

一般国道329号 石川バイパス

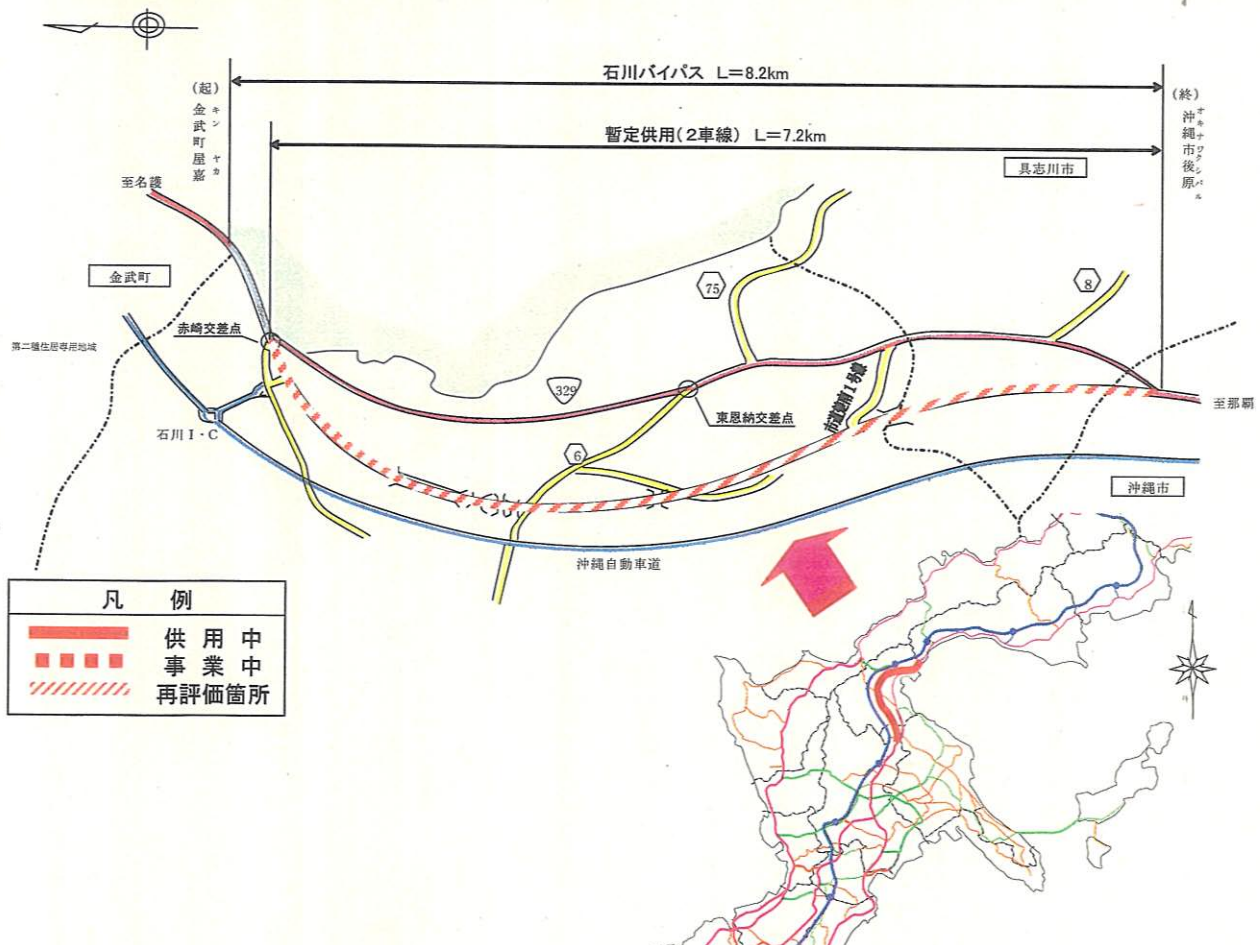
説明資料

平成16年 3月

1 一般国道329号 石川バイパスの事業概要

沖縄本島のほぼ中心に位置し、東海岸を貫く国道329号の中間地点でもある石川市は、地理的・地形的条件に恵まれていることから、沖縄県内のエネルギー基地として整備が進められている。“海に向かって開かれた街”として近年急激に宅地開発が進み、交通量は増加の一途たどり、随所で慢性的な交通渋滞を起こしている。特に石川市中心を通る現国道区間では、交差点間隔が100m程度と短いこともあり、朝夕の通勤・通学時及び、夏季観光シーズン、休日・祝祭日等には交通渋滞をきたしている。このような交通渋滞を緩和すると共に、将来の交通量に見合う道路網整備計画の一環として石川バイパスの整備を進めている。

- 事業名 : 一般国道 329 号 石川バイパス
- 事業種別 : 第 4 種 1 級
- 起点終点 : (自) 沖縄県金武町字屋嘉 きんちやうあざやか
(至) 沖縄県沖縄市後原 おきなわしくしはら
- 事業化 : 昭和 63 年度
- 用地着手 : 平成元年度
- 全体事業費 : 475 億円
- 現在の費用便益比 : $B/C=3.5$
- 延長 : 8.2km
- 供用延長 : 8.2km
- 都市計画決定 : ー
- 工事着手 : 平成 2 年
- 暫定供用 : 平成 14 年 (2 車線)



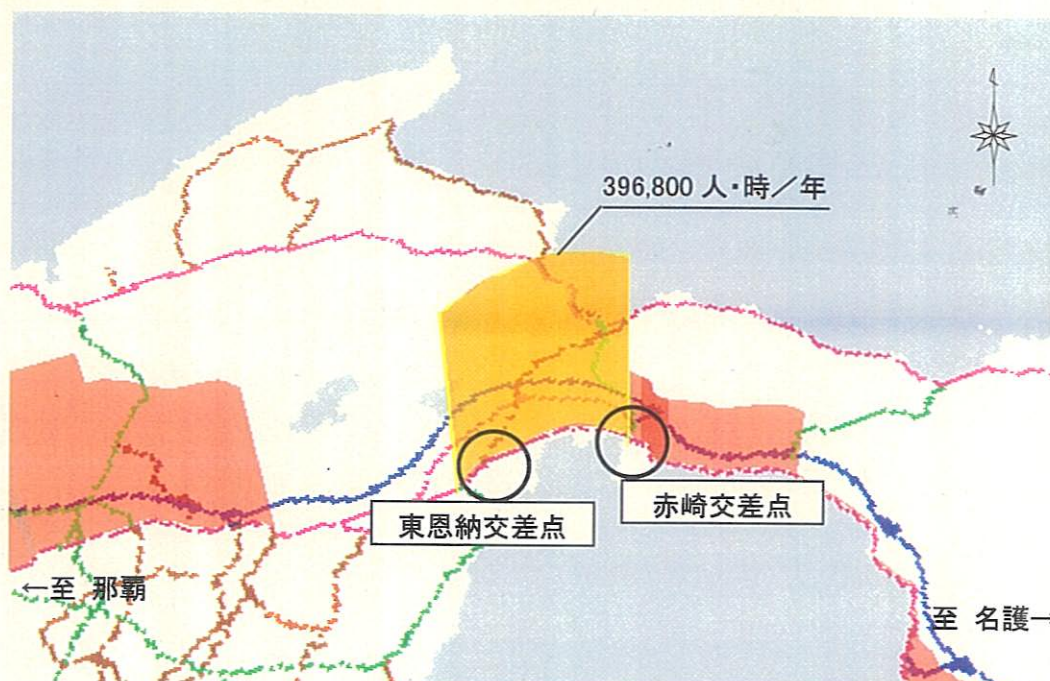
2 事業の必要性

(1) 事業を巡る社会情勢

1) 一般国道329号の渋滞状況

国道329号 石川市内(赤崎交差点～美原交差点)の渋滞損失時間が 396,800 人・時／年となっており、赤崎、東恩納交差点が渋滞交差点としても位置づけられている。

