

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

【北海道】

意見	回答
<p>1966年に公布された国土開発幹線自動車道建設法では、全国2時間で到達できるネットワーク形成を目標とし、全国7,600kmの高速道路網が定められた。(ただし北海道では、面積が広いのに対して人口が少ないため、「人口と面積の積の平方」をもって道路延長が定められている、と承知しております。)</p> <p>この高速道路網のうち、全国(北海道を除く)の供用率は99%に達していますが、北海道では未だ50%に過ぎないという実態にあり、脊梁をなす高速道路ネットワークが既に構築されている全国の他の地域と比較して、未だに広域に分散する社会構造を克服できない現状にあります。また、積雪寒冷が著しい本道においては、冬期においても安全性・信頼性の高い交通を確保することが、大変重要であります。</p> <p>この度、高速道路の総合評価に関して客観性を持つ基準を作成し、透明性の高い検討を行うこととされた点については、心より敬意を表するものであります。また、上記のような実態にある本道が、他地域と同じ土俵で評価がなされることは、本道が大きなハンディキャップを背負うことになり到底納得できるものではありません。</p> <p>今回の修正提言は、貴省より提示をうけました『総合評価における体系と評価項目・指標(案)』の主旨の範囲で検討したものであります。道としては、道内で整備計画に盛り込まれている6区間のうち、道央圏と道東圏を結ぶネットワークを形成する、最も緊急性の高い『夕張～十勝清水間』の評点が最も高く算出されるべき、と考えております。今後の評価基準の検討におかれては、是非このような新たなネットワークを形成する区間が、高い評点を獲得できますよう、新たな指標のご検討などにつきまして強くご配慮いただけますようお願いするものであります。</p> <p>その上で、意見を提言させていただける折角の機会を与えられたので、北海道において最も重要な課題である広域性の克服を主眼にいたした評価指標の修正案を以下にご提言申し上げます。</p> <p>主旨ご賢察の上、ご配慮をお願いいたします。</p>	<p>ご指摘の通り、広域に分散する社会構造の克服や、冬季における安全で信頼性の高い交通の確保などの点は、北海道における重要な課題と認識しております。ご懸念の点は、今回の地方公共団体への意見照会を踏まえて、できる限り配慮して参りましたが、民営化推進委員会で示された考え方や、公共事業評価システム研究会における提言でも、特定の地域を特別扱いする考え方は示されておられません。</p> <p>透明性、客観性を持った基準を作成するに当たり、地域の特性をどのように考慮していくかは、引き続き大きな課題と考えております。今回の回答と併せて、指標間の重み付けに関しても、貴職のご意見を頂き、今後の検討に反映させて参りますので、よろしくお願い申し上げます。</p>
<p>【意見】</p> <p>多くの都市機能が集中し、北海道経済の中核を果たしている札幌市へのアクセスは、全ての道民にとって極めて重要である。また、航空旅客の8割が利用する新千歳空港や、港湾取扱貨物量の約6割を担う苫小牧港・室蘭港といった特定重要港湾は、その利用圏・背後圏が北海道全域に及んでいる。</p> <p>しかしながら、本道ではこれらの広域交通を担うべき骨格となる道路交通ネットワークが未形成な実態にある。</p> <p>したがって、あらゆる指標に先立ち、高速道路整備により地域の産業や暮らしのために重要な役割を持つ都市や交通拠点への連結が改善され、快適性・利便性などが高まることを評価する指標が、重要視されるべき指標であるとする。</p> <p>【修正案】以下の指標を追加すべき、と考える。</p> <p>追加指標1: 地域の中核となっている都市と、地域を連結し、地域全体の発展に寄与する。</p> <p>評点X1 / P1</p> <p>X1: 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> <p>P1: 当該広域ブロックの全人口</p> <p>広域ブロック中心都市: 北海道開発局、沖縄開発局、地方整備局の所在都市</p> <p>『アクセスが改善する地域』とは、対象区間の供用後、拠点に対してアクセス時間が短縮する全地域を示す。</p>	<p>指標4で拠点都市間の連絡については評価しており、広域ブロック中心都市は人口の大きさで考慮していると考えている。</p> <p>指標2,6でご指摘の趣旨は、一定程度評価可能と考えている。なお、指標2,6においては、60分に限らず、アクセスが改善する影響圏全体を評価することとしている。</p>
<p>【意見】</p> <p>本道では鉄道より所要時間が遅くても都市間バス路線が定着している。</p> <p>例: 札幌～旭川間、札幌～帯広間、札幌～函館間など</p> <p>高速道路整備により定時性が増し、快適な移動が可能となることは時間短縮とは区分され、「利便性向上」として評価されるべきことから、現行都市間バス路線のうち、高速道路整備で時間短縮する場合を新たな指標として追加すべきである。</p> <p>【修正案】</p> <p>民営化委員会における建設中路線の評価基準に戻していただきたい。</p> <p>指標1: 都市間バスの利便性が高まる。</p> <p>原案の指標に追加: T3</p> <p>T3並行する道路を利用する中長距離都市間バスの便数(本)</p>	<p>「従来の指標では既存長距離バス路線のある地域しか評価されない」という問題点を解消するために変更したものの、</p> <p>なお、鉄道による移動時間には、乗り継ぎ時間や待ち時間も考慮しており、高速バスによる都市間交通の時間短縮が図られるものと考えている。北海道においても、道南地域や道東地域における高速道路整備により、鉄道よりも利便性が高い高速バスが期待できると考えている。</p>

