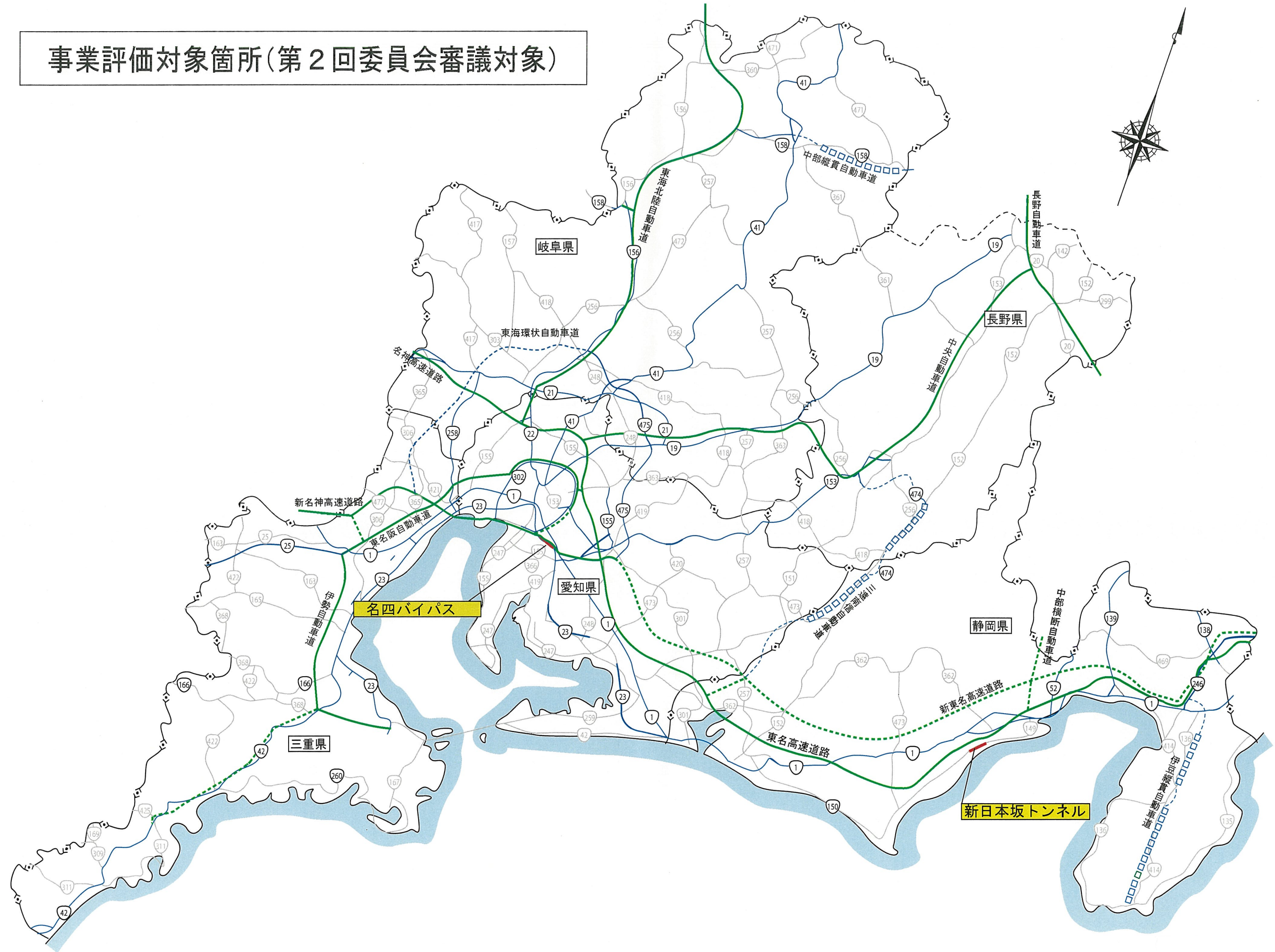


事後評価対象
道路事業概要

平成 20 年 10 月 20 日

道路部

事業評価対象箇所(第2回委員会審議対象)



