

高規格幹線道路に関する点検について

平成19年11月

国土交通省 道路局

目 次

| | |
|--------------------|----|
| 1. 点検の趣旨 | 1 |
| 2. 点検方法 | 1 |
| 2-1 点検対象区間と評価区間 | 1 |
| 2-1-1 点検対象区間 | 1 |
| 2-1-2 評価区間設定の考え方 | 2 |
| 2-1-3 評価区間 | 2 |
| 2-2 評価項目の設定 | 7 |
| 2-3 点検手順の流れ | 8 |
| 1) 事業としての必要性の検証 | 8 |
| 2) 整備の進め方の評価 | 9 |
| 2-4 評価の前提条件 | 10 |
| 2-4-1 評価基準年 | 10 |
| 2-4-2 ネットワーク条件 | 10 |
| 2-4-3 有料・無料の設定 | 10 |
| 2-5 費用対便益 | 11 |
| 2-5-1 費用対便益の基本的考え方 | 11 |
| 2-5-2 便益の算定 | 12 |
| 1) 基本的考え方 | 12 |
| 2) 便益の算定 | 13 |
| (1) 走行時間短縮便益 | 13 |
| (2) 走行経費減少便益 | 14 |
| (3) 交通事故減少便益 | 16 |
| 2-5-3 費用の算定 | 17 |
| 1) 基本的考え方 | 17 |
| 2) 費用の算定手法 | 17 |
| (1) 事業費 | 17 |
| (2) 管理費 | 17 |
| 2-5-4 便益、費用の現在価値 | 18 |
| 1) 総便益の現在価値の算定 | 18 |
| 2) 総費用の現在価値の算定 | 18 |
| 2-5-5 費用対便益評点の算出 | 18 |
| 2-6 外部効果 | 19 |
| 2-6-1 外部効果の評価指標の設定 | 19 |

| | | |
|-------|-------------------|----|
| 2-6-2 | 指標設定における前提条件 | 24 |
| 1) | 道路ネットワーク | 24 |
| (1) | 現況ネットワーク | 24 |
| (2) | 将来ネットワーク | 24 |
| 2) | 速度 | 24 |
| (1) | 現況ネットワークの速度 | 24 |
| (2) | 将来ネットワークの速度 | 25 |
| (3) | 冬期速度の考慮について | 25 |
| 3) | メッシュデータ | 26 |
| 4) | 圏域及び拠点都市 | 26 |
| 2-6-3 | 外部効果評点の算出 | 27 |
| 3. | 点検の結果 | 29 |
| < | 参考資料> | 34 |
| ① | 個別評価指標の定義と評価点算定手順 | 35 |
| ② | 外部効果の個別指標の評価点 | 64 |
| ③ | 外部効果の個別指標の偏差値 | 68 |
| ④ | 外部効果の重み付け偏差値 | 72 |
| ⑤ | 総合評価 | 76 |

1. 点検の趣旨

中期計画の作成に向けて行った第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結果であったことから、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行う。

2. 点検方法

2-1 点検対象区間と評価区間

2-1-1 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外で、全ての未供用区間^{※1}の2927km（平成19年度末時点）を対象とする。

<点検対象区間の延長>

| | |
|--|----------|
| 高規格幹線道路の延長 | 14,056km |
| － 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年度までの供用延長 | 1,787km |
| <hr/> | |
| 点検対象区間の延長 | 2,927km |

なお、点検対象区間の延長は、ルート等が確定していない未事業化区間も存在することから、今後の検討次第では変更されることもあり得るものである。

※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する。

2-1-2 評価区間設定の考え方

評価区間については、今回、各評価区間ごとに必要性の検証や整備の進め方の評価を行うことを踏まえ、事業の進捗状況や計画の熟度を考慮して設定する。

具体的には、事業中の区間では、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する。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する。

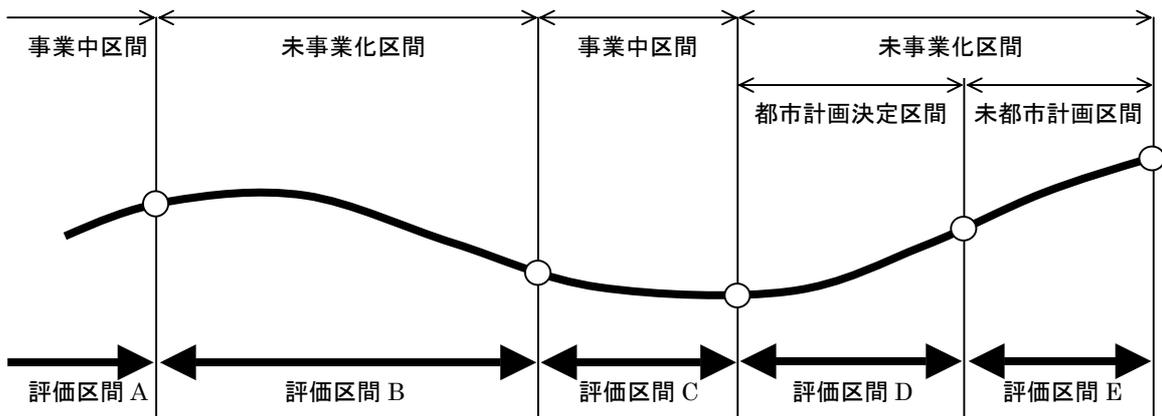
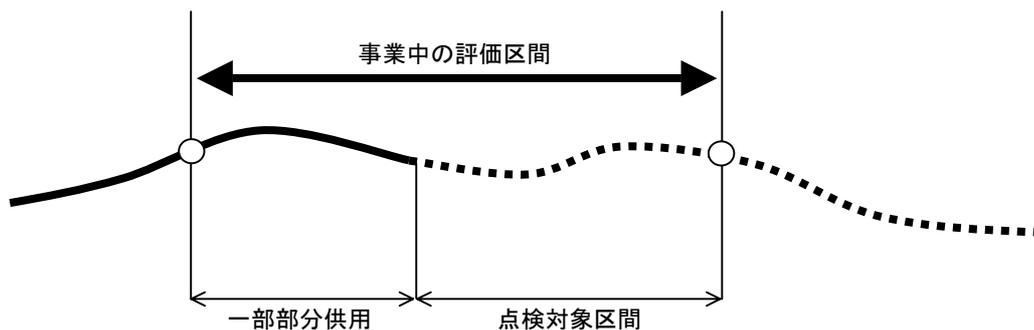


図 2-1 評価区間の設定イメージ図

なお、事業中の評価区間には、一部分供用した区間も含まれており、点検対象区間と評価区間が以下のような関係にあるケースも存在する。そのため、点検対象区間の総延長と評価区間の総延長は一致しない。



2-1-3 評価区間

評価区間は2-1-2に示す考え方に基づき、187区間を設定する（表2-1～2-4）。

なお、評価区間の合計延長は、点検対象区間に一部の部分供用区間を含み計3,246kmとなる。

表2-1 評価区間（区間番号1～50）

| 区間番号 | 路線名 | 評価区間 | 評価区間延長 (km) |
|------|----------------|----------------------------|----------------|
| 1 | 北海道縦貫自動車道 | 七飯藤城(七飯町)～七飯(七飯町) | 3 |
| 2 | 北海道縦貫自動車道 | 名寄(名寄市)～美深(美深町) ※1 | 20 |
| 3 | 北海道縦貫自動車道 | 美深(美深町)～美深敷島(美深町) ※1 | 3 |
| 4 | 北海道縦貫自動車道 | 美深敷島(美深町)～音威子府(音威子府村) | 36 |
| 5 | 北海道縦貫自動車道 | 音威子府(音威子府村)～中川(中川町) ※1 | 19 |
| 6 | 北海道縦貫自動車道 | 中川(中川町)～幌延(幌延町) | 60 |
| 7 | 北海道縦貫自動車道 | 幌延(幌延町)～豊富サロベツ(豊富町) ※1 | 11 |
| 8 | 北海道縦貫自動車道 | 豊富北(豊富町)～稚内(稚内市) | 28 |
| 9 | 北海道横断自動車道 根室線 | 黒松内JCT(黒松内町)～黒松内(黒松内町) ※1 | 5 |
| 10 | 北海道横断自動車道 根室線 | 黒松内(黒松内町)～余市(余市町) | 74 |
| 11 | 北海道横断自動車道 根室線 | 釧路(釧路市)～別保(釧路町) ※1 | 17 |
| 12 | 北海道横断自動車道 根室線 | 別保(釧路町)～温根沼(根室市) | 119 |
| 13 | 北海道横断自動車道 根室線 | 温根沼(根室市)～根室(根室市) ※1 | 7 |
| 14 | 北海道横断自動車道 網走線 | 北見(北見市)～端野町川向(北見市) ※1 | 10 |
| 15 | 北海道横断自動車道 網走線 | 端野町川向(北見市)～端野町共和(北見市) | 4 |
| 16 | 北海道横断自動車道 網走線 | 端野町共和(北見市)～高野(交差点)(美幌町) | 18 |
| 17 | 北海道横断自動車道 網走線 | 高野(交差点)(美幌町)～網走(網走市) | 23 |
| 18 | 旭川紋別自動車道 | 上川層雲峡(上川町)～浮島(上川町) ※1 | 18 |
| 19 | 旭川紋別自動車道 | 白滝(遠軽町)～丸瀬布(遠軽町) ※1 | 16 |
| 20 | 旭川紋別自動車道 | 丸瀬布(遠軽町)～遠軽(遠軽町) ※1 | 21 |
| 21 | 旭川紋別自動車道 | 遠軽(遠軽町)～紋別(紋別市) | 33 |
| 22 | 深川留萌自動車道 | 留萌幌糠(留萌市)～留萌(留萌市) ※1 | 13 |
| 23 | 帯広広尾自動車道 | 帯広川西(帯広市)～中札内(中札内村) ※1 | 19 |
| 24 | 帯広広尾自動車道 | 中札内(中札内村)～大樹(大樹町) ※1 | 22 |
| 25 | 帯広広尾自動車道 | 大樹(大樹町)～広尾(広尾町) | 22 |
| 26 | 日高自動車道 | 日高富川(日高町)～厚賀(日高町) ※1 | 20 |
| 27 | 日高自動車道 | 厚賀(日高町)～静内(新ひだか町) ※1 | 15 |
| 28 | 日高自動車道 | 静内(新ひだか町)～浦河(浦河町) | 41 |
| 29 | 函館江差自動車道 | 函館(函館市)～茂辺地(北斗市) ※1 | 18 |
| 30 | 函館江差自動車道 | 茂辺地(北斗市)～木古内(木古内町) ※1 | 16 |
| 31 | 函館江差自動車道 | 木古内(木古内町)～江差(江差町) | 31 |
| 32 | 東北縦貫自動車道 八戸線 | 六戸(1)(六戸町)～上北(東北町) ※1 | 8 |
| 33 | 東北縦貫自動車道 八戸線 | 上北(東北町)～天間閣(七戸町) | 21 |
| 34 | 東北縦貫自動車道 八戸線 | 滝沢(青森市)～青森東(青森市) | 4 |
| 35 | 東北横断自動車道 釜石秋田線 | 釜石(釜石市)～釜石西(釜石市) | 6 |
| 36 | 東北横断自動車道 釜石秋田線 | 遠野住田(遠野市)～遠野(遠野市) | 10 |
| 37 | 日本海沿岸東北自動車道 | 朝日(朝日村)～温海(鶴岡市) | 36 |
| 38 | 日本海沿岸東北自動車道 | 酒田みなと(酒田市)～象潟(にかほ市) | 29 |
| 39 | 日本海沿岸東北自動車道 | 象潟(にかほ市)～仁賀保(にかほ市) ※1 | 14 |
| 40 | 日本海沿岸東北自動車道 | 仁賀保(にかほ市)～本荘(由利本荘市) ※1 | 13 |
| 41 | 日本海沿岸東北自動車道 | 二ツ井白神(能代市)～あきた北空港(北秋田市) | 16 |
| 42 | 日本海沿岸東北自動車道 | あきた北空港(北秋田市)～栄(北秋田市) ※1 | 6 |
| 43 | 日本海沿岸東北自動車道 | 栄(北秋田市)～横崎(大館市) ※1 | 8 |
| 44 | 日本海沿岸東北自動車道 | 横崎(大館市)～大館北(大館市) ※1 | 9 |
| 45 | 東北中央自動車道 | 相馬JCT(相馬市)～相馬西(相馬市) | 5 |
| 46 | 東北中央自動車道 | 相馬西(相馬市)～阿武隈(相馬市) ※1 | 11 |
| 47 | 東北中央自動車道 | 阿武隈(相馬市)～霊山町 石田(伊達市) | 6 |
| 48 | 東北中央自動車道 | 霊山町 石田(伊達市)～霊山町 小国(伊達市) ※1 | 11 |
| 49 | 東北中央自動車道 | 霊山町 小国(伊達市)～福島北JCT(福島市) | 11 |
| 50 | 東北中央自動車道 | 尾花沢(尾花沢市)～新庄(新庄市) ※1 | 18 |

※1:平成19年度末時点で事業中の区間

表2-2 評価区間（区間番号51～100）

| 区間番号 | 路線名 | 評価区間 | 評価区間延長 (km) |
|------|-------------|-------------------------------|----------------|
| 51 | 東北中央自動車道 | 新庄(新庄市)～新庄北(新庄市) ※1 | 5 |
| 52 | 東北中央自動車道 | 新庄北(新庄市)～飛ノ森(金山町) | 21 |
| 53 | 東北中央自動車道 | 及位(真室川町)～上院内(湯沢市) | 9 |
| 54 | 東北中央自動車道 | 上院内(湯沢市)～下院内(湯沢市) ※1 | 3 |
| 55 | 東北中央自動車道 | 下院内(湯沢市)～雄勝こまち(湯沢市) | 5 |
| 56 | 常磐自動車道 | 利府JCT(利府町)～富谷JCT(富谷町) ※1 | 14 |
| 57 | 津軽自動車道 | 浪岡JCT(青森市)～浪岡(青森市) | 2 |
| 58 | 津軽自動車道 | 五所川原北(五所川原市)～柏(つがる市) ※1 | 4 |
| 59 | 津軽自動車道 | 柏(つがる市)～木造(つがる市) | 13 |
| 60 | 津軽自動車道 | 木造(つがる市)～鰐ヶ沢(鰐ヶ沢町) ※1 | 4 |
| 61 | 八戸久慈自動車道 | 八戸JCT(八戸市)～八戸南(八戸市) ※1 | 9 |
| 62 | 八戸久慈自動車道 | 八戸南(八戸市)～階上(階上町) ※1 | 9 |
| 63 | 八戸久慈自動車道 | 階上(階上町)～久慈北(久慈市) | 29 |
| 64 | 三陸縦貫自動車道 | 桃生豊里(右巻市)～登米(登米市) ※1 | 14 |
| 65 | 三陸縦貫自動車道 | 登米(登米市)～志津川(南三陸町) ※1 | 16 |
| 66 | 三陸縦貫自動車道 | 志津川(南三陸町)～大谷(本吉町) | 21 |
| 67 | 三陸縦貫自動車道 | 大谷(本吉町)～気仙沼(気仙沼市) ※1 | 7 |
| 68 | 三陸縦貫自動車道 | 気仙沼(気仙沼市)～只越(気仙沼市) | 8 |
| 69 | 三陸縦貫自動車道 | 只越(気仙沼市)～館(気仙沼市) ※1 | 3 |
| 70 | 三陸縦貫自動車道 | 館(気仙沼市)～高田(陸前高田市) | 9 |
| 71 | 三陸縦貫自動車道 | 高田(陸前高田市)～大船渡碁石海岸(大船渡市) ※1 | 8 |
| 72 | 三陸縦貫自動車道 | 二陸(大船渡市)～吉浜(大船渡市) ※1 | 4 |
| 73 | 三陸縦貫自動車道 | 吉浜(大船渡市)～釜石(釜石市) | 13 |
| 74 | 三陸縦貫自動車道 | 釜石(釜石市)～山田南(山田町) ※1 | 23 |
| 75 | 三陸縦貫自動車道 | 山田(山田町)～釜石(宮古市) | 13 |
| 76 | 三陸縦貫自動車道 | 釜石(宮古市)～松山(宮古市) ※1 | 5 |
| 77 | 三陸縦貫自動車道 | 松山(宮古市)～宮古北(宮古市) | 6 |
| 78 | 東関東自動車道 館山線 | 富浦(南房総市)～館山(館山市) | 5 |
| 79 | 東関東自動車道 水戸線 | 潮来(潮来市)～鉾田(鉾田市) | 31 |
| 80 | 東京外かく環状道路 | 大泉JCT(練馬区)～東名JCT(世田谷区) | 16 |
| 81 | 東京外かく環状道路 | 東名JCT(世田谷区)～平和島JCT(大田区) | 24 |
| 82 | 第二東海自動車道 | 玉川(世田谷区)～横浜泉JCT(横浜市) | 36 |
| 83 | 第二東海自動車道 | 横浜泉JCT(横浜市)～海老名南JCT(海老名市) | 10 |
| 84 | 首都圏中央連絡自動車道 | 森利谷JCT(横浜市)～戸塚(横浜市) ※1 | 9 |
| 85 | 首都圏中央連絡自動車道 | 栄JCT(横浜市)～藤沢(藤沢市) ※1 | 8 |
| 86 | 首都圏中央連絡自動車道 | 西久保JCT(茅ヶ崎市)～海老名南JCT(海老名市) ※1 | 8 |
| 87 | 首都圏中央連絡自動車道 | 海老名北(海老名市)～相模原(相模原市) ※1 | 10 |
| 88 | 首都圏中央連絡自動車道 | 相模原(相模原市)～八王子JCT(八王子市) ※1 | 17 |
| 89 | 首都圏中央連絡自動車道 | 川島(川島町)～五霞(五霞町) ※1 | 33 |
| 90 | 首都圏中央連絡自動車道 | 五霞(五霞町)～つくばJCT(つくば市) ※1 | 40 |
| 91 | 首都圏中央連絡自動車道 | つくばJCT(つくば市)～大栗JCT(成田市) ※1 | 40 |
| 92 | 首都圏中央連絡自動車道 | 大栗JCT(成田市)～松尾横芝(山武市) ※1 | 19 |
| 93 | 首都圏中央連絡自動車道 | 東金JCT(東金市)～茂原長南(茂原市) ※1 | 22 |
| 94 | 首都圏中央連絡自動車道 | 茂原長南(茂原市)～木更津JCT(木更津市) ※1 | 28 |
| 95 | 中部横断自動車道 | 長坂JCT(北杜市)～八千穂(佐久穂町) | 34 |
| 96 | 能越自動車道 | 輪島(輪島市)～三井(輪島市) | 7 |
| 97 | 能越自動車道 | 三井(輪島市)～能登空港(輪島市) ※1 | 5 |
| 98 | 能越自動車道 | 田鶴浜(七尾市)～七尾(七尾市) | 10 |
| 99 | 能越自動車道 | 七尾(七尾市)～氷見(氷見市) ※1 | 28 |
| 100 | 中部縦貫自動車道 | 松本JCT(松本市)～波田(波田町) ※1 | 5 |

※1:平成19年度末時点で事業中の区間

表2-3 評価区間（区間番号101～150）

| 区間番号 | 路線名 | 評価区間 | 評価区間延長 (km) |
|------|----------------|----------------------------|----------------|
| 101 | 中部縦貫自動車道 | 波田(波田町)～中ノ湯(松本市) | 27 |
| 102 | 中部縦貫自動車道 | 平湯(高山市)～丹生川(高山市) | 21 |
| 103 | 中部縦貫自動車道 | 丹生川(高山市)～飛騨清見(高山市) ※1 | 25 |
| 104 | 中部縦貫自動車道 | 大野(大野市)～油坂出入口(大野市) | 32 |
| 105 | 中部縦貫自動車道 | 福井北JCT(福井市)～大野(大野市) ※1 | 26 |
| 106 | 伊豆縦貫自動車道 | 岡宮(沼津市)～函南(函南町) ※1 | 15 |
| 107 | 伊豆縦貫自動車道 | 函南(函南町)～修善寺JCT(伊豆市) | 16 |
| 108 | 伊豆縦貫自動車道 | 修善寺(伊豆市)～大城湯ヶ島(伊豆市) ※1 | 7 |
| 109 | 伊豆縦貫自動車道 | 大城湯ヶ島(伊豆市)～下田北(下田市) | 22 |
| 110 | 伊豆縦貫自動車道 | 下田北(下田市)～下田(下田市) ※1 | 6 |
| 111 | 三遠南信自動車道 | 飯田山本(飯田市)～喬木(喬木村) ※1 | 22 |
| 112 | 三遠南信自動車道 | 程野(飯田市)～南信濃(飯田市) | 13 |
| 113 | 三遠南信自動車道 | 南信濃(飯田市)～水窪北(浜松市) ※1 | 13 |
| 114 | 三遠南信自動車道 | 水窪北(浜松市)～佐久間(浜松市) | 20 |
| 115 | 三遠南信自動車道 | 佐久間(浜松市)～引佐JCT(浜松市) ※1 | 28 |
| 116 | 東海環状自動車道 | 土岐南多治見(土岐市)～西園(関市) ※1 | 39 |
| 117 | 東海環状自動車道 | 西園(関市)～養老(養老町) ※1 | 44 |
| 118 | 東海環状自動車道 | 養老(養老町)～北勢(いなべ市) ※1 | 18 |
| 119 | 東海環状自動車道 | 北勢(いなべ市)～四日市北JCT(四日市市) ※1 | 14 |
| 120 | 近畿自動車道 伊勢線 | 名古屋西JCT(名古屋市)～飛鳥(飛鳥村) | 12 |
| 121 | 近畿自動車道 紀勢線 | すさみ(すさみ町)～太地(那智勝浦町) | 36 |
| 122 | 近畿自動車道 紀勢線 | 太地(那智勝浦町)～新宮(新宮市) ※1 | 15 |
| 123 | 近畿自動車道 紀勢線 | 新宮(新宮市)～大泊(熊野市) | 42 |
| 124 | 近畿自動車道 紀勢線 | 大泊(熊野市)～尾鷲南(尾鷲市) ※1 | 19 |
| 125 | 近畿自動車道 紀勢線 | 尾鷲南(尾鷲市)～尾鷲北(尾鷲市) | 5 |
| 126 | 京都縦貫自動車道 | 久御山(久御山町)～香掛(大枝)(京都市) ※1 | 16 |
| 127 | 京都縦貫自動車道 | 丹波(京丹波町)～綾部JCT(綾部市) ※1 | 29 |
| 128 | 京奈和自動車道 | 巨椋JCT(京都市)～城陽JCT(城陽市) | 6 |
| 129 | 京奈和自動車道 | 奈良北(奈良市)～大和郡山JCT(大和郡山市) | 12 |
| 130 | 京奈和自動車道 | 大和郡山JCT(大和郡山市)～五條北(五條市) ※1 | 27 |
| 131 | 京奈和自動車道 | 高野口(橋本市)～打田(紀の川市) ※1 | 17 |
| 132 | 京奈和自動車道 | 打田(紀の川市)～和歌山JCT(和歌山市) ※1 | 12 |
| 133 | 北近畿豊岡自動車道 | 和田山(朝来市)～八鹿(養父市) ※1 | 14 |
| 134 | 北近畿豊岡自動車道 | 八鹿(養父市)～日高(豊岡市) ※1 | 10 |
| 135 | 北近畿豊岡自動車道 | 日高(豊岡市)～豊岡南(豊岡市) ※1 | 6 |
| 136 | 北近畿豊岡自動車道 | 豊岡南(豊岡市)～豊岡竹野(豊岡市) | 6 |
| 137 | 中国横断自動車道 岡山米子線 | 米子北(米子市)～境港(境港市) | 20 |
| 138 | 山陰自動車道 | 鳥取(鳥取市)～吉岡温泉(鳥取市) ※1 | 7 |
| 139 | 山陰自動車道 | 吉岡温泉(鳥取市)～瑞穂(鳥取市) ※1 | 6 |
| 140 | 山陰自動車道 | 瑞穂(鳥取市)～菁谷(鳥取市) | 6 |
| 141 | 山陰自動車道 | はわい(湯梨浜町)～東伯(琴浦町) ※1 | 14 |
| 142 | 山陰自動車道 | 東伯(琴浦町)～赤崎中山(大山町) ※1 | 12 |
| 143 | 山陰自動車道 | 赤崎中山(大山町)～下市(大山町) ※1 | 4 |
| 144 | 山陰自動車道 | 下市(大山町)～澁江(大山町) ※1 | 12 |
| 145 | 山陰自動車道 | 出雲(出雲市)～多伎(出雲市) | 9 |
| 146 | 山陰自動車道 | 多伎(出雲市)～朝山(大田市) ※1 | 9 |
| 147 | 山陰自動車道 | 朝山(大田市)～大田(大田市) ※1 | 6 |
| 148 | 山陰自動車道 | 大田(大田市)～仁摩(大田市) | 13 |
| 149 | 山陰自動車道 | 仁摩(大田市)～福光(大田市) ※1 | 12 |
| 150 | 山陰自動車道 | 福光(大田市)～江津(江津市) | 13 |

※1:平成19年度末時点で事業中の区間

表2-4 評価区間（区間番号151～187）

| 区間番号 | 路線名 | 評価区間 | 評価区間延長 (km) |
|------|--------------|---------------------------|----------------|
| 151 | 山陰自動車道 | 原井(浜田市)～三隅(浜田市) ※1 | 15 |
| 152 | 山陰自動車道 | 三隅(浜田市)～須田(益田市) | 14 |
| 153 | 山陰自動車道 | 須田(益田市)～須子(益田市) ※1 | 8 |
| 154 | 山陰自動車道 | 須子(益田市)～萩(萩市) | 68 |
| 155 | 山陰自動車道 | 萩(萩市)～三隅(長門市) ※1 | 15 |
| 156 | 山陰自動車道 | 三隅(長門市)～小月JCT(下関市) | 48 |
| 157 | 東広島・呉自動車道 | 東広島JCT(東広島市)～阿賀(呉市) ※1 | 33 |
| 158 | 四国横断自動車道 | 須崎東(須崎市)～須崎新荘(須崎市) ※1 | 5 |
| 159 | 四国横断自動車道 | 窪川(四万十町)～金上野(四万十町) | 5 |
| 160 | 四国横断自動車道 | 金上野(四万十町)～拳ノ川(黒潮町) ※1 | 6 |
| 161 | 四国横断自動車道 | 拳ノ川(黒潮町)～中村(四万十市) | 26 |
| 162 | 四国横断自動車道 | 中村(四万十市)～宿毛(宿毛市) ※1 | 23 |
| 163 | 四国横断自動車道 | 宿毛(宿毛市)～内海(愛南町) | 33 |
| 164 | 四国横断自動車道 | 内海(愛南町)～岩松(宇和島市) | 10 |
| 165 | 四国横断自動車道 | 岩松(宇和島市)～宇和島北(宇和島市) ※1 | 18 |
| 166 | 今治小松自動車道 | 今治(今治市)～今治湯ノ浦(今治市) ※1 | 10 |
| 167 | 高知東部自動車道 | 高知(高知市)～高知空港(南国市) ※1 | 15 |
| 168 | 高知東部自動車道 | 高知空港(南国市)～芸西西(芸西村) ※1 | 13 |
| 169 | 高知東部自動車道 | 芸西西(芸西村)～安芸西(安芸市) | 9 |
| 170 | 九州横断自動車道 延岡線 | 矢部(山都)(山都町)～蔵田(延岡市) | 52 |
| 171 | 九州横断自動車道 延岡線 | 蔵田(延岡市)～延岡JCT(延岡市) ※1 | 13 |
| 172 | 東九州自動車道 | 北川(延岡市)～延岡南(延岡市) ※1 | 21 |
| 173 | 東九州自動車道 | 日南(日南市)～志布志(志布志市) | 38 |
| 174 | 西九州自動車道 | 福重JCT(福岡市)～(福井)(二丈町) ※1 | 22 |
| 175 | 西九州自動車道 | 鹿家(二丈町)～唐津(唐津市) ※1 | 10 |
| 176 | 西九州自動車道 | 唐津(唐津市)～伊万里東(伊万里市) ※1 | 18 |
| 177 | 西九州自動車道 | 伊万里東(伊万里市)～伊万里西(伊万里市) ※1 | 7 |
| 178 | 西九州自動車道 | 伊万里西(伊万里市)～松浦(松浦市) ※1 | 17 |
| 179 | 西九州自動車道 | 松浦(松浦市)～佐々(佐々町) | 16 |
| 180 | 西九州自動車道 | 佐々(佐々町)～佐世保(佐世保市) ※1 | 9 |
| 181 | 西九州自動車道 | 佐世保(佐世保市)～佐世保大塔(佐世保市) ※1 | 8 |
| 182 | 南九州西回り自動車道 | 日奈久(八代市)～芦北(芦北町) ※1 | 17 |
| 183 | 南九州西回り自動車道 | 芦北(芦北町)～出水(出水市) ※1 | 30 |
| 184 | 南九州西回り自動車道 | 出水(出水市)～鶴川内(阿久根市) ※1 | 15 |
| 185 | 南九州西回り自動車道 | 鶴川内(阿久根市)～川内(薩摩川内市) | 20 |
| 186 | 南九州西回り自動車道 | 川内(薩摩川内市)～薩摩川内都(薩摩川内市) ※1 | 10 |
| 187 | 那覇空港自動車道 | 那覇空港(那覇市)～豊見城・名嘉地(豊見城市) | 5 |

※1:平成19年度末時点で事業中の区間

2-2 評価項目の設定

評価項目については、道路関係四公団の民営化時の「道路事業評価手法検討委員会」での審議内容等を踏まえ、同様の評価項目として表2-5のとおりとする。

各指標の具体的な内容・算出方法については、2-5～2-6を参照。

表2-5 高規格幹線道路の点検における評価項目

| 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 | 走行時間短縮便益 | 2-5 参照 | |
| | | 走行経費減少便益 | | |
| | | 交通事故減少便益 | | |
| 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の評価。 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て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。 | 自動車からのNO _x 、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CO ₂ 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 |

なお、各評価項目毎の評価結果を整理する上で、有意な差が表現できるよう、各指標の評点は、評価対象の全区間の数値を算定した上で、偏差値で表すものとする。

2-3 点検手順の流れ

道路関係四公団の民営化時と同様の手法を用い、費用対便益に加え、外部効果も加味して、以下の手順で点検を行う。

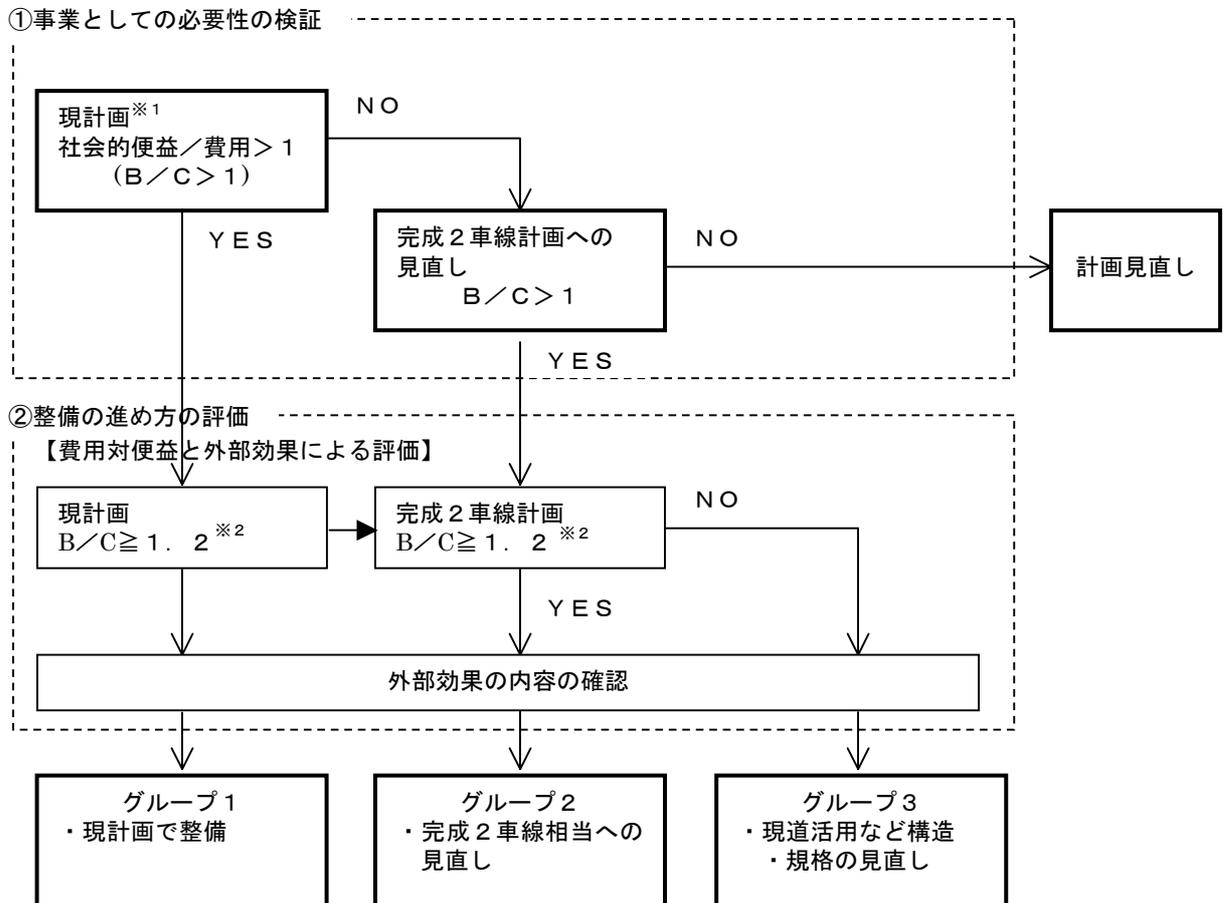


図2-2 点検手順の流れ

1) 事業としての必要性の検証

各評価区間毎に、現計画※1に基づき、その事業の完成によって生じる社会的便益が費用を上回るか否かを検証する。現計画で社会的便益が費用を上回らない場合には、完成2車線計画に見直したと仮定し、検証を行う。

社会的便益及び費用の算定は、「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）」に基づき実施する。

なお、算定方法の詳細については、「2-5 費用対便益」を参照。

※1：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」とする。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」とする。

※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±10%）等を加味し、より厳格に設定

2) 整備の進め方の評価

費用対便益と外部効果により、整備の進め方を評価する。評価に際しては、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、事業の不確実性を加味し、費用対便益の基準をより厳格に設定するとともに、外部効果の内容を十分に確認し、それらを受けて整備の進め方を3つのグループに分類する。

なお、費用対便益、外部効果の算定方法については、「2-5 費用対便益」、「2-6 外部効果」を参照。

2-4 評価の前提条件

2-4-1 評価基準年

費用対便益の基準年は、供用初年度（2030年）とする。

2-4-2 ネットワーク条件

評価は、評価区間の整備の有無による効果等の差を計測することにより行うが、整備有りの場合のネットワーク条件は、高規格幹線道路の走行面の機能が全線約14,000kmで確保されたことを前提とする。

車線数等の条件は、高規格幹線道路約14,000kmのうち、整備計画区間9,342kmについては整備計画の内容で供用されたことを前提とし、整備計画区間以外の既供用区間（平成19年度末時点）については平成19年度末時点で供用予定の区間が全て供用されたことを前提とする。

また、評価区間については、現計画に基づいた断面（現計画断面）として供用することを前提とする場合と、評価区間のうち未供用区間について完成2車線とする断面（完成2車断面）で供用することを前提とする場合（一部、施工性の面や交通量の面から、完成2車断面としての整備が適当でない区間については、現計画の車線数のままを前提とする）の2ケースを設定する。

なお、実際には供用区間は経年的に変化するが、現段階では個別の供用時期の設定が困難であること、同一の条件での評価が可能となること等から、評価検討期間内における交通量、便益、管理費等は、将来交通量推計を実施する2030年の値で一定と仮定する。

2-4-3 有料・無料の設定

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構と高速道路株式会社との間で締結された協定に基づき、2030年時点において有料とされている区間については有料とし、料金水準も協定に規定されているとおりとする。

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する。料金水準については、協定に準じた形で設定する。

2-5 費用対便益

2-5-1 費用対便益の基本的考え方

供用初年度を基準年とし、道路整備が行われる場合と行われない場合のそれぞれについて、一定期間の便益額、費用を算定し、道路整備に伴う費用の増分と便益の増分を比較することにより分析、評価を行うものである。

算定作業のフローを以下に示す。

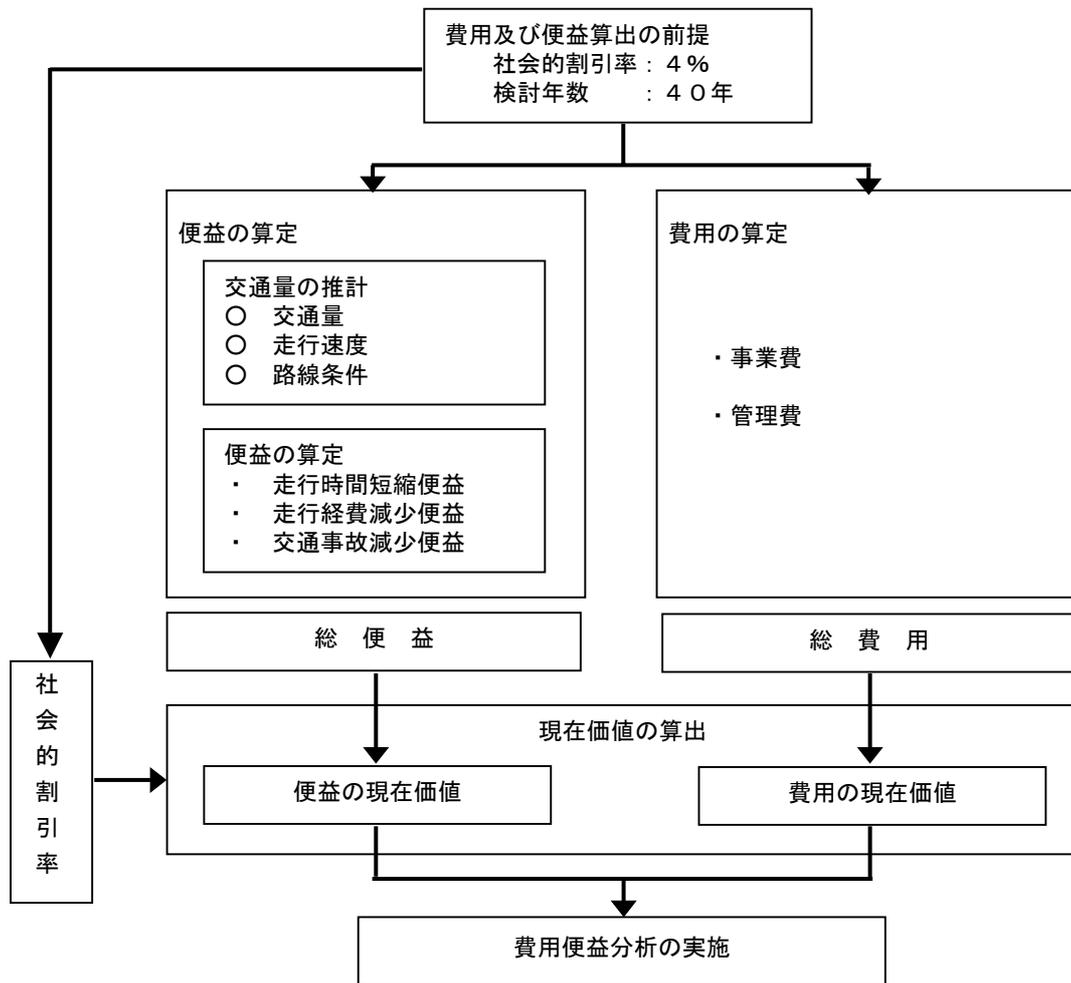


図2-3 費用便益分析のフロー

なお、事業中区間のうち、「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、その値を用いている。

2-5-2 便益の算定

1) 基本的考え方

便益算定の基本的な方法については「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、計上する便益は、1) 走行時間短縮便益、2) 走行経費減少便益、3) 交通事故減少便益の3つとする。

それぞれの便益の算出手法としては、交通量推計手法を用いて、評価区間整備ありの場合（全評価区間が整備）と評価区間整備なしの場合（分析対象となる当該評価区間のみ未整備）の総走行時間費用、総走行費用、交通事故の社会的損失の差から便益を算定している。整備あり、整備なしそれぞれの費用を算出するにあたっては、道路ネットワークを以下の条件として、総走行時間費用等を算出している。

また、便益の算定に用いる交通量は、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12月公表）から、2030年の値を推計している。

評価区間整備ありの場合：高規格幹線道路の走行面の機能が計画部分も含めて全線で確保されたと仮定

評価区間整備なしの場合：高規格幹線道路の走行面の機能が全線で確保された状態から分析対象となる当該評価区間のみを未整備

便益の算定フローを以下に示す。

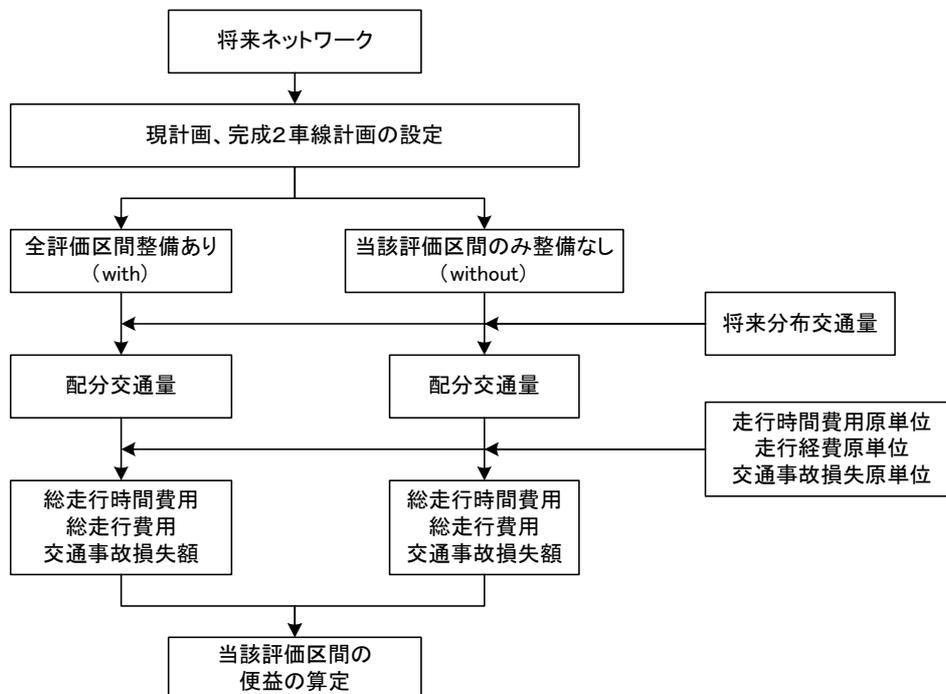


図2-4 便益の算定フロー

2) 便益の算定

(1) 走行時間短縮便益

走行時間短縮便益は総走行時間費用の差として算定する。走行時間短縮便益は走行台時を基に以下の式で車種別に算出する。

走行時間短縮便益

$$= (\text{整備無の走行台時} \times \text{時間価値原単位}) - (\text{整備有の走行台時} \times \text{時間価値原単位})$$

I. 算定式

$$\text{走行時間短縮便益} : BT = BT_o - BT_w$$

$$\text{総走行時間費用} : BT_i = \sum_j \sum_l (Q_{ijl} \times T_{ijl} \times \alpha_j) \times 365$$

