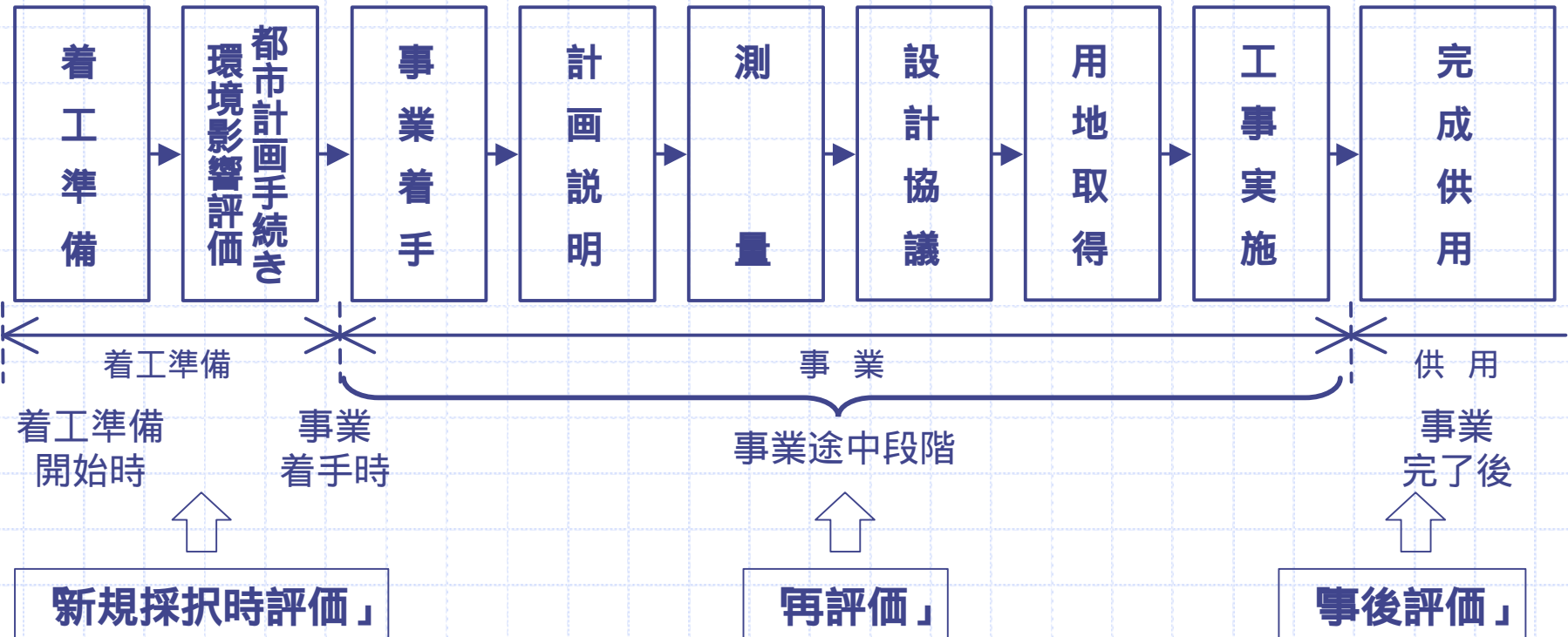


客観的評価指標(案)の 改定方針案について

平成15年1月23日
国土交通省道路局

道路事業における評価システムについて

道路事業では、新規採択時評価、再評価、事後評価のそれぞれを厳格に実施し、着手時から事業完了後までの一貫した評価システムを完成。



費用便益比等を用いた評価を実施
(平成9年度予算より試行、平成11年度予算より実施)

