

# 高速自動車国道の総合評価手法の開発・適用に関する報告

## 目 次

<b>1. 高速自動車国道の事業評価における総合評価手法の開発</b> ..	1
1 - 1 事業評価の目的と全体フロー .....	1
1 - 2 評価項目の体系化 .....	4
1 - 3 評価指標の設定 .....	7
1 - 4 評点の設定 .....	8
1 - 5 評価値の総合化 .....	8
<b>2. 高速自動車国道への総合評価手法の適用</b> .....	9
2 - 1 評価の前提条件の設定 .....	9
2 - 2 費用対便益 .....	13
2 - 3 採算性（投資限度額比率） .....	23
2 - 4 外部効果 .....	26
2 - 5 総合評価 .....	32
2 - 6 評価結果の公表と地方公共団体の意見 .....	35
2 - 7 国幹会議での政策決定における評価結果の活用 .....	41

### 別添資料)

・費用対便益（有料ケース） .....	資 - 1
・    "    （無料ケース） .....	資 - 2
・採算性 .....	資 - 3
・外部効果（有料ケース） .....	資 - 4
・    "    （無料ケース） .....	資 - 7
・地方公共団体の意見 .....	資 - 10

平成 16 年 2 月 9 日

国土交通省 道路局

## 1. 高速自動車国道の事業評価における総合評価手法の開発

### 1 - 1 事業評価の目的と全体フロー

#### 1 - 1 - 1 高速自動車国道の事業評価の目的

高速自動車国道については、法律等で定められた計画に基づき着実な整備が求められる一方で、「交通量の少ない高速道路は必要ないのではないか」「莫大なコストの高速道路は無駄ではないか」「優先順位決定のプロセスが不透明ではないか」等の批判もなされている。

このような批判を踏まえ、高速自動車国道整備に関する透明性と客観性を高めるため、国土交通省においては、道路関係四公団民営化推進委員会<sup>1</sup>で提案された「建設中高速道路の取扱判断基準（案）」をもとに、道路事業評価手法検討委員会<sup>2</sup>（委員長：森地茂東京大学教授）を設置して審議を行い、従来の費用対便益分析に加え、採算性やその他外部効果も加味した詳細な評価手法について確立した。

この評価手法に基づき、厳格な事業評価を行い、広く国民に公表することにより、真に必要な高速自動車国道について、国民の理解を得ながら整備を進めることが可能になるものと考えられる。

---

<sup>1</sup> <http://www.kantei.go.jp/jp/singi/road/index.html>

<sup>2</sup> <http://www.mlit.go.jp/road/ir/iinkai/index.html>

## 1-1-2 高速自動車国道の事業評価フロー

高速自動車国道の事業評価のフローは図1-1に示すとおりである。

なお、各ステップの概要については、以下に記述する。

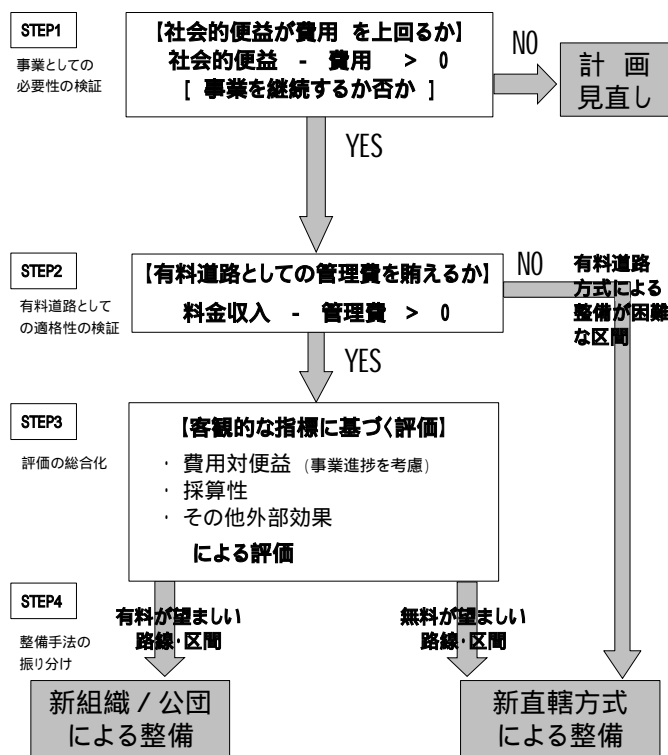


図1-1 事業評価フロー

### 1) STEP1「事業としての必要性の検証」

ある評価区間に係る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ことにより、その事業の必要性を評価し、継続するか否かを判断する。

社会的便益が費用を上回る場合には継続、下回る場合にはその事業計画を技術的に見直すこととする。便益および費用の算定にあたっては、「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）」に基づき実施する。算定方法の詳細については、「2-2 費用対便益」を参照。

### 2) STEP2「有料道路としての適格性の検証」

ある評価区間の料金収入で管理費を賄えるか否かを検証することにより、その事業が有料道路事業として成立するか否かを判断する。料金収入で管理費を賄え

る場合には、有料道路方式による整備を検討することが可能であるが、料金収入で管理費を賄えない場合には、有料道路方式によらず、新直轄方式により、原則無料の道路として、国、地方の税負担による整備を検討する。

### 3) STEP 3 「評価の総合化」

事業の評価を多様な視点から評価するため、「費用対便益」、「採算性」、「その他外部効果」の3項目について、評価区間の総合評価を実施する。算定方法の詳細については、費用対便益は「2-2 費用対便益」を、採算性は「2-3 採算性（投資限度額比率）」を、その他外部効果は「2-4 外部効果」を参照。

### 4) STEP 4 「整備手法の振り分け」

評価区間の総合評価結果等から、有料道路方式により、公団または民営化後の新組織が整備することが望ましい路線・区間と、新直轄方式により、原則無料の道路として、国、地方の負担により整備することが望ましい路線・区間との振り分けを検討する。なお、新直轄方式にて整備される路線・区間については、地方公共団体の意見も踏まえつつ、国土開発幹線自動車道建設会議の議を経て決定される。

地方公共団体の意見については「2-6 評価結果の公表と地方公共団体の意見」を、国土開発幹線自動車道建設会議による決定については「2-7 国幹会議での政策決定における評価結果の活用」を参照。

## 1 - 2 評価項目の体系化

評価の総合化を行うため、評価項目の体系化とともに、具体的な算出手法を設定した。評価項目における3つの大項目のうち「費用対便益」「採算性」についてはすでに確立された手法に従って算出することとした。残る「外部効果」については、費用対便益では十分に評価できない効果を網羅的に把握するため、更に中項目及び小項目を設定し、詳細に検討した。また、各項目間の重み付けについては、可能な限り多様な意見を取り入れることとされ、複数案が示された。

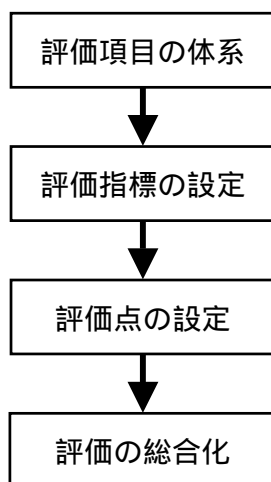


図 1 - 2 評価項目の体系化と総合化の流れ

このうち外部効果の体系化は以下のとおり行われた。

### 1 - 2 - 1 中項目の設定

中項目については、費用対便益における便益計測項目との重複に留意しつつ、貨幣換算が困難な効果・影響に関する事項について設定した。

基本的には「公共事業評価の基本的考え方」（平成 14 年 8 月公共事業評価システム研究会）で示された考え方に基づき、「住民生活」「地域社会」等の 5 項目に加え、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ための項目を設定し、合わせて以下の 6 項目で評価を行うこととした。

住民生活「自立した個人の生き生きとした暮らしの実現」  
地域社会「多様性ある地域の形成」  
地域経済「競争力のある経済社会の維持・発展」  
環境「美しく良好な環境の保全と創造」  
安全「安全の確保」  
「その他地方公共団体の自主的な取り組みによってもたらされる波及的影響」

### 1-2-2 小項目の設定

中項目で示された6項目をもとに、事業実施によって期待される効果・影響について、「建設中高速道路の取扱判断基準(案)」で示された外部効果のイメージ、社会資本整備重点計画において設定されたアウトカム指標、道路事業の採択時に確認してきた客観的評価指標等を参考に、地方公共団体の意見や、パブリックコメントを通じた国民からの意見を踏まえ、全体で16項目を設定した。

#### **(参考)道路事業評価手法検討委員会における審議経緯および地方公共団体等への意見照会**

高速自動車国道の総合評価手法の開発にあたっては、道路事業評価手法検討委員会における審議や地方公共団体等への意見照会を行った。

次頁に、その概要を示す。

(参考) 道路事業評価手法検討委員会における審議経緯および地方公共団体等への意見照会

< 委員会開催状況 >

- 平成 15 年 1 月 23 日 第 1 回委員会  
・客観的評価指標(案)の改訂方針案について 等  
「費用便益分析に用いる原単位の改訂案」他
- 平成 15 年 3 月 3 日 第 2 回委員会  
・総合評価試行方針(案)についての検討 等  
「総合評価試行方針(案)策定にあたっての論点整理」他
- 平成 15 年 3 月 25 日 第 3 回委員会  
・総合評価試行方針(案)とりまとめ 等  
「指標の選定」「評価値の設定」「評価値の総合化」他
- 平成 15 年 5 月 1 日 第 4 回委員会  
・高速道路を対象とした総合評価手法について検討 等  
「総合評価の前提条件」他
- 平成 15 年 5 月 29 日 第 5 回委員会  
・高速道路を対象とした総合評価手法について検討(2) 等  
「その他外部効果指標(案)」「総合評価の使い方」他
- 平成 15 年 7 月 17 日 第 6 回委員会  
・高速道路を対象とした総合評価手法について検討(3) 等  
「パブリックコメント等を踏まえた対応」他
- 平成 15 年 10 月 7 日 第 7 回委員会  
・高速道路を対象とした総合評価手法について検討(4) 等  
「委員会としての重み付け」他

< 地方公共団体等に対する意見照会 >

- 平成 15 年 4 月 7 日～21 日 意見照会実施  
「道路事業評価手法(「費用便益分析マニュアル(案)」、「客観的評価指標(案)」  
及び「高速道路を対象とした総合評価(案)」について(依頼)」  
■ 寄せられた意見 : 595 件(46 自治体)

- 平成 15 年 5 月 16 日～23 日 意見照会実施  
「「高速道路を対象とした総合評価(案)」に関する地方自治体からの意見照会  
に対する回答及び高速道路の総合評価における重み付けについて(協力依頼)」  
■ 寄せられた意見 : 171 件(49 自治体)

- 平成 15 年 6 月 12 日～30 日 パブリックコメント実施  
「高速道路を対象とした評価手法に関するパブリックコメントの募集について」  
■ 寄せられた意見 : 540 件(221 名)

- 平成 15 年 7 月 8 日～15 日 都道府県知事及び政令指定都市長に対する意見照会実施  
「高速道路の評価手法における重み付けについて」

### 1 - 3 評価指標の設定

以上の検討の結果、評価項目については表 1 - 1 のとおりとりまとめられた。  
各指標の具体的な内容・算出方法については、2 - 2 ~ 2 - 4 を参照。

表 1 - 1 高速自動車国道の事業評価における評価項目

大項目・中項目 (小項目)	評価の視点	評価項目	指標
<b>費用対便益</b>	高速道路整備による直接的な便益のうち、貨幣換算可能となる3項目を評価(有料・無料の別に算定)。	走行時間短縮便益	2-2 参照
		走行経費減少便益	
		交通事故減少便益	
<b>採算性</b>	有料道路として区間毎に、料金収入による費用回収の割合を評価。	投資限度額比率	2-3 参照
<b>波及的影響 (その他外部効果)</b>	<b>住民生活</b> 公共交通による他地域への移動時間を短縮し、生活機会や交流人口の拡大に資する効果を評価。 また、高次医療施設までの搬送時間の短縮による、住民生活の安心向上を評価。 渋滞緩和による利便性向上は、便益と重複するので評価しない。	高速バス等長距離自動車交通の利便性が高まる	指標1
		新幹線・空港等幹線交通網への利便性が高まる	指標2
		高度な医療施設までの搬送時間が短縮される	指標3
	<b>地域社会</b> 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
	<b>地域経済</b> 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
	<b>環境</b> 高速道路整備によって周辺道路の負荷が軽減されることによる生活環境の保全・改善への寄与及び地球温暖化対策への寄与を評価。 評価対象区間は環境アセスメント実施済であることから、自然環境・生活環境への負の影響は考慮しない。	自動車からのNOx、SPM排出量が削減される	指標10
		並行道路において騒音レベルが低減する	指標11
		自動車からのCO2排出量が削減される	指標12
	<b>安全</b> 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
<b>その他 地方公共団体の 取り組み</b>	地方公共団体が策定する地域計画との整合や、利用増進・コスト縮減など、事業実施に対する地方公共団体の自主的な取り組みや協力姿勢を評価。	地方の創意工夫による自主的な取り組み状況を評価する	指標16



## 1 - 4 評点の設定

評点は、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、その値を設定する。

このため、今般の評価においては、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。

## 1 - 5 評価値の総合化

費用便益分析をはじめとする様々な評価項目の総合化については、先進諸国ではベルギーにおいて、項目毎に評点化し項目間の重み付けを行って加算している例があるものの、他国では、評点化や総合化は行われていないなど、各国において様々な評価項目や評価手法が用いられており、今なお、手法の改善が行われている。

今回の高速自動車国道の評価手法においては、高速自動車国道の役割全てを表現することは困難であるものの、高速交通を提供する基盤施設として、経済・社会・文化・生活に与える効果をできるだけ定量的な指標として表している。これらの指標を用いた評価を総合的、客観的に行うために、「費用対便益」、「採算性」、「外部効果」の3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）に重みをつけて総合評価点数を算出し、相対的な比較を行う。

詳細については、「2 - 5 総合評価」を参照。

## 2. 高速自動車国道への総合評価手法の適用

### 2-1 評価の前提条件の設定

#### 2-1-1 評価区間の考え方

##### 1) 評価区間

既に整備計画が策定されている区間9,342kmのうち、平成15年度末での未供用見込み区間とする。(現時点で未供用であるが、平成15年度末までに供用予定となる区間については、概ね事業が完了し供用間近であることを考慮し、評価対象としない)

現行整備計画	9,342km
- 平成15年度末供用見込み	7,343km
評価区間	1,999km

## 2) 評価区間の考え方

道路ネットワークの連続性から、交通が分岐するジャンクションを区切りとするともに、将来、直轄方式で引き継ぐこと等を想定し、円滑な工事や用地買収の執行に支障が生じないように事業進捗状況を考慮して、評価区間を設定する。

具体的には、ジャンクション間に、施行命令時期が大きく異なる区間が存在する場合には分割する。施行命令時期が1年程度しか異なる場合には、進捗状況に大きな差がないことから、同一の区間として扱う。(図2-1参照)

この結果、評価区間は70区間と設定される。(表2-1参照)

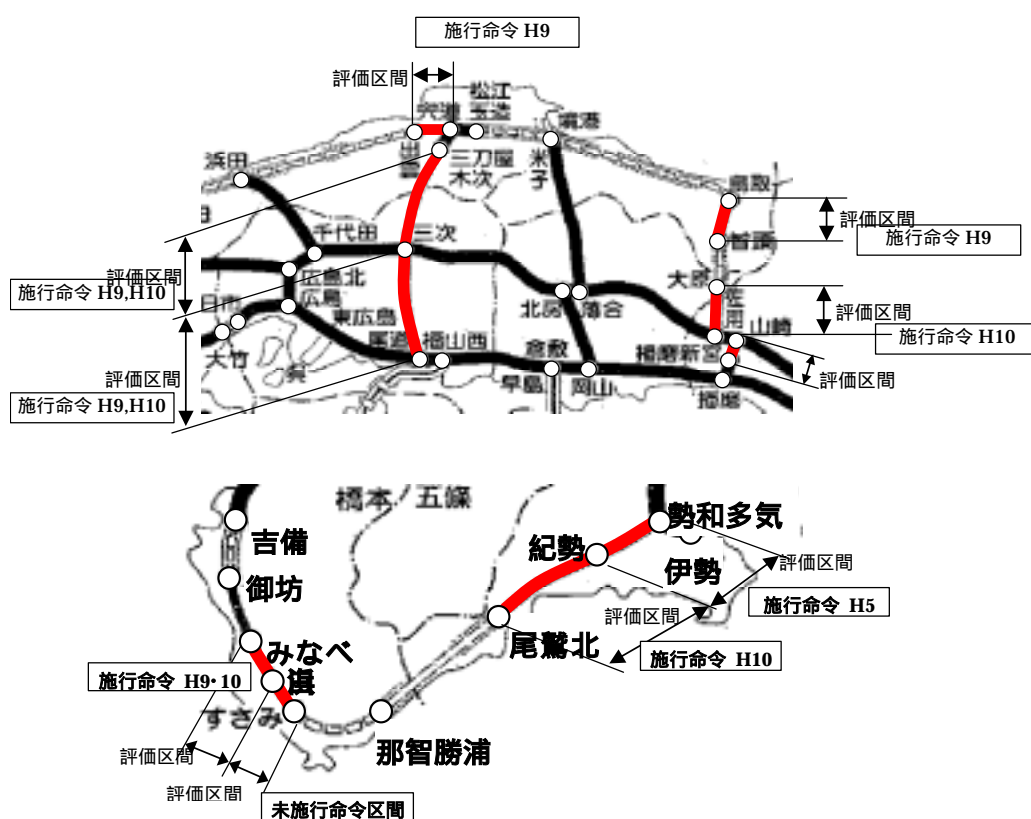


図 2 - 1 評価区間の考え方

表 2 - 1 評価区間一覧

	路線名	評価区間	延長 (km)
1	北海道縦貫自動車道	七飯 ~ 国縫	78
2	北海道縦貫自動車道	士別剣淵 ~ 名寄	24
3	北海道横断自動車道 根室線	余市 ~ 小樽 JCT	24
4	北海道横断自動車道 根室線	夕張 ~ 十勝清水	81
5	北海道横断自動車道 網走線	足寄 ~ 北見	79
6	北海道横断自動車道 根室線	本別 ~ 釧路	65
7	東北横断自動車道 釜石秋田線	遠野 ~ 宮守	9
8	東北横断自動車道 釜石秋田線	宮守 ~ 東和	24
9	日本海沿岸東北自動車道	中条 ~ 朝日	30
10	日本海沿岸東北自動車道	温海 ~ 鶴岡 JCT	26
11	日本海沿岸東北自動車道	本荘 ~ 岩城	21
12	日本海沿岸東北自動車道	大館北 ~ 小坂 JCT	14
13	東北中央自動車道	福島 JCT ~ 米沢	28
14	東北中央自動車道	米沢 ~ 米沢北	9
15	東北中央自動車道	南陽高畠 ~ 山形上山	24
16	東北中央自動車道	東根 ~ 尾花沢	23
17	常磐自動車道	富岡 ~ 新地	55
18	常磐自動車道	新地 ~ 山元	16
19	常磐自動車道	山元 ~ 亘理	12
20	東関東自動車道 水戸線	三郷 ~ 高谷 JCT	20
21	東関東自動車道 水戸線	鉾田 ~ 茨城 JCT	17
22	東関東自動車道 館山線	君津 ~ 富津竹岡	16
23	北関東自動車道	伊勢崎 ~ 岩舟 JCT	39
24	北関東自動車道	宇都宮上三川 ~ 友部	41
25	東海北陸自動車道	飛騨清見 ~ 白川郷	26
26	第二東海自動車道	海老名南 JCT ~ 秦野	21
27	第二東海自動車道	秦野 ~ 御殿場 JCT	33
28	第二東海自動車道	御殿場 JCT ~ 長泉沼津	14
29	第二東海自動車道	長泉沼津 ~ 吉原 JCT	44
30	第二東海自動車道	吉原 JCT ~ 引佐 JCT	89
31	第二東海自動車道	引佐 JCT ~ 豊田東	57
32	第二東海自動車道	豊田 JCT ~ 豊田南	7
33	中部横断自動車道	吉原 JCT ~ 増穂	59
34	中部横断自動車道	増穂 ~ 若草櫛形	6
35	中部横断自動車道	八千穂 ~ 佐久南	15
36	中部横断自動車道	佐久南 ~ 佐久 JCT	8
37	近畿自動車道 紀勢線	みなべ ~ 白浜	20
38	近畿自動車道 紀勢線	白浜 ~ すさみ	24
39	近畿自動車道 紀勢線	尾鷲北 ~ 紀勢	31
40	近畿自動車道 紀勢線	紀勢 ~ 勢和多気 JCT	24
41	近畿自動車道 名古屋神戸線	四日市 JCT ~ 菟野	14
42	近畿自動車道 名古屋神戸線	菟野 ~ 亀山 JCT	18
43	近畿自動車道 名古屋神戸線	亀山 JCT ~ 大津 JCT	41
44	近畿自動車道 名古屋神戸線	大津 JCT ~ 城陽	25
45	近畿自動車道 名古屋神戸線	城陽 ~ 高槻第一 JCT	14
46	近畿自動車道 名古屋神戸線	高槻第一 JCT ~ 神戸 JCT	40
47	近畿自動車道 名古屋大阪線	名古屋南 ~ 高針 JCT	12
48	近畿自動車道 名古屋大阪線	亀山 ~ 亀山南 JCT	3
49	近畿自動車道 敦賀線	小浜西 ~ 敦賀 JCT	50
50	中国横断自動車道 姫路鳥取線	播磨新宮 ~ 山崎 JCT	12
51	中国横断自動車道 姫路鳥取線	佐用 JCT ~ 大原	19
52	中国横断自動車道 姫路鳥取線	智頭 ~ 鳥取	24
53	中国横断自動車道 岡山米子線	米子 ~ 米子北	5
54	中国横断自動車道 尾道松江線	尾道 JCT ~ 三次 JCT	50
55	中国横断自動車道 尾道松江線	三次 JCT ~ 三刀屋木次	61
56	山陰自動車道	宍道 JCT ~ 出雲	18
57	四国横断自動車道	阿南 ~ 小松島	10
58	四国横断自動車道	小松島 ~ 徳島 JCT	12
59	四国横断自動車道	徳島 ~ 徳島 JCT ~ 鳴門 JCT	11
60	四国横断自動車道	須崎新荘 ~ 窪川	22
61	四国横断自動車道	宇和島北 ~ 宇和	16
62	九州横断自動車道 延岡線	嘉島 JCT ~ 矢部	23
63	東九州自動車道	小倉 JCT ~ 豊津	24
64	東九州自動車道	椎田南 ~ 宇佐	28
65	東九州自動車道	津久見 ~ 蒲江	33
66	東九州自動車道	蒲江 ~ 北川	26
67	東九州自動車道	門川 ~ 西都	59
68	東九州自動車道	清武 JCT ~ 北郷	19
69	東九州自動車道	北郷 ~ 日南	9
70	東九州自動車道	志布志 ~ 末吉財部	48
	合 計		1,999

## 2-1-2 評価基準年

費用対便益、採算性の評価の基準年は、供用初年度とする。

## 2-1-3 ネットワーク条件

評価は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、整備有の場合のネットワーク条件は、現行整備計画区間9,342kmの供用を前提とする。

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年次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、収入、管理費等は、将来交通量推計を実施する2020年の値(9,342kmネット)の値で一定と仮定する。

## 2-1-4 有料・無料の設定

道路の有料、無料については、平成15年度末供用見込の7,343kmについては有料とする。

評価区間1,999kmについては、従来と同じように有料として整備する場合(現行料金水準を前提)と、無料として整備する場合の2ケースを設定する。

表2-2 有料・無料の設定

ケース	有料・無料 <sup>(注1)</sup>
ケース1	有料 <sup>(注2)</sup>
ケース2	無料

注1) H16以降供用予定の路線についての料金設定

注2) 現行料金水準

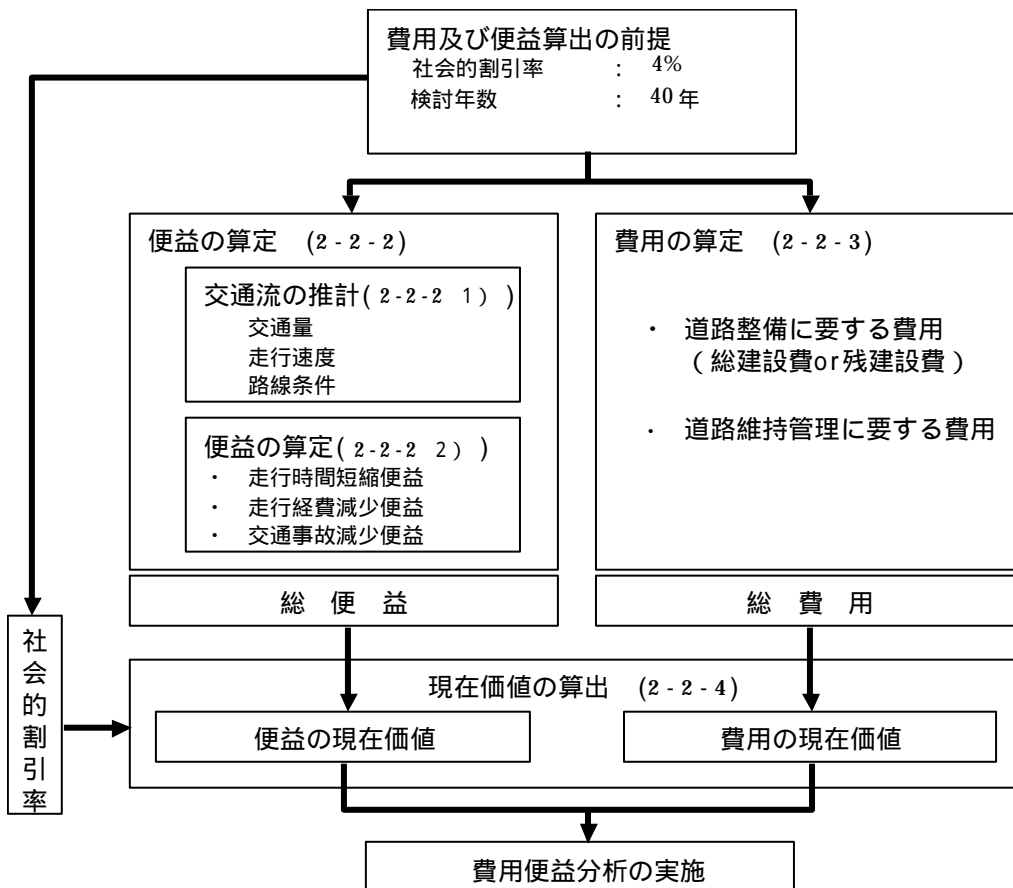
## 2-2 費用対便益

### 2-2-1 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。

今回の評価においては、1) 道路事業そのものの必要性を評価するために、道路整備に要する費用として総建設費を用いた費用対便益と、2) 進捗状況を考慮し、今後の事業手法の検討を行うために、道路整備に要する費用に残建設費を用いた費用対便益、の2通りの費用対便益を計算している。

算定作業のフローを以下に示す。



注) ( ) は、本資料の章立て

図 2-2 費用対便益分析のフロー

## 2 - 2 - 2 高速自動車国道の便益の算定

### 1) 将来交通量の推計

#### (1) 将来交通量推計のフロー

道路計画における将来交通量推計は、はじめに、全国の将来人口、GDP等の社会経済状況より、全国の将来交通需要である走行台キロが推計される。次に全国の将来交通需要に基づいて、地域ブロック別の将来交通需要（走行台キロ）が推計され、地域ブロック別の総生成交通量の推計、ゾーン別発生・集中交通量の推計を経て、ゾーン間の将来OD表が推計される。さらに、この将来OD表と将来道路ネットワークより各路線別の交通量等が推計される（詳細は「高速自動車国道の将来交通量推計手法説明資料」<sup>3</sup>を参照）

将来交通量推計のフローを図2-3に示す。

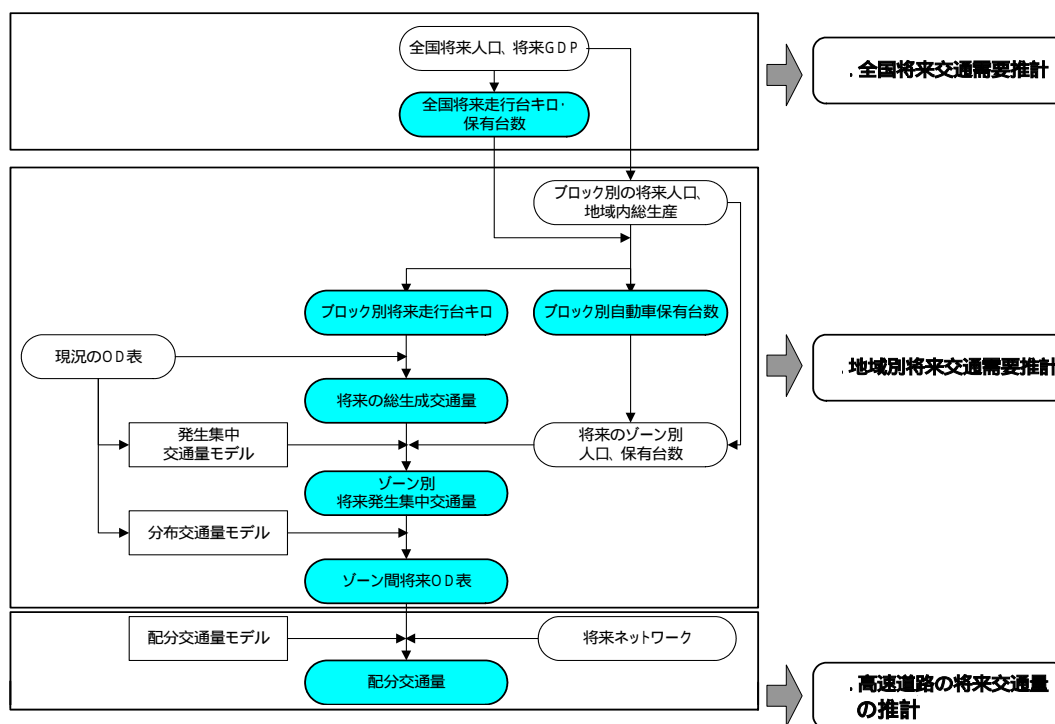


図2-3 将来交通量推計のフロー

<sup>3</sup> 平成15年11月 国土交通省 道路局 (<http://www.mlit.go.jp/road/4kou-minei/pdf/2003/1128/sankou.pdf>)

## 2) 便益額の算定

### (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」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、前節の交通量推計手法を用いて、各評価区間が整備ありの場合と整備なしの場合の総走行時間費用、総走行経費、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

評価区間整備ありの場合：9,342km 供用

評価区間整備なしの場合：9,342km 供用から分析対象となる評価区間のみを未整備

として、総走行時間費用等を算出している。

### (2) 算定フロー

便益額の算出フローは図2-4に示すとおりである。

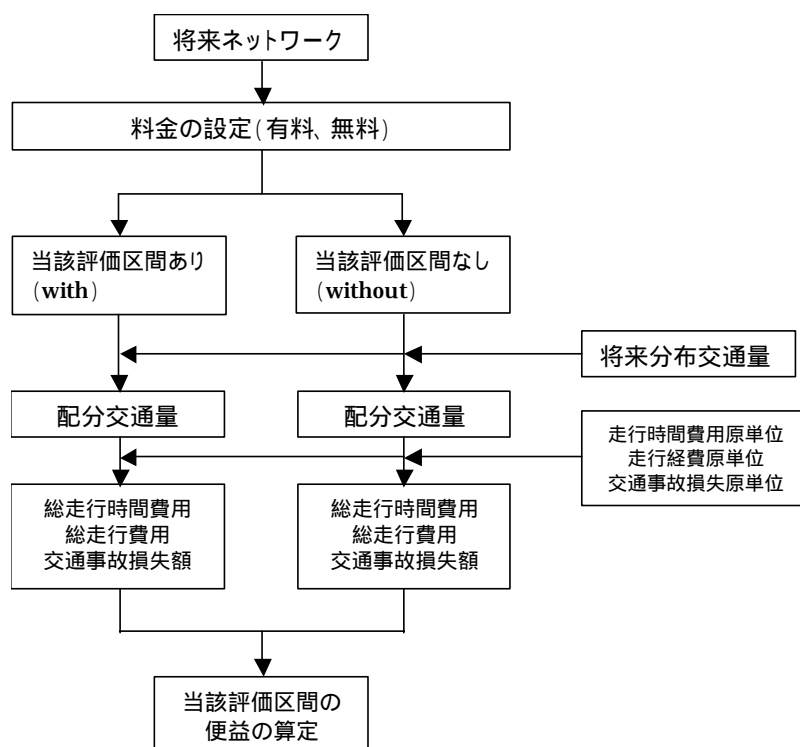


図2-4 便益額の算出フロー



### (3) 便益額の算出

#### 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

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

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

ここで、

BT : 走行時間短縮便益 (円/年)

BT<sub>i</sub> : 整備 i の場合の総走行時間費用 (円/年)

Q<sub>ijl</sub> : 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<sub>ijl</sub> : 整備 i の場合のリンク l における車種 j の走行時間 (分)

τ<sub>j</sub> : 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。

添字 i : 整備の有無を表す添字 (有の場合<sub>w</sub>、無の場合<sub>o</sub>)

添字 j : 車種

添字 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 (τ<sub>j</sub>)

「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 - 3 車種別の時間価値原単位 (τ<sub>j</sub>)

(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

## 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

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

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

ここで、

- BR : 走行経費減少便益 (円/年)
- BR<sub>i</sub> : 整備 i の場合の総走行経費 (円/年)
- Q<sub>ijl</sub> : 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<sub>l</sub> : リンク l の延長 (km)
- j : 車種 j の走行経費原単位 (円/台・分)
- 添字 i : 整備の有無を表す添字 (有の場合<sub>w</sub>、無の場合<sub>o</sub>)
- 添字 j : 車種
- 添字 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( <sub>j</sub> )

「費用便益分析マニュアル」により、以下の値を採用。

表 2 - 4 車種別走行経費原単位( <sub>j</sub> )

一般道 (市街地)

速度(km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
5	30.50	94.49	31.85	39.73	77.31
10	21.75	78.77	22.94	35.77	61.19
15	18.74	73.07	19.88	34.27	54.82
20	17.19	69.94	18.30	33.41	51.01
25	16.23	67.88	17.32	32.82	48.31
30	15.58	66.41	16.65	32.38	46.26
35	15.11	65.31	16.16	32.05	44.63
40	15.04	65.03	16.09	31.93	44.09
45	15.03	64.89	16.07	31.86	43.74
50	15.07	64.89	16.12	31.84	43.59
55	15.16	65.03	16.21	31.86	43.65
60	15.31	65.31	16.36	31.92	43.94

一般道（平地）

速度(km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
5	23.68	72.40	24.70	30.22	59.40
10	16.78	60.38	17.69	27.23	48.24
15	14.39	55.90	15.26	26.05	43.51
20	13.14	53.37	13.98	25.35	40.51
25	12.35	51.67	13.18	24.85	38.29
30	11.82	50.43	12.63	24.48	36.54
35	11.42	49.48	12.22	24.18	35.12
40	11.31	49.12	12.11	24.05	34.47
45	11.26	48.88	12.05	23.95	33.99
50	11.24	48.78	12.03	23.90	33.70
55	11.28	48.80	12.07	23.88	33.60
60	11.35	48.94	12.14	23.91	33.69

一般道（山地）

速度(km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
5	21.60	65.64	22.52	27.32	53.94
10	15.26	54.74	16.09	24.63	44.29
15	13.06	50.64	13.85	23.55	40.06
20	11.90	48.30	12.66	22.89	37.31
25	11.17	46.71	11.92	22.43	35.23
30	10.67	45.53	11.40	22.07	33.58
35	10.30	44.64	11.02	21.79	32.23
40	10.18	44.25	10.89	21.64	31.54
45	10.11	43.98	10.82	21.54	31.02
50	10.08	43.84	10.79	21.48	30.69
55	10.09	43.83	10.80	21.46	30.54
60	10.15	43.93	10.86	21.47	30.58

高速・地域高規格

速度(km/h)	乗用車	バス	乗用車類	小型貨物	普通貨物
30	6.88	29.53	7.35	14.19	23.74
35	6.65	28.92	7.12	13.98	22.78
40	6.49	28.45	6.95	13.82	21.98
45	6.37	28.10	6.83	13.69	21.34
50	6.29	27.85	6.74	13.60	20.87
55	6.25	27.71	6.70	13.55	20.55
60	6.23	27.68	6.68	13.53	20.41
65	6.25	27.74	6.70	13.54	20.44
70	6.30	27.91	6.75	13.59	20.64
75	6.38	28.19	6.84	13.68	21.02
80	6.50	28.58	6.96	13.81	21.59
85	6.65	29.09	7.12	13.97	22.36
90	6.85	29.74	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

## 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出する。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定する。

### 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<sub>i</sub> : 整備 i の場合の交通事故の社会的損失 (千円/年)
- AA<sub>il</sub> : 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)
- 添字 i : 整備の有無を表す添字 (整備有 : w、整備無し : o)
- 添字 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

市街部の損失額算定式を以下に示す。

表 2 - 5 交通事故損失額算定式

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

ここで、

$$X_{1il} = Q_{il} \times L_l : \text{整備 } i \text{ の場合のリンク } l \text{ における走行台キロ(千台km / 日)}$$

$$X_{2il} = Q_{il} \times Z_l : \text{整備 } i \text{ の場合のリンク } l \text{ における走行台個所(千台個所 / 日)}$$

$$Q_{il} : \text{整備 } i \text{ の場合のリンク } l \text{ における交通量(千台 / 日)}$$

$$L_l : \text{リンク } l \text{ の延長(km)}$$

$$Z_l : \text{リンク } l \text{ の主要交差点数 (個所)}$$

$$i : \text{整備有の場合 } W \text{、無しの場合 } O$$

$$l : \text{リンク}$$

## 2 - 2 - 3 高速自動車国道の費用の算定

### 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出する。

### 2) 算定フロー

総費用の算出フローは図 2 - 5 に示すとおりである。

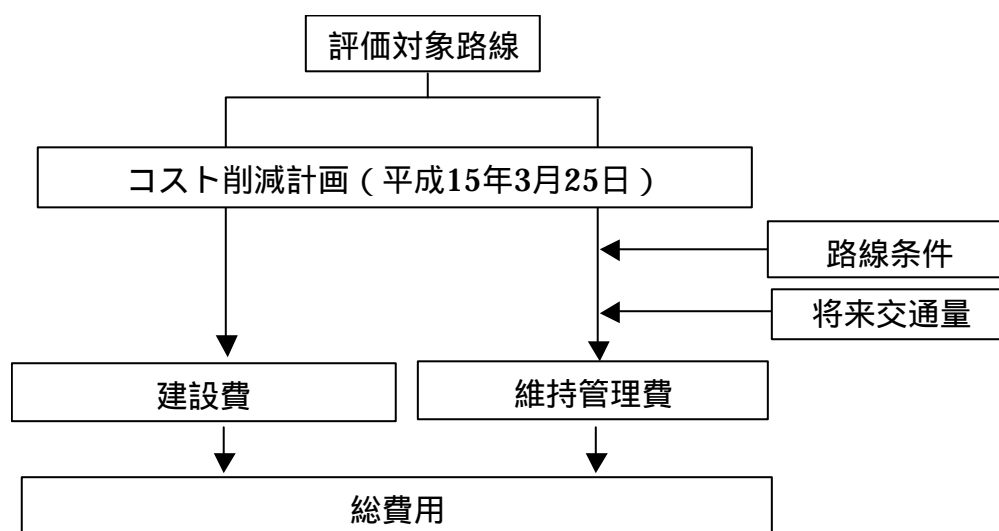


図 2 - 5 総費用の算出フロー

### 3) 費用の算定手法

#### (1) 算定項目

##### 建設費

##### I. 有料ケース

建設費は、「コスト削減計画 (平成 15 年 3 月 25 日)」に基づき、区間毎にコスト縮減メニューをとりいれ、概略の再設計を行い、費用を再精査したもの。また、H15 以降の残建設費は全体建設費から、H14 までの投資額を差し引いて算出。

