

重み付けに対する地方公共団体の自由意見

01	北海道	1	35	山口県	15
02	青森県	3	36	徳島県	15
03	岩手県	3	37	香川県	15
04	宮城県	4	38	愛媛県	15
05	秋田県	4	39	高知県	16
06	山形県	4	40	福岡県	17
07	福島県	5	41	佐賀県	17
08	茨城県	6	42	長崎県	17
09	栃木県	6	43	熊本県	17
10	群馬県	7	44	大分県	18
11	埼玉県	7	45	宮崎県	18
12	千葉県	7	46	鹿児島県	18
13	東京都	8	47	沖縄県	20
14	神奈川県	8	48	札幌市	20
15	新潟県	9	49	仙台市	20
16	富山県	9	50	さいたま市	20
17	石川県	9	51	千葉市	20
18	福井県	10	52	川崎市	21
19	山梨県	10	53	横浜市	21
20	長野県	10	54	名古屋市	21
21	岐阜県	10	55	京都市	21
22	静岡県	11	56	大阪市	21
23	愛知県	11	57	神戸市	22
24	三重県	11	58	広島市	22
25	滋賀県	12	59	北九州市	22
26	京都府	12	60	福岡市	23
27	大阪府	12			
28	兵庫県	12			
29	奈良県	12			
30	和歌山県	13			
31	鳥取県	13			
32	島根県	14			
33	岡山県	15			
34	広島県	15			

01 北海道

1966年に公布された国土開発幹線自動車道建設法で定められた、全国7,600kmの高速道路網が、全国(北海道を除く)の供用率は99%に達しているのに対し、北海道は未だ50%に満たない状態で、脊梁をなす高速道路ネットワークが既に構築されている全国の他地域との大きな差異があります。

前回の「高速道路を対象とした総合評価(案)に係る意見」の際にも提言いたしましたが、こうした実態にある本道が、他地域と同じ土俵で評価されることは、大きなハンディキャップを背負うことになり、道としては到底納得できるものではありません。

また、積雪寒冷が著しい本道においては、冬期においても安全性・信頼性の高い交通を確保することが大変重要ですが、そのことが十分に盛込まれたとは受けとめられません。

今回の総合評価手法における重み付けに関する調査については、その具体的な取り扱い方針等が示されていませんが、以上の観点から、個別区間の切り捨てに使用されることのないよう強く要望します。

特に、道内の整備計画区間に盛込まれている6区間のうち、本道にとって最も緊急性の高い「夕張～十勝清水間」の評点が適切に算出されるよう、ご配慮をお願い致します。

また、個別指標の重み付けについて、以下に意見を述べさせていただきます。

< 重み付け1 > 3指標の重み付け

採算性 : 高速道路は全総に位置付けられている国の根幹的施設であり、採算性や収支率で整備の適否を決めるべきではないと考えておりますことから、重み付けを小さくすべきと考えています。

費用対便益: 事業効果を定量的に把握する一手法でありますことから、高い重み付けを持つことはなじまないと考えられ、重み付けは小さくすべきと考えています。

< 重み付け2 > 波及的影響(外部効果)の中項目の重み付け

その1: 中項目間の重み付け

・『住民生活、地域経済、安全、環境、地域社会』は各々同等に重要であると考えます。

その2: 各項目内での各指標の重み付け

・住民生活

指標3 高度医療施設までの輸送時間短縮は人命に係るものであり、また指標5 日常生活圏中心都市へのアクセス向上は、自動車交通への依存度が高い地方部においては住民生活上重要な要素であり、重み付けを大きくすべきである。

・地域経済

指標6 物流拠点へのアクセス、指標7 農水産品の流通、指標8 地域振興計画は何れも地域経済の活性化にとって重要な要素であり、同等の重み付けとしていただきたい。

・安全

地方において緊急輸送路を確保する上で、高速道路の果たす役割は重要であり、地域の安全・安心を確保する上からも高速道路の整備が急がれることから、指標9及び10の重み付けを大きくすべきである。

指標11 並行する高速道路の代替路線は、既存の高速道路が存在せず背骨もできていない地域において、既存路線と連絡する路線こそ評価されるべきであり、重み付けは最も小さくすべきである。

・環境

指標12 NOx、SPM 及び指標14 CO2 の削減は地球的な課題であり、豊かな自然環境を守り

持続可能な地域の発展を実現することが高速道路を整備する上でも重要であり、今後の道路行政を推進する上でも極めて大きな項目であり、重みを大きくすべきである。

・地域社会

指標15 複数の観光地を連絡し、広域観光ルートを形成するためには高速道路の果たす役割が大きく、また指標5 日常生活圏中心都市へのアクセス向上は広域分散型で自動車交通への依存度が高い地域における高速道路の果たす役割として重要あり、重み付けを大きくすべきである。

・なお、各グループ内での重み付けは最低点を10とした。

< 重み付け3 > 個別指標の重み付け

指標3: 高度な医療施設までの輸送時間が短縮される

・人命は何物にも代え難い尊いものであり、救命に寄与することは高速道路の極めて大きな使命であることから、重みを大きくすべきである。

指標5: 日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上する

・高速道路は一日行動圏の拡大という使命を持っており、特に地方にあっては自動車交通への依存度が高く、日常の活動の利便性を確保する上でも高速道路の整備が必要不可欠であることから重みを大きくすべきである。

指標6: 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

・物流の効率化を図り地域経済の発展を図る上で、高速道路整備による物流拠点へのアクセス向上は重要であり、重み付けを大きくすべきである。

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

・地方から首都圏等へ新鮮な食料等を安定して供給するために必要不可欠な、時間短縮や定時性の確保などは高速道路の整備効果が最も顕著に現れることから、重み付けを大きくすべきである。

指標8 高速道路の整備とあわせた地域振興計画が進められている

・地域振興計画を進める上で高速道路の整備は不可欠であり、重み付けを大きくすべきである。

指標9: 並行する緊急輸送道路が交通止めになった場合の迂回路が長大である

・地方において緊急輸送路を確保する上で、高速道路の果たす役割は重要であり、地域の安全・安心を確保する上からも高速道路の整備が急がれることから、重み付けを大きくすべきである。

指標10: 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

・冬季交通障害や異常気象時であっても、指標9と同様に、地方において緊急輸送路を確保する上で、高速道路の果たす役割は重要であり、地域の安全・安心を確保する上からも高速道路の整備が急がれることから、重み付けを大きくすべきである。

指標11: 並行する高速道路の代替路線を形成する

・既存の高速道路が存在せず背骨もできていない地域において、既存路線と連絡する路線こそ評価されるべきであり、重み付けは最も小さくすべきである。

指標12: 自動車からのNOx、SPM 排出量が削減される

・排出量を削減することは地球的な課題であり、豊かな自然環境を守り持続可能な地域の発展を実現することが高速道路を整備する上でも重要であり、今後の道路行政を推進する上でも極めて大きな項目であることから、重みを大きくすべきである。

指標14: 自動車からのCO2 排出量が削減される

・排出量を削減することは地球的な課題であり、豊かな自然環境を守り持続可能な地域の発展を

現することが高速道路を整備する上でも重要であり、今後の道路行政を推進する上でも極めて大きな項目であることから、重みを大きくすべきである。

指標15: 複数の観光地を連絡し、広域的な観光産業の発展に貢献する

・複数の観光地を連絡し、広域観光ルートを形成することは、今後の高速道路整備の重要な役割であることから、重み付けを大きくすべきである。

指標16: 地方公共団体の意見や協力姿勢

・高速道路の整備に当たっては、地域の意見を十分聞いて進めるべきであり、重み付けを大きくすべきである。

02 青森県

特にありません。

03 岩手県

意見1: 算出結果を基にして、単区間毎に評価するのではなく、ネットワーク全体として総合的な評価を行うシステムにすべきである。

意見2: 中項目以下については、個性ある地域の発展のためにも全国一律ではなく、各地方別(東北ブロック、関東ブロック...)の「重み付け」を設定した方がよいと考える。(特に「環境」のような項目)

