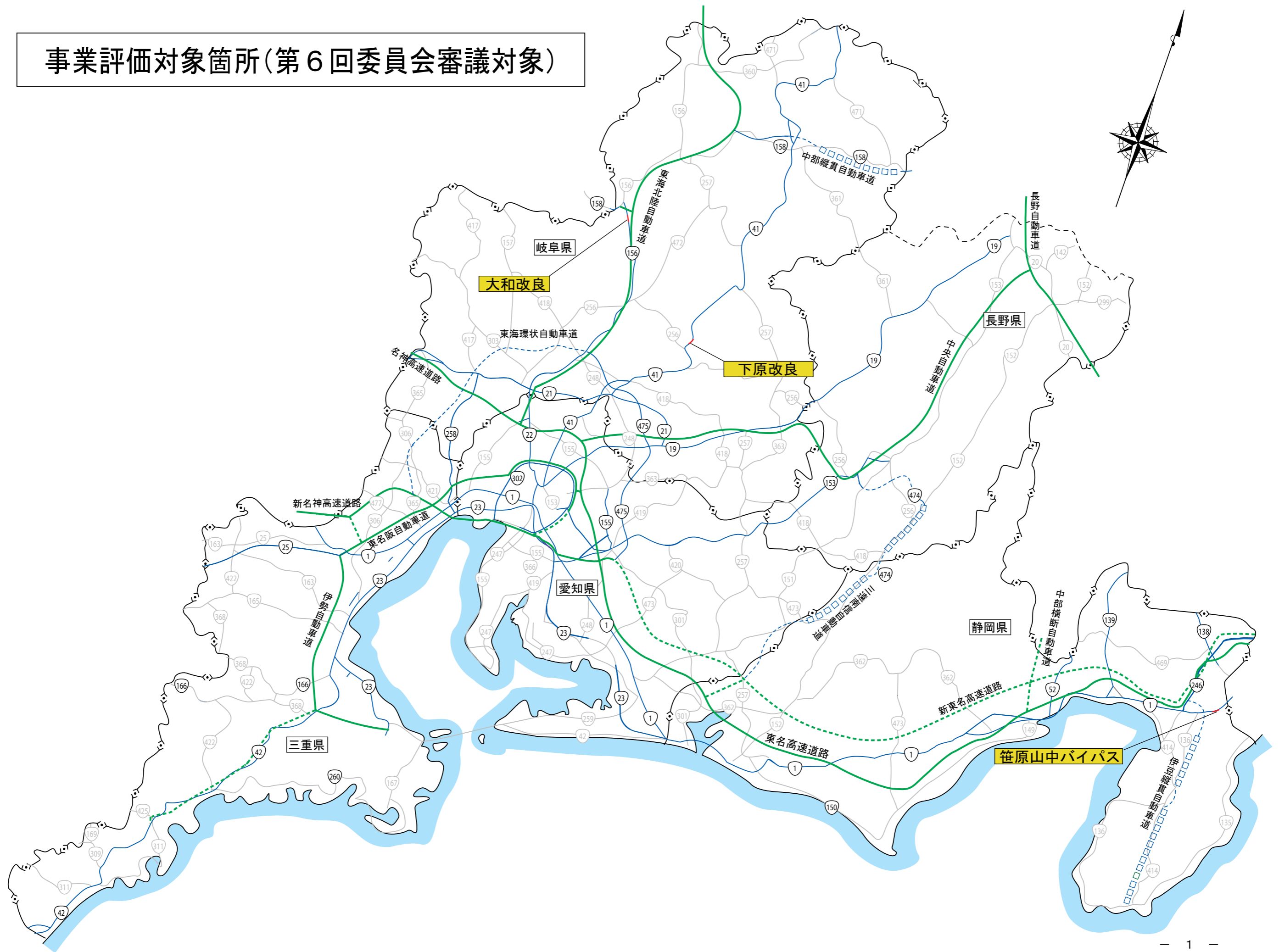


再 評 価 対 象
道 路 事 業 概 要

平 成 2 1 年 3 月 2 7 日

道 路 部

事業評価対象箇所(第6回委員会審議対象)