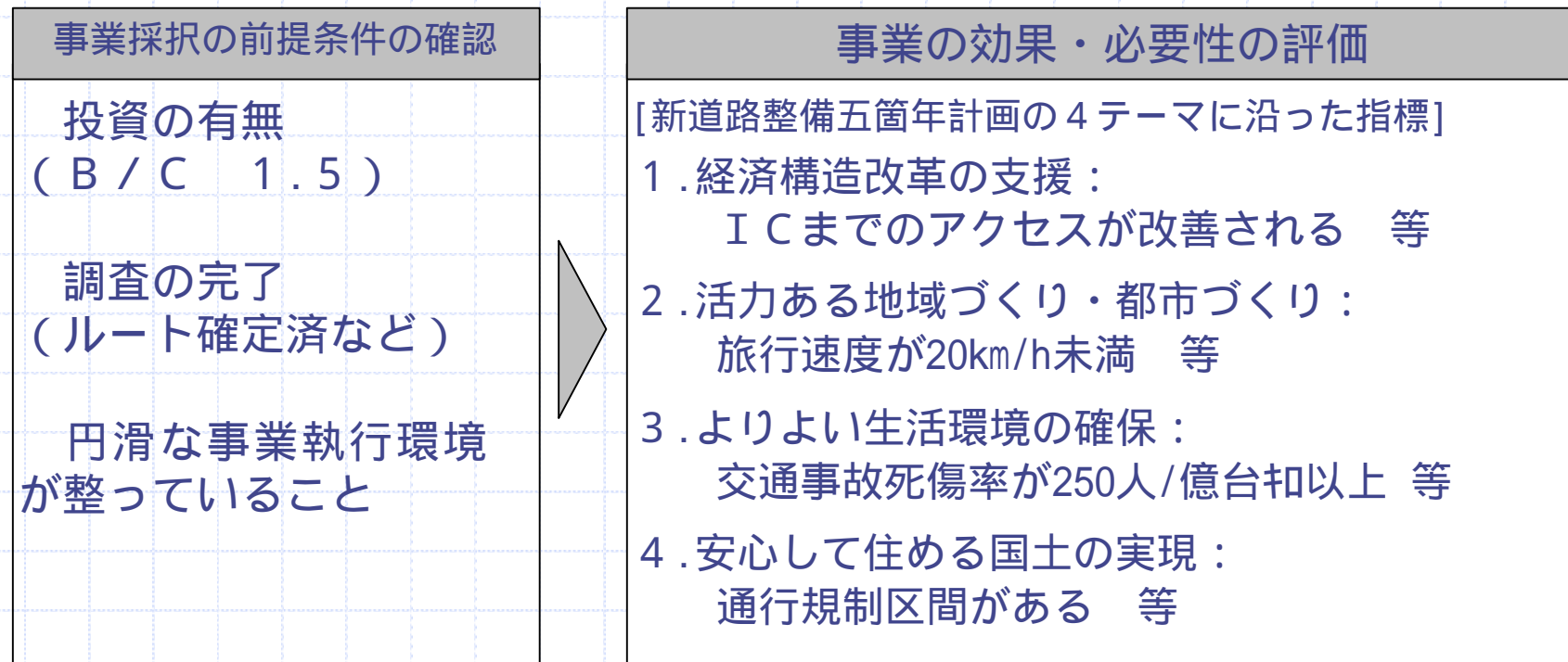
事業採択後、5年間経過して未着工
10年間経過して継続中
等の事業を対象にした再評価を実施
(平成11年度予算より実施)

事業の効果等の事後評価を実施
(平成11年度より試行、平成13年11月より直轄事業で実施)

現行の「客観的評価指標(案)」[参考資料6-1]の概要

～新規事業採択時評価を例に～

新規事業採択時評価にあたっては、費用便益比(B/C)を含む評価指標により、前提条件と効果・必要性の両面から評価



費用便益比(B/C)を除き、定性的な評価を実施

客観的評価指標(案)の改定方針案の骨子

平成15年度以降五箇年間の道路整備の方針に基づく〈指標の再整理 (別紙 - 1)〉

行政評価法の観点に基づく〈評価項目の設定

- 行政評価法（行政機関の行う政策の評価に関する法律」平成14年4月施行）[参考資料6-2](#)において提示されている観点（必要性、有効性、効率性）に基き評価項目を設定。[\(別紙 - 2\)](#)

アウトカム指標の考え方および民営化推進委員会の成果の反映

- 行政評価法の観点のうち、不足している「有効性」の観点に基づく〈指標を中心に、
(1) 道路行政が平成15年度より導入するアウトカム指標 [参考資料6-3](#)および、
(2) 道路関係四公団民営化推進委員会における建設中路線の取扱い判断基準（イメージ）」[参考資料6-4](#)において提案された定量指標について、事業評価における適用が可能な指標として定義し直した上で反映。[\(別紙 - 3\)](#)

