

高速道路の総合評価における評価項目・指標

大項目・中項目 (小項目)	評価の視点	評価項目	指標	
費用対便益	高速道路整備による直接的な便益のうち、貨幣換算可能となる3項目を評価(有料・無料の別に算定)。	走行時間短縮便益 走行経費減少便益 交通事故減少便益	B-C 又は B-C' (1)	
採算性	有料道路として区間毎に、料金収入による費用回収の割合を評価。	投資限度額比率	R/C (2)	
波及的影響 (その他外部効果)	住民生活 (生活機会の拡大 ・公共サービスの向上)	公共交通による他地域への移動時間を短縮し、生活機会や交流人口の拡大に資する効果を評価。 また、高次医療施設までの搬送時間の短縮による、住民生活の安心向上を評価。 〔 渋滞緩和による利便性向上は、便益と重複するので評価しない。 〕	高速バス等長距離自動車交通の利便性が高まる	指標1
			新幹線・空港等幹線交通網への利便性が高まる	指標2
			高度な医療施設までの搬送時間が短縮される	指標3
	地域社会 (地域社会の安定化 ・地域文化の振興)	地域の経済・生活・文化・教育等の拠点となる都市へのアクセス向上や都市相互の連携補完による、地域社会の自立と定住に寄与する効果を評価。 また、観光地へのアクセス向上による地域情報の発信、地域文化の振興並びに観光振興への寄与を評価。	拠点都市間を連絡し、相互の連携が可能になる	指標4
			日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上する	指標5
			複数の主要観光地を連絡し、広域的な観光産業の発展に貢献する	指標6
	地域経済 (生産の拡大 ・雇用の増加)	産業立地・振興や、農林水産業の振興に寄与する物流・流通の利便性向上を評価。 また、高速道路の整備とあわせて進められている地域振興計画の実現による、地域経済への効果を評価。	物流拠点へのアクセスが容易になり、産業立地を振興する	指標7
			高速道路へのアクセスが容易になり、農林水産品の流通の利便性が向上する	指標8
			高速道路の整備とあわせた地域振興計画が進められている	指標9
	環境 (生活環境の保全 ・地球環境の保全)	高速道路整備によって周辺道路の負荷が軽減されることによる生活環境の保全・改善への寄与及び地球温暖化対策への寄与を評価。 〔 評価対象区間は環境アセスメント実施済であることから、自然環境・生活環境への負の影響は考慮しない。 〕	自動車からのNOx、SPM排出量が削減される	指標10
			並行道路において騒音レベルが低減する	指標11
			自動車からのCO2排出量が削減される	指標12
	安全 (事故・災害の減少 ・二次的影響の軽減)	自然災害時や大規模事故時における緊急輸送道路の代替路を形成し、地域の安全性向上を評価する。 また、高速ネットワークの代替路線形成による国土のリダンダンシー向上を評価する。 〔 交通事故減少による安全性向上は便益と重複するので評価しない。 〕	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が長大である	指標13
			並行する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	指標14
			並行する高速道路の代替路線を形成する	指標15
	その他 地方公共団体の 取り組み	地方公共団体が策定する地域計画との整合や、利用増進・コスト縮減など、事業実施に対する地方公共団体の自主的な取り組みや協力姿勢を評価。	地方の創意工夫による自主的な取り組み状況を評価する	指標16

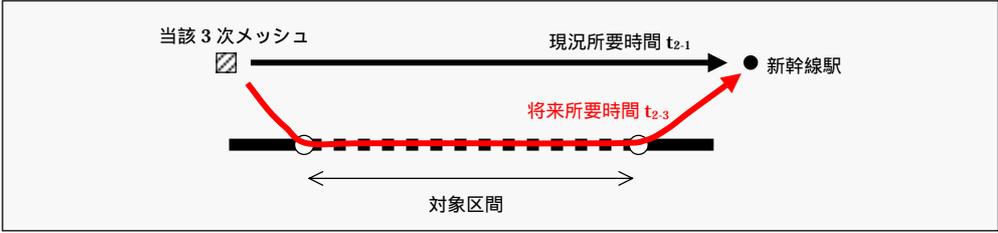
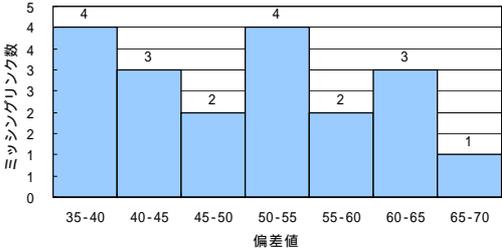
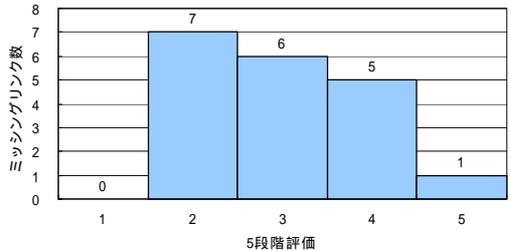
- 1 B : 当該道路及び周辺道路利用者が享受する便益(当該路線を整備した場合と整備しない場合の便益総計の差)
C : 当該路線の事業費及び維持管理費の合計
C' : 当該路線の残事業費及び維持管理費の合計
- 2 R : 投資資金回収見込額(料金収入から維持管理費を差し引いたもの)

