

## 客観的評価指標(案)についての地方公共団体意見

### 0. 前提条件

#### 指標追加

事業採択の前提条件に「事業の性格」という項目を追加し、都道府県の総合計画や五箇年計画等に位置付けられている路線を評価されたい。	17 石川県
---	--------

#### 意見

今回新たに定量的な評価指標が追加されましたが、これにより相当な作業量が発生すると考えられます。補助事業採択のための前提条件でないのであれば、少なくとも地方自治体の自治事務で行っている地方道事業については、各地方自治体において説明責任を果たすべく各々事業評価を行っているため、算出対象から外していただきたい。また、国道事業についても、出来るだけ簡易な算出方法としていただきたい。	21 岐阜県
客観的評価指標における「事業採択の前提条件を確認するための指標」に関しては、すべての項目を満足する必要があるが、「事業の効果や必要性を評価するための指標」に関しては、大項目すべてを満足する必要性があるのか。必要となった場合に本県のような地方都市部では、事業箇所によっては満足できない項目が発生してしまうので、該当項目だけでよいものとしていただきたい。	25 滋賀県
市町村道整備事業について、補助幹線等の市道整備まで一律に適用することは困難であるので、但し書きで対応する場合の内容について、ある程度の基準化が必要ではないか。	49 仙台市

#### 質問

街路事業で実施する駅前広場、自転車駐車場等まちづくりの核を形成する交通結節点整備事業、シンボルロード事業等快適な道路空間の整備と地域の活性化に資する街路事業として必要な事業が前提条件から除外される事になると考えられる。これらの事業については、まちづくりを進める上で必要な事業であるので取り扱いはどうなるのか。	26 京都府
--	--------

### 0-1 費用便益比 1.5

#### 基準値/条件等一部修正

前提条件「事業の効率性」で、費用便益費 1.5となっているが、街路事業等における市街地の現道拡幅事業では、費用便益費が大きくなる場合もある。しかし、健全なまちづくりの観点からも整備は必要であるため、市街地活性化に寄与する路線等の条件で特例値を設けていただきたい。	10 群馬県
費用便益比が1.5以上ということになっているが、本府の地方道においては、交通量が少ない箇所も多いため、計画交通量に大きく左右される費用便益分析マニュアル(案)によるB/Cが1.5を上回る事が困難な箇所も多い。しかしながら、道路事業の必要性は交通量のみだけではなく、政策的な判断も必要になると考えます。経済的純現在価値(ENPV)を客観的指標(案)においても適用できるようにするなど、考えていただきたい。	26 京都府
一律にB/C 1.5ではなく、道路種別等に応じて考えても良いのではないか。	28 兵庫県
一律に「費用便益費 1.5」で事業の効率性を判断し、国庫負担・補助事業採択の前提条件とするのは、不合理。	31 鳥取県

<p>高速自動車国道は、国土の普遍的開発をはかり、産業の立地振興や国民生活圏の拡大に不可欠な基盤である全国的な高速自動車交通網の骨格を形成する道路であることから、事業採択の前提条件として費用便益比1.5以上にこだわるべきでない。また、事業の効果や必要性の評価項目については、全国的な自動車交通網の枢要部分の構成、政治・経済・文化上特に重要な地域の連絡など、国の利害に特に重大な事項により定めていただきたい。なお、高速自動車国道と並行する自動車専用道路の評価についても、高速自動車国道と同様の観点を十分に加味していただきたい。</p>	35 山口県
<p>一般国道(一次改築)、都道府県道、市町村道の取り扱い 道路投資の評価に関する指針(案)で記述しているように、従来の費用便益だけではその事業の妥当性は十分に認められるとは言い難く、地域格差の是正のため地域補正係数の設定をおこなう修正費用便益や、救急医療や消防等へのアクセス確保による緊急時に対する安心感といった効果などを考慮した拡張費用便益などの考えを入れるべきであると考え。取り入れることが困難であれば、費用便益は事業採択の前提条件とされているが、都道府県道や市町村道に関しては、上述のとおり地域性を考慮したものとするため、必要性の項目の中で整理することが妥当であると考え。</p>	40 福岡県
<p>B/C 1.5ばかりでなく、例えば、市街地と市街地を結ぶ街路や都市防災などを考慮した街路を「まちづくりの基本理念」に基づいて配慮できる客観的指標の構築により、事業採択の前提条件となるようなシステムを検討を要望したい。 ちなみに、河川改修事業におけるB/C 1.0と伺っている。</p>	43 熊本県
<p>費用便益比について、高速自動車国道・国道・地方道等一律に1.5以上の基準とすることは不都合ではないかと考える。道路の種類により段階的に基準を定めるか若しくは、費用便益比が1.0~1.5の事業箇所についても、費用便益比の評価手法が完全ではないことから、前提条件を確認するための指標と事業の効果や必要性を評価する指標を組み合わせ、一定の事業効果や必要性が見込まれる道路事業について、新規採択が可能となるような評価手法についても検討願いたい。</p>	44 大分県
<p>特に、特別立法に位置づけられるものについては、費用便益比は特段の配慮を願いたい。</p>	44 大分県
<p>離島地域や半島地域においては通過交通量が低く、地方に不利な費用便益比の算出方法となっている。しかし、そのような地方においも道路整備は必要である。よって、費用便益比 1.5で全国一律に行うのではなく、地方の特性、事業の特徴を考慮した値で判断が行えるようにして欲しい。</p>	46 鹿児島県
<p>離島をはじめとする都市部以外の道路については、採択基準の費用便益比1.5以上を1.0以上に緩和していただきたい。</p>	47 沖縄県
<p><b>意見</b></p>	
<p>例えば、生命線道路などシビルミニマムの観点による道路整備の必要性が考慮されていない。したがって、現段階の費用便益比を事業実施の前提条件として用いることの妥当性も含めて検討すべきである。</p>	18 福井県
<p>事業採択の前提条件とされている費用便益比は、事業の効率性を表す指標であり、事業の効果や必要性を評価するための指標と同じ枠組みで考えていただきたい。地方における道路整備、ネットワークの構築は、少子高齢化が進展する中、地域住民が生活していくうえで必要不可欠であり、費用便益のみの前提条件で切り捨てられるものではない。事業の効率性や効果、必要性は、同じ枠組みで総合的に判断されるべきであると考え。</p>	32 島根県
<p>交通条件の極めて悪い山村などにおいては、交通量に係わらず産業の振興と生活環境改善のため、基盤となる道路整備が必要不可欠である。しかしながら、客観的評価指標においては、費用便益比 1.5が事業採択の前提条件となっており、交通量の少ない山間部の道路に対して大変厳しい条件となっている。費用便益比は、あくまでも事業の効果や必要性を評価する指標のひとつと考える。</p>	45 宮崎県

