

参考3. 高規格幹線道路の点検結果の概要

(1) 点検の趣旨

第1回の問いかけにおいて、既に高規格幹線道路が完成した地域とこれから整備する地域とでは、その整備に対する意識が大きく異なることから、道路関係四公団の民営化時と同様の評価手法を用いて、客観的にその整備効果などについて点検を実施。

(2) 点検方法の概要

民営化時と同様の評価手法を用い、費用対便益に加え、外部効果も加味して、下記2)に示す手順で点検を実施。

(点検方法の詳細な内容については、<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-douro-keikaku/pdf/tenken.pdf>を参照。)

1) 点検対象区間

高規格幹線道路のうち、民営化時に評価を行った区間以外で、全ての未供用区間※1の約2,900km(平成19年度末時点)を対象とした。

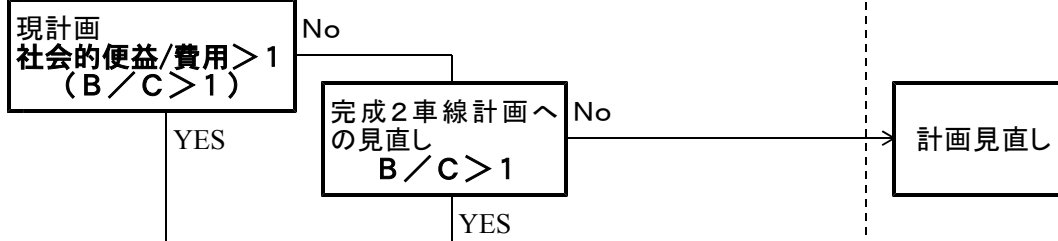
<点検対象区間の延長>

高規格幹線道路の延長	約14,000km
— 民営化時に評価を行った区間の延長	9,342km
— 民営化時に評価を行っていない区間のうち平成19年度末までの供用延長	1,787km

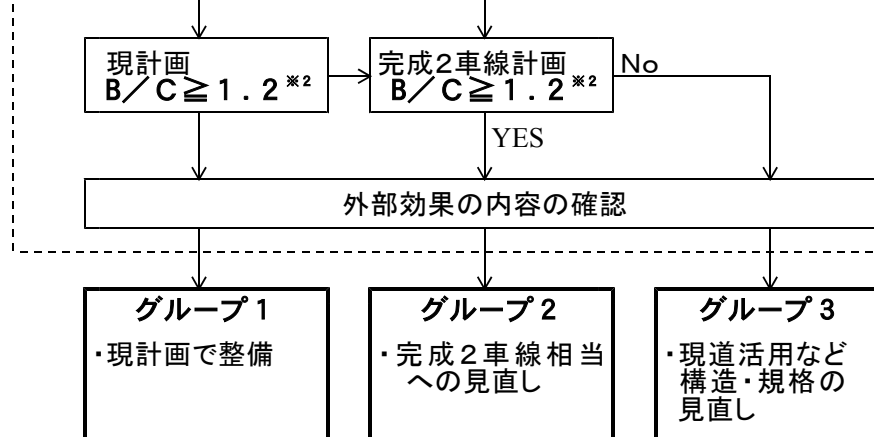
点検対象区間の延長 約2,900km

2) 点検手順の流れ

①事業としての必要性の検証



②整備の進め方の評価 【費用対便益と外部効果による評価】



3) 評価指標の考え方

①費用対便益

〔便益の算出〕

便益の算出に用いる交通量は、1999年に実施した道路交通センサス等を基に推計した全国将来交通需要（平成14年11月公表）から、2030年の値を推計した。推計された将来交通量を用いて、「費用便益分析マニュアル」（平成15年8月国土交通省道路局、都市・地域整備局）を適用し、走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益の3つの便益の合計を、社会的便益として算出した。

〔費用の算出〕

事業中期間については、個別に積算した建設費用を用い、未事業化区間については、これまでに導入してきたコスト縮減の成果を反映しつつ、現在実施中の一般的な事業の実績等を基に、用地費、土工、橋梁、トンネル等の工種別に推計し、建設費用を算定し、これに管理費を加えて算出した。

〔費用対便益の算出〕

上記の考え方で算出された各評価対象区間毎の便益と費用により費用対便益を算出した。なお、事業中期間のうち、「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」（平成15年3月国土交通省）に従って再評価時に費用対便益の分析を実施し、その結果を第三者から構成される委員会に諮った上で公表している区間については、その値を用いて点検を行った。

②外部効果

費用換算が困難な外部効果について、民営化時に用いた16指標の各評価点の算出式を適用し、入力データは可能な限り最新のものを用いて算定した。

（例）高度な医療施設までの搬送時間の短縮効果
物流拠点へのアクセス時間の短縮効果
自動車からのCO₂排出量の削減効果

（3）点検の結果

すべての点検対象区間に関して、現計画又は完成2車線計画で、社会的便益が費用を上回ることが確認できた。

さらに、費用対便益と外部効果の結果を用いて、整備の進め方について評価を行い、その結果は、以下の表に示すとおりである。

今後は、この点検結果を踏まえて、地域の意見も聞きながら具体的な計画内容の検討を進めていく。

点検結果を受けた整備の進め方（案）

	区 分	対 象		ネットワーク機能を早期に確保するための方策
		区間数	延長 (km)	
グループ 1	現計画で $B/C \geq 1.2^{*2}$	158	2,038 (70%)	現計画に基づき、暫定2車線での整備も採用しつつ、早期にネットワークの機能を確保する
グループ 2	完成2車線計画で $B/C \geq 1.2^{*2}$ (グループ 1 を除く)	17	422 (14%)	4車線から完成2車線相当の構造に見直し、早期にネットワークの機能を確保する
グループ 3	完成2車線計画で $1.2 > B/C > 1.0$ かつ 外部効果が相対的に高い	12	468 (16%)	4車線から完成2車線相当の構造に見直しつつ、これに加え、円滑な走行が可能な現道の一部を当面、活用するなど構造・規格の見直しを行い、早期にネットワークの機能を確保する

なお、外部効果については、16指標を基に重み付けをした偏差値を算出した。この値が、相対的に低い区間については、地域振興プロジェクトとの連携や地域の創意工夫の取組などを今後より一層推進することが望ましい。

※ 1：高規格幹線道路に並行する自動車専用道路又はそれに準ずる道路として、一連の区間が供用されている区間は、今回の点検対象外とした。

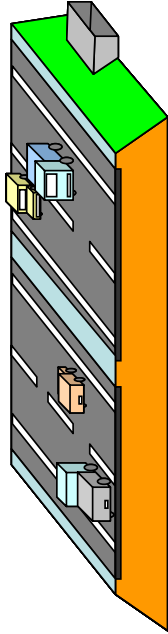
※ 2 $B/C = 1$ 、2：未事業化区間で、一部ルートやICの位置が確定していないなど、事業費の不確実性(感度分析 $\pm 10\%$)等を加味し、より厳格に設定

(参考) 点検結果を受けた整備イメージ

【グループ1の整備イメージ
(暫定2車線整備を活用)】

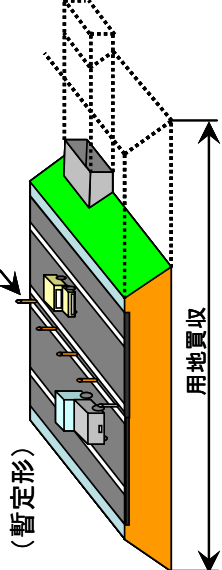
(完成形(4車線等))

事業費=100



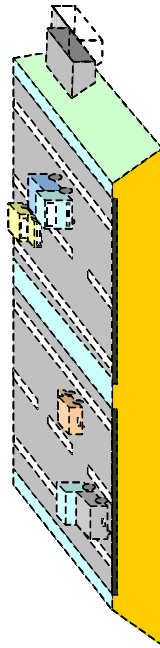
- ・4車線分の用地取得が必要
- ・暫定供用時はラバーポール等により往復通行を区分

