道路事業・街路事業に係る総合評価要綱

令和８年３月

国土交通省　道路局　都市局

序　文

我が国の経済、社会を取り巻く環境が変化する中で、社会資本整備については、効率的で効果的な実施と、透明性、アカウンタビリティの向上が求められている。

一方、中央省庁等改革を契機に政策評価制度が導入され、平成 14 年度からは、「行政機関が行う政策の評価に関する法律」（平成 13 年法律第 86 号）に基づく政策評価が実施されている。国土交通省では、同法を受けて「国土交通省政策評価基本計画」（平成 14 年 4 月：平成 16 年 7 月改定）を策定しており、個別公共事業について、「従来から実施している［中略］評価についても、一層の充実を図る」こととしている。

このような背景を受けて、国土交通省では平成 13 年に「公共事業評価システム研究会」（委員長＝中村英夫武蔵工業大学教授）を設置し、平成 14 年 8 月に「公共事業評価の基本的考え方」（以下「基本的考え方」という。）を策定した。「基本的考え方」では、「公共事業は多様な視点から評価されるべき」という方針に基づき、いくつかの要素を総合化して評価する手法（以下「総合評価手法」という。）を提案している。

道路事業・街路事業については、政策評価制度の導入に先んじて、平成 9 年度より事業評価システムを導入、実施してきたところであるが、現行の事業評価システムは必ずしも完成されたものではないことから、継続的な改善を行うことが重要である。

このような取り組みの中で、高速自動車国道を対象とした評価手法については、「基本的考え方」に基づく総合評価手法が採用された（参考：「高速自動車国道の事業評価手法 説明資料」（平成 15 年 11 月国土交通省道路局））。

一方、高速自動車国道以外の道路事業・街路事業についても、より透明性・客観性の高い評価手法を策定すべく、国土交通省道路局では、「道路事業評価手法検討委員会」（委員長＝森地茂政策研究大学院大学教授）を設置し、①事業採択理由の明確化、②費用便益分析以外の効果の適正評価、③透明性の向上等の目的に沿った総合評価手法の導入に関する審議を進めてきた。

以下に、審議を踏まえて定められた「道路事業・街路事業に係る総合評価要綱」を示す。

目　次

序　文

１．本要綱について 1
1.1　位置づけ 1
1.2　対象 1
２．評価の手法 2
2.1　評価項目 2
2.2　総括表の作成 5

別　紙

別紙１　総括表 14
別紙２　渋滞対策・事故対策における定量的データの算出方法 16
別紙３　各項目の評価の視点の例示 18

１．本要綱について

1.1　位置づけ

○ 本要綱は、「道路事業・街路事業に係る新規事業採択時評価実施要領細目（平成 30 年 3 月 30 日改定）」の第４に定める「評価の手法」の具体的内容について示すものとして位置づける。

1.2　対象

○ 本要綱は、道路事業・街路事業（高速自動車国道を除く）の事業評価手法を示すものであり、当面、新規事業採択時評価を対象とする。なお、再評価及び事後評価については、新規事業採択時評価での適用状況を踏まえて検討する。

２．評価の手法

2.1　評価項目

○ 評価項目は「基本的考え方」の体系を基本とし、道路事業・街路事業の評価に適した体系とする。 ○ 評価項目は大きく「事業採択の前提条件」「費用対便益」「事業の影響」「事業実施環境」の４つとする。 ○ 事業の影響は「費用対便益」と重複する部分もあるが、事業の説明力を高めるために、項目ごとに効果を把握する。