評価指標の定義と評価点の考え方（案）

指標 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 style="text-align: center;">評価点 = T_2 / T_1</p> <p>T_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_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"> 生活圏中心都市および政令指定市が対象 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 汎用検索ソフト（駅すばあと）による（時刻表に対応している） 新幹線，特急，急行も考慮 拠点都市の中央駅 - 市役所間の移動時間も考慮 但し、自動車移動のみで、歩行による移動は考慮していない 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>【評価点の考え方】</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は、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 style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p style="text-align: center;">現況の鉄道による移動時間 (T_T)</p> <p style="text-align: center;">将来の高速バスによる移動時間 (T_B)</p> <ul style="list-style-type: none"> $T_B < T_T$ となる場合に評価点。 $T_B > T_T$ 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 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>ミッシングリンク数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>35-40</td><td>3</td></tr> <tr><td>40-45</td><td>5</td></tr> <tr><td>45-50</td><td>4</td></tr> <tr><td>50-55</td><td>1</td></tr> <tr><td>55-60</td><td>2</td></tr> <tr><td>60-65</td><td>1</td></tr> <tr><td>65-70</td><td>3</td></tr> </tbody> </table> </div> <div style="text-align: center;"> <p>5段階評価</p> <table border="1"> <caption>5段階評価ヒストグラム</caption> <thead> <tr> <th>5段階評価</th> <th>ミッシングリンク数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>0</td></tr> <tr><td>2</td><td>8</td></tr> <tr><td>3</td><td>5</td></tr> <tr><td>4</td><td>3</td></tr> <tr><td>5</td><td>3</td></tr> </tbody> </table> </div> </div> <p style="text-align: center;">評価点については精査中。ヒストグラムは19区間によるケーススタディー。</p>	偏差値	ミッシングリンク数	35-40	3	40-45	5	45-50	4	50-55	1	55-60	2	60-65	1	65-70	3	5段階評価	ミッシングリンク数	1	0	2	8	3	5	4	3	5	3
偏差値	ミッシングリンク数																												
35-40	3																												
40-45	5																												
45-50	4																												
50-55	1																												
55-60	2																												
60-65	1																												
65-70	3																												
5段階評価	ミッシングリンク数																												
1	0																												
2	8																												
3	5																												
4	3																												
5	3																												

指標 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	$\text{評点} = \frac{1}{2} \left\{ \left[1 - \frac{\sum (t_{2,3} \times p_{2,1})}{\sum (t_{2,1} \times p_{2,1})} \right] + \left[1 - \frac{\sum (t_{2,4} \times p_{2,1})}{\sum (t_{2,2} \times p_{2,1})} \right] \right\}$ <p> $t_{2,1}$: 現況での3次メッシュ中心から新幹線駅へのアクセス所要時間(分) $t_{2,2}$: 現況での3次メッシュ中心から空港へのアクセス所要時間(分) $t_{2,3}$: 対象区間供用時の3次メッシュ中心から新幹線駅へのアクセス所要時間(分) $t_{2,4}$: 対象区間供用時の3次メッシュ中心から空港へのアクセス所要時間(分) $p_{2,1}$: 当該3次メッシュ内の人口(万人) </p> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> 3次メッシュ <ul style="list-style-type: none"> 全国の地域を一辺約1kmの正方形で分割した区画で、各種統計の集計単位として用いられる。(昭和48年7月12日 行政管理庁告示第143号 「統計に用いる標準地域メッシュおよび標準地域メッシュ・コード」) 以下の指標においても同様。 新幹線駅 <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 第三種以上及び共用飛行場(離島除き57空港) 「数字で見る航空2002」による 建設中及び建設予定を含む。 <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 対象区間の利用によりアクセス所要時間が短縮される場合に加点。 アクセス所要時間が短縮される3次メッシュ内の人口が多いほど評価点が高くなるよう、3次メッシュ内人口で加重する。 
ヒストグラム	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="391 1572 893 1886"> <p>偏差値</p>  </div> <div data-bbox="917 1572 1428 1886"> <p>5段階評価</p>  </div> </div> <p>評価点については精査中。ヒストグラムは19区間によるケーススタディー。</p>

指標 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（安心向上）を評価する。																																
指標	$\text{評点} = 1 - \frac{\sum (t_{3-2} \times p_{3-1})}{\sum (t_{3-1} \times p_{3-1})}$ <p> t_{3-1} : 現況での3次メッシュ中心から第三次医療施設へのアクセス所要時間(分) t_{3-2} : 対象区間供用時の3次メッシュ中心から第三次医療施設へのアクセス所要時間(分) p_{3-1} : 当該3次メッシュ内の人口(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、かつ高度な診療機能を有する医療機関（沖縄県を除く156施設） <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 対象区間の利用によりアクセス所要時間が短縮される場合に加点。 アクセス所要時間が短縮される3次メッシュ内の人口が多いほど評価点が高くなるよう、3次メッシュ内人口で加重する。 																																
ヒストグラム	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="391 1187 893 1500"> <p style="text-align: center;">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>メッシュリンク数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>30-35</td><td>1</td></tr> <tr><td>35-40</td><td>2</td></tr> <tr><td>40-45</td><td>2</td></tr> <tr><td>45-50</td><td>4</td></tr> <tr><td>50-55</td><td>5</td></tr> <tr><td>55-60</td><td>3</td></tr> <tr><td>60-65</td><td>0</td></tr> <tr><td>65-70</td><td>1</td></tr> <tr><td>70-75</td><td>1</td></tr> </tbody> </table> </div> <div data-bbox="909 1187 1428 1500"> <p style="text-align: center;">5段階評価</p> <table border="1"> <caption>5段階評価ヒストグラム</caption> <thead> <tr> <th>5段階評価</th> <th>メッシュリンク数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>1</td></tr> <tr><td>2</td><td>4</td></tr> <tr><td>3</td><td>9</td></tr> <tr><td>4</td><td>3</td></tr> <tr><td>5</td><td>2</td></tr> </tbody> </table> </div> </div> <p style="text-align: center;">評価点については精査中。ヒストグラムは19区間によるケーススタディー。</p>	偏差値	メッシュリンク数	30-35	1	35-40	2	40-45	2	45-50	4	50-55	5	55-60	3	60-65	0	65-70	1	70-75	1	5段階評価	メッシュリンク数	1	1	2	4	3	9	4	3	5	2
偏差値	メッシュリンク数																																
30-35	1																																
35-40	2																																
40-45	2																																
45-50	4																																
50-55	5																																
55-60	3																																
60-65	0																																
65-70	1																																
70-75	1																																
5段階評価	メッシュリンク数																																
1	1																																
2	4																																
3	9																																
4	3																																
5	2																																