ラバーポール等の設置



グループ1の
目標事業費=85

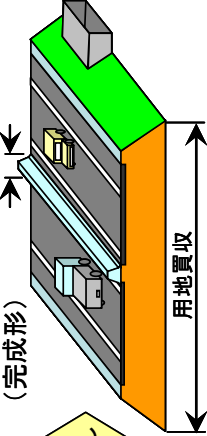
【グループ2の整備イメージ
(完成2車線相当の構造に見直し)】



見直し

- ・2車線分の用地のみを取得
- ・中央分離帯の設置による往復分離構造を採用

中央分離帯の設置



グループ2の
目標事業費=75

【グループ3の整備イメージ(当面現道活用のイメージ)】



※延長の約2割で現道を活用した場合、
完成4車線整備に比べて約4割コスト削減



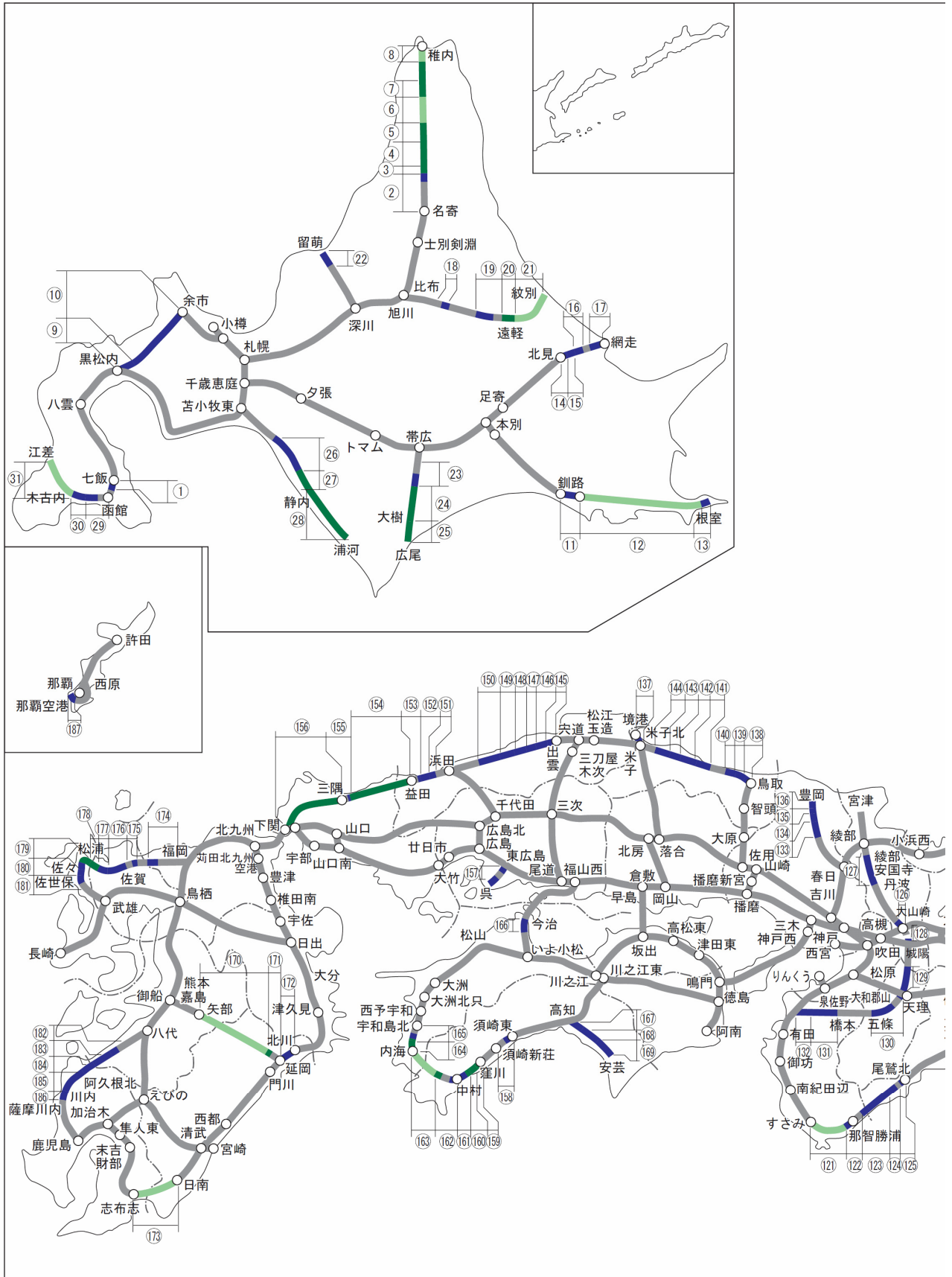
交通量 : 3,000台/日
実勢速度 : 60km/h



交通量 : 2,000台/日
実勢速度 : 40km/h

隘路区間

点検に基づくネット



ワークのイメージ図



高規格幹線道路の点検結果(個別区間表)

区間番号	路線名	評価区間※3	評価区間延長 (km)	現計画断面車線数※4	現計画で検証				
					事業費※5 現計画断面 (億円)	将来交通量		費用対便益 現計画断面 便益 総費用 (評点)※13	
						現計画断面	現計画断面		費用対便益
1	北海道縦貫自動車道	七飯藤城～七飯	3	4	130	22,100		2.51	56.2
2	北海道縦貫自動車道	名寄～美深 ※1	20	4	957	5,200	～ 6,100	1.49	44.0
3	北海道縦貫自動車道	美深～美深敷島 ※1	3	2	59	4,800		2.39	54.8
4	北海道縦貫自動車道	美深敷島～音威子府	36	4	1,555	4,800	～ 5,200	1.18	40.2
5	北海道縦貫自動車道	音威子府～中川 ※1	19	2	786	4,500		1.62	45.5
6	北海道縦貫自動車道	中川～幌延	60	4	2,478	3,300	～ 4,100	0.90	36.8
7	北海道縦貫自動車道	幌延～豊富サロベツ ※1	11	2	304	4,400		1.96	49.6
8	北海道縦貫自動車道	豊富北～榎内	28	4	1,117	4,700		0.92	37.1
9	北海道横断自動車道	根室線	5	4	264	8,100		1.76	47.2
10	北海道横断自動車道	根室線	74	4	3,507	12,000	～ 19,400	2.18	52.3
11	北海道横断自動車道	根室線	17	4	1,059	13,800	～ 17,100	1.62	45.5
12	北海道横断自動車道	根室線	119	4	4,852	4,600	～ 9,500	0.89	36.7
13	北海道横断自動車道	根室線	7	4	193	4,100		1.21	40.6
14	北海道横断自動車道	網走線	10	4	615	8,300	～ 9,400	1.76	47.2
15	北海道横断自動車道	網走線	4	4	165	10,500		1.84	48.2
16	北海道横断自動車道	網走線	18	4	730	10,600		1.85	48.3
17	北海道横断自動車道	網走線	23	4	952	7,400	～ 9,400	1.72	46.7
18	旭川紋別自動車道	上川層雲峡～浮島	18	4	911	11,500		2.42	55.1
19	旭川紋別自動車道	白滝～丸瀬布	16	4	616	12,800	～ 12,900	2.78	59.4
20	旭川紋別自動車道	丸瀬布～遠軽	21	2	473	4,500	～ 12,400	3.40	66.9
21	旭川紋別自動車道	遠軽～紋別	33	4	1,453	5,600	～ 10,400	0.97	37.7
22	深川留萌自動車道	留萌幌糠～留萌	13	4	552	8,400		1.29	41.6
23	帯広広尾自動車道	帯広川西～中札内	19	4	771	9,000	～ 11,200	1.95	49.5
24	帯広広尾自動車道	中札内～大樹	22	2	461	6,800	～ 7,100	1.60	45.3
25	帯広広尾自動車道	大樹～広尾	22	4	975	3,800	～ 5,200	0.85	36.2
26	日高自動車道	日高富川～厚賀	20	4	950	14,000	～ 18,400	1.82	47.9
27	日高自動車道	厚賀～静内	15	2	646	11,700	～ 14,000	4.10	75.3
28	日高自動車道	静内～浦河	41	4	1,816	4,000	～ 5,700	1.04	38.5
29	函館江差自動車道	函館～茂辺地	18	4	991	10,200	～ 20,400	1.53	44.4
30	函館江差自動車道	茂辺地～木古内	16	4	849	16,200		2.17	52.2
31	函館江差自動車道	木古内～江差	31	4	1,546	5,800	～ 9,900	0.89	36.7
32	東北縦貫自動車道	八戸線	8	4	243	9,100	～ 11,200	3.19	64.4
33	東北縦貫自動車道	八戸線	21	4	917	4,400	～ 14,800	1.52	44.3
34	東北縦貫自動車道	八戸線	4	4	209	8,100		1.41	43.0
35	東北横断自動車道	釜石～釜石西	6	4	339	8,700		1.09	39.1
36	東北横断自動車道	釜石～釜石西	10	4	396	6,400		1.03	38.4
37	日本海沿岸東北自動車道	朝日～温海	36	4	1,936	10,400	～ 11,900	1.16	40.0
38	日本海沿岸東北自動車道	酒田みなど～象潟	29	4	1,286	9,800	～ 10,900	1.13	39.6
39	日本海沿岸東北自動車道	象潟～仁賀保 ※1	14	4	440	20,200		2.40	54.9
40	日本海沿岸東北自動車道	仁賀保～本荘 ※1	13	4	517	20,200		2.29	53.5
41	日本海沿岸東北自動車道	二ツ井白神～あきた北空港	16	4	784	10,400		1.06	38.8
42	日本海沿岸東北自動車道	あきた北空港～北秋田市栄 ※1	6	4	274	12,300	～ 14,900	3.26	65.2
43	日本海沿岸東北自動車道	北秋田市栄～大館市権崎 ※1	8	4	364	14,900		2.25	53.0
44	日本海沿岸東北自動車道	大館市権崎～大館北 ※1	9	4	480	17,600	～ 20,500	2.30	53.7
45	東北中央自動車道	相馬JCT～相馬西	5	2	179	4,600		1.82	47.9
46	東北中央自動車道	相馬西～阿武隈 ※1	11	2	370	4,400		1.40	42.8
47	東北中央自動車道	阿武隈～霊山町石田	6	4	310	4,500		1.02	38.3
48	東北中央自動車道	霊山町石田～霊山町小国 ※1	11	2	243	8,600		2.47	55.8
49	東北中央自動車道	霊山町小国～福島北JCT	11	4	590	7,800	～ 8,700	1.63	45.6
50	東北中央自動車道	尾花沢～新庄 ※1	18	4	900	23,000	～ 30,600	1.80	47.7

※1: 高規格自動車道に並行する一般国道自動車専用道路
 ※2: 有料区間: 点検対象区間約2,900kmについては、原則無料とするが、有料道路として事業中の区間及び有料を前提に計画を地域に公表している区間など有料が想定される区間については有料として設定。
 ※3: 評価区間の設定: 事業中の区間は、事業化された単位で評価区間を設定するとともに、未事業化の区間は、事業化区間に挟まれた単位や残りの端末区間で評価区間を設定した。なお、未事業化の区間の中でも、都市計画決定の有無等計画の進捗に差がある場合には、そこで評価区間を分けて設定した。
 ※4: 現計画: 都市計画決定済みもしくは基本計画以上の区間は、それらの計画に定められた計画内容を「現計画」とし、それ以外の計画については原則4車線の計画を「現計画」とした。但し、PI(パブリックインボルブメント)等により計画内容を既に公表している場合には、その公表計画を「現計画」とした。
 ※5: 事業費: 事業中区間については、評価区間に個別に積算した建設費及び各地域の地価水準を踏まえた用地補償費から算出。未事業化区間については、現在事業中の高規格幹線道路の一般的な実績等を基に、用地費、土工、橋梁、トンネル等の工種別に推計し、評価区間延長に基づき算出。
 ※6: 平成9年4月に決定された都市計画を踏まえて、センターフェーンの設定を想定した事業費。
 ※7: 計画内容が未確定なため、ジャンクション間を直線的に結んだルートを設定し、外環(朝越～東名)の事業費をもとに概略の単価を設定し、試算。
 ※8: 現計画断面の将来交通量: 高規格幹線道路のネットワーク条件として、整備計画区間約342kmについては整備計画の内容で供用、既供用区間(平成19年度末時点)はその内容で供用、それ以外となる点検対象区間は現計画断面で供用したとそれぞれ仮定して、将来交通量を算定した。
 ※9: 現計画断面の費用対便益: 「費用対便益分析マニュアル(平成15年8月国土交通省道路局都市・地域整備局)を適用し、現計画断面での評価区間の整備の有無による便益と費用(事業費と維持管理費の合計)から算定。

