

**道路利用者が受ける直接的影響 指標 1. 渋滞が改善 / ボトルネック踏切が緩和・解消する**

大 項 目	道路利用者が受ける直接的影響																							
目 的	道路事業のアウトカム指標にある渋滞損失の削減を評価する。 現状で渋滞の激しい箇所の解消を高く評価する。																							
留 意 点	費用便益分析の便益計上項目（時間短縮便益）との重複 コストを考慮していない（事業規模が大きいほど評点が高くなりやすい） 道路種別による評価の差はない アウトカム 1 7 指標の渋滞損失時間に対応																							
便 益 の 帰 着 先	道路利用者（当該道路及び関連道路）																							
指 標	<p>【評点】</p> <p><b>基本点：</b>  <math display="block">\text{渋滞損失解消時間} = \text{渋滞損失（事業なし）} - \text{渋滞損失（事業あり）}</math> <math display="block">\text{渋滞損失} = \left\{ \frac{\text{区間の距離}}{\text{通常時の旅行速度}} - \frac{\text{区間の距離}}{\text{基準旅行速度}} \right\} \times \text{区間交通量}</math> （平休日 / 走行方向別 / 車種別等を適宜考慮）</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">評点</th> <th colspan="2">損失解消時間（千台時/日）</th> </tr> <tr> <th>（以上）</th> <th>（未満）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5 点</td> <td>500</td> <td>～</td> </tr> <tr> <td>4 点</td> <td>200</td> <td>～ 500</td> </tr> <tr> <td>3 点</td> <td>100</td> <td>～ 200</td> </tr> <tr> <td>2 点</td> <td>50</td> <td>～ 100</td> </tr> <tr> <td>1 点</td> <td>0</td> <td>～ 50</td> </tr> <tr> <td>0 点</td> <td colspan="2">渋滞はないもしくは改善が見込まれない</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>加点（基本点との合計で上限 5 点）：</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・混雑時旅行速度 20km/h 以下の区間の解消が見込まれる + 1 点</li> <li>・ボトルネック踏切の緩和・解消 + 1 点 × 箇所数</li> <li>・主要な渋滞ポイント箇所の解消が見込まれる場合 + 1 点 × 箇所数</li> <li>・新たに主要な渋滞ポイントの発生が見込まれる場合 - 1 点 × 箇所数</li> </ul> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>渋滞</u> 基準旅行速度以下の状況</li> <li>・ <u>基準旅行速度</u> 規制速度（または 1 0 % タイル速度）</li> <li>・ <u>主要な渋滞ポイント</u> D I D 地区にあっては交差点通過時間 1 0 分以上または渋滞長が 1 , 0 0 0 m 以上、 D I D 以外ではその半分</li> <li>・ <u>計測対象区間</u> 費用便益分析の対象ネットワークを基本</li> <li>・ <u>区間の距離</u> センサス区間を基本</li> <li>・ <u>ボトルネック踏切</u> ピーク時間の遮断時間が 4 0 分 / 時以上または、踏切交通遮断量（1 日交通量 × 踏切遮断時間）が 5 万台時 / 日以上である踏切（当該事業により緩和・解消が見込まれる踏切を対象）</li> </ul> <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該事業による渋滞損失の削減を評価</li> <li>・主要な渋滞ポイントの解消、または混雑時旅行速度が 20km/h 以下の区間、ボトルネック踏み切りの解消等について特に評価を高くする</li> </ul>	評点	損失解消時間（千台時/日）		（以上）	（未満）	5 点	500	～	4 点	200	～ 500	3 点	100	～ 200	2 点	50	～ 100	1 点	0	～ 50	0 点	渋滞はないもしくは改善が見込まれない	
評点	損失解消時間（千台時/日）																							
	（以上）	（未満）																						
5 点	500	～																						
4 点	200	～ 500																						
3 点	100	～ 200																						
2 点	50	～ 100																						
1 点	0	～ 50																						
0 点	渋滞はないもしくは改善が見込まれない																							

