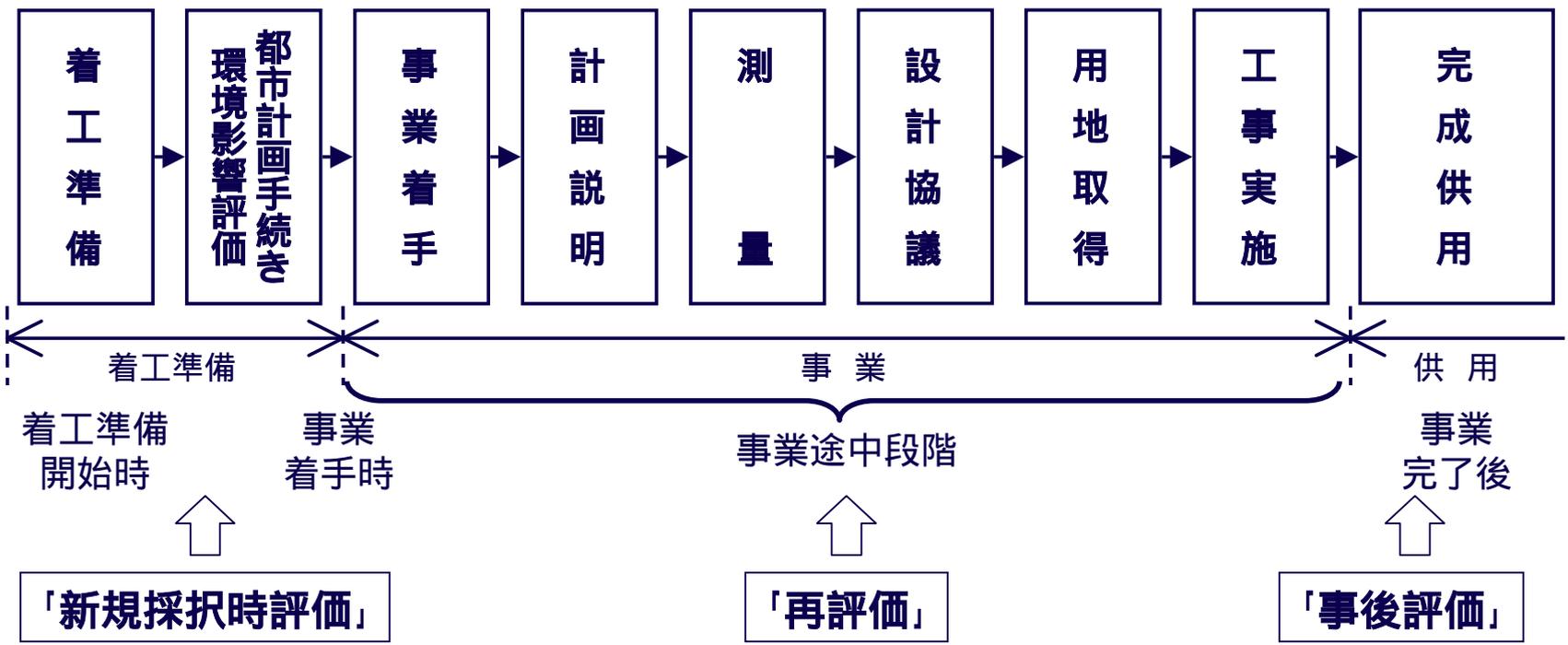


客観的評価指標(案)の改定案について

平成15年3月3日
国土交通省道路局

道路事業における事業評価システムについて

道路事業では、新規採択時評価、再評価、事後評価のそれぞれを厳格に実施し、着手時から事業完了後までの一貫した評価システムを完成。



費用便益比等を用いた評価を実施
(平成9年度予算より試行、平成11年度予算より実施)

事業採択後、5年間経過して未着工、10年間経過して継続中等の事業を対象にした再評価を実施
(平成11年度予算より実施)

事業の効果等の事後評価を実施
(平成11年度より試行、平成13年11月より直轄事業で実施)