道路事業・街路事業の効果・影響は多様であるが、上記の考え方に基づき、評価項目を図１に示すとおりとする。

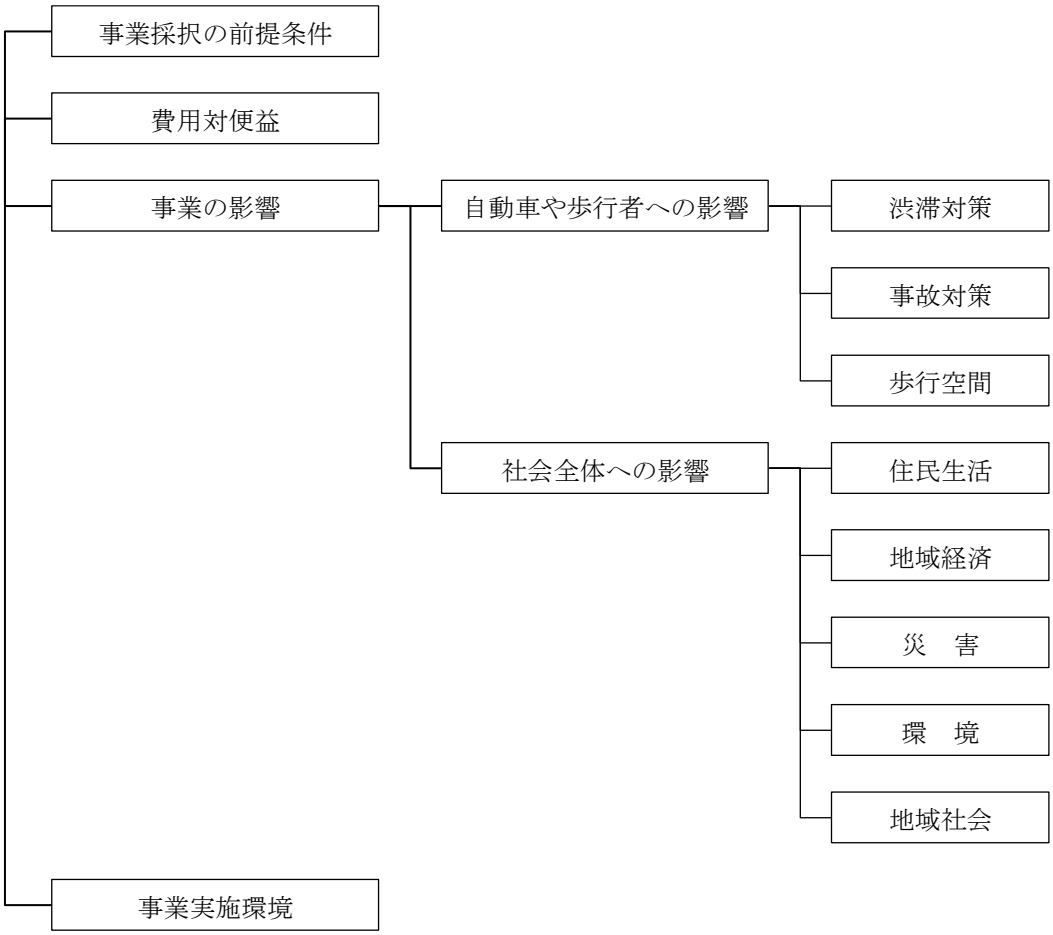


図１　評価項目の体系

（１）　事業採択の前提条件

事業採択の前提条件は、事業採択にあたって最低限満たすべき項目であり、便益が費用を上回っていることや、必要な法手続きを完了するなどの円滑な事業執行の環境が整っていることを確認する。なお、便益が費用を上回っていることの確認にあたっては、道路整備による効果は多岐にわたることから、費用便益分析マニュアルで示している項目、手法や原単位以外のものを用いる事も想定している。その場合、どのような項目、手法及び原単位を用いたのか明らかにし、原則として公表するものとする。

なお、社会資本が果たす役割が広範かつ長期間に及ぶこと、また、費用便益分析の精緻化には本質的な限界性や課題を内包しており、便益として測りきれない効果があることを踏まえ、これらの効果も含めて可能な限り定量的、定性的に分析した上で、総合的に評価を行うものであることに留意する。

