

客観的評価指標を基本とした評価項目の検討

1. 評価指標の整理

- ・「公共事業評価の基本的考え方」（H14.8 公共事業評価システム研究会）では、「各事業の特性や事業実施による多様な効果・影響を勘案しつつ、各評価項目間の独立性（…）に留意し、評価する項目として可能な限りもれのないように設定する。」と指摘されている。
- ・すなわち、評価項目の設定に際してポイントとすべきは、道路事業の効果・影響について可能な限りもれのないように設定すること、評価項目間の独立性に留意すること の2点と捉えられる。
- ・そこで、評価項目の設定にあたっては、前回（第6回）委員会での審議を踏まえ、「現行の客観的評価指標を基本」として、図1に示す手順で行う。

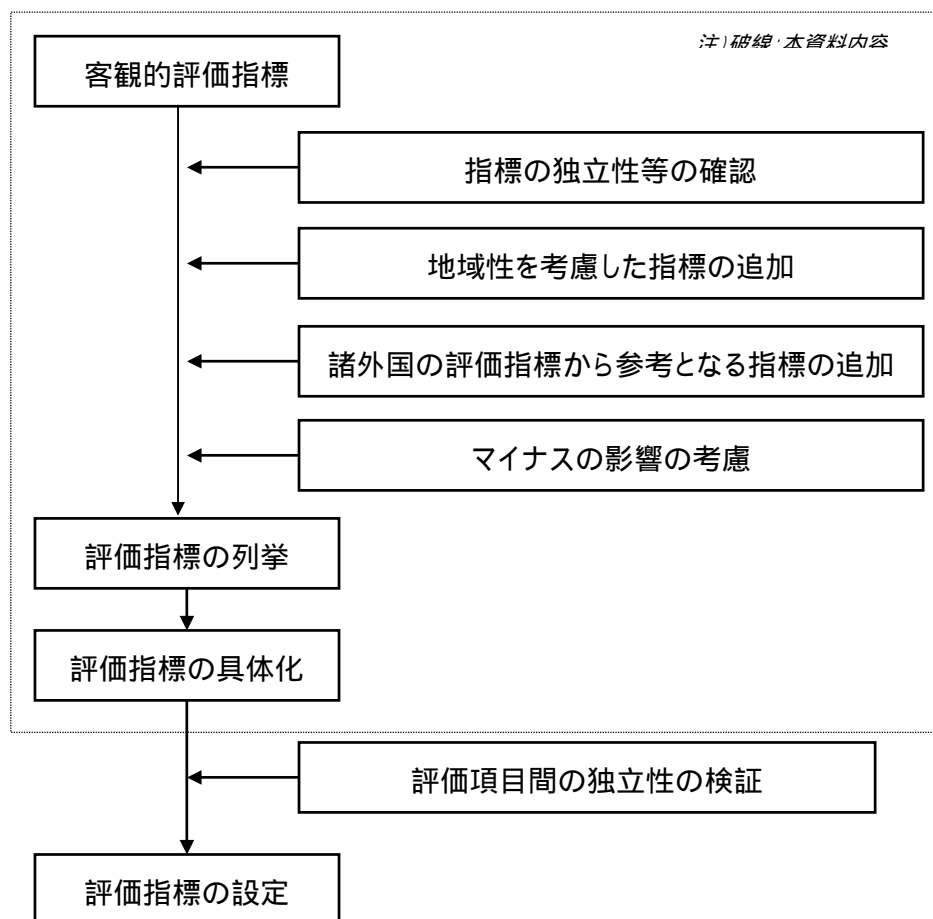


図1 評価指標の設定

2. 客観的評価指標の評価項目の確認

1) 評価項目のばらつきとチェック頻度について

- 資料2 - 4 (図1) に示すように、現在の道路事業評価においては、客観的評価指標を用いて、「事業の効果や必要性の確認」を行っている（意思決定者は、指標のチェック状況を「総合的に」評価している）。
- 過去の事業評価において、当該項目が、「ほとんどの事業に当てはまる」または「ほとんど当てはまらない」ということは、当該指標による事業の効果や必要性の評価は不適切と考えられる。
- 総合評価手法の導入にあたっては、このような指標は修正または削除する必要がある。

2) 類似する指標について

- 「公共事業評価の基本的考え方」（H14.8 公共事業評価システム研究会）では、「評価項目間の独立性に十分留意することが必要」と指摘されている。
- 過去の事業評価の結果から、指標の包含関係（A 指標がチェックされている場合、必ず B 指標がチェックされている等）が明らかになれば、指標の統合化もしくは削除を行うことが適当。



