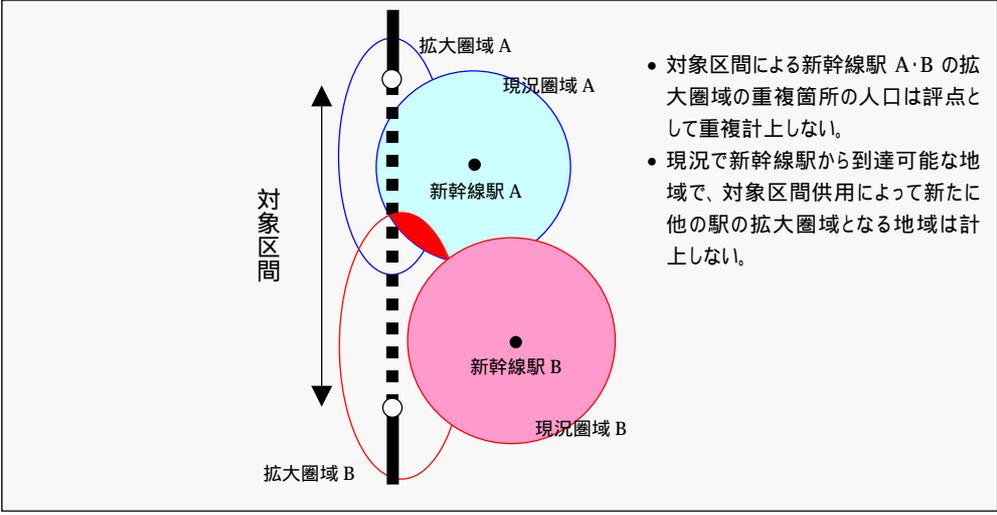
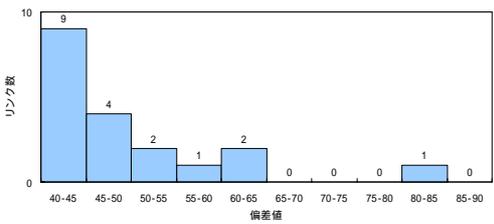
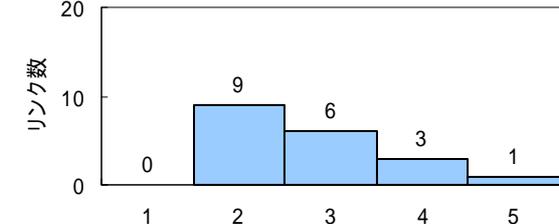


評価指標の定義と評点の考え方（案）

1. 高速バス等長距離自動車交通の利便性が高まる

目的	高速ネットワークを用いた、生活圏の中心都市相互を連絡する新たな公共交通機関が整備されることによる、都市間交通の利便性向上を評価する。
指標	<p>評点 = T_{1-1}/T_{1-2}</p> <p>T_{1-1} : 対象区間により連絡される拠点都市間の鉄道による最短移動時間(分)</p> <p>T_{1-2} : 対象区間供用に伴うバス路線の新設により短縮される都市間移動時間(分)</p> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 拠点都市 <ul style="list-style-type: none"> ・生活圏中心都市が対象 ・各対象区間毎に、連絡すべき拠点都市として対象区間近傍の都市ペアを設定 ● 鉄道による最短移動時間 <ul style="list-style-type: none"> ・拠点都市の中央駅間の鉄道による移動時間 JR 時刻表(2003.2)による(乗換え待ち時間は含まない) ・新幹線, 特急, 急行も考慮 ・現況で鉄道による連絡がない、又は道路利用(バス利用を想定)の方が移動時間が短い拠点都市間に関しては、道路による移動時間としている ● 対象区間供用に伴うバス路線の新設により短縮される都市間移動時間の設定 <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間供用により高速バスが新設されると仮定し、その場合の移動時間をバス利用による時間とした <p>【評点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間の利用により、現況での鉄道移動より道路利用による移動時間の方が短くなる場合、その時間短縮率によって都市間交通の利便性向上を評価 <div data-bbox="403 1099 1401 1413" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">現況の鉄道による移動時間(X_5)</p> <p style="text-align: center;">将来の高速バスによる移動時間(X_6)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● $X_6 < X_5$ となる場合に評点。 ● $X_6 > X_5$ となる場合は、0点とする。 </div>
ヒストグラム	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="587 1440 678 1480" style="text-align: center;"> <p>偏差値</p> </div> <div data-bbox="1090 1440 1236 1480" style="text-align: center;"> <p>五段階評価</p> </div> </div>
指標の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ● 対象区間の利用により道路利用による移動時間が短縮したとしても、鉄道による移動時間がより短い場合には評価されない