（事業採択にあたって確認する項目）

□便益が費用を上回っている
□円滑な事業執行の環境が整っている

（２）　費用対便益

・費用対便益は、事業の投資効果を確認するものであり、「費用便益分析マニュアル」（国土交通省道路局・都市局）の手法に基づいて行う。

（３）　事業の影響

・事業の影響は、事業実施による影響を確認するものであり、以下に示す評価項目のうち、当該事業の目的や地域の実情に応じて必要なものについて評価する。
・評価手法の詳細については、「2.2　総括表の作成」を参照のこと。

① 自動車や歩行者への影響

①－１ 渋滞対策

・当該箇所（および周辺地域）の交通渋滞の現状と削減効果を把握するものであり、渋滞損失時間等の定量的データを基本として評価する。

①－２ 事故対策

・交通事故の現状を把握するものであり、死傷事故率等の定量的データを基本として評価する。

①－3 歩行空間

・事業実施による歩道設置など、歩行空間への影響について把握するものであり、定量的データを用いて特徴的な効果を明確にする。

② 社会全体への影響（住民生活、地域経済、災害、環境、地域社会）

・ 社会全体への影響は、事業が住民生活や地域経済等に及ぼす影響を把握するものであり、費用対便益に含まない多様な効果も含めて、可能な限り定量的なデータを用いて、特徴的な効果を明確にする。

（４） 事業実施環境

・事業実施環境は、他のプログラムとの関係や住民の協力など、事業執行にあたっての実施環境を確認する。

・実施環境の確認方法については、「2.2　総括表の作成」を参照のこと。

2.2　総括表の作成

○ 評価結果は総括表にとりまとめる。

○ 評価の根拠となるバックデータについては、別途公表する。

評価結果については、別紙１に示す様式に基づいてとりまとめる。

各項目のとりまとめ方法については、以下に示すとおりである（（１）～（１６）の番号は、別紙１に対応している）。

（１）　事業名

・事業名を記述する。

（２）　事業区分

・一般国道、地方道、街路、一般有料等、事業区分を記述する。

（３）　事業主体

・事業主体を記述（○○地方整備局、○○県　等）する。

（４）　起終点

・起終点を記述する。

（５）　延長

・事業延長（km）を記述する。

（６）　事業概要

・路線の説明、事業内容等について、簡潔に記述する。

（７）　事業の目的、必要性

・事業の目的・必要性について、簡潔に記述する。

（８）　全体事業費

・全体事業費を記述する。

（９）　計画交通量

・計画交通量（台／日）を記述する。

（１０）事業概要図

・当該事業の概要図を貼付する。

（１１）関係する地方公共団体等の意見

・当該事業の実施にあたって関係する地方公共団体等の意見について、簡潔に記述する。

・直轄事業については、直轄事業負担金の負担者である都道府県・政令市等の意見について、また、独立行政法人等施行事業（独立行政法人等が行う補助事業を除く。）については、関係する都道府県・政令市の意見について、簡潔に記述する。

（１２）学識経験者等の第三者委員会の意見

・学識経験者等の第三者委員会の意見について、簡潔に記述する。

（１３）事業採択の前提条件

・右について確認する。　　□便益が費用を上回っている
□円滑な事業執行の環境が整っている

（１４）費用対便益

・費用便益分析の結果を記述する。

（１５）事業の影響

<u>◎評価</u>

・事業の影響は、各評価項目の根拠に基づき、以下の手順で評価する。

（事業の影響の評価手順）

■注目すべき影響がない場合は「－」とする

■注目すべき影響がある場合は、各評価項目の現状と事業実施による影響度を踏まえ、事業実施者が〇（改善）、△（変化なし）、×（悪化）を判断する（なお、大幅な改善が見られる場合は◎とする　また、×（悪化）に対し、十分な対策により悪化が大きく軽減される場合は△とする）