現在の費用便益比の算出方法では、道路整備による便益を全て表現していない。現在の評価指標としては、「事業採択の前提条件」とされているが、内在する数値の内容から考えると、他の便益と同様に、「事業の効果や必要性を評価する」ための指標とすべきである。	45 宮崎県
---	--------

**質問**

B/Cの算定について、これまで、一般国道の一次改築事業や地方道の交付金事業の場合は、事業採択の前提条件であるB/Cについては、算定の必要がなかったが、改正案によると、今後はすべての補助事業で必要になると考えられるが、改正の根拠について示していただきたい。また、もしそうなった場合に、説明書きに「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は、…実施しなくてもよいものとする」とあるが、小規模の特1や交付金事業の場合、B/Cの算出についてこの但し書きを適用してよいのかどうか、示していただきたい。	29 奈良県
--	--------

0-3 **円滑な事業執行の環境が整っている**

**質問**

事業実施環境(新規事業採択時)の「円滑な事業執行の環境が整っている」とは具体的にどのようなものを記述したらよいのかを例示していただきたい。	2 青森県
---	-------

0-4 **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**

**質問**

事業実施環境(新規着工準備採択時)の「都市計画手続等、環境影響評価の手続等着手に必要な調査が完了している」について、法や条例上必要な手続がない場合、「不要」という記述で良いのかお教えてください。	2 青森県
---	-------

0-5 **市町村合併支援等特別の観点から行われるもの**

**指標追加**

事業の性格(市町村道)箇所に「橋梁、トンネル、立体交差等大規模なもの」という項目を追加願いたい。	28 兵庫県
--	--------

**基準値/条件等一部修正**

住民参加型の街づくりを支援する事業についても条件の中に取り込んではどうか。	6 山形県
一般国道(二次改築)及び一般国道(一次改築)に関わる新たな指標として、次の項目を追加していただきたい。「高規格幹線道路(14,000km)の端末インターチェンジを相互に結び、高速 道路空白地帯のネットワークを形成する地域高規格道路である」	36 徳島県
市町村道において道路事業による幹線道路等の整備が考えられるため、「三大都市圏などにおける幹線道路ネットワーク関連など特別な観点でおこなう事業である」という項目を追加してもらいたい。	56 大阪市

**質問**

事業採択の前提条件を確認するための指標において、市町村道事業についての特別な観点で行う事業とはどのようなものか。歩道のバリアフリー化等もふくまれるか。	8 茨城県
---	-------

**その他**

市町村道においては、採択の前提条件が直轄関連事業など国家レベルの事業に限られているが、地域の住民生活に密着する道路整備も必要であることから、交付金などの事業の充実をお願いしたい。	1 北海道
都道府県・市町村道については国の施策や事業に関連するものなどについて採択するとしているので、都道府県の重要施策に関連する事業についても採択できるよう配慮願いたい。	47 沖縄県

0-6 **幹線道路ネットワーク形成上枢要な直轄等関連事業及び地域高規格道路に係るもの  
基準値/条件等一部修正**

「幹線道路ネットワーク形成上重要な直轄関連事業及び地域高規格道路に係るもの」との記述について、非常に限定的であり、地方にとっては、広域道路のネットワーク形成が重要な課題であり、市町村道の整備においてもネットワーク形成に密接に関連しているため、市町村道の事業の性格に次の項目を追加していただきたい。 橋梁・トンネル・立体交差等大規模なもの 広域道路ネットワークの整備に関連する事業	9 栃木県
市町村合併支援等特別の観点から行われるもの。幹線道路ネットワーク形成上重要な直轄等関連事業及び地域高規格道路に係るもの。とあるが、次のような性格を追加していただきたい。雇用力(1千人以上の雇用または30万人以上/年の集客が見込めるもの)のある民間投資を誘発する都市内道路等に該当するもの。	36 徳島県
<b>基準値/条件等一部修正</b>	
市町村道は、地域高規格道路となり得ないのでは。	23 愛知県

## 1. 活力

### 指標追加

大項目「活力」の中項目「円滑なモビリティの確保」について、「高速ICへのアクセスが向上する市区町村が存在する」を追加していただきたい。	10 群馬県
高速道路のICへのアクセス性向上に貢献する事業を評価する指標も加えた方がよいと考えます。	11 埼玉県
「国土・地域ネットワークの構築」の中に、事業の効果や必要性を評価する指標を追加されたい。路肩不足等旧規格改良に対して、幹線道路として保持すべき走行性・安全性などの機能向上させる整備が必要。その道路の持つ役割に対する機能不足を客観的に評価する必要がある。	17 石川県
地方部においては、都市部に比べ公共交通機関が発達しておらず、日常生活での移動は、車が主となることから、車への依存度が高くならざるを得ない。道路と車の利用率とは密接に関係することから、車の依存度(交通手段の分担率)を客観的に評価する必要がある。	17 石川県
「個性ある地域の形成」の中に、「年間入り込み客数が10万人以上の観光地と密接な関係にある」という指標を追加されたい。	17 石川県
街路事業の必要性を評価する指標として、以下の項目を追記して頂きたい。 1. 大項目「活力」中項目「都市の再生」 中心市街地活性化基本計画に位置づけ有り。	37 香川県
「市町村合併」は、早急に対処すべき地域の喫緊の課題であり、道路整備の面からもこれを支援していくことは重要であると考えられるため、「活力」の大項目における「個性ある地域の形成」へ「市町村の合併を支援する」といった項目を追加して欲しい。	38 愛媛県
JR、地下鉄等の道路を使用しない公共交通機関の整備状況によって、自動車への依存度は大きく違ってくる。このため、公共交通機関の整備された都市部と比較し、公共交通機関の整備が遅れた(カバーエリアが狭い)地方部においては、自動車への依存度が高くなる。このため、道路を使用しない公共交通機関の整備率(カバーエリア率)が低い地域における道路建設が有利になるような客観的評価指標を取り入れることができないか。	42 長崎県
地域主体による観光戦略を支援し地域の活性化を図る観点から、下記の指標を追加すべきと考える。 「地域の魅力を広める広域連携観光を支援する道路である。」	44 大分県
「国土・地域ネットワークの構築」について、「新たに高速道路ICに30分以内で到達できるようになる市区町村が存在する」という指標の追加を検討して欲しい。	45 宮崎県