2. 新幹線・空港等幹線交通網への利便性が高まる

目的	全国一日行動圏を達成し、交流人口の増大に資するための高速交通体系へのアクセス向上、特に新幹線・空港へのアクセス向上を評価する。
指標	<p style="text-align: center;">評点 = $(X_{2-1} + X_{2-2}) / P_2$</p> <p> X_{2-1} : 新たに新幹線駅に 60 分以内でアクセス可能となる人口(万人) X_{2-2} : 新たに空港に 60 分以内でアクセス可能となる人口(万人) P_2 : アクセス可能人口の増加する都道府県の全人口(万人) </p> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 新幹線駅 フル規格 + ミニ新幹線(100 駅) 整備計画路線(フル規格)を含む。 • 空港 第三種以上及び共用飛行場(離島除き 57 空港) 建設中及び建設予定を含む。 • 新幹線駅・空港に新たにアクセス可能となる人口 新幹線駅・空港のカバー地域の対象区間の整備による拡大地域の人口(H12 国調 3 次メッシュ(1km²)人口) <p>【評点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 対象区間の整備により拡大するアクセス可能人口を都道府県人口で除し、地域のスケールを基準化した上で、幹線交通網へのアクセス向上を評価。 <div style="text-align: center;">  <ul style="list-style-type: none"> • 対象区間による新幹線駅 A・B の拡大圏域の重複箇所の人口は評点として重複計上しない。 • 現況で新幹線駅から到達可能な地域で、対象区間供用によって新たに他の駅の拡大圏域となる地域は計上しない。 </div>
ヒストグラム	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>偏差値</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>五段階評価</p>  </div> </div>
指標の特徴	<ul style="list-style-type: none"> • 新幹線、空港がない地域の路線は評点が低くなる。

3. 高度な医療施設までの搬送時間が短縮される

目的	高次医療施設までの搬送時間が短縮されることによる救急救命率の向上と、それに伴う地域全体の生命に対するリスク低減効果を評価する。
指標	$\text{評点} = (X_{3-1} + X_{3-2}) / P_3$ <p> X₃₋₁ : 新たに第三次救急医療施設に 60 分以内にアクセス可能となる人口 (万人) X₃₋₂ : 新たに救急車により第三次救急医療施設に 30 分以内にアクセス可能となる人口 (万人) P₃ : 対象区間供用によりアクセス可能人口の増加する都道府県の全人口 (万人) </p>
	<p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> 第三次医療施設 <ul style="list-style-type: none"> 重症及び複数の診療科領域にわたるすべての重篤な救急患者を 24 時間体制で受け入れる体制と高度な診療機能を有する医療機関 (沖縄県を除く 156 施設) 一般車の速度設定 <ul style="list-style-type: none"> 現況: H11 道路交通センサスの平均旅行速度 (平日) 将来: 規制速度 救急車の速度設定 <ul style="list-style-type: none"> 救急車の速度を道路種別に応じて、以下の通り設定 高規格; 80km/h 一般道; 法定速度 新たにアクセス可能となる人口 <ul style="list-style-type: none"> 対象区間の供用により、新たに第三次救急医療施設へ一定時間で到達できる地域の人口 (H12 国調 3 次メッシュ (1km²) 人口) <p>【評点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 対象区間の供用により新たに時間カバー圏域が拡大する場合に加点。 但し、同一対象区間について複数施設の拡大圏域に重複がある場合は、重複計上しない。 救急車 30 分圏域の拡大と一般車 60 分圏域の拡大は各々別個に計算し、和をもって評価する。 <div data-bbox="402 1214 1385 1545" style="text-align: center;"> </div>
ヒストグラム	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="587 1572 679 1608" style="text-align: center;"> 偏差値 </div> <div data-bbox="1098 1572 1248 1608" style="text-align: center;"> 五段階評価 </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="354 1653 865 1886"> </div> <div data-bbox="890 1653 1433 1886"> </div> </div>
指標の特徴	・高次医療施設が密に配置され、すでに 30 分や 60 分圏域となっている地域の路線の評点は低くなる。

