

指標 2. 新幹線・空港等幹線交通網への利便性が高まる

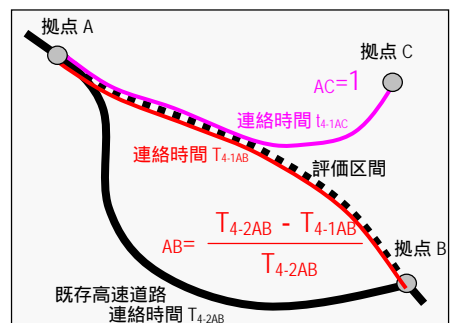
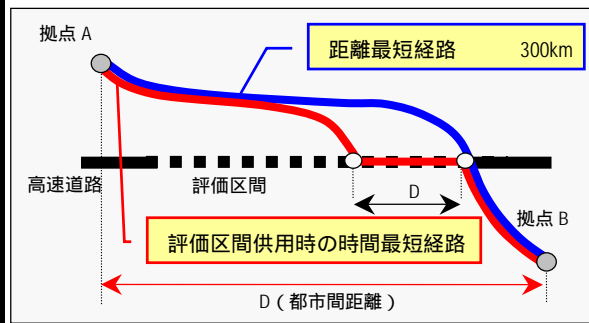
目的	全国一日行動圏を達成し、交流人口の増大に資するための高速交通体系へのアクセス向上、特に新幹線・空港へのアクセス向上を評価する。
指標	<div style="text-align: center;"> $\text{評価点} = \frac{1}{2} \left\{ \left(1 - \frac{\sum (T_{2-3} \times P_{2-1})}{\sum (T_{2-1} \times P_{2-1})} \right) + \left(1 - \frac{\sum (T_{2-4} \times P_{2-1})}{\sum (T_{2-2} \times P_{2-1})} \right) \right\}$ </div> <p> T_{2-1}：現況の3次メッシュ中心から新幹線駅へのアクセス所要時間（分） T_{2-2}：現況の3次メッシュ中心から空港へのアクセス所要時間（分） T_{2-3}：評価区間供用時の3次メッシュ中心から新幹線駅へのアクセス所要時間（分） T_{2-4}：評価区間供用時の3次メッシュ中心から空港へのアクセス所要時間（分） P_{2-1}：当該3次メッシュ内の人口（人） </p> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> 3次メッシュ <ul style="list-style-type: none"> 全国の地域を一辺約1kmの正方形で分割した区画で、各種統計の集計単位として用いられる（昭和48年7月12日 行政管理庁告示第143号「統計に用いる標準地域メッシュおよび標準地域メッシュ・コード」）以下の指標においても同様 新幹線駅 <ul style="list-style-type: none"> フル規格+ミニ新幹線（100駅） 整備計画路線（フル規格）を含む 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57空港） 「数字で見る航空2002」による 建設中及び建設予定を含む <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 評価区間の利用によりアクセス所要時間が短縮される場合に加点 アクセス所要時間が短縮される3次メッシュ内の人口が多いほど評価点が高くなるよう、3次メッシュ内人口で加重する 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、現況と評価区間供用時の（所要時間×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 <div style="text-align: center;"> </div>