■〇の影響と×の影響が混在する場合は、併記する

・なお、各評価項目の根拠（例）については、以下に示す。

① 自動車や歩行者への影響

①－1 渋滞対策

◎欄頭：総括

・当該事業の実施による渋滞への影響について、総括的な効果を記述する。

（総括的な効果の記述例）

■渋滞交差点を解消する（○○交差点：現況旅行速度○○km/h）
■国道○○号中、第○位の渋滞損失時間である区間の渋滞を解消する　等

◎根拠（例）

・以下の根拠(例)のうち、事業の特性に応じて、必要な項目について考察を加える。

【渋滞損失時間の改善】

・渋滞損失時間※1の現況値と改善量を把握する（対象範囲は、当該事業による影響を受ける区間［原則として費用便益分析の対象リンク］とする)。

【1km あたり（台 km あたり）渋滞損失時間】

・現道（または並行道路）の 1km あたり（台 km あたり）渋滞損失時間※2の現況値を把握し、県内平均及び全国平均との比較を行う。

【渋滞度曲線】

・県内センサス区間の渋滞度曲線※3の中で、当該事業区間の占める位置（上位○割以内 等）を確認する。

【その他の特徴】

・上記以外の特徴的な効果※4については、各事業の目的、地域状況等に応じて任意に記述する。

（※１、※２）

■定量的データの算出方法については、別紙２を参照のこと
■記述方法：
【渋滞損失時間の改善】約○万人時／年　⇒　約○万人時／年
【1km あたり（台 km あたり）渋滞損失時間】約○万人時／年 km、約○万人時／年台 km（現況）

（※３　渋滞度曲線）

■センサス区間毎に 1km あたり（台 km あたり）渋滞損失時間が高い順に並べた曲線

■詳細は別紙２を参照のこと

（※４　特徴的な効果の例）

■主要な渋滞ポイント[1]の解消（○○交差点、旅行速度○○km/h）

■国道○号中、第○位の渋滞損失時間（○○県内）

■ボトルネック踏切[2]を緩和・解消（○○踏切、ピーク時通過時間○分）　　等

◎評価基準（参考）

・渋滞対策の評価基準については、表 1 を参考とする。

表 1　渋滞対策の評価基準（例）

		現　状[注)]		
		課題が著しい	課題が大きい	課題が小さい
改善量（渋滞損失時間の改善）	改善が見られる（大幅な改善が見られるとき）	◎（◎）	○（◎）	○（○）
	改善がほとんど見られない	△	△	△
	悪化する（十分な対策により悪化が大きく軽減されるとき）	×（△）	×（△）	×（△）

注）課題が著しい：渋滞損失時間が非常に大きい（○○万人時/年）
　　主要な渋滞ポイントがある（○○交差点）　等
課題が大きい：1km あたり（台 km あたり）渋滞損失時間が全国平均値以上　等
課題が小さい：　〃　（　〃　）　〃　が全国平均値未満　等

[1] 主要な渋滞ポイント：DID 地区にあっては交差点通過時間 10 分以上または渋滞長が 1,000m以上
　　DID 以外ではその半分

[2] ボトルネック踏切　：ピーク時間の遮断時間が 40 分/時以上、または踏切交通遮断量（1 日交通量×踏切遮断時間）が 5 万台時/日以上である踏切（当該事業により緩和・解消が見込まれる踏切を対象）

