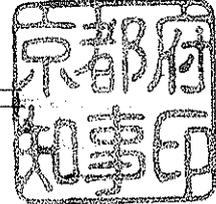




20道計第1123号
平成20年10月24日

国土交通省道路局長 様

京都府知事 山田 啓二



今後の道路行政についての意見・提案の提出について

平成20年9月19日付け国道企第37号で依頼のことについて別紙により回答します。

今後の道路行政についての
京都府知事意見・提案

平成20年10月
京 都 府

○国、地方の役割分担の明確化

□京都府では南北縦貫軸の京都縦貫自動車道、日本海沿岸国土軸であるべき鳥取豊岡宮津自動車道などの高速道路が未だつながっていない現状

特に新たな国土軸である新名神高速道路は草津で止まっている現状

- ・このような高速道路をはじめとした国土軸や根幹的な道路網の整備は国の責任において国が整備すべきものであり、一方、地方は生活に密着した主に地域交通を担う道路網の整備に専念できるよう、役割分担を明確にした環境づくりが必要

○財源の確保と地方の自主性の尊重

□地方が実施する道路整備には多額の一般財源を充当しており、現在も道路予算は不足している現状

- ・地方が真に必要としている道路整備の着実な実施と計画的な維持管理を進めるための道路財源を持続的・安定的に確保
- ・道路の整備と計画的修繕・更新を地方が主体的に行えるよう地方枠の大幅な拡充
- ・都市部に比べ道路整備が遅れた地方の実状に応じた予算配分
- ・地方の特性に応じた弾力的な予算運用（国道・地方道枠の緩和など）

○地域実状に応じた道路行政の推進

□地域力を再生する取り組みとの連携

- ・地域づくり・まちづくりを目的とする事業との連携を重視し、地域振興の観点から事業効果の高い道路事業を優先
- ・産業界や医療福祉関係機関等との意見交換を密にするなど事業効果の高い事業を抽出するとともに事業評価を徹底
- ・事業化後においても住民理解を得ながら進めるために供用目標を明示し、進捗状況を積極的に公表

□道路機能の明確化

- ・幹線道路と生活道路の機能分担を明確にしたメリハリのある道路整備

□地方部での道路整備のあり方

- ・費用対効果だけで必要性を判断しない道路整備の新たな指標・仕組みの確立
- ・歩道幅員等の決定基準の弾力化を図るなど地域実状に応じた道路整備手法を積極的に導入

□既存道路の更なる利活用

- ・増加する道路ストックにおいて、今後見込まれる維持管理や更新費用の増大に対応し、適切な維持管理を実施するためアセットマネジメントを推進
- ・途切れた歩道の連続化、渋滞が頻発する交差点での右折レーン設置など既存道路の徹底的な有効活用

○高速道路料金値下げによる地域活性化【要望】

- ・現在、全国的に高速自動車国道等で実施されているE T C利用による料金引き下げを、全国の高速道路ネットワークの一部を担う地方道路公社が管理する道路にも適用・拡充

○道路整備の優先評価の考え方【提案】

- ・京都府では「京の道づくり重点プラン」を策定。その中でロジックモデルを用いた客観的な総合評価による道路整備着手箇所の優先評価の考え方を示している。(別添資料)

※「京の道づくり重点プラン 京都府の道路整備の現状と課題」から抜粋

○京都府の道路整備の現状

- ・ 京都府が管理する道路は約2,153 km、これまでから整備を進めてきたものの、平成18年4月1日現在の道路改良率（幅員5.5m以上の道路の割合）は58.7%であり全国平均69.9%を大きく下回っている状況
- ・ 高速道路についても現在までに186.0 kmが完成しているが、南北に長く山間部が多い京都府にとって、背骨ともいべき京都縦貫自動車道が途中で途切れている状況であり、府内には未だ京都市までのアクセスに3時間以上要する地域も存在

○現状と課題

□自然災害に弱い道路網

- ・ 現在の道路網は自然災害に対し脆弱
 - ・ 平成16年台風23号の災害により緊急輸送道路である国道175号はほとんど水没
- ・ 孤立集落発生の危険
 - ・ 平成18年7月豪雨により国道178号が162日間通行止めとなり、伊根町が一時孤立
- ・ 緊急輸送道路の信頼性が低い
 - ・ 高速道路以外の道路は平成16年台風23号豪雨時に250箇所で開催規制

□生活に密着した道路が整備途上

- ・ 依然として多い交通事故
- ・ 高齢化社会に対応できていない歩行空間
 - ・ 京都府域の幹線道路の半分以上で歩道が全くない状況
- ・ 密集市街地の防災空間としての道路が整備途上
 - ・ 都市部には道路幅員の狭い道路が多い
- ・ 市町村合併による生活圏の広域化
 - ・ 合併した市町村の一体性を確保するためにも旧市町間の交流を一層推進していくことが必要
- ・ 医療施設までのアクセス時間が長い
 - ・ 救急車搬送時に患者さんに負担のかからない道づくりを求める声がある
- ・ 車に頼らざるを得ない地域が多い
 - ・ 京都市周辺部及び南部地域の一部以外では、鉄道などの公共交通機関が利用しづらく、自動車に頼らざるを得ない地域が多数ある