【渋滞損失時間3Dマップ(センサス区間当たり)(現況)】

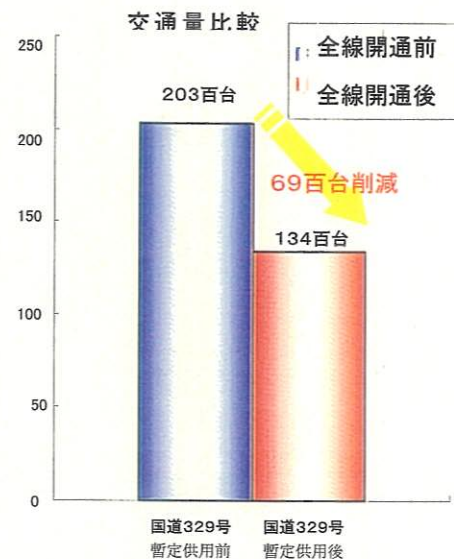
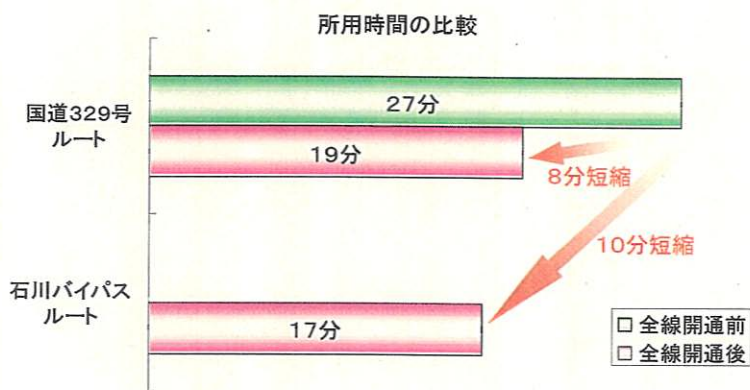
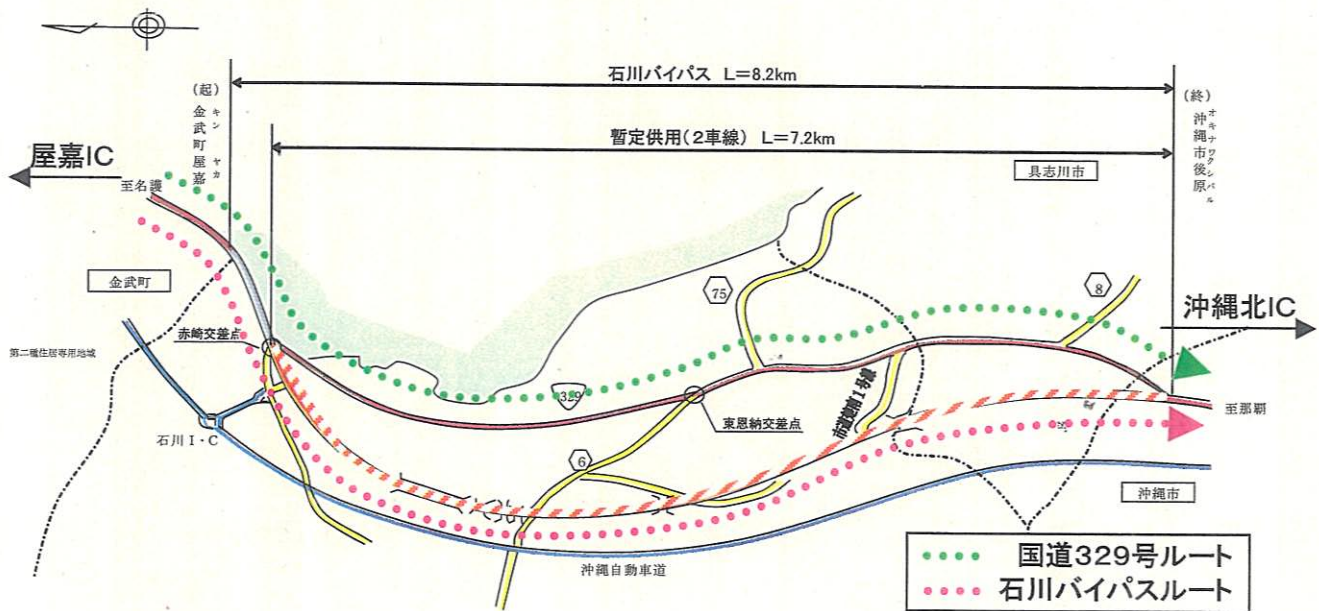


出典:国土交通省

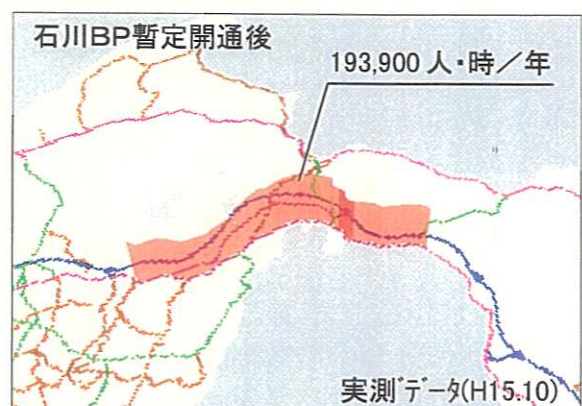
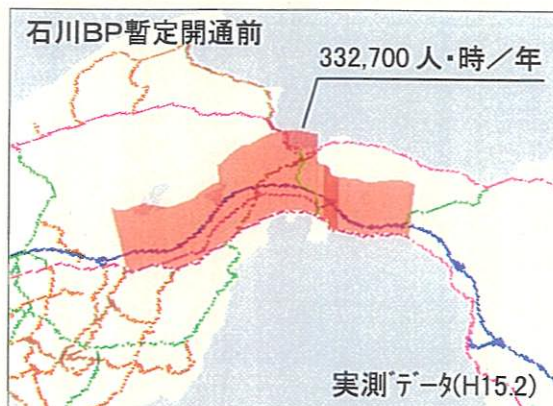


2) 周辺環境の変化

石川バイパス暫定2車供用(H15.3)開通に伴い、国道329号の交通量が約8千台減少。
旅行時間は、現国道329号屋嘉IC入口～沖縄北IC入口で国道329号ルートが8分短縮、
さらに石川バイパスを利用すると、10分短縮する。