指標 4 . 拠点都市間を連絡し、相互の連携が可能になる

<p>目的</p>	<p>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、地域間交流の活発化を通じ、地域振興と高次サービスの相互補完を図る。</p>
<p>指標</p>	<p>【拠点都市間が現況において高速道路で連絡されていない場合】 評価点 = $\{(X_{4-1} \times X_{4-2}) / D \times (D/D)\}$ 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) D : 対象拠点都市間の距離 (km) 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 (km)</p> <p>【拠点都市間が現況において高速道路で連絡されている場合】 評価点 = $\{(X_{4-1} \times X_{4-2}) / D \times (D/D) \times \}$: 連絡時間短縮率 = $\{(\text{現況の最短連絡時間}(h)) - (\text{対象区間供用時の最短連絡時間}(h))\} / (\text{現況の最短連絡時間}(h))$</p> <p>拠点都市ペアは、連絡時間短縮率の大きいものから最大 10 を選ぶものとする。</p> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 拠点都市 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 <ul style="list-style-type: none"> ・ 一日行動圏が片道約 3 時間であることに基づく、都市間最短距離が 300km 以内の全拠点都市ペア • 連絡される拠点都市 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 <ul style="list-style-type: none"> ・ 対象区間供用時の時間最短経路の距離 • D <ul style="list-style-type: none"> ・ 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>【評価点の考え方】</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="391 1299 973 1612"> </div> <div data-bbox="989 1299 1436 1612"> </div> </div>
<p>ヒストグラム</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="391 1646 893 1948"> <p>偏差値</p> </div> <div data-bbox="909 1646 1428 1948"> <p>5段階評価</p> </div> </div> <p>評価点については精査中。ヒストグラムは 19 区間によるケーススタディー。</p>

指標5 . 日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上する

目的	日常活動圏の中心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、生活機会の拡大等を通じた生活圏としての自立と定住の効果を評価する。
指標	$\text{評点} = 1 - \frac{\sum (t_{5-2} \times p_{5-1})}{\sum (t_{5-1} \times p_{5-1})}$ <p> t_{5-1} : 現況での3次メッシュ中心から日常活動圏中心都市へのアクセス所要時間(分) t_{5-2} : 対象区間供用時の3次メッシュ中心から日常活動圏中心都市へのアクセス所要時間(分) p_{5-1} : 当該3次メッシュ内の人口(万人) </p> <p> 【定義】 ・日常活動圏中心都市 ・指標4の「拠点都市」と同様。 </p> <p> 【評価点の考え方】 ・対象区間の利用によりアクセス所要時間が短縮される場合に加点。 ・アクセス所要時間が短縮される3次メッシュ内の人口が多いほど評価点が高くなるよう、3次メッシュ内人口で加重する。 </p>
ヒストグラム	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="606 1193 686 1227">偏差値</div> <div data-bbox="1117 1193 1236 1227">5段階評価</div> </div> <p>評価点については精査中。ヒストグラムは19区間によるケーススタディー。</p>

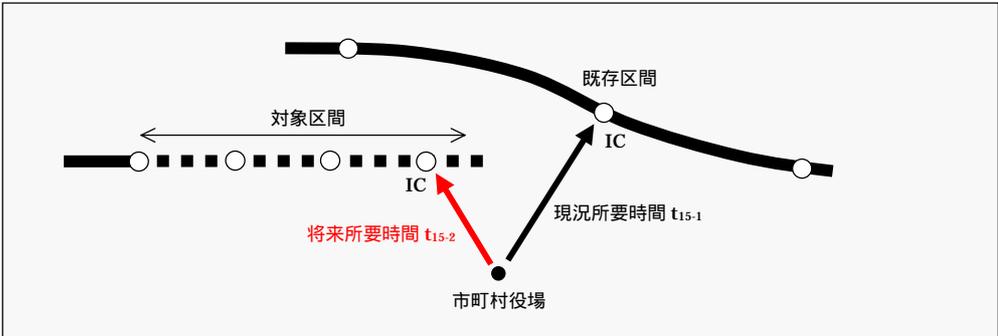
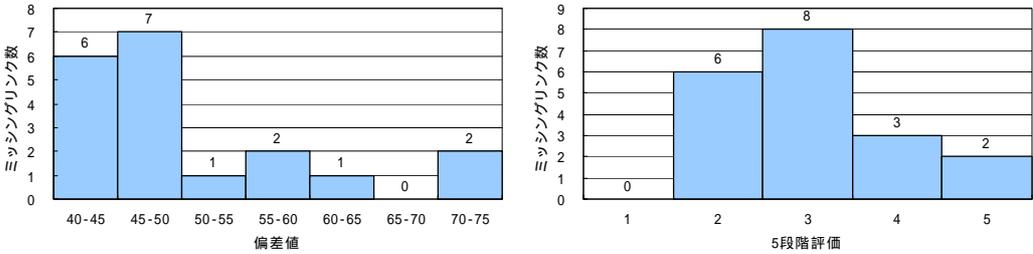
指標 6 . 複数の主要観光地を連絡し、広域的な観光産業の発展に貢献する