指標 3. 高度な医療施設までの搬送時間が短縮される

目的	高次医療施設までの搬送時間が短縮されることによる救急救命率の向上と、それに伴う地域全体の生命に対するリスク低減効果（安心向上）を評価する。
指標	<div style="text-align: center;"> $\text{評価点} = 1 - \frac{\sum (T_{3-2} \times P_{3-1})}{\sum (T_{3-1} \times P_{3-1})}$ </div> <p> T₃₋₁：現況の3次メッシュ中心から第三次医療施設へのアクセス所要時間（分） T₃₋₂：評価区間供用時の3次メッシュ中心から第三次医療施設へのアクセス所要時間（分） P₃₋₁：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（沖縄県を除く162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アクセス所要時間が短縮される場合に加点 アクセス所要時間が短縮される3次メッシュ内の人口が多いほど評価点が高くなるよう、3次メッシュ内人口で加重する 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、現況と評価区間供用時の（所要時間×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 <div style="text-align: center;"> </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、地域間交流の活発化を通じ、地域振興と高次サービスの相互補完を図る。
指標	<p>【拠点都市間が現況において高速道路で連絡されていない場合】</p> $\text{評価点} = \{(X_{4-1} \times X_{4-2}) / D \times (D/D)\}$ <p>X_{4-1}, X_{4-2} : 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) D : 対象拠点都市間の距離(km) D : 拠点都市間の時間最短経路として使われた評価区間の延長(km)</p> <p>【拠点都市間が現況において高速道路で連絡されている場合】 第二東名、第二名神、東京外環、名古屋二環に適用</p> $\text{評価点} = \{(X_{4-1} \times X_{4-2}) / D \times (D/D) \times \}$ <p>: 連絡時間短縮率</p> $= \frac{\{(\text{現況の最短連絡時間(分)} - (\text{評価区間供用時の最短連絡時間(分)})\}}{\text{現況の最短連絡時間(分)}}$ <p>拠点都市ペアは、連絡時間短縮率の大きいものから最大 10 を選ぶものとする</p>
	<p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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および業務核都市またはそれらに準じる都市を中心とした圏域を設定(詳細は別添資料を参照)。いずれも離島は除く ・ 上記拠点都市を中心とする圏域を設定 ・ 対象拠点都市ペア <ul style="list-style-type: none"> ・ 一日行動圏が片道約 3 時間であることに基づく、都市間距離最短経路が 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、現況の都市(役場)間連絡時間が短縮される拠点都市ペア ・ \underline{D} <ul style="list-style-type: none"> ・ 評価区間供用時の時間最短経路の距離 ・ \underline{D} <ul style="list-style-type: none"> ・ 拠点都市間の時間最短経路として使われた評価区間の延長 <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、連絡する都市の人口(2乗比例)と距離(反比例)で評価 ・ 当該評価区間の利用により都市間連絡時間が短縮される拠点都市ペアのうち、現況距離最短経路が 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



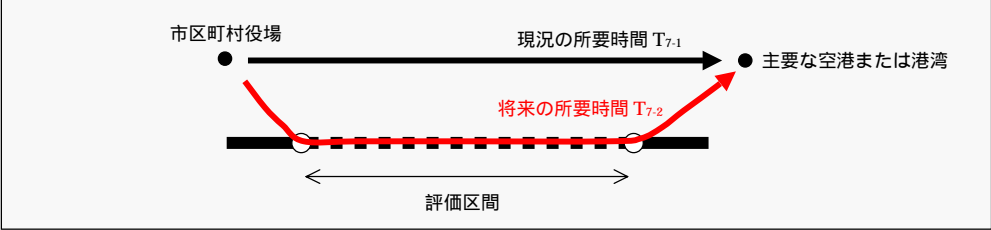
指標 5. 日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上する

目的	日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上することによる、公共サービスに対する利便性の向上、生活機会の拡大等を通じた生活圏としての自立と定住の効果を評価する。
指標	<div data-bbox="534 344 858 432" data-label="Equation-Block"> $\text{評価点} = 1 - \frac{\sum(T_{5-2} \times P_{5-1})}{\sum(T_{5-1} \times P_{5-1})}$ </div> <div data-bbox="437 448 1345 479" data-label="Text"> <p>T_{5-1} : 現況の 3 次メッシュ中心から日常活動圏中心都市へのアクセス所要時間 (分)</p> </div> <div data-bbox="437 486 1412 517" data-label="Text"> <p>T_{5-2} : 評価区間供用時の 3 次メッシュ中心から日常活動圏中心都市へのアクセス所要時間 (分)</p> </div> <div data-bbox="437 524 858 555" data-label="Text"> <p>P_{5-1} : 当該 3 次メッシュ内の人口 (人)</p> </div> <div data-bbox="405 564 485 593" data-label="Section-Header"> <p>【定義】</p> </div> <div data-bbox="424 602 793 663" data-label="List-Group"> <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 </div> <div data-bbox="405 705 606 736" data-label="Section-Header"> <p>【評価点の考え方】</p> </div> <div data-bbox="429 743 1430 996" data-label="List-Group"> <ul style="list-style-type: none"> ・ 評価区間の利用によりアクセス所要時間が短縮される場合に加点 ・ アクセス所要時間が短縮される 3 次メッシュ内の人口が多いほど評価点が高くなるよう、3 次メッシュ内人口で加重する ・ 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、現況と評価区間供用時の (所要時間 × 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 </div> <div data-bbox="416 1010 1414 1240" data-label="Diagram"> </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	<div style="text-align: center;"> $\text{評価点} = \sum \left(1 - \frac{T_{6-2}}{T_{6-1}} \right) X_6$ </div> <p> T_{6-1} : 現況の市区町村役場から高速道路 IC へのアクセス所要時間 (分) T_{6-2} : 評価区間供用時の市区町村役場から高速道路 IC へのアクセス所要時間 (分) X_6 : 市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"> • <u>アクセス所要時間</u> ・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 • <u>年間観光入込客数</u> ・市区町村単位の年間観光入込客数 (各都道府県データ) • <u>高速道路</u> ・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、所要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 <div style="text-align: center;"> </div>