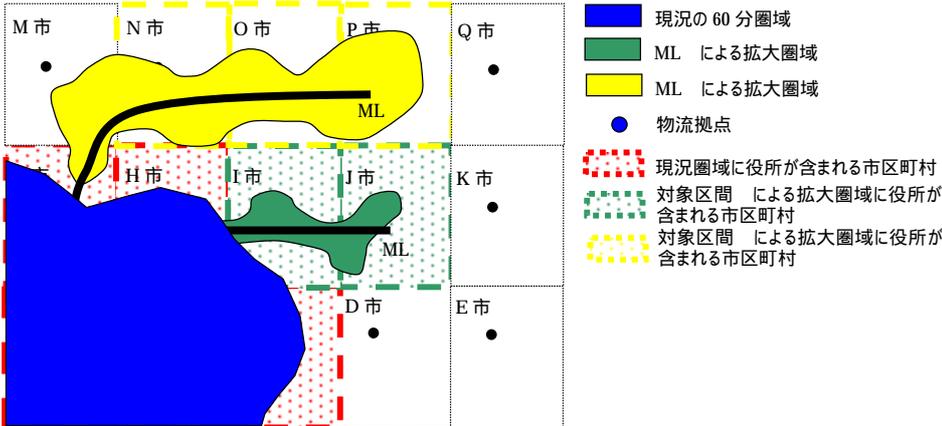
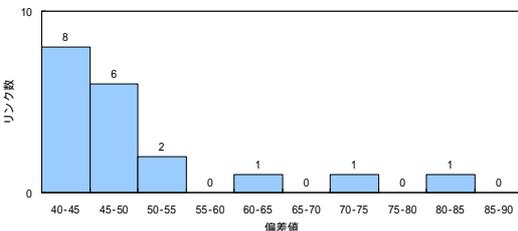
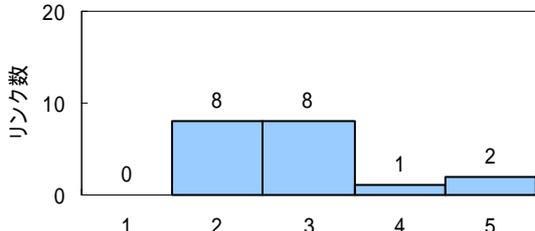
4. 拠点都市間を連絡し、相互の連携が可能になる

目的	地域の経済、生活、文化、教育等の拠点となる生活圏の中心都市相互を効果的に連絡し、地域間交流の活性化を通じ、地域振興と高次サービスの相互補完を図る。
指標	<p>評点 = $\{(X_{4.1} \times X_{4.2}) / D \times (D/D) \times \}$</p> <p>$X_{4.1}, X_{4.2}$: 対象区間の整備により、連結される拠点都市人口 (万人)</p> <p>D : 対象拠点都市間の距離 (km)</p> <p>D : D のうち、高速道路の未開通区間の距離 (km)</p> <p>連絡時間短縮率 = $\{(現況の最短連絡時間(h)) - (対象区間供用時の最短連絡時間(h))\} / (現況の最短連絡時間(h))$</p> <p>当該拠点都市ペアが現況高規格幹線道路で連絡されている場合に限り を考慮。それ以外の場合は = 1 とする。</p> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 拠点都市 地方部は生活圏中心都市(離島除き 167 都市)、大都市圏は政令指定市(12 都市)および業務核都市(10 都市) • 対象拠点都市ペア 一日行動圏が片道約 3 時間であることに基づく、都市間距離が 300km 以内の全拠点都市ペア • 連絡される拠点都市 対象区間の供用により、現況の都市(役場)間連絡時間が短縮される拠点都市ペア • D 対象区間供用時の時間最短経路の距離 • D 拠点都市間の時間最短経路として使われた対象区間の距離 <p>【評点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 拠点都市間を連絡する重要度を連絡する都市の人口(2乗比例)と距離(反比例)で評価 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="375 1108 965 1422"> </div> <div data-bbox="973 1108 1420 1422"> </div> </div>
ヒストグラム	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="558 1444 670 1489"> <p>偏差値</p> </div> <div data-bbox="1085 1444 1244 1489"> <p>五段階評価</p> </div> </div>
指標の特徴	<ul style="list-style-type: none"> • 人口が大きな拠点都市を連絡する路線は評点が高くなる。 • 北海道など、拠点都市間の距離が大きい地域の路線は評点が低くなる。 • 都市間距離に占める対象区間長が大きいと評点が高くなる。 • 現状で既に高規格で連絡されている拠点都市間については、拠点都市間連絡の評点のうち、時間短縮率相当分のみの評価となる。