ここで、

BT : 走行時間短縮便益 (円/年)

BT_i : 整備 i の場合の総走行時間費用 (円/年)

Q_{ijl} : 整備 i の場合のリンク l における車種 j の交通量 (台/年)

T_{ijl} : 整備 i の場合のリンク l における車種 j の走行時間 (分)

α_j : 車種 j の時間価値原単位 (円/台・分)

時間価値原単位とは自動車利用者が時間節約によって得た利益を貨幣価値で表したものである。

i : 整備の有無を表す添字 (有の場合 w 、無の場合 o)

j : 車種

l : リンク番号 (交通量推計における交差点間をつなぐ道路の単路部)

II. 車種別の時間価値原単位 (α_j)

「費用便益分析マニュアル」の3車種区分の原単位を採用。

表 2-6 車種別の時間価値原単位 (α_j)

(平成15年価格、単位: 円/台・分)

| 車種 (j) | 時間価値原単位 |
|------------------|---------|
| 乗用車類 (乗用車+バス) | 72.58 |
| 小型貨物車 | 56.81 |
| 普通貨物車 | 87.44 |

(2) 走行経費減少便益

走行経費減少便益は総走行経費の差として算定する。走行経費とは、燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費等である。

走行経費減少便益は、走行条件が改善されることによる費用の低下を、走行距離単位当たりで計測した原単位を用いて、以下の考え方で車種別に算出する。

走行経費減少便益

$$= (\text{整備無の走行台キロ} \times \text{走行経費原単位}) - (\text{整備有の走行台キロ} \times \text{走行経費原単位})$$

I. 算定式

$$\text{走行経費減少便益} : BR = BR_o - BR_w$$

$$\text{総走行経費} : BR_i = \sum_j \sum_l (Q_{ijl} \times L_l \times \beta_j) \times 365$$

ここで、

BR : 走行経費減少便益 (円/年)

BR_i : 整備 i の場合の総走行経費 (円/年)

Q_{ijl} : 整備 i の場合のリンク l における車種 j の交通量 (台/日)

L_l : リンク l の延長 (km)

B_j : 車種 j の走行経費原単位 (円/台・分)

i : 整備の有無を表す添字 (有の場合 w 、無の場合 o)

j : 車種

l : リンク番号 (交通量推計における交差点間をつなぐ道路の単路部)

II. 走行経費原単位 (β_j)

「費用便益分析マニュアル」により、以下の値を採用。

表 2-7 車種別走行経費原単位 (β_j)

| 一般道(市街地) | | | |
|-----------|-------|-------|-------|
| 速度 (km/h) | 乗用車類 | 小型貨物 | 普通貨物 |
| 5 | 31.85 | 39.73 | 77.31 |
| 10 | 22.94 | 35.77 | 61.19 |
| 15 | 19.88 | 34.27 | 54.82 |
| 20 | 18.30 | 33.41 | 51.01 |
| 25 | 17.32 | 32.82 | 48.31 |
| 30 | 16.65 | 32.38 | 46.26 |
| 35 | 16.16 | 32.05 | 44.63 |
| 40 | 16.09 | 31.93 | 44.09 |
| 45 | 16.07 | 31.86 | 43.74 |
| 50 | 16.12 | 31.84 | 43.59 |
| 55 | 16.21 | 31.86 | 43.65 |
| 60 | 16.36 | 31.92 | 43.94 |

一般道(平地)

| 速度(km/h) | 乗用車類 | 小型貨物 | 普通貨物 |
|----------|-------|-------|-------|
| 5 | 24.7 | 30.22 | 59.4 |
| 10 | 17.69 | 27.23 | 48.24 |
| 15 | 15.26 | 26.05 | 43.51 |
| 20 | 13.98 | 25.35 | 40.51 |
| 25 | 13.18 | 24.85 | 38.29 |
| 30 | 12.63 | 24.48 | 36.54 |
| 35 | 12.22 | 24.18 | 35.12 |
| 40 | 12.11 | 24.05 | 34.47 |
| 45 | 12.05 | 23.95 | 33.99 |
| 50 | 12.03 | 23.90 | 33.70 |
| 55 | 12.07 | 23.88 | 33.60 |
| 60 | 12.14 | 23.91 | 33.69 |

一般道(山地)

| 速度(km/h) | 乗用車類 | 小型貨物 | 普通貨物 |
|----------|-------|-------|-------|
| 5 | 22.52 | 27.32 | 53.94 |
| 10 | 16.09 | 24.63 | 44.29 |
| 15 | 13.85 | 23.55 | 40.06 |
| 20 | 12.66 | 22.89 | 37.31 |
| 25 | 11.92 | 22.43 | 35.23 |
| 30 | 11.40 | 22.07 | 33.58 |
| 35 | 11.02 | 21.79 | 32.23 |
| 40 | 10.89 | 21.64 | 31.54 |
| 45 | 10.82 | 21.54 | 31.02 |
| 50 | 10.79 | 21.48 | 30.69 |
| 55 | 10.80 | 21.46 | 30.54 |
| 60 | 10.86 | 21.47 | 30.58 |

高速・地域高規格

| 速度(km/h) | 乗用車類 | 小型貨物 | 普通貨物 |
|----------|------|-------|-------|
| 30 | 7.35 | 14.19 | 23.74 |
| 35 | 7.12 | 13.98 | 22.78 |
| 40 | 6.95 | 13.82 | 21.98 |
| 45 | 6.83 | 13.69 | 21.34 |
| 50 | 6.74 | 13.60 | 20.87 |
| 55 | 6.70 | 13.55 | 20.55 |
| 60 | 6.68 | 13.53 | 20.41 |
| 65 | 6.70 | 13.54 | 20.44 |
| 70 | 6.75 | 13.59 | 20.64 |
| 75 | 6.84 | 13.68 | 21.02 |
| 80 | 6.96 | 13.81 | 21.59 |
| 85 | 7.12 | 13.97 | 22.36 |
| 90 | 7.33 | 14.18 | 23.36 |

注1) 平成15年価格

注2) 設定速度間の原単位は直線補完により設定する。

注3) 90km/hあるいは60km/hを超える速度については90km/hあるいは60km/hの値を用いる

(3) 交通事故減少便益

交通事故減少便益は交通事故による社会的損失の差として算定する。一般的に高速自動車国道のような自動車専用道路は事故率が低いため、高速自動車国道の整備により、事故による社会的損失が減少する。交通事故の社会的損失は、運転者、同乗者、歩行者に関する人的損失額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額、事故渋滞による損失額から算出する。

I. 算定式

$$\text{年間総事故減少便益} : BA = BA_o - BA_w$$

$$\text{交通事故の社会的損失} : BA_i = \sum_l (AA_{il})$$

ここで、

- BA : 年間総事故減少便益 (千円/年)
- BA_i : 整備 i の場合の交通事故の社会的損失 (千円/年)
- AA_{il} : 整備 i の場合のリンク l における交通事故の社会的損失 (千円/年)
- i : 整備の有無を表す添字 (整備有: w 、整備無し: o)
- l : リンク番号 (交通量推計における交差点間をつなぐ道路の単路部)

II. 交通事故損失額算定式 (AA_{il})

損失額算定式を以下に示す。

表 2-8 交通事故損失額算定式

| 道路・沿道区分 | | | 交通事故損失額算定式 | |
|---------|-------|--------|--|--|
| 一般道路 | D I D | 2車線 | $AA_{il} = 1850 \times X_{1il} + 470 \times X_{2il}$ | |
| | | 4車線以上 | 中央帯無 | $AA_{il} = 1660 \times X_{1il} + 500 \times X_{2il}$ |
| | | | 中央帯有 | $AA_{il} = 1370 \times X_{1il} + 500 \times X_{2il}$ |
| | | その他市街地 | 2車線 | $AA_{il} = 1360 \times X_{1il} + 480 \times X_{2il}$ |
| | 4車線以上 | | 中央帯無 | $AA_{il} = 1290 \times X_{1il} + 460 \times X_{2il}$ |
| | | | 中央帯有 | $AA_{il} = 1050 \times X_{1il} + 460 \times X_{2il}$ |
| | 非市街部 | | 2車線 | $AA_{il} = 980 \times X_{1il} + 580 \times X_{2il}$ |
| | | 4車線以上 | 中央帯無 | $AA_{il} = 890 \times X_{1il} + 470 \times X_{2il}$ |
| | | | 中央帯有 | $AA_{il} = 700 \times X_{1il} + 470 \times X_{2il}$ |
| | | 高速道路 | | |

ここで、

- $X_{1il} = Q_{il} \times L_l$: 整備 i の場合のリンク l における走行台キロ (千台km/日)
- $X_{2il} = Q_{il} \times Z_l$: 整備 i の場合のリンク l における走行台個所 (千台個所/日)
- Q_{il} : 整備 i の場合のリンク l における交通量 (千台/日)
- L_l : リンク l の延長 (km)
- Z_l : リンク l の主要交差点数 (個所)
- i : 整備有の場合 w 、無しの場合 o
- l : リンク

2-5-3 費用の算定

1) 基本的考え方

当該評価区間の建設に要する事業費及び維持修繕等に要する管理費の合計で算定する。

2) 費用の算定手法

(1) 事業費

精度の高い事業費推計値として詳細設計レベルで事業実施中の149路線から構造別等の単価をサンプルとして抽出し、特異値を除外した基準単価を土工、橋梁、トンネル毎に設定した。用地費は地域差が大きいため、路線毎の整備局算定値を使用した。

土工：土工延長が2.3km未満12.5km以上の事業は、対数正規分布の上下15%外となるため特異値として除外し、その他68事業の平均値を設定

トンネル：トンネル延長が0.9km未満7.5km以上の事業は、対数正規分布の上下15%外となるため特異値として除外し、その他42事業の平均値を設定

橋梁：橋梁詳細設計が完了している100事業の平均値を設定

※ ただし、東京外かく環状道路（大泉JCT～東名JCT）の事業費については、インターチェンジ無しの場合に1.2兆円としていた事業費に、平成19年4月に決定された都市計画を踏まえ、インターチェンジを3箇所に変更し、東名JCTを開削方式から地中分岐方式に変更するなど変更内容を考慮して、0.4兆円を加え、1.6兆円と設定した。なお、事業費については新技術の適用や効率的施工について検討し、最新事例も見ながらコスト縮減を図っていく。また、東京外かく環状道路（東名JCT～平和島JCT）、第二東海自動車道（玉川～横浜泉JCT）、第二東海自動車道（横浜泉JCT）～海老名南JCT）の3区間の事業費については、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、東京外かく環状道路（大泉JCT～東名JCT）の事業費をもとに概略の単価を設定し、試算した。

(2) 管理費

「費用便益分析マニュアル」の道路維持管理費の算出方法に基づき算出する。

2-5-4 便益、費用の現在価値

一定期間内に発生する便益、費用については、それぞれを社会的割引率で割り引き現在価値に換算して分析する。今回の費用便益分析にあたっては、「費用便益分析マニュアル（H15.8）」に従い、

社会的割引率：4%
検討年数：40年間

として、分析を行う。

1) 総便益の現在価値の算定

$$\text{総便益の現在価値} = \sum_j \sum_t \{B_{jt} / (1+i)^t\}$$

ここで、

t : 供用開始年度からの年数（年）
 B_{jt} : 供用開始後 t 年目の便益 j の計測値（円）
 i : 年当たり社会的割引率（=4%）
 j : 便益種別

2) 総費用の現在価値の算定

$$\text{総費用の現在価値} = CC \times (1+i)^3 + \sum_{t=1}^{40} \frac{MC_t}{(1+i)^{t-1}}$$

ここで、

MC_t : t 期の管理費
 CC : 建設費
 i : 社会的割引率

総費用の現在価値の算定における建設費については、投資重心を供用3年前と仮定し、計算上、便宜的に供用3年前に全額投資されたと仮定している。

2-5-5 費用対便益評点の算出

2-5-4において算出した総便益の現在価値、総費用の現在価値をもとに、「総便益の現在価値 ÷ 総費用の現在価値」として費用対便益を算出する。

さらに、全評価区間（187区間）における各評価区間の費用対便益の偏差値をもって、それぞれの評価区間の評点とする。

2-6 外部効果

2-6-1 外部効果の評価指標の設定

外部効果の各指標・各指標毎の評価点の算出式等については、「2-2 評価項目の設定」の考えに基づき、表2-9の通り設定する。

表 2-9 外部効果の指標（全 16 指標）

| | 算出式 | 定義等 |
|--|--|--|
| <p>指標1</p> <p>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</p> | <p>評価点 = $\frac{T_1 - T_2}{T_1}$</p> <p>T₁: 評価区間整備前の、拠点都市間の鉄道による最短移動時間(分)</p> <p>T₂: 評価区間整備後の、拠点都市間の高速バスによる最短移動時間(分)</p> | <p><拠点都市></p> <ul style="list-style-type: none"> 各評価区間毎に、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 地方生活圏中心都市、業務核都市、政令指定市及びそれらに準じる都市 |
| <p>指標2</p> <p>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</p> | <p>評価点 = $\frac{1}{2} \left\{ \left(1 - \frac{\sum (T_{2-3} \times P_{2-1})}{\sum (T_{2-1} \times P_{2-1})} \right) + \left(1 - \frac{\sum (T_{2-4} \times P_{2-1})}{\sum (T_{2-2} \times P_{2-1})} \right) \right\}$</p> <p>T₂₋₁: 評価区間整備前の 3 次メッシュ中心から新幹線駅への最短移動時間(分)</p> <p>T₂₋₂: 評価区間整備前の 3 次メッシュ中心から空港への最短移動時間(分)</p> <p>T₂₋₃: 評価区間整備後の 3 次メッシュ中心から新幹線駅への最短移動時間(分)</p> <p>T₂₋₄: 評価区間整備後の 3 次メッシュ中心から空港への最短移動時間(分)</p> <p>P₂₋₁: 当該 3 次メッシュ内の人口(人)</p> | <p><新幹線駅></p> <ul style="list-style-type: none"> フル規格+ミニ新幹線(101 駅) 整備計画路線(フル規格)も含む <p><空港></p> <ul style="list-style-type: none"> 第三種以上及び共用飛行場(離島除き 54 空港) 建設中、建設予定及び共用予定を含む |
| <p>指標3</p> <p>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</p> | <p>評価点 = $1 - \frac{\sum (T_{3-2} \times P_{3-1})}{\sum (T_{3-1} \times P_{3-1})}$</p> <p>T₃₋₁: 評価区間整備前の 3 次メッシュ中心から第三次医療施設への最短移動時間(分)</p> <p>T₃₋₂: 評価区間整備後の 3 次メッシュ中心から第三次医療施設への最短移動時間(分)</p> <p>P₃₋₁: 当該 3 次メッシュ内の人口(人)</p> | <p><第三次医療施設></p> <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 212 施設) |
| <p>指標4</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>評価点 = $\sum \{ (X_{4-1} \times X_{4-2}) / D \times (\Delta D / D) \times \alpha \}$</p> <p>X₄₋₁, X₄₋₂ : 評価区間の整備により連結される拠点都市を中心とする圏域人口(万人)</p> <p>D : 対象拠点都市間の距離(km)</p> <p>ΔD : 拠点都市間の最短経路として使われた評価区間の延長(km)</p> <p>α : 最短移動時間短縮率(拠点都市間が整備前において高速道路で連絡されている場合のみ考慮)</p> | <p><圏域と拠点都市></p> <ul style="list-style-type: none"> 地方生活圏とその中心都市 ただし地方生活圏の設定がない三大都市圏は政令指定市及び業務核都市又はそれらに準じる都市を中心とした圏域を設定 |
| <p>指標5</p> <p>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</p> | <p>評価点 = $1 - \frac{\sum (T_{5-2} \times P_{5-1})}{\sum (T_{5-1} \times P_{5-1})}$</p> <p>T₅₋₁: 評価区間整備前の 3 次メッシュ中心から日常活動圏中心都市への最短移動時間(分)</p> <p>T₅₋₂: 評価区間整備後の 3 次メッシュ中心から日常活動圏中心都市への最短移動時間(分)</p> <p>P₅₋₁: 当該 3 次メッシュ内の人口(人)</p> | <p><日常活動圏中心都市></p> <ul style="list-style-type: none"> 指標4の拠点都市と同様 |

| | 算出式 | 定義等 |
|---|--|--|
| <p>指標6</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> | $\text{評価点} = \sum \left(1 - \frac{T_{6-2}}{T_{6-1}} \right) X_6$ <p>T_{6-1} : 評価区間整備前の市区町村役場から高速道路 IC への最短移動時間(分)</p> <p>T_{6-2} : 評価区間整備後の市区町村役場から高速道路 IC への最短移動時間(分)</p> <p>X_6 : 市区町村の年間観光入込客数(万人)</p> | <p><年間観光入込客数></p> <ul style="list-style-type: none"> ・市区町村単位の年間観光入込客数 <p><高速道路></p> <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>指標7</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> | $\text{評価点} = \sum \left(1 - \frac{T_{7-2}}{T_{7-1}} \right) X_7$ <p>T_{7-1} : 評価区間整備前の市区町村役場から主要な空港又は港湾への最短移動時間(分)</p> <p>T_{7-2} : 評価区間整備後の市町村役場から主要な空港又は港湾への最短移動時間(分)</p> <p>X_7 : 市区町村の工業製造品年間出荷額等(億円)</p> | <p><主要な空港></p> <ul style="list-style-type: none"> ・第三種以上及び共用飛行場(離島除き54空港) ・建設中、建設予定及び共用予定を含む <p><主要な港湾></p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際コンテナ航路の発着港湾(63港湾) <p><工業製造品年間出荷額等></p> <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 |
| <p>指標8</p> <p>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</p> | $\text{評価点} = \sum \left(1 - \frac{T_{8-2}}{T_{8-1}} \right) X_8$ <p>T_{8-1} : 評価区間整備前の市区町村役場から高速道路 IC への最短移動時間(分)</p> <p>T_{8-2} : 評価区間整備後の市区町村役場から高速道路 IC への最短移動時間(分)</p> <p>X_8 : 市区町村の農林水産品生産額等(億円)</p> | <p><農林水産品生産額等></p> <p>以下の金額の合計</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市区町村単位の農業粗生産額 ・(市区町村の人工林面積/都道府県の人工林面積)×都道府県の粗生産額 ・海面漁業漁獲金額＝市区町村の経営体数×1経営体平均漁獲金額 ・内水面養殖業販売金額＝市区町村の経営体数×1経営体平均販売金額 ・湖沼漁業販売金額＝市区町村の経営体数×1経営体平均販売金額 |
| <p>指標9</p> <p>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</p> | $\text{評価点} = (T_{9-1} + T_{9-2}) / 2$ <p>T_{9-1} : 新たに整備される高速道路 IC から10km 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>T_{9-2} : 新たに整備される高速道路 IC から10km 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><地域振興プロジェクト></p> <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 等 |

| | 算出式 | 定義等 |
|---|--|---|
| <p>指標 10</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 NOX、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>評価点 = $\max(H_n, H_s)$</p> <hr/> <p>H_n : NO_x 排出削減率 $H_n = 1 - \{ \sum (a_n(v'_n) \times Q'_{ni}) / \sum (a_n(v_n) \times Q_{ni}) \}$ a_n(v) : NO_x 排出原単位 (g/km 台) Q_{ni} : 影響圏内の道路の評価区間整備前の交通量 (台キロ) Q'_{ni} : 影響圏内の道路の評価区間整備後の交通量 (台キロ) v_n : 影響圏内の道路の評価区間整備前の速度 (km/h) v'_n : 影響圏内の道路の評価区間整備後の速度 (km/h) i : 車種区分 (大型、小型)</p> <hr/> <p>H_s : SPM 排出削減率 $H_s = 1 - \{ \sum (b_n(v'_n) \times Q'_{ni}) / \sum (b_n(v_n) \times Q_{ni}) \}$ b_n(v) : SPM 排出原単位 (g/km 台) Q_{ni} : 影響圏内の道路の評価区間整備前の交通量 (台キロ) Q'_{ni} : 影響圏内の道路の評価区間整備後の交通量 (台キロ) v_n : 影響圏内の道路の評価区間整備前の速度 (km/h) v'_n : 影響圏内の道路の評価区間整備後の速度 (km/h) i : 車種区分 (大型、小型)</p> | <p><NO_x、SPM 排出原単位></p> <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 (平成 12 年)) |
| <p>指標 11</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>評価点 = X₁₁</p> <p>X₁₁ : 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 並行道路の沿道地域が騒音規制区域等に指定されていない場合 0 点</p> | <p><並行道路></p> <ul style="list-style-type: none"> ・評価区間の代替路線のうち、交通量、当該評価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 |
| <p>指標 12</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向上により、自動車からの CO₂ 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</p> | <p>評価点 = $\sum \{ (c_{12i}(v_{12}) \times Q_{12i}) - (c_{12i}(v'_{12}) \times Q'_{12i}) \}$</p> <p>c₁₂(v) : CO₂ 排出原単位 (g/km 台) Q_{12i} : 影響圏内の道路の評価区間整備前の交通量 (台キロ) Q'_{12i} : 影響圏内の道路の評価区間整備後の交通量 (台キロ) v_{12i} : 影響圏内の道路の評価区間整備前の速度 (km/h) v'_{12i} : 影響圏内の道路の評価区間整備後の速度 (km/h) i : 車種区分 (大型、小型)</p> | <p><CO₂ 排出原単位></p> <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 (平成 12 年)) |
| <p>指標 13</p> <p>並行する緊急輸送道路が通行止めになった場合に、評価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</p> | <p>評価点 = X₁₃</p> <p>X₁₃ : 評価区間に並行する緊急輸送道路と評価区間整備前の迂回路の距離の差 (km)</p> | <p><評価区間に並行する緊急輸送道路></p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量、当該評価区間からの距離等からみて主要な、評価区間に並行する緊急輸送道路 (一般国道を基本とする) <p><整備前の迂回路></p> <ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送道路の全区間が不通となった場合に大型車両が通行可能な改良済・幅員 5.5m 以上かつ距離最短の路線 (県道以上) |

| | 算出式 | 定義等 |
|--|--|--|
| <p>指標 14</p> <p>並行する緊急輸送道路が冬期交通障害や異常気象時に通行止めになった場合に、評価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>評価点 = T_{14}</p> <p>T_{14} : 評価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)</p> | <p><評価区間に並行する緊急輸送道路></p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量、当該評価区間からの距離等からみて主要な、評価区間に並行する緊急輸送道路(一般国道を基本とする) <p><通行止め時間></p> <ul style="list-style-type: none"> ・評価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などによるものも含む)、異常気象時における事前通行規制等による過去 10 年間(平成 9 年～平成 18 年)の年間平均通行止め時間 |
| <p>指標 15</p> <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> | <p>評価点 = X_{15}</p> <p>X_{15} : 評価区間整備前に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、評価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><広域ブロック中心都市></p> <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、各地方整備局所在都市位置を最寄 IC ノードで代表させている <p><JCT></p> <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>指標 16</p> <p>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</p> | <p>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)</p> <p>X_{16-2}: 利用増進への取り組み(1.5 点満点)</p> <p>X_{16-3}: コスト縮減への取り組み(2 点満点)</p> <p>X_{16-1}、X_{16-2}、X_{16-3} はそれぞれ地方の創意工夫による自主的な取り組み状況を項目別に点数化したもの。点数化の詳細は参考資料参照</p> | |

2-6-2 指標設定における前提条件

1) 道路ネットワーク

(1) 現況ネットワーク（評価区間が整備前のネットワーク）

一般道路の現況ネットワークは、（財）デジタル道路地図協会が作成したデジタル道路地図（DRM）平成19年3月版から、都道府県道以上の道路及び政令市市道を採用する。

高規格幹線道路については、延長約14,000kmのうち、評価区間以外が全て供用したネットワークを設定する。

高規格幹線道路のICに接続する一般道路のネットワークが途切れている場合には、最寄りの一般道路に接続する。

(2) 将来ネットワーク（評価区間が整備後のネットワーク）

高規格幹線道路は走行面の機能が全線で確保された状態を将来ネットワークとして設定し、一般道路の将来ネットワークは考慮していない。

表2-10 道路ネットワークの考え方

| 道路種別 | 現況ネットワーク | 将来ネットワーク |
|---------|---------------------------|----------------------------|
| 高規格幹線道路 | 評価区間以外が全て供用したネットワーク | 走行面の機能が全線約14,000kmで確保された状態 |
| 一般道路 | 平成19年3月版DRMに含まれる道路のうち県道以上 | |

2) 速度

(1) 現況ネットワークの速度

現況ネットワークの速度について、平成17年度道路交通センサスの対象区間の道路には、センサスの旅行速度を適用する。また、平成17年度道路交通センサスの時点以降に供用された道路については、道路種別・車線数に応じて旅行速度の平均値を算出し、表2-11の通り設定する。

表2-11 平成17年度道路交通センサスの時点以降に供用された道路に適用する速度設定

| 道路種別 | | 設定速度(km/h) | |
|----------------------|----------|------------|-------|
| | | 4車線未満 | 4車線以上 |
| 高規格幹線道路 | 高速自動車国道 | 75.9 | 81.0 |
| | 一般国道自専道等 | 57.9 | 54.6 |
| 都市高速道路 | | 42.0 | 40.3 |
| 一般国道（自専道ではない） | | 38.6 | 24.8 |
| 都道府県道・政令市市道（自専道ではない） | | 34.1 | 23.4 |

(2) 将来ネットワークの速度

高規格幹線道路の将来ネットワークの速度は規制速度（国土交通省道路局調べ）を適用する。

(3) 冬期速度の考慮について

冬期の積雪による走行速度低下の影響を考慮するため、「積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法」により指定される道路を有する地域について、冬期速度を設定する。

対象地域における速度調査で得られた夏期速度と冬期速度から、冬期における速度低減率（1次）を算出する。さらに、対象地域の主要都市における平成14年度の最低気温摂氏0度以下かつ積雪あり（1cm以上）の日を冬期と仮定し、1年間に占める冬期日数の割合を算出する。これら2つを乗じたものを速度低減率（2次）とし、2）で設定した速度に乗じることで低減させる。冬期における速度低減率（1次）、冬期日数の割合及び速度低減率（2次）を表2-12に示す。

なお、2車線の高速道路の冬期速度については、北海道が86.2km/h、その他の地域が83.4km/hと、ともに規制速度70km/hを超えているため、速度低減を考慮しないこととし、高速道路の冬期速度は4車線以上の道路についてのみ考慮する。

表2-12 冬期速度低減率（1次、2次）、冬期日数の割合

| | | 速度低減率（1次） | 冬期日数の割合 | 速度低減率（2次） |
|--------|------|------------------------------------|--------------|---------------------|
| 北海道 | 一般道路 | 夏期 48.1km/h 冬期 42.0km/h → 12.7% | 5ヶ月 ／12ヶ月 | 12.7% × 5/12 = 5.3% |
| | 高速道路 | 夏期 96.2km/h 冬期 89.2km/h → 7.3% | | 7.3% × 5/12 = 3.0% |
| その他の地域 | 一般道路 | 夏期 45.5km/h 冬期 34.1km/h → 25.1% | 4ヶ月 ／12ヶ月 | 25.1% × 4/12 = 8.4% |
| | 高速道路 | 夏期 100.7km/h 冬期 96.0km/h → 4.7% | | 4.7% × 4/12 = 1.6% |

※高速道路は4車線以上の道路の速度

3) メッシュデータ

評価点算出に際して、地域分割の最小単位として3次メッシュを用いる。3次メッシュとは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。

評価点算出に人口データを用いる場合には3次メッシュ単位で集計する。また、全国のあらゆる地点から空港、病院などの目的地までの移動に要する所要時間を網羅的に算出する際には、各3次メッシュの中心を基点とする。これらに必要な3次メッシュ位置データ及び人口データは「地域メッシュ統計 第1次地域区画別 平成12年国勢調査」（財団法人 統計情報研究開発センター）を用いる。

なお、評価点算出に用いるネットワークは都道府県以上の道路及び政令市市道であり、その他の道路のみにより連絡されている3次メッシュには計算上到達不可能となる。そのため、そのような3次メッシュについては、隣接する8つのメッシュから2分を要して到達できると仮定している。

4) 圏域及び拠点都市

全国の地域を圏域に分割し、圏域を代表する都市を拠点都市として設定した。都市間レベルの移動に要する所要時間を算出する際は、各拠点都市の役場を起終点としている。

原則として、全国を地方生活圏で分割し、地方生活圏中心都市を拠点都市として設定する。地方生活圏が設定されていない3大都市の圏域では、地域構造や地域特性を考慮し、政令市、業務核都市（第5次首都圏基本計画（平成11年3月 国土庁）により指定）及びそれらに準じる都市を中心都市とする圏域に分割し、この圏域の中心都市を拠点都市とする。

なお、いずれも離島は考慮していない。

表 2-13 圏域及び拠点都市設定

| | 圏域 | 拠点都市 |
|----------------------|-------------------------------------|----------------------|
| 地方生活圏域が設定されている地域 | 地方生活圏（172 圏域） | 地方生活圏中心都市 |
| 地方生活圏が設定されていない3大都市圏域 | 政令市、業務核都市及びそれらに準じる都市を中心とする圏域（16 圏域） | 政令市、業務核都市及びそれらに準じる都市 |

2-6-3 外部効果評点の算出

外部効果の評点については、以下のステップで算出する。

- ステップ1 各々評価について、その評価点をもとに偏差値を求める。
- ステップ2 全 16 指標について求められた偏差値に重み付け（2-7-3を参照）を行い、合計値を求める。
- ステップ3 全 187 評価区間で合計値を求め、これらを偏差値化して各区分毎の外部効果評点とする。

なお、評価点の算出にあたっては、整備の進め方の評価においてグループ1とされた評価区間は現計画での整備を、また、グループ2及び3とされた評価区間は完成2車線計画での整備を想定している。

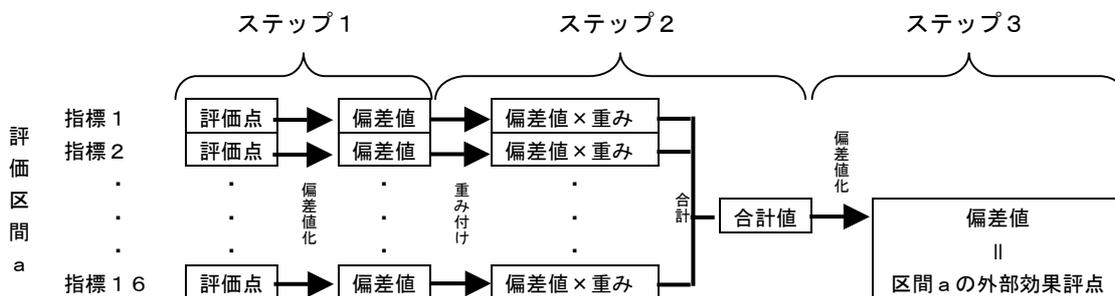


図 2-5 外部効果の算出方法

今回の評価における重み付けは、民営化時の評価結果も踏まえ、今回の評価では道路事業評価手法検討委員会による重み付けを用いて、評価を実施する。（表 2-14）

表 2-14 評価における重み付け

| | | 道路事業評価手法 検討委員会 委員による重み付け |
|---------------|-----------------|--------------------------------|
| 大項目 | 費用対便益 | 55.0 |
| | 外部効果 | 45.0 |
| 外部効果の 評価指標 | 高速バス (指標 1) | 4.7 |
| | 新幹線・空港 (指標 2) | 5.0 |
| | 高度医療施設 (指標 3) | 8.9 |
| | 拠点都市連絡 (指標 4) | 5.4 |
| | 日常活動圏 (指標 5) | 5.1 |
| | 観光地 (指標 6) | 5.6 |
| | 物流拠点 (指標 7) | 7.6 |
| | 農林水産 (指標 8) | 5.5 |
| | 地域振興計画 (指標 9) | 5.5 |
| | NOx、SPM (指標 10) | 5.7 |
| | 騒音 (指標 11) | 5.2 |
| | CO2 (指標 12) | 6.5 |
| | 迂回路 (指標 13) | 8.2 |
| | 通行規制 (指標 14) | 5.9 |
| | 代替経路 (指標 15) | 5.3 |
| | 創意工夫 (指標 16) | 9.9 |

3 点検の結果

187の評価区間の点検結果は、「表3-1 高規格幹線道路の点検結果（個別区間表）」に示す通りである。

全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、費用対効果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、以下の表に示す通りである。

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。

表3-2 点検結果を受けた整備の進め方

| | 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 (7.0%) | 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 (1.4%) | 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 (1.6%) | 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。

※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±10%）等を加味し、より厳格に設定

表3-1

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) | ※4 現計画 断面 車線数 | 現計画で検証 | | | | 完成2車断面※10計画で検証 | | | | 費用対便益 グループ | 外部効果 | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------|-------------|-----------------|------------------------|------------------------|---------------|----------------|--|---------------|----------------|--|-------------|------|---------------|------|------|----|----|----|----|----|----|-----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| | | | | | 事業費※5 (億円) | 将来交通量 (台/日) | 費用対便益 現計画断面※9 便益 総費用 (評点)※13 | 事業費※5 (億円) | 将来交通量 (台/日) | 費用対便益 完成2車断面※12 便益 総費用 (評点)※13 | 16指標の偏差値※16 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | 住民生活 | | | | 地域社会 | | | | 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 | 北海道縦貫自動車道 | 七飯藤城～七飯 | 3 | 4 | 130 | 22,100 | 2.51 | 56.2 | — | — | — | — | ① | 32 | 54 | 32 | 37 | 47 | 40 | 42 | 48 | 43 | 46 | 51 | 54 | 42 | 42 | 47 | 45 | 42 |
| 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 | — | — | — | — | ① | 41 | 53 | 37 | 50 | 47 | 49 | 43 | 48 | 45 | 46 | 69 | 42 | 45 | 44 | 47 | 45 | 44 |
| 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 | — | — | — | — | ① | 41 | 53 | 40 | 54 | 47 | 51 | 47 | 48 | 47 | 47 | 59 | 42 | 46 | 41 | 47 | 45 | 40 |
| 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 | 1,187 | 4,500～4,600 | 1.38 | 41.2 | ② | 45 | 53 | 43 | 54 | 47 | 51 | 49 | 48 | 54 | 49 | 64 | 42 | 45 | 48 | 47 | 45 | 40 |
| 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 | — | — | — | — | ① | 49 | 53 | 45 | 58 | 47 | 58 | 45 | 48 | 54 | 47 | 69 | 42 | 44 | 47 | 56 | 45 | 40 |
| 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 | 1,891 | 3,000～3,800 | 1.05 | 37.3 | ③ | 51 | 53 | 41 | 59 | 47 | 55 | 45 | 48 | 52 | 46 | 59 | 42 | 43 | 58 | 49 | 45 | 52 |
| 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 | — | — | — | — | ① | 41 | 53 | 38 | 59 | 47 | 52 | 43 | 48 | 45 | 46 | 64 | 42 | 42 | 41 | 48 | 45 | 41 |
| 8 | 北海道縦貫自動車道 | 豊富北～稚内 | 28 | 4 | 1,117 | 4,700 | 0.92 | 37.1 | 853 | 4,300 | 1.07 | 37.5 | ③ | 51 | 53 | 38 | 59 | 47 | 46 | 46 | 48 | 59 | 56 | 59 | 42 | 40 | 49 | 48 | 45 | 57 |
| 9 | 北海道横断自動車道 | 根室線 | 5 | 4 | 264 | 8,100 | 1.76 | 47.2 | — | — | — | — | ① | 40 | 57 | 35 | 49 | 47 | 51 | 44 | 48 | 45 | 46 | 45 | 54 | 46 | 51 | 47 | 45 | 42 |
| 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 | — | — | — | — | ① | 63 | 57 | 43 | 50 | 53 | 54 | 93 | 48 | 65 | 53 | 54 | 54 | 55 | 55 | 47 | 45 | 50 |
| 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 | — | — | — | — | ① | 41 | 58 | 32 | 43 | 47 | 38 | 44 | 48 | 47 | 54 | 61 | 54 | 46 | 41 | 47 | 45 | 49 |
| 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 | 3,703 | 4,500～9,000 | 1.09 | 37.7 | ③ | 63 | 58 | 36 | 54 | 48 | 46 | 55 | 48 | 124 | 65 | 61 | 42 | 46 | 45 | 48 | 45 | 54 |
| 13 | 北海道横断自動車道 | 根室線 | 7 | 4 | 193 | 4,100 | 1.21 | 40.6 | — | — | — | — | ① | 47 | 58 | 37 | 60 | 47 | 46 | 46 | 48 | 68 | 48 | 44 | 42 | 40 | 45 | 48 | 45 | 53 |
| 14 | 北海道横断自動車道 | 網走線 | 10 | 4 | 615 | 8,300～9,400 | 1.76 | 47.2 | — | — | — | — | ① | 37 | 54 | 49 | 34 | 47 | 36 | 48 | 48 | 61 | 46 | 49 | 54 | 39 | 42 | 47 | 45 | 44 |
| 15 | 北海道横断自動車道 | 網走線 | 4 | 4 | 165 | 10,500 | 1.84 | 48.2 | — | — | — | — | ① | 39 | 54 | 48 | 41 | 47 | 47 | 42 | 49 | 43 | 48 | 57 | 54 | 39 | 42 | 48 | 45 | 44 |
| 16 | 北海道横断自動車道 | 網走線 | 18 | 4 | 730 | 10,600 | 1.85 | 48.3 | — | — | — | — | ① | 38 | 51 | 48 | 44 | 47 | 49 | 42 | 49 | 43 | 46 | 57 | 42 | 40 | 42 | 48 | 45 | 48 |
| 17 | 北海道横断自動車道 | 網走線 | 23 | 4 | 952 | 7,400～9,400 | 1.72 | 46.7 | — | — | — | — | ① | 50 | 48 | 49 | 52 | 47 | 54 | 55 | 49 | 70 | 62 | 57 | 42 | 41 | 44 | 49 | 45 | 45 |
| 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 | — | — | — | — | ① | 37 | 53 | 30 | 37 | 47 | 35 | 42 | 48 | 43 | 46 | 69 | 42 | 48 | 58 | 47 | 45 | 41 |
| 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 | — | — | — | — | ① | 42 | 53 | 48 | 41 | 47 | 50 | 42 | 48 | 43 | 46 | 66 | 42 | 43 | 58 | 48 | 45 | 41 |
| 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 | — | — | — | — | ① | 41 | 53 | 52 | 37 | 47 | 48 | 45 | 48 | 47 | 47 | 66 | 42 | 39 | 58 | 48 | 45 | 41 |
| 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 | 1,109 | 4,400～9,800 | 1.15 | 38.4 | ③ | 55 | 53 | 56 | 42 | 47 | 63 | 53 | 49 | 82 | 49 | 66 | 42 | 44 | 52 | 52 | 45 | 45 |
| 22 | 深川留萌自動車道 | 留萌幌糠～留萌 | 13 | 4 | 552 | 8,400 | 1.29 | 41.6 | — | — | — | — | ① | 41 | 56 | 34 | 39 | 47 | 47 | 47 | 48 | 49 | 49 | 69 | 42 | 49 | 43 | 47 | 45 | 47 |
| 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 | — | — | — | — | ① | 41 | 54 | 36 | 49 | 47 | 51 | 42 | 49 | 43 | 51 | 69 | 42 | 44 | 42 | 47 | 45 | 45 |
| 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 | — | — | — | — | ① | 44 | 54 | 50 | 50 | 47 | 54 | 44 | 48 | 60 | 55 | 69 | 42 | 44 | 42 | 47 | 45 | 33 |
| 25 | 帯広広尾自動車道 | 大樹～広尾 | 22 | 4 | 975 | 3,800～5,200 | 0.85 | 36.2 | 600 | 3,700～4,900 | 1.23 | 39.4 | ② | 47 | 54 | 49 | 51 | 47 | 58 | 44 | 48 | 63 | 49 | 62 | 54 | 43 | 43 | 48 | 45 | 39 |
| 26 | 日高自動車道 | 日高富川～厚賀 | 20 | 4 | 950 | 14,000～18,400 | 1.82 | 47.9 | — | — | — | — | ① | 53 | 59 | 48 | 51 | 48 | 62 | 42 | 48 | 43 | 46 | 52 | 54 | 50 | 76 | 51 | 45 | 41 |
| 27 | 日高自動車道 | 厚賀～静内 | 15 | 2 | 646 | 11,700～14,000 | 4.10 | 75.3 | — | — | — | — | ① | 60 | 59 | 49 | 53 | 48 | 60 | 49 | 48 | 63 | 47 | 49 | 54 | 49 | 77 | 48 | 45 | 49 |
| 28 | 日高自動車道 | 静内～浦河 | 41 | 4 | 1,816 | 4,000～5,700 | 1.04 | 38.5 | 1,386 | 3,800～5,500 | 1.26 | 39.7 | ② | 61 | 54 | 51 | 55 | 47 | 62 | 49 | 48 | 72 | 46 | 48 | 54 | 43 | 71 | 57 | 45 | 51 |
| 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 | — | — | — | — | ① | 46 | 58 | 41 | 53 | 47 | 42 | 46 | 48 | 47 | 46 | 49 | 54 | 40 | 62 | 49 | 45 | 44 |
| 30 | 函館江差自動車道 | 茂辺地～木古内 | 16 | 4 | 849 | 16,200 | 2.17 | 52.2 | — | — | — | — | ① | 45 | 58 | 44 | 54 | 47 | 35 | 43 | 48 | 47 | 46 | 63 | 42 | 42 | 60 | 47 | 45 | 45 |
| 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 | 1,180 | 5,600～9,600 | 1.09 | 37.8 | ③ | 52 | 58 | 46 | 57 | 47 | 64 | 51 | 48 | 56 | 49 | 69 | 42 | 46 | 46 | 49 | 45 | 45 |
| 32 | 東北縦貫自動車道 | 八戸線 | 8 | 4 | 243 | 9,100～11,200 | 3.19 | 64.4 | — | — | — | — | ① | 40 | 35 | 53 | 48 | 48 | 47 | 42 | 48 | 43 | 46 | 52 | 42 | 44 | 41 | 47 | 45 | 59 |
| 33 | 東北縦貫自動車道 | 八戸線 | 21 | 4 | 917 | 4,400～14,800 | 1.52 | 44.3 | — | — | — | — | ① | 41 | 35 | 49 | 38 | 51 | 45 | 50 | 48 | 55 | 49 | 49 | 42 | 43 | 42 | 47 | 45 | 59 |
| 34 | 東北縦貫自動車道 | 八戸線 | 4 | 4 | 209 | 8,100 | 1.41 | 43.0 | — | — | — | — | ① | 31 | 35 | 38 | 37 | 47 | 41 | 42 | 48 | 43 | 46 | 42 | 42 | 40 | 49 | 47 | 45 | 52 |
| 35 | 東北横断自動車道 | 釜石秋田線 | 6 | 4 | 339 | 8,700 | 1.09 | 39.1 | 259 | 8,600 | 1.37 | 41.0 | ② | 49 | 57 | 67 | 45 | 47 | 50 | 42 | 49 | 43 | 47 | 42 | 42 | 41 | 54 | 47 | 45 | 68 |
| 36 | 東北横断自動車道 | 釜石秋田線 | 10 | 4 | 396 | 6,400 | 1.03 | 38.4 | 302 | 6,200 | 1.27 | 39.9 | ② | 47 | 57 | 65 | 36 | 48 | 52 | 42 | 49 | 43 | 46 | 44 | 42 | 41 | 53 | 47 | 45 | 67 |
| 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 | 1,478 | 9,100～9,600 | 1.23 | 39.4 | ② | 53 | 40 | 44 | 43 | 50 | 48 | 44 | 48 | 44 | 47 | 43 | 66 | 44 | 64 | 59 | 72 | 55 |
| 38 | 日本海沿岸東北自動車道 | 酒田みなと～象潟 | 29 | 4 | 1,286 | 9,800～10,900 | 1.13 | 39.6 | 982 | 9,600～10,400 | 1.38 | 41.1 | ② | 72 | 49 | 54 | 63 | 50 | 53 | 73 | 51 | 50 | 48 | 60 | 66 | 63 | 61 | 47 | 72 | 55 |
| 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 | — | — | — | — | ① | 65 | 49 | 45 | 65 | 47 | 51 | 54 | 48 | 46 | 46 | 67 | 66 | 55 | 62 | 47 | 72 | 52 |
| 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 | — | — | — | — | ① | 64 | 49 | 69 | 64 | 48 | 38 | 42 | 48 | 43 | 46 | 67 | 54 | 55 | 63 | 47 | 72 | 56 |
| 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 | 599 | 9,700 | 1.26 | 39.8 | ② | 49 | 47 | 53 | 42 | 49 | 50 | 51 | 49 | 50 | 49 | 50 | 42 | 45 | 73 | 48 | 45 | 48 |
| 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 | — | — | — | — | ① | 51 | 47 | 55 | 43 | 47 | 54 | 51 | 49 | 50 | 46 | 67 | 42 | 60 | 45 | 47 | 45 | 56 |
| 43 | 日本海沿岸東北自動車道 | 北秋田市栄～大館市磯崎 ※1 | 8 | 4 | 364 | 14,900 | 2.25 | 53.0 | — | — | — | — | ① | 45 | 47 | 47 | 33 | 48 | 54 | 42 | 49 | 43 | 49 | 67 | 42 | | | | | |

