

高速道路を対象とした総合評価(案)に関する 地方公共団体の意見照会結果とその対応方針(案)について

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		
将来の社会状況の評価		
波及的効果については、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	山梨県	意見の通り ただし、将来値の推計は困難
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	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		
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	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
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	和歌山県	
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	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		
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	徳島県 ほか6県	引き続き検討
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	宮城県 ほか3県	引き続き検討
「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	大分県 新潟県	引き続き検討
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	高知県	引き続き検討
(3) 項目について		
採算性		
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	山梨県	有料道路としての償還の現実性を考える上で、個別路線毎の採算性の検討は重要。
「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	島根県	

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	
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	対応困難
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 = $A \times I / \text{日}$] A:貨物輸送量 I: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 = I / I] I:沿線市町村の工業出荷額 I: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 = $r / R / I$] 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 I:高速道路延長</p>	静岡県

< 参考 > 高速道路を対象とした総合評価(案)についての
地方公共団体からの意見

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

「均衡ある国土の発展」という観点から、「地域の現状」という項目を加えたい	6 山形県
道路建設の直接効果のみではなく、間接的な経済波及効果を評価項目に追加する必要があるのではないか	17 石川県
波及的効果については、現状で利便を受ける人口を対象としているが、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整備後の地域資料の利用可能性を見据えた評価体系が望ましい	19 山梨県
高速道路の整備効果は、整備後の定住人口や交流人口の増加を考慮した評価でなければならないと考える	19 山梨県
加算方式だけでなく、「高速自動車国道の意義」に関して特別な配慮が必要ではないか	24 三重県
高速道路の役割に応じてグループ分けをしたうえで、下位の評価項目・指標を変えて評価する必要があるのではないか	24 三重県
提案された総合評価は現在及び近未来のみ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を評価するべきである	24 三重県
総合評価における体系については、まず、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、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を分別するべき	24 三重県
骨格をなすネットワークは、路線全体でその機能の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	24 三重県
ダブルカウント等、体系が論理的でない	30 和歌山県
公共交通や環境などの項目は、交通量の多い都市部偏重である	30 和歌山県
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	30 和歌山県
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(例: 県民所得の低さ、新たにICに30分以内でアクセス可能となる人口10万人以上の都市の有無等)	31 鳥取県
高速道路は費用対便益に重きを置くべきではない	35 山口県
波及的影響の評価項目・指標については、全国的な自動車交通網の枢要部分の構成、政治・経済・文化上特に重要な地域の連絡など、国の利害に特に重大な事項により定めるべき	35 山口県
総合評価体系の大項目に「国土のグランドデザインの観点」を加え、条件を満たす路線が最優先順位となるよう、大きな重みをつける	44 大分県
体系について、客観的評価指標の項目との表現の整合が必要	45 宮崎県

自然的条件のハンディを背負う地域については、他の地域と一律に評価されないような措置を講じるべき	46 鹿児島県
「波及的影響」の中に「公平性」という項目を追加し、その下に「地域特性への配慮」「交通特性への配慮」という小項目を設定すべき	46 鹿児島県
「公平性」-「地域特性への配慮」の中の具体的な指標として、「半島地域におけるネットワーク不備の解消」、「土砂災害に対する民生安定度」等を加えるべき	46 鹿児島県
「公平性」-「交通特性への配慮」の中の具体的な指標として、「自動車交通依存度」、「鉄道に代わる高速交通手段の確保」等を加えるべき	46 鹿児島県
(2) 指標の重み付けについて	
評価項目の「重み付け」に関し、これまで整備を待っていた地方の評価が高くなるよう配慮すべき	3 岩手県
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	4 宮城県
「事業効率」と「波及的影響」の重み付けについては、地方の意見を聴くことが必要	9 栃木県
各指標の計算はいつ誰が行うのか	9 栃木県
建設順位は総合評価で決定されるのか？ いつ公表されるのか？	9 栃木県
重み付けについて、ネットワークの形成や国土軸形成への貢献度が優先されるべき	15 新潟県
今回の意見照会依頼では、評価指標の重み付けが示されていないが、一番重要な部分であるため、その機会を設けていただきたい	24 三重県
重み付けを省き内容を限定した理由を示して欲しい	24 三重県
当意見は6月の国幹会議に関係があるのか明かにして欲しい	24 三重県
各指標の評点に係る単位がばらばらであるが、異なる単位に重み付けする方法を示して欲しい	24 三重県
(委員会でも議論になっていたが)重み付けを地域の独自性で定めても良いということになれば、地域間で値に格差がでるのではないか	29 奈良県
地域のニーズが反映されるよう、ウエイト付けに配慮が必要	30 和歌山県
今後の検討事項であろうが、評点の重み付けが最も重要	31 鳥取県
評価指標の設定や総合評価にあたっては、自動車依存度を考慮した重み付けに配慮すべき	32 島根県
重み付けはどうするのか	34 広島県
重み付けについての考え方を示されたい	36 徳島県
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	36 徳島県
15の評点から総合評価を行う手法について示して欲しい	38 愛媛県
評価点の設定方式について意見を聞きたい(偏差値方式 or 5段階方式)	39 高知県
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	39 高知県

