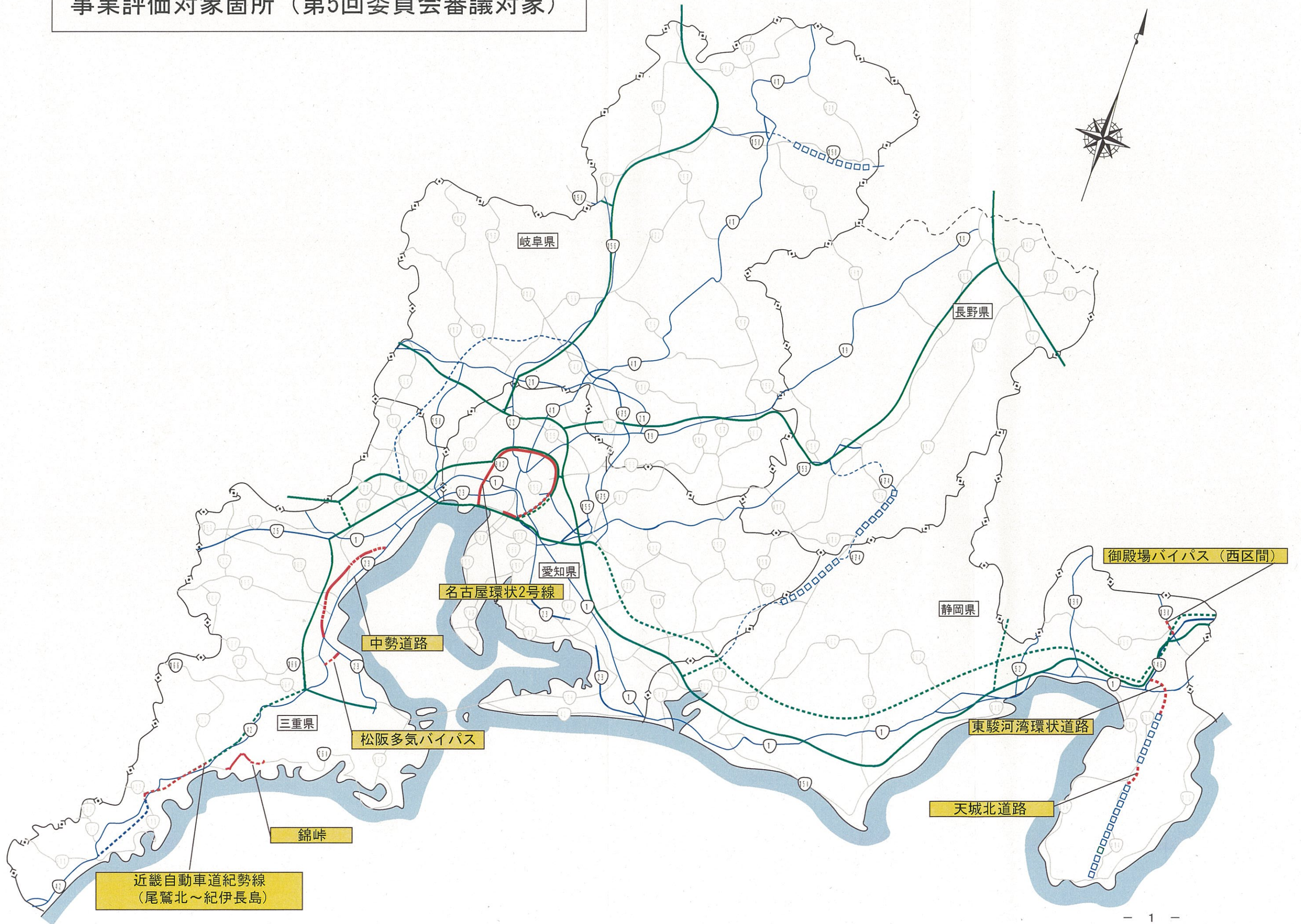


再 評 価 対 象
道 路 事 業 概 要

平 成 2 1 年 3 月 6 日

道 路 部

事業評価対象箇所（第5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)

整理番号	事業種別 ※1	当年度 再評価 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 延長 (km)	全体 事業費 (億円)	事業 進捗率 (%)	事業によ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	1	伊豆縦貫自動車道 東駿河湾環状道路	・沼津三島都市圏における交通混雑の緩和 ・観光支援による地域活性化	15.0	S63	S62	H元	H7	0.0	2,200	79	・沼津三島都市圏の交通状況 ・観光客の減少	・沼津岡宮IC～三島塚原ICは平成21年夏頃に完成4車線(一部暫定2車線)で開通予定。 ・三島塚原IC～大場・函南IC及び連絡路は平成20年代中頃の暫定2車線開通予定。	全体事業 1.9 残事業 12.2	事業継続	
2	高	④	静岡	414	伊豆縦貫自動車道 天城北道路	・国道136号・414号における交通混雑の緩和 ・観光支援による地域活性化 ・伊豆半島の広域的な交流・緊急医療に貢献	6.7	H6	-	H12	H14	1.6	570	19	・国道136号・414号の交通状況 ・観光客の減少 ・高速交通体系から取り残された地域	・大平IC～天城湯ヶ島IC(仮称)は平成20年代後半の暫定2車線開通予定。	全体事業 1.9 残事業 2.0	事業継続	
3	2次	②	静岡	138	御殿場バイパス(西 区間)	・国道138号における交通混雑の緩和 ・観光支援による地域活性化 ・国土・地域ネットワークの構築	4.3	H11	H6	H15	-	-	190	6	・国道138号の交通状況 ・交流人口の増大 ・脆弱な道路ネットワーク	・水土野IC(仮称)～萩原北交差点間L=4.3km 平成30年代前半の完成4車線(一部暫定2車線) の供用を目指す	全体事業 2.8 残事業 3.0	事業継続	
4	2次	④	三重	23	中勢道路	・地域開発の支援 ・中勢地域の渋滞緩和(国道23号への交通集中の 分散等) ・安全で信頼性の高い道路の確保(交通事故の削減、 医療支援等)	33.8	S59	S58	S61	S63	15.5	1,900	53	・中勢道路沿線において工業、住宅用地の地域開発が 進展 ・中勢地域への主要渋滞ポイント集中 ・集中豪雨・地震時の津波により冠水し国道23号は通 行不能に ・中勢地域の人口当たりの交通事故死者数は全国平均 以上 ・津市は救急収容所要時間が全国、県平均以上	・平成23年度に13工区(3.9km)を暫定供用予 定。 ・平成20年代中頃までに全線暫定供用予定	全体事業 1.8 残事業 4.3	事業継続	
5	高	④	三重	一	近畿自動車道紀勢 線(尾鷲北～紀伊 長島)	・国土・地域ネットワークの構築 ・災害への備え ・安全で安心できる暮らしの確保 ・地域活性化への支援	21.2	H11	H8	H17	H18	-	950	31	・市町村合併に伴う生活拠点の広域化 ・周辺の高速度道路ネットワークから取り残された地域 ・降雨・災害時等の通行止めによる孤立集落の存在 ・高次医療機関が少ない地域、消防の広域化 ・熊野古道等の歴史的遺産や地域の産業を生かした産 業振興、地域振興への取り組み	・平成20年代中頃の暫定2車線供用を目指す。	全体事業 1.3 残事業 1.8	事業継続	
6	2次	④	三重	42	松阪多気バイパス	・市街地の渋滞緩和 ・市街地の交通事故減少 ・地域振興への支援	11.9	S62	S59,61	S63	H3	6.8	420	87	・松阪市街地の慢性的な交通渋滞 ・松阪市内で交通死亡事故が多発 ・地域産業(液晶市場等)の拡大とそれらを支える社会 基盤の整備	・平成20年代中頃の暫定2車線供用を目指す。	全体事業 1.2 残事業 3.9	事業継続	
7	2次	④	三重	260	錦峠	・地域間の交流促進への支援 ・地域活性化への支援 ・緊急輸送活動への支援	6.7	S59	-	S61	S63	4.9	230	84	・高齢化と人口減少、市町村合併等による生活圏域の 広域化 ・三重県随一の漁業地域 ・自然災害による孤立化の発生 ・高次医療施設が少ない地域、消防の広域化	・平成20年代中頃に事業完了予定。	全体事業 1.4 残事業 9.7	事業継続	
8	2次 (新設)	④	愛知	302	名古屋環状2号線	・円滑なモビリティの確保 ・物流効率化の支援 ・都市の再生、個性ある地域の形成	58.6	S46	S57	S46	S48	47.7	5,300	89	・名古屋圏の高い自動車への依存度・全国平均に比べ 高い走行台キロの伸び ・都市部の交通集中に伴う渋滞の発生 ・増加傾向にある名古屋港の取扱貨物量 ・一体的に進むまちづくり	・東部・東南部区間は平成22年完成予定。 ・平成20年代の全線開通予定。	全体事業 1.8 残事業 3.1	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