該当する指標を抽出
評価指標の設定の際に、これらの指標に留意

3) 分析結果

(1) 指標によるばらつきと平均的なチェック数

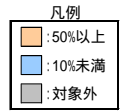
- ・道路種別ごとの各指標のチェック状況は次頁表2、図2に示すとおりであり、指標によってばらつきがあることがわかる。
- ・各事業の平均的なチェック数は5~6指標（地方道は9.84）と、3割前後の指標がチェックされている（街路は15%）（次頁表2参照）。

表1 調査した評価実績（平成11年度～15年度の評価結果の一部）

	一般国道			地方道	街路	合計
	高規格B	二次改築	一次改築			
新規事業化箇所	5	99	56	115	192	467
事業継続箇所	72	626	139	0	98	935
計	77	725	195	115	290	1,402

新規事業化箇所には、着工準備箇所からの移行事業も含む

表2 過去の事業評価における客観的評価指標の分析



新旧「客観的評価指標」対応表

政策目標	客観的評価指標(改定)	客観的評価指標(旧)	番号
＜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	便益が費用を上回っていること	B/C 1.5	1
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 / 都市計画決定済 (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)	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)	2
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	円滑な事業執行の環境が整っている	3
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	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	4
＜事業の効果や必要性を評価するための指標＞			
活力	円滑なモビリティの確保	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	5
	並行区間等 / 現道等の年間渋滞損失額(人・時間)及び削減率	中心市街地へ至る現道の混雑度が1.0以上	6
	並行区間等 / 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	並行区間 / 現道の混雑度が2.0以上	7
	現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台/日以上かつ踏切遮断の除去もしくは交通改善が期待される	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	8
	並行区間等 / 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(又は新たなバス路線が期待できる))	公共交通機関の利用の促進に資する	10
	新幹線駅 / 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	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	11
	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	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	12
	特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港 / 重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	近隣の空港又は港湾へのアクセスが改善される	13
	農林水産産物を主体とする地域から大都市圏への / 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	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区間を解消する	14
	都市再生プロジェクトを支援する事業である	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	15
	三大都市圏の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有る環状道路	16
	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、区画整理等の計画あり	17
	市街地再開発、区画整理等の計画あり	市街地再開発、区画整理等の計画あり	18
	中心市街地内で行う事業である	中心市街地内(商業系用途)で行う事業である	19
	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	市街地の幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下	20
	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	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	21
	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	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	22
	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	23
	当該路線が新たに拠点都市圏を高規格幹線道路で接続するルート(一般国道[二次改築]はA'路線としての位置づけがある場合)	地域高規格道路の位置づけ有り	24
	当該路線が接続した日常活動圏中心都市圏を最短時間で接続する路線を構成する	生活圏中心都市圏の時間短縮が20%以上	25
	現道等における交通不能区間を解消する	対象区間に交通不能区間、冬期交通不能区間が存在する	26
	現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	対象区間に大型車のすれ違い困難区間が存在する	27
	日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	2次生活圏中心都市と現道、又は隣接する市町村の役場間の所要時間が3.0分を越える	28
	個性ある地域の形成	沿線まちづくりとの連携あり	29
	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	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	30
	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	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	31
	I等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する / 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	32
	特別立法に基づく事業である	特別立法に基づく事業である	33
	新規整備の公共施設へ直結する道路である	新規整備の公共施設へ直結する道路がない	34
	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		35
暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	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混在している	36
	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	37
	安全で安心できる暮らしの確保	対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	38
	安全な生活環境の確保	並行区間 / 現道の交通事故死傷率が250人/億台キロ以上である区間が存在する場合において、歩道の設置又は歩道が設置される	39
	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が存在する	40
		対象区間が、都市圏東地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急輸送道路ネットワーク計画に位置づけがある、又は地震対策緊急事業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	41
		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	42
		並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(一般国道[二次改築]はA'路線としての位置づけがある場合)	43
		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が解除される	44
		並行区間 / 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の代替路線を形成する / を解消する	45
		積雪地域内における冬期未改良区間あり	46
		避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	47
		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	48
		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	49
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	50
	生活環境の保全	並行区間等 / 現道等における自動車からのNO2排出削減率	51
		並行区間等 / 現道等における自動車からのSPM10排出削減率	52
		並行区間等 / 現道等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	53
		その他、環境や景観上の効果が期待される	54
その他	他のプロジェクトとの関係	車線数 4	55
		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	56
		関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	57
		他機関との連携プログラムに位置づけられている	58
		その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に照らさない効果が期待される	59
財政力・技術力の低い市町村の支援		財政力指数 0.3	60
		起債比率 15%	61
		特殊工法を採用(技術的困難)	62
		年間事業費 1/4 x 道路橋梁費総額	63

