

客觀的評價指標（案）

< 連続立体交差事業編 >

平成16年2月9日

連続立体交差事業の客観的評価指標(案)

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。
 本指標に基づき効果を総合的に評価する必要がある。その手法については今後策定する。

< 事業採択の前提条件を確認するための指標 >

		連続立体交差事業(案)
前提条件	事業の効率性	便益が費用を上回っている
	事業実施環境 (新規事業採択時)	都市計画決定済 円滑な事業執行の環境が整っている
	事業実施環境 (新規着工準備採択時)	都市計画手続き等、環境影響評価の手続き等の着手に必要な調査が完了している
	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

< 事業の効果や必要性を評価するための指標 >

政策目標		連続立体交差事業(案)
大項目	中項目	
1. 活力	円滑なモビリティの確保	鉄道交差道路の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率
		鉄道交差道路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
		鉄道交差道路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
		ボトルネック踏切の除却もしくは交通改善が期待される (ボトルネック踏切の定義は踏切交通遮断量が50,000台時/日以上 もしくはピーク時踏切遮断時間が40分/時以上)
		過度に連坦した踏切の除却が期待される (ここでいう「過度に連坦した踏切の除却」とは1km当たり3カ所以上の密度 で5カ所以上の踏切道を除却することをいうものとする)
		車線数の増加を伴う計画がある、もしくは道路法30条の規定に基づく道路の 構造の基準に適合しない既設の立体交差道路を解消、交通改善が期待さ れる
		鉄道交差道路に、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
		新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる
		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向上 が見込まれる
鉄道の複々線化や駅機能の強化等を促進し、鉄道利用者の利便性が向上 する		

物流効率化の支援	<p>重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通利便の向上が見込まれる。</p> <p>鉄道交差道路における、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</p>
都市の再生	<p>都市再生プロジェクトを支援する事業である</p> <p>広域道路整備基本計画に位置付けのある環状道路を形成する</p> <p>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</p> <p>駅周辺整備(駅前広場整備等)を併せて実施し、都市の拠点を形成する。</p> <p>事業に伴い移転する貨物施設等の跡地を利用したまちづくり計画や新たに創出される高架下空間を利用したまちづくり計画等がある。</p> <p>中心市街地内で行う事業である</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>鉄道交差道路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</p>
国土・地域ネットワークの構築	<p>鉄道交差道路に地域高規格道路の位置づけのある路線が存在する</p> <p>鉄道交差道路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</p> <p>鉄道交差道路における交通不能区間を解消する</p> <p>鉄道交差道路における大型車のすれ違い困難区間を解消する</p> <p>日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる</p>
個性ある地域の形成	<p>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</p> <p>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</p> <p>主要な観光地へのアクセス向上が期待される</p> <p>特別立法に基づく事業である</p> <p>鉄道交差道路が新規整備の公共公益施設へ直結する道路である</p> <p>景観に配慮した地域のシンボリックな施設(駅舎等)整備等、特色あるまちづくりに資する事業である</p>
2.暮らし	<p>歩行者・自転車のための生活空間の形成</p> <p>鉄道交差道路の自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、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</p> <p>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</p> <p>連続立体交差事業の事業対象区域のみでなく、駅前広場整備等をあわせて行い、駅周辺のバリアフリー化が一体的に行われる</p> <p>駅等において、鉄道横断方向の歩行者の交通が可能となり、歩行者の利便性が向上する</p>
無電線化による美しい町並みの形成	<p>鉄道交差道路が電線類地中化5ヵ年計画に位置づけ有り</p> <p>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)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する</p>
安全で安心できる暮らしの確保	<p>二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</p>

3. 安全	安全な生活環境の確保	<p>鉄道交差道路に死傷事故率が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</p> <p>鉄道交差道路の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合には500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される</p> <p>鉄道交差道路の拡幅整備や新設により、幹線道路から住宅地に入り込む交通が減少し、地域の安全性が向上する</p>
	災害への備え	<p>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、もしくはルート上の踏切を除却する</p> <p>鉄道交差道路が、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</p> <p>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が整備される又は代替路線の踏切が除却される</p> <p>鉄道交差道路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</p> <p>鉄道交差道路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</p> <p>避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</p> <p>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解消する</p>
4. 環境	地球環境の保全	<p>鉄道交差道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量</p>
	生活環境の改善・保全	<p>鉄道交差道路等における自動車からのNO2排出削減率</p> <p>鉄道交差道路等における自動車からのSPM排出削減率</p> <p>鉄道沿線地域で、騒音、日陰等の生活環境の改善が期待される区間がある</p> <p>その他、環境や景観上の効果が期待される</p>
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<p>鉄道交差道路が道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている</p> <p>関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり</p> <p>他機関との連携プログラムに位置づけられている</p>
	その他	<p>地元の創意工夫により、駅部の改良、周辺環境の整備が行われる</p> <p>その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる</p>