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) | 現計画で検証 | | | 完成2車断面※10計画で検証 | | | 費用対便益グループ | 外部効果 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------|---------------|-----------------|-------------|------------------------|-------------------|----------------------|-------------------------|-------------------|-----------------------|-----------|--------------------------|-------------|------|-----|----|------|----|-----|----|------|-----|----|-----|------|----|-----|----|----|----|----|----|----|--|--|--|
| | | | | ※4 現計画 断面 車線数 | ※5 事業費 （億円） | ※8 将来交通量 （台/日） | ※9 費用対便益 （評価点）※13 | ※5 事業費 （億円） | ※11 将来交通量 （台/日） | | ※12 費用対便益 （評価点）※13 | 16指標の偏差値※16 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | 16指標の偏差値※16 | | | | 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 | 指標 | 指標 | 指標 | 指標 | | | | |
| 51 | 東北中央自動車道 | 新庄～新庄北※1 | 5 | 4 | 200 | 12,400 | 1.91 | 49.0 | — | — | — | — | ① | 49 | 49 | 49 | 52 | 48 | 55 | 48 | 49 | 49 | 48 | 32 | 66 | 39 | 54 | 47 | 45 | 57 | | | | | |
| 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 | — | — | — | — | ① | 50 | 50 | 58 | 51 | 49 | 46 | 48 | 48 | 49 | 46 | 34 | 66 | 47 | 67 | 47 | 45 | 45 | | | | | |
| 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 | 352 | — | 6,100 | 1.46 | 42.1 | ② | 39 | 50 | 52 | 36 | 48 | 42 | 42 | 48 | 43 | 46 | 36 | 42 | 46 | 65 | 47 | 45 | 51 | | | | |
| 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 | — | — | — | — | ① | 41 | 50 | 48 | 33 | 47 | 40 | 42 | 48 | 43 | 46 | 42 | 42 | 42 | 65 | 47 | 45 | 61 | | | | | |
| 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 | 166 | — | 5,300 | 1.29 | 40.1 | ② | 39 | 50 | 35 | 34 | 47 | 35 | 42 | 48 | 43 | 46 | 42 | 42 | 41 | 65 | 47 | 45 | 61 | | | | |
| 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 | — | — | — | — | ① | 38 | 28 | 39 | 33 | 48 | 45 | 42 | 54 | 43 | 46 | 46 | 66 | 58 | 43 | 47 | 72 | 37 | | | | | |
| 57 | 津軽自動車道 | 浪岡JCT～浪岡 | 2 | 4 | 69 | 6,200 | 2.05 | 50.7 | — | — | — | — | ① | 38 | 48 | 40 | 54 | 47 | 43 | 42 | 48 | 43 | 46 | 52 | 54 | 43 | 41 | 47 | 45 | 41 | | | | | |
| 58 | 津軽自動車道 | 五所川原北～つがる市市栢 | 4 | 2 | 108 | 12,800 | 2.86 | 60.4 | — | — | — | — | ① | 39 | 40 | 50 | 63 | 47 | 36 | 58 | 48 | 50 | 46 | 41 | 42 | 39 | 43 | 47 | 45 | 41 | | | | | |
| 59 | 津軽自動車道 | つがる市栢～つがる市木造 | 13 | 2 | 421 | 9,300～15,100 | 2.13 | 51.6 | — | — | — | — | ① | 46 | 40 | 53 | 62 | 47 | 35 | 67 | 48 | 67 | 49 | 45 | 42 | 40 | 43 | 47 | 45 | 45 | | | | | |
| 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 | — | — | — | — | ① | 41 | 40 | 57 | 61 | 47 | 35 | 55 | 48 | 48 | 46 | 47 | 42 | 40 | 41 | 47 | 45 | 45 | | | | | |
| 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 | — | — | — | — | ① | 44 | 51 | 54 | 47 | 48 | 50 | 55 | 48 | 52 | 46 | 45 | 54 | 44 | 41 | 47 | 45 | 48 | | | | | |
| 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 | — | — | — | — | ① | 47 | 51 | 55 | 55 | 47 | 60 | 46 | 48 | 47 | 47 | 47 | 42 | 46 | 45 | 47 | 45 | 52 | | | | | |
| 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 | 978 | — | 5,900～6,500 | 1.41 | 41.5 | ② | 51 | 51 | 51 | 66 | 47 | 61 | 52 | 48 | 57 | 46 | 45 | 42 | 48 | 44 | 47 | 45 | 51 | | | | |
| 64 | 三陸縦貫自動車道 | 楡皮豊里～登米 | 14 | 4 | 570 | 19,300～22,100 | 2.00 | 50.1 | — | — | — | — | ① | 43 | 55 | 44 | 33 | 48 | 46 | 51 | 49 | 62 | 46 | 46 | 42 | 45 | 46 | 47 | 45 | 59 | | | | | |
| 65 | 三陸縦貫自動車道 | 登米～志津川 | 16 | 4 | 550 | 14,000 | 2.50 | 56.1 | — | — | — | — | ① | 51 | 55 | 50 | 37 | 48 | 53 | 56 | 48 | 68 | 46 | 52 | 42 | 55 | 47 | 47 | 45 | 59 | | | | | |
| 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 | — | — | — | — | ① | 55 | 55 | 53 | 64 | 48 | 55 | 51 | 48 | 53 | 46 | 54 | 42 | 57 | 50 | 47 | 45 | 50 | | | | | |
| 67 | 三陸縦貫自動車道 | 大谷～気仙沼 | 7 | 4 | 238 | 17,100 | 4.40 | 79.0 | — | — | — | — | ① | 45 | 55 | 31 | 65 | 47 | 51 | 42 | 48 | 43 | 54 | 46 | 54 | 45 | 48 | 47 | 45 | 46 | | | | | |
| 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 | — | — | — | — | ① | 53 | 55 | 40 | 63 | 47 | 54 | 55 | 48 | 64 | 46 | 50 | 42 | 54 | 53 | 47 | 45 | 46 | | | | | |
| 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 | — | — | — | — | ① | 43 | 55 | 43 | 62 | 47 | 55 | 42 | 48 | 43 | 46 | 43 | 42 | 41 | 48 | 47 | 45 | 46 | | | | | |
| 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 | — | — | — | — | ① | 46 | 55 | 40 | 62 | 48 | 56 | 42 | 48 | 44 | 51 | 42 | 42 | 41 | 49 | 47 | 45 | 55 | | | | | |
| 71 | 三陸縦貫自動車道 | 高田～大船渡暮石海岸 | 8 | 4 | 251 | 10,100～13,200 | 4.00 | 74.1 | — | — | — | — | ① | 50 | 55 | 35 | 54 | 47 | 60 | 48 | 48 | 47 | 46 | 45 | 42 | 41 | 53 | 47 | 45 | 67 | | | | | |
| 72 | 三陸縦貫自動車道 | 三陸～吉浜 | 4 | 2 | 140 | 8,400 | 2.25 | 53.1 | — | — | — | — | ① | 48 | 55 | 46 | 67 | 47 | 63 | 42 | 48 | 43 | 46 | 43 | 42 | 42 | 54 | 47 | 45 | 47 | | | | | |
| 73 | 三陸縦貫自動車道 | 吉浜～釜石 | 13 | 4 | 658 | 7,800～8,200 | 1.17 | 40.0 | 502 | — | 7,600～8,100 | 1.46 | 42.1 | ② | 57 | 55 | 57 | 67 | 48 | 63 | 42 | 48 | 43 | 46 | 46 | 42 | 43 | 51 | 47 | 45 | 71 | | | | |
| 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 | — | — | — | — | ① | 68 | 51 | 67 | 71 | 48 | 55 | 48 | 48 | 50 | 52 | 48 | 66 | 42 | 63 | 47 | 45 | 73 | | | | | |
| 75 | 三陸縦貫自動車道 | 山田～金浜 | 13 | 4 | 580 | 7,400～12,800 | 1.76 | 47.2 | — | — | — | — | ① | 55 | 51 | 55 | 67 | 47 | 52 | 46 | 48 | 48 | 51 | 55 | 54 | 43 | 64 | 47 | 45 | 44 | | | | | |
| 76 | 三陸縦貫自動車道 | 金浜～松山 | 5 | 4 | 190 | 16,900 | 2.19 | 52.4 | — | — | — | — | ① | 49 | 51 | 50 | 64 | 47 | 35 | 43 | 48 | 44 | 53 | 42 | 42 | 67 | 47 | 45 | 56 | | | | | | |
| 77 | 三陸縦貫自動車道 | 松山～宮古北 | 6 | 4 | 329 | 13,200 | 2.21 | 52.7 | — | — | — | — | ① | 53 | 51 | 53 | 65 | 47 | 35 | 55 | 48 | 54 | 51 | 42 | 42 | 41 | 65 | 47 | 45 | 56 | | | | | |
| 78 | 東関東自動車道 館山線 | 富浦～館山 | 5 | 4 | 551 | 9,500 | 1.33 | 42.1 | — | — | — | — | ① | 29 | 38 | 40 | 42 | 47 | 46 | 53 | 48 | 49 | 50 | 40 | 42 | 39 | 41 | 47 | 45 | 32 | | | | | |
| 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 | — | — | — | — | ① | 44 | 41 | 40 | 42 | 50 | 50 | 43 | 48 | 58 | 51 | 47 | 66 | 57 | 42 | 47 | 45 | 48 | | | | | |
| 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 | — | — | — | — | ① | 102 | 35 | 66 | 50 | 143 | 48 | 74 | 142 | 44 | 46 | 73 | 66 | 107 | 41 | 47 | 72 | 32 | | | | | |
| 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 | — | — | — | — | ① | 73 | 35 | 62 | 33 | 111 | 44 | 42 | 142 | 43 | 46 | 42 | 66 | 62 | 41 | 47 | 72 | 36 | | | | | |
| 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 | — | — | — | — | ① | 44 | 20 | 69 | 33 | 56 | 35 | 43 | 67 | 43 | 46 | 44 | 66 | 64 | 42 | 47 | 72 | 34 | | | | | |
| 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 | — | — | — | — | ① | 55 | 35 | 67 | 33 | 49 | 53 | 43 | 65 | 43 | 46 | 50 | 66 | 99 | 41 | 47 | 72 | 36 | | | | | |
| 84 | 首都圏中央連絡自動車道※2 | 釜利谷JCT～戸塚 | 9 | 6 | 4,300 | 47,300～55,100 | 2.20 | 52.5 | — | — | — | — | ① | 45 | 25 | 51 | 55 | 47 | 47 | 42 | 61 | 43 | 46 | 47 | 66 | 65 | 42 | 47 | 45 | 40 | | | | | |
| 85 | 首都圏中央連絡自動車道※2 | 栗江JCT～藤沢 | 8 | 4 | 2,345 | 40,700 | 1.68 | 46.2 | — | — | — | — | ① | 46 | 25 | 53 | 42 | 47 | 56 | 70 | 50 | 44 | 46 | 46 | 66 | 63 | 41 | 47 | 45 | 44 | | | | | |
| 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 | — | — | — | — | ① | 40 | 25 | 71 | 50 | 47 | 53 | 52 | 54 | 44 | 46 | 47 | 42 | 59 | 41 | 47 | 45 | 32 | | | | | |
| 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 | — | — | — | — | ① | 41 | 6 | 74 | 33 | 48 | 35 | 59 | 53 | 44 | 46 | 52 | 66 | 61 | 41 | 47 | 72 | 32 | | | | | |
| 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 | — | — | — | — | ① | 46 | 2 | 73 | 44 | 47 | 35 | 63 | 52 | 46 | 46 | 45 | 66 | 70 | 41 | 47 | 72 | 38 | | | | | |
| 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 | — | — | — | — | ① | 75 | 36 | 60 | 49 | 89 | 48 | 84 | 51 | 56 | 131 | 41 | 42 | 65 | 40 | 49 | 72 | 42 | | | | | |
| 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 | — | — | — | — | ① | 54 | 36 | 41 | 49 | 56 | 47 | 49 | 49 | 76 | 79 | 47 | 66 | 77 | 41 | 47 | 45 | 32 | | | | | |
| 91 | 首都圏中央連絡自動車道※2 | つくばJCT～大塚JCT | 40 | 4 | 2,030 | 23,000～30,000 | 1.60 | 45.3 | — | — | — | — | ① | 52 | 65 | 43 | 38 | 50 | 41 | 50 | 53 | 62 | 59 | 47 | 66 | 83 | 42 | 47 | 45 | 36 | | | | | |
| 92 | 首都圏中央連絡自動車道※2 | 大塚JCT～松尾横芝 | 19 | 4 | 1,040 | 20,100～24,000 | 1.40 | 42.9 | — | — | — | — | ① | 39 | 36 | 40 | 39 | 47 | 45 | 49 | 56 | 54 | 46 | 44 | 66 | 43 | 39 | 47 | 45 | 48 | | | | | |
| 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 | — | — | — | — | ① | 40 | 47 | 50 | 46 | 47 | 38 | 59 | | | | | | | | | | | | | | | |

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) | 現計画車線数 | 現計画で検証 | | | 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 | 事業費※5 | 将来交通量 | 費用対便益 | | | |
| | | | | | 現計画断面 (億円) | 現計画断面※8 (台/日) | 現計画断面※9 便益総費用 (評点)※13 | 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 | 山陰自動車道 | 原井～三隅※1 | 15 | 4 | 890 | 16,100～16,600 | 2.78 | 59.5 | — | — | — | ① | |
| 152 | 山陰自動車道 | 三隅～遠田 | 14 | 4 | 700 | 16,200 | 2.51 | 56.2 | — | — | — | ① | |
| 153 | 山陰自動車道 | 遠田～須子※1 | 8 | 4 | 724 | 9,100～17,400 | 1.50 | 44.1 | — | — | — | ① | |
| 154 | 山陰自動車道 | 須子～萩 | 68 | 4 | 3,426 | 9,700～10,600 | 1.10 | 39.2 | 2,615 | 9,100～10,100 | 1.31 | 40.4 | ② |
| 155 | 山陰自動車道 | 萩～三隅※1 | 15 | 4 | 968 | 14,900 | 1.26 | 41.2 | — | — | — | ① | |
| 156 | 山陰自動車道 | 三隅～小月JCT | 48 | 4 | 2,296 | 6,000～11,900 | 1.18 | 40.3 | 1,885 | 4,500～10,800 | 1.24 | 39.6 | ② |
| 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 | — | — | — | ① | |
| 158 | 四国横断自動車道 | 須崎東～須崎新荘※1 | 5 | 4 | 425 | 7,200～8,700 | 1.69 | 46.3 | — | — | — | ① | |
| 159 | 四国横断自動車道 | 窪川～金上野 | 5 | 2 | 174 | 5,400 | 1.46 | 43.6 | — | — | — | ① | |
| 160 | 四国横断自動車道 | 金上野～壱ノ川※1 | 6 | 2 | 190 | 9,000 | 2.09 | 51.2 | — | — | — | ① | |
| 161 | 四国横断自動車道 | 壱ノ川～中村 | 26 | 4+2 | 1,302 | 7,300～10,200 | 1.46 | 43.6 | — | — | — | ① | |
| 162 | 四国横断自動車道 | 中村～楨毛※1 | 23 | 4+2 | 1,200 | 11,000～14,700 | 2.71 | 58.6 | — | — | — | ① | |
| 163 | 四国横断自動車道 | 楨毛～内海 | 33 | 4 | 1,700 | 3,900～6,900 | 0.94 | 37.4 | 1,298 | 2,800～6,800 | 1.10 | 37.9 | ③ |
| 164 | 四国横断自動車道 | 内海～若松 | 10 | 4 | 521 | 5,800～6,700 | 1.09 | 39.2 | 397 | 5,700～6,200 | 1.35 | 40.7 | ② |
| 165 | 四国横断自動車道 | 若松～宇和島北※1 | 18 | 4+2 | 1,822 | 6,200～29,900 | 2.10 | 51.3 | — | — | — | ① | |
| 166 | 今治小松自動車道 | 今治～今治湯ノ浦 | 10 | 4 | 855 | 7,600～11,700 | 1.62 | 45.5 | — | — | — | ① | |
| 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 | — | — | — | ① | |
| 168 | 高知東部自動車道 | 高知空港～芸西 | 13 | 4 | 751 | 10,300～18,300 | 3.06 | 62.8 | — | — | — | ① | |
| 169 | 高知東部自動車道 | 芸西～芸西 | 9 | 4 | 580 | 10,900～13,600 | 1.98 | 49.8 | — | — | — | ① | |
| 170 | 九州横断自動車道 延岡線 | 矢部(山都)～蔵田 | 52 | 4+2 | 2,914 | 6,700～7,200 | 1.00 | 38.1 | 2,224 | 6,000～6,700 | 1.17 | 38.7 | ③ |
| 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 | — | — | — | ① | |
| 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 | — | — | — | ① | |
| 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 | 1,499 | 3,100～7,000 | 1.11 | 38.0 | ③ |
| 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 | — | — | — | ① | |
| 175 | 西九州自動車道 | 唐津～唐津 | 10 | 4 | 690 | 26,500～30,800 | 1.50 | 44.1 | — | — | — | 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 | — | — | — | 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 | — | — | — | ① | |
| 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 | — | — | — | ① | |
| 179 | 西九州自動車道 | 松浦～佐々 | 16 | 4+2 | 942 | 10,000～19,700 | 1.68 | 46.2 | — | — | — | ① | |
| 180 | 西九州自動車道 | 佐々～佐世保 | 9 | 4 | 541 | 26,100～31,100 | 2.40 | 54.9 | — | — | — | ① | |
| 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 | — | — | — | ① | |
| 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 | — | — | — | ① | |
| 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 | — | — | — | ① | |
| 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 | — | — | — | ① | |
| 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 | — | — | — | ① | |
| 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 | — | — | — | ① | |
| 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 | |

※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設定し、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。

※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指標ごとの各点検(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。

| 重み付け偏差値 | 外部効果 | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------|-------------|----|----|------|----|----|------|----|-----|----|----|----|----|----|----|----|
| | 16指標の偏差値※16 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 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 | |
| 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、相互連携の可視化を評価
 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

<参考資料>

- ①個別評価指標の定義と評価点算定手順
- ②外部効果の個別指標の評価点
- ③外部効果の個別指標の偏差値
- ④外部効果の重み付け偏差値
- ⑤総合評価

①個別評価指標の定義と評価点算定手順

■外部効果指標の考え方

- ・高速道路の整備効果は、貨幣換算できる評価項目だけでは計測しきれない
- ・高速道路の役割を踏まえ、整備効果を客観的に把握するためには、貨幣換算が困難な効果・影響をも多角的に取り込むことが必要
- ・地域経済への波及、生活環境の改善、公共サービスの向上、災害時への対応、環境改善等を的確に評価するため、外部効果指標として16指標を設定

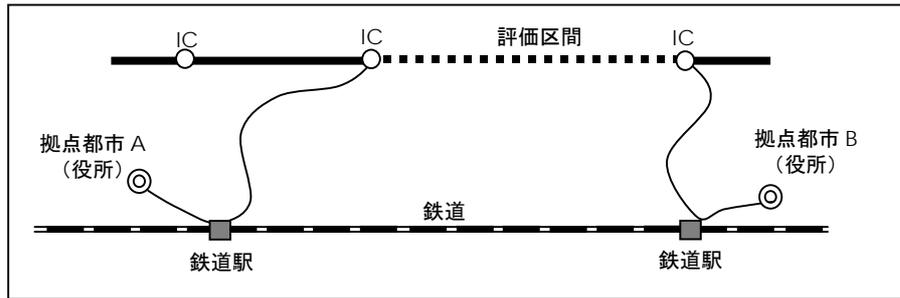
| 大項目・中項目 (小項目) | 評価の視点 | 評価項目 | 指標 | |
|------------------|--------------------------------|--|--------------------------------------|------|
| 波及的影響(その他外部効果) | 住民生活 ・生活機会の拡大 ・公共サービスの向上 | 公共交通による他地域への移動時間を短縮し、生活機会や交流人口の拡大に資する効果の評価。 | 高速バス等長距離自動車交通の利便性が高まる | 指標1 |
| | | また、高次医療施設までの搬送時間の短縮による、住民生活の安心向上を評価。 (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。) | 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て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。 | 自動車からのNO _x 、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CO ₂ 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期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 |

■個別評価指標の定義と評価点算定手順

指標 1. 高速バス等長距離自動車交通の利便性が高まる

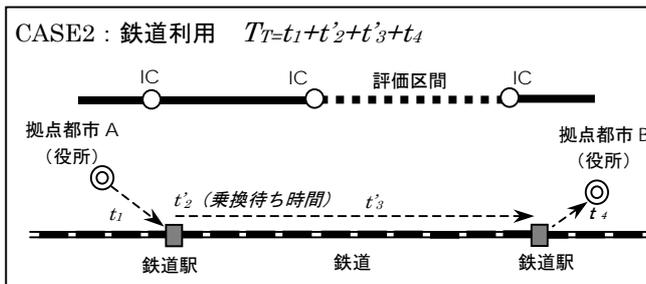
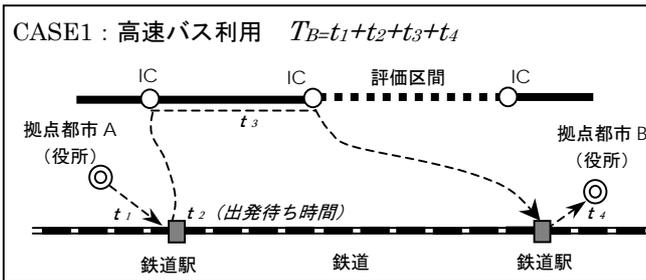
| | |
|----|---|
| 目的 | 高速ネットワークを用いた、生活圏の中心都市相互を連絡する新たな公共交通機関が整備されることによる、都市間交通の利便性向上を評価する。 |
| 指標 | <p>【算出式】</p> $\text{評価点} = \frac{T_1 - T_2}{T_1}$ <p>T₁ : 評価区間整備前の、拠点都市間の鉄道による最短移動時間 (分) T₂ : 評価区間整備後の、拠点都市間的高速バスによる最短移動時間 (分)</p> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <u>拠点都市</u> <ul style="list-style-type: none"> ・各評価区間毎に、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 ・地方生活圏中心都市、業務核都市、政令指定市及びそれらに準じる都市が対象（詳細は「圏域及び拠点都市一覧表」を参照） ● <u>整備前の鉄道による最短移動時間</u> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点都市の市役所－中央駅間の自動車による移動時間、中央駅間の鉄道による移動時間、出発待ち時間、乗換待ち時間の合計 ※鉄道による移動時間、待ち時間は汎用検索ソフト「駅すばあと 2007 年版」((株) ヴェル研究所)による（時刻表に対応） ・新幹線、特急、急行も考慮 ・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た ● <u>整備後の高速バスによる最短移動時間</u> <ul style="list-style-type: none"> ・評価区間整備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 ・鉄道と同様、出発待ち時間も考慮。拠点都市間に既存の高速バス路線がある場合は時刻表から算出した平均待ち時間を適用し、既存の路線がない場合は平均待ち時間の全国平均値を適用 ※「高速バス時刻表 2006～07 年冬・春号」((株) 交通新聞社)による ・高速バスは鉄道中央駅発着とし、拠点都市の市役所－中央駅間の道路による移動時間も考慮 ・最短経路で評価区間を利用しない場合は、「評価区間を必ず利用する」との条件の下での最短経路の移動時間とする <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・評価区間の利用により整備前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 ・当該評価区間以外の評価区間も利用する場合は、評価点を利用評価区間数で除した値を当該評価区間のみに加点し、その他の利用評価区間へは加点しない |
| | |

STEP1：評価区間について、両端 IC の最寄りの拠点都市を「連絡すべき拠点都市」に設定



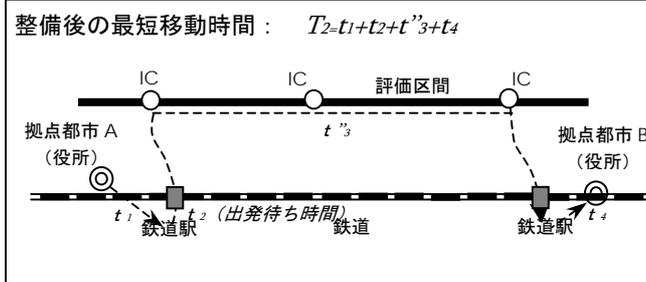
STEP2：整備前と整備後について、STEP1 で設定した拠点都市間の最短経路を探索

STEP2-1：整備前



整備前の所要時間
高速バス利用時と鉄道利用
時を比較し、所要時間 (T_i) の短
い方を選択
 $T_i = \min(T_B, T_T)$

STEP2-2：整備後



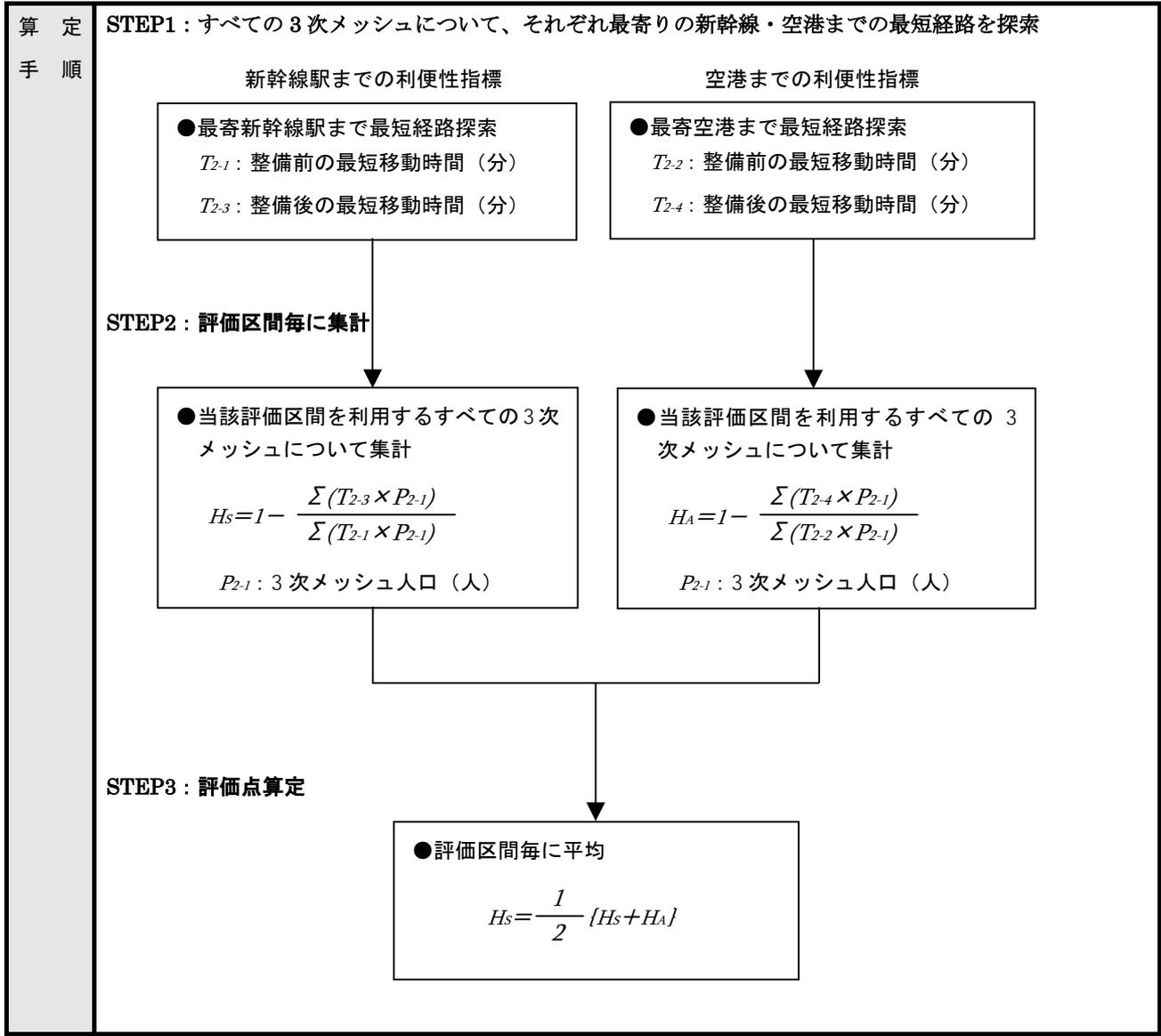
※当該評価区間に設定した拠点都市ペア間の最短経路として当該評価区間が利用されない場合は、「当該評価区間を必ず利用する」との条件の下で最短経路を再設定し、そのときの最短移動時間を T_2 とする

STEP3：評価点算定

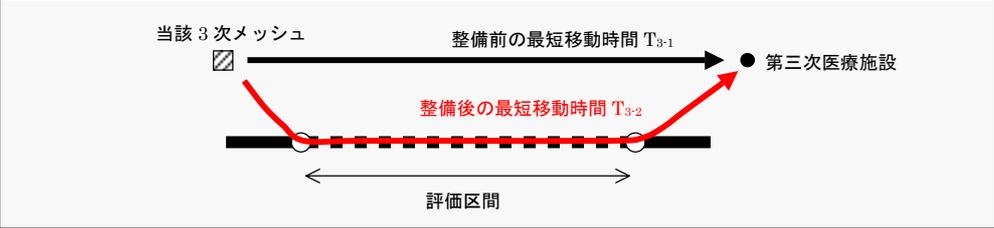
$$\text{評価点} = \frac{T_1 - T_2}{T_1}$$

指標 2. 新幹線・空港等幹線交通網への利便性が高まる

| | |
|-----------|--|
| <p>目的</p> | <p>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。</p> |
| <p>指標</p> | <p>【算出式】</p> $\text{評価点} = \frac{1}{2} \left\{ \left(1 - \frac{\sum (T_{2-3} \times P_{2-1})}{\sum (T_{2-1} \times P_{2-1})} \right) + \left(1 - \frac{\sum (T_{2-4} \times P_{2-1})}{\sum (T_{2-2} \times P_{2-1})} \right) \right\}$ <p> T_{2-1} : 評価区間整備前の3次メッシュ中心から新幹線駅への最短移動時間 (分) T_{2-2} : 評価区間整備前の3次メッシュ中心から空港への最短移動時間 (分) T_{2-3} : 評価区間整備後の3次メッシュ中心から新幹線駅への最短移動時間 (分) T_{2-4} : 評価区間整備後の3次メッシュ中心から空港への最短移動時間 (分) P_{2-1} : 当該3次メッシュ内の人口 (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 (101 駅) 整備計画路線 (フル規格) を含む ※鉄道建設・運輸施設整備支援機構 Web ページによる 空港 <ul style="list-style-type: none"> 第三種以上及び共用飛行場 (離島除き 54 空港) ※国土交通省航空局 Web、空港整備法施行令による 建設中、建設予定及び共用予定を含む <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 評価区間の利用により最短移動時間が短縮される場合に加算 最短移動時間が短縮される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 新幹線駅・空港までの最短経路で当該評価区間を利用する全てのメッシュについて、整備前と整備後の (最短移動時間×人口) を算出し、それらすべてを上記の計算式で集計したものを当該評価区間の評価点とする 複数の評価区間を利用する場合は、利用される全ての評価区間に(T×P)を等分  |



指標 3. 高度な医療施設までの搬送時間が短縮される

| | |
|-------------|---|
| <p>目的</p> | <p>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。</p> |
| <p>指標</p> | <p>【算出式】</p> $\text{評価点} = 1 - \frac{\sum(T_{3-2} \times P_{3-1})}{\sum(T_{3-1} \times P_{3-1})}$ <p>T_{3-1}：評価区間整備前の3次メッシュ中心から第三次医療施設への最短移動時間（分） T_{3-2}：評価区間整備後の3次メッシュ中心から第三次医療施設への最短移動時間（分） P_{3-1}：当該3次メッシュ内の人口（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（212施設） <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・評価区間の利用により最短移動時間が短縮される場合に加点 ・最短移動時間が短縮される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 ・第三次医療施設までの最短経路で当該評価区間を利用する全てのメッシュについて、整備前と整備後の（最短移動時間×人口）を算出し、それらすべてを上記の計算式で集計したものを当該評価区間の評価点とする ・複数の評価区間を利用する場合は、利用される全ての評価区間に(T×P)を等分  |
| <p>算定手順</p> | <p>STEP1：すべての3次メッシュについて、それぞれ最寄りの第三次医療施設までの最短経路を探索</p> <p style="text-align: center;">第三次医療施設までの利便性指標</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>● 最寄第三次医療施設まで最短経路探索</p> <p>T_{3-1}：整備前の最短移動時間（分）</p> <p>T_{3-2}：整備後の最短移動時間（分）</p> </div> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>STEP2：評価点算定</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>● 当該評価区間を利用するすべての3次メッシュについて集計</p> $\text{評価点} = 1 - \frac{\sum(T_{3-2} \times P_{3-1})}{\sum(T_{3-1} \times P_{3-1})}$ <p>P_{3-1}：3次メッシュ人口（人）</p> </div> |

指標 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>【算出式】</p> <p>【拠点都市間が整備前において高速道路で連絡されていない場合】</p> $\text{評価点} = \sum \{ (X_{4-1} \times X_{4-2}) / D \times (\Delta D / D) \}$ <p>X_{4-1}, X_{4-2} : 評価区間の整備により連絡される拠点都市を中心とする圏域人口 (万人)</p> <p>D : 評価区間整備後の対象拠点都市間の距離(km)</p> <p>ΔD : 評価区間整備後に拠点都市間の最短経路として使われた評価区間の延長(km)</p> <p>【拠点都市間が整備前において高速道路で連絡されている場合】</p> $\text{評価点} = \sum \{ (X_{4-1} \times X_{4-2}) / D \times (\Delta D / D) \times \alpha \}$ <p>α : 最短移動時間短縮率</p> $= \frac{\{(\text{整備前の最短移動時間 (分)}) - (\text{整備後の最短移動時間 (分)})\}}{(\text{整備前の最短移動時間 (分)})}$ <p>※第二東名、東京外環に適用</p> <p>※拠点都市ペアは、最短移動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"> 圏域と拠点都市 <ul style="list-style-type: none"> 地方生活圏とその中心都市。ただし地方生活圏の設定がない三大都市圏は政令指定市及び業務核都市又はそれらに準じる都市を中心とした圏域を設定 (詳細は「圏域及び拠点都市一覧表」を参照)。いずれも離島は除く 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、整備前の都市間距離最短経路が 300km 以内である全ての拠点都市ペア 連絡される拠点都市 <ul style="list-style-type: none"> 評価区間の供用により、整備前の都市 (役場) 間最短移動時間が短縮される拠点都市ペア <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ことの重要度を、連絡される都市の人口 (比例) と距離 (反比例) で評価 当該評価区間の利用により都市間最短移動時間が短縮される拠点都市ペアのうち、整備前距離最短経路が 300km 以内である全ての拠点都市ペアについて、上記の計算式で計算・集計したものを当該評価区間の評価点とする 複数の評価区間を利用する場合は、利用される各評価区間の利用延長で評価点を按分 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="256 1496 842 1809"> </div> <div data-bbox="850 1496 1299 1809"> </div> </div> |

算定
手順

STEP1：整備前距離最短経路 300km 以内の拠点都市ペアについて最短経路を探索

●最短経路の移動時間

$$\left. \begin{array}{l} T_{4-1} : \text{整備前の移動時間 (分)} \\ T_{4-2} : \text{整備後の移動時間 (分)} \end{array} \right\} \begin{array}{l} \alpha : \text{最短移動時間短縮率} \\ \alpha = \frac{T_{4-1} - T_{4-2}}{T_{4-1}} \end{array}$$

STEP2：評価点算定

●評価区間毎に最短移動時間短縮率(α)が上位 10 位までの拠点都市ペアの連絡性指標(以下の{ }内)から評価点を求める。

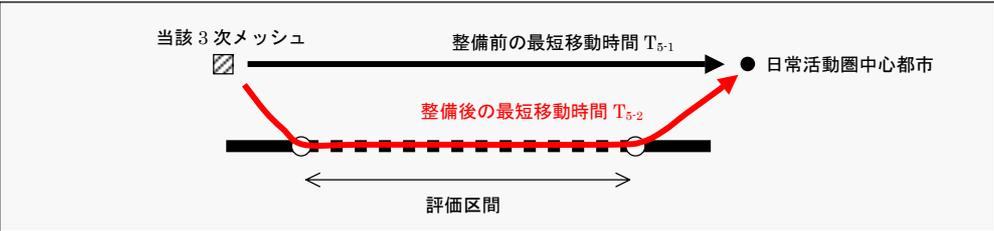
$$\text{評価点} = \left\{ \begin{array}{l} \sum \left\{ \frac{X_{4-1} \times X_{4-2}}{D} \times \frac{\Delta D}{D} \right\} \quad (\text{第二東名、東京外環以外}) \\ \sum \left\{ \frac{X_{4-1} \times X_{4-2}}{D} \times \frac{\Delta D}{D} \times \alpha \right\} \quad (\text{第二東名、東京外環}) \end{array} \right.$$

X_{4-1} 、 X_{4-2} : 拠点都市を中心とする圏域人口 (万人)

D : 整備後の対象拠点都市間の距離(km)

ΔD : 整備後に拠点都市間の最短経路として使われた当該評価区間の延長(km)

指標 5. 日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上する

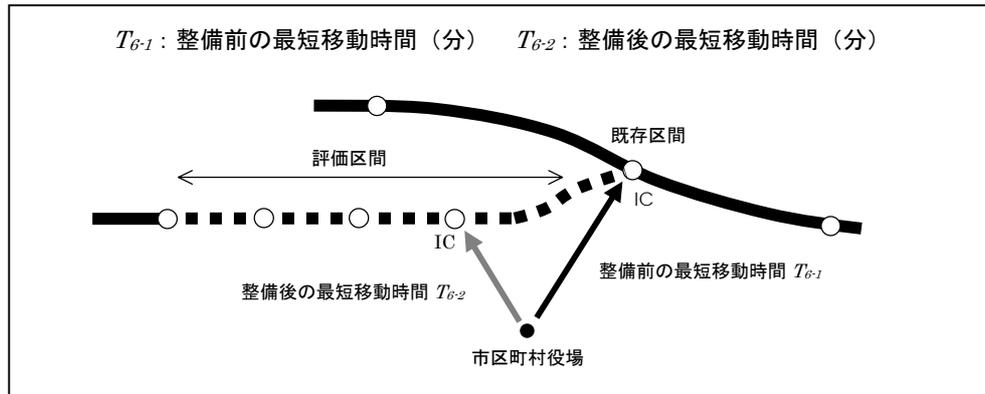
| | |
|-------------|---|
| <p>目的</p> | <p>日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上することによる、公共サービスに対する利便性の向上、生活機会の拡大等を通じた生活圏としての自立と定住の効果を評価する。</p> |
| <p>指標</p> | <p>【算定式】</p> $\text{評価点} = 1 - \frac{\sum(T_{5-2} \times P_{5-1})}{\sum(T_{5-1} \times P_{5-1})}$ <p>T_{5-1} : 評価区間整備前の3次メッシュ中心から日常活動圏中心都市への最短移動時間 (分) T_{5-2} : 評価区間整備後の3次メッシュ中心から日常活動圏中心都市への最短移動時間 (分) P_{5-1} : 当該3次メッシュ内の人口 (人)</p> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <u>日常活動圏中心都市</u> <ul style="list-style-type: none"> ・ 指標4の「拠点都市」と同様 <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 評価区間の利用により最短移動時間が短縮される場合に加算 ・ 最短移動時間が短縮される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 ・ 日常活動圏中心都市までの最短経路で当該評価区間を利用する全てのメッシュについて、整備前と整備後の(最短移動時間×人口)を算出し、それらすべてを上記の計算式で集計したものを当該評価区間の評価点とする ・ 複数の評価区間を利用する場合は、利用される全ての評価区間に(T×P)を等分  |
| <p>算定手順</p> | <p>STEP1 : すべての3次メッシュについて、それぞれ最寄りの日常活動圏中心都市までの最短経路を探索</p> <p style="text-align: center;">日常活動圏中心都市までの利便性指標</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>● 最寄日常活動圏中心都市まで最短経路探索</p> <p>T_{5-1} : 整備前の最短移動時間 (分)</p> <p>T_{5-2} : 整備後の最短移動時間 (分)</p> </div> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>STEP2 : 評価点算定</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>● 当該評価区間を利用するすべての3次メッシュについて集計</p> $\text{評価点} = 1 - \frac{\sum(T_{5-2} \times P_{5-1})}{\sum(T_{5-1} \times P_{5-1})}$ <p>P_{5-1} : 3次メッシュ人口 (人)</p> </div> |

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

| | |
|----|---|
| 目的 | 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。 |
| 指標 | <p>【算定式】</p> $\text{評価点} = \sum \left(1 - \frac{T_{6-2}}{T_{6-1}} \right) X_6$ <p> T_{6-1} : 評価区間整備前の市区町村役場から高速道路 IC への最短移動時間 (分) T_{6-2} : 評価区間整備後の市区町村役場から高速道路 IC への最短移動時間 (分) X_6 : 市区町村の年間観光入込客数 (万人) </p> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> 最短移動時間 <ul style="list-style-type: none"> 各市区町村の役場から最寄りの高速道路 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"> 市区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 <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 各市区町村のアクセス性が向上し、広域的な観光産業が発展することの重要度を、最短移動時間短縮率と市区町村の年間観光入込客数で評価 当該評価区間の供用に伴い新設される IC が新たな最寄 IC となる全ての市区町村について、上記の計算式で計算・集計したものを当該評価区間の評価点とする |