事業評価における「客観的評価指標」の位置づけと目的

新規事業採択時評価

- 「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」

(H11.11.1都市局長・道路局長通達) 第4「評価の方法」:

「新規事業採択に当たっては、別に定める評価指標を用いて事業の評価を実施」

「この評価を踏まえ、当該年度の予算枠、地域固有の状況等の諸要素を総合的に考慮して、新規事業採択箇所を決定」

再評価

- 「道路事業・街路事業に係る再評価実施要領細目」

(H11.11.1都市局長・道路局長通達) 第4「再評価の方法」:

「再評価を実施する際には、以下の評価項目(視点)について確認を行う。

- 1) 別に定める評価指標のうち、事業の効果や必要性を評価するための指標」

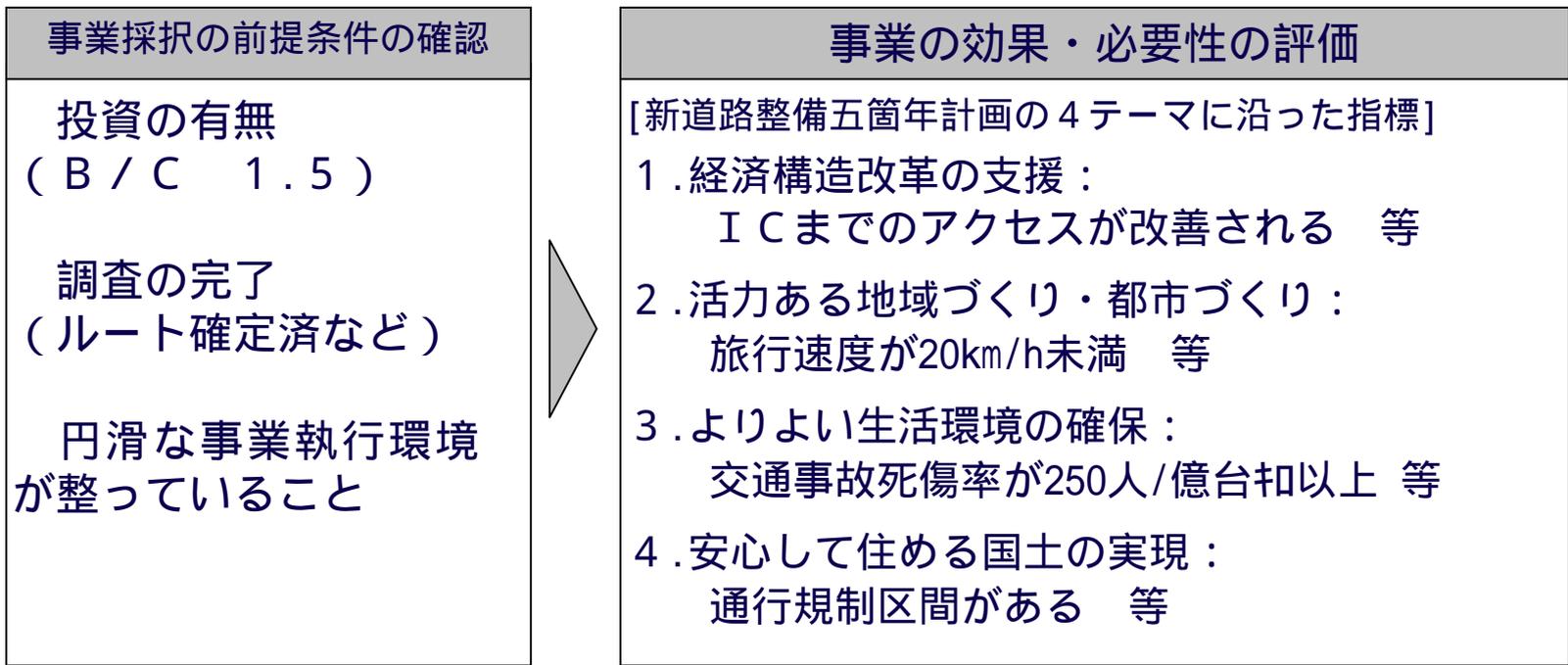
これらの評価項目について確認を行い、第三者から構成される事業評価監視委員会の意見を尊重し、対応方針(継続 / 中止)を決定