(以下、港湾参考)

港湾背後地圏として位置づけた地域の既存の地域振興プロジェクト面積・投資済額の追加について

(提出した意見は新規となっていました、既存の誤りでした)

・本県では、港湾の背後地圏が内陸の工業団地(東北縦貫自動車道沿い)となっており、東北横断自動車道・釜石秋田線は、これらを連結して物流の効率化、産業の振興を図る役割を果たすものである。このため、単に沿道の新規の工業団地等の立地促進だけを評価するのではなく、「港湾計画等」*1で位置づけられている、港湾の背後地(ただし、現況IC10km圏域)の既存の面積・投資済額の追加が必要と考えられる。

*1: 「港湾計画等」とは、単に行政主導の計画ではなく、有識者、学識経験者等で構成される委員会等で策定され計画をいう

[現在評価]

$$\text{評価} = (T_{8-1} + T_{8-2}) / 2$$

T_{8-1} : 新たに高速道路 IC から 10km 以内で到達可能となる新規の地域振興プロジェクト地区の計画面積(ha)を評点とした場合の偏差値

T_{8-2} : 新たに高速道路 IC から 10km 以内で到達可能となる新規の地域振興プロジェクト地区の事業費(億円)を評点とした場合の偏差値

[改正評価(案)]

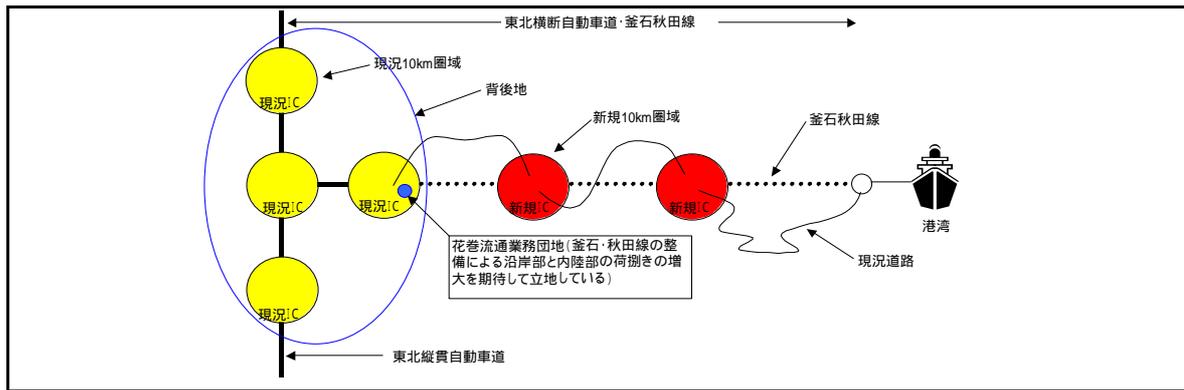
$$\text{評価} = (T_{8-1} + T_{8-2} + T_{8-3} + T_{8-4}) / 4$$

T_{8-1} : 新たに高速道路 IC から 10km 以内で到達可能となる新規の地域振興プロジェクト地区の計画面積(ha)を評点とした場合の偏差値

T_{8-2} : 新たに高速道路 IC から 10km 以内で到達可能となる新規の地域振興プロジェクト地区の事業費(億円)を評点とした場合の偏差値

T_{8-3} : 現況高速道路 IC から 10km 以内で「港湾計画等」に位置づけられている既存の地域振興プロジェクト地区の面積(ha)を評点とした場合の偏差値

T_{8-4} : 現況高速道路 IC から 10km 以内で「港湾計画等」に位置づけられている既存の地域振興プロジェクト地区の投資済額(億円)を評点とした場合の偏差値



04 宮城県

- 外部効果の評価指標の重み付けについては、全国一律で判断するものに加えて、整備局単位などで地域の特性を踏まえたものを考えるべきではないか。
イメージ： 全国一律の評価基準で整備優先性の一次評価を実施。
整備局単位で、一次評価をクリアした中での整備優先性を地域評価基準で行う二次評価を実施。
理由の例： 冬季交通障害や異常気象などには地域特性があり、全国一律の評価は馴染みにくい。(指標10)
大規模地震の発生確率等、緊急輸送路確保の必要性についても地域特性を考慮すべき。(指標9～11)
- 「結果により機械的に決めるのではなく、最終的には総合判断が必要となる。」との委員長コメントがあるが、総合判断についても分かりやすさと透明性の確保が不可欠である。

05 秋田県

本県としては、高速道路ネットワークを早期に完成するために、ぜひとも住民生活の利便性の向上、地域経済の振興及び地域社会の発展を最重点に考慮していただき、波及的影響を最大限に活かした重み付けをしてもらいたい。

06 山形県

定義と評点の考え方についても、資料として送付があり、また、内容の変更も出てきているようですので、再度、別紙重み付けとともに意見を下記の通り整理しましたので、報告します。

(全体に対する意見)

- * <重み付け1>で、費用対効果、採算性、波及的影響の3点があり、費用対効果と採算性は、人口、金額、交通量など絶対値の扱いで評価され、当然に人口集中度が高く、経済社会の効率性も良く、容量の大きい地域が良く出てくることは、民営化委員会でも議論されたとおりで、これに対して必要性はもっと外的な他の要因があり、整備する上で重要な事項であるとの考えから、これを評価に加えていると理解しており、これまでの流れ、主旨からすれば、波及的影響は地域に対する**影響度(地域、地区への貢献度、整備による差異度)**による評価をすべきである。
- * しかるに、メッシュ内人口、拠点都市人口、市町村工業出荷額、市町村農林産品出荷額、プロジェクト面積、プロジェクト事業費、NOX、SPM、騒音、CO2の排出削減率、市町村観光入り込み客数は、そ

のままの値での使用は、費用対効果や採算性と同様になるもので、影響度として扱う数値は、これを県人口などで除した影響度を表す数値を使用すべきである。

* また、このような前提に立って、B / C、採算性、波及的影響の重みは平均のものとしていたいと考える。

* B / C、採算性、波及的影響の各指標において、交通量、アクセス時間など重複評価があり見直しが必要と考える。

* < 重み付け 2 > の中項目の重み付けは、住民生活、地域経済、地域社会の区別がわかりにくく、住民生活と地域社会は「広域観光産業」のみが相違しており、広域観光産業の性格を考えれば地域経済の枠が適当と考える。

1・1 高速バス等長距離自動車交通の利便性が高まる

(意見) 便数の伸び率を含めた評価をできないか

1・4 拠点都市間を連絡し、相互の連携が可能になる

(意見) 地域貢献度人口割合で評価すべきで、拠点都市人口 / 県人口を $X4 - 1$ 、 $X4 - 2$ 値とすべき。

1・6 物流拠点へのアクセスが容易になり、産業立地・振興を支援

(意見) 1・4 と同様に、地域貢献度で評価すべきで、市町村工業出荷額 / 県人口を $P6 - 2$ 値とすべき。

1・7 高速道路のアクセスが容易になり、農林産品の流通の利便性向上

(意見) 1・4 と同様に、地域貢献度で評価すべきで、市町村農林産品出荷額 / 県人口を $P3 - 1$ 値とすべき。

1・8 高速道路の整備とあわせた地域振興計画

(意見) 1・4 と同様に、地域貢献度で評価すべきで、 $(T8 - 1 + T8 - 2) /$ 県人口 / 2 とすべき。

1・10 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

(意見) 旅行速度の低下割合(度)、道路以外の代替交通機関の有無、あるいは数を評価できないか

1・13 騒音レベルの低減

(意見) 現況のレベル値が限度を超過しているかどうかでなく、改善騒音値 / 現況騒音値 = 騒音改善値とすべき。

1・14 CO₂排出量の削減

(意見) $C14(v)$ は、改善CO₂値 / 現況CO₂値 = CO₂改善値とすべき。

1・15 複数の主要観光地を連絡、広域的観光の発展に貢献

(意見) $X15 - 2$ 市町村観光入り込み客数は、客数 / 県人口 = 地域貢献観光人口割合値とすべき。

07 福島県

我が国は、国土が狭く、環境問題や危機管理対策など、大都市の問題をより一層呼び込むような「一極集中」の国土づくりではなく、多軸型国土構造の形成を図るため、都市部と地方部の相互連携を深める交流・交易基盤の構築を進め、「特色ある地域づくり」を目指す国土のグランドデザインが必要であります。