**道路利用者が受ける直接的影響 指標 2. 道路利用の安全性が向上する**

大項目	道路利用者が受ける直接的影響																	
目的	現道改良又は、バイパス整備による自動車交通の減少による安全性向上を評価する																	
留意点	費用便益分析の便益計上項目（事故削減便益）と重複 コストを考慮していない（事業規模が大きいほど評点が高くなりやすい） 道路種別による評価の差はない																	
便益の帰着先	道路利用者（自動車）																	
指標	<p>【評点】</p> <p><b>基本点：並行区間 / 現道の現状で評価</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">交通量</th> <th colspan="2">死傷事故率</th> </tr> <tr> <th>250 件 / 億台 キ口以上</th> <th>500 件 / 億台 キ口以上</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>20,000 台 / 日以上</td> <td>4 点</td> <td>5 点</td> </tr> <tr> <td>~ 20,000 台 / 日</td> <td>3 点</td> <td>4 点</td> </tr> <tr> <td>~ 10,000 台 / 日</td> <td>2 点</td> <td>3 点</td> </tr> <tr> <td>~ 5,000 台 / 日</td> <td>1 点</td> <td>2 点</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>加点（基本点との合計で上限 5 点）:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事故危険箇所の有無 + 1 点</li> <li>・ 現道改良で構造令不適合箇所を解消 + 1 点</li> <li>・ 現道改良で中央分離帯設置 + 1 点</li> <li>・ 平面交差点の解消（立体化を含む） + 1 点</li> </ul> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>事故危険箇所</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 10 年に 1 度以上の確率で死亡事故が発生するおそれの高い箇所</li> <li>・ 幹線道路の平均事故率の 5 倍以上の事故率で事故が発生する箇所等の指定箇所（H15 年度：全国 3,956 箇所）</li> </ul> </li> <li>・ <u>平面交差点の解消</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>2 車線相互以上の交差点を対象（事故危険箇所は除く）</li> </ul> </li> </ul> <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現状の事故の状況に基づき評価する</li> <li>・ 事故危険箇所の対策や、現道改良等によって改善が見こまれる箇所を評価する</li> </ul>	交通量	死傷事故率		250 件 / 億台 キ口以上	500 件 / 億台 キ口以上	20,000 台 / 日以上	4 点	5 点	~ 20,000 台 / 日	3 点	4 点	~ 10,000 台 / 日	2 点	3 点	~ 5,000 台 / 日	1 点	2 点
交通量	死傷事故率																	
	250 件 / 億台 キ口以上	500 件 / 億台 キ口以上																
20,000 台 / 日以上	4 点	5 点																
~ 20,000 台 / 日	3 点	4 点																
~ 10,000 台 / 日	2 点	3 点																
~ 5,000 台 / 日	1 点	2 点																

**道路利用者が受ける直接的影響 指標 3. 歩行者・自転車の安全性・快適性・バリアフリーが向上する**

大項目	道路利用者が受ける直接的影響
目的	現道改良による歩道設置等又は、バイパス整備による自動車交通の減少による歩行者の安全性向上、交通バリアフリー法に基づくバリアフリー化を評価する
留意点	費用便益分析の便益計上項目（事故削減便益）と重複 道路種別による評価の差はない アウトカム 17 指標のバリアフリー化率に対応
便益の帰着先	道路利用者（歩行者・自転車）
指標	<p>【評点】</p> <p><b>基本点：歩道設置等延長（上限 5 点）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者交通量 500 人 / 日以上または、自動車交通量 1,000 台 / 12h 以上（通学路である場合は 500 台 / 12h 以上）かつ歩行者交通量 100 人 / 日以上（通学路である場合は学童、園児が 40 人 / 日以上）の区間で現状で歩道が無いまたは狭小の区間における歩道設置 該当する場合 2 点</li> <li>主要な旅客施設周辺における主要道路のバリアフリー化される区間がある 該当する場合 2 点</li> </ul> <p><b>加点（基本点との合計で上限 5 点）:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車交通量 500 台 / 日以上かつ自動車交通量 1,000 台 / 12h 以上かつ歩行者交通量 500 人 / 日以上の区間において自転車利用空間が整備される + 1 点</li> <li>当該区間 / 平行区間における歩行者事故の実績が過去 3 年間で 3 件以上 + 1 点</li> <li>商業地域等で広幅員の歩道が設置される + 1 点</li> </ul> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><u>主要な旅客施設</u> 交通バリアフリー法に基づく特定旅客施設</li> <li><u>主要な旅客施設周辺における主要道路</u> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路</li> </ul> <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>歩道の設置状況を基本に、交通安全事業を実施する際の基準等から、有効性の高い箇所を評価</li> <li>交通バリアフリー法の基本方針等に基づく主要な旅客施設周辺における歩行空間の整備を評価</li> </ul>