再評価結果（平成 2 1 年度事業継続箇所）（原案）

事業名	国道1号 伊豆縦貫自動車道 東駿河湾環状道路		事業区分	高規格B	事業主体	国土交通省 中部地方整備局										
起終点	自：静岡県沼津市岡宮 至：静岡県田方郡函南町平井		延長	15.0km												
事業概要 東駿河湾環状道路は、高規格幹線道路「伊豆縦貫自動車道」の一部を構成し、伊豆地域へ流入する観光・物流などの広域交通と都市圏内の生活交通を適切に分担することで、慢性的な交通混雑の緩和を図ることを目的とした事業である。																
S63年度事業化		S62年度都市計画決定		H元年度用地着手		H7年度工事着手										
全体事業費	約2,200億円		事業進捗率	79%		供用済延長	0.0km									
計画交通量	39,600台/日															
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年										
	事業全体 1.9 残事業 12.2	377/2,495億円 事業費：334/2,453億円 維持管理費：43/43億円		4,618/4,618億円 走行時間短縮便益：4,040/4,040億円 走行費用減少便益：428/428億円 交通事故減少便益：151/151億円		平成20年										
感度分析の結果 （※2） 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=13.5（交通量+10%） B/C=11.0（交通量-10%） 事業費変動：B/C=11.1（事業費+10%） B/C=13.6（事業費-10%）																
事業の効果等 （※3） ・円滑なモビリティの確保（交通渋滞の緩和） ・個性ある地域の形成（観光地へのアクセス向上）																
他13項目に該当																
関係する地方公共団体等の意見 東駿河湾環状道路は、地域交流の促進、交通混雑の緩和等に重要な役割を期待されており、沼津市をはじめとする関係3市3町の首長で構成される「東駿河湾環状道路整備促進期成同盟会」より早期整備の要望を受けている																
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・沼津三島都市圏では、18箇所の主要渋滞ポイントがあり、地域全体で依然著しい渋滞が発生 ・伊豆地域の観光客数は減少傾向																
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・沼津岡宮IC～三島塚原IC間供用に向けて全面展開中 ・三島塚原IC～大場・函南IC間及び連絡路について、用地買収、工事实施中																
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 ・平成21年夏頃、沼津岡宮IC～三島塚原IC完成4車線（一部暫定2車線）供用予定 ・平成20年代中頃、三島塚原IC～大場・函南IC及び連絡路暫定2車線供用予定																
施設の構造や工法の変更等 ・橋梁から補強土壁工などへの構造変更等により、約130億円のコスト縮減を予定																
対応方針	事業継続															
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考える															
事業概要図																
<p>東駿河湾環状道路</p>		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">凡 例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>供用中</td> </tr> <tr> <td></td> <td>事業中</td> </tr> <tr> <td></td> <td>再評価箇所</td> </tr> <tr> <td></td> <td>調査中</td> </tr> </tbody> </table>		凡 例			供用中		事業中		再評価箇所		調査中	<p>東駿河湾環状道路 L=15.0km</p> <p>1工区 L=1,100m 2工区 L=1,200m 3工区 L=4,600m 4工区 L=1,100m 5工区 L=1,000m</p> <p>長泉町 沼津市 清水町 函南町 三島市 裾野市</p>		
凡 例																
	供用中															
	事業中															
	再評価箇所															
	調査中															

※ 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	一般国道1号 東部河内環状道路
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指標	指標チェックの根拠
前提条件	● 効果が費用を上回っている	事業全体：費用便益比(B/C)=1.9(経済的総現在価値[B-C]=2,122億円、経済的内部収益率(EIRR)=5.83%) 採事業：費用便益比(B/C)=12.2(経済的総現在価値[B-C]=4,241億円、経済的内部収益率(EIRR)=17.03%)

●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口を■に或要)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	<p>● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率</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が期待される</p> <p>□ 現道又は並行区間等における遅延時旅行速度が10,000台/日以上の上り下りの渋滞の発生が期待される</p> <p>■ 現道等に、当該路線の路線により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する</p> <p>□ 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</p> <p>□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは非開行場へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>□ 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</p> <p>□ 農林水産物を主体とする地域において農林水産物の流通の利便性が向上</p> <p>□ 現道等における、総重量25tの車両もしくは150t積体背荷海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する</p>	<p>区間：(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失削減率(現況)：151,987人・時間/年 渋滞損失削減率(計画)：13,387人・時間/年 区間b(当該区間)：13,387人・時間/年(計画)区間名：沼津市塚原新田～沼津市大岡 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率：2,231人・時間/年(区間名) 国道1号(沼津市塚原新田～沼津市大岡) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率：5割削減(区間名) 国道1号(沼津市塚原新田～沼津市大岡)</p> <p>対象区間(沼津三島線：下石田～八幡地区)、改善見込み(旅行速度16.1km/h⇒20.4km/h)等</p> <p>道路バス：三島～五原線、沼津駅～明電線、三島駅周辺、沼津港～千本公園、沼津・三津、西蒲町 伊豆箱根バス：沼津、三島、田原</p>