「国土のランドデザインの観点」を考慮した重み付けを行うべき	44 大分県
提案した「公平性」の項目については、特に重要な要素であり、重み付けにおいて重視されるべき	46 鹿児島県
(3) 項目について	
費用対便益	
Cに残事業費を用いることは著しく公平性を欠く	34 広島県
採算性	
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	19 山梨県
「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	32 島根県
住民生活	
中山間地域においては、過疎化、高齢化が急速に進み社会問題となっているため、沿線地域の居住資源など人口の定住要因を考慮すべき	19 山梨県
「公共サービスの向上」を「行動圏域サービスの向上」と「安心の確保」に切り分ける	39 高知県
安全	
「並行路線の冬期走行速度低下率」を追加すべき	3 岩手県
「並行路線の道路防災に係る緊急性」を追加すべき	3 岩手県
地域社会	
「地域社会の安定化」に「一般(有料)道路との連携」を追加されたい	2 青森県
「特別立法該当町村数」を追加すべき	3 岩手県
「地域資源の活用」は「地域経済」にリンクすべき	39 高知県
「生産の拡大」の項目の下に、「農畜産物の安定供給、市場拡大効果の向上」などへの整備効果を評価する項目を追加されたい	46 鹿児島県
その他	
「国家開発プロジェクトへの支援、及びアクセス向上」を追加されたい	2 青森県
「各地域の総合計画等の位置づけ」を追加すべき	3 岩手県
地域の意見の反映については、長年の課題や懸案に対するウエイトをもう少し評価されたい	4 宮城県
道路ネットワークとしての整合性を、その他の下位項目とせず、大項目とし各経済圏との連携の向上を項目に入れる	18 福井県
「その他」の具体的な評価手法を示してほしい	34 広島県

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	
民営化委員会の評価基準に戻されたい(都市間バスの利便性が高まる)	1 北海道
検討範囲が小さい場合、都市から駅やICまでの時間が大きく影響する	21 岐阜県

検討範囲が大きい場合、鉄道による移動時間と車とでは時間の比較にならない(鉄道の方が少ない)	21 岐阜県
バス路線の新設により短縮される時間「で割る意味が分からない	21 岐阜県
高速道路と一般道路(アクセス道路)を組み合わせた評価となっているため、一般道路(アクセス道路)が整備される前提で評価すべき	24 三重県
バス単独の所要時間短縮も評価対象とすべき	30 和歌山県
高速整備による短縮時間が長くなるほど評点が下がる算定式となっている	31 鳥取県
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	32 島根県
「鉄道またはバス路線」とすべきである	32 島根県
現在の鉄道の運行状況や新設されるバス路線の運行状況を考慮したものとするべき	45 宮崎県
鉄道のない地域については、一般道路のバス路線との対比等による利便性向上について考慮すべき	46 鹿児島県
新幹線・空港等幹線交通網への利便性が高まる	
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	1 北海道
特急駅も含めるべき	1 北海道
90分とされたい	3 岩手県
ミニ新幹線については、対象駅から省くべき	6 山形県
「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	15 新潟県
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	18 福井県
新幹線の駅だけでなく、特急列車の停車する主要な駅も加えるべき	18 福井県
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	21 岐阜県
60分の時間制約は短い	24 三重県
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	24 三重県
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	30 和歌山県
新幹線駅、空港のないところほど、高速道路への依存度は高いため、新幹線等が無いことを評価する評点の算定が必要	31 鳥取県
県人口 P_2 について、現状での60分以内の人口とすべき	32 島根県
アクセス可能人口について、対象区域が隣県に及ぶ場合は、その人口も含めるべき	32 島根県
新幹線がない地方部に不公平なため、 X_{2-1} / P_2 、または、 X_{2-2} / P_2 の大きい値とすべき	32 島根県