<p>目的</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>指標</p>	<div style="text-align: center;"> $\text{評点} = \sum \left(1 - \frac{t_{6-2}}{t_{6-1}} \right) X_6$ </div> <p> t_{6-1} : 現況での市町村役場から高速道路 IC へのアクセス所要時間 (分) t_{6-2} : 対象区間供用時の市町村役場から高速道路 IC へのアクセス所要時間 (分) X_6 : 市町村の年間観光入込客数 (万人) </p> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> アクセス所要時間 <ul style="list-style-type: none"> 各市町村の役場から高速道路 IC へ到達するまでに要する時間 年間観光入込客数 <ul style="list-style-type: none"> 市町村単位の年間観光入込客数 (各都道府県データ) 高速道路 <ul style="list-style-type: none"> 高速自動車国道、国道自専道部、都道府県道及び政令市市道自専道部、都市高速道路 (指標 8 と同様) <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 対象区間の供用により、最寄りの高速道路 IC へのアクセス所要時間が短縮される市町村全体の観光入込客数で評価。 <div style="text-align: center;"> </div>																												
<p>ヒストグラム</p>	<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>ヒストグラム</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>35-40</td><td>4</td></tr> <tr><td>40-45</td><td>2</td></tr> <tr><td>45-50</td><td>4</td></tr> <tr><td>50-55</td><td>2</td></tr> <tr><td>55-60</td><td>4</td></tr> <tr><td>60-65</td><td>1</td></tr> <tr><td>65-70</td><td>2</td></tr> </tbody> </table> </div> <div style="text-align: center;"> <p>5段階評価</p> <table border="1"> <caption>5段階評価ヒストグラム</caption> <thead> <tr> <th>5段階評価</th> <th>ヒストグラム</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>6</td></tr> <tr><td>4</td><td>5</td></tr> <tr><td>5</td><td>2</td></tr> </tbody> </table> </div> </div> <p style="text-align: center;">評価点については精査中。ヒストグラムは 19 区間によるケーススタディー。</p>	偏差値	ヒストグラム	35-40	4	40-45	2	45-50	4	50-55	2	55-60	4	60-65	1	65-70	2	5段階評価	ヒストグラム	1	0	2	6	3	6	4	5	5	2
偏差値	ヒストグラム																												
35-40	4																												
40-45	2																												
45-50	4																												
50-55	2																												
55-60	4																												
60-65	1																												
65-70	2																												
5段階評価	ヒストグラム																												
1	0																												
2	6																												
3	6																												
4	5																												
5	2																												

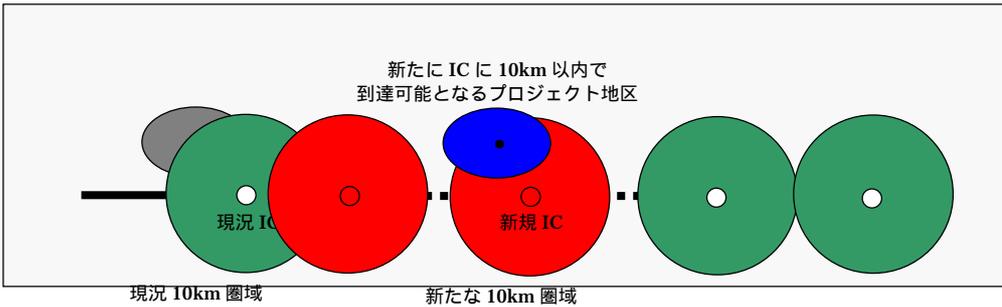
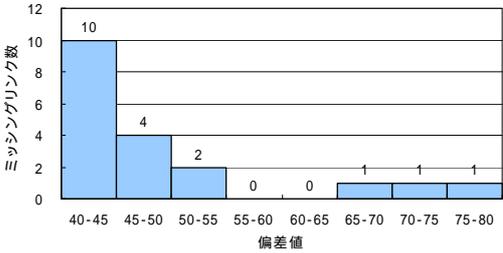
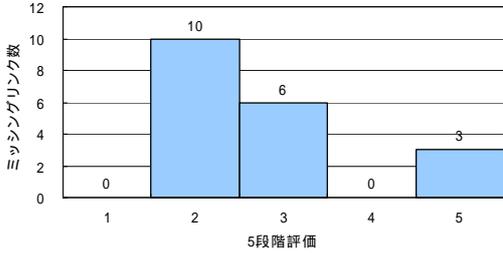
指標 7 . 物流拠点へのアクセスが容易になり、産業立地・振興を支援する

目的	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。																														
指標	$\text{評点} = \sum \left(1 - \frac{t_{7-2}}{t_{7-1}} \right) X_7$ <p> t_{7-1} : 現況での市町村役場から主要な空港・港湾へのアクセス所要時間(分) t_{7-2} : 対象区間供用時の市町村役場から主要な空港・港湾へのアクセス所要時間(分) X_7 : 市町村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 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・第三種以上及び共用飛行場(離島除き 57 空港) 「数字で見る航空 2002」による ・建設中及び建設予定を含む。 • アクセス所要時間 <ul style="list-style-type: none"> ・各市町村の役場から主要な空港・港湾へ到達するまでに要する時間 • 年間工業製品出荷額 <ul style="list-style-type: none"> ・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>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間の利用により物流拠点へのアクセス所要時間が短縮される場合に市区町村の工業製品出荷額で評価 																														
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>三ツツギンク数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>45-50</td><td>17</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>0</td></tr> <tr><td>65-70</td><td>0</td></tr> <tr><td>70-75</td><td>1</td></tr> <tr><td>75-80</td><td>0</td></tr> <tr><td>80-85</td><td>1</td></tr> </tbody> </table> </div> <div style="text-align: center;"> <p>5段階評価</p> <table border="1"> <caption>5段階評価ヒストグラム</caption> <thead> <tr> <th>5段階評価</th> <th>三ツツギンク数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>0</td></tr> <tr><td>2</td><td>0</td></tr> <tr><td>3</td><td>17</td></tr> <tr><td>4</td><td>0</td></tr> <tr><td>5</td><td>2</td></tr> </tbody> </table> </div> </div> <p>評価点については精査中。ヒストグラムは19区間によるケーススタディー。</p>	偏差値	三ツツギンク数	45-50	17	50-55	0	55-60	0	60-65	0	65-70	0	70-75	1	75-80	0	80-85	1	5段階評価	三ツツギンク数	1	0	2	0	3	17	4	0	5	2
偏差値	三ツツギンク数																														
45-50	17																														
50-55	0																														
55-60	0																														
60-65	0																														
65-70	0																														
70-75	1																														
75-80	0																														
80-85	1																														
5段階評価	三ツツギンク数																														
1	0																														
2	0																														
3	17																														
4	0																														
5	2																														

