

別添資料

【資料 - 1】道路事業評価手法検討委員会委員名簿	資 - 1
【資料 - 2】建設中路線の取扱い判定基準（中村基準）	資 - 3
【資料 - 3】個別評価指標の定義と評価点算定手順	資 - 13
【資料 - 4】評価結果	資 - 57
【資料 - 5】評価結果を受けた地方公共団体の意見	資 - 67
【資料 - 6】委員会審議における意見	資 - 87
【資料 - 7】地方公共団体からの意見	資 - 97
【資料 - 8】パブリックコメントなどその他意見	資 - 107

【資料 - 1】

道路事業評価手法検討委員会委員名簿

道路事業評価手法検討委員会委員名簿

委員長

森地 茂 政策研究大学院大学教授

委員長代理

小林 潔司 京都大学大学院工学研究科教授

委員

太田 和博 専修大学商学部教授

竹内 健蔵 東京女子大学文理学部教授

堤 盛人 筑波大学社会工学系助教授

林山 泰久 東北大学大学院経済学研究科教授

山内 弘隆 一橋大学大学院商学研究科教授

顧問

中村 英夫 武蔵工業大学教授

(敬称略)
(五十音順)

【資料 - 2】

建設中路線の取扱い判定基準 (中村基準)

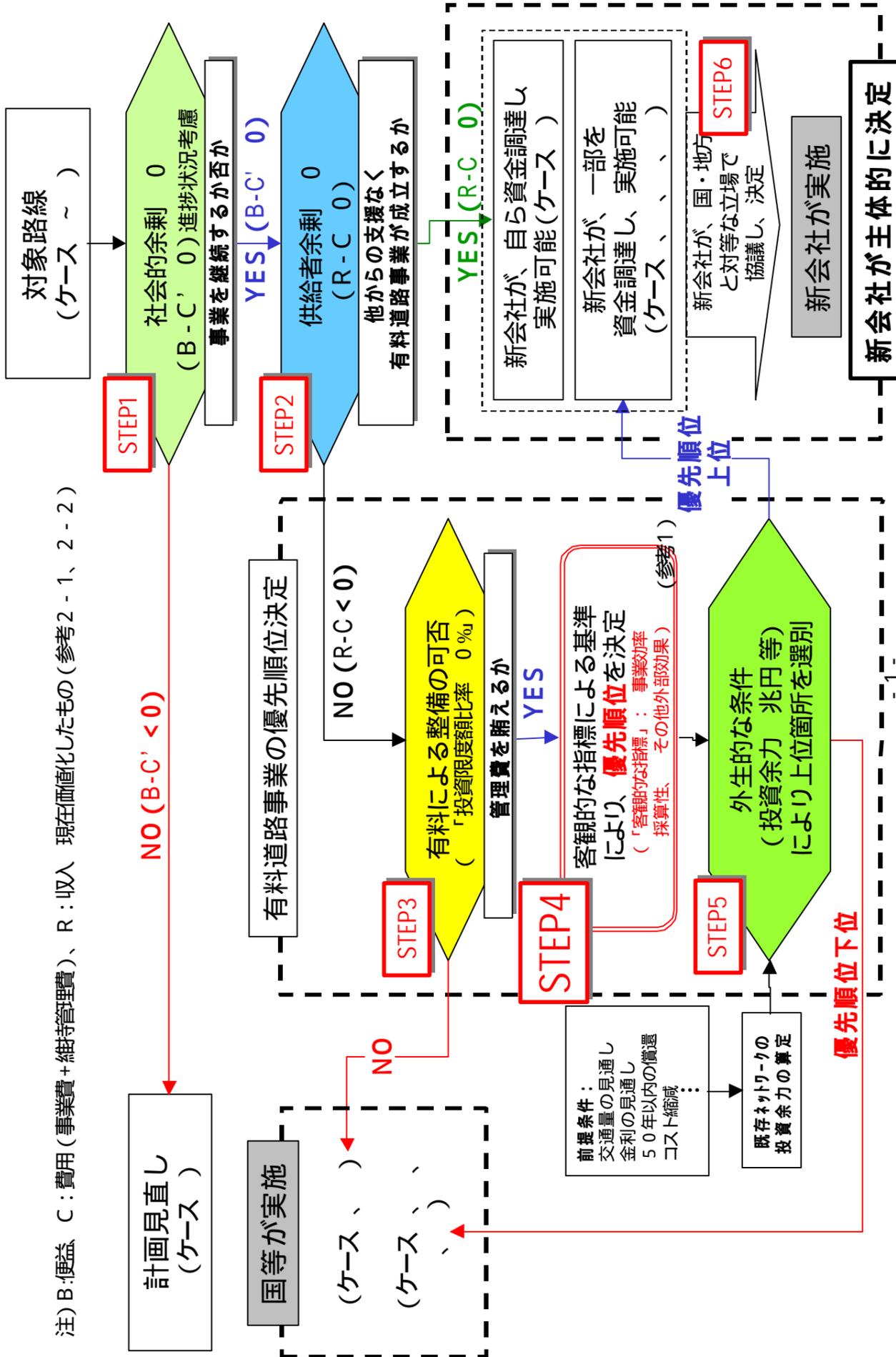
道路関係四公団民営化推進委員会
第26回会合（平成14年10月29日開催）における
中村英夫委員提出資料（基準関係）

中村英夫委員提出資料 （基準関係）

平成14年10月29日

建設中路線の取扱判断基準(イメージ)

第21回委員会(h14.9.24)
討議参考資料1.1 11-2頁 再掲



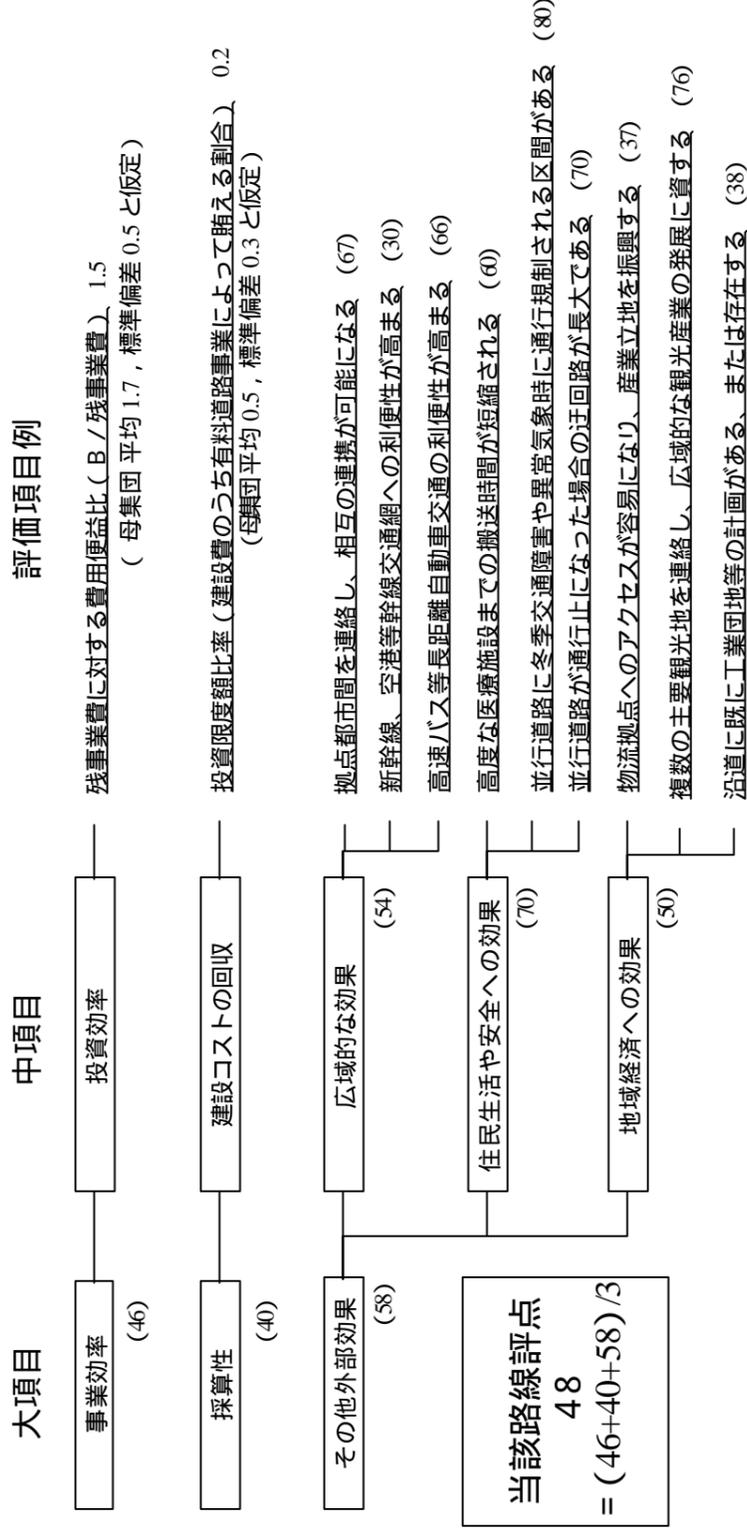
注) B:便益 C:費用(事業費+維持管理費)、R:収入 現在価値化したもの(参考2-1、2-2)

(参考1)

第21回委員会討議参考資料1-1 参考1を一部修正し、具体事例試算

高速道路の総合的な評価方法案(偏差値による方法)・・・1ページのSTEP4

・・・地方部開散路線を例とした 評価計算イメージ・・・



注：括弧内は偏差値を表す

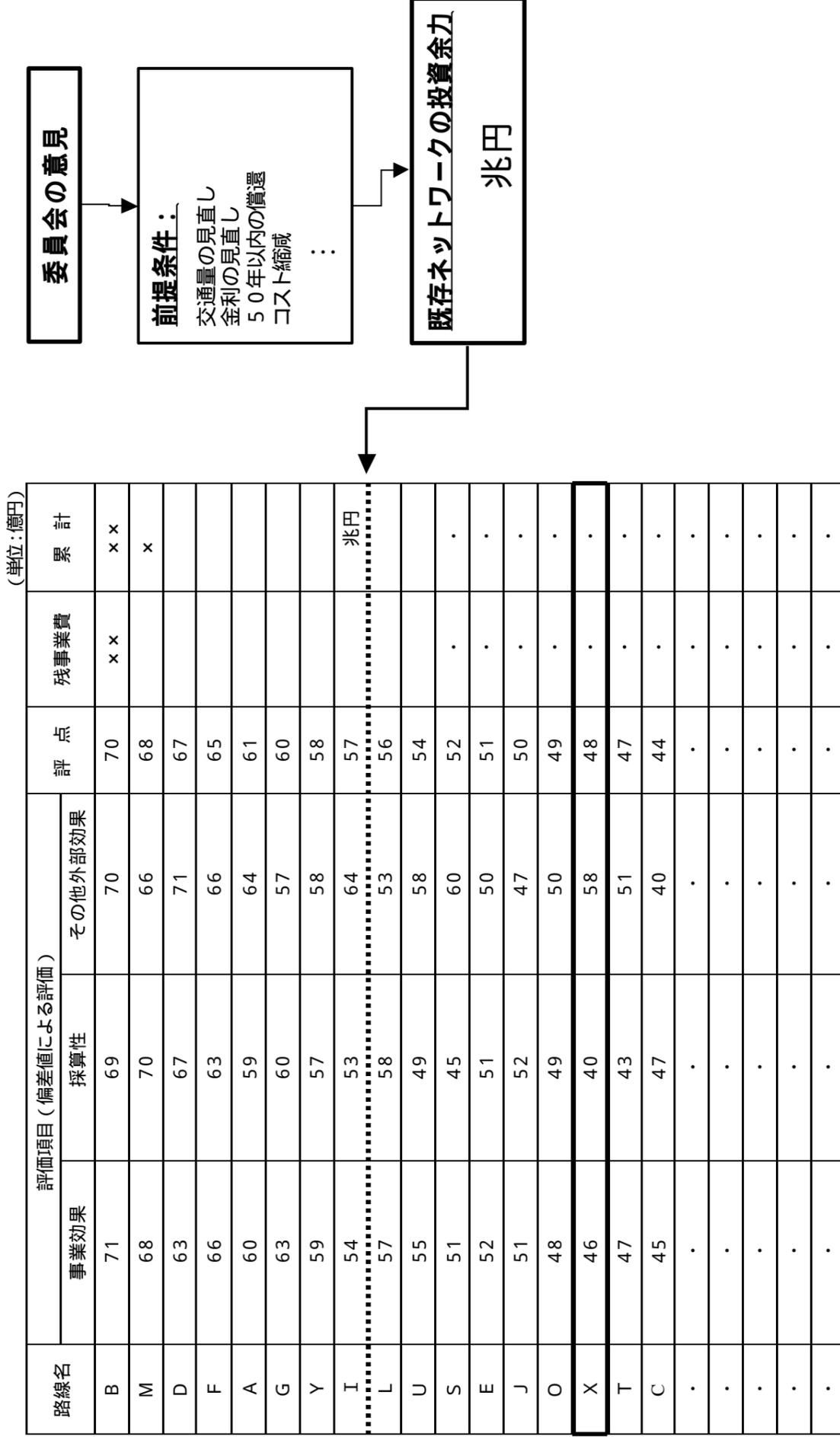
(「その他外部効果」の定量化手法は次頁、また X自動車道の具体的な定量化手法計算イメージは別添参考資料)

このようにして「その他外部効果」等について客観的に評価することが可能

相対的に各路線の評点を評価可能

相対的に優先順位を決定可能

高速道路の建設中路線の取扱判断イメージ…1ページのSTEP5



「その他外部効果」の定量化手法（イメージ）

第2回委員会討議参考資料 1-1 参考3を一部修正

これらの指標により、「ネットワークが完成することによる効果」等について定量化評価が可能

広域的な効果

拠点都市間を連絡し、相互の連携が可能になる

当該区間の整備により、連結される拠点都市人口： $X_{1,1}$ (万人)、 $X_{1,2}$ (万人)
対象拠点都市間の距離：D そのうち未開通区間の距離：D
評価点 = $(X_{1,1} \times X_{1,2}) / D \times (1 - D/D)$

新たに新幹線に60分以内でアクセス可能となる人口： $X_{2,1}$ (万人)
新たに空港に90分以内でアクセス可能となる人口： $X_{2,2}$ (万人)
評価点 = $X_{2,1} + X_{2,2}$

高速バス等長距離自動車交通の利便性が高まる

並行する道路を利用する中長距離都市間バスの便数： $X_{3,1}$ (本)
評価点 = $X_{3,1}$

住民生活や安全への効果

高度な医療施設までの搬送時間が短縮される

新たに3次医療施設に60分以内にアクセス可能となる人口の割合^{注1}： $X_{4,1}$ (%)
新たに救急車による30分以内の搬送が可能となる人口の割合： $X_{4,2}$ (%)
評価点 = $X_{4,1} + X_{4,2}$

並行道路で冬季交通障害や異常気象時に通行規制される区間がある
冬季交通障害等により目的地に到達できない総時間： $X_{5,1}$ (時間/年)
評価点 = $X_{5,1}$

並行道路が通行止になった場合の迂回路が長大である

並行道路と次に距離の短い迂回路の距離の差： $X_{6,1}$ (km)
評価点 = $X_{6,1}$

地域経済への効果

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

12m以上のパースのある港湾へ、新たに90分以内に到達できる地域の
製造品出荷額： $X_{7,1}$ (億円)
評価点 = $X_{7,1}$

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

高速道路I.C.から60分以内で到達できる観光地の年間の入り込み客数： $X_{8,1}$ (万人)
評価点 = $X_{8,1}$

沿道に既に工業団地等の計画がある、または存在する

高速道路I.C.から30分以内で到達できる工業団地等の面積： $X_{9,1}$ (ha)
評価点 = $X_{9,1}$

これら9項目について「評価」の偏差値の平均点を算出し、「その他外部効果」の評価とする

(各指標の評価点を直接足し合わせることでない。一旦、各指標毎に偏差値という相対的な値にした上で、その平均をとることとした。)

別添参考資料 「その他外部効果」定量化手法計算イメージ

例： 自動車道 A I.C. ~ B I.C. 間 60 km

(1) 拠点都市間を連絡し，相互の連携が可能になる

評価指標	1) 当該区間の整備により，連結される拠点都市人口： X_{1-1} ， X_{1-2} (万人)
	C 市： $X_{1-1} = 130$ 万人 D 市： $X_{1-2} = 20$ 万人
	2) 対象拠点都市間の距離：D，そのうち未開通区間の距離： D
	C I.C. ~ D I.C. : $D = 120$ km A I.C. ~ B I.C. : $D = 60$ km
評点	偏差値
$(X_{1-1} \times X_{1-2})/D \times (1 - D/D)$ $= 10.8$ (万人 \times 万人/km)	67 (母集団 平均 7.5，標準偏差 2 と仮定)

(2) 新幹線，空港等幹線交通網への利便性が高まる

評価指標	1) 新たに 新幹線に 60 分以内でアクセス可能となる人口： X_{2-1} (万人)
	対象新幹線なし
	2) 新たに 空港に 90 分以内でアクセス可能となる人口： X_{2-2} (万人)
	C 空港：0.2 万人 D 空港：なし
評点	偏差値
$X_{2-1} + X_{2-2}$ $= 0.2$ (万人)	30 (母集団 平均 30 万人，標準偏差 15 万人と仮定)

(3) 高速バス等長距離自動車交通の利便性が高まる

評価指標	1) 並行する道路を利用する中長距離都市間バスの便数： X_{3-1} (本)
	C 市 ~ D 市：10 本，C 市 ~ E 市：4 本，C 市 ~ F 市：4 本
評点	偏差値
X_{3-1} $= 18$ (本)	66 (母集団 平均 10 本，標準偏差 5 本と仮定)

5

(4) 高度な医療施設までの搬送時間が短縮される

評価指標	1) 新たに3次医療施設に60分以内にアクセス可能となる人口の割合 ^注 : X_{4-1} (%)
	C市まで: なし D市まで: 1.5%
	2) 新たに救急車による30分以内の搬送が可能となる人口の割合 : X_{4-2} (%)
	なし
評点	偏差値
$X_{4-1}+X_{4-2}$ = 1.5 (%)	60 (母集団 平均 1%, 標準偏差 0.5%と仮定)

注: 新たに60分でアクセス可能となる人口 / 整備前の60分アクセス圏の人口

(5) 並行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

評価指標	1) 冬季交通障害等により目的地に到達できない総時間: X_{5-1} (時間/年)
	G地点~H地点 30km; 雪崩および土砂崩落 20時間/年
評点	偏差値
X_{5-1} = 20 (時間)	80 (母集団 平均 5時間, 標準偏差 5時間と仮定)

(6) 並行道路が通行止めになった場合の迂回路が長大である

評価指標	1) 並行道路と次に距離の短い迂回路の距離の差: X_{6-1} (km)
	C市~D市
	最短ルート 200 km
	迂回ルート1 250 km 迂回ルート2 300 km
評点	偏差値
X_{6-1} = 50 (km)	70 (母集団 平均 20km, 標準偏差 15kmと仮定)

(7) 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

評価指標	1) 12m 以上のバースのある港湾へ，新たに 90 分以内に到達できる地域の 製造品出荷額：X ₇₋₁ (億円)
	I 港 J 市：100 億円
評点	偏差値
X ₇₋₁ = 100 (億円)	37 (母集団 平均 500 億円，標準偏差 300 億円と仮定)

(8) 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

評価指標	1) 高速道路 I.C. から 60 分以内で到達できる観光地の年間の入り込み客数 ：X ₈₋₁ (万人)
	J I.C. : 350 万人 K I.C. : 800 万人 L I.C. : 500 万人
評点	偏差値
X ₈₋₁ = 1,650 (万人)	76 (母集団 平均 600 万人，標準偏差 400 万人と仮定)

(9) 沿線に既に工業団地等の計画がある，または存在する

評価指標	1) 高速道路 I.C. から 30 分以内で到達できる工業団地等の面積：X ₉₋₁ (ha)
	K I.C. : 15 ha L I.C. : 10 ha
評点	偏差値
X ₉₋₁ = 25 (ha)	38 (母集団 平均 50ha，標準偏差 20ha と仮定)