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	<div style="text-align: center;"> $\text{評価点} = \sum \left(1 - \frac{T_{7-2}}{T_{7-1}} \right) X_7$ </div> <p> T_{7-1} : 現況の市区町村役場から主要な空港または港湾へのアクセス所要時間(分) T_{7-2} : 評価区間供用時の市町村役場から主要な空港または港湾へのアクセス所要時間(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"> ・ <u>主要な港湾</u> ・ 国際コンテナ航路の発着港湾(58 港湾) 「港湾ポケットブック 2002」による ・ <u>主要な空港</u> ・ 第三種以上及び共用飛行場(離島除き 57 空港) 「数字で見る航空 2002」による ・ 建設中及び建設予定を含む ・ <u>アクセス所要時間</u> ・ 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 ・ <u>工業製造品年間出荷額</u> ・ 1年に従業者4人以上の事業所(工業)が製造したもののうち、出荷した分の価格総額 H12年工業統計表による <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 評価区間の利用により物流拠点へのアクセス所要時間が短縮される場合に市区町村の工業製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 <div style="text-align: center;">  <p>市区町村役場</p> <p>現況の所要時間 T_{7-1}</p> <p>将来の所要時間 T_{7-2}</p> <p>評価区間</p> <p>主要な空港または港湾</p> </div>

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	<div style="text-align: center;"> $\text{評価点} = \sum \left(1 - \frac{T_{8-2}}{T_{8-1}} \right) X_8$ </div> <p> T_{8-1} : 現況の市区町村役場から高速道路 IC へのアクセス所要時間 (分) T_{8-2} : 評価区間供用時の市区町村役場から高速道路 IC へのアクセス所要時間 (分) X_8 : 市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"> アクセス所要時間 <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 13 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 10 次漁業センサス」「平成 13 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、所要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 <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <p>The diagram illustrates a road network. A solid black line represents the '既存区間' (Existing Section). A dashed black line represents the '評価区間' (Evaluation Section). A village (市区町村役場) is located below the road. Two paths lead from the village to an IC (Interchange) on the road: a red arrow labeled '将来の所要時間 T_{8.2}' (Future access time T_{8.2}) points to the IC via the evaluation section, and a black arrow labeled '現況の所要時間 T_{8.1}' (Current access time T_{8.1}) points to the IC via the existing section.</p> </div>

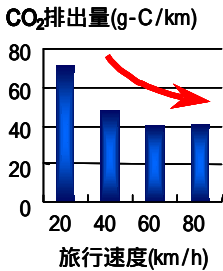
指標 9. 高速道路の整備とあわせた地域振興計画が進められている

目的	高速道路の整備を契機として地方公共団体等が整備中又は計画中の地域振興プロジェクトの実現により、地域経済の活性化や雇用の創出に寄与する効果を評価する。
指標	<p style="text-align: center;">評価点 = (T₉₋₁+T₉₋₂)/2</p> <p>T₉₋₁ : 新たに整備される高速道路 IC から 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>T₉₋₂ : 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(平成 15 年、IC10km 圏の未完成プロジェクト)</p> <ul style="list-style-type: none"> • <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 ・ 現況で 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="416 1223 1417 1503" style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 10px;"> </div>