事後評価に用いる指標については別途設定

現行の「客観的評価指標(案)」の概要 [参考資料4-1]

費用便益比(B / C)等により事業採択の前提条件を確認
(新規事業採択時評価のみ)

事業の効果や必要性について、客観的な指標を用いて確認



費用便益比(B/C)を除き、定性的な評価を実施

客観的評価指標改定の概要 (1 / 2)

～ 評価指標の設定方針 ～

「有効性」の観点の追加

従来は事業の必要性のみを評価していた指標について、事業にとってどのような効果があるのか(有効性)の観点からの評価を追加

例： 並行区間等に混雑時旅行速度が20km/h未満である区間がある

並行区間等に混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される

アウトカム指標の考え方をを用いた定量的評価指標の採用

アウトカム指標の考え方をを用い、定量的な評価指標を採用

例： 並行道路等の渋滞損失額及び削減率

アウトカム指標の定義に基づく指標の追加・修正(定性的評価指標)

アウトカム指標の考え方をを用い、定性的な評価指標として追加・修正

例： 並行区間等に、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

客観的評価指標改定の概要 (2 / 2)

～ 対象道路種別の設定方針～

原則として、評価基準に適合する可能性を考慮し、適用する道路種別を設定

例：

現道等における交通不能区間を解消する : 高規格幹線道路及び都市高速道路は対象外

避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する : 街路事業のみ対象

地方道及び一般国道一次改築の評価にあたっては、評価に係る事務量を考慮し、簡略化された指標を用いて評価

例：

新たに第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場に___分以内でアクセス可能となる市町村が存在する : 高規格・都市高速及び一般国道二次改築

新たに第一種空港、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が向上する市町村が存在する : 地方道・街路及び一般国道一次改築

道路ネットワークの機能に照らして対象施設を区分

例：

新たに特定重要港湾もしくは国際コンテナ港路の発着港湾に ___分以内でアクセス可能となる市町村が存在する : 高規格幹線道路及び都市高速

新たに特定重要港湾もしくは重要港湾に ___分以内でアクセス可能となる市町村が存在する : 一般国道二次改築

客観的評価指標(案) 改定案(1/3)

資料4 - 別紙

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評価を実施するものとする。
 ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、
 評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、評価を
 実施しなくてもよいものとする。
 網掛けの指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。
 その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。

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	都市高速道路	一般国道 (高規格B)	一般国道 (二次改築)		
前提条件	事業の効率性	費用便益比 1.5					0-1
	事業実施環境 (新規事業採択時)	整備計画策定済	都市計画決定済	基本計画策定済	ルート確定済		0-2
		円滑な事業執行の環境が整っている					0-3
	事業実施環境 (新規着工準備採択時)				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		0-4

事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		高速自動車国道	都市高速道路	一般国道 (高規格B)	一般国道 (二次改築)		
大項目	中項目						
1. 活力	円滑なモビリティの確保	並行区間等の年間渋滞損失額及び削減率			現道等の年間渋滞損失額及び削減率		1-1
		並行区間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		1-2
					現道又は並行区間における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される		1-3
		並行区間等に、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			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		1-4
		新たに新幹線駅に 分以内でアクセス可能となる市町村が存在する			新たに新幹線駅もしくは特急停車駅に 分以内でアクセス可能となる市町村が存在する		1-5
		新たに第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場に 分以内でアクセス可能となる市町村が存在する					1-6
	物流効率化の支援	新たに特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へ 分以内でアクセス可能となる市町村が存在する			新たに重要港湾もしくは特定重要港湾へ 分以内でアクセス可能となる市町村が存在する		1-7
					現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する		1-8
	都市の再生	三大都市圏の環状道路を形成する					1-9
		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					1-10
		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					1-11
					中心市街地内(商業系用途)で行う事業である		1-12