区 間 番 号	完成2車断面 ^{※10} 計画で検証					費用 対 便 益 グ ル ー プ ^{※14}
	事業費 ^{※5}		将来交通量	費用対便益		
	完成 2車断面	完成2車断面 ^{※11}	完成2車断面 ^{※12} 便 益 総 費 用	費用対便益	費用対便益 グループ	
	(億円)	(台/日)				
1	—	—	—	—	①	
2	—	—	—	—	①	
3	—	—	—	—	①	
4	1,187	4,500 ~ 4,600	1.38	41.2	②	
5	—	—	—	—	①	
6	1,891	3,000 ~ 3,800	1.05	37.3	③	
7	—	—	—	—	①	
8	853	4,300	1.07	37.5	③	
9	—	—	—	—	①	
10	—	—	—	—	①	
11	—	—	—	—	①	
12	3,703	4,500 ~ 9,000	1.09	37.7	③	
13	—	—	—	—	①	
14	—	—	—	—	①	
15	—	—	—	—	①	
16	—	—	—	—	①	
17	—	—	—	—	①	
18	—	—	—	—	①	
19	—	—	—	—	①	
20	—	—	—	—	①	
21	1,109	4,400 ~ 9,800	1.15	38.4	③	
22	—	—	—	—	①	
23	—	—	—	—	①	
24	—	—	—	—	①	
25	600	3,700 ~ 4,900	1.23	39.4	②	
26	—	—	—	—	①	
27	—	—	—	—	①	
28	1,386	3,800 ~ 5,500	1.26	39.7	②	
29	—	—	—	—	①	
30	—	—	—	—	①	
31	1,180	5,600 ~ 9,600	1.09	37.8	③	
32	—	—	—	—	①	
33	—	—	—	—	①	
34	—	—	—	—	①	
35	259	8,600	1.37	41.0	②	
36	302	6,200	1.27	39.9	②	
37	1,478	9,100 ~ 9,600	1.23	39.4	②	
38	982	9,600 ~ 10,400	1.38	41.1	②	
39	—	—	—	—	①	
40	—	—	—	—	①	
41	599	9,700	1.26	39.8	②	
42	—	—	—	—	①	
43	—	—	—	—	①	
44	—	—	—	—	①	
45	—	—	—	—	①	
46	—	—	—	—	①	
47	237	4,000	1.17	38.7	③	
48	—	—	—	—	①	
49	—	—	—	—	①	
50	—	—	—	—	①	

※10：現計画で、費用対便益≥1.2となる区間については、事業費、将来交通量、費用対便益の欄に「—」と記載。

※11：完成2車断面の将来交通量・高規格幹線道路のネットワーク条件として、整備計画区間9.342kmについては整備計画の内容で供用、既供用区間(平成19年度末時点)はその内容で供用、それ以外の点検対象区間は完成2車断面で供用したとそれぞれ仮定して、将来交通量を算定した。

※12：完成2車断面の費用対便益「費用対便益分析マニュアル」(平成15年8月国土交通省道路局都市・地域整備局)を適用し、完成2車断面での評価区間の整備の有無による便益と費用(事業費と維持管理費の合計)から算定。

※13：評点：全評価区間における各区間の費用対便益の偏差値を算出。

※14：費用対便益

グループ①：現計画で整備する区間

グループ②：完成2車線相対への見直しが必要な区間

グループ③：完成2車線の見直しを基本としつつ、現道の一部を当面活用するなど構造・規格の見直しが必要な区間

※15：外部効果(重み付け偏差値)：16指標ごとの各点(偏差値)をもとに、道路事業評価手法検討委員会による重み付けを用いて算定した値の偏差値。

外部効果																	
16指標の偏差値 ^{※16}																	
重 み 付 け 偏 差 値 ^{※15}	住民生活			地域社会			地域経済			環境			安全				
	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
	32	54	32	37	47	40	42	48	43	46	51	54	42	42	47	45	42
41	53	37	50	47	49	43	48	45	46	69	42	45	44	47	45	44	
41	53	40	54	47	51	47	48	47	47	59	42	46	41	47	45	40	
45	53	43	54	47	51	49	48	54	49	64	42	45	48	47	45	40	
49	53	45	58	47	58	45	48	54	47	69	42	44	47	56	45	40	
51	53	41	59	47	55	45	48	52	46	59	42	43	58	49	45	52	
41	53	38	59	47	52	43	48	45	46	64	42	42	41	48	45	41	
51	53	38	59	47	46	46	48	59	56	59	42	40	49	48	45	57	
40	57	35	49	47	51	44	48	45	46	45	54	46	51	47	45	42	
63	57	43	50	53	54	93	48	65	53	54	54	55	55	47	45	50	
41	58	32	43	47	38	44	48	47	54	61	54	46	41	47	45	49	
63	58	36	54	48	46	55	48	124	65	61	42	46	45	48	45	54	
47	58	37	60	47	46	46	48	68	48	44	42	40	45	48	45	53	
37	54	49	34	47	36	48	48	61	46	49	54	39	42	47	45	44	
39	54	48	41	47	47	42	49	43	48	57	54	39	42	48	45	44	
38	51	48	44	47	49	42	49	43	46	57	42	40	42	48	45	48	
50	48	49	52	47	54	55	49	70	62	57	42	41	44	49	45	45	
37	53	30	37	47	35	42	48	43	46	69	42	48	58	47	45	41	
42	53	48	41	47	50	42	48	43	46	66	42	43	58	48	45	41	
41	53	52	37	47	48	45	48	47	47	66	42	39	58	48	45	41	
55	53	56	42	47	63	53	49	82	49	66	42	44	52	52	45	45	
41	56	34	39	47	47	47	48	49	49	69	42	49	43	47	45	47	
41	54	36	49	47	51	42	49	43	51	69	42	44	42	47	45	45	
44	54	50	50	47	54	44	48	60	55	69	42	44	42	47	45	33	
47	54	49	51	47	58	44	48	63	49	62	54	43	43	48	45	39	
53	59	48	51	48	62	42	48	43	46	52	54	50	76	51	45	41	
60	59	49	53	48	60	49	48	63	47	49	54	49	77	48	45	49	
61	54	51	55	47	62	49	48	72	46	48	54	43	71	57	45	51	
46	58	41	53	47	42	46	48	47	46	49	54	40	62	49	45	44	
45	58	44	54	47	35	43	48	47	46	63	42	42	60	47	45	45	
52	58	46	57	47	64	51	48	56	49	69	42	46	46	49	45	45	
40	35	53	48	48	47	42	48	43	46	52	42	44	41	47	45	59	
41	35	49	38	51	45	50	48	55	49	49	42	43	42	47	45	59	
31	35	38	37	47	41	42	48	43	46	42	42	40	49	47	45	52	
49	57	67	45	47	50	42	49	43	47	42	42	41	54	47	45	68	
47	57	65	36	48	52	42	49	43	46	44	42	41	53	47	45	67	
53	40	44	43	50	48	44	48	44	47	43	66	44	64	59	72	55	
72	49	54	63	50	53	73	51	50	48	60	66	63	61	47	72	55	
65	49	65	65	47	51	54	48	46	46	67	66	55	62	47	72	52	
64	49	69	64	48	38	42	48	43	46	67	54	55	63	47	72	56	
49	47	53	42	49	50	51	49	50	49	50	42	45	73	48	45	48	
51	47	55	43	47	54	51	49	50	46	67	42	60	45	47	45	56	
45	47	47	33	48	54	42	49	43	49	67	42	60	45	47	45	56	
43	47	64	41	47	54	42	49	43	46	42	42	43	52	47	45	56	
49	54	49	40	48	57	42	48	43	46	44	42	44	54	62	72	54	
46	54	49	33	49	58	42	48	43	46	43	42	43	53	62	72	50	
52	54	49	54	48	35	42	48	43	47	45	42	43	54	62	72	60	
51	54	49	49	49	46	42	48	43	47	44	42	43	53	58	72	59	
49	53	41	44	48	35	44	49	52	48	43	66	46	41	73	72	48	
41	39	53	46	50	56	49	49	47	54	37	42	46	45	47	45	46	

※16：16指標の偏差値：以下の指標毎に算出した評価点の偏差値

なお、評価点の算出において、グループ①は現計画での整備を、また、グループ②及び③は完成2車線での整備を想定して算出している。

- 指標1：高速バス等長距離自動車交通の利便性向上を評価
- 指標2：新幹線・空港等幹線交通網への利便性向上を評価
- 指標3：高度な医療施設までの搬送時間の短縮を評価
- 指標4：拠点都市間を連絡し、相互連携の可能性を評価
- 指標5：日常生活圏の中心都市へのアクセス向上を評価
- 指標6：複数の主要観光地を連絡し、広域的な観光産業の発展への貢献を評価
- 指標7：物流拠点へのアクセス向上、産業立地の振興を評価
- 指標8：高速道路へのアクセス向上、農林水産品の流通利便性の向上を評価
- 指標9：高速道路の整備と併せた地域振興計画の推進を評価
- 指標10：自動車からのNO_x、SPM排出の削減を評価
- 指標11：並行道路における騒音レベルの低減を評価
- 指標12：自動車からのCO₂排出量の削減を評価
- 指標13：並行する緊急輸送道路が通行止めになった場合の迂回路長を評価
- 指標14：並行する緊急輸送道路における冬期交通障害や異常気象時の通行規制の程度を評価
- 指標15：並行する高速道路の代替路線の形成の有無を評価
- 指標16：地方の創意工夫による自主的な取組み状況を評価