##### II. 無料ケース

I の有料ケースから、無料供用とすることにより不要となる料金徴収施設に係る費用を差し引き算出。

## 管理費

### I. 有料ケース

有料道路の管理に必要な維持改良費、交通管理費、料金収受費、一般管理費の合計。具体的には、以下の要領で算出（雪寒費、トンネル電気代については、雪寒地域延長、トンネル延長等に応じて別途計上）

- i) 平成 14 年度の高速自動車国道の路線毎の管理費から、交通量と 1 k m 当たり管理費の関係についての回帰式を算出
- ii) 回帰式を用いて、将来予測交通量から管理費を推計
- iii) 別途計上の雪寒費、トンネル電気代を追加
- iv) 「コスト削減計画（平成 15 年 3 月 25 日）」に基づき、当該管理費を一律 3 割削減

### II. 無料ケース

無料道路の管理費に必要な維持改良費、交通管理費、一般管理費の合計。具体的には、以下の要領で算出（雪寒費、トンネル電気代については、雪寒地域延長、トンネル延長等に応じて別途計上）

- i) 平成 12 ~ 14 年度の無料の一般国道の自動車専用道路の路線毎管理費から、交通量と 1 k m 当たり管理費の関係についての回帰式を算出
- ii) 回帰式を用いて、将来予測交通量から管理費を推計
- iii) 別途計上の雪寒費、トンネル電気代を追加

## 2-2-4 便益、費用の現在価値化

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」に従い、

社会的割引率：4%

検討期間：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<sub>jt</sub> : 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) 費用の現在価値の算定

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

ここで、

MC<sub>i</sub> : t 期の管理費

CC : 建設費

i : 社会的割引率

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。

## 2-2-5 費用対便益評点の算出

2-2-2、2-2-3 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(70区間)における各区間の費用対便益の偏差値をもって、それぞれの区間の評点とする。

## 2 - 3 採算性（投資限度額比率）

### 2 - 3 - 1 投資限度額比率の基本的考え方

#### 1) 概 要

採算性は、投資限度額比率で評価する。

投資限度額比率とは、借入金で有料道路を建設する場合、料金収入によって借入金を返済できる割合であり、より正確には、建設費（収益の発生までに生じる利息を含む）に対する、区間毎の収益（収入 - 管理費）により返済可能な額の比である。

例えば、投資限度比率が100%以上であれば当該有料道路の収益のみで建設費を回収できる道路、0%未満であれば収益では借入金の返済が全くできず、営業すればするほど赤字が膨らむ道路となる。

また、投資限度額比率は、借入金の金利条件により大きく影響を受ける。

#### 2) 前提条件

##### (1) 検討期間

費用対効果にあわせ、40年間とする。収入、費用については、便宜的に供用以降一定と仮定する。

##### (2) 金 利

建設に必要な資金の借入金の金利は4%と仮定する。（参考に金利0%の場合についても計算を行う）



## 2-3-2 投資限度額比率の算定フロー

投資限度額比率の算定フローは図2-6に示すとおりである。

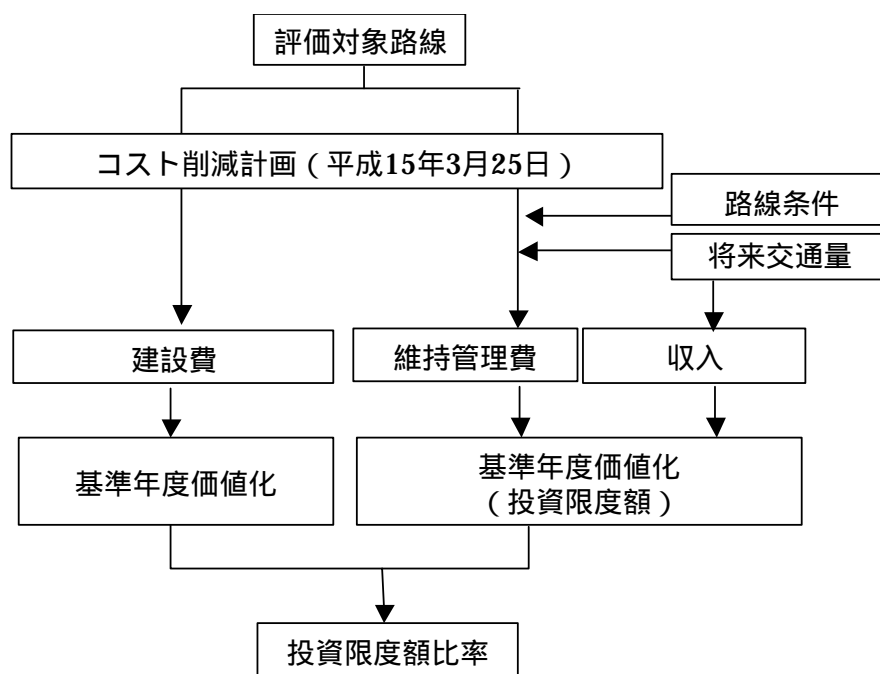


図2-6 投資限度額比率の算定フロー

## 2-3-3 投資限度額比率の算定手法

### 1) 算出項目

#### (1) 建設費、管理費

「2-2-3 高速自動車国道の費用の算定」の建設費、管理費の有料ケースを用いる。

建設費については、投資重心を供用3年前と仮定して、基準年度価値化を行う。

#### (2) 収入

2020年度における将来交通量推計から算出した区間毎の走行台キロに平成14年度の走行台キロあたり収入単価(26.77円/台キロ<sup>( )</sup>)を乗じて算出。

( )平成14年度収入：1兆8176億円、走行台キロ：678.9億台キロ

## 2) 投資限度額比率の算定

$$\text{投資限度額比率} = \frac{\sum_{t=1}^{40} \left[ (Rt - MCt) \times \frac{1}{(1+i)^{t-1}} \right]}{CC \times (1+i)^3}$$

ここで、

$Rt$  :  $t$ 期の収入

$MCt$  :  $t$ 期の管理費

$CC$  : 建設費

$I$  : 金利

### 2-3-4 採算性評点の算出

各評価区間の投資限度額比率の偏差値をもって、それぞれの区間の評点とする。

## 2 - 4 外部効果

### 2 - 4 - 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、「1 - 3 評価指標の設定」の考え方にに基づき、道路事業評価手法検討委員会での審議を経て表 2 - 6 の通り設定した。

表 2 - 6 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、都市観光通の利便性向上を評価する</p>	<p>評価点 = <math>\frac{T_1 - T_2}{T_1}</math></p> <p>T<sub>1</sub>: 現況の、拠点都市間の鉄道による最短移動時間(分)</p> <p>T<sub>2</sub>: 評価対象区間供用時の、拠点都市間の高速バスによる最短移動時間(分)</p>	<p>&lt; 拠点都市 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・評価区間毎に、連絡すべき拠点都市として評価区間両端近傍の拠点都市ペアを設定</li> <li>・地方生活圏中心都市、業務核都市、政令指定市およびそれらに準じる都市</li> </ul>
<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 = <math>\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\}</math></p> <p>T<sub>2-1</sub>: 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)</p> <p>T<sub>2-2</sub>: 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)</p> <p>T<sub>2-3</sub>: 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)</p> <p>T<sub>2-4</sub>: 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> <p>P<sub>2-1</sub>: 当該 3 次メッシュ内の人口(人)</p>	<p>&lt; 新幹線駅 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・フル規格 + ミニ新幹線 (100 駅)</li> <li>・整備計画路線(フル規格)も含む</li> </ul> <p>&lt; 空港 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第三種以上及び共用飛行場(離島除き 57 空港)</li> <li>・建設中及び建設予定を含む</li> </ul>
<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 = <math>1 - \frac{\sum(T_{3-2} \times P_{3-1})}{\sum(T_{3-1} \times P_{3-1})}</math></p> <p>T<sub>3-1</sub>: 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)</p> <p>T<sub>3-2</sub>: 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)</p> <p>P<sub>3-1</sub>: 当該 3 次メッシュ内の人口(人)</p>	<p>&lt; 第三次医療施設 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> </ul>
<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 = <math>\{ (X_{4-1} \times X_{4-2}) / D \times (D/D) \times \}</math></p> <p>X<sub>4-1</sub>, X<sub>4-2</sub> : 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>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>D : 連絡時間短縮率(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のみ考慮)</p>	<p>&lt; 圏域と拠点都市 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地方生活圏とその中心都市</li> <li>・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</li> </ul>
<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 = <math>1 - \frac{\sum(T_{5-2} \times P_{5-1})}{\sum(T_{5-1} \times P_{5-1})}</math></p> <p>T<sub>5-1</sub>: 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> <p>T<sub>5-2</sub>: 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> <p>P<sub>5-1</sub>: 当該 3 次メッシュ内の人口(人)</p>	<p>&lt; 日常活動圏中心都市 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・指標 4 の拠点都市と同様</li> </ul>

	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><math>T_{6-1}</math> : 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)</p> <p><math>T_{6-2}</math> : 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)</p> <p><math>X_6</math> : 市区町村の年間観光入込客数(万人)</p>	<p>&lt;年間観光入込客数&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市区町村単位の年間観光入込客数</li> </ul> <p>&lt;高速道路&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>
<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><math>T_{7-1}</math> : 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)</p> <p><math>T_{7-2}</math> : 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)</p> <p><math>X_7</math> : 市区町村の工業製造品年間出荷額等(億円)</p>	<p>&lt;主要な空港&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第三種以上及び共用飛行場(離島除き 57 空港)</li> <li>・建設中および建設予定を含む</li> </ul> <p>&lt;主要な港湾&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際コンテナ航路の発着港湾(58 港湾)</li> </ul> <p>&lt;工業製造品年間出荷額等&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>
<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><math>T_{8-1}</math> : 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)</p> <p><math>T_{8-2}</math> : 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)</p> <p><math>X_8</math> : 市区町村の農林水産品生産額等(億円)</p>	<p>&lt;農林水産品生産額等&gt;</p> <p>以下の金額の合計</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市区町村単位の農業粗生産額</li> <li>・(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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>
<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><math>T_{9-1}</math> : 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><math>T_{9-2}</math> : 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>&lt;地域振興プロジェクト&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・工業団地、物流団地、その他産業支援拠点 等</li> </ul>

	算出式	定義等
<b>指標 10</b>  高速ネットワークへの交通の転換に伴う自動車交通の走行速度の向上により、自動車からの NO <sub>x</sub> 、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	評価点 = $\max(H_n, H_s)$  ----- <b>H<sub>n</sub> : NO<sub>x</sub> 排出削減率</b> $H_n = 1 - \{ (a_n(v'_n) \times Q'_n) / (a_n(v_n) \times Q_n) \}$ a <sub>n</sub> (v) : NO <sub>x</sub> 排出原単位 (g/km 台) Q <sub>n</sub> : 影響圏内の道路の現況の交通量 (台キロ) Q' <sub>n</sub> : 影響圏内の道路の評価区間供用時の交通量 (台キロ) v <sub>n</sub> : 影響圏内の道路の現況の速度 (km/h) v' <sub>n</sub> : 影響圏内の道路の評価区間供用時の速度 (km/h) i : 車種区分 (大型、小型)  ----- <b>H<sub>s</sub> : SPM 排出削減率</b> $H_s = 1 - \{ (b_n(v'_s) \times Q'_n) / (b_n(v_n) \times Q_n) \}$ b <sub>n</sub> (v) : SPM 排出原単位 (g/km 台) Q <sub>n</sub> : 影響圏内の道路の現況の交通量 (台キロ) Q' <sub>n</sub> : 影響圏内の道路の評価区間供用時の交通量 (台キロ) v <sub>n</sub> : 影響圏内の道路の現況の速度 (km/h) v' <sub>n</sub> : 影響圏内の道路の評価区間供用時の速度 (km/h) i : 車種区分 (大型、小型)	< NO <sub>x</sub> 、SPM 排出原単位 > ・速度別、2 車種別 (大型、小型) (国土技術総合政策研究所 (平成 12 年))
<b>指標 11</b>  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	評価点 = <b>X<sub>11</sub></b>  X <sub>11</sub> : 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	< 並行道路 > ・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
<b>指標 12</b>  高速ネットワークへの交通の転換に伴う自動車交通の走行速度向上により、自動車からの CO <sub>2</sub> 排出量が削減され、地球環境保全に寄与する効果を評価する	評価点 = $\{ (C_{12}(v_{12}) \times Q_{12}) - (C_{12}(v'_{12}) \times Q'_{12}) \}$  C <sub>12</sub> (v) : CO <sub>2</sub> 排出原単位 (g/km 台) Q <sub>12</sub> : 影響圏内の道路の現況の交通量 (台キロ) Q' <sub>12</sub> : 影響圏内の道路の評価区間供用時の交通量 (台キロ) v <sub>12</sub> : 影響圏内の道路の現況の速度 (km/h) v' <sub>12</sub> : 影響圏内の道路の評価区間供用時の速度 (km/h) i : 車種区分 (大型、小型)	< CO <sub>2</sub> 排出原単位 > ・速度別、2 車種別 (大型、小型) (国土技術総合政策研究所 (平成 12 年))
<b>指標 13</b>  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	評価点 = <b>X<sub>13</sub></b>  X <sub>13</sub> : 評価区間に並行する緊急輸送道路と現況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	< 評価区間に並行する緊急輸送道路 > ・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 > ・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><b>指標 14</b></p> <p>並行する緊急輸送道路が冬季交通障害や異常気象時に通行止めになった場合に、整備対象高速道路が代替路線として機能することによる、地域の経済、生活等の安全性向上に対する効果を評価する</p>	<p>評価点 = <math>T_{14}</math></p> <p><math>T_{14}</math> : 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>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>&lt; 評価区間に並行する緊急輸送道路 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> </ul> <p>&lt; 通行止め時間 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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 5 年 ~ 平成 14 年) の年間平均通行止め時間</li> </ul>
<p><b>指標 15</b></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 = <math>X_{15}</math></p> <p><math>X_{15}</math> : 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>&lt; 広域ブロック中心都市 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北海道、沖縄を除く地方整備局の所在都市</li> <li>・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</li> </ul> <p>&lt; JCT &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・異なる高規格幹線道路の路線が交差する箇所</li> </ul>
<p><b>指標 16</b></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 = <math>X_{16-1} + X_{16-2} + X_{16-3}</math></p> <p><math>X_{16-1}</math>: 地域計画との連携 (1.5 点満点)</p> <p><math>X_{16-2}</math>: 利用増進への取り組み (1.5 点満点)</p> <p><math>X_{16-3}</math>: コスト縮減への取り組み (2 点満点)</p> <p><math>X_{16-1}</math>、<math>X_{16-2}</math>、<math>X_{16-3}</math> 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。点数化の詳細は別添資料参照</p>	

## 2 - 4 - 2 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	各々の指標について、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 - 5 - 3 を参照）を行い、合計値を求める。
ステップ 3	全 70 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。

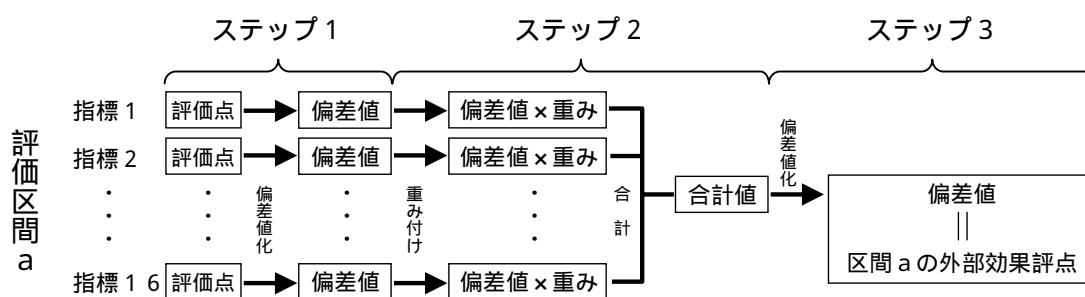


図 2 - 7 外部効果評点の算出方法



## 2-5 総合評価

### 2-5-1 総合評価の考え方

総合評価は、「1-5 評価値の総合化」の考え方に基づき、「費用対便益」、「採算性」、「外部効果」の3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）に重みをつけて総合評価点数を算出し、相対的な比較を行うこととする。

### 2-5-2 総合評価点数の算出

以下の式に基づいて算出

評価点数 =  $\alpha$  × 費用対便益評点 +  $\beta$  × 採算性評点 +  $\gamma$  × 外部効果評点

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

(注) 無料ケースの場合には、収入がなく採算性を求める必要がないことから、 $\beta = 0$  と設定。

### 2-5-3 重み付け

今回の評価における重み付けは、評価手法の核心をなす部分であるが、各地域において政策課題が異なること、高速自動車国道に対して求める効果や役割が多岐にわたることから、様々な考え方がある。可能な限り多様な考え方を取り込むとともに、その重み付けの決定プロセスにおける透明性の確保が重要であり、この考えに基づき、本評価手法について議論を行ってきた道路事業評価手法検討委員会委員による重み付け、地域の代表として、地域の実情・課題を把握している知事、政令市長による重み付け、民営化推進委員会が実施した一般国民へのアンケート結果による重み付けを活用し、評価を実施する。(表2-7参照)

#### 1) 道路事業評価手法検討委員会による重み付け

道路事業評価手法検討委員会の委員6名の重み付けについて、各評価項目毎に最大値及び最小値を除いた平均値。

#### 2) 地方自治体による重み付け

47都道府県知事及び13政令指定都市市長に対するアンケート調査により得

た重み付け案の平均値。

### 3) 民営化推進委員会による重み付け

平成 15 年 7 月に道路関係四公団民営化推進委員会が実施した約 2,000 人に対するアンケート調査結果に基づく重み付け（無料ケースでの重み付け、外部効果の小項目についての重み付けについてはアンケートを実施していない。このため、外部効果評点を求めるにあたっては、小項目の重み付けについて便宜的にそれぞれ 1/16 として算出している）。

表 2 - 7 重み付け一覧

		道 手 会 重	路 法 委 重	事 業 員 重	評 議 員 重	価 値 員 重	全 知 定 付	の 事 及 都 市 平	都 道 政 の 重 均	府 政 の 重	県 指 令 の 重	道 民 会 付	路 関 係 推 進 の 重	四 公 委 重	団 員 重	平 均		
大項目 (有料)	費用対便益																31.9	
	採算性																29.2	
	外部効果																39.0	
大項目 (無料)	費用対便益																39.5	
	採算性																-	
	波及的影響																60.5	
外部効果 における 小項目	高速バス (指標1)																5.4	
	新幹線・空港(指標2)																5.8	
	高度医療施設(指標3)																7.5	
	拠点都市連絡(指標4)																6.5	
	日常活動圏(指標5)																5.7	
	観光地(指標6)																6.2	
	物流拠点(指標7)																6.9	
	農林水産(指標8)																6.1	
	地域振興計画(指標9)																6.0	
	NOx、SPM(指標10)																	5.5
	騒音(指標11)																	5.2
	CO2(指標12)																	5.7
	迂回路(指標13)																	7.0
	通行規制(指標14)																	5.6
	代替経路(指標15)																	5.7
	創意工夫(指標16)																	9.2

1：1 政令指定都市のみ、「現時点での重み付けは困難との回答」  
 2：調査は、大項目(有料)の重み付けのみ。また、外部効果の小項目についても未調査のため、小項目の重みは、便宜的に1/16(6.25)ずつとした。

## 2 - 6 評価結果の公表と地方公共団体の意見

### 2 - 6 - 1 評価結果の公表

以上の評価手法に基づいて、個別区間毎に厳格な評価を行い、平成 15 年 11 月 28 日、結果を公表した。

評価結果は表 2 - 9 に示すとおりである。（各項目の評価結果については、別添資料を参照）

なお、得られた評価結果に基づき、個別評価区間を大きくグループ分けすることとし、総合評価における点数をもとに、便宜的に以下の通り分類する。（表 2 - 8）

表 2 - 8 総合評価結果のグループ分け

グループ	評点
A	5.5 以上
B	5.0 以上 5.5 未満
C	4.5 以上 5.0 未満
D	4.5 未満

表2-9 評価結果

(第1回国土開発幹線自動車道建設会議資料より抜粋)

路線名	評価区間	延長 (km)	建設費		進捗率 (%)	将来交通量		費用対便益		採算性 (投資限度額比率)			費用対便益			外部効果					
			全体建設費 (億円)	残建設費 (H15以降) (億円)		有料ケース (台/日)	無料ケース (台/日)	無料ケース		有料ケース		借入金利 4%ケース (%)	借入金利 0%ケース (参考) (%)	便益 全体建設費 (%)	便益 残建設費(H15以降) (%)	有料ケース		(参考)無料ケース			
								便益 全体建設費 (%)	便益 残建設費(H15以降) (%)	借入金利 4%ケース (%)	借入金利 0%ケース (参考) (%)					便益 全体建設費 (%)	便益 残建設費(H15以降) (%)	評価手法委員 会 重み付け (評点ct1)	地方公共団体 重み付け (評点ct2)	民営化委員 会 重み付け (評点ct3)	評価手法委員 会 重み付け (評点cf1)
1	北海道縦貫自動車道	七飯 ~ 国縫	78	2,503	1,825	27	3,800 ~ 4,900	9,900 ~ 15,700	4.18	49.4	10	44.2	21	1.60	2.10	47.5	62.5	60.1	62.2	62.3	59.9
2	北海道縦貫自動車道	士別剣淵 ~ 名寄	24	374	369	1	2,100	5,000	2.32	43.2	-	36.5	-	1.00	1.01	44.9	37.6	37.7	37.0	36.7	37.0
3	北海道横断自動車道 根室線	余市 ~ 小樽 JCT	24	1,140	1,140	0	9,500 ~ 9,900	10,000 ~ 22,600	3.44	46.9	27	54.6	58	2.21	2.21	47.7	48.4	48.3	48.2	47.7	47.8
4	北海道横断自動車道 根室線	夕張 ~ 十勝清水	81	2,761	2,634	5	5,100 ~ 5,800	6,600 ~ 7,500	2.66	44.3	16	48.1	35	2.09	2.18	47.7	60.9	60.9	62.8	59.7	60.2
5	北海道横断自動車道 網走線	足寄 ~ 北見	79	1,316	1,315	0	700 ~ 1,300	3,200 ~ 4,100	1.12	39.2	-	29.2	-	0.34	0.34	43.3	51.5	51.1	52.3	50.3	50.1
6	北海道横断自動車道 根室線	本別 ~ 釧路	65	1,851	1,849	0	2,600 ~ 4,100	4,900 ~ 5,600	2.15	42.6	8	43.4	19	1.46	1.46	46.0	51.3	49.4	52.2	48.4	47.2
7	東北横断自動車道 釜石秋田線	遠野 ~ 宮守	9	253	253	0	3,600	8,500	3.21	46.2	8	43.1	17	1.76	1.76	46.7	36.7	38.2	38.8	35.5	37.3
8	東北横断自動車道 釜石秋田線	宮守 ~ 東和	24	856	845	1	4,600	9,300 ~ 11,000	2.30	43.1	11	45.1	24	1.44	1.46	46.0	39.9	40.4	39.6	39.2	39.8
9	日本海沿岸東北自動車道	中条 ~ 朝日	30	1,339	1,178	12	2,800 ~ 4,300	9,200 ~ 9,900	2.28	43.0	5	41.3	11	1.09	1.22	45.4	57.2	58.5	55.3	57.0	58.4
10	日本海沿岸東北自動車道	温海 ~ 鶴岡 JCT	26	1,243	1,172	6	1,800	7,500	1.69	41.1	-	37.0	-	0.50	0.53	43.8	44.3	44.9	43.8	43.5	44.4
11	日本海沿岸東北自動車道	本荘 ~ 岩城	21	936	834	11	2,600	9,300	3.02	45.5	1	38.8	2	0.97	1.07	45.0	45.6	45.2	46.1	44.9	44.7
12	日本海沿岸東北自動車道	大館北 ~ 小坂 JCT	14	843	814	3	4,300	4,800	1.42	40.2	6	41.9	13	1.04	1.07	45.0	29.1	29.8	29.1	27.6	28.5
13	東北中央自動車道	福島 JCT ~ 米沢	28	1,740	1,687	3	5,400 ~ 6,500	6,500 ~ 11,600	2.19	42.7	9	43.9	20	1.06	1.09	45.1	50.0	49.8	49.8	48.9	49.1
14	東北中央自動車道	米沢 ~ 米沢北	9	395	395	0	3,800	9,700	3.25	46.3	6	41.8	13	1.03	1.03	45.0	42.1	40.8	41.9	41.3	40.1
15	東北中央自動車道	南陽高島 ~ 山形上山	24	1,149	1,149	0	9,700	18,000	4.01	48.8	27	54.5	58	3.07	3.07	49.8	43.2	41.4	43.2	41.5	40.0
16	東北中央自動車道	東根 ~ 尾花沢	23	903	893	1	5,500 ~ 6,800	13,200 ~ 15,100	3.08	45.7	16	48.2	35	2.06	2.08	47.4	47.2	46.8	46.5	46.0	45.8
17	常磐自動車道	富岡 ~ 新地	55	1,967	1,787	9	6,000 ~ 7,000	13,100 ~ 15,700	3.73	47.9	24	52.7	52	1.49	1.62	46.3	58.8	58.8	60.6	57.2	57.7
18	常磐自動車道	新地 ~ 山元	16	494	494	0	6,800	15,200	8.08	62.4	28	55.6	62	2.59	2.59	48.6	46.9	47.0	47.9	45.8	46.2
19	常磐自動車道	山元 ~ 亘理	12	459	344	25	9,300	15,600	7.06	59.0	32	58.1	71	3.24	4.21	52.4	43.5	42.5	44.3	42.4	41.6
20	東関東自動車道 水戸線	三郷 ~ 高谷 JCT	20	11,384	9,529	16	34,100 ~ 47,500	58,600 ~ 83,500	1.61	40.8	11	45.3	25	1.25	1.49	46.0	63.7	63.7	63.9	61.5	62.4
21	東関東自動車道 水戸線	鉾田 ~ 茨城 JCT	17	682	674	1	3,700 ~ 4,300	7,300 ~ 14,600	3.61	47.5	10	44.3	22	1.35	1.37	45.8	57.6	58.8	57.1	57.8	59.0
22	東関東自動車道 館山線	君津 ~ 富津竹岡	16	800	367	54	14,900 ~ 15,700	16,000 ~ 22,200	6.10	55.8	47	67.1	103	6.68	13.10	73.4	46.4	46.5	45.5	44.7	45.3
23	北関東自動車道	伊勢崎 ~ 岩舟 JCT	39	2,741	2,088	24	22,500 ~ 30,500	38,200 ~ 74,600	11.63	74.3	62	76.2	135	6.83	8.70	63.0	67.1	67.9	69.3	65.4	66.9
24	北関東自動車道	宇都宮上三川 ~ 友部	41	1,912	1,494	22	10,200 ~ 14,900	25,800 ~ 38,800	6.70	57.8	39	61.9	84	3.15	3.94	51.8	70.8	74.5	72.0	71.6	75.4
25	東海北陸自動車道	飛騨清見 ~ 白川郷	26	1,814	1,102	39	6,200	8,500	2.33	43.2	10	44.1	21	1.70	2.70	48.9	48.1	45.9	48.2	45.5	43.9
26	第二東海自動車道	海老名南 JCT ~ 秦野	21	7,951	7,424	7	23,300 ~ 61,800	53,900 ~ 115,600	5.86	55.0	21	51.0	45	2.86	3.06	49.7	56.3	53.3	56.0	54.8	52.2
27	第二東海自動車道	秦野 ~ 御殿場 JCT	33	5,677	5,677	0	55,600 ~ 57,600	107,200 ~ 113,100	8.35	63.3	51	69.2	110	3.62	3.62	51.0	51.0	47.9	51.5	49.5	46.8
28	第二東海自動車道	御殿場 JCT ~ 長泉沼津	14	2,795	2,044	27	44,100	112,700	13.94	82.0	33	58.4	72	5.68	7.63	60.5	37.5	36.7	39.3	40.9	39.0
29	第二東海自動車道	長泉沼津 ~ 吉原 JCT	44	9,162	4,821	47	42,800 ~ 46,200	114,500 ~ 117,200	10.54	70.6	34	58.8	73	3.68	6.69	58.3	34.2	34.6	34.6	52.2	47.1
30	第二東海自動車道	吉原 JCT ~ 引佐 JCT	89	16,173	8,474	48	47,700 ~ 50,300	89,500 ~ 107,500	8.85	65.0	42	64.0	92	3.50	6.32	57.4	56.3	54.6	57.8	69.2	63.9
31	第二東海自動車道	引佐 JCT ~ 豊田東	57	6,860	6,621	3	44,000 ~ 45,700	91,000 ~ 95,200	8.39	63.5	57	73.2	124	3.16	3.27	50.2	43.6	42.8	44.7	44.6	43.5
32	第二東海自動車道	豊田 JCT ~ 豊田南	7	1,243	329	74	53,600	63,400	12.52	77.3	51	69.5	111	10.48	33.05	120.3	40.6	38.0	39.8	35.7	34.6
33	中部横断自動車道	吉原 JCT ~ 増穂	59	4,341	4,323	0	6,600 ~ 7,800	15,300 ~ 21,400	2.37	43.3	13	45.9	27	1.61	1.62	46.3	69.9	71.5	70.6	69.2	71.3
34	中部横断自動車道	増穂 ~ 若草橋形	6	364	195	46	5,900	23,000	6.01	55.5	12	45.4	26	2.54	4.50	53.1	48.7	49.8	47.9	48.6	49.8
35	中部横断自動車道	八千穂 ~ 佐久南	15	583	583	0	5,400	14,600	3.52	47.2	14	46.8	30	1.98	1.98	47.2	40.2	41.5	40.4	39.7	41.1
36	中部横断自動車道	佐久南 ~ 佐久 JCT	8	544	479	12	4,500	5,000	1.70	41.1	6	41.7	12	1.68	1.89	47.0	39.3	40.5	38.3	38.6	39.9
37	近畿自動車道 紀勢線	白浜 ~ 白浜	20	1,196	1,126	6	4,500 ~ 11,700	13,900 ~ 17,600	2.49	43.7	16	48.2	36	1.63	1.72	46.6	63.2	62.5	61.1	62.1	61.7
38	近畿自動車道 紀勢線	白浜 ~ すさみ	24	1,323	1,323	0	2,800 ~ 4,600	4,300 ~ 10,500	1.74	41.2	4	40.9	9	1.01	1.01	44.9	58.2	58.0	56.2	58.2	58.1
39	近畿自動車道 紀勢線	尾鷲北 ~ 紀勢	31	1,661	1,652	1	5,500 ~ 6,900	8,500 ~ 9,400	2.43	43.5	14	46.5	30	2.15	2.16	47.6	65.9	64.4	66.5	65.6	64.2
40	近畿自動車道 紀勢線	紀勢 ~ 勢和多気 JCT	24	1,054	675	36	5,900 ~ 12,200	12,300 ~ 14,400	5.39	53.4	29	56.1	63	4.44	6.62	58.1	56.5	54.5	54.7	55.3	53.6
41	近畿自動車道 名古屋神戸線	四日市 JCT ~ 菟野	14	1,726	1,721	0	43,500 ~ 45,500	50,000 ~ 57,700	9.03	65.6	50	68.9	109	4.80	4.81	53.8	39.7	40.0	40.3	41.3	41.2
42	近畿自動車道 名古屋神戸線	菟野 ~ 亀山 JCT	18	2,450	2,450	0	42,600	78,900	8.50	63.8	48	67.8	105	4.24	4.24	52.5	34.5	34.8	36.1	39.0	37.9
43	近畿自動車道 名古屋神戸線	亀山 JCT ~ 大津 JCT	41	5,737	3,370	41	45,500 ~ 49,300	83,600 ~ 92,200	10.44	70.3	57	73.1	124	4.66	7.49	60.2	52.7	52.8	52.8	58.1	56.9
44	近畿自動車道 名古屋神戸線	大津 JCT ~ 城陽	25	5,151	5,110	1	51,800 ~ 51,900	111,600 ~ 116,100	6.70	57.8	39	62.3	86	2.24	2.26	47.8	43.6	43.4	43.6	48.7	47.0
45	近畿自動車道 名古屋神戸線	城陽 ~ 高槻第一 JCT	14	7,393	7,231	2	32,900 ~ 54,000	69,800 ~ 109,500	4.60	50.8	13	46.3	29	2.24	2.29	47.9	42.7	43.5	42.9	48.3	47.4
46	近畿自動車道 名古屋神戸線	高槻第一 JCT ~ 神戸 JCT	40	8,854	8,803	1	34,600 ~ 42,600	46,100 ~ 73,600	2.58	44.0	28	55.2	60	1.20	1.21	45.4	46.9	48.3	46.0	50.0	50.4
47	近畿自動車道 名古屋大阪線	名古屋南 ~ 高針 JCT	12	3,194	2,788	13	16,900 ~ 41,400	33,400 ~ 97,000	2.71	44.5	17	48.5	37	2.04	2.33	48.0	42.5	43.3	42.3	41.1	42.3
48	近畿自動車道 名古屋大阪線	亀山 ~ 亀山南 JCT	3	383	161	58	24,400	26,400	4.11	49.2	29	56.0	63	3.51	7.82	60.9	26.0	26.5	25.8	24.3	25.2
49	近畿自動車道 敦賀線	小浜西 ~ 敦賀 JCT	50	3,077	2,959	4	4,600 ~ 8,200	6,000 ~ 20,200	2.94	45.2	12	45.4	26	1.83	1.90	47.0	71.3	70.2	71.4	69.5	69.1
50	中国横断自動車道 姫路鳥取線	播磨新宮 ~ 山崎 JCT	12	614	6																

表2-9 評価結果

(第1回国土開発幹線自動車道建設会議資料より抜粋)