**波及的影響 指標 1. 公共交通（バス・鉄道・空港等）の利便性が高まる（バスの利便性向上）**

大項目	波及的影響（その他外部効果）																																					
中項目	住民生活（公共サービスの向上）																																					
目的	バス路線の利便性向上を評価する。																																					
留意点	費用便益分析の便益計上項目（時間短縮便益）と重複 バス・鉄道・空港の利便性向上の全体を評価するのか、いずれかを評価するのかで基本形が異なる バスの利便性向上については高規格道路の場合とそれ以外の場合で別の指標化（新幹線/空港アクセス向上については高速道路の総合評価の評価指標を準用）																																					
便益の帰着先	地域住民（バス利用者）																																					
指標	<p><b>【評点】</b></p> <p>基本点： 案：最大値（新幹線駅アクセス向上、空港アクセス向上、バス利便性向上） 案：（新幹線アクセス向上 + 空港アクセス向上 + バス利便性向上） / 3</p> <p>（バス利便性向上を評価する指標）</p> <p><u>高規格の場合</u></p> $\text{バスによる時間短縮率} = 1 - \frac{T_{1-1} - T_{1-2}}{T_{1-1}} \text{（％）}$ <p>T<sub>1-1</sub>：現況の、拠点都市間の鉄道による最短移動時間（分） T<sub>1-2</sub>：評価区間供用時の、拠点都市間の高速バスによる最短移動時間（分）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">評点</th> <th colspan="2">バスによる時間短縮率（％）</th> </tr> <tr> <th>（以上）</th> <th>（未満）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5点</td> <td>50</td> <td>～</td> </tr> <tr> <td>4点</td> <td>20</td> <td>～ 50</td> </tr> <tr> <td>3点</td> <td>10</td> <td>～ 20</td> </tr> <tr> <td>2点</td> <td>5</td> <td>～ 10</td> </tr> <tr> <td>1点</td> <td>0</td> <td>～ 5</td> </tr> <tr> <td>0点</td> <td colspan="2">短縮しない</td> </tr> </tbody> </table> <p><u>高規格以外の場合</u></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">事業の種別</th> </tr> <tr> <th>現道改良</th> <th>バイパス</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現状でバス路線がある</td> <td>3点</td> <td>バイパスがバス路線へ 3点 現道がバス路線のまま 1点</td> </tr> <tr> <td>現状でバス路線でないが、バス路線となることが有力</td> <td colspan="2">5点</td> </tr> <tr> <td>現状でバス路線でない</td> <td colspan="2">0点</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>【定義】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>拠点都市</u> ・評価区間毎に、連絡すべき拠点都市として評価区間両端近傍の拠点都市ペアを設定</li> <li>• <u>評価区間供用時の高速バスによる最短移動時間</u> ・評価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高速バス利用による時間とした</li> </ul> <p><b>【評価点の考え方】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高規格の場合、高速バスの利便性向上を、その他の場合、路線バスの利便性向上を評価</li> <li>・高規格では評価区間の利用により現況での鉄道移動よりも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</li> <li>・高規格以外ではバス路線の利便性向上の程度により評価</li> </ul>	評点	バスによる時間短縮率（％）		（以上）	（未満）	5点	50	～	4点	20	～ 50	3点	10	～ 20	2点	5	～ 10	1点	0	～ 5	0点	短縮しない			事業の種別		現道改良	バイパス	現状でバス路線がある	3点	バイパスがバス路線へ 3点 現道がバス路線のまま 1点	現状でバス路線でないが、バス路線となることが有力	5点		現状でバス路線でない	0点	
評点	バスによる時間短縮率（％）																																					
	（以上）	（未満）																																				
5点	50	～																																				
4点	20	～ 50																																				
3点	10	～ 20																																				
2点	5	～ 10																																				
1点	0	～ 5																																				
0点	短縮しない																																					
	事業の種別																																					
	現道改良	バイパス																																				
現状でバス路線がある	3点	バイパスがバス路線へ 3点 現道がバス路線のまま 1点																																				
現状でバス路線でないが、バス路線となることが有力	5点																																					
現状でバス路線でない	0点																																					