□地域で異なる活力の課題

- ・ 高速道路が繋がっていないため、円滑な人・物の流れに支障
京都舞鶴港、府内工業団地、主要都市と京阪神地区を結ぶ高速道路ネットワークが未完成
- ・ 発展著しい東アジアに近い京都舞鶴港を活用するための道路が不十分
京都府で発生するコンテナが京都舞鶴港を利用せずに輸出入されている
- ・ 学研まちづくりの支援
平成17年4月現在、周辺地区も含めた学研都市の人口は計画人口41万人に対し、22.4万人と約6割の進捗
- ・ 依然として発生する都市部の渋滞
都市部を中心とした渋滞箇所やボトルネック踏切による活力阻害、環境悪化

□地域の資源が活かされていない

- ・ 地方部の人口流出が「まちの機能」低下に拍車
- ・ 観光地などの地域資源や文化を活かしきれていない

□環境問題

- ・ 京都府各地の渋滞発生による地球環境負荷の増大
- ・ 良好な生活環境、自然への配慮が求められる

□維持管理問題

- ・ 完成後50年以上の橋梁の割合が20年後には40%を超える
- ・ 維持管理費が急増することが懸念される

※「新京都府総合計画実現のための中期ビジョン」から抜粋

○「安心・安全の京都」の実現

□災害に強いまちづくりを進めるとともに、緊急時の危機管理体制を強化

・緊急輸送道路の整備等の震災対策など災害に強いまちづくり

□多様なセーフティネットを構築し、日々安心して暮らせる信頼の京都府づくりを推進

・安全で快適な交通環境づくりを進め、交通事故を防止

安心歩行エリア、事故危険箇所での交通事故対策を推進

○「活力の京都」の実現

□自立する地域の構築を目指し、「ひと」「もの」「情報」が府内の各地域を容易に行き来できる交流型ネットワークの整備

・骨格的な交通網の整備

新名神高速道路、京都縦貫自動車道、鳥取豊岡宮津自動車道等広域幹線道路の整備

・地域間を結ぶ道路整備など、生活基盤の整備

地域の交流・連携、市町村合併を支える道路網整備

地域を支える1.5車線の道路整備など生活道路の整備

より便利で快適な公共交通のネットワークづくり

○「健やか長寿の京都」の実現

□誰もがいつまでも、生きがいを持ち、地域に貢献できる環境を整備

・誰もが安心して暮らし、自由に外出できるように、安全で快適なバリアフリーのまちづくりの推進

道路や建築物のバリアフリー化の推進

地域の教育、福祉、医療を支える1.5車線の道路整備などの生活基盤の整備

○「環境・文化創造の京都」の実現

□京都議定書誕生の地にふさわしい脱温暖化社会と循環型社会づくりを推進

・二酸化炭素の排出抑制のための公共交通機関の利用促進

バス路線の整備、駅アクセスの向上により公共交通の利便性を向上

□京都の歴史や多様な地域個性を活かし、環境と文化の共生による新たな地域づくりを推進

・環境にやさしく暮らしやすいまちづくりをめざした住環境整備、都市再生などを実施
計画的、効率的な公共施設の維持管理を推進

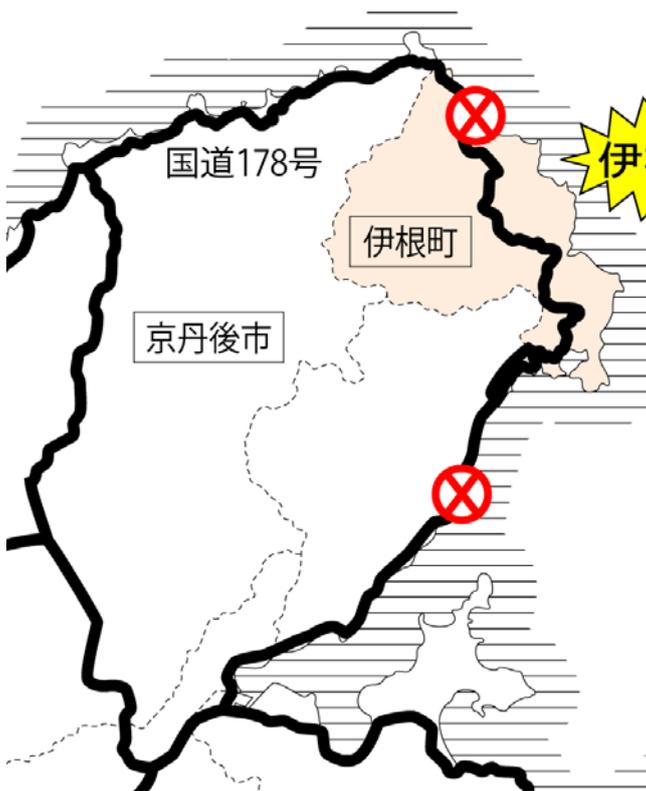
重点施策

災害時に力を発揮する道路ネットワーク整備



国道178号(伊根町蒲入)

H18・7豪雨による道路決壊



伊根町が孤立

H18・7豪雨による地滑り(路面隆起)



国道178号(宮津市岩ヶ鼻)

府民の安心・安全を第一に進める道路整備

重点施策

災害時に力を発揮する道路ネットワーク整備



国道178号(伊根町蒲入)

通行止め 延べ52日間



H18・10波浪による道路決壊



宮津市 通行止め 10月9日～10月11日

国道178号(宮津市里波見)