【資料 - 3】

個別評価指標の定義と評価点算定手順

- ・ 個別評価指標の定義と評価点算定手順 資 - 14
- ・ 圏域および拠点都市一覧 資 - 53

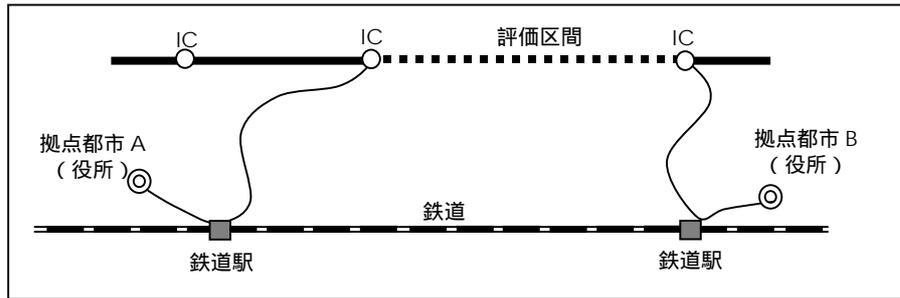
個別評価指標の定義と評価点算定手順

指標 1. 高速バス等長距離自動車交通の利便性が高まる

目的	高速ネットワークを用いた、生活圏の中心都市相互を連絡する新たな公共交通機関が整備されることによる、都市間交通の利便性向上を評価する。
指標	<p>【算出式】</p> $\text{評価点} = \frac{T_1 - T_2}{T_1}$ <p>T₁：現況の、拠点都市間の鉄道による最短移動時間（分） T₂：評価区間供用時の、拠点都市間の高速バスによる最短移動時間（分）</p> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 拠点都市 <ul style="list-style-type: none"> ・評価区間毎に、連絡すべき拠点都市として評価区間両端近傍の拠点都市ペアを設定 ・地方生活圏中心都市、業務核都市、政令指定市およびそれらに準じる都市が対象（詳細は別添資料を参照） • 現況の鉄道による最短移動時間 <ul style="list-style-type: none"> ・拠点都市の市役所 - 中央駅間の自動車による移動時間、中央駅間の鉄道による移動時間、出発待ち時間、乗換待ち時間の合計 <li style="padding-left: 40px;">鉄道による移動時間、待ち時間は汎用検索ソフト「駅すばあと 2002 年版」(ヴァル研究所)による(時刻表に対応) ・新幹線、特急、急行も考慮 ・現況で鉄道による連絡がない、又は道路利用(バス利用を想定)の方が移動時間が短い拠点都市間に関しては、現況道路による移動時間とした • 評価区間供用時の高速バスによる最短移動時間 <ul style="list-style-type: none"> ・評価区間供用により高速バスが新設されると仮定し、その場合の移動時間を高速バス利用による時間とした ・鉄道と同様、出発待ち時間も考慮。拠点都市間に既存の高速バス路線がある場合は時刻表から算出した平均待ち時間を適用し、既存の路線がない場合は平均待ち時間の全国平均値を適用 <li style="padding-left: 40px;">「高速バス時刻表 2003 年夏・秋号」(交通新聞社)による ・高速バスは鉄道中央駅発着とし、拠点都市の市役所 - 中央駅間の道路による移動時間も考慮 ・最短経路で評価区間を利用しない場合は、「評価区間を必ず利用する」との条件の下での最短経路の移動時間とする <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・評価区間の利用により現況での鉄道移動よりも道路利用による移動時間の方が短くなる場合は、その時間短縮率によって都市間交通の利便性向上を評価 ・当該評価区間以外の評価区間も利用する場合は、評価点を利用評価区間数で除した値を当該評価区間のみに加点し、その他の利用評価区間へは加点しない

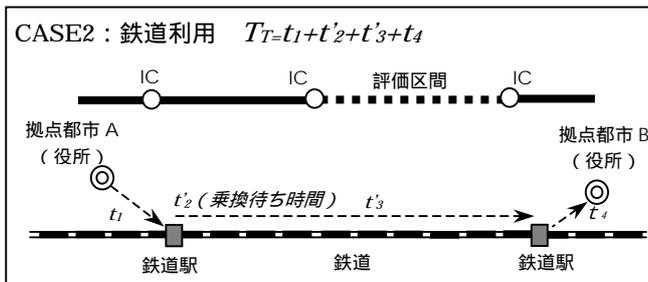
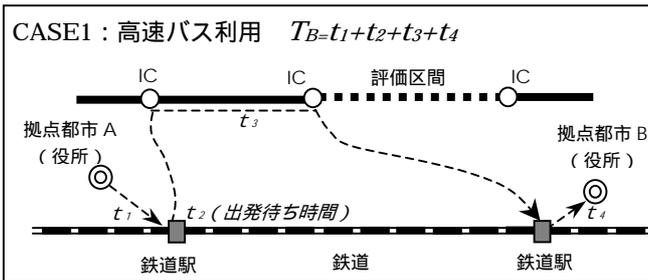
算定
手順

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



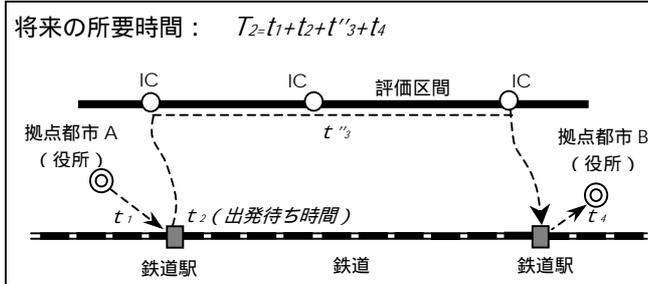
STEP2：現況と将来について、STEP1 で設定した拠点都市間の時間最短経路を探索

STEP2-1：現況



現況の所要時間
高速バス利用時と鉄道利用時を比較し、所要時間(T_i)の短い方を選択
 $T_1 = \min(T_B, T_T)$

STEP2-2：将来



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

STEP3：評価点算定

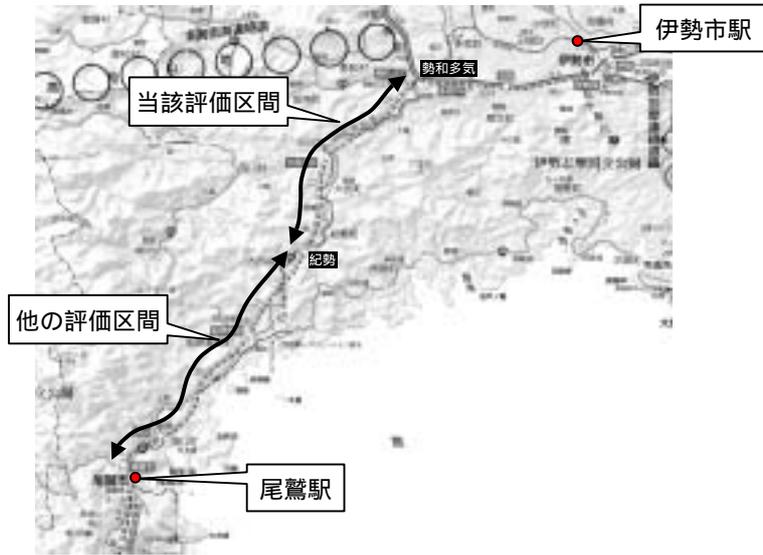
$$\text{評価点} = \frac{T_1 - T_2}{T_1}$$

算定例

<評価区間 No.40 近畿自動車道紀勢線 紀勢～勢和多気 JCT の算定例>

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

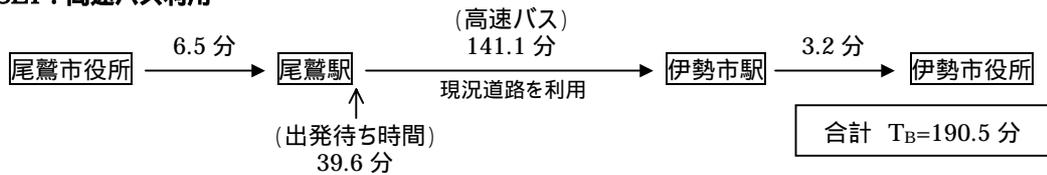
尾鷲市～伊勢市（尾鷲駅～伊勢市駅）を「連絡すべき拠点都市」に設定



STEP2：現況と将来について、STEP1 で設定した拠点都市間の時間最短経路を探索

STEP2-1：現況

CASE1：高速バス利用

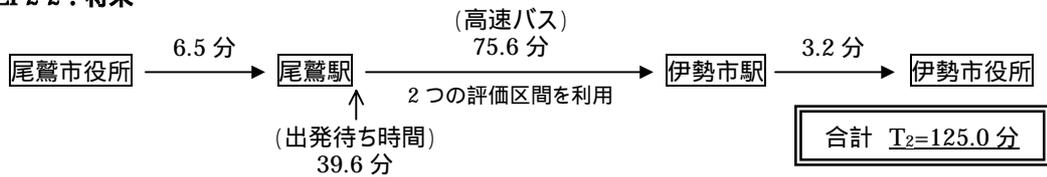


CASE2：鉄道利用



高速バス利用時と鉄道利用時を比較し、短い方を選択 $T_1=176.8$ (分)

STEP2-2：将来



STEP3：評価点算定

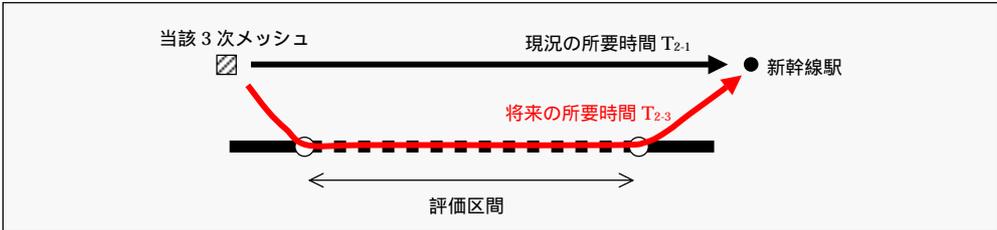
$$\text{評価点} = \frac{T_1 - T_2}{T_1} = \frac{176.8 - 125.0}{176.8} = 0.29$$

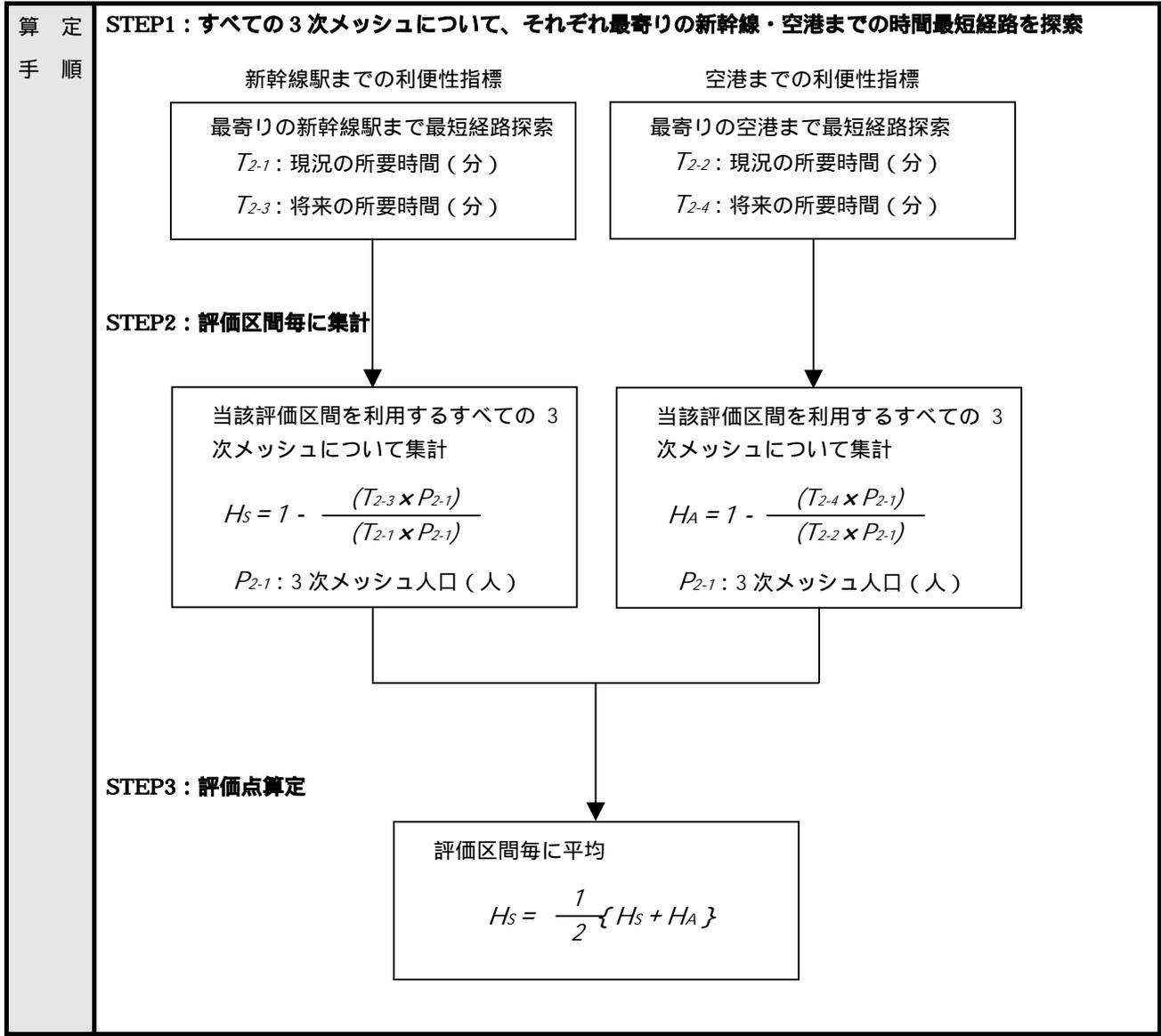
将来の利用評価区間数（2区間）で除して、

$$\text{評価点} = 0.29 / 2 = 0.15$$

評価点=0.15 (当該評価区間に加算)

指標 2. 新幹線・空港等幹線交通網への利便性が高まる

目的	全国一日行動圏を達成し、交流人口の増大に資するための高速交通体系へのアクセス向上、特に新幹線・空港へのアクセス向上を評価する。
指標	<p>【算出式】</p> $\text{評価点} = \frac{1}{2} \left\{ \left(1 - \frac{\sum (T_{2-3} \times P_{2-1})}{\sum (T_{2-1} \times P_{2-1})} \right) + \left(1 - \frac{\sum (T_{2-4} \times P_{2-1})}{\sum (T_{2-2} \times P_{2-1})} \right) \right\}$ <p> T_{2-1}：現況の3次メッシュ中心から新幹線駅へのアクセス所要時間（分） T_{2-2}：現況の3次メッシュ中心から空港へのアクセス所要時間（分） T_{2-3}：評価区間供用時の3次メッシュ中心から新幹線駅へのアクセス所要時間（分） T_{2-4}：評価区間供用時の3次メッシュ中心から空港へのアクセス所要時間（分） P_{2-1}：当該3次メッシュ内の人口（人） </p> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> 3次メッシュ <ul style="list-style-type: none"> 全国の地域を一辺約1kmの正方形で分割した区画で、各種統計の集計単位として用いられる（昭和48年7月12日 行政管理庁告示第143号「統計に用いる標準地域メッシュおよび標準地域メッシュ・コード」） 以下の指標においても同様 新幹線駅 <ul style="list-style-type: none"> フル規格＋ミニ新幹線（100駅） 整備計画路線（フル規格）を含む 鉄道建設・運輸施設整備支援機構 Web ページによる 空港 <ul style="list-style-type: none"> 第三種以上及び共用飛行場（離島除き57空港） 「数字で見る航空2002」による 建設中及び建設予定を含む <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 評価区間の利用によりアクセス所要時間が短縮される場合に加点 アクセス所要時間が短縮される3次メッシュ内の人口が多いほど評価点が高くなるよう、3次メッシュ内人口で加重する 新幹線駅・空港までの最短経路で当該評価区間を利用する全てのメッシュについて、現況と評価区間供用時の（所要時間×人口）を算出し、それらすべてを上記の計算式で集計したものを当該評価区間の評価点とする 複数の評価区間を利用する場合は、利用される全ての評価区間に(T×P)を等分 



算定例

<評価区間 No.40 近畿自動車道紀勢線 紀勢～勢和多気 JCT の算定例>

STEP1：すべての3次メッシュについて、それぞれ最寄りの新幹線駅までの時間最短経路を探索

メッシュ番号	現況の所要時間(分)	将来の所要時間(分)
46304524	199	191
46304525	200	192
...
51360165	217	150
51360166	216	149
51360167	216	150
51360168	218	152
51360174	213	147
...
51364372	118	111
...
59414787	161	158
59414788	161	158

当該評価区間を利用して最寄りの新幹線駅にアクセスするメッシュがSTEP2(評価点算出)の対象となる

STEP2：評価区間ごとに集計

当該評価区間を利用して最寄りの新幹線駅にアクセスする全てのメッシュについて集計

メッシュ番号	メッシュ内の人口 P ₂₋₁ (人)	現況の所要時間 T ₂₋₁ (分)	将来の所要時間 T ₂₋₃ (分)	利用評価区間数 N ₂₋₁	$\frac{T_{2-1} \times P_{2-1}}{N_{2-1}}$	$\frac{T_{2-3} \times P_{2-1}}{N_{2-1}}$
51360165	142	217	150	3	10271	7100
51360166	310	216	149	3	22320	15397
51360167	520	216	150	3	37440	26000
51360168	50	218	152	3	3633	2533
51360174	2249	213	147	3	159679	110201
...
51364372	543	118	111	2	32037	30137



$$H_S = 1 - \frac{(T_{2-3} \times P_{2-1})}{(T_{2-1} \times P_{2-1})} = 0.23$$

空港についても同様に算定

$$H_A = 1 - \frac{(T_{2-4} \times P_{2-1})}{(T_{2-2} \times P_{2-1})} = 0.13$$

STEP3：評価点算出

$$\text{評価点} = \frac{1}{2} (H_S + H_A) = \frac{1}{2} (0.23 + 0.13) = 0.18$$

(当該評価区間に加算)

指標 3. 高度な医療施設までの搬送時間が短縮される

<p>目的</p>	<p>高次医療施設までの搬送時間が短縮されることによる救急救命率の向上と、それに伴う地域全体の生命に対するリスク低減効果（安心向上）を評価する。</p>
<p>指標</p>	<p>【算出式】</p> $\text{評価点} = 1 - \frac{\sum(T_{3-2} \times P_{3-1})}{\sum(T_{3-1} \times P_{3-1})}$ <p>T₃₋₁：現況の3次メッシュ中心から第三次医療施設へのアクセス所要時間（分） T₃₋₂：評価区間供用時の3次メッシュ中心から第三次医療施設へのアクセス所要時間（分） P₃₋₁：当該3次メッシュ内の人口（人）</p> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> 第三次医療施設 <ul style="list-style-type: none"> 重症及び複数の診療科領域にわたるすべての重篤な救急患者を24時間体制で受け入れ、かつ高度な診療機能を有する医療機関（沖縄県を除く162施設） <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 評価区間の利用によりアクセス所要時間が短縮される場合に加算 アクセス所要時間が短縮される3次メッシュ内の人口が多いほど評価点が高くなるよう、3次メッシュ内人口で加重する 第三次医療施設までの最短経路で当該評価区間を利用する全てのメッシュについて、現況と評価区間供用時の（所要時間×人口）を算出し、それらすべてを上記の計算式で集計したものを当該評価区間の評価点とする 複数の評価区間を利用する場合は、利用される全ての評価区間に(T×P)を等分
<p>算定手順</p>	<p>STEP1：すべての3次メッシュについて、それぞれ最寄りの第三次医療施設までの時間最短経路を探索</p> <p style="text-align: center;">第三次医療施設までの利便性指標</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">最寄りの第三次医療施設まで最短経路探索</p> <p style="text-align: center;">T₃₋₁：現況の所要時間（分）</p> <p style="text-align: center;">T₃₋₂：将来の所要時間（分）</p> </div> <p>STEP2：評価点算定</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p style="text-align: center;">当該評価区間を利用するすべての3次メッシュについて集計</p> $\text{評価点} = 1 - \frac{(T_{3-2} \times P_{3-1})}{(T_{3-1} \times P_{3-1})}$ <p style="text-align: center;">P₃₋₁：3次メッシュ人口（人）</p> </div>

算定例

<評価区間 No.40 近畿自動車道紀勢線 紀勢～勢和多気 JCT の算定例>

STEP1：すべての3次メッシュについて、それぞれ最寄りの第三次医療施設までの時間最短経路を探索

メッシュ番号	現況の所要時間(分)	将来の所要時間(分)
46304524	203	195
46304525	204	196
...
51360165	146	81
51360166	145	80
51360167	146	81
51360168	148	83
51360174	143	78
...
51364383	44	42
...
68420121	253	242
68421002	268	257

当該評価区間を利用して最寄りの第三次医療施設にアクセスするメッシュが STEP2(評価点算出)の対象となる

STEP2：評価点算定

当該評価区間を利用して最寄りの第三次医療施設にアクセスする全てのメッシュについて集計

メッシュ番号	メッシュ内の人口 P ₃₋₁ (人)	現況の所要時間 T ₃₋₁ (分)	将来の所要時間 T ₃₋₂ (分)	利用評価 区間数 N ₃	$\frac{T_{3-1} \times P_{3-1}}{N_3}$	$\frac{T_{3-2} \times P_{3-1}}{N_3}$
51360165	142	146	81	2	10366	5751
51360166	310	145	80	2	22475	12400
51360167	520	146	81	2	37960	21060
51360168	50	148	83	2	3700	2075
51360174	2249	143	78	2	160803.5	87711
...
51364383	51	44	42	1	2244	2142

$$\text{評価点} = 1 - \frac{(T_{3-2} \times P_{3-1})}{(T_{3-1} \times P_{3-1})} = 0.33$$

(当該評価区間に加点)

