

[参考3-2]

客観的評価指標(案)に対応する事後評価項目(案)

<客観的評価指標(案)の事業採択の前提条件に対応する事後に確認が必要な項目>

※データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について実施。

客観的評価指標 における分類	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	● 交通量の状況(当該道路・並行区間における採択時の予測値※1との比較など) ● 旅行速度の向上(当該道路・並行区間における採択時の予測値※1との比較など) ● 交通事故の低減(当該道路・並行区間における採択時の予測値※1との比較など) ● コストの増減(事業費・維持管理費の計画値と実績値の比較※2)	● 交通量の状況(当該道路・並行区間における採択時の予測値※1との比較など) ● 旅行速度の向上(当該道路・並行区間における採択時の予測値※1との比較など) ● 交通事故の低減(当該道路・並行区間における採択時の予測値※1との比較など) ● コストの増減(事業費・維持管理費の計画値と実績値の比較※2)	● 交通量の状況(当該道路・現道における採択時の予測値※1との比較など) ● 旅行速度の向上(当該道路・現道における採択時の予測値※1との比較など) ● 交通事故の低減(当該道路・現道における採択時の予測値※1との比較など) ● コストの増減(事業費・維持管理費の計画値と実績値の比較※2)
② 調査の完了	● 事業期間の状況(事業進捗の実績、計画と実績の比較など)	● 事業期間の状況(事業進捗の実績、計画と実績の比較など)	● 事業期間の状況(事業進捗の実績、計画と実績の比較など)
③ 円滑な事業執行の環境が整っている			

※1 予測値との比較を基本とするが、当面、予測値が存在しない場合、事前の実績値との比較を可とする。

※2 コストについて、計画と実績の比較は手法上課題があるため、当面、実績の確認を行うだけでよい。

<客観的評価指標(案)の事業の効果や必要性に対応する事後に確認が必要な項目>

※以下のうち、事前に確認を行った指標に対応する項目のみについて実施。

当面、事前の評価を行っていない事業については、以下のうち、事後に確認される項目について実施。

※□は定性的に有無を確認、●は定量的又は定性的な記述により確認を行うことを基本とする。

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(所要時間)の短縮 □ 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可能となる区間あり	● 近傍の空港又は港湾へのアクセス(所要時間)の短縮 □ 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可能となる区間あり	● 最寄りの空港・港湾又は主要な物流拠点へのアクセス(所要時間)の短縮 □ 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可能となる区間あり
	(3)中心市街地の活性化			● 中心市街地へ至る混雑度が 1.0 以上である現道の混雑度の低下
II 活力 ある 地域 づくり 都	(1)都市圏の交通円滑化の推進	● 渋滞対策プログラムに位置づけのある並行区間の渋滞の緩和 ● 混雑度が 2.0 以上である並行区間の混雑度の低下 ● 混雑時旅行速度が 20 km/h 未満である並行区間の混雑時旅行速度の向上 ● 都市圏の交通円滑化に資する環状道路を形成(環状道路内の通過交通の低減等)	● 渋滞対策プログラムに位置づけのある並行区間の渋滞の緩和 ● 混雑度が 2.0 以上である並行区間の混雑度の低下 ● 混雑時旅行速度が 20 km/h 未満である並行区間の混雑時旅行速度の向上 ● 都市圏の交通円滑化に資する環状道路を形成(環状道路内の通過交通の低減等)	● 渋滞対策プログラムに位置づけのある区間の渋滞の緩和 □ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路の一部を形成 ● 混雑度が 2.0 以上である現道の混雑度の低下 ● 混雑時旅行速度が 20 km/h 未満である現道の混雑時旅行速度の向上