平成15年度以降五箇年間の道路整備の方針に基づく指標の再整理

現行客観的評価指標(案)		
<事業採択の前提条件を確認するための指標>		
投資効果の有無	・B/C 1.5	
調査の完了	・整備計画策定済/基本計画策定済/ルート確定済 (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)	
円滑な事業執行の環境が整っている	・円滑な事業執行の環境が整っている	
事業の性格	・以下の「4つの要件」のいずれかに該当する ・国の直轄事業に関連する ・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	
<事業の効果や必要性を評価するための指標>		
経済構造改革の支援	地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築	・地域高規格道路の位置づけあり ・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
	物流効率化の支援	・最寄りの空港・港湾又は主要な物流拠点へのアクセスが改善される ・近傍の空港又は港湾へのアクセスが改善される
	中心市街地の活性化	・並行区間/現道を総重量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 ・中心市街地へ至る現道の混雑度が1.0以上 ・中心市街地内(商業系用途)で行う事業である
活力ある地域づくり都市づくりの支援	都市圏の交通円滑化の推進	・並行区間/対象区間が第3次渋滞対策プログラムに位置づけ有り ・対象区間が広域道路整備基本計画に位置づけの有る環状道路 ・対象区間が都市圏の交通円滑化に資する環状道路を形成する ・並行区間/現道の混雑度が2.0以上 ・並行区間/現道に混雑時旅行速度が20km/h未満である箇所がある ・現道の踏切道において、交通量 12,000台/日または踏切遮断時間2hr ・公共交通機関の利用の促進に資する
	地域・都市の基盤の形成	・市街地の幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下 ・市街地再開発、区画整理の計画あり ・対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り ・住宅地開発(1,000戸以上又は300ha以上等[道路種別による基準あり])への連絡道路がない
	地域づくりの支援	・対象区間に交通不能区間、冬期交通不能区間が存在する ・対象区間に大型車のすれ違い困難区間が存在する ・2次生活圏中心都市と役場、又は隣接市町村の役場間の所要時間が30分を超える ・生活圏中心都市間の時間短縮が20%以上 ・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 ・新規整備の公共公益施設へ直結する道路がない ・特別立法に基づく事業である
	よりよい生活環境の確保	・並行区間/現道の交通事故死傷率が250人/億台キロ以上であり、道路整備により、交通量等が減少する(もしくは歩道が設置される) ・住居系・商業系地区内の2車線以上の道路で歩道等を車椅子が通行できない、もしくは、自転車交通量が500台/日以上又は自動車交通量が1,000台/12h以上で自転車と自動車と混在している、もしくは、通学路で現況歩道幅員 1.0m
安心して住める国土の実現	良好な環境の保全・形成	・並行区間/対象区間に騒音レベルが夜間要請限度を超過している箇所が含まれる ・沿線まちづくりとの連携あり
	道路の防災対策・危機管理の充実	・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存在する ・都道府県地域防災計画又は緊急輸送道路ネットワーク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あり ・並行区間/対象区間に防災性向上による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あり ・1kmで避難路へ到達できない地区が存在する ・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存在する ・並行区間/対象区間に事前通行規制区間又は特殊通行規制区間あり ・高速ネットワークにおける代替路線が確保される ・積雪地域内における冬期末改良区間あり
その他	・道路の整備に関する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 ・車線数 4 ・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	
財政力・技術力の低い市町村の支援	・財政力指数 0.3 ・起債比率 15% ・特殊工法を採用(技術的困難) ・年間事業費 1/4×道路橋梁費総額	
他のプロジェクトとの関連	・他機関との連携プログラムに位置づけられている	

現行客観的評価指標(案) (新たな枠組みに並び替えたもの)		
前提条件等	・B/C 1.5 ・整備計画策定済/基本計画策定済/ルート確定済 (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) ・円滑な事業執行の環境が整っている ・以下の「4つの要件」のいずれかに該当する ・国の直轄事業に関連する ・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 ・車線数 4 ・道路の整備に関する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	
	円滑なモビリティの確保	・中心市街地へ至る現道の混雑度が1.0以上 ・並行区間/対象区間が第3次渋滞対策プログラムに位置づけ有り ・並行区間/現道の混雑度が2.0以上 ・並行区間/現道に混雑時旅行速度が20km/h未満である箇所がある ・現道の踏切道において、交通量 12,000台/日または踏切遮断時間2hr
活力	都市の再生	・対象区間が都市圏の交通円滑化に資する環状道路を形成する ・対象区間が広域道路整備基本計画に位置づけの有る環状道路 ・市街地再開発、区画整理の計画あり ・中心市街地内(商業系用途)で行う事業である ・市街地の幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下
	個性ある都市・地域の形成	・住宅地開発(1,000戸以上又は300ha以上等[道路種別による基準あり])への連絡道路がない ・沿線まちづくりとの連携あり ・新規整備の公共公益施設へ直結する道路がない ・公共交通機関の利用の促進に資する ・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 ・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 ・特別立法に基づく事業である
	物流効率化の支援	・最寄りの空港・港湾又は主要な物流拠点へのアクセスが改善される ・近傍の空港又は港湾へのアクセスが改善される ・並行区間/現道を総重量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
暮らし	国土・地域ネットワークの支援	・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 ・地域高規格道路の位置づけあり ・生活圏中心都市間の時間短縮が20%以上 ・対象区間に交通不能区間、冬期交通不能区間が存在する ・対象区間に大型車のすれ違い困難区間が存在する ・2次生活圏中心都市と役場、又は隣接市町村の役場間の所要時間が30分を超える
	暮らし	・住居系・商業系地区内の2車線以上の道路で歩道等を車椅子が通行できない、もしくは、自転車交通量が500台/日以上又は自動車交通量が1,000台/12h以上で自転車と自動車と混在している、もしくは、通学路で現況歩道幅員 1.0m ・対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り
安全	安全	・並行区間/現道の交通事故死傷率が250人/億台キロ以上であり、道路整備により、交通量等が減少する(もしくは歩道が設置される) ・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が存在する ・都道府県地域防災計画又は緊急輸送道路ネットワーク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あり ・高速ネットワークにおける代替路線が確保される ・並行区間/対象区間に事前通行規制区間又は特殊通行規制区間あり ・並行区間/対象区間に防災性向上による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あり ・積雪地域内における冬期末改良区間あり ・1kmで避難路へ到達できない地区が存在する ・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存在する
	環境	・並行区間/対象区間に騒音レベルが夜間要請限度を超過している箇所が含まれる
財政力・技術力の低い市町村の支援	・財政力指数 0.3 ・起債比率 15% ・特殊工法を採用(技術的困難) ・年間事業費 1/4×道路橋梁費総額	