指標 4. 拠点都市間を連絡し、相互の連携が可能になる

目的	地域の経済、生活、文化、教育等の拠点となる生活圏の中心都市相互を効果的に連絡し、地域間交流の活性化を通じ、地域振興と高次サービスの相互補完を図る。
指標	<p>【算出式】</p> <p>【拠点都市間が現況において高速道路で連絡されていない場合】</p> $\text{評価点} = \{(X_{4-1} \times X_{4-2}) / D \times (D/D)\}$ <p>X_{4-1}, X_{4-2} : 評価区間の整備により連絡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>【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】</p> <p style="text-align: right;">第二東名、第二名神、東京外環、名古屋二環に適用</p> $\text{評価点} = \{(X_{4-1} \times X_{4-2}) / D \times (D/D) \times \text{ }\}$ <p>: 連絡時間短縮率</p> $= \frac{\{\text{現況の最短連絡時間(分)} - (\text{評価区間供用時の最短連絡時間(分)})\}}{\text{現況の最短連絡時間(分)}}$ <p>拠点都市ペアは、連絡時間短縮率の大きいものから最大 10 を選ぶものとする</p>
	<p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 圏域と拠点都市 <ul style="list-style-type: none"> ・ 地方生活圏とその中心都市。ただし地方生活圏の設定がない三大都市圏は政令指定市および業務核都市またはそれらに準じる都市を中心とした圏域を設定(詳細は別添資料を参照)。いずれも離島は除く ・ 対象拠点都市ペア <ul style="list-style-type: none"> ・ 一日行動圏が片道約 3 時間であることに基づく、都市間距離最短経路が 300km 以内である全ての拠点都市ペア ・ 連絡される拠点都市 <ul style="list-style-type: none"> ・ 評価区間の供用により、現況の都市(役場)間連絡時間が短縮される拠点都市ペア ・ D <ul style="list-style-type: none"> ・ 評価区間供用時の時間最短経路の距離 ・ D <ul style="list-style-type: none"> ・ 拠点都市間の時間最短経路として使われた評価区間の延長 <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 拠点都市間を連絡することの重要度を、連絡する都市の人口(2乗比例)と距離(反比例)で評価 ・ 当該評価区間の利用により都市間連絡時間が短縮される拠点都市ペアのうち、現況距離最短経路が 300km 以内である全ての拠点都市ペアについて、上記の計算式で計算・集計したものを当該評価区間の評価点とする ・ 複数の評価区間を利用する場合は、利用される各評価区間の利用延長で評価点を按分 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="256 1601 842 1917"> </div> <div data-bbox="850 1601 1299 1917"> </div> </div>

算定
手順

STEP1：現況距離最短経路 300km 以内の拠点都市ペアについて時間最短経路を探索

距離最短経路の連絡時間

$$\left. \begin{array}{l} T_{4-1} : \text{現況の連絡時間 (分)} \\ T_{4-2} : \text{将来の連絡時間 (分)} \end{array} \right\} \begin{array}{l} : \text{連絡時間短縮率} \\ = \frac{T_{4-1} - T_{4-2}}{T_{4-1}} \end{array}$$

STEP2：評価点算定

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

$$\text{評価点} = \left\{ \begin{array}{l} \left\{ \frac{X_{4-1} \times X_{4-2}}{D} \times \frac{D}{D} \right\} \text{ (第二東名神、東京外環、名古屋二環以外)} \\ \left\{ \frac{X_{4-1} \times X_{4-2}}{D} \times \frac{D}{D} \times \right\} \text{ (第二東名神、東京外環、名古屋二環)} \end{array} \right.$$

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

D : 対象拠点都市間の距離 (km)

D : 拠点都市間の時間最短経路として使われた当該評価区間の延長 (km)

<評価区間 No.40 近畿自動車道紀勢線 紀勢～勢和多気 JCT の算定例>

STEP1：現況距離最短経路 300km 以内の拠点都市ペアについて時間最短経路を探索

当該評価区間の整備により連絡時間が短縮される拠点都市ペアについて、連絡時間短縮率 を算出

300km 以内

当該評価区間の整備により連絡時間が短縮される拠点都市ペア		現況最短距離 (km)	現況の連絡時間 T ₄₋₁ (分)	将来の連絡時間 T ₄₋₂ (分)	連絡時間短縮率 $= \frac{T_{4-1}-T_{4-2}}{T_{4-1}}$	の順位
伊勢市	尾鷲市	90.8	137	72	0.474	1
津市	尾鷲市	104.8	151	85	0.437	2
尾鷲市	高槻市	171.9	269	155	0.424	3
尾鷲市	大津市	183.7	250	150	0.400	4
尾鷲市	京都市	178.6	260	159	0.388	5
上野市	尾鷲市	136.7	182	117	0.357	6
四日市市	尾鷲市	135.5	190	124	0.347	7
伊勢市	新宮市	138.3	198	133	0.328	8
尾鷲市	近江八幡市	172.9	227	153	0.326	9
尾鷲市	神戸市	189.9	280	189	0.325	10
尾鷲市	姫路市	250.3	333	225	0.324	11
尾鷲市	加古川市	229.0	324	220	0.321	12
大津市	新宮市	198.2	306	209	0.317	13
尾鷲市	大阪市	162.5	252	174	0.310	14
...
奈良市	新宮市	156.1	245	226	0.078	53
尾鷲市	五條市	120.1	184	176	0.043	54

の上位 10 位までの拠点都市ペアが STEP2 (評価点算定) の対象となる

STEP2：評価点算定

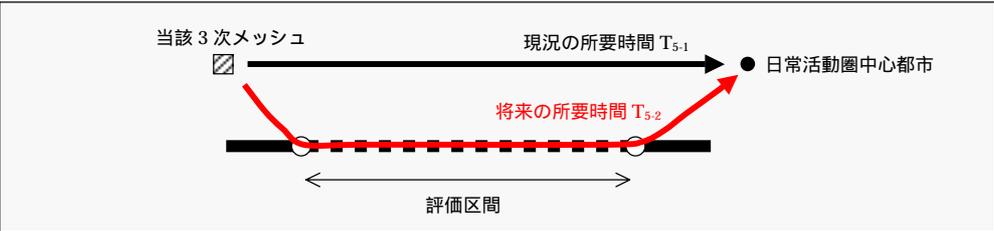
連絡時間短縮率 が上位 10 位までの拠点都市ペアの評価点を算定

が上位 10 位までの拠点都市ペア		圏域人口 X ₄₋₁ 、X ₄₋₂ (万人)		対象拠点都市間の距離 D(km)	利用された当該評価区間の延長 D(km)	評価点 $\frac{X_{4-1} \times X_{4-2}}{D} \times \frac{D}{D}$
伊勢市	尾鷲市	27.0	9.3	79.6	24.5	0.98
津市	尾鷲市	51.0	9.3	93.5	24.5	1.34
尾鷲市	高槻市	9.3	292.2	203.4	24.5	1.62
尾鷲市	大津市	9.3	78.3	178.1	24.5	0.57
尾鷲市	京都市	9.3	222.5	185.2	24.5	1.49
上野市	尾鷲市	18.5	9.3	134.0	24.5	0.24
四日市市	尾鷲市	79.7	9.3	135.5	24.5	1.00
伊勢市	新宮市	27.0	9.0	127.5	24.5	0.37
尾鷲市	近江八幡市	9.3	21.4	190.3	24.5	0.14
尾鷲市	神戸市	9.3	325.4	249.7	24.5	1.20

$$\text{評価点} \left\{ \frac{X_{4-1} \times X_{4-2}}{D} \times \frac{D}{D} \right\} = 8.94$$

(当該評価区間に加算)

指標 5. 日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上する

<p>目的</p>	<p>日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上することによる、公共サービスに対する利便性の向上、生活機会の拡大等を通じた生活圏としての自立と定住の効果を評価する。</p>
<p>指標</p>	<p>【算定式】</p> $\text{評価点} = 1 - \frac{\sum(T_{5-2} \times P_{5-1})}{\sum(T_{5-1} \times P_{5-1})}$ <p>T₅₋₁：現況の3次メッシュ中心から日常活動圏中心都市へのアクセス所要時間（分） T₅₋₂：評価区間供用時の3次メッシュ中心から日常活動圏中心都市へのアクセス所要時間（分） P₅₋₁：当該3次メッシュ内の人口（人）</p> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常活動圏中心都市 <ul style="list-style-type: none"> 指標4の「拠点都市」と同様 <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 評価区間の利用によりアクセス所要時間が短縮される場合に加点 アクセス所要時間が短縮される3次メッシュ内の人口が多いほど評価点が高くなるよう、3次メッシュ内人口で加重する 日常活動圏中心都市までの最短経路で当該評価区間を利用する全てのメッシュについて、現況と評価区間供用時の（所要時間×人口）を算出し、それらすべてを上記の計算式で集計したものを当該評価区間の評価点とする 複数の評価区間を利用する場合は、利用される全ての評価区間に(T×P)を等分 
<p>算定手順</p>	<p>STEP1：すべての3次メッシュについて、それぞれ最寄りの日常活動圏中心都市までの時間最短経路を探索</p> <p>日常活動圏中心都市までの利便性指標</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>最寄りの日常活動圏中心都市まで最短経路探索 T₅₋₁：現況の所要時間（分） T₅₋₂：将来の所要時間（分）</p> </div> <p>STEP2：評価点算定</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>当該評価区間を利用するすべての3次メッシュについて集計</p> $\text{評価点} = 1 - \frac{\sum(T_{5-2} \times P_{5-1})}{\sum(T_{5-1} \times P_{5-1})}$ <p>P₅₋₁：3次メッシュ人口（人）</p> </div>

算定例

<評価区間 No.40 近畿自動車道紀勢線 紀勢～勢和多気 JCT の算定例>

STEP1：すべての3次メッシュについて、それぞれ最寄りの日常活動圏中心都市までの時間最短経路を探索

メッシュ番号	現況の所要時間(分)	将来の所要時間(分)
47310081	31	29
47310091	32	29
...
51364201	67	61
51364202	65	58
51364203	65	58
51364212	65	59
51364213	63	57
...
51364383	39	37
...
66422304	37	36
66422305	39	38

当該評価区間を利用して最寄りの日常活動圏中心都市にアクセスするメッシュが STEP2 (評価点算出)の対象となる

STEP2：評価点算定

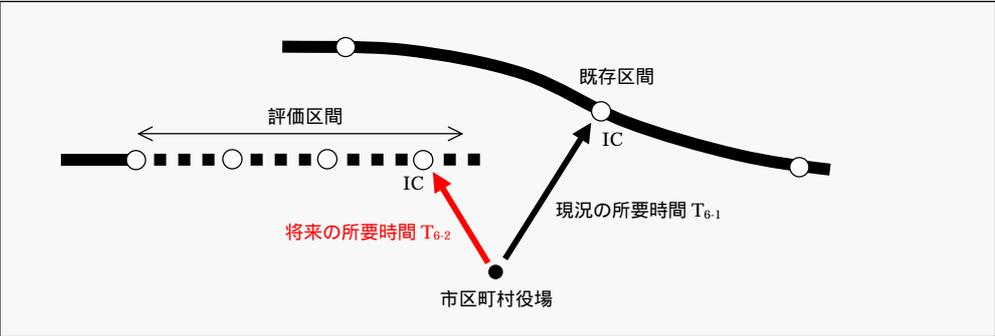
当該評価区間を利用して最寄りの日常活動圏中心都市にアクセスする全てのメッシュについて集計

メッシュ番号	メッシュ内の人口 P ₅₋₁ (人)	現況の所要時間 T ₅₋₁ (分)	将来の所要時間 T ₅₋₂ (分)	利用評価 区間数 N ₅	$\frac{T_{5-1} \times P_{5-1}}{N_5}$	$\frac{T_{5-2} \times P_{5-1}}{N_5}$
51364201	44	67	61	1	2948	2684
51364202	90	65	58	1	5850	5220
51364203	46	65	58	1	2990	2668
51364212	26	65	59	1	1690	1534
51364213	104	63	57	1	6552	5928
...
51364383	51	39	37	1	1989	1887

$$\text{評価点} = 1 - \frac{(T_{5-2} \times P_{5-1})}{(T_{5-1} \times P_{5-1})} = 0.13$$

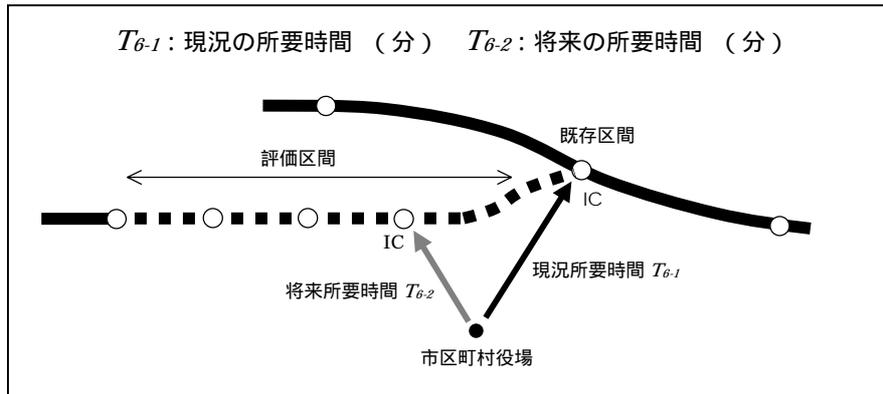
(当該評価区間に加算)

指標 6. 複数の主要観光地を連絡し、広域的な観光産業の発展に貢献する

目的	主要観光地へのアクセスが向上し周遊性が高まる結果、広域的な観光産業が発展する効果を評価する。
指標	<p>【算定式】</p> $\text{評価点} = \sum \left(1 - \frac{T_{6-2}}{T_{6-1}} \right) X_6$ <p> T_{6-1} : 現況の市区町村役場から高速道路 IC へのアクセス所要時間 (分) T_{6-2} : 評価区間供用時の市区町村役場から高速道路 IC へのアクセス所要時間 (分) X_6 : 市区町村の年間観光入込客数 (万人) </p> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>アクセス所要時間</u> <ul style="list-style-type: none"> ・ 各市区町村の役場から最寄りの高速道路 IC へ到達するまでに要する時間 ・ <u>年間観光入込客数</u> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市区町村単位の年間観光入込客数 (各都道府県データ) ・ <u>高速道路</u> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高速自動車国道、国道自専道部、都道府県道及び政令市市道自専道部、都市高速道路 <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 各市区町村のアクセス性が向上し、広域的な観光産業が発展することの重要度を、所要時間短縮率と市区町村の年間観光入込客数で評価 ・ 当該評価区間の供用に伴い新設される IC が新たな最寄り IC となる全ての市区町村について、上記の計算式で計算・集計したものを当該評価区間の評価点とする 

算定
手順

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



STEP2：評価点算定

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

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

X_6 ：年間観光入込客数（万人）

算定例

<評価区間 No.40 近畿自動車道紀勢線 紀勢～勢和多気 JCT の算定例>

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

市区町村名	現況の最寄りIC		将来の最寄りIC	
	名称	所要時間(分)	名称	所要時間(分)
大野町	本町 IC	10	七飯 IC	10
鹿部町	藤城 IC	32	七飯 IC	28
...
大台町	勢和多気 JCT	19	大宮大台 IC	1
宮川村	勢和多気 JCT	33	大宮大台 IC	14
南島町	玉城 IC	58	紀勢 IC	23
大宮町	勢和多気 JCT	29	大宮大台 IC	9
紀勢町	勢和多気 JCT	59	紀勢 IC	3
大内山村	勢和多気 JCT	59	紀勢 IC	3
...
田代町	末吉財部 IC	108	鹿屋串良 IC	53
佐多町	末吉財部 IC	130	鹿屋串良 IC	78

当該評価区間の供用に伴い新設されるICが新たな最寄りICとなっている市区町村がSTEP2(評価点算定)の対象となる

STEP2：評価点算定

当該評価区間の新設ICが新たな最寄りICとなる全ての市区町村について集計

市区町村名	年間観光入込客数 X ₆ (万人)	現況の最寄りIC		将来の最寄りIC		評価点 $\left\{1 - \frac{T_{6-2}}{T_{6-1}}\right\} \times X_6$
		名称	所要時間 T ₆₋₁ (分)	名称	所要時間 T ₆₋₂ (分)	
大台町	3.08	勢和多気 JCT	19	大宮大台 IC	1	2.9
宮川村	17.56	勢和多気 JCT	33	大宮大台 IC	14	10.1
南島町	8.56	玉城 IC	58	紀勢 IC	23	5.2
大宮町	31.76	勢和多気 JCT	29	大宮大台 IC	9	21.9
紀勢町	22.42	勢和多気 JCT	59	紀勢 IC	3	21.3
大内山村	19.27	勢和多気 JCT	59	紀勢 IC	3	18.3

$$\text{評価点} \quad \left\{1 - \frac{T_{6-2}}{T_{6-1}}\right\} \times X_6 = 79.7$$

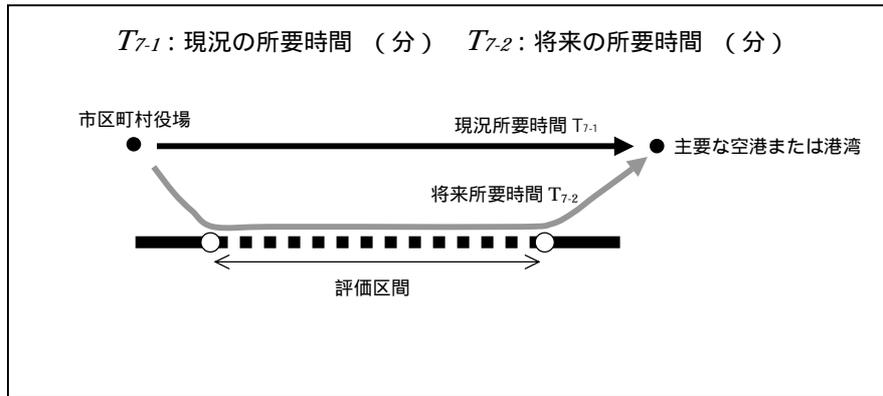
(当該評価区間に加点)

指標 7. 物流拠点へのアクセスが容易になり、産業立地・振興を支援する

目的	物流の拠点となる主要な空港・港湾へのアクセスが向上することによる、地域への産業立地・産業振興等の効果を評価する。
指標	<p>【算定式】</p> $\text{評価点} = \sum \left(1 - \frac{T_{7-2}}{T_{7-1}} \right) X_7$ <p> T_{7-1} : 現況の市区町村役場から主要な空港または港湾へのアクセス所要時間(分) T_{7-2} : 評価区間供用時の市町村役場から主要な空港または港湾へのアクセス所要時間(分) X_7 : 市区町村の工業製造品年間出荷額等(億円) </p>
	<p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> 主要な港湾 ・国際コンテナ航路の発着港湾(58港湾) 「港湾ポケットブック2002」による 主要な空港 ・第三種以上及び共用飛行場(離島除き57空港) 「数字で見る航空2002」による ・建設中及び建設予定を含む アクセス所要時間 ・各市区町村の役場から主要な空港・港湾へ到達するまでに要する時間 工業製造品年間出荷額 ・1年に従業者4人以上の事業所(工業)が製造したもののうち、出荷した分の価格総額 H12年工業統計表による <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 評価区間の利用により物流拠点へのアクセス所要時間が短縮される場合に市区町村の工業製造品年間出荷額等で評価 最寄りの空港・港湾までの最短経路で当該評価区間を利用する全ての市区町村について、上記の計算式で計算・集計したものを当該評価区間の評価点とする 複数の評価区間を利用する場合は、利用される全ての評価区間に評価点を等分 <div data-bbox="274 1200 1272 1429" style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 10px;"> </div>

算定
手順

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



STEP2：評価点算定

当該評価区間を利用する全ての市区町村について集計

$$\text{評価点} = \left[1 - \frac{T_{7.2}}{T_{7.1}} \right] \times X_7$$

X_7 ：工業製造品年間出荷額等（億円）

<評価区間 No.40 近畿自動車道紀勢線 紀勢～勢和多気 JCT の算定例>

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

市区町村名	現況の最寄り物流拠点		将来の最寄り物流拠点	
	名称	所要時間(分)	名称	所要時間(分)
砂原町	函館空港	98	函館空港	85
森町	函館空港	89	函館空港	76
...
尾鷲市	南紀白浜空港	160	四日市港	127
大台町	四日市港	98	四日市港	91
宮川村	四日市港	112	四日市港	103
南島町	四日市港	142	四日市港	121
大宮町	四日市港	108	四日市港	98
紀勢町	四日市港	138	四日市港	101
大内山村	四日市港	138	四日市港	102
紀伊長島町	四日市港	159	四日市港	109
海山町	南紀白浜空港	173	四日市港	123
...
田代町	志布志港	75	志布志港	72
佐多町	志布志港	108	志布志港	100

当該評価区間を利用して最寄りの物流拠点にアクセスする市区町村がSTEP2(評価点算定)の対象となる

STEP2：評価点算定

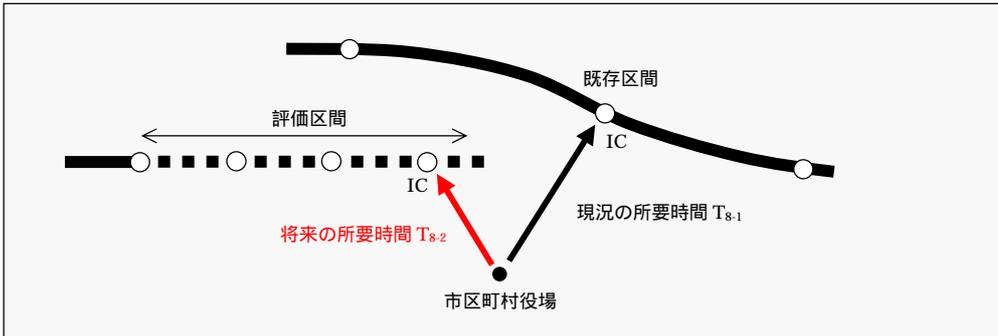
当該評価区間を利用して最寄りの物流拠点にアクセスする全ての市区町村について集計

市区町村名	製造品出荷額 X ₇ (億円)	現況の最寄り物流拠点		将来の最寄り物流拠点		利用評価区間数 N ₇	評価点 $\left\{ 1 - \frac{T_{7-2}}{T_{7-1}} \right\} \times X_7 / N_7$
		名称	所要時間 T ₇₋₁ (分)	名称	所要時間 T ₇₋₂ (分)		
尾鷲市	516.21	南紀白浜空港	160	四日市港	127	3	35.5
大台町	56.41	四日市港	98	四日市港	91	2	2.0
宮川村	17.07	四日市港	112	四日市港	103	2	0.7
南島町	26.19	四日市港	142	四日市港	121	2	1.9
大宮町	316.90	四日市港	108	四日市港	98	2	14.7
紀勢町	42.62	四日市港	138	四日市港	101	2	5.7
大内山村	0.00	四日市港	138	四日市港	102	2	0.0
紀伊長島町	105.02	四日市港	159	四日市港	109	3	11.0
海山町	72.00	南紀白浜空港	173	四日市港	123	3	6.9

$$\text{評価点} \left\{ 1 - \frac{T_{7-2}}{T_{7-1}} \right\} \times X_7 = \underline{78.5}$$