一般国道(高規格B)	一般国道(二次改築)	一般国道(一次改築)	地方道	街路
77	725	195	115	290
対象路線数				
5.01/14 (35.8%)	5.97/20 (29.9%)	5.15/17 (30.3%)	9.84/31 (28.1%)	5.70/36 (15.8%)
平均チェック数				
市町村道の対象指標は35				
各指標のチェック数				
42/77 (54.5%)	464/725 (64.0%)	-	22/115 (19.1%)	64/290 (22.1%)
-	550/725 (75.9%)	10/195 (5.1%)	36/115 (31.3%)	115/290 (39.7%)
12/77 (15.6%)	136/725 (18.8%)	-	7/115 (6.1%)	10/290 (3.4%)
26/77 (33.8%)	246/725 (33.9%)	-	15/115 (13.0%)	47/290 (16.2%)
-	-	-	3/115 (2.6%)	24/290 (8.3%)
-	-	-	32/115 (27.8%)	107/290 (36.9%)
-	234/725 (32.3%)	35/195 (17.9%)	23/115 (20.0%)	86/290 (29.7%)
43/77 (55.8%)	-	-	-	-
-	-	-	-	-
18/77 (23.4%)	91/725 (12.6%)	93/195 (47.7%)	32/115 (27.8%)	30/290 (10.3%)
-	-	-	-	-
18/77 (23.4%)	-	-	-	-
-	88/725 (12.1%)	-	9/115 (7.8%)	19/290 (6.6%)
-	214/725 (29.5%)	6/195 (3.1%)	-	-
-	-	-	-	61/290 (21.0%)
-	-	-	-	42/290 (14.5%)
-	-	-	-	15/290 (5.2%)
-	24/725 (3.3%)	0/195 (0.0%)	4/115 (3.5%)	15/290 (5.2%)
-	30/725 (4.1%)	-	-	-
-	117/725 (16.1%)	4/195 (2.1%)	3/115 (2.6%)	7/290 (2.4%)
-	-	-	-	-
44/77 (57.1%)	-	-	-	-
-	-	36/195 (18.5%)	12/115 (10.4%)	-
-	-	170/195 (87.2%)	69/115 (60.0%)	-
-	-	55/195 (28.2%)	22/115 (19.1%)	11/290 (3.8%)
-	-	-	-	54/290 (18.6%)
-	-	-	23/115 (20.0%)	62/290 (21.4%)
63/77 (81.8%)	511/725 (70.5%)	102/195 (52.3%)	61/115 (53.0%)	64/290 (22.1%)
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
-	-	-	25/115 (21.7%)	9/290 (3.1%)
-	-	-	16/115 (13.9%)	14/290 (4.8%)
-	-	-	-	-
-	-	-	32/115 (27.8%)	138/290 (47.6%)
9/77 (11.7%)	120/725 (16.6%)	18/195 (9.2%)	5/115 (4.3%)	5/290 (1.7%)
-	-	-	-	-
-	-	71/195 (36.4%)	9/115 (7.8%)	3/290 (1.0%)
-	681/725 (93.9%)	161/195 (82.6%)	33/115 (28.7%)	64/290 (22.1%)
35/77 (45.5%)	-	-	-	-
40/77 (51.9%)	267/725 (36.8%)	121/195 (62.1%)	22/115 (19.1%)	14/290 (4.8%)
12/77 (15.6%)	68/725 (9.4%)	79/195 (40.5%)	15/115 (13.0%)	-
-	70/725 (9.7%)	-	17/115 (14.8%)	-
-	-	-	-	4/290 (1.4%)
-	-	-	-	37/290 (12.8%)
-	-	-	-	-
14/77 (18.2%)	266/725 (36.7%)	-	3/115 (2.6%)	4/290 (1.4%)
-	-	-	-	-
-	-	-	39/115 (33.9%)	118/290 (40.7%)
-	-	-	46/115 (40.0%)	108/290 (37.2%)
-	-	-	34/115 (29.6%)	59/290 (20.3%)
7/77 (9.1%)	54/725 (7.4%)	11/195 (5.6%)	32/115 (27.8%)	24/290 (8.3%)
-	-	-	-	-
-	-	-	0/115 (0.0%)	6/290 (2.1%)
-	-	-	0/115 (0.0%)	23/290 (7.9%)
-	-	-	0/115 (0.0%)	0/290 (0.0%)
-	-	-	0/115 (0.0%)	8/290 (2.8%)