①－2 事故対策

◎欄頭：総括

・当該事業の実施による交通事故への影響について、総括的な効果を記述する。

（総括的な効果の記述例）

■事故危険箇所での対策事業である（○○交差点：死傷事故率○○件／億台キロ）
■死傷事故率が高い区間の事故の減少が見込まれる　　等

◎根拠（例）

・以下の根拠(例)のうち、事業の特性に応じて、必要な項目について考察を加える。

【死傷事故率】

・国道・都道府県道の事業区間（バイパスを整備する場合は現道、新規路線を整備する場合は並行路線）においては、（財）交通事故総合分析センター（ITARDA）による区間分割の考え方に基づき分割された区間（p.16 の「事故率曲線作成の基本的考え方」参照）毎に死傷事故率※5を算出し、最も高い値となる区間の死傷事故率を、事業区間の死傷事故率として把握する。さらに、当該死傷事故率と、全国平均や県内平均の死傷事故率との比較を行う。
・事業区間の死傷事故率として採用した区間の死傷事故率比を算出し、当該事業区間の死傷事故率比※6として把握する。
・県別の事故率曲線※7を作成し、当該事業区間の死傷事故率比の占める位置（上位○割以内 等）を確認することにより、県内他区間との比較を行う。
・なお、国道・都道府県道以外の事業区間において死傷事故率の把握が困難な場合には、死傷事故件数等を把握する。

【その他の特徴】

・上記以外の特徴的な効果※8については、各事業の目的、地域状況等に応じて記述する。

（※５、※６）

■定量的データの算出方法については、別紙２を参照のこと
■記述方法：
【死傷事故率】約○○件／億台キロ（現況）　（死傷事故率比（県内平均比）○．○○（現況））

（※７　事故率曲線）

■死傷事故率比の高い区間を順に並べた曲線

■詳細は別紙２を参照のこと

（※８　特徴的な効果の例）

■平面交差点の解消[3]により、自動車の動線分離が図られる

（○○交差点　死傷事故件数○○件／○年）

■事故危険箇所[4]での対策事業である

（○○交差点　死傷事故率○○件／億台キロ）

■冬期死傷事故率が高い箇所での対策事業である

（冬期死傷事故率○○件／億台キロ　[年死傷事故率○○件／億台キロ]）

■死亡事故が多発している箇所での対策事業である

（死亡事故件数○○件／年）　等

◎評価基準（参考）

・事故対策の評価基準については、表 2 を参考とする。

表 2　事故対策の評価基準（例）

		現　状[注)]		
		課題が著しい	課題が大きい	課題が小さい
改善	改善が見込まれる（大幅な改善が見られるとき）	◎（◎）	○（◎）	○（○）
	改善が見込まれない	△	△	△
悪化する（十分な対策により悪化が大きく軽減されるとき）		×△（×△）	×△（×△）	×△（×△）

注）課題が著しい：死傷事故率比が○以上
　　死亡事故が多発　　等
　　課題が大きい：死傷事故率比が 1 以上　等
　　課題が小さい：　〃　　が 1 未満　等

[3] 平面交差点の解消：２車線相互以上の交差点を対象（事故危険箇所は除く）

[4] 事故危険箇所：当該箇所の死傷事故率、重大事故率、死亡事故率が幹線道路の平均以上等であって、国家公安委員長及び国土交通大臣の指定を受けた箇所（H20 年度：全国 3,396 箇所）

①－3 歩行空間

◎根拠（例）

・歩行者等の安全性向上、及び歩行空間のバリアフリー化の観点から、事業実施者が当該事業にとって「注目すべき」と判断する効果について、下記に示すようなデータを示す。

（注目すべき効果の例）

■歩行者等の安全性向上

（現在歩道が無いまたは狭小な区間に歩道が設置される
：通学路であり、歩行者交通量○人／日である区間の歩道幅員○m⇒○m
歩行者事故○件／年）

（自転車走行空間が整備される：自転車交通量○台／日、自動車交通量○台／12h の区間の自転車走行空間の整備延長＝○m）

■バリアフリー化の促進

（バリアフリー新法に基づく特定道路[5]で、新たにバリアフリー化される区間がある：新たにバリアフリー化される区間＝○○m）

等

[5] 特定道路：駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路のうち、多数の高齢者、障害者等が通常徒歩で移動する道路の区間として、国土交通大臣が指定したもの