3. 安全	<p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p>	<p>現道等に歩道幅が500㎝/俵台ま口以上である区間がある場合において、交通量の減少、歩道の設置又は地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</p> <p>当区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が運送路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が運送路である場合は50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、歩道が無い又は狭い区間に歩道が整備される</p> <p>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危険を解消する</p> <p>対象区間が、都市計画道路防犯計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急避難事業計画に位置づけがある、又は地震対策緊急避難事業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</p> <p>緊急輸送道路が通行止になった場合に大規模な迂回を要し得られる区間の代替路線を形成する</p> <p>並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(4路線としての位置づけがある場合)</p> <p>現道等の防犯点検又は震災点検等計画所もしくは緊急輸送道路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</p> <p>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</p> <p>遊歩路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</p> <p>幅員6m以上の遊歩路がないため消火活動が出来ない地区が解消する</p> <p>商業市街地における事業で火災時の延焼源断帯の役割を果たす</p>	<p>現道等に歩道幅が500㎝/俵台ま口以上である区間・箇所・箇所・箇所・箇所・箇所・箇所(本町～広小路町)が見込まれる交通量の減少: 87百台/日</p> <p>東勢河津線状道路の内側に位置する国道1号、135号、246号、414号が第一次緊急輸送路となっている</p>
4. 環境	<p>地球環境の保全</p> <p>生活環境の改善・保全</p>	<p>CO2排出削減量: 13,1千t/年</p> <p>(状況) 自動車NOx・PM2.5対策地域域指定の別NO2について環境基準を達成している測定局数の実績(推計結果) 計画対象区間(現道/平行区間等): (区間名) 国道1号(三島市南二日町～沼津市上石田) 排出削減量: 87.7t/年、排出削減率: 3割削減 (パイパス事業の場合)パイパス等についてNO2排出削減量: 283.8t/年 NO2について環境基準を達成が見込まれる測定局数(推計を行っている場合)</p> <p>(状況) 自動車NOx・PM2.5対策地域域指定の別SPMについて環境基準を達成している測定局数の実績(推計結果) 計画対象区間(現道/平行区間等): (区間名) 国道1号(三島市南二日町～沼津市上石田) 排出削減量: 7.4t/年、排出削減率: 3割削減 (パイパス事業の場合)パイパス等についてSPM排出削減量: 29.3t/年 SPMについて改善率の一般化と並行して、かつ環境基準を超過している自排局または管轄局のうち道路番号分の半減が見込まれる測定局数(推計を行っている場合)</p>	<p>改善率の向上(3箇所のうち2箇所(1.5km)改善見込み)、環境基準準拠型指定地域又は隣接規制区域の指定の状況</p>
5. その他	<p>他のアジェンダとの関係</p>	<p>その他、環境や景観上の効果が期待される</p> <p>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</p> <p>関連する大規模建設事業と一体的に整備する必要あり</p> <p>他機関との連携プログラムに位置づけられている</p> <p>その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に置きざり効果が見込まれる</p>	<p>伊豆線員自動車道、新東名高速道路と長泉JCTで連結</p>

再評価結果（平成21年度事業継続箇所）（原案）

事業名	国道414号 伊豆縦貫自動車道 天城北道路		事業区分	高規格B	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：静岡県伊豆市修善寺 至：静岡県伊豆市矢熊				延長	6.7km
事業概要	天城北道路は、高規格幹線道路「伊豆縦貫自動車道」の一部を構成し、伊豆半島部への高速サービスの提供及び交通集中による慢性的な交通混雑の緩和を図ることを目的とした事業である。					
H6年度事業化	年度都市計画決定	H12年度用地着手	H14年度工事着手			
全体事業費	約570億円	事業進捗率	19%	供用済延長	1.6km	
計画交通量	20,300台/日					
費用対効果 分析結果	B/C 事業全体 1.9 残事業 2.0	総費用 (残事業/事業全体) 358/486億円 事業費：344/468億円 維持管理費：13/18億円	総便益 (残事業/事業全体) 709/934億円 走行時間短縮便益：601/798億円 走行費用減少便益：78/102億円 交通事故減少便益：30/35億円	基準年 平成20年		
感度分析の結果 (※2)	残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=2.1(交通量+10%) B/C=1.7(交通量-10%) 事業費変動：B/C=1.8(事業費+10%) B/C=2.2(事業費-10%)					
事業の効果等 (※3)	<ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保（交通渋滞の緩和） 個性ある地域の形成（観光地へのアクセス向上） 安全で安心できるくらしの確保（緊急搬送時間の短縮） 災害への備え（緊急輸送路の機能強化） <p style="text-align: right;">他8項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見	天城北道路は、地域交流の促進、交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、伊豆市で構成される「天城北道路及び伊豆市幹線道路網整備促進期成同盟会」より早期整備の要望を受けている					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<ul style="list-style-type: none"> 国道136号、414号の重複する区間において、特に休日を中心に著しい渋滞が発生 伊豆地域の観光客数は減少傾向 					
事業の進捗状況、残事業の内容等	<ul style="list-style-type: none"> 平成20年4月、修善寺IC～大平IC供用済み 大平IC～天城湯ヶ島ICについて、用地買収を実施中 					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	平成20年代後半、大平IC～天城湯ヶ島IC暫定2車線供用予定					
施設の構造や工法の変更等	道路縦断線形の見直し等により、約70億円のコスト縮減を予定					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる					
事業概要図						

※ 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	一般国道136号 天城北道路
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

前提条件	指標	指標数値の根拠
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)=1.9 経済的純現在価値(B-C)=449億円、経済的内部収益率(EIRR)=7.15% 採事業：費用便益比(B/C)=2.0 経済的純現在価値(B-C)=351億円、経済的内部収益率(EIRR)=7.97%

●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)	指標数値の根拠
1. 活力 円滑なまどろ マイの確保	<p>● 現通等の年間渋滞損失時間及び削減率</p> <p>□ 現通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</p> <p>□ 現通又は並行区間等における最小交通量断面量が10,000台/日以上の上り車線もしくは交通改善が期待される</p> <p>■ 現通等に、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</p> <p>□ 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</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が見込まれる</p> <p>□ 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</p> <p>□ 農林水産物を主体とする地域において農林水産物の流通の利便性が向上</p> <p>□ 現通等における、総重量25tの車両もしくは150t単位積付高海上コンテナ輸送車が運行できない区間を解消する</p>	<p>区間：(費用便益分析対象区間)について 渋滞損失時間(状況)：153,997千人・時間/年 渋滞損失削減率(状況)：77.966千人・時間/年(77.966千人・時間/年⇒75,887千人・時間/年) 区間別(当該区間/並行区間)について：(幹線区間名) 国道136号(修善寺IC～出口交差点) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率：9割削減(区間名) 国道136号(修善寺IC～出口交差点)</p> <p>東海バス：天城湯ヶ島線 伊豆箱根バス：修善寺・中伊豆線</p>
物流効率化の支 援		

1. 活力

都市の再生	<ul style="list-style-type: none"> <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集約道路を形成する <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"/> 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 <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"/> 対象区域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"/> 高速自動車国道と並行する自動車道(バイパス)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 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 伊豆市、伊豆の国市 <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期間で連絡する路線を構成する <input type="checkbox"/> 環状等における交通不便区間を解消する <input type="checkbox"/> 環状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"/> 日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる 旧養老寺町～旧茶屋瀬ヶ島町(33分→13分) <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 伊豆半島：年間観光客入り込み数4,105万人 <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である <input type="checkbox"/> 新築建物の公共施設へ直結する道路である <input type="checkbox"/> 既存の集積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 <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/日以上、歩行者交通量が500人/日以上に取 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おける道路特定事業に位置づけがある。または、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道路を形成する区間が新たにバリアフリー化される <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)の幹線道路において新 たに高齢者住宅を造成する <input checked="" type="checkbox"/> 三次産業施設へのアクセス向上が見込まれる 横浜国立大学付属神奈川病院、アクセス向上が見込まれる自治体名(地区名) 溝ヶ島地区(46分→27分)等
国土・地域ま とワークの構築	
個性ある地域の 形成	
2. 暮らし	
歩行者・自転車 のための生活空 間の形成	
高齢者住宅による 新しい町並みの 形成	
安全で安心して居 る暮らしの構築	