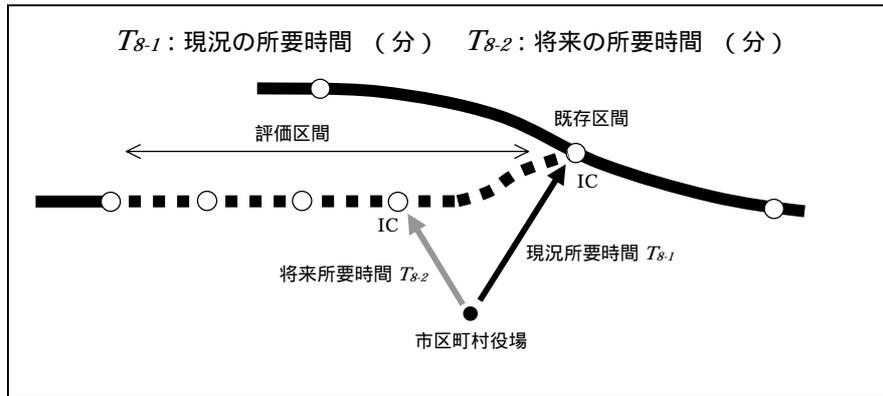
(当該評価区間に加算)

指標 8. 高速道路へのアクセスが容易になり、農林水産品の流通の利便性が向上する

<p>目的</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>
<p>指標</p>	<p>【算定式】</p> $\text{評価点} = \sum \left(1 - \frac{T_{8-2}}{T_{8-1}} \right) X_8$ <p> T_{8-1} : 現況の市区町村役場から高速道路 IC へのアクセス所要時間 (分) T_{8-2} : 評価区間供用時の市区町村役場から高速道路 IC へのアクセス所要時間 (分) X_8 : 市区町村の農林水産品生産額等 (億円) </p>
	<p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> アクセス所要時間 <ul style="list-style-type: none"> 各市区町村の役場から最寄りの高速道路 IC へ到達するまでに要する時間 農林水産品生産額等 : 以下の額の合計 <ul style="list-style-type: none"> 農業 : 市区町村単位の農業粗生産額 「平成 13 年生産農業所得統計」(農林水産省) による 林業 : (市区町村の人工林面積 / 都道府県の人工林面積) × 都道府県の粗生産額 「2000 年世界農林業センサス」(農林水産省) による 水産業 : 以下の額の合計 海面漁業漁獲金額 = 市区町村の経営体数 × 1 経営体平均漁獲金額 内水面養殖業販売金額 = 市区町村の経営体数 × 1 経営体平均販売金額 湖沼漁業販売金額 = 市区町村の経営体数 × 1 経営体平均販売金額 「第 10 次漁業センサス」「平成 13 年海面漁業生産統計調査」(農林水産省) による 高速道路 <ul style="list-style-type: none"> 高速自動車国道、国道自専道部、都道府県道及び政令市市道自専道部、都市高速道路 <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 各市区町村のアクセス性が向上し、地域の農林水産品の流通の利便性が向上することの重要度を、所要時間短縮率と市区町村の農林水産品生産額等で評価 当該評価区間の供用に伴い新設される IC が新たな最寄り IC となる全ての市区町村について、上記の計算式で計算・集計したものを当該評価区間の評価点とする 

算定
手順

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



STEP2：評価点算定

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

$$\text{評価点} = \left[1 - \frac{T_{8-2}}{T_{8-1}} \right] \times X_8$$

X_8 ：年間農林水産品生産額等の合計（億円）

算定例

<評価区間 No.40 近畿自動車道紀勢線 紀勢～勢和多気 JCT の算定例>

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

市区町村名	現況の最寄り IC		将来の最寄り IC	
	名称	所要時間 (分)	名称	所要時間 (分)
大野町	本町 IC	10	七飯 IC	10
鹿部町	藤城 IC	32	七飯 IC	28
...
大台町	勢和多気 JCT	19	大宮大台 IC	1
宮川村	勢和多気 JCT	33	大宮大台 IC	14
南島町	玉城 IC	58	紀勢 IC	23
大宮町	勢和多気 JCT	29	大宮大台 IC	9
紀勢町	勢和多気 JCT	59	紀勢 IC	3
大内山村	勢和多気 JCT	59	紀勢 IC	3
...
田代町	末吉財部 IC	108	鹿屋串良 IC	53
佐多町	末吉財部 IC	130	鹿屋串良 IC	78

当該評価区間の供用に伴い新設される IC が新たな最寄り IC となっている市区町村が STEP2(評価点算定)の対象となる

STEP2：評価点算定

当該評価区間の新設 IC が新たな最寄り IC となる全ての市区町村について集計

市区町村名	年間農林水産品生産額等 X_8 (億円)	現況の最寄り IC		将来の最寄り IC		評価点 $\left\{1 - \frac{T_{8-2}}{T_{8-1}}\right\} \times X_8$
		名称	所要時間 T_{8-1} (分)	名称	所要時間 T_{8-2} (分)	
大台町	12.1	勢和多気 JCT	19	大宮大台 IC	1	11.5
宮川村	12.8	勢和多気 JCT	33	大宮大台 IC	14	7.4
南島町	113.6	玉城 IC	58	紀勢 IC	23	68.5
大宮町	12.2	勢和多気 JCT	29	大宮大台 IC	9	8.4
紀勢町	18.4	勢和多気 JCT	59	紀勢 IC	3	17.5
大内山村	7.4	勢和多気 JCT	59	紀勢 IC	3	7.0



$$\text{評価点} \quad \left\{1 - \frac{T_{8-2}}{T_{8-1}}\right\} \times X_8 = 120.3$$

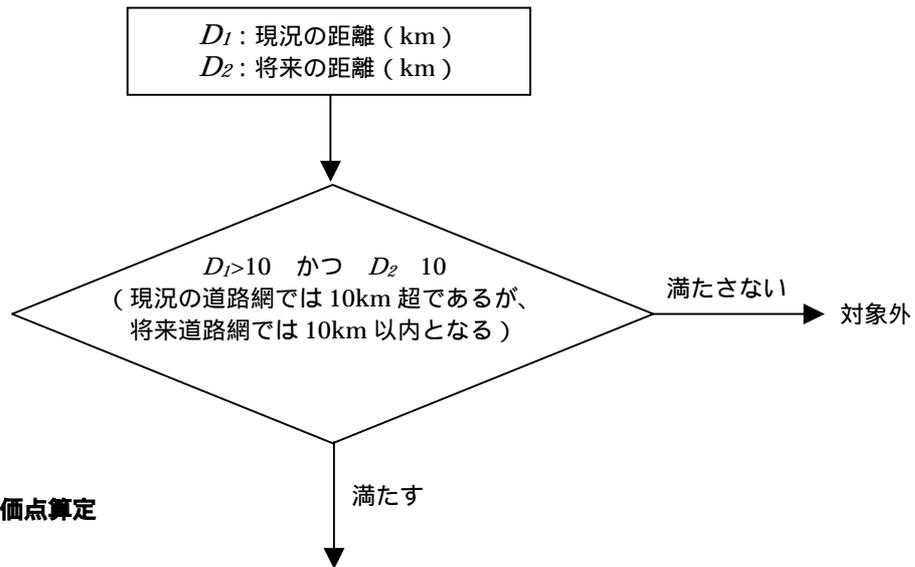
(当該評価区間に加点)

指標 9. 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

目的	高速道路の整備を契機として地方公共団体等が整備中又は計画中の地域振興プロジェクトの実現により、地域経済の活性化や雇用の創出に寄与する効果を評価する。
指標	<p>【算定式】</p> $\text{評価点} = (T_{9-1} + T_{9-2}) / 2$ <p>T₉₋₁ : 新たに整備される高速道路 IC から 10km 以内で進められている地域振興プロジェクトの計画面積(ha)を評価点とした場合の偏差値</p> <p>T₉₋₂ : 新たに整備される高速道路 IC から 10km 以内で進められている地域振興プロジェクト地区の事業費(億円)を評価点とした場合の偏差値</p> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域振興プロジェクト <ul style="list-style-type: none"> 土地区画整理事業、再開発事業、住宅地整備、その他地域拠点形成事業 工業団地、物流団地、その他産業支援拠点 公園整備 等 国土交通省調査による(平成 15 年、IC10km 圏の未完成プロジェクト) 地域振興プロジェクト地区の位置 <ul style="list-style-type: none"> 上記調査時の報告所在地(住所)で代表 <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域振興プロジェクトの近辺に IC が新設され、地域経済の活性化等の効果があがることの重要度を、プロジェクトの計画面積と事業費で評価 現況で 10km 圏内に IC がなく、当該評価区間の供用に伴い 10km 圏内に IC が新設される全ての地域振興プロジェクトについて計画面積と事業費を合計したものにそれぞれ偏差値を付け、それらを上記の計算式に当てはめたものを評価点とする

算定
手順

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



STEP2：評価点算定

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

評価点1：計画面積の累計
評価点2：計画事業費の累計

- 2) 評点の偏差値を算出

T_{9-1} ：評価点1の偏差値
 T_{9-2} ：評価点2の偏差値

- 3) 評価点 (評価点偏差値の平均)

$$\text{評価点} = \frac{T_{9-1} + T_{9-2}}{2}$$

<評価区間 No.31 第二東海自動車道 引佐 JCT ~ 豊田東の算定例>

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

事業名称	現況最寄り IC		将来最寄り IC	
	名称	距離 D ₁ (km)	名称	距離 D ₂ (km)
「森町からまつの森」 定住分譲地整備事業	藤城 IC	16.241	大沼 IC	5.821
道立噴火湾パノラマパーク (八雲広域公園)整備事業	国縫 IC	26.821	八雲 IC	6.30
...
牧平住宅団地造成事業	音羽蒲郡 IC	11.036	額田 IC	1.781
檜山住宅団地造成事業	音羽蒲郡 IC	9.824	額田 IC	0.569
五反田公園(仮称)整備事業	豊川 IC	18.683	新城 IC	0.973
愛知新城大谷短期大学用地造成事業	豊川 IC	17.319	新城 IC	2.067
新城南部企業団地造成事業	豊川 IC	13.314	新城 IC	12.475
新城八名井企業団地造成事業	豊川 IC	11.640	新城 IC	8.460
...
志陽工業団地	末吉 IC	37.940	志布志 IC	6.044
尾野見工業団地	末吉 IC	30.466	志布志 IC	13.945

当該評価区間の新設 IC が新たな最寄り IC となる事業が STEP2 (評価点算定)の対象となる

このうち、現況は最寄り IC まで 10km 超で将来は 10km 以内となる事業のみが STEP2 の対象となる (D₁ > 10 かつ D₂ ≤ 10)

STEP2：評価点算定

現況の最寄り IC まで 10km 超で、当該評価区間の新設 IC が新たに 10km 以内の最寄り IC となる事業について集計

事業名称	面積 (ha)	全体事業費 (億円)
牧平住宅団地造成事業	0.6	2.2
五反田公園(仮称)整備事業	1.0	4.6
愛知新城大谷短期大学用地造成事業	7.6	9.3
新城八名井企業団地造成事業	8.4	9.7

1)面積、事業費を集計

評価点 1(面積の累計) = 17.6
評価点 2(事業費の累計) = 25.7

2)評価点の偏差値を算出

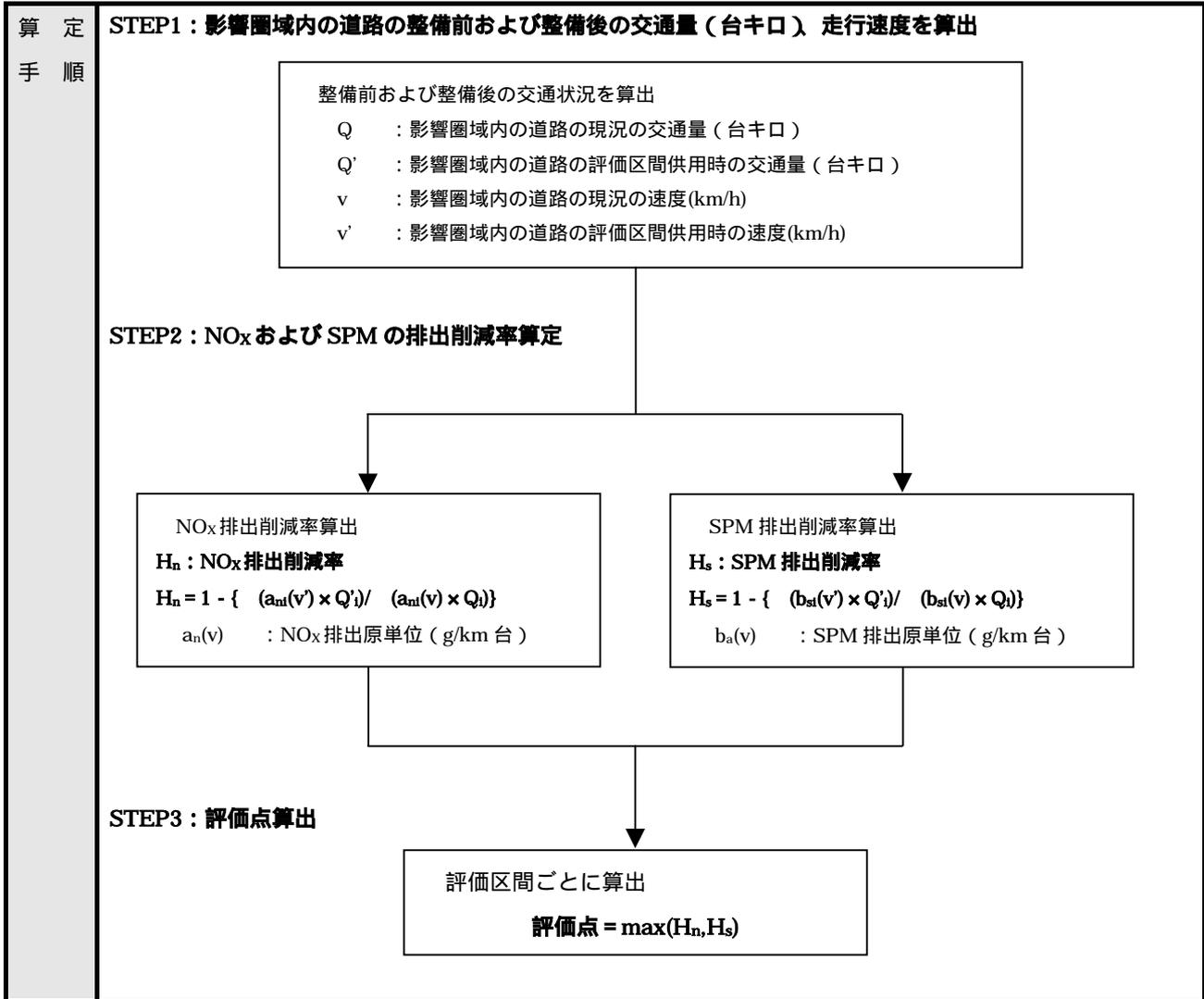
T₉₋₁ = 評価点 1 の偏差値 = 47.8
T₉₋₂ = 評価点 2 偏差値 = 47.8

3)評価点算定

$$\text{評価点} = \frac{T_{9-1} + T_{9-2}}{2} = \frac{47.8 + 47.8}{2} = 47.8$$

評価点 = 47.8

(当該評価区間に加算)



指標 11. 並行道路において騒音レベルが低減する

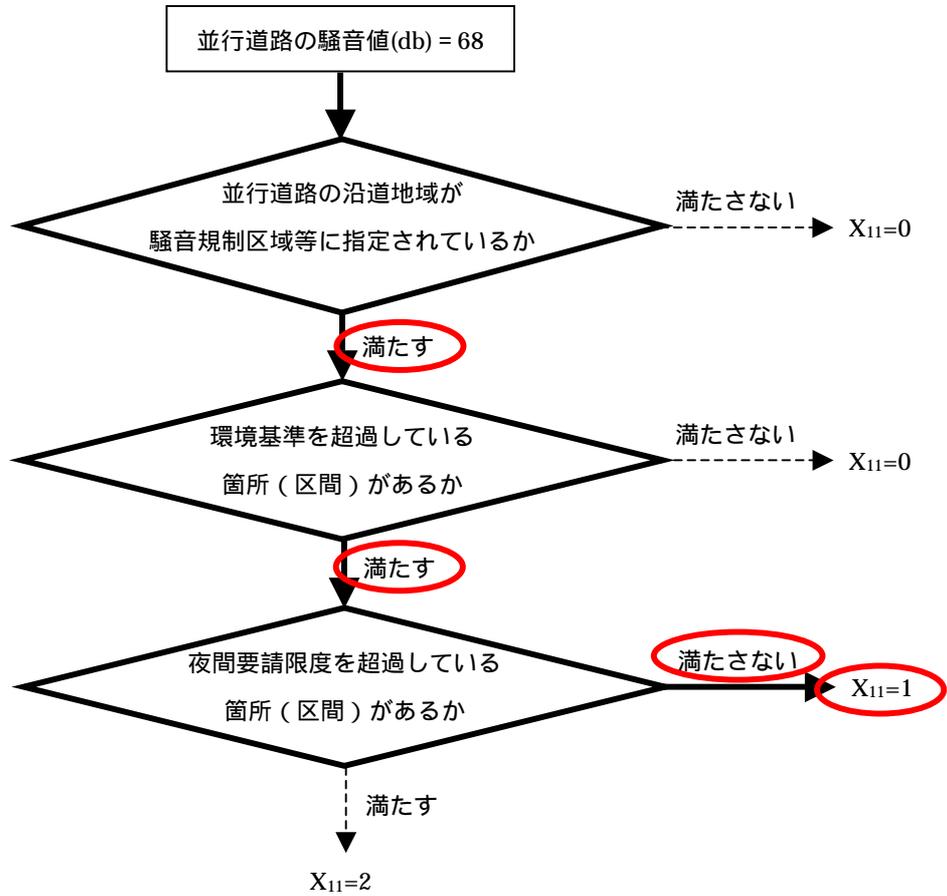
<p>目的</p>	<p>並行道路の交通量の減少により、並行道路の沿道地域の騒音レベルが低減し、沿道住民の生活環境の保全に寄与する効果を評価する。</p>
<p>指標</p>	<p>【算出式】</p> <p style="text-align: center;">評価点 = X₁₁</p> <p>X₁₁：並行道路の沿道地域の騒音レベルが 夜間要請限度を超過している箇所（区間）がある場合 …… 2点 夜間要請限度以下で、 環境基準を超過している箇所（区間）がある場合 …… 1点 全ての区間で環境基準を満たしている場合 …… 0点 並行道路の沿道地域が騒音規制区域等に指定されていない場合 …… 0点</p> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>並行道路</u> <ul style="list-style-type: none"> ・ 評価区間の代替路線のうち、交通量、当該評価区間からの距離等を勘案し、主要な代替路線と見なされる一般国道等 • <u>騒音レベル</u> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 14 年道路環境センサス（国土交通省） <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 並行道路の騒音レベルが夜間要請限度または環境基準を超過している場合に、評価区間を評価 ・ ただし沿道地域が騒音規制区域等に指定されていない場合は評価しない
<p>算定手順</p>	<pre> graph TD A[並行道路の騒音値(db)] --> B{並行道路の沿道地域が 騒音規制区域等に指定されているか} B -- 満たさない --> C[X11=0] B -- 満たす --> D{環境基準を超過している 箇所(区間)があるか} D -- 満たさない --> E[X11=0] D -- 満たす --> F{夜間要請限度を超過している 箇所(区間)があるか} F -- 満たさない --> G[X11=1] F -- 満たす --> H[X11=2] </pre>

算定例

<評価区間 No.9 日本海沿岸東北自動車道 中条～朝日の算定例>

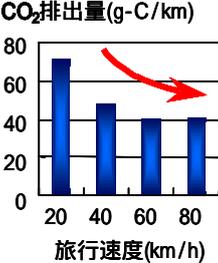
評価区間の並行道路 : 国道7号 二軒茶屋交差点～猿沢交差点

並行道路の夜間騒音値 : 最大 68db (並行道路を複数区間に分割して測定している場合は最大値を採用)

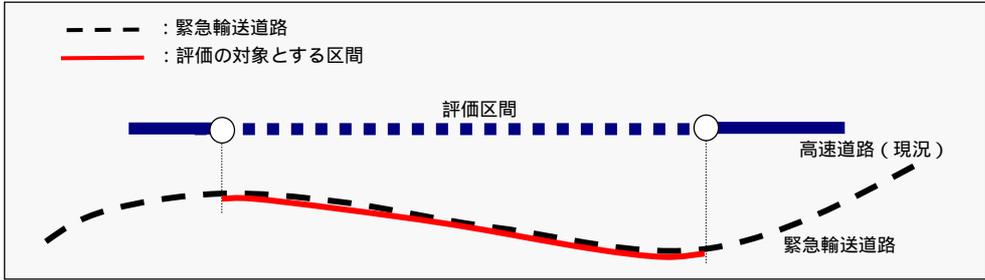
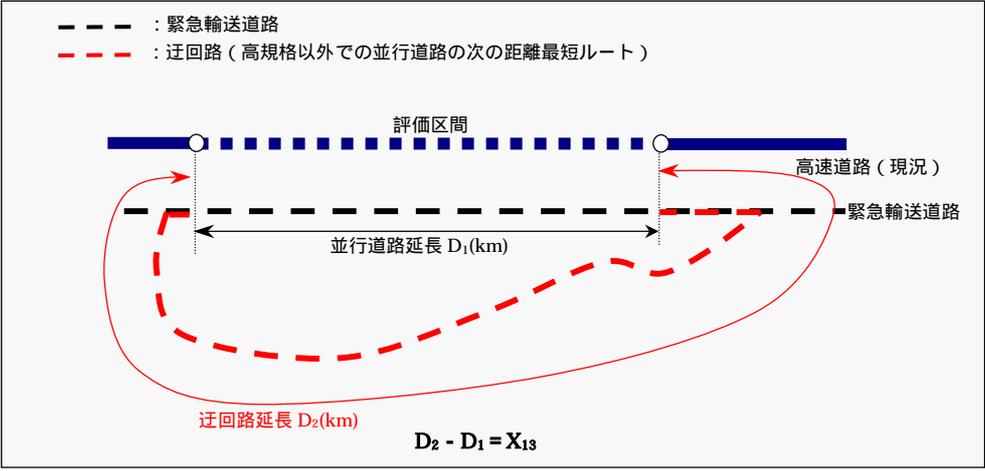