「物流効率化の支援」の中に、道路事業による農水産物の安定供給・市場拡大効果の向上を反映できる項目の追加を行って欲しい。	46 鹿児島県
---	---------

**意見**

個性ある地域の形成において、過疎法、山村振興法、半島振興法等の代表的な立法に分けて別項目とすべき。	30 和歌山県
---	---------

**-1 並行区間等 / 現道等の年間渋滞損失額及び削減率**

**指標追加**

渋滞対策プログラムはPIを実施していることでもあり、重要な客観的指標であると考えている。	5 秋田県
一般国道(二次改築)、都道府県道において、渋滞対策関連事業の評価指標のひとつとして、「対象区間が次期渋滞対策プログラムに位置づけ有り」を追加してほしい。	6 山形県

**意見**

事業の効果や必要性を評価するための指標として、現道等の年間渋滞損失額及び削減率等の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ことになっているが、具体的な基準値は指標の中で定めないのであるか。	8 茨城県
年間渋滞損失額の算定方法が不明である。	12 千葉県
年間渋滞損失額の基準値が不明である。	12 千葉県
定量的に記述することになれば、簡単に算出できるものではなく、大変な手間と了力が必要となる。何ら他の指標に替える等、簡略化をお願いします。	21 岐阜県
今回、「定量的な記述により効果の確認を行う事項」として追加されている指標については、簡便な算出法または評価方法の採用を検討していただきたい。	32 島根県
定量的に記述することになっている「渋滞損失額」などの算出方法については、わかりやすく示していただきたい。	41 佐賀県

**質問**

現道等の年間渋滞損失額及び削減率、CO2排出量、NO2排出量、SPM排出量については、算出マニュアル等の策定が必要と思われます。	11 埼玉県
現状数値を新たに測定する必要が発生するため即座に対応できない可能性がある。また、これらに関する費用便益分析マニュアルのような評価算出手法が確立されるのか。	25 滋賀県
データの算定方法を示していただきたい。その際、作業量や必要となるデータ量を考慮し、極力簡便に算出できる方法を考慮願いたい。	29 奈良県
現道等の年間渋滞損失額はどのような算出手法を考えているのか。その手法は、高速自動車国道から市町村道まで一律に用いても差し支えないものか。	34 広島県
現道等の年間渋滞損失額及び削減率、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排出削減率の算出方法について検討の程度・手法を知りたい。	56 大阪市

**-3 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

**基準値/条件等一部修正**

現道又は並行区間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去もしくは交通改善が期待されるとあるが、道路の規格に関わらず一律の数字を基準とするのはどうか。	22 静岡県
---	--------

**-5 新たに新幹線駅 / 新幹線駅もしくは特急停車駅に60分以内でアクセス可能となる市区町村が存在する / へのアクセスが向上する市区町村が存在する**

**基準値/条件等一部修正**

「新たに新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセスが向上する市区町村が存在する」という項目を、今後の交通結節点の改善や、そのアクセス道路の整備を踏まえ、上記の新幹線駅や特急停車駅に限定せず、「鉄道駅へのアクセス」とならないかご検討いただきたい。	7 福島県
新たに新幹線駅に60分以内でアクセス可能となる市区町村が存在するについて、新幹線の無いところについては、JR駅についても評価の対象とすべきである。	45 宮崎県
半島地域など交通拠点へのアクセスが困難な地域もあることから、90分以内等、アクセス圏域を拡大すべき。	46 鹿児島県
交通結節点の改善を推進している観点からも、新幹線駅、特急停車駅のみならず、鉄軌道駅全てを該当させるべきではないか。(円滑なモビリティの確保)	49 仙台市

**意見**

時間短縮効果を表す指標とすべきである。	45 宮崎県
---------------------	--------

**-6 新たに第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場に60分以内でアクセス可能となる市区町村が存在する / へのアクセスが向上する市区町村が存在する**

**基準値/条件等一部修正**

広域連携に資するという道路の性格を考慮すると、高速自動車国道については、主要な国内航空路線に必要である第二種空港以上へのアクセスを指標の対象とすべきではないか。	34 広島県
半島地域など交通拠点へのアクセスが困難な地域もあることから、90分以内等、アクセス圏域を拡大すべき。	46 鹿児島県

**意見**

(本県は)該当しないと思われるので、すべての都道府県に該当するような指標に変更するか、もしくは都道府県が施工主体である一般国道の二次改築については、一般国道の一次改築のグループに入れるべきではないでしょうか。	10 群馬県
--	--------

**-7 新たに特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾 / 重要港湾へ60分以内でアクセス可能となる市区町村が存在する / へのアクセスが向上する市区町村が存在する**

**意見**

(本県は)該当しないと思われるので、すべての都道府県に該当するような指標に変更するか、もしくは都道府県が施工主体である一般国道の二次改築については、一般国道の一次改築のグループに入れるべきではないでしょうか。	10 群馬県
--	--------

**-9 三大都市圏の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**

**基準値/条件等一部修正**

都市の再生について、三大都市圏については、「道路が環状道路を形成する」ことが指標となっているが、それ以外の地方都市についても、組み入れるべきである。	45 宮崎県
--	--------

**-10 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**

**基準値/条件等一部修正**

都市再生-市街地再開発・・・等との連携は、高速、高規格、都市高速から削除すべき。	30 和歌山県
--	---------

**-11 中心市街地内(商業系用途)で行う事業である**

**基準値/条件等一部修正**

「中心市街地で行う事業」「避難路へのアクセス」「消火活動支援」については、街路事業だけではなく、地方道事業でも実施しており、対象事業の見直しを検討願いたい。	1 北海道
--	-------

一般国道(二次改築)で、「中心市街地内(商業系用途)で行う事業である」とあるが、商業系用途の記述は不要ではないか。工業系用途等を外すためであれば、工業系用途以外とすべきではないか。	34 広島県
--	--------

**-12 幹線都市計画道路網密度が1.5/km2以下である市街地内での事業である  
基準値/条件等一部修正**

密度の基準は設定しない方がいいのでは。	6 山形県
---------------------	-------

**-14 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異常、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**

**基準値/条件等一部修正**

( )書きの戸数・面積の基準は設定しない方がいいのでは。	6 山形県
------------------------------	-------

**意見**

何故、一般国道(二次改築)の住宅宅地開発への連絡道の記述が、1,000戸以上又は300haから市町村道並の300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上となったのか。これまでのままでよいのではないか。また、何故、一般国道(一次改築)の住宅宅地開発への連絡道の記述がなくなったのか。必要ではないか。	34 広島県
---	--------