行政評価法の観点に基づく指標の設定方針について(案)

行政評価法第3条において、「行政機関は(略) 政策効果(略)を把握し、これを基礎として、必要性、効率性又は有効性の観点その他当該政策の特性に応じて必要な観点から、自ら評価する」とされている。客観的評価指標の改定にあたっては、この考え方に従い、以下の方針に従って指標の設定を行う。

事業の「必要性」の観点

政策目標に照らし、当該事業の必要性を明らかにするため、現状の問題点を、可能な限り定量的な指標を用いて明らかにする。

必要性の評価にあたっては、客観的な事実に基づく定性的な評価を行うか、(対象区間が三大都市圏の環状道路を形成する等) もしくは、定量的な指標を用い、必要性に関する何らかの基準を設けるものとする。(並行区間の死傷事故率が 件/億台キロ以上である等)

事業の「有効性」の観点

当該事業の効果を適切に把握するため、当該事業実施前後を比較することで、当該事業による効果を、可能な限り定量的に明らかにする。

有効性の評価にあたっては、事後の検証や類似事業との比較に用いるため、極力、定量的な指標(並行区間の年間渋滞損失額の削減額等)に基づく評価を行うこととするが、それが困難な場合は、原則として、定性的な事実に基づく評価(対象区間が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等)を行うものとする。また、定量的な指標に基づく評価項目については、可能なものについては、必要性と同様に何らかの基準を設けるものとする。

事業の「効率性」の観点

従来より新規事業採択時評価、再評価において導入している「費用便益比」を引き続き採用することにより、事業の「効率性」に関する評価とする。

アウトカム指標の考え方及び道路関係四公団民営化推進委員会の成果の反映(案)