② 社会全体への影響（住民生活、地域経済、災害、環境、地域社会）

◎根拠（例）

・別紙３「各項目の評価の視点の例示」を参考として、事業実施者が当該事業にとって「注目すべき」と判断する効果について、下記に示すようなデータを示す。

（注目すべき効果の例）

■通行止め時に孤立化する集落を解消
（拠点都市への唯一のアクセスである道路の改良であり、過去にも孤立したことがある
：○○地区の通行止時間＝約○○時間／年）

■特急停車駅へのアクセス向上
（○○IC と JR○○駅とを直結する道路である：○○IC～JR○○駅の所要時間○分⇒○分）

■重要港湾へのアクセス向上
（○○港に直結する道路である：○○IC～○○港の所要時間○分⇒○分
○○港の国際貨物取扱量＝○○TEU）

■高次医療施設へのアクセス向上
（三次医療施設○○への大幅な時間短縮に寄与する道路である
：○○市役所～○○病院の所要時間○分⇒○分）

■冬期通行不能区間の解消
（拠点的な都市を結ぶ道路であるにも関わらず、冬期通行止めである道路が冬期通行可能となる
：冬期通行止日数＝○日／年）

■新規整備の公共公益施設へ直結する道路である
（広域的に利用される○○ゴミ焼却施設へのアクセスが向上し、ゴミの収集範囲が大幅に広がる
：ゴミの収集範囲○km^2⇒○km^2）

■都市再生プロジェクトを支援する
（○○都市再生プロジェクトに位置づけられた幹線道路である）

■大規模イベントを支援する
（○○万博会場へのメインストリートとなる道路である）

■主要な観光地へのアクセス向上
（主要な観光地である○○［年間観光入込客数＝○○万人］へのアクセスは、現状で急勾配や急カーブのある道路であり、その解消により安全な観光輸送が図られる）

■歴史文化遺産へ影響を与える
（歴史的文化遺産である○○を通過する
対策：影響の最小化、周辺の調査など、関係機関との調整に努める）

■沿道環境を改善する
（○○市街地［人口約○○万人］を通過する道路で、現況○○dB の騒音であり、当該事業によって沿道環境が大幅に改善される：沿道の騒音○dB⇒○dB）　　等

（１６）事業実施環境

◎評価

・事業実施環境については、以下の手順で評価する。

（事業実施環境の評価手順）

■該当する事項がない場合は「－」とする

■該当する事項がある場合は「○」とし、特筆すべき内容を「根拠」に記述する

■特筆すべき住民の反対がある場合は「×」とし（それに対する十分な対策がなされる場合には「△」とする）、その内容を「根拠」に記述する

■○の事項と×の事項が混在する場合は、併記する

◎根拠（例）

・別紙３「各項目の評価の視点の例示」を参考として、事業実施者が当該事業にとって「特筆すべき」と判断する事項について記述する。

（１７）採択の理由

・採択の理由について、「前提条件」及び「事業評価結果」の内容を総括。

・事業評価結果の各項目（自動車や歩行者への影響、社会全体への影響、事業実施環境）を俯瞰し、対象事業の特徴的な効果を勘案して、採択の可否の判断を行った理由を記入する。

・なお、採択の可否の判断は行政が行うべきものであると考えており、採択の可否の判断基準については、◎や○の数の多寡で判断することは考えていない。

別紙１

新規事業採択時評価結果（　年度○○○○箇所）

担　当　課：
担当課長名：

事業の概要

事業名	(1)	事業区分	(2)	事業主体	(3)
起終点	自： 至：(4)			延長	(5)
事業概要	(6)				
事業の目的、必要性	(7)				
全体事業費	約　億円 (8)	計画交通量	約　台／日 (9)		
事業概要図	(10)				

関係する地方公共団体等の意見

(11)

学識経験者等の第三者委員会の意見

(12)

対応方針（採択理由）

(17)