高規格幹線道路の点検結果(個別区間表)

区間番号	路線名	評価区間※3	評価区間延長 (km)	現計区断面車線数※4	現計画で検証			
					事業費※5 現計画断面 (億円)	将来交通量		費用対便益 現計画断面 便益総費用 (評点)※13
						現計画断面	現計画断面	
51	東北中央自動車道	新庄～新庄北 ※1	5	4	200	12,400	1.91	49.0
52	東北中央自動車道	新庄北～金山町飛ノ森	21	2	715	6,800 ～ 8,900	1.39	42.7
53	東北中央自動車道	真室川町及位～湯沢市上院内	9	4	462	6,200	1.16	40.0
54	東北中央自動車道	湯沢市上院内～湯沢市下院内 ※1	3	2	141	5,700	1.94	49.4
55	東北中央自動車道	湯沢市下院内～雄勝こまち	5	4	217	5,700	1.09	39.2
56	常磐自動車道 ※2	利府JCT～富谷JCT ※1	14	4	1,184	35,200	1.60	45.3
57	津軽自動車道	浪岡JCT～浪岡	2	4	69	6,200	2.05	50.7
58	津軽自動車道	五所川原北～つがる市市	4	2	108	12,800	2.86	60.4
59	津軽自動車道	つがる市市～つがる市木造	13	2	421	9,300 ～ 15,100	2.13	51.6
60	津軽自動車道	つがる市木造～鎌ヶ沢	4	2	55	9,600	2.75	59.1
61	八戸久慈自動車道	八戸JCT～八戸南	9	4	450	4,600 ～ 12,500	1.50	44.1
62	八戸久慈自動車道	八戸南～階上	9	4	306	7,700 ～ 9,800	1.78	47.4
63	八戸久慈自動車道	階上～久慈北	29	4	1,281	5,900 ～ 6,700	1.13	39.7
64	三陸縦貫自動車道	桃生豊里～登米	14	4	570	19,300 ～ 22,100	2.00	50.1
65	三陸縦貫自動車道	登米～志津川	16	4	550	14,000	2.50	56.1
66	三陸縦貫自動車道	志津川～大谷	21	4	991	12,500 ～ 13,800	1.96	49.6
67	三陸縦貫自動車道	大谷～気仙沼	7	4	238	17,100	4.40	79.0
68	三陸縦貫自動車道	気仙沼～唐桑町只越	8	4	455	12,300 ～ 13,300	2.57	56.9
69	三陸縦貫自動車道	唐桑町只越～唐桑町館	3	4	207	8,500	1.51	44.2
70	三陸縦貫自動車道	唐桑町館～高田	9	4	490	7,800 ～ 8,500	1.25	41.0
71	三陸縦貫自動車道	高田～大船渡基石海岸	8	4	251	10,100 ～ 13,200	4.00	74.1
72	三陸縦貫自動車道	三陸～吉浜	4	2	140	8,400	2.25	53.1
73	三陸縦貫自動車道	吉浜～釜石	13	4	658	7,800 ～ 8,200	1.17	40.0
74	三陸縦貫自動車道	釜石～山田南	23	4	910	8,500 ～ 14,900	1.50	44.1
75	三陸縦貫自動車道	山田～釜石	13	4	580	7,400 ～ 12,800	1.76	47.2
76	三陸縦貫自動車道	釜石～松山	5	4	190	16,900	2.19	52.4
77	三陸縦貫自動車道	松山～宮古北	6	4	329	13,200	2.21	52.7
78	東関東自動車道 館山線	富浦～館山	5	4	551	9,500	1.33	42.1
79	東関東自動車道 水戸線 ※2	潮来～鉢田	31	4	1,375	19,200 ～ 21,300	1.63	45.6
80	東京外かく環状道路 ※2	大泉JCT～東名JCT	16	6	※6 16,000	82,000 ～ 104,800	3.44	67.4
81	東京外かく環状道路 ※2	東名JCT～平和島JCT	24	6	※7 19,000	59,600	2.35	54.3
82	第二東海自動車道 ※2	玉川～横浜泉JCT	36	6	※7 27,000	78,100 ～ 88,800	1.76	47.2
83	第二東海自動車道 ※2	横浜泉JCT～海老名南JCT	10	6	※7 11,000	77,200 ～ 94,000	1.78	47.4
84	首都圏中央連絡自動車道 ※2	金利谷JCT～戸塚	9	6	4,300	47,300 ～ 55,100	2.20	52.5
85	首都圏中央連絡自動車道 ※2	栗JCT～藤沢	8	4	2,345	40,700	1.68	46.2
86	首都圏中央連絡自動車道 ※2	西久保JCT～海老名南JCT	8	4	2,507	36,000 ～ 48,300	1.74	46.9
87	首都圏中央連絡自動車道 ※2	海老名北～相模原	10	4	2,242	33,300 ～ 50,000	3.02	62.3
88	首都圏中央連絡自動車道 ※2	相模原～八王子JCT	17	4	4,076	41,600 ～ 43,400	2.90	60.9
89	首都圏中央連絡自動車道 ※2	川島～五霞	33	4	4,862	39,100 ～ 50,500	2.10	51.3
90	首都圏中央連絡自動車道 ※2	五霞～つくばJCT	40	4	1,760	34,800 ～ 40,700	2.00	50.1
91	首都圏中央連絡自動車道 ※2	つくばJCT～大栗JCT	40	4	2,030	23,000 ～ 30,000	1.60	45.3
92	首都圏中央連絡自動車道 ※2	大栗JCT～松尾横芝	19	4	1,040	20,100 ～ 24,000	1.40	42.9
93	首都圏中央連絡自動車道 ※2	東金JCT～茂原長南	22	4	1,902	18,400 ～ 21,800	2.44	55.3
94	首都圏中央連絡自動車道 ※2	茂原長南～木更津JCT	28	4	2,002	22,900 ～ 26,000	2.00	50.1
95	中部横断自動車道	長坂JCT～八千穂	34	4	1,637	9,300 ～ 9,600	1.33	42.0
96	能越自動車道	輪島～三井	7	4	338	8,400	1.41	43.0
97	能越自動車道	三井～能登空港	5	4	210	8,100	1.39	42.7
98	能越自動車道	田鶴浜～七尾	10	4	288	8,200 ～ 19,700	1.45	43.5
99	能越自動車道	七尾～氷見	28	4	1,472	7,500 ～ 18,000	1.39	42.7
100	中部縦貫自動車道	松本JCT～波田	5	4	264	17,500	1.84	48.2

※1: 高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路
 ※2: 有料区間: 点検対象区間約2,900kmについては、原則無料とするが、有料道路として事業中の区間及び有料を前提に計画を地域に公表している区間など有料が想定される区間については有料として設定。
 ※3: 評価区間の設定: 事業中の区間は、事業化された単位で評価区間を設定するとともに、未事業化の区間は、事業化区間に含まれた単位や残りの端末区間で評価区間を設定した。なお、未事業化の区間の中でも、都市計画決定の有無等計画の進捗に差がある場合には、そこで評価区間を分けて設定した。
 ※4: 現計画: 都市計画決定済みもしくは基本計画以上の区間は、それらの計画に定められた計画内容を「現計画」とし、それ以外の計画については原則4車線の計画を「現計画」とした。但し、PI(パブリックインボルブメント)等により計画内容を既に公表している場合には、その公表計画を「現計画」とした。
 ※5: 事業費: 事業中区間については、評価区間に個別に積算した建設費及び各地域の地価水準を踏まえた用地補償費から算出。未事業化区間については、現在事業中の高規格幹線道路の一般的な実績等を基に、用地費、土工、橋梁、トンネル等の工種別に推計し、評価区間延長に基づき算出。
 ※6: 平成9年4月に決定された都市計画を踏まえて、センターフェーンの設定を想定した事業費。
 ※7: 計画内容が未確定なため、ジャンクション間を直線的に結ぶルートを設定し、外環(圏越～東名)の事業費をもとに概略の単価を設定し、試算。
 ※8: 現計画断面の将来交通量: 高規格幹線道路のネットワーク条件として、整備計画区間約342kmについては整備計画の内容で供用、既供用区間(平成19年度末時点)はその内容で供用、それ以外となる点検対象区間は現計画断面で供用したとそれぞれ仮定して、将来交通量を算定した。
 ※9: 現計画断面の費用対便益: 「費用便益分析マニュアル(平成15年8月国土交通省道路局都市・地域整備局)を適用し、現計画断面での評価区間の整備の有無による便益と費用(事業費と維持管理費の合計)から算定。

区間 番号	完成2車断面 ^{※10} 計画で検証				費用 対 便 益 グ ル ー プ ^{※14}
	事業費 ^{※5}	将来交通量	費用対便益		
	完成 2車断面 (億円)	完成2車断面 ^{※11} (台/日)	完成2車断面 ^{※12} 便 益 総 費 用		
			(評点) ^{※13}		
51	—	—	—	—	①
52	—	—	—	—	①
53	352	6,100	1.46	42.1	②
54	—	—	—	—	①
55	166	5,300	1.29	40.1	②
56	—	—	—	—	①
57	—	—	—	—	①
58	—	—	—	—	①
59	—	—	—	—	①
60	—	—	—	—	①
61	—	—	—	—	①
62	—	—	—	—	①
63	978	5,900 ~ 6,500	1.41	41.5	②
64	—	—	—	—	①
65	—	—	—	—	①
66	—	—	—	—	①
67	—	—	—	—	①
68	—	—	—	—	①
69	—	—	—	—	①
70	—	—	—	—	①
71	—	—	—	—	①
72	—	—	—	—	①
73	502	7,600 ~ 8,100	1.46	42.1	②
74	—	—	—	—	①
75	—	—	—	—	①
76	—	—	—	—	①
77	—	—	—	—	①
78	—	—	—	—	①
79	—	—	—	—	①
80	—	—	—	—	①
81	—	—	—	—	①
82	—	—	—	—	①
83	—	—	—	—	①
84	—	—	—	—	①
85	—	—	—	—	①
86	—	—	—	—	①
87	—	—	—	—	①
88	—	—	—	—	①
89	—	—	—	—	①
90	—	—	—	—	①
91	—	—	—	—	①
92	—	—	—	—	①
93	—	—	—	—	①
94	—	—	—	—	①
95	—	—	—	—	①
96	—	—	—	—	①
97	—	—	—	—	①
98	—	—	—	—	①
99	—	—	—	—	①
100	—	—	—	—	①