府民の安心・安全を第一に進める道路整備

重点施策

災害時に力を発揮する道路ネットワーク整備

いまだ繋がっていない高速道路

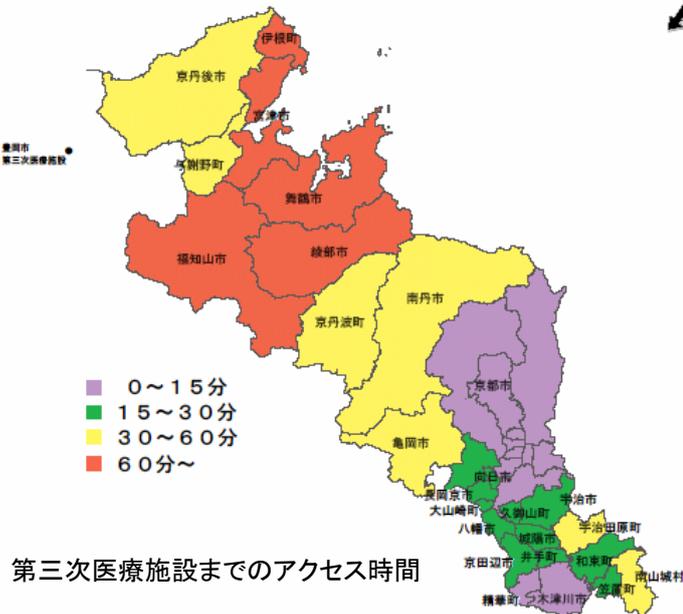
つながっていない！

豊岡市の第三次医療施設を利用

十分に活用されていない
高速道路

京都舞鶴港、府内工業団地、主要都市と京阪神地区とを結ぶネットワークは未完成であり、円滑な人・物の流れ、地域の発展に支障

高速道路が平成16年の23号台風時に緊急輸送路として活躍

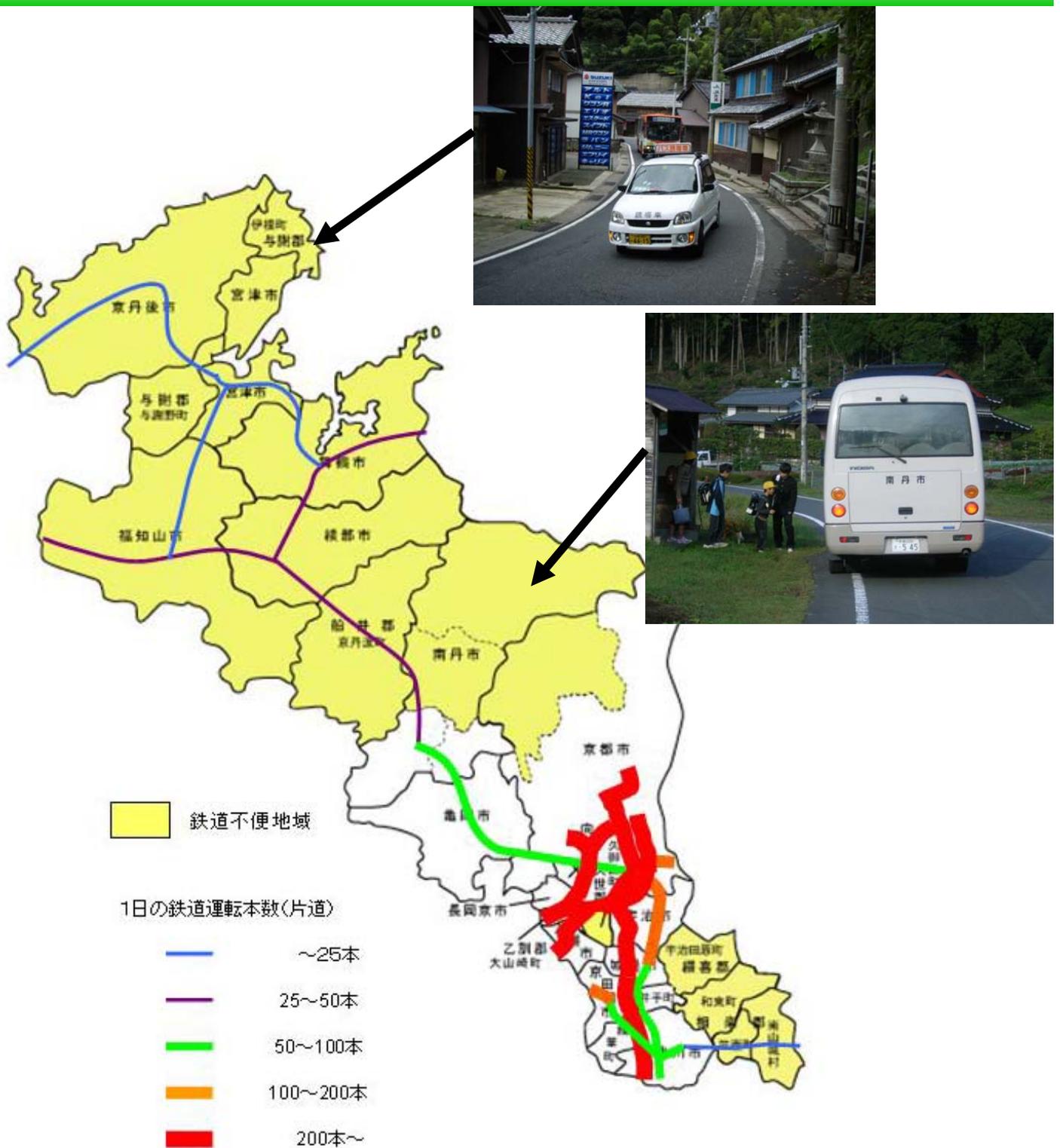


- ・ 京都府内の第3次緊急医療施設は京都市にしかない
- ・ 京丹後市では兵庫県豊岡市の医療施設を利用

高速道路は、繋がってはじめてその機能を十分に発揮
既に開通している高速道路を十分に活用するためにも
京都縦貫自動車道の早期全線開通が必要！

重点施策

車に頼らざるを得ない地域の道路ネットワーク整備



鉄道が利用できない地域において道路整備を推進し、地域の産業活動や日常生活の向上を目指す。

重点施策

誰もが安心して歩ける道路整備

京都府域の通学路のうち、概ね2/3の道路に歩道未整備



歩道設置が必要な道路の内通学路を優先的に整備します！



途中で途切れた歩道



段差のある歩道

府民の生命の安全に関わる事業や少子高齢化に対応する人に優しい道づくりのため事業を優先的に整備します。

重点施策

渋滞のない道路整備

慢性的に渋滞する箇所が未だ存在！



ボトルネックの解消により道路の能力を十分に活かす！



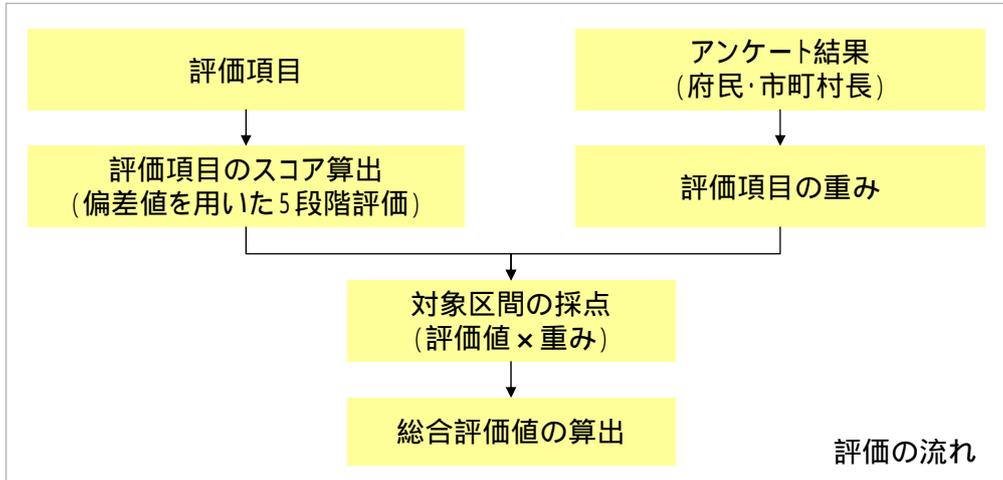
徹底的に既存道路を活かす道路整備で渋滞解消を目指す！

【参考】重点施策貢献度評価について

評価の流れ

大規模な道路整備（バイパスや延長の長い現道拡幅事業）の対象区間に対し、総合評価手法を用いて優先評価を行う。

評価は、以下の流れで行う。



評価項目