**波及的影響 指標 3. 都市機能向上のための空間が確保される**

大項目	波及的影響（その他外部効果）
中項目	地域社会
指標	都市機能向上のための空間が確保される
目的	道路整備とあわせて都市機能向上のための空間整備が行われることを評価する
留意点	コストを考慮していない（事業規模が大きいほど評点が高くなりやすい）
便益の帰着先	地域住民
指標	<p><b>【評点】</b></p> <p>評価点：以下に該当する場合、点数を加点（上限は5点）</p> <p>1）他の公共交通機関のための空間を確保・・・・・・・・3点</p> <p>2）供給処理施設／通信情報施設のための共同溝等を整備・・・・・・・・2点</p> <p>3）その他の施設のための空間を確保・・・・・・・・1点</p> <p><b>【定義】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>他の公共交通機関</u> ・モノレール、新交通システム、地下鉄、路面電車等</li> <li>• <u>供給／通信等施設</u> ・電気、上水道、下水道、ガス、地域冷暖房等、光ファイバー、CATV等</li> <li>• <u>その他施設</u> ・広場、ストリートファニチャー等</li> </ul> <p><b>【評価点の考え方】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画等の計画に位置付けられている施設を整備するための空間確保を評価する。</li> </ul>

## 波及的影響 指標 11. 自動車からの CO<sub>2</sub> 排出量が削減される

大項目	波及的影響（その他外部効果）																				
中項目	環境（地球環境）																				
指標	CO <sub>2</sub> の削減																				
目的	自動車交通の走行速度向上により、自動車からの CO <sub>2</sub> 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。																				
留意点	コストを考慮していない（事業規模が大きいほど評点が高くなりやすい） 道路種別による評価の差はない																				
便益の帰着先	住民（全世界）																				
指標	<p>【評点】</p> $\text{CO}_2 \text{ の削減量} = \{ (C_{11}(v_{11}) \times Q_{11}) - (C_{11}(v'_{11}) \times Q'_{11}) \}$ <p> <math>c_{11}(v)</math> : CO<sub>2</sub> 排出原単位 (g/km 台)  <math>Q_{11}</math> : 影響圏内の道路の現況の交通量 (台キロ)  <math>Q'_{11}</math> : 影響圏内の道路の評価区間供用時の交通量 (台キロ)  <math>v_{11}</math> : 影響圏内の道路の現況の速度 (km/h)  <math>v'_{11}</math> : 影響圏内の道路の評価区間供用時の速度 (km/h)  <math>i</math> : 車種区分 (大型、小型)         </p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">評点</th> <th colspan="2">CO<sub>2</sub> の削減量 (千トン)</th> </tr> <tr> <th>(以上)</th> <th>(未満)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5 点</td> <td>50</td> <td>~</td> </tr> <tr> <td>4 点</td> <td>40</td> <td>~ 50</td> </tr> <tr> <td>3 点</td> <td>20</td> <td>~ 40</td> </tr> <tr> <td>2 点</td> <td>5</td> <td>~ 20</td> </tr> <tr> <td>1 点</td> <td></td> <td>~ 5</td> </tr> </tbody> </table> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>CO<sub>2</sub> 排出原単位             <ul style="list-style-type: none"> <li>速度別、2 車種別 (大型、小型) (国土技術総合政策研究所 (平成 12 年))</li> </ul> </li> </ul> <div style="text-align: center;"> <p>CO<sub>2</sub> 排出量 (g-C/km)</p> <p>旅行速度 (km/h)</p> <p>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"> <li>評価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、CO<sub>2</sub> の排出削減量で評価</li> </ul>	評点	CO <sub>2</sub> の削減量 (千トン)		(以上)	(未満)	5 点	50	~	4 点	40	~ 50	3 点	20	~ 40	2 点	5	~ 20	1 点		~ 5
評点	CO <sub>2</sub> の削減量 (千トン)																				
	(以上)	(未満)																			
5 点	50	~																			
4 点	40	~ 50																			
3 点	20	~ 40																			
2 点	5	~ 20																			
1 点		~ 5																			