そのため、高速自動車国道は、現代における最も基本的な社会資本として整備を進め、高速交通のネットワーク化を図ることが極めて重要であります。

さらに、高速自動車国道の整備は、地方の自立・活性化や物流効率化など国土政策を実現するために必要不可欠なものであるとともに、地方の長期計画や振興計画もその整備を前提に策定されていることから、整備が凍結されることになれば、地域の発展や住民の福祉向上に大きな影響が出るのが懸念

されるところです。

これらのことから、高速自動車国道の整備は、我が国の経済社会の発展のため極めて重要な施策であり、民営化された会社・国の事業主体の如何にかかわらず、国の責任において着実に推進されるべきものと考えております。

しかしながら、今回進められている「高速道路を対象とした総合評価(案)」では、費用便益と採算性と波及的効果について、すべてが都市部において有利な指標となっており、どのような配点をしても都市部有利となると考えられます。

とくに、費用便益、採算性を評価対象とすれば、明らかに都市部有利となることから、この2つの指標については、参考値程度として扱われることが適切と考えます。

なお、波及的効果についても、平均化した全国一律の重み付けだけではなく、更に厚生水準や経済的に不利な地域への是正を考慮した重み付けを行うことが必要であります。

また、現在提供されている資料では不明確な点があり、今後、さらに具体的資料の提供と、それに基づき「高速道路を対象とした総合評価」の是非を含む意見の聴取が必要と考えます。

08 茨城県

(総合評価の前提条件について)

・第4回委員会資料の「評価区間の基本的考え方」では、高速自動車国道の全体計画(11,520km)を踏まえたネットワークとして評価を実施するとしているにもかかわらず、評価の基本単位内に、整備計画区間と基本計画区間などが混在する場合は整備計画区間の未供用区間を最終的な評価区間とすることや、「外部効果の算出」では、現行整備区間でのネットワーク(9,342km)を前提として算出するなど、結果として、9,342kmを対象とした評価となっていると思われる。こうした場合、例示図面にある”出雲～宍道”間の様な盲腸路線は、評価が低くなってしまわないか。

この様なことが生じないよう、全体計画(11,520km)のネットワークを対象とした評価をしてもらいたい。

(指標の内容について)

指標7(高速道路へのアクセスが容易になり、農林産品の流通の利便性が向上する)

指標15(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)

上記の2指標について、最寄りのICへのアクセスへの短縮時間の評価ではなく、目的地への時間短縮を評価に入れるべきではないか。

(その他)

・今回の様な、総合評価の根幹に触れる調査を、情報の少ないなか短期間で判断し提出することは大変困難である。

今後は、事前に判りやすい情報を頂き、提出に際してはある程度余裕をもった期限にして頂きたい。

09 栃木県

(1) 今回の重み付けに関する本県の主眼点(以下のとおりの考え方に基づき重み付けを行った)

1. 重み付け1

有料道路の場合

有料道路事業として整備を行う場合、事業が健全に運営されるためには採算性や費用対便益に重点的な重み付けを行う必要があると考える。しかし、単に採算性だけで高速自動車国道整備の

評価を行うことはネットワークを形成せず本来の機能を発揮できない為問題であるとする。

無料道路の場合

無料道路として整備を行う場合は、その事業がいかに公共性をもっているかが重要なポイントとなる。その観点から言えば、本来外部効果に主眼をおくべきであるが、限りある予算の中でいかに優先的に事業を行うためにはある程度コストパフォーマンスの高い路線から先に整備するのが妥当ではないかと考える。

2. 重み付け2

その1

6つの項目ともそれぞれ重要であるとするが住民生活、地域経済、安全に若干高い重み付けを行った。

3. 重み付け3

16指標について平均を5とし重要と考えられる8指標を8点、重要性において若干劣るものについては4、5点とした。

(2) 今回の重み付けに関する意見

重み付け2と3の比較

順位付けを行う場合、重み付け2では重み付けが2段階となり順位付けプロセスが複雑となり、わかりづらいと思われる。

総合点の算出方法

偏差値方式の方が5段階評価より、より正確な評価が得られると考えられる。

評価の基本単位について

各路線の基本単位について各IC間などではなく事業効果が最大限発揮される範囲(例えば各IC間等)で評価していただきたい。

10 群馬県

本調査で抽出された評価項目については概ね妥当だが、数値化する作業は、具体的な基礎資料に乏しい中で、担当者、担当部局の主観を拭い切れないのではないかと。

短期間での調査では、どの項目に重点を置くか.....程度の質問だけで可とすべきではなかったか。

11 埼玉県

特にありません。

12 千葉県

高速自動車国道の総合評価について、費用対便益と採算性を考慮し評価することは、効率的な事業推進を行う上で大変重要な要素だと考えます。

しかし、単に採算性だけで高速自動車道整備の評価を行うことは、問題であると考えます。

首都圏に位置する千葉県では、湾岸地域を中心として慢性的な渋滞が発生しており、東京外かく環状道路に代表される環状道路の整備により、渋滞による経済的損失の解消や道路環境の改善を図ることが、喫緊の課題となっております。

一方、南房総地域においては、海岸線に沿って走る唯一の幹線道路である一般国道127号と128号が、異常気象時等には通行止めの措置が取られるなどライフラインとしての機能強化が強く求められております。また、当地域には観光施設が多く存在し、観光シーズンには著しい渋滞が発生し円滑な走行

に支障をきたし、地域住民の生活環境に影響を与えております。

このため、防災上の代替機能を持ち、安全で快適に走行できる高速自動車国道の整備は急務となっております。

さらに、本県は、成田国際空港や千葉港等の国際物流拠点を有しており、これら物流拠点と首都圏や全国、県内各地域とのアクセスを強化することが本県の活性化はもとより全国の活性化を図る上で重要であり、高速自動車国道の整備が必要不可欠です。

このようなことから、高速自動車国道の評価については、費用対便益と採算性だけで判断することなく、地域の活性化、環境の改善、物流の効率化、防災等の幅広い効果を考慮に入れた波及的影響(外部評価)についても、十分考慮して検討を進めることが必要と考えます。

13 東京都

道路の整備効果は、直接経済効果は勿論、外部不経済の解消効果や経済波及効果にまで着目し、総合的に議論すべきものである。

「高速道路を対象とした総合評価(案)」における、各指標の重み付けは、大都市圏における高速道路整備の重要性や効果を踏まえ、以下の点を考慮する必要があると考える。

東京大気汚染公害訴訟の判決を踏まえ、都としては、ディーゼル車の走行規制や3環状道路の整備促進等、環境改善に向けた取り組みを強化しているところである。このため、評価値を総合化する際は、環境改善効果(NOx、SPMの排出量削減、CO2排出量削減、騒音の低減)の指標を重点的に重み付けされたい。

指標4について、業務核都市間の連携は連絡時間短縮効果だけでなく、都市再生(住宅・産業)の促進、道路工事や用地買収による経済活動への波及、税収の拡大等の大きな効果についても加味されたい。

