

4-2 比較案の評価

【目的・概要】

作成した複数の比較案について、住民との合意形成を得た評価項目ごとに、その達成度を確認・共有しながら、評価を行います。

【決定内容】

- ・比較案の評価

(1) 具体的な進め方

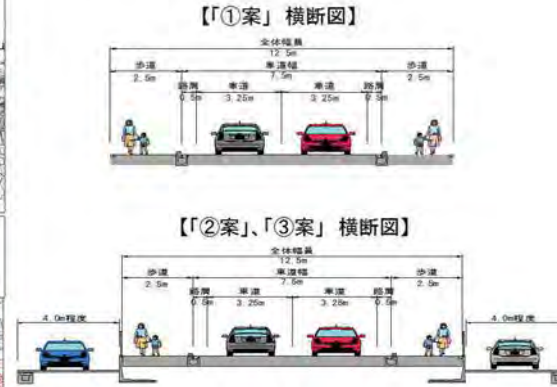
「住民と確認・共有した重視すべき評価項目（機能）をどの程度満足しているか（機能の達成度）」について、視覚的に分かりやすいように「◎、○、△、×」で評価します。

(2) 実施にあたっての留意点

- ・評価に際しては、「住民と決定した評価項目」に加え、「事業費」や「事業期間」を参考に加えることで、比較案の特徴を示すことができます。
- ・「住民が求める機能に関する評価」を満足すると、「社会資本の基本機能に関する評価」が満足しないなど、相反関係となることもあります。その際は、その点について、しっかりと住民に説明し、確認・共有を図る必要があります。
- ・評価に当たっては、住民からの主な意見に対して、どのように考えたかを記載する必要があります。

評価項目	1案 対面通行を確保	2案 歩道のみ設置	3案 都市計画決定に基づいた改良	4案 ラウンドアバウト	現状
	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="border: 1px solid red; padding: 5px; color: red; font-weight: bold;">社会資本の基本機能の評価は<u>全て達成</u></div> <div style="border: 1px solid red; padding: 5px; color: red; font-weight: bold;">社会資本の基本機能の評価は<u>未達成</u></div> </div>				
1 移動時間を短くする	○ 交互通行により交通容量が増えるため、渋滞が緩和され、移動時間が短くなる	× 交差点の形状が変わらず、渋滞が解消されないため、移動時間は短くならない	○ 交差点形状の変更により交通容量が増えるため、渋滞が緩和され、移動時間が短くなる	× 環状交通量が70%増の限界値を超えているため、移動時間は短くならない	× 交差点の形状が変わらず、渋滞が解消されないため、移動時間は短くならない
2 交通事故を減らす	◎ 歩道の連続性が確保でき、右折レーンの設置により誤進入がなくなるため、交通事故が減少する	△ 歩道の連続性が確保できるが、交差点内の誤進入が懸念されるため、1案より安全性に劣る。	◎ 歩道の連続性が確保でき、交差点形状が良好になるため、交通事故が減少する	△ 歩道の連続性が確保できるが、交通量が多いため、侵入時の交通事故が懸念される	× 歩道の連続性がなく、交差点への誤進入が多いため、交通事故が懸念される
3 生活への影響を減らす	◎ 路面状況・路面排水の改善により騒音が低減し、用地買収の範囲も限定的なため、生活への影響が少ない	△ 用地買収の範囲も限定的だが、路面状況・路面排水が悪いため、1、3、4案より生活への影響が大きい	○ 路面状況・路面排水の改善により騒音が低減されるが、用地買収が広範囲のため、1案より生活への影響が大きい	○ 路面状況・路面排水の改善により騒音が低減されるが、用地買収が広範囲のため、1案より生活への影響が大きい	△ 路面状況・路面排水が悪いが、用地買収はない。
4 地域のシンボルを見せる	○ ケヤキをそのまま活かせるため、地域のシンボルを見ることが出来る	○ ケヤキをそのまま活かせるため、地域のシンボルを見ることが出来る	○ ケヤキをそのまま活かせるため、地域のシンボルを見ることが出来る	◎ ケヤキを中心とした環状交差点のため、ケヤキがシンボリックな存在となる	○ 工事をしないため、ケヤキはそのままとなる
【参考】	○ 簡易的な改修であるが、2案よりも規模が大きい	◎ 比較案の中で、最も事業規模が小さい	△ 比較案の中で、最も事業規模が大きい	△ 比較案の中で、最も事業規模が大きい	
	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="border: 1px solid red; padding: 5px; color: red; font-weight: bold;">住民が求める機能の評価は<u>4案より低い</u></div> <div style="border: 1px solid red; padding: 5px; color: red; font-weight: bold;">住民が求める機能の評価は<u>高い</u></div> </div>				
凡例	◎ 機能を満足できる	○ 機能をやや満足できる	△ 機能をあまり満足できない	× 機能を満足できない	- 該当なし