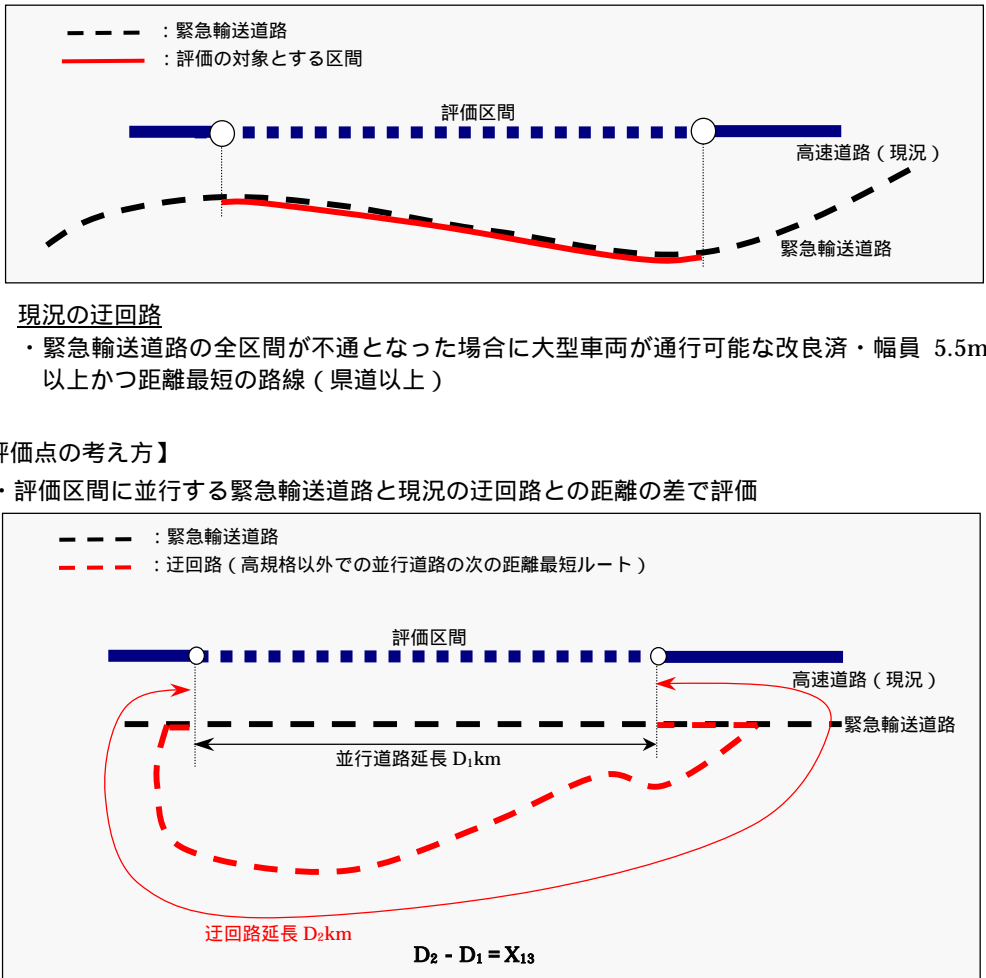
指標 11. 並行道路において騒音レベルが低減する

<p>目的</p>	<p>並行道路の交通量の減少により、並行道路の沿道地域の騒音レベルが低減し、沿道住民の生活環境の保全に寄与する効果を評価する。</p>
<p>指標</p>	<p style="text-align: center;">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>【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 14 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また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

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 style="text-align: center;">評価点 = $\{ (C_{12i}(v_{12}) \times Q_{12i}) - (C_{12i}(v'_{12}) \times Q'_{12i}) \}$</p> <p>$c_{12}(v)$: CO₂ 排出原単位 (g/km 台) Q_{12} : 影響圏内の道路の現況の交通量 (台キロ) Q'_{12} : 影響圏内の道路の評価区間供用時の交通量 (台キロ) v_{12} : 影響圏内の道路の現況の速度(km/h) v'_{12} : 影響圏内の道路の評価区間供用時の速度(km/h) <i>i</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 style="text-align: center;">  <p>CO₂排出量(g-C/km)</p> <p>旅行速度(km/h)</p> <p>旅行速度と排出量の関係</p> </div> <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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

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、整備対象高速道路が代替路線として機能し、現況での迂回路が大幅に短縮されることによる、地域の経済、生活等の安全性向上に対する効果を評価する。</p>
<p>指標</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現況での迂回路の距離の差(km) なお、緊急輸送道路に並行して既に高速道路ネットワークが存在する場合には、新たに並行する高速道路が整備されたとしても評価の対象としない。</p> <p>【指標定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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） • 現況の迂回路 <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現況の迂回路との距離の差で評価  <p style="text-align: center;">$D_2 - D_1 = X_{13}$</p>