評価項目は、第3章の「道路整備の重点施策の基本方針」をもとに、次のように設定・体系化を行う。

分野	中項目	重点施策	評価項目
安心安全の確保 災害に対する	災害に強い道路ネットワークの形成	自然災害時に力を発揮する道路ネットワーク整備	1 冬期交通障害や異常気象時の通行規制を改善する道路 2 緊急時の輸送機能が向上する道路 3 災害時の地区内の安全性が向上する
	都市防災性向上を支援	防災性の高い市街地形成支援のための道路ネットワーク整備	4 防災性の高い市街地形成支援のための道路
日常の暮らしを支える	生活圏の広域化に対応	市町村合併など生活圏の広域化に対応する道路ネットワーク整備	5 生活圏の広域化に対応する道路
	交通環境の安全性向上	安心して走れる道路整備	6 安心して走れる道路
		交通事故対策	7 交通事故対策
	モビリティの向上	誰もが安心して歩ける道路整備	8 誰もが安心して歩ける道路
車に頼らざるを得ない地域の道路ネットワーク整備		9 車に頼らざるを得ない地域の道路	
環境の保全	環境の保全	地球環境・沿道環境の改善につながる道路整備	10 公共交通機関の利便性アップにつながる道路 11 地球環境・沿道環境の改善につながる道路
		地球環境・沿道環境の改善につながる道路整備	11 地球環境・沿道環境の改善につながる道路
地域の活力と魅力の向上	道路交通の円滑化	渋滞のない道路整備	12 渋滞のない道路
		高速道路インターチェンジへアクセスする道路整備	13 高速道路ICへアクセスする道路
	地域活力創出支援	観光地など地域資源へのアクセス性を高める道路整備	14 地域資源へのアクセス性を向上する道路
		地域の顔となる魅力的な町並みを形成する道路整備	15 地域の顔となる魅力的な町並みを形成する道路
		産業の地方立地や地域振興プロジェクトを支援する道路整備	16 産業の地方立地や地域振興プロジェクトを支援する道路
影響の大きいプロジェクト支援	京都舞鶴港・学研都市との連携を強める道路ネットワーク整備	17 京都舞鶴港・学研都市との連携を強める道路	