指標 8 . 高速道路へのアクセスが容易になり、農林水産品の流通の利便性が向上する

目的	高速道路 IC までのアクセスが向上することによる、地域の農林水産品の流通の利便性が向上する効果を評価する。
指標	$\text{評点} = \sum \left(1 - \frac{t_{8-2}}{t_{8-1}} \right) X_8$ <p> t_{8-1} : 現況での市町村役場から高速道路 IC へのアクセス所要時間 (分) t_{8-2} : 対象区間供用時の市町村役場から高速道路 IC へのアクセス所要時間 (分) X_8 : 市町村の農林水産品出荷額 (億円) </p> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> アクセス所要時間 <ul style="list-style-type: none"> 各市町村の役場から高速道路 IC へ到達するまでに要する時間 農林水産品出荷額 <ul style="list-style-type: none"> 農業：市町村単位の農業粗生産額 林業：(市町村の人工林面積/都道府県の人工林面積) × 都道府県の粗生産額 水産業：以下の額の合計 海面漁業漁獲金額 = 市町村の経営体数 × 1 経営体平均漁獲金額 内水面養殖業販売金額 = 市町村の経営体数 × 1 経営体平均販売金額 湖沼漁業販売金額 = 市町村の経営体数 × 1 経営体平均販売金額 高速道路 <ul style="list-style-type: none"> 高速自動車国道、国道自専道部、都道府県道及び政令市市道自専道部、都市高速道路 <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 対象区間の供用により、最寄りの高速道路 IC へのアクセス所要時間が短縮される市町村全体の農林水産品出荷額で評価。 
ヒストグラム	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="608 1554 687 1585">偏差値</div> <div data-bbox="1118 1554 1241 1585">5段階評価</div> </div>  <p>評価点については精査中。ヒストグラムは 19 区間によるケーススタディー。</p>

指標 9 . 高速道路の整備とあわせた地域振興計画が進められている

目的	高速道路の整備を契機として地方公共団体等が整備中又は計画中の地域振興プロジェクトの実現により、地域経済の活性化や雇用の創出に寄与する効果を評価する。
指標	<p style="text-align: center;">評価点 = (T₉₋₁+T₉₋₂)/2</p> <p>T₉₋₁ : 新たに整備される高速道路 IC から 10 km 以内で進められている地域振興プロジェクトの計画面積(ha)を評価点とした場合の偏差値</p> <p>T₉₋₂ : 新たに整備される高速道路 IC から 10 km 以内で進められている地域振興プロジェクト地区の事業費(億円)を評価点とした場合の偏差値</p> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 地域振興プロジェクト <ul style="list-style-type: none"> ・ 土地区画整理事業、再開発事業、住宅地整備、その他地域拠点形成事業 ・ 工業団地、物流団地、その他産業支援拠点 ・ 公園整備 ・ 道の駅整備 等 国交省調査による(H15、IC10km 圏の未完成プロジェクト) • 地域振興プロジェクト地区の位置 <ul style="list-style-type: none"> ・ 上記調査時の報告所在地(住所)で代表 <div style="text-align: center;">  <p>新たに IC に 10km 以内で到達可能となるプロジェクト地区</p> <p>現況 IC 新規 IC</p> <p>現況 10km 圏域 新たな 10km 圏域</p> </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>5段階評価</p>  </div> </div> <p style="text-align: center;">評価点については精査中。ヒストグラムは 19 区間によるケーススタディー。</p>