事業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	2次	①	愛知	23	名四バイパス	<ul style="list-style-type: none"> 交通混雑緩和及び広域ネットワークの形成 交通安全の確保 沿道環境の改善 	5.8	S61	H元	S63	H2	5.8	490	100	<ul style="list-style-type: none"> 広域ネットワークの形成 製造工場、流通市場の進出 	<ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保(交通混雑の緩和) 安全な生活環境の確保(交通安全の確保) 生活環境の改善・保全(沿道騒音の改善) 	1.8	対応なし	
1	2次	①	静岡	150	新日本坂トンネル	<ul style="list-style-type: none"> 渋滞緩和 交通安全の向上 災害時の機能向上 地域間の連携のさらなる強化 	5.2	H8	-	-	H10	5.2	180	100	<ul style="list-style-type: none"> 沿道地域における日常生活に変化 	<ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保(渋滞の解消) 物流効率化の支援(清水港と焼津市間の所要時間短縮) 安全な生活環境の確保(交通安全の確保) 災害への備え(東名高速道路の迂回路機能が向上) 	5.3	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

事後評価結果（平成20年度）

事業名	国道23号 名四バイパス	事業区分	国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：愛知県豊明市阿野町 至：愛知県大府市共和町			延長	5.8 km

事業概要

国道23号名四バイパスは、愛知県豊明市阿野町から同県大府市共和町に至る延長5.8 kmの地域高規格道路であり、昭和44年度に4車線で供用しており、名豊道路の一部としてまた、伊勢湾岸自動車道と一体となって広域ネットワークおよび適正な交通分担を形成している。

本事業は、名豊道路等の延伸などによる交通量の増大や渋滞への対応、伊勢湾岸道路事業と同調整備のため、栄交差点立体化および6車線化を実施するものであり、昭和61年度に事業化し、平成16年度に完成した。

事業の目的・必要性

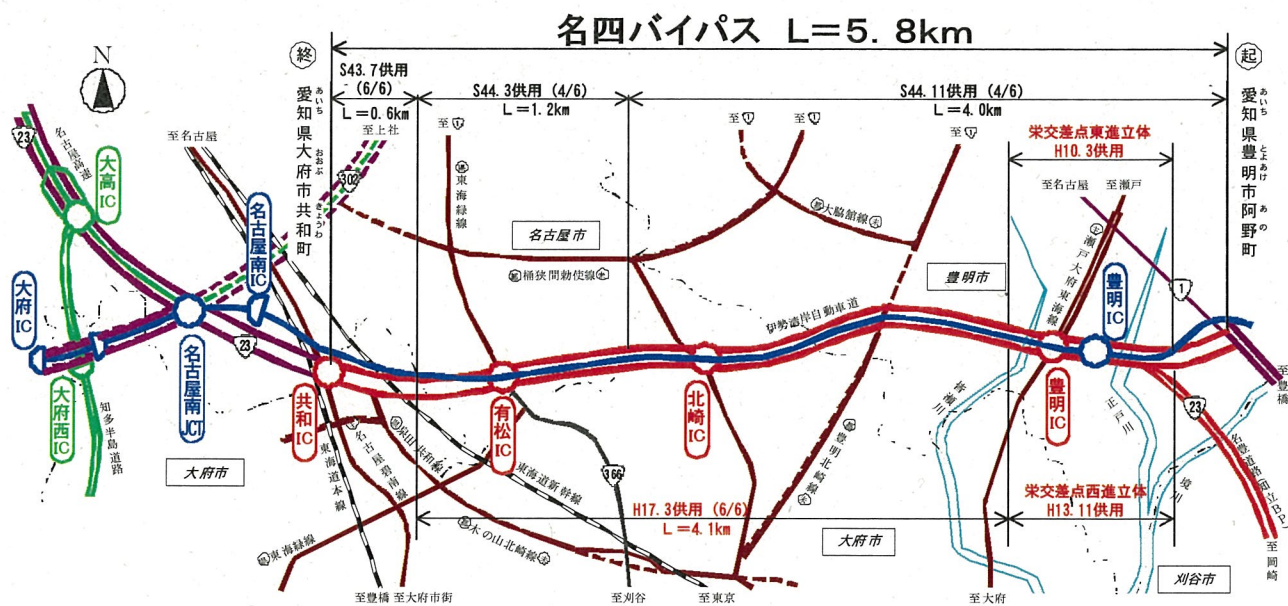
国道23号名四バイパスは、伊勢湾臨海工業地帯を縦断しており、名古屋港をはじめとする中京圏の湾岸部、中京工業地帯の産業物流拠点や、三河方面から中部国際空港へのアクセス機能を持ち、昭和44年の4車線開通当初から大型車混入率が約40%を超えるなど、産業・物流交通の役割を担っている道路である。