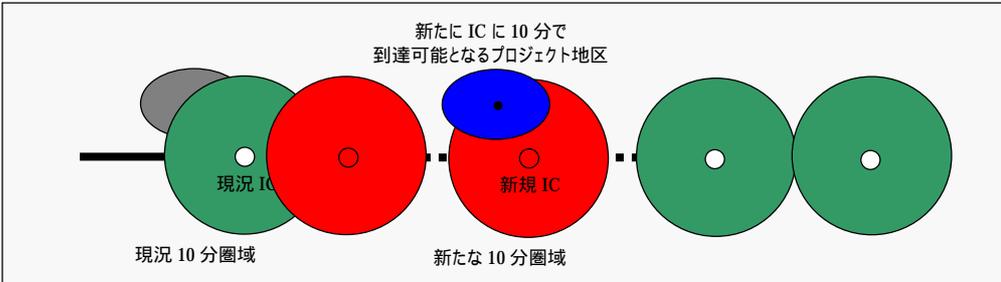
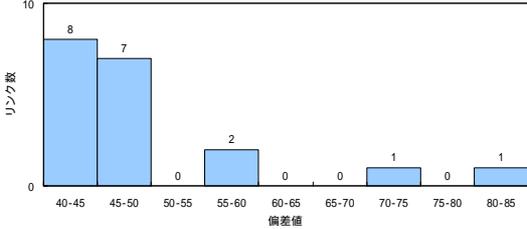
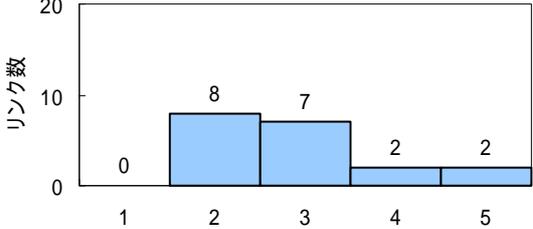
5. 日常活動圏の中心となる拠点都市へのアクセスが向上する

目的	日常活動圏の中心となる拠点都市へのアクセスが向上することによる、公共サービスに対する利便性の向上、生活機会の拡大等の効果を評価する。
指標	<p>評点 = X_5/P_5</p> <p>X_5 : 新たに拠点都市に 30 分以内で到達可能となる地域の人口(万人) P_5 : 対象区間供用により到達可能人口の増加する都道府県の全人口(万人)</p> <p>【指標定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> 対象区間供用により到達可能人口の増加する都道府県の全人口 対象区間の整備により、アクセスが向上する地域が存在する都道府県の全人口 <p>【評点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 対象区間の供用により拡大するアクセス可能人口を都道府県人口で除し、地域のスケールを基準化した上で、拠点都市へのアクセス向上を評価。
ヒストグラム	<p style="text-align: center;"> 偏差値 五段階評価 </p> <p style="text-align: center; font-size: 2em; color: gray;">検討中</p>
指標の特徴	<ul style="list-style-type: none">

6. 物流拠点へのアクセスが容易になり、産業立地・振興を支援する

<p>目的</p>	<p>物流の拠点となる主要な空港・港湾へのアクセスが向上することによる、地域への産業立地・産業振興等の効果を評価する。</p>
<p>指標</p>	<p>評点 = X_6</p> <p>X_6 : 新たに主要な空港・港湾に一定時間内でのアクセスが可能となる地域の年間工業製品出荷額 (億円)</p> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 主要な港湾 ・国際コンテナ航路の発着港湾 (58 港湾) 「港湾ポケットブック 2002」による • 主要な空港 第三種以上及び共用飛行場 (離島除き 57 空港) 建設中及び建設予定を含む。 • 新たに一定時間で空港・港湾にアクセス可能となる地域 対象区間の供用により、新たに空港・港湾へ一定時間内でのアクセス可能となる市区町村 • 年間工業製品出荷額 1 年に従業者 4 人以上の事業所 (工業) が製造したもののうち、出荷した分の価格総額 H12 年工業統計表による <p>【評点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 対象区間の供用により新たに物流拠点へ一定時間内での到達できる市区町村の工業製品出荷額で評価 
<p>ヒストグラム</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="566 1417 657 1458"> <p>偏差値</p>  </div> <div data-bbox="1090 1417 1236 1458"> <p>五段階評価</p>  </div> </div>
<p>指標の特徴</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 設定した圏域をまたがないアクセス時間の向上の効果は評点に反映されないことから、時間圏域の設定が評点に大きく影響を与える。

7. 沿道に既に工業団地等の計画がある、又は存在する

<p>目的</p>	<p>工業団地等の高速道路へのアクセス向上による利便性の向上、工業団地等の立地が促進されることによる地域への経済効果を評価する。</p>
<p>指標</p>	<p>評点 = S_7</p> <p>S_7 : 新たに高速道路 IC から 10km 以内で到達可能となる新規の地域振興プロジェクト地区の面積 (ha)</p> <p>【指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域振興プロジェクト地区の面積 標記地区の計画面積 国交省調査による (H14、IC10km 圏の未完成プロジェクトのみ) 地域振興プロジェクト地区の位置 所在地 (住所) で代表 <p>【評点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 現況では地域振興プロジェクト地区から 10km 圏域に高速道路 IC を有さなかったものが、対象区間の供用により、IC に 10km 以内で到達可能となった場合に、地域振興プロジェクト地区の計画面積で評価 
<p>ヒストグラム</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="582 1258 671 1294"> <p>偏差値</p>  </div> <div data-bbox="1102 1258 1249 1294"> <p>五段階評価</p>  </div> </div>
<p>指標の特徴</p>	<ul style="list-style-type: none"> 面積評価であるため、都市部は不利。