政策目標		高速自動車国道	都市高速道路	一般国道 (高規格B)	一般国道 (二次改築)				
大項目	中項目								
1. 活力	都市の再生				幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である	1-13			
					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	1-14			
					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	1-15			
	国土・地域ネットワークの構築	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					1-15		
				地域高規格道路の位置づけあり			地域高規格道路の位置づけあり	1-16	
		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				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	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(A'路線としての位置づけがある場合に限る)	1-17	
		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					1-18		
							1-19		
							1-20		
							1-21		
		新たに日常活動圏の中心都市から30分圏内となる市町村が存在する					1-21		
							1-22		
		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			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	1-22
			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					1-23	
			新たに高速道路ICから60分以内で到達できるようになる主要な観光地が存在する					1-24	
			新規整備の公共公益施設へ直結する道路である					1-25	
								1-27	
						1-27			
	2. 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/日以上又は自動車交通量が1,000台/12h以上又は歩行者交通量が500人/日以上に於いて、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	11-1		
						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	11-2		
		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	11-3		
						市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域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	11-4		
		安全で安心できるくらしの確保	新たに三次医療施設に60分以内にアクセス可能になる市町村(地区単位も含む)が存在する					11-5	

政策目標		高速自動車国道	都市高速道路	一般国道 (高規格B)	一般国道 (二次改築)	
大項目	中項目					
3. 安全	安全な生活環境の確保	並行区間に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる		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		III-1
	災害への備え			近隣市へのルートが1つしかない、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		III-2
		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五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				III-2
		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				III-3
		並行する高速ネットワークの代替路線として機能する		並行する高速ネットワークの代替路線として機能する(A'路線としての位置づけがある場合)		III-4
				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		III-5
		並行区間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		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を解消する		III-6
4. 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				IV-1
	生活環境の改善・保全	並行区間等における自動車からのNO2排出削減率		現道等における自動車からのNO2排出削減率		IV-2
		並行区間等における自動車からのSPM排出削減率		現道等における自動車からのSPM排出削減率		IV-3
		並行区間等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、当該事業により要請限度を下回ることが期待される		現道等における騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間において、当該事業により要請限度を下回ることが期待される		IV-4
5. その他	他のプロジェクトとの関係			関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり		V-3
		他機関との連携プログラムに位置づけられている				V-4

客観的評価指標(案) 改定案 (2 / 3)

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評価を実施するものとする。
 ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、
 評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、評価を
 実施しなくてもよいものとする。
 網掛けの指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。
 その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。

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	街路		
前提条件	事業の効率性	費用便益比 1.5					
	事業実施環境 (新規事業 採択時)	ルート確定済			都市計画決定済		0-1
		円滑な事業執行の環境が整っている					0-2
	事業実施環境 (新規着工 準備採択時)	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					0-3
	事業の性格	以下のいずれかに該当する <ul style="list-style-type: none"> ・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 					0-4
					以下のいずれかに該当する <ul style="list-style-type: none"> ・市町村合併支援等特別の観点から行われるもの ・幹線道路ネットワーク形成上必要な直轄等関連事業及び地域高規格道路に係るもの 	市町村道事業については、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	
						0-6	

事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		一般国道 (一次改築)	都道府県道	市町村道	街路		
大項目	中項目						
1. 活力	円滑な モビリティの 確保	現道等の年間渋滞損失額及び削減率					
		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					1-1
		現道又は並行区間における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される					1-2
		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					1-3
		新たに新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセスが向上する市町村が存在する					1-4
		新たに第一種空港、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が向上する市町村が存在する					1-5
	物流効率化 の支援	新たに特定重要港湾もしくは重要港湾へのアクセスが向上する市町村が存在する					1-6
		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					1-7
	都市の再生			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			1-8
				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			1-10
						中心市街地内(商業系用途)で行う事業である	1-11
							1-12