交通量は、昭和44年の4車線開通時から事業化前の昭和60年時点で約2.4倍にまで増大し、栄交差点では交通集中による激しい渋滞が発生していた。昭和61年の事業化後も交通量は増大しつづけ、栄立体事業が一部完成した平成11年時点で約3.4倍となった。また、栄交差点は、第3次渋滞対策プログラム（平成10～14年度）において主要渋滞ポイントに指定された。

平成元年には、伊勢湾岸自動車道が、関東・中部・近畿を結ぶ広域ネットワークの一部として、名四バイパスと同時に都市計画決定された。名四バイパス区間ではお互いが重複する区間であることから、名四バイパスの6車線化事業と伊勢湾岸自動車道事業との同時施工を行うことにより、工事費、工事期間の短縮、現道交通への影響を最小限に抑える事が可能となった。

本事業は、交通混雑を緩和するとともに広域ネットワークを形成し、交通安全の確保、沿道環境の改善を図ることを目的としたものである。

事業概要図



事業効果等	事業期間	事業化年度	S61年度	用地着手	S63年度	供用年(当初)	— / —	変動	— 倍
		都市計画決定	H1年度	工事着手	H2年度	(暫定/完成)	(実績)	— / H16年度	— 倍
	事業費	計画時	(名目値)	— / — 億円	実績	(名目値)	— / 490 億円	変動	— 倍
		(暫定/完成)	(実質値)	— / — 億円	(暫定/完成)	(実質値)	— / 490 億円	変動	— 倍
	交通量	計画時	(暫定/完成)	— / 67,000台/日	実績	(暫定/完成)	— / 117,000台/日	変動	175%
	旅行速度向上	(供用前現道→当該路線)	31.5 → 58.7 km/h	(供用直前年次)	H11年度	(供用後年次)	H17年度		
	交通事故減少	(供用前現道→供用後現道)	39 → 17 件/億台扣年	(供用直前年次)	H11年度	(供用後年次)	H17年度	※死傷事故率	