【渋滞損失時間図】



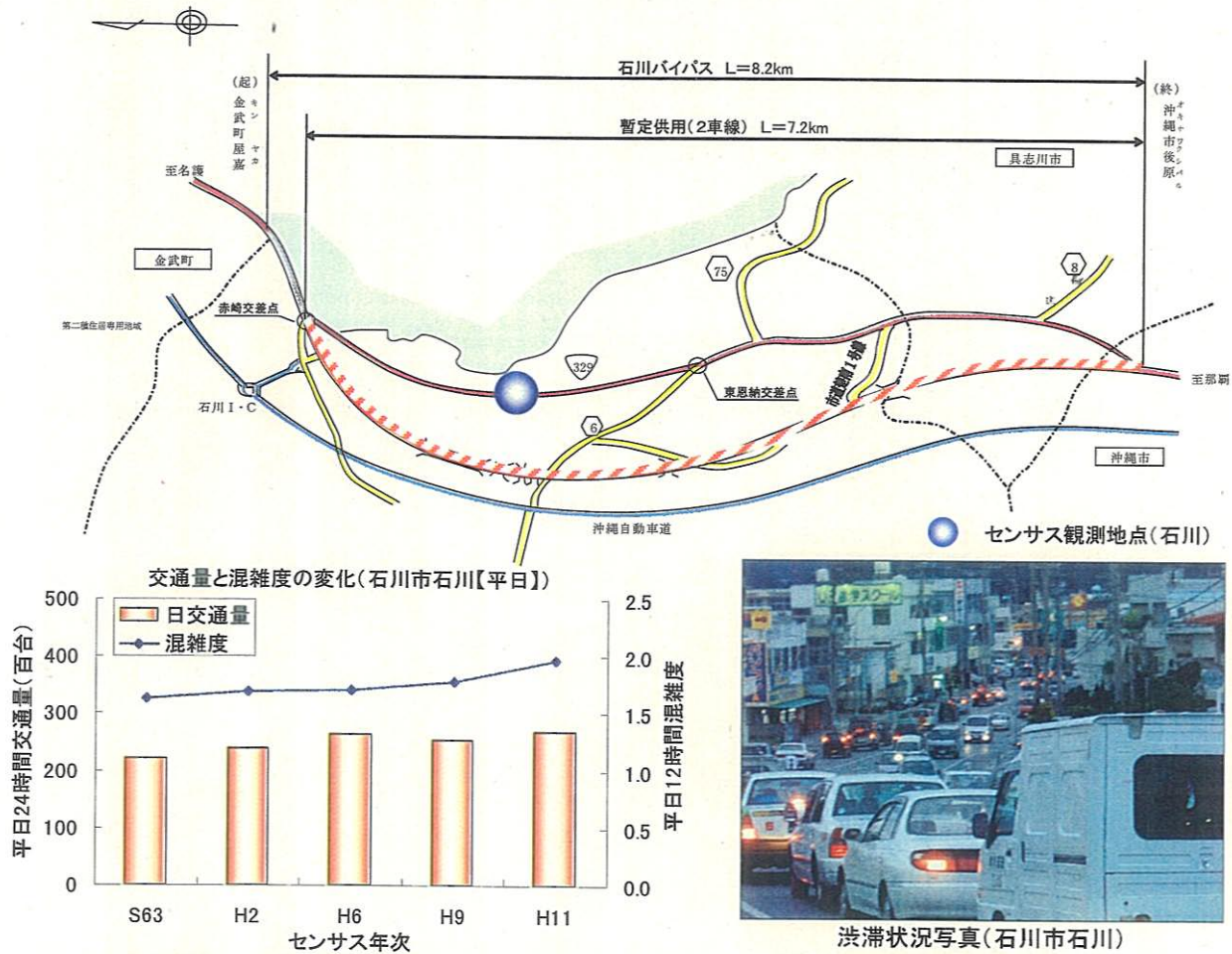
(2) 事業の投資効果

1) 円滑なモビリティの確保

● 現道等の年間渋滞損失時間の削減

平成42年予測においては、交通量の増加に伴い、現道等(屋嘉～後原)の年間渋滞損失時間は3,989,000人・時／年となる。

しかし、石川バイパスが整備されることにより988,000人・時／年となる。



【整備効果】

現道等の渋滞損失時間が大幅に削減される。

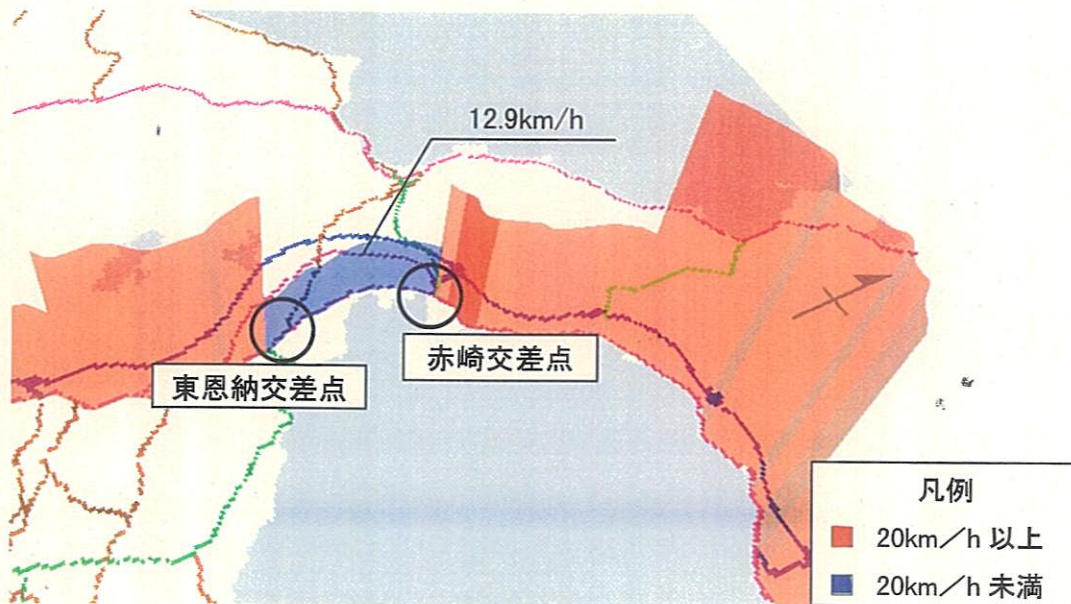
削減率：75%

バイパス整備における
年間渋滞損失時の削減効果
(国道329号:屋嘉～後原)