政策目標		一般国道 (一次改築)	都道府県道	市町村道	街路	
大項目	中項目					
1. 活力	都市の再生		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			I-13
			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			I-14
	国土・地域 ネットワーク の構築	地域高規格道路の位置づけあり				I-15
		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				I-17
		現道等における交通不能区間を解消する				I-19
		現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する				I-20
		日常活動圏の中心都市から30分圏内の市町村で行われる事業である				I-21
						I-22
	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				I-23
		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				I-24
		新たに高速道路ICへのアクセスが向上する主要な観光地が存在する				I-25
			特別立法に基づく事業である			I-26
		新規整備の公共公益施設へ直結する道路である				I-27
	2. 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/日以上又は自動車交通量が1,000台/12h以上又は歩行者交通量が500人/日以上以上の区間において、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				I-12		
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				I-13
		市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域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				I-14
安全で 安心できる くらしの確保		新たに二次医療施設へのアクセスが向上する市町村が存在する。				I-15

政策目標		一般国道 (一次改築)	都道府県道	市町村道	街路	
大項目	中項目					
3. 安全	安全な生活環境の確保	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				
	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				III-1
		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五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				III-2
		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				III-3
		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				
		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を解消する				III-5
						III-6
						III-7
				III-8		
4. 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				
	生活環境の改善・保全	現道等における自動車からのNO2排出削減率				IV-1
		現道等における自動車からのSPM排出削減率				IV-2
		現道等における騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間において、当該事業により要請限度を下回ることが期待される				IV-3
						IV-4
5. 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に位置づけられている				
						V-1
						V-2
		関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり				V-3
		他機関との連携プログラムに位置づけられている				V-4

客観的評価指標(案) 改定案 (3 / 3)

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評価を実施するものとする。
 ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、
 評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、評価を
 実施しなくてもよいものとする。
 各指標は定性的に効果の有無を確認する。

事業採択の前提条件を確認するための指標

		都道府県道 (大規模自転車道)	
前提条件	事業の効率性	自転車の計画交通量がピーク1,000台/日以上	
	事業実施環境	ルート確定済	0-7
		円滑な事業執行の環境が整っている	0-2
	事業の性格	以下のいずれかに該当する <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 	0-3 0-5

事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		都道府県道 (大規模自転車道)		
大項目	中項目			
1. 活力	円滑なモビリティの確保	並行区間の混雑時旅行速度が20km/h未満であり、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	I-2	
	物流効率化の支援	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	I-28	
	国土・地域ネットワークの構築	当該自転車道が2以上の市町村にまたがり(政令市を除く)、かつ延長が20km以上	I-7	
	個性ある地域の形成	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		I-19
		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込み客数が10万人以上の観光地と密接な関係にある		I-24
		特別立法に基づく事業である		I-25
自転車を活用した地域振興計画(観光計画等)がある			I-26	
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	並行区間において、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とが混在している	I-29	
3. 安全	安全な生活環境の確保	並行区間に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、自転車交通量の減少により、当該区間の安全性の向上が期待できる	II-6	
4. 環境	生活環境の改善・保全	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	III-1	
5. 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に位置づけられている	IV-5	
		他機関との連携プログラムに位置づけられている	V-1	
			V-4	

客観的評価指標の改定概要

現行の客観的評価指標(案) (新たな枠組みに並び替えたもの)	関連するアウトカム指標		現行指標の考え方	修正内容	客観的評価指標改定案	対象とする道路種別	行政評価法の観点からの位置づけ
	主要18指標	その他の指標					

< 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	B/C 1.5	/	事業の投資効果を示す指標	引き続き採用	費用便益比 1.5	全道路	効率性
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)		必要な調査の完了が採択の条件となるため	引き続き採用	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)	高速 高規格B 一般国道・地方道 都市高速・街路	必要性
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		事業化後スムーズに用地取得・工事に入る必要があるため	引き続き採用	円滑な事業執行の環境が整っている	全道路	必要性
事業の性格	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 ・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		補助事業の採択の条件であるため	引き続き採用	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	地方道	必要性
				市町村道への補助にあたっての観点の追加	市町村道については、以下のいずれかに該当する ・市町村合併支援等特別の観点から行われるもの ・幹線道路ネットワーク形成上重要な直轄等関連事業及び地域高規格道路に係るもの 市町村道事業については、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	市町村道 街路	必要性