評価点 = 1 (当該評価区間に加点)

指標 12. 自動車からの CO₂ 排出量が削減される

目的	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 ₂ 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。
指標	<p>【算出式】</p> $\text{評価点} = \{(c_i(v) \times Q_i) - (c_i(v') \times Q'_i)\}$ <p>c(v) : CO₂ 排出原単位 (g/km 台) Q : 影響圏域内の道路の現況の交通量 (台キロ) Q' : 影響圏域内の道路の評価区間供用時の交通量 (台キロ) v : 影響圏域内の道路の現況の速度(km/h) v' : 影響圏域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)</p> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> CO₂ 排出原単位 <ul style="list-style-type: none"> 速度別、2 車種別 (大型、小型) (国土技術総合政策研究所 (平成 12 年))  <p style="text-align: center;">旅行速度と排出量の関係</p> <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 評価区間の供用に伴う自動車交通の走行速度の向上により、地球環境の保全に寄与する効果を、CO₂ の排出削減量で評価
算定手順	<p>STEP1 : 影響圏域内の道路の整備前および整備後の交通量 (台キロ)、走行速度を算出</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>整備前および整備後の交通状況を算出</p> <p>Q : 影響圏域内の道路の現況の交通量 (台キロ) Q' : 影響圏域内の道路の評価区間供用時の交通量 (台キロ) v : 影響圏域内の道路の現況の速度(km/h) v' : 影響圏域内の道路の評価区間供用時の速度(km/h)</p> </div> <p>STEP2 : CO₂ の排出削減量算定</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>CO₂ 排出削減量算出</p> $\text{評価点} = \{(c_i(v) \times Q_i) - (c_i(v') \times Q'_i)\}$ <p>c(v) : CO₂ 排出原単位 (g/km 台)</p> </div>

指標 13. 並行する緊急輸送道路が通行止めになった場合の迂回路が長大である

<p>目的</p>	<p>並行する緊急輸送道路が通行止めになった場合に、整備対象高速道路が代替路線として機能し、現況での迂回路が大幅に短縮されることによる、地域の経済、生活等の安全性向上に対する効果を評価する。</p>
<p>指標</p>	<p>【算出式】</p> <p style="text-align: center;">評価点 = X_{13}</p> <p>X_{13} : 評価区間に並行する緊急輸送道路と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</p>
	<p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> 評価区間に並行する緊急輸送道路 <ul style="list-style-type: none"> 交通量、当該評価区間からの距離等からみて主要な、評価区間に並行する緊急輸送道路（一般国道を基本とする）  <ul style="list-style-type: none"> 現況の迂回路 <ul style="list-style-type: none"> 緊急輸送道路の全区間が不通となった場合に大型車両が通行可能な改良済・幅員 5.5m 以上かつ距離最短の路線（県道以上） <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 評価区間に並行する緊急輸送道路と現況の迂回路との距離の差で評価  <p style="text-align: center;">$D_2 - D_1 = X_{13}$</p>

算定例

< 評価区間 No.40 近畿自動車道紀勢線 紀勢～勢和多気 JCT の算定例 >

・ 評価区間に並行する緊急輸送道路

路線	区間	延長(km)
国道 42 号	崎 ~ 船木大橋南	14.8
国道 42 号	船木大橋南 ~ 勢和多気 IC 入口	15.5



並行道路延長 30.3km

・ 緊急輸送道路の迂回路

路線	区間	延長(km)
国道 42 号	勢和多気入口 ~ 大黒田西	14.1
一般国道 166 号	大黒田西 ~ 拾生	86.5
一般国道 370 号	拾生 ~ 宮滝	17.7
一般国道 169 号	宮滝 ~ 音枝	58.8
一般国道 425 号	音枝 ~ 阪場	45.0
一般国道 42 号	坂場 ~ 崎	41.0



迂回路延長 263.1km

・ 緊急輸送道路と迂回路の延長差

$$\text{延長差 } X_{13} = 263.1 - 30.3 = 232.8(\text{km})$$

評価点 = 232.8(km)

(当該評価区間に加算)

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

目的	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。																							
指標	<p>【算出式】</p> <p style="text-align: center;">評価点 = T₁₄</p> <p>T₁₄ : 評価区間に並行する緊急輸送道路における過去 10 年間の年間平均通行止め時間 (h/年) なお、緊急輸送道路に並行して既に高速道路ネットワークが存在する場合は、新たに並行する高速道路が整備されたとしても評価の対象としない。</p> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> 評価区間に並行する緊急輸送道路 <ul style="list-style-type: none"> 交通量、当該評価区間からの距離等からみて主要な、評価区間に並行する緊急輸送道路（一般国道を基本とする） <div data-bbox="304 752 1289 1059" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> </div> <ul style="list-style-type: none"> 通行止め時間 <ul style="list-style-type: none"> 評価区間に並行する緊急輸送道路における、豪雨、豪雪等自然災害による通行止め（凍結によるスリップ事故や吹きだまりでの立ち往生などの事故によるものも含む）異常気象時における事前通行規制等による過去 10 年間（平成 5 年～平成 14 年）の年間平均通行止め時間 <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 評価区間について、その緊急輸送道路の通行止め時間を評価 																							
算定例	<p><評価区間 No.40 近畿自動車道紀勢線 紀勢～勢和多気 JCT の算定例></p> <ul style="list-style-type: none"> 評価区間に並行する緊急輸送道路の年間通行止め時間 <table border="1" data-bbox="300 1498 1343 1619"> <thead> <tr> <th>年次</th> <th>H5</th> <th>H6</th> <th>H7</th> <th>H8</th> <th>H9</th> <th>H10</th> <th>H11</th> <th>H12</th> <th>H13</th> <th>H14</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間通行止め時間(h)</td> <td>0.0</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> 過去 10 年間の年間平均通行止め時間 過去 10 年間の年間平均通行止め時間 T₁₄ = 0(h) <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <table border="1" style="border: 2px solid black; padding: 10px;"> <tr> <td style="font-size: 1.2em;">評価点 = 0</td> </tr> </table> <p>(当該評価区間に加算)</p> </div>	年次	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	年間通行止め時間(h)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	評価点 = 0
年次	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14														
年間通行止め時間(h)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0														
評価点 = 0																								

指標 15. 並行する高速道路の代替路線を形成する

目的	<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>
指標	<p>【算出式】</p> <p style="text-align: center;">評価点 = X_{15}</p> <p>X_{15} : 現況で広域ブロック中心都市間を時間最短で連絡する高速ルート上の JCT 間が不通となった際に、評価区間が新たな時間最短ルートを形成するか否か(1 or 0)</p> <p>【定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>広域ブロック中心都市</u> <ul style="list-style-type: none"> ・ 北海道、沖縄を除く地方整備局の所在都市 ・ 本指標は高速ネットワークでのリダンダンシー検証であるため、一般道路は考慮していない。従って、各整備局所在都市位置を最寄 IC ノードで代表させている • <u>JCT</u> <ul style="list-style-type: none"> ・ 異なる高規格幹線道路の路線が交差する箇所 <p>【評価点の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JCT 間が不通のケースにおいて、評価区間が時間最短ルートを形成する場合に評価区間を評価 ・ 代替ルートを形成するか、しないか(1 or 0)で評価点し、複数の JCT 間の不通による代替ルートを形成しても点数は積上げず、評価点は 1 とする
算定手順	<p>STEP1 : 広域ブロック中心都市を設定</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>広域ブロック中心都市として、以下の地方整備局所在都市を設定 (仙台、新潟、東京、名古屋、大阪、広島、高松、博多)</p> </div> <p>STEP2 : 代替ルート算出</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>広域ブロック中心都市ペア毎に以下の手順で代替路線を求める</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 現況で広域ブロック中心都市ペアを時間最短で結ぶ経路について、JCT 単位の区間を設定 2) 将来ネットワーク上で、1) で設定した単位区間を順次切断。各切断ネットワークケースについて、広域ブロック中心都市ペア間の時間最短となる代替ルートを探索 3) 評価区間が 2) の代替ルートを形成する場合に、代替路線としてマーク </div> <p>STEP3 : 評価点算定</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p>評価点 = $\begin{cases} 1 & \text{: 代替路線} \\ 0 & \text{: その他の路線} \end{cases}$</p> </div>

算定例

<評価区間 No.17 常磐自動車道 高岡～新地の算定例>

STEP1：広域ブロック中心都市を設定

以下の地方整備局所在都市を設定

仙台、新潟、東京、名古屋、大阪、広島、高松、博多

STEP2：代替ルート算出

1) 現況で広域ブロック中心都市ペアを時間最短で結ぶ経路について、JCT 単位の区間を設定

<仙台～新潟の場合>

下図のように最短経路を JCT で区切る（～ の4分割）



2) 将来ネットワーク上で、1) で設定した単位区間を順次切断。各切断ネットワークケースについて、広域ブロック中心都市ペア間の時間最短となる代替ルートを探査

上記の例では ～ を順次切断（通行不能）、その状態での時間最短経路を「代替ルート」とする

3) 評価区間が 2) の代替ルートを形成する場合に、代替路線としてマーク

上記の例では、例えば ～ を切断した状態での時間最短経路は下図のようになり、評価区間 No.17 を代替ルートとして利用するため、評価区間 No.17 を代替路線としてマーク



STEP3：評価点算定

評価点 = 1 (代替路線として利用される)

評価点 = 1

指標 16. 地方公共団体の創意工夫による自主的な取り組み状況を評価する

目的	波及的影響の上記項目では評価不可能な地方の創意工夫による取り組み状況や協力姿勢を評価し、地方の自主的な努力に対するインセンティブを付与するため、地方公共団体が策定する地域計画との整合や、利用増進・コスト縮減などを評価する。																																																
指標	<p>【算出式】</p> <p style="text-align: center;">評価点 = $X_{16-1} + X_{16-2} + X_{16-3}$</p> <p>$X_{16-1}$: 地域計画との連携 (1.5 点満点) X_{16-2} : 利用増進への取り組み (1.5 点満点) X_{16-3} : コスト縮減への取り組み (2 点満点)</p> <p>【定義、評価点の考え方】(カッコ内は重み)</p> <p>1. 地域計画との連携 $X_{16-1} = X_a \times 0.1 + X_b \times 0.2$</p> <p>a) 地域計画における高速道路の位置付けの有無(10%)</p> <p>$X_a = \frac{\text{評価区間が位置づけられた地域計画が策定されている市町村数}}{\text{評価区間が通過する市町村数}}$</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>条件</th> <th>評価点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>$X_a = 1.0$</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>$0.9 < X_a < 1.0$</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>$0.8 < X_a < 0.9$</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>$0.7 < X_a < 0.8$</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>$X_a < 0.7$</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table> <p>b) 地域計画で期待される高速道路の機能・役割の多様性(20%)</p> <p>$X_b =$ 地域計画において高速道路に期待される機能や役割の延べ種類数</p> <ul style="list-style-type: none"> <li style="width: 50%;">・ 交流連携 <li style="width: 50%;">・ 空港・港湾との連絡 <li style="width: 50%;">・ 物流及び企業立地、雇用創出 <li style="width: 50%;">・ 環境の改善 等 <li style="width: 50%;">・ 観光振興 <li style="width: 50%;">・ まちづくり・生活圏 <li style="width: 50%;">・ 高度医療・広域消防 <li style="width: 50%;">・ 災害時の代替路 <li style="width: 50%;">・ 研究開発 <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>条件</th> <th>評価点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>$10 < X_b$</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>$8 < X_b < 10$</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>$6 < X_b < 8$</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>$4 < X_b < 6$</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>$X_b < 4$</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table> <p>2. 利用増進の取り組み $X_{16-2} = X_c \times 0.15 + X_d \times 0.15$</p> <p>c) 広域行政を活発化するための施設整備の有無(15%)</p> <p>$X_c =$ 広域行政を前提として整備された施設の種類の数</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高度医療施設の整備 ・ 福祉施設 ・ スポーツ施設 ・ 文化施設 ・ 行政機関の統廃合・移転 等 <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>条件</th> <th>評価点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>$5 < X_c$</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>$X_c = 4$</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>$X_c = 3$</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>$X_c = 2$</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>$X_c = 1$</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table> <p>d) 利用増進に向けたソフト施策に対する取り組みの有無(15%)</p> <p>$X_d =$ 利用増進に向けた取り組みの種類数</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高速道路に関する委員会・協議会等の設置 ・ 高速道路に関するシンポジウム・フォーラム・座談会等の開催 ・ 高速道路に関する参加型イベントの開催 ・ 高速道路に関するラジオ・テレビによる広報 ・ 高速利用に関するHPの設置 ・ 観光施設等と連携した各種施設の割引等の実施予定 等 <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>条件</th> <th>評価点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>$13 < X_d$</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>$10 < X_d < 13$</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>$7 < X_d < 10$</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>$4 < X_d < 7$</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>$X_d < 4$</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>	条件	評価点	$X_a = 1.0$	5	$0.9 < X_a < 1.0$	4	$0.8 < X_a < 0.9$	3	$0.7 < X_a < 0.8$	2	$X_a < 0.7$	1	条件	評価点	$10 < X_b$	5	$8 < X_b < 10$	4	$6 < X_b < 8$	3	$4 < X_b < 6$	2	$X_b < 4$	1	条件	評価点	$5 < X_c$	5	$X_c = 4$	4	$X_c = 3$	3	$X_c = 2$	2	$X_c = 1$	1	条件	評価点	$13 < X_d$	5	$10 < X_d < 13$	4	$7 < X_d < 10$	3	$4 < X_d < 7$	2	$X_d < 4$	1
条件	評価点																																																
$X_a = 1.0$	5																																																
$0.9 < X_a < 1.0$	4																																																
$0.8 < X_a < 0.9$	3																																																
$0.7 < X_a < 0.8$	2																																																
$X_a < 0.7$	1																																																
条件	評価点																																																
$10 < X_b$	5																																																
$8 < X_b < 10$	4																																																
$6 < X_b < 8$	3																																																
$4 < X_b < 6$	2																																																
$X_b < 4$	1																																																
条件	評価点																																																
$5 < X_c$	5																																																
$X_c = 4$	4																																																
$X_c = 3$	3																																																
$X_c = 2$	2																																																
$X_c = 1$	1																																																
条件	評価点																																																
$13 < X_d$	5																																																
$10 < X_d < 13$	4																																																
$7 < X_d < 10$	3																																																
$4 < X_d < 7$	2																																																
$X_d < 4$	1																																																

3. コスト縮減への取り組み $X_{16-3} = (X_{e14} + X_{e15}) \times 0.1 + X_f \times 0.15 + X_g \times 0.05$

e) コスト縮減に直接影響する地方公共団体の協力状況(平成14年まで、平成15年以降それぞれコストぞれ10%)

X_{e14} = 平成14年までのコスト縮減の具体的な取り組みの種類数

X_{e15} = 平成15年以降のコスト縮減の具体的な取り組みの種類数

- ・ 土取り場等の確保
- ・ 残土処分地の確保
- ・ 先行調査の実施
- ・ 工事用道路、測道等の確保
- ・ 案内標識の整備
- ・ 交差道路の整備
- ・ 河川、流末等の整備
- ・ 用地買収への協力 等

条 件	評価点
10 X_e	5
8 $X_e < 10$	4
6 $X_e < 8$	3
4 $X_e < 6$	2
$X_e < 4$	1

f) 地方公共団体の協力費用の状況(15%)

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

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

g) 事業の円滑な執行に向けた地方公共団体のソフト面の取り組み状況(5%)

X_g = ソフト面の取り組みの種類数

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

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

算定例

< 評価区間 No.40 近畿自動車道紀勢線 紀勢～勢和多気 JCT の算定例 >

1. 地域計画との連携

a) 地域計画における高速道路の位置付けの有無

評価区間が通過する市町村：紀勢町、大宮町、大台町、勢和村 4市町村

評価区間が位置付けられた地域計画が策定されている市町村：紀勢町、大宮町、大台町、勢和村
4市町村

$$X_a = \frac{\text{評価区間が位置付けられた地域計画が策定されている市町村数}}{\text{評価区間が通過する市町村数}} = \frac{4}{4} = 1$$

$X_a = 1$ 評価点 = 5

b) 地域計画で期待される高速道路の機能・役割の多様性

地域計画において高速道路に期待される機能や役割：なし

$$X_b = \text{地域計画において高速道路に期待される機能や役割の延べ種類数} = 0$$

$X_b < 4$ 評価点 = 1

$$X_{16-1} = X_a \times 0.1 + X_b \times 0.2 = 5 \times 0.1 + 1 \times 0.2 = \underline{0.7}$$

2. 利用増進の取り組み

c) 広域行政を活発化するための施設整備の有無

広域行政を前提として整備された施設の種類：なし

$$X_c = \text{広域行政を前提として整備された施設の種類数} = 0$$

$X_c = 1$ 評価点 = 1

d) 利用増進に向けたソフト施策に対する取り組みの有無

利用増進に向けた取り組みの種類：なし

$$X_d = \text{利用増進に向けた取り組みの種類数} = 0$$

$X_d < 4$ 評価点 = 1

$$X_{16-2} = X_c \times 0.15 + X_d \times 0.15 = 1 \times 0.15 + 1 \times 0.15 = \underline{0.3}$$

3. コスト縮減への取り組み

e) コスト縮減に直接影響する地方公共団体の協力状況

平成 14 年までのコスト縮減の具体的取り組みの種類：工事用道路、河川、流末処理施設、用地買収への
協力 4 種類

平成 15 年以降のコスト縮減の具体的取り組みの種類：工事用道路、河川、流末処理施設、用地買収への
協力 4 種類

X_{e14} = 平成 14 年までのコスト縮減の具体的取り組みの種類数 = 4

X_{e15} = 平成 15 年以降のコスト縮減の具体的取り組みの種類数 = 4

4 $X_{e14} < 6$ 評価点 = 2

4 $X_{e15} < 6$ 評価点 = 2

f) 地方公共団体の協力費用の状況

地方公共団体の協力費用：223 百万円

評価区間の総事業費：121705 百万円

$$X_f = \frac{\text{地方公共団体の協力費用}}{\text{評価区間の総事業費}} \times 100 = \frac{223}{121705} \times 100 = 0.18$$

$X_f < 1.5$ 評価点 = 1

g) 事業の円滑な執行に向けた地方公共団体のソフト面の取り組み状況

ソフト面の取り組みの種類：用地取得へ向けた体制の確立、高速道路窓口の設置、高速道路の必要性に
関する広報活動 3 種類

X_g = ソフト面の取り組みの種類数 = 3

$X_g = 3$ 評価点 = 3

$$X_{16-3} = (X_{e14} + X_{e15}) \times 0.1 + X_f \times 0.15 + X_g \times 0.05 = (2 + 2) \times 0.1 + 1 \times 0.15 + 3 \times 0.05 = 0.7$$

$$\text{評価点} = X_{16-1} + X_{16-2} + X_{16-3} = 0.7 + 0.3 + 0.7 = 1.7$$

評価点 = 1.7

(当該評価区間に加算)