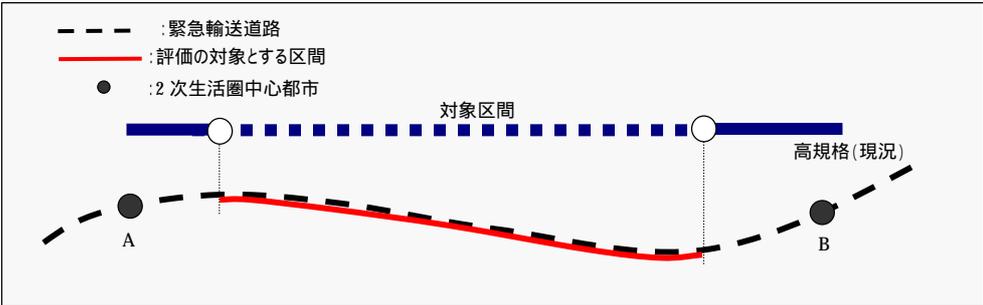
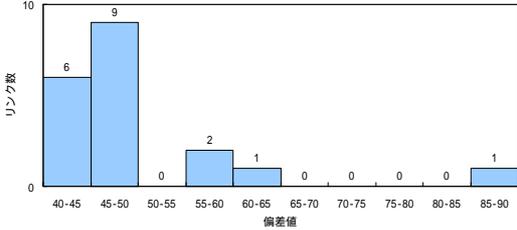
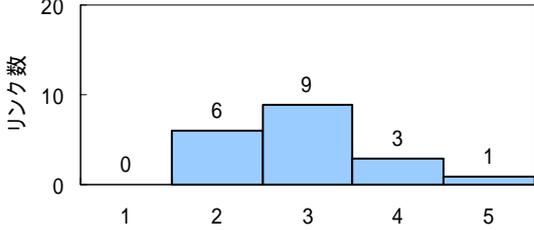
8. 緊急輸送道路が通行止めになった場合の迂回路が長大である

目的	緊急輸送道路が通行止めになった場合の迂回路が短縮されることによる、地域の経済、生活等の安全性向上に対する効果を評価する。																														
指標	<p>評点 = X_8</p> <p>X_8 : 緊急輸送道路(並行道路)と迂回路の距離の差(km)</p> <p>なお、緊急輸送道路に並行して既に高速道路ネットワークが存在する場合には、新たに並行する高速道路が整備されたとしても評価の対象としない。</p> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> 対象区間の緊急輸送道路(並行道路) <ul style="list-style-type: none"> 指標5で定義した緊急輸送道路(並行道路) 並行道路の迂回路 <ul style="list-style-type: none"> 緊急輸送道路(並行道路)のある区間が不通となった場合に、都市間を距離最短で連絡する一般道ルート <p>【評点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 対象区間の並行道路と迂回路との距離の差で評価。 <div data-bbox="399 884 1385 1467" style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p> - - - : 並行道路(高規格以外での時間最短ルート) - - - : 迂回路(高規格以外での並行道路の次の時間最短ルート) ● : 隣接する2次生活圏中心都市 </p> <p>対象区間</p> <p>高規格(現況)</p> <p>A B</p> <p>並行道路延長 D_1 km</p> <p>迂回路延長 D_2 km</p> <p>$D_2 - D_1 = X_8$</p> </div>																														
ヒストグラム	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="587 1534 673 1572" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">偏差値</div> <div data-bbox="1082 1534 1232 1572" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">五段階評価</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="363 1612 890 1848"> <table border="1"> <caption>偏差値ヒストグラム</caption> <thead> <tr> <th>偏差値</th> <th>リンク数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>35-40</td><td>3</td></tr> <tr><td>40-45</td><td>3</td></tr> <tr><td>45-50</td><td>6</td></tr> <tr><td>50-55</td><td>2</td></tr> <tr><td>55-60</td><td>1</td></tr> <tr><td>60-65</td><td>1</td></tr> <tr><td>65-70</td><td>3</td></tr> <tr><td>70-75</td><td>0</td></tr> </tbody> </table> </div> <div data-bbox="896 1612 1433 1848"> <table border="1"> <caption>五段階評価ヒストグラム</caption> <thead> <tr> <th>評価段階</th> <th>リンク数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>0</td></tr> <tr><td>2</td><td>6</td></tr> <tr><td>3</td><td>8</td></tr> <tr><td>4</td><td>2</td></tr> <tr><td>5</td><td>3</td></tr> </tbody> </table> </div> </div>	偏差値	リンク数	35-40	3	40-45	3	45-50	6	50-55	2	55-60	1	60-65	1	65-70	3	70-75	0	評価段階	リンク数	1	0	2	6	3	8	4	2	5	3
偏差値	リンク数																														
35-40	3																														
40-45	3																														
45-50	6																														
50-55	2																														
55-60	1																														
60-65	1																														
65-70	3																														
70-75	0																														
評価段階	リンク数																														
1	0																														
2	6																														
3	8																														
4	2																														
5	3																														
指標の特徴	<ul style="list-style-type: none"> 隣接二次生活圏中心都市間の距離が長いほど、また、道路網密度が疎な地域ほど評点が高くなる(北海道等) 																														