**波及的影響 指標 15. 交通不能区間、冬期交通不能区間を解消する**

大項目	波及的影響（その他外部効果）																				
中項目	地域社会（地域資源の活用）																				
指標	交通不能区間、冬期交通不能区間の解消																				
目的	県際、峠越え等における交通不能区間や冬期交通不能区間が解消することによって、広域的な地域連携の強化や安全で円滑な道路交通が確保できることの効果を評価する。																				
留意点																					
便益の帰着先	住民																				
指標	<p><b>【評点】</b></p> <p><b>現況迂回路の迂回率 = <math>L_{15-1} / L_{15-2} \times \times</math></b></p> <p><math>L_{15-1}</math>：現況迂回路の延長（km）  <math>L_{15-2}</math>：交通不能区間、冬期交通不能区間の解消延長          ：当該区間整備によって交通不能区間が開通しない場合の残区間との割合</p> <p>= <math>\frac{\text{当該事業によって解消する延長}}{\text{交通不能（冬期交通不能）全区間延長}}</math></p> <p>：交通不能区間 1 ， 冬期交通不能区間 0.5</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">評点</th> <th colspan="2">現況迂回路の迂回率（倍）</th> </tr> <tr> <th>（以上）</th> <th>（未満）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5点</td> <td>20</td> <td>～</td> </tr> <tr> <td>4点</td> <td>15</td> <td>～ 20</td> </tr> <tr> <td>3点</td> <td>10</td> <td>～ 15</td> </tr> <tr> <td>2点</td> <td>5</td> <td>～ 10</td> </tr> <tr> <td>1点</td> <td></td> <td>～ 5</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>【定義】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>交通不能区間</u> 現道がない、または、最大積載量4tの貨物車が通行不能な区間（未供用区間も含む） なお、現道がない場合の延長は、対象区間供用時の延長による</li> <li>• <u>冬期交通不能区間</u> 冬期において除雪等が困難なために交通不能となる区間</li> </ul> <p><b>【評価点の考え方】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通不能区間や冬期交通不能区間が解消することによって、広域的な地域連携の強化や安全で円滑な道路交通が確保できることの効果を評価</li> </ul>	評点	現況迂回路の迂回率（倍）		（以上）	（未満）	5点	20	～	4点	15	～ 20	3点	10	～ 15	2点	5	～ 10	1点		～ 5
評点	現況迂回路の迂回率（倍）																				
	（以上）	（未満）																			
5点	20	～																			
4点	15	～ 20																			
3点	10	～ 15																			
2点	5	～ 10																			
1点		～ 5																			