圏域および拠点都市一覧

都道府県	地方生活圏が設定されている地域			三大都市圏		
	圏域名称	中心都市	圏域内人口(人)	圏域名称	中心都市	圏域内人口(人)
北海道	札幌地方生活圏	札幌市	2217733	-	-	-
	岩見沢地方生活圏	岩見沢市	206271	-	-	-
	滝川地方生活圏	滝川市	139771	-	-	-
	深川地方生活圏	深川市	44155	-	-	-
	小樽・倶知安地方生活圏	小樽市	269947	-	-	-
	函館地方生活圏	函館市	465704	-	-	-
	江差地方生活圏	江差町	51564	-	-	-
	室蘭地方生活圏	室蘭市	217828	-	-	-
	苫小牧地方生活圏	苫小牧市	220871	-	-	-
	静内地方生活圏	静内町	86297	-	-	-
	旭川地方生活圏	旭川市	419083	-	-	-
	富良野地方生活圏	富良野市	49776	-	-	-
	名士地方生活圏	名寄市	82059	-	-	-
	留萌地方生活圏	留萌市	52397	-	-	-
	稚内地方生活圏	稚内市	70239	-	-	-
	帯広地方生活圏	帯広市	361943	-	-	-
	紋別地方生活圏	紋別市	87453	-	-	-
	北網地方生活圏	北見市	249254	-	-	-
	釧路地方生活圏	釧路市	278146	-	-	-
	根室地方生活圏	根室市	87280	-	-	-
青森県	青森地方生活圏	青森市	330945	-	-	-
	津軽地方生活圏	弘前市	518277	-	-	-
	南部地方生活圏(青森県)	八戸市	559814	-	-	-
	下北地方生活圏	むつ市	90689	-	-	-
岩手県	盛岡地方生活圏	盛岡市	629873	-	-	-
	宮古地方生活圏	宮古市	108413	-	-	-
	北上中部地方生活圏	北上市	356918	-	-	-
	両磐地方生活圏	一関市	151037	-	-	-
	釜石・大船渡地方生活圏	釜石市	178894	-	-	-
宮城県	仙台地方生活圏	仙台市	1601165	-	-	-
	石巻地方生活圏	石巻市	431133	-	-	-
	古川地方生活圏	古川市	311554	-	-	-
秋田県	米代川流域地方生活圏	大館市	287652	-	-	-
	秋田臨海地方生活圏	秋田市	561408	-	-	-
	雄物川流域地方生活圏	横手市	354411	-	-	-
山形県	庄内地方生活圏	酒田市	323320	-	-	-
	新庄地方生活圏	新庄市	96664	-	-	-
	山形地方生活圏	山形市	578905	-	-	-
	米沢地方生活圏	米沢市	246066	-	-	-
福島県	福島地方生活圏	福島市	497215	-	-	-
	郡山地方生活圏	郡山市	580533	-	-	-
	白河地方生活圏	白河市	155821	-	-	-
	会津地方生活圏	会津若松市	328196	-	-	-
	いわき地方生活圏	いわき市	364914	-	-	-
	相双地方生活圏	原町市	209665	-	-	-
茨城県	水戸・日立地方生活圏	水戸市	1101214	-	-	-
	土浦地方生活圏	土浦市	1053956	-	-	-
	下館・古河地方生活圏	下館市	562205	-	-	-
	鹿嶋地方生活圏	鹿嶋市	276497	-	-	-
栃木県	宇都宮地方生活圏	宇都宮市	1007017	-	-	-
	足利・佐野地方生活圏	足利市	290112	-	-	-
	栃木・小山地方生活圏	小山市	389776	-	-	-
	那須地方生活圏	大田原市	213985	-	-	-
	日光地方生活圏	今市市	99607	-	-	-
	前橋・高崎地方生活圏	前橋市	1153889	-	-	-
群馬県	桐生・太田地方生活圏	桐生市	574845	-	-	-
	沼田・利根地方生活圏	沼田市	100399	-	-	-
	渋川・吾妻地方生活圏	渋川市	188635	-	-	-
	児玉・大里地方生活圏	熊谷市	527343	-	-	-
埼玉県	秩父地方生活圏	秩父市	121118	-	-	-
	-	-	-	川越業務核都市圏	川越市	2180634
	-	-	-	浦和・大宮業務核都市圏	さいたま市	2872583
	-	-	-	春日部・越谷業務核都市圏	越谷市	1168325

都道府県	地方生活圏が設定されている地域			三大都市圏		
	圏域名称	中心都市	圏域内人口(人)	圏域名称	中心都市	圏域内人口(人)
千葉県	千葉地方生活圏	千葉市	2625020	-	-	-
	安房・君津地方生活圏	木更津市	479938	-	-	-
東京都	-	-	-	柏業務核都市圏	柏市	2788208
	-	-	-	東京23区内	新宿区	7919771
	-	-	-	八王子業務核都市圏	八王子市	1525469
	-	-	-	立川業務核都市圏	立川市	1873678
神奈川県	-	-	-	青梅業務核都市圏	青梅市	393109
	-	-	-	横浜業務核都市圏	横浜市	4122817
	-	-	-	厚木・相模原業務核都市圏	相模原市	3029242
新潟県	村上地方生活圏	村上市	83493	川崎業務核都市圏	川崎市	1218233
	新潟地方生活圏	新潟市	1077574	-	-	-
	三条・燕地方生活圏	三条市	274286	-	-	-
	長岡地方生活圏	長岡市	520527	-	-	-
	魚沼地方生活圏	十日町市	145870	-	-	-
	上越地方生活圏	上越市	307030	-	-	-
富山県	新川地方生活圏	魚津市	136404	-	-	-
	富山地方生活圏	富山市	504796	-	-	-
	高岡地方生活圏	高岡市	375569	-	-	-
	砺波地方生活圏	砺波市	109250	-	-	-
石川県	能登北部地方生活圏	輪島市	96554	-	-	-
	能登中部地方生活圏	七尾市	155773	-	-	-
	加賀地方生活圏	金沢市	923334	-	-	-
福井県	嶺北地方生活圏	福井市	482000	-	-	-
	南越地方生活圏	武生市	193747	-	-	-
	嶺南地方生活圏	敦賀市	152442	-	-	-
山梨県	国中地方生活圏	甲府市	681862	-	-	-
	富士北麓・東部地方生活圏	富士吉田市	203560	-	-	-
長野県	長野地方生活圏	長野市	676903	-	-	-
	松本地方生活圏	松本市	527246	-	-	-
	上田地方生活圏	上田市	420792	-	-	-
	諏訪・伊那地方生活圏	諏訪市	399123	-	-	-
	飯田地方生活圏	飯田市	178253	-	-	-
岐阜県	飛騨地方生活圏	高山市	129229	-	-	-
	可茂益田地方生活圏	美濃加茂市	259224	-	-	-
	岐阜地方生活圏	岐阜市	961904	-	-	-
	大垣地方生活圏	大垣市	394634	-	-	-
	東濃地方生活圏	多治見市	364156	-	-	-
静岡県	東部地方生活圏(静岡県)	沼津市	1243592	-	-	-
	中部地方生活圏(静岡県)	静岡市	1201989	-	-	-
	西部地方生活圏(静岡県)	浜松市	1313909	-	-	-
愛知県	東三河地方生活圏	豊橋市	749947	-	-	-
三重県	-	-	-	愛知県分割1	名古屋市	6157032
	北勢地域地方生活圏	四日市市	797695	-	-	-
	中南勢地域地方生活圏	津市	510515	-	-	-
	伊勢志摩地域地方生活圏	伊勢市	270463	-	-	-
	伊賀地域地方生活圏	上野市	185003	-	-	-
滋賀県	東紀州地域地方生活圏	尾鷲市	93700	-	-	-
	南部地域地方生活圏	大津市	783370	-	-	-
	中部地域地方生活圏	近江八幡市	214029	-	-	-
京都府	東北部地域地方生活圏	彦根市	328219	-	-	-
	南部地方生活圏(京都府)	京都市	2225379	-	-	-
大阪府	北部地方生活圏	舞鶴市	337976	-	-	-
	-	-	-	大阪府分割1	高槻市	2922397
	-	-	-	大阪府分割2	大阪市	3314973
兵庫県	-	-	-	大阪府分割3	堺市	2389396
	但馬地方生活圏	豊岡市	205904	-	-	-
	丹波地方生活圏	神戸市	3254592	-	-	-
	東播磨地方生活圏	加古川市	1022558	-	-	-
	西播磨地方生活圏	姫路市	865621	-	-	-
奈良県	淡路地方生活圏	洲本市	164303	-	-	-
	南和地方生活圏	五條市	100484	-	-	-
和歌山県	-	-	-	奈良県分割1	奈良市	1348662
	和歌山地方生活圏	和歌山市	856088	-	-	-
	田辺地方生活圏	田辺市	144887	-	-	-
	新宮地方生活圏	新宮市	90285	-	-	-

都道府県	地方生活圏が設定されている地域			三大都市圏		
	圏域名称	中心都市	圏域内人口(人)	圏域名称	中心都市	圏域内人口(人)
鳥取県	東部地方生活圏(鳥取県)	鳥取市	249191	-	-	-
	中部地方生活圏(鳥取県)	倉吉市	119079	-	-	-
	西部地方生活圏(鳥取県)	米子市	249555	-	-	-
島根県	松江地方生活圏	松江市	303370	-	-	-
	出雲地方生活圏	出雲市	196354	-	-	-
	大田地方生活圏	大田市	73139	-	-	-
	浜田地方生活圏	浜田市	91052	-	-	-
	益田地方生活圏	益田市	74257	-	-	-
岡山県	県南地方生活圏	岡山市	1692921	-	-	-
	津山地方生活圏	津山市	264743	-	-	-
広島県	広島地方生活圏	広島市	1945790	-	-	-
	備後地方生活圏	福山市	801047	-	-	-
	備北地方生活圏	三次市	109172	-	-	-
山口県	岩国地方生活圏	岩国市	162758	-	-	-
	徳山地方生活圏	徳山市	366808	-	-	-
	山口地方生活圏	山口市	316667	-	-	-
	宇部地方生活圏	宇部市	276007	-	-	-
	下関地方生活圏	下関市	299794	-	-	-
	萩地方生活圏	萩市	112401	-	-	-
徳島県	徳島地方生活圏	徳島市	656403	-	-	-
	南部地方生活圏(徳島県)	阿南市	122161	-	-	-
	三好地方生活圏	池田町	54844	-	-	-
香川県	香川東部地方生活圏	高松市	570473	-	-	-
	香川西部地方生活圏	丸亀市	422799	-	-	-
愛媛県	新居浜・西条地方生活圏	新居浜市	342783	-	-	-
	今治地方生活圏	今治市	181775	-	-	-
	松山地方生活圏	松山市	644562	-	-	-
	八幡浜・大洲地方生活圏	大洲市	179092	-	-	-
	宇和島地方生活圏	宇和島市	146832	-	-	-
高知県	安芸地方生活圏	安芸市	65808	-	-	-
	中央地方生活圏	高知市	572748	-	-	-
	高幡地方生活圏	須崎市	72200	-	-	-
	幡多地方生活圏	中村市	108496	-	-	-
福岡県	福岡地方生活圏	福岡市	2260165	-	-	-
	久留米・大牟田地方生活圏	久留米市	877853	-	-	-
	筑豊地方生活圏	飯塚市	477049	-	-	-
	北九州地方生活圏	北九州市	1351655	-	-	-
佐賀県	佐賀地方生活圏	佐賀市	655482	-	-	-
	唐津地方生活圏	唐津市	144961	-	-	-
	伊万里・北松地方生活圏	伊万里市	162551	-	-	-
長崎県	長崎地方生活圏	長崎市	939745	-	-	-
	佐世保地方生活圏	佐世保市	343478	-	-	-
熊本県	熊本地方生活圏	熊本市	1391541	-	-	-
	八代・芦北地方生活圏	八代市	218400	-	-	-
	球磨地方生活圏	人吉市	107165	-	-	-
	天草地方生活圏	本渡市	148177	-	-	-
大分県	大分地域地方生活圏	大分市	855409	-	-	-
	周防灘地域地方生活圏	中津市	179852	-	-	-
	日田・玖珠地域地方生活圏	日田市	110708	-	-	-
	佐伯地域地方生活圏	佐伯市	87436	-	-	-
宮崎県	延岡地方生活圏	延岡市	269234	-	-	-
	宮崎地方生活圏	宮崎市	537731	-	-	-
	都城・北諸県地方生活圏	都城市	199526	-	-	-
	小林・西諸県地方生活圏	小林市	90697	-	-	-
	日南地方生活圏	日南市	89843	-	-	-
鹿児島県	鹿児島地方生活圏	鹿児島市	979257	-	-	-
	南薩地方生活圏	加世田市	101369	-	-	-
	川北薩・串木野地方生活圏	川内市	259537	-	-	-
	大隅地方生活圏	鹿屋市	255456	-	-	-

【資料 - 4】

評価結果

・費用対便益（有料ケース）	資 - 58
・ 〃 （無料ケース）	資 - 59
・採算性	資 - 60
・外部効果（有料ケース）	資 - 61
・ 〃 （無料ケース）	資 - 64

<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	土別剣淵～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	鉾田～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	銚田 ~ 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 ~ 若草榎形	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 ~ 亀山 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	亀山 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	亀山 ~ 亀山南 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	南陽高畠～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～若草榎形	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 >

有料ケース (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	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 ~ 亘理	-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	須崎新庄 ~ 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																

< 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 ~ 若草榎形	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	5										

< 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。

【資料 - 5】

評価結果を受けた地方公共団体の意見

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"> ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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、資産の買収が生じ、建設の促進にはつながらない。 ・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。
		士別剣淵～名寄	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。
	北海道横断道根室線	余市～小樽JCT	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。
		夕張～十勝清水	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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収が生じ、建設の促進にはつながらない。 ・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。
	北海道横断道網走線	足寄～北見	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・当該区間は、残事業費が大きいが、「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。
	北海道横断道根室線	本別～釧路	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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やすい釧路・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。

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	<p>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。</p> <p>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。</p>	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	<p>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。</p> <p>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。</p>	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	<p>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。</p> <p>「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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
		山元～亘理	<p>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。</p> <p>「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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
秋田県	日沿道	本荘～岩城	<p>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。</p> <p>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。</p>	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	<p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</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
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・南陽高畠間)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。
		南陽高畠～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	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><平成15年12月16日付け追加意見提出></p> <p>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。</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、「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、「公団あるいは新組織による有料道路方式」を選択する。</p>
茨城県	東関東道水戸線	鉾田～茨城JCT	<p>「整備を進める必要がある」</p> <p>《理由》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・(仮)茨城町JCT～(仮)鉾田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。 	<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"> ・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。 ・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。 ・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。 <p>3. 評価にあたっての意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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)鉾田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～鉾田間が繋がりと、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。 ・また東関東道水戸線は、「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。 ・このことから、東関東道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。

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"> ・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。 ・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) ・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。 	<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"> ・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早期供用が望まれていること。 ・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。 ・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、常陸那珂港と東北自動車道等とのネットワークが形成されること。
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"> 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 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 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) 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 5. 首都圏への交通集中の是正や環境改善に寄与 6. 採算性を含め総合的な評価が高い路線 7. 災害時の緊急輸送路として活用 8. I C周辺における拠点整備やアクセス道路整備の進展 9. 医療機関へのアクセス向上による救急医療網の拡大 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 	<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"> 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。) 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
		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"> 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 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 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) 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 5. 首都圏への交通集中の是正や環境改善に寄与 6. 採算性を含め総合的な評価が高い路線 7. 災害時の緊急輸送路として活用 8. I C周辺における拠点整備やアクセス道路整備の進展 9. 医療機関へのアクセス向上による救急医療網の拡大 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 	<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"> 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。) 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
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、大平洋ルートと並ぶ物流の基軸として大きな社会的・経済的効果を発揮する。 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～若草榊形	<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、長期的な展望に立っ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、長期的な展望に立っ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。	従来の方で整備する。 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5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現れられないこと、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想される。 ・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%、工着手延率率約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想される。 ・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%、工着手延率率約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想される。 ・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%、工着手延率率約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"> ・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。 	<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"> ・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想される。
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
名古屋市	近畿道 名古屋大阪線	名古屋南 ~ 高針JCT	<p>・環状道路整備による交流ネットワークの強化 当該路線整備により、他の自動車専用道路と6箇所10路線と接続されることになり（環状化の際には7箇所12路線）、多様なネットワークが形成されることで、交通円滑化や交流活性化などに大きく貢献し、産業技術の中枢として我が国の経済を牽引している名古屋都市圏の更なる発展に大きく貢献</p> <p>・中部国際空港セントレア（H17.2開港）への重要なアクセスルート 現状でも慢性的な渋滞が発生している名古屋高速大高線への空港アクセスの交通負荷を、当該路線整備により軽減させなければ更なる大渋滞は必至</p> <p>・都市部の環境改善 当該路線整備により、名古屋環状2号線は約82%環状化されることになり、都市部流入交通の迂回、分散機能が効果的に発揮でき、都市の環境改善につながる</p> <p>・道路整備を前提としたまちづくり 名古屋環状2号線の計画は昭和30年代からのものであり、この道路を前提として区画整理などによる良好なまちづくりが本市では進められ、その結果、道路用地も100%確保されている状態</p> <p>・国家レベルでの重要性 都市再生プロジェクトである、大都市圏の環状道路体系の整備にも位置付けられており、経済構造改革に大きく寄与し、ひいては日本再生にもつながる路線</p> <p>今回の事業評価結果で評価が低いのは真に残念ではありますが、上記のような高い重要性を持つ路線であるので、一刻も早い整備を進めてもらいたいと考えております。</p>	<p>当該路線は「公団あるいは新組織による有料道路方式」による整備が適しているものと考えております。</p> <p>理由1：交通量の多い一般道路の負荷を軽減するといった、都市部の交通計画において求められている有料高速道路としての機能や、他の高速道路10路線とネットワークを形成する都市圏環状道路としての機能を効果的に発揮するよう、有料道路方式による早期の整備が必要である。</p> <p>理由2：用地がすでに100%確保されている状態なので、公団による早期の全面工事着工を強く要望します。</p> <p>3. その他の意見</p> <p>（大都市圏と地方部で求められる整備効果） 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、担うべき役割も異なっており、これらを全国一律の基準で評価することは適当ではないものと考えております。未整備区間は地方部の道路が圧倒的に多く、評価の重み付けにおいても、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おり、「大都市環状道路を地方の基準で評価した」と言い換えても過言ではありません。</p> <p>（これまでの取り組みへの評価） 本市では、名古屋都市圏を放射道路と環状道路で形成する交通ネットワーク構想が昭和30年代からあり、その実現のため早くから名古屋環状2号線開発公社（昭和40年設立、現名古屋土地開発公社）による先行用地取得を開始したり、道路整備のために貴重な土地を地元住民から提供していただいた経緯があります。今回の事業評価指標では、「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といって評価されていないことも残念であります。</p>
三重県	近畿道 紀勢線	尾鷲北 ~ 紀勢	<p>整備を進める必要がある。 三重県の南部、東紀州地域は、市町村合併をはじめ地方分権を推進するため、他地域との交流・連携の強化、医療・福祉・防災対策など住民の安全・安心の確保、豊かな天然資源や観光資源を活かした地域振興が大きな課題です。県内に飛行場や新幹線駅がないことから、東京からの時間距離が日本で最も長い地域です。鉄道も紀伊半島を一周する地理的条件から利便性が悪く、車に依存した生活をおくっています。唯一の幹線道路である国道42号は、海岸線や内陸部を曲がりくねって走り、救急時の三次救急病院への搬送をはじめ何処へ行くにも長時間を要するなど、住民は日常生活における不便や不満を感じています。特に、日本で1、2の多雨地帯であることから、国道42号は雨量規制や崩落などで年に数回通行止めが発生し、日常生活に支障をきたすとともに経済活動にも大きな損害が生じています。また、来年度に世界遺産登録を控えた『熊野古道』の活用も大きな課題の一つです。高速道路の整備による他地域との時間距離の短縮と生活面での安全・安心の向上は、数字で表現できる以上の大きな波及効果を生みます。 とりわけ、東南海・南海地震の発生が極めて高い確率で懸念されるなか、地震発生時には唯一頼りの国道42号が津波等によって寸断され、各地が陸の孤島化することから、緊急輸送路として「命の道」高速道路の整備が最重要課題です。国土管理といった国政の重要な観点から特別な配慮を願います。</p>	<p>できる限り有料道路方式で整備いただくのが望ましいが、東南海・南海地震に備えた緊急整備や雨量規制区間の解消を行うために、部分的に新直轄方式と併用する方が当該区間の整備スピードが早くなるのなら、両方式の同時施行を願いたい。</p> <p><平成15年12月15日付け追加意見提出></p> <p>具体的には、既に事業に着手している「紀伊長島～紀勢」は引き続き有料道路方式で継続させ、「尾鷲北～紀伊長島」は東南海・南海地震に備えた緊急整備や大雨による通行止めの解消を行うために新直轄方式でそれぞれ整備願ひ、両方式を併用することで当該区間の一刻も早い整備を願いたい。</p> <p>公団あるいは新組織による有料道路方式</p> <p>当該区間の各IC間の整備進捗状況は、用地買収については既に全区間完了しており、工事発注については、紀勢～大宮大台間が延長比で約40%、大宮大台～勢和間が100%に達し、大宮大台～勢和間は平成17年度に開通の見込みとなっています。これら進捗状況等も鑑み、当該区間は有料道路方式で整備願ひたい。</p>
		紀勢 ~ 勢和多気JCT	<p>整備を進める必要がある。 三重県の中南部、奥伊勢地域は、市町村合併をはじめ地方分権を推進するため、他地域との交流・連携の強化、医療・福祉・防災対策など住民の安全・安心の確保、豊かな天然資源や観光資源を活かした地域振興が大きな課題です。 県内には飛行場や新幹線駅がないことから、全国各地への時間距離が非常に長い地域です。鉄道も紀伊半島を一周する地理的条件から利便性が悪く、車に依存した生活をおくっています。唯一の幹線道路である国道42号は、内陸部を曲がりくねって走り、救急時の三次救急病院への搬送をはじめ何処へ行くにも長時間を要するなど、住民は日常生活における不便や不満を感じています。地域の自立に向けて、交流圏域の拡大や大台ヶ原など国際的にも通用する観光資源の活用など、高速道路の整備による他地域との時間距離の短縮と生活面での安全・安心の向上は、数字で表現できる以上の大きな波及効果を生みます。 県南部では、東南海・南海地震の発生が極めて高い確率で懸念されるなか、地震発生時に唯一頼りの国道42号が津波等によって寸断され、各地が陸の孤島化することから、緊急輸送路として「命の道」高速道路の整備が最重要課題です。国土管理という国政の重要な観点から特別な配慮を願います。又、来年度には『熊野古道』が世界遺産登録を控え、その活用も課題となっています。</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
三重県	近畿道 名古屋神戸線	四日市JCT～菟野	<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が、菟野～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～菟野ICT～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>
		菟野～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が、菟野～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～菟野ICT～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"> ・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。 ・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。 ・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。 	<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"> ・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。 ・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。 ・費用対便益が大きい。
		大津JCT～城陽	<p>「整備を進める必要がある」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 	<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"> ・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。 ・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。 ・費用対便益が比較的大きい。
京都府	近畿道 名古屋神戸線	大津JCT～城陽	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。） 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。
		城陽～高槻第一JCT	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。） 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。
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、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。</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、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。</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、欠かすことのでき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>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・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ぶ地域連携軸構想を推進し、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。特に県都松江市とブロック中心都市広島市を結ぶ重要な道路として必要不可欠。</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；新直轄方式</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。</p> <p>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>整備を進める必要がある</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。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</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；公団あるいは新組織による有料道路方式 （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 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。 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、全線の日も早い完成が必要不可欠。 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。 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 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。 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、全線の日も早い完成が必要不可欠。 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。 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。 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。 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。 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。 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ぶ、いわば「いのちの道」と呼べます。 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。 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。 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。 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。 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。 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。 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。 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ン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。 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。 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。 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。 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。 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。 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。 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。 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。 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。 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、ターミナル等）、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。 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】 安心・安全の観点から、 ・大雨災害時の円滑な地域活動を支援 ・大地震時の地域孤立化を防止 ・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)</p> <p>地域経済の観点から、 ・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 ・活きの良い魚の流通の広域化、効率化を確保 ・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</p>	<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てすることを求める。</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わたって着工しており、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、上の区間をもとより、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"> 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。 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。 	<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、事業者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"> 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。 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。 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。 	<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"> 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。 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。 	<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。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考えられる。</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、我が国有数の「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"> ・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。 ・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。