※10: 現計画で、費用対便益 ≥ 1.2 となる区間については、事業費、将来交通量、費用対便益の欄に「—」と記載。
 ※11: 完成2車断面の将来交通量・高規格幹線道路のネットワーク条件として、整備計画区間9,342kmについては整備計画の内容で供用、既供用区間(平成19年度末時点)はその内容で供用、それ以外の点検対象区間は完成2車断面で供用したとそれぞれ仮定して、将来交通量を算定した。
 ※12: 完成2車断面の費用対便益「費用対便益分析マニュアル」(平成15年8月国土交通省道路局都市・地域整備局)を適用し、完成2車断面での評価区間の整備の有無による便益と費用(事業費と維持管理費の合計)から算定。
 ※13: 評点: 全評価区間における各区間の費用対便益の偏差値を算出。
 ※14: 費用対便益
 グループ①: 現計画で整備する区間
 グループ②: 完成2車線相当への見直しが必要な区間
 グループ③: 完成2車線の見直しを基本としつつ、現道の一部を当面活用するなど構造・規格の見直しが必要な区間
 ※15: 外部効果(重み付け偏差値): 16指標ごとの各点数(偏差値)をもとに、道路事業評価手法検討委員会による重み付けを用いて算定した値の偏差値。

区間 番号	外部効果															
	16指標の偏差値 ^{※16}															
	重み 付け 偏差値 ^{※15}	住民生活			地域社会			地域経済			環境			安全		
		指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標
1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
49	49	49	52	48	55	48	49	49	48	32	66	39	54	47	45	57
50	50	58	51	49	46	48	48	49	46	34	66	47	67	47	45	45
39	50	52	36	48	42	42	48	43	46	36	42	46	65	47	45	51
41	50	48	33	47	40	42	48	43	46	42	42	42	65	47	45	61
39	50	35	34	47	35	42	48	43	46	42	42	41	65	47	45	61
38	28	39	33	48	45	42	54	43	46	46	66	58	43	47	72	37
38	48	40	54	47	43	42	48	43	46	52	54	43	41	47	45	41
39	40	50	63	47	36	58	48	50	46	41	42	39	43	47	45	41
46	40	53	62	47	35	67	48	67	49	45	42	40	43	47	45	45
41	40	57	61	47	35	55	48	48	46	47	42	40	41	47	45	45
44	51	54	47	48	50	55	48	52	46	45	54	44	41	47	45	48
47	51	55	55	47	60	46	48	47	47	47	42	46	45	47	45	52
51	51	51	66	47	61	52	48	57	46	45	42	48	44	47	45	51
43	55	44	33	48	46	51	49	62	46	46	42	45	46	47	45	59
51	55	50	37	48	53	56	48	68	46	52	42	55	47	47	45	59
55	55	53	64	48	55	51	48	53	46	54	42	57	50	47	45	50
45	55	31	65	47	51	42	48	43	54	46	54	45	48	47	45	46
53	55	40	63	47	54	55	48	64	46	50	42	54	53	47	45	46
43	55	43	62	47	55	42	48	43	46	43	42	41	48	47	45	46
46	55	40	62	48	56	42	48	44	51	42	42	41	49	47	45	55
50	55	35	54	47	60	48	48	47	46	45	42	41	53	47	45	67
48	55	46	67	47	63	42	48	43	46	43	42	42	54	47	45	47
57	55	57	67	48	63	42	48	43	46	46	42	43	51	47	45	71
68	51	67	71	48	55	48	48	50	52	48	66	42	63	47	45	73
55	51	55	67	47	52	46	48	48	51	55	54	43	64	47	45	44
49	51	50	64	47	35	43	48	44	53	42	42	42	67	47	45	56
53	51	53	65	47	35	55	48	54	51	42	42	41	65	47	45	56
29	38	40	42	47	46	53	48	49	50	40	42	39	41	47	45	32
44	41	40	42	50	50	43	48	58	51	47	66	57	42	47	45	48
102	35	66	50	143	48	74	142	44	46	73	66	107	41	47	72	32
73	35	62	33	111	44	42	142	43	46	42	66	62	41	47	72	36
44	20	69	33	56	35	43	67	43	46	44	66	64	42	47	72	34
55	35	67	33	49	53	43	65	43	46	50	66	99	41	47	72	36
45	25	51	55	47	47	42	61	43	46	47	66	65	42	47	45	40
46	25	53	42	47	56	70	50	44	46	46	66	63	41	47	45	44
40	25	71	50	47	53	52	54	44	46	47	42	59	41	47	45	32
41	6	74	33	48	35	59	53	44	46	52	66	61	41	47	72	32
46	2	73	44	47	35	63	52	46	46	45	66	70	41	47	72	38
75	36	60	49	89	48	84	51	56	131	41	42	65	40	49	72	42
54	36	41	49	56	47	49	49	76	79	47	66	77	41	47	45	32
52	65	43	38	50	41	50	53	62	59	47	66	83	42	47	45	36
39	36	40	39	47	45	49	56	54	46	44	66	43	39	47	45	48
40	47	50	46	47	38	59	49	49	46	40	66	45	41	47	45	40
45	47	42	52	47	49	64	48	51	46	47	42	57	42	47	45	48
47	67	46	53	59	44	43	48	47	46	47	42	54	44	49	72	37
42	55	60	52	47	45	58	48	49	46	47	42	45	42	47	45	38
41	55	59	52	47	45	44	48	45	46	49	42	43	42	47	45	45
41	55	44	45	47	44	43	48	43	50	55	54	50	41	47	45	44
48	57	46	53	51	55	67	48	50	47	48	42	47	41	50	45	45
40	60	55	49	47	50	43	49	47	46	52	42	55	41	47	45	32

※16: 16指標の偏差値: 以下の指標毎に算出した評価点の偏差値
 なお、評価点の算出において、グループ①は現計画での整備を、また、グループ②及び③は完成2車線での整備を想定して算出している。
 指標1: 高速バス等長距離自動車交通の利便性向上を評価
 指標2: 新幹線・空港等幹線交通網への利便性向上を評価
 指標3: 高度な医療施設までの搬送時間の短縮を評価
 指標4: 拠点都市間を連絡し、相互連携の可能性を評価
 指標5: 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上を評価
 指標6: 複数の主要観光地を連絡し、広域的な観光産業の発展への貢献を評価
 指標7: 物流拠点へのアクセス向上、産業界の振興を評価
 指標8: 高速道路へのアクセス向上、農林水産品の流通利便性の向上を評価
 指標9: 高速道路の整備と併せた地域振興計画の推進を評価
 指標10: 自動車からのNO_x、SPM排出の削減を評価
 指標11: 並行道路における騒音レベルの低減を評価
 指標12: 自動車からのCO₂排出量の削減を評価
 指標13: 並行する緊急輸送道路が通行止めになった場合の迂回路長を評価
 指標14: 並行する緊急輸送道路における冬期交通障害や異常気象時の通行規制の程度を評価
 指標15: 並行する高速道路の代替路線の形成の有無を評価
 指標16: 地方の創意工夫による自主的な取組み状況を評価

高規格幹線道路の点検結果(個別区間表)