算 定
手 順

STEP1：すべての市区町村について、それぞれ役場から最寄りのICまでの最短経路を探索



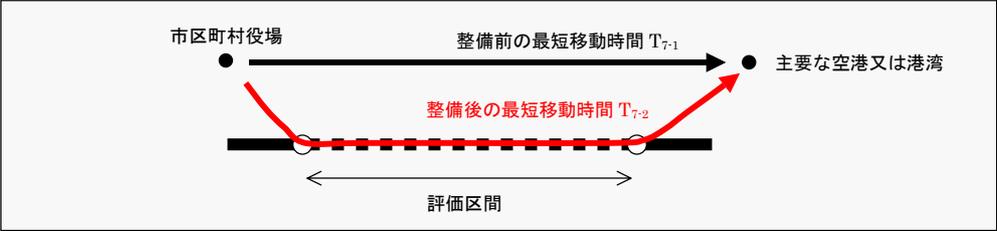
STEP2：評価点算定

- 当該評価区間の供用に伴い新設されるICが新たな最寄ICとなる全ての市区町村について集計

$$\text{評価点} = \sum \left[1 - \frac{T_{6-2}}{T_{6-1}} \right] \times X_6$$

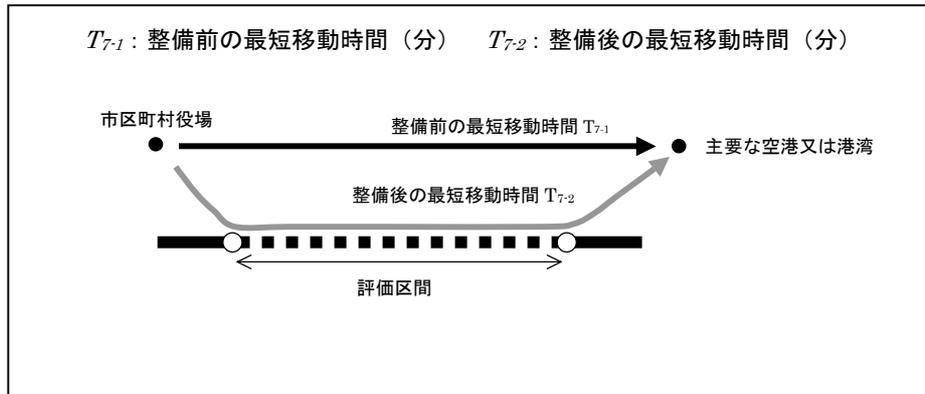
X_6 ：年間観光入込客数（万人）

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 | <p>【算定式】</p> $\text{評価点} = \sum \left(1 - \frac{T_{7-2}}{T_{7-1}} \right) X_7$ <p> T_{7-1} : 評価区間整備前の市区町村役場から主要な空港又は港湾への最短移動時間 (分) T_{7-2} : 評価区間整備後の市区町村役場から主要な空港又は港湾への最短移動時間 (分) X_7 : 市区町村の工業製造品年間出荷額等 (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 (63 港湾) ※「2006 年版国際輸送ハンドブック」及び日本海事新聞 (2006.1.30) 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 54 空港) ※国土交通省航空局 Web、空港整備法施行令による 建設中、建設予定及び共用予定を含む 最短移動時間 <ul style="list-style-type: none"> 各市区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 工業製造品年間出荷額 <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 ※H16 年工業統計表による <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 評価区間の利用により物流拠点への最短移動時間が短縮される場合に市区町村の工業製造品年間出荷額等で評価 最寄りの空港・港湾までの最短経路で当該評価区間を利用する全ての市区町村について、上記の計算式で計算・集計したものを当該評価区間の評価点とする 複数の評価区間を利用する場合は、利用される全ての評価区間に評価点を等分  |

算定
手順

STEP1：全ての市区町村について、それぞれ役場から最寄りの空港又は港湾までの最短経路を探索



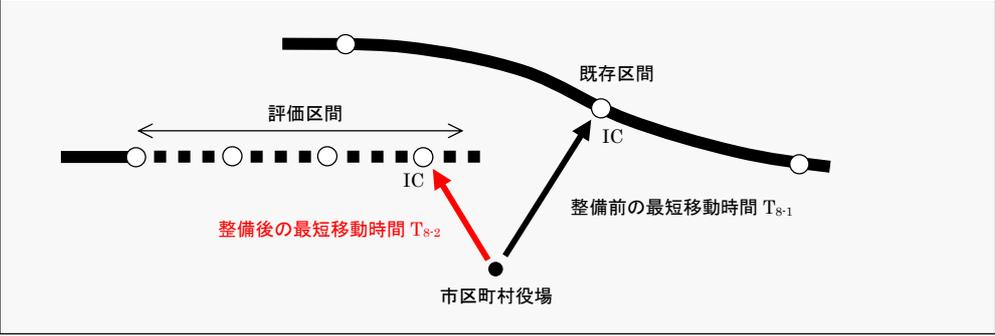
STEP2：評価点算定

●当該評価区間を利用する全ての市区町村について集計

$$\text{評価点} = \sum \left[1 - \frac{T_{7-2}}{T_{7-1}} \right] \times X_7$$

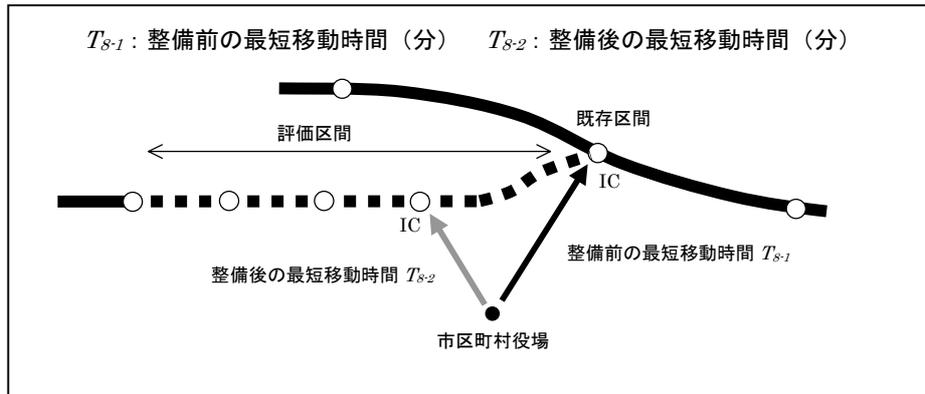
X_7 ：工業製造品年間出荷額等（億円）

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 | <p>【算定式】</p> $\text{評価点} = \sum \left(1 - \frac{T_{8-2}}{T_{8-1}} \right) X_8$ <p> T_{8-1} : 評価区間整備前の市区町村役場から高速道路 IC への最短移動時間 (分) T_{8-2} : 評価区間整備後の市区町村役場から高速道路 IC への最短移動時間 (分) X_8 : 市区町村の農林水産品生産額等 (億円) </p> |
| | <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> 最短移動時間 <ul style="list-style-type: none"> 各市区町村の役場から最寄りの高速道路 IC へ到達するまでに要する時間 農林水産品生産額等：以下の額の合計 <ul style="list-style-type: none"> 農業：市区町村単位の農業粗生産額 ※「平成 16 年生産農業所得統計」(農林水産省)による 林業：(市区町村の人工林面積 / 都道府県の人工林面積) × 都道府県の粗生産額 ※「2000 年世界農林業センサス」(農林水産省)による 水産業：以下の額の合計 海面漁業漁獲金額 = 市区町村の経営体数 × 1 経営体平均漁獲金額 内水面養殖業販売金額 = 市区町村の経営体数 × 1 経営体平均販売金額 湖沼漁業販売金額 = 市区町村の経営体数 × 1 経営体平均販売金額 ※「第 11 次漁業センサス」「平成 16 年海面漁業生産統計調査」(農林水産省)による 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"> 各市区町村のアクセス性が向上し、地域の農林水産品の流通の利便性が向上することの重要度を、最短移動時間短縮率と市区町村の農林水産品生産額等で評価 当該評価区間の供用に伴い新設される IC が新たな最寄り IC となる全ての市区町村について、上記の計算式で計算・集計したものを当該評価区間の評価点とする  |

算定
手順

STEP1: すべての市区町村について、それぞれ役場から最寄りのICまでの最短経路を探索



STEP2: 評価点算定

- 当該評価区間の供用に伴い新設されるICが新たな最寄ICとなる全ての市区町村について集計

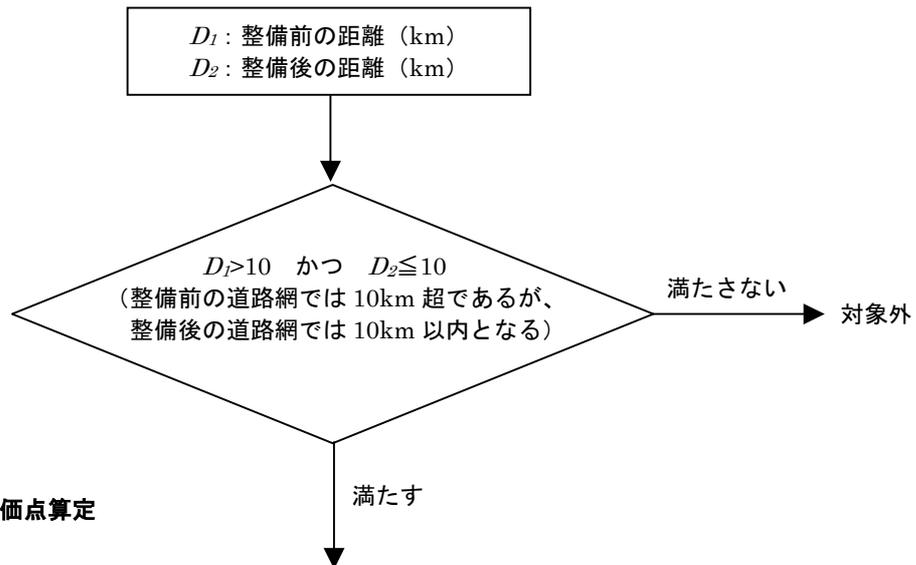
$$\text{評価点} = \sum \left[1 - \frac{T_{s-2}}{T_{s-1}} \right] \times X_s$$

X_s : 年間農林水産品生産額等の合計 (億円)

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>【算定式】</p> $\text{評価点} = (T_{9-1} + T_{9-2}) / 2$ <p>T_{9-1} : 新たに整備される高速道路 IC から 10km 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>T_{9-2} : 新たに整備される高速道路 IC から 10km 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"> • <u>地域振興プロジェクト</u> <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 <p style="text-align: center;">等</p> <p style="text-align: center;">※国土交通省調査による</p> • <u>地域振興プロジェクト地区の位置</u> <ul style="list-style-type: none"> ・ 上記調査時の報告所在地 (住所) で代表 <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域振興プロジェクトの近辺に IC が新設され、地域経済の活性化等の効果があがることの重要度を、プロジェクトの計画面積と事業費で評価 ・ 整備前に 10km 圏内に IC がなく、当該評価区間の供用に伴い 10km 圏内に IC が新設される全ての地域振興プロジェクトについて計画面積と事業費を合計したものにそれぞれ偏差値を付け、それらを上記の計算式に当てはめたものを評価点とする <div data-bbox="284 1256 1283 1541" style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p style="text-align: center;">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 style="text-align: center;">既存 IC 新規 IC</p> <p style="text-align: center;">整備前 10km 圏域 新たな 10km 圏域</p> </div> |

STEP1：各地域振興プロジェクトについて計画所在地から最寄りのICまで距離最短経路探索



STEP2：評価点算定

- 1) 各評価区間毎に、路線上のICを利用する振興プロジェクトの面積及び事業費の評価点を集計

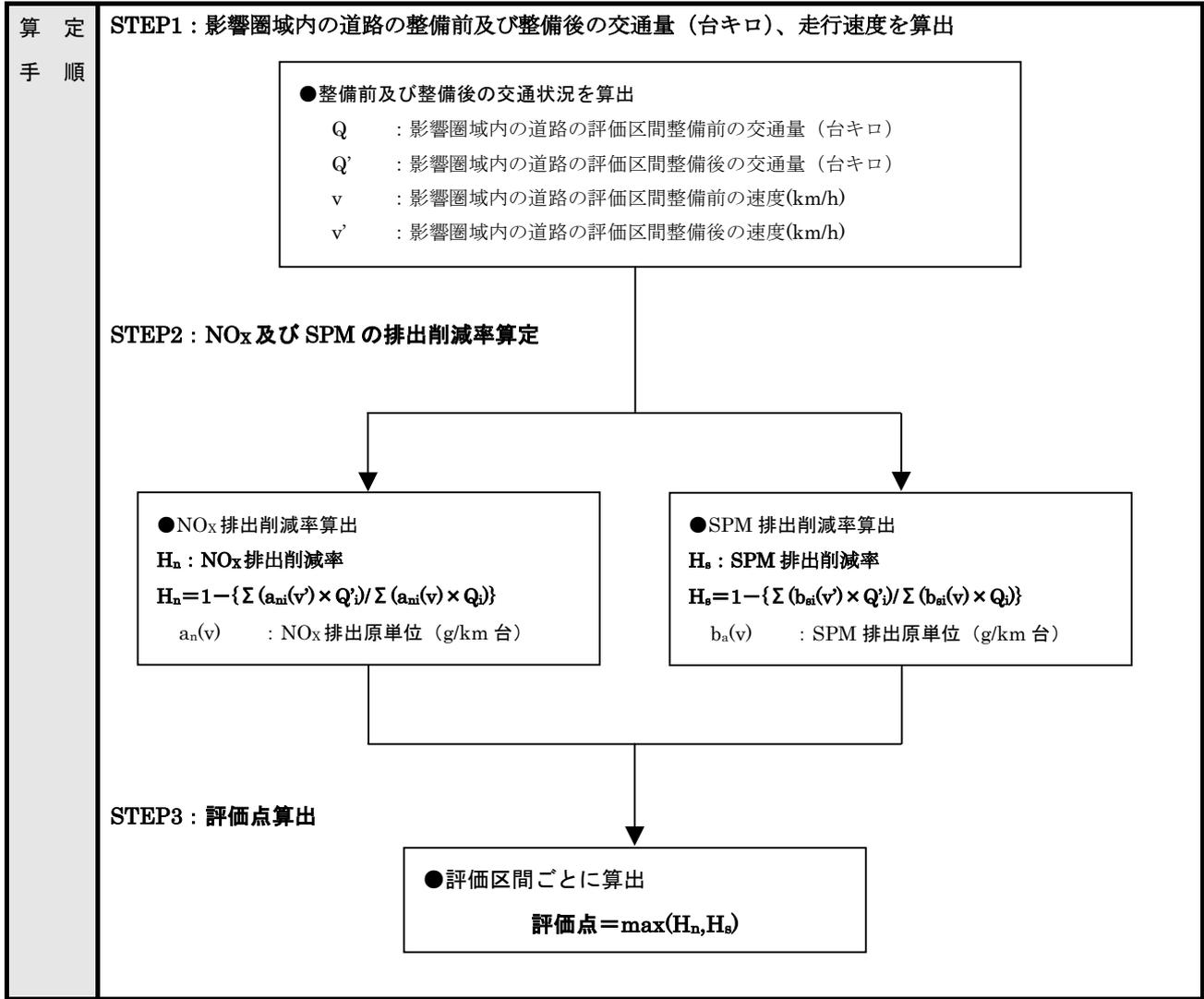
評価点1：計画面積の累計
評価点2：計画事業費の累計

- 2) 評価点の偏差値を算出

T_{g-1} ：評価点1の偏差値
 T_{g-2} ：評価点2の偏差値

- 3) 評価点 (評価点偏差値の平均)

$$\text{評価点} = \frac{T_{g-1} + T_{g-2}}{2}$$



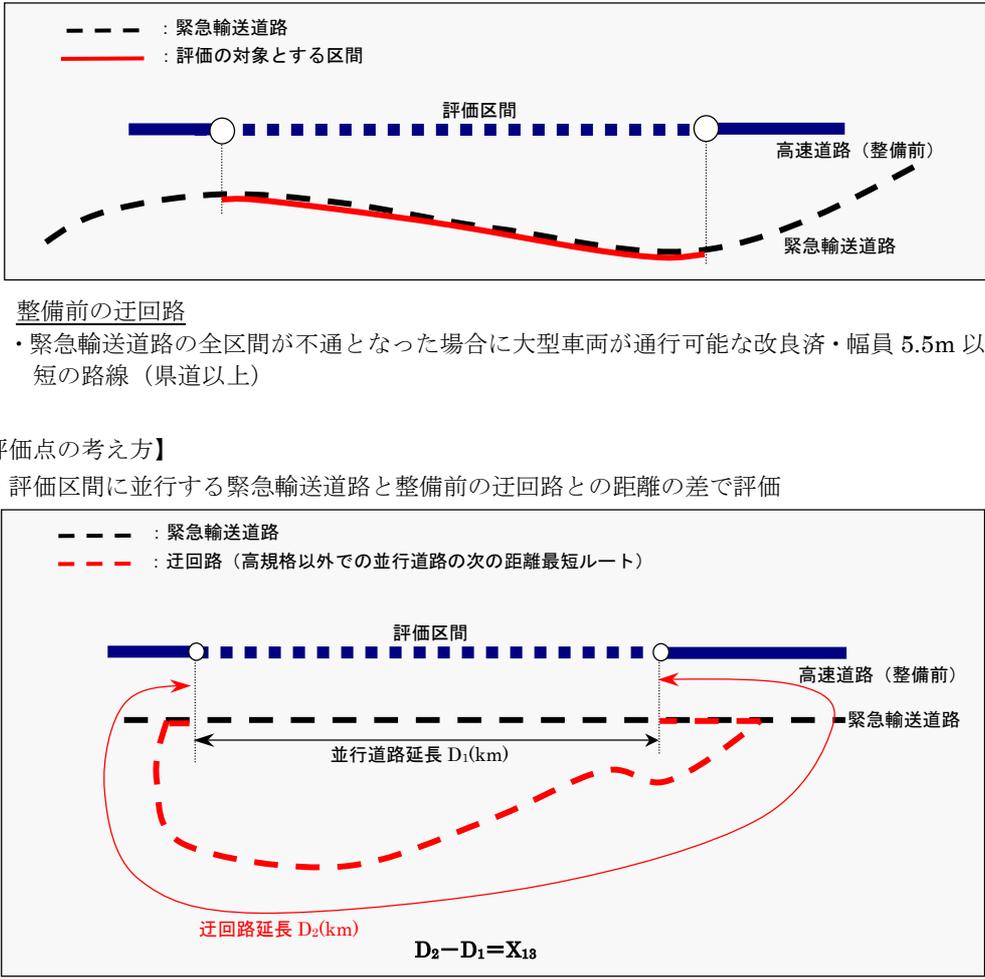
指標 11. 並行道路において騒音レベルが低減する

| | |
|------|--|
| 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>【算出式】</p> <p style="text-align: center;">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</p> <p>夜間要請限度を超過している箇所（区間）がある場合 2点</p> <p>夜間要請限度以下で、</p> <p>環境基準を超過している箇所（区間）がある場合 1点</p> <p>全ての区間で環境基準を満たしている場合 0点</p> <p>並行道路の沿道地域が騒音規制区域等に指定されていない場合 0点</p> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>並行道路</u> <ul style="list-style-type: none"> ・評価区間の代替路線のうち、交通量、当該評価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 • <u>騒音レベル</u> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 17 年道路環境センサス（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又は環境基準を超過している場合に、評価区間を評価 ・ただし沿道地域が騒音規制区域等に指定されていない場合は評価しない |
| 算定手順 | <pre> graph TD A[並行道路の騒音値(dB)] --> B{並行道路の沿道地域が 騒音規制区域等に指定されているか} B -- 満たさない --> C[X11=0] B -- 満たす --> D{環境基準を超過している 箇所(区間)があるか} D -- 満たさない --> E[X11=0] D -- 満たす --> F{夜間要請限度を超過している 箇所(区間)があるか} F -- 満たさない --> G[X11=1] F -- 満たす --> H[X11=2] </pre> |

指標 12. 自動車からの CO₂ 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向上により、自動車からの CO₂ 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。</p> | | | | | | | | | | |
|-------------|--|------------|-----------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|
| <p>指標</p> | <p>【算出式】</p> $\text{評価点} = \sum \{ (c_i(v) \times Q_i) - (c_i(v') \times Q'_i) \}$ <p> $c(v)$: CO₂ 排出原単位 (g/km 台) Q : 影響圏域内の道路の評価区間整備前の交通量 (台キロ) Q' : 影響圏域内の道路の評価区間整備後の交通量 (台キロ) v : 影響圏域内の道路の評価区間整備前の速度(km/h) v' : 影響圏域内の道路の評価区間整備後の速度(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 (平成 12 年)) <div data-bbox="603 853 823 1120" data-label="Figure"> <table border="1"> <caption>旅行速度と排出量の関係</caption> <thead> <tr> <th>旅行速度(km/h)</th> <th>CO₂排出量(g-C/km)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>20</td> <td>75</td> </tr> <tr> <td>40</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>60</td> <td>42</td> </tr> <tr> <td>80</td> <td>40</td> </tr> </tbody> </table> </div> <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、CO₂ の排出削減量で評価 | 旅行速度(km/h) | CO ₂ 排出量(g-C/km) | 20 | 75 | 40 | 50 | 60 | 42 | 80 | 40 |
| 旅行速度(km/h) | CO ₂ 排出量(g-C/km) | | | | | | | | | | |
| 20 | 75 | | | | | | | | | | |
| 40 | 50 | | | | | | | | | | |
| 60 | 42 | | | | | | | | | | |
| 80 | 40 | | | | | | | | | | |
| <p>算定手順</p> | <p>STEP1 : 影響圏域内の道路の整備前及び整備後の交通量 (台キロ)、走行速度を算出</p> <div data-bbox="445 1379 1249 1603" data-label="Complex-Block" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>●整備前及び整備後の交通状況を算出</p> <p> Q : 影響圏域内の道路の評価区間整備前の交通量 (台キロ) Q' : 影響圏域内の道路の評価区間整備後の交通量 (台キロ) v : 影響圏域内の道路の評価区間整備前の速度(km/h) v' : 影響圏域内の道路の評価区間整備後の速度(km/h) </p> </div> <p>STEP2 : CO₂ の排出削減量算定</p> <div data-bbox="580 1771 1082 1917" data-label="Complex-Block" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-left: 200px;"> <p>●CO₂ 排出削減量算出</p> $\text{評価点} = \sum \{ (c_i(v) \times Q_i) - (c_i(v') \times Q'_i) \}$ <p>$c(v)$: CO₂ 排出原単位 (g/km 台)</p> </div> | | | | | | | | | | |

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

| | |
|-----------|--|
| <p>目的</p> | <p>並行する緊急輸送道路が通行止めになった場合に、評価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。</p> |
| <p>指標</p> | <p>【算出式】</p> <p style="text-align: center;">評価点 = X_{13}</p> <p>X_{13} : 評価区間に並行する緊急輸送道路と整備前の迂回路の距離の差(km)</p> |
| | <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> <p><u>評価区間に並行する緊急輸送道路</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 交通量、当該評価区間からの距離等からみて主要な、評価区間に並行する緊急輸送道路（一般国道を基本とする） <p><u>整備前の迂回路</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 緊急輸送道路の全区間が不通となった場合に大型車両が通行可能な改良済・幅員 5.5m 以上かつ距離最短の路線（県道以上） <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 評価区間に並行する緊急輸送道路と整備前の迂回路との距離の差で評価  |

指標 14. 並行する緊急輸送道路で冬期交通障害や異常気象時に通行規制される区間がある

| | |
|----|---|
| 目的 | 並行する緊急輸送道路が冬期交通障害や異常気象時に通行止めになった場合に、評価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。 |
| 指標 | <p>【算出式】</p> <p style="text-align: center;">評価点 = T₁₄</p> <p>T₁₄ : 評価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)</p> |
| | <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> 評価区間に並行する緊急輸送道路 <ul style="list-style-type: none"> 交通量、当該評価区間からの距離等からみて主要な、評価区間に並行する緊急輸送道路（一般国道を基本とする） <div data-bbox="304 714 1289 1021" style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="font-size: small;"> - - - : 緊急輸送道路 ——— : 評価の対象とする区間 </p> </div> <ul style="list-style-type: none"> 通行止め時間 <ul style="list-style-type: none"> 評価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（平成 9 年～平成 18 年）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"> 評価区間について、その緊急輸送道路の通行止め時間を評価 |

指標 15. 並行する高速道路の代替路線を形成する

| | |
|------|--|
| 目的 | 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。 |
| 指標 | <p>【算出式】</p> <p style="text-align: center;">評価点 = X₁₅</p> <p>X₁₅ : 評価区間整備前に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、評価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"> ● <u>広域ブロック中心都市</u> <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、各地方整備局所在都市位置を最寄 IC で代表させている ● <u>JCT</u> <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、評価区間が時間最短ルートを形成する場合に評価区間を評価 ・ 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 |
| 算定手順 | <p>STEP1 : 広域ブロック中心都市を設定</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>●広域ブロック中心都市として、以下の地方整備局所在都市を設定 (仙台、新潟、東京、名古屋、大阪、広島、高松、博多)</p> </div> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>STEP2 : 代替ルート算出</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>●広域ブロック中心都市ペア毎に以下の手順で代替路線を求める</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 整備前に広域ブロック中心都市ペアを時間最短で結ぶ経路について、JCT 単位の区間を設定 2) 整備後ネットワーク上で、1) で設定した単位区間を順次切断。各切断ネットワークケースについて、広域ブロック中心都市ペア間の時間最短となる代替ルートを探る 3) 評価区間が 2) の代替ルートを形成する場合に、代替路線としてマーク </div> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>STEP3 : 評価点算定</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">評価点 = $\begin{cases} 1 & \text{: 代替路線} \\ 0 & \text{: その他の路線} \end{cases}$</p> </div> |

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>【算出式】</p> <p style="text-align: center;">評価点=X₁₆₋₁+X₁₆₋₂+X₁₆₋₃</p> <p>X₁₆₋₁：地域計画との連携（1.5点満点） X₁₆₋₂：利用増進への取り組み（1.5点満点） X₁₆₋₃：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 X₁₆₋₁=X_a×0.1+X_b×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;">X_a= $\frac{\text{評価区間が位置づけられた地域計画が策定されている市町村数}}{\text{評価区間が通過する市町村数}}$</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>X_a=1.0</td><td>5</td></tr> <tr><td>0.9≤X_a<1.0</td><td>4</td></tr> <tr><td>0.8≤X_a<0.9</td><td>3</td></tr> <tr><td>0.7≤X_a<0.8</td><td>2</td></tr> <tr><td>X_a<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;">X_b=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 style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <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 </td> <td style="vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> ・ 空港・港湾との連絡 ・ 環境の改善 等 </td> </tr> </table> <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≤X_b</td><td>5</td></tr> <tr><td>8≤X_b<10</td><td>4</td></tr> <tr><td>6≤X_b<8</td><td>3</td></tr> <tr><td>4≤X_b<6</td><td>2</td></tr> <tr><td>X_b<4</td><td>1</td></tr> </tbody> </table> <p>2. 利用増進の取り組み X₁₆₋₂=X_c×0.15+X_d×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;">X_c=広域行政を前提として整備された施設の種類の数</p> <table style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <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 等 </td> </tr> </table> <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≤X_c</td><td>5</td></tr> <tr><td>X_c=4</td><td>4</td></tr> <tr><td>X_c=3</td><td>3</td></tr> <tr><td>X_c=2</td><td>2</td></tr> <tr><td>X_c≤1</td><td>1</td></tr> </tbody> </table> <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;">X_d=利用増進に向けた取り組みの種類数</p> <table style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高速道路に関する委員会・協議会等の設置 ・ 高速道路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 等 </td> </tr> </table> <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≤X_d</td><td>5</td></tr> <tr><td>10≤X_d<13</td><td>4</td></tr> <tr><td>7≤X_d<10</td><td>3</td></tr> <tr><td>4≤X_d<7</td><td>2</td></tr> <tr><td>X_d<4</td><td>1</td></tr> </tbody> </table> | 条 件 | 評価点 | X _a =1.0 | 5 | 0.9≤X _a <1.0 | 4 | 0.8≤X _a <0.9 | 3 | 0.7≤X _a <0.8 | 2 | X _a <0.7 | 1 | <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 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 空港・港湾との連絡 ・ 環境の改善 等 | 条 件 | 評価点 | 10≤X _b | 5 | 8≤X _b <10 | 4 | 6≤X _b <8 | 3 | 4≤X _b <6 | 2 | X _b <4 | 1 | <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 等 | 条 件 | 評価点 | 5≤X _c | 5 | X _c =4 | 4 | X _c =3 | 3 | X _c =2 | 2 | X _c ≤1 | 1 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 高速道路に関する委員会・協議会等の設置 ・ 高速道路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 等 | 条 件 | 評価点 | 13≤X _d | 5 | 10≤X _d <13 | 4 | 7≤X _d <10 | 3 | 4≤X _d <7 | 2 | X _d <4 | 1 |
| 条 件 | 評価点 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| X _a =1.0 | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.9≤X _a <1.0 | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.8≤X _a <0.9 | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0.7≤X _a <0.8 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| X _a <0.7 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <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 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 空港・港湾との連絡 ・ 環境の改善 等 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 条 件 | 評価点 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10≤X _b | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8≤X _b <10 | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6≤X _b <8 | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4≤X _b <6 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| X _b <4 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <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 等 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 条 件 | 評価点 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5≤X _c | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| X _c =4 | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| X _c =3 | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| X _c =2 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| X _c ≤1 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 高速道路に関する委員会・協議会等の設置 ・ 高速道路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 等 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 条 件 | 評価点 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 13≤X _d | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10≤X _d <13 | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7≤X _d <10 | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4≤X _d <7 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| X _d <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(平成18年まで、平成19年以降それぞれコストぞれ10%)

X_{e14} = 平成18年までのコスト縮減の具体的な取り組みの種類数

X_{e15} = 平成19年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
- ・ 工事用道路、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 |
|-------------------|-----|
| $10 \leq X_e$ | 5 |
| $8 \leq X_e < 10$ | 4 |
| $6 \leq X_e < 8$ | 3 |
| $4 \leq X_e < 6$ | 2 |
| $X_e < 4$ | 1 |

f) 地方公共団体の協力費用の状況(15%)

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

| 条 件 | 評価点 |
|----------------------|-----|
| $4.5 \leq X_f$ | 5 |
| $3.5 \leq X_f < 4.5$ | 4 |
| $2.5 \leq X_f < 3.5$ | 3 |
| $1.5 \leq X_f < 2.5$ | 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 |

圏域及び拠点都市一覧表

| 都道府県 | 地方生活圏が設定されている地域 | | | 三大都市圏 | | |
|---------|-----------------|--------|-----------|--------------|-------|----------|
| | 圏域名称 | 中心都市 | 圏域内人口(人) | 圏域名称 | 中心都市 | 圏域内人口(人) |
| 北海道 | 札幌地方生活圏 | 札幌市 | 2,310,001 | — | — | — |
| | 岩見沢地方生活圏 | 岩見沢市 | 195,250 | — | — | — |
| | 滝川地方生活圏 | 滝川市 | 129,160 | — | — | — |
| | 深川地方生活圏 | 深川市 | 41,154 | — | — | — |
| | 小樽・倶知安地方生活圏 | 小樽市 | 254,337 | — | — | — |
| | 函館地方生活圏 | 函館市 | 449,371 | — | — | — |
| | 江差地方生活圏 | 江差町 | 43,356 | — | — | — |
| | 室蘭地方生活圏 | 室蘭市 | 208,152 | — | — | — |
| | 苫小牧地方生活圏 | 苫小牧市 | 218,476 | — | — | — |
| | 静内地方生活圏 | 新ひだか町 | 81,403 | — | — | — |
| | 旭川地方生活圏 | 旭川市 | 411,498 | — | — | — |
| | 富良野地方生活圏 | 富良野市 | 47,901 | — | — | — |
| | 名地方生活圏 | 名寄市 | 76,057 | — | — | — |
| | 留萌地方生活圏 | 留萌市 | 57,216 | — | — | — |
| | 稚内地方生活圏 | 稚内市 | 66,065 | — | — | — |
| | 帯広地方生活圏 | 帯広市 | 354,147 | — | — | — |
| | 紋別地方生活圏 | 紋別市 | 82,103 | — | — | — |
| | 北網地方生活圏 | 北見市 | 242,616 | — | — | — |
| | 釧路地方生活圏 | 釧路市 | 261,883 | — | — | — |
| 根室地方生活圏 | 根室市 | 84,035 | — | — | — | |
| 青森県 | 青森地方生活圏 | 青森市 | 340,408 | — | — | — |
| | 津軽地方生活圏 | 弘前市 | 472,865 | — | — | — |
| | 南部地方生活圏(青森県) | 八戸市 | 539,601 | — | — | — |
| | 下北地方生活圏 | むつ市 | 83,754 | — | — | — |
| 岩手県 | 盛岡地方生活圏 | 盛岡市 | 621,526 | — | — | — |
| | 宮古地方生活圏 | 宮古市 | 99,885 | — | — | — |
| | 北上中部地方生活圏 | 北上市 | 353,296 | — | — | — |
| | 両磐地方生活圏 | 一関市 | 144,541 | — | — | — |
| 宮城県 | 釜石・大船渡地方生活圏 | 釜石市 | 165,789 | — | — | — |
| | 仙台地方生活圏 | 仙台市 | 1,654,226 | — | — | — |
| | 石巻地方生活圏 | 石巻市 | 407,241 | — | — | — |
| 秋田県 | 古川地方生活圏 | 大崎市 | 298,524 | — | — | — |
| | 米代川流域地方生活圏 | 大館市 | 265,908 | — | — | — |
| | 秋田臨海地方生活圏 | 秋田市 | 550,916 | — | — | — |
| 山形県 | 雄物川流域地方生活圏 | 横手市 | 328,647 | — | — | — |
| | 庄内地方生活圏 | 酒田市 | 309,490 | — | — | — |
| | 新庄地方生活圏 | 新庄市 | 90,741 | — | — | — |
| | 山形地方生活圏 | 山形市 | 577,104 | — | — | — |
| 福島県 | 米沢地方生活圏 | 米沢市 | 238,781 | — | — | — |
| | 福島地方生活圏 | 福島市 | 479,404 | — | — | — |
| | 郡山地方生活圏 | 郡山市 | 592,213 | — | — | — |
| | 白河地方生活圏 | 白河市 | 153,352 | — | — | — |
| | 会津地方生活圏 | 会津若松市 | 310,919 | — | — | — |
| 茨城県 | いわき地方生活圏 | いわき市 | 354,403 | — | — | — |
| | 相双地方生活圏 | 南相馬市 | 200,932 | — | — | — |
| | 水戸・日立地方生活圏 | 水戸市 | 1,076,480 | — | — | — |
| | 土浦地方生活圏 | 土浦市 | 1,097,072 | — | — | — |
| 栃木県 | 下館・古河地方生活圏 | 筑西市 | 522,565 | — | — | — |
| | 鹿嶋地方生活圏 | 鹿嶋市 | 278,906 | — | — | — |
| | 宇都宮地方生活圏 | 宇都宮市 | 1,003,832 | — | — | — |
| | 足利・佐野地方生活圏 | 足利市 | 283,666 | — | — | — |
| | 栃木・小山地方生活圏 | 小山市 | 413,930 | — | — | — |
| 群馬県 | 那須地方生活圏 | 大田原市 | 220,740 | — | — | — |
| | 日光地方生活圏 | 日光市 | 94,284 | — | — | — |
| | 前橋・高崎地方生活圏 | 前橋市 | 1,164,394 | — | — | — |
| | 桐生・太田地方生活圏 | 桐生市 | 580,546 | — | — | — |
| 埼玉県 | 沼田・利根地方生活圏 | 沼田市 | 93,927 | — | — | — |
| | 渋川・吾妻地方生活圏 | 渋川市 | 185,177 | — | — | — |
| | 児玉・大里地方生活圏 | 熊谷市 | 528,005 | — | — | — |
| | 秩父地方生活圏 | 秩父市 | 114,595 | — | — | — |
| 埼玉県 | — | — | — | 川越業務核都市圏 | 川越市 | 2241506 |
| | — | — | — | 浦和・大宮業務核都市圏 | さいたま市 | 3084193 |
| | — | — | — | 春日部・越谷業務核都市圏 | 越谷市 | 1085390 |

| 都道府県 | 地方生活圏が設定されている地域 | | | 三大都市圏 | | |
|------|-----------------|-------|-----------|----------|------|----------|
| | 圏域名称 | 中心都市 | 圏域内人口(人) | 圏域名称 | 中心都市 | 圏域内人口(人) |
| 千葉県 | 千葉地方生活圏 | 千葉市 | 2,669,751 | — | — | — |
| | 安房・君津地方生活圏 | 木更津市 | 463,981 | — | — | — |
| | — | — | — | 柏業務核都市圏 | 柏市 | 2922427 |
| 東京都 | — | — | — | 東京23区内 | 新宿区 | 8483050 |
| | — | — | — | 南多摩地域 | 八王子市 | 1658156 |
| | — | — | — | 北多摩地域 | 立川市 | 2002161 |
| | — | — | — | 青梅業務核都市圏 | 青梅市 | 398763 |
| 神奈川県 | — | — | — | 横浜業務核都市圏 | 横浜市 | 4315843 |
| | — | — | — | 厚木業務核都市圏 | 相模原市 | 3148048 |
| | — | — | — | 川崎業務核都市圏 | 川崎市 | 1327009 |
| 新潟県 | 村上地方生活圏 | 村上市 | 77,725 | — | — | — |
| | 新潟地方生活圏 | 新潟市 | 1,083,435 | — | — | — |
| | 三条・燕地方生活圏 | 三条市 | 241,406 | — | — | — |
| | 長岡地方生活圏 | 長岡市 | 507,800 | — | — | — |
| | 魚沼地方生活圏 | 十日町市 | 145,816 | — | — | — |
| | 上越地方生活圏 | 上越市 | 295,756 | — | — | — |
| 富山県 | 新川地方生活圏 | 魚津市 | 131,731 | — | — | — |
| | 富山地方生活圏 | 富山市 | 508,884 | — | — | — |
| | 高岡地方生活圏 | 高岡市 | 363,421 | — | — | — |
| | 砺波地方生活圏 | 砺波市 | 107,566 | — | — | — |
| 石川県 | 能登北部地方生活圏 | 輪島市 | 83,212 | — | — | — |
| | 能登中部地方生活圏 | 七尾市 | 144,367 | — | — | — |
| | 加賀地方生活圏 | 金沢市 | 946,415 | — | — | — |
| 福井県 | 嶺北地方生活圏 | 福井市 | 478,110 | — | — | — |
| | 南越地方生活圏 | 越前市 | 194,245 | — | — | — |
| | 嶺南地方生活圏 | 敦賀市 | 149,234 | — | — | — |
| 山梨県 | 国中地方生活圏 | 甲府市 | 687,552 | — | — | — |
| | 富士北麓・東部地方生活圏 | 富士吉田市 | 196,979 | — | — | — |
| 長野県 | 長野地方生活圏 | 長野市 | 664,144 | — | — | — |
| | 松本地方生活圏 | 松本市 | 531,280 | — | — | — |
| | 上田地方生活圏 | 上田市 | 421,469 | — | — | — |
| | 諏訪・伊那地方生活圏 | 諏訪市 | 403,586 | — | — | — |
| | 飯田地方生活圏 | 飯田市 | 175,533 | — | — | — |
| | 飛騨地方生活圏 | 高山市 | 127,098 | — | — | — |
| 岐阜県 | 可茂益田地方生活圏 | 美濃加茂市 | 263,894 | — | — | — |
| | 岐阜地方生活圏 | 岐阜市 | 965,684 | — | — | — |
| | 大垣地方生活圏 | 大垣市 | 391,736 | — | — | — |
| | 東濃地方生活圏 | 多治見市 | 358,881 | — | — | — |
| 静岡県 | 東部地方生活圏(静岡県) | 沼津市 | 1,236,989 | — | — | — |
| | 中部地方生活圏(静岡県) | 静岡市 | 1,164,936 | — | — | — |
| | 西部地方生活圏(静岡県) | 浜松市 | 1,390,532 | — | — | — |
| 愛知県 | 東三河地方生活圏 | 豊橋市 | 771,106 | — | — | — |
| 三重県 | — | — | — | 愛知県分割1 | 名古屋市 | 6487673 |
| | 北勢地域地方生活圏 | 四日市市 | 823,549 | — | — | — |
| | 中南勢地域地方生活圏 | 津市 | 518,148 | — | — | — |
| | 伊勢志摩地域地方生活圏 | 伊勢市 | 256,852 | — | — | — |
| | 伊賀地域地方生活圏 | 伊賀市 | 182,773 | — | — | — |
| 滋賀県 | 東紀州地域地方生活圏 | 尾鷲市 | 85,844 | — | — | — |
| | 南部地域地方生活圏 | 大津市 | 828,172 | — | — | — |
| | 中部地域地方生活圏 | 近江八幡市 | 233,499 | — | — | — |
| 京都府 | 東北部地域地方生活圏 | 彦根市 | 318,672 | — | — | — |
| | 南部地方生活圏(京都府) | 京都市 | 2,324,277 | — | — | — |
| 大阪府 | 北部地方生活圏 | 舞鶴市 | 323,246 | — | — | — |
| | — | — | — | 大阪府分割1 | 高槻市 | 2926351 |
| | — | — | — | 大阪府分割2 | 大阪市 | 3493059 |
| 兵庫県 | — | — | — | 大阪府分割3 | 堺市 | 2397600 |
| | 但馬地方生活圏 | 豊岡市 | 191,200 | — | — | — |
| | 丹波地方生活圏 | 神戸市 | 3,373,210 | — | — | — |
| | 東播磨地方生活圏 | 加古川市 | 1,010,151 | — | — | — |
| | 西播磨地方生活圏 | 姫路市 | 864,437 | — | — | — |
| 奈良県 | 淡路地方生活圏 | 洲本市 | 151,383 | — | — | — |
| | 南和地方生活圏 | 五條市 | 89,842 | — | — | — |
| 和歌山県 | — | — | — | 奈良県分割1 | 奈良市 | 1331525 |
| | 和歌山地方生活圏 | 和歌山市 | 816,279 | — | — | — |
| | 田辺地方生活圏 | 田辺市 | 140,389 | — | — | — |
| | 新宮地方生活圏 | 新宮市 | 79,393 | — | — | — |

| 都道府県 | 地方生活圏が設定されている地域 | | | 三大都市圏 | | |
|------|-----------------|-------|-----------|-------|------|----------|
| | 圏域名称 | 中心都市 | 圏域内人口(人) | 圏域名称 | 中心都市 | 圏域内人口(人) |
| 鳥取県 | 東部地方生活圏(鳥取県) | 鳥取市 | 247,455 | — | — | — |
| | 中部地方生活圏(鳥取県) | 倉吉市 | 113,163 | — | — | — |
| | 西部地方生活圏(鳥取県) | 米子市 | 246,329 | — | — | — |
| 島根県 | 松江地方生活圏 | 松江市 | 314,850 | — | — | — |
| | 出雲地方生活圏 | 出雲市 | 179,646 | — | — | — |
| | 大田地方生活圏 | 大田市 | 63,875 | — | — | — |
| | 浜田地方生活圏 | 浜田市 | 90,787 | — | — | — |
| | 益田地方生活圏 | 益田市 | 69,284 | — | — | — |
| 岡山県 | 県南地方生活圏 | 岡山市 | 1,705,458 | — | — | — |
| | 津山地方生活圏 | 津山市 | 251,598 | — | — | — |
| 広島県 | 広島地方生活圏 | 広島市 | 1,975,993 | — | — | — |
| | 備後地方生活圏 | 福山市 | 789,084 | — | — | — |
| | 備北地方生活圏 | 三次市 | 102,447 | — | — | — |
| 山口県 | 岩国地方生活圏 | 岩国市 | 156,130 | — | — | — |
| | 徳山地方生活圏 | 周南市 | 351,364 | — | — | — |
| | 山口地方生活圏 | 山口市 | 328,203 | — | — | — |
| | 宇部地方生活圏 | 宇部市 | 262,965 | — | — | — |
| | 下関地方生活圏 | 下関市 | 290,693 | — | — | — |
| 徳島県 | 秋地方生活圏 | 秋市 | 103,220 | — | — | — |
| | 徳島地方生活圏 | 徳島市 | 645,926 | — | — | — |
| | 南部地方生活圏(徳島県) | 阿南市 | 114,321 | — | — | — |
| 香川県 | 三好地方生活圏 | 三好市 | 49,727 | — | — | — |
| | 香川東部地方生活圏 | 高松市 | 564,091 | — | — | — |
| 愛媛県 | 香川西部地方生活圏 | 丸亀市 | 410,967 | — | — | — |
| | 新居浜・西条地方生活圏 | 新居浜市 | 330,175 | — | — | — |
| | 今治地方生活圏 | 今治市 | 173,985 | — | — | — |
| | 松山地方生活圏 | 松山市 | 653,652 | — | — | — |
| | 八幡浜・大洲地方生活圏 | 大洲市 | 168,714 | — | — | — |
| 高知県 | 宇和島地方生活圏 | 宇和島市 | 133,200 | — | — | — |
| | 安芸地方生活圏 | 安芸市 | 58,336 | — | — | — |
| | 中央地方生活圏 | 高知市 | 570,222 | — | — | — |
| | 高幡地方生活圏 | 須崎市 | 66,376 | — | — | — |
| 福岡県 | 幡多地方生活圏 | 四万十市 | 101,277 | — | — | — |
| | 福岡地方生活圏 | 福岡市 | 2,413,852 | — | — | — |
| | 久留米・大牟田地方生活圏 | 久留米市 | 856,058 | — | — | — |
| | 筑豊地方生活圏 | 飯塚市 | 450,122 | — | — | — |
| 佐賀県 | 北九州地方生活圏 | 北九州市 | 1,329,094 | — | — | — |
| | 佐賀地方生活圏 | 佐賀市 | 648,781 | — | — | — |
| | 唐津地方生活圏 | 唐津市 | 131,119 | — | — | — |
| 長崎県 | 伊万里・北松地方生活圏 | 伊万里市 | 156,464 | — | — | — |
| | 長崎地方生活圏 | 長崎市 | 913,102 | — | — | — |
| | 佐世保地方生活圏 | 佐世保市 | 345,872 | — | — | — |
| 熊本県 | 熊本地方生活圏 | 熊本市 | 1,398,040 | — | — | — |
| | 八代・芦北地方生活圏 | 八代市 | 205,503 | — | — | — |
| | 球磨地方生活圏 | 人吉市 | 100,689 | — | — | — |
| | 天草地方生活圏 | 天草市 | 137,908 | — | — | — |
| 大分県 | 大分地域地方生活圏 | 大分市 | 852,978 | — | — | — |
| | 周防灘地域地方生活圏 | 中津市 | 170,308 | — | — | — |
| | 日田・玖珠地域地方生活圏 | 日田市 | 103,543 | — | — | — |
| | 佐伯地域地方生活圏 | 佐伯市 | 80,290 | — | — | — |
| 宮崎県 | 延岡地方生活圏 | 延岡市 | 255,017 | — | — | — |
| | 宮崎地方生活圏 | 宮崎市 | 535,909 | — | — | — |
| | 都城・北諸県地方生活圏 | 都城市 | 195,515 | — | — | — |
| | 小林・西諸県地方生活圏 | 小林市 | 83,521 | — | — | — |
| | 日南地方生活圏 | 日南市 | 83,031 | — | — | — |
| 鹿児島県 | 日南地方生活圏 | 日南市 | 83,031 | — | — | — |
| | 鹿児島地方生活圏 | 鹿児島市 | 982,856 | — | — | — |
| | 南薩地方生活圏 | 南さつま市 | 94,892 | — | — | — |
| | 川北薩・串木野地方生活圏 | 薩摩川内市 | 255,991 | — | — | — |
| | 大隅地方生活圏 | 鹿屋市 | 243,928 | — | — | — |