指標 14. 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

目的	<p>並行する緊急輸送道路が冬季交通障害や異常気象時に通行止めになった場合に、整備対象高速道路が代替路線として機能することによる、地域の経済、生活等の安全性向上に対する効果を評価する。</p>
指標	<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) なお、緊急輸送道路に並行して既に高速道路ネットワークが存在する場合は、新たに並行する高速道路が整備されたとしても評価の対象としない。</p> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>評価区間に並行する緊急輸送道路</u> <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="443 757 1425 1059" 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"> • <u>通行止め時間</u> <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 5 年～平成 14 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 style="text-align: center;">評価点 = X_{15}</p> <p>X_{15} : 現況で広域ブロック中心都市間を時間最短で連絡する高速ルート上の JCT 間が不通となった際に、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、各整備局所在都市位置を最寄 IC ノードで代表させている• <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

指標 16. 地方公共団体の創意工夫による自主的な取り組み状況を評価する

目 的	波及的影響の上記項目では評価不可能な地方の創意工夫による取り組み状況や協力姿勢を評価し、地方の自主的な努力に対するインセンティブを付与するため、地方公共団体が策定する地域計画との整合や、利用増進・コスト縮減などを評価する。																																																
指 標	<p style="text-align: center;">評価点 = $X_{16-1} + X_{16-2} + X_{16-3}$</p> <p>$X_{16-1}$: 地域計画との連携 (1.5 点満点) X_{16-2} : 利用増進への取り組み (1.5 点満点) X_{16-3} : コスト縮減への取り組み (2 点満点)</p> <p>【定義、評価点の考え方】(カッコ内は重み)</p> <p>1. 地域計画との連携 $X_{16-1} = X_a \times 0.1 + X_b \times 0.2$</p> <p>a) 地域計画における高速道路の位置付けの有無(10%)</p> <p>$X_a = \frac{\text{評価区間が位置づけられた地域計画が策定されている市町村数}}{\text{評価区間が通過する市町村数}}$</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>$X_b = \text{地域計画において高速道路に期待される機能や役割の延べ種類数}$</p> <ul style="list-style-type: none"> <li style="width: 50%;">・ 交流連携 <li style="width: 50%;">・ 空港・港湾との連絡 <li style="width: 50%;">・ 物流及び企業立地、雇用創出 <li style="width: 50%;">・ 環境の改善 <li style="width: 50%;">・ 観光振興 <li style="width: 50%;">・ 等 <li style="width: 50%;">・ まちづくり・生活圏 <li style="width: 50%;">・ 高度医療・広域消防 <li style="width: 50%;">・ 災害時の代替路 <li style="width: 50%;">・ 研究開発 <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 $X_{16-2} = X_c \times 0.15 + X_d \times 0.15$</p> <p>c) 広域行政を活性化するための施設整備の有無(15%)</p> <p>$X_c = \text{広域行政を前提として整備された施設の種類の数}$</p> <ul style="list-style-type: none"> <li style="width: 50%;">・ 高度医療施設の整備 <li style="width: 50%;">・ 福祉施設 <li style="width: 50%;">・ スポーツ施設 <li style="width: 50%;">・ 文化施設 <li style="width: 50%;">・ 行政機関の統廃合・移転 <li style="width: 50%;">・ 等 <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>$X_d = \text{利用増進に向けた取り組みの種類数}$</p> <ul style="list-style-type: none"> <li style="width: 50%;">・ 高速道路に関する委員会・協議会等の設置 <li style="width: 50%;">・ 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 <li style="width: 50%;">・ 高速道路に関する参加型イベントの開催 <li style="width: 50%;">・ 高速道路に関するラジオ・テレビによる広報 <li style="width: 50%;">・ 高速利用に関するHPの設置 <li style="width: 50%;">・ 観光施設等と連携した各種施設の割引等の実施予定 <li style="width: 50%;">・ 等 <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	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	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	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																																																
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																																																
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																																																
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 14 年まで、平成 15 年以降それぞれコストぞれ 10%）

X_{e14} = 平成 14 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 15 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 X_e	5
8 $X_e < 10$	4
6 $X_e < 8$	3
4 $X_e < 6$	2
$X_e < 4$	1

f)地方公共団体の協力費用の状況(15%)

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

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

g)事業の円滑な執行に向けた地方公共団体のソフト面の取り組み状況(5%)

X_g = ソフト面の取り組みの種類数

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

条 件	評価点
$X_g = 5$	5
$X_g = 4$	4
$X_g = 3$	3
$X_g = 2$	2
$X_g = 1$	1