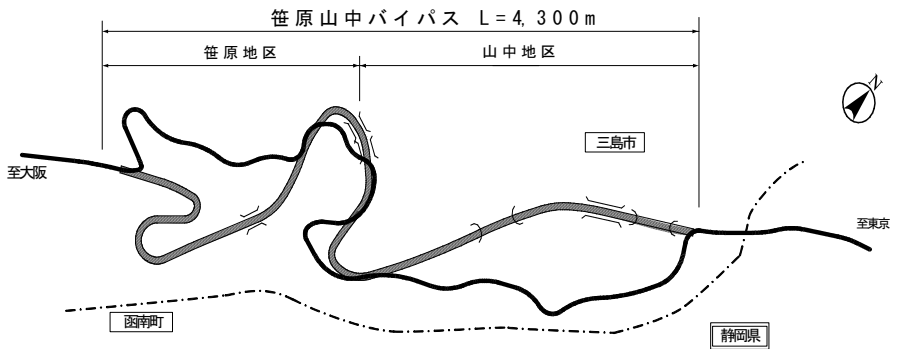


事業再評価を実施する事業の一覧表(道路事業)

整理番号	事業種別※1	該当項目※2	都道府県名	路線番号	箇所名	事業の目的	事業延長(km)	事業化年度	都市計画決定又は変更年度	用地着手年度	工事着手年度	供用済み延長(km)	全体事業費(億円)	事業進捗率(%)	事業を巡る社会情勢等の変化	事業の状況及び今後の見通し	B/C	対応方針(原案)	備考
1	2次	④	静岡	1	笹原山中バイパス	・走行環境の改善 ・交通安全性の向上 ・沿道環境の改善	4.3	S63	-	H3	H5	0.0	130	30	・交通死亡事故等の重大事故が発生	・平成20年代後半の完成2車線供用予定	全体事業 1.5 残事業 2.6	事業継続	
2	2次	④	岐阜	41	下原改良	・通学路の安全確保 ・防災危険箇所の回避	1.1	H3	-	H13	H19	0.0	37	18	・交通事故件数は依然として横ばいが続いている	・平成20年代後半の供用予定	全体事業 1.1 残事業 2.1	事業継続	
3	2次	④	岐阜	156	大和改良	・災害に強い道路機能の確保 ・冬期を中心とした交通安全の確保	2.6	H元	-	H13	-	0.0	78	35	・平成11年長良川出水により被災、路面流出が発生 ・高齢化と人口減少、市町村合併等による生活圏の広域化	・平成20年代中頃の供用予定	全体事業 1.0 残事業 1.6	事業継続	

※1.(事業種別) 高規格:高 地域高規格:地高 一般1次改築:1次 一般2次改築:2次
 ※2.(再評価該当項目)
 ①事業採択後5年間を経過した時点で未着工の事業
 ②事業採択後10年間を経過した時点で継続中の事業
 ③準備・計画段階で5年間を経過している事業
 ④再評価実施後5年間を経過している事業
 ⑤その他

再評価結果（平成21年度事業継続箇所）（原案）

事業名 国道1号 <small>ささはらやまなか</small> 笹原山中バイパス 起終点 自：静岡県三島市山中 新田 至：静岡県三島市笹原 新田	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 中部地方整備局 延長 4.3 km						
事業概要 笹原山中バイパスは、バイパス事業区間と並行する現国道1号において、道路線形に起因した交通事故が多くみられることから、バイパスへの大型車交通の転換による安全性の向上、登坂車線の設置による走行性の向上などを図ることを目的とした事業である								
S63年度事業化		H1年度都市計画決定						
H3年度用地着手		H5年度工事着手						
全体事業費		約130億円						
事業進捗率		30%						
供用済延長		0.0km						
計画交通量								
11,600台/日								
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (残事業) 2.6	総費用 (残事業)/ (事業全体) 88/150億円 (事業費: 75/136億円) (維持管理費: 13/13億円)						
		総便益 (残事業)/ (事業全体) 232/232億円 (走行時間短縮便益: 164/164億円) (走行費用減少便益: 51/51億円) (交通事故減少便益: 17/17億円)						
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=2.9 (交通量+10%) B/C=2.4 (交通量-10%) 事業費変動 : B/C=2.4 (事業費+10%) B/C=2.9 (事業費-10%)								
事業の効果等 ・円滑なモビリティの確保（走行環境の改善） ・安全な生活環境の確保（交通安全性の向上） ・生活環境の改善・保全（沿道環境の改善）								
他9項目に該当								
関係する地方公共団体等の意見 笹原山中バイパスは、交通の安全性確保、生活環境の改善等に重要な役割を果たすことが期待されており、三島市、三島市議会、自治会を中心に「国道1号笹原山中バイパスの整備促進」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 ・道路線形に課題のある箇所では交通事故が多発するとともに、依然として死亡事故等の重大事故が発生している								
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・埋蔵文化財発掘調査継続中								
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、完成2車線供用予定								
施設の構造や工法の変更等 ・橋梁延長の縮小等、構造変更によるコスト縮減を予定								
対応方針 交通安全対策事業として事業継続								
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								
	笹原山中バイパス L=4,300m 笹原地区 山中地区							
<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td colspan="2">凡 例</td> </tr> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td>供用中</td> </tr> <tr> <td></td> <td>再評価箇所</td> </tr> </table>	凡 例			供用中		再評価箇所		
凡 例								
	供用中							
	再評価箇所							