9. 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する

目的	並行する高速ネットワークの代替路線が形成されることにより、安定した国民生活と災害に強い国土構造実現のためのリダンダンシーが確保されることによるリスク低減効果を評価する。																								
指標	<p>評点 = X_9</p> <p>X_9 : 現況で広域ブロック中心都市間を時間最短で連絡する高速ルート上の JCT 間が不通となった際に、対象区間が新たな時間最短ルートを形成するか否か(1or0)</p> <p>【指標定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 広域ブロック中心都市 <ul style="list-style-type: none"> ・北海道、沖縄を除く地方整備局の所在都市 • JCT <ul style="list-style-type: none"> ・異なる高規格幹線道路の路線が交差する箇所 <p>【評点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> • JCT 間の不通のケースにおいて、対象区間が時間最短ルートを形成する場合に対象区間を評価 • 代替ルートを形成するか、しないか(1or0)で評点し、複数の JCT 間の不通による代替ルートを形成しても点数は積上げず、評点は 1 とする 																								
ヒストグラム	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>偏差値</p> <table border="1"> <caption>偏差値ヒストグラム</caption> <thead> <tr> <th>偏差値</th> <th>リンク数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>40-45</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>45-50</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>50-55</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>55-60</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>60-65</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table> </div> <div style="text-align: center;"> <p>五段階評価</p> <table border="1"> <caption>五段階評価ヒストグラム</caption> <thead> <tr> <th>評価段階</th> <th>リンク数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> </div> </div>	偏差値	リンク数	40-45	13	45-50	0	50-55	0	55-60	0	60-65	6	評価段階	リンク数	1	0	2	13	3	0	4	6	5	0
偏差値	リンク数																								
40-45	13																								
45-50	0																								
50-55	0																								
55-60	0																								
60-65	6																								
評価段階	リンク数																								
1	0																								
2	13																								
3	0																								
4	6																								
5	0																								
指標の特徴	• 複数都市間、複数の JCT 間の代替路線を形成しても、その重みは評価されない																								

10. 緊急輸送道路で冬季交通障害や異常気象時に通行規制される区間がある

<p>目的</p>	<p>冬季交通障害や異常気象時の通行が確保されることによる、地域の経済、生活等の安全性向上に対する効果を評価する。</p>
<p>指標</p>	<p>(案-1) 評点 = T_{10} (案-2) 評点 = X_{10}</p> <p>T_{10} : 緊急輸送道路(並行道路)における過去10年間における年間平均通行止め時間(h/年) X_{10} : 緊急輸送道路(並行道路)における異常気象時事前通行規制区間数</p> <p>なお、緊急輸送道路に並行して既に高速道路ネットワークが存在する場合は、新たに並行する高速道路が整備されたとしても評価の対象としない。</p> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> 緊急輸送道路(並行道路) <ul style="list-style-type: none"> 隣接する都市間の一般国道利用による距離最短ルート  <ul style="list-style-type: none"> 通行止め時間 <ul style="list-style-type: none"> 事前通行規制区間における、豪雨、豪雪等による過去10年間の通行止め時間 通行止め時間は、直轄国道の値のみ 異常気象時事前通行規制区間数 <ul style="list-style-type: none"> 雨量、波高等の異常気象による事前通行規制区間 都道府県道以上の全データあり <p>【評点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 対象区間について、その緊急輸送道路(並行道路)の通行止め時間、あるいは通行規制区間数を評価
<p>ヒストグラム (案-2)</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="582 1352 671 1391"> <p>偏差値</p>  </div> <div data-bbox="1091 1352 1238 1391"> <p>五段階評価</p>  </div> </div>
<p>指標の特徴</p>	<ul style="list-style-type: none">