指標6について、物流の時間短縮効果だけでなく、流通コストの削減効果も加味されたい。

指標12、13の対象道路について、一般国道だけでなく地方道も含めるものとされたい。

なお、国土開発幹線自動車道が日本全国の都市を連絡する都市間高速道路である一方、都市再生を支える大都市の都市内高速道路は、渋滞解消や環境改善等に大きな効果を発揮するだけでなく、その効果は流通コスト削減等、様々な形で全国に波及する。このため、都市内高速道路については、大都市特有の状況を十分勘案し、別途、重み付けが必要である。

14 神奈川県

基本的考え方

都市部及び地方の高速道路は、それぞれの役割が異なることから全国一律の重み付けでは、適正な評価ができない。地域の特性に応じた重み付けを行うべきと考えます。

また、次の事項に配慮くださるようお願いします。

採算性について

高速道路は、ネットワークを構築することにより、効果を発揮し採算性を確保するもので、評価に当たっては路線を細分して評価するのではなく、一定のまとまった区間を対象とすべきと考えます。

本県の第二東名では、海老名から御殿場(54km)までを一体的に評価するのが妥当と考えます。

指標9・10について

第二東名は、現東名が平行することから、指標9・10は全く評点がとれない条件になっています。

現実には、第二東名は、現東名に比較し想定震度の小さい北側にルートに選定したことや、トンネル構造が多いことから地震における災害時に緊急輸送路として有効に機能することが想定できません。

また、東海地震対策大要綱(案)においても第二東名は、「早急に整備を進めるなど、地震に強い基盤づくり推進すること」と位置づけていることから指標9・10に評点が可能となるよう配慮すべきと考えます。

指標1～7・15について

第二東名は、慢性的な渋滞を招いている現東名と一体となって機能することから、相乗効果による時間短縮や定時性の確保を評点に反映する必要があります。

そのためには、混雑時の旅行速度を用い現状の所要時間を算出すること。また、第二東名の整備により、現東名の渋滞緩和効果が図られ、この効果を第二東名の効果と併せて評価できるようにすべきと考えます。

15 新潟県

・重み付けを決定する過程の透明性確保

地方の意見を単に平均したり、特異値を排除したりせず、どのように反映させたのか十分な説明をお願いしたい。

また、必要に応じ検討委員会の傍聴や地方の声を聞く機会を設けて頂きたい。

・波及的影響(外部効果)の前提条件

9,342kmで評価されるとのことであるが、高速道路はネットワーク化されてこそ本来の機能を発揮する。したがって、11,520kmで評価すべきと考える。

・重み付け方法

中項目の「その他」-小項目「地方公共団体の意見や協力姿勢」は、供用後の波及的效果として扱うのはおかしい。したがって、大項目として扱うべきであり、この前提で知事自ら重み付けをした。

・各指標評点の公開

波及的影響(外部効果)における各指標の評点算出の際は、算出根拠等を公開し地方にチェックさせるべき。

16 富山県

高速道路は地方の発展に欠かすことのできないものであり、その整備については幅広く総合的な観点から評価されるべきと考えます。

今後の重み付けについては、費用対便益や採算性もさることながら、波及的影響(外部効果)に対しより強く目を向けていただき、地域経済や地域社会の活性化に直結するような指標や、高度な医療施設までの輸送時間短縮等人命にかかわるような指標に重きをおいていただきたいと考えています。

17 石川県

1 今回の評価手法は、これまでの資本の投資による蓄積されてきた人口、工業製品出荷額、農林製品出荷額等の現況値を基準として算出される項目が多く、これまで資本投入の少なかった後進地域は低い評価結果となり、更なる資本の集中が懸念される。

一極・一軸集中を是正と多軸型国土による均衡ある発展を実現するために高速道路が果たす役割・効果について、国策としてウェイト付けした総合評価をお願いしたい。

2 観光地連携に関する評価においては、新たに高速道路が整備される周辺市町村の観光入込客数の増加のみで評価を行うこととなっているが、高速道路の整備により、高速道路が整備済みの観光地との広域的な観光圏域の形成が想定される。

複数市町村や複数県に跨る広域的な観光連携効果についても評価すべきと考える。

3 地方公共団体の協力姿勢については、本評価・検討を行う以前（又は、事業着手直前の熟度判定時）に整理すべき課題であり、今回の客観的な評価指標とするには馴染まない項目と考える。

18 福井県

・沿線地域の人口が少ない地方の路線が不利にならないようにしてほしい。

19 山梨県

・様式 - 1 の、無料道路の場合の費用対便益については、前提条件として使用すべきであり、優先順位の選定基準について、使用すべきでないとする。

20 長野県

・都市圏と地方部を同一の重み付けで評価するのは無理がある。

・地域特性が十分反映されるような重み付けを策定されたい。

・具体的な評点が不明であるため、重み付けが路線の特性を正確に反映するか不明確である。

・重み付けについては、評価者による主観的要素が大きいと考えられるため、今後どのように総合評価に反映するか、事前に各都道府県へフィードバックし、再度、調整してもらいたい。

21 岐阜県

まず国が国土政策としてどういう高速道路を優先するか自ら評価し、結果を示してから自治体の意見を聞くべきである。その際、評価全体の考え方についても明示していただきたい。

各自治体から寄せられた異なる重み付けを全国で一本化したところで、自治体の意見を反映したことにはならないのではないかと。

(決定根拠の納得のいく説明及び、決定事項に対する自治体の意見徴集をお願いします。)

各評価項目の説明ペーパーだけでは、その評価項目での評価(評点)が推測しづらい。(人口による加重平均、複数のリンクの合計などによる評点は具体的に想定しにくいいため、各区間の評点を提示したうえで重みを検討すべき)

仮に推測した評点から全国的な偏差値を検討することも不可能であるため、まず評価項目のシミュレーションを含めた詳細な説明をお願いしたい。

上記理由により評価項目の詳細が不明なため、重み付けはまさに判定者の主観によるものとなるため、いきなり0～100で点数付けを求めるのはいかなものか。

AHP法などの統計手法の活用したらどうか。

(2択なら、判定者も根拠を持って回答できる)

空港、湾港、新幹線など既存の社会基盤を前提とした評価は、片手落ちとなるのではないかと。

(その他意見)

できあがった総合評価の利用方法も含めて、総合評価の内容を検討できないか。
 (今後の高速道路建設にあたり、新直轄方式、新会社方式、民営化までの公団のいずれが、どの順位で行うかを決定する際の総合評価の利用方法を教授願いたい。)

総合評価は、あくまで高速道路の未整備区間1,999kmのみに適用するのか。
 (一般国道の自動車専用道にそのまま適用されることはないか。)

総合評価項目にはないが、JCT~JCTを単位とする路線における現況の供用程度によって、建設の優先順位を決定する項目があるのではないか。
 (ほとんど未供用の路線と比べ残1区間の路線では、全線開通によるネットワーク効果が発揮され早期の交通量増大による利点が考えられる。)

暫定供用区間の4車線化事業については、その整備をどのように位置づけるのか。
 あらかじめ新会社による整備や新直轄による整備の具体的手法(特に新会社で整備できる全体額や整備スピード)を明示すべき。

22 静岡県

(1)波及的影響について

- ・いわゆる二順目の路線である第二東名の波及的影響評点は、一順目の路線に比べ低く出る傾向にあるものと想定される。
- ・現東名は国内輸送の大動脈(全国的高速道路における貨物輸送量の約23%、旅客輸送量の約14%)であるとともに、近い将来本格的な施設更新需要が生じるものとする。現東名と一体となり定時性・安全性を確保する第二東名は、国家戦略上重要な役割を担う道路であり、単純な重み付けで処理できないものとする。

(2)有料方式、無料方式について

- 有料方式、無料方式については、総合評価順位だけでなく、下記事項を考慮されることを期待する。
- 同一路線内で一部区間のみ無料としないこと
 - 無料区間を造ることにより、接続あるいは並行する路線の料金収入を減少させないこと

23 愛知県

1. ネットワーク効果を早期に発現できる路線については、特段の重み付けが必要である。
2. 国の重要施策に位置付けられた路線(例:中央防災会議の東海地震対策大綱、都市再生プロジェクト)は、さらに付加した重み付けが必要である。