市町村道のみ

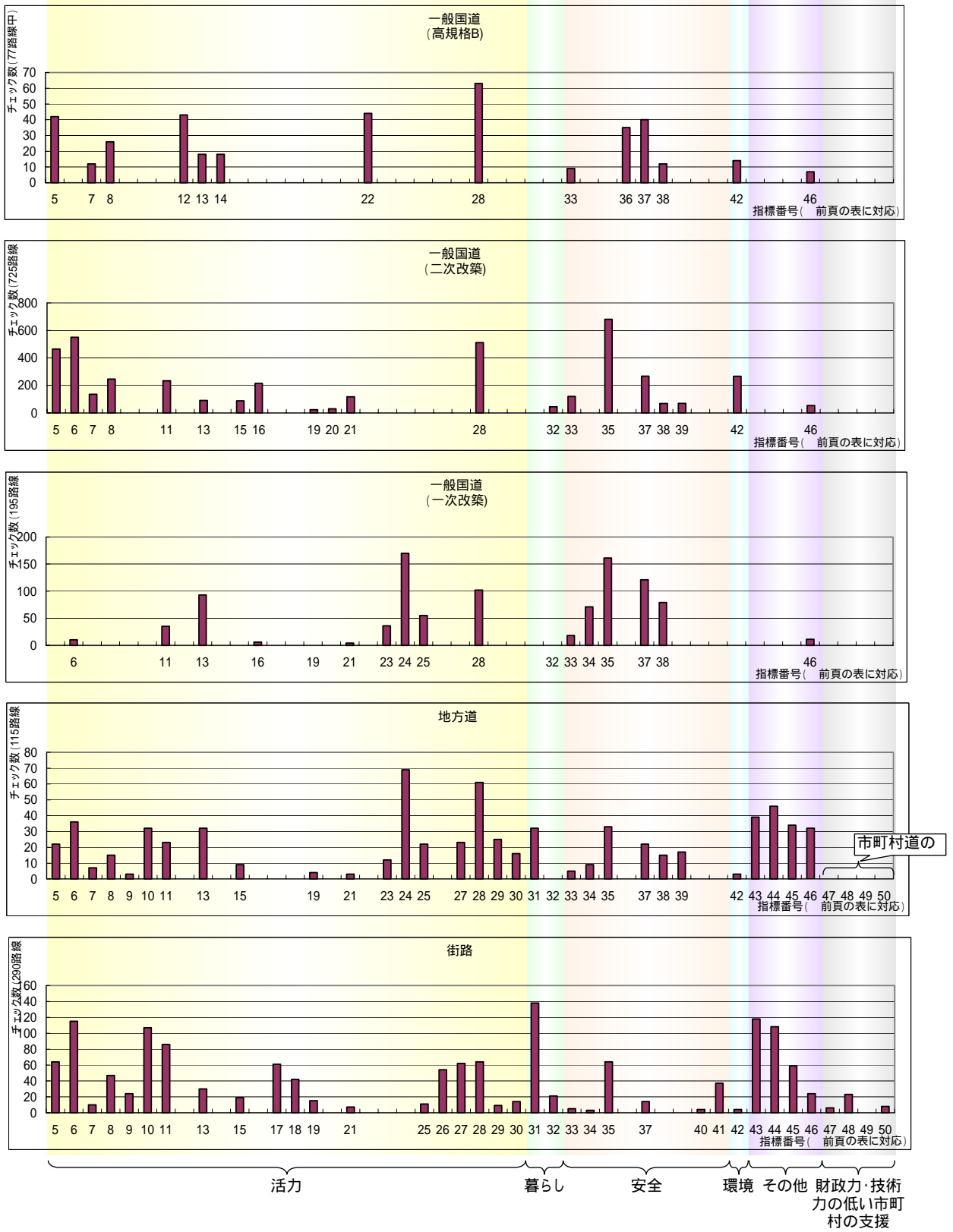


図2 過去の事業評価における客観的評価指標のチェック状況

(2) チェック頻度の低い指標について

チェック頻度の低い指標は散見されるが、過去に全くチェックされていない指標は、「特殊工法を採用（技術的困難）」のみ（当該指標は今回 [H15.7] の客観的評価指標の改定で削除されている）である。
 チェック頻度の低い指標については、評価項目の指標化の際に留意する。

- ・表3に示すのは、過去の事業評価においてチェック頻度の低い指標である。
- ・過去において全くチェックされていないもの（チェック頻度が0%のもの）として、「特殊工法を採用（技術的困難）」が挙げられる（当該指標は今回 [H15.7] の客観的評価指標の改定で削除されている）。