1.1. 並行道路において自動車からのNO_x排出量が削減される

目的	都市部を通過する並行道路の交通量の減少及びそれに伴う走行速度の向上により、通過地域における自動車からのNO _x の排出量が削減され、生活環境の保全に寄与する効果を評価する。
指標	<p> $\text{評点} = \{ (a_{11}(v_{11}) \times Q_{11}) - (a_{11}(v'_{11}) \times Q'_{11}) \}$ </p> <p> $a_{11}(v)$: NO_x 排出原単位 (g/km 台) Q_{11} : 並行道路の現況交通量 (台キロ) Q'_{11} : 並行道路の対象区間整備後交通量 (台キロ) v_{11} : 並行道路の現況速度 (km/h) v'_{11} : 並行道路の対象区間整備後速度 (km/h) i : 車種区分 (大型、小型) </p> <p> 【指標定義】 <ul style="list-style-type: none"> • NO_x 排出原単位 <ul style="list-style-type: none"> ・速度別、2 車種別 (大型、小型) (国土技術総合政策研究所 (H12)) • 並行道路 <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間に並行する一般国道のうち、対象区間に最も近いもの </p> <p> 【評点の考え方】 <ul style="list-style-type: none"> • 対象区間の供用に伴う並行道路の交通量の減少及び走行速度の向上により、並行道路の沿道地域の生活環境の保全に寄与する効果を、NO_x の排出削減量で評価。 </p>
ヒストグラム	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">偏差値</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">五段階評価</div> </div> <div style="text-align: center; font-size: 2em; margin-top: 20px;">検討中</div>
指標の特徴	•

12. 並行道路において自動車からのSPM排出量が削減される

目的	都市部を通過する並行道路の交通量の減少及びそれに伴う走行速度の向上により、通過地域における自動車からのSPMの排出量が削減され、生活環境の保全に寄与する効果を評価する。
指標	<p>評点 = $\{ (b_{12i}(v_{12}) \times Q_{12i}) - (b_{12i}(v'_{12}) \times Q'_{12i}) \}$</p> <p> $b_{12i}(v)$: SPM 排出原単位 (g/km 台) Q_{12i} : 並行道路の現況交通量 (台キロ) Q'_{12i} : 並行道路の対象区間整備後交通量 (台キロ) v_{12i} : 並行道路の現況速度 (km/h) v'_{12i} : 並行道路の対象区間整備後速度 (km/h) i : 車種区分 (大型、小型) </p> <p>【指標定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> • SPM 排出原単位 <ul style="list-style-type: none"> ・速度別、2 車種別 (大型、小型) (国土技術総合政策研究所 (H12)) • 並行道路 <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間に並行する一般国道のうち、対象区間に最も近いもの <p>【評点の方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 対象区間の供用に伴う並行道路の交通量の減少及び走行速度の向上により、並行道路の沿道地域の生活環境の保全に寄与する効果を、SPM の排出削減量で評価。
ヒストグラム	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">偏差値</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">五段階評価</div> </div> <div style="text-align: center; font-size: 2em; margin-top: 20px;">検討中</div>
指標の特徴	•

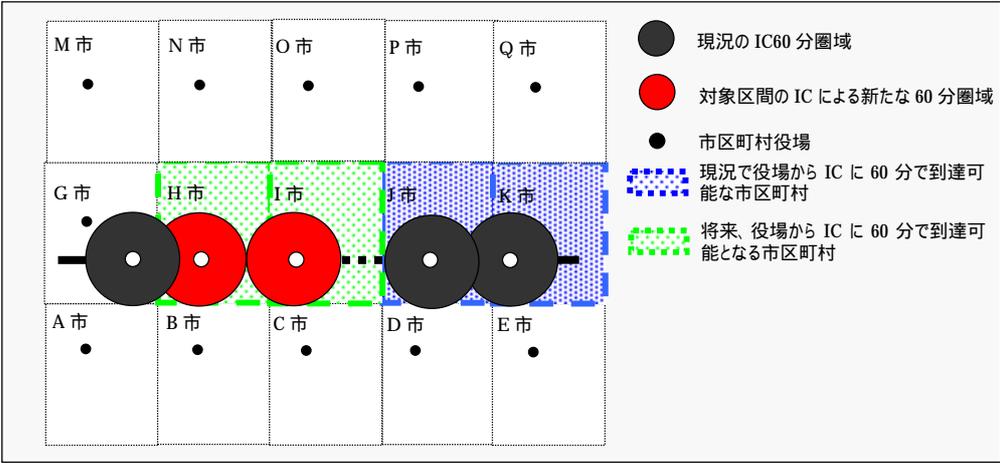
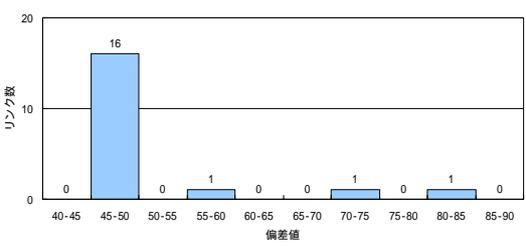
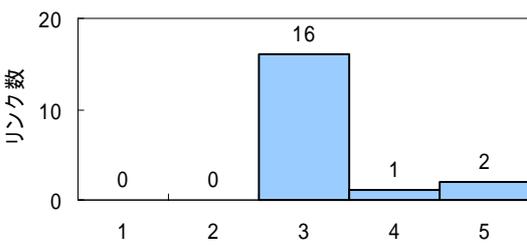
13. 並行道路において騒音レベルが低減する