空港の種別に応じた評点とすべき	34 広島県
影響が隣県に及ぶ場合など、「都道府県人口で除す」のは著しく不公平となるケースがある	34 広島県
時間短縮効果などによる評価とすべき	35 山口県
「新幹線が通過していない県にあっては県都の中央駅へのアクセス可能となる人口」との要件を加えられたい	36 徳島県
人口の評価とともに、「ポテンシャルが高くなる地域面積の拡大率」についても評価する	39 高知県
「新たに60分以内でアクセス可能となる人口」にすべき	44 大分県
新幹線、空港のない地域の路線の指標値が低くなり、公平性が確保できないので、JR特急駅も考慮すべき	45 宮崎県
例えば90分とするなど、アクセス圏域を拡大されたい	46 鹿児島県
人口カバー率の採用は理解できるが、面積カバー率を向上させる地域があっても良いと考える	59 北九州市
高度な医療施設までの搬送時間が短縮される	
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	1 北海道
人口ではなく、面積で評価すべき	1 北海道
冬期の旅行速度を考慮されたい	1 北海道
人口ではなく、面積で評価すべき	3 岩手県
「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	15 新潟県
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	24 三重県
公共高速体系の項目とは別立てとすべき。	30 和歌山県
時間短縮を評価できる指標とすべき	30 和歌山県
現在計画中の第三次医療施設も考慮すべき	34 広島県
影響が隣県に及ぶ場合など、「都道府県人口で除す」のは著しく不公平となるケースがある	34 広島県
時間短縮効果などによる評価とすべき	35 山口県
搬送時間の短縮を評価する	39 高知県
人口の評価とともに、「ポテンシャルが高くなる地域面積の拡大率」についても評価する	39 高知県
人口カバー率の採用は理解できるが、面積カバー率を向上させる地域があっても良いと考える	59 北九州市
拠点都市間を連絡し、相互の連携が可能になる	
削除されたい	1 北海道
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	3 岩手県

人口が大きな都市間を結ぶ路線の評価が大きくなり、東海北陸自動車道などの横断道路は不利になる	21 岐阜県
高速道路より下位の幹線道路に求められる機能ではないか	24 三重県
算定式の意味不明。(注書きも含む)	31 鳥取県
人口の評価とともに、「ポテンシャルが高くなる地域面積の拡大率」についても評価する(2乗)	39 高知県
拠点都市人口には、生活圏の中心都市だけでなく、圏域を構成する周辺市町も考慮すべき	46 鹿児島県
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	
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	1 北海道
北海道では「2次生活圏中心都市」に相当するものとして「地域中心都市」とするべきである	1 北海道
冬期の旅行速度を考慮されたい	1 北海道
60分とされたい	3 岩手県
「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	15 新潟県
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	21 岐阜県
並行する鉄道がないなど、車への依存度の高い地域に配慮すべき	21 岐阜県
都市部等に有利な評価となっている	21 岐阜県
人口はB/Cに影響が多く、これに重点をおきすぎると評価が重複するのではないか	21 岐阜県
高速道路より下位の幹線道路に求められる機能ではないか	24 三重県
項目名を「定住による地域の安定化」とすべき	30 和歌山県
影響が隣県に及ぶ場合など、「都道府県人口で除す」のは著しく不公平となるケースがある	34 広島県
時間短縮効果などによる評価とするべき	35 山口県
人口(X_5)について、複数の拠点都市が対象となるよう 評点の X_5/P_5 を X_5/P_5 と明記されたい	36 徳島県
人口の評価とともに、「ポテンシャルが高くなる地域面積の拡大率」についても評価する	39 高知県
例えば60分とするなど、アクセス圏域を拡大されたい	46 鹿児島県
人口カバー率の採用は理解できるが、面積カバー率を向上させる地域があっても良いと考える	59 北九州市
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	
農林業粗生産額・漁獲金額を追加すべき	1 北海道
農水産物出荷額も追加して指標とするべき	3 岩手県