費用対効果 分析結果 (当初)	B/C	総費用 (事業費： 維持管理費：)	－億円 －億円 －億円	総便益 (走行時間短縮便益： 走行経費減少便益： 交通事故減少便益：)	－億円 －億円 －億円	基準年 一年
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	総費用 (事業費： 維持管理費：)	717 億円 682 億円 35 億円	総便益 (走行時間短縮便益： 走行経費減少便益： 交通事故減少便益：)	1,260 億円 1,250 億円 7 億円 3 億円	基準年 H20 年
事業遅延によるコスト増		費用増加額	－億円	便益減少額	－億円	
事業遅延の理由 特になし						
客観的評価指標に対応する事後評価項目 ◆円滑なモビリティの確保 ・国道1号の並行区間における年間渋滞損失時間の削減 現況：約25万人時間/年の約1割を削減 ・国道23号名四バイパス栄交差点から知立バイパスに至る区間の旅行速度が改善 立体化完成前：13.7km/h→完成後：34.9km/h ◆個性ある地域の形成 ・新左山工業団地造成事業（事業主体：豊明市）の支援 産業誘致における優位性の向上に寄与（名四バイパス完成後のH17年に全区画完売） ◆安全な生活環境の確保 ・渋滞緩和・解消による安全性の向上 栄交差点付近の死傷事故率低下（H11：39件/億台キロ年→H17：17件/億台キロ年） ◆生活環境の改善・保全 ・昼間環境基準・夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善 豊明市栄町の昼間環境基準/夜間要請限度を達成 （H14：74/73dB→H18：68/66dB） 他8項目について効果の発現が見られる。						
その他評価すべきと判断した項目 ◆栄交差点立体化による渋滞の解消 ・第3次渋滞対策プログラムにおける主要渋滞ポイントの渋滞を解消 23号知立バイパス方面から栄交差点への最大渋滞長6.4kmが交差点立体化により解消						
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目 大気質（NO2・SPM）：環境基準を達成 道路交通騒音：昼間環境基準・夜間要請限度を達成					
	その他評価すべきと判断した項目 CO2排出量の削減が図られている。					
事業を巡る社会経済情勢等の変化 沿線地域（大府市、豊明市）の製造品出荷額等が増加傾向						
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性 名四バイパスは事業を完了しており、十分な整備効果が発現するなど、事業目的を達成していると判断できるため、今後の事業評価および改善措置の必要はないと考える。						
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・調査のあり方の見直しの必要性については、特になしと考える。						
特記事項 特になし						

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	国道23号 名四バイパス
事業主体	中部地方整備局

●事業の効果や必要性の評価評価に対応する事後評価項目

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更)	指標チェックの根拠
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 ● 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 ○ 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 ● 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車が通行できない区間が解消 ○ 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 ○ 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 □ 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 □ 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 	<p>指標チェックの根拠</p> <p>平行区間 (国道1号) で渋滞損失時間の削減がみられる。 渋滞損失時間 (現況) : 2.5万人・時間/年 渋滞損失削減時間 : 2.18万人・時間/年 削減率 : 約1割削減</p> <p>23号名四バイパス当交差点から知立バイパスに至る渋滞区間6.4kmで区間旅行速度が改善 立体化完成前 : 13.7km/h → 立体化完成後 : 34.9km/h</p> <p>豊明市から中部国際空港への到達時間 : 7分短縮 (40分 : H11 → 33分 : H17)</p> <p>豊明市から名古屋飛島埠頭への到達時間 : 7分短縮 (32分 : H11 → 25分 : H17)</p>
物流効率化 の支援		
都市の再生		
都市の再生		

1. 活力

<p>国土・地域ネットワークの構築</p>	<p><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</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり</p> <p><input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間が解消</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消</p> <p><input type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況</p> <p><input type="checkbox"/> 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><input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果</p> <p><input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果</p> <p><input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業としての効果</p> <p><input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設と直結されたことによる効果</p> <p><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としての効果</p>	<p>地域高規格道路：名鷹道路の一部を形成する。</p>
<p>個性ある地域の形成</p>	<p><input type="checkbox"/> 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> <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</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況</p>	<p>新左山工業団地造成事業（事業主体：豊明市）が完成供用後に売却（H17）</p>
<p>2. 暮らし</p>	<p>歩行者・自転車のための生活空間の形成</p>	
<p>無電柱化による美しい町並みの形成</p>		
<p>安全で安心できる暮らしの確保</p>		