※ 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1号 笹原山中バイパス
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)=1.5 (経済的純現在価値(B-C)=82億円、経済的内部収益率(EIRR)=5.75%) 採算案：費用便益比(B/C)=2.6 (経済的純現在価値(B-C)=144億円、経済的内部収益率(EIRR)=11.06%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標


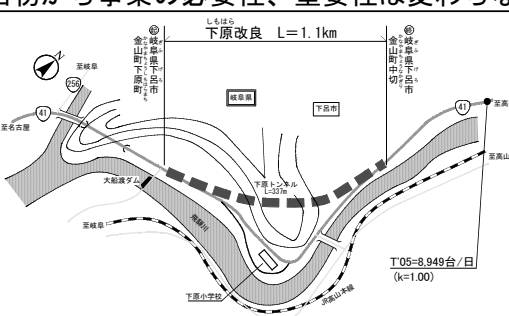
	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力	政策目標 円滑なまどりの確保	区間a (費用便益分析対象区間) について 経済損失時間 (状況) : 114,109千人・時間/年 経済損失削減時間 (削減) : 16千人・時間/年 (114,109千人・時間/年⇒114,093千人・時間/年) 区間b (当該区間/並行区間) について : (該当区間名) 山中新田～笹原新田 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 : 452千人・時間/年 (区間名) 国道1号 (山中新田～笹原新田) 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率 : 8割削減 (区間名) 国道1号 (山中新田～笹原新田)
	<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断切交通差前量が10,000台時/日以上かつ断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 <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 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ISU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	東海バス：三島⇄五ヶ瀬線港
	物流効率化の支援	