**-16 地域高規格道路の位置付け有り**

**意見**

国土・地域ネットワークの形成において、地域高規格道路の位置づけありとあるが、地域高規格道路へ接続する路線の視点は入れられないか。	22 静岡県
--	--------

**-19 現道等における交通不能区間を解消する**

**意見**

一般国道(二次改築)の指標としてはふさわしくないのではないか。	34 広島県
---------------------------------	--------

**-20 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する**

**意見**

一般国道(二次改築)の指標としてはふさわしくないのではないか。	34 広島県
---------------------------------	--------

**-21 新たに日常活動圏の中心都市から30分圏域内となる市町村が存在する / 日常活動圏の中心都市から30分圏域内の市町村で行われる事業である**

**基準値/条件等一部修正**

事業の効果や必要性を評価するための指標のうち、国土・地域ネットワークの構築「日常活動圏の中心都市から30分圏域内の市町村で行われる事業である」とあるが、従前の評価指標の内容に合わせ「整備により、日常活動圏の中心都市から30分圏域内となることが見込まれる市町村で行われる事業である」としていただきたい。	13 東京都
--	--------

山間部や半島地域などにおいては、日常活動圏の中心となる拠点都市へのアクセスが困難な地域もあることから、30分圏域だけでは不十分であり、例えば「……60分圏域内……」など、アクセス圏域を拡大すべき。	46 鹿児島県
--	---------

**意見**

「日常生活圏の中心都市から30分圏域内の市町村で行われる事業である。」について 事業エリアを限定しての評価項目である。国土・地域ネットワークの構築という観点から、30分圏域を拡大するための指標として欲しい。	15 新潟県
---	--------

**その他**

「日常生活圏中心都市」の位置づけについては、地域の実情に沿った取扱いとなるよう配慮していただきたい。	1 北海道
--	-------

国土・地域ネットワークの形成において、日常活動圏の中心都市から30分圏域内の市町村でおこなわれる事業であるとするが、高規格幹線道路ICや駅からという視点は入れられないか。	22 静岡県
---	--------

**-24 新たに高速道路ICから60分以内で到達できるようになる主要な観光地が存在する / へのアクセスが向上する主要な観光地が存在する**

**基準値/条件等一部修正**

地域主体による観光戦略を支援し地域の活性化を図る観点から、下記のとおり修正すべきと考える。 「高速道路ICへのアクセス向上に資する道路である。」	44 大分県
---	--------

**その他**

「主要な観光地」の位置づけについては、地域の実情に沿った取扱いとなるよう配慮していただきたい。	1 北海道
---	-------

**-26 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である**

**基準値/条件等一部修正**

新規整備の公共公益施設へ直結する道路であるとあるが、新規だけにすることなく、公共公益施設に対するアクセス向上の指標にできないか。	22 静岡県
--	--------

**2.暮らし**

**指標追加**

道路、鉄道、空港、港湾等で形成される交通体系は、各交通機関の特性や自然環境等を踏まえた適切な組み合わせと配置により、全国各地域が発展できるように整備される必要がある。このうち、主に公共交通機関が利用する鉄道、空港、港湾は、効率の観点に重きが置かれるため、整備される地域が偏りがちである。ついては、60分圏域外の市区町村についても、時間短縮効果などによる評価をして頂きたい。なお、三次医療施設、レジャーランド、コンビナートなど、交通体系以外の大規模施設についても、同様とされたい。	35 山口県
街路事業の必要性を評価する指標として、以下の項目を追記して頂きたい。 2.大項目「暮らし」 中項目「安全で安心できる暮らしの確保」 バリアフリー法における道路特定事業に位置づけ有り	37 香川県

**-1 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以上又は歩行者交通量が500人/日以上の区間において、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**

**基準値/条件等一部修正**

(案)では自転車利用空間を整備することでチェックされることになっているが、自転車利用空間の整備のみでは歩行者の安全は確保できないため、「歩行空間の整備」もチェック項目の文言に取り入れるべきと考える。	5 秋田県
通学路に指定されていながら歩道がない(狭い)路線であるということを条件に取り込んでどうか。	6 山形県
歩行者・自動車のための生活空間の形成において、台数による制限ではなく通学路の視点を入れられないか。	22 静岡県
政策目標の2.暮らしの中項目にある「歩行者・自転車のための生活空間の形成」の評価基準では、地方都市でチェックできる箇所は極めて希であると考えられる。特定交通安全施設等整備事業の採択基準程度(歩行者100人以上、自転車150台以上)まで下げられないか。	25 滋賀県

**意見**

一般国道(二次改築)が交通容量不足の解消から行われるのであれば、評価の指標としてはふさわしくないのではないか。	34 広島県
---	--------

**-2 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**

**指標追加**

「歩行者・自転車のための生活空間の形成」の項目に積雪地における「冬期バリアフリー」に関する項目を追加していただきたい。	2 青森県
大項目「暮らし」中項目「歩行者・自転車のための生活空間の形成」の指標について、「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」のほか、現行案にある「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」も追加していただきたい。	10 群馬県
<b>意見</b> 一般国道(二次改築)が交通容量不足の解消から行われるのであれば、評価の指標としてはふさわしくないのではないか。	34 広島県

**-4 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**

<b>意見</b> 一般国道(二次改築)が交通容量不足の解消から行われるのであれば、評価の指標としてはふさわしくないのではないか。	34 広島県
--	--------

**-5 新たに三次医療施設に60分以内にアクセス可能になる市区町村(地区単位も含む)が存在する / 新たに二次医療施設へのアクセスが向上する市区町村が存在する**

<b>基準値/条件等一部修正</b> 【対象道路】高速自動車国道・一般国道(高規格道路)・都市高速道路・一般国道(2次改築) 大項目 2.暮らし 中項目 安全で安心できる暮らしの確保 (追加希望の評価指標) 地域中核医療施設(三次と二次の間)への60分以内にアクセス可能になる市区町村(地区単位も含む)が存在する。	39 高知県
---	--------