再評価結果（平成21年度事業継続箇所）（原案）

事業名	国道138号 御殿場バイパス（西工区）		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：静岡県御殿場市水土野 至：静岡県御殿場市萩原				延長	4.3km
事業概要						
国道138号御殿場バイパス（西工区）は、東富士五湖道路、須走道路と一体となって、東名高速、新東名高速及び中央自動車道と連結し、高速ネットワークを構築する主要幹線道路で、国道138号における交通混雑の緩和を図るとともに、観光支援による地域活性化にも大きな役割を果たす事業である。						
H11年度事業化	H6年度都市計画決定	H15年度用地着手	年度工事着手			
全体事業費	約190億円	事業進捗率	6%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	17,600台/日					
費用対効果分析結果	B/C （事業全体）2.8 （残事業）3.0	総費用 136/145億円 （事業費：127/136億円） （維持管理費：9/9億円）	総便益 405/405億円 （走行時間短縮便益：392/392億円） （走行費用減少便益：10/10億円） （交通事故減少便益：3/3億円）	基準年 平成20年		
感度分析の結果（※2） 残事業について感度分析を実施						
交通量変動：B/C=3.4（交通量+10%） B/C=2.7（交通量-10%）						
事業費変動：B/C=2.7（事業費+10%） B/C=3.3（事業費-10%）						
事業の効果等（※3）						
<ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保（交通渋滞の緩和） 個性ある地域の形成（観光地へのアクセス向上） 国土・地域ネットワークの構築（国土・地域ネットワークの構築） <p style="text-align: right;">他12項目に該当</p>						
関係する地方公共団体等の意見						
御殿場バイパスは、物流・観光交通の支援、地域間交流の促進、交通混雑の緩和及び沿道環境の改善に重要な役割を果たすことが期待されており、「東名・中央連絡道路建設促進期成同盟会」及び「環富士山火山防災連絡会」よりバイパスの早期整備の要望を受けている						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等						
<ul style="list-style-type: none"> 国道138号は、物流、観光交通の集中と生活交通が混在し、著しい交通渋滞により幹線道路機能が低下 御殿場地域には、年間1,800万人の観光客が来訪し、大型ショッピングモールが開業して以来、来訪者は増加傾向 						
事業の進捗状況、残事業の内容等						
<ul style="list-style-type: none"> 昭和55年度、ぐみ沢上～萩原北交差点暫定2車線供用済み 水土野1C～萩原北交差点について、測量・設計を実施中 						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等						
平成30年度前半、水土野1C～萩原北交差点完成4車線（一部暫定2車線）供用予定						
施設の構造や工法の変更等						
現在、詳細な地形測量及び地質調査を実施中であり、今後、設計を進めていく中で、コスト縮減に努める						
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる					
事業概要図	<p>The map shows the project route (dashed line) connecting Suikunohara and Hagiwara. It highlights the bypass route (dotted line) and the existing road (solid line). A legend indicates: solid line for '供用中' (in use), dotted line for '事業中' (under construction), and hatched area for '再評価箇所' (re-evaluation area). Key locations include Gōdamachi City, Suikunohara, and Hagiwara. The map also shows the intersection with National Route 469 and the planned 4-lane section.</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。

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	一般国道138号 御座場バイパス
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指標	指標チェックの根拠
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)=2.8、経済的純現在価値(B-C)=260億円、経済的内部収益率(EIRR)=8.78% 事業案：費用便益比(B/C)=3.0、経済的純現在価値(B-C)=769億円、経済的内部収益率(EIRR)=9.42%

●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口を■に設定)	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"> ● 現道の年間渋滞損失時間及び削減率 ■ 現道等における現道時旅行速度が200m/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高切交通量断面量が10,000台時/日以上かつ区間の渋滞改善が期待される □ 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が向上 □ 現道等における、総重量25tの車両もしくは150総トン未満海上コンテナ輸送車が運行できない区間を解消する 	<p>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)：153,987千人・時間/年 渋滞損失削減率(現況)：47% 区間b (当該区間/並行区間) について：(該当区間名)水士野IC～萩原北交差点 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率：5割削減(区間名)国道138号(水士野～萩原北交差点間) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率：5割削減(区間名)国道138号(水士野～萩原北交差点間)</p> <p>対象区間 国道138号(くみ沢上交差点～萩原北交差点)、改善見込み(旅行速度8.7km/h→41.2km/h)等 ※旧プロポーザートの休日旅行速度(下り最大値)を使用</p>
物流効率化の五指標		高士念シテイバス

1. 活力

新市の再生	<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	富士製紙工場跡地30ha、神埼南土地区画整備事業30.7ha
	<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	
	<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路路線網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である	
	<input type="checkbox"/> 010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路線網密度が向上する	
	<input type="checkbox"/> 対象区画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"/> 高速自動車国道と並行する自専道(バ路線)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	
	<input type="checkbox"/> 当該路線が既設した日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	御殿場市、小山町
	<input checked="" type="checkbox"/> 環状等における交通不能区間を解消する	
	<input type="checkbox"/> 環状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"/> 日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	御殿場市
居住ある地域の形成	<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	東富士リサーチパーク
	<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	御殿場地域(年間観光客入り込み数 1800万人)
	<input type="checkbox"/> 特別立法に導く事業である	
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共施設整備へ貢献する道路である	
	<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ポル的な道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	
	<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/日以上、歩行者交通量が600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	
	<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある。または、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路線を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
	<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)の幹線道路において新たに電柱化を達成する	
2. 暮らし	歩行者・自転車、楽しい街並みの形成	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる

3. 安全	<p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p>	<p><input type="checkbox"/> 現道等に防護高が500件/層台キロ以上である区間がある場合において、交通量の減少、歩道の設置又は歩道の拡充により、当該区間の安全性の向上が期待できる</p> <p><input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/24h以上（当該区間が道半路である場合は500台/24h以上）かつ歩行者交通量が100人/日以上（当該区間が道半路である場合は50人/日以上）の場合、又は歩行者交通量が500人/日以上の場合において、歩道が狭い又は歩道が歩行者専用歩道に整備されている</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> 対象区間が、緊急輸送道路ネットワーク計画又は老健対策緊急整備事業計画に位置づけられている、又は地域防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけられている路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけられている</p> <p><input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止め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</p> <p><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）</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等の防火点検又は線状点検要対策箇所もしくは築物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</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> 遊覧路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</p> <p><input type="checkbox"/> 幅員5m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</p> <p><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</p>
4. 環境	<p>地球環境の保全</p> <p>生活環境の改善・保全</p>	<p>CO2排出削減量：0.4t/年</p> <p>(状況) 自動車NOx・PM法が地域指定の別NO2について環境基準を達成している測定局数の実績 (推計結果) 評価対象区間（国道/平行区間等）：（区間名）国道138号（水士野〜くみ沢上交差点間） 排出削減量：21.31/年、排出削減率：6割削減 （ハイパス事業の場合）ハイパス等についてNOx排出削減量：4.0t/年 NO2について環境基準を達成が見込まれる測定局数（推計を行っている場合）</p> <p>(状況) 自動車NOx・PM法が地域指定の別SPMについて環境基準を達成している測定局数の実績 (推計結果) 評価対象区間（国道/平行区間等）：（区間名）国道138号（水士野〜くみ沢上交差点間） 排出削減量：2.6t/年、排出削減率：7割削減 （ハイパス事業の場合）ハイパス等についてSPM排出削減量：0.20t/年 SPMについて環境基準を達成が見込まれる測定局数（推計を行っている場合）</p>
5. その他	<p>他のアジェンダとの連携</p>	<p><input type="checkbox"/> 現道等に騒音レベルが規制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</p> <p><input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に関する事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる</p>