指標を基準化するため、 X_6 / X とすべき(X:地域の年間工業製品出荷額)	6 山形県
「年間工業製品出荷額」は市町村より小さな単位で算出することが困難であり、作業要領で配慮されたい	12 千葉県
時間設定が重要である	21 岐阜県
高速道路より下位の幹線道路に求められる機能ではないか	24 三重県
漁港へのアクセス向上も追加すべき	30 和歌山県
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	31 鳥取県
産業立地済み及び可能地への到達可能となる面積と現況の到達可能面積との比を評価指標とすべき	32 島根県
「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	32 島根県
農林業・水産業の出荷額を追加	39 高知県
農林水産業拠点や食糧基地等へのアクセス向上も評価すべき	44 大分県
地域の産業特性を考慮し、工場出荷額のみではなく、農林水産品の出荷量なども入れるべき	45 宮崎県
農業などその他の産業に関連する製品、原料、飼料等についても考慮すべき	46 鹿児島県
沿道に既に工業団地等の計画がある、又は存在する	
港湾の背後圏として位置つけた地域の新規の地域振興プロジェクト面積も追加すべき	3 岩手県
高速道路の整備を前提とした計画を評価指標とすることは、客観性の面で問題がある。また、個々の計画の熟度問題もある	30 和歌山県
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	32 島根県
「面積」が適切かどうかは疑問	44 大分県
新規の地域振興プロジェクトのみでなく、未分譲の土地を有する既存工業団地等の面積について考慮すべき	46 鹿児島県
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	
北海道では「2次生活圏中心都市」に相当するものとして「地域中心都市」とすべきである	1 北海道
迂回路の選定対象から「冬期通行止め区間」を除外すべき	1 北海道
1巡目の整備がこれからの地域と比べて不公平である	3 岩手県
迂回路の設定に際しては、豪雨災害や地震など広域的に通行止めの影響が生じる場合を想定すべき	32 島根県
迂回路となる道路の整備状況も考慮すべき	34 広島県

「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	36 徳島県
地震関連法の地域指定がされている場合はそれを考慮する	39 高知県
距離差(km)でなく、所要時間差(分)の方がよい	44 大分県
並行する高速ネットワークの代替路線として機能する	
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	1 北海道
都市部に偏った指標であり、1本の高速道路すら無い地方部にとっては評価不可能である	2 青森県
国土軸形成への貢献度重点において評価すべきなので、以下のようにはどうか 「代替ルートが国土軸形成に寄与する割合」 評価 = k_i / K_i 、 k_i : 代替路線の交通量、 K_i : 全国の交通量	15 新潟県
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 並行する高速ネットワークの定義を明確にして欲しい	21 岐阜県
東名は中央道、名神は名阪などで既にリダンダンシーは確保されている	30 和歌山県
対象路線は、第二東名、第二名神ほか1路線程度しか該当しない	31 鳥取県
代替路線の設定は、過去の実績も考慮して設定すべき	32 島根県
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	
外気温が氷点下以下となる日数を追加で評価すべき	1 北海道
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	15 新潟県
迂回にかかる時間、距離を反映した指標とすべき	30 和歌山県
現況での異常気象時通行規制区間数で評価すべき	32 島根県
冬季交通障害について、降雪のため片側交通規制なども考慮すべき	34 広島県
高規格幹線道路が代替路となりうる都市間の緊急輸送道路が複数ある場合は、全て考慮すべき	46 鹿児島県
並行道路において自動車からのNox排出量が削減される	
環境に関する指標が11～14の4つもあるため、統合して1つの指標として評価すべき	1 北海道
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	3 岩手県
対象を「並行する道路」に限定する必要はない。通過交通の排除による地域内の環境改善効果は評価の対象となりうる	21 岐阜県
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	24 三重県
現況交通量との相関が高く、ダブルカウントであると考えられる。導入するとしても、総合評価時の各項目のウェイトを低くすべき	30 和歌山県
指標11～14は類似指標であり、細分化する必要はない	34 広島県