1. 活力

<p>都市の再生</p>	<p><input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><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</p> <p><input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り</p> <p><input 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</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时间内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を解消する</p> <p><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</p> <p><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</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る地区を解消する</p> <p><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</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される</p> <p><input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である</p> <p><input type="checkbox"/> 新開発の公共施設へ直結する道路である</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</p> <p><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</p> <p><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道路を形成する区間が新たにバリアフリー化される</p> <p><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</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)の幹線道路において新たに無電柱化を達成する</p> <p><input type="checkbox"/> 三次広域施設へのアクセス向上が見込まれる</p>
<p>国土・地域ネットワークの構築</p>	
<p>個性ある地域の形成</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</p> <p>安全で安心でき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>	<p>■ 現道等に死傷事故が500件/億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、歩道の設置又は橋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/2h以上（当該区間が通学路である場合は500台/2h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、歩道が狭い又は狭小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、緊急輸送道路計画、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</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強いられる区間の代替路線を形成する</p> <p>□ 代替する高速ネットワークの代替路線として機能する（N路線としての位置づけがある場合）</p> <p>□ 現道等の防火点線又は火災危険箇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</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>□ 職員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>死傷事故件数（国道1号密原山中バイパス並行区間） 13件/年⇒4件/年</p> <p>密原山中バイパスと並行する国道1号が第一次緊急輸送路となっている</p> <p>密原山中バイパスと並行する国道1号が第一次緊急輸送路となっている</p> <p>密原山中バイパスと並行する国道1号が第一次緊急輸送路となっている</p> <p>密原山中バイパスと並行する国道1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>● 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>(状況)</p> <p>自動車NOx・PM法対策地域指定の別NO2について環境基準を達成している測定局数の実績</p> <p>(推計結果)</p> <p>評価対象区間（国道/平行区間等）：（区間名）国道1号（山中新田～密原新田）</p> <p>排出削減量：14.2t/年、排出削減率：8割削減</p> <p>(バイパス事業の場合) バイパス等について削減削減量：10.0t/年</p> <p>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)</p> <p>自動車NOx・PM法対策地域指定の別NO2について環境基準を達成している測定局数の実績</p> <p>(推計結果)</p> <p>評価対象区間（国道/平行区間等）：（区間名）国道1号（山中新田～密原新田）</p> <p>排出削減量：0.7t/年、排出削減率：9割削減</p> <p>(バイパス事業の場合) バイパス等について削減削減量：0.53t/年</p> <p>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>CO2排出削減量：6.6千t/年</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>■ 現道等が騒音レベルが在り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がある</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現見される</p>	<p>伊豆縦貫自動車道</p> <p>事業実施前の現道等における夜間騒音超過区間の状況（※騒音調査要請限度＝70dB）</p> <p>(国道1号(三島市密原新田)：夜間騒音レベル68dB(環境基準65dBを超過)、延長13.5km)</p> <p>整備後：68dB→64dBに改善</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41号 <small>しもはらかいりょう</small> 下原改良 起終点 自：岐阜県下呂市金山町下原町 至：岐阜県下呂市金山町中切	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 中部地方整備局 延長 1.1 km							
事業概要 一般国道41号は、名古屋市を起点として、犬山市、美濃加茂市・高山市などの主要都市を経て富山県富山市に至る延長約250kmの幹線道路である。このうち、下呂市金山町下原地区は、現道が線形不良区間であり、また防災指定箇所にも指定されている。下原改良は、こうした危険箇所の解消、交通安全を確保するための線形改良及び生活環境の改善等を図ることを目的とした事業である。									
H3年度事業化 H一年都市計画決定 H13年度用地着手 H19年度工事着手									
全体事業費 約37億円 事業進捗率 18% 供用済延長 0.0km									
計画交通量 11,500台/日									
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">B/C</td> <td style="width: 20%;">(事業全体) 1.1</td> <td style="width: 20%;">(残事業) 2.1</td> </tr> </table>	B/C	(事業全体) 1.1	(残事業) 2.1	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">総費用</td> <td style="width: 70%;">(残事業/事業全体) 19/37億円 (事業費：14/32億円) (維持管理費：4.5/4.5億円)</td> </tr> <tr> <td>総便益</td> <td>(残事業/事業全体) 40/40億円 (走行時間短縮便益：28/28億円) (走行費用減少便益：9.4/9.4億円) (交通事故減少便益：2.5/2.5億円)</td> </tr> </table>	総費用	(残事業/事業全体) 19/37億円 (事業費：14/32億円) (維持管理費：4.5/4.5億円)	総便益	(残事業/事業全体) 40/40億円 (走行時間短縮便益：28/28億円) (走行費用減少便益：9.4/9.4億円) (交通事故減少便益：2.5/2.5億円)
B/C	(事業全体) 1.1	(残事業) 2.1							
総費用	(残事業/事業全体) 19/37億円 (事業費：14/32億円) (維持管理費：4.5/4.5億円)								
総便益	(残事業/事業全体) 40/40億円 (走行時間短縮便益：28/28億円) (走行費用減少便益：9.4/9.4億円) (交通事故減少便益：2.5/2.5億円)								
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=2.3 (交通量+10%) B/C=1.9 (交通量-10%) 事業費変動 : B/C=2.0 (事業費+10%) B/C=2.3 (事業費-10%)									
事業の効果等 ・安全で安心できる暮らしの確保（国道41号現道に通学路指定あり） ・災害への備え（第1次緊急輸送路、防災指定箇所の回避） 他5項目に該当									
関係する地方公共団体等の意見 ・国道41号美濃加茂下呂車線強化促進期成同盟会を中心に、下原改良の早期開通を求めた活発な要望活動が行われている									
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・国道41号の交通量および事故件数は、事業採択時からほぼ横ばい									
事業の進捗状況、残事業の内容等 ・用地買収率95%									
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年代後半の供用に向けて事業推進中									
施設の構造や工法の変更等 ・トンネル断面の見直し等を実施し、道路構造の見直し等で約1.0億円のコスト縮減を図る									
対応方針 交通安全対策事業として事業継続									
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41号 下原改良
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	<input checked="" type="checkbox"/> 価値が費用を上回っている	全体事業の費用便益比 (B/C) = 1.1 経済的純現在価値 (B-C) = 3.2億円 経済的內部収益率 (EIRR) = 4.3% 採事業の費用便益比 (B/C) = 2.1 経済的純現在価値 (B-C) = 20.9億円 経済的內部収益率 (EIRR) = 10.4%