路線名	評価区間	総合評価										
		有料ケース					(参考)無料ケース					
		評価手法委員会 重み付け		地方公共団体 重み付け		民営化委員会 重み付け		評価手法委員会 重み付け		地方公共団体 重み付け		
		点数: x at + x bt + x ct1	グループ	点数: x at + x bt + x ct2	グループ	点数: x at + x bt + x ct3	グループ	点数: x at + x ct1	グループ	点数: x at + x ct2	グループ	
1	北海道縦貫自動車道	七飯 ~ 国縫	52.1	B	53.0	B	50.5	B	55.2	A	55.8	A
2	北海道縦貫自動車道	士別剣淵 ~ 名寄	40.2	D	39.4	D	39.7	D	40.3	D	39.4	D
3	北海道横断自動車道 根室線	余市 ~ 小樽 JCT	49.7	C	49.6	C	50.3	B	47.3	C	47.4	C
4	北海道横断自動車道 根室線	夕張 ~ 十勝清水	52.5	B	54.4	B	52.1	B	51.2	B	53.9	B
5	北海道横断自動車道 網走線	足寄 ~ 北見	42.8	D	44.0	D	40.8	D	44.2	D	45.8	C
6	北海道横断自動車道 根室線	本別 ~ 釧路	47.3	C	47.1	C	46.8	C	45.2	C	45.4	C
7	東北横断自動車道 釜石秋田線	遠野 ~ 宮守	42.2	D	41.7	D	43.2	D	41.4	D	40.8	D
8	東北横断自動車道 釜石秋田線	宮守 ~ 東和	43.6	D	43.0	D	43.9	D	41.3	D	41.1	D
9	日本海沿岸東北自動車道	中条 ~ 朝日	48.6	C	51.0	B	46.7	C	49.3	C	52.3	B
10	日本海沿岸東北自動車道	温海 ~ 鶴岡 JCT	42.3	D	42.8	D	41.4	D	42.2	D	43.1	D
11	日本海沿岸東北自動車道	本荘 ~ 岩城	43.7	D	43.7	D	43.1	D	45.2	C	45.0	C
12	日本海沿岸東北自動車道	大館北 ~ 小坂 JCT	38.5	D	36.7	D	39.4	D	34.5	D	33.1	D
13	東北中央自動車道	福島 JCT ~ 米沢	46.6	C	47.2	C	46.0	C	45.5	C	46.6	C
14	東北中央自動車道	米沢 ~ 米沢北	43.2	D	42.2	D	43.0	D	44.1	D	42.5	D
15	東北中央自動車道	南陽高畠 ~ 山形上山	48.6	C	46.7	C	49.6	C	45.5	C	43.5	D
16	東北中央自動車道	東根 ~ 尾花沢	47.5	C	47.3	C	47.4	C	45.8	C	45.8	C
17	常磐自動車道	富岡 ~ 新地	52.4	B	54.0	B	52.6	B	52.1	B	53.8	B
18	常磐自動車道	新地 ~ 山元	49.7	C	49.4	C	50.9	B	54.9	B	52.6	B
19	常磐自動車道	山元 ~ 亘理	50.6	B	48.8	C	52.2	B	51.5	B	48.5	C
20	東関東自動車道 水戸線	三郷 ~ 高谷 JCT	52.2	B	54.6	B	50.8	B	50.1	B	53.9	B
21	東関東自動車道 水戸線	鉾田 ~ 茨城 JCT	49.7	C	51.9	B	48.5	C	52.1	B	54.5	B
22	東関東自動車道 館山線	君津 ~ 富津竹岡	62.2	A	58.6	A	63.3	A	50.8	B	49.4	C
23	北関東自動車道	伊勢崎 ~ 岩舟 JCT	67.7	A	68.4	A	69.5	A	70.3	A	69.8	A
24	北関東自動車道	宇都宮上三川 ~ 友部	61.1	A	65.4	A	61.1	A	64.0	A	68.4	A
25	東海北陸自動車道	飛騨清見 ~ 白川郷	47.4	C	46.3	C	47.0	C	44.2	D	43.6	D
26	第二東海自動車道	海老名南 JCT ~ 秦野	52.4	B	51.8	B	51.9	B	54.9	B	53.3	B
27	第二東海自動車道	秦野 ~ 御殿場 JCT	55.5	A	53.6	B	57.6	A	57.1	A	53.3	B
28	第二東海自動車道	御殿場 JCT ~ 長泉沼津	51.7	B	48.2	C	53.8	B	63.5	A	56.0	A
29	第二東海自動車道	長泉沼津 ~ 吉原 JCT	49.8	C	46.6	C	51.8	B	62.3	A	56.4	A
30	第二東海自動車道	吉原 JCT ~ 引佐 JCT	58.6	A	57.5	A	59.9	A	66.9	A	64.3	A
31	第二東海自動車道	引佐 JCT ~ 豊田東	53.5	B	51.7	B	56.9	A	55.0	A	51.4	B
32	第二東海自動車道	豊田 JCT ~ 豊田南	79.2	A	67.9	A	79.5	A	58.6	A	51.5	B
33	中部横断自動車道	吉原 JCT ~ 増穂	54.7	B	58.7	A	53.0	B	55.0	A	60.2	A
34	中部横断自動車道	増穂 ~ 若草櫛形	49.6	C	49.7	C	48.9	C	52.4	B	52.1	B
35	中部横断自動車道	八千穂 ~ 佐久南	44.6	D	44.3	D	45.1	C	43.8	D	43.5	D
36	中部横断自動車道	佐久南 ~ 佐久 JCT	42.9	D	42.6	D	42.7	D	40.0	D	40.4	D
37	近畿自動車道 紀勢線	みなべ ~ 白浜	52.9	B	54.9	B	51.3	B	52.0	B	54.6	B
38	近畿自動車道 紀勢線	白浜 ~ すさみ	48.7	C	50.5	B	46.7	C	48.9	C	51.4	B
39	近畿自動車道 紀勢線	尾鷲北 ~ 紀勢	53.9	B	55.7	A	52.5	B	53.4	B	56.0	A
40	近畿自動車道 紀勢線	紀勢 ~ 勢和多気 JCT	57.0	A	55.9	A	56.4	A	54.3	B	53.5	B
41	近畿自動車道 名古屋神戸線	四日市 JCT ~ 菟野	52.5	B	50.4	B	55.4	A	54.7	B	50.8	B
42	近畿自動車道 名古屋神戸線	菟野 ~ 亀山 JCT	49.8	C	47.2	C	53.3	B	52.6	B	48.1	C
43	近畿自動車道 名古屋神戸線	亀山 JCT ~ 大津 JCT	60.7	A	59.5	A	62.7	A	64.8	A	62.2	A
44	近畿自動車道 名古屋神戸線	大津 JCT ~ 城陽	49.9	C	48.9	C	51.8	B	53.7	B	51.3	B
45	近畿自動車道 名古屋神戸線	城陽 ~ 高槻第一 JCT	45.6	C	45.4	C	45.9	C	49.7	C	48.7	C
46	近畿自動車道 名古屋神戸線	高槻第一 JCT ~ 神戸 JCT	48.4	C	49.1	C	49.1	C	46.7	C	47.9	C
47	近畿自動車道 名古屋大阪線	名古屋南 ~ 高針 JCT	46.2	C	45.8	C	46.6	C	43.0	D	43.2	D
48	近畿自動車道 名古屋大阪線	亀山 ~ 亀山南 JCT	47.2	C	42.7	D	49.3	C	38.0	D	34.7	D
49	近畿自動車道 敦賀線	小浜西 ~ 敦賀 JCT	55.3	A	58.2	A	53.3	B	56.1	A	59.7	A
50	中国横断自動車道 姫路鳥取線	播磨新宮 ~ 山崎 JCT	45.8	C	44.4	D	47.0	C	42.6	D	41.6	D
51	中国横断自動車道 姫路鳥取線	佐用 JCT ~ 大原	44.5	D	44.7	D	44.4	D	42.2	D	43.1	D
52	中国横断自動車道 姫路鳥取線	智頭 ~ 鳥取	50.4	B	53.8	B	48.2	C	51.6	B	55.7	A
53	中国横断自動車道 岡山米子線	米子 ~ 米子北	40.2	D	40.0	D	40.2	D	39.7	D	39.7	D
54	中国横断自動車道 尾道松江線	尾道 JCT ~ 三次 JCT	46.9	C	49.1	C	45.7	C	45.9	C	49.1	C
55	中国横断自動車道 尾道松江線	三次 JCT ~ 三刀屋木次	45.5	C	47.4	C	44.7	D	43.8	D	46.7	C
56	山陰自動車道	宍道 JCT ~ 出雲	47.3	C	48.6	C	46.4	C	46.8	C	48.5	C
57	四国横断自動車道	阿南 ~ 小松島	53.7	B	55.0	A	53.9	B	62.7	A	61.8	A
58	四国横断自動車道	小松島 ~ 徳島 JCT	48.0	C	50.0	B	47.1	C	47.8	C	50.5	B
59	四国横断自動車道	徳島 ~ 徳島 JCT ~ 鳴門 JCT	45.8	C	46.6	C	45.3	C	45.3	C	46.5	C
60	四国横断自動車道	須崎新荘 ~ 窪川	47.1	C	47.6	C	45.6	C	46.5	C	47.4	C
61	四国横断自動車道	宇和島北 ~ 宇和	48.3	C	49.0	C	47.0	C	47.6	C	48.6	C
62	九州横断自動車道 延岡線	嘉島 JCT ~ 矢部	47.3	C	48.0	C	46.5	C	46.0	C	47.3	C
63	東九州自動車道	小倉 JCT ~ 豊津	50.6	B	49.8	C	51.4	B	46.9	C	46.5	C
64	東九州自動車道	椎田南 ~ 宇佐	48.4	C	48.0	C	49.9	C	45.7	C	45.4	C
65	東九州自動車道	津久見 ~ 蒲江	49.3	C	50.4	B	48.5	C	49.0	C	50.4	B
66	東九州自動車道	蒲江 ~ 北川	50.9	B	52.5	B	48.8	C	54.3	B	55.6	A
67	東九州自動車道	門川 ~ 西都	56.1	A	56.8	A	55.6	A	56.1	A	56.6	A
68	東九州自動車道	清武 JCT ~ 北郷	47.4	C	47.6	C	46.6	C	47.4	C	47.4	C
69	東九州自動車道	北郷 ~ 日南	51.4	B	52.5	B	50.9	B	54.3	B	54.8	B
70	東九州自動車道	志布志 ~ 末吉財部	52.0	B	54.9	B	51.2	B	52.3	B	56.1	A

総合評価  
「グループ」の考え方については、以下のとおり。  
 点数が 55 以上 ..... A  
 点数が 50 以上 ~ 55 未満 ..... B  
 点数が 45 以上 ~ 50 未満 ..... C  
 点数が 45 未満 ..... D

各ケース毎の重み付け

	有料ケース			無料ケース	
	評価手法委員会 重み付け	地方公共団体 重み付け	民営化委員会 重み付け	評価手法委員会 重み付け	地方公共団体 重み付け
(費用対便益)	0.395	0.276	0.361	0.550	0.395
(採算性)	0.247	0.227	0.357	-	-
(外部効果)	0.358	0.497	0.282	0.450	0.605

## 2 - 6 - 2 地方公共団体の意見

評価結果の公表後、各評価区間毎の整備手法等について、関係地方公共団体の意見を聴取し、公表した。意見聴取の内容は、以下の2点である。

(該当区間の)整備の必要性について  
整備手法の考え方について(具体的な整備手法についての意見)

各地方公共団体の意見の詳細は、別添資料に示す。

### 1) 高速自動車国道の評価手法に関する主な意見

本件意見聴取において、高速自動車国道の評価手法に関し、以下の意見が提出された。

#### 【茨城県】

- ・整備計画区間 9,342km を対象とした今回の評価では、ネットワーク化されていない区間の交通量は当然少なく、費用対便益が低くなり、正當に評価されない。

#### 【大阪府】

- ・地方の限定的な効果を評価する項目が多く、国益を担う大きな波及効果が得られる都市部の高速道路や、国の骨格となる路線に対する評価がなされていない。

#### 【名古屋市】

- ・大都市圏における高速道路と地方部の都市間を結ぶ高速道路とでは、担うべき役割が異なっており、これらを全国一律の基準で評価することは適切でない。
- ・未整備区間は地方部が多いため、評価の重み付けにおいて、外部効果を重視する地方部の意見が色濃く反映されたものとなっている。
- ・(「その他地方公共団体の取り組み」に関し、)今回の事業評価指標は「現時点の取り組み」のみが評価されており、これまで長年積み上げてきた地元の努力が全く評価されていない。

## 2) 各評価区間毎の整備手法に関する意見

高速自動車国道の整備手法に関する意見は表 2 - 10 に示す通りである。

ほとんどの区間において早期整備が要望されるとともに、具体的整備手法については、以下の要望となっている。(詳細は表 2 - 10)

有料方式を要望	: 40 区間
新直轄方式を要望	: 21 区間
いずれかの手法で早期整備を要望	: 10 区間
複数公共団体にまたがる区間で異なる要望	: 1 区間

注) 要望に基づき、近畿道紀勢線尾鷲北～紀勢、東九州道津久見～蒲江を分割したことから、区間数合計は 72 となっている。



表 2 - 10 整備手法に関する地方公共団体の意見（要約）

NO	路線名	評価区間	知事等意見（国土交通省で要約）
1	北海道縦貫自動車道	七飯～国縫	有料方式を希望
2	北海道縦貫自動車道	士別剣淵～名寄	新直轄方式を希望
3	北海道横断自動車道 根室線	余市～小樽JCT	有料方式を希望
4	北海道横断自動車道 根室線	夕張～十勝清水	有料方式を希望
5	北海道横断自動車道 網走線	足寄～北見	新直轄方式を希望
6	北海道横断自動車道 根室線	本別～釧路	新直轄方式を希望
7	東北横断自動車道 釜石秋田線	遠野～宮守	新直轄方式を希望
8	東北横断自動車道 釜石秋田線	宮守～東和	新直轄方式を希望
9	日本海沿岸東北自動車道	中条～朝日	いずれでも、地方負担がなく早期整備が可能となる方式
10	日本海沿岸東北自動車道	温海～鶴岡JCT	新直轄方式を希望
11	日本海沿岸東北自動車道	本荘～岩城	新直轄方式を希望
12	日本海沿岸東北自動車道	大館北～小坂JCT	基本的には有料方式。H20年の国体を控えていることから、いずれでも早期整備が可能となる方式を希望
13	東北中央自動車道	福島JCT～米沢	山形、福島：新直轄方式を希望
14	東北中央自動車道	米沢～米沢北	新直轄方式を希望
15	東北中央自動車道	南陽高畠～山形上山	有料方式を希望
16	東北中央自動車道	東根～尾花沢	有料方式を希望
17	常磐自動車道	富岡～新地	有料方式を希望
18	常磐自動車道	新地～山元	宮城、福島：有料方式を希望
19	常磐自動車道	山元～亘理	有料方式を希望
20	東関東自動車道 水戸線	三郷～高谷JCT	埼玉、千葉：有料方式を希望 東京：整備が遅滞することなく早期整備が図られ、地方負担を求めない方式
21	東関東自動車道 水戸線	鉾田～茨城JCT	有料方式を希望
22	東関東自動車道 館山線	君津～富津竹岡	有料方式を希望
23	北関東自動車道	伊勢崎～岩舟JCT	群馬、栃木：有料方式を希望
24	北関東自動車道	宇都宮上三川～友部	栃木、茨城：有料方式を希望
25	東海北陸自動車道	飛騨清見～白川郷	有料方式を希望
26	第二東海自動車道	海老名南JCT～秦野	有料方式を希望
27	第二東海自動車道	秦野～御殿場JCT	神奈川、静岡：有料方式を希望
28	第二東海自動車道	御殿場JCT～長泉沼津	有料方式を希望
29	第二東海自動車道	長泉沼津～吉原JCT	有料方式を希望
30	第二東海自動車道	吉原JCT～引佐JCT	有料方式を希望
31	第二東海自動車道	引佐JCT～豊田東	有料方式を希望
32	第二東海自動車道	豊田JCT～豊田南	有料方式を希望
33	中部横断自動車道	吉原JCT～増穂	山梨：有料方式が望ましいが、固執するものではなく、いずれでも早期整備が可能となる方式を希望 静岡：有料方式が望ましいが、いずれでも早期整備が可能となる方式でも良い
34	中部横断自動車道	増穂～若草郷形	有料方式が望ましいが、固執するものではなく、いずれでも早期整備が可能となる方式を希望
35	中部横断自動車道	八千穂～佐久南	地域の実情や特性を考慮し、早期整備が可能となるよう検討すべき
36	中部横断自動車道	佐久南～佐久JCT	地域の実情や特性を考慮し、早期整備が可能となるよう検討すべき
37	近畿自動車道 紀勢線	みなべ～白浜	有料方式を希望
38	近畿自動車道 紀勢線	白浜～すさみ	新直轄方式を希望
39	近畿自動車道 紀勢線	尾鷲北～紀勢	尾鷲北～紀伊長島については、新直轄方式を希望 / 紀伊長島～紀勢については、有料方式を希望
40	近畿自動車道 紀勢線	紀勢～勢和多気JCT	有料方式を希望
41	近畿自動車道 名古屋神戸線	四日市JCT～菟野	有料方式を希望
42	近畿自動車道 名古屋神戸線	菟野～亀山JCT	有料方式を希望
43	近畿自動車道 名古屋神戸線	亀山JCT～大津JCT	有料方式を希望
44	近畿自動車道 名古屋神戸線	大津JCT～城陽	滋賀、京都：有料方式を希望
45	近畿自動車道 名古屋神戸線	城陽～高槻第一JCT	京都、大阪：有料方式を希望
46	近畿自動車道 名古屋神戸線	高槻第一JCT～神戸JCT	大阪、兵庫、神戸市：有料方式を希望
47	近畿自動車道 名古屋大阪線	名古屋南～高針JCT	愛知、名古屋市：有料方式を希望
48	近畿自動車道 名古屋大阪線	亀山～亀山南JCT	有料方式を希望
49	近畿自動車道 敦賀線	小浜西～敦賀JCT	有料方式を希望
50	中国横断自動車道 姫路鳥取線	播磨新宮～山崎JCT	有料方式を希望
51	中国横断自動車道 姫路鳥取線	佐用JCT～大原	兵庫：新直轄方式、岡山：新直轄方式もやむを得ない
52	中国横断自動車道 姫路鳥取線	智頭～鳥取	新直轄方式を希望
53	中国横断自動車道 岡山米子線	米子～米子北	新直轄方式を希望
54	中国横断自動車道 尾道松江線	尾道JCT～三次JCT	新直轄方式を希望
55	中国横断自動車道 尾道松江線	三次JCT～三刀屋木次	広島・島根：新直轄方式を希望
56	山陰自動車道	穴道JCT～出雲	有料方式（ただし、新直轄排除しない）
57	四国横断自動車道	阿南～小松島	新直轄方式を積極的に受け入れ（いずれでも早期整備が可能となる方式を希望）
58	四国横断自動車道	小松島～徳島JCT	いずれでも早期整備が可能となる方式
59	四国横断自動車道	徳島～徳島JCT～鳴門JCT	有料方式を希望
60	四国横断自動車道	須崎新荘～窪川	新直轄方式を強く希望
61	四国横断自動車道	宇和島北～宇和	有料方式が最も早期整備が可能と思われるが、新直轄方式についても受け入れ可能
62	九州横断自動車道 延岡線	嘉島JCT～矢部	早期整備が可能となる方式
63	東九州自動車道	小倉JCT～豊津	有料方式を希望
64	東九州自動車道	椎田南～宇佐	福岡：有料方式を希望（有料による早期整備ができなければ、新直轄方式による整備を選択する 大分：有料方式を希望
65	東九州自動車道	津久見～佐伯 / 佐伯～蒲江	津久見～佐伯については、有料方式を希望 / 佐伯～蒲江については、いずれでも早期整備が可能となる方式
66	東九州自動車道	蒲江～北川	大分：新直轄方式を希望 宮崎：新直轄方式を希望（早期整備が可能となる方式での整備も考えられる）
67	東九州自動車道	門川～西都	有料方式を希望
68	東九州自動車道	清武JCT～北郷	新直轄方式を希望（早期整備が可能となる方式での整備も考えられる）
69	東九州自動車道	北郷～日南	新直轄方式を希望（早期整備が可能となる方式での整備も考えられる）
70	東九州自動車道	志布志～末吉財部	新直轄方式を希望

（第1回国土開発幹線自動車道建設会議資料より抜粋）

## 2-7 国幹会議での政策決定における評価結果の活用

### 2-7-1 国幹会議の審議内容と評価結果の活用

平成15年12月25日に開催された第1回国土開発幹線自動車道建設会議（国幹会議）における審議内容は、以下の3点であった。

新直轄方式に切り替わる区間の基本計画及び整備計画の整備主体の変更  
コスト縮減を行った区間の整備計画の工事に要する費用の概算額等の変更  
インターチェンジ等が追加される区間の基本計画及び整備計画の変更

このうち、「新直轄方式に切り替わる区間の基本計画及び整備計画の整備主体の変更」について、評価結果等を基に作成した原案について審議が行われた。

### 2-7-2 新直轄方式に切り替わる区間の選定の考え方

国幹会議において、新直轄方式に切り替わる区間については、今般の評価結果、この評価結果を基に寄せられた地方公共団体の整備手法に対する意見等を踏まえ、27区間・699kmが選定され、当該区間の整備計画における整備主体を国土交通大臣（現行：日本道路公団）に変更することが議決された。

これらの区間は、評価結果等を基に、以下の考え方に従って選定された。

有料道路に適さない区間（料金収入で管理費が賄えない、あるいは、有料道路の場合のB/Cが1未満となる区間）について、全区間を選定。

【8区間 290km】

有料道路に比較的なじみにくいと考えられる区間（総合評価の結果で、全て「C」よりも低い区間）のうち、地方公共団体が新直轄方式、あるいは、いずれの方式でも整備を要望する区間を選定。

ただし、以下に該当する区間については、引き続き有料道路として整備することが望ましいと考えられることから、除外した。

- a) 日本道路公団の民営化までに概ね供用すると考えられる区間
- b) 無料化により、交通集中によって高速道路としての機能が果たせない、あるいは、IC周辺の一般道路に渋滞を誘発させる可能性のある区間
- c) 有料ネットワークの連続性を確保する観点から、支障が生じる恐れがある区間

【13区間 271km】

残る区間のうち、地方公共団体が強く新直轄方式での整備を要望する区間で、有料ネットワークの連続性の確保上支障がない区間を選定。

【6区間 138km】

この結果、整備計画変更後の高速自動車国道の整備は、表2-11のとおりとなる。

表2-11 現計画と整備計画変更後の比較（平成16年度末見込み）

	現計画 (公団施行)	整備計画変更後	
		公団施行	新直轄方式施行
整備計画策定延長	9,342km	8,643km	699km
うち供用延長	7,343km	7,343km	0km
うち事業中延長	1,999km	1,300km	699km

(第1回国土開発幹線自動車道建設会議資料をもとに作成)

なお、新直轄方式に切り替わる区間の一覧を表2-12に示す。

表 2 - 12 新直轄方式に切り替わる区間

No	路線名	評価区間	延長 (km)	区画評価 (高付率 <sup>1</sup> )			通行車 (台)	車/人		採算性	採算率(%) <sup>2</sup> (国土交通省 <sup>3</sup> の算出)	備考
				歩	地	界		歩料	賃料			
1. 有料道路に適さない区間(料全収入で管理費が充てない区間、有料車/人が1未満の区間)												
2	北海道道有線自動車道	江別区間 - 旭川	24	D	D	D	1	100	0.02	-	新直轄方式	
3	北海道道有線自動車道	江別 - 旭川	76	D	D	D	0	0.04	1.12	-	新直轄方式	
10	北海道道有線自動車道	滝川 - 網走JCT	38	D	D	D	0	0.05	1.66	-	新直轄方式	
11	北海道道有線自動車道	小樽 - 旭川	27	D	D	D	11	1607	0.02	1	新直轄方式	
52	北海道道有線自動車道	旭川 - 網走	24	D	D	C	0	0.04	2.21	8	新直轄方式	
53	北海道道有線自動車道	旭川 - 網走	5	D	D	D	0	0.68	1.86	-	新直轄方式	
54	北海道道有線自動車道	旭川 - 網走	90	C	C	C	10	0.90	1.14	8	新直轄方式	
55	北海道道有線自動車道	旭川 - 網走	81	C	C	D	2	0.61	1.20	8	新直轄方式	
2. 有料道路になじみにくいと考えられる区間(評価結果が全て「C」以下)												
7	北海道道有線自動車道	滝川 - 旭川	8	D	D	D	0	1.78	2.21	9	新直轄方式	
8	北海道道有線自動車道	旭川 - 網走	24	D	D	D	1	1.44	2.26	11	新直轄方式	
12	北海道道有線自動車道	大滝川 - 江別JCT	14	D	D	D	3	1.04	1.42	8	しずくせいの方式	
14	北海道道有線自動車道	大滝川 - 旭川	8	D	D	D	0	1.02	2.22	8	新直轄方式	
36	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川JCT	8	D	D	D	12	168	1.20	8	しずくせいの方式	
37	北海道道有線自動車道	旭川JCT - 旭川	18	D	D	D	17	126	1.80	8	新直轄方式	
38	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	12	D	D	C	0	1.68	2.52	14	しずくせいの方式	
40	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川JCT	3	C	D	C	38	374	4.11	28	有料直轄性、近車検形	
50	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	12	C	D	C	0	2.28	2.38	10	有料直轄性	
61	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	42	C	C	C	0	1.46	2.12	6	新直轄方式	
13	北海道道有線自動車道	旭川JCT - 旭川	28	C	C	C	3	1.08	2.18	8	新直轄方式	
15	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	24	C	C	C	0	2.07	4.01	27	有料直轄性	
16	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	22	C	C	C	1	2.08	3.98	36	有料直轄性	
25	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	28	C	C	C	36	1.76	2.33	10	有料直轄性、近車検形	
24	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	6	C	C	C	46	2.54	6.01	12	しずくせいの方式	近車検形
45	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川JCT	14	C	C	C	2	2.24	4.8	25	有料直轄性	無料では交通集中
46	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川JCT	40	C	C	C	1	1.20	2.58	28	有料直轄性	無料では交通集中
47	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川JCT	12	C	C	C	33	2.08	2.71	11	有料直轄性	無料では交通集中
56	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	18	C	C	C	5	1.40	2.58	7	有料直轄性	
58	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川JCT - 旭川JCT	11	C	C	C	0	1.64	2.50	5	有料直轄性	
60	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	22	C	C	C	2	1.32	2.17	8	新直轄方式	
62	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	18	C	C	C	7	1.54	2.60	12	しずくせいの方式	
63	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	22	C	C	C	1	1.22	1.71	6	しずくせいの方式	
64	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	28	C	C	C	0	2.28	3.98	30	有料直轄性	
65	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	18	C	C	C	0	1.38	2.44	10	新直轄方式	
3. その他の区間												
30	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川JCT	24	C	C	C	0	2.21	3.44	27	有料直轄性	
31	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	30	C	C	C	12	1.08	2.28	8	しずくせいの方式	
18	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	16	C	C	C	0	2.56	6.08	28	有料直轄性	
21	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川JCT	17	C	C	C	1	1.28	2.91	10	有料直轄性	
23	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川JCT	44	C	C	C	47	3.68	13.54	34	有料直轄性	
32	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	24	C	C	C	0	1.04	1.74	4	新直轄方式	
42	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川JCT	18	C	C	C	0	4.24	8.5	40	有料直轄性	
44	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	25	C	C	C	1	2.24	4.7	26	有料直轄性	
59	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川JCT	12	C	C	C	0	1.28	2.32	5	しずくせいの方式	
66	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	37	C	C	C	7	2.22	3.47	11	旭川旭川 - 旭川、有料直轄性、旭川旭川 - 旭川	
19	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	12	C	C	C	25	2.24	7.28	32	有料直轄性	
22	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	14	C	C	C	27	2.68	13.84	32	有料直轄性	
68	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	24	C	C	C	18	2.67	3.82	21	有料直轄性	
69	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	28	C	C	C	0	1.22	2.32	3	新直轄方式	
71	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	76	D	D	D	27	1.60	4.18	10	有料直轄性	
41	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	81	C	C	C	5	2.08	2.88	16	有料直轄性	
17	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	32	C	C	C	9	1.40	2.72	14	有料直轄性	
20	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	20	C	C	C	16	1.22	1.81	11	旭川旭川	
29	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	27	C	C	C	7	2.38	5.98	21	有料直轄性	
33	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	20	D	D	D	0	1.62	2.48	10	有料直轄性	
60	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	8	C	C	C	0	2.28	7.47	22	新直轄方式	
70	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	46	C	C	C	2	1.28	2.18	10	新直轄方式	
35	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	27	C	C	C	3	2.18	3.28	21	有料直轄性	
34	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	38	C	C	C	0	1.61	2.37	12	しずくせいの方式	
39	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	31	D	C	D	1	2.12	2.42	14	旭川旭川 - 旭川旭川、新直轄方式	
40	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	31	D	C	D	1	2.12	2.42	14	旭川旭川 - 旭川旭川、新直轄方式	
41	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	14	B	B	A	0	4.00	9.03	30	有料直轄性	
57	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	10	B	A	B	0	4.68	9.91	22	新直轄方式	
17	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	22	A	B	A	0	3.92	8.28	31	有料直轄性	
43	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	20	A	A	B	4	1.62	2.84	12	有料直轄性	
22	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	18	A	A	A	54	8.68	9.5	47	有料直轄性	
23	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	28	A	A	A	24	8.23	11.62	42	有料直轄性	
24	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	41	A	A	A	22	3.12	6.7	26	有料直轄性	
36	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	38	A	A	A	48	3.70	8.93	42	有料直轄性	
32	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	7	A	A	A	74	10.48	12.52	51	有料直轄性	
40	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	24	A	A	A	36	8.84	9.28	29	有料直轄性	
42	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	41	A	A	A	47	4.08	13.44	31	有料直轄性	
67	北海道道有線自動車道	旭川 - 旭川	28	A	A	A	9	2.94	5.18	25	有料直轄性	

総合評価： 評： 道路事業評価手法検討委員会の審み付  
 地： 国土交通省の認可付建設部所長による審み付  
 規： 国土交通省の認可付建設部所長による審み付

### 2-7-3 「抜本的見直し区間」の設定

昨年12月22日の政府・与党申し合わせにおいて、総合評価の結果等を踏まえて、5区間143kmが抜本的に見直す区間として設定された。具体的な設定の考え方は以下の通り。

#### 1) 新直轄に切り替わる区間における見直し区間

料金収入で管理費が賄えない、あるいは、有料道路としての費用対便益が1を下まわるとして新直轄方式に切り替わる8区間のうち、現地で具体的な道路幅が明示されている区間（都市計画決定済あるいは、用地買収中の区間）を除く次の3区間を「抜本的見直し区間」とし、

- a) 当面一般国道を活用した段階的な整備が可能なルートの検討
- b) a) を踏まえた整備手順の検討
- c) 構造・規格の大幅な見直し

を実施し、抜本的なコスト削減を図る。

表2-13 新直轄に切り替わる区間における見直し区間

路線名	区間	延長(km)
北海道縦貫自動車道	士別市～名寄市	24
北海道横断自動車道	足寄町～北見市	79
中国横断自動車道	米子市～米子市	5
合計	(3区間)	108

(第1回国土開発幹線自動車道建設会議資料より抜粋)

#### 2) 当面、有料方式による整備を継続する区間における見直し区間

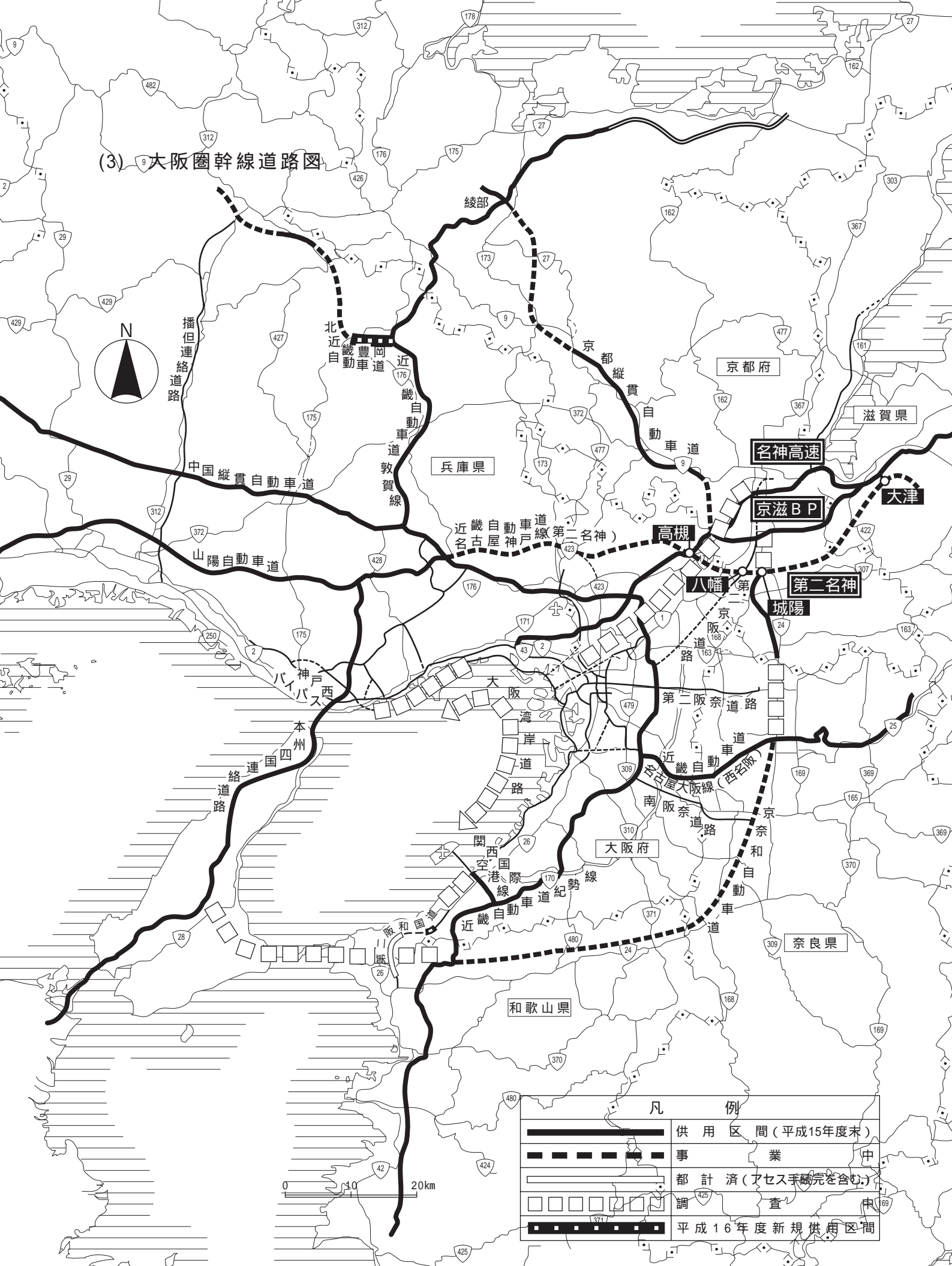
有料道路ネットワークとして見た場合に、近年、同等機能を持つ複数の道路が完成したため、更に新たな道路を追加する必要性を見極める必要のある次の2区間を「抜本的見直し区間」とし、構造・規格の大幅な見直しを行い、抜本的なコスト削減を図るとともに、整備手順についても検討する。

表2-14 当面、有料方式による整備を継続する区間における見直し区間

路線名	区間	延長(km)
近畿自動車道	大津市～城陽市	25
近畿自動車道	八幡市～高槻市	10
合計	(2区間)	35

(第1回国土開発幹線自動車道建設会議資料より抜粋)

(3) 大阪圏幹線道路図



凡 例	
	供用区間(平成15年度末)
	事業中
	都計済(アセス手続完了を含む)
	調査中
	平成16年度新規供用区間

図2-8 抜本的見直し区間の例

## 別添資料(評価結果)

- ・費用対便益(有料ケース)..... 資 - 1
- ・ " (無料ケース)..... 資 - 2
- ・採算性..... 資 - 3
- ・外部効果(有料ケース)..... 資 - 4
- ・ " (無料ケース)..... 資 - 7
- ・地方公共団体の意見..... 資 - 10

<費用対便益>

有料ケース

No	路線名	評価区間	延長 (km)	走行時間 短縮便益 (億円/年)	走行経費 減少便益 (億円/年)	交通事故 減少便益 (億円/年)	便益 (合計) (億円/年)	全体 建設費 (億円)	残建設費 (H15以降) (億円)	管理費 (百万円/年)	費用対便益		平均断面交通量 (台/日)
											便益 全体建設費	便益 残建設費	
1	北海道縦貫自動車道	七飯～国縫	78	231	11	5	247	2,503	1,825	1,795	1.60	2.10	3,800～4,900
2	北海道縦貫自動車道	士別剣淵～名寄	24	23	2	1	26	374	369	511	1.00	1.01	2,100
3	北海道横断自動車道 根室線	余市～小樽JCT	24	139	8	4	152	1,140	1,140	612	2.21	2.21	9,500～9,900
4	北海道横断自動車道 根室線	夕張～十勝清水	81	319	25	10	354	2,761	2,634	1,877	2.09	2.18	5,100～5,800
5	北海道横断自動車道 網走線	足寄～北見	79	27	2	1	31	1,316	1,315	1,836	0.34	0.34	700～1,300
6	北海道横断自動車道 根室線	本別～釧路	65	153	12	5	170	1,851	1,849	1,499	1.46	1.46	2,600～4,100
7	東北横断自動車道 釜石秋田線	遠野～宮守	9	26	1	1	28	253	253	209	1.76	1.76	3,600
8	東北横断自動車道 釜石秋田線	宮守～東和	24	70	3	2	75	856	845	545	1.44	1.46	4,600
9	日本海沿岸東北自動車道	中条～朝日	30	80	6	1	87	1,339	1,178	702	1.09	1.22	2,800～4,300
10	日本海沿岸東北自動車道	温海～鶴岡JCT	26	33	4	0	37	1,243	1,172	581	0.50	0.53	1,800
11	日本海沿岸東北自動車道	本荘～岩城	21	50	3	1	54	936	834	493	0.97	1.07	2,600
12	日本海沿岸東北自動車道	大館北～小坂JCT	14	48	2	1	51	843	814	322	1.04	1.07	4,300
13	東北中央自動車道	福島JCT～米沢	28	95	10	3	108	1,740	1,687	650	1.06	1.09	5,400～6,500
14	東北中央自動車道	米沢～米沢北	9	20	4	1	24	395	395	209	1.03	1.03	3,800
15	東北中央自動車道	南陽高畠～山形上山	24	193	14	5	211	1,149	1,149	611	3.07	3.07	9,700
16	東北中央自動車道	東根～尾花沢	23	103	7	3	113	903	893	551	2.06	2.08	5,500～6,800
17	常磐自動車道	富岡～新地	55	151	20	5	176	1,967	1,787	1,051	1.49	1.62	6,000～7,000
18	常磐自動車道	新地～山元	16	67	9	2	78	494	494	303	2.59	2.59	6,800
19	常磐自動車道	山元～亘理	12	79	8	2	89	459	344	234	3.24	4.21	9,300
20	東関東自動車道 水戸線	三郷～高谷JCT	20	716	52	22	790	11,384	9,529	1,156	1.25	1.49	34,100～47,500
21	東関東自動車道 水戸線	銚田～茨城JCT	17	48	5	2	55	682	674	320	1.35	1.37	3,700～4,300
22	東関東自動車道 館山線	君津～富津竹岡	16	297	19	7	323	800	367	456	6.68	13.10	14,900～15,700
23	北関東自動車道	伊勢崎～岩舟JCT	39	1,040	69	28	1,137	2,741	2,088	1,650	6.83	8.70	22,500～30,500
24	北関東自動車道	宇都宮上三川～友部	41	328	23	10	361	1,912	1,494	992	3.15	3.94	10,200～14,900
25	東海北陸自動車道	飛騨清見～白川郷	26	163	12	4	178	1,814	1,102	575	1.70	2.70	6,200
26	第二東海自動車道	海老名南JCT～秦野	21	1,158	94	32	1,284	7,951	7,424	1,409	2.86	3.06	23,300～61,800
27	第二東海自動車道	秦野～御殿場JCT	33	1,091	89	30	1,210	5,677	5,677	2,401	3.62	3.62	55,600～57,600
28	第二東海自動車道	御殿場JCT～長泉沼津	14	840	56	18	913	2,795	2,044	795	5.68	7.63	44,100
29	第二東海自動車道	長泉沼津～吉原JCT	44	1,800	99	44	1,943	9,162	4,821	2,710	3.68	6.69	42,800～46,200
30	第二東海自動車道	吉原JCT～引佐JCT	89	3,028	207	67	3,302	16,173	8,474	5,979	3.50	6.32	47,700～50,300
31	第二東海自動車道	引佐JCT～豊田東	57	1,197	73	24	1,294	6,860	6,621	3,404	3.16	3.27	44,000～45,700
32	第二東海自動車道	豊田JCT～豊田南	7	694	58	15	766	1,243	329	521	10.48	33.05	53,600
33	中部横断自動車道	吉原JCT～増穂	59	364	29	9	403	4,341	4,323	1,266	1.61	1.62	6,600～7,800
34	中部横断自動車道	増穂～若草榎形	6	50	3	1	54	364	195	135	2.54	4.50	5,900
35	中部横断自動車道	八千穂～佐久南	15	65	4	2	70	583	583	350	1.98	1.98	5,400
36	中部横断自動車道	佐久南～佐久JCT	8	49	3	1	53	544	479	186	1.68	1.89	4,500
37	近畿自動車道 紀勢線	みなべ～白浜	20	103	7	3	113	1,196	1,126	398	1.63	1.72	4,500～11,700
38	近畿自動車道 紀勢線	白浜～すさみ	24	73	4	2	78	1,323	1,323	510	1.01	1.01	2,800～4,600
39	近畿自動車道 紀勢線	尾鷲北～紀勢	31	190	14	5	209	1,661	1,652	660	2.15	2.16	5,500～6,900
40	近畿自動車道 紀勢線	紀勢～勢和多気JCT	24	258	15	6	279	1,054	675	526	4.44	6.62	5,900～12,200
41	近畿自動車道 名古屋神戸線	四日市JCT～菟野	14	442	33	13	488	1,726	1,721	735	4.80	4.81	43,500～45,500
42	近畿自動車道 名古屋神戸線	菟野～亀山JCT	18	564	33	16	612	2,450	2,450	1,040	4.24	4.24	42,600
43	近畿自動車道 名古屋神戸線	亀山JCT～大津JCT	41	1,431	123	41	1,595	5,737	3,370	2,873	4.66	7.49	45,500～49,300
44	近畿自動車道 名古屋神戸線	大津JCT～城陽	25	598	51	20	670	5,151	5,110	1,681	2.24	2.26	51,800～51,900
45	近畿自動車道 名古屋神戸線	城陽～高槻第一JCT	14	842	53	28	923	7,393	7,231	876	2.24	2.29	32,900～54,000
46	近畿自動車道 名古屋神戸線	高槻第一JCT～神戸JCT	40	571	19	17	607	8,854	8,803	2,220	1.20	1.21	34,600～42,600
47	近畿自動車道 名古屋大阪線	名古屋南～高針JCT	12	335	21	10	367	3,194	2,788	538	2.04	2.33	16,900～41,400
48	近畿自動車道 名古屋大阪線	亀山～亀山南JCT	3	72	4	2	77	383	161	110	3.51	7.82	24,400
49	近畿自動車道 敦賀線	小浜西～敦賀JCT	50	299	21	7	327	3,077	2,959	1,081	1.83	1.90	4,600～8,200
50	中国横断自動車道 姫路鳥取線	播磨新宮～山崎JCT	12	108	6	4	118	614	614	254	3.26	3.26	7,400
51	中国横断自動車道 姫路鳥取線	佐用JCT～大原	19	62	4	2	68	828	685	412	1.38	1.64	3,800～4,300
52	中国横断自動車道 姫路鳥取線	智頭～鳥取	24	59	4	2	65	1,202	1,100	530	0.91	0.99	3,800～4,000
53	中国横断自動車道 岡山米子線	米子～米子北	5	6	0	0	6	147	147	104	0.69	0.69	1,800
54	中国横断自動車道 尾道松江線	尾道JCT～三次JCT	50	60	6	2	68	2,181	1,962	965	0.53	0.58	2,800～3,300
55	中国横断自動車道 尾道松江線	三次JCT～三刀屋木次	61	117	8	3	128	2,341	2,293	1,295	0.91	0.93	3,100～4,000
56	山陰自動車道	宍道JCT～出雲	18	70	6	2	78	884	813	394	1.49	1.61	3,700～4,900
57	四国横断自動車道	阿南～小松島	10	118	8	3	128	463	463	211	4.68	4.68	7,800
58	四国横断自動車道	小松島～徳島JCT	12	113	8	3	124	1,609	1,603	242	1.38	1.38	8,000～8,300
59	四国横断自動車道	徳島～徳島JCT～鳴門JCT	11	111	7	3	122	1,328	1,324	195	1.64	1.64	5,200～5,300
60	四国横断自動車道	須崎新荘～窪川	22	62	4	2	68	1,044	1,022	440	1.10	1.13	4,100～5,100
61	四国横断自動車道	宇和島北～宇和	16	57	4	2	63	700	650	311	1.51	1.62	4,100～5,100
62	九州横断自動車道 延岡線	嘉島JCT～矢部	23	54	4	1	59	774	768	430	1.27	1.28	3,400
63	東九州自動車道	小倉JCT～豊津	24	252	17	8	278	1,653	1,361	652	2.87	3.43	12,600～16,800
64	東九州自動車道	椎田南～宇佐	28	128	11	4	142	1,052	1,052	563	2.25	2.25	7,900～9,400
65	東九州自動車道	津久見～蒲江	33	200	16	6	221	1,704	1,590	661	2.22	2.37	3,300～7,800
66	東九州自動車道	蒲江～北川	26	69	6	2	78	1,063	1,063	539	1.23	1.23	3,100～3,500
67	東九州自動車道	門川～西都	59	354	24	9	387	2,279	2,097	1,188	2.84	3.06	6,200～9,400
68	東九州自動車道	清武JCT～北郷	19	87	7	3	97	870	866	380	1.89	1.90	5,600
69	東九州自動車道	北郷～日南	9	29	2	1	32	233	233	164	2.26	2.26	5,000
70	東九州自動車道	志布志～末吉財部	48	121	9	4	135	1,616	1,577	883	1.39	1.42	2,300～4,600