表3 過去の事業評価においてチェック頻度の低い指標

指 標	番号	道路種別				
		一般国道 (高規格B)	一般国道 (二次改築)	一般国道 (一次改築)	地方道	街路
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	9	-	-	-	3/115 (2.6%)	24/290 (8.3%)
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	15	-	88/725 (12.1%)	-	9/115 (7.8%)	19/290 (6.6%)
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	19	-	24/725 (3.3%)	0/195 (0.0%)	4/115 (3.5%)	15/290 (5.2%)
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	20	-	30/725 (4.1%)	-	-	-
地域高規格道路の位置づけあり	21	-	117/725 (16.1%)	4/195 (2.1%)	3/115 (2.6%)	7/290 (2.4%)
新規整備の公共施設へ直結する道路がない	30	-	-	-	16/115 (13.9%)	14/290 (4.8%)
対象区間が電線類地中化 5ヶ年計画に位置づけ有り	32	-	45/725 (6.2%)	0/195 (0.0%)	0/115 (0.0%)	21/290 (7.2%)
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）	33	9/77 (11.7%)	120/725 (16.6%)	18/195 (9.2%)	5/115 (4.3%)	5/290 (1.7%)
積雪地域内における冬期末改良区間あり	39	-	70/725 (9.7%)	-	17/115 (14.8%)	-
1km で避難路へ到達できない地区が存在する	40	-	-	-	-	4/290 (1.4%)
財政力指数 0.3	47	-	-	-	0/115 (0.0%)	6/290 (2.1%)
起債比率 15%	48	-	-	-	0/115 (0.0%)	23/290 (7.9%)
特殊工法を採用（技術的困難）	49	-	-	-	0/115 (0.0%)	0/290 (0.0%)
年間事業費 1/4 × 道路橋梁費総額	50	-	-	-	0/115 (0.0%)	8/290 (2.8%)

注) 抽出条件：該当する道路種別のいずれにおいてもチェック頻度が10%未満のもの
 もしくは1つの道路種別におけるチェック頻度が20%未満であり、その他の道路種別におけるチェック頻度が10%未満のもの
 今回 [H15.7] の客観的評価指標の改定で削除された

(3) 類似する指標について (ダブルカウント)

指標相互の包含関係の可能性が考えられるのは、表4に示すとおりである。類似性の可能性がある指標については、評価項目の指標化の設定の際に留意する。

- ・指標の独立性を把握するため、指標相互の包含性を確認した(ある指標がチェックされている場合の他の指標のチェック確率(参考資料2-2参照))。
- ・類似性の可能性があるのは表4に示すものであるが、両指標のチェック頻度に大きな差があるなど、精度上の課題も残るため、現段階で指標の統合化を図ることは難しい。

表4 類似性のある指標ペア

(: 100%, : 80%以上)
(網掛けは対象外)

包含性のある 指標ペア	一般国道			地方道	街路	合計	備考
	高規格B	二次改築	一次改築				
5 6						1	渋滞対策プログラム 混雑度 1.0 両方ともチェック頻度が6割以上
7 5						1	混雑度 2.0 渋滞対策プログラム 7のチェック頻度が低く(18.8%)、5のチェック頻度が高い(64.0%)
7 6						2	混雑度 2.0 混雑度 1.0 7のチェック頻度が低く(18.8%)、6のチェック頻度が高い(75.9%)
8 5						2	旅行速度 20km/h 以下 渋滞対策プログラム
8 6						2	旅行速度 20km/h 以下 混雑度 1.0
9 27						1	踏切道 鉄道・河川による一体的発展の阻害 9のチェック頻度が非常に低い(2.6%)
21 11						1	地域高規格道路 空港・港湾アクセス 21のチェック頻度が非常に低い(2.6%)
21 28						1	地域高規格道路 拠点開発プロジェクト等 21のチェック頻度が非常に低い(2.6%)
25 6						1	役場間 30分以上 混雑度 1.0 25のチェック頻度が非常に低い(3.8%)
33 31						1	交通事故 歩行者自転車 33のチェック頻度が非常に低い(1.7%)
34 29						1	災害による孤立化 特別立法
46 28						1	他機関との連携プログラム 拠点開発プロジェクト等 46のチェック頻度が低く(9.1%)、28のチェック頻度が高い(81.8%)
合計	2	5	0	6	2	15	

注) 抽出手順: 包含性が8割以上の確率のものを抽出
包含される側の指標のチェック頻度が高い場合は、ほとんどの指標に包含されることとなり、適切でないため、逆向きの包含性についても確認し、逆向きの包含性が全く見られないものについては削除
さらに実際に指標を見比べ、明かに関係の無いものについては削除