● 現道等における旅行速度の向上

石川バイパスが整備されることにより、現道の交通量がバイパスへ転換し、現況混雑時旅行速度12.9km/hの解消が図られる。

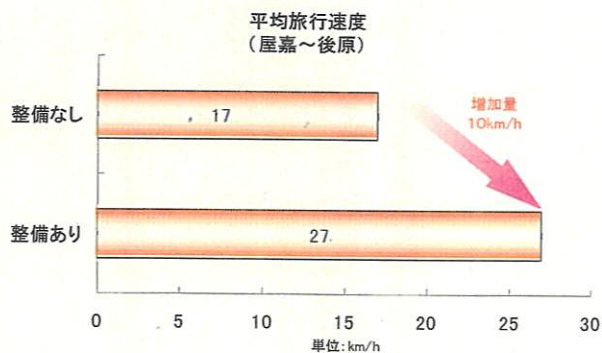
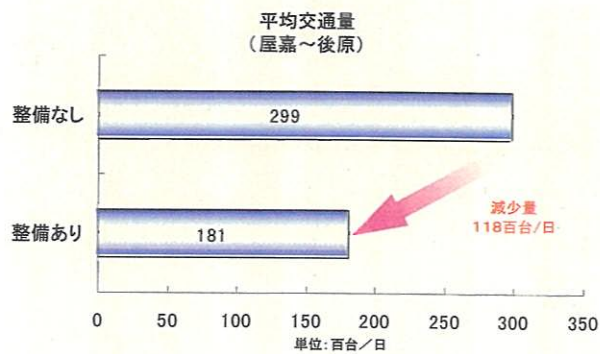
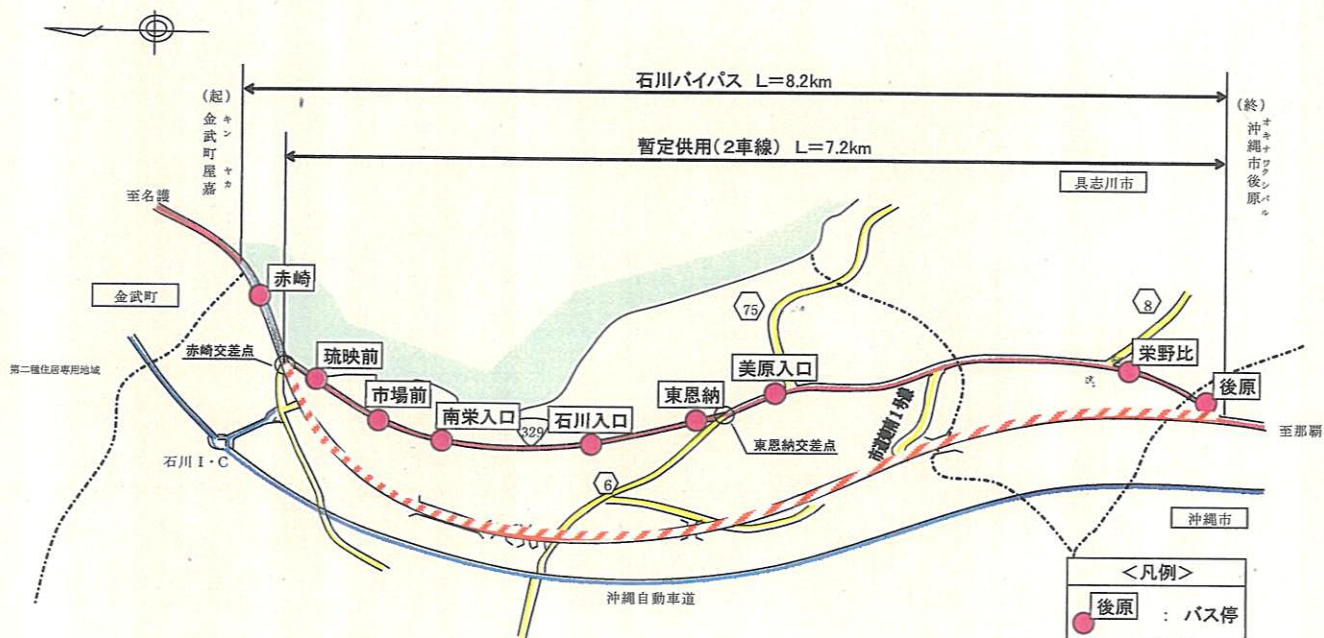


暫定供用後



● バスの利便性向上

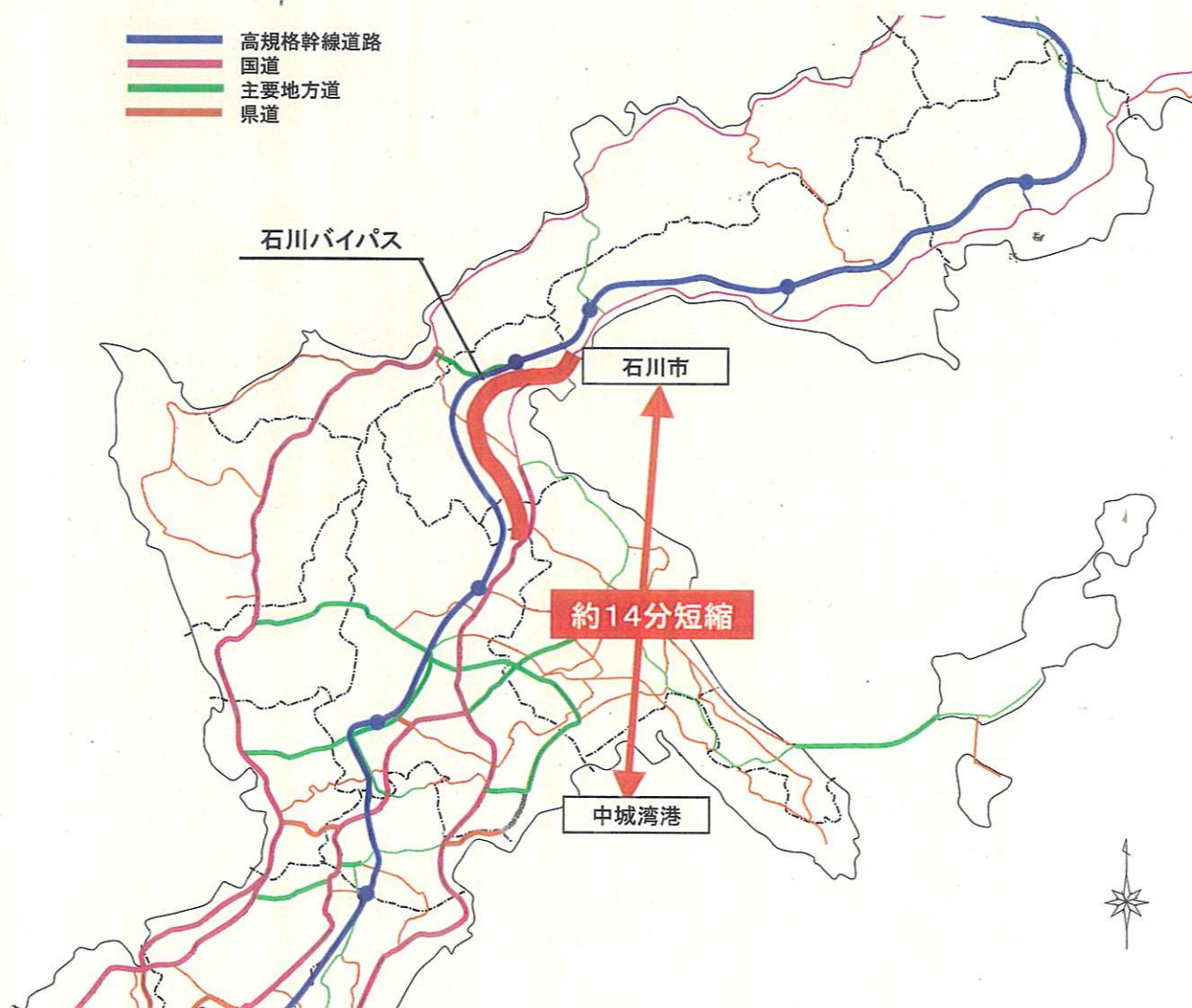
石川バイパスが4車整備されることにより、現道の交通がバイパスへ転換することで、現道交通量が減少し旅行速度が向上することにより、バス路線(161便/日)の利便性向上が図れると予想される。