評価点の算定

評価項目毎の評価点の算定は、絶対値の持つ意味の異なる複数の指標を同一の尺度で評価するため、偏差値の概念を用いて5段階（1点～5点）で評価する。

評価項目毎とのスコア（5点満点）とウエイト（合計＝100）の積和により総合評価値（500点満点）を算出する。

評価値の算出

評価値は、各評価項目のスコアと重みを掛け合わせた値を合計することで算出する。

$$V_i = (S_{ij} \times W_j) \quad (j = 1 \sim 17)$$

ここで、 V_i ：区間*i*の評価値、 S_{ij} ：区間*i*項目*j*のスコア、 W_j ：項目*j*の重み

評価指標の重み付け

重み（ウエイト）の算定には、府民アンケート及び市町村長アンケート結果を用いた。

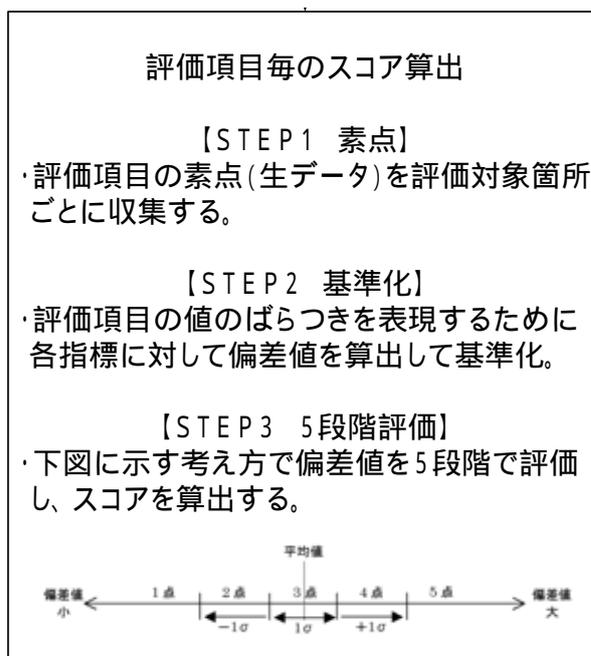
府民アンケートはアンケート票の配布とインターネットホームページによる方式を採用し、期間は平成20年1月4日から31日までの28日間で行った。

表 アンケート配布回収状況

	府民アンケート	市町村長アンケート
配布数	2,000部及びインターネット	25部
回収数(回収率)	アンケート票282部(15%) メール及びネット29通 合計311通	25部(100%)
質問方法	9個の中項目のうち、重要と考えられる3個を質問	9個の中項目とそれにぶら下がる重点施策について、100点満点となるよう配点

中項目の重みは、府民アンケートの結果を50、市町村長アンケートの結果を50とし、両者の重みを統合して算出。

評価項目の重みは、市町村長アンケートの結果を用いて算出した。



府民アンケートの結果

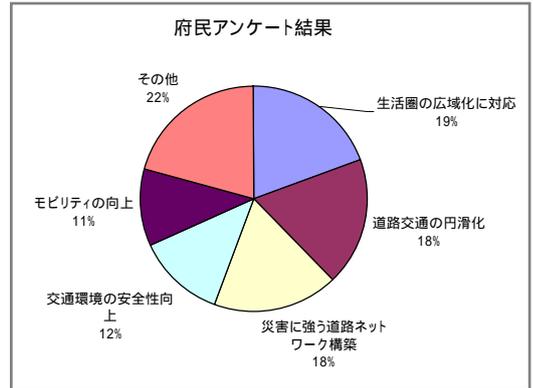
311の回答があった。

結果から、日常生活の利便性を高める道路づくりなどの「生活圏の広域化に対応」、自然災害や冬の積雪時でも利用できる「災害に強い道路ネットワークの形成」、さらに渋滞緩和などの「道路交通の円滑化」に府民の強い要望があることがわかった。

また自由意見として219の意見が寄せられた。

大多数が道路整備を進めるべきとの意見

個別路線の整備要望（意見数52）が最も多い意見



【道路整備のあり方全般（意見数51）】

主な意見

「今ある道路の将来にわたるメンテナンス費用も考える時代に来ている。便利さや産業活性化を求めて道路を造ればよいという時代は終わったことを直視すべきである。成熟した大人の道づくりに取り組んでください。」

「府と市町村が協力し、住民も加わって計画に汗を流すことにより効果のある計画となり、整備費用を抑える可能性もあると思う。」

「高速道路の整備を早急に実施願いたい。京都府に住んでいながら、京阪神の内でも京都市が一番遠い。」

【歩道整備などの日常生活を支える道路整備（意見数46）】

主な意見

「地域の生活道路が朝夕の通り抜けの車で生活者や通学児童の安全性が脅かされている。ベビーカーや車椅子が通れる歩道の確保、歩道該当の確保。もっと人に優しい道路整備を願います。」

「地域間の移動や病院まで1時間以上かかり、また冬期間に行けないため、移動を円滑にする道路をお願いします。」

アンケート票

今後10箇年の京都府の道路整備のあり方についてのアンケート調査への御協力をお願い

京都府の道づくり検討委員会事務局
(京都府土木建築部道路総括室)