**3. 安全**

**指標追加**

積雪地域においては、堆雪幅が確保されていないことによる交通障害が発生しているため、「積雪地域内における冬期末改良区間あり」の項目を追加すべきと考える。	5 秋田県
「災害への備え」に、「東南海・南海地震等、法指定された地域の緊急輸送路の代替路となる」を追加。	30 和歌山県
高速自動車道～一般国道(二次改築)全てに関わる新たな指標として、次の項目を追加していただきたい。 「対象区間が、地震関連法の地域指定に位置づけられている。」	36 徳島県
【対象道路】高速自動車国道・一般国道・都市高速道路・一般国道(1次、2次改築)・都道府県道・市町村道・街路 大項目「3.安全」/中項目「災害への備え」 (追加希望の評価指標) 地震関連法の地域指定の位置づけがある。	39 高知県
大項目3「安全」中項目「災害への備え」について ・特に木造密集市街地においては、街路を新設・拡幅することにより、避難路の確保、或いは延焼遮断帯の役割も併せ持つことになるので、この項目も追加した方がよいと考えられる。	44 大分県
安全な生活環境の確保について、交通量だけの視点のみではなく、並行区間の整備状況からの安全性確保の観点を、指標に入れたい。	45 宮崎県

**-1 並行区間等 / 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**

**意見**

死傷事故率が要件となっているが、事故率だけの評価では交差点の多い都市部が主な対象箇所となってしまい、物損事故が多く、重大事故の可能性のある郊外部の危険箇所における事業が評価されない恐れがあるため、事故率以外の指標についても検討願いたい。	1 北海道
大項目「安全」中項目「安全な生活環境の確保」の指標「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」については、次期交通安全5カ年計画における事故多発地点の抽出基準と整合を図れないでしょうか。	10 群馬県

#### 質問

死傷事故率の評価指標が250人/億台キロから500件/億台キロに変更された根拠を示していただきたい。	29 奈良県
--	--------

### -2 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

#### 意見

一般国道(二次改築)が交通容量不足の解消から行われるのであれば、評価の指標としてはふさわしくないのではないかと。	34 広島県
--	--------

### -3 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

#### 基準値/条件等一部修正

「緊急輸送道路が通行止めとなった場合にその道路を補完する路線である」としていただきたい。	13 東京都
--	--------

#### その他

「大幅な迂回」の位置づけについては、地域の実情に沿った取扱いとなるよう配慮していただきたい。	1 北海道
--	-------

### -5 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

#### 意見

既存ストックの有効活用を図るためにも、老朽橋梁などの更新事業は、道路管理者として必要不可欠な事業であり、通行規制の有無にかかわらず評価すべき事業と考えている。	1 北海道
---	-------

### -7 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する

#### 基準値/条件等一部修正

「中心市街地で行う事業」「避難路へのアクセス」「消火活動支援」については、街路事業だけではなく、地方道事業でも実施しており、対象事業の見直しを検討願いたい。	1 北海道
市町村道への指標ともなりうると思われます。	2 青森県
該当する範囲を都道府県道まで広げていただきたい。	13 東京都

#### 質問

「避難路」とは市町村の防災計画で示される災害時の避難場所への避難経路と考えて良いか、定義を示していただきたい。	2 青森県
---	-------

### -8 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

#### 基準値/条件等一部修正

「中心市街地で行う事業」「避難路へのアクセス」「消火活動支援」については、街路事業だけではなく、地方道事業でも実施しており、対象事業の見直しを検討願いたい。	1 北海道
該当する範囲を都道府県道まで広げていただきたい。	13 東京都

## 4. 環境

### 指標追加

自然環境や生態系の保全のため特別な措置を講ずる予定の事業について、評価する指標も加えた方がよいと考えます。	11 埼玉県
密集市街地においては、街路を新設・拡幅することにより、新たなオープンスペースが創出され、閉塞的な日常生活から解放されるという精神的な面にも効果があるので、このような指標も追加したほうがよいと考える。	44 大分県

### 意見

大項目4「環境」について、CO <sub>2</sub> 、NO <sub>x</sub> 等の排出量を定量的に記述することのだが、現道での排出量の把握は、現地調査結果によるのか？ そうなれば費用も期間もかかり、迅速な事業着手が困難となる。現道のない密集市街地に街路を1本通せば、様々な波及効果が期待できるが、環境に対しては必ずしも従前に対して改善されるわけではない(排気ガス・騒音の増加等)。この時、この項目はゼロ評価になるが、他の項目が基準を満たしていれば、当該項目が満足されていなくても事業採択される余地はあるのか？ 現道無しの街路新設時には、当該項目は省かれる、或いはある基準値を設けて、予測値が基準値以内であれば良いというような指標が必要であると考えられる。	44 大分県
--	--------

### -1 対象道路の整備により、削減される自動車からのCO<sub>2</sub>排出量

#### 意見

CO <sub>2</sub> 排出削減量の基準値が不明である。	12 千葉県
推計手法に用いる数値に将来予測交通量などを用いる場合は、環境アセスメントと同様の作業量になるため、全ての事業について定量的に評価することが困難となる。簡便な手法があれば全ての事業を対象に定量的評価を行いたい、それが困難な場合は、環境アセスメント対象事業についてのみ、評価を行いたい。その際、定量的に示す数値の内容は、環境影響評価の内容で記載したい。(排出量や削減率ではなく、各項目の予測値を用いる)	13 東京都
CO <sub>2</sub> についても、NO <sub>2</sub> ・SPMと同様な「排出削減率」とすべきである。	17 石川県
定量的に記述することになれば、簡単に算出できるものではなく、大変な手間と了力が必要となる。何ら他の指標に替える等、簡略化をお願いします。	21 岐阜県
今回、「定量的な記述により効果の確認を行う事項」として追加されている指標については、簡便な算出法または評価方法の採用を検討していただきたい。	32 島根県
「対象道路の整備によるCO <sub>2</sub> の削減」「現道等におけるNO <sub>x</sub> 排出量の削減」「現道等におけるSPM排出量の削減」「現道等における騒音の低減」といった環境に関する項目は重要なことではあるが、それぞれ独立した評価項目となっており、地方の振興に寄与する項目に比べ、都市部に比重を置いた項目が詳細な項目になっているように思われるので、一つの項目としてまとめられてはどうか。	38 愛媛県
定量的に記述することになっている「渋滞損失額」などの算出方法については、わかりやすく示していただきたい。	41 佐賀県

#### 質問

CO <sub>2</sub> 排出量、NO <sub>2</sub> 及びSPM排出削減率の具体的な数値の測定、算出等の方法をご教示願いたい。	1 北海道
CO <sub>2</sub> 削減量、NO <sub>2</sub> ・SPM削減率を求める式等例示していただきたい。	2 青森県
現道等の年間渋滞損失額及び削減率、CO <sub>2</sub> 排出量、NO <sub>2</sub> 排出量、SPM排出量については、算出マニュアル等の策定が必要と思われます。	11 埼玉県