2) 物流効率化の支援

● 重要港湾へのアクセス向上

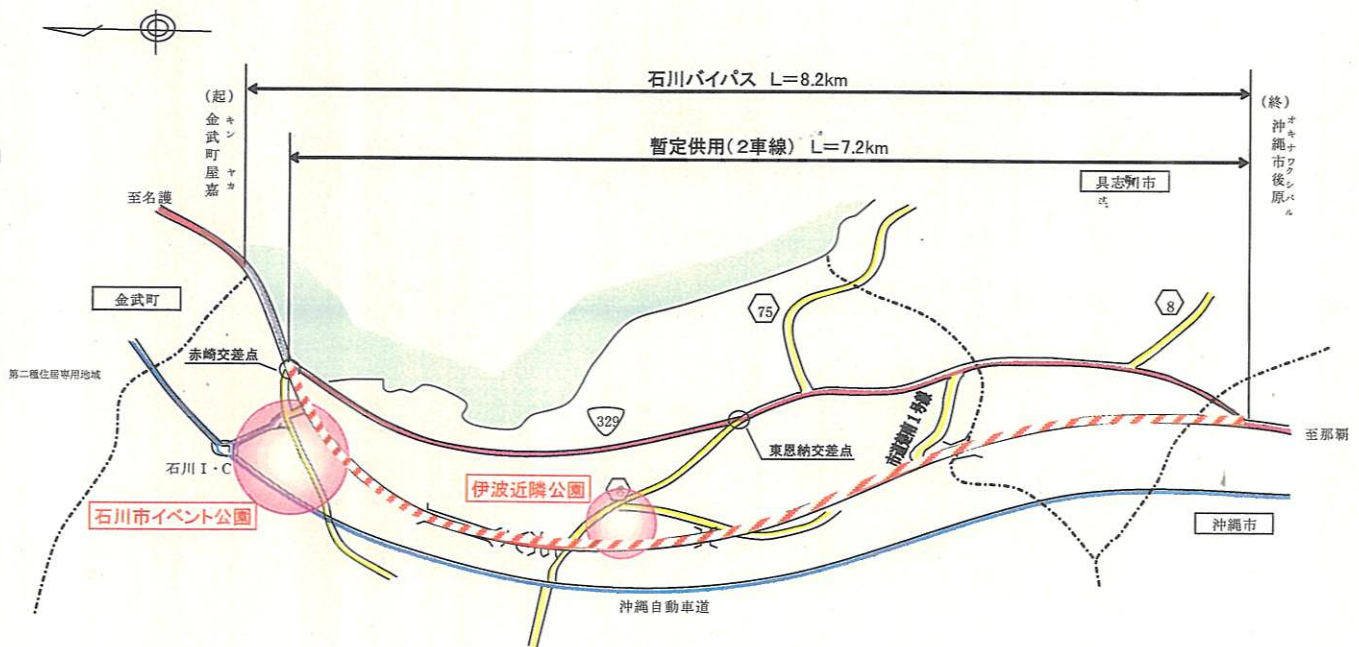
石川バイパスを利用することにより、石川市から中城湾港での所用時間が約14分短縮され、重要港湾中城湾港へのアクセス向上が図られる。



3) 個性ある地域の形成

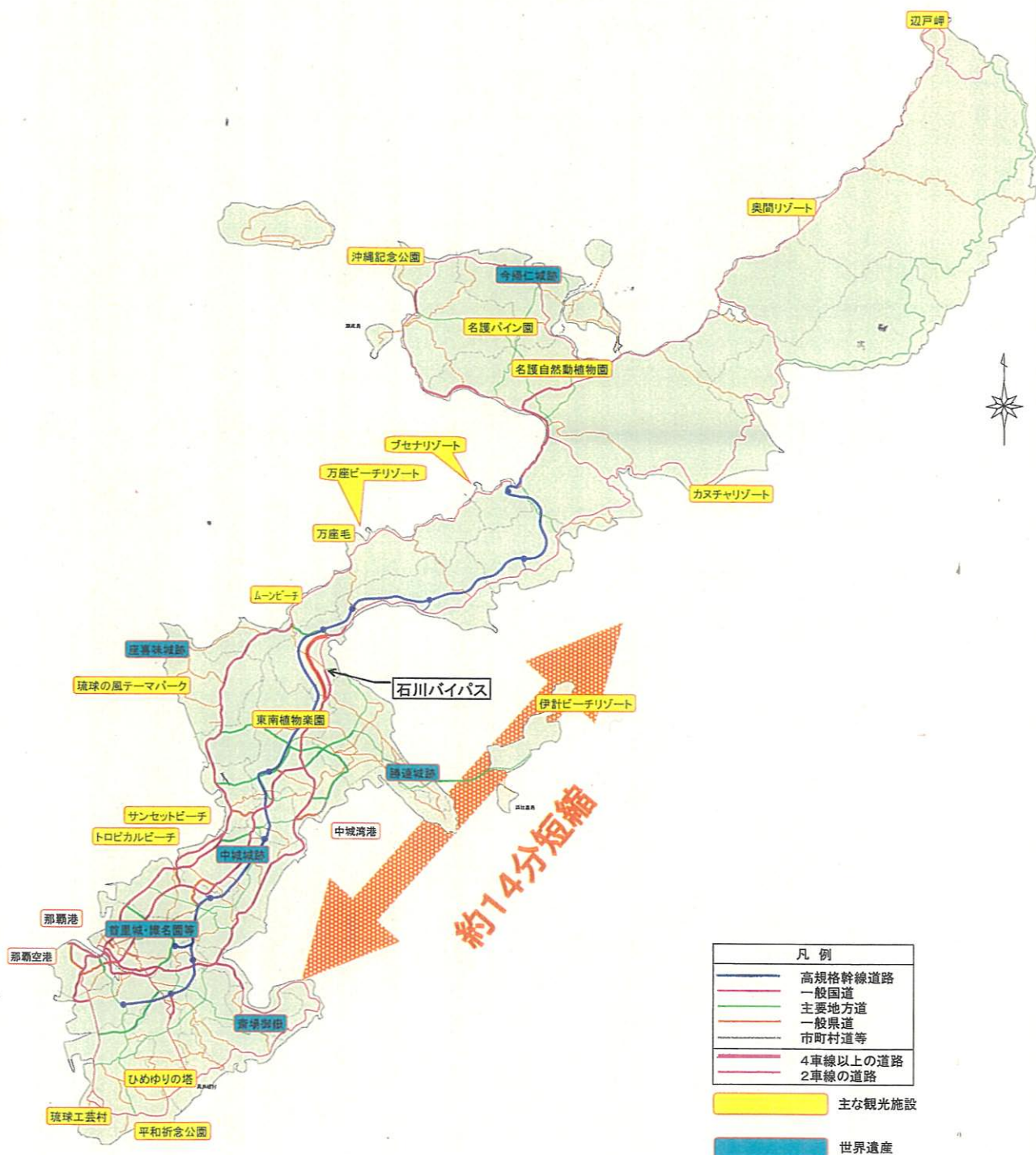
● 地域連携プロジェクト

石川市は、イベント公園、伊波近隣公園等のプロジェクトが検討されており、石川バイパス整備による、周辺プロジェクトへのアクセス向上、安全性の確保等が期待できる。



● 主要な観光地へのアクセス向上が期待される。

石川バイパスを利用することで、北部と南部間の観光施設へのアクセス時間が約14分短縮され、観光地へのアクセス向上が期待される。



4) 費用便益比(B/C)

$$\text{費用便益}(B/C) = 3.5$$

基準年:平成15年度

現在価値算出のための割引率:4%

検討期間:40年

$$\text{費用便益}(B/C) = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}}$$

$$= \frac{2,249\text{億円} - 15\text{億円} + 34\text{億円}}{604\text{億円} + 37\text{億円}}$$

$$= 3.5$$

事業費 :一般国道329号 石川バイパスの整備に要する事業費

維持管理費 :供用後の道路維持修繕に要する費用

(例:維持費、清掃費、照明費、オーバーレイ費等)