有料ケース：整備計画9，342kmを全て有料道路として整備するネットワーク条件で算出したケース。



<費用対便益>

無料ケース

No	路線名	評価区間	延長 (km)	走行時間 短縮便益 (億円/年)	走行経費 減少便益 (億円/年)	交通事故 減少便益 (億円/年)	便益 (合計) (億円/年)	全体 建設費 (億円)	残建設費 (H15以降) (億円)	管理費 (百万円/年)	費用対便益		平均断面交通量 (台/日)
											便益 全体建設費	便益 残建設費	
1	北海道縦貫自動車道	七飯～国縫	78	563	30	13	606	2,468	1,790	994	4.18	5.62	9,900～15,700
2	北海道縦貫自動車道	土別剣淵～名寄	24	46	4	2	52	367	362	258	2.32	2.34	5,000
3	北海道横断自動車道 根室線	余市～小樽JCT	24	203	13	7	222	1,126	1,126	319	3.44	3.44	10,000～22,600
4	北海道横断自動車道 根室線	夕張～十勝清水	81	380	33	12	425	2,740	2,613	970	2.66	2.79	6,600～7,500
5	北海道横断自動車道 網走線	足寄～北見	79	78	7	4	90	1,295	1,294	904	1.12	1.12	3,200～4,100
6	北海道横断自動車道 根室線	本別～釧路	65	206	17	8	231	1,830	1,828	756	2.15	2.15	4,900～5,600
7	東北横断自動車道 釜石秋田線	遠野～宮守	9	43	3	1	47	246	246	110	3.21	3.21	8,500
8	東北横断自動車道 釜石秋田線	宮守～東和	24	103	6	4	112	842	831	295	2.30	2.32	9,300～11,000
9	日本海沿岸東北自動車道	中条～朝日	30	163	8	3	173	1,318	1,157	377	2.28	2.58	9,200～9,900
10	日本海沿岸東北自動車道	温海～鶴岡JCT	26	112	6	1	119	1,236	1,165	303	1.69	1.79	7,500
11	日本海沿岸東北自動車道	本荘～岩城	21	147	11	4	161	929	827	264	3.02	3.37	9,300
12	日本海沿岸東北自動車道	大館北～小坂JCT	14	63	3	1	67	836	807	162	1.42	1.47	4,800
13	東北中央自動車道	福島JCT～米沢	28	197	14	3	214	1,726	1,673	355	2.19	2.25	6,500～11,600
14	東北中央自動車道	米沢～米沢北	9	66	6	2	74	395	395	112	3.25	3.25	9,700
15	東北中央自動車道	南陽高畠～山形上山	24	240	16	5	261	1,135	1,135	308	4.01	4.01	9,700～18,000
16	東北中央自動車道	東根～尾花沢	23	146	9	4	159	889	879	311	3.08	3.11	13,200～15,100
17	常磐自動車道	富岡～新地	55	377	31	9	417	1,939	1,759	599	3.73	4.08	13,100～15,700
18	常磐自動車道	新地～山元	16	209	18	5	232	494	494	174	8.08	8.08	15,200
19	常磐自動車道	山元～亘理	12	166	13	5	183	452	337	126	7.06	9.32	15,600
20	東関東自動車道 水戸線	三郷～高谷JCT	20	898	70	36	1,004	11,335	9,480	424	1.61	1.92	58,600～83,500
21	東関東自動車道 水戸線	銚田～茨城JCT	17	125	9	4	138	668	660	179	3.61	3.65	7,300～14,600
22	東関東自動車道 館山線	君津～富津竹岡	16	254	16	6	276	793	360	197	6.10	12.76	16,000～22,200
23	北関東自動車道	伊勢崎～岩舟JCT	39	1,656	106	47	1,809	2,713	2,060	734	11.63	15.09	38,200～74,600
24	北関東自動車道	宇都宮上三川～友部	41	671	38	20	729	1,891	1,473	551	6.70	8.48	25,800～38,800
25	東海北陸自動車道	飛騨清見～白川郷	26	223	11	4	238	1,814	1,102	299	2.33	3.76	8,500
26	第二東海自動車道	海老名南JCT～秦野	21	2,250	245	76	2,571	7,930	7,403	561	5.86	6.27	53,900～115,600
27	第二東海自動車道	秦野～御殿場JCT	33	2,326	260	77	2,663	5,670	5,670	899	8.35	8.35	107,200～113,100
28	第二東海自動車道	御殿場JCT～長泉沼津	14	1,899	214	63	2,176	2,788	2,037	371	13.94	18.92	112,700
29	第二東海自動車道	長泉沼津～吉原JCT	44	4,731	525	147	5,403	9,141	4,800	1,295	10.54	19.63	114,500～117,200
30	第二東海自動車道	吉原JCT～引佐JCT	89	7,117	714	186	8,017	16,131	8,432	2,439	8.85	16.52	89,500～107,500
31	第二東海自動車道	引佐JCT～豊田東	57	2,893	281	84	3,258	6,846	6,607	1,400	8.39	8.69	91,000～95,200
32	第二東海自動車道	豊田JCT～豊田南	7	776	69	19	864	1,236	322	144	12.52	45.37	63,400
33	中部横断自動車道	吉原JCT～増穂	59	522	39	15	576	4,313	4,295	727	2.37	2.38	15,300～21,400
34	中部横断自動車道	増穂～若草櫛形	6	110	7	3	120	350	181	86	6.01	11.16	23,000
35	中部横断自動車道	八千穂～佐久南	15	110	5	3	118	576	576	199	3.52	3.52	14,600
36	中部横断自動車道	佐久南～佐久JCT	8	47	3	1	51	537	472	94	1.70	1.93	5,000
37	近畿自動車道 紀勢線	みなべ～白浜	20	150	10	5	166	1,175	1,105	226	2.49	2.64	13,900～17,600
38	近畿自動車道 紀勢線	白浜～すさみ	24	119	7	3	129	1,309	1,309	263	1.74	1.74	4,300～10,500
39	近畿自動車道 紀勢線	尾鷲北～紀勢	31	206	15	6	226	1,640	1,631	347	2.43	2.44	8,500～9,400
40	近畿自動車道 紀勢線	紀勢～勢和多気JCT	24	298	17	7	321	1,040	661	271	5.39	8.26	12,300～14,400
41	近畿自動車道 名古屋神戸線	四日市JCT～菟野	14	802	48	18	867	1,719	1,714	216	9.03	9.05	50,000～57,700
42	近畿自動車道 名古屋神戸線	菟野～龜山JCT	18	1,039	103	30	1,172	2,450	2,450	398	8.50	8.50	78,900
43	近畿自動車道 名古屋神戸線	龜山JCT～大津JCT	41	2,863	390	123	3,377	5,716	3,349	1,097	10.44	17.41	83,600～92,200
44	近畿自動車道 名古屋神戸線	大津JCT～城陽	25	1,657	208	66	1,931	5,144	5,103	695	6.70	6.76	111,600～116,100
45	近畿自動車道 名古屋神戸線	城陽～高槻第一JCT	14	1,639	165	63	1,868	7,372	7,210	351	4.60	4.70	69,800～109,500
46	近畿自動車道 名古屋神戸線	高槻第一JCT～神戸JCT	40	1,129	85	50	1,264	8,833	8,782	778	2.58	2.59	46,100～73,600
47	近畿自動車道 名古屋大阪線	名古屋南～高針JCT	12	430	28	19	477	3,173	2,767	286	2.71	3.09	33,400～97,000
48	近畿自動車道 名古屋大阪線	龜山～龜山南JCT	3	83	3	2	88	383	161	38	4.11	9.53	26,400
49	近畿自動車道 敦賀線	小浜西～敦賀JCT	50	466	31	10	507	3,049	2,931	611	2.94	3.05	6,000～20,200
50	中国横断自動車道 姫路鳥取線	播磨新宮～山崎JCT	12	108	6	3	118	614	614	127	3.38	3.38	7,600
51	中国横断自動車道 姫路鳥取線	佐用JCT～大原	19	80	6	2	87	814	671	210	1.88	2.25	4,400～7,900
52	中国横断自動車道 姫路鳥取線	智頭～鳥取	24	142	10	4	156	1,181	1,079	305	2.31	2.52	13,300～15,300
53	中国横断自動車道 岡山米子線	米子～米子北	5	15	1	0	16	147	147	52	1.86	1.86	4,900
54	中国横断自動車道 尾道松江線	尾道JCT～三次JCT	50	125	10	6	141	2,153	1,934	522	1.14	1.27	7,900～10,200
55	中国横断自動車道 尾道松江線	三次JCT～三刀屋木次	61	157	10	6	173	2,320	2,272	689	1.30	1.32	6,600～12,800
56	山陰自動車道	宍道JCT～出雲	18	115	10	5	129	870	799	222	2.59	2.81	5,600～15,100
57	四国横断自動車道	阿南～小松島	10	238	15	6	260	456	456	130	9.91	9.91	22,800
58	四国横断自動車道	小松島～徳島JCT	12	188	12	6	206	1,595	1,589	139	2.33	2.34	17,200～17,500
59	四国横断自動車道	徳島～徳島JCT～鳴門JCT	11	166	12	5	183	1,321	1,317	103	2.50	2.51	6,100～13,700
60	四国横断自動車道	須崎新荘～窪川	22	115	8	3	126	1,023	1,001	235	2.17	2.22	8,200～9,000
61	四国横断自動車道	宇和島北～宇和	16	95	6	3	104	679	629	166	2.68	2.88	6,400～12,100
62	九州横断自動車道 延岡線	嘉島JCT～矢部	23	68	5	2	75	767	761	219	1.71	1.72	5,600
63	東九州自動車道	小倉JCT～豊津	24	319	23	11	352	1,632	1,340	302	3.82	4.62	17,100～25,100
64	東九州自動車道	椎田南～宇佐	28	208	16	6	229	1,024	1,024	305	3.89	3.89	12,100～15,200
65	東九州自動車道	津久見～蒲江	33	299	22	8	329	1,690	1,576	363	3.43	3.67	8,100～13,900
66	東九州自動車道	蒲江～北川	26	181	14	5	200	1,049	1,049	282	3.33	3.33	6,300～8,700
67	東九州自動車道	門川～西都	59	611	44	18	673	2,251	2,069	700	5.18	5.60	16,100～20,900
68	東九州自動車道	清武JCT～北郷	19	152	12	5	169	863	859	202	3.44	3.46	9,200
69	東九州自動車道	北郷～日南	9	64	5	2	72	226	226	96	5.41	5.41	13,800
70	東九州自動車道	志布志～末吉財部	48	177	15	8	200	1,588	1,549	473	2.19	2.24	5,500～10,900

無料ケース：H15迄供用予定区間(7,343km)を有料道路、残る整備計画区間(1,999km)を無料道路として整備するネットワーク条件で算出したケース。

< 採算性 >

No	路線名	評価区間	延長(km)	収入 (百万円/年)	管理費 (百万円/年)	収支差 (収入 - 管理費) (百万円/年)	投資限度額		全体建設費 (億円)	投資限度額比率		平均断面交通量 (台/日)
							借入金利4% ケース (億円)	借入金利0% ケース(参考) (億円)		借入金利4% ケース (%)	借入金利0% ケース(参考) (%)	
1	北海道縦貫自動車道	七飯 ~ 国縫	78	3,105	1,795	1,310	240	524	2,503	9.6	20.9	3,800 ~ 4,900
2	北海道縦貫自動車道	土別剣淵 ~ 名寄	24	451	511	-60	-11	-24	374	-2.9	-6.4	2,100
3	北海道横断自動車道 根室線	余市 ~ 小樽 JCT	24	2,275	612	1,663	304	665	1,140	26.7	58.3	9,500 ~ 9,900
4	北海道横断自動車道 根室線	夕張 ~ 十勝清水	81	4,295	1,877	2,418	442	967	2,761	16.0	35.0	5,100 ~ 5,800
5	北海道横断自動車道 網走線	足寄 ~ 北見	79	772	1,836	-1,064	-195	-426	1,316	-14.8	-32.3	700 ~ 1,300
6	北海道横断自動車道 根室線	本別 ~ 釧路	65	2,354	1,499	855	156	342	1,851	8.4	18.5	2,600 ~ 4,100
7	東北横断自動車道 釜石秋田線	遠野 ~ 宮守	9	317	209	108	20	43	253	7.8	17.0	3,600
8	東北横断自動車道 釜石秋田線	宮守 ~ 東和	24	1,065	545	520	95	208	856	11.1	24.3	4,600
9	日本海沿岸東北自動車道	中条 ~ 朝日	30	1,062	702	360	66	144	1,339	4.9	10.8	2,800 ~ 4,300
10	日本海沿岸東北自動車道	温海 ~ 鶴岡 JCT	26	447	581	-134	-25	-54	1,243	-2.0	-4.3	1,800
11	日本海沿岸東北自動車道	本荘 ~ 岩城	21	541	493	48	9	19	936	0.9	2.0	2,600
12	日本海沿岸東北自動車道	大館北 ~ 小坂 JCT	14	597	322	275	50	110	843	6.0	13.0	4,300
13	東北中央自動車道	福島 JCT ~ 米沢	28	1,521	650	871	159	348	1,740	9.2	20.0	5,400 ~ 6,500
14	東北中央自動車道	米沢 ~ 米沢北	9	334	209	125	23	50	395	5.8	12.7	3,800
15	東北中央自動車道	南陽高島 ~ 山形上山	24	2,275	611	1,664	304	665	1,149	26.5	57.9	9,700
16	東北中央自動車道	東根 ~ 尾花沢	23	1,349	551	798	146	319	903	16.2	35.3	5,500 ~ 6,800
17	常磐自動車道	富岡 ~ 新地	55	3,586	1,051	2,535	464	1,014	1,967	23.6	51.5	6,000 ~ 7,000
18	常磐自動車道	新地 ~ 山元	16	1,063	303	760	139	304	494	28.2	61.6	6,800
19	常磐自動車道	山元 ~ 亘理	12	1,045	234	811	148	325	459	32.3	70.7	9,300
20	東関東自動車道 水戸線	三郷 ~ 高谷 JCT	20	8,235	1,156	7,079	1,295	2,832	11,384	11.4	24.9	34,100 ~ 47,500
21	東関東自動車道 水戸線	鉾田 ~ 茨城 JCT	17	688	320	368	67	147	682	9.9	21.6	3,700 ~ 4,300
22	東関東自動車道 館山線	君津 ~ 富津竹岡	16	2,512	456	2,055	376	822	800	47.0	102.8	14,900 ~ 15,700
23	北関東自動車道	伊勢崎 ~ 岩舟 JCT	39	10,908	1,650	9,257	1,694	3,703	2,741	61.8	135.1	22,500 ~ 30,500
24	北関東自動車道	宇都宮上三川 ~ 友部	41	5,028	992	4,036	739	1,614	1,912	38.6	84.4	10,200 ~ 14,900
25	東海北陸自動車道	飛騨清見 ~ 白川郷	26	1,515	575	939	172	376	1,814	9.5	20.7	6,200
26	第二東海自動車道	海老名南 JCT ~ 秦野	21	10,406	1,409	8,998	1,647	3,599	7,951	20.7	45.3	23,300 ~ 61,800
27	第二東海自動車道	秦野 ~ 御殿場 JCT	33	18,057	2,401	15,656	2,865	6,262	5,677	50.5	110.3	55,600 ~ 57,600
28	第二東海自動車道	御殿場 JCT ~ 長泉沼津	14	5,817	795	5,022	919	2,009	2,795	32.9	71.9	44,100
29	第二東海自動車道	長泉沼津 ~ 吉原 JCT	44	19,502	2,710	16,792	3,073	6,717	9,162	33.5	73.3	42,800 ~ 46,200
30	第二東海自動車道	吉原 JCT ~ 引佐 JCT	89	43,022	5,979	37,043	6,779	14,817	16,173	41.9	91.6	47,700 ~ 50,300
31	第二東海自動車道	引佐 JCT ~ 豊田東	57	24,729	3,404	21,324	3,902	8,530	6,860	56.9	124.3	44,000 ~ 45,700
32	第二東海自動車道	豊田 JCT ~ 豊田南	7	3,980	521	3,459	633	1,384	1,243	50.9	111.3	53,600
33	中部横断自動車道	吉原 JCT ~ 増穂	59	4,237	1,266	2,971	544	1,188	4,341	12.5	27.4	6,600 ~ 7,800
34	中部横断自動車道	増穂 ~ 若草櫛形	6	369	135	234	43	93	364	11.7	25.7	5,900
35	中部横断自動車道	八千穂 ~ 佐久南	15	791	350	442	81	177	583	13.9	30.3	5,400
36	中部横断自動車道	佐久南 ~ 佐久 JCT	8	352	186	166	30	66	544	5.6	12.2	4,500
37	近畿自動車道 紀勢線	みなべ ~ 白浜	20	1,458	398	1,060	194	424	1,196	16.2	35.5	4,500 ~ 11,700
38	近畿自動車道 紀勢線	白浜 ~ すさみ	24	821	510	311	57	124	1,323	4.3	9.4	2,800 ~ 4,600
39	近畿自動車道 紀勢線	尾鷲北 ~ 紀勢	31	1,890	660	1,230	225	492	1,661	13.5	29.6	5,500 ~ 6,900
40	近畿自動車道 紀勢線	紀勢 ~ 勢和多気 JCT	24	2,195	526	1,669	305	668	1,054	29.0	63.3	5,900 ~ 12,200
41	近畿自動車道 名古屋神戸線	四日市 JCT ~ 菟野	14	5,442	735	4,706	861	1,883	1,726	49.9	109.1	43,500 ~ 45,500
42	近畿自動車道 名古屋神戸線	菟野 ~ 龜山 JCT	18	7,492	1,040	6,452	1,181	2,581	2,450	48.2	105.3	42,600
43	近畿自動車道 名古屋神戸線	龜山 JCT ~ 大津 JCT	41	20,690	2,873	17,816	3,260	7,127	5,737	56.8	124.2	45,500 ~ 49,300
44	近畿自動車道 名古屋神戸線	大津 JCT ~ 城陽	25	12,704	1,681	11,023	2,017	4,409	5,151	39.2	85.6	51,800 ~ 51,900
45	近畿自動車道 名古屋神戸線	城陽 ~ 高槻第一 JCT	14	6,168	876	5,292	968	2,117	7,393	13.1	28.6	32,900 ~ 54,000
46	近畿自動車道 名古屋神戸線	高槻第一 JCT ~ 神戸 JCT	40	15,551	2,220	13,331	2,439	5,332	8,854	27.6	60.2	34,600 ~ 42,600
47	近畿自動車道 名古屋大阪線	名古屋南 ~ 高針 JCT	12	3,450	538	2,912	533	1,165	3,194	16.7	36.5	16,900 ~ 41,400
48	近畿自動車道 名古屋大阪線	龜山 ~ 龜山南 JCT	3	715	110	605	111	242	383	28.9	63.2	24,400
49	近畿自動車道 敦賀線	小浜西 ~ 敦賀 JCT	50	3,053	1,081	1,972	361	789	3,077	11.7	25.6	4,600 ~ 8,200
50	中国横断自動車道 姫路鳥取線	播磨新宮 ~ 山崎 JCT	12	868	254	614	112	246	614	18.3	40.0	7,400
51	中国横断自動車道 姫路鳥取線	佐用 JCT ~ 大原	19	765	412	354	65	141	828	7.8	17.1	3,800 ~ 4,300
52	中国横断自動車道 姫路鳥取線	智頭 ~ 鳥取	24	941	530	411	75	164	1,202	6.3	13.7	3,800 ~ 4,000
53	中国横断自動車道 岡山米子線	米子 ~ 米子北	5	88	104	-16	-3	-6	147	-2.0	-4.4	1,800
54	中国横断自動車道 尾道松江線	尾道 JCT ~ 三次 JCT	50	1,511	965	547	100	219	2,181	4.6	10.0	2,800 ~ 3,300
55	中国横断自動車道 尾道松江線	三次 JCT ~ 三刀屋木次	61	2,027	1,295	732	134	293	2,341	5.7	12.5	3,100 ~ 4,000
56	山陰自動車道	宍道 JCT ~ 出雲	18	715	394	322	59	129	884	6.7	14.5	3,700 ~ 4,900
57	四国横断自動車道	阿南 ~ 小松島	10	762	211	551	101	221	463	21.8	47.6	7,800
58	四国横断自動車道	小松島 ~ 徳島 JCT	12	977	242	735	135	294	1,609	8.4	18.3	8,000 ~ 8,300
59	四国横断自動車道	徳島 ~ 徳島 JCT ~ 鳴門 JCT	11	554	195	359	66	143	1,328	4.9	10.8	5,200 ~ 5,300
60	四国横断自動車道	須崎新荘 ~ 窪川	22	937	440	497	91	199	1,044	8.7	19.0	4,100 ~ 5,100
61	四国横断自動車道	宇和島北 ~ 宇和	16	764	311	454	83	181	700	11.9	25.9	4,100 ~ 5,100
62	九州横断自動車道 延岡線	嘉島 JCT ~ 矢部	23	774	430	344	63	138	774	8.1	17.8	3,400
63	東九州自動車道	小倉 JCT ~ 豊津	24	3,405	652	2,753	504	1,101	1,653	30.5	66.6	12,600 ~ 16,800
64	東九州自動車道	椎田南 ~ 宇佐	28	2,271	563	1,708	313	683	1,052	29.7	64.9	7,900 ~ 9,400
65	東九州自動車道	津久見 ~ 蒲江	33	1,654	661	993	182	397	1,704	10.7	23.3	3,300 ~ 7,800
66	東九州自動車道	蒲江 ~ 北川	26	838	539	300	55	120	1,063	5.2	11.3	3,100 ~ 3,500
67	東九州自動車道	門川 ~ 西都	59	4,843	1,188	3,654	669	1,462	2,279	29.3	64.1	6,200 ~ 9,400
68	東九州自動車道	清武 JCT ~ 北郷	19	1,007	380	627	115	251	870	13.2	28.8	5,600
69	東九州自動車道	北郷 ~ 日南	9	440	164	276	50	110	233	21.7	47.4	5,000
70	東九州自動車道	志布志 ~ 末吉財部	48	1,735	883	852	156	341	1,616	9.7	21.1	2,300 ~ 4,600

投資限度額比率とは、毎年の収入から管理費を支払った残額(収支差)40年間分で全体建設費の何%を返済できるかを示した値。

< 外部効果 >

有料ケース (個別指標の評点)

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～国縫	-0.10	0.08	0.18	14.01	0.12	96.3	83.0	267.4	51.5	0.028	2	17.6	93.7	74.4	0	2.80
2	北海道縦貫自動車道	士別剣淵～名寄	-0.20	0.05	0.05	3.14	0.07	0.0	24.6	0.0	46.3	0.001	1	1.9	73.0	0.0	0	2.15
3	北海道横断自動車道 根室線	余市～小樽JCT	-0.07	0.08	0.15	0.25	0.10	272.8	94.7	156.6	49.3	0.002	1	10.2	94.0	2.1	0	2.05
4	北海道横断自動車道 根室線	夕張～十勝清水	-0.29	0.11	0.16	22.68	0.15	192.3	5.8	72.0	116.8	0.006	1	40.7	83.6	27.0	0	1.90
5	北海道横断自動車道 網走線	足寄～北見	0.19	0.07	0.21	5.84	0.21	84.1	27.3	260.6	55.2	0.009	1	2.3	67.2	7.4	0	1.80
6	北海道横断自動車道 根室線	本別～釧路	-0.55	0.12	0.17	7.94	0.17	143.8	104.0	62.7	46.8	0.018	2	15.9	50.9	50.0	0	1.75
7	東北横断自動車道 釜石秋田線	遠野～宮守	0.04	0.19	0.02	0.00	0.06	129.2	26.4	77.1	46.3	0.002	0	1.5	34.2	1.1	0	1.45
8	東北横断自動車道 釜石秋田線	宮守～東和	0.09	0.06	0.08	5.87	0.13	15.4	216.2	9.4	46.3	0.000	0	2.7	75.2	5.2	0	2.10
9	日本海沿岸東北自動車道	中条～朝日	-0.52	0.16	0.17	11.57	0.14	287.9	175.0	205.1	59.7	0.002	1	10.2	65.6	0.0	0	3.40
10	日本海沿岸東北自動車道	温海～鶴岡JCT	-0.48	0.12	0.09	7.74	0.10	115.1	17.5	49.7	46.3	0.001	2	7.7	6.3	5.3	0	2.70
11	日本海沿岸東北自動車道	本荘～岩城	-0.48	0.22	0.17	5.45	0.15	0.0	525.8	0.0	46.3	0.003	2	5.9	37.0	5.4	0	1.80
12	日本海沿岸東北自動車道	大館北～小坂JCT	-0.53	0.01	0.01	4.12	0.06	0.0	0.0	0.0	46.3	0.001	0	2.9	17.0	0.4	0	1.65
13	東北中央自動車道	福島JCT～米沢	-0.42	0.16	0.13	34.15	0.18	0.0	0.0	0.0	46.3	0.004	2	20.7	96.0	8.3	0	2.38
14	東北中央自動車道	米沢～米沢北	-0.28	0.10	0.22	1.17	0.03	59.9	528.3	15.0	46.3	0.006	2	7.8	4.1	2.9	0	1.60
15	東北中央自動車道	南陽高畠～山形上山	-0.23	0.07	0.16	21.53	0.00	0.0	832.8	0.0	46.3	0.015	2	24.5	32.0	9.8	0	1.60
16	東北中央自動車道	東根～尾花沢	-0.47	0.13	0.19	9.40	0.12	46.5	601.1	72.3	46.3	0.006	2	8.9	11.0	5.5	0	2.35
17	常磐自動車道	富岡～新地	-0.18	0.19	0.13	18.99	0.20	30.6	248.9	172.6	58.7	0.012	2	40.1	22.1	13.0	1	2.55
18	常磐自動車道	新地～山元	-0.17	0.13	0.17	10.15	0.21	30.0	248.9	111.0	46.3	0.003	0	21.4	40.9	0.1	1	1.65
19	常磐自動車道	山元～亘理	-0.17	0.10	0.13	6.67	0.00	18.8	443.2	63.6	46.3	0.004	2	14.6	46.4	0.8	1	1.60
20	東関東自動車道 水戸線	三郷～高谷JCT	-0.38	0.08	0.12	127.41	0.09	417.5	11257.8	77.5	46.3	0.004	2	69.6	10.6	0.0	0	1.75
21	東関東自動車道 水戸線	鉾田～茨城JCT	-0.12	0.20	0.07	9.61	0.07	46.9	9003.8	403.2	73.6	0.000	0	6.2	17.2	0.0	0	2.50
22	東関東自動車道 館山線	君津～富津竹岡	-0.34	0.17	0.20	0.00	0.22	0.0	253.6	0.0	46.3	0.003	0	27.8	37.0	0.0	0	2.30
23	北関東自動車道	伊勢崎～岩舟JCT	-0.06	0.12	0.20	85.83	0.09	650.8	2962.3	226.4	51.1	0.004	2	76.1	11.6	1.5	1	1.99
24	北関東自動車道	宇都宮上三川～友部	0.14	0.20	0.12	199.91	0.08	274.7	8775.8	405.8	46.6	-0.001	2	12.8	18.3	0.0	0	2.68
25	東海北陸自動車道	飛騨清見～白川郷	0.28	0.05	0.12	6.66	0.02	0.0	0.2	0.0	46.3	0.013	0	23.0	153.9	43.3	1	1.70
26	第二東海自動車道	海老名南JCT～秦野	-0.07	0.07	0.17	4.30	0.09	38.3	256.1	1.7	46.3	0.019	2	159.3	0.0	0.0	1	2.65
27	第二東海自動車道	秦野～御殿場JCT	-0.07	0.07	0.19	2.12	0.10	0.0	94.9	0.0	46.3	0.008	2	151.2	0.0	0.0	1	1.84
28	第二東海自動車道	御殿場JCT～長泉沼津	-0.04	0.04	0.00	0.76	0.00	0.0	94.9	0.0	46.3	-0.002	2	76.8	0.0	0.0	1	1.60
29	第二東海自動車道	長泉沼津～吉原JCT	-1.18	0.14	0.08	3.12	0.07	10.4	1066.9	3.9	47.0	-0.032	2	55.6	0.0	0.0	1	1.40
30	第二東海自動車道	吉原JCT～引佐JCT	-0.54	0.15	0.13	15.25	0.10	329.7	936.8	129.1	58.6	-0.022	2	250.9	0.0	0.0	1	1.70
31	第二東海自動車道	引佐JCT～豊田東	-0.95	0.16	0.08	6.03	0.00	214.5	50.6	60.5	47.8	-0.002	2	98.5	0.0	0.0	1	1.65
32	第二東海自動車道	豊田JCT～豊田南	-1.68	0.10	0.07	1.53	0.00	0.0	3036.2	0.0	46.3	0.009	2	103.5	0.0	0.0	1	1.60
33	中部横断自動車道	吉原JCT～増穂	0.04	0.21	0.25	109.01	0.24	303.2	471.4	32.6	48.7	0.005	0	49.5	18.9	52.4	1	3.07
34	中部横断自動車道	増穂～若草柳形	0.04	0.12	0.16	10.19	0.15	53.6	94.8	17.5	46.3	0.001	0	4.7	2.6	0.0	1	2.95
35	中部横断自動車道	八千穂～佐久南	0.00	0.04	0.00	0.00	0.16	77.3	0.3	143.1	49.6	0.000	0	3.1	86.2	0.4	0	2.30
36	中部横断自動車道	佐久南～佐久JCT	0.00	0.04	0.08	2.73	0.10	18.0	16.9	30.8	49.6	0.000	0	1.8	2.4	0.0	0	2.70
37	近畿自動車道 紀勢線	みなべ～白浜	-0.08	0.10	0.12	4.62	0.17	329.0	130.5	141.7	50.9	0.012	2	8.4	240.8	1.0	0	3.40
38	近畿自動車道 紀勢線	白浜～すさみ	-0.08	0.13	0.21	1.85	0.27	280.4	41.4	63.5	47.5	0.003	0	6.0	213.2	0.7	0	2.70
39	近畿自動車道 紀勢線	尾鷲北～紀勢	0.15	0.20	0.34	11.31	0.30	113.3	53.4	242.0	70.4	0.005	1	22.3	211.4	10.3	0	1.50
40	近畿自動車道 紀勢線	紀勢～勢和多気JCT	0.15	0.18	0.33	8.94	0.13	79.7	78.5	120.3	46.3	0.006	0	25.4	232.8	0.0	0	1.70
41	近畿自動車道 名古屋神戸線	四日市JCT～菟野	0.02	0.04	0.03	0.14	0.00	84.6	646.9	15.7	46.3	-0.010	2	23.0	0.0	0.0	1	2.20
42	近畿自動車道 名古屋神戸線	菟野～亀山JCT	0.02	0.00	0.00	0.32	0.00	84.6	0.0	15.7	46.3	-0.010	2	19.4	0.0	0.0	1	1.65
43	近畿自動車道 名古屋神戸線	亀山JCT～大津JCT	0.07	0.07	0.16	66.60	0.14	171.2	1504.7	42.8	49.4	-0.019	2	135.7	0.0	0.0	0	2.28
44	近畿自動車道 名古屋神戸線	大津JCT～城陽	-0.99	0.14	0.20	37.91	0.20	4.2	463.4	20.3	46.3	-0.007	2	46.8	0.0	0.0	0	1.65
45	近畿自動車道 名古屋神戸線	城陽～高槻第一JCT	-0.85	0.12	0.13	23.38	0.12	99.8	1962.5	3.4	46.3	-0.016	2	0.9	0.0	0.0	1	1.85
46	近畿自動車道 名古屋神戸線	高槻第一JCT～神戸JCT	-0.57	0.09	0.16	2.17	0.18	148.5	7.3	9.1	46.3	-0.010	2	-36.1	0.0	0.0	1	2.96
47	近畿自動車道 名古屋大阪線	名古屋南～高針JCT	-0.89	0.17	0.10	0.00	0.17	24.5	673.0	6.0	46.3	0.001	0	20.8	9.2	0.0	1	2.25
48	近畿自動車道 名古屋大阪線	亀山～亀山南JCT	-0.80	0.03	0.01	4.99	0.00	0.0	349.6	0.0	46.3	0.001	0	4.0	1.8	0.0	0	1.40
49	近畿自動車道 敦賀線	小浜西～敦賀JCT	0.12	0.18	0.22	48.37	0.16	276.8	278.9	72.2	56.4	0.020	2	37.3	188.8	2.9	1	2.80
50	中国横断自動車道 姫路鳥取線	播磨新宮～山崎JCT	-0.11	0.07	0.00	3.46	0.00	0.0	0.0	0.0	46.3	0.001	2	1.9	12.0	0.3	1	2.20
51	中国横断自動車道 姫路鳥取線	佐用JCT～大原	-0.10	0.22	0.13	22.36	0.11	9.2	5.5	6.8	46.3	0.001	0	5.6	66.9	0.0	0	2.01
52	中国横断自動車道 姫路鳥取線	智頭～鳥取	0.07	0.22	0.15	28.40	0.18	164.4	165.9	127.5	51.2	0.013	0	5.3	94.3	0.0	0	4.15
53	中国横断自動車道 岡山米子線	米子～米子北	-0.25	0.06	0.12	3.40	0.19	155.4	64.4	84.5	46.3	0.000	0	0.4	3.0	0.0	0	1.50
54	中国横断自動車道 尾道松江線	尾道JCT～三次JCT	0.19	0.14	0.10	22.16	0.14	107.1	52.4	101.7	46.3	0.003	0	6.8	44.1	26.6	1	3.25
55	中国横断自動車道 尾道松江線	三次JCT～三刀屋木次	0.10	0.21	0.09	27.43	0.17	39.0	31.5	50.1	46.3	0.000	0	8.2	29.0	0.0	0	3.23
56	山陰自動車道	宍道JCT～出雲	-0.57	0.18	0.09	2.46	0.12	293.9	11.2	63.9	46.3	0.016	2	6.2	14.9	0.0	0	3.15
57	四国横断自動車道	阿南～小松島	-0.13	0.30	0.14	20.48	0.17	208.0	816.6	295.4	53.1	0.007	1	9.6	19.9	2.7	0	2.25
58	四国横断自動車道	小松島～徳島JCT	-0.13	0.26	0.14	18.30	0.11	188.1	0.0	195.7	46.3	0.007	1	9.0	20.4	0.0	0	3.05
59	四国横断自動車道	徳島～徳島JCT～鳴門JCT	-0.08	0.22	0.07	4.21	0.11	0.0	0.0	0.0	46.3	0.009	1	9.3	16.7	0.0	1	2.65
60	四国横断自動車道	須崎新荘～窪川	-0.37	0.06	0.09	3.02	0.17	68.5	48.4	93.3	46.5	0.005	0	5.8	248.0	16.5	0	3.00
61	四国横断自動車道	宇和島北～宇和	-0.09	0.09	0.18	6.15	0.08	29.4	149.3	20.6	46.3	0.006	2	5.0	63.4	1.5	0	3.60
62	九州横断自動車道 延岡線	嘉島JCT～矢部	0.09	0.12	0.29	12.29	0.17	141.2	56.5	110.3	50.7	0.002	0	5.4	12.5	51.1	0	1.95
63	東九州自動車道	小倉JCT～豊津	-0.42	0.10	0.19	21.97	0.15	21.7	59.6	10.0	46.3	0.002	2	15.8	4.7	0.0	0	2.45
64	東九州自動車道	椎田南～宇佐	-0.24	0.09	0.07	25.63	0.03	256.7	38.5	45.3	50.0	0.003	2	14.9	8.3	0.0	0	2.10
65	東九州自動車道	津久見～蒲江	-0.06	0.10	0.17	6.51	0.21	176.5	139.0	269.9	50.2	0.017	0	25.2	24.0	4.2	0	2.70
66	東九州自動車道	蒲江～北川	-0.06	0.22	0.29	6.73	0.19	47.2	10.8	199.4	46.5	0.004	1	10.0	184.0	74.6	0	2.38
67	東九州自動車道	門川～西都	-0.28	0.15	0.13	22.51	0.13	136.0	118.7	384.0	46.3	0.028	2	34.7	258.0	0.0	0	2.45
68	東九州自動車道	清武JCT～北郷	0.10	0.15	0.30	6.35	0.00	40.3	0.0	50.1	55.9	0.004	0	8.2	23.7	0.0	0	2.50
69	東九州自動車道	北郷～日南	0.10	0.14	0.30	3.01	0.14	156.0	0.0	300.2	59.3	0.001	0	2.2	52.5	0.0	0	