推計手法及び各物質排出量原単位などについて、標準的な手法をご教示願いたい。	13 東京都
排出量をどのように定量的に算定するのか、算定方法を明示して欲しい。	17 石川県
現状数値を新たに測定する必要が発生するため即座に対応できない可能性がある。また、これらに関する費用便益分析マニュアルのような評価算出手法が確立されるのか。	25 滋賀県
データの算定方法を示していただきたい。その際、作業量や必要となるデータ量を考慮し、極力簡便に算出できる方法を考慮願いたい。	29 奈良県
地球環境の保全、生活環境の改善、保全についてCO <sub>2</sub> 排出量、NO <sub>2</sub> 、SPM排出削減率の推計にあたり、算定式等を示していただきたい。	33 岡山県
算出方法を提示願いたい。	44 大分県
現道等の年間渋滞損失額及び削減率、対象道路の整備により、削減される自動車からのCO <sub>2</sub> 排出量、現道等における自動車からのNO <sub>2</sub> 排出削減率、現道等における自動車からのSPM排出削減率の算出方法について検討の程度・手法を知りたい。	56 大阪市
CO <sub>2</sub> 排出量、NO <sub>2</sub> 排出量、SPM排出削減率は何の基準計算方法により算出すればよろしいでしょうか？また、対象は道路ネットワーク全体かそれとも、部分的のどちらでとらえればよいのですか？統一された、定量的な評価指標となるよう、マニュアル要領等を作成し、条件等に応じた算出方法を示して頂きたい。	58 広島市

## -2 並行区間等 / 現道等における自動車からのNO<sub>2</sub>排出削減率

### 意見

現道等における自動車からのNO <sub>2</sub> 排出量削減率・NO <sub>2</sub> でなくNO <sub>x</sub> ではないか。	9 栃木県
NO <sub>2</sub> 排出削減率の基準値が不明である。	12 千葉県
推計手法に用いる数値に将来予測交通量などを用いる場合は、環境アセスメントと同様の作業量になるため、全ての事業について定量的に評価することが困難となる。簡便な手法があれば全ての事業を対象に定量的評価を行いたい。それが困難な場合は、環境アセスメント対象事業についてのみ、評価を行いたい。その際、定量的に示す数値の内容は、環境影響評価の内容で記載したい。(排出量や削減率ではなく、各項目の予測値を用いる)	13 東京都
定量的に記述することになれば、簡単に算出できるものではなく、大変な手間と力が必要となる。何ら他の指標に替える等、簡略化をお願いします。	21 岐阜県
今回、「定量的な記述により効果の確認を行う事項」として追加されている指標については、簡便な算出法または評価方法の採用を検討していただきたい。	32 島根県
「対象道路の整備によるCO <sub>2</sub> の削減」「現道等におけるNO <sub>x</sub> 排出量の削減」「現道等におけるSPM排出量の削減」「現道等における騒音の低減」といった環境に関する項目は重要なことではあるが、それぞれ独立した評価項目となっており、地方の振興に寄与する項目に比べ、都市部に比重を置いた項目が詳細な項目になっているように思われるので、一つの項目としてまとめられてはどうか。	38 愛媛県
定量的に記述することになっている「渋滞損失額」などの算出方法については、わかりやすく示していただきたい。	41 佐賀県

### 質問

CO <sub>2</sub> 排出量、NO <sub>2</sub> 及びSPM排出削減率の具体的な数値の測定、算出等の方法をご教示願いたい。	1 北海道
CO <sub>2</sub> 削減量、NO <sub>2</sub> ・SPM削減率を求める式等例示していただきたい。	2 青森県

現道等の年間渋滞損失額及び削減率、CO2排出量、NO2排出量、SPM排出量については、算出マニュアル等の策定が必要と思われます。	11 埼玉県
排出量をどのように定量的に算定するのか、算定方法を明示して欲しい。	17 石川県
推計手法及び各物質排出量原単位などについて、標準的な手法をご教示願いたい。	13 東京都
現状数値を新たに測定する必要が発生するため即座に対応できない可能性がある。また、これらに関する費用便益分析マニュアルのような評価算出手法が確立されるのか。	25 滋賀県
データの算定方法を示していただきたい。その際、作業量や必要となるデータ量を考慮し、極力簡便に算出できる方法を考慮願いたい。	29 奈良県
地球環境の保全、生活環境の改善、保全についてCO2排出量、NO2、SPM排出削減率の推計にあたり、算定式等を示していただきたい。	33 岡山県
算出方法を提示願いたい。	44 大分県
NO2排出削減率及びSPM排出削減率については、三大都市圏のみに該当すると解釈してよいか伺いたい。	44 大分県
現道等の年間渋滞損失額及び削減率、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排出削減率の算出方法について検討の程度・手法を知りたい。	56 大阪市
CO2排出量、NO2排出量、SPM排出削減率は何の基準計算方法により算出すればよろしいでしょうか？また、対象は道路ネットワーク全体かそれとも、部分的のどちらでとらえればよいのですか？統一された、定量的な評価指標となるよう、マニュアル要領等を作成し、条件等に応じた算出方法を示して頂きたい。	58 広島市

### -3 並行区間等 / 現道等における自動車からのSPM排出削減率 意見

SPM排出削減率の基準値が不明である。	12 千葉県
推計手法に用いる数値に将来予測交通量などを用いる場合は、環境アセスメントと同様の作業量になるため、全ての事業について定量的に評価することが困難となる。簡便な手法があれば全ての事業を対象に定量的評価を行いたい。それが困難な場合は、環境アセスメント対象事業についてのみ、評価を行いたい。その際、定量的に示す数値の内容は、環境影響評価の内容で記載したい。(排出量や削減率ではなく、各項目の予測値を用いる)	13 東京都
定量的に記述することになれば、簡単に算出できるものではなく、大変な手間と力が必要となる。何ら他の指標に替える等、簡略化をお願いします。	21 岐阜県
今回、「定量的な記述により効果の確認を行う事項」として追加されている指標については、簡便な算出法または評価方法の採用を検討していただきたい。	32 島根県
「対象道路の整備によるCO2の削減」「現道等におけるNOx排出量の削減」「現道等におけるSPM排出量の削減」「現道等における騒音の低減」といった環境に関する項目は重要なことではあるが、それぞれ独立した評価項目となっており、地方の振興に寄与する項目に比べ、都市部に比重を置いた項目が詳細な項目になっているように思われるので、一つの項目としてまとめられてはどうか。	38 愛媛県
定量的に記述することになっている「渋滞損失額」などの算出方法については、わかりやすく示していただきたい。	41 佐賀県