ここで、

- 5 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
- 6 中心市街地へ至る現道の混雑度が1.0以上
- 7 並行区間 / 現道の混雑度が2.0以上
- 8 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
- 9 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
- 11 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
- 21 地域高規格道路の位置づけあり
- 25 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
- 27 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
- 28 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
- 29 特別立法に基づく事業である
- 31 住居系・商業系地区内の2車線以上の道路で歩道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
- 33 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)
- 34 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
- 46 他機関との連携プログラムに位置づけられている

今回 [H15.7] の客観的評価指標の改定で削除された

3. 評価項目の体系化について

- ・「公共事業評価の基本的考え方」（H14.8 公共事業評価システム研究会）によれば、総合評価方式導入の手順として、まず評価項目の体系化を行い、その上で評価指標を設定することが提案されている。
- ・一方、現行の客観的評価指標は、道路事業の効果について社会資本整備重点計画（今秋閣議決定予定）の体系に合わせて整理しており、この中で道路事業の効果が体系的に整理されている。
- ・ここで、評価項目の体系を、現行の客観的評価指標の体系を踏襲すると、図3のようになる。

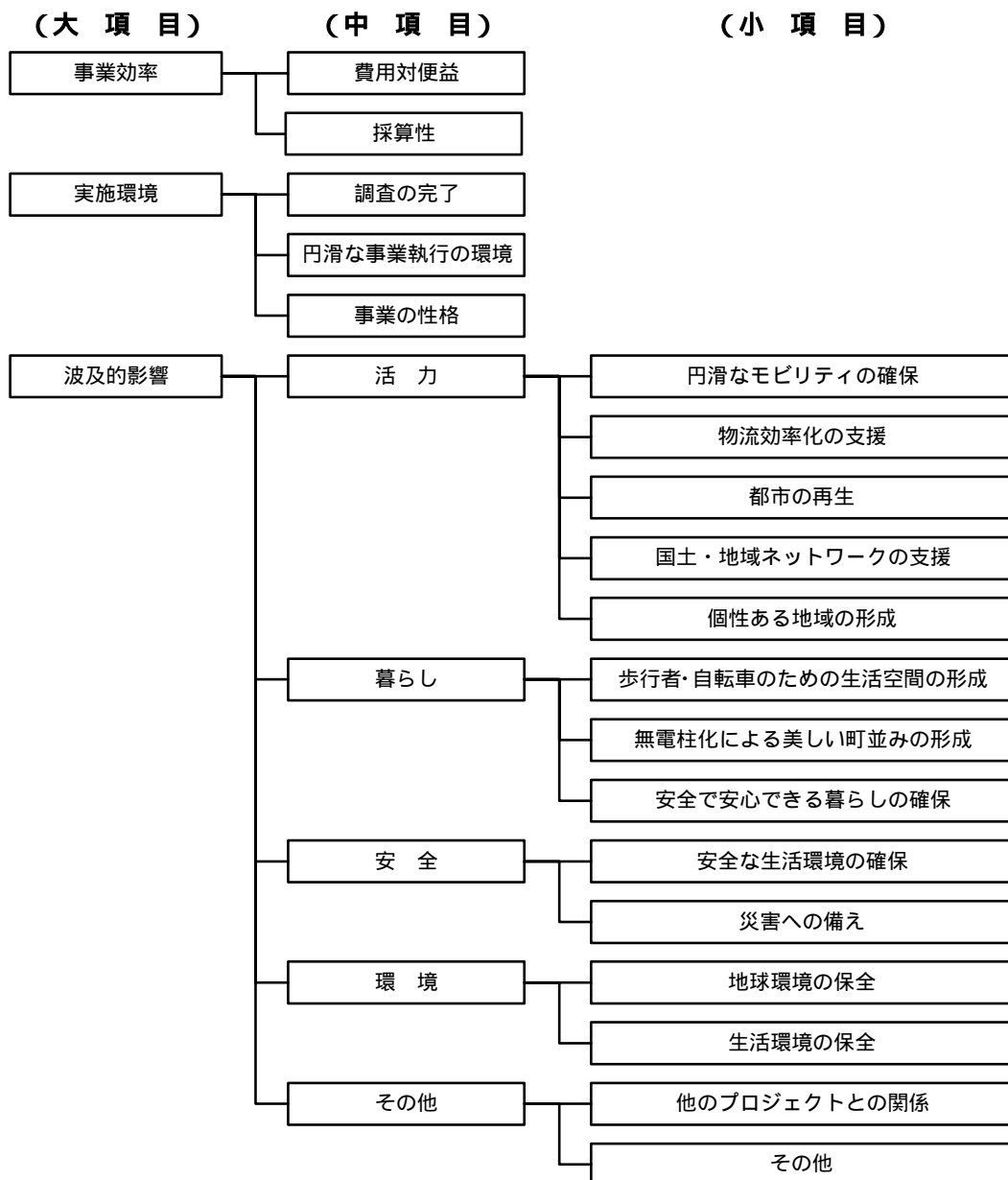


図3 評価項目の体系化

4. 地域性を考慮した評価項目の追加

1) 背景

- 道路の整備による影響はさまざまであるが、その効果や必要性は、地域によって違いがある（効率性と公平性の関係）。
- また、地方公共団体やパブリックコメントによる意見では、事業評価について、より地域性の考慮を求めるものが多い。
- 客観的評価指標においては、地域性の強い指標は全国一律の指標としてなじまないと考え、指標化していない。
- 地域性を考慮する手法としては、以下のようなものが考えられる。

地域性を考慮するための項目・指標を追加 地域性のみに基づく加点 地域修正係数等による補正（例：ドイツ，三重県 等）



- 評価項目の検討にあたっては、評価項目・指標の追加の検討を実施。

2) 地方公共団体及びパブリックコメントによる意見

- ・客観的評価指標に対する地方公共団体やパブリックコメントの意見では、地域性に配慮した指標の追加を求める声が多い(表5参照)。

表5 地域性の考慮に関する意見の例

【公共交通手段の少ない地域について】
・公共交通機関の整備が遅れた地方部においては、自動車への依存度が高くなる。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指標を取り入れる必要がある。
【積雪寒冷地域に関して】