< 外部効果 >

有料ケース (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～国縫	53.5	43.1	54.7	48.7	50.7	48.4	46.8	59.3	51.5	74.9	59.6	47.7	56.1	75.3	43.0	58.5
2	北海道縦貫自動車道	士別剣淵～名寄	50.9	37.4	39.2	45.3	43.3	40.6	46.5	43.7	46.1	47.1	48.6	44.2	53.1	46.2	43.0	47.8
3	北海道横断自動車道 根室線	余市～小樽JCT	54.5	43.3	52.0	44.4	48.0	62.5	46.8	52.9	49.3	48.8	48.6	46.0	56.1	47.0	43.0	46.2
4	北海道横断自動車道 根室線	夕張～十勝清水	48.3	47.3	52.7	51.4	53.8	56.1	46.4	47.9	119.3	52.6	48.6	52.9	54.7	56.8	43.0	43.7
5	北海道横断自動車道 網走線	足寄～北見	61.7	40.6	59.1	46.1	63.1	47.4	46.5	58.9	55.4	55.5	48.6	44.2	52.3	49.1	43.0	42.1
6	北海道横断自動車道 根室線	本別～釧路	41.0	49.3	53.3	46.8	57.3	52.2	46.9	47.4	46.7	65.2	59.6	47.3	50.0	65.8	43.0	41.2
7	東北横断自動車道 釜石秋田線	遠野～宮守	57.5	59.9	34.3	44.3	42.0	51.0	46.5	48.2	46.1	48.8	37.6	44.1	47.6	46.6	43.0	36.3
8	東北横断自動車道 釜石秋田線	宮守～東和	58.8	39.6	42.2	46.2	51.3	41.9	47.5	44.3	46.1	46.8	37.6	44.3	53.5	48.2	43.0	47.0
9	日本海沿岸東北自動車道	中条～朝日	41.8	55.8	54.3	47.9	52.4	63.8	47.2	55.7	60.0	48.4	48.6	46.0	52.1	46.2	43.0	68.4
10	日本海沿岸東北自動車道	温海～鶴岡JCT	43.0	49.1	44.0	46.7	47.1	49.9	46.5	46.6	46.1	47.5	59.6	45.5	43.6	48.3	43.0	56.9
11	日本海沿岸東北自動車道	本荘～岩城	43.0	64.6	54.3	46.0	53.8	40.6	49.0	43.7	46.1	49.4	59.6	45.1	48.0	48.3	43.0	42.1
12	日本海沿岸東北自動車道	大館北～小坂JCT	41.4	32.1	34.3	45.6	42.1	40.6	46.4	43.7	46.1	47.6	37.6	44.4	45.1	46.4	43.0	39.6
13	東北中央自動車道	福島JCT～米沢	44.5	55.4	48.9	55.0	58.9	40.6	46.4	43.7	46.1	50.5	59.6	48.4	56.4	49.5	43.0	51.6
14	東北中央自動車道	米沢～米沢北	48.6	46.3	59.8	44.7	37.0	45.4	49.0	44.6	46.1	53.1	59.6	45.5	43.3	47.3	43.0	38.8
15	東北中央自動車道	南陽高島～山形上山	50.0	41.4	52.8	51.1	33.4	40.6	50.5	43.7	46.1	62.1	59.6	49.3	47.3	50.0	43.0	38.8
16	東北中央自動車道	東根～尾花沢	43.1	50.0	56.3	47.3	50.1	44.4	49.4	48.0	46.1	52.7	59.6	45.7	44.3	48.4	43.0	51.1
17	常磐自動車道	富岡～新地	51.4	60.3	49.2	50.3	61.0	43.1	47.6	53.8	59.0	58.7	59.6	52.8	45.9	51.3	64.3	54.4
18	常磐自動車道	新地～山元	51.5	50.4	54.3	47.5	62.3	43.0	47.6	50.2	46.1	49.6	37.6	48.6	48.6	46.2	64.3	39.5
19	常磐自動車道	山元～亘理	51.5	45.4	48.8	46.4	33.4	42.1	48.6	47.4	46.1	51.1	59.6	47.0	49.3	46.5	64.3	38.8
20	東関東自動車道 水戸線	三郷～高谷JCT	45.7	43.1	47.6	84.3	45.8	74.2	102.8	48.3	46.1	50.9	59.6	59.5	44.2	46.2	43.0	41.2
21	東関東自動車道 水戸線	鉾田～茨城JCT	53.1	61.4	41.6	47.3	43.4	44.4	91.5	67.2	74.5	47.0	37.6	45.1	45.2	46.2	43.0	53.6
22	東関東自動車道 館山線	君津～富津竹岡	46.9	57.0	57.6	44.3	64.2	40.6	47.6	43.7	46.1	49.8	37.6	50.0	48.0	46.2	43.0	50.3
23	北関東自動車道	伊勢崎～岩舟JCT	54.6	49.9	57.9	71.3	46.6	92.9	61.2	56.9	51.2	50.4	59.6	60.9	44.4	46.8	64.3	45.2
24	北関東自動車道	宇都宮上三川～友部	60.4	61.7	47.5	107.1	44.0	62.7	90.3	67.4	46.5	45.3	59.6	46.6	45.3	46.2	43.0	56.5
25	東海北陸自動車道	飛騨清見～白川郷	64.3	38.6	47.1	46.4	36.7	40.6	46.4	43.7	46.1	60.1	37.6	48.9	64.7	63.1	64.3	40.4
26	第二東海自動車道	海老名南JCT～秦野	54.5	40.5	53.5	45.7	46.0	43.7	47.7	43.8	46.1	65.6	59.6	79.8	42.7	46.2	64.3	56.0
27	第二東海自動車道	秦野～御殿場JCT	54.5	40.6	56.5	45.0	47.3	40.6	46.8	43.7	46.1	54.5	59.6	78.0	42.7	46.2	64.3	42.6
28	第二東海自動車道	御殿場JCT～長泉沼津	55.2	36.7	32.4	44.5	34.0	40.6	46.8	43.7	46.1	44.0	59.6	61.1	42.7	46.2	64.3	38.8
29	第二東海自動車道	長泉沼津～吉原JCT	23.2	52.1	42.2	45.3	43.8	41.5	51.7	44.0	46.9	13.6	59.6	56.3	42.7	46.2	64.3	35.5
30	第二東海自動車道	吉原JCT～引佐JCT	41.2	54.4	48.8	49.1	47.3	67.1	51.1	51.3	58.9	23.4	59.6	100.6	42.7	46.2	64.3	40.4
31	第二東海自動車道	引佐JCT～豊田東	29.7	55.1	42.0	46.2	33.4	57.9	46.6	47.3	47.7	44.5	59.6	66.0	42.7	46.2	64.3	39.6
32	第二東海自動車道	豊田JCT～豊田南	9.2	45.2	40.9	44.8	33.4	40.6	61.6	43.7	46.1	55.4	59.6	67.2	42.7	46.2	64.3	38.8
33	中部横断自動車道	吉原JCT～増穂	57.5	63.4	63.5	78.5	67.6	65.0	48.7	45.6	48.7	51.6	37.6	54.9	45.4	66.7	64.3	62.9
34	中部横断自動車道	増穂～若草櫛形	57.5	48.6	52.9	47.5	54.1	44.9	46.8	44.8	46.1	47.1	37.6	44.8	43.1	46.2	64.3	61.0
35	中部横断自動車道	八千穂～佐久南	56.3	35.7	32.4	44.3	56.1	46.8	46.4	52.1	49.6	46.9	37.6	44.4	55.0	46.4	43.0	50.3
36	中部横断自動車道	佐久南～佐久JCT	56.3	36.6	42.9	45.2	48.2	42.1	46.5	45.5	49.6	46.9	37.6	44.1	43.1	46.2	43.0	56.9
37	近畿自動車道 紀勢線	みなべ～白浜	54.1	45.2	47.8	45.8	56.6	67.1	47.0	52.0	51.0	59.1	59.6	45.6	77.1	46.6	43.0	68.4
38	近畿自動車道 紀勢線	白浜～すさみ	54.1	51.1	59.5	44.9	71.1	63.1	46.6	47.4	47.4	49.4	37.6	45.1	73.2	46.5	43.0	56.9
39	近畿自動車道 紀勢線	尾鷲北～紀勢	60.5	61.5	75.5	47.9	75.4	49.7	46.6	57.8	71.1	51.1	48.6	48.8	72.9	50.2	43.0	37.1
40	近畿自動車道 紀勢線	紀勢～勢和多気JCT	60.5	59.4	73.7	47.1	51.4	47.0	46.8	50.7	46.1	52.2	37.6	49.5	76.0	46.2	43.0	40.4
41	近畿自動車道 名古屋神戸線	四日市JCT～菟野	56.9	36.6	36.6	44.4	33.4	47.4	49.6	44.7	46.1	36.6	59.6	48.9	42.7	46.2	64.3	48.6
42	近畿自動車道 名古屋神戸線	菟野～亀山JCT	56.9	29.9	32.4	44.4	33.4	47.4	46.4	44.7	46.1	35.7	59.6	48.1	42.7	46.2	64.3	39.6
43	近畿自動車道 名古屋神戸線	亀山JCT～大津JCT	58.2	41.2	52.3	65.2	53.6	54.4	53.9	46.2	49.4	26.4	59.6	74.4	42.7	46.2	43.0	50.0
44	近畿自動車道 名古屋神戸線	大津JCT～城陽	28.4	52.0	57.6	56.2	62.1	41.0	48.7	44.9	46.1	39.5	59.6	54.3	42.7	46.2	43.0	39.6
45	近畿自動車道 名古屋神戸線	城陽～高槻第一JCT	32.4	49.9	49.4	51.6	49.9	48.6	56.2	43.9	46.1	30.2	59.6	43.9	42.7	46.2	64.3	42.9
46	近畿自動車道 名古屋神戸線	高槻第一JCT～神戸JCT	40.3	44.3	52.1	45.0	59.2	52.6	46.4	44.3	46.1	36.7	59.6	35.5	42.7	46.2	64.3	61.2
47	近畿自動車道 名古屋大阪線	名古屋南～高針JCT	31.4	57.2	44.5	44.3	57.4	42.6	49.7	44.1	46.1	47.1	37.6	48.4	44.0	46.2	64.3	49.5
48	近畿自動車道 名古屋大阪線	亀山～亀山南JCT	34.0	34.1	33.9	45.9	33.4	40.6	48.1	43.7	46.1	47.0	37.6	44.6	43.0	46.2	43.0	35.5
49	近畿自動車道 敦賀線	小浜西～敦賀JCT	59.9	58.1	59.9	59.5	55.7	62.9	47.8	47.9	56.6	67.1	59.6	52.2	69.7	47.3	64.3	58.5
50	中国横断自動車道 姫路鳥取線	播磨新宮～山崎JCT	53.4	41.9	32.4	45.4	33.4	40.6	46.4	43.7	46.1	47.5	59.6	44.2	44.4	46.3	64.3	48.6
51	中国横断自動車道 姫路鳥取線	佐用JCT～大原	53.5	65.1	48.6	51.3	48.3	41.4	46.4	44.1	46.1	47.0	37.6	45.0	52.3	46.2	43.0	45.6
52	中国横断自動車道 姫路鳥取線	智頭～鳥取	58.5	65.4	51.8	53.2	58.3	53.8	47.2	51.2	51.2	60.1	37.6	44.9	56.2	46.2	43.0	80.7
53	中国横断自動車道 岡山米子線	米子～米子北	49.3	39.8	47.8	45.4	60.5	53.1	46.7	48.7	46.1	46.5	37.6	43.8	43.1	46.2	43.0	37.1
54	中国横断自動車道 尾道松江線	尾道JCT～三次JCT	61.6	52.9	45.4	51.3	52.6	49.2	46.6	49.7	46.1	49.5	37.6	45.3	49.0	56.6	64.3	65.9
55	中国横断自動車道 尾道松江線	三次JCT～三刀屋木次	59.1	63.7	43.7	52.9	56.8	43.8	46.5	46.7	46.1	46.6	37.6	45.6	46.9	46.2	43.0	65.6
56	山陰自動車道	宍道JCT～出雲	40.3	59.6	43.6	45.1	50.9	64.2	46.4	47.5	46.1	62.8	59.6	45.1	44.8	46.2	43.0	64.3
57	四国横断自動車道	阿南～小松島	52.8	77.4	50.4	50.7	56.9	57.3	50.5	60.9	53.2	53.6	48.6	45.9	45.6	47.3	43.0	49.5
58	四国横断自動車道	小松島～徳島JCT	52.8	70.9	50.2	50.1	48.9	55.7	46.4	55.1	46.1	53.2	48.6	45.8	45.6	46.2	43.0	62.6
59	四国横断自動車道	徳島～徳島JCT～鳴門JCT	54.2	65.9	41.9	45.6	48.3	40.6	46.4	43.7	46.1	55.9	48.6	45.8	45.1	46.2	64.3	56.0
60	四国横断自動車道	須崎新荘～窪川	45.9	39.6	43.8	45.3	57.6	46.1	46.6	49.2	46.4	52.1	37.6	45.0	78.1	52.7	43.0	61.8
61	四国横断自動車道	宇和島北～宇和	53.9	44.1	55.7	46.2	45.3	43.0	47.1	44.9	46.1	52.8	59.6	44.8	51.8	46.8	43.0	71.7
62	九州横断自動車道 延岡線	嘉島JCT～矢部	58.9	49.7	69.2	48.2	57.5	52.0	46.7	50.2	50.7	48.1	37.6	44.9	44.5	66.2	43.0	44.5
63	東九州自動車道	小倉JCT～豊津	44.6	46.4	56.5	51.2	53.8	42.4	46.7	44.3	46.1	48.0	59.6	47.3	43.4	46.2	43.0	52.8
64	東九州自動車道	椎田南～宇佐	49.7	45.1	41.5	52.4	37.7	61.2	46.6	46.4	50.0	49.9	59.6	47.1	43.9	46.2	43.0	46.9
65	東九州自動車道	津久見～蒲江	54.8	46.6	53.3	46.4	63.4	54.8	47.1	59.5	50.3	64.4	37.6	49.4	46.1	47.8	43.0	56.9
66	東九州自動車道	蒲江～北川	54.8	65.4	68.9	46.4	60.7	44.4	46.4	55.4	46.4	50.9	48.6	46.0	69.0	75.4	43.0	51.6
67	東九州自動車道	門川～西都	48.5	53.8	49.1	51.4	51.3	51.5	47.0	66.1	46.1	75.7	59.6	51.6	79.6</			

< 外部効果 >

No.	路線名	評価区間	重み付け後の合計点数		
			評価手法 委員会 重み付け	地方公共団体 重み付け	民営化委員会 重み付け
1	北海道縦貫自動車道	七飯～国縫	54.7	54.0	54.5
2	北海道縦貫自動車道	士別剣淵～名寄	45.3	45.1	45.2
3	北海道横断自動車道 根室線	余市～小樽JCT	49.4	49.3	49.3
4	北海道横断自動車道 根室線	夕張～十勝清水	54.1	54.3	54.7
5	北海道横断自動車道 網走線	足寄～北見	50.6	50.4	50.9
6	北海道横断自動車道 根室線	本別～釧路	50.5	49.8	50.8
7	東北横断自動車道 釜石秋田線	遠野～宮守	45.0	45.3	45.9
8	東北横断自動車道 釜石秋田線	宮守～東和	46.2	46.2	46.1
9	日本海沿岸東北自動車道	中条～朝日	52.7	53.3	52.0
10	日本海沿岸東北自動車道	温海～鶴岡JCT	47.8	48.0	47.7
11	日本海沿岸東北自動車道	本荘～岩城	48.3	48.1	48.5
12	日本海沿岸東北自動車道	大館北～小坂JCT	42.1	42.0	42.3
13	東北中央自動車道	福島JCT～米沢	50.0	49.9	49.9
14	東北中央自動車道	米沢～米沢北	47.0	46.4	47.0
15	東北中央自動車道	南陽高畠～山形上山	47.4	46.6	47.5
16	東北中央自動車道	東根～尾花沢	49.0	48.7	48.7
17	常磐自動車道	富岡～新地	53.3	53.5	53.9
18	常磐自動車道	新地～山元	48.8	48.8	49.2
19	常磐自動車道	山元～亘理	47.6	47.0	47.9
20	東関東自動車道 水戸線	三郷～高谷JCT	55.2	55.4	55.1
21	東関東自動車道 水戸線	鉾田～茨城JCT	52.9	53.5	52.6
22	東関東自動車道 館山線	君津～富津竹岡	48.7	48.6	48.3
23	北関東自動車道	伊勢崎～岩舟JCT	56.5	57.0	57.1
24	北関東自動車道	宇都宮上三川～友部	57.8	59.7	58.1
25	東海北陸自動車道	飛騨清見～白川郷	49.3	48.4	49.3
26	第二東海自動車道	海老名南JCT～秦野	52.4	51.3	52.2
27	第二東海自動車道	秦野～御殿場JCT	50.4	49.2	50.6
28	第二東海自動車道	御殿場JCT～長泉沼津	45.3	44.7	46.1
29	第二東海自動車道	長泉沼津～吉原JCT	44.1	43.9	44.3
30	第二東海自動車道	吉原JCT～引佐JCT	52.4	51.8	52.9
31	第二東海自動車道	引佐JCT～豊田東	47.6	47.2	48.1
32	第二東海自動車道	豊田JCT～豊田南	46.4	45.3	46.2
33	中部横断自動車道	吉原JCT～増穂	57.5	58.5	57.6
34	中部横断自動車道	増穂～若草櫛形	49.5	49.9	49.2
35	中部横断自動車道	八千穂～佐久南	46.3	46.6	46.5
36	中部横断自動車道	佐久南～佐久JCT	46.0	46.2	45.7
37	近畿自動車道 紀勢線	みなべ～白浜	55.0	54.9	54.1
38	近畿自動車道 紀勢線	白浜～すさみ	53.1	53.2	52.3
39	近畿自動車道 紀勢線	尾鷲北～紀勢	56.0	55.7	56.1
40	近畿自動車道 紀勢線	紀勢～勢和多気JCT	52.4	51.8	51.7
41	近畿自動車道 名古屋神戸線	四日市JCT～菟野	46.1	46.1	46.4
42	近畿自動車道 名古屋神戸線	菟野～亀山JCT	44.1	44.0	44.9
43	近畿自動車道 名古屋神戸線	亀山JCT～大津JCT	51.0	51.1	51.0
44	近畿自動車道 名古屋神戸線	大津JCT～城陽	47.6	47.4	47.6
45	近畿自動車道 名古屋神戸線	城陽～高槻第一JCT	47.3	47.4	47.4
46	近畿自動車道 名古屋神戸線	高槻第一JCT～神戸JCT	48.8	49.3	48.5
47	近畿自動車道 名古屋大阪線	名古屋南～高針JCT	47.2	47.3	47.2
48	近畿自動車道 名古屋大阪線	亀山～亀山南JCT	41.0	40.7	41.1
49	近畿自動車道 敦賀線	小浜西～敦賀JCT	58.0	58.0	57.9
50	中国横断自動車道 姫路鳥取線	播磨新宮～山崎JCT	45.7	45.6	46.1
51	中国横断自動車道 姫路鳥取線	佐用JCT～大原	47.5	47.8	47.6
52	中国横断自動車道 姫路鳥取線	智頭～鳥取	54.6	55.6	53.7
53	中国横断自動車道 岡山米子線	米子～米子北	45.5	45.6	45.9
54	中国横断自動車道 尾道松江線	尾道JCT～三次JCT	51.6	52.2	51.5
55	中国横断自動車道 尾道松江線	三次JCT～三刀屋木次	49.6	50.5	49.4
56	山陰自動車道	宍道JCT～出雲	50.7	51.1	50.6
57	四国横断自動車道	阿南～小松島	52.1	52.9	52.7
58	四国横断自動車道	小松島～徳島JCT	51.4	52.1	51.3
59	四国横断自動車道	徳島～徳島JCT～鳴門JCT	49.3	49.6	49.7
60	四国横断自動車道	須崎新荘～窪川	50.6	50.3	49.4
61	四国横断自動車道	宇和島北～宇和	50.9	50.8	49.8
62	九州横断自動車道 延岡線	嘉島JCT～矢部	50.8	50.6	50.7
63	東九州自動車道	小倉JCT～豊津	48.5	48.4	48.3
64	東九州自動車道	椎田南～宇佐	47.6	47.7	47.9
65	東九州自動車道	津久見～蒲江	51.4	51.7	51.3
66	東九州自動車道	蒲江～北川	55.1	54.5	54.6
67	東九州自動車道	門川～西都	54.9	54.3	54.6
68	東九州自動車道	清武JCT～北郷	49.5	49.4	48.7
69	東九州自動車道	北郷～日南	51.9	52.2	51.5
70	東九州自動車道	志布志～末吉財部	55.3	55.8	56.3

偏差値化

外部効果評価点		
評価手法 委員会 重み付け	地方公共団体 重み付け	民営化委員会 重み付け
62.5	60.1	62.2
37.6	37.7	37.0
48.4	48.3	48.2
60.9	60.9	62.8
51.5	51.1	52.3
51.3	49.4	52.2
36.7	38.2	38.8
39.9	40.4	39.6
57.2	58.5	55.3
44.3	44.9	43.8
45.6	45.2	46.1
29.1	29.8	29.1
50.0	49.8	49.8
42.1	40.8	41.9
43.2	41.4	43.2
47.2	46.8	46.5
58.8	58.8	60.6
46.9	47.0	47.9
43.5	42.5	44.3
63.7	63.7	63.9
57.6	58.8	57.1
46.4	46.5	45.5
67.1	67.9	69.3
70.8	74.5	72.0
48.1	45.9	48.2
56.3	53.3	56.0
51.0	47.9	51.5
37.5	36.7	39.3
34.2	34.6	34.6
56.3	54.6	57.8
43.6	42.8	44.7
40.6	38.0	39.8
69.9	71.5	70.6
48.7	49.8	47.9
40.2	41.5	40.4
39.3	40.5	38.3
63.2	62.5	61.1
58.2	58.0	56.2
65.9	64.4	66.5
56.5	54.5	54.7
39.7	40.0	40.3
34.5	34.8	36.1
52.7	52.8	52.8
43.6	43.4	43.6
42.7	43.5	42.9
46.9	48.3	46.0
42.5	43.3	42.3
26.0	26.5	25.8
71.3	70.2	71.4
38.5	38.9	39.6
43.4	44.5	43.5
62.2	64.1	60.0
38.1	39.0	39.0
54.3	55.7	54.0
49.0	51.4	48.4
51.9	52.8	51.6
55.5	57.3	57.4
53.7	55.4	53.6
48.2	49.1	49.1
51.5	50.8	48.5
52.4	52.0	49.5
52.2	51.6	52.0
46.1	46.1	45.3
43.5	44.3	44.4
53.8	54.2	53.6
63.5	61.4	62.4
63.0	61.0	62.4
48.6	48.4	46.5
55.1	55.6	53.9
64.1	64.7	67.0

重み付け値 (単位:%)

指標	重み付け値		
	評価手法 委員会	地方 公共団体	民営化 委員会
指標1	4.7	5.2	6.25
指標2	5.0	6.3	6.25
指標3	8.9	7.3	6.25
指標4	5.4	7.8	6.25
指標5	5.1	5.9	6.25
指標6	5.6	6.7	6.25
指標7	7.6	6.9	6.25
指標8	5.5	6.6	6.25
指標9	5.5	6.2	6.25
指標10	5.7	4.4	6.25
指標11	5.2	4.2	6.25
指標12	6.5	4.4	6.25
指標13	8.2	6.7	6.25
指標14	5.9	4.6	6.25
指標15	5.3	5.4	6.25
指標16	9.9	11.4	6.25

設定値がないことから、一律1/16 = 6.25%と仮定

有料ケース:整備計画9,342kmを全て有料道路として整備するネットワーク条件で算出したケース。

< 外部効果 >

無料ケース

(個別指標の評点)

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～国縫	-0.10	0.08	0.18	14.01	0.12	96.3	83.0	267.4	51.5	0.087	2	43.9	93.7	74.4	0	2.80
2	北海道縦貫自動車道	士別剣淵～名寄	-0.20	0.05	0.05	3.14	0.07	0.0	24.6	0.0	46.3	0.002	1	2.7	73.0	0.0	0	2.15
3	北海道横断自動車道 根室線	余市～小樽JCT	-0.07	0.08	0.15	0.25	0.10	272.8	94.7	156.6	49.3	0.003	1	15.4	94.0	2.1	0	2.05
4	北海道横断自動車道 根室線	夕張～十勝清水	-0.29	0.11	0.16	22.68	0.15	192.3	5.8	72.0	116.8	0.010	1	52.9	83.6	27.0	0	1.90
5	北海道横断自動車道 網走線	足寄～北見	0.19	0.07	0.21	5.84	0.21	84.1	27.3	260.6	55.2	0.005	1	5.3	67.2	7.4	0	1.80
6	北海道横断自動車道 根室線	本別～釧路	-0.55	0.12	0.17	7.94	0.17	143.8	104.0	62.7	46.8	0.013	2	20.8	50.9	50.0	0	1.75
7	東北横断自動車道 釜石秋田線	遠野～宮守	0.04	0.19	0.02	0.00	0.06	129.2	26.4	77.1	46.3	0.001	0	2.7	34.2	1.1	0	1.45
8	東北横断自動車道 釜石秋田線	宮守～東和	0.09	0.06	0.08	5.87	0.13	15.4	216.2	9.4	46.3	0.001	0	3.8	75.2	5.2	0	2.10
9	日本海沿岸東北自動車道	中条～朝日	-0.52	0.16	0.17	11.57	0.14	287.9	175.0	205.1	59.7	0.003	1	14.0	65.6	0.0	0	3.40
10	日本海沿岸東北自動車道	温海～鶴岡JCT	-0.48	0.12	0.09	7.74	0.10	115.1	17.5	49.7	46.3	0.002	2	15.1	6.3	5.3	0	2.70
11	日本海沿岸東北自動車道	本荘～岩城	-0.48	0.22	0.17	5.45	0.15	0.0	525.8	0.0	46.3	0.007	2	14.9	37.0	5.4	0	1.80
12	日本海沿岸東北自動車道	大館北～小坂JCT	-0.53	0.01	0.01	4.12	0.06	0.0	0.0	0.0	46.3	0.001	0	3.9	17.0	0.4	0	1.65
13	東北中央自動車道	福島JCT～米沢	-0.42	0.16	0.13	34.15	0.18	0.0	0.0	0.0	46.3	0.006	2	35.9	96.0	8.3	0	2.38
14	東北中央自動車道	米沢～米沢北	-0.28	0.10	0.22	1.17	0.03	59.9	528.3	15.0	46.3	0.023	2	12.6	4.1	2.9	0	1.60
15	東北中央自動車道	南陽高島～山形上山	-0.23	0.07	0.16	21.53	0.00	0.0	832.8	0.0	46.3	0.044	2	29.8	32.0	9.8	0	1.60
16	東北中央自動車道	東根～尾花沢	-0.47	0.13	0.19	9.40	0.12	46.5	601.1	72.3	46.3	0.006	2	9.6	11.0	5.5	0	2.35
17	常磐自動車道	富岡～新地	-0.18	0.19	0.13	18.99	0.20	30.6	248.9	172.6	58.7	0.024	2	46.9	22.1	13.0	1	2.55
18	常磐自動車道	新地～山元	-0.17	0.13	0.17	10.15	0.21	30.0	248.9	111.0	46.3	0.007	0	29.2	40.9	0.1	1	1.65
19	常磐自動車道	山元～亶理	-0.17	0.10	0.13	6.67	0.00	18.8	443.2	63.6	46.3	0.014	2	16.4	46.4	0.8	1	1.60
20	東関東自動車道 水戸線	三郷～高谷JCT	-0.38	0.08	0.12	127.41	0.09	417.5	11257.8	77.5	46.3	0.005	2	49.1	10.6	0.0	0	1.75
21	東関東自動車道 水戸線	鉾田～茨城JCT	-0.12	0.20	0.07	9.61	0.07	46.9	9003.8	403.2	73.6	0.002	0	7.9	17.2	0.0	0	2.50
22	東関東自動車道 館山線	君津～富津竹岡	-0.34	0.17	0.20	0.00	0.22	0.0	253.6	0.0	46.3	0.003	0	22.5	37.0	0.0	0	2.30
23	北関東自動車道	伊勢崎～岩舟JCT	-0.06	0.12	0.20	85.83	0.09	650.8	2962.3	226.4	51.1	0.005	2	103.8	11.6	1.5	1	1.99
24	北関東自動車道	宇都宮上三川～友部	0.14	0.20	0.12	199.91	0.08	274.7	8775.8	405.8	46.6	-0.003	2	10.9	18.3	0.0	0	2.68
25	東海北陸自動車道	飛騨清見～白川郷	0.28	0.05	0.12	6.66	0.02	0.0	0.2	0.0	46.3	0.012	0	26.4	153.9	43.3	1	1.70
26	第二東海自動車道	海老名南JCT～秦野	-0.07	0.07	0.17	4.30	0.09	38.3	256.1	1.7	46.3	0.088	2	462.7	0.0	0.0	1	2.65
27	第二東海自動車道	秦野～御殿場JCT	-0.07	0.07	0.19	2.12	0.10	0.0	94.9	0.0	46.3	0.045	2	493.3	0.0	0.0	1	1.84
28	第二東海自動車道	御殿場JCT～長泉沼津	-0.04	0.04	0.00	0.76	0.00	0.0	94.9	0.0	46.3	0.079	2	418.0	0.0	0.0	1	1.60
29	第二東海自動車道	長泉沼津～吉原JCT	-1.18	0.14	0.08	3.12	0.07	10.4	1066.9	3.9	47.0	0.169	2	1016.5	0.0	0.0	1	1.40
30	第二東海自動車道	吉原JCT～引佐JCT	-0.54	0.15	0.13	15.25	0.10	329.7	936.8	129.1	58.6	0.178	2	1375.6	0.0	0.0	1	1.70
31	第二東海自動車道	引佐JCT～豊田東	-0.95	0.16	0.08	6.03	0.00	214.5	50.6	60.5	47.8	0.029	2	485.5	0.0	0.0	1	1.65
32	第二東海自動車道	豊田JCT～豊田南	-1.68	0.10	0.07	1.53	0.00	0.0	3036.2	0.0	46.3	0.011	2	124.9	0.0	0.0	1	1.60
33	中部横断自動車道	吉原JCT～増穂	0.04	0.21	0.25	109.01	0.24	303.2	471.4	32.6	48.7	0.012	0	59.3	18.9	52.4	1	3.07
34	中部横断自動車道	増穂～若草櫛形	0.04	0.12	0.16	10.19	0.15	53.6	94.8	17.5	46.3	0.007	0	4.9	2.6	0.0	1	2.95
35	中部横断自動車道	八千穂～佐久南	0.00	0.04	0.00	0.00	0.16	77.3	0.3	143.1	49.6	0.006	0	3.9	86.2	0.4	0	2.30
36	中部横断自動車道	佐久南～佐久JCT	0.00	0.04	0.08	2.73	0.10	18.0	16.9	30.8	49.6	0.003	0	4.4	2.4	0.0	0	2.70
37	近畿自動車道 紀勢線	みなべ～白浜	-0.08	0.10	0.12	4.62	0.17	329.0	130.5	141.7	50.9	0.010	2	9.8	240.8	1.0	0	3.40
38	近畿自動車道 紀勢線	白浜～すさみ	-0.08	0.13	0.21	1.85	0.27	280.4	41.4	63.5	47.5	0.006	0	10.2	213.2	0.7	0	2.70
39	近畿自動車道 紀勢線	尾鷲北～紀勢	0.15	0.20	0.34	11.31	0.30	113.3	53.4	242.0	70.4	0.006	1	25.8	211.4	10.3	0	1.50
40	近畿自動車道 紀勢線	紀勢～勢和多気JCT	0.15	0.18	0.33	8.94	0.13	79.7	78.5	120.3	46.3	0.007	0	29.4	232.8	0.0	0	1.70
41	近畿自動車道 名古屋神戸線	四日市JCT～菟野	0.02	0.04	0.03	0.14	0.00	84.6	646.9	15.7	46.3	0.023	2	79.6	0.0	0.0	1	2.20
42	近畿自動車道 名古屋神戸線	菟野～亀山JCT	0.02	0.00	0.00	0.32	0.00	84.6	0.0	15.7	46.3	0.069	2	171.9	0.0	0.0	1	1.65
43	近畿自動車道 名古屋神戸線	亀山JCT～大津JCT	0.07	0.07	0.16	66.60	0.14	171.2	1504.7	42.8	49.4	0.076	2	532.3	0.0	0.0	0	2.28
44	近畿自動車道 名古屋神戸線	大津JCT～城陽	-0.99	0.14	0.20	37.91	0.20	4.2	463.4	20.3	46.3	0.077	2	344.5	0.0	0.0	0	1.65
45	近畿自動車道 名古屋神戸線	城陽～高槻第一JCT	-0.85	0.12	0.13	23.38	0.12	99.8	1962.5	3.4	46.3	0.036	2	235.3	0.0	0.0	1	1.85
46	近畿自動車道 名古屋神戸線	高槻第一JCT～神戸JCT	-0.57	0.09	0.16	2.17	0.18	148.5	7.3	9.1	46.3	0.000	2	45.4	0.0	0.0	1	2.96
47	近畿自動車道 名古屋大阪線	名古屋南～高針JCT	-0.89	0.17	0.10	0.00	0.17	24.5	673.0	6.0	46.3	0.001	0	12.2	9.2	0.0	1	2.25
48	近畿自動車道 名古屋大阪線	亀山～亀山南JCT	-0.80	0.03	0.01	4.99	0.00	0.0	349.6	0.0	46.3	0.002	0	5.1	1.8	0.0	0	1.40
49	近畿自動車道 敦賀線	小浜西～敦賀JCT	0.12	0.18	0.22	48.37	0.16	276.8	278.9	72.2	56.4	0.031	2	56.1	188.8	2.9	1	2.80
50	中国横断自動車道 姫路鳥取線	播磨新宮～山崎JCT	-0.11	0.07	0.00	3.46	0.00	0.0	0.0	0.0	46.3	0.001	2	8.2	12.0	0.3	1	2.20
51	中国横断自動車道 姫路鳥取線	佐用JCT～大原	-0.10	0.22	0.13	22.36	0.11	9.2	5.5	6.8	46.3	0.001	0	7.8	66.9	0.0	0	2.01
52	中国横断自動車道 姫路鳥取線	智頭～鳥取	0.07	0.22	0.15	28.40	0.18	164.4	165.9	127.5	51.2	0.031	0	11.1	94.3	0.0	0	4.15
53	中国横断自動車道 岡山米子線	米子～米子北	-0.25	0.06	0.12	3.40	0.19	155.4	64.4	84.5	46.3	0.001	0	0.8	3.0	0.0	0	1.50
54	中国横断自動車道 尾道松江線	尾道JCT～三次JCT	0.19	0.14	0.10	22.16	0.14	107.1	52.4	101.7	46.3	0.007	0	4.5	44.1	26.6	1	3.25
55	中国横断自動車道 尾道松江線	三次JCT～三刀屋木次	0.10	0.21	0.09	27.43	0.17	39.0	31.5	50.1	46.3	0.003	0	3.9	29.0	0.0	0	3.23
56	山陰自動車道	宍道JCT～出雲	-0.57	0.18	0.09	2.46	0.12	293.9	11.2	63.9	46.3	0.019	2	7.6	14.9	0.0	0	3.15
57	四国横断自動車道	阿南～小松島	-0.13	0.30	0.14	20.48	0.17	208.0	816.6	295.4	53.1	0.027	1	20.2	19.9	2.7	0	2.25
58	四国横断自動車道	小松島～徳島JCT	-0.13	0.26	0.14	18.30	0.11	188.1	0.0	195.7	46.3	0.018	1	14.1	20.4	0.0	0	3.05
59	四国横断自動車道	徳島～徳島JCT～鳴門JCT	-0.08	0.22	0.07	4.21	0.11	0.0	0.0	0.0	46.3	0.021	1	13.3	16.7	0.0	1	2.65
60	四国横断自動車道	須崎新荘～窪川	-0.37	0.06	0.09	3.02	0.17	68.5	48.4	93.3	46.5	0.014	0	11.0	248.0	16.5	0	3.00
61	四国横断自動車道	宇和島北～宇和	-0.09	0.09	0.18	6.15	0.08	29.4	149.3	20.6	46.3	0.003	2	7.1	63.4	1.5	0	3.60
62	九州横断自動車道 延岡線	嘉島JCT～矢部	0.09	0.12	0.29	12.29	0.17	141.2	56.5	110.3	50.7	0.002	0	7.3	12.5	51.1	0	1.95
63	東九州自動車道	小倉JCT～豊津	-0.42	0.10	0.19	21.97	0.15	21.7	59.6	10.0	46.3	0.004	2	21.0	4.7	0.0	0	2.45
64	東九州自動車道	椎田南～宇佐	-0.24	0.09	0.07	25.63	0.03	256.7	38.5	45.3	50.0	0.006	2	22.2	8.3	0.0	0	2.10
65	東九州自動車道	津久見～蒲江	-0.06	0.10	0.17	6.51	0.21	176.5	139.0	269.9	50.2	0.028	0	32.6	24.0	4.2	0	2.70
66	東九州自動車道	蒲江～北川	-0.06	0.22	0.29	6.73	0.19	47.2	10.8	199.4	46.5	0.010	1	20.6	184.0	74.6	0	2.38
67	東九州自動車道	門川～西都	-0.28	0.15	0.13	22.51	0.13	136.0	118.7	384.0	46.3	0.049	2	56.0	258.0	0.0	0	2.45
68	東九州自動車道	清武JCT～北郷	0.10	0.15	0.30	6.35	0.00	40.3	0.0	50.1	55.9	0.006	0	14.4	23.7	0.0	0	2.50
69	東九州自動車道	北郷～日南	0.10	0.14	0.30	3.01	0.14	156.0	0.0	300.2								