- 京都府では、効率的・効果的な公共事業の推進という視点から、今後10箇年の京都府の道路整備のあり方について検討を進めてきたところです。
- このアンケートは、京都府管理道路[※]を対象とした、今後10箇年の京都府の道路整備の指針となる(仮称)「京の道・10箇年計画」を策定するにあたって、府民の皆様のご意見を伺うことを目的に実施するものです。
- 皆様の積極的な御意見をお待ちしております。

ご協力にあたってのお願い

- 頂いた御意見に対して個別の回答はいたしませんので、あらかじめその旨御了承ください。
- 御意見を正確に把握するため、電話による御意見の受付の対応はいたしませんので、あらかじめその旨御承知おください。
- 頂いた御意見の内容については、集計の上、公開される可能性がありますので、あらかじめその旨御承知おください。

郵便はがき
〒602-8790
京都府京都市上京区
下立売通新町西入敷ノ内町
京都府の道づくり検討委員会
事務局 行
(京都府土木建築部道路総括室内)

アンケートの御回答方法
左のアンケート回答はがきに御回答・御意見を記入の上、シシ目に向けて切り取り、郵送してください。

インターネット等でも回答できます
この他、インターネット、FAXでも提出することができます。詳しくは、「今後10箇年の京都府の道路整備のあり方についてのアンケート調査」に係るホームページを御覧ください。

http://www.pref.kyoto.jp/douro/index.html

御回答の締め切り
平成20年1月31日(木)まで【必着】

お問い合わせ先
京都府土木建築部道路総括室
TEL. 075-414-5248 FAX. 075-432-2074
受付時間 9:00~17:00(土・日・祝を除く)

性別
1 男性 2 女性

ご年齢
1 20歳未満 2 20~64歳 3 65歳以上

お住まい
市町村

～ アンケート ～

今後の道路整備については、限られた財源の下、重点化、効率化を図り、計画的に推進する必要があります。そこで、今後の道路整備を進めるにあたって、重要視すべき視点についてお伺いします。なお、対象は京都府管理道路[※]とします。

※ 対象(京都府の管理道路)は、京都府(京都府の管理道路)と、24市・23区・14町の管理道路(内訳数:211区・5区)を指します。

今後の道路整備を進めるにあたって、一層の重点化を図る必要があると思いますが、どのような視点をより重要視して道路整備を進めるべきだと思いますか、以下①～⑨の中からあなたが特に重要だと思うものを3つまであげてください。

- 1 災害に強い道路ネットワークの形成
→自然災害や冬の積雪時でも利用できる道路ネットワークを形成する道路
- 2 都市防災性向上を支援
→都市部での地震等に伴う大規模火災時に、火災の延焼防止に寄与する道路
- 3 生活圏の広域化に対応
→医療施設や公共施設のアクセス性向上等、日常の住民生活の利便性を高める道路
- 4 交通環境の安全性向上
→自動車交通、自転車歩行者交通の安全性や快適性が向上する道路
- 5 モビリティの向上(移動のしやすさの向上)
→自動車以外の交通手段がない地域での道路や、公共交通機関の利便性を高める道路
- 6 環境の保全
→地球温暖化や沿道の大気や騒音などの環境改善に寄与する道路
- 7 道路交通の円滑化
→渋滞緩和を緩和する道路、地域間の移動を円滑にする道路
- 8 地域活力創出支援
→観光地等へのアクセス性を高める道路、魅力的な街並みを形成する道路、産業の地方立地に寄与する道路
- 9 影響の大きいプロジェクト支援
→新路線を活用した物流を強化する道路や、学研都市プロジェクトを支援する道路のような、大規模プロジェクトを支援することで京都府全体の活力向上に資する道路

Q1 道路整備を進める上で重要だとするものを3つに○をつけてください。

Q2 御意見、御要望等があれば自由に記入ください。

御協力いただき、ありがとうございました。
(右)裏面に記入欄があります。

重み（ウエイト）の算定結果

分野		中項目		評価項目	
災害に対する 安心・安全の確保	19.71	災害に強い道路 ネットワークの形成	15.75	冬期交通障害や異常気象時の 通行規制を改善する道路	4.18
				緊急時の輸送機能が向上する道路	5.86
				災害時の地区内の安全性が向上する	5.70
		都市防災性向上を 支援	3.96	防災性の高い市街地形成支援 のための道路	3.96
日常の暮らしを支える	40.43	生活圏の広域化に 対応	15.75	生活圏の広域化に対応する道路	15.57
				交通環境の安全性 向上	13.74
		モビリティの向上	11.13	交通事故対策	4.34
				誰もが安心して歩ける道路	4.78
				車に頼らざるを得ない地域の道路	6.19
				公共交通機関の利便性アップにつな がる道路	4.94
環境の保全	5.88	環境の保全	5.88	地球環境・沿道環境の改善につな がる道路	5.88
地域の活力と 魅力の向上	33.98	道路交通の円滑化	15.78	渋滞のない道路	8.71
				高速道路ICへアクセスする道路	7.07
		地域活力創出支援	12.62	地域資源へのアクセス性を向上する道 路	3.98
				地域の顔となる魅力的な町並みを形成 する道路	3.99
				産業の地方立地や地域振興プロ ジェクトを支援する道路	4.65
		影響の大きいプロ ジェクト支援	5.57	京都舞鶴港・学研都市との連携を強め る道路	5.57