区間番号	路線名	評価区間※3	評価区間延長 (km)	現計画断面車線数※4	現計画で検証				
					事業費※5 現計画断面 (億円)	将来交通量		費用対便益	
						現計画断面 (台/日)	現計画断面	現計画断面 便益 総費用	(評点)※13
101	中部縦貫自動車道	波田～中ノ湯	27	4	2,560	15,300	1.56	44.8	
102	中部縦貫自動車道	平湯～丹生川	21	4	1,205	12,100	1.61	45.4	
103	中部縦貫自動車道	丹生川～飛騨清見	25	4	2,203	13,500 ~ 17,100	2.20	52.5	
104	中部縦貫自動車道	大野～油坂出入口	32	4	1,800	8,200 ~ 8,500	0.98	37.8	
105	中部縦貫自動車道	福井北JCT～大野	26	4	1,292	11,000 ~ 17,200	2.70	58.5	
106	伊豆縦貫自動車道	岡宮～函南	15	4	1,852	35,600 ~ 57,200	2.30	53.7	
107	伊豆縦貫自動車道	函南～修善寺JCT	16	4	939	10,400	1.18	40.3	
108	伊豆縦貫自動車道	修善寺～天城湯ヶ島	7	4+2	570	11,700 ~ 27,800	3.20	64.5	
109	伊豆縦貫自動車道	天城湯ヶ島～下田北	22	4+2	1,387	10,000 ~ 13,500	1.27	41.3	
110	伊豆縦貫自動車道	下田北～下田	6	2	260	9,700 ~ 12,400	3.00	62.1	
111	三遠南信自動車道	飯田山本～喬木	22	4+2	1,354	4,100 ~ 17,600	1.90	48.9	
112	三遠南信自動車道	程野～南信濃	13	4	787	6,800	0.95	37.4	
113	三遠南信自動車道	南信濃～水窪北	13	2	1,071	3,900 ~ 4,400	1.40	42.9	
114	三遠南信自動車道	水窪北～佐久間	20	4	1,030	4,700 ~ 6,500	0.91	37.0	
115	三遠南信自動車道	佐久間～引佐JCT	28	4	1,980	6,600 ~ 11,500	1.28	41.4	
116	東海環状自動車道※2	土岐南多治見～西関	39	4	3,978	23,500 ~ 33,000	1.70	46.5	
117	東海環状自動車道※2	西関～養老	44	4	5,139	20,800 ~ 30,900	1.60	45.3	
118	東海環状自動車道※2	養老～北勢	18	4	1,460	15,000	1.90	48.9	
119	東海環状自動車道※2	北勢～四日市北JCT	14	4	1,294	15,900 ~ 26,600	1.60	45.3	
120	近畿自動車道 伊勢線※2	名古屋西JCT～飛鳥	12	4	1,502	16,900 ~ 34,300	2.68	58.2	
121	近畿自動車道 紀勢線	すさみ～太地	36	4	1,936	5,800 ~ 6,500	0.94	37.3	
122	近畿自動車道 紀勢線	太地～新宮※1	15	4	1,242	14,200 ~ 15,600	1.50	44.1	
123	近畿自動車道 紀勢線	新宮～大泊	42	4	3,132	7,600 ~ 12,100	1.25	41.0	
124	近畿自動車道 紀勢線	大泊～尾鷲南※1	19	4	1,273	7,400 ~ 9,400	1.21	40.6	
125	近畿自動車道 紀勢線	尾鷲南～尾鷲北	5	4	300	8,100	1.22	40.7	
126	京都縦貫自動車道※2	久御山～沓掛(大枝)	16	4	3,970	21,800 ~ 30,600	1.80	47.7	
127	京都縦貫自動車道※2	丹波～綾部JCT	29	4	2,146	12,200 ~ 16,300	2.10	51.3	
128	京奈和自動車道※2	巨椋JCT～城陽JCT	6	4	1,772	25,300 ~ 35,300	2.95	61.5	
129	京奈和自動車道※2	奈良北～大和郡山JCT	12	4	2,961	23,300 ~ 41,300	3.20	64.5	
130	京奈和自動車道	大和郡山JCT～五條北	27	4	4,614	23,800 ~ 51,800	6.30	101.8	
131	京奈和自動車道	高野口～打田	17	4	1,229	16,600 ~ 35,300	3.30	65.7	
132	京奈和自動車道	打田～和歌山JCT	12	4	1,160	22,200 ~ 30,900	3.70	70.5	
133	北近畿豊岡自動車道	和田山～八鹿	14	4	1,011	18,500 ~ 22,400	2.15	51.8	
134	北近畿豊岡自動車道	八鹿～日高	10	4	690	22,600	4.00	74.1	
135	北近畿豊岡自動車道	日高～豊岡南	6	4	326	21,900 ~ 27,500	4.30	77.7	
136	北近畿豊岡自動車道	豊岡南～豊岡竹野	6	4	342	11,200 ~ 18,400	1.72	46.8	
137	中国横断自動車道 岡山米子線	米子北～境港	20	4	1,501	18,600	1.80	47.6	
138	山陰自動車道	鳥取～吉岡温泉※1	7	4	401	22,100 ~ 30,300	3.20	64.5	
139	山陰自動車道	吉岡温泉～瑞穂※1	6	4	304	30,000	2.94	61.4	
140	山陰自動車道	瑞穂～青谷	6	4	313	27,400	3.03	62.5	
141	山陰自動車道	はわい～東伯※1	14	4	627	7,600 ~ 22,800	2.56	56.9	
142	山陰自動車道	東伯～赤崎中山※1	12	4	592	22,900 ~ 23,100	2.47	55.7	
143	山陰自動車道	赤崎中山～下市※1	4	4	147	23,200	2.37	54.5	
144	山陰自動車道	下市～淀江※1	12	4	531	29,300 ~ 39,500	4.80	83.7	
145	山陰自動車道	出雲～多伎	9	4	423	16,400	1.79	47.5	
146	山陰自動車道	多伎～朝山※1	9	4	292	18,500	2.37	54.5	
147	山陰自動車道	朝山～大田※1	6	4	235	18,000	3.50	68.2	
148	山陰自動車道	大田～仁摩	13	4	515	16,300	1.97	49.8	
149	山陰自動車道	仁摩～福光※1	12	4	660	15,200 ~ 15,400	2.20	52.5	
150	山陰自動車道	福光～江津	13	4	619	16,300	2.13	51.6	

※1: 高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路
 ※2: 有料区間: 点検対象区間約2,900kmについては、原則無料とするが、有料道路として事業中の区間及び有料を前提に計画を地域に公表している区間など有料が想定される区間については有料として設定。
 ※3: 評価区間の設定: 事業中の区間は、事業化された単位で評価区間を設定するとともに、未事業化の区間は、事業化区間に挟まれた単位や残りの端末区間で評価区間を設定した。なお、未事業化の区間の中でも、都市計画決定の有無等計画の進捗に差がある場合には、そこで評価区間を分けて設定した。
 ※4: 現計画: 都市計画決定済みもしくは基本計画以上の区間は、それらの計画に定められた計画内容を「現計画」とし、それ以外の計画については原則4車線の計画を「現計画」とした。但し、PI(パブリックインボルブメント)等により計画内容を既に公表している場合には、その公表計画を「現計画」とした。
 ※5: 事業費: 事業中区間については、評価区間に個別に積算した建設費及び各地域の地価水準を踏まえた用地補償費から算出。未事業化区間については、現在事業中の高規格幹線道路の一般的な実績等を基に、用地費、土工、橋梁、トンネル等の工種別に推計し、評価区間延長に基づき算出。
 ※6: 平成9年4月に決定された都市計画を踏まえて、センターエッジの設置を想定した事業費。
 ※7: 計画内容が未確定なため、ジャンクション間を直線的に結ぶルートを設定し、外環(朝越～東名)の事業費をもとに概略の単価を設定し、試算。
 ※8: 現計画断面の将来交通量、高規格幹線道路のネットワーク条件として、整備計画区間約342kmについては整備計画の内容で供用、既供用区間(平成19年度末時点)はその内容で供用、それ以外となる点検対象区間は現計画断面で供用したとそれぞれ仮定して、将来交通量を算定した。
 ※9: 現計画断面の費用対便益「費用対便益分析マニュアル(平成15年8月国土交通省道路局都市・地域整備局)を適用し、現計画断面での評価区間の整備の有無による便益と費用(事業費と維持管理費の合計)から算定。

区間番号	完成2車断面 ^{※10} 計画で検証				費用対便益 ^{※14} グループ
	事業費 ^{※5} (億円)	将来交通量 (台/日)	費用対便益		
			完成2車断面 ^{※11} 便益 総費用 (億円)	完成2車断面 ^{※12} 便益 総費用 (億円)	
101	—	—	—	—	①
102	—	—	—	—	①
103	—	—	—	—	①
104	1,374	7,900 ~ 8,300	1.23	39.4	②
105	—	—	—	—	①
106	—	—	—	—	①
107	716	9,000	1.31	40.4	②
108	—	—	—	—	①
109	—	—	—	—	①
110	—	—	—	—	①
111	—	—	—	—	①
112	601	6,500	1.16	38.6	③
113	—	—	—	—	①
114	786	4,500 ~ 6,300	1.11	38.0	③
115	—	—	—	—	①
116	—	—	—	—	①
117	—	—	—	—	①
118	—	—	—	—	①
119	—	—	—	—	①
120	—	—	—	—	①
121	1,478	5,600 ~ 6,000	1.14	38.3	③
122	—	—	—	—	①
123	—	—	—	—	①
124	—	—	—	—	①
125	—	—	—	—	①
126	—	—	—	—	①
127	—	—	—	—	①
128	—	—	—	—	①
129	—	—	—	—	①
130	—	—	—	—	①
131	—	—	—	—	①
132	—	—	—	—	①
133	—	—	—	—	①
134	—	—	—	—	①
135	—	—	—	—	①
136	—	—	—	—	①
137	—	—	—	—	①
138	—	—	—	—	①
139	—	—	—	—	①
140	—	—	—	—	①
141	—	—	—	—	①
142	—	—	—	—	①
143	—	—	—	—	①
144	—	—	—	—	①
145	—	—	—	—	①
146	—	—	—	—	①
147	—	—	—	—	①
148	—	—	—	—	①
149	—	—	—	—	①
150	—	—	—	—	①

※10: 現計画で、費用対便益 ≥ 1.2 となる区間については、事業費、将来交通量、費用対便益の欄に「—」と記載。
 ※11: 完成2車断面の将来交通量・高規格幹線道路のネットワーク条件として、整備計画区間9,342kmについては整備計画の内容で供用、既供用区間(平成19年度末時点)はその内容で供用、それ以外の点検対象区間は完成2車断面で供用したとそれぞれ仮定して、将来交通量を算定した。
 ※12: 完成2車断面の費用対便益「費用対便益分析マニュアル」(平成15年8月国土交通省道路局都市・地域整備局)を適用し、完成2車断面での評価区間の整備の有無による便益と費用(事業費と維持管理費の合計)から算定。
 ※13: 評点: 全評価区間における各区間の費用対便益の偏差値を算出。
 ※14: 費用対便益
 グループ①: 現計画で整備する区間
 グループ②: 完成2車線相当への見直しが必要な区間
 グループ③: 完成2車線の見直しを基本としつつ、現道の一部を当面活用するなど構造・規格の見直しが必要な区間
 ※15: 外部効果(重み付け偏差値): 16指標ごとの各点数(偏差値)をもとに、道路事業評価手法検討委員会による重み付けを用いて算定した値の偏差値。