政策目標	現行客観的評価指標(案) (新たな枠組みに並び替えたもの)	関連アウトカム指標	「建設中路線の取扱い判断基準(イメージ)」において関連する指標	改訂案の概要
円滑なモビリティの確保	・ 中心市街地へ至る現道の混雑度が1.0以上	渋滞損失額・損失時間		・ 「1kmあたり最大渋滞損失額」および「渋滞損失額の削減額」等を用いた指標を採用。
	・ 並行区間/対象区間が第3次渋滞対策プログラムに位置づけ有り			
	・ 並行区間/現道の混雑度が2.0以上			
都市の再生	・ 並行区間/現道に混雑時旅行速度が20km/h未満である箇所がある	ボトルネック踏切改良箇所数		・ 現行の指標における評価基準をボトルネック踏切の定義に従った基準に改定。
	・ 現道の踏切道において、交通量 12,000台/日または踏切遮断時間 2hr	三大都市圏環状道路の整備率		・ 「対象区間が三大都市圏の環状道路を形成するか」等を用いた指標について、新たに採用。
	・ 対象区間が都市圏の交通円滑化に資する環状道路を形成する	都市計画道路が整備された市街地に居住する人口比率		・ 「都市計画道路が整備された市街地に居住する人口」等を用いた指標を新たに採用。
個性ある都市・地域の形成	・ 対象区間が広域道路整備基本計画に位置づけの有る環状道路	都市計画道路が整備された市街地に居住する人口比率		・ 「都市計画道路が整備された市街地に居住する人口」等を用いた指標を新たに採用。
	・ 市街地再開発、区画整理の計画あり			
	・ 中心市街地内(商業系用途)で行う事業である	高速バス等長距離自動車交通の利便性が高まる		・ 「並行区間等の利用が見込めるバス路線が存在するか」等を用いた指標について、新たに採用。
	・ 市街地の幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下			
	・ 住宅宅地開発(1,000戸以上又は300ha以上等[道路種別による基準あり])への連絡道路がない	新幹線、空港等幹線交通網への利便性が高まる		・ 「新たに新幹線駅/空港に 分以内でアクセス可能となる人口」等を用いた指標について、新たに採用。
	・ 沿線まちづくりとの連携あり			
	・ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路がない	物流拠点へのアクセスが容易になり、産業立地を振興する		・ 「最寄りの港湾へ、新たに 分以内に到達できる市町村数」等を用いた指標について、新たに採用。
	・ 公共交通機関の利用の促進に資する			
	・ 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	自動車専用道路交通分担率	拠点都市間を連絡し、相互の連携が可能になる	・ 「新たに拠点的な都市間を連絡するルートを構成するか」等を用いた指標について、新たに採用。
	・ 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			
物流効率化の支援	・ 特別立法に基づく事業である	日常活動圏間交流ルート確保率		・ 「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か」等を用いた指標について、新たに採用。
	・ 最寄りの空港・港湾又は主要な物流拠点へのアクセスが改善される	日常活動圏中心への安定到達率		・ 「当該事業を実施する日常活動圏における、中心都市まで30分以内でアクセス可能な人口」等を用いた指標を採用。
	・ 近傍の空港又は港湾へのアクセスが改善される	高度の医療施設までの搬送時間が短縮される		・ 「新たに三次医療施設に 分以内にアクセス可能になる人口」等を用いた指標について、新たに採用。
国土・地域ネットワークの支援	・ 並行区間/現道を総重量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			・ 現行の指標について、引き続き採用
	・ 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			
	・ 地域高規格道路の位置づけあり			

政策目標	現行客観的評価指標(案) (新たな枠組みに並び替えたもの)	関連アウトカム指標	「建設中路線の取扱い判断基準(イメージ)」において関連する指標	改訂案の概要
暮らし	・住居系・商業系地区内の2車線以上の道路で歩道等を車椅子が通行できない、もしくは、自転車交通量が500台/日以上又は自動車交通量が1,000台/12h以上で自転車と自動車が混在している、もしくは、通学路で現況歩道幅員 1.0m	バリアフリー化率		・「主要な旅客施設周辺の主な道路に該当する路線のバリアフリー化状況」等を用いた指標について、新たに採用。
	・対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	無電柱化率(幹線道路)		・「市街地、歴史景観地区の幹線道路の無電柱化達成状況」等を用いた指標について、新たに採用。
安全	・並行区間/現道の交通事故死傷率が250人/億台キロ以上であり、道路整備により、交通量等が減少する(もしくは歩道が設置される)	交通事故死者率・死傷事故率		・「並行区間や現道における死傷事故率」等を用いた指標を採用。
	・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存在する	災害時救援ルート確保率		・現行の指標について、引き続き採用
	・都道府県地域防災計画又は緊急輸送道路ネットワーク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あり			
	・高速ネットワークにおける代替路線が確保される			
	・並行区間/対象区間に事前通行規制区間又は特殊通行規制区間あり		並行道路に冬期交通障害や異常気象時に通行規制される区間がある	・現行の指標について、引き続き採用
	・並行区間/対象区間に防災性向上による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あり		並行道路が通行止になった場合の迂回路が長大である	・「並行区間が通行止になった場合の迂回路を用いた所要時間が 倍以上になるケースがある」等を用いた指標について、新たに採用。
	・積雪地域内における冬期末改良区間あり			・現行の指標について、引き続き採用
・1kmで避難路へ到達できない地区が存在する				
・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存在する				
環境		自動車CO ₂ 排出削減量		・「自動車からのCO ₂ 排出削減量」等を用いた指標について、新たに採用。
		NO ₂ 、SPM環境目標達成率		・「当該事業により環境改善効果が期待される、環境目標未達成であるNO ₂ 、SPM測定局の有無」等を用いた指標を新たに採用。
	・並行区間/対象区間に騒音レベルが夜間要請限度を超過している箇所が含まれる	夜間騒音要請限度達成率		・「夜間騒音要請限度を新たに達成する区間の延長」等を用いた指標について、新たに採用。