24 三重県

- ・前回の意見照会の時にも同様の意見を述べさせていただきましたが、やはり、総合評価の体系及び重み付けについては、国家戦略を考慮のうえ、先ず、高速自動車国道法で定められた性格及び機能上の特性を整理し、最低限日本の骨格を形成するネットワークとそれを補完するネットワークは分別すべきと思います。
- ・その件に対するお答えは、「地域やネットワークの性格により高速道路の役割が異なるため、多様な指標で波及効果を把握する総合評価手法を検討している。」とありますが、わかりやすい例では、当県の場合、第二名神高速道路と近畿自動車道紀勢線があります。第二名神高速道路は、第二東名高速道路、現名神・東名と有機的に連携して国家の大動脈として機能分担が期待されています。国家戦略的に非常に大きな役割を期待されているにもかかわらず、個別指標に当てはめると、指標11の「並行する高速道路の代替路線を形成する」に当てはまるだけで、まさに、ひとくりに「総合評価手法」で評価す

ると波及的影響としての評価は非常に薄まってしまいます。これで、公平・公正な評価といえるでしょうか。

・公共事業評価システム研究会の「公共事業評価の基本的考え方」によれば、評価の対象の事業範囲は、「意志決定の対象となる事業の単位」とあります。この「単位」が果たして単にひとくりに「高速道路整備事業」なのでしょうか。また、評価の方法として、「重みは事業特性や地域特性を適切に反映しつつ、」と記述されています。果たして、国家の基幹ネットワークの形成と補完ネットワークをひとくりにしておいて「事業特性を適切に反映」することができるのでしょうか。

・「採算性」の定義において、通常「採算性」といえば、単一路線又はその一定の区間で料金収入により建設費や管理費、金利等全ての経費を償還できることを言うとして理解しております。一方、評価の対象となる約 2,100 km においては、この定義の採算性が確保できるものはほとんどないと聞いております。まず、最初の段階で採算性への重み付けの判断をいたしかねます。

・また、新直轄の対象としては「料金収入により管理費が賄えない路線」とあります。あとは、管理費は賄えるが採算性はとれない路線が存在します。これらを今後、新会社、公団、新直轄で整備していくわけですが、対象路線をひとくりにした「総合評価結果」によって「整備の相対的な優先度を検討する基礎資料とする」のは、前述の評価対象の事業範囲と合致するとは言い難いのではないかと思います。従って、路線の性格による分類又は整備主体による分類ごとに評価指標の重み付けをすべきと思います。

25 滋賀県

・新直轄方式による整備区間と従来の有料方式による整備区間は、相対的に優先順位が異なるものと考えられるが、今回の重み付けでは、その評価基準が明らかになっていない。

・今回の協力依頼が、高速自動車国道法の改正時に必要とされる地方自治体への意見照会にあたるのか。

・高速道路の整備は国策であり、「国土管理・経営」の評価が必要ではないか。

26 京都府

特にありません。

27 大阪府

わが国の大動脈としての機能を持つ基幹的な高速道路(第二名神、第二東名など)については、一般的な高速道路が、地域の経済に寄与するという限定的な効果だけでなく、日本経済全体の発展に与える影響を評価すべきであり、率による事業効果の評価ではなく、総量による評価を行うことが重要。例えば、費用便益比(B/C)のみではなく、得られる総便益の絶対量の大小による評価も国民経済の視点から不可欠。

また、大都市圏の抱える環境問題に対する改善効果を(CO₂と同様にNO_x、SPMについても)総削減量などで評価することも必要。

28 兵庫県

特にありません。

29 奈良県

高速道路の機能を最大限に発揮するためには、道路のネットワークの形成が重要であると考えられる

ため、これに十分配慮して頂きたい。

30 和歌山県

<前提>

- ・高速道路は、国土のあり方、国民の暮らし方にかかわる最も基礎的で重要な社会資本であり、整備スピードを落とすことなく、国の責任であまねく整備すべき。
- ・高速道路ネットワークの整備については、プール制の有料道路制度を最大限活用するとともに、新直轄制度をさらに拡充し、積極的に活用すること。
- ・東南海・南海地震対策の重要性、緊急性に鑑み、緊急輸送道路として不可欠な高速道路の整備を図るべき。

<指標に対する意見(再)>

- ・緊急輸送路の迂回路の長大か否かという指標とは別に、東南海・南海地震のように特別措置法が制定され、大規模で、発生確率が高く、津波による甚大な被害が想定されている地震の緊急輸送路確保の重要性、緊急性を別項目として評価すべき。
- ・公共交通が発達した都市部での高速道路(第二東名・名神)と、公共交通のない地方部での高速道路は、交通の質や果たす役割が異なるため、両者を同じ指標で評価すべきでない。
- ・中項目、「地域社会」-「地域資源の活用」は観光産業の振興であり、地域経済の項目に入れ、「地域社会」の中項目は無くすべき。

<重み付けに対する意見>

- ・今後、この指標、ウエイト付けによる評価を、整備優先順位決定にどのように扱うかを明らかにされたい
- ・採算性は、費用対便益との相関が高いため、有料制と採るかどうかの判断基準とし、費用対便益と外部効果だけをウエイト付けの指標とすべき。
- ・ウエイト付けには、アンケート調査結果等による手法等が考えられるが、対象者、対象地域の別による影響が大きいと思われるため、決定に当たっては、特に今後整備を行うべき地域のニーズが反映されるよう、また多数派である大都市住民のニーズに偏らないようなプロセスが必要。
- ・東南海・南海地震対策としての高速道路の整備は、地域が限定されるが緊急性が高いため、ウエイト付けに特に配慮されたい。

31 鳥取県

【全体】

総合評価において、国家としての戦略、ネットワークとしての考え方を十分反映すべき。

【個別指標について】

高速道路の定義に国道、県道等の自専道部が含まれている。

この定義に、「ネットワークを形成している」という条件を付けるべき。

理由：高速道路はつながってこそ意味があり、ネットワークを形成しない自専道にアクセスできることが、評価に大きく影響するのは不合理(7, 8, 15)

「1.4 拠点都市間を連絡し、相互の連携が可能になる。」について

〔評点の変数 $X_{4.1} \times X_{4.2}$ について〕

例えば、A市(人口100万人)、B市(20万人)、C市(40万人)のA市～B市間とA市～C市間に高速道路を整備する場合、双方の距離が同じであればC市はB市の2倍の人口があるため、2倍の効果があるようだが、高速道路は双方向での利用であり、その恩恵を受けるのはA+B、A+Cの人口の和であり、120万人と140万人とで比較するべきと考える。

人口の積で評価する理由をご教示願いたい。

32 島根県

1. 重み付けの値について

今回の地方自治体による重み付けについては、各評点の値や総合評価への影響を把握しないまま作業しており、その値については、極めて主観的なものとなっていると考えられます。

このことから、今後の総合評価にあたっては、今回調査の重み付けの値が単純に集計され使用されることのないよう、慎重に取り扱うべきと考えます。

2. A'路線整備を考慮した総合評価、重み付けについて

総合評価にあたっては、整備計画区間の整備が前提となっていますが、路線の一部しか整備計画区間となっていない場合については、重み付けに関わらず、特に「外部効果」が過小評価されると考えられます。

本県では、基本計画や予定路線を多く有していることから、これらの区間については、国幹道に並行する一般国道の自動車専用道路(A'路線)として整備を進めているところです。高速道路整備が遅れておりA'路線による整備も進めている地方にとって不公平とならないよう、総合評価や重み付けにあたっては、11,520km や A'路線整備を前提とした評点の導入や総合評価の割増しなど、その適用にあたって十分に配慮されるべきと考えます。