指標 10 . 自動車からの NO_x、SPM 排出量が削減される

<p>目的</p>	<p>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の向上により、自動車からの NO_x、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。</p>																				
<p>指標</p>	<p>評価点 = max(H_n, H_s)</p> <p>H_n : NO_x 排出削減率 $H_n = 1 - \{ (a_{ni}(v'_n) \times Q'_{ni}) / (a_{ni}(v_n) \times Q_{ni}) \}$</p> <p>H_s : SPM 排出削減率 $H_s = 1 - \{ (b_{si}(v'_s) \times Q'_{si}) / (b_{si}(v_s) \times Q_{si}) \}$</p> <p>a_n(v) : NO_x 排出原単位 (g/km 台) b_s(v) : SPM 排出原単位 (g/km 台) Q_n : 影響圏内の道路の現況交通量 (台キ口) Q_s : 影響圏内の道路の現況交通量 (台キ口) Q'_n : 影響圏内の道路の対象区間整備後交通量 (台キ口) Q'_s : 影響圏内の道路の対象区間整備後交通量 (台キ口) v_n : 影響圏内の道路の現況速度 (km/h) v_s : 影響圏内の道路の現況速度 (km/h) v'_n : 影響圏内の道路の対象区間整備後速度 (km/h) v'_s : 影響圏内の道路の対象区間整備後速度 (km/h) l : 車種区分 (大型、小型) i : 車種区分 (大型、小型)</p> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> • NO_x、SPM 排出原単位 • 速度別、2 車種別 (大型、小型) (国土技術総合政策研究所 (H12)) <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="678 1086 885 1321"> <p>NO_x 排出量 (g/km)</p> <table border="1"> <caption>NO_x 排出量 (g/km)</caption> <thead> <tr><th>旅行速度 (km/h)</th><th>排出量 (g/km)</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>20</td><td>1.5</td></tr> <tr><td>40</td><td>1.1</td></tr> <tr><td>60</td><td>0.9</td></tr> <tr><td>80</td><td>0.9</td></tr> </tbody> </table> </div> <div data-bbox="901 1086 1109 1321"> <p>SPM 排出量 (g/km)</p> <table border="1"> <caption>SPM 排出量 (g/km)</caption> <thead> <tr><th>旅行速度 (km/h)</th><th>排出量 (g/km)</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>20</td><td>1.0</td></tr> <tr><td>40</td><td>0.7</td></tr> <tr><td>60</td><td>0.5</td></tr> <tr><td>80</td><td>0.5</td></tr> </tbody> </table> </div> </div> <p style="text-align: center;">旅行速度と排出量の関係</p> <p>【評価点の考え方】</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り、地域の生活環境の保全に寄与する効果を、NO_x、SPM の排出削減率で評価。 • NO_x、SPM のうち排出削減率が大きい方で代表。 	旅行速度 (km/h)	排出量 (g/km)	20	1.5	40	1.1	60	0.9	80	0.9	旅行速度 (km/h)	排出量 (g/km)	20	1.0	40	0.7	60	0.5	80	0.5
旅行速度 (km/h)	排出量 (g/km)																				
20	1.5																				
40	1.1																				
60	0.9																				
80	0.9																				
旅行速度 (km/h)	排出量 (g/km)																				
20	1.0																				
40	0.7																				
60	0.5																				
80	0.5																				
<p>ヒストグラム</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="391 1534 901 1848"> <p>偏差値</p> </div> <div data-bbox="917 1534 1428 1848"> <p>5段階評価</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">評価点については精査中。ヒストグラムは 19 区間によるケーススタディー。</p>																				

指標 11 . 並行道路において騒音レベルが低減する

<p>目的</p>	<p>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。</p>																								
<p>指標</p>	<p>評価点 = X_{11}</p> <p>X_{11} : 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箇所(区間)がある場合 2点 夜間要請限度以下で、 環境基準を超過している箇所(区間)がある場合 1点 全ての区間で環境基準を満たしている場合 0点</p> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 並行道路 <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間の代替路線のうち、交通量、当該対象区間からの距離等を勘案し、主要な代替路線と見なされる一般国道等。 • 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>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 並行道路の騒音レベルが夜間要請限度または環境基準を超過している場合に、対象区間を評価。 																								
<p>ヒストグラム</p>	<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>35-40</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>40-45</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>45-50</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>50-55</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>55-60</td> <td>11</td> </tr> </tbody> </table> </div> <div style="text-align: center;"> <p>5段階評価</p> <table border="1"> <caption>5段階評価ヒストグラム</caption> <thead> <tr> <th>5段階評価</th> <th>リンク数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> </div> </div> <p>評価点については精査中。ヒストグラムは 19 区間によるケーススタディー。</p>	偏差値	リンク数	35-40	5	40-45	0	45-50	3	50-55	0	55-60	11	5段階評価	リンク数	1	0	2	5	3	3	4	11	5	0
偏差値	リンク数																								
35-40	5																								
40-45	0																								
45-50	3																								
50-55	0																								
55-60	11																								
5段階評価	リンク数																								
1	0																								
2	5																								
3	3																								
4	11																								
5	0																								

指標 12 . 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	$\text{評価点} = \{ (c_{12i}(v_{12}) \times Q_{12i}) - (c_{12i}(v'_{12}) \times Q'_{12i}) \}$ <p> c₁₂(v) : CO₂ 排出原単位 (g/km 台) Q₁₂ : 影響圏域内の道路の現況交通量 (台キ口) Q' ₁₂ : 影響圏域内の道路の対象区間整備後交通量 (台キ口) v₁₂ : 影響圏域内の道路の現況速度 (km/h) v' ₁₂ : 影響圏域内の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>【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)) <div data-bbox="726 853 997 1167" data-label="Figure"> <p style="text-align: center;">CO₂排出量(g-C/km)</p> <p style="text-align: center;">旅行速度(km/h)</p> <p style="text-align: center;">旅行速度と排出量の関係</p> </div> <p>【評価点の考え方】</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り、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-around;"> <div data-bbox="608 1328 687 1361" data-label="Caption"> <p>偏差値</p> </div> <div data-bbox="1114 1328 1241 1361" data-label="Caption"> <p>5段階評価</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="395 1406 895 1659" data-label="Figure"> </div> <div data-bbox="922 1406 1422 1659" data-label="Figure"> </div> </div> <p style="text-align: center;">評価点については精査中。ヒストグラムは 19 区間によるケーススタディー。</p>

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が長大である

目的	並行する緊急輸送道路が通行止めになった場合に、整備対象高速道路が代替路線として機能し、現況での迂回路が大幅に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>評価点 = X_{13}</p> <p>X_{13} : 対象区間に並行する緊急輸送道路と現況での迂回路の距離の差(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>【指標定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> 対象区間に並行する緊急輸送道路 <ul style="list-style-type: none"> 交通量、当該対象区間からの距離等からみて主要な、対象区間に並行する緊急輸送道路。(一般国道を基本とする) <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 対象区間に並行する緊急輸送道路と現況の迂回路との距離の差で評価。 																												
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>偏差値範囲</th> <th>ヒット数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>40-45</td><td>9</td></tr> <tr><td>45-50</td><td>1</td></tr> <tr><td>50-55</td><td>5</td></tr> <tr><td>55-60</td><td>1</td></tr> <tr><td>60-65</td><td>0</td></tr> <tr><td>65-70</td><td>2</td></tr> <tr><td>70-75</td><td>1</td></tr> </tbody> </table> </div> <div style="text-align: center;"> <p>5段階評価</p> <table border="1"> <caption>5段階評価ヒストグラム</caption> <thead> <tr> <th>5段階評価</th> <th>ヒット数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>0</td></tr> <tr><td>2</td><td>9</td></tr> <tr><td>3</td><td>6</td></tr> <tr><td>4</td><td>1</td></tr> <tr><td>5</td><td>3</td></tr> </tbody> </table> </div> </div> <p>評価点については精査中。ヒストグラムは19区間によるケーススタディー。</p>	偏差値範囲	ヒット数	40-45	9	45-50	1	50-55	5	55-60	1	60-65	0	65-70	2	70-75	1	5段階評価	ヒット数	1	0	2	9	3	6	4	1	5	3
偏差値範囲	ヒット数																												
40-45	9																												
45-50	1																												
50-55	5																												
55-60	1																												
60-65	0																												
65-70	2																												
70-75	1																												
5段階評価	ヒット数																												
1	0																												
2	9																												
3	6																												
4	1																												
5	3																												