数字は全体の中での重み。

評価項目のデータ設定方法

分野：災害に対する安心・安全の確保				
評価項目	評価内容	加点の考え方	素点	データ設定方法 ：資料 ：データ、または、判断条件
項目1：冬季交通障害や異常気象時の通行規制を改善する道路	積雪時において円滑な交通を確保すべき道路（第1種、第2種除雪路線）や異常気象時に通行規制される区間がある	積雪時において円滑な交通を確保すべき道路（第1種、第2種除雪路線）や異常気象時に通行規制される区間があることを評価する	第1種、第2種除雪路線区間がある場合：0.5点 異常気象時通行規制区間がある場合：0.5点	除雪路線区間 道路除雪基本要項 要項の区間に該当するかどうかを判断 異常気象時通行規制区間 路線カルテ 異常気象時通行規制区間に該当するかどうかを判断
項目2：緊急時の輸送機能が向上する道路	緊急輸送道路である	緊急時に物資輸送路としての役割を担うことを評価する	緊急輸送道路の場合：1点	路線カルテ、緊急輸送道路網 緊急輸送道路に該当しているかどうかを判断
項目3：災害時の地区内の安全性が向上する	異常気象時や災害時における大幅な迂回を要する集落の解消を図る	異常気象時や災害時における大幅な迂回を要する集落の解消することを評価する	以下のいずれかに該当する場合：1点 緊急防災点検要対策箇所（要対策、カルテ） 耐震対策未対策橋梁が存在	緊急防災点検要対策箇所 路線カルテ 緊急防災点検要対策箇所（要対策、カルテの両方）に該当するかどうかを判断 耐震対策未対策橋梁 緊急輸送道路耐震対策年次計画 年次計画に該当するかどうかを判断
項目4：防災性の高い市街地形成支援のための道路網	市街地の防災空間（延焼遮断帯）の形成を支援する	沿道状況がD I Dであり、かつ、都市計画道路である区間を評価する	沿道状況がD I Dであり、かつ、都市計画道路である場合：1点	D I D地区 平成17年国勢調査 都市計画道路 都市計画図 都市計画道路であるかどうかを判断

分野：日常の暮らしを支える				
評価項目	評価内容	加点の考え方	素点	データ設定方法 ：資料 ：データ、または、判断条件
項目5：生活圏の広域化に対応する道路	公共公益施設の利便性が向上する	公共公益施設にアクセスする道路であることを評価する	公共公益施設へのアクセス道路の場合：1点	管内図等 役場、警察署、消防署、公園（4ha以上の公園 緩衝緑地を除く）のアクセス道路であるかを判断
	医療施設のアクセスが向上する	医療施設にアクセスする道路であることを評価する	医療施設へのアクセス道路の場合：1点	道路交通センサス 2次医療救急施設のアクセス道路であるかを判断
	合併した市町村間や学研都市内の移動が円滑化する	市町村合併道路あるいは学研都市のクラスター間を連絡する道路であることを評価する	以下のいずれかに該当する場合：1点 ・市町村合併支援道路 ・山手幹線	市町村合併支援道路 市町村合併支援道路整備計画（案） 市町村合併支援道路整備計画（案）に該当するかどうかを判断 山手幹線 管内図・山手幹線であるかどうかを判断
項目6：安心して走れる道路	線形不良箇所を解消する（平面）	線形不良（曲線半径）の程度が大きい区間をより高く評価する	道路規格に応じた曲線半径 - 当該区間の曲線半径	道路規格に応じた諸元 道路構造令 道路構造令の道路区分別標準値
	線形不良箇所を解消する（縦断）	線形不良（縦断勾配）の程度が大きい区間をより高く評価する	当該区間の縦断勾配 - 道路規格に応じた縦断勾配	当該区間の現況値 路線カルテ 当該区間における平面線形、縦断線形、車道幅員の最小値
	離合困難箇所を解消する（幅員狭小区間）	幅員狭小の程度が大きい区間をより高く評価する	道路規格に応じた車道幅員 - 当該区間の車道幅員	
項目7：交通事故対策	事故危険箇所を解消する	事故率の高い区間をより高く評価する	当該区間の死傷事故率	京都府データ H15～16年平均死傷事故率
	安心歩行エリアがある	安心歩行エリアであり自転車・歩行者通行量の多い区間をより高く評価する	安心歩行エリアは自転車・歩行者通行量	安心歩行エリア、道路交通センサス 一覧に示されている行政区画等に含まれればエリア内と判断、道路交通センサス 自転車+歩行者交通量
項目8：誰もが安心して歩ける道路	バリアフリー重点整備地区がある	バリアフリー重点整備地区内であり自転車・歩行者通行量の多い区間をより高く評価する	バリアフリー重点整備地区内は自転車・歩行者通行量	バリアフリー法に基づく特定経路、道路交通センサス 特定経路のうち、特定旅客施設より概ね半径1km圏内であれば地区内と判断、道路交通センサス自転車+歩行者交通量
	通学路に指定された区間がある	通学路であり自転車・歩行者通行量の多い区間をより高く評価する	通学路は自転車・歩行者通行量	路線カルテ、道路交通センサス 当該区間での通学路の指定の有無を判断 道路交通センサス自転車+歩行者交通量
項目9：車に頼らざるを得ない地域の道路	鉄道不便地域の道路である	平成16年以前の旧市町村区分において、幹線鉄道が存在しない市町村における、駅勢圏以外の区間を評価する	鉄道不便地域である場合：1点	幹線鉄道 JR関西本線木津以東を除くJR山陰本線園部駅以南の鉄道 駅勢圏 管内図等 駅から半径1kmの範囲に含まれていないかを判断
項目10：公共交通機関の利便性アップにつながる道路	バス路線である、あるいは鉄道駅のアクセス道路である	バス路線となっていることを評価する 鉄道駅へのアクセス道路であることを評価する	バス路線となっている場合：0.5点 鉄道駅アクセス道路である場合：0.5点	バス路線 道路交通センサス バス路線延長が0より大であればバス路線と判断 鉄道駅 管内図等 鉄道駅のアクセス道路であるかを判断