< 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	/	主要な渋滞ポイントを緩和・解消に資する道路整備の促進	渋滞対策プログラムの廃止に伴い削除	/	/			
		中心市街地へ至る現道の混雑度が1.0以上		中心市街地の活性化に資する道路整備の促進	渋滞損失額の観点から、定量的指標として修正			並行区間等 / 現道等の年間渋滞損失額及び削減率	高規格・都市高速 その他全道路	必要性及び有効性
		並行区間 / 現道の混雑度が2.0以上		現道の混雑が著しい箇所で行われる道路整備を促進						
	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	ピーク時の混雑が著しい箇所で行われる道路整備を促進	有効性の観点からの評価を追加	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	高規格・都市高速 その他全道路	必要性及び有効性				
	物流効率化の支援	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	ボトルネック踏切改良箇所数	渋滞が発生している踏切の解消を促進	ボトルネック踏切の定義に基づき修正 有効性からの観点からの評価を追加	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/日以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	高規格・都市高速 を除く全道路	必要性及び有効性		
		公共交通機関の利用の促進に資する	高速バス等長距離自動車交通の利便性が高まる	公共交通機関の利用を促進する道路整備等を促進	バスの利便性向上に係る指標を採用 新幹線等の利便性向上に係る指標を採用	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) 新たに[A]新幹線駅/[B]新幹線駅もしくは特急停車駅に、分以内でアクセス可能となる市町村が存在する / へのアクセスが向上する市町村が存在する	高規格・都市高速 その他全道路	有効性		
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		拠点的な空港・港湾アクセス率	新幹線、空港等幹線交通網への利便性が高まる	空港・港湾等の利便性向上を促進する道路整備を促進	空港及び港湾の利便性向上に係る指標を採用	新たに第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場に、分以内でアクセス可能となる市町村が存在する / へのアクセスが向上する市町村が存在する 新たに特定重要港湾もしくは[A]国際コンテナ港の発着港湾/[B]重要港湾へ、分以内でアクセス可能となる市町村が存在する / へのアクセスが向上する市町村が存在する	[A] 高規格・都市高速 [B] その他全道路	有効性		
	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	物流拠点へのアクセスが容易になり、産業立地を振興する	車両の大型化に対応した物流ネットワーク整備を促進	有効性の観点を追加し、引き続き採用	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	高規格・都市高速 を除く全道路	必要性及び有効性			

現行指標を 引き続き採用	「有効性」の 観点を追加	アウトカム指 標	その他 追加指標	廃止・統合
-----------------	-----------------	-------------	-------------	-------

印の指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。
その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。