再評価結果（平成21年度事業継続箇所）（原案）

事業名	一般国道23号 <small>ちゅうせい</small> 中勢道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自： <small>みえ すずか きたたまがき</small> 三重県鈴鹿市北玉垣町 至： <small>みえ まつさか おづ</small> 三重県松阪市小津町		延長	33.8km		
事業概要	<p>中勢道路は、現国道23号の交通渋滞を緩和するとともに、交通事故減少と地域開発等を支援し、地域経済の発展に寄与することを目的に計画された延長33.8kmの4車線バイパスである。</p> <p>S59年度事業化 S58年度都市計画決定 S61年度用地着手 S63年度工事着手</p> <p>全体事業費 約1,900億円 事業進捗率 53% 供用済延長 暫定15.5km</p> <p>計画交通量 43,200台/日</p>					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.8 (既事業) 4.3	総費用 (既事業)/(事業全体) 695/1,968億円 (事業費：657/1,898億円) 維持管理費：38/69億円	総便益 (既事業)/(事業全体) 2,971/3,595億円 (走行時間短縮便益：2,656/3,225億円) (走行経費減少便益：266/318億円) (交通事故減少便益：49/52億円)	基準年	平成20年	
感度分析の結果	<p>残事業（事業全体）について感度分析を実施</p> <p>(既事業) 交通量変動：B/C=4.7 (交通量+10%) B/C=3.8 (交通量-10%) 事業費変動：B/C=3.9 (事業費+10%) B/C=4.7 (事業費-10%)</p>					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保（現道等の年間渋滞損失時間及び削減率等） 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等）他15項目に該当 					
関係する地方公共団体等の意見	<p>中勢道路は、地域支援の推進、交通混雑の緩和等に主要な役割を果たすことが期待されており、津市をはじめとする関係3市の首長で構成される中勢バイパス建設促進既成同盟会より早期の全線供用開始の要望を受けている。（平成20年9月）。また、平成20年11月には三重県知事からも県は早期全線開通を考えている旨の提言・要望を受けている。</p>					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>国道23号の交通量は約440～約650（百台/日）で依然として高い値であり、中部国際空港に連絡する海上アクセス港（津なぎさまち）への定時性を確保するためにも交通混雑の緩和が重要となっている。</p>					
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>現在までに約15.5kmを部分供用。全線で約46%の進捗となっている（H20年度末暫定形延長ベース）</p>					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<p>平成23年度に13工区3.9kmを暫定供用予定。平成20年代中頃までに全線暫定供用予定。</p>					
施設の構造や工法の変更等	<p>高架計画の見直しや新技術新工法（少数主桁の採用等）で約100億円のコスト縮減を図る。</p>					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	<p>以上の状況を勧案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。</p>					
事業概要図						

※ 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	一般国道23号 中勢道路
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指標	指標チェックの根拠
事業の効率性 前提条件	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている <input type="checkbox"/>	事業全体：費用対益比 (B/C) = 1.8 (経済的純現在価値 (B-C) = 1,827億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 5.7%) 旅客業：費用対益比 (B/C) = 4.3 (経済的純現在価値 (B-C) = 2,776億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 10.6%)

●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 <input checked="" type="checkbox"/> 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	<input checked="" type="checkbox"/> 現道の年間法添増減時間及び削減率 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における運送局旅行速度が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難切交通量が10,000台時/日以上の上乗切道が1箇所もしくは交通改善が期待される <input type="checkbox"/> 現道等には、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 <input 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 <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 <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 <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が向上 <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運行できない区間を解消する	並行する現道23号 (七ヶ沢1019~1025) について年間法添増減時間504万人時間となる。中勢道路を整備する事により約9割削減 並行する現道23号 (七ヶ沢1019五区~寺家5交差点付近) の平均運送時間18.9km区間を改善 新都市から中部国際空港への海上アクセス港 (津なぎさまち) への時間短縮 新都市~津なぎさまち 約51分~約25分 松阪市からスーパ-中継港 (四日市港) への時間短縮 松阪市~四日市港 約107分~約83分
物流効率的な支		

3. 安全	<p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p>	<p><input type="checkbox"/> 現道等に災害発生が500件/年/車/キロ以上である区間がある場合において、交通量の減少、歩道の設置又は橋梁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</p> <p><input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/24h以上(当該区間が道路である場合は500台/24h以上)かつ歩行者交通量が10人/日以上(歩行者交通量が10人以上)である区間がある場合、又は歩行者交通量が40人/日以上(歩行者交通量が40人以上)である区間がある場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> 対象区間が、新道計画(道路計画)計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は特殊対策緊急輸送道路事業計画に位置づけられる。又は地域防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけられる(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけられる</p> <p><input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が運行中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</p> <p><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(代替路線としての位置づけがある場合)</p> <p><input type="checkbox"/> 現道等の除災拠点線又は震災拠点線(要対策箇所)もしくは災害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</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> 遊歩道へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</p> <p><input type="checkbox"/> 幅員8m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</p> <p><input type="checkbox"/> 密集市街地における専業で火災時の延焼遮断等の役割を果たす</p> <p>● 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> <p>● 現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p>● 現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <p>■ 現道等での騒音レベルが健康影響限度を超過している区間について、新たに健康影響を下回ることが期待される区間がある</p> <p><input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される</p> <p><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</p> <p>■ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり</p> <p><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</p> <p><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見込まれる</p>
4. 環境	<p>地球環境の保全</p> <p>生活環境の改善・保全</p>	<p>現道23号並行区間のCO2排出削減量：88,000t/年</p> <p>(算出) 自動車NOx・PM10対策地域指定の別NO2について削減率を達成している測定局数の実績 中幹道路沿線地域では、自排局前、松坂原で達成(資料参照) 計画対象区間(現道/並行区間等)：(区間名)現道23号並行区間 排出削減量：43t/年 排出削減率：5割削減 (パイパス事業の場合)パイパス等についてNO2排出削減量：199t/年</p> <p>(算出) 自動車NOx・PM10対策地域指定の別SPMについて削減率を達成している測定局数の実績 中幹道路沿線地域では、自排局前、松坂原で達成(資料参照) 計画対象区間(現道/並行区間等)：(区間名)現道23号並行区間 排出削減量：8t/年、排出削減率：6割削減 (パイパス事業の場合)パイパス等についてSPM排出削減量：11t/年</p> <p>現道23号23号の健康影響削減をクリア</p>
5. その他	<p>他のアウツリガとの関係</p>	<p>新道計画(二重線)において、亀山幹線、鈴鹿線、久居河原線、久居河原線、津久居線等とネットワークを形成することでN/A効果を実現する</p>

再評価結果（平成 21 年度事業継続箇所）

事業名	<small>きんぎどうしやどう きせいせん</small> 近畿自動車道 紀勢線 <small>おわせきた きいながしま</small> 尾鷲北～紀伊長島		事業区分	高規格幹線	事業主体	国土交通省
起終点	自：三重県尾鷲市坂場西町 <small>おわせしきかばにしまち</small> 至：三重県北牟婁郡紀北町紀伊長島区東長島 <small>きたむろくんきほくちようきいながしまくひがしながしま</small>		延長	21.2km		
事業概要	近畿自動車道紀勢線は、中京圏、関西圏と三重県南部地域を結ぶ広域ネットワークを形成する道路である。尾鷲北IC（仮称）～紀伊長島IC（仮称）の21.2km区間は、一般国道42号とともに、地域の生活文化や産業経済の振興に寄与し、また災害に強いルートとして地域の生活基盤を支える重要な役割を担う路線である。					
H11年度事業化	H8年度都市計画決定	H17年度用地着手	H18年度工事着手			
全体事業費	約951億円	事業進捗率	31%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	8,700台/日					
費用対効果分析結果	B/C 事業全体 1.3 残事業 1.8	総費用 671/955億円 事業費：599/883億円 維持管理費：72/72億円	総便益 1,206/1,206億円 走行時間短縮便益：950/950億円 走行費用減少便益：210/210億円 交通事故減少便益：46/46億円	基準年 平成20年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=1.9（交通量+10%） B/C=1.5（交通量-10%） 事業費変動：B/C=1.6（事業費+10%） B/C=1.9（事業費-10%）					
	・災害への備え（代替路線として機能分担、孤立化集落の解消） ・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） ・物流効率化の支援（農林水産品の流通の利便性の向上）					
	他6項目に該当					
関係する地方公共団体等の意見	三重県南部では、東南海地震の発生が極めて高い確率で懸念される中、地震発生時に唯一頼りになる国道42号が津波等によって寸断され、各地が陸の孤島化する。緊急輸送路として『命の道』高速道路の整備が特に重要な区間であることから、尾鷲市をはじめとする関係2市3町で構成される熊野尾鷲道路建設促進期成同盟会等で早期整備の要望を受けている。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	・市町村合併に伴う生活拠点の広域化 ・周辺的高速道路ネットワークから取り残された地域 ・熊野古道（H16.7世界遺産登録）等の歴史的遺産や地域の産業を生かした地域活性化への取り組み					
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成20年度末までに用地取得率87%に達成し、平成20年代中頃に全線暫定2車線供用予定である。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	全線にわたり工事を進めており、平成20年代中頃に全線供用予定である。					
施設の構造や工法の変更等	インターチェンジの構造見直しや、新技術・新工法の導入によりコスト縮減を行っている。					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。					
事業概要図						