●事業の効果や必要性を評価するための指標

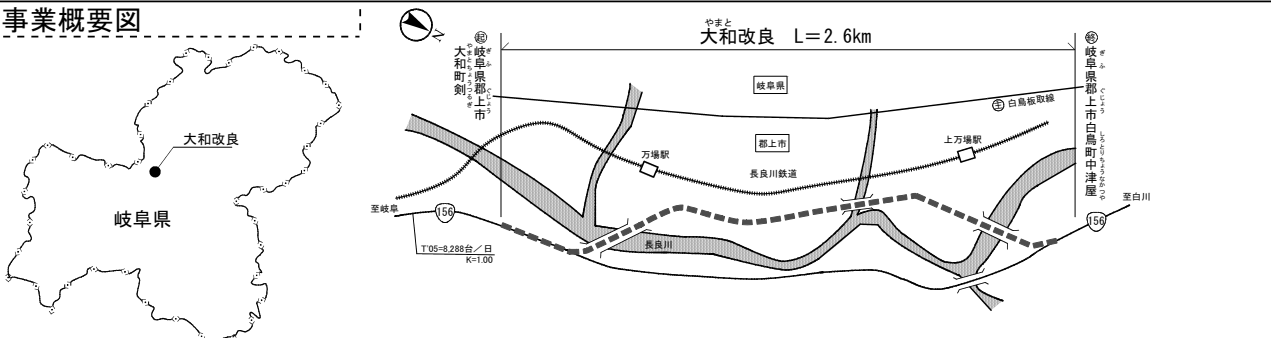
政策目標	指標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは <input checked="" type="checkbox"/> を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑なモビリティの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞発生時間及び削減率 <input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される <input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における隣切交通量前量が10,000台時/日以上の上の隣切道の除却もしくは交通改善が期待される <input 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 <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 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ISD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	区間a (費用便益分析対象区間) について 渋滞損失削減時間 (建設) : 294,233人・時間/年 渋滞損失削減時間 (現道) : 18,189人・時間/年 (294,233人・時間/年 ⇒ 276,043人・時間/年) 区間b (並行区間) について : 国道41号現道・国道256号 国道41号現道・国道256号の渋滞損失削減時間 : 90,281人・時間/年 国道41号現道・国道256号の渋滞損失削減率 : 3.5割削減