※中心都市名は平成18年度末時点。

※圏域内人口は平成17年国勢調査人口に基づく、圏域内の市町村人口の合計値。市町村合併があった場合は、合併前の各市町村人口の合計値を合併後人口として適用。

②外部効果の個別指標の評価点

| No. | 路線名 | 評価区間 | 住民生活 | | | 地域社会 | | | 地域経済 | | | 環境 | | | 安全 | | | その他 |
|-----|-------------|------------------|-------|------|------|-------|------|-------|-------|-------|------|--------|------|------|-------|-------|------|------|
| | | | 指標1 | 指標2 | 指標3 | 指標4 | 指標5 | 指標6 | 指標7 | 指標8 | 指標9 | 指標10 | 指標11 | 指標12 | 指標13 | 指標14 | 指標15 | |
| 1 | 北海道縦貫自動車道 | 七飯藤城～七飯 | 0.02 | 0.02 | 0.04 | 0.61 | 0.05 | 0.0 | 43.8 | 0.0 | 46.5 | 0.005 | 1 | 2.6 | 11.2 | 0.0 | 0 | 1.45 |
| 2 | 北海道縦貫自動車道 | 名寄～美深 ※1 | 0.01 | 0.05 | 0.18 | 0.15 | 0.15 | 6.0 | 0.5 | 22.8 | 46.5 | 0.014 | 0 | 5.6 | 30.5 | 0.0 | 0 | 1.55 |
| 3 | 北海道縦貫自動車道 | 美深～美深敷島 ※1 | 0.01 | 0.07 | 0.22 | 0.03 | 0.17 | 63.8 | 0.5 | 49.3 | 47.1 | 0.009 | 0 | 6.8 | 2.2 | 0.0 | 0 | 1.35 |
| 4 | 北海道縦貫自動車道 | 美深敷島～音威子府 | 0.01 | 0.09 | 0.23 | 0.29 | 0.17 | 87.9 | 0.0 | 124.4 | 49.1 | 0.011 | 0 | 5.3 | 69.1 | 0.0 | 0 | 1.35 |
| 5 | 北海道縦貫自動車道 | 音威子府～中川 ※1 | 0.01 | 0.11 | 0.27 | 0.19 | 0.24 | 41.8 | 0.1 | 115.4 | 47.0 | 0.014 | 0 | 4.9 | 55.9 | 56.4 | 0 | 1.35 |
| 6 | 北海道縦貫自動車道 | 中川～幌延 | 0.01 | 0.08 | 0.28 | 0.49 | 0.21 | 41.8 | 0.1 | 95.8 | 46.6 | 0.009 | 0 | 4.1 | 152.0 | 9.9 | 0 | 1.95 |
| 7 | 北海道縦貫自動車道 | 幌延～豊富サロベツ ※1 | 0.01 | 0.06 | 0.28 | 0.12 | 0.18 | 7.5 | 3.4 | 26.1 | 46.5 | 0.011 | 0 | 2.7 | 4.6 | 8.1 | 0 | 1.40 |
| 8 | 北海道縦貫自動車道 | 豊富北～稚内 | 0.01 | 0.06 | 0.28 | 0.25 | 0.11 | 55.2 | 10.1 | 169.3 | 55.3 | 0.009 | 0 | 0.9 | 76.0 | 6.1 | 0 | 2.20 |
| 9 | 北海道横断自動車道 | 根室線 | 0.06 | 0.04 | 0.17 | 0.85 | 0.17 | 15.7 | 10.6 | 19.1 | 46.6 | 0.003 | 1 | 6.0 | 90.0 | 0.0 | 0 | 1.45 |
| 10 | 北海道横断自動車道 | 根室線 | 0.06 | 0.09 | 0.18 | 14.27 | 0.20 | 683.5 | 54.6 | 236.6 | 52.6 | 0.007 | 1 | 15.0 | 127.7 | 1.6 | 0 | 1.85 |
| 11 | 北海道横断自動車道 | 根室線 | 0.07 | 0.02 | 0.11 | 0.15 | 0.03 | 28.2 | 3.6 | 45.5 | 53.6 | 0.010 | 1 | 6.5 | 6.0 | 0.1 | 0 | 1.80 |
| 12 | 北海道横断自動車道 | 根室線 | 0.07 | 0.05 | 0.23 | 2.18 | 0.11 | 175.5 | 31.5 | 872.9 | 63.0 | 0.010 | 0 | 6.3 | 40.0 | 8.5 | 0 | 2.05 |
| 13 | 北海道横断自動車道 | 根室線 | 0.07 | 0.05 | 0.29 | 0.16 | 0.12 | 47.7 | 27.9 | 275.9 | 47.9 | 0.002 | 0 | 1.1 | 34.7 | 6.3 | 0 | 2.00 |
| 14 | 北海道横断自動車道 | 網走線 | 0.02 | 0.13 | 0.02 | 0.64 | 0.02 | 78.7 | 8.5 | 200.1 | 46.7 | 0.004 | 1 | 0.1 | 7.7 | 0.0 | 0 | 1.55 |
| 15 | 北海道横断自動車道 | 網走線 | 0.02 | 0.13 | 0.08 | 0.28 | 0.13 | 0.0 | 198.6 | 0.0 | 48.0 | 0.008 | 1 | 0.1 | 14.1 | 3.5 | 0 | 1.55 |
| 16 | 北海道横断自動車道 | 網走線 | -0.01 | 0.12 | 0.12 | 0.01 | 0.14 | 0.0 | 198.6 | 0.0 | 46.5 | 0.008 | 0 | 0.4 | 9.3 | 8.4 | 0 | 1.75 |
| 17 | 北海道横断自動車道 | 網走線 | -0.06 | 0.13 | 0.20 | 0.00 | 0.20 | 175.8 | 119.2 | 295.3 | 59.8 | 0.008 | 0 | 2.0 | 27.0 | 8.7 | 0 | 1.60 |
| 18 | 旭川紋別自動車道 | 上川層雲峡～浮島 | 0.01 | 0.00 | 0.05 | 1.07 | 0.00 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 46.5 | 0.014 | 0 | 8.6 | 159.0 | 0.3 | 0 | 1.40 |
| 19 | 旭川紋別自動車道 | 白滝～丸瀬布 | 0.01 | 0.13 | 0.09 | 0.95 | 0.16 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 46.5 | 0.012 | 0 | 4.0 | 153.0 | 4.3 | 0 | 1.40 |
| 20 | 旭川紋別自動車道 | 丸瀬布～遠軽 | 0.01 | 0.15 | 0.04 | 0.78 | 0.13 | 36.6 | 0.0 | 48.7 | 47.1 | 0.012 | 0 | 0.1 | 151.4 | 5.8 | 0 | 1.40 |
| 21 | 旭川紋別自動車道 | 遠軽～紋別 | 0.01 | 0.18 | 0.09 | 1.44 | 0.29 | 144.1 | 171.9 | 423.8 | 49.1 | 0.012 | 0 | 5.0 | 99.6 | 29.5 | 0 | 1.60 |
| 22 | 深川留萌自動車道 | 留萌幌糠～留萌 | 0.05 | 0.03 | 0.06 | 1.55 | 0.13 | 58.4 | 10.6 | 64.5 | 49.3 | 0.014 | 0 | 9.1 | 21.2 | 0.0 | 0 | 1.70 |
| 23 | 帯広広尾自動車道 | 帯広川西～中札内 | 0.02 | 0.04 | 0.17 | 0.00 | 0.16 | 0.0 | 220.5 | 0.0 | 51.2 | 0.013 | 0 | 5.0 | 8.9 | 0.0 | 0 | 1.60 |
| 24 | 帯広広尾自動車道 | 中札内～大樹 | 0.02 | 0.14 | 0.19 | 0.00 | 0.19 | 22.5 | 27.3 | 189.1 | 54.4 | 0.013 | 0 | 5.0 | 9.2 | 0.6 | 0 | 1.00 |
| 25 | 帯広広尾自動車道 | 大樹～広尾 | 0.02 | 0.14 | 0.20 | 0.00 | 0.24 | 19.8 | 9.8 | 214.2 | 49.4 | 0.010 | 1 | 3.7 | 16.3 | 2.5 | 0 | 1.30 |
| 26 | 日高自動車道 | 日高富川～厚賀 | 0.08 | 0.13 | 0.20 | 3.28 | 0.29 | 0.0 | 22.6 | 0.0 | 46.5 | 0.006 | 1 | 9.9 | 318.4 | 21.2 | 0 | 1.40 |
| 27 | 日高自動車道 | 厚賀～静内 | 0.08 | 0.14 | 0.22 | 2.41 | 0.26 | 85.4 | 22.6 | 215.5 | 47.3 | 0.004 | 1 | 9.0 | 328.2 | 4.9 | 0 | 1.80 |
| 28 | 日高自動車道 | 静内～浦河 | 0.02 | 0.15 | 0.24 | 0.00 | 0.28 | 95.6 | 12.3 | 313.8 | 46.9 | 0.004 | 1 | 3.7 | 274.8 | 63.1 | 0 | 1.90 |
| 29 | 函館江差自動車道 | 函館～茂辺地 | 0.07 | 0.08 | 0.22 | 0.39 | 0.07 | 53.7 | 24.3 | 45.0 | 46.5 | 0.004 | 1 | 1.3 | 193.5 | 8.8 | 0 | 1.55 |
| 30 | 函館江差自動車道 | 茂辺地～木古内 | 0.07 | 0.10 | 0.23 | 0.46 | 0.00 | 14.7 | 24.3 | 50.4 | 46.7 | 0.011 | 0 | 2.9 | 173.1 | 0.0 | 0 | 1.60 |
| 31 | 函館江差自動車道 | 木古内～江差 | 0.07 | 0.11 | 0.26 | 1.13 | 0.30 | 118.1 | 6.4 | 139.7 | 48.8 | 0.013 | 0 | 6.1 | 47.0 | 8.7 | 0 | 1.60 |
| 32 | 東北縦貫自動車道 | 八戸線 | -0.21 | 0.16 | 0.16 | 3.00 | 0.13 | 0.0 | 26.2 | 0.0 | 46.5 | 0.006 | 0 | 4.2 | 4.6 | 0.0 | 0 | 2.30 |
| 33 | 東北縦貫自動車道 | 八戸線 | -0.21 | 0.14 | 0.05 | 9.31 | 0.11 | 98.5 | 26.2 | 136.6 | 49.0 | 0.004 | 0 | 3.7 | 9.7 | 1.1 | 0 | 2.30 |
| 34 | 東北縦貫自動車道 | 八戸線 | -0.21 | 0.06 | 0.04 | 1.93 | 0.06 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 46.5 | 0.001 | 0 | 0.9 | 69.8 | 0.0 | 0 | 1.95 |
| 35 | 東北横断自動車道 | 釜石秋田線 | 0.06 | 0.25 | 0.12 | 1.28 | 0.16 | 0.0 | 196.1 | 0.0 | 47.1 | 0.001 | 0 | 1.7 | 123.3 | 0.0 | 0 | 2.75 |
| 36 | 東北横断自動車道 | 釜石秋田線 | 0.06 | 0.24 | 0.03 | 2.14 | 0.18 | 0.0 | 196.1 | 0.0 | 46.5 | 0.002 | 0 | 1.8 | 111.2 | 0.0 | 0 | 2.70 |
| 37 | 日本海沿岸東北自動車道 | 朝日～温海 | -0.15 | 0.10 | 0.11 | 8.39 | 0.14 | 21.2 | 13.0 | 10.4 | 47.5 | 0.002 | 2 | 4.7 | 205.2 | 75.1 | 1 | 2.10 |
| 38 | 日本海沿岸東北自動車道 | 酒田みなど～象潟 | -0.04 | 0.17 | 0.33 | 8.62 | 0.19 | 419.4 | 609.1 | 76.0 | 48.3 | 0.009 | 2 | 22.1 | 179.4 | 0.0 | 1 | 2.08 |
| 39 | 日本海沿岸東北自動車道 | 象潟～仁賀保 ※1 | -0.04 | 0.11 | 0.34 | 1.39 | 0.17 | 157.8 | 0.0 | 29.7 | 46.7 | 0.013 | 2 | 14.8 | 193.6 | 0.0 | 1 | 1.95 |
| 40 | 日本海沿岸東北自動車道 | 仁賀保～本荘 ※1 | -0.04 | 0.27 | 0.33 | 3.70 | 0.03 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 46.5 | 0.013 | 1 | 15.4 | 198.2 | 0.0 | 1 | 2.15 |
| 41 | 日本海沿岸東北自動車道 | 二ツ井白神～あきた北空港 | -0.06 | 0.16 | 0.10 | 5.91 | 0.15 | 118.3 | 157.3 | 72.3 | 49.0 | 0.005 | 0 | 5.5 | 293.3 | 2.5 | 0 | 1.75 |
| 42 | 日本海沿岸東北自動車道 | あきた北空港～北秋田市栄 ※1 | -0.06 | 0.18 | 0.11 | 1.80 | 0.20 | 118.3 | 204.6 | 72.3 | 46.5 | 0.013 | 0 | 19.3 | 34.3 | 0.0 | 0 | 2.15 |
| 43 | 日本海沿岸東北自動車道 | 北秋田市栄～大館市榧崎 ※1 | -0.06 | 0.12 | 0.00 | 2.67 | 0.20 | 0.0 | 204.6 | 0.0 | 49.2 | 0.013 | 0 | 19.5 | 34.3 | 0.0 | 0 | 2.15 |
| 44 | 日本海沿岸東北自動車道 | 大館市榧崎～大館北 ※1 | -0.06 | 0.24 | 0.08 | 1.64 | 0.20 | 0.0 | 191.1 | 0.0 | 46.5 | 0.001 | 0 | 3.4 | 98.2 | 0.0 | 0 | 2.15 |
| 45 | 東北中央自動車道 | 相馬JCT～相馬西 | 0.02 | 0.14 | 0.08 | 2.29 | 0.23 | 0.0 | 0.6 | 0.0 | 46.5 | 0.002 | 0 | 4.6 | 121.8 | 90.3 | 1 | 2.05 |
| 46 | 東北中央自動車道 | 相馬西～阿武隈 ※1 | 0.02 | 0.14 | 0.00 | 4.91 | 0.24 | 0.0 | 0.6 | 0.0 | 46.5 | 0.001 | 0 | 3.9 | 109.2 | 92.7 | 1 | 1.85 |
| 47 | 東北中央自動車道 | 阿武隈～霊山町 石田 | 0.02 | 0.13 | 0.23 | 2.57 | 0.00 | 0.5 | 0.6 | 5.4 | 47.4 | 0.002 | 0 | 3.9 | 122.0 | 92.7 | 1 | 2.35 |
| 48 | 東北中央自動車道 | 霊山町 石田～霊山町 小国 ※1 | 0.02 | 0.13 | 0.18 | 4.82 | 0.12 | 0.5 | 0.0 | 5.4 | 47.5 | 0.002 | 0 | 3.8 | 111.8 | 68.6 | 1 | 2.30 |
| 49 | 東北中央自動車道 | 霊山町 小国～福島北JCT | 0.01 | 0.08 | 0.11 | 2.67 | 0.00 | 15.9 | 195.7 | 103.5 | 48.6 | 0.001 | 2 | 6.0 | -0.8 | 160.8 | 1 | 1.75 |
| 50 | 東北中央自動車道 | 尾花沢～新庄 ※1 | -0.17 | 0.16 | 0.15 | 7.94 | 0.22 | 91.2 | 134.3 | 49.9 | 53.3 | -0.001 | 0 | 6.8 | 34.9 | 0.0 | 0 | 1.65 |

※1: 高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路

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有無を評価
 指標15: 並行する高速道路の代替路線を形成の有無を評価
 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

②外部効果の個別指標の評価点

| No. | 路線名 | 評価区間 | 住民生活 | | | 地域社会 | | | 地域経済 | | | 環境 | | | 安全 | | | その他 |
|-----|-------------|------------------|-------|------|------|--------|------|-------|---------|-------|-------|--------|------|------|-------|------|------|------|
| | | | 指標1 | 指標2 | 指標3 | 指標4 | 指標5 | 指標6 | 指標7 | 指標8 | 指標9 | 指標10 | 指標11 | 指標12 | 指標13 | 指標14 | 指標15 | |
| 51 | 東北中央自動車道 | 新庄～新庄北 ※1 | -0.04 | 0.14 | 0.20 | 2.17 | 0.20 | 73.7 | 119.1 | 67.5 | 47.9 | -0.004 | 2 | 0.3 | 115.4 | 0.0 | 0 | 2.20 |
| 52 | 東北中央自動車道 | 新庄北～金山町飛ノ森 | -0.02 | 0.19 | 0.19 | 5.88 | 0.12 | 73.7 | 9.9 | 67.5 | 46.6 | -0.002 | 2 | 7.0 | 232.1 | 0.4 | 0 | 1.60 |
| 53 | 東北中央自動車道 | 真室川町及位～湯沢市上院内 | -0.02 | 0.15 | 0.04 | 2.45 | 0.07 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 46.5 | -0.002 | 0 | 6.2 | 213.8 | 0.2 | 0 | 1.90 |
| 54 | 東北中央自動車道 | 湯沢市上院内～湯沢市下院内 ※1 | -0.02 | 0.12 | 0.00 | 1.01 | 0.06 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 46.5 | 0.001 | 0 | 2.5 | 219.0 | 0.0 | 0 | 2.40 |
| 55 | 東北中央自動車道 | 湯沢市下院内～雄勝こまち | -0.02 | 0.04 | 0.01 | 1.26 | 0.00 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 46.5 | 0.001 | 0 | 2.1 | 219.9 | 0.0 | 0 | 2.40 |
| 56 | 常磐自動車道 | 利府JCT～富谷JCT ※1 | -0.30 | 0.06 | 0.00 | 2.22 | 0.10 | 0.0 | 1532.9 | 0.0 | 46.5 | 0.003 | 2 | 17.4 | 18.8 | 0.4 | 1 | 1.20 |
| 57 | 津軽自動車道 | 浪岡JCT～浪岡 | -0.05 | 0.07 | 0.23 | 0.00 | 0.08 | 0.0 | 4.4 | 0.0 | 46.5 | 0.006 | 1 | 4.1 | 5.9 | 0.4 | 0 | 1.40 |
| 58 | 津軽自動車道 | 五所川原北～つがる市柏 | -0.15 | 0.14 | 0.32 | 0.00 | 0.01 | 211.1 | 12.0 | 75.3 | 46.5 | 0.001 | 0 | 0.3 | 20.8 | 0.0 | 0 | 1.40 |
| 59 | 津軽自動車道 | つがる市柏～つがる市木造 | -0.15 | 0.16 | 0.31 | 0.00 | 0.00 | 327.8 | 2.5 | 264.4 | 48.7 | 0.002 | 0 | 0.8 | 17.5 | 0.0 | 0 | 1.60 |
| 60 | 津軽自動車道 | つがる市木造～鱈ヶ沢 | -0.15 | 0.19 | 0.30 | 0.00 | 0.00 | 173.5 | 2.5 | 60.8 | 46.9 | 0.003 | 0 | 0.4 | 6.1 | 0.0 | 0 | 1.60 |
| 61 | 八戸久慈自動車道 | 八戸JCT～八戸南 | -0.01 | 0.17 | 0.15 | 2.38 | 0.15 | 168.5 | 0.0 | 100.0 | 46.5 | 0.002 | 1 | 5.0 | 1.5 | 0.0 | 0 | 1.75 |
| 62 | 八戸久慈自動車道 | 八戸南～階上 | -0.01 | 0.18 | 0.24 | 0.24 | 0.26 | 45.4 | 45.0 | 45.7 | 47.7 | 0.003 | 0 | 6.8 | 33.6 | 0.0 | 0 | 1.95 |
| 63 | 八戸久慈自動車道 | 階上～久慈北 | -0.01 | 0.15 | 0.35 | 0.89 | 0.27 | 127.1 | 40.2 | 157.2 | 46.5 | 0.002 | 0 | 8.4 | 33.2 | 0.0 | 0 | 1.90 |
| 64 | 三陸縦貫自動車道 | 桃生豊里～登米 | 0.04 | 0.10 | 0.00 | 2.35 | 0.12 | 113.4 | 342.7 | 203.9 | 46.5 | 0.003 | 0 | 5.6 | 45.5 | 0.0 | 0 | 2.30 |
| 65 | 三陸縦貫自動車道 | 登米～志津川 | 0.04 | 0.14 | 0.05 | 3.09 | 0.18 | 190.3 | 48.1 | 274.3 | 46.5 | 0.006 | 0 | 15.2 | 51.5 | 0.1 | 0 | 2.30 |
| 66 | 三陸縦貫自動車道 | 志津川～大谷 | 0.04 | 0.16 | 0.33 | 4.36 | 0.21 | 114.0 | 30.1 | 105.6 | 46.5 | 0.007 | 0 | 16.9 | 81.6 | 0.0 | 0 | 1.85 |
| 67 | 三陸縦貫自動車道 | 大谷～気仙沼 | 0.04 | 0.01 | 0.35 | 1.36 | 0.17 | 0.0 | 21.0 | 0.0 | 53.3 | 0.003 | 1 | 6.0 | 64.8 | 0.0 | 0 | 1.65 |
| 68 | 三陸縦貫自動車道 | 気仙沼～唐桑町只越 | 0.04 | 0.07 | 0.32 | 1.61 | 0.20 | 173.1 | 21.0 | 230.5 | 46.5 | 0.005 | 0 | 14.3 | 106.0 | 0.0 | 0 | 1.65 |
| 69 | 三陸縦貫自動車道 | 唐桑町只越～唐桑町館 | 0.04 | 0.09 | 0.31 | 0.58 | 0.21 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 46.5 | 0.002 | 0 | 1.9 | 66.4 | 0.0 | 0 | 1.65 |
| 70 | 三陸縦貫自動車道 | 唐桑町館～高田 | 0.04 | 0.07 | 0.31 | 2.09 | 0.22 | 0.2 | 0.0 | 17.1 | 50.9 | 0.001 | 0 | 1.9 | 74.1 | 0.4 | 0 | 2.08 |
| 71 | 三陸縦貫自動車道 | 高田～大船渡碁石海岸 | 0.04 | 0.04 | 0.23 | 1.45 | 0.26 | 79.2 | 2.3 | 44.5 | 46.6 | 0.003 | 0 | 1.4 | 112.7 | 1.7 | 0 | 2.70 |
| 72 | 三陸縦貫自動車道 | 三陸～吉浜 | 0.04 | 0.11 | 0.37 | 0.62 | 0.29 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 46.5 | 0.002 | 0 | 2.8 | 117.2 | 0.7 | 0 | 1.70 |
| 73 | 三陸縦貫自動車道 | 吉浜～釜石 | 0.04 | 0.19 | 0.37 | 2.50 | 0.29 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 46.5 | 0.003 | 0 | 3.5 | 95.2 | 0.0 | 0 | 2.90 |
| 74 | 三陸縦貫自動車道 | 釜石～山田南 | -0.01 | 0.26 | 0.41 | 2.81 | 0.21 | 75.1 | 67.7 | 81.6 | 51.5 | 0.004 | 2 | 2.6 | 198.5 | 0.4 | 0 | 3.00 |
| 75 | 三陸縦貫自動車道 | 山田～金浜 | -0.01 | 0.17 | 0.37 | 1.92 | 0.18 | 47.5 | 33.1 | 56.0 | 51.2 | 0.007 | 1 | 3.9 | 211.4 | 0.1 | 0 | 1.55 |
| 76 | 三陸縦貫自動車道 | 金浜～松山 | -0.01 | 0.14 | 0.34 | 0.00 | 0.00 | 4.3 | 0.0 | 8.3 | 52.6 | 0.001 | 0 | 2.8 | 235.9 | 0.0 | 0 | 2.15 |
| 77 | 三陸縦貫自動車道 | 松山～宮古北 | -0.01 | 0.16 | 0.34 | 0.00 | 0.00 | 167.9 | 0.0 | 115.5 | 50.8 | 0.001 | 0 | 1.9 | 217.6 | 0.0 | 0 | 2.15 |
| 78 | 東関東自動車道 館山線 | 富浦～館山 | -0.18 | 0.07 | 0.10 | 0.00 | 0.11 | 147.4 | 46.3 | 69.9 | 50.1 | 0.000 | 0 | 0.1 | 0.7 | 0.6 | 0 | 0.95 |
| 79 | 東関東自動車道 水戸線 | 潮来～鉢田 | -0.14 | 0.07 | 0.10 | 7.94 | 0.15 | 4.1 | 0.0 | 164.8 | 50.4 | 0.004 | 2 | 16.7 | 8.7 | 0.2 | 0 | 1.75 |
| 80 | 東京外かく環状道路 | 大泉JCT～東名JCT | -0.21 | 0.25 | 0.18 | 225.30 | 0.14 | 431.8 | 22642.3 | 11.1 | 46.5 | 0.015 | 2 | 63.9 | 4.5 | 1.1 | 1 | 0.95 |
| 81 | 東京外かく環状道路 | 東名JCT～平和島JCT | -0.21 | 0.22 | 0.00 | 150.62 | 0.09 | 0.0 | 22771.6 | 0.0 | 46.5 | 0.001 | 2 | 21.7 | 2.7 | 0.6 | 1 | 1.15 |
| 82 | 第二東海自動車道 | 玉川～横浜泉JCT | -0.40 | 0.27 | 0.00 | 21.98 | 0.00 | 2.4 | 4470.8 | 3.9 | 46.5 | 0.002 | 2 | 23.4 | 9.5 | 0.0 | 1 | 1.05 |
| 83 | 第二東海自動車道 | 横浜泉JCT～海老名南JCT | -0.22 | 0.26 | 0.00 | 5.20 | 0.19 | 2.4 | 4156.3 | 3.9 | 46.5 | 0.005 | 2 | 56.5 | 1.7 | 0.0 | 1 | 1.15 |
| 84 | 首都圏中央連絡自動車道 | 釜利谷JCT～戸塚 | -0.34 | 0.14 | 0.24 | 0.00 | 0.12 | 0.0 | 3084.7 | 0.0 | 46.5 | 0.004 | 2 | 24.2 | 9.9 | 0.0 | 0 | 1.35 |
| 85 | 首都圏中央連絡自動車道 | 栄JCT～藤沢 | -0.34 | 0.16 | 0.10 | 0.00 | 0.22 | 369.7 | 562.2 | 16.9 | 46.5 | 0.003 | 2 | 22.5 | 3.2 | 0.0 | 0 | 1.55 |
| 86 | 首都圏中央連絡自動車道 | 西久保JCT～海老名南JCT | -0.34 | 0.29 | 0.18 | 0.00 | 0.19 | 133.8 | 1389.5 | 8.6 | 46.5 | 0.003 | 0 | 19.0 | 3.4 | 0.3 | 0 | 0.95 |
| 87 | 首都圏中央連絡自動車道 | 海老名北～相模原 | -0.58 | 0.30 | 0.00 | 2.93 | 0.00 | 218.7 | 1249.9 | 18.3 | 46.5 | 0.006 | 2 | 20.4 | 4.3 | 0.0 | 1 | 0.95 |
| 88 | 首都圏中央連絡自動車道 | 相模原～八王子JCT | -0.63 | 0.30 | 0.11 | 1.25 | 0.00 | 284.0 | 879.7 | 37.8 | 46.5 | 0.002 | 2 | 28.8 | -0.4 | 1.8 | 1 | 1.25 |
| 89 | 首都圏中央連絡自動車道 | 川島～五霞 | -0.20 | 0.21 | 0.17 | 99.75 | 0.13 | 564.7 | 805.0 | 137.2 | 118.9 | 0.001 | 0 | 24.3 | -4.2 | 9.7 | 1 | 1.45 |
| 90 | 首都圏中央連絡自動車道 | 五霞～つくばJCT | -0.20 | 0.08 | 0.17 | 23.07 | 0.13 | 92.6 | 289.8 | 360.6 | 74.7 | 0.003 | 2 | 35.7 | -2.4 | 0.0 | 0 | 0.95 |
| 91 | 首都圏中央連絡自動車道 | つくばJCT～大塚JCT | 0.16 | 0.09 | 0.06 | 7.94 | 0.07 | 108.0 | 1159.2 | 210.0 | 57.9 | 0.003 | 2 | 41.9 | 10.6 | 0.0 | 0 | 1.15 |
| 92 | 首都圏中央連絡自動車道 | 大塚JCT～松尾横芝 | -0.20 | 0.07 | 0.06 | 0.00 | 0.11 | 85.1 | 1952.6 | 116.6 | 46.5 | 0.002 | 2 | 3.2 | -18.0 | 1.9 | 0 | 1.75 |
| 93 | 首都圏中央連絡自動車道 | 東金JCT～茂原長南 | -0.07 | 0.14 | 0.14 | 0.00 | 0.04 | 226.8 | 190.3 | 71.1 | 46.5 | 0.000 | 2 | 5.7 | 4.2 | 0.0 | 0 | 1.35 |
| 94 | 首都圏中央連絡自動車道 | 茂原長南～木更津JCT | -0.07 | 0.09 | 0.20 | 0.00 | 0.15 | 291.1 | 42.3 | 85.6 | 46.5 | 0.003 | 0 | 16.6 | 7.5 | 0.0 | 0 | 1.75 |
| 95 | 中部横断自動車道 | 長坂JCT～八千穂 | 0.19 | 0.11 | 0.22 | 28.05 | 0.09 | 14.0 | 34.5 | 46.6 | 46.5 | 0.004 | 0 | 13.8 | 24.6 | 9.8 | 1 | 1.20 |
| 96 | 能越自動車道 | 輪島～三井 | 0.04 | 0.21 | 0.21 | 0.65 | 0.11 | 216.7 | 28.4 | 63.6 | 46.5 | 0.003 | 0 | 5.8 | 7.7 | 0.9 | 0 | 1.25 |
| 97 | 能越自動車道 | 三井～能登空港 | 0.04 | 0.20 | 0.21 | 0.73 | 0.10 | 28.2 | 28.4 | 29.0 | 46.5 | 0.004 | 0 | 3.2 | 9.2 | 0.9 | 0 | 1.60 |
| 98 | 能越自動車道 | 田鶴浜～七尾 | 0.04 | 0.10 | 0.13 | 0.81 | 0.09 | 3.9 | 97.0 | 2.9 | 49.6 | 0.007 | 1 | 10.6 | 3.3 | 0.9 | 0 | 1.55 |
| 99 | 能越自動車道 | 七尾～氷見 | 0.06 | 0.12 | 0.22 | 9.98 | 0.20 | 336.8 | 0.0 | 73.9 | 47.8 | 0.004 | 0 | 7.8 | 4.4 | 17.8 | 0 | 1.58 |
| 100 | 中部縦貫自動車道 | 松本JCT～波田 | 0.10 | 0.17 | 0.17 | 1.72 | 0.16 | 2.1 | 154.4 | 50.3 | 46.5 | 0.006 | 0 | 15.4 | 3.0 | 0.0 | 0 | 0.95 |

※1: 高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路

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、相互連携の可能化を評価
 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有無を評価
 指標15: 並行する高速道路の代替路線を形成の有無を評価
 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

②外部効果の個別指標の評価点

| No. | 路線名 | 評価区間 | 住民生活 | | | 地域社会 | | | 地域経済 | | | 環境 | | | 安全 | | | その他 |
|-----|----------------|-------------|-------|------|------|--------|------|-------|--------|-------|------|--------|------|------|-------|-------|------|------|
| | | | 指標1 | 指標2 | 指標3 | 指標4 | 指標5 | 指標6 | 指標7 | 指標8 | 指標9 | 指標10 | 指標11 | 指標12 | 指標13 | 指標14 | 指標15 | |
| 101 | 中部縦貫自動車道 | 波田～中ノ湯 | 0.10 | 0.19 | 0.00 | 11.06 | 0.00 | 2.1 | 125.9 | 50.3 | 46.5 | 0.008 | 0 | 9.1 | 68.7 | 128.0 | 0 | 0.95 |
| 102 | 中部縦貫自動車道 | 平湯～丹生川 | 0.10 | 0.19 | 0.30 | 6.74 | 0.32 | 0.0 | 125.9 | 0.0 | 47.3 | 0.000 | 0 | 18.4 | 52.6 | 0.0 | 0 | 1.45 |
| 103 | 中部縦貫自動車道 | 丹生川～飛騨清見 | -0.12 | 0.19 | 0.15 | 6.97 | 0.15 | 640.8 | 0.0 | 190.8 | 48.2 | -0.001 | 0 | 8.5 | 172.7 | 4.7 | 0 | 1.45 |
| 104 | 中部縦貫自動車道 | 大野～油坂出入口 | 0.05 | 0.11 | 0.19 | 8.83 | 0.18 | 112.0 | 0.0 | 49.7 | 57.6 | 0.000 | 0 | 0.9 | 211.8 | 106.4 | 0 | 3.25 |
| 105 | 中部縦貫自動車道 | 福井北JCT～大野 | 0.05 | 0.10 | 0.14 | 5.11 | 0.13 | 235.9 | 145.5 | 73.4 | 50.4 | 0.000 | 0 | 10.4 | 18.7 | 600.5 | 0 | 3.30 |
| 106 | 伊豆縦貫自動車道 | 岡宮～函南 | 0.02 | 0.12 | 0.05 | 2.81 | 0.04 | 318.6 | 1350.5 | 62.0 | 46.5 | 0.004 | 2 | 24.7 | 16.2 | 0.7 | 0 | 2.50 |
| 107 | 伊豆縦貫自動車道 | 函南～修善寺JCT | 0.02 | 0.27 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 149.5 | 38.4 | 22.5 | 46.5 | 0.002 | 0 | 20.4 | 2.3 | 26.6 | 0 | 1.50 |
| 108 | 伊豆縦貫自動車道 | 修善寺～天城湯ヶ島 | 0.05 | 0.27 | 0.30 | 0.00 | 0.21 | 0.0 | 38.4 | 0.0 | 46.5 | 0.002 | 0 | 21.2 | -1.5 | 0.0 | 0 | 1.50 |
| 109 | 伊豆縦貫自動車道 | 天城湯ヶ島～下田北 | 0.05 | 0.33 | 0.37 | 0.00 | 0.28 | 423.9 | 13.5 | 40.9 | 46.5 | 0.003 | 0 | 25.5 | 11.3 | 283.2 | 0 | 1.90 |
| 110 | 伊豆縦貫自動車道 | 下田北～下田 | 0.05 | 0.40 | 0.47 | 0.00 | 0.36 | 539.2 | 5.6 | 41.4 | 46.5 | 0.001 | 0 | 7.9 | 46.1 | 1.2 | 0 | 1.90 |
| 111 | 三遠南信自動車道 | 飯田山本～喬木 | 0.01 | 0.06 | 0.08 | 7.68 | 0.08 | 142.1 | 22.1 | 39.9 | 46.5 | -0.002 | 1 | 2.2 | 147.2 | 122.1 | 0 | 1.75 |
| 112 | 三遠南信自動車道 | 程野～南信濃 | 0.01 | 0.06 | 0.18 | 7.67 | 0.31 | 4.8 | 0.0 | 4.4 | 46.6 | 0.000 | 0 | 5.1 | 161.0 | 313.0 | 0 | 1.90 |
| 113 | 三遠南信自動車道 | 南信濃～水窪北 | 0.01 | 0.20 | 0.36 | 8.10 | 0.32 | 4.8 | 0.1 | 4.4 | 46.5 | -0.001 | 0 | 6.0 | 90.6 | 251.3 | 0 | 1.95 |
| 114 | 三遠南信自動車道 | 水窪北～佐久間 | 0.01 | 0.22 | 0.37 | 11.98 | 0.32 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 46.5 | 0.001 | 0 | 9.2 | 54.9 | 167.4 | 0 | 1.60 |
| 115 | 三遠南信自動車道 | 佐久間～引佐JCT | 0.01 | 0.15 | 0.23 | 16.72 | 0.18 | 51.6 | 4.3 | 9.1 | 46.5 | 0.001 | 0 | 5.8 | 38.5 | 209.9 | 0 | 1.35 |
| 116 | 東海環状自動車道 | 土岐南多治見～西関 | -0.32 | 0.05 | 0.09 | 6.82 | 0.13 | 320.3 | 211.1 | 55.0 | 57.6 | 0.001 | 2 | 6.6 | 20.3 | 0.0 | 1 | 1.50 |
| 117 | 東海環状自動車道 | 西関～養老 | -0.09 | 0.16 | 0.24 | 20.16 | 0.12 | 438.9 | 470.9 | 175.5 | 51.2 | -0.002 | 1 | 11.1 | 10.2 | 0.0 | 1 | 1.60 |
| 118 | 東海環状自動車道 | 養老～北勢 | 0.02 | 0.20 | 0.28 | 24.94 | 0.29 | 65.1 | 549.3 | 14.0 | 50.6 | -0.001 | 2 | 7.1 | 15.1 | 0.0 | 1 | 1.60 |
| 119 | 東海環状自動車道 | 北勢～四日市北JCT | 0.02 | 0.16 | 0.17 | 19.95 | 0.11 | 23.0 | 1996.7 | 38.7 | 51.2 | -0.004 | 2 | 1.4 | 2.8 | 0.0 | 1 | 2.30 |
| 120 | 近畿自動車道 伊勢線 | 名古屋西JCT～飛鳥 | -0.21 | 0.03 | 0.08 | 4.33 | 0.14 | 0.0 | 5057.9 | 7.2 | 46.5 | 0.002 | 1 | 12.1 | 9.8 | 0.0 | 1 | 1.78 |
| 121 | 近畿自動車道 紀勢線 | すさみ～太地 | -0.01 | 0.14 | 0.21 | 4.42 | 0.14 | 113.2 | 56.3 | 53.3 | 48.8 | 0.004 | 0 | 10.9 | 282.5 | 18.1 | 0 | 1.50 |
| 122 | 近畿自動車道 紀勢線 | 太地～新宮 ※1 | -0.01 | 0.17 | 0.17 | 0.97 | 0.30 | 185.2 | 41.0 | 36.1 | 52.3 | 0.004 | 1 | 5.7 | 337.9 | 0.1 | 0 | 2.00 |
| 123 | 近畿自動車道 紀勢線 | 新宮～大泊 | 0.01 | 0.13 | 0.19 | 5.94 | 0.14 | 292.4 | 5.0 | 126.8 | 47.6 | 0.005 | 0 | 10.9 | 318.6 | 2.8 | 0 | 1.05 |
| 124 | 近畿自動車道 紀勢線 | 大泊～尾鷲南 ※1 | 0.01 | 0.12 | 0.19 | 4.02 | 0.28 | 7.9 | 0.0 | 3.0 | 47.0 | 0.001 | 0 | 11.4 | 246.5 | 13.4 | 0 | 1.95 |
| 125 | 近畿自動車道 紀勢線 | 尾鷲南～尾鷲北 | 0.01 | 0.08 | 0.17 | 0.93 | 0.00 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 46.5 | -0.001 | 0 | 8.7 | 277.1 | 18.1 | 0 | 2.50 |
| 126 | 京都縦貫自動車道 | 久御山～沓掛(大枝) | -0.10 | 0.07 | 0.05 | 14.10 | 0.07 | 94.4 | 1714.4 | 7.6 | 46.5 | 0.005 | 1 | 23.8 | 53.2 | 0.0 | 1 | 1.60 |
| 127 | 京都縦貫自動車道 | 丹波～綾部JCT | -0.18 | 0.08 | 0.08 | 58.61 | 0.14 | 45.3 | 77.9 | 11.4 | 46.5 | -0.003 | 2 | 20.6 | 45.0 | 1.3 | 0 | 1.90 |
| 128 | 京奈和自動車道 | 巨椋JCT～城陽JCT | 0.03 | 0.04 | 0.10 | 114.34 | 0.01 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 46.5 | 0.001 | 1 | 9.6 | -0.8 | 0.0 | 1 | 0.95 |
| 129 | 京奈和自動車道 | 奈良北～大和郡山JCT | 0.03 | 0.09 | 0.09 | 11.97 | 0.22 | 28.9 | 829.5 | 16.5 | 46.5 | -0.003 | 2 | 11.2 | 9.3 | 0.7 | 0 | 1.50 |
| 130 | 京奈和自動車道 | 大和郡山JCT～五條北 | 0.03 | 0.08 | 0.21 | 27.93 | 0.36 | 282.7 | 135.8 | 55.4 | 46.5 | 0.012 | 2 | 7.3 | 15.8 | 0.3 | 0 | 1.90 |
| 131 | 京奈和自動車道 | 高野口～打田 | -0.07 | 0.19 | 0.25 | 4.87 | 0.24 | 261.9 | 194.9 | 197.3 | 52.9 | 0.000 | 2 | 1.5 | 19.1 | 0.0 | 0 | 3.45 |
| 132 | 京奈和自動車道 | 打田～和歌山JCT | -0.07 | 0.15 | 0.18 | 4.20 | 0.14 | 216.5 | 420.4 | 140.1 | 52.6 | 0.002 | 0 | 4.8 | 13.2 | 0.0 | 0 | 3.25 |
| 133 | 北近畿豊岡自動車道 | 和田山～八鹿 | 0.00 | 0.12 | 0.33 | 9.39 | 0.25 | 77.5 | 45.0 | 32.7 | 50.8 | 0.004 | 1 | 25.4 | 4.8 | 0.3 | 0 | 1.60 |
| 134 | 北近畿豊岡自動車道 | 八鹿～日高 | 0.00 | 0.12 | 0.34 | 8.20 | 0.26 | 77.5 | 21.4 | 32.7 | 46.5 | 0.002 | 0 | 14.6 | 23.9 | 0.0 | 0 | 1.60 |
| 135 | 北近畿豊岡自動車道 | 日高～豊岡南 | 0.00 | 0.12 | 0.34 | 7.92 | 0.26 | 0.0 | 21.4 | 0.0 | 46.5 | 0.001 | 0 | 8.0 | 6.5 | 1.9 | 0 | 1.40 |
| 136 | 北近畿豊岡自動車道 | 豊岡南～豊岡竹野 | 0.00 | 0.12 | 0.12 | 4.41 | 0.26 | 368.8 | 21.4 | 89.2 | 58.2 | 0.000 | 0 | 3.5 | -0.5 | 0.0 | 0 | 1.40 |
| 137 | 中国横断自動車道 岡山米子線 | 米子北～境港 | -0.02 | 0.06 | 0.08 | 0.00 | 0.07 | 217.5 | 67.4 | 89.5 | 60.4 | 0.005 | 0 | 0.0 | 7.3 | 0.8 | 0 | 1.35 |
| 138 | 山陰自動車道 | 鳥取～吉岡温泉 ※1 | -0.04 | 0.05 | 0.12 | 1.91 | 0.08 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 46.5 | 0.010 | 2 | 17.3 | 0.5 | 0.0 | 0 | 2.35 |
| 139 | 山陰自動車道 | 吉岡温泉～瑞穂 ※1 | -0.04 | 0.09 | 0.13 | 1.63 | 0.08 | 0.0 | 26.3 | 0.0 | 46.5 | 0.005 | 0 | 11.6 | 23.1 | 1.2 | 0 | 2.35 |
| 140 | 山陰自動車道 | 瑞穂～青谷 | -0.04 | 0.09 | 0.13 | 2.56 | 0.09 | 0.0 | 26.3 | 0.0 | 46.5 | 0.013 | 0 | 13.4 | 170.6 | 0.0 | 0 | 1.75 |
| 141 | 山陰自動車道 | はわい～東伯 ※1 | -0.04 | 0.09 | 0.13 | 2.60 | 0.00 | 148.8 | 3.8 | 90.3 | 61.5 | 0.003 | 0 | 8.9 | 3.1 | 0.0 | 0 | 1.85 |
| 142 | 山陰自動車道 | 東伯～赤碕中山 ※1 | -0.04 | 0.18 | 0.26 | 2.63 | 0.12 | 89.6 | 24.3 | 149.6 | 46.5 | 0.000 | 0 | 16.1 | 64.1 | 0.0 | 0 | 2.10 |
| 143 | 山陰自動車道 | 赤碕中山～下市 ※1 | -0.04 | 0.16 | 0.26 | 1.02 | 0.18 | 0.0 | 24.3 | 0.0 | 46.5 | 0.005 | 0 | 17.2 | 18.6 | 0.0 | 0 | 2.45 |
| 144 | 山陰自動車道 | 下市～漣江 ※1 | -0.04 | 0.12 | 0.23 | 2.66 | 0.18 | 65.8 | 55.8 | 90.2 | 46.5 | 0.003 | 0 | 26.4 | 28.3 | 0.0 | 0 | 2.45 |
| 145 | 山陰自動車道 | 出雲～多伎 | 0.03 | 0.14 | 0.11 | 0.72 | 0.04 | 0.0 | 30.7 | 0.0 | 48.6 | -0.003 | 2 | 6.5 | 83.1 | 0.0 | 0 | 1.80 |
| 146 | 山陰自動車道 | 多伎～朝山 ※1 | 0.03 | 0.15 | 0.11 | 0.72 | 0.00 | 0.0 | 30.7 | 0.0 | 47.1 | 0.008 | 1 | 18.3 | 64.4 | 3.5 | 0 | 2.20 |
| 147 | 山陰自動車道 | 朝山～大田 ※1 | -0.03 | 0.15 | 0.11 | 0.51 | 0.06 | 101.4 | 30.7 | 79.8 | 69.1 | 0.010 | 2 | 18.6 | 67.5 | 0.0 | 0 | 2.20 |
| 148 | 山陰自動車道 | 大田～仁摩 | 0.00 | 0.14 | 0.00 | 0.80 | 0.08 | 101.8 | 0.0 | 80.2 | 53.5 | 0.000 | 2 | 10.1 | 199.8 | 0.0 | 0 | 2.20 |
| 149 | 山陰自動車道 | 仁摩～福光 ※1 | 0.00 | 0.20 | 0.20 | 0.74 | 0.08 | 0.4 | 0.0 | 0.4 | 47.5 | -0.004 | 0 | 9.5 | 196.2 | 0.0 | 0 | 2.20 |
| 150 | 山陰自動車道 | 福光～江津 | 0.00 | 0.03 | 0.16 | 0.82 | 0.00 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 46.5 | -0.002 | 2 | 14.6 | 111.8 | 0.0 | 0 | 2.20 |