事業評価結果（総合評価）

事業採択の前提条件	(13)
□便益が費用を上回っている □事業実施環境が整っている	

費用便益分析

B/C			（参考）	EIRR	総費用	総便益		感度分析		基準年
	〔4%〕	（　）						交通量変動	B/C＝　～　（変動ケース：±10%）	
（参考）	〔2%〕	（　）		% （　%）	市　業　費：　億円 維持管理費：　億円 更　新　費：　億円	走行時間短縮便益：　億円 走行経費減少便益：　億円 交通事故減少便益：　億円	（参考） 時間信頼性向上便益：　億円 CO2排出量減便益：　億円	事業費変動	B/C＝　～　（変動ケース：±10%）	年
	〔1%〕	（　）						事業期間変動	B/C＝　～　（変動ケース：±20%）	

(14)

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。
※B/Cは　　各対策した場合の値、（　）内の値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。
※B/Cの値は、社会的割引率を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。（［　］内は社会的割引率の値）

事業の影響

評価項目			評価	根拠
自動車や歩行者への影響		渋滞対策		
		事故対策		
		歩行空間		
社会全体への影響		住民生活		
		地域経済		
		災害		
		環境		
		地域社会		

(15)

事業実施環境	(16)

別紙２

渋滞対策・事故対策における定量的データの算出方法

① 渋滞対策

○定量的データ

渋滞損失時間(万人時/年)

$$= \sum \left(\frac{\text{区間の距離}}{\text{通常時の旅行速度}} - \frac{\text{区間の距離}}{\text{基準旅行速度}} \right) \times \text{区間交通量} \times \text{平均乗車人数} \times 365 \div 10{,}000$$

（※平日/休日別／走行方向別／車種別等を適宜考慮）

ここで、
基準旅行速度等のデータ取得の考え方については、「主要指標現況値算出マニュアル(案)平成 15 年度版」（平成 15 年 12 月 22 日）に従うこととし、最新の道路交通センサス等のデータを活用すること。

なお、計測対象区間は下記を基本とする。

【渋滞損失時間の改善】:当該事業による影響を受ける区間（原則として費用便益分析の対象リンク）
【km あたり（台 km あたり）渋滞損失時間】:現道または並行区間

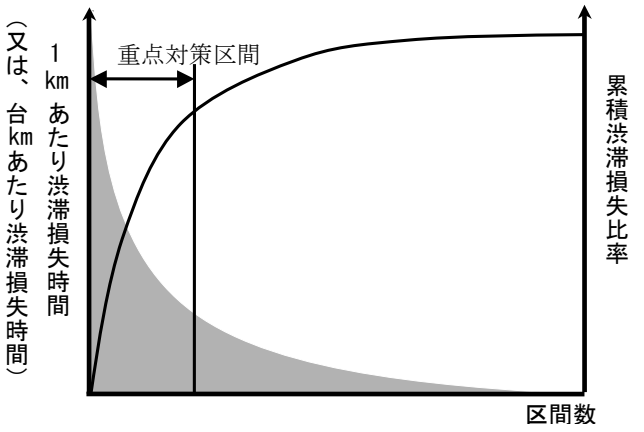
○渋滞度曲線

渋滞度曲線:区間毎の km あたり（台kmあたり）渋滞損失時間が高い順に並べたもの

＜渋滞度曲線作成の基本的考え方＞

①区間の分割
・センサス区間

②対象区間の抽出
・分割した区間毎の渋滞損失に着目し、区間をkm当たり（台km当たり）渋滞損失時間に基づき順位付け



② 事故対策

○定量的データ

$$\text{死傷事故率（件／億台キロ）} = \frac{\text{年間死傷事故件数（件）}}{\text{年間自動車走行台キロ（億台キロ）}}$$

$$\text{死傷事故率比} = \frac{\text{区間毎の死傷事故率（件／億台キロ）}}{\text{平均死傷事故率（件／億台キロ）［交差点・単路部］}}$$

○事故率曲線

事故率曲線:死傷事故率比の高い区間を順に並べた曲線

＜事故率曲線作成の基本的考え方＞

①区間の分割

区間の分割については、(財)交通事故総合分析センター(ITARDA)において、以下の考え方により分割した区間を基本とする。

・交差点と単路部に分類(事故の発生形態が異なる)