3. 安全	<p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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 ○ 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 ○ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能 ○ 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が解消 ○ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加 ○ 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 ○ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯として機能 ● 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 	<p>当該事業の整備により死傷事故率の減少がみられる。 対象区間の自動車交通量（935百台/日→1170百台/日） 対象区間における死傷事故率（39件/億台キロ年（H11）→17件/億台キロ年（H17））</p> <p>第一次緊急輸送道路（徳知県地域防災計画）に位置づけられている。</p>
4. 環境	<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 ● 現道等における自動車からのSPM排出削減率 ● 現道等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の改善の状況 ○ その他、環境や景観上の効果 	<p>CO2排出削減量：7,529t-CO2/年</p> <p>評価対象区間（平行区間）：（一般県道泉田共和線） 整備前：26.1t、整備後：17.6t 排出削減量：8.5t/年、排出削減率：約33%削減</p> <p>評価対象区間（平行区間）：（一般県道泉田共和線） 整備前：2.44t、整備後：1.64t 排出削減量：0.80t/年、排出削減率：約33%削減</p> <p>現道における騒音レベルが夜間要請限度を達成。 愛知県豊明市栄町：【整備前（平成14年）】73db → 【整備後（平成17年）】66db</p>
5. その他	<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 ● 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性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、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 	<p>伊勢湾岸自動車道（豊明IC）と名四バイパス栄交差点立体の一体的整備</p>
他のプロジェクトとの関係		
その他		

事後評価結果（平成20年度）

事業名	国道150号 <small>しんにほんざか</small> 新日本坂トンネル <small>しずおかけんしずおかしするがくひろの</small> 自：静岡県静岡市駿河区広野 <small>しずおかけんやいづしのあき</small> 至：静岡県焼津市野秋	事業区分	国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局			
起終点	自：静岡県静岡市駿河区広野 至：静岡県焼津市野秋	延長	5.2km (うちトンネル延長3.1km)					
事業概要								
新日本坂トンネル(II期線)は、静岡県静岡市駿河区広野を起点とし、静岡県焼津市野秋に至る延長約5.2kmの国道150号である。								
事業の目的・必要性								
「渋滞緩和」「交通安全の向上」「災害時の機能向上」「地域間の連携のさらなる強化」に寄与するものである。								
事業概要図								
事業の 効果等	事業期間	事業化年度: 平成8年度 都市計画決定: —	用地着手: — 工事着手: 平成10年度	供用年 (暫定/完成)	当初 — / — 実績 S53/H15	変動	— 倍	
	事業費	計画時 (名目値) — / — 億円 暫定/完成 (実質値) — / — 億円	実績 (名目値) — / — 億円 暫定/完成 (実質値) — / — 億円		H11センサス H17センサス 39,033/44,748台/日	変動	— 倍	
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成) — / — /日	実績 (暫定/完成) — / — /日			変動	— %	
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)	42.5 → 54.7 km/h (供用直前年次) H11年度 (供用後年次) H17年度		交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	73.4 → 58.0 件/億台・日 (供用直前年次) H12~H14 (供用後年次) H16~H18			
	費用対効果分析結果 (当初)	B/C —	総費用 — 億円 (事業費: — 億円 維持管理費: — 億円)	総便益 — 億円 (走行時間短縮便益: — 億円 走行経費減少便益: — 億円 交通事故減少便益: — 億円)	基準年	— 年		
費用対効果分析結果 (事後)	B/C 5.3	総費用 239 億円 (事業費: 233 億円 維持管理費: 7 億円)	総便益 1,271 億円 (走行時間短縮便益: 1,199 億円 走行経費減少便益: 71 億円 交通事故減少便益: 1 億円)	基準年	平成20年			
事業遅延によるコスト増		費用増加額 — 億円	便益減少額 — 億円					
事業遅延の理由								
特になし。								
客観的評価指標に対応する事後評価項目								

	<p>◆円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道150号の交通量が2割増加、トンネル坑口を起点とした渋滞が解消。 ・静岡市と焼津市間の所要時間が8～11分短縮。 ・(県)静岡焼津線の交通量が減少、交通環境が改善。 <p>◆物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・清水港と焼津市間の所要時間が20分短縮。 <p>◆安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道150号の死傷事故率(総事故)が約2割、正面衝突の死傷事故率が約9割減少。 <p>◆災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東名高速道路の迂回路の機能が向上し、リダンダンシーが確保されました。 <p style="text-align: right;">他5項目について効果の発現が見られる</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目 特になし。</p>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目 環境影響評価実施対象外の事業である。</p>
	<p>その他評価すべきと判断した項目 特になし。</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿道地域における日常生活(観光・レジャー、買い物)に変化(静岡市への観光目的交通の出発地エリアの拡大、静岡商圏の拡大)
	<p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <p>事業の当初目的である「渋滞緩和」「交通安全の向上」「災害時の機能向上」「地域間の連携のさらなる強化」において効果が発現していること、費用便益比が5.8であることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないと考えます。</p>
	<p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>本事業の効果は十分に発現しており、同種事業の計画・調査のあり方を見直しの必要性については、特になしと考えます。</p>
	<p>特記事項 特になし。</p>