< 外部効果 >

無料ケース (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～国縫	53.5	43.1	54.7	48.7	50.7	48.4	46.8	59.3	51.5	69.1	59.6	47.6	56.1	75.3	43.0	58.5
2	北海道縦貫自動車道	士別剣淵～名寄	50.9	37.4	39.2	45.3	43.3	40.6	46.5	43.7	46.1	44.1	48.6	45.8	53.1	46.2	43.0	47.8
3	北海道横断自動車道 根室線	余市～小樽JCT	54.5	43.3	52.0	44.4	48.0	62.5	46.8	52.9	49.3	44.6	48.6	46.4	56.1	47.0	43.0	46.2
4	北海道横断自動車道 根室線	夕張～十勝清水	48.3	47.3	52.7	51.4	53.8	56.1	46.4	47.9	119.3	46.6	48.6	48.0	54.7	56.8	43.0	43.7
5	北海道横断自動車道 網走線	足寄～北見	61.7	40.6	59.1	46.1	63.1	47.4	46.5	58.9	55.4	45.2	48.6	45.9	52.3	49.1	43.0	42.1
6	北海道横断自動車道 根室線	本別～釧路	41.0	49.3	53.3	46.8	57.3	52.2	46.9	47.4	46.7	47.5	59.6	46.6	50.0	65.8	43.0	41.2
7	東北横断自動車道 釜石秋田線	遠野～宮守	57.5	59.9	34.3	44.3	42.0	51.0	46.5	48.2	46.1	44.1	37.6	45.8	47.6	46.6	43.0	36.3
8	東北横断自動車道 釜石秋田線	宮守～東和	58.8	39.6	42.2	46.2	51.3	41.9	47.5	44.3	46.1	44.1	37.6	45.9	53.5	48.2	43.0	47.0
9	日本海沿岸東北自動車道	中条～朝日	41.8	55.8	54.3	47.9	52.4	63.8	47.2	55.7	60.0	44.4	48.6	46.3	52.1	46.2	43.0	68.4
10	日本海沿岸東北自動車道	温海～鶴岡JCT	43.0	49.1	44.0	46.7	47.1	49.9	46.5	46.6	46.1	44.3	59.6	46.4	43.6	48.3	43.0	56.9
11	日本海沿岸東北自動車道	本荘～岩城	43.0	64.6	54.3	46.0	53.8	40.6	49.0	43.7	46.1	45.6	59.6	46.3	48.0	48.3	43.0	42.1
12	日本海沿岸東北自動車道	大館北～小坂JCT	41.4	32.1	34.3	45.6	42.1	40.6	46.4	43.7	46.1	44.0	37.6	45.9	45.1	46.4	43.0	39.6
13	東北中央自動車道	福島JCT～米沢	44.5	55.4	48.9	55.0	58.9	40.6	46.4	43.7	46.1	45.3	59.6	47.3	56.4	49.5	43.0	51.6
14	東北中央自動車道	米沢～米沢北	48.6	46.3	59.8	44.7	37.0	45.4	49.0	44.6	46.1	50.4	59.6	46.2	43.3	47.3	43.0	38.8
15	東北中央自動車道	南陽高島～山形上山	50.0	41.4	52.8	51.1	33.4	40.6	50.5	43.7	46.1	56.5	59.6	47.0	47.3	50.0	43.0	38.8
16	東北中央自動車道	東根～尾花沢	43.1	50.0	56.3	47.3	50.1	44.4	49.4	48.0	46.1	45.4	59.6	46.1	44.3	48.4	43.0	51.1
17	常磐自動車道	富岡～新地	51.4	60.3	49.2	50.3	61.0	43.1	47.6	53.8	59.0	50.8	59.6	47.7	45.9	51.3	64.3	54.4
18	常磐自動車道	新地～山元	51.5	50.4	54.3	47.5	62.3	43.0	47.6	50.2	46.1	45.8	37.6	47.0	48.6	46.2	64.3	39.5
19	常磐自動車道	山元～亶理	51.5	45.4	48.8	46.4	33.4	42.1	48.6	47.4	46.1	47.7	59.6	46.4	49.3	46.5	64.3	38.8
20	東関東自動車道 水戸線	三郷～高谷JCT	45.7	43.1	47.6	84.3	45.8	74.2	102.8	48.3	46.1	45.2	59.6	47.8	44.2	46.2	43.0	41.2
21	東関東自動車道 水戸線	鉾田～茨城JCT	53.1	61.4	41.6	47.3	43.4	44.4	91.5	67.2	74.5	44.4	37.6	46.0	45.2	46.2	43.0	53.6
22	東関東自動車道 館山線	君津～富津竹岡	46.9	57.0	57.6	44.3	64.2	40.6	47.6	43.7	46.1	44.6	37.6	46.7	48.0	46.2	43.0	50.3
23	北関東自動車道	伊勢崎～岩舟JCT	54.6	49.9	57.9	71.3	46.6	92.9	61.2	56.9	51.2	45.2	59.6	50.2	44.4	46.8	64.3	45.2
24	北関東自動車道	宇都宮上三川～友部	60.4	61.7	47.5	107.1	44.0	62.7	90.3	67.4	46.5	42.7	59.6	46.2	45.3	46.2	43.0	56.5
25	東海北陸自動車道	飛騨清見～白川郷	64.3	38.6	47.1	46.4	36.7	40.6	46.4	43.7	46.1	47.3	37.6	46.8	64.7	63.1	64.3	40.4
26	第二東海自動車道	海老名南JCT～秦野	54.5	40.5	53.5	45.7	46.0	43.7	47.7	43.8	46.1	69.4	59.6	65.9	42.7	46.2	64.3	56.0
27	第二東海自動車道	秦野～御殿場JCT	54.5	40.6	56.5	45.0	47.3	40.6	46.8	43.7	46.1	56.9	59.6	67.2	42.7	46.2	64.3	42.6
28	第二東海自動車道	御殿場JCT～長泉沼津	55.2	36.7	32.4	44.5	34.0	40.6	46.8	43.7	46.1	66.8	59.6	64.0	42.7	46.2	64.3	38.8
29	第二東海自動車道	長泉沼津～吉原JCT	23.2	52.1	42.2	45.3	43.8	41.5	51.7	44.0	46.9	93.0	59.6	90.1	42.7	46.2	64.3	35.5
30	第二東海自動車道	吉原JCT～引佐JCT	41.2	54.4	48.8	49.1	47.3	67.1	51.1	51.3	58.9	95.6	59.6	105.8	42.7	46.2	64.3	40.4
31	第二東海自動車道	引佐JCT～豊田東	29.7	55.1	42.0	46.2	33.4	57.9	46.6	47.3	47.7	52.0	59.6	66.9	42.7	46.2	64.3	39.6
32	第二東海自動車道	豊田JCT～豊田南	9.2	45.2	40.9	44.8	33.4	40.6	61.6	43.7	46.1	46.8	59.6	51.1	42.7	46.2	64.3	38.8
33	中部横断自動車道	吉原JCT～増穂	57.5	63.4	63.5	78.5	67.6	65.0	48.7	45.6	48.7	47.2	37.6	48.3	45.4	66.7	64.3	62.9
34	中部横断自動車道	増穂～若草櫛形	57.5	48.6	52.9	47.5	54.1	44.9	46.8	44.8	46.1	45.8	37.6	45.9	43.1	46.2	64.3	61.0
35	中部横断自動車道	八千穂～佐久南	56.3	35.7	32.4	44.3	56.1	46.8	46.4	52.1	49.6	45.5	37.6	45.9	55.0	46.4	43.0	50.3
36	中部横断自動車道	佐久南～佐久JCT	56.3	36.6	42.9	45.2	48.2	42.1	46.5	45.5	49.6	44.6	37.6	45.9	43.1	46.2	43.0	56.9
37	近畿自動車道 紀勢線	みなべ～白浜	54.1	45.2	47.8	45.8	56.6	67.1	47.0	52.0	51.0	46.7	59.6	46.1	77.1	46.6	43.0	68.4
38	近畿自動車道 紀勢線	白浜～すさみ	54.1	51.1	59.5	44.9	71.1	63.1	46.6	47.4	47.4	45.4	37.6	46.1	73.2	46.5	43.0	56.9
39	近畿自動車道 紀勢線	尾鷲北～紀勢	60.5	61.5	75.5	47.9	75.4	49.7	46.6	57.8	71.1	45.5	48.6	46.8	72.9	50.2	43.0	37.1
40	近畿自動車道 紀勢線	紀勢～勢和多気JCT	60.5	59.4	73.7	47.1	51.4	47.0	46.8	50.7	46.1	45.6	37.6	47.0	76.0	46.2	43.0	40.4
41	近畿自動車道 名古屋神戸線	四日市JCT～菟野	56.9	36.6	36.6	44.4	33.4	47.4	49.6	44.7	46.1	50.4	59.6	49.2	42.7	46.2	64.3	48.6
42	近畿自動車道 名古屋神戸線	菟野～亀山JCT	56.9	29.9	32.4	44.4	33.4	47.4	46.4	44.7	46.1	63.9	59.6	53.2	42.7	46.2	64.3	39.6
43	近畿自動車道 名古屋神戸線	亀山JCT～大津JCT	58.2	41.2	52.3	65.2	53.6	54.4	53.9	46.2	49.4	65.8	59.6	68.9	42.7	46.2	43.0	50.0
44	近畿自動車道 名古屋神戸線	大津JCT～城陽	28.4	52.0	57.6	56.2	62.1	41.0	48.7	44.9	46.1	66.3	59.6	60.7	42.7	46.2	43.0	39.6
45	近畿自動車道 名古屋神戸線	城陽～高槻第一JCT	32.4	49.9	49.4	51.6	49.9	48.6	56.2	43.9	46.1	54.2	59.6	56.0	42.7	46.2	64.3	42.9
46	近畿自動車道 名古屋神戸線	高槻第一JCT～神戸JCT	40.3	44.3	52.1	45.0	59.2	52.6	46.4	44.3	46.1	43.7	59.6	47.7	42.7	46.2	64.3	61.2
47	近畿自動車道 名古屋大阪線	名古屋南～高針JCT	31.4	57.2	44.5	44.3	57.4	42.6	49.7	44.1	46.1	43.9	37.6	46.2	44.0	46.2	64.3	49.5
48	近畿自動車道 名古屋大阪線	亀山～亀山南JCT	34.0	34.1	33.9	45.9	33.4	40.6	48.1	43.7	46.1	44.1	37.6	45.9	43.0	46.2	43.0	35.5
49	近畿自動車道 敦賀線	小浜西～敦賀JCT	59.9	58.1	59.9	59.5	55.7	62.9	47.8	47.9	56.6	52.7	59.6	48.1	69.7	47.3	64.3	58.5
50	中国横断自動車道 姫路鳥取線	播磨新宮～山崎JCT	53.4	41.9	32.4	45.4	33.4	40.6	46.4	43.7	46.1	43.8	59.6	46.1	44.4	46.3	64.3	48.6
51	中国横断自動車道 姫路鳥取線	佐用JCT～大原	53.5	65.1	48.6	51.3	48.3	41.4	46.4	44.1	46.1	44.0	37.6	46.0	52.3	46.2	43.0	45.6
52	中国横断自動車道 姫路鳥取線	智頭～鳥取	58.5	65.4	51.8	53.2	58.3	53.8	47.2	51.2	51.2	52.6	37.6	46.2	56.2	46.2	43.0	80.7
53	中国横断自動車道 岡山米子線	米子～米子北	49.3	39.8	47.8	45.4	60.5	53.1	46.7	48.7	46.1	43.9	37.6	45.7	43.1	46.2	43.0	37.1
54	中国横断自動車道 尾道松江線	尾道JCT～三次JCT	61.6	52.9	45.4	51.3	52.6	49.2	46.6	49.7	46.1	45.7	37.6	45.9	49.0	56.6	64.3	65.9
55	中国横断自動車道 尾道松江線	三次JCT～三刀屋木次	59.1	63.7	43.7	52.9	56.8	43.8	46.5	46.7	46.1	44.6	37.6	45.9	46.9	46.2	43.0	65.6
56	山陰自動車道	宍道JCT～出雲	40.3	59.6	43.6	45.1	50.9	64.2	46.4	47.5	46.1	49.2	59.6	46.0	44.8	46.2	43.0	64.3
57	四国横断自動車道	阿南～小松島	52.8	77.4	50.4	50.7	56.9	57.3	50.5	60.9	53.2	51.7	48.6	46.6	45.6	47.3	43.0	49.5
58	四国横断自動車道	小松島～徳島JCT	52.8	70.9	50.2	50.1	48.9	55.7	46.4	55.1	46.1	49.0	48.6	46.3	45.6	46.2	43.0	62.6
59	四国横断自動車道	徳島～徳島JCT～鳴門JCT	54.2	65.9	41.9	45.6	48.3	40.6	46.4	43.7	46.1	49.7	48.6	46.3	45.1	46.2	64.3	56.0
60	四国横断自動車道	須崎新荘～窪川	45.9	39.6	43.8	45.3	57.6	46.1	46.6	49.2	46.4	47.7	37.6	46.2	78.1	52.7	43.0	61.8
61	四国横断自動車道	宇和島北～宇和	53.9	44.1	55.7	46.2	45.3	43.0	47.1	44.9	46.1	44.6	59.6	46.0	51.8	46.8	43.0	71.7
62	九州横断自動車道 延岡線	嘉島JCT～矢部	58.9	49.7	69.2	48.2	57.5	52.0	46.7	50.2	50.7	44.3	37.6	46.0	44.5	66.2	43.0	44.5
63	東九州自動車道	小倉JCT～豊津	44.6	46.4	56.5	51.2	53.8	42.4	46.7	44.3	46.1	44.9	59.6	46.6	43.4	46.2	43.0	52.8
64	東九州自動車道	椎田南～宇佐	49.7	45.1	41.5	52.4	37.7	61.2	46.6	46.4	50.0	45.3	59.6	46.7	43.9	46.2	43.0	46.9
65	東九州自動車道	津久見～蒲江	54.8	46.6	53.3	46.4	63.4	54.8	47.1	59.5	50.3	51.9	37.6	47.1	46.1	47.8	43.0	56.9
66	東九州自動車道	蒲江～北川	54.8	65.4	68.9	46.4	60.7	44.4	46.4	55.4	46.4	46.4	48.6	46.6	69.0	75.4	43.0	51.6
67	東九州自動車道	門川～西都	48.5	53.8	49.1	51.4	51.3	51.5	47.0	66.1	46.1	58.0	59.6	48.1	79.6</			

< 外部効果 >

無料ケース

(外部効果の評点)

No.	路線名	評価区間	重み付け後の合計点数	
			評価手法 委員会 重み付け	地方公共団体 重み付け
1	北海道縦貫自動車道	七飯～国縫	54.4	53.7
2	北海道縦貫自動車道	土別剣淵～名寄	45.3	45.1
3	北海道横断自動車道 根室線	余市～小樽JCT	49.2	49.2
4	北海道横断自動車道 根室線	夕張～十勝清水	53.5	53.8
5	北海道横断自動車道 網走線	足寄～北見	50.1	50.0
6	北海道横断自動車道 根室線	本別～釧路	49.4	49.0
7	東北横断自動車道 釜石秋田線	遠野～宮守	44.8	45.2
8	東北横断自動車道 釜石秋田線	宮守～東和	46.1	46.1
9	日本海沿岸東北自動車道	中条～朝日	52.5	53.2
10	日本海沿岸東北自動車道	温海～鶴岡JCT	47.7	47.9
11	日本海沿岸東北自動車道	本荘～岩城	48.2	48.0
12	日本海沿岸東北自動車道	大館北～小坂JCT	42.0	41.9
13	東北中央自動車道	福島JCT～米沢	49.6	49.6
14	東北中央自動車道	米沢～米沢北	46.9	46.3
15	東北中央自動車道	南陽高畠～山形上山	47.0	46.2
16	東北中央自動車道	東根～尾花沢	48.6	48.4
17	常磐自動車道	富岡～新地	52.5	52.9
18	常磐自動車道	新地～山元	48.5	48.6
19	常磐自動車道	山元～亶理	47.3	46.8
20	東関東自動車道 水戸線	三郷～高谷JCT	54.1	54.7
21	東関東自動車道 水戸線	鉾田～茨城JCT	52.8	53.4
22	東関東自動車道 館山線	君津～富津竹岡	48.1	48.2
23	北関東自動車道	伊勢崎～岩舟JCT	55.5	56.3
24	北関東自動車道	宇都宮上三川～友部	57.7	59.5
25	東海北陸自動車道	飛騨清見～白川郷	48.4	47.7
26	第二東海自動車道	海老名南JCT～秦野	51.7	50.8
27	第二東海自動車道	秦野～御殿場JCT	49.8	48.8
28	第二東海自動車道	御殿場JCT～長泉沼津	46.8	45.9
29	第二東海自動車道	長泉沼津～吉原JCT	50.8	48.9
30	第二東海自動車道	吉原JCT～引佐JCT	56.8	55.2
31	第二東海自動車道	引佐JCT～豊田東	48.1	47.5
32	第二東海自動車道	豊田JCT～豊田南	44.9	44.2
33	中部横断自動車道	吉原JCT～増穂	56.8	58.0
34	中部横断自動車道	増穂～若草櫛形	49.5	49.9
35	中部横断自動車道	八千穂～佐久南	46.3	46.6
36	中部横断自動車道	佐久南～佐久JCT	46.0	46.2
37	近畿自動車道 紀勢線	みなべ～白浜	54.3	54.4
38	近畿自動車道 紀勢線	白浜～すさみ	52.9	53.0
39	近畿自動車道 紀勢線	尾鷲北～紀勢	55.6	55.3
40	近畿自動車道 紀勢線	紀勢～勢和多気JCT	51.9	51.4
41	近畿自動車道 名古屋神戸線	四日市JCT～菟野	46.9	46.7
42	近畿自動車道 名古屋神戸線	菟野～亀山JCT	46.1	45.5
43	近畿自動車道 名古屋神戸線	亀山JCT～大津JCT	52.9	52.6
44	近畿自動車道 名古屋神戸線	大津JCT～城陽	49.5	48.9
45	近畿自動車道 名古屋神戸線	城陽～高槻第一JCT	49.4	49.0
46	近畿自動車道 名古屋神戸線	高槻第一JCT～神戸JCT	50.0	50.2
47	近畿自動車道 名古屋大阪線	名古屋南～高針JCT	46.8	47.1
48	近畿自動車道 名古屋大阪線	亀山～亀山南JCT	40.9	40.6
49	近畿自動車道 敦賀線	小浜西～敦賀JCT	56.9	57.2
50	中国横断自動車道 姫路鳥取線	播磨新宮～山崎JCT	45.6	45.5
51	中国横断自動車道 姫路鳥取線	佐用JCT～大原	47.4	47.7
52	中国横断自動車道 姫路鳥取線	智頭～鳥取	54.3	55.3
53	中国横断自動車道 岡山米子線	米子～米子北	45.5	45.6
54	中国横断自動車道 尾道松江線	尾道JCT～三次JCT	51.4	52.1
55	中国横断自動車道 尾道松江線	三次JCT～三刀屋木次	49.5	50.5
56	山陰自動車道	宍道JCT～出雲	50.0	50.5
57	四国横断自動車道	阿南～小松島	52.0	52.8
58	四国横断自動車道	小松島～徳島JCT	51.2	52.0
59	四国横断自動車道	徳島～徳島JCT～鳴門JCT	49.0	49.4
60	四国横断自動車道	須崎新荘～窪川	50.4	50.2
61	四国横断自動車道	宇和島北～宇和	50.5	50.5
62	九州横断自動車道 延岡線	嘉島JCT～矢部	50.7	50.5
63	東九州自動車道	小倉JCT～豊津	48.3	48.3
64	東九州自動車道	椎田南～宇佐	47.3	47.5
65	東九州自動車道	津久見～蒲江	50.6	51.0
66	東九州自動車道	蒲江～北川	54.9	54.3
67	東九州自動車道	門川～西都	53.6	53.4
68	東九州自動車道	清武JCT～北郷	49.3	49.2
69	東九州自動車道	北郷～日南	51.8	52.1
70	東九州自動車道	志布志～末吉財部	55.0	55.6

偏差値化

外部効果評点	
評価手法 委員会 重み付け	地方公共団体 重み付け
62.3	59.9
36.7	37.0
47.7	47.8
59.7	60.2
50.3	50.1
48.4	47.2
35.5	37.3
39.2	39.8
57.0	58.4
43.5	44.4
44.9	44.7
27.6	28.5
48.9	49.1
41.3	40.1
41.5	40.0
46.0	45.8
57.2	57.7
45.8	46.2
42.4	41.6
61.5	62.4
57.8	59.0
44.7	45.3
65.4	66.9
71.6	75.4
45.5	43.9
54.8	52.2
49.5	46.8
40.9	39.0
52.2	47.1
69.2	63.9
44.6	43.5
35.7	34.6
69.2	71.3
48.6	49.8
39.7	41.1
38.6	39.9
62.1	61.7
58.2	58.1
65.6	64.2
55.3	53.6
41.3	41.2
39.0	37.9
58.1	56.9
48.7	47.0
48.3	47.4
50.0	50.4
41.1	42.3
24.3	25.2
69.5	69.1
37.5	38.2
42.7	44.0
62.0	64.0
37.3	38.4
54.1	55.6
48.6	51.2
50.0	51.4
55.6	57.5
53.4	55.3
47.1	48.3
51.1	50.5
51.4	51.3
51.9	51.4
45.3	45.4
42.3	43.4
51.6	52.7
63.7	61.5
60.3	59.1
47.9	47.8
55.2	55.7
64.1	64.9

重み付け値 (単位:%)

	重み付け値	
	評価手法 委員会	地方 公共団体
指標1	4.7	5.2
指標2	5.0	6.3
指標3	8.9	7.3
指標4	5.4	7.8
指標5	5.1	5.9
指標6	5.6	6.7
指標7	7.6	6.9
指標8	5.5	6.6
指標9	5.5	6.2
指標10	5.7	4.4
指標11	5.2	4.2
指標12	6.5	4.4
指標13	8.2	6.7
指標14	5.9	4.6
指標15	5.3	5.4
指標16	9.9	11.4

無料ケース: H15迄供用予定区間(7,343km)を有料道路、残る整備計画区間(1,999km)を無料道路として整備するネットワーク条件で算出したケース。



都道府県	路線名	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
北海道	北海道縦貫道	七飯～国縫	<ul style="list-style-type: none"> <li>道内第3の人口を有し、道南圏の中核都市である函館市と道央圏の札幌市を高速道路で結ぶことにより、道南圏と道央圏の交流・連携を促進し、本道の観光や物流の効率化のために必要である。</li> <li>道外との交通拠点である函館空港や函館港と道南圏のアクセスを改善し、地域産業の発展を促進するうえで必要である。</li> <li>台風や噴火などの災害によって、交通機関が影響を受けやすい道南圏において、交通の代替性を確保するために必要である。</li> <li>圏域内の地方都市から中核都市である函館市が有する各種都市機能や高次医療施設へのアクセス機能を強化するうえで必要である。</li> <li>道南圏と道央圏の連絡は、現在国道5号が主に担っていることから、物流・観光など交通が集中し、渋滞が発生している。この解消のためにも、高速道路の早期整備が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路関係四公団民営化の基本的枠組みが不透明な中で、整備計画区間9,342km（北海道分889km）全てが国の責任において有料道路方式と新直轄方式を併用して早期に（概ね15年程度）整備されることを前提として意見を述べる。</li> <li>七飯～国縫間は、有料ケースにおける事業評価結果において、比較的上位のBグループにあり、有料道路方式での早期整備が見込める。</li> <li>当該区間は、現在、日本道路公団で事業実施中であり、新直轄方式で実施した場合には、資産の買取が生じ、建設の促進にはつながらない。</li> <li>以上のことから当該区間は、「公団あるいは新組織による有料道路方式」で早期整備をお願いしたい。</li> </ul>
		士別剣淵～名寄	<ul style="list-style-type: none"> <li>四国4県とほぼ同等の広さを有する広大な道北圏において、札幌に次ぐ道内第2の人口を有する旭川市と、道北圏の中心都市のひとつである名寄市を結び、道央圏と道北圏の連携と交流を促進するうえで必要である。</li> <li>旭川空港と、道北圏の各地域とのアクセスを改善し、道北圏の農水産物の出荷を始め、各種産業の発展を促進するうえで必要である。</li> <li>富良野、層雲峡、利尻、礼文等、広大な道北地域に分散する観光地へのアクセスを改善するうえで必要である。</li> <li>广大で無医地区が多い道北圏の地方都市と、各種都市機能及び高次医療施設が集中する旭川市や名寄市へのアクセスを強化するうえで早期整備が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路関係四公団民営化の基本的枠組みが不透明な中で、整備計画区間9,342km（北海道分889km）全てが国の責任において有料道路方式と新直轄方式を併用して早期に（概ね15年程度）整備されることを前提として意見を述べる。</li> <li>士別剣淵～名寄間は、今回の事業評価結果において、下位のDグループとなり、採算性において料金収入で管理費がまかなえない区間である。</li> <li>当該区間の残事業費は369億円と少なく、建設単価も約16億円/kmと全国一低い区間であることから、「新直轄方式」により、国が責任を持って早期に整備を進めていただきたい。</li> </ul>
	北海道横断道根室線	余市～小樽JCT	<ul style="list-style-type: none"> <li>後志支庁の地方都市と都市機能や高次医療施設が集中する札幌市へのアクセスを強化するために必要である。</li> <li>国際的にも知名度の高い観光拠点である札幌、登別、洞爺湖、小樽、ニセコ積丹地域等をネットワークし、広域観光ルートを形成するうえで必要である。</li> <li>平成12年の有珠山噴火災害では、道央自動車道や一般国道230号が寸断され、本道経済などに大きな影響を与えた。余市～小樽間の整備は北海道のライフラインを確保する上からも早期整備が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路関係四公団民営化の基本的枠組みが不透明な中で、整備計画区間9,342km（北海道分889km）全てが国の責任において有料道路方式と新直轄方式を併用して早期に（概ね15年程度）整備されることを前提として意見を述べる。</li> <li>余市～小樽JCT間は、施行命令は出されていないが、有料ケースにおける事業評価結果において、全国32位でCグループの上位に位置付けられており、また採算性が比較的高いことから、「公団あるいは新組織による有料道路方式」で早期整備をお願いしたい。</li> </ul>
		夕張～十勝清水	<ul style="list-style-type: none"> <li>道央圏と道東地域（十勝圏、釧路・根室圏、オホーツク圏）とのアクセスを改善し、道東地域の各種産業の発展等を促進するうえで必要である。</li> <li>札幌を中心とする道央圏と道東地域の間は、標高2,000m級の日高山脈により東西に分断されている。この分断を解消し、道東地域と道央圏を接続し、地域間の連携と交流を促進するうえで必要である。</li> <li>日高山脈を越える日勝峠（国道の最高標高1,022m）は、道内最大の交通の難所であり、急峻な地形と過酷な気象条件で、その厳しさは、本州中部地域における標高3,000m級に匹敵するとも言われており、吹雪や濃霧等による交通障害が数多く発生し、重大な事故が起きている。このため、交通の安全性を高めるためにも、夕張～十勝清水間の早期整備が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路関係四公団民営化の基本的枠組みが不透明な中で、整備計画区間9,342km（北海道分889km）全てが国の責任において有料道路方式と新直轄方式を併用して早期に（概ね15年程度）整備されることを前提として意見を述べる。</li> <li>夕張～十勝清水間は、有料ケースにおける事業評価結果において、比較的上位のBグループにあり、有料道路方式での早期整備が見込める。</li> <li>当該区間は、現在、日本道路公団で事業実施中であり、新直轄方式で実施した場合には資産の買取が生じ、建設の促進にはつながらない。</li> <li>以上のことから、当該区間は「公団あるいは新組織による有料道路方式」で早期整備をお願いしたい。</li> </ul>
	北海道横断道網走線	足寄～北見	<ul style="list-style-type: none"> <li>道央圏とオホーツク圏のアクセスを改善し、農水産物の鮮度の確保や付加価値の増大など、オホーツク圏の各種産業の発展等を促進するうえで必要である。</li> <li>オホーツク圏の中心都市である北見市と十勝圏の中心都市である帯広市を結び、圏域間の連携と交流を促進するうえで必要である。</li> <li>十勝地域とオホーツク圏には、数多くの観光拠点が、広域観光ルートの形成を促進するうえで必要である。</li> <li>圏域内の地方都市から、各種都市機能及び高次医療施設が集中する帯広市、北見市へのアクセスを強化するために早期整備が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路関係四公団民営化の基本的枠組みが不透明な中で、整備計画区間9,342km（北海道分889km）全てが国の責任において有料道路方式と新直轄方式を併用して早期に（概ね15年程度）整備されることを前提として意見を述べる。</li> <li>足寄～北見間は、有料ケースにおける事業評価結果において、下位のDグループとなり、採算性において料金収入で管理費をまかなえない区間である。</li> <li>当該区間は、残事業費が大きい、「新直轄方式」により、国が責任を持って早期に整備を進めていただきたい。</li> </ul>
	北海道横断道根室線	本別～釧路	<ul style="list-style-type: none"> <li>釧路・根室圏と道央圏は、距離が長く、現在移動時間で約7時間以上を要し、そのことが地域経済の発展の支障となっている。両圏域のアクセスを改善し、釧路根室圏の各種産業の発展等を促進するうえで必要である。</li> <li>釧路・根室圏の中心都市である釧路市と十勝圏の中心都市である帯広市を結び、両圏域間の連携と交流を促進するうえで必要である。</li> <li>釧路・根室圏域の多くの観光拠点を結び、広域観光ルートの形成を促進するうえで必要である。</li> <li>圏域内の地方都市から、各種都市機能及び高次医療施設が集中する帯広市、釧路市へのアクセスを強化するうえで必要である。</li> <li>道東地域はマグニチュード7以上の地震がこの50年間で5回発生している地震多発地帯であり、平成15年の十勝沖地震でも、幹線道路である国道38号が通行止めとなり、地域経済に大きな影響を与えた。災害により交通機関が影響を受け易い釧路・根室圏においては、交通の代替性を確保するうえからも早期整備が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路関係四公団民営化の基本的枠組みが不透明な中で、整備計画区間9,342km（北海道分889km）全てが国の責任において有料道路方式と新直轄方式を併用して早期に（概ね15年程度）整備されることを前提として意見を述べる。</li> <li>本別～釧路間は、有料ケースにおける事業評価結果において、全国47位でCグループの下位に位置付けられており、採算性から有料道路方式での早期整備は難しいと考えられる。</li> <li>以上のことから当該区間は、「新直轄方式」により、国が責任を持って早期に整備を進めていただきたい。</li> </ul>

都道府県	路線名	対象区間	1.整備の必要性	2.整備手法の考え方
岩手県	東北横断道 釜石秋田線	遠野～宮守	本州一広大な県土を有する本県にとって、東北横断自動車道釜石秋田線は、内陸部と沿岸部を結ぶ広域的な交流・連携を支える基幹道路であり、物流の効率化による産業の振興、救急医療体制の確立、緊急時の災害対応など本県にとって欠くことの出来ない重要な社会基盤となっている。 このなかにおいて、遠野～宮守間は、宮守～東和間と一体となり、内陸部にもたらされた高速道路の波及効果を、北上山地の中心都市である遠野市まで波及させるもので、沿線地域の産業・経済の活性化や観光振興に果たす役割は極めて大きいものがあり、本路線の早期整備は沿線住民はもちろんのこと県民の悲願となっており、是非とも早期整備が必要である。	整備の必要性並びに本区間の総合評価結果などを総合的に判断した結果、「新直轄方式」による整備を望む。
		宮守～東和	本州一広大な県土を有する本県にとって、東北横断自動車道釜石秋田線は、内陸部と沿岸部を結ぶ広域的な交流・連携を支える基幹道路であり、物流の効率化による産業の振興、救急医療体制の確立、緊急時の災害対応など本県にとって欠くことの出来ない重要な社会基盤となっている。 このなかにおいて、宮守～東和間は、遠野～宮守間と一体となり、内陸部にもたらされた高速道路の波及効果を、北上山地の中心都市である遠野市まで波及させるもので、沿線地域の産業・経済の活性化や観光振興に果たす役割は極めて大きいものがあり、本路線の早期整備は沿線住民はもちろんのこと県民の悲願となっており、是非とも早期整備が必要である。	整備の必要性並びに本区間の総合評価結果などを総合的に判断した結果、「新直轄方式」による整備を望む。
宮城県	常磐道	新地～山元	常磐自動車道は首都圏と東北の太平洋沿岸地域を結び、東北縦貫自動車道や東北横断自動車道と相俟って、東北地方における新国土軸の形成と地域連携の強化を図る大動脈として極めて重要な路線であります。 「新地～山元」間は、福島県「富岡～新地」間及び「山元～亘理」間と一連の区間として整備され、常磐自動車道としてネットワーク化が図られることにより、その大きな整備効果が発現されるものであり、市町村合併の推進等による地域の自立的な発展や物流の効率化、さらには想定される震災への対応や広域ネットワーク化による医療の高度化などを支援していく上でも整備が望まれる区間である。	今回示された道路関係四公団民営化の基本的な枠組みでは、新会社による建設の範囲とその仕組み等において不明確な点が多く、整備手法の選択は困難である。 しかし、採算性やネットワークとしての連続性などから判断すれば、新会社による一定規模の整備が可能であることを前提として「公団あるいは新組織による有料道路方式」が妥当であると考えている。  道路関係四公団の民営化に伴う新会社による今後の経営判断等により、その整備に制約があることとなれば、それを補完する手法としての新直轄方式については、本来の整備の優先性に基づいた判断が必要である。
		山元～亘理	常磐自動車道は首都圏と東北の太平洋沿岸地域を結び、東北縦貫自動車道や東北横断自動車道と相俟って、東北地方における新国土軸の形成と地域連携の強化を図る大動脈として極めて重要な路線であります。 「山元～亘理」間は、福島県「富岡～新地」間及び「新地～山元」間と一連の区間として整備され、常磐自動車道としてネットワーク化が図られることにより、その大きな整備効果が発現されるものであり、亘理・山元両町の合併の推進等による地域の自立的な発展や物流の効率化、さらには想定される震災への対応や広域ネットワーク化による医療の高度化などを支援していく上でも整備が望まれる区間である。	今回示された道路関係四公団民営化の基本的な枠組みでは、新会社による建設の範囲とその仕組み等において不明確な点が多く、整備手法の選択は困難である。 しかし、採算性やネットワークとしての連続性などから判断すれば、新会社による一定規模の整備が可能であることを前提として「公団あるいは新組織による有料道路方式」が妥当であると考えている。  道路関係四公団の民営化に伴う新会社による今後の経営判断等により、その整備に制約があることとなれば、それを補完する手法としての新直轄方式については、本来の整備の優先性に基づいた判断が必要である。
秋田県	日沿道	本荘～岩城	高速道路ネットワークは、県民生活の向上、活力ある県土の形成や災害時における緊急輸送、救急医療などにとって欠くことのできない重要な社会基盤である。 平成19年には、第62回国民体育大会が秋田市を主会場に県内各地で開催されるため出来るだけ早急に整備する必要がある。	事業評価結果において、有料のケースではDランクになっておりますが、無料のケースのときは、交通量が増加しCランクに上がっており、ぜひ「新直轄方式」でお願いします。
		大館北～小坂JCT	平成19年に第62回国民体育大会が秋田県全域を会場に開催されるので出来るだけ早急に整備する必要がある。	当該区間については、ジャンクションで東北縦貫自動車道に直結しており料金所の設置が必要となる区間です。 また従来より道路公団で整備してきた経緯もあり、基本的には「公団あるいは新組織による有料道路方式」です。 しかしながら平成19年の秋田わか杉団体をひかえており、「いずれでも早期整備が可能となる方式」でお願いします。

都道府県	路線名	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
山形県	東北中央道	福島JCT～米沢	<p>必要性有り</p> <p>理由 本路線は、福島・山形・秋田、三県の主要都市を結び、常盤・東北・山形・秋田自動車道と連結することで、東北地方における高規格幹線道路網を形成し、地域間交流はもとより緊急時における代替、迂回路等のネットワーク機能の強化とともに、全国交通網形成を図るうえで極めて重要な位置付けとなる路線である。 特に、県境の全てが山脈に囲まれている本県にとって、経済や地域の活性化を図るうえで、物流の幹線となっている峠越えの福島・米沢を結ぶ新栗子トンネルの早急な整備を進める必要がある。</p>	「新直轄方式」により、確実かつ早急な整備を希望する。
		米沢～米沢北	<p>必要性有り</p> <p>理由 本路線は、福島・山形・秋田、三県の主要都市を結び、常盤・東北・山形・秋田自動車道と連結することで、東北地方における高規格幹線道路網を形成し、地域間交流はもとより緊急時における代替、迂回路等のネットワーク機能の強化とともに、全国交通網形成を図るうえで極めて重要な位置付けとなる路線である。 当該区間は、隣接する一般国道13号自動車専用道路として供用済みの米沢南陽道路（米沢・南陽高島間）の機能を十分発揮させるとともに、福島JCT～米沢間からの搬出土砂の受け入れ先として、早急な整備を進める必要がある。</p>	「新直轄方式」により、確実かつ早急な整備を希望する。
		南陽高島～山形上山	<p>必要性有り</p> <p>理由 本路線は、福島・山形・秋田、三県の主要都市を結び、常盤・東北・山形・秋田自動車道と連結することで、東北地方における高規格幹線道路網を形成し、地域間交流はもとより緊急時における代替、迂回路等のネットワーク機能の強化とともに、全国交通網形成を図るうえで極めて重要な位置付けとなる路線である。 また、昨年9月に開通した山形上山から東根間とのネットワークを生かし、沿線地域の一体的発展と、冬季間の円滑な交通確保、救急医療体制の整備を図るうえでも、早急な整備を進める必要がある。</p>	「公団あるいは新組織による有料道路方式」により、確実かつ早急な整備を希望する。
		東根～尾花沢	<p>必要性有り</p> <p>理由 本路線は、福島・山形・秋田、三県の主要都市を結び、常盤・東北・山形・秋田自動車道と連結することで、東北地方における高規格幹線道路網を形成し、地域間交流はもとより緊急時における代替、迂回路等のネットワーク機能の強化とともに、全国交通網形成を図るうえで極めて重要な位置付けとなる路線である。 また、昨年9月に開通した山形上山から東根間とのネットワークを生かし、沿線地域の一体的発展と、冬季間の円滑な交通確保、救急医療体制の整備を図るうえでも、早急な整備を進める必要がある。</p>	「公団あるいは新組織による有料道路方式」により、確実かつ早急な整備を希望する。
日沿道	日沿道	温海～鶴岡JCT	<p>必要性あり</p> <p>理由 本路線は、新たな国土軸として期待されている日本海国土軸を形成する道路として、新潟・山形・秋田・青森の四県主要都市を結ぶとともに、北陸・関越・磐越・山形・秋田・東北自動車道を連結することで、太平洋沿岸部と日本海沿岸部との縦横の高規格道路網を形成し、国土レベルの緊急時における代替、迂回路等のネットワーク機能の強化を図るうえで極めて重要な路線である。 また、当該区間は、沿岸部の切り立った地形を縫うように走る国道7号が唯一の生活道路となっており、経済活動のみならず救急医療や防災対策などに対する安全安心を確保するためにも、早急な整備を進める必要がある。</p>	「新直轄方式」により、確実かつ早急な整備を希望する。