(3) 比較案の評価・公表資料のひな形



住民が求める機能に着目して案をつくる

評価項目	①標準案 両側歩道+副道無し	②農作業性に配慮した案(一部) 両側歩道+部分副道	③農作業性に配慮した案(全線) 両側歩道+全線副道	※参考案 整備無し(現道利用)
1.歩行者の交通事故を減らす	◎ 両側に歩道を設置するため、歩行者の交通事故減少が見込まれる	◎ 両側に歩道を設置するため、歩行者の交通事故減少が見込まれる	◎ 両側に歩道を設置するため、歩行者の交通事故減少が見込まれる	▲ 歩道が無い又は狭いため、歩行者の交通事故が懸念される
2.車両の交通事故を減らす	○ 信号機の設置により交差点の事故減少が見込まれるが、農作業車との錯綜による事故が懸念される	◎ 信号機が設置され、農作業車との交通が分れるため、交通事故の減少が見込まれる	◎ 信号機が設置され、農作業車との交通が分れるため、交通事故の減少が見込まれる	▲ 道幅が狭く、見通しが悪い、交通事故の発生が懸念される
3.移動時間を短くする	○ 右折レーンを設置するため、渋滞が緩和する	◎ 右折レーンの設置、及び、納車業者と普通車の分離により、①案よりも渋滞が緩和する	◎ 右折レーンの設置、及び、納車業者と普通車の分離により、①案よりも渋滞が緩和する	× 右折レーンが無い、渋滞の発生が懸念される
4.農作業の効率を上げる	▲ バイパスから直接の出入りする必要があり、農地への出入りがしづらいため、農作業効率が落ちる	○ 部分的に副道を設置することで、現状の農作業効率を確保できる	◎ 全線に副道が設置されることで、農地への出入りが容易になり、農作業の効率が上がる	○ 現状のまま
5.災害時の被害を減らす	◎ 車道が広い、災害時の緊急車両の通行がしやすく、災害時の被害軽減に繋がる	◎ 車道が広い、災害時の緊急車両の通行がしやすく、災害時の被害軽減に繋がる	◎ 車道が広い、災害時の緊急車両の通行がしやすく、災害時の被害軽減に繋がる	▲ 道幅が狭いため、災害時に緊急車両が通行しづらく、災害被害の拡大に繋がる
6.工事による生活への影響を抑える	①工事による迂回時間を短くする	○ 比較案の中で、最も工事期間が短いことから、迂回を必要とする期間も短い	▲ ①案より工事期間が長い、迂回を必要とする期間も長い。	◎ 施工しないため、工事による迂回がない
	②工事中の交通事故を減らす	○ 比較案の中で、最も工事期間が短いことから、交通事故のリスクも低い	▲ ①案より工事期間が長い、交通事故のリスクも高い。	◎ 施工しないため、工事に起因する交通事故がない
	③公害をなくす	○ 比較案の中で、最も工事期間が短いことから、周辺への騒音・振動の影響も小さい	▲ ①案より工事期間が長い、周辺への騒音・振動の影響も大きい。	◎ 施工しないため、工事に起因する騒音・振動がない。
【参考】	7.早期完成	◎ 比較案の中で、最も事業期間が短い	○ ①案より事業期間が増加	— 施工せず
	8.低コスト	◎ 比較案の中で、最も経済的	○ ①案より事業費が増加	— 施工せず

事業費と事業期間を入れることも可能



従来の評価方法との違いについて

比較案の評価は、従来のように事業費や用地への影響から案自体に順位をつけるのではなく、「住民と確認・共有した重視すべき評価項目（機能）をどの程度満足しているか（機能の達成度）」について、評価項目ごとに視覚的に分かりやすいように「◎、○、△、×」で評価します。

◎従来の評価方法

	第1案		第2案		第3案		
評 価	都市計画の変更	なし(細部の変更あり)	3	あり	1	あり	1
	墓地への影響	なし	3	なし	3	あり	1
	路線延長	909m	3	939m	2	949m	2
	用地取得面積	8,000㎡	3	15,000㎡	1	15,000㎡	1
	残地面積	0㎡	3	7,100㎡	1	8,300㎡	1
	概算補償費	1,123,250,000 円	3	1,916,500,000 円	2	2,165,500,000 円	1
	概算工事費	577,980,000 円	3	595,500,000 円	2	561,495,000 円	2
	事業全体費用	1,701,230,000 円	3	2,512,000,000 円	1	2,726,995,000 円	1
総合評価	住宅移転数や残地の少なさと総評点でもっとも有力な案である。また、都市計画決定及び現道を生かせる案である。		諸問題を回避できるが、住宅の移転が52棟と多い。		諸問題を回避できるが、住宅の移転が58棟と最も多い上に、墓地への影響が発生する。		
	1位	35	2位	29	4位	24	