区間番号	外部効果																
	16指標の偏差値 ^{※16}																
	重み付け偏差値 ^{※15}	住民生活			地域社会			地域経済			環境			安全			
		指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	
1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
101	39	60	57	33	51	35	43	49	47	46	57	42	49	48	68	45	32
102	49	60	57	61	50	65	42	49	43	47	40	42	59	47	47	45	42
103	52	43	57	47	50	50	90	48	61	48	38	42	48	60	48	45	42
104	61	56	46	51	50	53	51	48	47	59	40	42	40	64	64	45	79
105	70	56	44	46	49	48	60	49	50	51	40	42	50	43	143	45	80
106	54	54	47	38	48	39	66	54	49	46	48	66	65	43	47	45	63
107	40	54	69	33	47	35	53	48	45	46	45	42	61	41	51	45	43
108	48	56	69	60	47	56	42	48	43	46	45	42	62	41	47	45	43
109	70	56	78	67	47	62	74	48	47	46	47	42	66	42	92	45	51
110	65	56	87	76	47	70	82	48	47	46	41	42	47	46	47	45	51
111	43	53	39	40	50	42	53	48	46	46	35	54	41	57	67	45	48
112	53	53	39	50	50	65	43	48	43	46	39	42	45	59	97	45	51
113	58	53	59	66	50	66	43	48	43	46	38	42	45	51	87	45	52
114	54	53	62	67	52	66	42	48	43	46	42	42	49	47	74	45	45
115	47	53	52	54	54	52	46	48	44	46	42	42	45	45	81	45	40
116	45	26	37	42	50	48	66	49	48	59	41	66	46	43	47	72	43
117	55	45	53	55	55	46	75	50	59	51	36	54	51	42	47	72	45
118	56	54	59	59	57	63	47	50	44	51	37	66	47	42	47	72	45
119	52	54	53	49	55	45	44	56	46	51	32	66	41	41	47	72	59
120	44	35	33	40	48	48	42	69	43	46	44	54	52	42	47	72	49
121	51	51	50	53	49	49	51	48	48	49	48	42	51	72	50	45	43
122	59	51	54	49	47	64	56	48	46	53	48	54	45	78	47	45	53
123	52	53	49	51	49	48	64	48	55	47	50	42	51	76	48	45	34
124	50	53	47	50	48	62	43	48	43	47	42	42	51	68	49	45	52
125	47	53	42	48	47	35	42	48	43	46	38	42	48	72	50	45	63
126	47	44	39	38	53	42	49	55	43	46	50	54	64	47	47	72	45
127	45	38	42	40	72	48	46	48	44	46	34	66	61	46	47	45	51
128	42	55	35	42	95	36	42	48	43	46	42	54	49	41	47	72	32
129	41	55	42	41	52	56	44	51	44	46	33	66	51	42	47	45	43
130	57	55	41	53	59	70	63	49	48	46	65	66	47	43	47	45	51
131	63	46	58	57	49	58	62	49	61	53	40	66	41	43	47	45	83
132	54	46	52	50	48	48	58	50	56	53	44	42	44	42	47	45	79
133	53	52	46	64	51	59	48	48	46	51	49	54	66	41	47	45	45
134	47	52	47	64	50	60	48	48	46	46	44	42	55	43	47	45	45
135	43	52	48	65	50	60	42	48	43	46	42	42	48	42	47	45	41
136	44	52	48	45	49	60	70	48	51	60	40	42	43	41	47	45	41
137	38	50	38	40	47	42	58	48	51	62	51	42	39	42	47	45	40
138	47	49	36	45	47	42	42	48	43	46	62	66	57	41	47	45	60
139	41	49	43	45	47	42	42	48	43	46	51	42	51	43	47	45	60
140	45	49	43	45	48	43	42	48	43	46	68	42	53	60	47	45	48
141	42	49	43	45	48	35	53	48	51	64	45	42	49	41	47	45	50
142	49	49	55	57	48	47	49	48	57	46	40	42	56	48	47	45	55
143	49	49	53	57	47	52	42	48	43	46	51	42	57	43	47	45	62
144	52	49	47	55	48	52	47	48	51	46	45	42	67	44	47	45	62
145	41	54	49	43	47	39	42	48	43	48	33	66	46	50	47	45	49
146	47	54	51	44	47	35	42	48	43	47	57	54	59	48	48	45	57
147	57	50	51	44	47	41	50	48	50	72	61	66	59	48	47	45	57
148	49	52	50	33	47	43	50	48	50	54	40	66	50	63	47	45	57
149	46	52	58	52	47	43	42	48	43	47	31	42	49	63	47	45	57
150	43	52	34	47	47	35	42	48	43	46	35	66	55	53	47	45	57

※16: 16指標の偏差値: 以下の指標毎に算出した評価点の偏差値
 なお、評価点の算出において、グループ①は現計画での整備を、また、グループ②及び③は完成2車線での整備を想定して算出している。
 指標1: 高速バス等長距離自動車交通の利便性向上を評価
 指標2: 新幹線・空港等幹線交通網への利便性向上を評価
 指標3: 高度な医療施設までの搬送時間の短縮を評価
 指標4: 拠点都市間を連絡し、相互連携の可能性を評価
 指標5: 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上を評価
 指標6: 複数の主要観光地を連絡し、広域的な観光産業の発展への貢献を評価
 指標7: 物流拠点へのアクセス向上、産業立地の振興を評価
 指標8: 高速道路へのアクセス向上、農林水産品の流通利便性の向上を評価
 指標9: 高速道路の整備と併せた地域振興計画の推進を評価
 指標10: 自動車からのNO_x・SPM排出の削減を評価
 指標11: 並行道路における騒音レベルの低減を評価
 指標12: 自動車からのCO₂排出量の削減を評価
 指標13: 並行する緊急輸送道路が通行止めになった場合の迂回路長を評価
 指標14: 並行する緊急輸送道路における冬期交通障害や異常気象時の通行規制の程度を評価
 指標15: 並行する高速道路の代替路線の形成の有無を評価
 指標16: 地方の創意工夫による自主的な取組状況の評価

高規格幹線道路の点検結果(個別区間表)

区間 番号	路線名	評価区間※3	評価 区間 延長 (km)	現計画 断面 車線数※4	現計画で検証					
					事業費※5 (億円)	将来交通量		費用対便益		
						現計画 断面 (台/日)	現計画 断面 (台/日)	現計画断面 便益 総費用 (評点)※13		
151	山陰自動車道	原井～三隅※1	15	4	890	16,100	～	16,600	2.78	59.5
152	山陰自動車道	三隅～遠田	14	4	700			16,200	2.51	56.2
153	山陰自動車道	遠田～須子※1	8	4	724	9,100	～	17,400	1.50	44.1
154	山陰自動車道	須子～萩	68	4	3,426	9,700	～	10,600	1.10	39.2
155	山陰自動車道	萩～三隅※1	15	4	968			14,900	1.26	41.2
156	山陰自動車道	三隅～小月JCT	48	4	2,296	6,000	～	11,900	1.18	40.3
157	東広島・呉自動車道	東広島JCT～阿賀	33	4	1,925	16,600	～	31,000	1.90	48.9
158	四国横断自動車道	須崎東～須崎新庄※1	5	4	425	7,200	～	8,700	1.69	46.3
159	四国横断自動車道	窪川～金上野	5	2	174			5,400	1.46	43.6
160	四国横断自動車道	金上野～拳ノ川※1	6	2	190			9,000	2.09	51.2
161	四国横断自動車道	拳ノ川～中村	26	4・2	1,302	7,300	～	10,200	1.46	43.6
162	四国横断自動車道	中村～宿毛※1	23	4・2	1,200	11,000	～	14,700	2.71	58.6
163	四国横断自動車道	宿毛～内海	33	4	1,700	3,900	～	6,900	0.94	37.4
164	四国横断自動車道	内海～岩松	10	4	521	5,800	～	6,700	1.09	39.2
165	四国横断自動車道	岩松～宇和島北※1	18	4・2	1,822	6,200	～	29,900	2.10	51.3
166	今治小松自動車道	今治～今治瀬ノ浦	10	4	855	7,600	～	11,700	1.62	45.5
167	高知東部自動車道	高知～高知空港	15	4	1,300	4,200	～	35,300	2.40	54.9
168	高知東部自動車道	高知空港～芸西西	13	4	751	10,300	～	18,300	3.06	62.8
169	高知東部自動車道	芸西西～芸西	9	4	580	10,900	～	13,600	1.98	49.8
170	九州横断自動車道 延岡線	矢部(山部)～蔵田	52	4・2	2,914	6,700	～	7,200	1.00	38.1
171	九州横断自動車道 延岡線	蔵田～延岡JCT※1	13	4・2	405	10,100	～	14,200	2.20	52.5
172	東九州自動車道	北川～延岡南※1	21	4	1,187	14,400	～	33,900	1.90	48.9
173	東九州自動車道	日南～志布志	38	4	1,964	3,200	～	7,300	0.90	36.9
174	西九州自動車道※2	福重JCT～(福井)	22	4	2,118	19,100	～	38,400	1.71	46.6
175	西九州自動車道	鹿家～唐津	10	4	690	26,500	～	30,800	1.50	44.1
176	西九州自動車道	唐津～伊万里東	18	4	878	24,900	～	30,000	2.00	50.1
177	西九州自動車道	伊万里東～伊万里西	7	4	249	21,200	～	22,600	2.70	58.5
178	西九州自動車道	伊万里西～松浦	17	2	677	7,900	～	13,800	1.30	41.7
179	西九州自動車道	松浦～佐々	16	4・2	942	10,000	～	19,700	1.68	46.2
180	西九州自動車道	佐々～佐世保	9	4	541	26,100	～	31,100	2.40	54.9
181	西九州自動車道※2	佐世保～佐世保大塔	8	4	1,629	16,100	～	24,100	2.10	51.3
182	南九州西回り自動車道	日奈久～芦北	17	4	1,190	25,100	～	26,500	1.80	47.7
183	南九州西回り自動車道	芦北～出水	30	4	1,421	18,800	～	24,100	1.90	48.9
184	南九州西回り自動車道	出水～鶴川内	15	4	555	23,500	～	25,300	2.80	59.7
185	南九州西回り自動車道	鶴川内～川内	20	4	1,028	15,500	～	18,600	1.81	47.8
186	南九州西回り自動車道	川内～薩摩川内都	10	4	334	19,700	～	22,000	2.90	60.9
187	那覇空港自動車道	那覇空港～豊見城・名嘉地	5	4	521	22,300	～	35,300	3.09	63.2