※ 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	近畿自動車道紀勢線 尾鷲北～紀伊長島
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

前提条件	指標	指標チェックの根拠
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) = 1.3 (経済的純現在価値 (B-C) = 250.8億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 5.34%)

●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 円滑なモビリティの確保	<input type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 <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/日以上の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	現在、紀勢線供用済み区間を利用し、熊野市、尾鷲市から津市へ直行するバスが運行
物流効率化の支援	<input 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 <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 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 checked="" 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が向上	県内の7割 (H19) を生産するみかんや、鮮魚などの安定した輸送路が確保される
	<input type="checkbox"/> 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	

1. 活力	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"/> 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"/> 対象区画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"/> 高速自動車国道と並行する自専道(※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 <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时间内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"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる <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 <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される <input type="checkbox"/> 特別立法に基づき事業である <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 <input type="checkbox"/> 自転車交通量が4500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が450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 <input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バ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バリアフリー化される	<p>尾鷲市から都市部への所要時間が短縮 (尾鷲市から名古屋市へ2時間45分から2時間に45分短縮)</p> <p>尾鷲市から都市部への所要時間が短縮 (尾鷲市から名古屋市へ2時間45分から2時間に45分短縮)</p> <p>平成25年に第62回伊勢神宮式年遷宮(伊勢市)が予定 (参拝客の来訪見込み)</p> <p>熊野古道をはじめとした地域の観光スポットへのアクセス向上 (尾鷲市から名古屋、各都市への所要時間が45分短縮)</p>	
	2. 暮らし	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区画が電線類地中化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)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	<p>3次医療施設までの所要時間が45分短縮 (尾鷲総合病院(尾鷲市)～山田赤十字病院(伊勢市))</p>
		歩行者・自転車間の形成		
		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	

3. 安全	<p>安全な生活環境の確保</p> <p>災害への備え</p>	<p>□ 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</p> <p>□ 当該区間の自動車交通量が1,000台/20m以上（当該区間が通学路である場合は500台/20m以上）かつ歩行者交通量が100人/日以上（当該区間が通学路である場合は歩道、園路が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量が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</p> <p>■ 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</p> <p>□ 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</p> <p>■ 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</p> <p>□ 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）</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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</p> <p>□ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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</p> <p>○ 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> <p>○ 現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p>○ 現道等における自動車からのSRM排出削減率</p> <p>□ 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</p> <p>□ その他、環境や景観上の効果が期待される</p> <p>□ 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</p> <p>■ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり</p> <p>□ 他機関との連携プログラムに位置づけられている</p> <p>□ 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</p>	<p>7</p> <p>国道42号が通行止めとなった場合でも、利用可能な新たな路線、輸送ルートの確保</p> <p>国道42号が通行止めとなった場合でも、利用可能な新たな路線、輸送ルートの確保</p> <p>紀勢線全区間（勢和多気IC・JCT～尾鷲北IC：L=55.3km）のうち、平成18年度までに約13.4km供用、大宮大台IC～紀勢IC（約10.5km）が、H21.2供用予定（NEXCO中日本管轄）</p>
4. 環境	<p>地球環境の保全</p> <p>生活環境の改善・保全</p>	<p>○ 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> <p>○ 現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p>○ 現道等における自動車からのSRM排出削減率</p>	
5. その他	<p>他のアゾゾグと関係</p>	<p>□ 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</p> <p>■ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり</p> <p>□ 他機関との連携プログラムに位置づけられている</p> <p>□ 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</p>	

再評価結果（平成 2 1 年度事業継続箇所）

事業名	一般国道 松阪多気バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省
起終点	自：三重県松阪市古井町 至：三重県多気郡多気町仁田			延長	11.9 km	
事業概要	<p>一般国道 4 2 号は、浜松市を起点とし渥美半島を経て紀伊半島沿岸部を縦走し和歌山市に至る延長約 4 9 1 km の幹線道路である。松阪市街は、一般国道 2 3、4 2、1 6 6 号等が集中するため、渋滞、交通事故等の交通環境が悪化している。松阪多気バイパスは、松阪市街地の渋滞緩和、交通事故減少、地域振興に貢献する延長 1 1. 7 km の 4 車線道路である。</p>					
S 6 2 年度事業化	S 5 9. 6 1 年度都市計画決定	S 6 3 年度用地着手	H 3 年度工事着手			
全体事業費	約 4 2 0 億円	事業進捗率	8 7 %	供用済延長	6. 8 km	
計画交通量	2 5, 3 0 0 台/日					
費用対効果分析結果	B / C 事業全体 1. 2 事業費 3. 9	総費用 事業費 / 事業全体 7 8 / 5 5 4 億円 事業費：4 5 / 5 2 0 億円 維持管理費：3 3 / 3 3 億円	総便益 事業費 / 事業全体 3 0 8 / 6 8 1 億円 走行時間短縮便益：2 9 3 / 6 2 6 億円 走行費用減少便益：7 / 3 7 億円 交通事故減少便益：9 / 1 8 億円	基準年 平成 2 0 年		
感度分析の結果（※ 2）	<p>残事業について感度分析を実施</p> <p>交通量変動 : B / C = 4. 3 (交通量 + 10%) B / C = 3. 5 (交通量 - 10%)</p> <p>事業費変動 : B / C = 3. 7 (事業費 + 10%) B / C = 4. 2 (事業費 - 10%)</p>					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保（松阪市街部の渋滞緩和、バス路線の利便性向上） 安全な生活環境の確保（現道等の交通量の減少等による安全性の向上が期待） 物流の効率化への支援（重要港湾へのアクセス性の向上） <p>他 5 項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>市街地の渋滞の緩和や地域振興への支援等に重要な役割を果たすことが期待されており、松阪市をはじめとする関係 1 市 5 町で構成される一般国道 4 2 号松阪多気バイパス整備促進期成同盟会より早期整備の要望を受けている。</p>					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<ul style="list-style-type: none"> 松阪市街地の慢性的な交通渋滞（R 4 2 宮町～大黒田町間の渋滞損失時間 2 3 万人時間/年・km） 松阪市内で交通死亡事故が多発（人口 1 0 万人以上の交通事故死者数が全国ワースト 1 0 を 4 回記録（過去 5 年間）） 					
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>平成 1 9 年度までに約 6. 8 km が暫定供用され、平成 2 1 年 3 月に 1 1 工区の 1. 8 km が暫定供用予定。</p>					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<p>平成 2 0 年代中頃の暫定 2 車線供用を目指します。</p>					
施設の構造や工法の変更等	<p>橋梁支間の見直しや土工部における補強土壁工法への新技術の導入などによりコスト削減を行っている。</p>					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	<p>以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。</p>					
事業概要図						