【資料 - 6】

委員会審議における意見

委員会審議における意見

高速道路の評価に関しては、第2回委員会（2003年3月3日）から主な審議が行われた。各回における主な意見と、意見に対する対応を以下に示す。

1) 第2回委員会（2003年3月3日）

(1) 試算の実施について

- 【意見】 総合評価手法に関しては、実際に試算を行うことで課題が明確になる点もある。試行錯誤が必要ではないか。
- 【対応】 19区間、約800kmのケーススタディを実施し、手法の深度化を図っていくこととした。

(2) 指標の整理について

- 【意見】 総合評価手法の検討で最も課題となるのは、指標のダブルカウントと相関が高い指標の整理である。
- 【対応】 ダブルカウント、独立性の問題については、指標間の相関分析により検証する一方、網羅性、説明のしやすさ等にも配慮して指標の設定を行うこととする。
- 【意見】 B/Cによる評価を前提条件として使用するだけならば、その次の段階の評価項目に同じような項目があってもダブルカウントにはならない。
- 【対応】 B/Cは総合評価の項目と捉える。従って、B/Cで算出している項目とのダブルカウントは行わない。
- 【意見】 総合評価の項目のうち、安全と環境は費用便益分析の便益に本来カウントすべきものだが、現時点で技術的に困難なものであり、ダブルカウントにはならない。
- 【対応】 環境の指標として、地球環境、大気汚染、騒音についての指標を検討する。
- 【意見】 道路行政に求められているニーズに応えるためには、スケジュールも重要。ある程度の割り切りも必要ではないか。
- 【対応】 評価手法については、技術的に未熟なものもあるが、現段階での知見による評価手法という観点から、事務局で案を作成し、地方公共団体への意見照会及びパブリックコメント等を通じて、手法の深度化を図っていく。

(3) 評価の多次元化について

【意見】 総合評価にあたっては、多次元の観点からの評価も必要ではないか。

【対応】 有料で整備する場合と無料で整備する場合での評価を想定している。

【意見】 アカウンタビリティが確保されていれば、評価手法が複数あっても構わない。

【対応】 有料・無料の場合など、評価手法は複数検討し、多様な評価の観点を適切に反映させる方針。

2) 第3回委員会(2003年3月25日)

(1) 指標の選定について

【意見】 「効率性」はB/Cでわかるが、「公平性」や「緊急性」に関する指標はどの項目で表現されているのか。

【対応】 「公平性」については「住民生活」等、「緊急性」については災害に関する指標等で表現されている。

【意見】 具体的なデータによる評価が可能な項目については客観的に整理されているが、「実施環境」の箇所等、定性的な項目についての取り扱いは、再整理が必要ではないか。

【意見】 地域のインセンティブを高めるためには、「高速道路を作ることによって、地域をどうしていくのか」ということを問いかけることが必要であり、それを評価することも考えられる。

【対応】 地方の相違工夫による自主的な取り組み状況について、地方公共団体に意見照会を実施した。

(2) 評価値の設定について

【意見】 例えば、「空港へのアクセス時間が60分以内となる市町村数」等の60分という時間設定については、さらに検討が必要ではないか。

【対応】 閾値の設定については、追加検討の結果、設けないこととした。(短縮率等による評価)

【意見】 「沿道に既に工業団地等の計画がある、又は存在する」については、無理な工業団地の開発につながらないように注意が必要。上位計画における位置づけや他事業との連携などを重視するべきではないか。

【対応】 上位計画や他事業との関連について、地方公共団体に対して調査を実施した。具体的な評価方法については、今後検討。

(3) 評価値の総合化について

【意見】 重み付けの判断を誰がするかというのは重要な点である。我々委員で行っても良いが、広く道路行政の全般に関わっている行政の専門家（事務局）で原案を作るのが適切ではないか。

【対応】 複数ケースを想定して試算を実施した。最終的には、委員会による重み付け、民営化推進委員会による重み付け、地方公共団体による重み付けの3パターンによる評価を実施した。

【意見】 事務局の原案を基に委員会としてとりまとめを行い、自治体等への意見照会、パブリックコメント等を受けて修正していけば良い。

【対応】 指摘の通り実施。

3) 第4回委員会（2003年5月1日）

(1) 地方公共団体への意見照会及びパブリックコメントについて

総合評価における体系と評価項目・指標（案）及び波及的影響（その他外部効果） の評価指標（案）について

【意見】 各意見に対する対応方針（案）について、理由も含め丁寧な説明が必要ではないか。

【対応】 指摘のとおり考慮し、地方公共団体に対して回答した。

地方の創意工夫による自主的な取り組み状況について

【意見】 評価の結果をどのように総合評価に反映するのか。

【対応】 波及的影響の一部で「その他」として評価を行う旨事務局から説明。

【意見】 評価の視点の方向性はいいと思うが、具体的な評価のためにはさらなるブレイクダウンが必要である。

【意見】 評価の際に、地方の独自の取り組みや関連プロジェクトの数にとらわれるべきではない。具体的・特徴的な取り組みについて評価されるような仕組みが必要である。

【対応】 地域計画との連携、利用増進の取り組み、コスト縮減への取り組み、についての調査結果を基に、評価シート方式により評価の視点をブレイクダウンして、可能な限り客観的な評価を試みることにした。

【意見】 過去の高速道路建設に際しての実績等についても考慮してはどうか。無い場合は、今後はデータ化し、以後の評価に反映させるような仕組みにしてはどうか。

【対応】 今後の検討課題として対応。

(2) 高速道路を対象とした総合評価手法について

環境関連指標について

【意見】 大気関連指標（NO_x、SPM、CO₂）と騒音の二指標に統合し、大気関連指標については、相関を考慮して最も削減率の高い指標で代表するとの提案であるが、生活環境（NO_x、SPM）と地球環境（CO₂）は目標とする対象が異なり、分けるべきではないか。

【対応】 指摘を踏まえ、NO_x と SPM の指標を統合し、CO₂ については単独の指標として評価を行うこととした。

カバー面積による評価の検討について

【意見】 人口評価と面積評価は相関が高いことから人口評価とする、としているが、一部の路線に関連する地域について、大きく順位が変わることも考えられ、この場合、相関のみで決めるべきではないのではないか。

【対応】 計算にあたっては面積でも評価を行い、チェックをしていく旨事務局から説明。

工業団地等の計画について

【意見】 対象を工業団地等の計画のみとすると無駄な計画を助長してしまう恐れもあるため、高速道路の整備に合わせた事業かどうかなど、事業進捗等と併せて考えるべきではないか。

【対応】 指標 8 では、事業費及び面積が明確になっている計画を対象としている。なお、指標 16 においても、地方公共団体が実施する、広域行政を活発化するための施設整備を対象に、高速道路の開通と合わせた計画の有無を評価している。

重み付けについて

【意見】 重み付けについては地方公共団体の関心も高いので、以下の点については、きちんと公表しておく必要があるのではないか。

評価結果のみで機械的に順位をつけるものではなく、最終的には総合判断が必要であることを明確にしておく。

重み付けを誰が決めるのか、また決めるためのプロセスを明確にする。

【対応】 国会等移転審議会における重み付け作業の過程を参考に、重み付けの手

法については資料として公表する。

総合評価の前提条件について

【意見】 「費用対便益」については 11,520km 前提で対象区間の便益を with-without で評価し、「採算性」及び「外部効果」については 9,342km で評価を行うということであるが、項目によって前提条件が違っているのか整合がとれているのか整理が必要である。

【対応】 総合評価において、全体計画 11,520km、整備計画策定済区間 9,342km のどちらのネットワークを前提として検討するかについては一長一短があり、両ケースで検討を進める。

4) 第5回委員会(2003年5月29日)

(1) 波及的影響(その他外部効果)の評価指標(案)について

【意見】 指標8の地域振興計画については、面積及び事業費で一律に評価することとされているが、計画熟度等も考慮できないか。

【対応】 対象事業としては、具体の計画として提示され、すでに事業に着手されているもののみとしている。

【意見】 指標16については、地方の創意工夫やコスト縮減について、「やる気がある」と言えば評価されることにならないか。例えば「協議会の設置」など、評価を上げるために名目上立ち上げるといようなことにはならないか。

【対応】 指標16におけるそれぞれの評価項目については、評価対象を選別する一定の基準を設け、可能な限り客観的かつ公正な評価を行うこととした。

(2) 重み付けについて

【意見】 重み付けに関しては、客観的な方法は無い。

【意見】 評価の方法には国としての考え方もあるべきで、例えば費用対便益の考慮の程度は示すべきでないか。

【対応】 多様な価値観を持つ重み付け者の意見を集約する手法を検討する。

(3) 総合評価において前提とするネットワークの考え方について

【意見】 ネットワーク評価を行う場合と、個別路線の評価を行う場合では、対象とするネットワークが違っていても良い。重要なのは、プロジェクト評価を行って最終的な順位付けがなされた後、再度ネットワーク評価を実施す

るということである。

【意見】 本来、対象とするネットワークを固定的に考えるのではなく、適宜見直し作業を行うべきである。見直し作業については行政の判断によるべきものである。

【対応】 ネットワークの設定等については、今後の課題として検討する。

(4) 総合評価の使い方について

【意見】 総合評価結果を事後評価して手法の改善につなげていくことも目的の一つと考えられる。

【対応】 指摘のとおりであり、今回の評価手法については、今後検証作業を行う予定である。

【意見】 ある地域でみた場合、国としての優先度と、地方による優先度が異った場合どうするのか。ただし、隣接区間での整合性等にも留意する必要があり、国土交通省として検討すべき。

【意見】 そもそも、諸外国においても総合評価は多様な主体が納得するためのプロセスとして、また情報の構造化として考え出されたものである。

【対応】 総合評価は合意形成のための材料である。価値観の違う主体による評価を収斂させていく手法として捉えている。

【意見】 重み付けのプロセス等の評価手法について、例えば、本来評価上は些細な要因が結果に大きく影響するようになり扱われてしまう、といった論理的な問題点が生じないように見ていくことは今後の委員会の活動範囲に含まれると思われる。

【対応】 指摘のとおりであり、今回の評価手法については、今後検証作業を行う予定である。

5) 第6回委員会(2003年7月17日)

(1) パブリックコメント等を踏まえた対応について

【意見】 地方公共団体の創意工夫による自主的な取り組み状況の判断基準について、名目的な協議会の設置などを防ぐため、議事録の公表を課した方が良いのではないか。

【対応】 バックデータの公表の一環として検討する。

(2) 重み付けについて

【意見】 「19区間についてのケーススタディ」を見ると、いずれの区間も重み付

けの違いによる評価結果の幅は小さく、安定していると言えるのではないか。

【対応】 重み付けによっては平均値である 50 を上下する場合があるなどばらつきも見られる旨、説明。

(3) 基本的な考え方に関する提言(案)について

【意見】 P.20 の「基本的考え方」について、ここだけ読むと、有料道路として採算が取れないような道路に関しては新直轄方式での整備を行う、とあるが、これは当然のことだし、採算性の悪い高速道路はどれも直轄高速として整備するのかと誤解を与える。以下のような背景を整理すべき。

(1)本来は、無料で整備した場合に社会的便益は大きいのは当然であるが、財源の問題で有料道路制度を活用している

(2)ただし、全てを有料道路制度で整備することが困難となったことから、公団に代わる新たな組織による有料道路と、新直轄方式による無料道路について振り分けを行う必要がある

【対応】 高速道路の整備を進めるか否かという点に関して、無料/有料の議論をする前に、費用対効果による社会的な効果があれば、整備すべきという前提を整理すべきであるので、修正する。

【意見】 P20 の についても、「本来は効果が高いのに」という前提を記述すべき。 の(1)についても、「相対的に」ということ。

【対応】 記述を修正する。

【意見】 整備の是非の評価だけでなく、整備手法に関して踏み込んでいいのか。

【対応】 手法選択の基礎的情報としての活用を想定している旨、事務局から回答。別の委員からも、整備手法の振り分けにも活用することを前提にこれまで議論してきた旨、発言。

【意見】 地方自治体によっては「補助金を支払っても、より早く民間会社に整備してもらいたい」という場合もある。新会社単独での整備は望めない場合、新直轄では遅々とした整備しかできないなら、新会社に補助金を投入する方が良くも考えることもあり得る。欧米では民間会社に補助金を投入することは PFI として普通に行われていることである。日本では、民間会社に補助金を投入することに対する抵抗が大きく、公団という組織形態が使われてきたが、組織形態に起因する問題点のため、補助金投入といった選択肢が取れなくなっているのは非常におかしい。ただ、本委員会は評価手法に関する検討を求められているのであって、制度設計に関して求められているのではない。そもそも事業自体の評価をどのように行うのかという評価手法に関する話と制度設計に関する話が混在し、混乱を招かないように留意する必要がある。

【対応】 評価手法の話と制度設計の話が混在しないように修正する。

6) 第7回委員会(2003年10月7日)

(1) 高速道路の評価手法について

【意見】 当委員会で検討した高速道路の評価手法は、事業主体(組織)が決まっていない現段階で、民営化会社で行うものの大きな枠組みを決めるために行うものであるから、一律のルールで評価するだけでなく、移行期における段階的な評価手法について、公平、公正、効率面の視点から制度設計をしていくことが重要ではないか。

【対応】 今後の検討課題とする。

【資料 - 7】

地方公共団体からの意見

地方公共団体からの意見

高速道路の評価手法に関しては、委員会での審議と並行して、地方公共団体に3度の意見照会を行った（表1参照）。

表1 地方公共団体への意見照会

	時期	意見照会対象
第1回	2003/4/7 ~ 4/21	1) 総合評価における体系と評価項目・指標（案）について 2) 波及的影響（その他外部効果）の評価指標（案）について 3) 地方の創意工夫による自主的な取り組み状況について
第2回	2003/5/16 ~ 5/23	1) 重み付けに関する協力依頼 2) 重み付けに関する自由意見
第3回	2003/7/8 ~ 7/15	1) 重み付けに関する協力依頼（知事及び政令指定都市長）

このうち、重み付けに関する協力依頼以外の意見の概要及び対応について、以下に示す。

第1回(2003年4月7日~21日)

意見照会結果		対応方針(案)
1) 総合評価の体系と評価項目・指標(案)について		
(1) 体系について		
<p>将来の社会状況の評価</p> <p>波及効果については、高速道路の整備後の人口増加や利便性の向上、交流人口の増加などを見据えた評価体系が望ましい</p>	山梨県	意見の通り ただし、将来値の推計は困難
<p>提案された総合評価は現在の評価になっている。将来の社会で高速道路がどうあるべきかの視点で評価するべきである</p>	三重県	
対象路線・区間のネットワークにおける役割の考慮		
<p>骨格をなすネットワークは、路線全体でその機能を評価するべきであり、補完するネットワークについては、その果たす役割が何かを明確にした上で、評価項目・指標を適用するべきである</p>	三重県	意見の通り 地域やネットワークの性格により高速道路の役割が異なるため、多様な指標で波及効果を把握する総合評価手法を検討している
<p>都市部と地方部の高速道路は交通の質や役割が異なるため、同じ指標で評価すべきではない</p>	和歌山県	
<p>高速道路整備の遅れた地域のハンディキャップを指標として加えるべき</p>	鳥取県	一巡目、二巡目で一部指標の算出方法を変えるなど、一定の考慮を行っている
(2) 指標の重み付けについて		
<p>評価点の設定、指標間の重み付けについて、具体案を示されたい</p>	徳島県 ほか6県	引き続き検討
<p>重み付けについては、地域の状況に応じた判断要素を組み込めるようにされたい</p>	宮城県 ほか3県	引き続き検討
<p>「国土のグランドデザインの観点」を考慮した重み付けを行うべき</p>	大分県 新潟県	引き続き検討
<p>重み付けに関し、「事業効率」と「波及的影響」を同列に扱うのは疑問。それぞれX軸とY軸として、2次元的に評価してはどうか</p>	高知県	引き続き検討
(3) 項目について		
採算性		
<p>採算性については、各路線ごとの採算性や投資効率に偏重することなく、高速ネットワーク全体の採算性を基本に評価すべき</p>	山梨県	有料道路としての償還の確実性を考える上で、個別路線毎の採算性の検討は重要。
<p>「採算性」は有料道路の場合であり、公共財としての高速道路の評価項目から除くべき</p>	鳥根県	

意見照会結果		対応方針(案)
2) 波及的影響(その他外部効果)の評価指標(案)について		
(1) 道路事業評価手法検討委員会において提案されている指標		
高速バス等長距離自動車交通の利便性が高まる		
a. 検討範囲が広い場合、鉄道による移動時間と車とでは時間の比較にならない(鉄道の方が移動時間が短くなる)	岐阜県	対応困難
b. T ₁ については、乗り継ぎ時間も考慮した移動時間とすべきである	島根県	市販の路線探索ソフトを用いることにより、乗り継ぎ時間を考慮済み
新幹線・空港等幹線交通網への利便性が高まる		
a. 人口を地域生活圏等で評価(指標、共通)		
北海道では「県」に相当する行政区分として「6つの地域生活経済圏」を適用されたい(指標、共通)	北海道	北海道のみ「県」に相当する「地域生活経済圏」を採用する方向 ただし、到達時間による評価の計算方法(複数時間設定、時間短縮評価)の採用結果次第
「都道府県の全人口」について、「二次生活圏の全人口」としてはどうか	新潟県	
b. 新幹線や空港から遠い位置にある岐阜県では、60分の時間設定では不利な評価となる	岐阜県 三重県	今回複数の時間設定を試算
c. 真に高速道路を必要としているのは、高度交通手段から遠く離れている地域であるため、アクセスの短縮時間とその人口等で評価すべき	福井県 ほか2県	指標 の試算結果をみて今後検討
d. 新幹線、空港のない地域への配慮		
特急駅も含めるべき	宮崎県 ほか2県	データ制約上困難
公共高速交通の無い地方にこそ高速道路が必要であるにもかかわらず、逆の評価になっている	和歌山県	高速道路を利用した地域間交流の活発化については、指標 において評価
高度な医療施設までの搬送時間が短縮される		
a. 冬期の旅行速度を考慮されたい(指標、共通)	北海道	データ制約上困難
b. 基準時間を設けるのではなく、短縮時間を基に評価すべき	三重県 ほか3県	今回試算結果で比較
c. 人口だけではなく、面積でも評価すべき	北海道 ほか3県	今回試算結果で比較
拠点都市間を連絡し、相互の連携が可能になる		
a. 都市間距離の大きい地域に不公平		
削除されたい	北海道	対応困難
評点の式に都市間距離の大きい地域に対する補正係数を考慮するべき	岩手県	
日常活動圏の中心となる拠点都市へのアクセスが向上する		
a. 時間設定が不適當		
60分とされたい 30分の時間設定では、山間部など拠点都市が分散している地方部では評価されない。基準時間を大きくしてほしい	岩手県 岐阜県	今回複数の時間設定を試算
b. 時間短縮効果などによる評価とするべき	山口県	
指標 の試算結果をみて今後検討		
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		
a. 農林業・水産業の出荷額を追加	高知県 ほか4県	農林水産品の流通の利便性向上を評価する指標の追加を検討
b. 「一定時間」の設定は評点に大きく影響すると考えられるので、地方の実情を反映した設定を検討すべき	島根県	今回複数の時間設定を試算
c. すでに集積している地域のみの評点が高くなる。地域への新たな産業立地・産業振興等の効果も加味すべき	鳥取県	将来値の推計は困難