【参考】重点施策貢献度評価について

評価項目のデータ設定方法

分野：環境の保全				
評価項目	評価内容	加点の考え方	素点	データ設定方法 ：資料 ：データ、または、判断条件
項目11：地球環境・沿道環境の改善につながる道路	現道が走行速度低下により二酸化炭素(CO ₂)が多く排出されている	旅行速度が、道路交通センサスの一般道路の平均値より遅い区間において、CO ₂ 排出量の多い区間をより高く評価する	整備後走行速度が平均旅行速度まで上昇すると仮定した時のCO ₂ 低減量	道路交通センサス 混雑時旅行速度
	現道が走行速度低下により窒素酸化物(NOx)が多く排出されている	旅行速度が、道路交通センサスの一般道路の平均値より遅い区間において、NOx排出量の多い区間をより高く評価する	整備後走行速度が平均旅行速度まで上昇すると仮定した時のNOxの低減量	道路交通センサス 混雑時旅行速度
項目12：渋滞のない道路	現況交通量の大きさ	より多くの交通量の区間をより高く評価する	現況交通量	道路交通センサス 24h交通量
	主な渋滞箇所を改良する	旅行速度の低い区間をより高く評価する	府内一般道計平均旅行速度 - 当該区間の旅行速度	道路交通センサス 混雑時旅行速度
	鉄道踏切を除却・改良する	踏切交通遮断量の大きい区間をより高く評価する	踏切があれば踏切交通遮断量（複数の踏切が存在する場合は遮断時間の和×交通量）	管内図等 踏切の有無を地図等で判断

分野：地域の活力と魅力の向上				
評価項目	評価内容	加点の考え方	素点	データ設定方法 ：資料 ：データ、または、判断条件
項目13：高速道路ICへアクセスする道路	高速ICへのアクセス性が向上する	高速ICにアクセスする道路であることを評価する	該当する場合：1点	管内図等 インターチェンジへのアクセス道路かどうかを判断
項目14：地域資源へのアクセス性を向上する道路	主要な観光地へのアクセス道路である	主要な観光地へのアクセス道路であることを評価する	主要観光地へのアクセス道路の場合：1点	京都再発見（観光パンフ） パンフレットに記載されている観光地へのアクセス道路かどうかを判断
項目15：地域の顔となる魅力的な町並みを形成する道路	都市部での道路整備	沿道状況が市街化区域であり、かつ、都市計画道路である区間を評価する	沿道状況が市街化区域であり、かつ、都市計画道路である場合：1点	都市計画図 都市計画図より都市計画道路の位置付けがあるかどうかを判断
	土地区画整理等の沿道まちづくりとの連携がある	土地区画整理等の沿道まちづくりとの連携があることを評価する	市街地再開発、区画整理事業、まちづくり交付金事業に関連する場合：1点	京都府提供データ 当該区間が市街地再開発事業、区画整理事業、まちづくり交付金事業地区内であるかどうかを判断
	電線類地中化五カ年計画の位置付けがある	電線類地中化五カ年計画の位置付けがあることを評価する	電線類地中化五カ年計画の位置付けが有る場合：1点	電線類地中化五カ年計画 計画に該当するかどうかを判断
項目16：産業の地方立地や地域振興プロジェクトを支援する道路整備	工業団地へアクセスする道路である	工業団地にアクセスする道路であることを評価する	該当する場合：1点	都市計画図 工業地域・工業専用地域へのアクセス道路であるかを判断
	農林業を主体とする地域において農産物の流通ルートである	農林業を主体とする地域内にある道路であることを評価する	該当する場合：1点	京都府資料 農産物集荷・加工場へのアクセス道路であるかを判断
	漁港へアクセスする道路である	漁港にアクセスする道路であることを評価する	該当する場合：1点	京都の漁港漁場2004 漁港へのアクセス道路であるかを判断
項目17：京都舞鶴港・学研都市との連携を強める道路整備	京都舞鶴港・学研都市との連携を強める道路整備	京都舞鶴港・学研都市との連携を強める道路であることを評価する	以下のいずれかに該当する場合：1点 ・京都舞鶴港へのアクセス道路の場合 ・学研都市に関連する道路	京都舞鶴港へのアクセス道路 管内図等 京都舞鶴港と舞鶴大江ICを結ぶ道路 学研都市に関連する道路 関西文化学術研究都市（京都府域）の建設に関する計画 学研都市の計画に位置づけのある道路であるかどうかを判断