・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傷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。
【地震関連法に関して】
・「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」の項目を追加すべきと考える。
【離島地域・半島地域について】
・離島地域や半島地域においては通過交通量が少ないため、交通量への依存が大きい費用便益比は小さくなる。地方の特性、事業の特徴を考慮した評価が行えるようにして欲しい。
【シビルミニマムについて】
・生命線道路など、シビルミニマムの観点による道路整備に必要性を考慮する必要がある。
【過疎法、山村振興法、半島振興法について】
・「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。

(客観的評価指標の改定に際しての地方公共団体への意見照会及びパブリックコメントより)

3) 考慮すべき地域区分とニーズの把握

- ・前項を参考に、考慮すべき地域区分とその地域のニーズを整理すると、表6に示すとおりとなる。

表6 考慮すべき地域区分とニーズ

考慮すべき地域区分	地域の状況	(地域固有の) 道路整備へのニーズ
公共交通手段の少ない地域	【地域の状況】 ・公共交通機関の整備が低く、自動車への依存度が高い	・都市部における公共交通機関の代わりとなる道路整備
積雪寒冷地域	【地域の定義】 ・積雪地域：2月の積雪深の最大値の累計平均が50cm以上 ・寒冷地域：1月平均気温の累計平均が摂氏0以下 (「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) 【地域の状況】 ・積雪・路面凍結等による冬期通行止め区間の存在 ・同じく冬期の速度低下 ・同じく冬期の安全性の低下(交通事故・医療施設等へのアクセス)	・冬期通行止め区間の解消 ・冬期における高速で(速度低下の少ない)安定的な連絡路の確保 ・堆雪による歩道幅員減少等、冬期における歩行者の安全性の確保
地震関連法による指定地域	【地域の定義】 「大規模地震対策特別措置法」(1都7県263市町村)及び「東南海・南海地震特別措置法」(H15年10月指定)によって指定された地域 【地域の状況】 ・大規模な地震が発生した場合に著しい地震災害が生ずるおそれがあるため、地震防災に関する対策を強化する必要がある地域	・リダンダンシーの確保
離島地域	【地域の定義】 ・離島振興法に定められた「離島振興対策実施地域」(76地域260島：H15.4) 【地域の状況】 ・厳しい自然的条件(環海性、隔絶性、狭小性等)により、本土との格差が大きく、多くの面で後進性を有している	・本土や幹線道路網へのアクセス性
半島地域	【地域の定義】 ・半島振興法に定められた「半島振興対策実施地域」(23地域：H14.8) 【地域の状況】 ・三方を海に囲まれ、国土資源の利用の面における制約から産業基盤及び生活環境の整備等について他の地域に比較して低位にある	
過疎地域	【地域の定義】 ・過疎地域自立促進特別措置法の要件に基づいた地域(1,210市町村、過疎地域面積：49.3%：H12年度) 【地域の状況】 ・人口の著しい減少に伴って地域社会における活力が低下し、生産機能及び生活環境の整備等が他の地域に比較して低位にある	・生命線道路などの整備 ・道路の土地利用誘導機能
シビルミニマムが保障されていない地域	【地域の状況】 ・地域住民が最低限度の生活を営むために必要とされている道路整備が行われていない地域	・生命線道路などの整備
山村振興法による指定地域	【地域の定義】 ・山村振興法による指定地域 【地域の状況】 ・林野率75%以上、人口密度が1.16人/ha未満で、交通、経済、文化等条件に恵まれず産業開発の程度が低い	・基幹的な道路の整備による産業開発の推進(道路の土地利用誘導機能)