3. 「採算性」の重み付けについて

有料道路となるか否かは、有料区間の連続性等を考慮して、複数の路線・区間による料金プール制により採算性が確保されるどうか判断されるものであるから、個別の路線・区間を評価する「費用対便益」や「波及的影響」と同列にして「採算性」の重み付けを行うことは、無意味であると考えます。

また、下表のとおり、投資限度額比率が同じでも個別路線ごとに純利益に差があり、料金プール全体に与える影響は異なるので、投資限度額比率による採算性の評価については、再検討すべきと考えます。

(例)

	収入増R	建設費C1	維持管理費C2	投資限度額比率	純利益R-C1-C2
A路線	1000	500	300	1.4	200
B路線	2000	1000	600	1.4	400
C路線	1000	700	300	1	0
D路線	2000	1400	600	1	0
E路線	1000	1400	300	0.5	-700
F路線	2000	2800	600	0.5	-1400

4. 路線・区間ごとの重み付けについて

本県では、2路線が重み付けの対象となっていますが、両路線の性格や地域における役割はそれぞれに異なっています。さらに、1路線は評価区間がネットワークの一部区間であり、ネットワーク形成による効果が十分に発揮できないことから、このような区間も含め一つの重み付けで評価することは不合理と考えられます。

このことから、2路線それぞれについて重み付けを行いましたので、ご検討ください。

33 岡山県

1. 様式 - 1

「費用対便益」、「採算性」、「波及的影響(外部効果)」の重み付けについて、
・そもそも高速自動車国道とは、「地方の自立ある発展」を実現するために整備するものであることから、「費用対便益」や「採算性」よりも「波及的影響(外部効果)」に、より多くの重み付けを行うべきである。

34 広島県

・各指標の評点化、重み付けによる総合評価については、実際に結果を確認しないと本当に地域の実情を反映したものとなっているのか分からない面もあるため、計算結果等について明らかにされた上で、再度意見を聞く機会を設けていただきたい。

35 山口県

特にありません。

36 徳島県

高速道路は国が整備すべき公共財であり、その評価に際しての指標間の重み付けについては、採算性より効果(直接的な効果、波及的な効果)を重視すべきである。

費用便益、採算性、外部効果といった性格の異なった項目を数値化し、単純に加算するような評価でよいのか、疑問である。

各区間における各指標ごとの評点を具体的に示されたい。

示された各指標の評点式について、指標の内容を十分に反映していない項目がある。

例えば、「1.1 高速バス等の長距離自動車交通の利便性が高まる」については、連絡すべき拠点都市の設定の仕方によっては評点が大きく異なる。現実には大きな効果があると想定されるにもかかわらず、示された指標では対象駅間の設定が1通りしかなく、評点が著しく低く算出されることもあり得る。

このように、想定される効果と算定される評点との間に大きな乖離が生じる可能性がある指標については、評点の算出式を再検討願いたい。

また、指標「1.9 並行する緊急輸送路が通行止めになった場合の迂回路が長大である」及び「1.10 並行する緊急輸送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」では、ネットワークとして効果が発現されることを勘案し、対象区間に接続する高規格道路(高速道+地域高規格道)との関連も加味すべきである。

37 香川県

特にありません。

38 愛媛県

・高速道路ネットワークは、国の最も基本的な社会資本であり、国土計画の観点から整備が必要なものであり、評価にあたっては、費用対便益や採算性のみを重視することなく、地域の特性や実情が反映される波及的影響に重み付けをして欲しい。

・指標1から指標15は高速道路の必要性や整備効果など波及的効果を示すものであるが、指標16の「地方公共団体の意見や協力姿勢」は高速道路の必要性などを踏まえた地方公共団体の高速道路整

備に対する姿勢や熱意を示すものであり、両者はその性質を異にするものと考えられるため、指標16は評点による評価でなく別途考慮することとしてはどうか。

・評価にあたっては、総合点のみによる評価だけでなく、地域の特出した波及効果を別途配慮して欲しい。

- ・高速道路整備を前提とした広域レク都市(南レク)整備:現在の開発面積210ha、関連施設を含む総投資額約1,130億円)
- ・全国有数の生産量の水産物の都市部消費地への供給
- ・今後想定されている南海地震時の緊急輸送路

・今回の評価対象となっている整備区間に合わせ、直結する自専道(A 路線)がほぼ同時期に供用が見込まれるような場合の相乗効果についても、別途配慮して欲しい。

39 高知県

費用対便益(採算性も含む)と波及的影響は性質が異なることから、重み付けを行うにあたり、次の2つのケースを考える。

(ケース1)2次元のケース(下図)

費用対便益(採算性も含む:以下同じ)と波及的影響は性質の異なるものであるから、単純に足し算は無理があり2次元的に扱えば整理しやすいと考える。

例えば費用対便益をX軸、波及的影響をY軸として、

事前に全国レベルでの様々なケーススタディにより X_{max} 、 X_{min} 、 Y_{max} 、 Y_{min} を決定する。

(定義)

X_{max} :費用対便益において、この値以上の偏差値の工区は、最優先とする。

X_{min} :費用対便益において、この値以下の偏差値の工区は、優先順位が最も低い。

Y_{max} :波及的影響において、この値以上の偏差値の工区は、最優先とする。

Y_{min} :波及的影響において、この値以下の偏差値の工区は、優先順位が最も低い。

$X > X_{max}$ かつ $Y > Y_{max}$ の領域(A)を優先順位第1位とする。

$X > X_{max}$ かつ $Y_{max} > Y > Y_{min}$ の領域(B1)と $Y > Y_{max}$ かつ $X_{max} > X > X_{min}$ の領域(B2)を優先順位第2位とする。

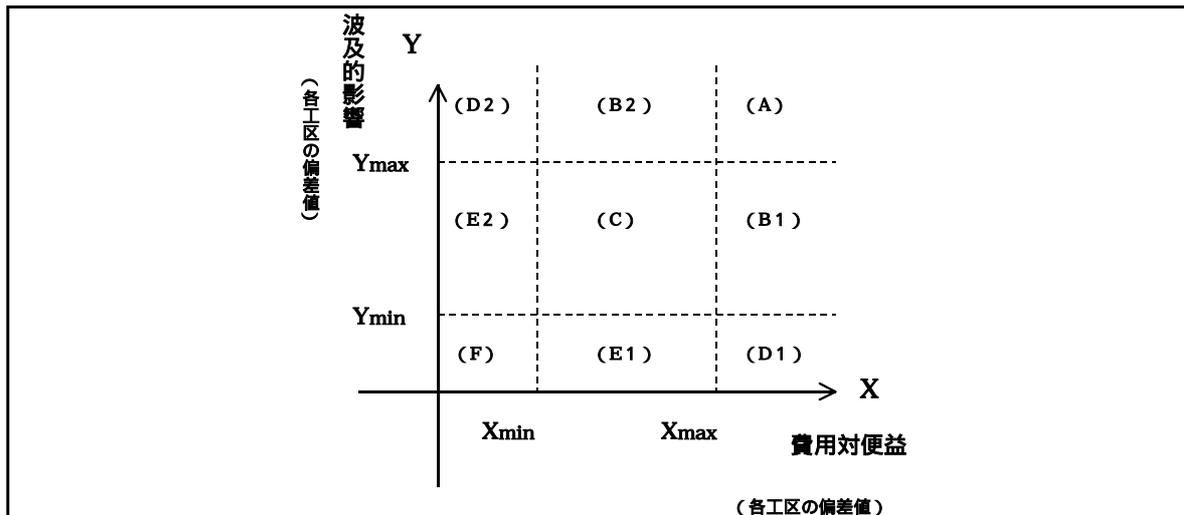
$X_{min} < X < X_{max}$ かつ $Y_{min} < Y < Y_{max}$ の領域(C)を優先順位第3位とする。