市 づ く り の 支 援	(2)地域・都市の基盤の形成			☐ 市街地再開発、区画整理を推進 ☒ 電線類地中化5カ年計画に基づき電線類地中化を推進 ☐ 住宅地開発（1,000戸以上又は300ha以上）への連絡道路となる
	(3)地域づくりの支援	☒ 生活圏中心都市間の時間短縮の比率（20%以上であること） ☒ 地域開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援状況	☒ 生活圏中心都市間の時間短縮の比率（20%以上であること） ☒ 地域開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援状況	☒ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援状況
Ⅲ よ り よ い 生 活 環 境 の 確 保	(1)安全な生活環境の確保	☒ 交通事故死傷率の高い並行区間（250人/億台キロ以上）における交通量（交通事故）の低減	☒ 交通事故死傷率の高い並行区間（250人/億台キロ以上）における交通量（交通事故）の低減	☒ 交通事故死傷率の高い現道（250人/億台キロ以上）における交通量（交通事故）の低減もしくは歩道の設置
	(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並行区間の箇所における騒音レベルの低下（夜間要請限度をクリア等）	☒ 騒音レベルが夜間要請限度を超過している並行区間の箇所における騒音レベルの低下（夜間要請限度をクリア等）	☒ 騒音レベルが夜間要請限度を超過している箇所における騒音レベルの低下（夜間要請限度をクリア等）
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がある並行区間の代替路を確保 ☐ 事前通行規制区間又は特殊通行規制区間のある並行区間の代替路を確保 ☐ 高速ネットワークにおける代替路を確保	☐ 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がある並行区間の代替路を確保 ☐ 事前通行規制区間又は特殊通行規制区間のある並行区間の代替路を確保 ☐ 高速ネットワークにおける代替路を確保	☐ 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がある区間の代替路を確保 ☐ 事前通行規制区間又は特殊通行規制区間のある区間の代替路を確保 ☐ 積雪地域内における冬期未改良区間を解消
	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)に対応する事後評価項目(案)

<客観的評価指標(案)の事業採択の前提条件に対応する事後に確認が必要な項目>

※データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について実施。

客観的評価指標における分類	一般国道(一次改築)
①投資効果の有無	●交通量の状況(当該道路・並行区間における採択時の予測値※1との比較など) ●旅行速度の向上(当該道路・並行区間における採択時の予測値※1との比較など) ●交通事故の低減(当該道路・並行区間における採択時の予測値※1との比較など) ●コストの増減(事業費・維持管理費の計画値と実績値の比較※2)
②調査の完了	●事業期間の状況(事業進捗の実績、計画と実績の比較など)
③円滑な事業執行の環境が整っている	

※1 予測値との比較を基本とするが、当面、予測値が存在しない場合、事前の実績値との比較を可とする。

※2 コストについて、計画と実績の比較は手法上課題があるため、当面、実績の確認を行うだけでよい。

<客観的評価指標(案)の事業の効果や必要性に対応する事後に確認が必要な項目>

※以下のうち、事前に確認を行った指標に対応する項目のみについて実施。

当面、事前の評価を行っていない事業については、以下のうち、事後に確認される項目について実施。

※□は定性的に有無を確認、●は定量的又は定性的な記述により確認を行うことを基本とする。

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(所要時間)の短縮 □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可能となる区間あり
	(3)中心市街地の活性化	●中心市街地へ至る混雑度が1.0以上である現道の混雑度の低下
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	
	(2)地域・都市の基盤の形成	□市街地再開発、区画整理を推進 ●電線類地中化5ヶ年計画に基づき電線類地中化を推進 □住宅宅地開発(1,000戸以上又は300ha以上)への連絡道路となる
	(3)地域づくりの支援	□交通不能区間、冬期交通不能区間を解消 □大型車のすれ違い困難区間を解消 ●所要時間が30分を超える2次生活圏中心都市と役場間又は隣接市町村の役場間の所要時間の短縮 ●拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援状況
III より よい	(1)安全な生活環境の確保	●交通事故死傷率の高い区間(250人/億台キロ以上)における交通量(交通事故)の低減もしくは歩道の設置
	(2)良好な環境の保全・形成	

生活環境の確保		
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	☐ 近隣市への代替路を確保、又は災害による 1～2 個所の道路寸断での集積の孤立化を防止 ☐ 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がある区間の代替路を確保又は防災性を向上 ☐ 事前通行規制区間又は特殊通行規制区間のある区間の解消もしくは代替路を確保
	その他	
	財政力・技術力の低い市町村の支援	
	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