指標 1 4 . 並行する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>並行する緊急輸送道路が冬季交通障害や異常気象時に通行止めになった場合に、整備対象高速道路が代替路線として機能することによる、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 style="text-align: center;">評価点 = T_{14}</p> <p>T_{14} : 対象区間に並行する緊急輸送道路における過去 10 年間の年間平均通行止め時間 (h/年) 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"> 対象区間に並行する緊急輸送道路 <ul style="list-style-type: none"> 交通量、当該対象区間からの距離等からみて主要な、対象区間に並行する緊急輸送道路。(一般国道を基本とする) <div style="text-align: center;"> <p>--- : 緊急輸送道路 — : 評価の対象とする区間</p> <p>対象区間</p> <p>高速道路 (現況)</p> <p>緊急輸送道路</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> 通行止め時間 <ul style="list-style-type: none"> 対象区間に並行する緊急輸送道路における、豪雨、豪雪等自然災害による通行止め (凍結によるスリップ事故や吹きだまりでの立ち往生などの事故によるものも含む)、異常気象時における事前通行規制等による過去 10 年間の年間平均通行止め時間。 <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 対象区間について、その緊急輸送道路の通行止め時間を評価。
<p>ヒストグラム</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>偏差値</p> <p>偏差値</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>5段階評価</p> <p>5段階評価</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">評価点については精査中。ヒストグラムは 19 区間によるケーススタディー。</p>

指標 15 . 並行する高速道路の代替路線を形成する

目的	<p>阪神大震災の経験を踏まえ、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。</p>																								
指標	<p style="text-align: center;">評価点 = X_{15}</p> <p>X_{15} : 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(1 or 0)</p> <p>【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 • 本指標は高速ネットワークでのリダンダンシー検証であるため、一般道路は考慮していない。従って、各整備局所在都市位置を最寄 IC ノードで代表させている。 • 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>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> • JCT 間が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(1 or 0)で評価点し、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、評価点は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>ケース数</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>5段階評価</p> <table border="1"> <caption>5段階評価ヒストグラム</caption> <thead> <tr> <th>5段階評価</th> <th>ケース数</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> <p style="text-align: center;">評価点については精査中。ヒストグラムは19区間によるケーススタディー。</p>	偏差値	ケース数	40-45	13	45-50	0	50-55	0	55-60	0	60-65	6	5段階評価	ケース数	1	0	2	13	3	0	4	6	5	0
偏差値	ケース数																								
40-45	13																								
45-50	0																								
50-55	0																								
55-60	0																								
60-65	6																								
5段階評価	ケース数																								
1	0																								
2	13																								
3	0																								
4	6																								
5	0																								