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	
	<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/km ² 以下である市街地内の事業である	
	<input type="checkbox"/> 0.10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動車道（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	
	<input 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画を解消する	
	<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区画を解消する	
	<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	
	<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"/> 新規整備の公共交通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	<input type="checkbox"/> 自動車交通量が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/日以上の場合、当該区画に自歩車利用空間を整備することにより、当該区画の歩行者・自転車等の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
無電化による新しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 交通ハリアリー法における道路特定事業に位置づけがある、または、交通ハリアリー法に基づき重点整備地区における特定路線を形成する区画が新たにハリアリー化される	
	<input type="checkbox"/> 対象区画が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	
安全で安心できるくらしの確保	<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史重要地区（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>	<p>現道等に死傷事故率が500件/億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、歩道の設置又は橋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>当路区間の自動車交通量が1,000台/日以上(当該区間の道路幅員が500台/日以上)かつ歩行者交通量が100人以上の場合、又は歩行者交通量が400人以上の場合、又は歩行者交通量が300人以上の場合において、歩道が狭い又は狭小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>対称区間の緊急輸送道路ネットワーク計画又は他種対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地籍防犯緊急事業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>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>現道等の防火点検又は霧火点検必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>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>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>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>対称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>CO2排出削減量：1.0951/年</p> <p>(状況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：指定なし 歩道整備 評価対象区間(現道/平行区間等)：国道41号現道・国道256号 排出削減量：17.91/年、排出削減率：4割削減 下原改良についてNOx排出増加量：12.81/年</p> <p>(状況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：指定なし 歩道整備 評価対象区間(現道/平行区間等)：国道41号現道・国道256号 排出削減量：17.91/年、排出削減率：4割削減 下原改良についてSPM排出増加量：1.21/年</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を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着の事情等、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>CO2排出削減量：1.0951/年</p> <p>(状況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：指定なし 歩道整備 評価対象区間(現道/平行区間等)：国道41号現道・国道256号 排出削減量：17.91/年、排出削減率：4割削減 下原改良についてNOx排出増加量：12.81/年</p> <p>(状況) 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：指定なし 歩道整備 評価対象区間(現道/平行区間等)：国道41号現道・国道256号 排出削減量：17.91/年、排出削減率：4割削減 下原改良についてSPM排出増加量：1.21/年</p>
5. その他	<p>他のアジェンダとの関係</p>	<p>下原市金山町下原 夜間要請限度超過(71dB) 環境基準準拠型指定地域、騒音規制区域の指定のあり下原改良により、国道41号現道のL=1.35kmにおいて夜間要請限度を達成する見込み</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156号 <small>やまと</small> 大和改良	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：岐阜県郡上市大和町 剣 至：岐阜県郡上市白鳥町 中津屋	延長	2.6 km		
事業概要	<p>一般国道156号は、岐阜市を起点とし富山県高岡市に至る延長約210kmの幹線道路である。このうち岐阜県郡上市大和町剣地区から白鳥町中津屋に至る区間では、落石崩落や土石流等の災害の危険性のある箇所が連続しており、平成11年には長良川が氾濫し路面が流失する災害が発生した。またこの区間は狭幅員でまた線形も悪く、特に冬期の安全な交通確保に支障をきたしている。国道156号大和改良はこれらの問題を解決するための延長2.6kmの2車線道路である。</p>				
H元年度事業化	H一年都市計画決定	H13年度用地着手	H一年度工事着手		
全体事業費	約78億円	事業進捗率	35%	供用済延長	0.0km
計画交通量	10,500台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.0 (残事業) 1.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 51/81億円 事業費：43/72億円 維持管理費：8.5/8.5億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 83/83億円 走行時間短縮便益：79/79億円 走行費用減少便益：5.0/5.0億円 交通事故減少便益：-0.32/-0.32億円	基準年	平成20年度
感度分析の結果	<p>(※2) 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=2.0 (交通量+10%) B/C=1.3 (交通量-10%) 事業費変動：B/C=1.5 (事業費+10%) B/C=1.8 (事業費-10%)</p>				
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・災害への備え、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156号大和改良は、落石崩落や土石流等の災害に強い道路機能の確保や交通安全を果たすことを期待されており、郡上市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"> ・平成11年長良川出水により被災、路面流出が発生 ・高齢化と人口減少、市町村合併等による生活圏の広域化 				
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>現在までに用地の大半を取得している。</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、橋梁形式の見直し等を実施しコスト削減を図っている。</p>				
対応方針	<p>防災事業として事業継続</p>				
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156号 大和改良
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	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている	費用便益比 (B/C) = 1.0 (経済的純現在価値 (B-C) = 2.30億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 4.14%)

●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 type="checkbox"/> を <input checked="" type="checkbox"/> 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"/> 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	【削減時間 2.9万人・時間/年、削減率 100%】
	<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/日以上かつ踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
	<input 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	
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 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	

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(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 <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"/> 日常活動圏の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"/> 欽遣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"/> 新構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の道路整備等、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"/> 交通ハリアリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通ハリア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リー化される <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 <input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる
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 美しい町並みの 形成 安全で安心でき るくらしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる

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"/> 現道等に死傷事故率が500件/億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><input type="checkbox"/> 当該区間の自動車交通量が1,000台/2h以上（当該区間が通学路である場合は500台/2h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行者10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><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、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</p> <p><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</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><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"/> 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><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</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>	<p>岐阜県防災計画における第1次緊急輸送道路に指定されている</p>
4. 環境	<p>地球環境の保全</p>	<p><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</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率</p> <p><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</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>CO2排出削減量：974t/年</p> <p>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：4.6t/年、排出削減率：約1.6%削減</p> <p>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：0.4t/年、排出削減率：約1.6%削減</p>
5. その他	<p>他のアポイントとの関係</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 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見込まれる</p>	<p>幅員狭小・急線形区間、路面凍結要注慮区間を迂回→冬季の交通安全の確保</p>