※1: 高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路

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排出量の削減量を評価
 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有無を評価
 指標15: 並行する高速道路の代替路線を形成の有無を評価
 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

②外部効果の個別指標の評価点

| No. | 路線名 | 評価区間 | 住民生活 | | | 地域社会 | | | 地域経済 | | | 環境 | | | 安全 | | | その他 |
|-----|--------------|--------------|-------|------|------|-------|------|-------|-------|-------|-------|--------|------|------|-------|------|------|------|
| | | | 指標1 | 指標2 | 指標3 | 指標4 | 指標5 | 指標6 | 指標7 | 指標8 | 指標9 | 指標10 | 指標11 | 指標12 | 指標13 | 指標14 | 指標15 | |
| 151 | 山陰自動車道 | 原井～三隅 ※1 | -0.11 | 0.21 | 0.35 | 1.68 | 0.24 | 0.0 | 91.0 | 0.0 | 46.5 | 0.008 | 2 | 12.5 | 110.9 | 0.0 | 1 | 2.25 |
| 152 | 山陰自動車道 | 三隅～遠田 | -0.11 | 0.26 | 0.38 | 1.80 | 0.00 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 46.5 | 0.006 | 2 | 14.1 | 103.7 | 0.0 | 1 | 2.25 |
| 153 | 山陰自動車道 | 遠田～須子 ※1 | -0.11 | 0.23 | 0.38 | 0.67 | 0.08 | 117.7 | 46.1 | 62.0 | 54.1 | 0.008 | 2 | 16.7 | 241.6 | 0.0 | 1 | 2.25 |
| 154 | 山陰自動車道 | 須子～萩 | 0.11 | 0.20 | 0.31 | 5.87 | 0.18 | 38.4 | 36.0 | 17.5 | 55.8 | -0.001 | 1 | 15.6 | 42.5 | 8.9 | 1 | 2.23 |
| 155 | 山陰自動車道 | 萩～三隅 ※1 | 0.05 | 0.14 | 0.08 | 1.92 | 0.20 | 317.9 | 0.0 | 104.9 | 47.0 | 0.006 | 1 | 16.4 | 47.1 | 4.1 | 1 | 2.50 |
| 156 | 山陰自動車道 | 三隅～小月JCT | 0.05 | 0.06 | 0.16 | 6.08 | 0.15 | 137.9 | 118.0 | 118.3 | 49.9 | 0.011 | 1 | 16.5 | 19.8 | 39.0 | 1 | 2.35 |
| 157 | 東広島・呉自動車道 | 東広島JCT～阿賀 | 0.06 | 0.35 | 0.21 | 0.00 | 0.06 | 335.2 | 0.0 | 81.9 | 67.0 | 0.005 | 2 | 22.4 | 32.0 | 9.6 | 0 | 2.60 |
| 158 | 四国横断自動車道 | 須崎東～須崎新荘 ※1 | 0.01 | 0.14 | 0.07 | 0.65 | 0.06 | 47.9 | 51.6 | 96.3 | 46.5 | 0.006 | 0 | 3.3 | 0.4 | 0.0 | 0 | 1.95 |
| 159 | 四国横断自動車道 | 窪川～金上野 | 0.00 | 0.18 | 0.14 | 0.65 | 0.08 | 0.0 | 17.5 | 0.0 | 46.5 | 0.003 | 0 | 1.1 | 245.7 | 0.1 | 0 | 1.75 |
| 160 | 四国横断自動車道 | 金上野～拳ノ川 ※1 | 0.00 | 0.18 | 0.15 | 0.80 | 0.13 | 0.0 | 17.5 | 0.0 | 46.5 | 0.003 | 0 | 5.8 | 237.3 | 0.0 | 0 | 1.75 |
| 161 | 四国横断自動車道 | 拳ノ川～中村 | 0.00 | 0.18 | 0.16 | 3.53 | 0.30 | 161.1 | 17.5 | 146.5 | 70.2 | 0.006 | 1 | 11.3 | 191.1 | 1.9 | 0 | 2.15 |
| 162 | 四国横断自動車道 | 中村～宿毛 ※1 | 0.08 | 0.20 | 0.34 | 1.61 | 0.13 | 146.8 | 8.4 | 229.6 | 52.4 | 0.006 | 0 | 1.7 | 209.1 | 18.1 | 0 | 2.15 |
| 163 | 四国横断自動車道 | 宿毛～内海 | 0.08 | 0.27 | 0.43 | 2.79 | 0.44 | 131.2 | 51.4 | 437.9 | 82.5 | 0.004 | 0 | 0.7 | 187.3 | 1.8 | 0 | 2.10 |
| 164 | 四国横断自動車道 | 内海～岩松 | 0.08 | 0.27 | 0.44 | 1.09 | 0.51 | 0.0 | 51.4 | 0.0 | 46.5 | 0.003 | 0 | 0.8 | 224.5 | 0.2 | 0 | 2.30 |
| 165 | 四国横断自動車道 | 岩松～宇和島北 ※1 | 0.08 | 0.16 | 0.21 | 2.00 | 0.50 | 153.3 | 73.0 | 386.4 | 56.5 | 0.015 | 1 | 22.1 | 228.4 | 1.0 | 0 | 2.20 |
| 166 | 今治小松自動車道 | 今治～今治湯ノ浦 | -0.55 | 0.06 | 0.11 | 2.36 | 0.12 | 0.0 | 532.2 | 0.0 | 46.5 | 0.003 | 1 | 4.1 | 81.5 | 0.0 | 1 | 1.80 |
| 167 | 高知東部自動車道 | 高知～高知空港 | 0.08 | 0.12 | 0.31 | 1.93 | 0.04 | 24.8 | 117.0 | 38.0 | 52.8 | 0.013 | 2 | 7.0 | 10.0 | 0.8 | 0 | 2.55 |
| 168 | 高知東部自動車道 | 高知空港～芸西 | 0.08 | 0.14 | 0.33 | 3.41 | 0.24 | 120.7 | 42.7 | 124.7 | 56.2 | 0.013 | 0 | 13.4 | 315.7 | 0.1 | 0 | 2.40 |
| 169 | 高知東部自動車道 | 芸西～安芸西 | 0.08 | 0.15 | 0.31 | 2.32 | 0.24 | 12.0 | 40.0 | 18.0 | 46.5 | 0.011 | 0 | 9.1 | 318.8 | 0.0 | 0 | 2.15 |
| 170 | 九州横断自動車道 延岡線 | 矢部(山都)～蔵田 | 0.14 | 0.20 | 0.21 | 34.08 | 0.27 | 134.3 | 24.0 | 81.7 | 47.8 | -0.001 | 1 | 9.7 | 134.2 | 26.5 | 0 | 2.00 |
| 171 | 九州横断自動車道 延岡線 | 蔵田～延岡JCT ※1 | 0.14 | 0.18 | 0.21 | 6.89 | 0.22 | 41.9 | 14.1 | 48.3 | 48.3 | 0.009 | 0 | 12.6 | 177.0 | 27.1 | 0 | 2.70 |
| 172 | 東九州自動車道 | 北川～延岡南 ※1 | -0.05 | 0.15 | 0.00 | 1.82 | 0.00 | 0.0 | 14.1 | 0.0 | 46.5 | 0.007 | 1 | 0.6 | 186.4 | 0.7 | 0 | 2.30 |
| 173 | 東九州自動車道 | 日南～志布志 | 0.26 | 0.13 | 0.21 | 9.31 | 0.25 | 65.9 | 0.0 | 236.8 | 50.2 | 0.004 | 0 | 3.6 | 38.5 | 1.0 | 0 | 2.28 |
| 174 | 西九州自動車道 | 福重JCT～(福井) | 0.15 | 0.18 | 0.17 | 64.85 | 0.11 | 258.3 | 58.0 | 134.0 | 71.6 | 0.006 | 1 | 26.3 | 56.3 | 0.0 | 0 | 1.25 |
| 175 | 西九州自動車道 | 鹿家～唐津 | 0.06 | 0.12 | 0.13 | 19.96 | 0.00 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 46.8 | 0.004 | 1 | 18.3 | 14.9 | 0.0 | 0 | 1.28 |
| 176 | 西九州自動車道 | 唐津～伊万里東 | 0.04 | 0.11 | 0.13 | 34.97 | 0.14 | 424.2 | 0.0 | 178.6 | 48.9 | 0.013 | 1 | 23.4 | 13.8 | 0.9 | 0 | 1.75 |
| 177 | 西九州自動車道 | 伊万里東～伊万里西 | 0.02 | 0.11 | 0.15 | 11.12 | 0.31 | 138.8 | 44.0 | 90.5 | 48.9 | 0.012 | 1 | 24.4 | 14.5 | 16.8 | 0 | 1.50 |
| 178 | 西九州自動車道 | 伊万里西～松浦 | -0.01 | 0.11 | 0.16 | 0.00 | 0.31 | 40.4 | 184.5 | 118.1 | 50.8 | 0.004 | 1 | 4.7 | 27.5 | 11.3 | 0 | 1.70 |
| 179 | 西九州自動車道 | 松浦～佐々 | -0.01 | 0.17 | 0.16 | 0.00 | 0.28 | 204.7 | 68.5 | 280.2 | 47.3 | 0.002 | 0 | 1.9 | 11.2 | 4.1 | 0 | 1.15 |
| 180 | 西九州自動車道 | 佐々～佐世保 | -0.01 | 0.16 | 0.16 | 0.00 | 0.28 | 529.7 | 0.0 | 216.9 | 46.5 | 0.008 | 1 | 12.8 | 50.1 | 0.9 | 0 | 1.50 |
| 181 | 西九州自動車道 | 佐世保～佐世保大塔 | -0.26 | 0.13 | 0.13 | 8.63 | 0.22 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 46.5 | 0.013 | 0 | 18.1 | 60.8 | 0.0 | 0 | 2.10 |
| 182 | 南九州西回り自動車道 | 日奈久～芦北 | -0.08 | 0.19 | 0.19 | 4.97 | 0.28 | 102.2 | 33.6 | 61.5 | 47.2 | 0.014 | 2 | 19.4 | 136.2 | 0.0 | 0 | 1.40 |
| 183 | 南九州西回り自動車道 | 芦北～出水 | -0.08 | 0.17 | 0.22 | 9.55 | 0.34 | 99.3 | 51.5 | 214.8 | 49.2 | 0.007 | 2 | 20.3 | 121.4 | 0.7 | 0 | 2.10 |
| 184 | 南九州西回り自動車道 | 出水～鶴川内 | -0.08 | 0.14 | 0.23 | 4.85 | 0.27 | 64.0 | 229.2 | 262.3 | 46.7 | 0.010 | 2 | 12.5 | 6.2 | 1.4 | 0 | 2.60 |
| 185 | 南九州西回り自動車道 | 鶴川内～川内 | -0.08 | 0.19 | 0.22 | 7.52 | 0.26 | 39.2 | 267.0 | 68.2 | 50.0 | 0.010 | 2 | 10.3 | 18.0 | 1.2 | 0 | 2.40 |
| 186 | 南九州西回り自動車道 | 川内～薩摩川内都 | -0.19 | 0.14 | 0.20 | 1.14 | 0.26 | 0.0 | 228.3 | 0.0 | 106.6 | 0.009 | 1 | 9.8 | 79.8 | 0.0 | 0 | 2.25 |
| 187 | 那覇空港自動車道 | 那覇空港～豊見城・名嘉地 | 0.14 | 0.10 | 0.10 | 0.00 | 0.00 | 223.3 | 887.5 | 17.9 | 46.5 | 0.001 | 0 | 0.1 | -1.5 | 0.0 | 0 | 0.95 |

※1: 高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路

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有無を評価
 指標15: 並行する高速道路の代替路線を形成の有無を評価
 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

③外部効果の個別指標の偏差値

| No. | 路線名 | 評価区間 | 住民生活 | | | 地域社会 | | | 地域経済 | | | 環境 | | | 安全 | | | その他 |
|-----|-------------|------------------|------|------|------|------|------|------|------|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | | | 指標1 | 指標2 | 指標3 | 指標4 | 指標5 | 指標6 | 指標7 | 指標8 | 指標9 | 指標10 | 指標11 | 指標12 | 指標13 | 指標14 | 指標15 | |
| 1 | 北海道縦貫自動車道 | 七飯藤城～七飯 | 53.7 | 31.9 | 36.7 | 46.9 | 39.7 | 42.4 | 48.2 | 42.8 | 45.9 | 51.5 | 54.0 | 41.9 | 42.0 | 47.1 | 45.5 | 42.2 |
| 2 | 北海道縦貫自動車道 | 名寄～美深 ※1 | 53.3 | 37.3 | 49.8 | 46.7 | 49.4 | 42.8 | 48.0 | 44.9 | 45.9 | 69.2 | 41.8 | 45.1 | 44.2 | 47.1 | 45.5 | 44.2 |
| 3 | 北海道縦貫自動車道 | 美深～美深敷島 ※1 | 53.3 | 40.3 | 53.8 | 46.6 | 50.8 | 47.1 | 48.0 | 47.4 | 46.7 | 59.5 | 41.8 | 46.4 | 41.0 | 47.1 | 45.5 | 40.2 |
| 4 | 北海道縦貫自動車道 | 美深敷島～音威子府 | 53.3 | 42.5 | 54.0 | 46.8 | 50.8 | 48.9 | 48.0 | 54.4 | 49.0 | 64.3 | 41.8 | 44.8 | 48.5 | 47.1 | 45.5 | 40.2 |
| 5 | 北海道縦貫自動車道 | 音威子府～中川 ※1 | 53.3 | 45.2 | 57.9 | 46.7 | 57.7 | 45.5 | 48.0 | 53.5 | 46.5 | 69.2 | 41.8 | 44.4 | 47.0 | 56.1 | 45.5 | 40.2 |
| 6 | 北海道縦貫自動車道 | 中川～幌延 | 53.3 | 40.7 | 58.5 | 46.8 | 55.5 | 45.5 | 48.0 | 51.7 | 46.0 | 59.5 | 41.8 | 43.5 | 57.7 | 48.7 | 45.5 | 52.3 |
| 7 | 北海道縦貫自動車道 | 幌延～豊富サロベツ ※1 | 53.3 | 38.1 | 58.7 | 46.7 | 51.9 | 42.9 | 48.0 | 45.2 | 45.9 | 64.3 | 41.8 | 42.0 | 41.3 | 48.4 | 45.5 | 41.2 |
| 8 | 北海道縦貫自動車道 | 豊富北～稚内 | 53.3 | 38.1 | 58.9 | 46.7 | 45.7 | 46.5 | 48.1 | 58.5 | 56.3 | 59.5 | 41.8 | 40.1 | 49.2 | 48.1 | 45.5 | 57.3 |
| 9 | 北海道横断自動車道 | 根室線 | 57.0 | 35.1 | 48.6 | 47.0 | 51.1 | 43.5 | 48.1 | 44.6 | 46.0 | 45.3 | 54.0 | 45.5 | 50.8 | 47.1 | 45.5 | 42.2 |
| 10 | 北海道横断自動車道 | 根室線 | 57.0 | 42.8 | 49.5 | 52.7 | 54.4 | 93.0 | 48.2 | 64.8 | 53.1 | 54.4 | 54.0 | 55.0 | 55.0 | 47.4 | 45.5 | 50.3 |
| 11 | 北海道横断自動車道 | 根室線 | 57.6 | 32.4 | 43.0 | 46.7 | 37.8 | 44.5 | 48.0 | 47.0 | 54.2 | 61.1 | 54.0 | 46.1 | 41.5 | 47.1 | 45.5 | 49.3 |
| 12 | 北海道横断自動車道 | 根室線 | 57.6 | 36.1 | 54.2 | 47.6 | 45.5 | 55.4 | 48.2 | 124.0 | 65.3 | 61.1 | 41.8 | 45.8 | 45.2 | 48.5 | 45.5 | 54.3 |
| 13 | 北海道横断自動車道 | 根室線 | 57.6 | 37.3 | 59.8 | 46.7 | 46.4 | 45.9 | 48.1 | 68.4 | 47.5 | 44.0 | 41.8 | 40.4 | 44.6 | 48.1 | 45.5 | 53.3 |
| 14 | 北海道横断自動車道 | 網走線 | 53.8 | 49.1 | 34.5 | 46.9 | 36.2 | 48.2 | 48.1 | 61.4 | 46.1 | 48.5 | 54.0 | 39.3 | 41.7 | 47.1 | 45.5 | 44.2 |
| 15 | 北海道横断自動車道 | 網走線 | 53.8 | 48.4 | 40.6 | 46.8 | 47.0 | 42.4 | 48.8 | 42.8 | 47.7 | 57.3 | 54.0 | 39.2 | 42.4 | 47.7 | 45.5 | 44.2 |
| 16 | 北海道横断自動車道 | 網走線 | 51.2 | 47.7 | 44.0 | 46.6 | 48.8 | 42.4 | 48.8 | 42.8 | 45.9 | 57.3 | 41.8 | 39.6 | 41.8 | 48.5 | 45.5 | 48.3 |
| 17 | 北海道横断自動車道 | 網走線 | 47.6 | 49.0 | 51.7 | 46.6 | 54.4 | 55.4 | 48.5 | 70.2 | 61.5 | 57.3 | 41.8 | 41.2 | 43.8 | 48.5 | 45.5 | 45.2 |
| 18 | 旭川紋別自動車道 | 上川層雲峡～浮島 | 52.7 | 29.5 | 37.3 | 47.1 | 34.7 | 42.4 | 48.0 | 42.8 | 45.9 | 69.2 | 41.8 | 48.2 | 58.4 | 47.2 | 45.5 | 41.2 |
| 19 | 旭川紋別自動車道 | 白滝～丸瀬布 | 52.7 | 48.0 | 41.0 | 47.0 | 50.0 | 42.4 | 48.0 | 42.8 | 45.9 | 66.0 | 41.8 | 43.4 | 57.8 | 47.8 | 45.5 | 41.2 |
| 20 | 旭川紋別自動車道 | 丸瀬布～遠軽 | 52.7 | 52.1 | 36.9 | 47.0 | 47.6 | 45.1 | 48.0 | 47.3 | 46.6 | 66.0 | 41.8 | 39.2 | 57.6 | 48.1 | 45.5 | 41.2 |
| 21 | 旭川紋別自動車道 | 遠軽～紋別 | 52.7 | 56.0 | 41.8 | 47.2 | 63.4 | 53.0 | 48.7 | 82.2 | 49.0 | 66.0 | 41.8 | 44.4 | 51.8 | 51.8 | 45.5 | 45.2 |
| 22 | 深川留萌自動車道 | 留萌幌糠～留萌 | 56.2 | 33.6 | 38.5 | 47.3 | 47.2 | 46.7 | 48.1 | 48.8 | 49.2 | 69.2 | 41.8 | 48.8 | 43.1 | 47.1 | 45.5 | 47.3 |
| 23 | 帯広広尾自動車道 | 帯広川西～中札内 | 53.6 | 35.9 | 48.5 | 46.6 | 50.6 | 42.4 | 48.9 | 42.8 | 51.5 | 68.8 | 41.8 | 44.5 | 41.8 | 47.1 | 45.5 | 45.2 |
| 24 | 帯広広尾自動車道 | 中札内～大樹 | 53.6 | 50.2 | 50.3 | 46.6 | 53.5 | 44.0 | 48.1 | 60.4 | 55.1 | 68.8 | 41.8 | 44.5 | 41.8 | 47.2 | 45.5 | 33.2 |
| 25 | 帯広広尾自動車道 | 大樹～広尾 | 53.6 | 49.4 | 51.3 | 46.6 | 57.7 | 43.8 | 48.1 | 62.7 | 49.3 | 61.6 | 54.0 | 43.1 | 42.6 | 47.5 | 45.5 | 39.2 |
| 26 | 日高自動車道 | 日高富川～厚賀 | 58.6 | 48.0 | 51.4 | 48.0 | 62.4 | 42.4 | 48.1 | 42.8 | 45.9 | 52.1 | 54.0 | 49.7 | 76.1 | 50.5 | 45.5 | 41.2 |
| 27 | 日高自動車道 | 厚賀～静内 | 58.6 | 49.5 | 53.2 | 47.7 | 60.4 | 48.7 | 48.1 | 62.8 | 46.9 | 48.7 | 54.0 | 48.7 | 77.2 | 47.9 | 45.5 | 49.3 |
| 28 | 日高自動車道 | 静内～浦河 | 53.6 | 50.7 | 54.9 | 46.6 | 61.9 | 49.4 | 48.1 | 72.0 | 46.4 | 47.6 | 54.0 | 43.1 | 71.3 | 57.2 | 45.5 | 51.3 |
| 29 | 函館江差自動車道 | 函館～茂辺地 | 58.3 | 41.5 | 53.0 | 46.8 | 41.7 | 46.3 | 48.1 | 47.0 | 45.9 | 49.4 | 54.0 | 40.5 | 62.3 | 48.5 | 45.5 | 44.2 |
| 30 | 函館江差自動車道 | 茂辺地～木古内 | 58.3 | 44.4 | 54.4 | 46.8 | 34.7 | 43.5 | 48.1 | 47.5 | 46.2 | 63.2 | 41.8 | 42.2 | 60.0 | 47.1 | 45.5 | 45.2 |
| 31 | 函館江差自動車道 | 木古内～江差 | 58.3 | 45.7 | 56.6 | 47.1 | 64.2 | 51.1 | 48.0 | 55.8 | 48.6 | 69.0 | 41.8 | 45.6 | 46.0 | 48.5 | 45.5 | 45.2 |
| 32 | 東北縦貫自動車道 | 八戸線 | 35.4 | 53.2 | 47.5 | 47.9 | 47.1 | 42.4 | 48.1 | 42.8 | 45.9 | 51.9 | 41.8 | 43.6 | 41.3 | 47.1 | 45.5 | 59.4 |
| 33 | 東北縦貫自動車道 | 八戸線 | 35.4 | 49.3 | 38.0 | 50.6 | 45.3 | 49.7 | 48.1 | 55.5 | 48.8 | 49.5 | 41.8 | 43.0 | 41.9 | 47.3 | 45.5 | 59.4 |
| 34 | 東北縦貫自動車道 | 八戸線 | 35.4 | 37.8 | 37.0 | 47.5 | 40.8 | 42.4 | 48.0 | 42.8 | 45.9 | 42.1 | 41.8 | 40.1 | 48.5 | 47.1 | 45.5 | 52.3 |
| 35 | 東北縦貫自動車道 | 釜石秋田線 | 57.3 | 66.7 | 44.6 | 47.2 | 50.1 | 42.4 | 48.8 | 42.8 | 46.6 | 41.7 | 41.8 | 40.9 | 54.5 | 47.1 | 45.5 | 68.4 |
| 36 | 東北縦貫自動車道 | 釜石秋田線 | 57.3 | 65.0 | 35.7 | 47.5 | 51.8 | 42.4 | 48.8 | 42.8 | 45.9 | 43.8 | 41.8 | 41.1 | 53.1 | 47.1 | 45.5 | 67.4 |
| 37 | 日本海沿岸東北自動車道 | 朝日～温海 | 40.0 | 44.3 | 43.2 | 50.2 | 48.2 | 43.9 | 48.1 | 43.8 | 47.1 | 43.3 | 66.1 | 44.1 | 63.6 | 59.1 | 72.0 | 55.3 |
| 38 | 日本海沿岸東北自動車道 | 酒田～象潟 | 49.4 | 54.2 | 63.5 | 50.3 | 52.9 | 73.4 | 50.5 | 49.9 | 48.0 | 59.9 | 66.1 | 62.5 | 60.7 | 47.1 | 72.0 | 54.8 |
| 39 | 日本海沿岸東北自動車道 | 象潟～仁賀保 ※1 | 49.4 | 45.5 | 64.7 | 47.2 | 51.4 | 54.0 | 48.0 | 45.5 | 46.2 | 67.3 | 66.1 | 54.8 | 62.3 | 47.1 | 72.0 | 52.3 |
| 40 | 日本海沿岸東北自動車道 | 仁賀保～本荘 ※1 | 49.4 | 69.0 | 63.8 | 48.2 | 37.7 | 42.4 | 48.0 | 42.8 | 45.9 | 67.3 | 54.0 | 55.5 | 62.8 | 47.1 | 72.0 | 56.3 |
| 41 | 日本海沿岸東北自動車道 | 二ツ井白神～あきた北空港 | 47.3 | 53.2 | 42.4 | 49.2 | 49.6 | 51.1 | 48.7 | 49.5 | 48.9 | 49.8 | 41.8 | 45.0 | 73.3 | 47.5 | 45.5 | 48.3 |
| 42 | 日本海沿岸東北自動車道 | あきた北空港～北秋田市栄 ※1 | 47.3 | 55.2 | 42.8 | 47.4 | 54.1 | 51.1 | 48.9 | 49.5 | 45.9 | 67.3 | 41.8 | 59.6 | 44.6 | 47.1 | 45.5 | 56.3 |
| 43 | 日本海沿岸東北自動車道 | 北秋田市栄～大館市榧崎 ※1 | 47.3 | 47.0 | 33.1 | 47.8 | 54.1 | 42.4 | 48.9 | 42.8 | 49.0 | 67.3 | 41.8 | 59.8 | 44.6 | 47.1 | 45.5 | 56.3 |
| 44 | 日本海沿岸東北自動車道 | 大館市榧崎～大館北 ※1 | 47.3 | 64.0 | 40.6 | 47.3 | 54.1 | 42.4 | 48.8 | 42.8 | 45.9 | 42.2 | 41.8 | 42.8 | 51.7 | 47.1 | 45.5 | 56.3 |
| 45 | 東北中央自動車道 | 相馬JCT～相馬西 | 54.2 | 49.4 | 40.4 | 47.6 | 57.1 | 42.4 | 48.0 | 42.8 | 45.9 | 43.9 | 41.8 | 44.1 | 54.3 | 61.6 | 72.0 | 54.3 |
| 46 | 東北中央自動車道 | 相馬西～阿武隈 ※1 | 54.2 | 49.4 | 33.1 | 48.7 | 57.6 | 42.4 | 48.0 | 42.8 | 45.9 | 42.9 | 41.8 | 43.3 | 52.9 | 61.9 | 72.0 | 50.3 |
| 47 | 東北中央自動車道 | 阿武隈～霊山町 石田 | 54.2 | 49.2 | 53.9 | 47.7 | 34.7 | 42.4 | 48.0 | 43.3 | 47.0 | 45.0 | 41.8 | 43.3 | 54.3 | 61.9 | 72.0 | 60.4 |
| 48 | 東北中央自動車道 | 霊山町 石田～霊山町 小国 ※1 | 54.2 | 49.1 | 49.5 | 48.7 | 46.2 | 42.4 | 48.0 | 43.3 | 47.1 | 43.9 | 41.8 | 43.2 | 53.2 | 58.1 | 72.0 | 59.4 |
| 49 | 東北中央自動車道 | 霊山町 小国～福島北JCT | 53.4 | 40.6 | 43.7 | 47.8 | 34.7 | 43.5 | 48.8 | 52.4 | 48.4 | 42.8 | 66.1 | 45.5 | 40.7 | 72.8 | 72.0 | 48.3 |
| 50 | 東北中央自動車道 | 尾花沢～新庄 ※1 | 38.9 | 52.8 | 46.5 | 50.0 | 56.3 | 49.1 | 48.6 | 47.4 | 54.0 | 37.1 | 41.8 | 46.4 | 44.7 | 47.1 | 45.5 | 46.3 |

※1: 高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路

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有無を評価
 指標15: 並行する高速道路の代替路線を形成の有無を評価
 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

③外部効果の個別指標の偏差値

| No. | 路線名 | 評価区間 | 住民生活 | | | 地域社会 | | | 地域経済 | | | 環境 | | | 安全 | | | その他 |
|-----|-------------|------------------|------|------|------|-------|------|------|-------|------|-------|------|------|-------|------|------|------|------|
| | | | 指標1 | 指標2 | 指標3 | 指標4 | 指標5 | 指標6 | 指標7 | 指標8 | 指標9 | 指標10 | 指標11 | 指標12 | 指標13 | 指標14 | 指標15 | |
| 51 | 東北中央自動車道 | 新庄～新庄北 ※1 | 49.4 | 49.4 | 51.7 | 47.6 | 54.6 | 47.8 | 48.5 | 49.1 | 47.6 | 31.9 | 66.1 | 39.5 | 53.6 | 47.1 | 45.5 | 57.3 |
| 52 | 東北中央自動車道 | 新庄北～金山町飛ノ森 | 50.3 | 57.9 | 50.6 | 49.1 | 46.3 | 47.8 | 48.1 | 49.1 | 46.0 | 34.5 | 66.1 | 46.6 | 66.5 | 47.2 | 45.5 | 45.2 |
| 53 | 東北中央自動車道 | 真室川町及位～湯沢市上院内 | 50.3 | 51.6 | 36.4 | 47.7 | 41.7 | 42.4 | 48.0 | 42.8 | 45.9 | 35.8 | 41.8 | 45.7 | 64.5 | 47.2 | 45.5 | 51.3 |
| 54 | 東北中央自動車道 | 湯沢市上院内～湯沢市下院内 ※1 | 50.3 | 47.6 | 33.1 | 47.1 | 40.5 | 42.4 | 48.0 | 42.8 | 45.9 | 42.2 | 41.8 | 41.8 | 65.1 | 47.1 | 45.5 | 61.4 |
| 55 | 東北中央自動車道 | 湯沢市下院内～雄勝こまち | 50.3 | 35.3 | 34.2 | 47.2 | 34.7 | 42.4 | 48.0 | 42.8 | 45.9 | 42.2 | 41.8 | 41.4 | 65.2 | 47.1 | 45.5 | 61.4 |
| 56 | 常磐自動車道 | 利府JCT～富谷JCT ※1 | 28.2 | 38.8 | 33.1 | 47.6 | 44.7 | 42.4 | 54.4 | 42.8 | 45.9 | 46.5 | 66.1 | 57.6 | 42.9 | 47.2 | 72.0 | 37.2 |
| 57 | 津軽自動車道 | 浪岡JCT～浪岡 | 48.4 | 40.0 | 54.1 | 46.6 | 42.7 | 42.4 | 48.0 | 42.8 | 45.9 | 51.9 | 54.0 | 43.5 | 41.5 | 47.2 | 45.5 | 41.2 |
| 58 | 津軽自動車道 | 五所川原北～つがる市柏 | 40.0 | 50.0 | 62.7 | 46.6 | 35.6 | 58.0 | 48.1 | 49.8 | 45.9 | 40.8 | 41.8 | 39.5 | 43.1 | 47.1 | 45.5 | 41.2 |
| 59 | 津軽自動車道 | つがる市柏～つがる市木造 | 40.0 | 52.5 | 61.9 | 46.6 | 34.7 | 66.6 | 48.0 | 67.4 | 48.5 | 44.6 | 41.8 | 40.0 | 42.7 | 47.1 | 45.5 | 45.2 |
| 60 | 津軽自動車道 | つがる市木造～鱒ヶ沢 | 40.0 | 56.7 | 61.1 | 46.6 | 34.7 | 55.2 | 48.0 | 48.4 | 46.4 | 47.0 | 41.8 | 39.6 | 41.5 | 47.1 | 45.5 | 45.2 |
| 61 | 八戸久慈自動車道 | 八戸JCT～八戸南 | 51.5 | 54.4 | 47.1 | 47.6 | 49.5 | 54.8 | 48.0 | 52.1 | 45.9 | 44.6 | 54.0 | 44.5 | 41.0 | 47.1 | 45.5 | 48.3 |
| 62 | 八戸久慈自動車道 | 八戸南～階上 | 51.5 | 55.3 | 55.1 | 46.7 | 60.2 | 45.7 | 48.2 | 47.0 | 47.3 | 47.0 | 41.8 | 46.3 | 44.5 | 47.1 | 45.5 | 52.3 |
| 63 | 八戸久慈自動車道 | 階上～久慈北 | 51.5 | 51.1 | 65.5 | 47.0 | 61.0 | 51.8 | 48.2 | 57.4 | 45.9 | 44.5 | 41.8 | 48.0 | 44.5 | 47.1 | 45.5 | 51.3 |
| 64 | 三陸縦貫自動車道 | 桃生豊里～登米 | 55.2 | 44.0 | 33.1 | 47.6 | 46.2 | 50.8 | 49.4 | 61.8 | 45.9 | 45.5 | 41.8 | 45.1 | 45.8 | 47.1 | 45.5 | 59.4 |
| 65 | 三陸縦貫自動車道 | 登米～志津川 | 55.2 | 49.8 | 37.5 | 48.0 | 52.6 | 56.5 | 48.2 | 68.3 | 45.9 | 52.4 | 41.8 | 55.2 | 46.5 | 47.2 | 45.5 | 59.4 |
| 66 | 三陸縦貫自動車道 | 志津川～大谷 | 55.2 | 53.0 | 63.6 | 48.5 | 55.3 | 50.8 | 48.1 | 52.6 | 45.9 | 54.4 | 41.8 | 57.0 | 49.9 | 47.1 | 45.5 | 50.3 |
| 67 | 三陸縦貫自動車道 | 大谷～気仙沼 | 55.2 | 31.0 | 65.1 | 47.2 | 50.9 | 42.4 | 48.1 | 42.8 | 53.9 | 45.5 | 54.0 | 45.5 | 48.0 | 47.1 | 45.5 | 46.3 |
| 68 | 三陸縦貫自動車道 | 気仙沼～唐桑町只越 | 55.2 | 39.8 | 62.5 | 47.3 | 54.4 | 55.2 | 48.1 | 64.2 | 45.9 | 49.7 | 41.8 | 54.3 | 52.6 | 47.1 | 45.5 | 46.3 |
| 69 | 三陸縦貫自動車道 | 唐桑町只越～唐桑町館 | 55.2 | 42.8 | 62.0 | 46.9 | 55.3 | 42.4 | 48.0 | 42.8 | 45.9 | 43.2 | 41.8 | 41.2 | 48.2 | 47.1 | 45.5 | 46.3 |
| 70 | 三陸縦貫自動車道 | 唐桑町館～高田 | 55.2 | 40.2 | 61.8 | 47.5 | 56.4 | 42.4 | 48.0 | 44.4 | 51.0 | 41.5 | 41.8 | 41.1 | 49.0 | 47.2 | 45.5 | 54.8 |
| 71 | 三陸縦貫自動車道 | 高田～大船渡碁石海岸 | 55.2 | 34.9 | 54.1 | 47.3 | 59.8 | 48.2 | 48.0 | 46.9 | 46.0 | 45.1 | 41.8 | 40.6 | 53.3 | 47.4 | 45.5 | 67.4 |
| 72 | 三陸縦貫自動車道 | 三陸～吉浜 | 55.2 | 46.1 | 67.2 | 46.9 | 63.0 | 42.4 | 48.0 | 42.8 | 45.9 | 43.4 | 41.8 | 42.1 | 53.8 | 47.2 | 45.5 | 47.3 |
| 73 | 三陸縦貫自動車道 | 吉浜～釜石 | 55.2 | 56.7 | 67.3 | 47.7 | 63.0 | 42.4 | 48.0 | 42.8 | 45.9 | 45.8 | 41.8 | 42.8 | 51.4 | 47.1 | 45.5 | 71.5 |
| 74 | 三陸縦貫自動車道 | 釜石～山田南 | 51.5 | 67.3 | 71.0 | 47.8 | 55.3 | 47.9 | 48.3 | 50.4 | 51.8 | 48.2 | 66.1 | 41.9 | 62.8 | 47.2 | 45.5 | 73.5 |
| 75 | 三陸縦貫自動車道 | 山田～釜石 | 51.5 | 54.6 | 67.0 | 47.5 | 52.4 | 45.9 | 48.2 | 48.0 | 51.5 | 55.0 | 54.0 | 43.3 | 64.2 | 47.1 | 45.5 | 44.2 |
| 76 | 三陸縦貫自動車道 | 釜石～松山 | 51.5 | 49.9 | 64.0 | 46.6 | 34.7 | 42.7 | 48.0 | 43.6 | 53.1 | 42.2 | 41.8 | 42.1 | 67.0 | 47.1 | 45.5 | 56.3 |
| 77 | 三陸縦貫自動車道 | 松山～宮古北 | 51.5 | 52.6 | 64.6 | 46.6 | 34.7 | 54.8 | 48.0 | 53.5 | 51.0 | 41.9 | 41.8 | 41.2 | 64.9 | 47.1 | 45.5 | 56.3 |
| 78 | 東関東自動車道 館山線 | 富浦～館山 | 37.6 | 39.8 | 42.2 | 46.6 | 45.7 | 53.3 | 48.2 | 49.3 | 50.1 | 40.4 | 41.8 | 39.3 | 40.9 | 47.2 | 45.5 | 32.1 |
| 79 | 東関東自動車道 水戸線 | 潮来～鉢田 | 40.9 | 39.7 | 41.9 | 50.0 | 49.6 | 42.7 | 48.0 | 58.1 | 50.5 | 47.5 | 66.1 | 56.8 | 41.8 | 47.2 | 45.5 | 48.3 |
| 80 | 東京外かく環状道路 | 大泉JCT～東名JCT | 35.1 | 65.6 | 49.7 | 142.8 | 48.0 | 74.3 | 142.0 | 43.8 | 45.9 | 73.2 | 66.1 | 106.7 | 41.3 | 47.3 | 72.0 | 32.1 |
| 81 | 東京外かく環状道路 | 東名JCT～平和島JCT | 35.1 | 61.8 | 33.1 | 110.9 | 43.8 | 42.4 | 142.5 | 42.8 | 45.9 | 42.1 | 66.1 | 62.1 | 41.1 | 47.2 | 72.0 | 36.2 |
| 82 | 第二東海自動車道 | 玉川～横浜泉JCT | 20.0 | 68.7 | 33.1 | 56.0 | 34.7 | 42.5 | 66.6 | 43.1 | 45.9 | 43.5 | 66.1 | 63.9 | 41.9 | 47.1 | 72.0 | 34.2 |
| 83 | 第二東海自動車道 | 横浜泉JCT～海老名南JCT | 34.6 | 66.7 | 33.1 | 48.9 | 52.8 | 42.5 | 65.3 | 43.1 | 45.9 | 50.1 | 66.1 | 98.9 | 41.0 | 47.1 | 72.0 | 36.2 |
| 84 | 首都圏中央連絡自動車道 | 釜利谷JCT～戸塚 | 25.1 | 50.6 | 55.5 | 46.6 | 46.6 | 42.4 | 60.8 | 42.8 | 45.9 | 47.4 | 66.1 | 64.7 | 41.9 | 47.1 | 45.5 | 40.2 |
| 85 | 首都圏中央連絡自動車道 | 栄JCT～藤沢 | 25.1 | 52.6 | 42.0 | 46.6 | 55.7 | 69.7 | 50.4 | 44.4 | 45.9 | 46.0 | 66.1 | 63.0 | 41.2 | 47.1 | 45.5 | 44.2 |
| 86 | 首都圏中央連絡自動車道 | 西久保JCT～海老名南JCT | 25.1 | 71.3 | 50.1 | 46.6 | 53.4 | 52.3 | 53.8 | 43.6 | 45.9 | 47.1 | 41.8 | 59.3 | 41.2 | 47.2 | 45.5 | 32.1 |
| 87 | 首都圏中央連絡自動車道 | 海老名北～相模原 | 5.9 | 73.8 | 33.1 | 47.9 | 34.7 | 58.5 | 53.2 | 44.5 | 45.9 | 51.7 | 66.1 | 60.8 | 41.3 | 47.1 | 72.0 | 32.1 |
| 88 | 首都圏中央連絡自動車道 | 相模原～八王子JCT | 2.0 | 73.1 | 43.5 | 47.2 | 34.7 | 63.4 | 51.7 | 46.3 | 45.9 | 44.6 | 66.1 | 69.6 | 40.8 | 47.4 | 72.0 | 38.2 |
| 89 | 首都圏中央連絡自動車道 | 川島～五霞 | 36.5 | 59.6 | 48.7 | 89.2 | 47.7 | 84.2 | 51.4 | 55.5 | 131.0 | 41.2 | 41.8 | 64.9 | 40.3 | 48.7 | 72.0 | 42.2 |
| 90 | 首都圏中央連絡自動車道 | 五霞～つくばJCT | 36.5 | 40.8 | 48.6 | 56.5 | 47.0 | 49.2 | 49.2 | 76.3 | 79.0 | 46.9 | 66.1 | 76.9 | 40.5 | 47.1 | 45.5 | 32.1 |
| 91 | 首都圏中央連絡自動車道 | つくばJCT～大塚JCT | 65.1 | 42.5 | 38.2 | 50.0 | 41.4 | 50.4 | 52.8 | 62.3 | 59.3 | 46.5 | 66.1 | 83.5 | 42.0 | 47.1 | 45.5 | 36.2 |
| 92 | 首都圏中央連絡自動車道 | 大塚JCT～松尾横芝 | 35.9 | 40.0 | 38.8 | 46.6 | 45.4 | 48.7 | 56.1 | 53.6 | 45.9 | 44.3 | 66.1 | 42.6 | 38.8 | 47.4 | 45.5 | 48.3 |
| 93 | 首都圏中央連絡自動車道 | 東金JCT～茂原長南 | 46.6 | 49.9 | 46.4 | 46.6 | 38.4 | 59.1 | 48.8 | 49.4 | 45.9 | 40.4 | 66.1 | 45.2 | 41.3 | 47.1 | 45.5 | 40.2 |
| 94 | 首都圏中央連絡自動車道 | 茂原長南～木更津JCT | 46.6 | 42.2 | 51.5 | 46.6 | 49.1 | 63.9 | 48.2 | 50.7 | 45.9 | 47.1 | 41.8 | 56.7 | 41.6 | 47.1 | 45.5 | 48.3 |
| 95 | 中部横断自動車道 | 長坂JCT～八千穂 | 67.2 | 45.8 | 53.5 | 58.6 | 43.6 | 43.4 | 48.2 | 47.1 | 45.9 | 47.4 | 41.8 | 53.7 | 43.5 | 48.7 | 72.0 | 37.2 |
| 96 | 能越自動車道 | 輪島～三井 | 55.1 | 59.6 | 52.1 | 46.9 | 45.2 | 58.4 | 48.1 | 48.7 | 45.9 | 47.1 | 41.8 | 45.3 | 41.7 | 47.3 | 45.5 | 38.2 |
| 97 | 能越自動車道 | 三井～能登空港 | 55.1 | 58.6 | 52.1 | 46.9 | 44.7 | 44.5 | 48.1 | 45.5 | 45.9 | 48.6 | 41.8 | 42.6 | 41.8 | 47.3 | 45.5 | 45.2 |
| 98 | 能越自動車道 | 田鶴浜～七尾 | 55.1 | 44.0 | 45.4 | 47.0 | 43.7 | 42.7 | 48.4 | 43.1 | 49.6 | 54.8 | 54.0 | 50.3 | 41.2 | 47.3 | 45.5 | 44.2 |
| 99 | 能越自動車道 | 七尾～氷見 | 56.9 | 46.4 | 53.2 | 50.9 | 54.5 | 67.3 | 48.0 | 49.7 | 47.4 | 48.5 | 41.8 | 47.4 | 41.3 | 50.0 | 45.5 | 44.7 |
| 100 | 中部縦貫自動車道 | 松本JCT～波田 | 60.1 | 54.6 | 48.8 | 47.4 | 50.2 | 42.5 | 48.7 | 47.5 | 45.9 | 52.2 | 41.8 | 55.4 | 41.1 | 47.1 | 45.5 | 32.1 |