### 質問

CO2排出量、NO2及びSPM排出削減率の具体的な数値の測定、算出等の方法をご教示願いたい。	1 北海道
CO2削減量、NO2・SPM削減率を求める式等例示していただきたい。	2 青森県
現道等の年間渋滞損失額及び削減率、CO2排出量、NO2排出量、SPM排出量については、算出マニュアル等の策定が必要と思われます。	11 埼玉県
推計手法及び各物質排出量原単位などについて、標準的な手法をご教示願いたい。	13 東京都
排出量をどのように定量的に算定するのか、算定方法を明示して欲しい。	17 石川県
現状数値を新たに測定する必要が発生するため即座に対応できない可能性がある。また、これらに関する費用便益分析マニュアルのような評価算出手法が確立されるのか。	25 滋賀県
データの算定方法を示していただきたい。その際、作業量や必要となるデータ量を考慮し、極力簡便に算出できる方法を考慮願いたい。	29 奈良県
地球環境の保全、生活環境の改善、保全についてCO2排出量、NO2、SPM排出削減率の推計にあたり、算定式等を示していただきたい。	33 岡山県
算出方法を提示願いたい。	44 大分県
NO2排出削減率及びSPM排出削減率については、三大都市圏のみに該当すると解釈してよいか伺いたい。	44 大分県
現道等の年間渋滞損失額及び削減率、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排出削減率の算出方法について検討の程度・手法を知りたい。	56 大阪市
CO2排出量、NO2排出量、SPM排出削減率は何の基準計算方法により算出すればよろしいでしょうか？また、対象は道路ネットワーク全体かそれとも、部分的のどちらでとらえればよいのですか？統一された、定量的な評価指標となるよう、マニュアル要領等を作成し、条件等に応じた算出方法を示して頂きたい。	58 広島市

**-4 並行区間等に / 現道等における、騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間において(箇所が含まれ)、当該事業により要請限度を下回ることが期待される**

**基準値/条件等一部修正**

生活環境の改善・保全「現道等における騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間において、当該事業により要請限度を下回ることが期待される」とあるが、「現道等における騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間において、当該事業により騒音レベルの低減が期待される」としていただきたい。	13 東京都
---	--------

**意見**

「対象道路の整備によるCO2の削減」「現道等におけるNOx排出量の削減」「現道等におけるSPM排出量の削減」「現道等における騒音の低減」といった環境に関する項目は重要なことではあるが、それぞれ独立した評価項目となっており、地方の振興に寄与する項目に比べ、都市部に比重を置いた項目が詳細な項目になっているように思われるので、一つの項目としてまとめられてはどうか。	38 愛媛県
--	--------

**5. その他**

**指標追加**

地方分権の観点から、地方の施策に位置づけられている事業及びその関連事業である旨の項目を設けるべきではないか。(個性ある地域の形成)	49 仙台市
---	--------

**意見**

「財政力・技術力の低い市町村の支援」という項目を、市町村の財政力・技術力の現状を考慮し、存続できないかご検討いただきたい。	7 福島県
市町村道の「財政力・技術力の低い市町村の支援」の項目が削除されたが、県だけでなく市町村の財政状況も、危機的状況に直面しているため、「財政力・技術力の低い市町村の支援」の項目は残していただきたい。	32 島根県

**-1 道路の整備に関するプログラムに位置づけられている / 都市計画道路整備プログラムに位置づけられている**

**意見**

現在、財政状況は非常に逼迫していることから、道路整備プログラムを策定しても、直轄事業を含め、計画どおりに事業が進捗するかは不透明である。現在、公表済みの整備プログラムはH14で期限切れしたにもかかわらず、新整備プログラムを公表できていない状況である。したがって、「整備プログラムに位置づけあり」の項目は削除すべきと考える。	5 秋田県
「道路の整備に関するプログラムに位置づけられている」 新潟県では、平成10年度に標記プログラムを策定している(前期H10～H14、後期H15～H19)が、平成15年度を初年とする社会資本整備重点計画が策定中であり、標記プログラムの今後の策定は未定である。(現在の最新版H12.12) 平成10年度に策定されたプログラムは、例示として箇所が表記されており、採択の条件としては、不適當である。このため代替案として、「県や市町村等の策定する総合計画や道路計画に位置づけられている」としてはどうか。	15 新潟県
大項目「その他」中項目「他のプロジェクトとの関係」について・都市計画道路整備プログラムに位置づけられているかどうかの指標があるが、プログラム策定の費用を確保するのが困難な市町村がほとんどであり、策定まで至っていないのが現状である。また、人口10万人以下の市町村においては、なかなか同プログラムが体をなさないと考えられ、この指標を満足する市町村がほとんど無い。 一方、都市計画区域マスタープランの策定が現在進められており、平成16年5月まで公表されるので、これと整合が取れているかどうかという指標も、上記プログラム指標とあわせて評価するというふうにしたほうが良いと考えられる。	44 大分県

**質問**

指標5「その他の街路事業の項目に都市計画道路整備プログラムに「位置づけられている」という項目があります。この指標(案)は、区画整理の通常費の評価にも使用する事と考えますが、区画整理の場合、この項目はどうなるのでしょうか？	34 広島県
大項目「その他」、中項目「他のプロジェクトとの関係」中の、「道路の整備に関するプログラムに位置づけされている」の評価項目が前指標に引き続き上がっているが、これは、平成15年度以降の道路整備計画に基づき、新たに幹線道路協議会等を経て策定された、道路整備プログラムに位置づけられているかどうかの指標項目と解釈してよいか伺いたい。	44 大分県

**-3 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり**

**指標追加**

社会資本整備重点計画の観点から、大規模道路事業のみならず、「他事業と密接に関連する事業」の項目を設けるべきではないか。(他のプロジェクトとの関係)	49 仙台市
---	--------

**項目外**

**指標追加**

積雪寒冷地においては、夏期は大きな問題が生じていないが、冬期には、「縦断勾配が急」、「堆雪幅が不足して幅員が確保されない」など、円滑で安全な交通の確保に大きな支障をきたすケースが多くあることから、冬期の円滑で安全な交通の確保に資する事業を評価する指標が必要と考えます。	1 北海道
--	-------