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	国道150号新日本坂トンネル
事業主体	中部地方整備局

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力	<p>円滑なモビリティの確保</p> <p>● 現道等の年間渋滞損失時間 (人・時間) 及び削減率</p> <p>□ 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</p> <p>□ 現道又は並行区間等における踏切道の除去もしくは交通改善の状況</p> <p>□ 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況</p> <p>□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況</p> <p>□ 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</p> <p>■ 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</p> <p>□ 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の状況</p> <p>□ 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が解消</p> <p>□ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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</p> <p>□ 中心市街地内で行われたことによる効果</p> <p>□ 幹線新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</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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</p>	<p>指標「チェック」の根拠</p> <p>現道 (国道150号・国道1号) で渋滞損失時間の削減が見られる。 渋滞損失時間 (整備なし) : 45,134,200人・時間/年 (整備なし推計結果より算出) 渋滞損失時間 (整備あり) : 47,342,100人・時間/年 (整備あり推計結果より算出) 渋滞損失削減率 (率) : 1,207,900人・時間/年 (2.6%削減)</p> <p>岐阜市と清水港間の輸送時間が1時間から40分に短縮 (20分短縮) された。 (実態聞き取り調査結果)</p>
物流効率化の支援		
都市の再生		

1. 活力	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）としての位置づけ有り <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 <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が解消 <input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果 <input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上による効果 <input type="checkbox"/> 新規設備の公共施設と直結されたことによる効果	<p>静岡市と焼津市を結ぶ経路である国道150号「静岡市駿河区広野～静岡県焼津市八幡」間の朝の通勤時間帯（7～9時）での所要時間が8～11分短縮された。（国土交通省資料、管内道路交通量調査、管内交通流動調査）</p> <p>静岡市の圏圏が拡大した「大井川町、旧御前崎町（現御前崎市）が影響圏となった」。（静岡県の消費動向調査）</p>
	2. 暮らし	<input type="checkbox"/> 自転車・自動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 <input type="checkbox"/> 交通ハリアフリー法に基づき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ハリアフリー化された	
		<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 <input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況	
	3. 安全	<input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <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が解消 <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 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 <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被災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽構架における通行規制等が解消 <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降雪区間が解消	<p>国道150号「静岡市駿河区広野～静岡県焼津市八幡」間の死傷事故率（総事故）が73.4件/万台/年 [H12-14平均] → 58.0件/万台/年 [H16-18平均] に減少した。また、正面衝突事故の死傷事故率が2.0件/万台/年 [H12-14平均] → 0.3件/万台/年 [H16-18平均] に減少した。（交通事故統計データベース、管内道路交通量調査）</p> <p>緊急輸送路（1次）として位置づけられている。</p>

4. 環境	地球環境の保全 生活環境の改善・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 ● 現道等における自動車からのNOx排出削減率 ● 現道等における自動車からのSPM排出削減率 □ 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の騒音レベルの改善の状況 □ その他、環境や景観上の効果が期待される 	<p>評価対象区間：便益算定範囲 CO2排出削減量：15,200t/年、排出削減率：2.6%削減</p> <p>評価対象区間：便益算定範囲 NOx排出削減量：約65t/年、排出削減率：0.5%削減</p> <p>評価対象区間：便益算定範囲 SPM排出削減量：約5.8t/年、排出削減率：0.6%削減</p>
5. その他	他のプロジェクトとの関係 その他	<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 □ 他機関との連携プログラムに関する効果 □ 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見込まれる 	