※ 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	一般国道42号 松阪多気バイパス
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

	指 標	指標チェックの根拠
前提条件	<p>事業の効率性</p> <p>■ 便益が費用を上回っている</p>	費用便益比 (B/C) = 1.2 (経済的純現在価値 (B-C) = 127.2億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.39%)

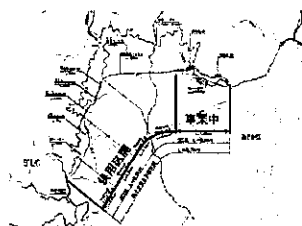
●事業の効果や必要性を評価するための指標

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 円滑なモビリティの確保	<p>● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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</p> <p>■ 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</p> <p>□ 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</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が見込まれる</p> <p>■ 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</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が向上</p> <p>□ 現道等における、総重量25tの車両もしくは180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</p>	<p>評価対象区間：便益算定範囲 渋滞損失時間(現状)：1,281千人・時間/年(将来推計結果より算出) 渋滞損失削減時間(将来)：862千人・時間/年 削減率32.7：%削減</p> <p>三重交通により3路線が運行 (阪南波瀬線、宇気郷線、中部台公園線(行儀車のみ))</p> <p>松阪中核工業団地やクリスタルタウンから重要港湾松阪港へのアクセス性向上</p>
物流効率化の支援		

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 checked="" 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 県道松阪第二環状線との一体整備により、環状ネットワークを形成 <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"/> 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"/> 010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（R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 <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"/> 規畫等における交通不能区間を解消する <input type="checkbox"/> 規畫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"/> 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる <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
個性ある地域の形成	<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 type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される <input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である <input type="checkbox"/> 新幹線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ポル的な道路整備等、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 無電柱化による 美しい街並みの 形成 安全で安心でき るくらしの確保	<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/日以上、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おける道路特定事業に位置付けがある、または、交通バ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バリアフリー化される <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）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する <input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる

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）かつ歩行者交通量が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、又は歩行者交通量が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 □ 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、新道防犯計画、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られている場合、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 □ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（K路線としての位置づけがある場合） □ 現道等の防火点検又は震災点検要対策箇所もしくは架装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 ● 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 	<p>宮町交差点など松阪市街の現国道42号に死傷事故率500件/億台キロ以上の箇所が複数存在</p> <p>第1次緊急輸送道路</p> <p>評価対象区間：便益算定範囲 CO2排出削減量：約23,15t-CO2/年、排出削減率：27.5%削減</p> <p>評価対象区間：便益算定範囲 排出削減量：約69,23t/年、排出削減率：35.5%削減</p> <p>評価対象区間：便益算定範囲 排出削減量：約6,63t/年、排出削減率：35.6%削減</p>
4. 環境	地球環境の保全	
生活環境の改善・保全		
5. その他	他のプログラムとの関係	

再評価結果（平成 21 年度事業継続箇所）

事業名	一般国道260号 <small>にしきとうげ</small> 錦 峠		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省
起終点	自：三重県度会郡南伊勢町棚橋 至：三重県度会郡大紀町高岡			延長	6.7 km	
事業概要	<p>一般国道260号は、志摩市から北牟婁郡紀北町に至る延長約118kmの幹線道路である。錦峠は、南伊勢町と大紀町間に標高200mの棚橋峠と錦峠があり、交通の隘路で異常気象時には通行規制が実施されるため、安全性と信頼性を確保した地域振興に貢献する延長6.7kmの2車線道路である。</p> <p>S59年度事業化 H一年都市計画決定 S61年度用地着手 S63年度工事着手</p> <p>全体事業費 約230億円 事業進捗率 84% 供用済延長 4.9km</p> <p>計画交通量 1,800台/日</p>					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体) 1.4	(残事業/事業全体) 37/308億円	(残事業/事業全体) 364/423億円	平成20年		
	(残事業) 9.7	事業費：31/285億円 維持管理費：6/23億円	走行時間短縮便益：352/388億円 走行費用減少便益：12/33億円 交通事故減少便益：0/3億円			
感度分析の結果	<p>(※2) 残事業について感度分析を実施</p> <p>交通量変動：B/C=10.7 (交通量+10%) B/C=8.8 (交通量-10%)</p> <p>事業費変動：B/C=9.0 (事業費+10%) B/C=10.6 (事業費-10%)</p>					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 国土・地域ネットワークの構築（日常生活中心都市間を最短時間で連絡する） 災害への備え（災害時の孤立化地域の解消、第3次緊急輸送路） 物流効率化の支援（現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消） 他5項目に該当 					
関係する地方公共団体等の意見	<p>一般国道260号錦峠は、地域振興に貢献することが期待されており、紀勢町をはじめとする関係1市3町からなる国道260号道路改良促進期成同盟会より早期整備の要望を受けている。</p>					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<ul style="list-style-type: none"> 高齢化と人口減少、市町村合併等による生活圏の広域化 自然災害による孤立化の発生 県内随一の漁業地域（獲る漁業からつくり育てる漁業へ、また漁業を生かした経営を実施） 					
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>現在までに4.9kmを部分供用し、1工区（1.8km）で工事を進めている。</p>					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<p>平成20年代中頃に事業完了予定。</p>					
施設の構造や工法の変更等	<p>新技術を積極的に活用し、橋梁形式の見直しや橋梁設計における合理化、路肩の幅員見直し等を実施しコスト縮減を図っている。</p>					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	<p>以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。</p>					
事業概要図						

※ 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	一般国道260号 錦峠
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

前提条件	指標	指標チェックの根拠
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) = 1.4 (経済的純現在価値 (B-C) = 115.6億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.88%)

●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 円滑なモビリティの確保	<input type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	
	<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/日以上の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バス路線が存在する	部分供用区間を活用したバス路線が新線に開設、全線供用により生活圏が拡大する
物流効率化の支援	<input 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	
	<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 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 checked="" 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が向上	三重県内のサバ漁獲量の8割 (H9) を生産し、鮮魚などの安定した輸送路が確保される
	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくは100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	現道は、最小幅員3.2m、最小曲線半径9.0mの狭路、急峻な道路であり、大型車のすれ違いが困難な全線2車線の道路が整備されることにより解消される

<p>都市の再生</p>	<ul style="list-style-type: none"> <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"/> 幹線都市計画道路線密度が1.5km/km²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線密度が向上する <input type="checkbox"/> 対象区画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"/> 高速自動車国道と並行する自専道(N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 <input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常生活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 checked="" 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"/> 日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる <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 type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される <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ポル的な道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である <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/日以上の全て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おける道路特定事業に位置付けがある、または、交通バ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バリアフリー化される <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)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する <input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 	<p>線形不良、隘路の解消により、走行性が向上し、所要時間が約30分短縮 (大紀町～南伊勢町 34分→8分)</p> <p>現道は、最小幅員3.2m、最小曲線半径9.0mの狹隘、急峻な道路であり、大型車のすれ違いが困難 全線2車線の道路が整備されることにより解消される</p> <p>大紀町⇒南伊勢町への所要時間が約30分短縮(34分→8分)</p>	<p>第3次医療施設(伊勢市、津市)へのアクセス性向上 宇治山田病院(伊勢市)までの所要時間8分短縮(53分→45分)</p>
<p>個性ある地域の形成</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 歩行者・自転車間の形成 <input type="checkbox"/> 無電柱化による美しい町並みの形成 <input type="checkbox"/> 安全で安心して暮らすための確保 	<p>2. 暮らし</p>	<p>歩行者・自転車間の形成</p> <p>無電柱化による美しい町並みの形成</p> <p>安全で安心して暮らすための確保</p>