都道府県	路線名	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
福島県	東北中央道	福島JCT～米沢	<p>福島県は、都市が分散した特色ある7つの生活圏を形成しており、高速自動車国道は、それら相互の「連携軸」として最も重要な道路に位置づけられている。</p> <p>その中で東北中央道は、重要港湾相馬港を核とする相馬中核工業地域と県都である福島市を經由し山形県内陸部に至る太平洋沿岸地域と東北地方内陸部を結ぶ幹線道路であり、常磐自動車道と東北縦貫自動車道とを連結し、北東国土軸と日本海国土軸の連携を強化する極めて重要な路線である。</p> <p>特に本区間は、南東北中枢広域都市圏構想の福島・山形の両県都を相互に機能の補完・共有することによる広域都市圏の形成に重要な区間である。</p> <p>これらのことから、本路線の全線供用による有機的な高速道路ネットワークの形成は、当県および東北地方の特色ある地域づくりに資する広域連携に不可欠であり、今後も推進される必要がある。</p>	<p>高速自動車国道の整備については、道路関係四公団が民営化された会社・国等、事業主体の如何にかかわらず、これまでの整備の進度を確保しながら、実質的な地方負担を伴わない措置を講じ、国の責任において着実に推進すべきであると考えていることから、「公団あるいは新組織による有料道路方式」を選択する。</p> <p><b>&lt;平成15年12月16日付け追加意見提出&gt;</b></p> <p><b>しかしながら、山形県との協議の結果、山形県の「新直轄方式による整備」の強い意向があるため、国においては、この意見を尊重し、本道路の早期整備が図られるよう進められたい。</b></p>
	常磐道	富岡～新地	<p>福島県は、都市が分散した特色ある7つの生活圏を形成しており、高速自動車国道は、それら相互の「連携軸」として最も重要な道路に位置づけられている。</p> <p>その中で常磐道は、東北縦貫自動車道とのダブルネットワークの形成による首都圏と東北地方との広域連携を強化する北東国土軸の一翼を担う極めて重要な路線である。</p> <p>また、10基の原子炉が稼働する全国有数の電力供給地である浜通り地方の緊急避難路・輸送路としても早期の整備が必要な路線である。</p> <p>さらに、浜通り地方における高度な救急医療を担う病院までの60分到着率は本路線の完成で40%から100%となり、その整備は地域連携を時間的に強化することが可能となるため、新生児医療や脳血管障害等の救急医療活動に極めて有効な施策である。</p> <p>これらのことから、本路線の全線供用による有機的な高速道路ネットワークの形成は、当県および東北地方の特色ある地域づくりに資する広域連携に不可欠であり、今後も推進される必要がある。</p>	<p>高速自動車国道の整備については、道路関係四公団が民営化された会社・国等、事業主体の如何にかかわらず、これまでの整備の進度を確保しながら、実質的な地方負担を伴わない措置を講じ、国の責任において着実に推進すべきであると考えていることから、</p> <p>「公団あるいは新組織による有料道路方式」を選択する。</p>
		新地～山元	<p>福島県は、都市が分散した特色ある7つの生活圏を形成しており、高速自動車国道は、それら相互の「連携軸」として最も重要な道路に位置づけられている。</p> <p>その中で常磐道は、東北縦貫自動車道とのダブルネットワークの形成による首都圏と東北地方との広域連携を強化する北東国土軸の一翼を担う極めて重要な路線である。</p> <p>また、10基の原子炉が稼働する全国有数の電力供給地である浜通り地方の緊急避難路・輸送路としても早期の整備が必要な路線である。</p> <p>さらに、浜通り地方における高度な救急医療を担う病院までの60分到着率は本路線の完成で40%から100%となり、その整備は地域連携を時間的に強化することが可能となるため、新生児医療や脳血管障害等の救急医療活動に極めて有効な施策である。</p> <p>これらのことから、本路線の全線供用による有機的な高速道路ネットワークの形成は、当県および東北地方の特色ある地域づくりに資する広域連携に不可欠であり、今後も推進される必要がある。</p>	<p>高速自動車国道の整備については、道路関係四公団が民営化された会社・国等、事業主体の如何にかかわらず、これまでの整備の進度を確保しながら、実質的な地方負担を伴わない措置を講じ、国の責任において着実に推進すべきであると考えていることから、</p> <p>「公団あるいは新組織による有料道路方式」を選択する。</p>

都道府県	路線名	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
茨城県	東関東道 水戸線	銚田～茨城JCT	<p><b>「整備を進める必要がある」</b></p> <p>《理由》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・首都圏の3環状9放射道路のひとつであり、災害時には常磐自動車道の代替路線としての機能が期待されるなど、地域の発展や首都圏の広域的な連携を支える基盤施設であること。</li> <li>・東関東自動車道水戸線は、鹿島港、常陸那珂港や成田空港、百里飛行場などの交流拠点を結び、陸・海・空の広域交通ネットワークを形成し、沿線地域の振興や連携強化を図るための重要な幹線道路であること。</li> <li>・(仮)茨城町JCT～(仮)銚田IC間は、近く開港が予定されている百里飛行場への重要なアクセス道路であり、「百里」と「成田」を結び広域的な地域振興に寄与する重要な路線である。</li> </ul>	<p><b>「料金プール制を活用した有料道路方式」による早期整備を望む。</b> (公団あるいは新組織)</p> <p>《理由》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間は、近く開港が予定されている百里飛行場への重要なアクセス道路であること。</li> <li>・百里飛行場の開港に合わせた供用を図るため、早期に整備が望まれていること。</li> <li>・そのためには、料金プール制を活用した有料道路方式が最も整備速度が速いと考えられること。</li> </ul> <p>3. 評価にあたっての意見</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今回の総合評価は、整備計画区間9,342kmだけであり、これはネットワークされていない(仮)茨城町JCT～(仮)銚田ICまでで評価されている。当然交通量は少なく、費用対便益についても低くなっており、正当な評価がされていない。 しかしながら、潮来～銚田間が繋がり、東関東としてネットワーク化された場合には、交通量も20,000台/日を超えること(常磐道の日立付近と同程度)が見込まれ、また、費用対便益についても4.3(北関東と同程度)との評価(民営化委員会資料による)もされており、さらに、工事費も比較的安価であるため、非常に優良な路線と考えられる。 また東関東水戸線は、「百里」と「成田」を結ぶ首都圏の重要な路線であり、県は、ネットワークされることを前提に、アクアラインにも出資している。 このようなことから、<b>東関東水戸線が全線開通したネットワークで評価すべきである。</b></li> </ul>

都道府県	路線名	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
茨城県	北関東道	宇都宮上三川～友部	<p>「整備を進める必要がある」</p> <p>《理由》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路は、国土政策の根幹をなすものであり、特に当路線は、常磐道・東北道・関越道と連結し、さらには上信越道・中部横断道により関東大環状連携軸として広域ネットワーク化がされ、北関東地域はもとより、甲信越静地域に至る新たな経済文化圏の発展に寄与するものであること。</li> <li>・国際港湾常陸那珂港と北関東3県の主要都市を連結することにより、東京圏に一極集中している物流体系を再編すると共に、北関東主要都市と港をダイレクトに繋ぐ流通の根幹としての機能が図れること。 (H15.11.21広域連携物流特区認定)</li> <li>・本県では、北関東自動車道を基軸に、常陸那珂開発地区等様々なプロジェクトが展開されており、整備が遅れることによる損失は計り知れないこと。</li> </ul>	<p>「料金プール制を活用した有料道路方式」による早期整備を望む。 (公団あるいは新組織)</p> <p>《理由》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・常陸那珂港の整備も進み、取り扱い貨物量も急激に伸びており、東京圏に一極集中している物流の再編のためにも<b>早期供用が望まれていること。</b></li> <li>・そのためには、料金プール制を活用した有料道路方式が<b>最も整備速度が速い</b>と考えられること。</li> <li>・前後の区間が供用されているため、当該区間が供用されれば、早期に、<b>常陸那珂港</b>と東北自動車道等との<b>ネットワークが形成</b>されること。</li> </ul>
栃木県	北関東道	伊勢崎～岩舟JCT	<p>「整備を進める必要が有る」</p> <p>(理由)</p> <p>北関東自動車道は、下記理由により全線完成に向けた早急な整備が必要である。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 関越道、東北道、常磐道と一体となり、高速道路ネットワークを構築</li> <li>2. 国際流通港湾「常陸那珂港」と直結し、新たな物流体系を構築</li> <li>3. 北関東自動車道沿線地域が広域連携物流特区に認定(H15.11.21)</li> <li>4. 北関東三県の連携・交流を強化し、自立した地方都市圏を形成</li> <li>5. 首都圏への交通集中の是正や環境改善に寄与</li> <li>6. 採算性を含め総合的な評価が高い路線</li> <li>7. 災害時の緊急輸送路として活用</li> <li>8. IC周辺における拠点整備やアクセス道路整備の進展</li> <li>9. 医療機関へのアクセス向上による救急医療網の拡大</li> <li>10. 部分開通でも、相当な交通量があり、地域経済の発展に多大な効果を発揮</li> </ol>	<p>「公団あるいは新組織による有料道路方式」</p> <p>(理由)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 有料道路方式が最も整備速度が速いと考えられること (高速道路の整備は、国土政策の一環として、国が必要と認め国民に約束してきたものであり、本県においては、全線開通に合わせてインターへのアクセス道路の整備や、沿線における各種の開発プロジェクトが推進されていることから、現在のスピードを落とすことなく、一日も早い全線開通が望まれている。)</li> <li>2. 北関東自動車道は採算性が比較的高く、首都圏において必要不可欠な高速道路ネットワークの一部を構成しているため、料金収入を財源とする有料道路方式に最も馴染むと考えられること</li> </ol>
		宇都宮上三川～友部	<p>「整備を進める必要が有る」</p> <p>(理由)</p> <p>北関東自動車道は、下記理由により全線完成に向けた早急な整備が必要である。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 関越道、東北道、常磐道と一体となり、高速道路ネットワークを構築</li> <li>2. 国際流通港湾「常陸那珂港」と直結し、新たな物流体系を構築</li> <li>3. 北関東自動車道沿線地域が広域連携物流特区に認定(H15.11.21)</li> <li>4. 北関東三県の連携・交流を強化し、自立した地方都市圏を形成</li> <li>5. 首都圏への交通集中の是正や環境改善に寄与</li> <li>6. 採算性を含め総合的な評価が高い路線</li> <li>7. 災害時の緊急輸送路として活用</li> <li>8. IC周辺における拠点整備やアクセス道路整備の進展</li> <li>9. 医療機関へのアクセス向上による救急医療網の拡大</li> <li>10. 部分開通でも、相当な交通量があり、地域経済の発展に多大な効果を発揮</li> </ol>	<p>「公団あるいは新組織による有料道路方式」</p> <p>(理由)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 有料道路方式が最も整備速度が速いと考えられること (高速道路の整備は、国土政策の一環として、国が必要と認め国民に約束してきたものであり、本県においては、全線開通に合わせてインターへのアクセス道路の整備や、沿線における各種の開発プロジェクトが推進されていることから、現在のスピードを落とすことなく、一日も早い全線開通が望まれている。)</li> <li>2. 北関東自動車道は採算性が比較的高く、首都圏において必要不可欠な高速道路ネットワークの一部を構成しているため、料金収入を財源とする有料道路方式に最も馴染むと考えられること</li> </ol>
群馬県	北関東道	伊勢崎～岩舟JCT	<p>北関東自動車道は、北関東3県の主要都市と、国際交流港湾常陸那珂港を連結することにより、東京圏に一極集中している物流体系を再編すると共に、北関東各都市の連携・交流を強化し、東京圏から自立した地方都市圏を形成するための大動脈として、極めて重要な基幹道路である。また、関越、常磐、東北縦貫自動車道と一体となり、更に上信越中部横断自動車道と大環状連携軸を構築することにより、西日本との連携と交流を促進し、多軸型、多極分散型国土形成を達成する上でも、大きく貢献する国家プロジェクトである。現在、部分的な開通という非効率な状態であるが、全線開通による経済効果は北関東3県のみならず、首都圏にも大きな効果をもたらすものであり、一刻も早い開通が必要である。</p>	<p>本県としては、国の責任による北関東自動車道の建設、及び早期全線開通を基本方針としている。従って、「公団あるいは新組織による有料道路方式」により早期に整備されたい。</p>
埼玉県	東関東道 水戸線	三郷～高谷JCT	<p>整備を進める必要がある。</p> <p>首都圏の重要な環状道路であり、地域づくりのために欠かせない路線である。</p>	<p>「公団あるいは新組織による有料道路方式による整備」が望ましい。</p> <p>新直轄方式が導入された場合でも、従来から実施されている直轄国道事業の進捗が、遅くなることのないようにしていただきたい。</p>

都道府県	路線名	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
千葉県	東関東道館山線	君津～富津竹岡	東関東自動車道館山線は、房総半島を縦貫する骨格道路として本県の均衡ある発展に必要不可欠な高速道路です。 また、本県は、観光立県による地域活性化を施策の大きな柱としておりますが、首都圏に近く観光施設が多く存在する南房総地域においては、観光シーズンに著しい交通渋滞が発生しており、安全で円滑な走行に支障をきたしているだけでなく、本県にとって大きなイメージダウンとなっております。 このため、東関東自動車道館山線整備による観光客や地域住民への利便性向上は、重要で緊急な課題となっております。 以上のことから、首都圏からのアクセス向上を支援し、観光立県千葉実現に貢献する東関東自動車道館山線は、早急に整備を進める必要があります。	公団あるいは新組織による有料道路方式で、早期に整備することを要望します。  整備区間の98%以上の用地が取得済みで、進捗率も54%と高く、早期完成を図り早急に整備効果を発揮させることが有益であることから、早期整備が図られる有料道路方式が望ましいと考えます。
	東関東道水戸線	三郷～高谷JCT	東関東自動車道水戸線の三郷～高谷JCTは、東京外かく環状道路（外かん）の専用部を構成します。 外かんは、首都圏の道路ネットワークの一翼を担う重要な道路であり、首都圏中央連絡自動車道、首都高速中央環状線とあわせて環状道路を形成することにより、経済効果は年間約4兆円と推計されます。 その東側区間は、平成19年度までの整備が都市再生プロジェクトに位置付けられています。 本県にとっては、東葛飾・葛南地域の慢性的な交通混雑の緩和に資するとともに、市川・松戸両市の安全で快適なまちづくりを進めるうえで大きな役割を果たします。 また、成田空港へのアクセスが向上し物流の効率化にも大きく寄与する道路です。 首都圏及び本県にとって、早急に整備を進める必要があります。	公団あるいは新組織による有料道路方式で、早期に整備することを要望します。  1. 環状道路である外かんの早期整備を図ることは、首都圏および本県にとって極めて重要であり、有料道路方式による早期整備を要望します。  2. 外かんの東側区間は都市再生プロジェクトで、平成19年度までの整備が位置付けられており、年間約2千億円規模の新直轄方式では整備の遅れが懸念されます。  3. 新直轄方式の無料ケースの場合将来交通量が倍増し、設計の見直しや新たな環境対策等が必要となり、整備の大幅な遅れが生じます。
東京都	東関東道水戸線	三郷～高谷JCT	「整備を進める必要がある」  (理由) ・東関東自動車道水戸線三郷～高谷JCT（東京外かく環状道路）は、全国から東京へ集中する放射方向の国土開発幹線自動車道を束ねる路線である。 ・中央環状線、首都圏中央連絡自動車道と一体的に首都圏の三環状道路を構成し、首都圏の渋滞解消、環境改善、ひいては都市の再生に必要不可欠な路線である。 ・都市再生本部の都市再生プロジェクト（第二次決定：平成13年8月）においても、平成19年度までに整備を図る路線に位置づけられている。	・本路線の重要度に鑑み、整備が遅滞することなく早期整備が図れる手法とすること。 また、地方負担を求めない方式とすること。 ・都としては、首都圏に集中する交通を処理するため、圏央道の内側を一体とした地域分割とすべきと考える。（（仮称）首都圏高速道路とする。） これにより、この中の路線・区間の料金収入を活用する、いわゆる首都圏プール制とすることで、中央環状品川線、外環、圏央道という、首都圏三環状道路の整備にあたり合理的な投資が可能と考えており、道路関係四公団民営化の基本的枠組みと並行して検討されたい。
神奈川県	第二東名	海老名南JCT～秦野	第二東名は、容量を大きく超える交通量によって機能が低下している現東名を補完し、沿線地域の渋滞や沿道環境の改善、地域・産業経済の発展や、災害時の代替路として機能する重要な路線である。 また、すでに地元調整を終え、用地買収や工事に着手した箇所も存在するため、「その整備は早急に進める必要」がある。	費用対便益・採算性・外部経済効果ともに評点は中位を占めており、「 <u>公団あるいは新組織による有料道路方式</u> 」と考える。 また、第二東名は、現東名と一体となって機能する路線であり、整備にあたっては現東名の収益等を活用すべきと考える。 なお、新直轄方式により無料道路となった場合の交通は、有料の現東名を避け、第二東名に流れることは明白で、料金アンバランスによって第二東名周辺に大変な渋滞が発生する恐れがある。
		秦野～御殿場JCT	第二東名は、容量を大きく超える交通量によって機能が低下している現東名を補完し、沿線地域の渋滞や沿道環境の改善、地域・産業経済の発展や、災害時の代替路として機能する重要な路線であり、「 <u>早期に施行命令を発令し、その整備を早急に進める必要</u> 」がある。	採算性評点が大きく、また費用対便益・外部経済効果評点も中位を占めており、「 <u>公団あるいは新組織による有料道路方式</u> 」と考える。 また、第二東名は、現東名と一体となって機能する路線であり、整備にあたっては現東名の収益等を活用すべきと考える。 なお、新直轄方式により無料道路となった場合の交通は、有料の現東名を避け、第二東名に流れることは明白で、料金アンバランスによって第二東名周辺に大変な渋滞が発生する恐れがある。
新潟県	日沿道	中条～朝日	日本海沿岸東北自動車道の中条～朝日間を早期に整備することが必要である。  理由 1) 日沿道の整備促進により、日本海側の物流の基軸「日本海ルート」の東半分がつかがり、太平洋ルートと並ぶ物流の基軸として大きな社会的・経済的效果を発揮する。  2) 当県では、日沿道の整備を前提として県北地域の医療格差解消を目指して、圏域の中心都市の新発田市に救命救急機能を持つ新たな県立病院を建設中であり、日沿道は、正に「命の高速道路」である。	1 整備手法について いづれでも、地方負担がなく早期整備が可能となる方式  2 理由 新組織の基本的枠組み、新組織の投資総額、国の機構・新組織に対する監督権限等が不透明なため、現時点では判断できない。

都道府県	路線名	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
福井県	近畿道 敦賀線	小浜西～敦賀JCT	<p>・舞鶴若狭自動車道は、本年3月に舞鶴東・小浜西間約2.5kmが開通したが、本路線の有するネットワークとしての整備効果を十分発揮させるためには、残る小浜西・敦賀間約5.0kmの整備が必要不可欠である。</p> <p>・本路線は、日本海国土軸の一翼を担い、北近畿における大環状ネットワークを形成するとともに、災害時等における東西方向の代替迂回道路、緊急避難道路として国策上重要であるだけでなく、福井県の発展にとって極めて重要である。</p> <p>・沿線の若狭湾沿岸地域は、原子力発電所が15基立地しており、有事という国家的事態に対応するため、住民避難のための高速道路ネットワークなど、交通網の整備が急務であるとともに、長年にわたり、国のエネルギー政策の推進に大きく貢献してきた今日までの経緯も認識すべきである。</p>	<p>・公団あるいは新組織による有料道路方式での整備を要請する。</p>
山梨県	中部横断道	吉原JCT～増穂	<p>中部横断自動車道は、東名・第二東名・中央・関越・北陸の各高速道の有機的連結により、太平洋と日本海を結ぶ日本列島横断軸として、また、北関東自動車道との連携により、首都圏をとりまく関東大環状連携軸として、国土の骨格基盤を形成する路線である。</p> <p>特に、この道路は国土の東西軸である東名と中央の両自動車道を中間で結ぶ唯一の高速幹線道路であり、想定される東海地震や富士山噴火など大規模災害時における東名高速など高速幹線交通網の寸断等の緊急時には、両路線相互の代替性を確保する路線として、国家的な見地から必要不可欠である。</p>	<p>上記の観点から、中部横断自動車道は、東名・中央の両路線を建設・管理する公団が、一体となって建設・管理することが、その安定性、確実性等から、極めて重要であり、現在の整備のスピードを落とすことなく、建設を継続する必要があることから、「公団あるいは新組織による有料道路方式」が望ましい。</p> <p>しかしながら、本県としては、有料道路方式に固執するものでなく、「いずれでも早期整備が可能となる方式」を希望する。</p>
		増穂～若草榎形	<p>中部横断自動車道は、東名・第二東名・中央・関越・北陸の各高速道の有機的連結により、太平洋と日本海を結ぶ日本列島横断軸として、また、北関東自動車道との連携により、首都圏をとりまく関東大環状連携軸として、国土の骨格基盤を形成する路線である。</p> <p>特に、この道路は国土の東西軸である東名と中央の両自動車道を中間で結ぶ唯一の高速幹線道路であり、想定される東海地震や富士山噴火など大規模災害時における東名高速など高速幹線交通網の寸断等の緊急時には、両路線相互の代替性を確保する路線として、国家的な見地から必要不可欠である。</p>	<p>上記の観点から、中部横断自動車道は、東名・中央の両路線を建設・管理する公団が、一体となって建設・管理することが、その安定性、確実性等から、極めて重要であり、現在の整備のスピードを落とすことなく、建設を継続する必要があることから、「公団あるいは新組織による有料道路方式」が望ましい。</p> <p>しかしながら、本県としては、有料道路方式に固執するものでなく、「いずれでも早期整備が可能となる方式」を希望する。</p>
長野県	中部横断道	八千穂～佐久南	<p>高速道路整備計画は、国土交通省の高い見地と責任において、長期的な展望に立つての財源見通しをふまえてもなお、全区間が重要と位置付けられ、立案、推進されてきた計画であるから、各区間の整備の必要性を自治体に問い直すこと自体が疑問である。</p> <p>沿線地域の主要道路は国道141号のみ。通勤・通学などの住民生活を支えるための通過交通の吸収、災害発生時の緊急輸送路の確保が課題。</p> <p>沿線地域は救命救急病院への搬送時間が全国平均の倍。病院整備の効率化と併せ、搬送時間の短縮による医療過疎地域の解消が課題。</p> <p>以上のような沿線地域の課題を解決することが必要。</p>	<p>地域の実情や特性を考慮し、様々な観点から道路環境の早期整備が可能となるよう検討すべきと考える。</p> <p>なお、新たに地方負担が生じる場合には、明確な財源移譲の措置を講じること。</p>
		佐久南～佐久JCT	<p>高速道路整備計画は、国土交通省の高い見地と責任において、長期的な展望に立つての財源見通しをふまえてもなお、全区間が重要と位置付けられ、立案、推進されてきた計画であるから、各区間の整備の必要性を自治体に問い直すこと自体が疑問である。</p> <p>当区間は以下の理由により、整備の必要性があると考えられる。</p> <p>上信越自動車道と接続する当区間は、南佐久方面への玄関口であり、また佐久・和田峠・中央自動車道を経由し北関東と中部・関西圏を結ぶ物流・観光の要でもあり、道路整備を進めることの効果は大きい。</p> <p>救命救急病院への搬送時間が全国平均の倍であり、道路整備をすることによる搬送時間の短縮と病院整備の効率化により医療過疎地域の解消が図られる。</p> <p>平成10年に施行命令が出され、道路整備に対する地域の理解を得ながら協議を進め、平成15年度末までには用地買収率66%が見込まれている。</p> <p>また、本年度より本工事も着手している。</p>	<p>整備にあたっては、地域の実情や特性を考慮し、4車線から2車線への変更を始め、様々な観点から早期整備が可能となるよう検討すべきと考える。</p> <p>なお、新たに地方負担が生じる場合には、明確な財源移譲の措置を講じること。</p>



都道府県	路線名	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
岐阜県	東海北陸道	飛騨清見～白川郷	本路線のように前後まで開通しており、わずかな距離だけ残している現状でこれを造らないということは、誰が見ても常識に反する。	従来 방식으로整備する。  当該区間が「Cグループ」という総合評価は納得できない。 当該区間は東海北陸自動車道の最後の未開通区間であり、開通により前後の交通量も増加することから、採算性はさらに高くなると考えられる。
静岡県	中部横断道	吉原JCT～増穂	以下の理由で、整備を促進する必要がある。  ・南北軸となる中部横断自動車道の整備により、東西軸の東名や中央高速道路を利用して東京港や横浜港を利用している山梨県、長野県の貨物が、清水港の利用も可能となり、都心の渋滞の回避等、効率的な物流網の形成が図られる。 ・通行止めや渋滞がたびたび発生している国道52号の沿線地域の生活を守るとともに広域的な医療・救急体制の実現を図ることにより生命を守る重要な路線である。 ・現東名と中央高速道路をネットワークすることにより、大規模地震が発生した場合の代替路や緊急輸送路となる重要な路線である。	以下の理由で「 <u>公団あるいは新組織による料金収入を最大限活用した有料道路方式</u> 」が望ましいが、「 <u>いずれでも早期整備が可能となる方式</u> 」でも良い。  ・平成10年12月に施行命令が出された以降、公団により各種調査が行なわれており、早期着工の環境は十分整っている。 ・東名・中央の両路線を建設・管理する公団が、建設を継続し、早期に整備効果を地域に結びつけることが必要である。 ・特に、吉原JCTから直近の山梨県の富沢ICの区間については、全線が完成しないと効果が発現されないこと、かつ地形が急峻で地質が脆弱のためトンネル・高架橋等の構造物が連続するとともに、区間延長が約19kmと長いことから、集中投資が可能な整備方式を望む。
		第二東名 秦野～御殿場JCT	以下の理由で、 <u>早期に施行命令を発令し、整備を早急に進める必要がある</u> 。  ・第二東名は、交通量の増大に伴い慢性的な渋滞の発生や多発する事故により、その機能が低下している現東名と交通機能の分担を行うことで、我が国の東西交通を支える大動脈となる重要な路線である。 ・圏央道や第二名神と接続することにより、国土の大動脈として東京圏、中部圏、関西圏の三大都市圏の連携を強化する路線である。 ・地震や台風などの災害時には交通機能を確保する代替路として極めて重要な路線であり、政府の中央防災会議が策定した東海地震対策大綱においても、地震に強い交通基盤づくりのため第二東名の整備推進が位置付けられている。	以下の理由で「 <u>公団あるいは新組織による料金収入を最大限活用した有料道路方式</u> 」が適切である。  ・第二東名は、現東名と交通機能を分担する路線であり、整備にあたっては現東名の収益等を活用すべき。 ・新直轄方式により本区間が無料道路となった場合、並行する現東名から交通が転換し、現東名の料金収入は減少するとともに、第二東名及び接続道路の大渋滞が予測される。
		御殿場～長泉沼津	以下の理由で、整備を促進する必要がある。  ・第二東名は、交通量の増大に伴い慢性的な渋滞の発生や多発する事故により、その機能が低下している現東名と交通機能の分担を行うことで、我が国の東西交通を支える大動脈となる重要な路線である。 ・圏央道や第二名神と接続することにより、国土の大動脈として東京圏、中部圏、関西圏の三大都市圏の連携を強化する路線である。 ・地震や台風などの災害時には交通機能を確保する代替路として極めて重要な路線であり、政府の中央防災会議が策定した東海地震対策大綱においても、地震に強い交通基盤づくりのため第二東名の整備推進が位置付けられている。	以下の理由で「 <u>公団あるいは新組織による料金収入を最大限活用した有料道路方式</u> 」が適切である。  ・第二東名は、現東名と一体となって交通機能を分担する路線であり、整備にあたっては現東名の収益等を活用すべき。 ・新直轄方式により本区間が無料道路となった場合、並行する現東名から交通が転換し、現東名の料金収入は減少するとともに、第二東名及び接続道路の大渋滞が予測される。 ・本区間の事業進捗率は高く、引続き集中投資により早期に料金収入を得ることが得策である。（平成15年10月末現在、用地買収率約96%、工事着手延長率約63%）
		長泉沼津～吉原JCT	以下の理由で、整備を促進する必要がある。  ・第二東名は、交通量の増大に伴い慢性的な渋滞の発生や多発する事故により、その機能が低下している現東名と交通機能の分担を行うことで、我が国の東西交通を支える大動脈となる重要な路線である。 ・圏央道や第二名神と接続することにより、国土の大動脈として東京圏、中部圏、関西圏の三大都市圏の連携を強化する路線である。 ・地震や台風などの災害時には交通機能を確保する代替路として極めて重要な路線であり、政府の中央防災会議が策定した東海地震対策大綱においても、地震に強い交通基盤づくりのため第二東名の整備推進が位置付けられている。	以下の理由で「 <u>公団あるいは新組織による料金収入を最大限活用した有料道路方式</u> 」が適切である。  ・第二東名は、現東名と一体となって交通機能を分担する路線であり、整備にあたっては現東名の収益等を活用すべき。 ・新直轄方式により本区間が無料道路となった場合、並行する現東名から交通が転換し、現東名の料金収入は減少するとともに、第二東名及び接続道路の大渋滞が予測される。 ・本区間の事業進捗率は高く、引続き集中投資により早期に料金収入を得ることが得策である。（平成15年10月末現在、用地買収率約98%、工事着手延長率約85%）
		吉原JCT～引佐JCT	以下の理由で、整備を促進する必要がある。  ・第二東名は、交通量の増大に伴い慢性的な渋滞の発生や多発する事故により、その機能が低下している現東名と交通機能の分担を行うことで、我が国の東西交通を支える大動脈となる重要な路線である。 ・圏央道や第二名神と接続することにより、国土の大動脈として東京圏、中部圏、関西圏の三大都市圏の連携を強化する路線である。 ・地震や台風などの災害時には交通機能を確保する代替路として極めて重要な路線であり、政府の中央防災会議が策定した東海地震対策大綱においても、地震に強い交通基盤づくりのため第二東名の整備推進が位置付けられている。	以下の理由で「 <u>公団あるいは新組織による料金収入を最大限活用した有料道路方式</u> 」が適切である。  ・第二東名は、現東名と一体となって交通機能を分担する路線であり、整備にあたっては現東名の収益等を活用すべき。 ・新直轄方式により本区間が無料道路となった場合、並行する現東名から交通が転換し、現東名の料金収入は減少するとともに、第二東名及び接続道路の大渋滞が予測される。 ・本区間の事業進捗率は高く、引続き集中投資により早期に料金収入を得ることが得策である。（平成15年10月末現在、用地買収率約99%、工事着手延長率約94%）

都道府県	路線名	対象区間	1.整備の必要性	2.整備手法の考え方
静岡県	第二東名	引佐JCT～豊田東	<p>以下の理由で、整備を促進する必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第二東名は、交通量の増大に伴い慢性的な渋滞の発生や多発する事故により、その機能が低下している現東名と交通機能の分担を行うことで、我が国の東西交通を支える大動脈となる重要な路線である。</li> <li>・圏央道や第二名神と接続することにより、国土の大動脈として東京圏、中部圏、関西圏の三大都市圏の連携を強化する路線である。</li> <li>・地震や台風などの災害時には交通機能を確保する代替路として極めて重要な路線であり、政府の中央防災会議が策定した東海地震対策大綱においても、地震に強い交通基盤づくりのため第二東名の整備推進が位置付けられている。</li> </ul>	<p>以下の理由で「<u>公団あるいは新組織による料金収入を最大限活用した有料道路方式</u>」が適切である。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第二東名は、現東名と一体となって交通機能を分担する路線であり、整備にあたっては現東名の収益等を活用すべき。</li> <li>・新直轄方式により本区間が無料道路となった場合、並行する現東名から交通が転換し、現東名の料金収入は減少するとともに、第二東名及び接続道路の大渋滞が予想される。</li> </ul>
愛知県	第二東名	引佐JCT～豊田東	<p>以下の理由により、早期整備が必要である。</p> <p>第二東海自動車道は、国土の大動脈として、極めて重要な役割を果たす路線であり、対象区間の整備がされなかった場合、現在でも渋滞をしている現東名高速道路の豊田JCT～三ヶ日JCT間に更に交通負荷がかかり、大動脈としての機能が全く果たされなくなる。</p> <p>国の東海地震対策大綱においても、地震に強い交通ネットワークとして、整備を早急に進めることが、位置付けられている。</p> <p>当該区間の整備を前提として、企業団地等の開発が進められており、万一整備されないようなことになれば、これらの地域整備に与える影響は計り知れない。</p> <p>国家プロジェクトである2005年開港の中部国際空港への広域アクセスとして重要な役割を果たす。</p>	<p>既存の高速道路ネットワークによる料金収入を最大限活用した有料道路方式による早期整備が必要である。</p>
		豊田JCT～豊田南	<p>以下の理由により、2005年までの完成供用が必須である。</p> <p>第二東海自動車道は、国土の大動脈として、極めて重要な役割を果たす路線である。</p> <p>国の東海地震対策大綱においても、地震に強い交通ネットワークとして、整備を早急に進めることが、位置付けられている。</p> <p>国家プロジェクトである2005年開港・開催の中部国際空港、日本国際博覧会への広域アクセスとして、2005年までの完成供用が必須である。</p>	<p>中部国際空港、日本国際博覧会の広域アクセス道路として2005年までの完成供用が必須の区間であり、引き続き、現行(公団)方式での整備をお願いしたい。</p>
	近畿道 名古屋大阪線	名古屋南～高針JCT	<p>以下の理由により、早期整備が必要である。</p> <p>名古屋環状2号線は、名古屋都市圏の骨格を形成する環状道路として、交通の迂回分散を図り、当都市圏の円滑な交通の確保に不可欠な道路であり、また、国の都市再生プロジェクトにも位置付けられている大変重要な道路で、早期に環状道路としてのネットワーク形成が是非とも必要である。</p> <p>国家プロジェクトである中部国際空港への円滑な交通アクセスを確保するうえで、重要な役割を果たす。</p> <p>用地も確保され、工事着手もしており、早期整備の条件が整っており、この区間の整備により、環状道路としての本来機能が発揮される。</p>	<p>既存の高速道路ネットワークによる料金収入を最大限活用した有料道路方式による早期整備が不可欠である。</p>



都道府県	路線名	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
三重県	近畿道 名古屋神戸線	四日市JCT～菰野	<p>整備を進める必要がある。</p> <p>第二名神高速道路は、現名神高速道路の混雑緩和だけでなく、将来的には現東名・名神高速道路、東海環状自動車道、中央自動車道、東海北陸自動車道等と有機的に連携して、国土の重要な高速道路網を形成します。また、東名・名神高速道路の冬季規制や事故発生時にはその交通機能を代替します。</p> <p>県内区間の東では既に伊勢湾岸道路が完成して東名阪自動車道に接続するとともに平成17年度には東名高速道路に接続し、西では東名阪亀山東JCT～大津JCT～名神草津JCT間で着々と工事が進んでいます。</p> <p>その結果、4～5年後に現東名・名神高速道路を短絡するバイパスが形成されますので、大きな交通の転換が発生し、県の推算では約2万台程度の交通量が増加することになります。菰野～亀山間には施行命令すら出ていませんので、本来この交通を受けるべき四日市JCT～亀山JCT間が未整備のまま残ることになります。必然的に、これらは東名阪自動車道に流入することになりますが、東名阪自動車道は、現在でも4車線に7万台前後もの交通量が流れており全く余裕がないことから、たちまち大渋滞が発生するのは確実で、危機的状況となっています。このままでは、第二名神に求められている役割が果たせないばかりか、経済活動や日常生活等に大きな支障をきたします。</p> <p>第二名神高速道路は、国際競争力の確保や危機管理等の観点から、国としても戦略的に整備を進めることが望ましい路線です。</p>	<p>公団あるいは新組織による有料道路方式</p> <p>四日市JCT～菰野I.C.～亀山JCT間は、東名阪自動車道との並行区間であり、相互補完の関係にもあることから、有料道路方式で早急に整備願いたい。</p>
		菰野～亀山JCT	<p>整備を進める必要がある。</p> <p>第二名神高速道路は、現名神高速道路の混雑緩和だけでなく、将来的には現東名・名神高速道路、東海環状自動車道、中央自動車道、東海北陸自動車道等と有機的に連携して、国土の重要な高速道路網を形成します。また、東名・名神高速道路の冬季規制や事故発生時にはその交通機能を代替します。</p> <p>県内区間の東では既に伊勢湾岸道路が完成して東名阪自動車道に接続するとともに平成17年度には東名高速道路に接続し、西では東名阪亀山東JCT～大津JCT～名神草津JCT間で着々と工事が進んでいます。</p> <p>その結果、4～5年後に現東名・名神高速道路を短絡するバイパスが形成されますので、大きな交通の転換が発生し、県の推算では約2万台程度の交通量が増加することになります。菰野～亀山間には施行命令すら出ていませんので、本来この交通を受けるべき四日市JCT～亀山JCT間が未整備のまま残ることになります。必然的に、これらは東名阪自動車道に流入することになりますが、東名阪自動車道は、現在でも4車線に7万台前後もの交通量が流れており全く余裕がないことから、たちまち大渋滞が発生するのは確実で、危機的状況となっています。このままでは、第二名神に求められている役割が果たせないばかりか、経済活動や日常生活等に大きな支障をきたします。</p> <p>第二名神高速道路は、国際競争力の確保や危機管理等の観点から、国としても戦略的に整備を進めることが望ましい路線です。</p>	<p>公団あるいは新組織による有料道路方式</p> <p>四日市JCT～菰野I.C.～亀山JCT間は、東名阪自動車道との並行区間であり、相互補完の関係にもあることから、有料道路方式で早急に整備願いたい。</p>
		亀山JCT～大津JCT	<p>整備を進める必要がある。</p> <p>第二名神高速道路は、現名神高速道路の混雑緩和だけでなく、将来的には現東名・名神高速道路、東海環状自動車道、中央自動車道、東海北陸自動車道等と有機的に連携して、国土の重要な高速道路網を形成します。また、東名・名神高速道路の冬季規制や事故発生時にはその交通機能を代替します。</p> <p>第二名神高速道路は、国際競争力の確保や危機管理等の観点から、国としても戦略的に整備を進めることが望ましい路線です。</p>	<p>公団あるいは新組織による有料道路方式</p> <p>第二名神高速道路の大津JCT以東は、伊勢湾岸自動車道に接続することで、供用を開始すると現東名・名神高速道路のバイパスを形成し、相互補完の関係になりますので、有料道路方式での整備を願いたい。</p>
	近畿道 名古屋大阪線	亀山～亀山南JCT	<p>整備を進める必要がある</p> <p>当該区間は、東名阪自動車道と伊勢自動車道を直結することで、東名阪自動車道の鈴鹿料金所と伊勢自動車道の関料金所における渋滞の解消と追突事故等からの安全を確保するために早期の整備が求められています。</p>	<p>公団あるいは新組織による有料道路方式</p> <p>整備の目的が、東名阪自動車道と伊勢自動車道の両有料道路を直結することにあるので、有料道路方式での整備を願いたい。</p>