**実施環境 指標 1. 円滑な事業執行のための環境**

大項目	事業実施環境										
中項目	事業の実行性（地域の同意）										
指標	事業執行の環境										
目的	円滑な事業執行のための環境を評価										
留意点	道路種別による評価の差はない										
便益の帰着先	-										
指標	<p>【評点】</p> <p><b>加点式：</b></p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>1) 構想段階 P I の実施</td> <td>+ 2 点</td> </tr> <tr> <td>2) 都市計画決定済</td> <td>+ 1 点</td> </tr> <tr> <td>3) アセス完了</td> <td>+ 1 点</td> </tr> <tr> <td>4) 関連全自治体の同意</td> <td>+ 1 点</td> </tr> <tr> <td>5) 歴史分化遺産への影響がある</td> <td>- 1 点</td> </tr> </table>	1) 構想段階 P I の実施	+ 2 点	2) 都市計画決定済	+ 1 点	3) アセス完了	+ 1 点	4) 関連全自治体の同意	+ 1 点	5) 歴史分化遺産への影響がある	- 1 点
	1) 構想段階 P I の実施	+ 2 点									
2) 都市計画決定済	+ 1 点										
3) アセス完了	+ 1 点										
4) 関連全自治体の同意	+ 1 点										
5) 歴史分化遺産への影響がある	- 1 点										
	<p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>構想段階 P I</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 計画の早い段階、すなわち構想段階から、情報を公開し、計画の必要性、行政が提示した基本計画原案の妥当性等に関する市民、関係する地方公共団体等の意見を把握し、合意形成を図る手続（P I プロセス）</li> <li>・ P I プロセスにおける透明性・客観性・公正さを保つためには、行政以外の中立的な第三者の関与が有効</li> </ul> </li> </ul> <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 円滑さ加減を客観的に評価する指標を設計</li> </ul>										



**実施環境 指標 2. 上位計画との整合 / 他事業との関連**

大項目	事業実施環境										
中項目	事業の成立性										
指標	上位計画との関係										
目的	上位計画における位置づけを評価										
留意点	アセスの項目と重複 道路種別による評価の差はない										
指標	<p>【評点】</p> <p><b>加点式：</b></p> <table border="1" data-bbox="486 600 1342 981"> <tr> <td>1) 高速自動車国道と並行する自動車専用道路（いわゆるA'路線）としての位置づけあり</td> <td>+1点</td> </tr> <tr> <td>2) 地域高規格道路の位置づけあり</td> <td>+1点</td> </tr> <tr> <td>3) 三大都市圏の環状道路を形成</td> <td>+1点</td> </tr> <tr> <td>4) 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成</td> <td>+1点</td> </tr> <tr> <td>5) 道路の整備に関するプログラムまたは都市計画道路整備プログラムに位置づけあり</td> <td>+1点</td> </tr> </table> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>地域高規格道路</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成6年1月に策定された広域道路基本計画をもとに、広域道路（交流促進型）として位置付けられたものの中から選定（区間指定）</li> </ul> </li> <li>• <u>広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域道路整備基本計画に環状道路が位置づけられている中枢・中核都市を中心とする全国70都市の環状道路</li> </ul> </li> </ul> <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・上位計画における位置づけを評価。</li> </ul>	1) 高速自動車国道と並行する自動車専用道路（いわゆるA'路線）としての位置づけあり	+1点	2) 地域高規格道路の位置づけあり	+1点	3) 三大都市圏の環状道路を形成	+1点	4) 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成	+1点	5) 道路の整備に関するプログラムまたは都市計画道路整備プログラムに位置づけあり	+1点
1) 高速自動車国道と並行する自動車専用道路（いわゆるA'路線）としての位置づけあり	+1点										
2) 地域高規格道路の位置づけあり	+1点										
3) 三大都市圏の環状道路を形成	+1点										
4) 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成	+1点										
5) 道路の整備に関するプログラムまたは都市計画道路整備プログラムに位置づけあり	+1点										