※1: 高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路

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有無を評価
 指標15: 並行する高速道路の代替路線を形成の有無を評価
 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

③外部効果の個別指標の偏差値

| No. | 路線名 | 評価区間 | 住民生活 | | | 地域社会 | | | 地域経済 | | | 環境 | | | 安全 | | | その他 |
|-----|----------------|-------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|------|------|
| | | | 指標1 | 指標2 | 指標3 | 指標4 | 指標5 | 指標6 | 指標7 | 指標8 | 指標9 | 指標10 | 指標11 | 指標12 | 指標13 | 指標14 | 指標15 | |
| 101 | 中部縦貫自動車道 | 波田～中ノ湯 | 60.1 | 57.1 | 33.1 | 51.4 | 34.7 | 42.5 | 48.5 | 47.5 | 45.9 | 57.0 | 41.8 | 48.8 | 48.4 | 67.6 | 45.5 | 32.1 |
| 102 | 中部縦貫自動車道 | 平湯～丹生川 | 60.1 | 57.0 | 61.1 | 49.5 | 65.5 | 42.4 | 48.5 | 42.8 | 46.9 | 39.7 | 41.8 | 58.6 | 46.6 | 47.1 | 45.5 | 42.2 |
| 103 | 中部縦貫自動車道 | 丹生川～飛騨清見 | 42.9 | 56.9 | 46.8 | 49.6 | 49.6 | 89.8 | 48.0 | 60.5 | 47.9 | 38.4 | 41.8 | 48.2 | 60.0 | 47.9 | 45.5 | 42.2 |
| 104 | 中部縦貫自動車道 | 大野～油坂出入口 | 56.1 | 46.1 | 50.8 | 50.4 | 52.6 | 50.7 | 48.0 | 47.4 | 58.9 | 39.7 | 41.8 | 40.1 | 64.3 | 64.1 | 45.5 | 78.5 |
| 105 | 中部縦貫自動車道 | 福井北JCT～大野 | 56.1 | 43.6 | 45.9 | 48.8 | 47.7 | 59.8 | 48.6 | 49.6 | 50.5 | 39.7 | 41.8 | 50.1 | 42.9 | 143.0 | 45.5 | 79.5 |
| 106 | 伊豆縦貫自動車道 | 岡宮～函南 | 54.1 | 46.7 | 38.0 | 47.8 | 39.0 | 65.9 | 53.6 | 48.6 | 45.9 | 47.8 | 66.1 | 65.3 | 42.6 | 47.2 | 45.5 | 63.4 |
| 107 | 伊豆縦貫自動車道 | 函南～修善寺JCT | 54.1 | 69.3 | 33.1 | 46.6 | 34.7 | 53.4 | 48.2 | 44.9 | 45.9 | 44.6 | 41.8 | 60.8 | 41.1 | 51.4 | 45.5 | 43.2 |
| 108 | 伊豆縦貫自動車道 | 修善寺～天城湯ヶ島 | 56.4 | 69.3 | 60.5 | 46.6 | 55.5 | 42.4 | 48.2 | 42.8 | 45.9 | 44.5 | 41.8 | 61.6 | 40.6 | 47.1 | 45.5 | 43.2 |
| 109 | 伊豆縦貫自動車道 | 天城湯ヶ島～下田北 | 56.4 | 78.2 | 66.9 | 46.6 | 61.7 | 73.7 | 48.1 | 46.6 | 45.9 | 46.7 | 41.8 | 66.1 | 42.1 | 92.4 | 45.5 | 51.3 |
| 110 | 伊豆縦貫自動車道 | 下田北～下田 | 56.4 | 87.2 | 76.3 | 46.6 | 70.2 | 82.3 | 48.0 | 46.6 | 45.9 | 40.9 | 41.8 | 47.5 | 45.9 | 47.3 | 45.5 | 51.3 |
| 111 | 三遠南信自動車道 | 飯田山本～喬木 | 53.3 | 38.7 | 40.2 | 49.9 | 42.3 | 52.9 | 48.1 | 46.5 | 45.9 | 34.7 | 54.0 | 41.5 | 57.1 | 66.6 | 45.5 | 48.3 |
| 112 | 三遠南信自動車道 | 程野～南信濃 | 53.3 | 38.9 | 49.6 | 49.9 | 64.6 | 42.7 | 48.0 | 43.2 | 46.1 | 39.1 | 41.8 | 44.5 | 58.7 | 97.1 | 45.5 | 51.3 |
| 113 | 三遠南信自動車道 | 南信濃～水窪北 | 53.3 | 59.0 | 66.0 | 50.1 | 66.0 | 42.7 | 48.0 | 43.2 | 45.9 | 38.3 | 41.8 | 45.5 | 50.8 | 87.3 | 45.5 | 52.3 |
| 114 | 三遠南信自動車道 | 水窪北～佐久間 | 53.3 | 61.5 | 66.8 | 51.7 | 65.7 | 42.4 | 48.0 | 42.8 | 45.9 | 41.7 | 41.8 | 48.8 | 46.9 | 73.9 | 45.5 | 45.2 |
| 115 | 三遠南信自動車道 | 佐久間～引佐JCT | 53.3 | 51.8 | 54.4 | 53.8 | 51.9 | 46.2 | 48.0 | 43.6 | 45.9 | 42.0 | 41.8 | 45.3 | 45.1 | 80.7 | 45.5 | 40.2 |
| 116 | 東海環状自動車道 | 土岐南多治見～西関 | 26.5 | 37.1 | 41.7 | 49.5 | 47.8 | 66.1 | 48.9 | 47.9 | 59.0 | 41.1 | 66.1 | 46.2 | 43.0 | 47.1 | 72.0 | 43.2 |
| 117 | 東海環状自動車道 | 西関～養老 | 44.8 | 53.0 | 54.9 | 55.2 | 46.5 | 74.8 | 50.0 | 59.1 | 51.4 | 36.0 | 54.0 | 50.9 | 41.9 | 47.1 | 72.0 | 45.2 |
| 118 | 東海環状自動車道 | 養老～北勢 | 53.8 | 59.1 | 58.7 | 57.3 | 62.9 | 47.2 | 50.3 | 44.1 | 50.7 | 37.4 | 66.1 | 46.7 | 42.5 | 47.1 | 72.0 | 45.2 |
| 119 | 東海環状自動車道 | 北勢～四日市北JCT | 53.8 | 52.9 | 49.1 | 55.1 | 45.0 | 44.1 | 56.3 | 46.4 | 51.4 | 31.5 | 66.1 | 40.6 | 41.1 | 47.1 | 72.0 | 59.4 |
| 120 | 近畿自動車道 伊勢線 | 名古屋西JCT～飛鳥 | 35.1 | 33.4 | 40.0 | 48.5 | 48.3 | 42.4 | 69.0 | 43.5 | 45.9 | 44.3 | 54.0 | 52.0 | 41.9 | 47.1 | 72.0 | 48.8 |
| 121 | 近畿自動車道 紀勢線 | すさみ～太地 | 51.2 | 49.6 | 52.7 | 48.5 | 48.8 | 50.7 | 48.3 | 47.7 | 48.6 | 48.2 | 41.8 | 50.7 | 72.1 | 50.0 | 45.5 | 43.2 |
| 122 | 近畿自動車道 紀勢線 | 太地～新宮 ※1 | 51.2 | 53.7 | 48.5 | 47.1 | 63.5 | 56.1 | 48.2 | 46.1 | 52.7 | 48.2 | 54.0 | 45.2 | 78.3 | 47.2 | 45.5 | 53.3 |
| 123 | 近畿自動車道 紀勢線 | 新宮～大泊 | 53.1 | 49.2 | 51.0 | 49.2 | 48.5 | 64.0 | 48.0 | 54.6 | 47.2 | 49.9 | 41.8 | 50.7 | 76.1 | 47.6 | 45.5 | 34.2 |
| 124 | 近畿自動車道 紀勢線 | 大泊～尾鷲南 ※1 | 53.1 | 46.6 | 50.3 | 48.4 | 62.4 | 43.0 | 48.0 | 43.1 | 46.5 | 42.2 | 41.8 | 51.2 | 68.1 | 49.3 | 45.5 | 52.3 |
| 125 | 近畿自動車道 紀勢線 | 尾鷲南～尾鷲北 | 53.1 | 41.8 | 48.4 | 47.0 | 34.7 | 42.4 | 48.0 | 42.8 | 45.9 | 38.4 | 41.8 | 48.3 | 71.5 | 50.0 | 45.5 | 63.4 |
| 126 | 京都縦貫自動車道 | 久御山～沓掛(大枝) | 44.1 | 39.0 | 37.7 | 52.7 | 41.6 | 49.4 | 55.1 | 43.5 | 45.9 | 50.1 | 54.0 | 64.3 | 46.7 | 47.1 | 72.0 | 45.2 |
| 127 | 京都縦貫自動車道 | 丹波～綾部JCT | 37.8 | 41.8 | 40.3 | 71.6 | 48.1 | 45.7 | 48.3 | 43.8 | 45.9 | 34.0 | 66.1 | 60.9 | 45.8 | 47.3 | 45.5 | 51.3 |
| 128 | 京奈和自動車道 | 巨椋JCT～城陽JCT | 54.9 | 34.9 | 42.2 | 95.4 | 36.0 | 42.4 | 48.0 | 42.8 | 45.9 | 42.1 | 54.0 | 49.4 | 40.7 | 47.1 | 72.0 | 32.1 |
| 129 | 京奈和自動車道 | 奈良北～大和郡山JCT | 54.9 | 42.4 | 41.1 | 51.7 | 55.9 | 44.5 | 51.5 | 44.3 | 45.9 | 33.3 | 66.1 | 51.0 | 41.8 | 47.2 | 45.5 | 43.2 |
| 130 | 京奈和自動車道 | 大和郡山JCT～五條北 | 54.9 | 40.7 | 52.7 | 58.6 | 70.1 | 63.3 | 48.6 | 47.9 | 45.9 | 65.4 | 66.1 | 46.9 | 42.6 | 47.2 | 45.5 | 51.3 |
| 131 | 京奈和自動車道 | 高野口～打田 | 46.3 | 57.7 | 56.5 | 48.7 | 57.7 | 61.8 | 48.8 | 61.1 | 53.4 | 39.7 | 66.1 | 40.7 | 42.9 | 47.1 | 45.5 | 82.5 |
| 132 | 京奈和自動車道 | 打田～和歌山JCT | 46.3 | 51.6 | 49.7 | 48.4 | 48.4 | 58.4 | 49.8 | 55.8 | 53.1 | 43.9 | 41.8 | 44.2 | 42.3 | 47.1 | 45.5 | 78.5 |
| 133 | 北近畿豊岡自動車道 | 和田山～八鹿 | 52.0 | 46.3 | 63.9 | 50.6 | 58.9 | 48.1 | 48.2 | 45.8 | 51.0 | 49.1 | 54.0 | 66.1 | 41.3 | 47.2 | 45.5 | 45.2 |
| 134 | 北近畿豊岡自動車道 | 八鹿～日高 | 52.0 | 47.1 | 64.3 | 50.1 | 59.8 | 48.1 | 48.1 | 45.8 | 45.9 | 44.0 | 41.8 | 54.7 | 43.4 | 47.1 | 45.5 | 45.2 |
| 135 | 北近畿豊岡自動車道 | 日高～豊岡南 | 52.0 | 47.5 | 64.5 | 50.0 | 60.0 | 42.4 | 48.1 | 42.8 | 45.9 | 41.6 | 41.8 | 47.6 | 41.5 | 47.4 | 45.5 | 41.2 |
| 136 | 北近畿豊岡自動車道 | 豊岡南～豊岡竹野 | 52.0 | 47.6 | 44.6 | 48.5 | 59.9 | 69.7 | 48.1 | 51.1 | 59.7 | 40.3 | 41.8 | 42.9 | 40.7 | 47.1 | 45.5 | 41.2 |
| 137 | 中国横断自動車道 岡山米子線 | 米子北～境港 | 50.3 | 38.4 | 40.4 | 46.6 | 41.7 | 58.5 | 48.3 | 51.1 | 62.3 | 50.9 | 41.8 | 39.2 | 41.6 | 47.3 | 45.5 | 40.2 |
| 138 | 山陰自動車道 | 鳥取～吉岡温泉 ※1 | 49.0 | 36.1 | 44.5 | 47.4 | 42.5 | 42.4 | 48.0 | 42.8 | 45.9 | 62.0 | 66.1 | 57.5 | 40.9 | 47.1 | 45.5 | 60.4 |
| 139 | 山陰自動車道 | 吉岡温泉～瑞穂 ※1 | 49.0 | 42.9 | 44.7 | 47.3 | 42.4 | 42.4 | 48.1 | 42.8 | 45.9 | 50.9 | 41.8 | 51.4 | 43.4 | 47.3 | 45.5 | 60.4 |
| 140 | 山陰自動車道 | 瑞穂～青谷 | 49.0 | 43.0 | 44.7 | 47.7 | 43.0 | 42.4 | 48.1 | 42.8 | 45.9 | 67.6 | 41.8 | 53.4 | 59.7 | 47.1 | 45.5 | 48.3 |
| 141 | 山陰自動車道 | はわい～東伯 ※1 | 49.0 | 42.5 | 45.3 | 47.7 | 34.7 | 53.4 | 48.0 | 51.2 | 63.5 | 45.3 | 41.8 | 48.6 | 41.1 | 47.1 | 45.5 | 50.3 |
| 142 | 山陰自動車道 | 東伯～赤碓中山 ※1 | 49.0 | 55.5 | 57.0 | 47.8 | 46.5 | 49.0 | 48.1 | 56.7 | 45.9 | 39.7 | 41.8 | 56.2 | 47.9 | 47.1 | 45.5 | 55.3 |
| 143 | 山陰自動車道 | 赤碓中山～下市 ※1 | 49.0 | 52.5 | 57.3 | 47.1 | 52.1 | 42.4 | 48.1 | 42.8 | 45.9 | 50.9 | 41.8 | 57.3 | 42.9 | 47.1 | 45.5 | 62.4 |
| 144 | 山陰自動車道 | 下市～淡江 ※1 | 49.0 | 47.2 | 54.7 | 47.8 | 52.4 | 47.2 | 48.3 | 51.2 | 45.9 | 45.3 | 41.8 | 67.1 | 43.9 | 47.1 | 45.5 | 62.4 |
| 145 | 山陰自動車道 | 出雲～多伎 | 54.4 | 49.5 | 43.1 | 46.9 | 38.7 | 42.4 | 48.1 | 42.8 | 48.4 | 33.0 | 66.1 | 46.0 | 50.0 | 47.1 | 45.5 | 49.3 |
| 146 | 山陰自動車道 | 多伎～朝山 ※1 | 54.4 | 51.0 | 43.6 | 46.9 | 34.7 | 42.4 | 48.1 | 42.8 | 46.6 | 57.1 | 54.0 | 58.5 | 47.9 | 47.7 | 45.5 | 57.3 |
| 147 | 山陰自動車道 | 朝山～大田 ※1 | 49.7 | 51.4 | 43.6 | 46.9 | 40.5 | 49.9 | 48.1 | 50.2 | 72.5 | 61.5 | 66.1 | 58.8 | 48.3 | 47.1 | 45.5 | 57.3 |
| 148 | 山陰自動車道 | 大田～仁摩 | 52.0 | 49.6 | 33.1 | 47.0 | 42.7 | 49.9 | 48.0 | 50.2 | 54.1 | 39.7 | 66.1 | 49.9 | 63.0 | 47.1 | 45.5 | 57.3 |
| 149 | 山陰自動車道 | 仁摩～福光 ※1 | 52.0 | 58.2 | 51.8 | 47.0 | 42.7 | 42.4 | 48.0 | 42.8 | 47.0 | 30.8 | 41.8 | 49.2 | 62.6 | 47.1 | 45.5 | 57.3 |
| 150 | 山陰自動車道 | 福光～江津 | 52.0 | 34.4 | 47.4 | 47.0 | 34.7 | 42.4 | 48.0 | 42.8 | 45.9 | 35.2 | 66.1 | 54.6 | 53.2 | 47.1 | 45.5 | 57.3 |

※1: 高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路

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有無を評価
 指標15: 並行する高速道路の代替路線を形成の有無を評価
 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

③外部効果の個別指標の偏差値

| No. | 路線名 | 評価区間 | 住民生活 | | | 地域社会 | | | 地域経済 | | | 環境 | | | 安全 | | | その他 |
|-----|--------------|--------------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|------|------|------|------|------|------|------|
| | | | 指標1 | 指標2 | 指標3 | 指標4 | 指標5 | 指標6 | 指標7 | 指標8 | 指標9 | 指標10 | 指標11 | 指標12 | 指標13 | 指標14 | 指標15 | |
| 151 | 山陰自動車道 | 原井～三隅 ※1 | 43.7 | 60.1 | 65.7 | 47.4 | 58.2 | 42.4 | 48.4 | 42.8 | 45.9 | 57.1 | 66.1 | 52.4 | 53.1 | 47.1 | 72.0 | 58.4 |
| 152 | 山陰自動車道 | 三隅～遠田 | 43.7 | 68.0 | 68.6 | 47.4 | 34.7 | 42.4 | 48.0 | 42.8 | 45.9 | 52.8 | 66.1 | 54.1 | 52.3 | 47.1 | 72.0 | 58.4 |
| 153 | 山陰自動車道 | 遠田～須子 ※1 | 43.7 | 63.6 | 67.7 | 46.9 | 42.7 | 51.1 | 48.2 | 48.6 | 54.8 | 57.1 | 66.1 | 56.8 | 67.6 | 47.1 | 72.0 | 58.4 |
| 154 | 山陰自動車道 | 須子～萩 | 61.2 | 58.9 | 61.2 | 49.1 | 52.6 | 45.2 | 48.2 | 44.4 | 56.8 | 37.0 | 54.0 | 55.7 | 45.5 | 48.6 | 72.0 | 57.8 |
| 155 | 山陰自動車道 | 萩～三隅 ※1 | 55.9 | 49.7 | 40.3 | 47.5 | 54.0 | 65.9 | 48.0 | 52.5 | 46.5 | 52.5 | 54.0 | 56.5 | 46.0 | 47.8 | 72.0 | 63.4 |
| 156 | 山陰自動車道 | 三隅～小月JCT | 55.9 | 38.2 | 48.2 | 49.2 | 49.1 | 52.6 | 48.5 | 53.8 | 49.9 | 63.4 | 54.0 | 56.7 | 43.0 | 53.4 | 72.0 | 60.4 |
| 157 | 東広島・呉自動車道 | 東広島JCT～阿賀 | 57.1 | 79.9 | 52.2 | 46.6 | 40.8 | 67.2 | 48.0 | 50.4 | 70.0 | 49.7 | 66.1 | 62.8 | 44.3 | 48.7 | 45.5 | 65.4 |
| 158 | 四国横断自動車道 | 須崎東～須崎新荘 ※1 | 52.8 | 49.6 | 39.4 | 46.9 | 40.1 | 45.9 | 48.2 | 51.7 | 45.9 | 53.8 | 41.8 | 42.6 | 40.8 | 47.1 | 45.5 | 52.3 |
| 159 | 四国横断自動車道 | 窪川～金上野 | 52.6 | 55.4 | 45.9 | 46.9 | 42.4 | 42.4 | 48.1 | 42.8 | 45.9 | 46.7 | 41.8 | 40.4 | 68.1 | 47.1 | 45.5 | 48.3 |
| 160 | 四国横断自動車道 | 金上野～拳ノ川 ※1 | 52.6 | 55.5 | 46.7 | 47.0 | 46.9 | 42.4 | 48.1 | 42.8 | 45.9 | 46.7 | 41.8 | 45.3 | 67.1 | 47.1 | 45.5 | 48.3 |
| 161 | 四国横断自動車道 | 拳ノ川～中村 | 52.6 | 55.7 | 47.4 | 48.1 | 63.6 | 54.3 | 48.1 | 56.4 | 73.7 | 53.8 | 54.0 | 51.1 | 62.0 | 47.4 | 45.5 | 56.3 |
| 162 | 四国横断自動車道 | 中村～宿毛 ※1 | 58.3 | 58.3 | 64.5 | 47.3 | 47.8 | 53.2 | 48.1 | 64.1 | 52.9 | 53.8 | 41.8 | 41.0 | 64.0 | 50.0 | 45.5 | 56.3 |
| 163 | 四国横断自動車道 | 宿毛～内海 | 58.3 | 68.8 | 72.8 | 47.8 | 77.9 | 52.1 | 48.2 | 83.5 | 88.3 | 48.7 | 41.8 | 39.9 | 61.6 | 47.4 | 45.5 | 55.3 |
| 164 | 四国横断自動車道 | 内海～岩松 | 58.3 | 68.3 | 73.3 | 47.1 | 83.9 | 42.4 | 48.2 | 42.8 | 45.9 | 46.3 | 41.8 | 40.0 | 65.7 | 47.2 | 45.5 | 59.4 |
| 165 | 四国横断自動車道 | 岩松～宇和島北 ※1 | 58.3 | 53.4 | 52.5 | 47.5 | 83.0 | 53.7 | 48.3 | 78.7 | 57.7 | 72.5 | 54.0 | 62.5 | 66.1 | 47.3 | 45.5 | 57.3 |
| 166 | 今治小松自動車道 | 今治～今治湯ノ浦 | 7.7 | 37.6 | 43.3 | 47.6 | 46.1 | 42.4 | 50.2 | 42.8 | 45.9 | 45.6 | 54.0 | 43.5 | 49.8 | 47.1 | 72.0 | 49.3 |
| 167 | 高知東部自動車道 | 高知～高知空港 | 58.4 | 46.8 | 62.1 | 47.5 | 38.9 | 44.2 | 48.5 | 46.3 | 53.3 | 69.1 | 66.1 | 46.6 | 41.9 | 47.3 | 45.5 | 64.4 |
| 168 | 高知東部自動車道 | 高知空港～芸西西 | 58.4 | 49.9 | 63.1 | 48.1 | 57.8 | 51.3 | 48.2 | 54.4 | 57.3 | 68.4 | 41.8 | 53.3 | 75.8 | 47.1 | 45.5 | 61.4 |
| 169 | 高知東部自動車道 | 芸西西～安芸西 | 58.4 | 51.6 | 61.7 | 47.6 | 57.9 | 43.3 | 48.2 | 44.5 | 45.9 | 63.4 | 41.8 | 48.8 | 76.2 | 47.1 | 45.5 | 56.3 |
| 170 | 九州横断自動車道 延岡線 | 矢部(山都)～蔵田 | 63.7 | 58.8 | 52.9 | 61.2 | 61.4 | 52.3 | 48.1 | 50.4 | 47.4 | 38.3 | 54.0 | 49.4 | 55.7 | 51.4 | 45.5 | 53.3 |
| 171 | 九州横断自動車道 延岡線 | 蔵田～延岡JCT ※1 | 63.7 | 55.8 | 52.8 | 49.6 | 56.1 | 45.5 | 48.1 | 47.3 | 48.1 | 59.2 | 41.8 | 52.4 | 60.4 | 51.5 | 45.5 | 67.4 |
| 172 | 東九州自動車道 | 北川～延岡南 ※1 | 47.9 | 51.1 | 33.1 | 47.4 | 34.7 | 42.4 | 48.1 | 42.8 | 45.9 | 55.3 | 54.0 | 39.8 | 61.5 | 47.2 | 45.5 | 59.4 |
| 173 | 東九州自動車道 | 日南～志布志 | 72.8 | 48.4 | 52.4 | 50.6 | 58.8 | 47.2 | 48.0 | 64.8 | 50.2 | 48.5 | 41.8 | 42.9 | 45.1 | 47.3 | 45.5 | 58.9 |
| 174 | 西九州自動車道 | 福重JCT～(福井) | 64.5 | 55.4 | 49.0 | 74.3 | 45.1 | 61.5 | 48.3 | 55.2 | 75.4 | 53.4 | 54.0 | 66.9 | 47.0 | 47.1 | 45.5 | 38.2 |
| 175 | 西九州自動車道 | 鹿家～唐津 | 57.2 | 47.2 | 44.7 | 55.2 | 34.7 | 42.4 | 48.0 | 42.8 | 46.2 | 47.3 | 54.0 | 58.5 | 42.5 | 47.1 | 45.5 | 38.7 |
| 176 | 西九州自動車道 | 唐津～伊万里東 | 55.6 | 46.1 | 44.7 | 61.6 | 48.7 | 73.8 | 48.0 | 59.4 | 48.7 | 69.1 | 54.0 | 63.9 | 42.3 | 47.3 | 45.5 | 48.3 |
| 177 | 西九州自動車道 | 伊万里東～伊万里西 | 54.2 | 44.9 | 46.8 | 51.4 | 65.0 | 52.6 | 48.2 | 51.2 | 48.7 | 65.8 | 54.0 | 65.0 | 42.4 | 49.8 | 45.5 | 43.2 |
| 178 | 西九州自動車道 | 伊万里西～松浦 | 51.6 | 45.9 | 47.4 | 46.6 | 65.0 | 45.4 | 48.8 | 53.8 | 50.9 | 48.5 | 54.0 | 44.1 | 43.8 | 48.9 | 45.5 | 47.3 |
| 179 | 西九州自動車道 | 松浦～佐々 | 51.6 | 54.1 | 47.7 | 46.6 | 61.6 | 57.5 | 48.3 | 68.8 | 46.8 | 43.8 | 41.8 | 41.2 | 42.0 | 47.8 | 45.5 | 36.2 |
| 180 | 西九州自動車道 | 佐々～佐世保 | 51.6 | 53.3 | 48.1 | 46.6 | 61.7 | 81.6 | 48.0 | 63.0 | 45.9 | 56.1 | 54.0 | 52.7 | 46.4 | 47.3 | 45.5 | 43.2 |
| 181 | 西九州自動車道 | 佐世保～佐世保大塔 | 31.0 | 48.9 | 45.2 | 50.3 | 55.7 | 42.4 | 48.0 | 42.8 | 45.9 | 68.3 | 41.8 | 58.3 | 47.5 | 47.1 | 45.5 | 55.3 |
| 182 | 南九州西回り自動車道 | 日奈久～芦北 | 45.8 | 57.8 | 50.9 | 48.8 | 61.8 | 49.9 | 48.2 | 48.5 | 46.7 | 70.5 | 66.1 | 59.7 | 55.9 | 47.1 | 45.5 | 41.2 |
| 183 | 南九州西回り自動車道 | 芦北～出水 | 45.8 | 54.6 | 53.6 | 50.7 | 67.8 | 49.7 | 48.2 | 62.8 | 49.1 | 55.5 | 66.1 | 60.6 | 54.3 | 47.2 | 45.5 | 55.3 |
| 184 | 南九州西回り自動車道 | 出水～鶴川内 | 45.8 | 50.1 | 54.4 | 48.7 | 61.1 | 47.1 | 49.0 | 67.2 | 46.1 | 60.8 | 66.1 | 52.4 | 41.5 | 47.4 | 45.5 | 65.4 |
| 185 | 南九州西回り自動車道 | 鶴川内～川内 | 45.8 | 57.1 | 53.4 | 49.8 | 59.7 | 45.3 | 49.1 | 49.1 | 50.0 | 62.3 | 66.1 | 50.0 | 42.8 | 47.3 | 45.5 | 61.4 |
| 186 | 南九州西回り自動車道 | 川内～薩摩川内都 | 36.9 | 49.3 | 51.3 | 47.1 | 59.7 | 42.4 | 49.0 | 42.8 | 116.6 | 58.4 | 54.0 | 49.5 | 49.7 | 47.1 | 45.5 | 58.4 |
| 187 | 那覇空港自動車道 | 那覇空港～豊見城・名嘉地 | 63.7 | 43.4 | 41.9 | 46.6 | 34.7 | 58.9 | 51.7 | 44.4 | 45.9 | 41.5 | 41.8 | 39.3 | 40.6 | 47.1 | 45.5 | 32.1 |

※1: 高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路

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、相互連携の可能化を評価
 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有無を評価
 指標15: 並行する高速道路の代替路線を形成の有無を評価
 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

④外部効果の重み付け偏差値

| No. | 路線名 | 評価区間 | 重み付け後の合計点 評価手法 委員会 重み付け |
|-----|----------------|-------------------|----------------------------------|
| 1 | 北海道縦貫自動車道 | 七飯藤城～七飯 | 44.1 |
| 2 | 北海道縦貫自動車道 | 名寄～美深 ※1 | 47.1 |
| 3 | 北海道縦貫自動車道 | 美深～美深敷島 ※1 | 47.0 |
| 4 | 北海道縦貫自動車道 | 美深敷島～音威子府 | 48.5 |
| 5 | 北海道縦貫自動車道 | 音威子府～中川 ※1 | 49.6 |
| 6 | 北海道縦貫自動車道 | 中川～幌延 | 50.3 |
| 7 | 北海道縦貫自動車道 | 幌延～豊富サロベツ ※1 | 47.2 |
| 8 | 北海道縦貫自動車道 | 豊富北～稚内 | 50.2 |
| 9 | 北海道横断自動車道 根室線 | 黒松内JCT～黒松内 ※1 | 46.9 |
| 10 | 北海道横断自動車道 根室線 | 黒松内～余市 | 54.4 |
| 11 | 北海道横断自動車道 根室線 | 釧路～別保 ※1 | 47.1 |
| 12 | 北海道横断自動車道 根室線 | 別保～温根沼 | 54.4 |
| 13 | 北海道横断自動車道 根室線 | 温根沼～根室 ※1 | 48.9 |
| 14 | 北海道横断自動車道 網走線 | 北見～北見市端野町川向 ※1 | 45.8 |
| 15 | 北海道横断自動車道 網走線 | 北見市端野町川向～北見市端野町共和 | 46.2 |
| 16 | 北海道横断自動車道 網走線 | 北見市端野町共和～高野(交差点) | 46.2 |
| 17 | 北海道横断自動車道 網走線 | 女満別空港～網走 | 50.1 |
| 18 | 旭川紋別自動車道 | 上川層雲峡～浮島 | 45.8 |
| 19 | 旭川紋別自動車道 | 白滝～丸瀬布 | 47.3 |
| 20 | 旭川紋別自動車道 | 丸瀬布～遠軽 | 47.2 |
| 21 | 旭川紋別自動車道 | 遠軽～紋別 | 51.7 |
| 22 | 深川留萌自動車道 | 留萌幌糠～留萌 | 47.1 |
| 23 | 帯広広尾自動車道 | 帯広川西～中札内 | 47.1 |
| 24 | 帯広広尾自動車道 | 中札内～大樹 | 48.1 |
| 25 | 帯広広尾自動車道 | 大樹～広尾 | 49.0 |
| 26 | 日高自動車道 | 日高富川～厚賀 | 51.1 |
| 27 | 日高自動車道 | 厚賀～静内 | 53.2 |
| 28 | 日高自動車道 | 静内～浦河 | 53.6 |
| 29 | 函館江差自動車道 | 函館～茂辺地 | 48.6 |
| 30 | 函館江差自動車道 | 茂辺地～木古内 | 48.4 |
| 31 | 函館江差自動車道 | 木古内～江差 | 50.7 |
| 32 | 東北縦貫自動車道 八戸線 | 六戸(1)～上北 ※1 | 46.9 |
| 33 | 東北縦貫自動車道 八戸線 | 上北～天間館 | 47.0 |
| 34 | 東北縦貫自動車道 八戸線 | 滝沢～青森東 | 43.9 |
| 35 | 東北横断自動車道 釜石秋田線 | 釜石～釜石西 | 49.7 |
| 36 | 東北横断自動車道 釜石秋田線 | 遠野住田～遠野 | 48.9 |
| 37 | 日本海沿岸東北自動車道 | 朝日～温海 | 51.0 |
| 38 | 日本海沿岸東北自動車道 | 酒田みなど～象潟 | 57.3 |
| 39 | 日本海沿岸東北自動車道 | 象潟～仁賀保 ※1 | 55.0 |
| 40 | 日本海沿岸東北自動車道 | 仁賀保～本荘 ※1 | 54.4 |
| 41 | 日本海沿岸東北自動車道 | 二ツ井白神～あきた北空港 | 49.8 |
| 42 | 日本海沿岸東北自動車道 | あきた北空港～北秋田市栄 ※1 | 50.2 |
| 43 | 日本海沿岸東北自動車道 | 北秋田市栄～大館市権崎 ※1 | 48.3 |
| 44 | 日本海沿岸東北自動車道 | 大館市権崎～大館北 ※1 | 47.7 |
| 45 | 東北中央自動車道 | 相馬JCT～相馬西 | 49.8 |
| 46 | 東北中央自動車道 | 相馬西～阿武隈 ※1 | 48.7 |
| 47 | 東北中央自動車道 | 阿武隈～霊山町 石田 | 50.6 |
| 48 | 東北中央自動車道 | 霊山町 石田～霊山町 小国 ※1 | 50.4 |
| 49 | 東北中央自動車道 | 霊山町 小国～福島北JCT | 49.5 |
| 50 | 東北中央自動車道 | 尾花沢～新庄 ※1 | 46.9 |

偏差値化

| 重み付け偏差値 評価手法 委員会 重み付け |
|--------------------------------|
| 32.2 |
| 41.3 |
| 40.8 |
| 45.5 |
| 48.9 |
| 50.8 |
| 41.4 |
| 50.6 |
| 40.5 |
| 63.3 |
| 41.1 |
| 63.4 |
| 46.6 |
| 37.3 |
| 38.6 |
| 38.3 |
| 50.3 |
| 37.2 |
| 41.8 |
| 41.5 |
| 55.2 |
| 41.1 |
| 41.1 |
| 44.3 |
| 47.0 |
| 53.4 |
| 59.8 |
| 60.9 |
| 45.6 |
| 45.3 |
| 52.2 |
| 40.5 |
| 41.0 |
| 31.5 |
| 49.2 |
| 46.5 |
| 53.0 |
| 72.4 |
| 65.1 |
| 63.5 |
| 49.2 |
| 50.7 |
| 44.9 |
| 42.9 |
| 49.5 |
| 45.9 |
| 51.8 |
| 51.1 |
| 48.6 |
| 40.7 |

| 重み付け値 評価手法 委員会 | |
|----------------------|-----|
| 指標1 | 4.7 |
| 指標2 | 5.0 |
| 指標3 | 8.9 |
| 指標4 | 5.4 |
| 指標5 | 5.1 |
| 指標6 | 5.6 |
| 指標7 | 7.6 |
| 指標8 | 5.5 |
| 指標9 | 5.5 |
| 指標10 | 5.7 |
| 指標11 | 5.2 |
| 指標12 | 6.5 |
| 指標13 | 8.2 |
| 指標14 | 5.9 |
| 指標15 | 5.3 |
| 指標16 | 9.9 |