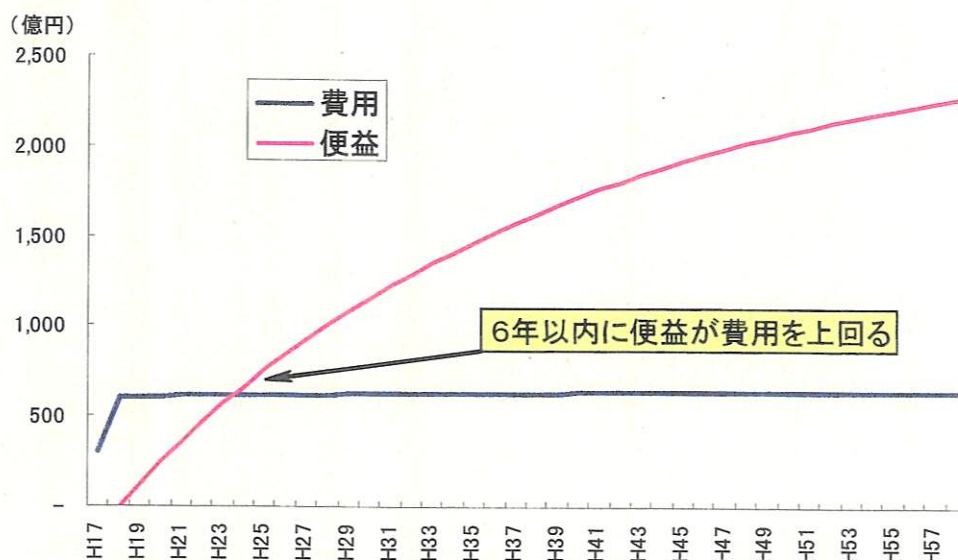
走行時間短縮便益:道路の整備・改良がない場合の総走行時間経費から、道路の整備・改良が行われた場合の総走行時間費用を減じた差

走行経費減少便益:道路の整備・改良がない場合の総走行経費から、道路の整備・改良が行われる場合の走行経費を減じた差

(例:燃料費、油費(オイル)費、タイヤ・チューブ費、車両整備費(維持・修繕)費、車両償却費等)

交通事故減少便益:道路の整備・改良が行われない場合の交通事故社会的損失から、道路整備・改良が行われる場合の交通事故社会的損失を減じた差

(運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額及び事故渋滞による損失額)



3 事業の進捗状況と見込み

- 用地 進捗率100%
- 工事 進捗率96%

○ 事業の経緯

昭和63年度 事業化
平成 元年度 用地着手
平成 2年度 工事着手
平成15年3月27日 全線2車線暫定供用
平成16年度 全線4車線供用に向け工事中

○ 事業の進捗状況

- ・全体事業費での進捗率が96%、用地買収の進捗率100%である
- ・平成14年度までに暫定全線供用を行っており、今後は平成16年度に全線完成供用を予定。



4 コスト削減

橋梁部の情報ボックスを歩道に埋設

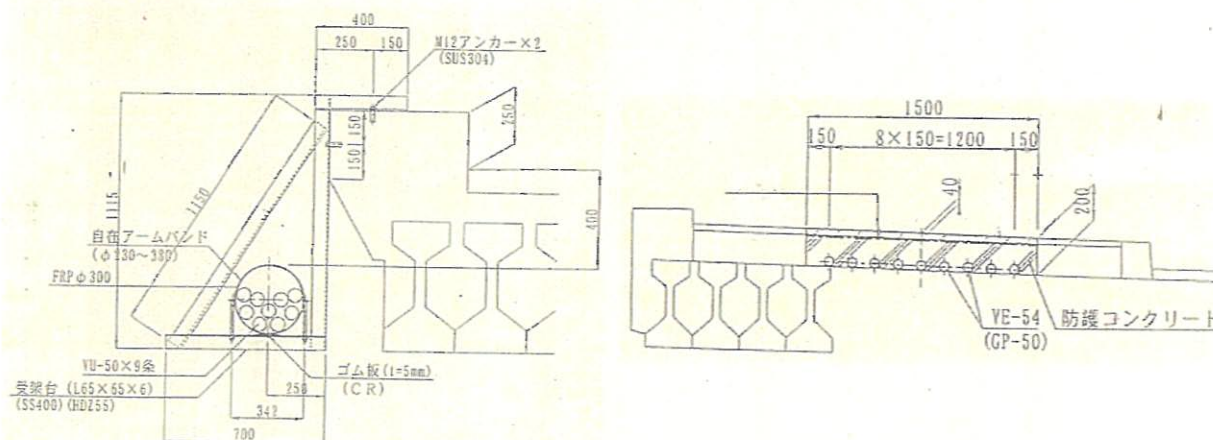
【施策の概要】

情報通信インフラとして整備を進めている情報ボックスは既設橋梁には橋梁脇に添架するのが一般的だが、施工費用、維持管理費用がかかるため、新設橋梁では歩道に埋設することで、イニシャルコストおよびランニングコストの低減を図るとともに、防災上、防犯上も有利な構造としている。

【施策のポイント】

- ・施工費が添架方式にくらべて安価
- ・埋設することでメンテナンスフリーとなる。
- ・橋詰に取付道路等がある場合、埋設できないケースあり。

【施策の実施例】



石川高架橋情報ボックスの経済比較

単位：千円

約 160 万円削減

形式	歩道埋設	橋梁添架
	延長630m 管数：9条	
本体工	17,720	17,213
支持金物	なし	10,630
間詰コンクリート	9,071	なし
プルボックス	1,035	1,045
諸経費(50%)	13,913	14,444
工事費	41,739	43,332

5 対応方針

平成10年度の再評価から一定期間(5年間)が経過したため、3つの視点で再評価を行った。

1. 事業の必要性に関する視点

◆ 事業を巡る社会情勢

近年急激に宅地開発が進み、交通量は増加の一途たどり、随所で慢性的な交通渋滞を起こしている。特に石川市中心を通る現国道区間では、交差点間隔が100m程度と短いこともあり、朝夕の通勤時、海水浴、夏季観光レジャーシーズンには交通渋滞をきたしている。

◆ 事業の投資効果

- 交通渋滞の解消
通過交通を転換させ、渋滞を緩和
- 地域づくり支援
所要時間短縮により地域開発計画を支援および観光アクセス向上
- 費用便益(B/C) = 3.5

◆ 事業の進捗状況

- 用地 進捗率 100%
- 工事 進捗率 96%

2. 事業進捗の見込み

平成16年度全線4車化供用を目標

3. コスト縮減

橋梁部の情報ボックスを歩道に埋設することによる約160万円等

4. 対応方針(原案)

以上のことから一般国道329号 石川バイパス事業については継続する。

客観的評価指標(案) (2/3)