【参考】その他地域開発に関連する法律としては、「多極分散型国土形成促進法」「地方拠点都市法」「新事業創出促進法」「総合保養地域整備法(リゾート法)」等がある

4) 地域性を考慮した評価項目 / 指標の設定

- 各地域のニーズに対応する指標を整理すると、表7、表8に示すとおりとなる。なお、既存の客観的評価指標の中で、既にニーズに対応した指標が整理されているものについては、対象から除くものとする。

表7 地域性を考慮した評価項目 / 指標

考慮すべき地域区分	(地域固有の) 道路整備へのニーズ (案)	地域性を考慮した指標 (案)
公共交通手段の少ない地域	・都市部における公共交通機関の代わりとなる道路整備	(既に客観的評価指標にある) ^{注1)}
積雪寒冷地域	・冬期通行止め区間の解消	(既に客観的評価指標にある) ^{注2)}
	・冬期における高速で(速度低下の少ない)安定的な連絡路の確保 ・堆雪による歩道幅員減少等、冬期における歩行者の安全性の確保	・冬期において速度低下の著しい区間が改善される / の代替路線を形成する (道路整備ではなく、道路管理手法に関するニーズであるため、対象外)
地震関連法による指定地域	・リダンダンシーの確保	(既に客観的評価指標にある) ^{注3)}
離島地域	・本土や幹線道路網へのアクセス性	・高規格幹線道路網から地理的に離れた地域において、高速 IC 等へのアクセス向上が見込まれる
半島地域		
過疎地域	・生命線道路などの整備	(既に客観的評価指標にある) ^{注4)}
	・道路の土地利用誘導機能	・当該路線の整備により、当該地域の産業の促進が期待される
シビルミニマムが保障されていない地域	・生命線道路などの整備	(既に客観的評価指標にある) ^{注4)}
山村振興法による指定地域	・基幹的な道路の整備による産業開発の推進(道路の土地利用誘導機能)	・当該路線の整備により、当該地域の産業の促進が期待される(過疎地域の指標と同様)

注1) 並行区間等 / 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(又は新たなバス路線が期待できる)

注2) 並行道路等 / 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の代替路線を形成する / を解消する

注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

注4) 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



表8 地域性を考慮した項目指標の追加

追加指標	追加箇所(体系化)	
	中項目	小項目
・冬期において速度低下の著しい区間が改善される / の代替路線を形成する	暮らし	安全で安心できるくらしの確保
・高規格幹線道路網から地理的に離れた地域において、高速 IC 等へのアクセス向上が見込まれる	暮らし	安全で安心できるくらしの確保
・当該路線の整備により、当該地域の産業の促進が期待される	活力	個性ある地域の形成

5. 評価項目 / 指標の列挙

表9 評価指標

政策目標		客観的評価指標（改定）
<事業採択の前提条件を確認するための指標>		
費用対便益		便益が費用を上回っていること
採算性		投資限度額比率
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 / 都市計画決定済 (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>		
活力	円滑なモビリティの確保	並行区間等 / 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 並行区間等 / 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/日以上以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される 並行区間等 / 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（又は新たなバス路線が期待できる） 新幹線駅 / 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
	物流効率化の支援	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 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 から大都市圏への / 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 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 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 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 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
	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（一般国道[二次改築]はA'路線としての位置づけがある場合） 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 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる 競合する交通手段の収入の変化
	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 IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する / 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 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 当該路線の整備により、当該地域の産業の促進が期待される 歴史文化遺産への影響
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あり 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存地区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
	安全で安心できる暮らしの確保	三次医療施設 / 二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 冬期において速度低下の著しい区間が改善される / の代替路線を形成する 高規格幹線道路網から地理的に離れた地域において、高速IC等へのアクセス向上が見込まれる
安全	安全な生活環境の確保	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 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 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（一般国道[二次改築]は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 並行道路等 / 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の代替路線を形成する / 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
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
	生活環境の保全	並行区間等 / 現道等における自動車からのNO2排出削減率 並行区間等 / 現道等における自動車からのSPM排出削減率 並行区間等で / 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
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

網掛け：客観的評価指標に追加したもの