領域(D1)と(D2)を第4位とする。

領域(E1)と(E2)を第5位とする。

領域(F)を第6位とする。

各領域(A)、(B1)及び(B2)、(C)、(D1)及び(D2)、(E1)及び(E2)、(F)内における優先順位は、国土のランドデザインの効率的な実現の観点から、評価指標の1つである「地方公共団体の意見や協力姿勢等(指標16)」の偏差値の大小(または、各座標の面積の大小)を勘案して判断する。



(ケース2)1次元のケース

このケースに基づき、様式-1, 2, 3を作成している。

なお、国土のランドデザインの効率的な実現の観点から、費用対便益:波及的影響 = 3:7の重み付けとしている。

その他

波及的影響(外部効果)における評価指標「指標16:地方公共団体の意見や協力姿勢」は、他の外部効果の指標と違い主に取組姿勢等の定性的なものであり、かつ、今後一層プライオリティが高くなることから、本来の位置付けとして費用対便益及び波及的影響と同列が適切と考える。

40 福岡県

特にありません。

41 佐賀県

- ・指標の重みづけは、明確な理由付けが難しいと思われます。
- ・ケーススタディーの結果と照らし合わせ、検討経緯を明らかにしながら議論されることを望みます。

42 長崎県

- ・「指標16:地方公共団体の意見や協力姿勢」の中の「協力姿勢」とは何を示すのか。重み付けの中に「協力姿勢」とは、なじまないのではないか。
- ・「地域社会」の中の「複数の主要観光地を連絡し…」は、「地域経済」の中に含めた方が良いのではないか。

43 熊本県

高速自動車国道がネットワークとして本来の機能を発揮するためには、基本計画区間等も含めた11,520km全線の整備が必要である。特に、本県で整備が予定されている九州横断自動車道延岡線等の横断路線は、全線が完成し、循環型ネットワークを形成してこそ本来の機能を発揮するものと考えている。

今回検討が進められている高速道路の総合評価の内、採算性及び外部効果は、整備計画 9,342 kmを対象としたものであるが、高速道路本来の機能を考え、11,520 kmを対象とすることを検討いただきたい。

44 大分県

1. 次を念頭に置いて検討を進めるべき。
 - ・国土のグランドデザインや国際競争力強化の観点。
 - ・ネットワーク化されて発揮される高速道路の絶大な効果。
 - ・少子高齢社会・市町村合併等の急激な進展。
 - ・地域の自立的発展を高速道路にかけ、永年待たされてきた地方の実情。
 - ・地域が自立して地域間競争を対等に行うための基盤として、国の責任で循環型高速交通体系を早期に整備する必要がある。
 - ・整備計画 9,342km の早期整備、予定路線 11,520km の着実な整備を図るべき。
 - ・今後の整備方法としては、地方負担を増やさず、かつ今までの整備スピードを緩めない方法が必要。
2. 評価項目・指標の重み付けについては、最終結果として次の事柄を満たす路線が最優先となるようにすべき。
 - ア) 相当広い地域において、既設高速道路等がなく、当該路線が唯一の高速交通路となること。
(いわゆる一巡目)
 - イ) 地域ブロックの一体的な自立的発展に寄与する循環型高速交通体系を形成すること。(九州ブロックの東九州自動車道がこれに該当。)

例えば、総合評価の結果、「二巡目」や「枝線」が「一巡目」や「循環型路線」より優先順位が高くなったり、「既に他の自動車専用道路や高速鉄道等がある地域」が「新規路線が唯一の高速交通路となる地域」よりも優先順位が高くなるようでは、適切な重み付けとは言えない。
3. 今回は、「重み付けの仕方」と「総合評価結果」の関係が不明であり、当県の意見が確実に反映されるような重み付けとなっているかどうかチェックする方法がない。

したがって、今後の検討にあたっては、上記1.2.の意見が確実に反映されるようにしていただきたい。

また、地方意見聴取は、今後とも適宜行っていただきたい。

45 宮崎県

今回の地方の意見を考慮し、委員会において「重み付け」が検討されることとなりますが、その検討結果については、再度、地方の意見を聞いていただきたい。

その他の「地方公共団体の意見や協力体制」については、他の指標と同様に波及的影響として扱うのではなく、波及的影響とは切り離れた指標として扱うべきである。

具体的な指標の計算例について、示していただきたい。

46 鹿児島県

1. 「前回意見についての回答」に対する意見・回答
事業効率について

事業効率については、一律にかかる重み付けでは地域特性を評価することは困難であり、重み付けとは別に、費用対便益の数値そのものに嵩上げ措置を行うべきである。

具体的には、「道路投資の評価に関する指針(案)」において、地域間格差の是正という国土政策の観点から、便益に地域修正係数をかけて補正するという考え方が取られており、このような手法を半島地域など自然的ハンディを負う地域にも適用していただきたい。

「公平性」の追加について

公平性の具体的な指標として提案した「鉄道に代わる高速交通手段の確保」や「半島地域におけるネットワーク不備の解消」などは、鉄道のない地域や地形的にネットワークから取り残されているなど、地域特性、交通特性からみた条件不利地域が優先されるべきとの観点であり、原案では欠落している指標であることから、「公平性」を中項目に加え、重み付けを行っていただきたい。

なお、今後、地方分権などが推進される中で、各地域が自立化・活性化を図るうえで、最も重要かつ基本的な社会基盤である高速道路整備の優先順位を判断するに当たって、公平性は、最も重視されるべき指標であることから、他の指標と同格に扱うことなく、波及的影響の全体に占める割合の50%を「公平性」に重み付けされたい。

交通特性への配慮について

自動車交通依存度については、交通流動に占める自動車交通の比率を評価し、鉄道もなく、自動車交通だけに依存している地域への配慮を提案しているものであり、費用対便益の中の絶対交通量では、評価されない。

また、御指摘の指標1は、現状に対する時間短縮効果の評価にとどまっており、複数の公共交通機関がある地域との格差是正という意味から、「鉄道に代わる高速交通手段の確保」を評価の対象とすべきである。

新指標8「高速道路の整備とあわせた地域振興計画が進められている」について

(前回意見)

新規の地域振興プロジェクトのみでなく、未分譲の土地を有する既存工業団地等の面積について考慮すべき。

(前回意見についての回答)

ご指摘の点に関し、早急に情報提供をお願いします。内容を検討の上、指標8のデータに追加することの是非を検討したい。

(上記に対する回答)

未分譲の土地を有する既存工業団地等の資料については、別紙(以下)のとおり。

名称	総面積 (㎡)	未分譲面積 (㎡)	未分譲率 (%)	分譲予定価格 (千円/㎡)	金額 (千円)	関連IC	事業主体	ICからの 距離(km)	現況
西牧之原工業団地	33,470	6,183	18	8.0	49,464	末吉財部	福山町	10	H3造成済
坂元工業団地	94,400	39,900	42	4.0	159,600	大隅	大隅町	9	H5造成済
内村工業団地	163,000	70,448	43	6.0	422,688	末吉財部	末吉町	4	H9造成済
尾野見工業団地	32,000	12,100	38	1.5	18,150	志布志	松山町	8	H7造成済
志布志港臨海工業用地	692,380	19,000	3	30.7	583,300	志布志	鹿児島県	3	S61造成済
志陽工業団地	11,310	11,310	100	5.4	61,074	志布志	有明町	6	S60造成済
合計		158,941			1,294,276				
		15.9ha			12.9億円				

新指標「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」について
(前回意見)

高規格幹線道路が代替路となりうる、都市間の緊急輸送道路が複数ある場合は、全て考慮すべき。
(前回意見についての回答)

複数の代替路を明確に定義することは困難なため、道路の利用状況等を勘案し、主要な1路線を選定している。

(上記に対する意見)

代替路については、交通量等を考慮し複数路線を考慮すべきである。

2. その他総合評価に関する意見

当県としては、前回から波及的影響(外部効果)の中項目に「公平性」を追加するよう申し入れているところであるが、「公平性」が中項目に追加されない場合は、国土の端部にあることや半島地域または台風常襲地帯や特殊土壌地域であることなど自然的条件のハンディを負う地域については、波及的影響(外部効果)が、他の地域と一律に評価されないような措置が講じられるべきである。