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/車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 <input checked="" 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 type="checkbox"/> 対象区間が、稲酒所集落防犯計画、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 <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た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"/> 現道等の防火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 <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 <input 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 <input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率 <input type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 <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 <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 <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見込まれる	<p>大雨、災害時に孤立の発生可能性あり</p> <p>第3次緊急輸送道路</p>
4. 環境	地球環境の保全		
5. その他	他のアジェンダとの関係		

再評価結果（平成21年度事業継続箇所）（原案）

事業名	一般国道302号名古屋環状2号線		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：愛知県名古屋市中川区富田町 至：愛知県名古屋市中川区富田町				延長	58.6km
事業概要	<p>一般国道302号（名古屋環状2号線）は、名古屋市の外周部を通り、名古屋市を中心に放射状に伸びる幹線道路と主要地点で連結し、名古屋都市圏の道路網の骨格をなす環状道路であり、大都市圏の環状道路として、都市内交通の混雑緩和を図るとともに、沿道環境改善にも大きな役割を果たす道路である。</p>					
S46年度事業化	S57年度都市計画決定	S46年度用地着手	S48年度工事着手			
全体事業費	約5,300億円	事業進捗率	89%	供用済延長	47.7km	
計画交通量	34,300台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.8 (残事業) 3.1	総費用 (残事業/事業全体) 742/10,607億円 (事業費：658/10,436億円) 維持管理費：83/171億円	総便益 (残事業/事業全体) 2,281/19,483億円 (走行時間短縮便益：2037/16940億円) 走行費用減少便益：230/2227億円 交通事故減少便益：14/316億円	基準年 平成20年		
感度分析の結果	<p>残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=4.0(交通量+10%) B/C=2.4(交通量-10%) 事業費変動：B/C=2.8(事業費+10%) B/C=3.4(事業費-10%)</p>					
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保（通過交通の削減による渋滞緩和・沿道環境の改善が見込まれる） 物流効率化の支援（特定需要港湾へのアクセス向上） 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） <p>他18項目に該当</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>一般国道302号名古屋環状2号線は、地域交流の促進、交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、愛知県のほか、名古屋市をはじめとする関係5市3町1村の首長で構成される名古屋環状2号線整備促進期成同盟委員会より早期整備の要望（平成20年7月・11月）を受けている。</p>					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>現在、重点的に事業を実施している東南部区間は市街化が著しく沿線周辺の人口も高い伸びを示しており、並行する（主）名古屋環状2号線における混雑度も1.11～2.49と高い。</p>					
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>全体延長58.6kmのうち47.7kmが供用中（事業費ベース進捗状況：約89%、用地買収率約100%）。現在、東部・東南部区間について、H22年度の供用に向けて事業を展開中。</p>					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<p>一般国道302号（名古屋環状2号線）東部・東南部区間 平成22年度完成予定 一般国道302号（名古屋環状2号線）全線 平成20年代の完成を目指す</p>					
施設の構造や工法の変更等	<p>橋梁の橋種変更・橋長短縮、掘割部掘削時の仮設工法の見直し等、コスト縮減を図っている。</p>					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	<p>以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。</p>					
事業概要図						

※ 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	一般国道302号 名古屋環状2号線
事業主体	中部地方整備局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

前提条件	指標	指標チェックの根拠
事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全体事業：費用対効果 (B/C) = 1.8 (経路別経路別) (B-C) = 5,876億円、経済的価値超過 (EJRD) = 5.4% 採算案：費用対効果 (B/C) = 3.1 (経路別経路別) (B-C) = 1,539億円、経済的価値超過 (EJRD) = 11.4%

●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 円滑なモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 現道等の年間流送機長時間及び削減率 ■ 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 □ 現道又は並行区間等における着切交通量超過量が10,000台時/日以上の場合、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 ■ 重要港々もしくは特定重要港へのアクセス向上が見込まれる □ 農林水産物を主体とする地域において農林水産物の流通の利便性が向上 □ 現道等における、総量25tの車両もしくは150t積荷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 	<p>指標：(費用便益分析対象区間)について 区間：(費用便益分析対象区間)について 流送機長時間 (現況)：27,135万人・時間/年 削減機長時間 (現況)：24,832万人・時間/年 削減機長時間/平行区間 (現況)：(主)名古屋第2機状態：名古屋市天白区野並三丁目～名古屋市天白区篠田第二丁目 並行区間の流送機長時間 (現況)：64万人・時間/年 並行区間の流送機長時間削減率：約1割削減 (57万人・時間/年) (注) 諸論名古屋線 (名古屋線区味濃町字神ノ倉～名古屋線区味濃町字徳重一丁目)、改善見込み (18.4km/h) ⇒ 28.7km/h)</p> <p>名古屋市営バス：大高12、野並11、野並17、野並18、篠田11、篠田12等</p> <p>中部国際空港⇄名古屋区役所、改善見込み (約7.8分⇒約7.7分、約1分増減) 名古屋港⇄一宮市役所、改善見込み (約11.2分⇒約10.8分、約4分増減)</p>
物流効率化の支援		

3. 安全	安全な生活環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 須藤等に災害事故が50件/万台/年を超過する場合は、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（当該区間が通過する場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量が100人/日以上、当該区間が通過する場合は歩行者交通量が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量が50人/日以上の場合において、歩道が狭い又は狭小な区間に歩道が設置される <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箇所道路寸断で孤立化する集落を解消する <input type="checkbox"/> 対象区間が、新道原地区防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急輸送道路計画に位置づけられる。又は地震防災緊急輸送道路ネットワーク計画に位置づけられる（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め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が形成される <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（代替路線としての位置づけがある場合） <input type="checkbox"/> 須藤等の防災拠点線又は震災拠点線が計画所もしくは深層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"/> 須藤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"/> 須藤等へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する <input type="checkbox"/> 幅員5m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"/> 田島市街地における専業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす 	<p>計画名：愛知県地域防災計画、計画における位置づけ：第1次緊急輸送道路</p> <p>代替する緊急輸送道路：(主)名古屋第2環状線 代替する区間：名古屋市緑区大高町丸ノ内～名古屋市天白区横田南二丁目</p>	
	地球環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 	CO2排出削減量：約 25,400 t/年	
	生活環境の改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 須藤等における自動車からのNO2排出削減率 ● 須藤等における自動車からのSPM排出削減率 	<p>(現況) 自動車NOx・PM法対象地域内での事業 NO2について削減率を達成している測定局数：24局/27局 (H19) (推計結果) 計画対象区間（並行区間）：(主)名古屋第2環状線（名古屋市緑区大高町丸ノ内～名古屋市天白区横田南二丁目） 排出削減量：5.2 t/年、排出削減率：約5%削減</p> <p>(現況) 自動車NOx・PM法対象地域内での事業 SPMについて削減率を達成している測定局数：19局/27局 (H19) (推計結果) 計画対象区間（並行区間）：(主)名古屋第2環状線（名古屋市緑区大高町丸ノ内～名古屋市天白区横田南二丁目） 排出削減量：0.5 t/年、排出削減率：約4%削減</p>	
	5. その他	他のアジェンダとの関係	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 須藤等で障害レベルが従前より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 ■ 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 <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 <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見込まれる 	<p>社会資本整備重点計画</p> <p>近畿自動車道名古屋金山線、伊勢線との一体整備が必要</p>