

[参考 1 - 2]

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＞

	高速自動車国道	一般国道(高規格B)	一般国道(二次改築)
① 投資効果の有無	☐ B/C $\geq$ 1.5	☐ B/C $\geq$ 1.5	☐ B/C $\geq$ 1.5
② 調査の完了	☐ 整備計画策定済	☐ 基本計画策定済 [都市計画手続、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]	☐ ルート確定済 [都市計画手続、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]
③ 円滑な事業執行の環境が整っている	☐ 整っている	☐ 整っている [確認の必要なし]	☐ 整っている [確認の必要なし]
		※ [] 内は新規着工準備採択時	※ [] 内は新規着工準備採択時

＜事業の効果や必要性を評価するための指標＞

I 経済構造改革の支援	(1)地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築			☐ 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有り
	(2)物流効率化の支援	☐ 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	☐ 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	☐ 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 ☐ 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
	(3)中心市街地の活性化			☐ 中心市街地へ至る現道の混雑度が1.0以上
II 活力ある地域づくり都市づくり	(1)都市圏の交通円滑化の推進	☐ 並行区間が第3次渋滞対策プログラムに位置づけ有り ☐ 並行区間の混雑度が2.0以上 ☐ 並行区間に混雑時旅行速度が20 km/h未満である箇所がある ☐ 都市圏の交通円滑化に資する環状道路を形成する	☐ 並行区間が第3次渋滞対策プログラムに位置づけ有り ☐ 並行区間の混雑度が2.0以上 ☐ 並行区間に混雑時旅行速度が20 km/h未満である箇所がある ☐ 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 ☐ 現道の混雑度が2.0以上 ☐ 現道に混雑時旅行速度が20 km/h未満である箇所がある
	(2)地域・都市の基盤の形成			☐ 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 ☐ 住宅宅地開発(1,000

の支援				戸以上又は 300ha 以上) への連絡道路がない
	(3)地域づくりの支援	☐ 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	☐ 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	☐ 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
III よりよい生活環境の確保	(1)安全な生活環境の確保	☐ 並行区間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	☐ 並行区間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	☐ 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、交通量等が減少もしくは歩道が設置される
	(2)良好な環境の保全・形成	☐ 並行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	☐ 並行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	☐ 騒音レベルが夜間要請限度を超過している箇所を含む
IV 安心して住める国土の実現	(1)道路の防災対策・危機管理の充実	☐ 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	☐ 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	☐ 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五ヶ年計画に位置づけあり ☐ 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 ☐ 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 ☐ 積雪地域内における冬期末改良区間あり
	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	☐ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	☐ 他機関との連携プログラムに位置づけられている

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>

	一般国道(一次改築)	都道府県道	市町村道
④投資効果の有無 ⑤調査の完了	☐ B/C $\geq$ 1.5 ☐ ルート確定済 [都市計画手続、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]	☐ B/C $\geq$ 1.5 ☐ ルート確定済 [都市計画手続、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]	☐ B/C $\geq$ 1.5 ☐ ルート確定済 [都市計画手続、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]
⑥円滑な事業執行の環境が整っている ⑦事業の性格	☐ 整っている [確認の必要なし]	☐ 整っている [確認の必要なし] ☐ 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	☐ 整っている [確認の必要なし] ☐ 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
	※ [] 内は新規着工準備採択時	※ [] 内は新規着工準備採択時	※ [] 内は新規着工準備採択時

<事業の効果や必要性を評価するための指標>

I 経済構造改革の支援	(1)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有り	☐ 地域高規格道路の位置づけ有り	☐ 地域高規格道路の位置づけ有り
	(2)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 ☐ 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	☐ 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 ☐ 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	☐ 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 ☐ 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
	(3)中心市街地の活性化	☐ 中心市街地へ至る現道の混雑度が 1.0 以上	☐ 中心市街地へ至る現道の混雑度が 1.0 以上	☐ 中心市街地へ至る現道の混雑度が 1.0 以上
III 活力	(1)都市圏の交通円滑化の推進		☐ 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

ある地域づくり都市づくりの支援			☐ 現道の混雑度が 2.0 以上 ☐ 現道に混雑時旅行速度が 20 km/h 未満である箇所がある ☐ 現道の踏切道において、交通量 $\geq 12,000$ 台/日または踏切遮断時間 $\geq 2hr$ ☐ 公共交通機関の利用の促進に資する	☐ 現道の混雑度が 2.0 以上 ☐ 現道に混雑時旅行速度が 20 km/h 未満である箇所がある ☐ 現道の踏切道において、交通量 $\geq 12,000$ 台/日または踏切遮断時間 $\geq 2hr$ ☐ 公共交通機関の利用の促進に資する
	(2)地域・都市の基盤の形成	☐ 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 ☐ 住宅宅地開発 (1,000 戸以上又は 300ha 以上) への連絡道路がない	☐ 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) への連絡道路がない	☐ 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) への連絡道路がない
	(3)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 ☐ 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	☐ 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 ☐ 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	☐ 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 ☐ 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
III よりよい生活環境	(1)安全な生活環境の確保	☐ 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、交通量等が減少もしくは歩道が設置される	☐ 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	☐ 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