※1: 高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路
 ※2: 有料区間、点検対象区間約2,900kmについては、原則無料とするが、有料道路として事業中の区間及び有料を前提に計画を地域に公表している区間など有料が想定される区間については有料として設定。
 ※3: 評価区間の設定: 事業中の区間は、事業化された単位で評価区間を設定するとともに、未事業化の区間は、事業化区間に挟まれた単位や残りの端末区間で評価区間を設定した。なお、未事業化の区間の中でも、都市計画決定の有無等計画の進捗に差がある場合には、そこで評価区間を分けて設定した。
 ※4: 現計画: 都市計画決定済みもしくは基本計画以上の区間は、それらの計画に定められた計画内容を「現計画」とし、それ以外の計画については原則4車線の計画を「現計画」とした。但し、PI(パブリックインボルブメント)等により計画内容を既に公表している場合には、その公表計画を「現計画」とした。
 ※5: 事業費: 事業中区間については、評価区間を対象に個別に積算した建設費及び各地域の地価水準を踏まえた用地補償費から算出。未事業化区間については、現在事業中の高規格幹線道路の一般的な実績等を基に、用地費、土工、橋梁、トンネル等の工種別に推計し、評価区間延長に基づき算出。
 ※6: 平成19年4月に決定された都市計画を踏まえて、インターチェンジの設置を想定した事業費。
 ※7: 計画内容が未確定なため、ジャンクション間を直線的に結んだルートを仮定し、外環(関越～東名)の事業費をもとに概略の単価を設定し、試算。
 ※8: 現計画断面の将来交通量: 高規格幹線道路のネットワーク条件として、整備計画区間9,342kmについては整備計画の内容で供用、既供用区間(平成19年度末時点)はその内容で供用、それ以外となる点検対象区間は現計画断面で供用したとそれぞれ仮定して、将来交通量を算定した。
 ※9: 現計画断面の費用対便益: 「費用対便益分析マニュアル」(平成15年8月国土交通省道路局都市・地域整備局)を適用し、現計画断面での評価区間の整備の有無による便益と費用(事業費と維持管理費の合計)から算定。

区間 番号	完成2車断面 ^{※10} 計画で検証				費用 対 便益 グループ ^{※14}
	事業費 ^{※5}	将来交通量		費用対便益	
	完成 2車断面 (億円)	完成2車断面 ^{※11} (台/日)		完成2車断面 ^{※12} 便益 総費用 (評点) ^{※13}	
151	—	—	—	—	①
152	—	—	—	—	①
153	—	—	—	—	①
154	2,615	9,100 ~ 10,100	1.31	40.4	②
155	—	—	—	—	①
156	1,885	4,500 ~ 10,800	1.24	39.6	②
157	—	—	—	—	①
158	—	—	—	—	①
159	—	—	—	—	①
160	—	—	—	—	①
161	—	—	—	—	①
162	—	—	—	—	①
163	1,298	2,800 ~ 6,800	1.10	37.9	③
164	397	5,700 ~ 6,200	1.35	40.7	②
165	—	—	—	—	①
166	—	—	—	—	①
167	—	—	—	—	①
168	—	—	—	—	①
169	—	—	—	—	①
170	2,224	6,000 ~ 6,700	1.17	38.7	③
171	—	—	—	—	①
172	—	—	—	—	①
173	1,499	3,100 ~ 7,000	1.11	38.0	③
174	—	—	—	—	①
175	—	—	—	—	①
176	—	—	—	—	①
177	—	—	—	—	①
178	—	—	—	—	①
179	—	—	—	—	①
180	—	—	—	—	①
181	—	—	—	—	①
182	—	—	—	—	①
183	—	—	—	—	①
184	—	—	—	—	①
185	—	—	—	—	①
186	—	—	—	—	①
187	—	—	—	—	①

※10: 現計画で、費用対便益 ≥ 1.2 となる区間については、事業費、将来交通量、費用対便益の欄に「—」と記載。
 ※11: 完成2車断面の将来交通量、高規格幹線道路のネットワーク条件として、整備計画区間9.342kmについては整備計画の内容で供用、既供用区間(平成19年度末時点)はその内容で供用、それ以外の点検対象区間は完成2車断面で供用したとそれぞれ仮定して、将来交通量を算定した。
 ※12: 完成2車断面の費用対便益「費用便益分析マニュアル」(平成15年8月国土交通省道路局都市・地域整備局)を適用し、完成2車断面での評価区間の整備の有無による便益と費用(事業費と維持管理費の合計)から算定。
 ※13: 評点: 全評価区間における各区間の費用対便益の偏差値を算出。
 ※14: 費用対便益
 グループ①: 現計画で整備する区間
 グループ②: 完成2車線相当への見直しが必要な区間
 グループ③: 完成2車線の見直しを基本としつつ、現道の一部を当面活用するなど構造・規格の見直しが必要な区間
 ※15: 外部効果(重み付け偏差値): 16指標ごとの各点数(偏差値)をもとに、道路事業評価手法検討委員会による重み付けを用いて算定した値の偏差値。

区間 番号	外部効果															
	16指標の偏差値 ^{※16}															
	重み 付け 偏差値 ^{※15}	住民生活			地域社会			地域経済			環境			安全		
		指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標
1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
63	44	60	66	47	58	42	48	43	46	57	66	52	53	47	72	58
60	44	68	69	47	35	42	48	43	46	53	66	54	52	47	72	58
70	44	64	68	47	43	51	48	49	55	57	66	57	68	47	72	58
59	61	59	61	49	53	45	48	44	57	37	54	56	46	49	72	58
59	56	50	40	47	54	66	48	53	47	52	54	56	46	48	72	63
59	56	38	48	49	49	53	49	54	50	63	54	57	43	53	72	60
67	57	80	52	47	41	67	48	50	70	50	66	63	44	49	45	65
39	53	50	39	47	40	46	48	52	46	54	42	43	41	47	45	52
44	53	55	46	47	42	42	48	43	46	47	42	40	68	47	45	48
45	53	56	47	47	47	42	48	43	46	47	42	45	67	47	45	48
63	53	56	47	48	64	54	48	56	74	54	54	51	62	47	45	56
61	58	58	65	47	48	53	48	64	53	54	42	41	64	50	45	56
76	58	69	73	48	78	52	48	84	88	49	42	40	62	47	45	55
63	58	68	73	47	84	42	48	43	46	46	42	40	66	47	45	59
75	58	53	53	47	83	54	48	79	58	72	54	63	66	47	45	57
37	8	38	43	48	46	42	50	43	46	46	54	43	50	47	72	49
57	58	47	62	47	39	44	49	46	53	69	66	47	42	47	45	64
69	58	50	63	48	58	51	48	54	57	68	42	53	76	47	45	61
60	58	52	62	48	58	43	48	44	46	63	42	49	76	47	45	56
58	64	59	53	61	61	52	48	50	47	38	54	49	56	51	45	53
61	64	56	53	50	56	45	48	47	48	59	42	52	60	51	45	67
43	48	51	33	47	35	42	48	43	46	55	54	40	61	47	45	59
54	73	48	52	51	59	47	48	65	50	49	42	43	45	47	45	59
62	65	55	49	74	45	61	48	55	75	53	54	67	47	47	45	38
39	57	47	45	55	35	42	48	43	46	47	54	59	42	47	45	39
58	56	46	45	62	49	74	48	59	49	69	54	64	42	47	45	48
53	54	45	47	51	65	53	48	51	49	66	54	65	42	50	45	43
46	52	46	47	47	65	45	49	54	51	49	54	44	44	49	45	47
44	52	54	48	47	62	58	48	69	47	44	42	41	42	48	45	36
56	52	53	48	47	62	82	48	63	46	56	54	53	46	47	45	43
46	31	49	45	50	56	42	48	43	46	68	42	58	48	47	45	55
57	46	58	51	49	62	50	48	49	47	71	66	60	56	47	45	41
63	46	55	54	51	68	50	48	63	49	56	66	61	54	47	45	55
60	46	50	54	49	61	47	49	67	46	61	66	52	41	47	45	65
57	46	57	53	50	60	45	49	49	50	62	66	50	43	47	45	61
61	37	49	51	47	60	42	49	43	117	58	54	50	50	47	45	58
32	64	43	42	47	35	59	52	44	46	41	42	39	41	47	45	32

※16: 16指標の偏差値: 以下の指標毎に算出した評価点の偏差値
 なお、評価点の算出において、グループ①は現計画での整備を、また、グループ②及び③は完成2車線での整備を想定して算出している。
 指標 1: 高速バス等長距離自動車交通の利便性向上を評価
 指標 2: 新幹線・空港等幹線交通網への利便性向上を評価
 指標 3: 高度な医療施設までの搬送時間の短縮を評価
 指標 4: 拠点都市間を連絡し、相互連携の可能性を評価
 指標 5: 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上を評価
 指標 6: 複数の主要観光地を連絡し、広域的な観光産業の発展への貢献を評価
 指標 7: 物流拠点へのアクセス向上、産業立地の振興を評価
 指標 8: 高速道路へのアクセス向上、農林水産品の流通利便性の向上を評価
 指標 9: 高速道路の整備と併せた地域振興計画の推進を評価
 指標 10: 自動車からのNOx、SPM排出量の削減率を評価
 指標 11: 並行道路における騒音レベルの低減を評価
 指標 12: 自動車からのCO2排出量の削減率を評価
 指標 13: 並行する緊急輸送道路が通行止めになった場合の迂回路長を評価
 指標 14: 並行する緊急輸送道路における冬期交通障害や異常気象時の通行規制の程度を評価
 指標 15: 並行する高速道路の代替路線の形成の有無を評価
 指標 16: 地方の創意工夫による自主的な取組み状況の評価