- ※ データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について評価を実施するものとする。
 ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、
 評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、評価を
 実施しなくてもよいものとする。
- ※ 網掛けの指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。
- ※ その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。
- ※ 本指標に基づき効果を総合的に評価する必要がある。その手法については今後策定

<事業採択の前提条件を確認するための指標>

		一般国道 (二次改築)	一般国道 (一次改築)	都道府県道・市町村道	街路
前提条件	事業の効率性	☐ 便益が費用を上回っている			
	事業実施環境 (新規事業 採択時)	☐ ルート確定済			☐ 都市計画決定済
		☐ 円滑な事業執行の環境が整っている			
	事業実施環境 (新規着工 準備採択時)	☐ 都市計画手続等、環境影響評価の手続等の着手に必要な調査が完了している			
	事業の性格	☐ 以下のいずれかに該当する ・国の直轄事業に関連する事業 ・国家的な事業に関連する事業 ・先導的な施策に係る事業 ・短期間に集中的に施行する必要がある事業			
		☐ 市町村道事業については、ネットワーク関連や市町村合併など特別な観点で行う事業である			

<事業の効果や必要性を評価するための指標>

政策目標		一般国道 (二次改築)	一般国道 (一次改築)	都道府県道・市町村道	街路
大項目	中項目				
1. 活力	円滑な モビリティの 確保	● 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率 年間渋滞損失時間：4,844,000人・時/年 削減率：97%			
		☐ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上で踏切道の除却もしくは交通改善が期待される			
		☒ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する			
		☐ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる			
		☐ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる			
	物流効率化 の支援	☐ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる			
		☒ 農林水産物を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる			
		☐ 現道等における、総重量25tの車両もしくは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			
	都市の再生	☐ 都市再生プロジェクトを支援する事業である			
		☐ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する		☐ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		☐ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり		☐ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
		☐ 中心市街地内で行う事業である		☐ 中心市街地内で行う事業である	

政策目標		一般国道 (二次改築)	一般国道 (一次改築)	都道府県道・市町村道	街路
大項目	中項目				
1. 活力	都市の再生	☐ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である		☐ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である	
		☐ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する		☐ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		☐ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる		☐ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
	国土・地域ネットワークの構築	☐ 高速自動車国道と並行する自動車(A'路線)としての位置づけあり			
		☐ 地域高規格道路の位置づけあり			
		☐ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(A'路線としての位置づけがある場合に限る)			
		☐ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する			
		☐ 現道等における交通不能区間を解消する			
		☐ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する			
		☐ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる			
	個性ある地域の形成	☐ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する			
		☒ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する			
		☒ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される			
		☐ 新規整備の公共施設へ直結する道路である		☐ 特別立法に基づく事業である	
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	☐ 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			
		☐ 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される			
	無電柱化による美しい町並みの形成	☐ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り			
		☐ 市街地又は歴史景観地区(歴史的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			☐ 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	☐ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	☐ 二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる		

政策目標		一般国道 (二次改築)	一般国道 (一次改築)	都道府県道・市町村道	街路
大項目	中項目				
3. 安全	安全な生活環境の確保	☐ 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる			
		☐ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される			
	災害への備え	☐ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する			
		☒ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり			
		☒ 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（A'路線としての位置づけがある場合）			
		☐ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架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			
		☐ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する			
		☐ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する			
		☐ 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する			
		☐ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
4. 環境	地球環境の保全	☒ 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 CO2排出削減量：5,736t-C/年			
	生活環境の改善・保全	☒ 現道等における自動車からのNO2排出削減率 NOx排出削減率：38%			
		☒ 現道等における自動車からのSPM排出削減率 SPM排出削減率：36%			
		☐ 現道等で騒音レベルが夜間基準限度を超過している区間について、新たに基準限度を下回ることが期待される区間がある			
		☐ 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	☐ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている			
		☐ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり			
		☐ 他機関との連携プログラムに位置づけられている			
	その他	☐ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される			

客観的評価指標(案) (2/3)

- ※ データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について評価を実施するものとする。
 ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、
 評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、評価を
 実施しなくてもよいものとする。
- ※ 網掛けの指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。
- ※ その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。
- ※ 本指標に基づき効果を総合的に評価する必要がある。その手法については今後策定

＜事業採択の前提条件を確認するための指標＞

		一般国道 (二次改築)	一般国道 (一次改築)	都道府県道・市町村道	街路
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている			
	事業実施環境 (新規事業 採択時)	□ ルート確定済			□ 都市計画決定済
		□ 円滑な事業執行の環境が整っている			
	事業実施環境 (新規着工 準備採択時)	□ 都市計画手続等、環境影響評価の手続等の着手に必要な調査が完了している			
	事業の性格	☐ 以下のいずれかに該当する ・国の直轄事業に関連する事業 ・国家的な事業に関連する事業 ・先導的な施策に係る事業 ・短期間に集中的に施行する必要がある事業			
		□ 市町村道事業については、ネットワーク関連や市町村合併など特別な観点で行う事業である			

＜事業の効果や必要性を評価するための指標＞

政策目標		一般国道 (二次改築)	一般国道 (一次改築)	都道府県道・市町村道	街路
大項目	中項目				
1. 活力	円滑な モビリティの 確保	● 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率 年間渋滞損失時間: 1,927,000人・時/年 削減率: 74%			
		□ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される			
		□ 現道又は並行区間等における路切交通遮断量が10,000台時/日以上で路切道の除却もしくは交通改善が期待される			
		■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する			
		□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる			
		■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる			
	物流効率化 の支援	■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる			
		■ 農林水産産を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる			
		□ 現道等における、総重量25tの車両もしくは150規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する			
	都市の再生	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である			
		□ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する		□ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		□ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり		□ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
		□ 中心市街地内で行う事業である		□ 中心市街地内で行う事業である	

政策目標		一般国道 (二次改築)	一般国道 (一次改築)	都道府県道・市町村道	街路		
大項目	中項目						
1. 活力	都市の再生	☐ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である		☐ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である			
		☐ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する		☐ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する			
		☐ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる		☐ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる			
	国土・地域ネットワークの構築	☐ 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり					
		☐ 地域高規格道路の位置づけあり					
		☐ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(A'路線としての位置づけがある場合に限り)					
		☒ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する					
		☐ 現道等における交通不能区間を解消する					
		☐ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する					
		☒ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる					
		個性ある地域の形成	☐ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する				
			☐ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する				
			☒ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される				
				☐ 特別立法に基づく事業である			
			☐ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である				
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	☐ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての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					
		☐ 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される					
	無電柱化による美しい町並みの形成	☐ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り					
		☐ 市街地又は歴史景観地区(歴史的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	☐ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	☐ 二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる				

政策目標		一般国道 (二次改築)	一般国道 (一次改築)	都道府県道・市町村道	街路
大項目	中項目				
3. 安全	安全な生活 環境の確保	☐ 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる			
		☐ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、幼児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される			
	災害への備え	☐ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する			
		☒ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり			
		☒ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強えられる区間の代替路線を形成する			
		☐ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）			
		☐ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される			
		☐ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する			
		☐ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する			
		☐ 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する			
		☐ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
4. 環境	地球環境の 保全	☒ 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 CO2排出削減量：2,300t-c/年			
	生活環境の 改善・保全	☒ 現道等における自動車からのNO2排出削減率 NOx排出削減率：16%			
		☒ 現道等における自動車からのSPM排出削減率 SPM排出削減率：19%			
		☐ 現道等で騒音レベルが夜間基準限度を超過している区間について、新たに基準限度を下回ることが期待される区間がある			
		☐ 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	☐ 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がある			
	その他	☐ 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			