◎地域ニーズを反映した公共事業における評価方法

案自体を順位付けしている。

案の名称を「具体的」にすることで、どのような特徴がある案なのか分かりやすい。

住民のニーズが評価項目になっている。そのため、事業箇所ごとに評価項目は異なる。

	評価項目	歩行者・自転車	対流スペース	現道利用案
		分離案	を設けた案	
1. 交通事故を減らす	1-①. 歩行者の事故を減らす	○	○	△
	1-②. 自転車の事故を減らす	○	○	○
	1-③. 車両の事故を減らす	△	○	△
2. 歩行者通行の障害を無くす		○	○	△
3. 災害による被害を減らす		△	△	△
4. 景観の評価を高める		○	○	△
5. 商店街の集客を増やす		×	×	○
6. 工事による影響を減らす		○	○	△

評価項目ごとに評価することで、それぞれの案がどの項目を満たしているのか(いないのか)が分かりやすい。

(4) 複数の観点による比較案の作成

住民に評価項目の確認をする際に、「『東西の移動時間を短くする』ための交差点設置の有無」と「『交通事故を減らす』ための副道の設置の有無」など、複数の観点で評価・比較する必要がある場合は、それらを一緒にした比較案を住民に示すと、比較の論点が分かりづらくなってしまう。

このような場合は、それぞれの評価項目（機能）ごとに、複数の比較案と、その評価結果を作成し、住民に示すことが有効です。

《複数の観点での比較案の評価の例》

① 「東西の移動時間を短くする」機能に着目し「交差点の設置の有無」を比較

○アンケート結果を踏まえて大きく3つの考えに分類し、必要と思われる機能を抽出

- ① 現道の渋滞をなくしてほしい………バイパスへの通過交通の転換
- ② 交通事故を減らしてほしい………道路利用者の安全確保
- ③ 生活環境への影響を減らしてほしい……東西のアクセス路確保、生活道路の流入減少

計画検討

計画案の特徴

～③生活環境への影響を減らすの「東西の移動時間を短くする」機能に着目～

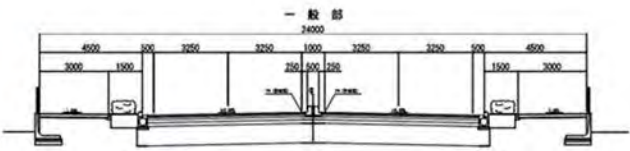
【交差点を設置する案】

○道路機能からみた構造の比較表

機能比較表 ～地域が重視する機能～		【交差点を設置する案】	【交差点を設置しない案】	現道利用
① 現道渋滞をなくす	平均速度を高める	○ 信号が車の流れに影響するため、交差点設置しない案に比べ、平均速度が若干低下する	◎ スムーズに車が流れるため、平均速度が高まる	× 渋滞により平均速度が遅い
	地域間の移動時間を短くする	○ アクセシビリティは向上するが信号の影響があるため、地域間の移動時間は交差点を設置しない案に比べ若干長くなる	◎ 交差点が少ないため、広域的なアクセシビリティは向上し、地域間の移動時間は短くなる	× 渋滞により移動時間が長い
	災害時のルートを増やす	◎ 本線へアクセスするルートが増えるため、災害時のルートは増える	○ 本線がルートとして増えるが、本線へのアクセスルートが交差点を設置する案よりも少ない	× 災害時のルートが少ない
	現道の移動時間を短くする	◎ 通過交通が分離できるため、現道の移動時間が短縮される	◎ 通過交通が分離できるため、現道の移動時間が短縮される	× 交通分離できないため、現道の移動に時間がかかる
	現道の事故を減らす	◎ 通過交通が分離できるため、事故の減少が期待される	◎ 通過交通が分離できるため、事故の減少が期待される	× 通過交通が増えており事故増が懸念される
② 交通事故を減らす	車の事故を減らす	△ 本線へのアクセス箇所が増えるため、事故の増加が懸念される	○ 本線へのアクセス箇所が少ないため、事故の減少が期待できる	△ 本線への多様なアクセスがあるため、事故の増加が懸念される
	歩行者・自転車の事故を減らす	◎ 車と歩行者が分離されるため、横断の安全性が向上する	○ 車と歩行者の分離はあるが、本線へのアクセス箇所が増えるため、交差点案よりも安全性は低い	× 車と歩行者の分離がないため、事故が懸念される
③ 生活環境への影響を減らす	東西の移動時間を減らす	◎ 東西のアクセス箇所が増えるため、東西の移動時間が短くなる	△ 東西のアクセス箇所が減るため、交差点を設置する案に比べ、東西の移動時間が長い	－ 現状のまま
	生活道路への車両の流入を減らす	△ 交差点が多いため、地域への通過車両の流入が増える	○ 交差点が少ないため、地域への通過車両の流入が減少する	－ 現状のまま
-	工事中の渋滞を抑制する	△ 工事による一時的な渋滞がある	△ 工事による一時的な渋滞がある	◎ 施工せず
参考	経済性	△ 交差点を設置しない案より、土地建物の買収区域が多い	○ 交差点を設置する案より、土地建物の買収区域が少ない	－ 施工せず
	効果の早期発現	△ 交差点を設置しない案より、土地建物の買収・移転に時間がかかる	○ 交差点を設置する案より、土地建物の買収・移転の時間が短い	－ 施工せず