47 沖縄県

今回の重み付けについては、中項目の重み付け及び個別指標の重み付けとなっているが、総合評価を行う際に、それぞれが具体的にはどのように反映されていくのか示されていない。

本来は、重み付けを総合評価の体系において、どのように行うかによって、重み付けの考え方も異なってくると考えられるので、体系的な位置づけについても示す必要があると思われる。

また、重み付けについては、地方の道路事業を推進する上で、大変重要な作業と考えており、十分な審議を行うと共に、今後とも地方の意見が反映される仕組みづくりを推進していただきたい。

48 札幌市

特にありません。

49 仙台市

仙台都市圏における仙台環状自動車専用道路は9割が完成し、残区間について現在事業を進められているが、仙台市域では、ほとんどの専用道路が供用している状況であり、今後高速道路をどのように利用していくかが問題である。

また、仙台は東北の中心として発展してきており、現在高速道路の利用としては長いトリップが多く、今後、環状自動車専用道路が完成した場合、料金抵抗の軽減方法やアクセス道路の整備を推進し、短トリップの利用の促進を進める必要がある。地域経済を支え、住民生活への利便性の向上を図り、地域の活性化を図る道路として活躍が期待される。

50 さいたま市

特にありません。

51 千葉市

特にありません。

52 川崎市

1. 多くの自治体からの意見・要望に応えるためにも、地域特性を反映した多角的な評価が必要であると
考えます。
したがって、本評価項目による手法を含め複数の評価手法からなる評価体系の構築について、
引き続きご考慮願います。
2. 中項目(間)の重み付けは、各項目毎の評価基準に依拠するものではなく、その名称・内容から受ける
印象や価値観の違いにより判断されるべきものであり、AHP(多基準分析)など地域におけるアンケ
ートをよりどころとするなど、慎重に扱われるべきものと考えます。
なお、中項目(様式 2)と個別指標(様式 3)との重みを整合させようとした場合、各中項目におけ
る指標個数の多寡により左右される(中項目の重みを各指標に割り振ろうとすれば、当然、個数が少
ないものが多く配点される)結果となるため、工夫が必要であると考えます。
3. 高速道路は利用者及び事業に関連する市場以外にも、社会全体に及ぼす影響も広く、波及効果を
包括的に評価するためにも、「施設効果」に係る評価についてもご考慮願います。

53 横浜市

横浜市のような大都市での高速道路整備は、港湾の活性化等の国際競争力の強化から居住環境の
改善等、その効果は多岐にわたり、さらに、二次、三次的(雇用、税収等)な外部経済効果もあります。
また、こういった効果はわが国の都市再生を支える重要な要素であります。したがって、全国一律の
「重み付け」では適正な評価は困難であります。さらに、地方公共団体の実情を反映するためにも、意見
を十分に反映するようしていただきたい。

54 名古屋市

本重み付けに際しては、環状道路の整備を急務とする本市の状況を念頭に置いた上で行っている。

55 京都市

総合評価の体系化やその評価項目、指標の修正案については、地域の特性に対する項目等が設定
されており、特に異論はない。
重み付けについてであるが、現在本市で全庁的な取組として行政評価システムの構築を検討してお
り、その導入に向けて必要となる政策施策評価についても検討中であり、残念ながら結論には至ってい
ない。
本市においては、指標等の重み付けは、その事業が位置付けられる政策施策の優先性等と連動され
るべきものと考えている。
こうした状況で今回回答することは、政策施策の優先性を何の根拠もなしに先付けしていることとなる。
さらに、提出されたデータ等が委員会資料になること等を考慮すると一層難しく、ゆえに現時点で重み付
けについて具体的な数値の回答をすることは差し控えさせていただきます。

56 大阪市

評価指標項目が、高速自動車国道に対するものであり、都市高速道路の観点からは重み付けが難し
い。

57 神戸市

(高速道路の総合評価手法案について)

1. 道路事業の実施を考える場合、費用対便益と波及的影響を考慮して、その路線の必要性を確定した上で、実施方法として、無料道路として整備するか有料道路として実施するかあるいは合併事業として実施するかを検討することとなる。

有料道路として整備する場合と無料道路として整備する場合の場合分けから道路事業評価がはじまることは、前期記載事項の検討の評価がなされないため、その点を踏まえた体系的な評価手法が必要と思われる。

(採算性の評価について)

2. 高速道路として整備する場合の重み付けにおいて、採算性の評価をどこまで検討するかが明確でない状況で、採算性の重み付けの評価が難しい。

当然、採算性が成立しない事業は、事業採択すべきでない(国民感情)ということになり、その点では、重みとしては100になる。公共事業として、採算性が成立しないが波及的影響からその路線が必要となる場合、どの程度税金を投入するかを国民に問う必要が出る。既定の採算性のみでは評価できないと考える。

採算性は、既定の有料道路制度をもとに算定される想定する。償還期間を長期化した場合採算性は向上すると思われるが、既定制度の採算性で評価してよいのかという問題点がある。

採算性の評価としては、採算性を確保するためには、どのようなスキーム(償還期間の延長・税金投入等)が必要になるのかまでを評価する必要があり、その上で費用対効果、波及的影響、採算性という3項目で評価できると考える。

(重み付けについて)

3. 波及的影響の重み付けであるが、各項目の重みは不偏ではない、時代、地域によって変化するものである。重みという比較指標で評価するといことを国民に説明すること難しい。そのため、重みを算出するためには、各項目の経済的価値を評価する手法(社会経済評価手法)の確立が必要である。道路事業は建設に時間を要するとともに、各項目の重みは時代により変化するため、路線への評価が変化することが考えられる。道路事業評価手法を確立し、事業再評価システムとの連携を確保する必要である。

また、波及的影響の各項目は、その路線による効果を絶対的評価するだけでなく、相対的に評価することも考慮する必要があると考える。たとえば、沿道環境問題が大きい地域における、環境項目の重みは大きく評価されることになる。

58 広島市

特にありません。

59 北九州市

どの項目も重要な内容であり、定量的な重み付けは困難であるため、以下に重み付けの考え方を記述する。

重み付け1

道路に関しては、その整備における波及効果(外部効果)が重要であると考えており、全体の半分の重み(50)をおくこととした。

その結果、無料道路の場合の費用対便益を50とした。また、有料道路の場合の費用対便益と採算性は同程度の重みと考え、それぞれ25を配分した。

重み付け2

○その1:中項目間の重み付け

高速道路は、地域の経済や社会、住民生活に与える効果が高く評価されるべきと考え、多目の重みを配分し、残りを他の項目に等分に配分した。

○その2:各中間項目内での各指標の重み付け

いずれの項目も重要と考えられるが、北九州市が重点的に進めている施策(響灘大水深港湾、新北九州空港、学術研究都市、物流拠点都市・環境未来都市の形成など)に多目の重みを配分することとした。

重み付け3

基本的に重み付け2○その2と同様であるが、日常活動圏の中心都市へのアクセスは、一般道路が担うものと考えて配分を低め、その分を拠点都市間の連絡という高速道路が担うべき項目に割り振ることとした。

60 福岡市

どの項目も重要ではあるが、本市においては、下記のとおり重み付けを行った。

福岡市の交通体系は、都心部への都市機能の集中を反映して都心一極集中型となっているため、都心部やその周辺において、交通渋滞が起きており、このような渋滞を緩和し、都市の均衡ある発展を促すためには、自動車専用道路を骨格とする広域交通ネットワークと、放射・環状道路の整備による扇型の道路ネットワークを形成する必要があると考えています。また、鉄道・バスなどの公共交通機関との連絡機能を高めるとともに、空港・港湾へのアクセスによる物流ネットワークの形成を図ることが重要であると考えている。