の確保			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	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
	(2)良好な環境の保全・形成		☐ 騒音レベルが夜間要請限度を超過している箇所を含む	☐ 騒音レベルが夜間要請限度を超過している箇所を含む
IV 安心して住める国土の実現	(1)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五ヶ年計画に位置づけあり ☐ 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 ☐ 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	☐ 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五ヶ年計画に位置づけあり ☐ 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 ☐ 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 ☐ 積雪地域内における冬期末改良区間あり	☐ 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五ヶ年計画に位置づけあり ☐ 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 ☐ 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 ☐ 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	☐ 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% ☐ 年間事業費 ≥ 1/4 × 道路橋梁費総額 ☐ 特殊工法を使用(技術的に困難)
	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	☐ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	☐ 他機関との連携プログラムに位置づけられている

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＞

	街 路	都道府県道(大規模自転車道)
⑧投資効果の有無 ⑨調査の完了 ⑩円滑な事業執行の環境が整っている ⑪事業の性格	☐ $B/C \geq 1.5$ ☐ 都市計画決定されている [都市計画手続、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] ☐ 整っている [確認の必要なし] ☐ 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 ※ [] 内は新規着工準備採択時	検討中 ☐ ルート確定済 ☐ 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

＜事業の効果や必要性を評価するための指標＞

I 経済構造改革の支援	(1)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有り	
	(2)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 ☐ 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	☐ 並行する路線が物流効率化に資する路線であり、自転車交通との輻輳が問題となっている
	(3)中心市街地の活性化	☐ 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	☐ 中心市街地活性化に関連する事業であり、自転車交通との輻輳が問題となっている
II 活力ある地域づくり都市づくりの支援	(1)都市圏の交通円滑化の推進	☐ 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 ☐ 現道の混雑度が 2.0 以上 ☐ 現道に混雑時旅行速度が 20 km/h 未満である箇所がある ☐ 現道の踏切道において、交通量 $\geq 12,000$ 台/日または踏切遮断時間 $\geq 2hr$ ☐ 公共交通機関の利用の促進に資する	☐ 並行区間の混雑度が 2.0 以上、または混雑時旅行速度が 20 km/h 未満である箇所があり、自転車交通との輻輳が問題となっている ☐ 都市圏内の道路において自動車交通と自転車交通が輻輳し円滑な交通を阻害している

	(2)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 $1.5\text{km}/\text{km}^2$ 以下 ☐ 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) への連絡道路がない	
	(3)地域づくりの支援	☐ 2 次生活圈中心都市と役場、又は隣接市町村の役場間の所要時間が 30 分を超える ☐ 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	☐ 当該自転車道が 2 以上の市町村にまたがる ☐ 主要地 (市又は人口 5,000 人以上の町)、国立、国定、県立の公園の区域又は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 ☐ 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 ☐ 自転車を活用した地域振興計画 (観光計画等) がある ☐ 特別立法に基づく事業である
	III よりよい生活環境の確保	(1)安全な生活環境の確保	☐ 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混在している、もしくは、通学路で現況歩道幅員 $\leq 1.0\text{m}$ ☐ 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 ☐ 現道の交通事故死傷率が 250 人/億台キロ以上であり、自転車に関係した事故が多く、当該自転車道路の整備により事故の軽減が図られる
	(2)良好な環境の保全・形成	☐ 騒音レベルが夜間要請限度を超過している箇所を含む ☐ 沿道まちづくりとの連携あり	☐ 心身の健全な発展に資するため、自然に触れあうことが可能である、又は広域的なレクリエーション活動の支援をするもの

IV 安心して住める国土の実現	(1)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五ヶ年計画に位置づけあり ☐ 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できない地区が存在する	
	その他	☐ 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 ☐ 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	☐ 道路の整備に関するプログラムに位置づけられている ☐ 延長 $\geq 20\text{km}$ ☐ 自転車の計画交通量がピーク1,000台/日以上ある
	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 $\geq 15\%$ ☐ 年間事業費 $\geq 1/4 \times$ 道路橋梁費総額 ☐ 特殊工法を使用(技術的に困難)	
	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	☐ 他機関との連携プログラムに位置づけられている