

客観的評価指標(案) (1 / 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

		高速自動車国道	一般国道 (高規格B)	都市高速道路	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				
	事業実施環境 (新規事業採択時)	整備計画策定済	基本計画策定済	都市計画決定済	ルート確定済	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		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
				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	一般国道 (高規格B)	都市高速道路	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	
		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	1-1
					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
		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	1-3
		新たに新幹線駅に60分以内でアクセス可能となる市区町村が存在する			新たに新幹線駅もしくは特急停車駅に60分以内でアクセス可能となる市区町村が存在する	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に60分以内でアクセス可能となる市区町村が存在する				1-5
	物流効率化の支援	新たに特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へ60分以内でアクセス可能となる市区町村が存在する			新たに重要港湾もしくは特定重要港湾へ60分以内でアクセス可能となる市区町村が存在する	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	三大都市圏の環状道路を形成する			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				1-9
					中心市街地内(商業系用途)で行う事業である	1-10
				1-11		

政策目標		高速自動車国道	一般国道 (高規格B)	都市高速道路	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			
					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	1-12		
					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	1-13		
	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	1-14	
				地域高規格道路の位置づけあり			1-15	
			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)	1-16	
			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				1-17	
						現道等における交通不能区間を解消する	1-18	
						現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	1-19	
						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	1-20	
		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		1-21
				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				1-22
				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				1-23
			新規整備の公共公益施設へ直結する道路である				1-24	
	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	1-26	
						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	11-1	
		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	11-2	
						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	11-3	
		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区町村(地区単位も含む)が存在する				11-4
							11-5	

政策目標		高速自動車国道	一般国道 (高規格B)	都市高速道路	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在する場合において、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		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-3
		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-4
		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-5
				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-6
		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		IV-1
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-2
	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-1
		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-2
		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-3
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		IV-4
		他機関との連携プログラムに位置づけられている				V-3
						V-4

客観的評価指標(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区町村が存在する					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区町村が存在する					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区町村が存在する					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			1-9
						中心市街地内(商業系用途)で行う事業である	1-10
						1-11	

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-12	
			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-13	
	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-14
		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-16
		現道等における交通不能区間を解消する					I-18
		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-19
		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-20
							I-21
	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-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					I-23
		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-24
			特別立法に基づく事業である				I-25
		新規整備の公共公益施設へ直結する道路である					I-26
	2. 暮らし	歩行者・自転車 のための 生活空間の 形成	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				I-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				I-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				I-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				I-11-4	
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-11-5	

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
		都市計画道路整備プログラムに位置づけられている				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) (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-18
		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-23
		特別立法に基づく事業である		I-24
自転車を活用した地域振興計画(観光計画等)がある			I-25	
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混在している	I-27	
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	