意見照会結果		対応方針(案)
沿道に既に工業団地等の計画がある、又は存在する		
a. 高速道路を前提に計画され造成等が完了し未利用地の多い工業団地等のプロジェクトも対象とすべき	島根県	個別に検討
緊急輸送道路が通行止めになった場合の影響が甚大であり、高速道路整備の緊急性が高い		
a. 「地震関連法の地域指定に該当する場合は、ウェイトの高い基礎点を付与する」との評価指標を要望する	徳島県 高知県	意見の通り、大規模地震による緊急輸送道路の通行止めの影響を考慮する指標である
b. 国策上重要な施設(原子力発電所、自衛隊基地等)は大災害や重大事故が発生した場合、人員・機械・物資の迅速な移送が必要であり、このような施設へのアクセス向上も評価すべき	福井県	意見の通り、自然災害のみならず重大事故による緊急輸送道路の通行止めの影響も含め評価する指標である
c. 迂回路の設定に際しては、豪雨災害や地震などに対する道路の整備状況も考慮すべき	広島県 ほか2道県	幅員5.5m以上(改良済)を基準としており、整備状況を考慮している
並行する高速ネットワークの代替路線として機能する		
a. 評価される路線に偏りがある 削除されたい または代替路線が存在しない場合の評価を1とすべき	北海道	阪神大震災の経験から、国土軸のリダンダンシー評価は重要
第2東名、第2名神や環状道路しか評価されないように考えられる	岐阜県 ほか2道県	
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		
a. 外気温が氷点下以下となる日数を追加で評価すべき	北海道	データ制約上困難
b. 異常気象時事前通行規制区間以外にも地吹雪等の交通障害箇所が実際に生じている区間を評価の対象としてはどうか	新潟県	要因によらず、全ての通行止め時間を考慮することとしている
(環境関連指標)共通		
a. 環境関連指標を統合 4つの環境指標は1つにまとめてはどうか	愛媛県 ほか3道県	指標間の相関を精査の上、最も削減率の高い指標で代表するなど、統合の手法を今後検討
Nox、SPM、CO2排出量は、同一車両から出されるものであり一本化するべき	岩手県	
b. 試算及び金銭表現が可能であるため、費用便益分析の項目とすべき	三重県	環境については、現状の便益計測技術では貨幣換算は困難。今後の検討課題
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		
a. 「現在の入り込み客数」で評価するのは不適切。しかし、「将来の入り込み客数」を推計することも困難と思われるので、「観光地や名所の数」とした方がよい	大分県	意見の通り ただし、将来値を推計するのは困難
b. 大都市圏への時間短縮に応じた観光客誘致 圏域人口の増大も評価する指標が望ましい	和歌山県	データ制約上困難
c. ツアーパック等の周遊的な観光における客数で検討してはどうか	岐阜県	

(2)その他の意見	
「地域の現状」に対応する指標として、「高速道路の整備率」「自動車交通への依存度」「主要都市間距離」「積雪寒冷地の指定」等を加えたい	山形県
「その他」に「広域的な文化・教育活動の支援・充実」という指標を取り入れるべき	茨城県
道路分担率を評価指標とされたい	徳島県
大項目「事業効率」中に、同じ予算を使っても地方部の方がスピーディに整備できることを反映できるような評価項目を加える	大分県
「過疎地域を通過することで、多極分散型国土形成・国土の有効活用に寄与する」ことを高く評価できるようにすべき	大分県
雪国における様々なハンディキャップについても考慮されたい	青森県
第二東名神のような新交通軸は、他の高速道路とは性格が違うため、同様の指標で評価すべきではない	京都府
人口に依存する指標が多く、都市部に有利である	岡山県
高速道路の評価にあたっては、あくまでも法律で規定された機能と役割を十分にふまえた評価を行うべき	三重県
地方意見聴取は、今後とも適宜行っていただきたい	大分県
評価点及びその重み付け設定者の選定方法や、評価体系において、地域性や独自性が反映されるよう検討していただきたい	京都市

(3)追加指標の提案	
<p>地域の中核となっている都市と、地域を連絡し、地域全体の発展に寄与する。 [評点X_1 / P_1] X_1:対象区間供用により、広域ブロック中心都市へのアクセスが改善する地域の人口 P_1:当該広域ブロックの全人口</p>	北海道
<p>特定重要港湾と地域を連絡し、地域の発展に寄与する。 [評点X_2 / P_2] X_2:対象区間供用により、特定重要港湾へのアクセスが改善する地域の人口 P_2:当該広域ブロックの全人口</p>	北海道
<p>国内拠点空港と地域を連絡し、地域の発展に寄与する。 [評点X_3 / P_3] X_3:対象区間供用により、広域ブロック中心都市へのアクセスが改善する地域の人口 P_3:当該広域ブロックの全人口</p>	北海道
<p>貨物輸送の効率の向上 [評点 = $A \times l / \text{日}$] A:貨物輸送量 l:高速道路利用距離</p>	静岡県
<p>三大都市圏への利便性の向上 [評点 = $(Y_1 - Y_2) / P$] Y_1:整備前アクセス時間60分人口 Y_2:整備後アクセス時間60分人口 P:アクセス可能人口の増加人口</p>	静岡県
<p>産業への貢献度 [評点 = l / l] l:沿線市町村の工業出荷額 l:高速道路延長</p>	静岡県
<p>国際物流における各高速道路が担う分担率 [評点 = $r / R / l$] r:日本における総国際物流量 R:高速道路に関する国際物流量 l:高速道路延長</p>	静岡県

第2回(2003年5月16日~23日)

1) 複数の重み付け手法の検討等について

- ・ 中項目以下については、個性ある地域の発展のためにも全国一律ではなく、各地方別の「重み付け」を設定した方がよい。

【岩手県/類似意見：宮城県、福島県、東京都、神奈川県、長野県、島根県、横浜市】

- ・ 路線の性格による分類又は整備主体による分類ごとに重み付けをすべき。【三重県】
- ・ 多くの自治体からの意見・要望に応えるためにも、地域特性を反映した多角的な評価(複数の評価手法からなる評価体系の構築)が必要。【川崎市】

2) 大項目(事業効率・採算性・波及的影響(その他外部効果))の重み付けについて

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

【愛媛県/類似意見：北海道、秋田県、福島県、千葉県、富山県、岡山県、徳島県】

- ・ 採算性は、費用対便益との相関が高いため、有料制を採るかどうかの判断基準とし、費用対便益と外部効果だけをウエイト付けの指標とすべき。

【和歌山県/類似意見：島根県】

- ・ 波及的影響は地域に対する影響度(地域、地区への貢献度、整備による差異度)による評価をすべきである。【山形県】
- ・ 国土の端部にあることや半島地域または台風常襲地帯や特殊土壌地域であることなど自然的条件のハンディを負う地域については、波及的影響(外部効果)が、他の地域と一律に評価されないような措置が講じられるべき。【鹿児島県】

3) 「波及的影響」の評価に関する留意点について

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

【石川県/類似意見：岐阜県】

- ・ 沿線地域の人口が少ない地方の路線が不利にならないように工夫すべき。【福井県】
- ・ 総合点のみによる評価だけでなく、地域の特出した波及効果を別途配慮すべき。

【愛媛県】

- ・ 地域の自立的発展を高速道路にかけ、永年待たされてきた地方の実情を念頭に置いて検討すべき。【大分県】

4) 評価の対象区間の考え方について

- ・ 算出結果を基にして、単区間毎に評価するのではなく、ネットワーク全体として総合的な評価を行うシステムにすべき。【岩手県】
- ・ 各路線の基本単位について各IC間などではなく事業効果が最大限発揮される範囲（例えば各JCT間等）で評価していただきたい。
【栃木県 / 類似意見：神奈川県】
- ・ 総合評価や重み付けにあたっては、A'路線の整備を進めている地域に不公平とならないよう11,520kmやA'路線整備を前提とした評点の導入や総合評価の割増しなど、十分に配慮されるべき。【島根県】
- ・ 今回検討が進められている高速道路の総合評価の内、採算性及び外部効果は、整備計画9,342kmを対象としたものであるが、高速道路本来の機能を考え、11,520kmを対象とすることを検討いただきたい。【熊本県 / 類似意見：茨城県、新潟県】

5) 更なる意見聴取について

- ・ 各指標の評点化、重み付けによる総合評価については、実際に結果を確認しないと本当に地域の実情を反映したものとなっているのか分からない面もあるため、計算結果等について明らかにされた上で、再度意見を聞く機会を設けていただきたい。
【広島県 / 類似意見：新潟県、長野県、宮崎県】
- ・ 今回調査は極めて主観的なものとなっていると考えられるため、今回調査の重み付けの値が単純に集計され使用されることのないよう、慎重に取り扱うべき。
【島根県 / 類似意見：新潟県、佐賀県】
- ・ 現在提供されている資料では不明確な点があり、今後、さらに具体的資料の提供と、それに基づき「高速道路を対象とした総合評価」の是非を含む意見の聴取が必要。
【福島県】
- ・ 各自治体から寄せられた異なる重み付けを全国で一本化したところで、自治体の意見を反映したことはないのではないか。【岐阜県】
- ・ まず国が国土政策としてどういう高速道路を優先するか自ら評価し、結果を示してから自治体の意見を聞くべきである。その際、評価全体の考え方についても明示すべき。【岐阜県】

6) 国家的プロジェクトとしての位置づけの考慮について

- ・ 高速道路整備は国策であり、「国土管理・経営」の評価が必要ではないか。
【滋賀県 / 類似意見：鳥取県、大分県】
- ・ わが国の大動脈としての機能を持つ基幹的な高速道路については、日本経済全体の発展に与える影響を評価すべきであり、率による事業効果の評価ではなく、総量による評価を行うことが重要（総便益の絶対量の大小による評価 / 環境問題に対する改善効果の総削減量など）。【大阪府】
- ・ 国の重要施策に位置付けられた路線（例：中央防災会議の東海地震対策大綱、都市再生プロジェクト）は、さらに付加した重み付けが必要である。【愛知県】
- ・ 緊急輸送路の迂回路の長大か否かという指標とは別に東南海・南海地震のように特別措置法が制定され、甚大な被害が想定される地震の緊急輸送道路確保の重要性、緊急性を別項目として評価すべき。【和歌山県】
- ・ 総合評価の体系及び重み付けについては、国家戦略を考慮のうえ、先ず、高速自動車国道法で定められた性格及び機能上の特性を整理し、最低限日本の骨格を形成するネットワークとそれを補完するネットワークは分別すべき。【三重県】

7) その他

- ・ その他の「地方公共団体の意見や協力体制」については、他の指標と同様に波及的影響として取り扱うのではなく、波及的影響とは切り離れた指標として扱うべきである。【宮崎県 / 類似意見：新潟県、石川県、愛媛県、高知県、長崎県】
- ・ 東京大気汚染公害訴訟の判決を踏まえ、評価値を総合化する際は、環境改善効果（NO_x、SPMの排出量削減、CO₂排出量削減、騒音の低減）の指標を重点的に重み付けされたい。【東京都】
- ・ 有料方式、無料方式については、総合評価順位だけでなく、同一路線内で一部区間のみ無料とならないこと及び無料区間を造ることにより、接続あるいは並行する路線の料金収入を減少させないことについて考慮されることを期待する。【静岡県】
- ・ どの項目も重要な内容であり、定量的な重み付けは困難である。
【北九州市 / 類似意見：佐賀県】

【資料 - 8】

パブリックコメントなどその他意見

パブリックコメントなどその他意見

高速道路の評価手法に関しては、評価項目・指標の設定、及び重み付けの手法について、素案を作成し、下記のとおりパブリックコメントを実施した。

意見募集期間：2003年6月12日～30日

提出人数：221人

意見数：540意見

主な意見

1) 指標の重み付け

- ・ 全国一律の重みではなく、地域の特性に応じた重みとすべき
- ・ 国家的施策の観点から、採算性よりも、波及的影響等を重視すべき
- ・ 東南海地震等の発生を想定した高速道路整備が重要であり、「住民生活」「安全」などを重視すべき
(具体の重み付けについては、7ケースの提案あり(大項目の重み付けのみ))

2) 評価項目・指標について

- ・ 採算性について、内部利益だけでなく、外部利益を含めて比較すべき
- ・ 積雪寒冷地においては、冬期の速度低下を考慮すべき
- ・ 将来の工業出荷額見込額で評価すべき
- ・ 地方公共団体の創意工夫による自主的な取り組み状況に関する判断基準を明確にすべき
- ・ 「快適性」に関する指標を加えるべき

3) その他の意見

- ・ 全体ネットワークを前提として便益等を求めるべき

パブリックコメント等を踏まえた対応

1) 積雪寒冷地における冬期速度の考慮

- ・ アクセス所要時間を使用する指標について、積雪寒冷地においては冬期の速度低下を考慮すべき（パブリックコメント）
- ・ 積雪寒冷地においては、「現況でのアクセス時間」の算出にあたっては、現道の冬期の旅行速度低下を考慮して評価すべき（北海道、東北、北陸の10道県の部長よりの提言書）

【対応案】冬期速度を考慮して各種指標を算出する

一般道路及び高速自動車国道の冬期の旅行速度については、過去の調査結果から夏期速度からの低下率を求め、冬期日数については、気象データから想定値を求める。これらをあわせ、年間の平均的な速度低減率を算出し、各指標に適用する。

2) 地方公共団体の創意工夫による自主的な取り組み状況の評価方法

- ・ 協議会の設置や地域計画など、名目上のものと本物との判断基準が必要（パブリックコメント）
- ・ 地方の創意工夫やコスト縮減について、「やる気がある」と言えば評価されることにならないか。例えば「協議会の設置」など、評価を上げるために名目上立ち上げるといったようなことにならないか。（「第5回道路事業評価手法検討委員会」での委員指摘事項）

（対応案）客観的かつ厳格な評価のための基準を作成する

可能な限り恣意的な評価とならないように、詳細な評価基準を作成し、都道府県等より収集した関連資料による確認や、必要に応じてヒアリング等を行いながら、評価を行う。

3) 主なパブリックコメントへの対応（案）

（対応案）

次頁参照。

意 見	対 応 (案)
評価のあり方・指標の重み付けについて	
<ul style="list-style-type: none"> ・評価者に関し、計画担当者が必ずしも専門知識を有しているとは言えない。評価者の選定基準の明確化が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・評価における重み付けについては、評価手法や各地の実情を理解した者が行うことが基本であるが、いずれにせよ客観性を確保するため、重み付けプロセスを明確にする。
<ul style="list-style-type: none"> ・重み付けの結果について、平均と分散を検討し、分散値があまりにも大きいようであるなら、その結果を被験者に還元して、再度重み付けを行う等、フィードバックを行うことが必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ご指摘のとおりであり、今回、全国の都道府県の重み付けをフィードバックして再度意見を頂いたところ。
<ul style="list-style-type: none"> ・都市部と地方部では、高速道路の役割が異なるため、全国一律の重み付けでは適正な評価が困難である。地域の特性に応じた重み付けを行うべきと考える。 	<ul style="list-style-type: none"> ・全対象区間を相対的に比較するためには、同一の重み付けとすることが必要である。しかしながら、例えば、各地域毎に独自の重み付けを行い、当該地域内での優先度がどのように変わるかについて検討することも一案と考える。
<ul style="list-style-type: none"> ・「波及的影響」は地方ほど大きいと、重み付けは全国一律にせず、地方の活性化の観点からも進めてもらいたい。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路ネットワークは、国の尤も重要かつ基本的な社会資本であり、国家的施策として整備を図らなくてはならないものである。国防・外交・救急医療等の観点から見ても、波及効果を最も重視すべきである（特に採算性の評価への異議多し）。 	<ul style="list-style-type: none"> ・評価にあたっては、重み付けプロセスの客観性を高めるとともに、多様な意見を反映する。なお、無料道路として整備する場合の評価においては、採算性は考慮しないこととなる。
採算性について	
<ul style="list-style-type: none"> ・「採算性」に関し、内部利益を期待する路線と外部利益を期待する路線を一律に比較できないのではないかと。費用回収について、は料金収入が妥当かもしれないが、は外部利益からの費用回収を無視している。一般化して比較すべきではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路整備による外部利益を評価対象とすることは重要である。しかしながら、高速道路の採算性を算出するために、外部利益を定量的に求めることは、現時点では極めて困難と考えている。なお、外部利益の一部は、費用効果分析等で表されると考えている。
波及的影響（その他外部効果）の評価指標（案）について	
<ul style="list-style-type: none"> ・波及的影響について、総じて良い面だけが記載されているが、例えば環境面での負の影響等も考慮すべきではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・評価対象区間は、既に環境影響評価を実施済みであることから、今般の評価手法においては、自然環境や生活環境等に対する負の影響は考慮していない。
<ul style="list-style-type: none"> ・指標2、3、5の算定式に人口がかかっており、都市部ほど有利になっており、不公平ではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・評定の算出に当たっては、各メッシュ毎の人口を考慮して時間短縮を評価しているが、分子・分母ともに人口を乗じて基準化しており、特に不公平になっていないと考えている。
【指標 高速バス等長距離自動車交通の利便性が高まる】	
<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道やバスの運行便数を考慮すべき。一日数便程度の特急列車よりも、多少時間がかかっても、十分な便数を持つ新設バスの効果が評価されるべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ・本指標については、将来における長距離交通の利便性向上のポテンシャルを評価したものである。現時点でのバスの運行便数に基づく評価は過小評価になる可能性が高く、また、将来の便数を予測することも困難であることから、現在の指標となっている。
<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線については、経営判断から人口集積地同士を繋ぐものであり、公平でない。 	
【指標 日常活動圏の中心となる拠点都市へのアクセスが向上する】	
<ul style="list-style-type: none"> ・算出にあたり、アクセス所要時間を使用する指標について、積雪寒冷地においては冬期の速度低下を考慮すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ご意見を踏まえ、積雪寒冷地については、冬期の速度低下を考慮する。（アクセス時間等を用いる指標全てに適用予定）
【指標 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】	
<ul style="list-style-type: none"> ・市町村役場からICまでの距離で代表させると、観光スポットが都市から乖離している「自然重視の観光地」などが正確に評価されない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ご意見の通りだが、データ制約もあり、全国的に収集し得る情報（市町村別の入り込み客数）に基づき、現状の指標が策定されている。
<ul style="list-style-type: none"> ・単純な入込客数では、首都圏に近い観光地が有利となる。人口に対して来訪する観光客数で評価してはどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ご意見の案も考えられるが、対象とすべき人口の考え方を明確に規定することが困難であることから入り込み客数にて評価している。（例えば、東京ディズニーランドの入込客数の対象人口は、東京都とすべきか、関東地方全域とすべきか等）

意見	対応(案)
【指標 物流拠点へのアクセスが容易になり、産業立地・振興を支援する】	
<ul style="list-style-type: none"> ・現況の工業出荷額では、インフラの整備によって今後産業が集積する可能性を評価できない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・将来の工業出荷額見込みで評価することも考えられるが、予測技術が確立していないことから現況の出荷額としている。
<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路利用の評価を行うのなら、広域物流に主眼を置いて「県外出荷額」などを対象としてはどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ご意見の案も考えられるが、県内出荷においても高速道路が使われることから、全出荷額を対象としている。
【指標 高速道路の整備とあわせた地域振興計画が進められている】	
<ul style="list-style-type: none"> ・計画の「熟度」についても考慮するべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ・既に事業が進められているもののみを対象とし、具体的に進んでいない計画については対象外としている。
<ul style="list-style-type: none"> ・面積と事業費の指標では、大規模プロジェクトほど有利になってしまう。プロジェクトの内容(必要性)で評価すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ・プロジェクトの内容で評価することについての明確な基準づくりは困難であることから、客観的な数値である面積と事業費で評価している。
<ul style="list-style-type: none"> ・地域振興計画をICから10km以内に限定する根拠が不明である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・近年の工場立地の約7割が、ICから10km以内となっていること等から、高速道路関連の振興計画を10kmと仮定して指標化したものである。
【指標 自動車からのNOx、SPM排出量が削減される】	
<ul style="list-style-type: none"> ・「指標 自動車からのCO2排出量が削減される」とのダブルカウントにならないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・生活環境の保全に寄与する本指標と、地球環境の保全に寄与する指標では、計算式は近似しているものの、目的、アウトプットとも異なることから、ダブルカウントには当たらないと考えている。
【指標 自動車からのCO2排出量が削減される】	
<ul style="list-style-type: none"> ・CO2の排出量は、結局、消費した燃料に比例するため、一定区間では削減されても、トータルでの評価をしないと意味がないのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・CO2については、当該高速道路区間だけでなく、前後区間や周辺の一般道路からの全排出量がどの程度削減されるかで評価している。
【指標 並行する緊急輸送道路が通行止めになった場合の迂回路が長大である】	
<ul style="list-style-type: none"> ・並行する道路の通行止めの頻度等について、過去のデータを考慮すべきではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・並行道路の通行止め頻度については、指標で考慮されるものと考えている。
【指標 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】	
<ul style="list-style-type: none"> ・通行止め時間だけでなく、当該道路の交通量も考慮してはどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・一案ではあるが、通行止めとなった時間帯、期間等により影響度合いも異なり、また、通行止めそのものが地域に大きな影響を与えることから、現時点では、時間のみの指標としている。
【指標 地方公共団体の創意工夫による自主的な取り組み状況を評価する】	
<ul style="list-style-type: none"> ・協議会の設置や地域計画など、名目上のものと本物との判断基準が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・客観的かつ厳格な評価を行うために、明確な基準を作成する。
【指標の追加】	
<ul style="list-style-type: none"> ・「自動車保有率」や「自動車への依存率(交通機関分担率)」に関する指標を追加してはどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現時点においては、高速道路の必要性との関係が明確でないことから、指標化については、将来の検討課題と考えている。
<ul style="list-style-type: none"> ・「乗り心地」「景観」といった「快適性」に関する指標を加えるべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路の整備効果の一部と考えられるが、現時点で客観的な数値化は困難であり、将来の検討課題と考えている。
その他総合評価に係る意見	
<ul style="list-style-type: none"> ・費用便益分析に加え、項目の選定や重み付けについては、市民のQuality of Life(QOL)への貢献との視点が望まれる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな分析手法の一つであり、理論的には参考になるものがあるが、内容が複雑で、直に取り入れることは実務上困難である。
<ul style="list-style-type: none"> ・「国策」という項目を加え、国の重要事項である国土防衛・エネルギー対策などの関連地域に対する高速道路を評価すべきである。 	<ul style="list-style-type: none"> ・具体的に「国策」との項目で評価していないが、産業立地、環境問題、緊急時への対応等、国としての重要事項を波及的影響で評価している。
<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路はネットワークとなって初めて本来の機能を発揮するものであり、便益の算出はネットワーク整備を前提として行うべきである。 	<ul style="list-style-type: none"> ・整備計画9,342kmだけでなく、全体ネットワーク11,520kmを前提とした評価を行う。