現行の客観的評価指標(案) (新たな枠組みに並び替えたもの)		関連するアウトカム指標		現行指標の考え方	修正内容	客観的評価指標改定案	対象とする道路種別	行政評価法の観点からの位置づけ		
		主要18指標	その他の指標							
活力	都市の再生	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	三大都市圏環状道路の整備率	環状道路の整備を促進	・三大都市圏の環状道路を突出しする	三大都市圏の環状道路を形成する	高規格及び都市高速	有効性		
		対象区間が広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路			・引き続き採用	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	一般国道一次改築を除く全道路	有効性		
		市街地再開発、区画整理の計画あり			都市計画道路が整備された市街地に居住する人口比率	土地区画整理事業、市街地再開発事業の面整備事業等を促進	・引き続き採用	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	一般国道一次改築を除く全道路	必要性及び有効性
		中心市街地内(商業系用途)で行う事業である				中心市街地の活性化に資する道路整備の促進	・引き続き採用	中心市街地内(商業系用途)で行う事業である	高規格・都市高速を除く全道路	有効性
		市街地の幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下				良好な市街地の形成を促進	・引き続き採用	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	一般国道二次改築及び地方道・街路	必要性
		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				道路整備と一体となった良好な住宅地の供給を促進	・有効性の観点からの指標を追加	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	一般国道二次改築及び地方道・街路	有効性
	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	自動車専用道路交通分担率	幹線道路ネットワークの完成を促進	・引き続き採用	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	一般国道二次改築	必要性及び有効性		
		地域高規格道路の位置づけあり			・引き続き採用	地域高規格道路の位置づけあり	高規格を除く全道路	必要性及び有効性		
		生活圏中心都市間の時間短縮が20%以上	日常活動圏間交流ルート確保率	拠点都市間を連絡し、相互の連携が可能になる	・拠点都市間の連携に係る指標を採用	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	高規格幹線道路及びA'路線の位置づけのある一般国道	有効性		
		対象区間に交通不能区間、冬期交通不能区間が存在する			地域相互の交流の円滑化を促進	・日常活動圏の交流の観点から修正	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	全道路	必要性及び有効性	
		対象区間に大型車のすれ違い困難区間が存在する			交通不能区間等の解消を促進	・冬期交通不能区間については、防災に係る指標に統合し、有効性の観点を追加し、引き続き採用	現道等における交通不能区間を解消する	高規格・都市高速を除く全道路	必要性及び有効性	
		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			大型車すれ違い困難区間の解消を促進	・有効性の観点を追加し、引き続き採用	現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	高規格・都市高速を除く全道路	必要性及び有効性	
	個性ある地域の形成	沿道まちづくりとの連携あり	複数の主要観光地を連絡し、広域的な観光産業の発展に資する	沿道におけるまちづくりを促進	・市街地再開発、区画整理に関する指標に統一					
		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			鉄道や河川等による地区の分断の解消を促進する道路整備の支援	・引き続き採用	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	高規格を除く全道路	必要性及び有効性	
		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			関連するプロジェクトの進捗に合わせ、必要な道路の整備を促進	・引き続き採用	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	全道路	必要性及び有効性	
		特別立法に基づく事業である			過疎法、山村法等に基づく整備計画が位置づけられている道路整備を促進	・引き続き採用	特別立法に基づく事業である	地方道	必要性	
		新規整備の公共公益施設へ直結する道路がない			公共性の高い施設に関連する道路の整備の促進	・有効性の観点を追加し、引き続き採用	新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	全道路	必要性及び有効性	
		暮らし			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 1.0m	バリアフリー化率	特定交通安全施設等整備事業で対象となり得る路線の支援	・有効性の観点を追加し、引き続き採用	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以上又は歩行者交通量が500人/日以上の区間において、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	高規格・都市高速を除く全道路
対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	無電柱化率(幹線道路)		電線共同溝の整備等による電線類地中化の促進	・引き続き採用	対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り			高規格・都市高速を除く全道路	必要性及び有効性	
	高度の医療施設までの搬送時間が短縮される			・幹線道路の無電柱化率の観点からの指標を追加	市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域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	高規格・都市高速を除く全道路	必要性及び有効性			
				・高次医療施設アクセス向上に係る指標を採用	新たに三次医療施設に60分以内にアクセス可能になる市町村(地区単位も含む)が存在する/新たに二次医療施設へのアクセスが向上する市町村が存在する。	一般国道(二次)以上その他全道路	有効性			

現行指標を引き続き採用	「有効性」の観点を追加	アウトカム指標	その他追加指標	廃止・統合
-------------	-------------	---------	---------	-------

印の指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。
その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。