4つの環境指標は1つにまとめてはどうか	38 愛媛県
並行道路において自動車からのSPM排出量が削減される	
環境に関する指標が11～14の4つもあるため、統合して1つの指標として評価すべき	1 北海道
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	3 岩手県
対象を「並行する道路」に限定する必要はない。通過交通の排除による地域内の環境改善効果は評価の対象となりうる	21 岐阜県
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	24 三重県
現況交通量との相関が高く、ダブルカウントであると考えられる。導入するとしても、総合評価時の各項目のウエイトを低くすべき	30 和歌山県
指標11～14は類似指標であり、細分化する必要はない	34 広島県
4つの環境指標は1つにまとめてはどうか	38 愛媛県
並行道路において騒音レベルが低減する	
環境に関する指標が11～14の4つもあるため、統合して1つの指標として評価すべき	1 北海道
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	24 三重県
現況交通量との相関が高く、ダブルカウントであると考えられる。導入するとしても、総合評価時の各項目のウエイトを低くすべき	30 和歌山県
現状が超過しているかどうかではなく、それが改善されるかどうかを評価すべき	31 鳥取県
指標11～14は類似指標であり、細分化する必要はない	34 広島県
4つの環境指標は1つにまとめてはどうか	38 愛媛県
自動車からのCO₂排出量が削減される	
環境に関する指標が11～14の4つもあるため、統合して1つの指標として評価すべき	1 北海道
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	3 岩手県
高速交通網の整備率による補正をされたい	3 岩手県
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	24 三重県
現況交通量との相関が高く、ダブルカウントであると考えられる。導入するとしても、総合評価時の各項目のウエイトを低くすべき	30 和歌山県
指標11～14は類似指標であり、細分化する必要はない	34 広島県
4つの環境指標は1つにまとめてはどうか	38 愛媛県
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	
「年間観光入込み客数」は市町村より小さな単位で算出することが困難であり、作業要領で配慮されたい	12 千葉県
観光客の利用交通手段が車とは限らないため、入り込み客数での評価は疑問	21 岐阜県
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	21 岐阜県

「新たにICから…」という定義は、ネットワークの中間部を整備する場合には評価されない。 既存のIC間の整備による効果も同時に評価すべきではないか。	21 岐阜県
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	30 和歌山県
人口の評価とともに、「ポテンシャルが高くなる地域面積の拡大率」についても評価する	39 高知県
「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	44 大分県
(2) 追加意見	
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	1 北海道
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	1 北海道
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	1 北海道
「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	6 山形県
「地域経済」-「生産の拡大」に「農業粗生産額」「水産物漁獲高」等の指標を取り入れるべき	8 茨城県
「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	8 茨城県
「その他」-「地方公共団体の協力姿勢」に「ほ場整備等の事業で用地を確保している」を加える(評点 = 関連事業で確保[確保見こみ]している面積 / 対象区間の必要全面積)	15 新潟県
国策上重要な施設(火力・原子力発電所、自衛隊基地等)へのアクセス向上を評価項目に追加する	18 福井県
ネットワークが形成されることにより、沿線地域が受ける利便性だけでなく他の地域が受ける利便性を評価項目として追加する	18 福井県
自然豊で心が癒される環境指標を取り入れられないか	19 山梨県
農林水産業に関して評価できる指標を追加されたい	21 岐阜県
貨物輸送の効率の向上 [評点 = $A \times I / 日$] A:貨物輸送量 I:高速道路利用距離	22 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>	22 静岡県
<p>産業への貢献度 [評点 = I / I] I: 沿線市町村の工業出荷額 I: 高速道路延長</p>	22 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 = $r / R / I$] 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 I: 高速道路延長</p>	22 静岡県
<p>インターチェンジの駐車場利用率</p>	25 滋賀県
<p>国家的プロジェクト拠点(関西学術研究都市等)までのアクセス</p>	26 京都府
<p>大都市圏への農水産品の供給として、「広域ブロック中心都市まで時間短縮と地域の農水産品出荷額」を追加すべき</p>	30 和歌山県
<p>東南海・南海地震等、法指定された地域の緊急輸送路の代替路線の確保として、「地震・津波による想定被害規模、現道の想定被害箇所数、迂回路との距離差」を追加すべき</p>	30 和歌山県
<p>世界遺産へのアクセス工場として、「世界遺産として登録されている施設、地域への時間短縮割合」を追加すべき</p>	30 和歌山県
<p>整備が遅れてきた地域に対する公平性として、「高速道路の未供用率」を追加すべき</p>	30 和歌山県
<p>道路分担率を評価指標とされたい</p>	36 徳島県
<p>農林水産業に関する評価指標、例えば「新たにICから一定時間内でのアクセス可能となる地域の青果物販売額」等の評価指標を加えられたい</p>	36 徳島県
<p>生鮮食料品の生産量、出荷量を考慮した消費地へのアクセス性向上等を指標として設定して欲しい</p>	38 愛媛県
<p>高速道路への依存度が高い地域について、優先的に整備されるような指標を設定して欲しい</p>	38 愛媛県
<p>新しく提案した「行動圏域サービスの向上」に「高速道路ICへのアクセス向上」を追加</p>	39 高知県
<p>「生産の拡大」にリンクする指標に「消費地へのアクセス向上」を追加する</p>	39 高知県
<p>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</p>	44 大分県
<p>「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</p>	44 大分県
<p>隣県の県庁所在地への所要時間の短縮効果を指標に加え、その短縮時間(分)を評価指標にすべき</p>	44 大分県