(主)高崎神流秩父線(矢田工区) 道路計画と評価
 ～「東西の移動時間を短くする」機能に着目～

標準横断面図



【交差点を設置する案】



【交差点を設置しない案】



② 「車の事故を減らす」機能に着目し「副道の設置の有無」を比較

○アンケート結果を踏まえて大きく3つの考えに分類し、必要と思われる機能を抽出

- ① 現道の渋滞をなくしてほしい・・・バイパスへの通過交通の転換
- ② 交通事故を減らしてほしい・・・道路利用者の安全確保
- ③ 生活環境への影響を減らしてほしい・・・東西のアクセス路確保、生活道路の流入減少



計画案の特徴

～ ②交通事故を減らすの「車の事故を減らす」機能に着目 ～
【副道を設置する案】

○道路機能からみた構造の比較表

機能比較表 ～地域が重視する機能～		【副道を設置する案】 ～本線への出入りを集約する～	【副道を設置しない案】 ～本線への出入りを集約しない～	現道利用
① 現道渋滞をなくす	平均速度を高める	◎ 交差点が少なく、スムーズに車が流れるため、平均速度が高まる	△ 車両の出入りが車の流れに影響するため、副道を設置する案に比べ、平均速度が低下する	× 渋滞により平均速度が遅い
	地域間の移動時間を短くする	◎ 交差点が少なく、スムーズに車が流れるため、地域間の移動時間が短くなる	○ 現状より移動時間は短くなるが、本川への出入りが車の流れに影響するため、副道設置案より移動時間は長くなる	× 渋滞により移動時間が長い
	災害時のルートを増やす	◎ 本線へアクセスするルートが増えるため、災害時のルートは増える	◎ 本線へアクセスするルートが増えるため、災害時のルートは増える	× 災害時のルートが少ない
	現道の移動時間を短くする	◎ 通過交通が分離できるため、現道の移動時間が短縮される	◎ 通過交通が分離できるため、現道の移動時間が短縮される	× 交通分離できないため、現道の移動に時間がかかる
	現道の事故を減らす	◎ 通過交通が分離できるため、事故の減少が期待される	◎ 通過交通が分離できるため、事故の減少が期待される	× 通過交通が増えており事故増が懸念される
② 交通事故を減らす	車の事故を減らす	◎ 副道があり本線へのアクセスが制限されるため、交通事故の減少が期待できる	△ 沿道から本線へ多様にアクセス可能なため、交通事故の増加が懸念される	△ 本線への多様なアクセスがあるため、交通事故の増加が懸念される
	歩行者・自転車の事故を減らす	○ 車と歩行者が分離するため、歩行者・自転車の事故減少が期待できる	○ 車と歩行者が分離するため、歩行者・自転車の事故減少が期待できる	× 車と歩行者が分離されないため、交通事故の増加が懸念される
③ 生活環境への影響を減らす	東西の移動時間を減らす	△ 交差点からの出入りしかできないため、東西の移動に時間がかかる	△ 交差点からの出入りしかできないため、東西の移動に時間がかかる	－ 現状のまま
	生活道路への車両の流入を減らす	○ 地域への通過車両の進入が制限されるため、生活道路への車両の流入が減少する	△ 本線から地域への通過車両の進入を制限しないため、生活道路への車両進入が懸念される	－ 現状のまま
－	工事中の渋滞を抑制する	△ 工事による一時的な渋滞がある	△ 工事による一時的な渋滞がある	◎ 施工せず
参考	経済性	△ 副道を設置しない案より、土地建物の買収区域が多い	○ 副道を設置する案より、土地建物の買収区域が少ない	－ 施工せず
	効果の早期発現	△ 副道を設置しない案より、土地建物の買収・移転に時間がかかる	○ 副道を設置する案より、土地建物の買収・移転の時間が短い	－ 施工せず

(主)高崎神流秩父線(矢田工区) 道路計画と評価
 ～「車の事故を減らす」機能に着目～