現行の客観的評価指標(案) (新たな枠組みに並び替えたもの)		関連するアウトカム指標		現行指標の考え方	修正内容	客観的評価指標改定案	対象とする道路種別	行政評価法の観点からの位置づけ
		主要18指標	その他の指標					
安全	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)	交通事故死者率・死傷事故率		交通事故が多発している道路における交通環境の改善の促進	・死傷事故率の観点から修正	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	高規格・都市高速 その他全道路	必要性及び有効性
	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			代替路がない道路等についての安全性・信頼性の向上を促進	・有効性の観点を追加し、引き続き採用	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	高規格・都市高速 を除く全道路	必要性及び有効性
	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	災害時救援ルート確保率	並行道路が通行止になった場合の迂回路が長大である	耐震性が確保された緊急輸送道路のネットワークの構築を促進	・地震対策緊急整備事業計画への位置づけを追加し、引き続き採用	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五ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」といふ)として位置づけあり	全道路	必要性及び有効性
				他の高規格幹線道路ネットワークの代替路線の形成を促進	・引き続き採用	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	全道路	必要性及び有効性
	高速ネットワークにおける代替路線が確保される			災害を未然に防止し、迅速に災害の復旧を図るため、災害に強い施設の整備を促進	・有効性の観点を追加し、引き続き採用	現道等の防災点検又は震災点検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	高規格・都市高速 を除く全道路	必要性及び有効性
	並行区間 / 対象区間に防災性向上による防災点検又は震災点検対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁あり			異常気象時での地域が孤立することなく日常生活機能を確保できるようにする	・有効性の観点を追加し、引き続き採用	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	高規格・都市高速 その他全道路	必要性及び有効性
	並行区間 / 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			地域特性に応じた適切な冬季道路交通対策を促進	・有効性の観点を追加し、引き続き採用	並行道路等 / 現道等における自動車からのCO2排出削減率	高規格・都市高速 その他全道路	有効性
	積雪地域内における冬期未改良区間あり			大震災時に住民が歩いて安全に広域避難地に到達できるよう避難路の整備を促進	・有効性の観点を追加し、引き続き採用	並行区間等 / 現道等における自動車からのNO2排出削減率	高規格・都市高速 その他全道路	有効性
	1kmで避難路へ到達できない地区が存在する			消防活動の困難な区域の解消を促進	・有効性の観点を追加し、引き続き採用	並行区間等 / 現道等における自動車からのSPM排出削減率	高規格・都市高速 その他全道路	有効性
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存在する					並行区間等に / 現道等における、騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間において(箇所が含まれ)、当該事業により要請限度を下回ることが期待される	高規格・都市高速 その他全道路	必要性及び有効性	
環境	自動車CO2排出削減量	NO2、SPM環境目標達成率		沿道の騒音レベルが夜間要請限度を超過している箇所の解消を促進	・有効性の観点を追加し、引き続き採用	並行区間等に / 現道等における、騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間において(箇所が含まれ)、当該事業により要請限度を下回ることが期待される	高規格・都市高速 その他全道路	必要性及び有効性
				・CO2排出量の削減の観点から、定量的指標として修正	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	全道路	有効性	
				・NO2排出量の削減の観点から、定量的指標として修正	並行区間等 / 現道等における自動車からのNO2排出削減率	高規格・都市高速 その他全道路	有効性	
	・SPM排出量の削減の観点から、定量的指標として修正	並行区間等 / 現道等における自動車からのSPM排出削減率	高規格・都市高速 その他全道路	有効性				
並行区間 / 対象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								
その他	車線数 4			地方道における、車線数の多い大規模な道路整備を重点的に支援	・評価指標としての必要性に乏しいため、削除			
	道路の整備に関するプログラムに位置づけられている / 都市計画道路整備プログラムに位置づけられている			主要な渋滞ポイントにおける交差点の改良、交差点の立体化等の交通容量の拡大を促進	・引き続き採用	道路の整備に関するプログラムに位置づけられている都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	地方道・街路 街路のみ	必要性及び有効性
	関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり			大規模道路事業に関する道路整備で、一体的に行わないと大規模道路事業の効果が現れない事業を促進	・引き続き採用	関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	高規格・都市高速 を除く全道路	必要性及び有効性
	他機関との連携プログラムに位置づけられている			他省庁等による他事業と一体的に実施される道路事業について支援	・引き続き採用	他機関との連携プログラムに位置づけられている	全道路	必要性及び有効性
財政力・技術力の低い市町村の支援	財政力指数 0.3			財政力等の低い市町村の支援	・市町村道の採択基準に合致しないため削除			
	起債比率 15%							
	特殊工法を採用(技術的困難)							
	年間事業費 1/4×道路橋梁費総額							

現行指標を引き続き採用	「有効性」の観点を追加	アウトカム指標	その他追加指標	廃止・統合
-------------	-------------	---------	---------	-------

印の指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。
その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。