客観的評価指標(案) (2/3)

- ※ データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について評価を実施するものとする。
 ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、
 評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、評価を
 実施しなくてもよいものとする。
- ※ 網掛けの指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。
- ※ その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。
- ※ 本指標に基づき効果を総合的に評価する必要がある。その手法については今後策定

<事業採択の前提条件を確認するための指標>

		一般国道 (二次改築)	一般国道 (一次改築)	都道府県道・市町村道	街路
前提条件	事業の効率性	☐ 便益が費用を上回っている			
	事業実施環境 (新規事業 採択時)	☐ リート確定済			☐ 都市計画決定済
		☐ 円滑な事業執行の環境が整っている			
	事業実施環境 (新規着工 準備採択時)	☐ 都市計画手続等、環境影響評価の手続等の着手に必要な調査が完了している			
	事業の性格	☐ 以下のいずれかに該当する ・国の直接事業に関連する事業 ・国家的な事業に関連する事業 ・先導的な施策に係る事業 ・短期間に集中的に施行する必要がある事業 ☐ 市町村道事業については、ネットワーク関連や市町村合併など特別な観点で行う事業である			

<事業の効果や必要性を評価するための指標>

政策目標		一般国道 (二次改築)	一般国道 (一次改築)	都道府県道・市町村道	街路
大項目	中項目				
1. 活力	円滑な モビリティの 確保	☐ 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率			
		☐ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される			
		☐ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上で踏切道の除却もしくは交通改善が期待される			
		☒ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する			
		☐ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる			
		☐ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる			
	物流効率化 の支援	☐ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる			
		☒ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる			
		☐ 現道等における、総重量25tの車両もしくは150規格背高高上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する			
	都市の再生	☐ 都市再生プロジェクトを支援する事業である			
		☐ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する		☐ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		☐ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり		☐ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
		☐ 中心市街地内で行う事業である		☐ 中心市街地内で行う事業である	

政策目標		一般国道 (二次改築)	一般国道 (一次改築)	都道府県道・市町村道	街路
大項目	中項目				
1. 活力	都市の再生	☐ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である		☐ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である	
		☐ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する		☐ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		☐ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる		☐ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
	国土・地域ネットワークの構築	☐ 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり			
		☐ 地域高規格道路の位置づけあり			
		☐ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(A'路線としての位置づけがある場合に限り)			
		☐ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する			
		☐ 現道等における交通不能区間を解消する			
		☐ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する			
	個性ある地域の形成	☐ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する			
		☒ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する			
		☒ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される			
				☐ 特別立法に基づく事業である	
		☐ 新規整備の公共施設へ直結する道路である			
				☐ 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	☐ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上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			
		☐ 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される			
	無電柱化による美しい町並みの形成	☐ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り			
		☐ 市街地又は歴史景観地区(歴史的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	☐ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	☐ 二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる		

政策目標		一般国道 (二次改築)	一般国道 (一次改築)	都道府県道・市町村道	街路
大項目	中項目				
3. 安全	安全な生活 環境の確保	☐ 現道等に死傷事故率が500件/総台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる			
		☐ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される			
	災害への備え	☐ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する			
		☐ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり			
		☐ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強えられる区間の代替路線を形成する			
		☐ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）			
		☐ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される			
		☐ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する			
		☐ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する			
		☐ 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する			
		☐ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
4. 環境	地球環境の 保全	☐ 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量			
	生活環境の 改善・保全	☐ 現道等における自動車からのNO2排出削減率			
		☐ 現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			
5. その他	他のプロジェクト との関係	☐ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている			
		☐ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり			
		☐ 他機関との連携プログラムに位置づけられている			
	その他	☐ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される			

客観的評価指標(案) (2/3)

- ※ データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について評価を実施するものとする。
 ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、
 評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、評価を
 実施しなくてもよいものとする。
- ※ 網掛けの指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。
- ※ その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。
- ※ 本指標に基づき効果を総合的に評価する必要がある。その手法については今後策定

＜事業採択の前提条件を確認するための指標＞

		一般国道 (二次改築)	一般国道 (一次改築)	都道府県道・市町村道	街路
前提条件	事業の効率性	☐ 便益が費用を上回っている			
	事業実施環境 (新規事業 採択時)	☐ ルート確定済			☐ 都市計画決定済
		☐ 円滑な事業執行の環境が整っている			
	事業実施環境 (新規着工 準備採択時)	☐ 都市計画手続等、環境影響評価の手続等の着手に必要な調査が完了している			
	事業の性格	☐ 以下のいずれかに該当する ・国の直轄事業に関連する事業 ・国家的な事業に関連する事業 ・先導的な施策に係る事業 ・短期間に集中的に施行する必要がある事業 ☐ 市町村道事業については、ネットワーク関連や市町村合併など特別な観点で行う事業である			

＜事業の効果や必要性を評価するための指標＞

政策目標		一般国道 (二次改築)	一般国道 (一次改築)	都道府県道・市町村道	街路
大項目	中項目				
1. 活力	円滑な モビリティの 確保	● 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率 年間渋滞損失時間: 3,989,000人・時/年 削減率: 75% ■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される ☐ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される ■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する ☐ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる ☐ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる			
		■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる ☐ 農林水産物を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる ☐ 現道等における、総重量25tの車両もしくは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			
	物流効率化 の支援	☐ 都市再生プロジェクトを支援する事業である ☐ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する ☐ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり ☐ 中心市街地内で行う事業である			
		☐ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する ☐ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり ☐ 中心市街地内で行う事業である			
	都市の再生	☐ 都市再生プロジェクトを支援する事業である ☐ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する ☐ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり ☐ 中心市街地内で行う事業である			
		☐ 都市再生プロジェクトを支援する事業である ☐ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する ☐ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり ☐ 中心市街地内で行う事業である			

政策目標		一般国道 (二次改築)	一般国道 (一次改築)	都道府県道・市町村道	街路	
大項目	中項目					
1. 活力	都市の再生	☐ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である		☐ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である		
		☐ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する		☐ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する		
		☐ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる		☐ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる		
	国土・地域ネットワークの構築	☐ 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり				
		☐ 地域高規格道路の位置づけあり				
		☐ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(A'路線としての位置づけがある場合に限る)				
		☐ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する				
		☐ 現道等における交通不能区間を解消する				
		☐ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する				
		☐ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる				
個性ある地域の形成	☐ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する					
	☒ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する					
	☒ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される					
	☐ 特別立法に基づく事業である					
	☐ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である					
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	☐ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての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				
		☐ 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される				
	無電柱化による美しい町並みの形成	☐ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り				
		☐ 市街地又は歴史景観地区(歴史的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	☐ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	☐ 二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる			

政策目標		一般国道 (二次改築)	一般国道 (一次改築)	都道府県道・市町村道	街路
大項目	中項目				
3. 安全	安全な生活環境の確保	☐ 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる			
		☐ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、幼児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される			
	災害への備え	☐ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する			
		☐ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり			
		☐ 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（A'路線としての位置づけがある場合）			
		☐ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される			
		☐ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する			
		☐ 避震路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する			
		☐ 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する			
		☐ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす			
4. 環境	地球環境の保全	☐ 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量			
	生活環境の改善・保全	☐ 現道等における自動車からのNO2排出削減率			
		☐ 現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基準限度を超過している区間について、新たに基準限度を下回ることが期待される区間がある			
		☐ 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	☐ 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がある			
		☐ 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			