ネットワーク化されたときの評価を追加すべき	59 北九州市
(3) その他の意見	
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	2 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異なるため、同様の指標で評価すべきではない	26 京都府
評価対象区間や拠点都市、並行道路の取り方によって、評点が大きく変わるおそれがある	26 京都府
評価指標に用いられている拠点都市や交通拠点、時間設定等について、地方の需要や利用状況等を反映した設定であるかが不明	32 島根県
人口に依存する指標が多く、都市部に有利である	33 岡山県
県庁所在地との相互連携が可能となる場合や迂回路の無い緊急輸送路の場合などは、他の評価指標とは差別化を行い高評点をつけるべき	33 岡山県

3) その他総合評価に係る意見

供用率にみる北海道の緊急性について配慮願いたい	1 北海道
評価対象を基本計画区間にも反映されたい	2 青森県
評価指標等の策定にあたっては、国と地方で協議する機会を早急につくるべきである	15 新潟県
評価実施について、具体的な実施予定を教えてください	20 長野県
事業効率については、各路線ごとの採算性や投資効率にとらわれることなく、高速ネットワーク全体の採算性を基本に評価すべき	19 山梨県
「いつ」「何を」評価するのが明らかになっていないため、意見が困難である	24 三重県
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	24 三重県
高速道路は、整備スピードを落とすことなく、国の責任であまねく整備すべき	30 和歌山県
高速道路ネットワークの整備については、プール制の有料道路制度を最大限活用するとともに、新直轄制度をさらに拡充し、積極的に活用すべき	30 和歌山県
東南海・南海地震対策の重要性、緊急性に鑑み、緊急輸送道路として不可欠な高速道路の整備を早期に図るべき	30 和歌山県
今後、この指標による評価を、整備優先順位決定にどのように扱うかを明らかにされたい	30 和歌山県
地方からの交通が都市に集中することにより料金収入が上がっていることに留意し、プール制のあり方を検討すべき	30 和歌山県
料金水準など都市と地方のウエイト付けについては政策的に判断すべき	30 和歌山県
都市と地方のバランスを政策的にきっちりと判断すべき	30 和歌山県
新会社と新直轄の整備スピードの違いによる不連続性を解消するため、新会社と新直轄の合併などの調整が必要	30 和歌山県

未整備区間の整備にあたり、地方公共団体の協力姿勢の評価が出資競争を助長しないように配慮すべき	30 和歌山県
道路特定財源の地方移譲について、未整備県が不利にならないよう配慮すべき	30 和歌山県
地方部は整備が大幅に遅れている。高速道路ネットワークの公平性が確保できるよう配慮すべき	32 島根県
総合評価方法の決定にあたっては、説明会の開催と自治体意見が反映できる場を設けていただきたい	32 島根県
経済のグローバル化が進展する中で、環日本海交流を推進する上では日本海国土軸の形成が極めて重要であり、その基盤インフラである高速道路ネットワークの整備は非常に重要であり、留意すべき	32 島根県
高速道路整備は北東アジアに対する国防上の施策にも寄与するという点にも留意すべき	32 島根県
評価対象区間の設定によって評点に差が生じ、不公平である	34 広島県
高速道路の評価にあたっては、採算性のみでなく、高速道路が発揮する効果について十分に反映されるべき	36 徳島県
先発路線と後発路線の間には大きな地域格差が生じており、これ以上格差が広がらないよう、少なくとも整備計画区間については国が責任を持って整備すべき	36 徳島県
事業の遅れや中止などの影響についても十分に議論すべき	36 徳島県
高速道路空白地帯等、地域の状況にも配慮願いたい	36 徳島県
整備優先度の決定にあたっては、採算性や効率性だけでなく、地域独自の多様な効果に配慮して行うよう要望したい	38 愛媛県
中項目「採算性」における有料ケースの評価指標について意見を聞きたい	39 高知県
今回は総合評価の結果が示されていないので、意見を言える範囲が自ずと限られる	44 大分県
地方意見聴取は、今後とも適宜行っていただきたい	44 大分県
将来の高速道路網計画については、11,520kmで考えるべきではないか	45 宮崎県
全国的な指標での評価については地域特性の反映に課題がある	55 京都市
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	55 京都市