目的	並行道路の交通量の減少により、並行道路の沿道地域の騒音レベルが低減し、沿道住民の生活環境の保全に寄与する効果を評価する。
指標	<p style="text-align: center;">評点 = X_{13}</p> <p>X_{13} : 並行道路の沿道地域の騒音レベルが夜間要請限度を超過しているか否か(1or2)</p> <p>【指標定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 並行道路 <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間に並行する一般国道 • 騒音レベル <ul style="list-style-type: none"> ・H14 道路環境センサス(国土交通省) <p>【評点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 並行道路の騒音レベルが夜間要請限度を超過している場合に、対象区間を評価。
ヒストグラム	<div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-bottom: 10px;"> 偏差値 五段階評価 </div> <h1 style="font-size: 48px; color: gray; margin: 0;">検討中</h1>
指標の特徴	<ul style="list-style-type: none"> • 夜間騒音要請限度を超過している場合には常に加点されるため、対象区間整備による騒音低減効果がない場合でも評価されることになる。

14. 自動車からのCO₂排出量が削減される

目的	高速ネットワークへの交通の転換に伴う自動車交通の走行速度向上により、自動車からのCO ₂ 排出量が削減され、地球環境保全に寄与する効果を評価する。
指標	$\text{評点} = \{ (c_{14i}(v_{14}) \times Q_{14i}) - (c_{14i}(v'_{14}) \times Q'_{14i}) \}$ <p> c₁₄(v) : CO₂ 排出原単位 (g/km 台) Q₁₄ : 現況交通量 (台キロ) Q'₁₄ : 対象区間整備後交通量 (台キロ) V₁₄ : 現況速度 (km/h) v'₁₄ : 対象区間整備後速度 (km/h) i : 車種区分 (大型、小型) </p> <p>【指標定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> CO₂ 排出原単位 <ul style="list-style-type: none"> 速度別、2 車種別 (大型、小型) (国土技術総合政策研究所 (H12)) <p>【評点の方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> 対象区間の供用に伴う自動車交通の走行速度の向上による、地球環境の保全に寄与する効果を、CO₂ の排出削減量で評価。
ヒストグラム	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> 偏差値 五段階評価 </div> <div style="text-align: center; font-size: 2em; margin-top: 20px;">検討中</div>
指標の特徴	<ul style="list-style-type: none">

15. 複数の主要観光地を連絡し、広域的な観光物産の発展に貢献する

<p>目的 指標</p>	<p>主要観光地へのアクセスが向上し周遊性が高まる結果、広域的な観光産業が発展する効果を評価する。</p> <p>評点 = X_{15}</p> <p>X_{15} : 新たに高速道路 IC から 60 分以内で到達可能となる地域の年間観光入込み客数(万人)</p> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> 新たに 60 分以内で高速道路 IC に到達可能となる地域 <ul style="list-style-type: none"> 対象区間の利用により、新たに役場から高速道路 IC に 60 分以内で到達可能となる市区町村 年間観光入込み客数 <ul style="list-style-type: none"> 市町村単位の年間観光入込み客数(各都道府県データ) <p>【評点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 対象区間の供用により、新たに IC に 60 分以内で到達可能となる市町村全体の観光入込み客数で評価 
<p>ヒストグラム</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="359 1265 885 1579"> <p>偏差値</p>  </div> <div data-bbox="901 1265 1428 1579"> <p>五段階評価</p>  </div> </div>
<p>指標の特徴</p>	<ul style="list-style-type: none"> 観光入込み客数データの定義が都道府県毎に異なる場合がある。 役場が圏域に含まれない場合、その市区町村は評点計上されない。

< 参考 > 全指標共通の前提条件

道路網

- ・都道府県道以上のネットワークが対象(デジタル道路地図(DRM) (財)日本デジタル道路地図協会)
- ・現況:H16.3 時点(H15 年度末)
- ・将来:整備計画路線 9,342km 供用(一般道路は現況と同じ)

速度設定

- ・現況:H11 道路交通センサスの平均旅行速度(平日)
(センサスデータのない区間:道路種類に応じ、道路種類別平均旅行速度を設定)
- ・将来:規制速度

人口

- ・平成 12 年国勢調査による