一年のうち、約1/3は降雪・積雪のある状況であり、それら阻害要因を加味することのできる客観的評価指標の整備が必要と考えている。 (例)積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法による指定、(特別立法に基づく事業であるに含まれているか?)、スノーピア道路事業の整備計画を策定、積雪期の歩行者空間に資する計画(雪道ネットワーク、歩行者空間ネットワーク)を策定 等	5 秋田県
財政力指数が小さく、起債の比率が高い市町村や技術力の乏しい市町村を支援する指標は重要であると考えている。	5 秋田県
事業の評価においても、地域特性を踏まえることが重要であり、それらを考慮した評価項目の追加も可能とすべきである。	18 福井県
地域にとって、高速道路の延伸による鮮魚や活魚など生鮮食料品の大都市への輸送効率の改善が重要な課題であり、生産量、出荷量を考慮した消費地へのアクセス性向上等を指標として設定して欲しい。	38 愛媛県
新幹線等の高速交通体系が整備されていない地域にとって、高速道路は唯一の高速交通手段となることから、高速道路への依存度が高い地域については、優先的に整備されるような指標を設定して欲しい。	38 愛媛県
住民参加等に関する指標の追加。 整備後の道路の愛護利用(維持管理)や沿道のまちづくり(建築協定等)について、周辺住民の協力・合意形成が図られている。 整備後の道路の愛護利用(維持管理)の例としては、周辺住民が植樹帯に花を植えたり、除草や清掃をボランティアで行うなど。	41 佐賀県

## 意見

業について評価対象外とすべきと判断した事項については、評価を実施しなくてよい~」の記述があり、また、「その他の指標は定性的に効果の有無を確認する」の記述がある。これらの記述により、網掛けの指標のみを確認し、それ以外の指標は作業量等を考慮し確認しないのではないかと思われる。 評価を実施する自治体により評価項目にバラツキがあるので客観的評価とは言い難いため、評価すべき指標は明確にすべきであると思う。	4 宮城県
評価の判断基準がないため、意見の出しようがない。また、わかりやすい評価指標という観点から考えれば、か×で判断出来ないものは指標にしない方がよいと考える。	8 茨城県
身近なまちづくり支援街路事業等では評価項目が少ないと考えられます。	20 長野県
各指標が持つ重みのつけ方が不明確です。	24 三重県
それぞれの高速道路は、果たす機能が異なるにもかかわらず、高速自動車国道・一般国道(高規格B)・都市高速道路を同じ指標で評価するのは無理があります。また、現在の指標(案)では、適用できる指標が薄く広くなり、本来果たす役割が薄められ、不明確になる恐れがあります。このため、各路線の果たす役割を整理し、役割ごとにまとめ、同じグループの中で適用できる指標を決めて優先順位の評価をすべきと考えております。	24 三重県
数値基準が明記されていない項目について、「…の改善が期待される」「…の向上が期待できる」と言った記述は、客観性に欠けるのではないか。(どの程度であればチェックするのが明確でない)	25 滋賀県
チェック項目数の多少は、事業の評価にどのように反映されるのか。今回の案では各項目の重みが明らかではないが、単に項目数の多さでは優先度を判断できないと考える。	25 滋賀県
客観的評価指標(案)について、項目ごとの重みづけを検討すべきであると考えます。	26 京都府

連続立体交差事業の費用便益分析マニュアルの改正はされないのか(要望)。	26 京都府
客観的な評価指標は、都市部に関わる指標に偏重されており、地方部が評価されにくい。また、ローカルルールなど地方の創意工夫による自主的な取り組みも評価対象に取り上げてもらいたい。	28 兵庫県
将来の補助金一括配分化に向けて、各自治体が現有する評価方法を利用するのが良いのではないかと。	28 兵庫県
客観的評価指標(案)における評価方法の具体的な記述が求められるのではないかと。	28 兵庫県
当県においても独自に同様の評価指標を作成し評価の後事業化しており、全国の都道府県でも実施していると思われる。2重のチェックとなり事務量の増大を招くとともに、地方分権の動向に反するものではないかと。よって、作成を義務化すべきでないと思われる。	29 奈良県
県道、市町村道、街路については、地方分権の観点から、指標の設定については全国一律ではなく、都道府県の判断に委ねるべき。	30 和歌山県
高速自動車国道等において、渋滞損失額、三大都市圏再生、既存の公共施設の集中(新幹線、港湾)など、人口や既存の産業集積に関わる指標が多いが、これからの国際化や国土のランドデザインを睨み、より広い観点から、指標を検討すべき。	31 鳥取県
評価指標において、全般的に地方部では対象となりにくい項目が多く、地方に不利にはたらく恐れがありご配慮願いたい。	39 高知県
「基本的にすべての項目について評価を実施する」となっているが、道路によって、交流促進機能を重視する場合や、都市形成や安全性確保などを重視する場合などがあるため、道路の機能に応じた指標の運用方針を定めていただきたい。	41 佐賀県
高速自動車国道について、「客観的評価指標(案)(1/3)」では、定性的に効果の有無を確認する指標(資料中、網掛けしていない部分)が多くあるが、これらについて「高速道路を対象とした総合評価(案)」では、定量的評価を試みている。これら両(案)相互の関係が不明。	44 大分県
全般的に都道府県以上の大ブロックや大都市で高い評価となる指標になっているように思う。地方の独自性や地域特性を評価するようにしないと、地方都市の道路整備は単独事業でしか行えないようになる。	59 北九州市

## 質問

注意事項に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との記述があるが、山間部の事業のような、渋滞損失額、CO2排出量、NO2排出削減率、SPM排出削減率などの効果があまり見込まれない事業については、計算する必要はないものと考えてよいのか伺いたい。	1 北海道
注意事項の「評価に必要な作業量が大きく」とはどのような場合のことなのか伺いたい。	1 北海道
但し書きの「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は、・・・実施しなくてもよいものとする」の具体的な判断基準を示していただきたい。評価項目省略の判断は、評価実施主体にゆだねられているが、事業者が説明責任を果たすことと評価項目を省略することは相矛盾しており、明確な判断基準がない限りこの但し書きの摘要は困難であり、但し書き自体の意味がないといえる。	29 奈良県
定性的、定量的なこれらの評価指標を用いて、今後、総合的にどのように評価していくのか示して欲しい。	38 愛媛県

<p>街路事業における道路改築・連続立体交差事業以外の事業についても本評価指標での評価が必要となるのか？交通結節点事業等、当該評価項目の対象と成りにくい事業についての評価も道路事業と横並びで本評価項目で評価を行うこととなると考えた方がいいのか。</p>	56 大阪市
--	--------