※1: 高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路

④外部効果の重み付け偏差値

| No. | 路線名 | 評価区間 | 重み付け後の合計点 評価手法 委員会 重み付け |
|-----|-------------|------------------|----------------------------------|
| 51 | 東北中央自動車道 | 新庄～新庄北 ※1 | 49.5 |
| 52 | 東北中央自動車道 | 新庄北～金山町飛ノ森 | 49.9 |
| 53 | 東北中央自動車道 | 真室川町及位～湯沢市上院内 | 46.5 |
| 54 | 東北中央自動車道 | 湯沢市上院内～湯沢市下院内 ※1 | 47.1 |
| 55 | 東北中央自動車道 | 湯沢市下院内～雄勝こまち | 46.3 |
| 56 | 常磐自動車道 | 利府JCT～富谷JCT ※1 | 46.1 |
| 57 | 津軽自動車道 | 浪岡JCT～浪岡 | 46.0 |
| 58 | 津軽自動車道 | 五所川原北～つがる市柏 | 46.3 |
| 59 | 津軽自動車道 | つがる市柏～つがる市木造 | 48.5 |
| 60 | 津軽自動車道 | つがる市木造～鱒ヶ沢 | 46.9 |
| 61 | 八戸久慈自動車道 | 八戸JCT～八戸南 | 48.1 |
| 62 | 八戸久慈自動車道 | 八戸南～階上 | 49.0 |
| 63 | 八戸久慈自動車道 | 階上～久慈北 | 50.4 |
| 64 | 三陸縦貫自動車道 | 桃生豊里～登米 | 47.7 |
| 65 | 三陸縦貫自動車道 | 登米～志津川 | 50.4 |
| 66 | 三陸縦貫自動車道 | 志津川～大谷 | 51.5 |
| 67 | 三陸縦貫自動車道 | 大谷～気仙沼 | 48.5 |
| 68 | 三陸縦貫自動車道 | 気仙沼～唐桑町只越 | 50.9 |
| 69 | 三陸縦貫自動車道 | 唐桑町只越～唐桑町館 | 47.5 |
| 70 | 三陸縦貫自動車道 | 唐桑町館～高田 | 48.7 |
| 71 | 三陸縦貫自動車道 | 高田～大船渡碓石海岸 | 49.9 |
| 72 | 三陸縦貫自動車道 | 三陸～吉浜 | 49.2 |
| 73 | 三陸縦貫自動車道 | 吉浜～釜石 | 52.2 |
| 74 | 三陸縦貫自動車道 | 釜石～山田南 | 56.0 |
| 75 | 三陸縦貫自動車道 | 山田～金浜 | 51.6 |
| 76 | 三陸縦貫自動車道 | 金浜～松山 | 49.8 |
| 77 | 三陸縦貫自動車道 | 松山～宮古北 | 50.9 |
| 78 | 東関東自動車道 館山線 | 富浦～館山 | 43.2 |
| 79 | 東関東自動車道 水戸線 | 潮来～鉢田 | 48.1 |
| 80 | 東京外かく環状道路 | 大泉JCT～東名JCT | 67.1 |
| 81 | 東京外かく環状道路 | 東名JCT～平和島JCT | 57.4 |
| 82 | 第二東海自動車道 | 玉川～横浜泉JCT | 47.9 |
| 83 | 第二東海自動車道 | 横浜泉JCT～海老名南JCT | 51.7 |
| 84 | 首都圏中央連絡自動車道 | 釜利谷JCT～戸塚 | 48.4 |
| 85 | 首都圏中央連絡自動車道 | 栄JCT～藤沢 | 48.7 |
| 86 | 首都圏中央連絡自動車道 | 西久保JCT～海老名南JCT | 46.8 |
| 87 | 首都圏中央連絡自動車道 | 海老名北～相模原 | 47.1 |
| 88 | 首都圏中央連絡自動車道 | 相模原～八王子JCT | 48.7 |
| 89 | 首都圏中央連絡自動車道 | 川島～五霞 | 58.1 |
| 90 | 首都圏中央連絡自動車道 | 五霞～つくばJCT | 51.4 |
| 91 | 首都圏中央連絡自動車道 | つくばJCT～大栗JCT | 50.6 |
| 92 | 首都圏中央連絡自動車道 | 大栗JCT～松尾横芝 | 46.3 |
| 93 | 首都圏中央連絡自動車道 | 東金JCT～茂原長南 | 46.8 |
| 94 | 首都圏中央連絡自動車道 | 茂原長南～木更津JCT | 48.4 |
| 95 | 中部横断自動車道 | 長坂JCT～八千穂 | 49.1 |
| 96 | 能越自動車道 | 輪島～三井 | 47.4 |
| 97 | 能越自動車道 | 三井～能登空港 | 47.0 |
| 98 | 能越自動車道 | 田鶴浜～七尾 | 46.9 |
| 99 | 能越自動車道 | 七尾～氷見 | 49.2 |
| 100 | 中部縦貫自動車道 | 松本JCT～波田 | 46.7 |

偏差値化

| 重み付け偏差値 評価手法 委員会 重み付け |
|--------------------------------|
| 48.5 |
| 49.7 |
| 39.4 |
| 41.1 |
| 38.7 |
| 38.0 |
| 37.7 |
| 38.8 |
| 45.6 |
| 40.6 |
| 44.2 |
| 46.9 |
| 51.4 |
| 43.0 |
| 51.3 |
| 54.6 |
| 45.4 |
| 52.7 |
| 42.5 |
| 46.0 |
| 49.6 |
| 47.6 |
| 56.6 |
| 68.3 |
| 55.0 |
| 49.5 |
| 52.7 |
| 29.4 |
| 44.3 |
| 102.1 |
| 72.6 |
| 43.7 |
| 55.3 |
| 45.0 |
| 46.0 |
| 40.4 |
| 41.0 |
| 46.1 |
| 74.6 |
| 54.2 |
| 52.0 |
| 38.8 |
| 40.2 |
| 45.1 |
| 47.3 |
| 42.0 |
| 40.7 |
| 40.6 |
| 47.6 |
| 40.1 |

| 重み付け値 評価手法 委員会 |
|----------------------|
| 4.7 |
| 5.0 |
| 8.9 |
| 5.4 |
| 5.1 |
| 5.6 |
| 7.6 |
| 5.5 |
| 5.5 |
| 5.7 |
| 5.2 |
| 6.5 |
| 8.2 |
| 5.9 |
| 5.3 |
| 9.9 |

※1: 高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路

④外部効果の重み付け偏差値

| No. | 路線名 | 評価区間 | 重み付け後の合計点 評価手法 委員会 重み付け |
|-----|----------------|-------------|----------------------------------|
| 101 | 中部縦貫自動車道 | 波田～中ノ湯 | 46.5 |
| 102 | 中部縦貫自動車道 | 平湯～丹生川 | 49.6 |
| 103 | 中部縦貫自動車道 | 丹生川～飛騨清見 | 50.7 |
| 104 | 中部縦貫自動車道 | 大野～油坂出入口 | 53.5 |
| 105 | 中部縦貫自動車道 | 福井北JCT～大野 | 56.4 |
| 106 | 伊豆縦貫自動車道 | 岡宮～函南 | 51.2 |
| 107 | 伊豆縦貫自動車道 | 函南～修善寺JCT | 46.6 |
| 108 | 伊豆縦貫自動車道 | 修善寺～天城湯ヶ島 | 49.3 |
| 109 | 伊豆縦貫自動車道 | 天城湯ヶ島～下田北 | 56.6 |
| 110 | 伊豆縦貫自動車道 | 下田北～下田 | 54.9 |
| 111 | 三遠南信自動車道 | 飯田山本～喬木 | 47.8 |
| 112 | 三遠南信自動車道 | 程野～南信濃 | 51.1 |
| 113 | 三遠南信自動車道 | 南信濃～水窪北 | 52.6 |
| 114 | 三遠南信自動車道 | 水窪北～佐久間 | 51.4 |
| 115 | 三遠南信自動車道 | 佐久間～引佐JCT | 49.0 |
| 116 | 東海環状自動車道 | 土岐南多治見～西関 | 48.4 |
| 117 | 東海環状自動車道 | 西関～養老 | 51.8 |
| 118 | 東海環状自動車道 | 養老～北勢 | 51.9 |
| 119 | 東海環状自動車道 | 北勢～四日市北JCT | 50.7 |
| 120 | 近畿自動車道 伊勢線 | 名古屋西JCT～飛鳥 | 48.1 |
| 121 | 近畿自動車道 紀勢線 | すさみ～太地 | 50.3 |
| 122 | 近畿自動車道 紀勢線 | 太地～新宮 ※1 | 52.8 |
| 123 | 近畿自動車道 紀勢線 | 新宮～大泊 | 50.6 |
| 124 | 近畿自動車道 紀勢線 | 大泊～尾鷲南 ※1 | 50.1 |
| 125 | 近畿自動車道 紀勢線 | 尾鷲南～尾鷲北 | 49.1 |
| 126 | 京都縦貫自動車道 | 久御山～沓掛(大枝) | 49.0 |
| 127 | 京都縦貫自動車道 | 丹波～綾部JCT | 48.3 |
| 128 | 京奈和自動車道 | 巨椋JCT～城陽JCT | 47.5 |
| 129 | 京奈和自動車道 | 奈良北～大和郡山JCT | 46.9 |
| 130 | 京奈和自動車道 | 大和郡山JCT～五條北 | 52.4 |
| 131 | 京奈和自動車道 | 高野口～打田 | 54.4 |
| 132 | 京奈和自動車道 | 打田～和歌山JCT | 51.3 |
| 133 | 北近畿豊岡自動車道 | 和田山～八鹿 | 50.8 |
| 134 | 北近畿豊岡自動車道 | 八鹿～日高 | 49.1 |
| 135 | 北近畿豊岡自動車道 | 日高～豊岡南 | 47.6 |
| 136 | 北近畿豊岡自動車道 | 豊岡南～豊岡竹野 | 48.0 |
| 137 | 中国横断自動車道 岡山米子線 | 米子北～境港 | 45.9 |
| 138 | 山陰自動車道 | 鳥取～吉岡温泉 ※1 | 48.9 |
| 139 | 山陰自動車道 | 吉岡温泉～瑞穂 ※1 | 47.2 |
| 140 | 山陰自動車道 | 瑞穂～青谷 | 48.5 |
| 141 | 山陰自動車道 | はわい～東伯 ※1 | 47.2 |
| 142 | 山陰自動車道 | 東伯～赤碓中山 ※1 | 49.8 |
| 143 | 山陰自動車道 | 赤碓中山～下市 ※1 | 49.8 |
| 144 | 山陰自動車道 | 下市～淀江 ※1 | 50.5 |
| 145 | 山陰自動車道 | 出雲～多伎 | 46.9 |
| 146 | 山陰自動車道 | 多伎～朝山 ※1 | 48.9 |
| 147 | 山陰自動車道 | 朝山～大田 ※1 | 52.2 |
| 148 | 山陰自動車道 | 大田～仁摩 | 49.7 |
| 149 | 山陰自動車道 | 仁摩～福光 ※1 | 48.8 |
| 150 | 山陰自動車道 | 福光～江津 | 47.8 |

偏差値化

| 重み付け偏差値 評価手法 委員会 重み付け |
|--------------------------------|
| 39.4 |
| 48.6 |
| 52.2 |
| 60.6 |
| 69.6 |
| 53.5 |
| 39.8 |
| 47.8 |
| 70.0 |
| 64.9 |
| 43.5 |
| 53.5 |
| 57.8 |
| 54.2 |
| 47.0 |
| 45.1 |
| 55.3 |
| 55.6 |
| 52.0 |
| 44.1 |
| 50.8 |
| 58.5 |
| 51.9 |
| 50.2 |
| 47.3 |
| 46.8 |
| 44.9 |
| 42.4 |
| 40.6 |
| 57.3 |
| 63.3 |
| 53.9 |
| 52.5 |
| 47.4 |
| 42.6 |
| 43.9 |
| 37.6 |
| 46.7 |
| 41.5 |
| 45.4 |
| 41.5 |
| 49.5 |
| 49.5 |
| 51.6 |
| 40.6 |
| 46.8 |
| 56.6 |
| 49.2 |
| 46.3 |
| 43.3 |

| 重み付け値 評価手法 委員会 | |
|----------------------|-----|
| 指標1 | 4.7 |
| 指標2 | 5.0 |
| 指標3 | 8.9 |
| 指標4 | 5.4 |
| 指標5 | 5.1 |
| 指標6 | 5.6 |
| 指標7 | 7.6 |
| 指標8 | 5.5 |
| 指標9 | 5.5 |
| 指標10 | 5.7 |
| 指標11 | 5.2 |
| 指標12 | 6.5 |
| 指標13 | 8.2 |
| 指標14 | 5.9 |
| 指標15 | 5.3 |
| 指標16 | 9.9 |

※1: 高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路

④外部効果の重み付け偏差値

| No. | 路線名 | 評価区間 | 重み付け後の合計点 評価手法 委員会 重み付け |
|-----|--------------|--------------|----------------------------------|
| 151 | 山陰自動車道 | 原井～三隅 ※1 | 54.2 |
| 152 | 山陰自動車道 | 三隅～遠田 | 53.4 |
| 153 | 山陰自動車道 | 遠田～須子 ※1 | 56.5 |
| 154 | 山陰自動車道 | 須子～萩 | 53.0 |
| 155 | 山陰自動車道 | 萩～三隅 ※1 | 53.0 |
| 156 | 山陰自動車道 | 三隅～小月JCT | 52.9 |
| 157 | 東広島・呉自動車道 | 東広島JCT～阿賀 | 55.7 |
| 158 | 四国横断自動車道 | 須崎東～須崎新荘 ※1 | 46.4 |
| 159 | 四国横断自動車道 | 窪川～金上野 | 47.9 |
| 160 | 四国横断自動車道 | 金上野～拳ノ川 ※1 | 48.5 |
| 161 | 四国横断自動車道 | 拳ノ川～中村 | 54.2 |
| 162 | 四国横断自動車道 | 中村～宿毛 ※1 | 53.5 |
| 163 | 四国横断自動車道 | 宿毛～内海 | 58.5 |
| 164 | 四国横断自動車道 | 内海～岩松 | 54.3 |
| 165 | 四国横断自動車道 | 岩松～宇和島北 ※1 | 58.4 |
| 166 | 今治小松自動車道 | 今治～今治湯ノ浦 | 45.9 |
| 167 | 高知東部自動車道 | 高知～高知空港 | 52.2 |
| 168 | 高知東部自動車道 | 高知空港～芸西西 | 56.1 |
| 169 | 高知東部自動車道 | 芸西西～安芸西 | 53.4 |
| 170 | 九州横断自動車道 延岡線 | 矢部(山都)～蔵田 | 52.5 |
| 171 | 九州横断自動車道 延岡線 | 蔵田～延岡JCT ※1 | 53.5 |
| 172 | 東九州自動車道 | 北川～延岡南 ※1 | 47.6 |
| 173 | 東九州自動車道 | 日南～志布志 | 51.3 |
| 174 | 西九州自動車道 | 福重JCT～(福井) | 53.8 |
| 175 | 西九州自動車道 | 鹿家～唐津 | 46.5 |
| 176 | 西九州自動車道 | 唐津～伊万里東 | 52.8 |
| 177 | 西九州自動車道 | 伊万里東～伊万里西 | 51.0 |
| 178 | 西九州自動車道 | 伊万里西～松浦 | 48.8 |
| 179 | 西九州自動車道 | 松浦～佐々 | 47.9 |
| 180 | 西九州自動車道 | 佐々～佐世保 | 51.9 |
| 181 | 西九州自動車道 | 佐世保～佐世保大塔 | 48.8 |
| 182 | 南九州西回り自動車道 | 日奈久～芦北 | 52.2 |
| 183 | 南九州西回り自動車道 | 芦北～出水 | 54.1 |
| 184 | 南九州西回り自動車道 | 出水～鶴川内 | 53.2 |
| 185 | 南九州西回り自動車道 | 鶴川内～川内 | 52.2 |
| 186 | 南九州西回り自動車道 | 川内～薩摩川内都 | 53.6 |
| 187 | 那覇空港自動車道 | 那覇空港～豊見城・名嘉地 | 44.2 |

偏差値化

| 重み付け偏差値 評価手法 委員会 重み付け |
|--------------------------------|
| 62.7 |
| 60.4 |
| 69.7 |
| 59.3 |
| 59.0 |
| 58.8 |
| 67.4 |
| 39.0 |
| 43.7 |
| 45.4 |
| 62.9 |
| 60.8 |
| 76.0 |
| 63.0 |
| 75.5 |
| 37.5 |
| 56.7 |
| 68.6 |
| 60.2 |
| 57.7 |
| 60.7 |
| 42.8 |
| 54.0 |
| 61.6 |
| 39.3 |
| 58.4 |
| 53.1 |
| 46.3 |
| 43.6 |
| 55.9 |
| 46.4 |
| 56.8 |
| 62.5 |
| 59.8 |
| 56.8 |
| 61.0 |
| 32.3 |

| 重み付け値 評価手法 委員会 | |
|----------------------|-----|
| 指標1 | 4.7 |
| 指標2 | 5.0 |
| 指標3 | 8.9 |
| 指標4 | 5.4 |
| 指標5 | 5.1 |
| 指標6 | 5.6 |
| 指標7 | 7.6 |
| 指標8 | 5.5 |
| 指標9 | 5.5 |
| 指標10 | 5.7 |
| 指標11 | 5.2 |
| 指標12 | 6.5 |
| 指標13 | 8.2 |
| 指標14 | 5.9 |
| 指標15 | 5.3 |
| 指標16 | 9.9 |

※1: 高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路

⑤総合評価

総合評価は、「費用対便益」と「外部効果」の2つの指標について、それぞれの指標毎に求められる評点（偏差値）に重みを付けて総合評価点数を以下の式に基づいて算出する。なお、今回の評価における重み付けは、民営化時の評価結果も踏まえ、表2-14の道路事業評価手法検討委員会における重み付けを用いることとした。

$$\text{評価点数} = \alpha \times \text{費用対便益評点} + \beta \times \text{外部効果評点}$$

各評価項目毎の評点は、全ての評価区間の評価値を求めた上で、偏差値化して算出する。

α 、 β ：各評価項目に対する重み付け（ $\alpha + \beta = 100\%$ ）

総合評価の算出結果は以下の表に示す通りである。

⑤総合評価

| No. | 路線名 | 評価区間 | 費用対便益の評点 ^{※2} | | 外部効果(重み付け偏差値) ^{※5} | 総合評価 ^{※6} |
|-----|-------------|----------------------------------|-------------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------------|
| | | | 現計画 ^{※3} 断面 | 完成2車 ^{※4} 断面 | | |
| 1 | 北海道縦貫自動車道 | 七飯藤城～七飯 | 56.2 | — | 32.2 | 45.4 |
| 2 | 北海道縦貫自動車道 | 名寄～美深 ^{※1} | 44.0 | — | 41.3 | 42.8 |
| 3 | 北海道縦貫自動車道 | 美深～美深敷島 ^{※1} | 54.8 | — | 40.8 | 48.5 |
| 4 | 北海道縦貫自動車道 | 美深敷島～音威子府 | 40.2 | 41.2 | 45.5 | 43.1 |
| 5 | 北海道縦貫自動車道 | 音威子府～中川 ^{※1} | 45.5 | — | 48.9 | 47.0 |
| 6 | 北海道縦貫自動車道 | 中川～幌延 | 36.8 | 37.3 | 50.8 | 43.4 |
| 7 | 北海道縦貫自動車道 | 幌延～豊富サロベツ ^{※1} | 49.6 | — | 41.4 | 45.9 |
| 8 | 北海道縦貫自動車道 | 豊富北～稚内 | 37.1 | 37.5 | 50.6 | 43.4 |
| 9 | 北海道横断自動車道 | 根室線 黒松内JCT～黒松内 ^{※1} | 47.2 | — | 40.5 | 44.2 |
| 10 | 北海道横断自動車道 | 根室線 黒松内～余市 | 52.3 | — | 63.3 | 57.2 |
| 11 | 北海道横断自動車道 | 根室線 釧路～別保 ^{※1} | 45.5 | — | 41.1 | 43.5 |
| 12 | 北海道横断自動車道 | 根室線 別保～温根沼 | 36.7 | 37.7 | 63.4 | 49.3 |
| 13 | 北海道横断自動車道 | 根室線 温根沼～根室 ^{※1} | 40.6 | — | 46.6 | 43.3 |
| 14 | 北海道横断自動車道 | 網走線 北見～北見市端野町川向 ^{※1} | 47.2 | — | 37.3 | 42.7 |
| 15 | 北海道横断自動車道 | 網走線 北見市端野町川向～北見市端野町共和 | 48.2 | — | 38.6 | 43.8 |
| 16 | 北海道横断自動車道 | 網走線 北見市端野町共和～高野(交差点) | 48.3 | — | 38.3 | 43.8 |
| 17 | 北海道横断自動車道 | 網走線 女満別空港～網走 | 46.7 | — | 50.3 | 48.3 |
| 18 | 旭川紋別自動車道 | 上川層雲峡～浮島 | 55.1 | — | 37.2 | 47.0 |
| 19 | 旭川紋別自動車道 | 白滝～丸瀬布 | 59.4 | — | 41.8 | 51.5 |
| 20 | 旭川紋別自動車道 | 丸瀬布～遠軽 | 66.9 | — | 41.5 | 55.5 |
| 21 | 旭川紋別自動車道 | 遠軽～紋別 | 37.7 | 38.4 | 55.2 | 45.9 |
| 22 | 深川留萌自動車道 | 留萌幌鯨～留萌 | 41.6 | — | 41.1 | 41.4 |
| 23 | 帯広広尾自動車道 | 帯広川西～中札内 | 49.5 | — | 41.1 | 45.7 |
| 24 | 帯広広尾自動車道 | 中札内～大樹 | 45.3 | — | 44.3 | 44.8 |
| 25 | 帯広広尾自動車道 | 大樹～広尾 | 36.2 | 39.4 | 47.0 | 42.8 |
| 26 | 日高自動車道 | 日高富川～厚賀 | 47.9 | — | 53.4 | 50.4 |
| 27 | 日高自動車道 | 厚賀～静内 | 75.3 | — | 59.8 | 68.4 |
| 28 | 日高自動車道 | 静内～浦河 | 38.5 | 39.7 | 60.9 | 49.3 |
| 29 | 函館江差自動車道 | 函館～茂辺地 | 44.4 | — | 45.6 | 45.0 |
| 30 | 函館江差自動車道 | 茂辺地～木古内 | 52.2 | — | 45.3 | 49.1 |
| 31 | 函館江差自動車道 | 木古内～江差 | 36.7 | 37.8 | 52.2 | 44.3 |
| 32 | 東北縦貫自動車道 | 八戸線 六戸(1)～上北 ^{※1} | 64.4 | — | 40.5 | 53.6 |
| 33 | 東北縦貫自動車道 | 八戸線 上北～天間館 | 44.3 | — | 41.0 | 42.8 |
| 34 | 東北縦貫自動車道 | 八戸線 滝沢～青森東 | 43.0 | — | 31.5 | 37.8 |
| 35 | 東北横断自動車道 | 釜石秋田線 釜石～釜石西 | 39.1 | 41.0 | 49.2 | 44.7 |
| 36 | 東北横断自動車道 | 釜石秋田線 遠野住田～遠野 | 38.4 | 39.9 | 46.5 | 42.9 |
| 37 | 日本海沿岸東北自動車道 | 朝日～温海 | 40.0 | 39.4 | 53.0 | 45.5 |
| 38 | 日本海沿岸東北自動車道 | 酒田みなと～象潟 | 39.6 | 41.1 | 72.4 | 55.2 |
| 39 | 日本海沿岸東北自動車道 | 象潟～仁賀保 ^{※1} | 54.9 | — | 65.1 | 59.5 |
| 40 | 日本海沿岸東北自動車道 | 仁賀保～本荘 ^{※1} | 53.5 | — | 63.5 | 58.0 |
| 41 | 日本海沿岸東北自動車道 | 二ツ井白神～あきた北空港 | 38.8 | 39.8 | 49.2 | 44.0 |
| 42 | 日本海沿岸東北自動車道 | あきた北空港～北秋田市栄 ^{※1} | 65.2 | — | 50.7 | 58.7 |
| 43 | 日本海沿岸東北自動車道 | 北秋田市栄～大館市権崎 ^{※1} | 53.0 | — | 44.9 | 49.4 |
| 44 | 日本海沿岸東北自動車道 | 大館市権崎～大館北 ^{※1} | 53.7 | — | 42.9 | 48.8 |
| 45 | 東北中央自動車道 | 相馬JCT～相馬西 | 47.9 | — | 49.5 | 48.6 |
| 46 | 東北中央自動車道 | 相馬西～阿武隈 ^{※1} | 42.8 | — | 45.9 | 44.2 |
| 47 | 東北中央自動車道 | 阿武隈～霊山町 石田 | 38.3 | 38.7 | 51.8 | 44.6 |
| 48 | 東北中央自動車道 | 霊山町 石田～霊山町 小国 ^{※1} | 55.8 | — | 51.1 | 53.7 |
| 49 | 東北中央自動車道 | 霊山町 小国～福島北JCT | 45.6 | — | 48.6 | 47.0 |
| 50 | 東北中央自動車道 | 尾花沢～新庄 ^{※1} | 47.7 | — | 40.7 | 44.5 |

総合評価

| | 重み付け値 |
|-------|-------|
| 費用対便益 | 55.0 |
| 外部効果 | 45.0 |

※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: 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。
 ※3: 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。
 ※4: 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。現計画で、費用対便益 ≥ 1.2 となる区間については「—」と記載。
 ※5: 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。
 ※6: 総合評価: 費用対便益及び外部効果について、それぞれの指標毎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、総合評価点数を算出。現計画断面で費用対便益 ≥ 1.2 となる区間は現計画断面の費用対便益を適用し、それ以外の区間は、完成2車断面の費用対便益を適用。

⑤総合評価

| No. | 路線名 | 評価区間 | 費用対便益の観点 ^{※2} | | 外部効果(重み付け偏差値) ^{※5} | 総合評価 ^{※6} |
|-----|-------------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------------|
| | | | 現計画 ^{※3} 断面 | 完成2車 ^{※4} 断面 | | |
| 51 | 東北中央自動車道 | 新庄～新庄北 ^{※1} | 49.0 | — | 48.5 | 48.8 |
| 52 | 東北中央自動車道 | 新庄北～金山町飛ノ森 | 42.7 | — | 49.7 | 45.9 |
| 53 | 東北中央自動車道 | 真室川町及位～湯沢市上院内 | 40.0 | 42.1 | 39.4 | 40.9 |
| 54 | 東北中央自動車道 | 湯沢市上院内～湯沢市下院内 ^{※1} | 49.4 | — | 41.1 | 45.7 |
| 55 | 東北中央自動車道 | 湯沢市下院内～雄勝こまち | 39.2 | 40.1 | 38.7 | 39.5 |
| 56 | 常磐自動車道 | 利府JCT～富谷JCT ^{※1} | 45.3 | — | 38.0 | 42.0 |
| 57 | 津軽自動車道 | 浪岡JCT～浪岡 | 50.7 | — | 37.7 | 44.8 |
| 58 | 津軽自動車道 | 五所川原北～つがる市柏 | 60.4 | — | 38.8 | 50.7 |
| 59 | 津軽自動車道 | つがる市柏～つがる市木造 | 51.6 | — | 45.6 | 48.9 |
| 60 | 津軽自動車道 | つがる市木造～鱒ヶ沢 | 59.1 | — | 40.6 | 50.8 |
| 61 | 八戸久慈自動車道 | 八戸JCT～八戸南 | 44.1 | — | 44.2 | 44.1 |
| 62 | 八戸久慈自動車道 | 八戸南～階上 | 47.4 | — | 46.9 | 47.2 |
| 63 | 八戸久慈自動車道 | 階上～久慈北 | 39.7 | 41.5 | 51.4 | 45.9 |
| 64 | 三陸縦貫自動車道 | 桃生豊里～登米 | 50.1 | — | 43.0 | 46.9 |
| 65 | 三陸縦貫自動車道 | 登米～志津川 | 56.1 | — | 51.3 | 53.9 |
| 66 | 三陸縦貫自動車道 | 志津川～大谷 | 49.6 | — | 54.6 | 51.8 |
| 67 | 三陸縦貫自動車道 | 大谷～気仙沼 | 79.0 | — | 45.4 | 63.9 |
| 68 | 三陸縦貫自動車道 | 気仙沼～唐桑町只越 | 56.9 | — | 52.7 | 55.0 |
| 69 | 三陸縦貫自動車道 | 唐桑町只越～唐桑町館 | 44.2 | — | 42.5 | 43.4 |
| 70 | 三陸縦貫自動車道 | 唐桑町館～高田 | 41.0 | — | 46.0 | 43.2 |
| 71 | 三陸縦貫自動車道 | 高田～大船渡碁石海岸 | 74.1 | — | 49.6 | 63.1 |
| 72 | 三陸縦貫自動車道 | 三陸～吉浜 | 53.1 | — | 47.6 | 50.6 |
| 73 | 三陸縦貫自動車道 | 吉浜～釜石 | 40.0 | 42.1 | 56.6 | 48.6 |
| 74 | 三陸縦貫自動車道 | 釜石～山田南 | 44.1 | — | 68.3 | 55.0 |
| 75 | 三陸縦貫自動車道 | 山田～金浜 | 47.2 | — | 55.0 | 50.7 |
| 76 | 三陸縦貫自動車道 | 金浜～松山 | 52.4 | — | 49.5 | 51.1 |
| 77 | 三陸縦貫自動車道 | 松山～宮古北 | 52.7 | — | 52.7 | 52.7 |
| 78 | 東関東自動車道 館山線 | 富浦～館山 | 42.1 | — | 29.4 | 36.4 |
| 79 | 東関東自動車道 水戸線 | 潮来～鉢田 | 45.6 | — | 44.3 | 45.0 |
| 80 | 東京外かく環状道路 | 大泉JCT～東名JCT | 67.4 | — | 102.1 | 83.0 |
| 81 | 東京外かく環状道路 | 東名JCT～平和島JCT | 54.3 | — | 72.6 | 62.5 |
| 82 | 第二東海自動車道 | 玉川～横浜泉JCT | 47.2 | — | 43.7 | 45.6 |
| 83 | 第二東海自動車道 | 横浜泉JCT～海老名南JCT | 47.4 | — | 55.3 | 51.0 |
| 84 | 首都圏中央連絡自動車道 | 釜利谷JCT～戸塚 | 52.5 | — | 45.0 | 49.1 |
| 85 | 首都圏中央連絡自動車道 | 栄JCT～藤沢 | 46.2 | — | 46.0 | 46.2 |
| 86 | 首都圏中央連絡自動車道 | 西久保JCT～海老名南JCT | 46.9 | — | 40.4 | 44.0 |
| 87 | 首都圏中央連絡自動車道 | 海老名北～相模原 | 62.3 | — | 41.0 | 52.8 |
| 88 | 首都圏中央連絡自動車道 | 相模原～八王子JCT | 60.9 | — | 46.1 | 54.3 |
| 89 | 首都圏中央連絡自動車道 | 川島～五霞 | 51.3 | — | 74.6 | 61.8 |
| 90 | 首都圏中央連絡自動車道 | 五霞～つくばJCT | 50.1 | — | 54.2 | 51.9 |
| 91 | 首都圏中央連絡自動車道 | つくばJCT～大塚JCT | 45.3 | — | 52.0 | 48.3 |
| 92 | 首都圏中央連絡自動車道 | 大塚JCT～松尾横芝 | 42.9 | — | 38.8 | 41.0 |
| 93 | 首都圏中央連絡自動車道 | 東金JCT～茂原長南 | 55.3 | — | 40.2 | 48.5 |
| 94 | 首都圏中央連絡自動車道 | 茂原長南～木更津JCT | 50.1 | — | 45.1 | 47.8 |
| 95 | 中部横断自動車道 | 長坂JCT～八千穂 | 42.0 | — | 47.3 | 44.4 |
| 96 | 能越自動車道 | 輪島～三井 | 43.0 | — | 42.0 | 42.5 |
| 97 | 能越自動車道 | 三井～能登空港 | 42.7 | — | 40.7 | 41.8 |
| 98 | 能越自動車道 | 田鶴浜～七尾 | 43.5 | — | 40.6 | 42.2 |
| 99 | 能越自動車道 | 七尾～氷見 | 42.7 | — | 47.6 | 44.9 |
| 100 | 中部縦貫自動車道 | 松本JCT～波田 | 48.2 | — | 40.1 | 44.5 |

総合評価

| | 重み付け値 |
|-------|-------|
| 費用対便益 | 55.0 |
| 外部効果 | 45.0 |

※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: 評価点: 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。
 ※3: 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。
 ※4: 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。現計画で、費用対便益 ≥ 1.2 となる区間については「—」と記載。
 ※5: 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。
 ※6: 総合評価: 費用対便益及び外部効果について、それぞれの指標毎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、総合評価点数を算出。現計画断面で費用対便益 ≥ 1.2 となる区間は現計画断面の費用対便益を適用し、それ以外の区間は、完成2車断面の費用対便益を適用。

⑤総合評価

| No. | 路線名 | 評価区間 | 費用対便益の評点 ^{※2} | | 外部効果(重み付け偏差値) ^{※5} | 総合評価 ^{※6} |
|-----|----------------|-----------------------|-------------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------------|
| | | | 現計画 ^{※3} 断面 | 完成2車 ^{※4} 断面 | | |
| 101 | 中部縦貫自動車道 | 波田～中ノ湯 | 44.8 | — | 39.4 | 42.4 |
| 102 | 中部縦貫自動車道 | 平湯～丹生川 | 45.4 | — | 48.6 | 46.9 |
| 103 | 中部縦貫自動車道 | 丹生川～飛騨清見 | 52.5 | — | 52.2 | 52.3 |
| 104 | 中部縦貫自動車道 | 大野～油坂出入口 | 37.8 | 39.4 | 60.6 | 48.9 |
| 105 | 中部縦貫自動車道 | 福井北JCT～大野 | 58.5 | — | 69.6 | 63.5 |
| 106 | 伊豆縦貫自動車道 | 岡宮～函南 | 53.7 | — | 53.5 | 53.6 |
| 107 | 伊豆縦貫自動車道 | 函南～修善寺JCT | 40.3 | 40.4 | 39.8 | 40.1 |
| 108 | 伊豆縦貫自動車道 | 修善寺～天城湯ヶ島 | 64.5 | — | 47.8 | 57.0 |
| 109 | 伊豆縦貫自動車道 | 天城湯ヶ島～下田北 | 41.3 | — | 70.0 | 54.2 |
| 110 | 伊豆縦貫自動車道 | 下田北～下田 | 62.1 | — | 64.9 | 63.4 |
| 111 | 三遠南信自動車道 | 飯田山本～喬木 | 48.9 | — | 43.5 | 46.4 |
| 112 | 三遠南信自動車道 | 程野～南信濃 | 37.4 | 38.6 | 53.5 | 45.3 |
| 113 | 三遠南信自動車道 | 南信濃～水窪北 | 42.9 | — | 57.8 | 49.6 |
| 114 | 三遠南信自動車道 | 水窪北～佐久間 | 37.0 | 38.0 | 54.2 | 45.3 |
| 115 | 三遠南信自動車道 | 佐久間～引佐JCT | 41.4 | — | 47.0 | 43.9 |
| 116 | 東海環状自動車道 | 土岐南多治見～西関 | 46.5 | — | 45.1 | 45.9 |
| 117 | 東海環状自動車道 | 西関～養老 | 45.3 | — | 55.3 | 49.8 |
| 118 | 東海環状自動車道 | 養老～北勢 | 48.9 | — | 55.6 | 51.9 |
| 119 | 東海環状自動車道 | 北勢～四日市北JCT | 45.3 | — | 52.0 | 48.3 |
| 120 | 近畿自動車道 伊勢線 | 名古屋西JCT～飛鳥 | 58.2 | — | 44.1 | 51.9 |
| 121 | 近畿自動車道 紀勢線 | すさみ～太地 | 37.3 | 38.3 | 50.8 | 43.9 |
| 122 | 近畿自動車道 紀勢線 | 太地～新宮 ^{※1} | 44.1 | — | 58.5 | 50.6 |
| 123 | 近畿自動車道 紀勢線 | 新宮～大泊 | 41.0 | — | 51.9 | 45.9 |
| 124 | 近畿自動車道 紀勢線 | 大泊～尾鷲南 ^{※1} | 40.6 | — | 50.2 | 44.9 |
| 125 | 近畿自動車道 紀勢線 | 尾鷲南～尾鷲北 | 40.7 | — | 47.3 | 43.7 |
| 126 | 京都縦貫自動車道 | 久御山～沓掛(大枝) | 47.7 | — | 46.8 | 47.3 |
| 127 | 京都縦貫自動車道 | 丹波～綾部JCT | 51.3 | — | 44.9 | 48.4 |
| 128 | 京奈和自動車道 | 巨椋JCT～城陽JCT | 61.5 | — | 42.4 | 52.9 |
| 129 | 京奈和自動車道 | 奈良北～大和郡山JCT | 64.5 | — | 40.6 | 53.8 |
| 130 | 京奈和自動車道 | 大和郡山JCT～五條北 | 101.8 | — | 57.3 | 81.8 |
| 131 | 京奈和自動車道 | 高野口～打田 | 65.7 | — | 63.3 | 64.6 |
| 132 | 京奈和自動車道 | 打田～和歌山JCT | 70.5 | — | 53.9 | 63.0 |
| 133 | 北近畿豊岡自動車道 | 和田山～八鹿 | 51.8 | — | 52.5 | 52.1 |
| 134 | 北近畿豊岡自動車道 | 八鹿～日高 | 74.1 | — | 47.4 | 62.1 |
| 135 | 北近畿豊岡自動車道 | 日高～豊岡南 | 77.7 | — | 42.6 | 61.9 |
| 136 | 北近畿豊岡自動車道 | 豊岡南～豊岡竹野 | 46.8 | — | 43.9 | 45.5 |
| 137 | 中国横断自動車道 岡山米子線 | 米子北～境港 | 47.6 | — | 37.6 | 43.1 |
| 138 | 山陰自動車道 | 鳥取～吉岡温泉 ^{※1} | 64.5 | — | 46.7 | 56.5 |
| 139 | 山陰自動車道 | 吉岡温泉～瑞穂 ^{※1} | 61.4 | — | 41.5 | 52.4 |
| 140 | 山陰自動車道 | 瑞穂～青谷 | 62.5 | — | 45.4 | 54.8 |
| 141 | 山陰自動車道 | はわい～東伯 ^{※1} | 56.9 | — | 41.5 | 50.0 |
| 142 | 山陰自動車道 | 東伯～赤碓中山 ^{※1} | 55.7 | — | 49.5 | 52.9 |
| 143 | 山陰自動車道 | 赤碓中山～下市 ^{※1} | 54.5 | — | 49.5 | 52.2 |
| 144 | 山陰自動車道 | 下市～淀江 ^{※1} | 83.7 | — | 51.6 | 69.3 |
| 145 | 山陰自動車道 | 出雲～多伎 | 47.5 | — | 40.6 | 44.4 |
| 146 | 山陰自動車道 | 多伎～朝山 ^{※1} | 54.5 | — | 46.8 | 51.0 |
| 147 | 山陰自動車道 | 朝山～大田 ^{※1} | 68.2 | — | 56.6 | 63.0 |
| 148 | 山陰自動車道 | 大田～仁摩 | 49.8 | — | 49.2 | 49.5 |
| 149 | 山陰自動車道 | 仁摩～福光 ^{※1} | 52.5 | — | 46.3 | 49.7 |
| 150 | 山陰自動車道 | 福光～江津 | 51.6 | — | 43.3 | 47.9 |

総合評価

| | 重み付け値 |
|-------|-------|
| 費用対便益 | 55.0 |
| 外部効果 | 45.0 |

※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: 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。
 ※3: 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。
 ※4: 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。現計画で、費用対便益 ≥ 1.2 となる区間については「—」と記載。
 ※5: 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。
 ※6: 総合評価: 費用対便益及び外部効果について、それぞれの指標毎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、総合評価点数を算出。現計画断面で費用対便益 ≥ 1.2 となる区間は現計画断面の費用対便益を適用し、それ以外の区間は、完成2車断面の費用対便益を適用。

⑤総合評価

| No. | 路線名 | 評価区間 | 費用対便益の評点 ^{※2} | | 外部効果(重み付け偏差値) ^{※5} |
|-----|--------------|------------------------|-------------------------|--------------------------|-----------------------------|
| | | | 現計画 ^{※3} 断面 | 完成2車 ^{※4} 断面 | |
| 151 | 山陰自動車道 | 原井～三隅 ^{※1} | 59.5 | — | 62.7 |
| 152 | 山陰自動車道 | 三隅～遠田 | 56.2 | — | 60.4 |
| 153 | 山陰自動車道 | 遠田～須子 ^{※1} | 44.1 | — | 69.7 |
| 154 | 山陰自動車道 | 須子～萩 | 39.2 | 40.4 | 59.3 |
| 155 | 山陰自動車道 | 萩～三隅 ^{※1} | 41.2 | — | 59.0 |
| 156 | 山陰自動車道 | 三隅～小月JCT | 40.3 | 39.6 | 58.8 |
| 157 | 東広島・呉自動車道 | 東広島JCT～阿賀 | 48.9 | — | 67.4 |
| 158 | 四国横断自動車道 | 須崎東～須崎新莊 ^{※1} | 46.3 | — | 39.0 |
| 159 | 四国横断自動車道 | 窪川～金上野 | 43.6 | — | 43.7 |
| 160 | 四国横断自動車道 | 金上野～拳ノ川 ^{※1} | 51.2 | — | 45.4 |
| 161 | 四国横断自動車道 | 拳ノ川～中村 | 43.6 | — | 62.9 |
| 162 | 四国横断自動車道 | 中村～宿毛 ^{※1} | 58.6 | — | 60.8 |
| 163 | 四国横断自動車道 | 宿毛～内海 | 37.4 | 37.9 | 76.0 |
| 164 | 四国横断自動車道 | 内海～岩松 | 39.2 | 40.7 | 63.0 |
| 165 | 四国横断自動車道 | 岩松～宇和島北 ^{※1} | 51.3 | — | 75.5 |
| 166 | 今治小松自動車道 | 今治～今治湯ノ浦 | 45.5 | — | 37.5 |
| 167 | 高知東部自動車道 | 高知～高知空港 | 54.9 | — | 56.7 |
| 168 | 高知東部自動車道 | 高知空港～芸西西 | 62.8 | — | 68.6 |
| 169 | 高知東部自動車道 | 芸西西～安芸西 | 49.8 | — | 60.2 |
| 170 | 九州横断自動車道 延岡線 | 矢部(山都)～蔵田 | 38.1 | 38.7 | 57.7 |
| 171 | 九州横断自動車道 延岡線 | 蔵田～延岡JCT ^{※1} | 52.5 | — | 60.7 |
| 172 | 東九州自動車道 | 北川～延岡南 ^{※1} | 48.9 | — | 42.8 |
| 173 | 東九州自動車道 | 日南～志布志 | 36.9 | 38.0 | 54.0 |
| 174 | 西九州自動車道 | 福重JCT～(福井) | 46.6 | — | 61.6 |
| 175 | 西九州自動車道 | 鹿家～唐津 | 44.1 | — | 39.3 |
| 176 | 西九州自動車道 | 唐津～伊万里東 | 50.1 | — | 58.4 |
| 177 | 西九州自動車道 | 伊万里東～伊万里西 | 58.5 | — | 53.1 |
| 178 | 西九州自動車道 | 伊万里西～松浦 | 41.7 | — | 46.3 |
| 179 | 西九州自動車道 | 松浦～佐々 | 46.2 | — | 43.6 |
| 180 | 西九州自動車道 | 佐々～佐世保 | 54.9 | — | 55.9 |
| 181 | 西九州自動車道 | 佐世保～佐世保大塔 | 51.3 | — | 46.4 |
| 182 | 南九州西回り自動車道 | 日奈久～芦北 | 47.7 | — | 56.8 |
| 183 | 南九州西回り自動車道 | 芦北～出水 | 48.9 | — | 62.5 |
| 184 | 南九州西回り自動車道 | 出水～鶴川内 | 59.7 | — | 59.8 |
| 185 | 南九州西回り自動車道 | 鶴川内～川内 | 47.8 | — | 56.8 |
| 186 | 南九州西回り自動車道 | 川内～薩摩川内都 | 60.9 | — | 61.0 |
| 187 | 那覇空港自動車道 | 那覇空港～豊見城・名嘉地 | 63.2 | — | 32.3 |

総合評価

| 総合評価 ^{※6} |
|--------------------|
| 60.9 |
| 58.1 |
| 55.6 |
| 48.9 |
| 49.2 |
| 48.2 |
| 57.2 |
| 43.0 |
| 43.7 |
| 48.6 |
| 52.3 |
| 59.6 |
| 55.0 |
| 50.8 |
| 62.2 |
| 41.9 |
| 55.7 |
| 65.4 |
| 54.5 |
| 47.2 |
| 56.2 |
| 46.2 |
| 45.2 |
| 53.3 |
| 41.9 |
| 53.8 |
| 56.1 |
| 43.8 |
| 45.0 |
| 55.4 |
| 49.1 |
| 51.8 |
| 55.0 |
| 59.7 |
| 51.9 |
| 60.9 |
| 49.3 |

| | 重み付け値 |
|-------|-------|
| 費用対便益 | 55.0 |
| 外部効果 | 45.0 |

※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: 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。
 ※3: 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。
 ※4: 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。現計画で、費用対便益 ≥ 1.2 となる区間については「—」と記載。
 ※5: 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。
 ※6: 総合評価: 費用対便益及び外部効果について、それぞれの指標毎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、総合評価点数を算出。現計画断面で費用対便益 ≥ 1.2 となる区間は現計画断面の費用対便益を適用し、それ以外の区間は、完成2車断面の費用対便益を適用。