・単路部について、道路種別、交通量、沿道条件毎に、「事故が一様に発生すると仮定すると1年に1件事故が発生する区間」に分割

(区間延長は 0.2～1.0km が原則であるが、交差点間においては 200m 以下の区間もありうる。)

②死傷事故率比の算出

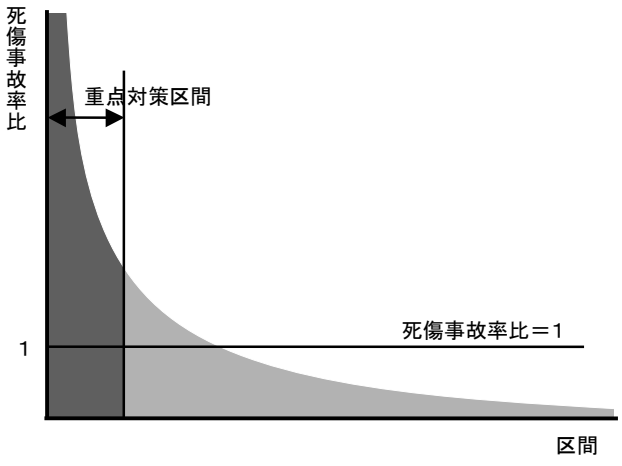
・区間毎の死傷事故率を算出する。

・交差点毎、単路部毎の死傷事故率の平均値を算出し、区間毎の死傷事故率比を算出する。

③事故率曲線の作成

・算出した交差点と単路部の死傷事故率比を合わせて、高い順に並べかえ、事故率曲線を作成する。

※交差点と単路部では事故の発生形態が異なり、交差点区間と単路部区間を死傷事故率で単純に比較することができないため、交差点、単路部別に平均死傷事故率を算出し、死傷事故率比により、交差点と単路部を統合した事故率曲線を作成する。



別紙３

各項目の評価の視点の例示

項目			視点
事業採択の前提条件			便益が費用を上回っている 円滑な事業執行の環境が整っている
費用対便益			費用対便益
事業の影響	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	渋滞損失時間の削減 主要渋滞ポイントの解消（旅行速度の向上） ボトルネックとなる踏切の解消
		事故対策	安全性の向上（事故の減少）
		歩行空間	バリアフリー化の促進 歩行者・自転車の安全性向上
	社会全体への影響	住民生活	バスの利便性向上 新幹線駅・特急停車駅の利便性向上 空港の利便性向上 公共公益施設の利便性向上 高次医療施設へのアクセス向上 無電柱化の促進
		地域経済	港湾の利便性向上 農林水産品の流通の利便性が向上 大型特殊車両の利便性向上 隘路の解消 遠隔地における高速 IC へのアクセス性向上 都市再生プロジェクトの支援 沿道まちづくり 中心市街地の活性化 都市計画道路密度の向上 住宅宅地開発の支援 地区の一体的発展の支援 特色あるみちづくり 関連事業の促進 関連する大規模道路事業との一体的整備 他機関との連携プログラムへの位置づけ
		災害	冬期交通の利便性向上 交通規制区間の解消 緊急輸送道路・避難路もしくは代替路を形成 高速ネットワークの代替路の確保 道路構造物保全の状況 災害による孤立化の解消 避難路へのアクセス向上 消火活動の支援 延焼遮断帯の確保
		環境	大気汚染の改善 騒音の減少 CO2、NO2、SPM 排出量の削減 歴史文化遺産への影響 道路整備による地域分断
		地域社会	拠点都市間の連絡 日常活動圏中心都市間の連絡 日常活動圏中心都市へのアクセス向上 観光産業の促進 地域産業の促進 交通不能区間の解消
事業実施環境			高速自動車国道と一体となった高速交通体系の構築 環状道路の整備 道路の整備に関するプログラム等への位置づけ 住民の反対