指標 16 . 地方公共団体の創意工夫による自主的な取り組み状況を評価する

目 的	波及的影響の上記項目では評価不可能な地方の創意工夫による取り組み状況や協力姿勢を評価し、地方の自主的な努力に対するインセンティブを付与するため、地方公共団体が策定する地域計画との整合や、利用増進・コスト縮減などを評価する。																																																
指 標	<p style="text-align: center;">評価点 = $X_{16-1} + X_{16-2} + X_{16-3}$</p> <p>$X_{16-1}$: 地域計画との連携 (1.5 点満点) X_{16-2} : 利用増進への取り組み (1.5 点満点) X_{16-3} : コスト縮減への取り組み (2 点満点)</p> <p>【定義、評価点の考え方】(カッコ内は重み)</p> <p>1 . 地域計画との連携 $X_{16-1} = Xa \times 0.1 + Xb \times 0.2$</p> <p>a) 地域計画における高速道路の位置付けの有無 (10%)</p> <p style="text-align: center;">$Xa = \frac{\text{対象路線・区間が位置づけられた地域計画が策定されている市町村数}}{\text{対象路線・区間が通過する市町村数}}$</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>条 件</th> <th>評価点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>$Xa = 1.0$</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>$0.9 \quad Xa < 1.0$</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>$0.8 \quad Xa < 0.9$</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>$0.7 \quad Xa < 0.8$</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>$Xa < 0.7$</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table> <p>b) 地域計画で期待される高速道路の機能・役割の多様性 (20%)</p> <p style="text-align: center;">$Xb = \text{地域計画において高速道路に期待される機能や役割の延べ種類数}$</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>条 件</th> <th>評価点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>10 Xb</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>8 $Xb < 10$</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>6 $Xb < 8$</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>4 $Xb < 6$</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>$Xb < 4$</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table> <p style="margin-left: 20px;"> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交流連携 ・ 物流及び企業立地、雇用創出 ・ 観光振興 ・ まちづくり・生活圏 ・ 高度医療・広域消防 ・ 災害時の代替路 ・ 研究開発 ・ 空港・港湾との連絡 ・ 環境の改善 </p> <p>2 . 利用増進の取り組み $X_{16-2} = Xc \times 0.15 + Xd \times 0.15$</p> <p>c) 広域行政を活発化するための施設整備の有無 (15%)</p> <p style="text-align: center;">$Xc = \text{広域行政を前提として整備された施設の種類の数}$</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>条 件</th> <th>評価点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5 Xc</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>$Xc = 4$</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>$Xc = 3$</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>$Xc = 2$</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>$Xc = 1$</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table> <p style="margin-left: 20px;"> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高度医療施設の整備 ・ 福祉施設 ・ スポーツ施設 ・ 文化施設 ・ 行政機関の統廃合・移転 </p> <p>d) 利用増進に向けたソフト施策に対する取り組みの有無 (15%)</p> <p style="text-align: center;">$Xd = \text{利用増進に向けた取り組みの種類数}$</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>条 件</th> <th>評価点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>13 Xd</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>10 $Xd < 13$</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>7 $Xd < 10$</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>4 $Xd < 7$</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>$Xd < 4$</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table> <p style="margin-left: 20px;"> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高速道路に関する委員会・協議会等の設置 ・ 高速道に関するシンポジウム・フォーラム・座談会等の開催 ・ 高速道路に関する参加型イベントの開催 ・ 高速道路に関するラジオ・テレビによる広報 ・ 高速利用に関するHPの設置 ・ 観光施設等と連携した各種施設の割引等の実施予定 </p>	条 件	評価点	$Xa = 1.0$	5	$0.9 \quad Xa < 1.0$	4	$0.8 \quad Xa < 0.9$	3	$0.7 \quad Xa < 0.8$	2	$Xa < 0.7$	1	条 件	評価点	10 Xb	5	8 $Xb < 10$	4	6 $Xb < 8$	3	4 $Xb < 6$	2	$Xb < 4$	1	条 件	評価点	5 Xc	5	$Xc = 4$	4	$Xc = 3$	3	$Xc = 2$	2	$Xc = 1$	1	条 件	評価点	13 Xd	5	10 $Xd < 13$	4	7 $Xd < 10$	3	4 $Xd < 7$	2	$Xd < 4$	1
条 件	評価点																																																
$Xa = 1.0$	5																																																
$0.9 \quad Xa < 1.0$	4																																																
$0.8 \quad Xa < 0.9$	3																																																
$0.7 \quad Xa < 0.8$	2																																																
$Xa < 0.7$	1																																																
条 件	評価点																																																
10 Xb	5																																																
8 $Xb < 10$	4																																																
6 $Xb < 8$	3																																																
4 $Xb < 6$	2																																																
$Xb < 4$	1																																																
条 件	評価点																																																
5 Xc	5																																																
$Xc = 4$	4																																																
$Xc = 3$	3																																																
$Xc = 2$	2																																																
$Xc = 1$	1																																																
条 件	評価点																																																
13 Xd	5																																																
10 $Xd < 13$	4																																																
7 $Xd < 10$	3																																																
4 $Xd < 7$	2																																																
$Xd < 4$	1																																																

3. コスト縮減への取り組み $X_{16-3} = (X_{e14} + X_{e15}) \times 0.1 + X_f \times 0.15 + X_g \times 0.05$

e) コスト縮減に直接影響する地方公共団体の協力状況 (H14 まで、H15 以降それぞれ 10%)

X_{e14} = H14 までのコスト縮減の具体的な取り組みの種類数

X_{e15} = H15 以降のコスト縮減の具体的な取り組みの種類数

- ・ 土取り場等の確保
- ・ 残土処分地の確保
- ・ 先行調査の実施
- ・ 工事中道路、測道等の確保
- ・ 案内標識の整備
- ・ 交差道路の整備
- ・ 河川、流末等の整備
- ・ 用地買収への協力 等

条件	評価点
10 X_e	5
8 $X_e < 10$	4
6 $X_e < 8$	3
4 $X_e < 6$	2
$X_e < 4$	1

f) 地方公共団体の協力費用の状況 (15%)

$$X_f = \frac{\text{地方公共団体の協力費用}}{\text{対象路線・区間の総事業費}} \times 100$$

条件	評価点
4.5 X_f	5
3.5 $X_f < 4.5$	4
2.5 $X_f < 3.5$	3
1.5 $X_f < 2.5$	2
$X_f < 1.5$	1

g) 事業の円滑な執行に向けた地方公共団体のソフト面の取り組み状況 (5%)

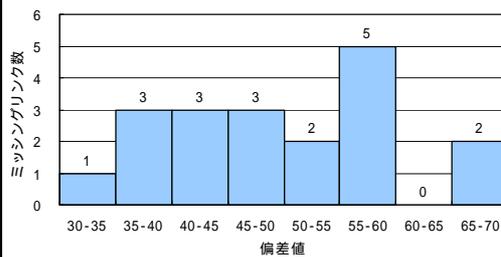
X_g = ソフト面の取り組みの種類数

- ・ 用地取得へ向けた体制の確立
- ・ 具体的な取り組みの実施
- ・ 高速道路窓口の設置
- ・ 高速道路の建設促進に向けた組織の設置
- ・ 高速道路の必要性に関する広報活動

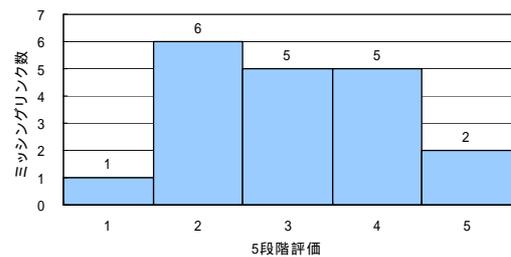
条件	評価点
$X_g = 5$	5
$X_g = 4$	4
$X_g = 3$	3
$X_g = 2$	2
$X_g = 1$	1

ヒストグラム

偏差値



5段階評価



評価点については精査中。