都道府県	路線名	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
滋賀県	近畿道 名古屋神戸線	亀山JCT～大津JCT	<p>「整備を進める必要がある」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第二名神高速道路は、東名高速道路や第二東名高速道路とのネットワークにより、大阪都市圏および名古屋都市圏と首都圏の三大経済圏を結ぶ重要な国土幹線であり、21世紀における我が国の産業、文化、経済活動に大きな効果が期待される。</li> <li>・名神高速道路の交通量はすでに飽和状態にあり、慢性的な渋滞は大きな経済的損失をもたらしている。第二名神高速道路は、名神高速道路とともに我が国の重要な国土幹線であり、ダブルネットワーク化を図ることにより渋滞解消はもとより、災害・事故さらには冬季の積雪による通行不能など、非常時におけるリダンダンシーが確保される。</li> <li>・地元では、第二名神高速道路の開通を前提に、工業団地をはじめとする各種の地域づくりが進められている。</li> </ul>	<p>「公団あるいは新組織による有料道路方式」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・名神高速道路とのダブルネットワーク化により、一体となった機能が発揮されるため、建設管理についても名神高速道路と同様に行うべき。</li> <li>・名神高速道路とのダブルネットワーク化により、料金体系も名神高速道路と同様に必要がある。</li> <li>・費用対便益が大きい。</li> </ul>
		大津JCT～城陽	<p>「整備を進める必要がある」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第二名神高速道路は、東名高速道路や第二東名高速道路とのネットワークにより、大阪都市圏および名古屋都市圏と首都圏の三大経済圏を結ぶ重要な国土幹線であり、21世紀における我が国の産業、文化、経済活動に大きな効果が期待される。</li> <li>・名神高速道路の交通量は飽和状態となっており、慢性的な渋滞は大きな経済的損失をもたらしている。第二名神高速道路は、名神高速道路とともに我が国の重要な国土幹線であり、ダブルネットワーク化を図ることにより渋滞解消はもとより、災害・事故など非常時におけるリダンダンシーが確保される。</li> </ul>	<p>「公団あるいは新組織による有料道路方式」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・名神高速道路とのダブルネットワーク化により、一体となった機能が発揮されるため、建設管理についても名神高速道路と同様に行う。</li> <li>・名神高速道路とのダブルネットワーク化により、料金体系も名神高速道路と同様に必要がある。</li> <li>・費用対便益が比較的大きい。</li> </ul>
京都府	近畿道 名古屋神戸線	大津JCT～城陽	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第二名神高速道路は、新たな国土軸として、関西圏と中部圏の連携を強化するとともに、関西文化学術研究都市をはじめとする京都府南部地域の活性化を図る上で極めて重要な道路である。</li> <li>・第二名神高速道路の整備を前提として、地域づくりを進めてきた地元市町の意向を十分踏まえていただきたい。</li> <li>・なお、第二名神高速道路は、京奈和自動車道及び第二京阪道路とリンクして、関西圏の高速道路ネットワークの要となる道路であり、その効果を有効に発揮するためにも、評価区間については、第二京阪道路と連結する八幡JCTで区分すべきである。(大津JCT～城陽は、大津JCT～八幡JCTに変更すべき。)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まさに国の国土軸となる高速道路ネットワークの基幹となる路線であり、地方の負担なく、国の責任で整備すべきである。</li> <li>・整備手法としては、新直轄方式より新組織による整備が望ましい。</li> <li>・整備の進め方の検討にあたっては、施行命令区間を前提とした現在の区間割りだけでなく、第二京阪道路等も含めたネットワークとしての効果が反映できるよう、区間を細分化したものについても検討すべきではないか。</li> </ul>
		城陽～高槻第一JCT	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第二名神高速道路は、新たな国土軸として、関西圏と中部圏の連携を強化するとともに、関西文化学術研究都市をはじめとする京都府南部地域の活性化を図る上で極めて重要な道路である。</li> <li>・第二名神高速道路の整備を前提として、地域づくりを進めてきた地元市町の意向を十分踏まえていただきたい。</li> <li>・なお、第二名神高速道路は、京奈和自動車道及び第二京阪道路とリンクして、関西圏の高速道路ネットワークの要となる道路であり、その効果を有効に発揮するためにも、評価区間については、第二京阪道路と連結する八幡JCTで区分すべきである。(城陽～高槻第一JCTは、八幡JCT～高槻第一JCTに変更すべき。)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まさに国の国土軸となる高速道路ネットワークの基幹となる路線であり、地方の負担なく、国の責任で整備すべきである。</li> <li>・整備手法としては、新直轄方式より新組織による整備が望ましい。</li> <li>・整備の進め方の検討にあたっては、施行命令区間を前提とした現在の区間割りだけでなく、第二京阪道路等も含めたネットワークとしての効果が反映できるよう、区間を細分化したものについても検討すべきではないか。</li> </ul>
大阪府	近畿道 名古屋神戸線	城陽～高槻第一JCT	<p>第二名神高速道路は、我が国の道路ネットワークの骨格を形成する、最も重要な路線のひとつである。</p> <p>主な役割は、現在、名神高速道路に依存している近畿圏と中部圏、首都圏との連携を強化し、日本の国際競争力を高めるとともに、一本しかない名神高速道路及び中国自動車道が災害等で機能しない場合、日本の大動脈としての機能を確保するものであるが、そのためには、全線が開通して、ネットワークとしての機能を十分に果たすことが肝要。</p>	<p>公表された高速自動車国道の評価結果は、地域の限定的な効果を評価する項目が多く、国益を担う大きな波及効果が得られる都市部の高速道路や、国の骨格となる路線に対する評価がなされておらず、また残事業費により費用対便益が評価されているため、第二名神の当該区間は低く評価されている。</p> <p>しかし、上記の必要性を鑑み、第二名神高速道路は、国益の観点から、国の責任において、<b>公団あるいは新組織による有料道路方式で、全線を早期に整備されるべきものと認識。</b></p>
		高槻第一JCT～神戸JCT	<p>第二名神高速道路は、我が国の道路ネットワークの骨格を形成する、最も重要な路線のひとつである。</p> <p>主な役割は、現在、名神高速道路に依存している近畿圏と中部圏、首都圏との連携を強化し、日本の国際競争力を高めるとともに、一本しかない名神高速道路及び中国自動車道が災害等で機能しない場合、日本の大動脈としての機能を確保するものであるが、そのためには、全線が開通して、ネットワークとしての機能を十分に果たすことが肝要。</p>	<p>公表された高速自動車国道の評価結果は、地域の限定的な効果を評価する項目が多く、国益を担う大きな波及効果が得られる都市部の高速道路や、国の骨格となる路線に対する評価がなされておらず、また残事業費により費用対便益が評価されているため、第二名神の当該区間は低く評価されている。</p> <p>しかし、上記の必要性を鑑み、第二名神高速道路は、国益の観点から、国の責任において、<b>公団あるいは新組織による有料道路方式で、全線を早期に整備されるべきものと認識。</b></p>

都道府県	路線名	対象区間	1.整備の必要性	2.整備手法の考え方
兵庫県	近畿道 名古屋神戸線	高槻第一JCT～神戸JCT	第二名神は、全国高速道路網の要として、国土の重要な骨格をなし、緊急時の代替交通を確保する路線であり、名神高速道路や中国自動車道の慢性渋滞を解消するためにも、その早期整備が必要である。本県では、第二名神の整備計画、施行命令を踏まえ、宝塚新都市、川西インター線等関連プロジェクト等を進めており、引き続き、本路線の整備を進める必要がある。	国土の骨格をなす重要路線であることから、「有料道路方式」により早期整備を図りたい。
		播磨新宮～山崎JCT	山陽自動車道と中国自動車道を接続し高速ネットワークを形成するとともに、地域の連携と交流を促進し、地域活性化に資する路線であることから、早期整備を進める必要がある。	山陽自動車道から中国自動車道の間約25kmのうち約13kmが既に「有料道路」で供用していることから、引き続き「有料道路方式」により早期整備を図りたい。 なお、構造等の見直しにより、更なる建設費削減の検討を行うべきである。その場合には関係地方公共団体に対して十分な事前説明と協議をお願いしたい。
	佐用JCT～大原	中国横断自動車道姫路鳥取線は、安定した輸送路の確保や災害時の緊急輸送、救急医療などに欠くことのできない重要な社会基盤であり、中国自動車道と鳥取市や岡山県東北部地域を連絡する唯一の高速道路となるものである。 この道路は、地域の経済、文化等の交流だけでなく、広く山陰・中国・関西圏の交流を強化し、一体的な発展と活力ある地域づくりを実現するためにも、欠くことのできない重要な路線である。 このことから、この道路の整備を早急に進める必要がある。	「新直轄方式」により、早期整備を図られたい。 高速自動車国道の整備・管理は、国が責任を持って行う事業であることから、実質的に地方負担がないよう、適切な財源措置を講じられたい。	
神戸市	近畿道 名古屋神戸線	高槻第一JCT～神戸JCT	近畿自動車道名古屋神戸線は、国土の重要な骨格をなす路線であるとともに、緊急時の代替ネットワーク機能を確保する路線であり、名神高速道路や中国自動車道の慢性渋滞を解消するためにも、その早期整備が必要である。 神戸市が震災から本格復興を遂げ、持続的に発展するためには、神戸医療産業都市構想や、神戸空港をはじめとするプロジェクトを推進し、海・空・陸・情報の一体的なネットワークづくりが必要である。そのためには広域的な道路ネットワークの形成が重要であり、当路線は重要な役割を担うものと考えている。	当路線は、公団あるいは新組織による有料道路方式により、全線を早期整備すべき道路であると考えている。
和歌山県	近畿道 紀勢線	みなべ～白浜	整備の必要性：有 ・東南海・南海地震に備え、津波で寸断される国道42号に代わる緊急輸送道路として、「命の道」高速道路の早期整備が必要 （特に田辺市周辺は過去にも甚大な被害有り） ・紀南地方の中心都市である田辺市および全国有数の観光地である白浜町など、熊野地方への玄関口ともなるこれらの地域と京阪神を直結し、地域の自立・活性化に不可欠  ・県都和歌山市方面から南紀白浜空港へのアクセス向上など、高速交通体系の形成上必要  ・三次救急医療施設（和歌山市のみ）への搬送時間を短縮する等、広域医療体制の面からも必要 ・国道42号の混雑解消と代替性確保による紀南の幹線交通の確保の観点から必要  ・高速道路整備を見込んだ周辺整備やアクセス道路の整備が既に進行中	・整備スピードが確保されることを前提に「公団あるいは新組織による有料道路方式」での早期整備を望む ・県第二の都市や有数の観光地へのアクセス区間であり、交通量、採算性もある程度見込まれ、有料制度となじむ区間である。また、観光振興や災害時の緊急輸送路の確保などの効果も大きく、事業評価結果もBの上位に位置している ・御坊～南部間が平成15年12月14日に開通し、これに続く南部～田辺間は、用地取得を完了し今年度から工事实施中。また、田辺～白浜間は現地測量設計を完了していることから、事業の継続性を考慮すべき
		白浜～すさみ	整備の必要性：有 ・東南海・南海地震に備え、津波で寸断される国道42号に代わり、緊急輸送路として「命の道」高速道路の早期整備が必要。特に、白浜～すさみ間には被害が想定される箇所も多く、迂回路としての県道すらない ・国道42号は大雨・台風などの異常気象時にも通行止となることから代替路となる高速道路が必要  ・世界遺産登録が予定されている熊野地方への観光利便性向上、串本、勝浦、新宮等、白浜以南の半島地域の経済活性化、広域医療体制確立のためにも必要不可欠  ・以上、国土の均衡ある発展、地域の安全性・信頼性の向上、農林水産業や観光など地域経済の発展のため、紀伊半島を一周する高速道路は必要、  ・未施行命令区間であるが、県が既に用地先行取得を行い着手準備も十分整っている	・地方負担に対する国の支援を前提に、整備スピードが確保できるのであれば、「新直轄方式」による早期着手を望む ・交通量は比較的少なく有料にはなじみにくいが、大規模地震などの防災対策上の必要性・緊急性が高く、また産業基盤の脆弱な地域の活性化に無料道路の効果が非常に大きい ・新直轄方式をとることにより、より早期に、より効果的な整備が可能となる構造規格の見直しにより、コスト削減が図れ、早期整備が可能となる地域の利便性の高いインター配置が可能となり、利用促進が図れる既存の高規格な国道バイパス（日置川道路）を活用し早期ネットワーク化が図れる ・用地先行取得を実施していることから、H15年度から投資が可能である

都道府県	路線名	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
鳥取県	中国横断道 姫路鳥取線	智頭～鳥取	<p>高速道路は、国が、国土のグランドデザインを描いた上で国の責務として整備を進めてきたものであり、そのネットワークを構成する全ての区間が当然必要である。</p> <p>当区間は、姫路鳥取線（佐用～大原間）及び直轄事業の志戸坂峠道路と一体となって、鳥取市を中心とする山陰東部地域と山陽地方を結び、これら地域の経済・文化等の交流だけでなく、関西をはじめ広く全国との交流を強め、一体的な発展と活力ある地域づくりを実現するために、欠かすことの出来ない重要な道路である。</p> <p>姫路鳥取線（智頭～鳥取間）は、（佐用～大原間）と合わせ、1日も早く完成させる必要がある。</p>	<p>「新直轄方式」による整備が妥当と考える。</p> <p>但し、従来どおりの整備速度を確保するとともに、公団整備からの切り替えであることに鑑み、建設・管理とも、実質的に地方負担が生じないよう適切な財源措置をされたい。</p> <p>また、当該区間は、佐用～大原間と一体となっはじめて中国縦貫道とつながるため、佐用～大原間についても速度を落とすことなく整備促進を図られたい。</p>
	中国横断道 岡山米子線	米子～米子北	<p>高速道路は、国が、国土のグランドデザインを描いた上で国の責務として整備を進めてきたものであり、そのネットワークを構成する全ての区間が当然必要である。</p> <p>当区間は、周辺に、国際航路を持つ、米子空港や重要港湾境港を有しており、鳥取・島根両県にまたがる中海圏域が山陰地方の拠点として一体的に発展していくためにも、陸海空の交通の結節点として整備が必要。</p>	<p>「新直轄方式」による整備が妥当と考える。</p> <p>但し、公団整備からの切り替えであることに鑑み、建設・管理とも、実質的に地方負担が生じないよう適切な財源措置をされたい。</p>
島根県	中国横断道 尾道松江線	三次JCT～三刀屋木次	<p><b>整備を進める必要がある</b></p> <p>中国横断自動車道尾道松江線は、本州四国連絡道路・今治ルートと一体となって、山陰、山陽及び四国地方を南北に結び地域連携構想を推進し、この圏域の産業、経済、文化・観光の飛躍的な発展と沿線地域の生活の向上に大きく寄与する、各圏域の自立的発展や中四国地方が広域的かつ一体的な発展を遂げるためには、全線の一日も早い完成が必要。<b>特に県境松江市とブロック中心都市広島市を結び重要な道路として必要不可欠。</b></p> <p>一部並行する国道54号は、異常気象時の事前通行規制区間が有り、道路線形も設計速度50km/h程度の2車線の道路であり、現国道の改良では、多大な費用が必要な上に、代替路線の確保ができず、危機管理上も課題が残る。</p> <p>本線施行に先立って、地方協力事業（3%支援）をはじめ既に200億円以上の促進事業を実施するなど地域として最大限の支援を行っている。</p>	<p>整備手法；<b>新直轄方式</b></p> <p>理由等 「有料道路方式」であれ「新直轄方式」であれ、早期の整備が不可欠と考えているが、有料の場合のB/Cが1.0を下回っていることや、総合評価が相対的に低いことを考えると「新直轄方式」での整備をお願いしたい。</p> <p>整備に当たっては、現行のJHによる整備スピードに劣ることなく実施されたい。更に、新たに生じる地方の負担については、必要な財源措置をお願いしたい。</p>
	山陰道	宍道JCT～出雲	<p><b>整備を進める必要がある</b></p> <p>山陰自動車道は、「日本海国土軸」の形成に向け、日本海沿岸諸都市を結び、中国横断自動車道等の整備と相まって、京阪神や山陽、四国、九州地方との交流を拡大し、広域的な産業・経済の発展のためには不可欠な路線であり、災害時における広域輸送の代替ルートとしての機能も併せ持つ、重要な路線です。<b>特に島根県においては県土を縦貫し、主要都市を結ぶ山陰道は、県勢振興、自立のため必要不可欠な道路である。その中でも本区間は、最も人口集積・産業集積の進んでいる地域を通過する極めて重要な区間</b></p> <p>本線施行に先立って、地方協力事業（3%支援）をはじめ既に約50億円の促進事業を実施するなど地域として最大限の支援を行っている。</p>	<p>整備手法；<b>公団あるいは新組織による有料道路方式</b> （但し、新直轄方式も排除しない）</p> <p>理由等 早期完成が不可欠であり、現在実施中の事業が中断されることなく、引続き促進されたい。</p>
岡山県	中国横断道 姫路鳥取線	佐用JCT～大原	<p>中国横断自動車道姫路鳥取線は、安定した輸送路の確保や災害時の緊急輸送、救急医療などに欠くことのできない重要な社会基盤であり、岡山県東北部地域から姫路や鳥取へ連絡する唯一の高速道路となるものである。</p> <p>この道路は、地域の経済、文化等の交流だけでなく、広く関西圏との交流を強化し、一体的な発展と活力ある地域づくりを実現するためにも、欠くことのできない重要な路線である。</p> <p>このことから、この道路の整備を早急に進める必要がある。</p>	<p>「早期整備が図られるならば、新直轄方式もやむを得ない」、高速自動車国道の整備・管理は、国が責任を持って行う事業であることから、実質的に地方の負担がないよう、適切な財源措置を講じられたい。</p>

都道府県	路線名	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
広島県	中国横断道尾道松江線	尾道JCT ~ 三次JCT	<p>・整備を進める必要がある</p> <p>中国横断自動車道尾道松江線は、本州四国連絡道路尾道・今治ルート（瀬戸内しまなみ海道）と一体となって、山陰、山陽及び四国地方を南北に結ぶ地域連携構想を推進し、この圏域の産業、経済、文化の飛躍的な発展と沿線地域の生活の向上に大きく寄与する重要な路線である。</p> <p>各圏域の自立的発展や中四国地方が広域的かつ一体的な発展を遂げるためには、全線の一日も早い完成が必要不可欠。</p> <p>尾道松江線には、3%の地方協力事業を含め、関連する道路に対して、平成14年度までに本県で約500億円、島根県とあわせて約700億円を投じている。これらを無駄にすることのないようにお願いしたい。</p>	<p>「有料道路方式」であれ「新直轄方式」であれ、早期の整備が不可欠と考えているが、有料の場合の「B/C」が1.0を下回っていることや、総合評価が相対的に低いことを考えると「新直轄方式」での整備でやむを得ない。</p> <p>整備にあたっては、現行の整備スピードを落とすことなく早期整備をお願いしたい。更に、新たに生じる地方の負担については、必要な財政措置をお願いしたい。</p>
		三次JCT ~ 三刀屋木次	<p>・整備を進める必要がある</p> <p>中国横断自動車道尾道松江線は、本州四国連絡道路尾道・今治ルート（瀬戸内しまなみ海道）と一体となって、山陰、山陽及び四国地方を南北に結ぶ地域連携構想を推進し、この圏域の産業、経済、文化の飛躍的な発展と沿線地域の生活の向上に大きく寄与する重要な路線である。</p> <p>各圏域の自立的発展や中四国地方が広域的かつ一体的な発展を遂げるためには、全線の一日も早い完成が必要不可欠。</p> <p>尾道松江線には、3%の地方協力事業を含め、関連する道路に対して、平成14年度までに本県で約500億円、島根県とあわせて約700億円を投じている。これらを無駄にすることのないようにお願いしたい。</p>	<p>「有料道路方式」であれ「新直轄方式」であれ、早期の整備が不可欠と考えているが、有料の場合の「B/C」が1.0を下回っていることや、総合評価が相対的に低いことを考えると「新直轄方式」での整備でやむを得ない。</p> <p>整備にあたっては、現行の整備スピードを落とすことなく早期整備をお願いしたい。更に、新たに生じる地方の負担については、必要な財政措置をお願いしたい。</p>
徳島県	四国横断道	阿南 ~ 小松島	<p>上記区間の早期整備を要望します。</p> <p>四国横断自動車道は、本県の交通網の基軸となる大変重要な高速道路です。</p> <p>本県には徳島、鳴門、小松島、阿南の4つの市がありますが、この4市が未だ高速道路で結ばれていません。この沿線には県内人口の6割が集中しており、県内の中枢地域を結ぶこの高速道路の整備は不可欠です。</p> <p>阿南～小松島間については、県南の中核都市阿南市と県都徳島市方面を結ぶものであり、公表された事業評価結果においても非常に高いB/Cの値を示しています。</p> <p>近い将来に南海地震が発生すると予測されておりますが、この道路は災害時における国道55号の迂回路、あるいは緊急輸送路としての利用が見込まれますし、高度医療機関が全くない県南地域と医療機関を結び、いわば「いのちの道」と呼べます。</p> <p>起点の阿南IC以南は、現在事業中の地域高規格道路阿南安芸自動車道とつながる計画であり、「四国の大きな8の字ルート」を形成するこの道路の早期整備を要望します。</p>	<p>いずれでも早期整備が可能となる方式」による整備を要望します。</p> <p>阿南～小松島間については、公表された事業評価の結果では、有料、無料にかかわらず、B/Cが非常に高い数値を示しており、効果が特に高いことが伺えます。また、阿南IC以南には地域高規格道路阿南安芸自動車道により高知方面への連絡が計画されており、一部区間では事業が進められています。</p> <p>これらのことから、この区間を「いずれでも早期整備が可能となる方式」によりできる限り早く整備していただけるよう要望します。</p> <p>さらに付け加えますと、この区間は施行命令が出されていないことから、新会社による判断を待っていただければ事業着手が遅れるのではとも懸念しており、早期着手のためには「新直轄方式」を積極的に受け入れたいと考えております。</p> <p>なお、新会社における整備の枠組みが未だ確定されていないことから、その枠組みが確定された時点で、必要に応じて、再度意見を確認いただけますようお願いいたします。</p>
		小松島 ~ 徳島JCT	<p>上記区間の早期整備を要望します。</p> <p>四国横断自動車道は、本県の交通網の基軸となる大変重要な高速道路です。</p> <p>本県には徳島、鳴門、小松島、阿南の4つの市がありますが、この4市が未だ高速道路で結ばれていません。この沿線には県内人口の6割が集中しており、県内の中枢地域を結ぶこの高速道路の整備は不可欠です。</p> <p>小松島～徳島間については、県東部の臨海部を通過する計画です。徳島東ICは大型流通港湾マリニピア沖洲に直結するものであり、県においてIC用地を造成する計画を進めています。徳島東ICへのアクセス道路についても、元町沖洲線、東吉野町北沖洲線の2つの都市計画道路の整備を進めており、市街地中心部への連絡も十分な交通体系を整えています。また、小松島市は古くから港町として栄え、小松島港は四国の海上交通の要衝として重要な役割を果たしており、この区間の整備は海上交通との連絡性を高めることにもなります。</p> <p>小松島IC～徳島JCT間は、県都徳島市と県北及び県南の双方向を結びつける大変重要な区間であり、早期の整備を求めます。</p>	<p>「いずれでも早期整備が可能となる方式」による整備を要望します。</p> <p>道路の重要性・必要性が大変高い区間であると考えており、その整備手法については、「いずれでも早期整備が可能となる方式」を望みます。</p> <p>この区間の中でも、小松島IC～徳島東IC間については、現状の道路交通状況等から、特に早期整備の必要性が高い区間であると考えており、早期事業着手を要望します。</p> <p>なお、新会社における整備の枠組みが未だ確定されていないことから、その枠組みが確定された時点で、必要に応じて、再度意見を確認いただけますようお願いいたします。</p>
		徳島～徳島JCT～鳴門JCT	<p>上記区間の早期整備を要望します。</p> <p>四国横断自動車道は、本県の交通網の基軸となる大変重要な高速道路です。</p> <p>本県には徳島、鳴門、小松島、阿南の4つの市がありますが、この4市が未だ高速道路で結ばれていません。この沿線には県内人口の6割が集中しており、県内の中枢地域を結ぶ高速道路の整備は不可欠です。</p> <p>特に、徳島IC～鳴門JCT間については本州四国連絡道路神戸淡路自動車道や四国横断自動車道（高松自動車道）と県都徳島市、また、四国縦貫自動車道（徳島自動車道）を結ぶ高速道路のネットワーク上、大変重要な区間であると考えています。</p> <p>当該区間が整備されると、徳島自動車道を經由して、愛媛、高知の両県全域からの関西圏への最短連絡ルートともなり、本県だけでなく四国全体の広域的にみても大変重要な区間であると言えます。</p> <p>このように、特にネットワーク上からも重要であることから、当区間の早期整備を要望します。</p>	<p>「公団あるいは新組織による有料道路方式」による整備を要望します。</p> <p>当区間は、1でも記述したとおり高速道路のネットワーク上、大変重要な区間です。将来の道路管理や道路利用者の利便性（長距離割引制度、ケミカルチャージ等）、また、現在、事業が進んでいる状況等からも「公団あるいは新組織による有料道路方式」による整備を要望します。</p> <p>なお、新会社における整備の枠組みが未だ確定されていないことから、その枠組みが確定された時点で、必要に応じて、再度意見を確認いただけますようお願いいたします。</p>



都道府県	路線名	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
愛媛県	四国横断道	宇和島北～宇和	<p>本区間の前後区間は、四国横断自動車道宇和～大洲南間が平成15年度中に開通予定であり、また、津島～宇和島北間についても、平成12年度末に市街地部が既に直轄事業として全通しており、ネットワーク効果の観点から残された本区間(16.3km)の整備促進が緊急の課題となっている。</p> <p>本区間の整備により、県都松山市と南予地域の中心都市である宇和島市が60分で結ばれることとなり、救命救急活動や南海地震など災害時における相互支援体制の構築、全国有数の生産量を誇る農林水産品の都会への供給、豊かな観光資源の有効活用など、多大な効果が期待できるため、早期整備が必要。</p>	<p>現行の整備スピードを落とすことなく早期整備が実現できる方式が望ましいと考えており、宇和島北・宇和間は既に事業着手しているため、公団及び新組織により継続して整備されるのであれば有料道路方式が最も早い方法と思われるが、新直轄方式についても、別枠として予算が確保され、現行の整備スピードが確保されるのであれば、受け入れ可能な方式と考える。</p>
高知県	四国横断道	須崎新荘～窪川	<p>上記路線に平行する唯一の幹線である国道56号は、対象区間内に安和坂、焼坂、久礼坂といった急勾配、急カーブが連続する四国内でも有数の交通難所を有しており、高速道路整備による恒常的な定時性の確保や時間短縮は、産業、経済をはじめ、高次医療、福祉、さらには、災害時の復旧活動などに大きな効果を発揮する。</p> <p>このことから、対象区間の高速道路は、当該地域のみならず、窪川以西の県西部全域に波及し、高知市から120～150kmに位置する高知西南地域の一次、二次、三次産業の新たな可能性を引き出すとともに、救急医療等の社会サービスや、地震・津波等の災害時の緊急輸送路として、その整備は必要不可欠である。</p> <p>【具体的整備効果】</p> <p>安心・安全の観点から、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大雨災害時の円滑な地域活動を支援</li> <li>・大地震時の地域孤立化を防止</li> <li>・3次医療機関への搬送を支援(医療機関相互の連携・無医地区を解消)</li> </ul> <p>地域経済の観点から、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新鮮な農産物の円滑な流通体系を支え、農業収益の向上に寄与</li> <li>・活きの良い魚の流通の広域化、効率化を確保</li> <li>・自然など固有の資源を活かした周遊・滞在・体験型観光の拡大を促進</li> </ul>	<p>当該地区は、施行命令を受けて既に6年が経過し、ほとんどの地域で設計協議が整い、地元住民からも強く事業促進を求められている。</p> <p>このため、当該区間の事業評価結果や接続区間が直轄事業で整備されている状況を勘案し、早期整備を可能とする「新直轄方式」を強く希望する。</p> <p>なお、新直轄方式による事業にともなう地方の負担金については、これまで示されてきた方針どおり、国において確実に手当することを求める。</p> <p>また、新直轄方式による事業の予算枠は、事業設立の趣旨からも、現在、整備を進めている他の直轄国道事業にしわ寄せが及ぶことのないよう、別枠の予算として確保されるよう強く要請する。</p>
福岡県	東九州道	小倉JCT～豊津	<p>沿線地域においては、平成17年度開港予定の新北九州空港や重要港湾である苅田港等の物流拠点を整備中である。</p> <p>また、操業中の日産、トヨタと平成17年に操業予定のダイハツの自動車部品工場をはじめ数多くの企業が東九州自動車道の早期整備を前提とて、立地をしている。</p> <p>本区間の整備が遅れば新北九州空港が機能不全に陥り、地域計画が根底から覆ることとなり甚大な影響がある。</p> <p>このため、これまでの整備スピードを落とすことなく、早期に整備すべきである。</p>	<p>当該区間は、日本道路公団が施行命令を受けて事業中の区間であり、早期に完成するためにも引き続き公団又は新組織による整備が必要である。</p>
		椎田南～宇佐	<p>本区間は、第32回国幹審(平成11年12月開催)において整備計画が策定されたものの、未だに未着工の区間である。</p> <p>沿線地域においては、平成17年度開港予定の新北九州空港や重要港湾である苅田港や中津港等物流拠点が整備されている。</p> <p>また、操業中の日産、トヨタと平成17年に操業開始予定のダイハツの自動車部品工場をはじめ数多くの企業が高速道路の完成を前提として進出を計画している。</p> <p>本区間を早期に整備し、高速道路ネットワークとして完成することが不可欠である。</p>	<p>当該区間は、費用対便益及び採算性共に高水準にあり、有料道路としても十分効果が見込めるため、県としては有料道路方式による早期整備を希望する。</p> <p>ただし、有料道路方式による整備の優先順位が低く、早期整備が出来ないのであれば、新直轄方式により早期の整備を選択する。</p>
北九州市	東九州道	小倉JCT～豊津	<p>東九州地域全体の産業・経済の発展のためには、高速道路交通ネットワーク形成が不可欠であり、さらに平成17年10月開港予定の新北九州空港の広域アクセスとしても重要な路線であることから、東九州自動車道の小倉JCT～豊津区間は、是非とも早期整備が必要な路線です。</p>	<p>東九州自動車道の小倉JCT～豊津区間は、平成8年12月の国土開発幹線自動車道建設審議会の議を経て整備計画区間となり、平成9年12月には小倉JCT～行橋間に、平成10年12月には行橋～豊津間に、それぞれ建設大臣より日本道路公団に施行命令が出されました。</p> <p>このうち小倉JCT～苅田I.C間は、平成15年11月末現在、用地取得率が99%で、工事においても全区間にあわって着工しており、日本道路公団による有料道路方式で早期に整備していただきたい。</p>

都道府県	路線名	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
熊本県	九州横断道 延岡線	嘉島JCT～矢部	<p>上の区間の整備は必要である。            高速道路はネットワークとして完成してはじめてその本来の効果を発揮するものであり、また、本県においては九州の中央に位置する地理的特性を生かした施策の推進を図るため、熊本都市圏と九州各県主要都市を1日行動圏として150分で結ぶ「150分構想」を掲げている。これらのことから、上の区間はもとより、基本計画区間である矢部～延岡間を含む全体の完成が不可欠であると考え。</p>	<p>上の区間の整備方式については「早期整備が可能となる方式」での整備を要望する。            なお、以下の点についても十分配慮されたい。</p> <p>新会社での整備については、料金収入をできる限り建設費に回し、早期整備が可能となる制度とすること。            新直轄方式の整備については、建設費の地方負担分への財源措置が行われること。            また、建設後の維持管理については、地方に負担を求めることなく、国が全てを負担すべきこと。</p>
大分県	東九州道	椎田南～宇佐	<p>以下の理由で、整備を進める必要がある。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>九州の一体的発展をはかるためには、九州全体の循環型高速交通体系を成す東九州自動車道全線の早期整備が不可欠である。</li> <li>中津市に進出するダイハツ車体など当該沿線地域の企業立地のみならず、東九州自動車道全線にわたる沿線の企業進出、農林水産品の流通、観光等人々の交流などを促進し、地域活性化や若者の定住を図っていくために不可欠である。</li> </ol>	<p>当該路線・区間は、全国的に見ても最重要・最優先の一巡目の高速道路であることが明らかである。            また、当該区間は、供用中の有料自動車専用道路である「椎田道路」と「宇佐別府道路」に挟まれている。            これらのことから、当該区間は「公団あるいは新組織による有料道路方式」により整備されるべきであり、速やかに施行命令を出すなど、事業着手および完成の早期化を図られるよう強く求める。</p>
		津久見～蒲江	<p>以下の理由で、整備を進める必要がある。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>九州の一体的発展をはかるためには、九州全体の循環型高速交通体系を成す東九州自動車道全線の早期整備が不可欠である。</li> <li>当該区間周辺の交通経路（鉄道・道路）の不備による救命救急活動や災害時緊急輸送などへの大きな支障を解消するとともに、東九州自動車道全線にわたる沿線地域の農林水産品の流通、観光等人々の交流、企業進出などを促進することにより、地域活性化や若者の定住を図っていくために不可欠である。</li> <li>当該区間のうち、津久見～佐伯は、すでに用地取得が97%を超え、工事も発注延長で4割に達するなど本格的に進捗中であり、沿線では間近の供用を見込んで様々な地域開発プロジェクトが進んでいる。当該区間の供用開始をにらんだ地域開発諸プロジェクトを計画的に推進していくためにも早期完成が必要である。                また、佐伯～蒲江間は、平成14年6月着工以来、早期完成が待望されており、これに沿線住民の今後の生活設計がかかっている。</li> </ol>	<p>当該区間のうち、「津久見～佐伯」については、工事が本格化しており、供用開始をにらんだ地域開発諸プロジェクトを計画的に推進していくためにも、従来通りの道路公団方式により可能な限り整備を進め、民営化後も引き続き、新会社によりハイスピードで整備を進めるよう要望する。</p> <p>また、「佐伯～蒲江」については、平成14年6月に着工が行われたところであり、早期完成を待望しているため、いずれでも早期整備が可能となる方式を要望する。</p>
		蒲江～北川	<p>以下の理由で、整備を進める必要がある。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>九州の一体的発展をはかるためには、九州全体の循環型高速交通体系を成す東九州自動車道全線の早期整備が不可欠である。</li> <li>交通経路（鉄道・道路）の不備による救命救急活動や災害時緊急輸送などへの大きな支障を解消するとともに、東九州自動車道全線にわたる沿線地域の農林水産品の流通、観光等人々の交流、企業進出などを促進することにより、地域活性化や若者の定住を図っていくために不可欠である。</li> </ol>	<p>新直轄方式による整備を希望する。</p>

都道府県	路線名	対象区間	1. 整備の必要性	2. 整備手法の考え方
宮崎県	東九州道	蒲江～北川	<p>・整備の必要性有り。</p> <p>当区間は、大分県との県境区間であり、交通の難所として有名な宗太郎峠を通過していることから、両県の県庁所在地間は、わずか200kmという距離ながら、車で5時間、鉄道でも3時間の時間距離がある。</p> <p>当地域では日豊経済圏の形成を目指し、官民一体となって取り組んでいるが、高速道路の空白地帯となっており、時間距離が交流・連携の大きな障害となっている。</p> <p>当区間の整備により、両県間の交流・連携が活発化し、様々な分野での整備効果が期待される。</p> <p>東九州自動車道は、国土形成上も重要な路線であり、既に供用している九州縦貫自動車道とともに、九州の東西の軸をなし、九州の一体的発展のためには、全線、整備されることが必要不可欠である。</p>	<p>当区間は、外部効果の評価は高いが、費用対便益や採算性は相対的に低い区間である。</p> <p>また、現時点では、施行命令が出されていないことから、日本道路公団による事業進捗が図られていないため、「新直轄方式による整備」が妥当である。</p> <p>なお、早期整備のためには、整備の手法のいかに関わらず、コスト削減を図りながら、「早期整備が可能となる方式での整備」も考えられる。</p>
		門川～西都	<p>・整備の必要性有り。</p> <p>本県の拠点都市である宮崎市と延岡市を結ぶ区間であるにも関わらず、両市の間には、国道10号が唯一の幹線道路としてあるだけで、それが生活道路、産業道路、観光道路として利用されていることから、交通量が多く、定時性が全く確保されていない。</p> <p>このことから、沿線市町村はもとより、県北地域の発展の阻害要因となっている。</p> <p>当区間の整備により、これまで整備を行ってきた国際コンテナ航路を有する細島港などの公共施設のさらなる有効利用が図られるとともに、当地域内の交流・連携が活発化し、様々な分野での整備効果が期待される。</p> <p>東九州自動車道は、国土形成上も重要な路線であり、既に供用している九州縦貫自動車道とともに九州の東西の軸をなし、九州の一体的発展のためには、全線、整備されることが必要不可欠である。</p>	<p>当区間は、外部効果の評価は高く、かつ、費用対便益や採算性も相対的に高い。また、現在、日本道路公団による用地取得や工事などの事業進捗が図られている。</p> <p>このようなことから、「平成17年度中の民営化までの日本道路公団による重点投資」と「その後の新組織での有料道路方式による整備」により、早急な整備が必要である。</p>
		清武JCT～北郷	<p>・整備の必要性有り。</p> <p>本県南部の2市2町は、地質的に脆弱な山地で回りを囲まれ、当地域の幹線道路である国道220号をはじめ一般道路では、大雨のたびに交通止めが頻発する状況にある。</p> <p>当区間の整備により、諸産業の振興はもちろんのこと、一般道路の代替道路が確保され、救急医療や災害時の緊急輸送道路としての活用をはじめ、安心して安全な地域住民のくらしにとって、特に重要な区間である。</p> <p>東九州自動車道は、国土形成上も重要な路線であり、既に供用している九州縦貫自動車道とともに九州の東西の軸をなし、九州の一体的発展のためには、全線、整備されることが必要不可欠である。</p> <p>特に、当区間は南九州広域交流圏の形成上も、九州縦貫自動車道との連結区間であり、非常に重要な区間である。</p>	<p>当区間は、総合評価が相対的に低い区間である。</p> <p>しかしながら、当区間は、「北郷～日南間」とつながる区間であり、両区間が整備されてこそ、さらに整備効果を発揮するものと考えられる。</p> <p>現在、施行命令が出されているが、今後、さらに事業進捗を上げるためには、「新直轄方式による整備」が妥当である。</p> <p>なお、当区間は、「北郷～日南間」と一体となった整備が必要であり、整備手法のいかに関わらず、コスト削減を図りながら、「早期整備が可能となる方式での整備」も考えられる。</p>
		北郷～日南	<p>・整備の必要性有り。</p> <p>当区間の沿線地域では、重要港湾油津港の整備や沿線市町による工業団地の整備、さらには、地域住民によるまちづくりなど、地域活性化のために様々な取り組みを行っており、当区間の整備により、高速道路へのアクセス時間の向上が図られ、市場の拡大による農林水産業の活性化や企業進出条件の改善、さらには、地域内外の交流・連携が活発化するなど、様々な整備効果が期待できる。</p> <p>また、東九州自動車道は、国土形成上も重要な路線であり、既に供用している九州縦貫自動車道とともに九州の東西の軸をなし、九州の一体的発展のためには、全線、整備されることが必要不可欠である。</p>	<p>当区間は、外部効果の評価は高く、かつ、費用対便益や採算性も相対的に高い区間である。</p> <p>また、当区間は、「清武～北郷間」とつながる区間であり、両区間が整備されてこそ、さらに整備効果を発揮するものとする。</p> <p>しかしながら、現時点では、施行命令が出されていないことから、日本道路公団による事業進捗が図られていないため、早急な整備という観点からは、「新直轄方式による整備」が妥当である。</p> <p>なお、当区間は、「清武～北郷間」と一体となった整備が必要であり、整備手法のいかに関わらず、コスト削減を図りながら、「早期整備が可能となる方式での整備」も考えられる。</p>
鹿児島県	東九州道	志布志～末吉財部	<p>東九州自動車道は、九州を一周する循環型高速交通ネットワークを形成するとともに、特に、志布志～末吉財部間については、我が国固有の「農畜産物供給基地」としての大隅地域の役割や、南九州地域の国際物流拠点港湾として発展する「志布志港」の拠点機能等を高めるほか、災害時の緊急輸送道路・代替道路の確保、更には、他に鉄道等もなく自動車交通に大きく依存せざるを得ない地域における最低限の交通手段の確保など、地域ひいては県勢の浮揚発展を図る上で、必要不可欠な道路であり、整備を進める必要がある。</p>	<p>早期整備を期待して、「新直轄方式による整備」が望ましい。</p> <p>但し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・税源移譲や交付税措置等により新直轄方式に伴う地方負担が生じないようにすること。</li> <li>・新直轄事業の実施によって、他の道路事業予算に大きな影響が生じないようにすること。</li> </ul>