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合があります。

意 見	回 答
<p>【意見】 北海道は本州の“県”に相当する行政区分がなく、日本のおよそ2割の面積を一つの自治体が統治しているが、日常的な生活は6つの広域生活圏内で大半が完結していることを踏まえ、他県と同等の統治レベルで評価がなされるべきである。</p> <p>【修正案】 指標2:新幹線・空港等幹線交通網への利便性が高まる 指標3:高度な医療施設までの搬送時間が短縮される 指標5: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</p> <p>上記3指標は、地域人口に占めるアクセス可能人口の割合で評価するものであるが、広域に分散する北海道の地域構造を勘案すると、北海道において“県”に相当する6つの地域生活経済圏(北海道3次長計)を“県”として評価する必要がある。</p>	<p>ご指摘の通り、従来指標に対しては地域生活経済圏を採用することとした。ただし、到達時間による評価の計算方法を採用することにより、地域生活経済圏を考慮する必要はなくなった(メッシュごとに人口を積み上げ、影響圏人口を算出しているため)</p>
<p>【意見】 北海道では新幹線が整備されていないため、特急駅が新幹線駅としての機能を有している。したがって、北海道においては、特急駅を新幹線駅に含めて考えるべきである。</p> <p>【修正案】 指標2:新幹線・空港等幹線交通網への利便性が高まる X2-1:新たに新幹線駅に60分以内でアクセス可能となる人口</p> <p>X2-1:新たに新幹線駅(新幹線が整備されていない地域では特急駅)に60分以内でアクセス可能となる人口</p>	<p>ここでは高速交通体系(高速道路を除く)へのアクセスの改善を評価することとしており、一般の鉄道については指標1で評価することとしている。</p>
<p>【意見】 緊急医療は住居所在地に限定してニーズがあるわけではなく、また、人命は何ものにも代え難いものであることから、密度の濃淡で整備の優先性を判断することは適当ではない。すなわち、30分以内にアクセスする人口で評価すべきではなく、面積で評価すべきである。</p>	<p>前述の通り、到達時間による評価の計算方法を採用することにより、30分や60分ではなく、影響圏全体での評価となっており、しかも、影響圏人口で除していることから、人口密度の大小で評価が左右されることはないと考えている。</p> <p>なお、影響圏の時間短縮率の平均値の算出に当たり、人口加重平均と面積加重平均の両方式の相関分析の結果、相関が非常に高いと判断されたため、人口加重平均による評価で十分であると判断した。</p>
<p>また、本道においては著しく旅行速度の低下する冬期間が一年の約半分もの長期に渡ることから、冬期の旅行速度を考慮していただきたい。</p> <p>【修正案】 指標3 評点:(X3-1 + X3-2) X3-1:新たに第3次救急医療施設に60分以内にアクセス可能となる面積 X3-2:新たに救急車により第3次救急医療施設に30分以内にアクセス可能となる面積 一般車の速度設定 現況:H11道路交通センサスの平均旅行速度(平日)に冬期旅行速度の低下要素を加える</p>	<p>全国データが整備されていないため、センサスの旅行速度を用いることとしている。</p>
<p>【意見】 北海道では、2次生活圏の指定されていないために、1次生活圏中心都市が受け持つ範囲が極端に広くなり、都市サービスの享受という観点で他県との乖離が大きく、改善がなされるべきである。</p> <p>【修正案】 指標5: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 指標8: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> <p>上記2指標は、2次生活圏中心都市間の道路状況を評価するものであるが、北海道において“2次生活圏中心都市”に相当する地域中心都市(北海道3次長計-32都市)を“2次生活圏中心都市”として評価</p>	<p>指標5において拠点都市は生活圏中心都市としており、北海道では支庁所在地を採用しており、バランスがとれていると考えている。</p> <p>指標8(今回指標9に修正)については、ご指摘の点を踏まえ、二次生活圏中心都市に関わらず対象区間に並行する緊急輸送道路を対象とすることとしている。</p>
<p>【意見】 一年の約半分もの期間が冬期間となる本道としては、著しく旅行速度の低下する冬期間の旅行速度を考慮していただきたい。</p> <p>【修正案】 指標3(項目)と同様に、冬期旅行速度の低下を考慮していただきたい。</p>	<p>全国データが整備されていないため、センサスの旅行速度を用いることとしている。</p>

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

意 見	回 答
<p>【意見】 全国の食糧供給量の約2割を担う北海道の基幹産業は農業であり、物流拠点アクセスは、農水産品が主体となっている。したがって、地域産業の発展や港湾物流という観点では、農林水産業についても評価がなされるべきである。</p> <p>【修正案】 指標6:物流拠点へのアクセスが容易になり、産業立地・振興を支援する 産業立地の視点から、製造品出荷額を指標としているが、農林水産品の輸送を評価する指標として農林業粗生産額・漁獲金額を追加すべきである。</p>	<p>ご指摘の通り、農林水産品の流通の利便性向上を評価する指標を追加する。</p>
<p>【意見】 北海道では、幹線道路であっても冬期通行止めとなる路線(区間)が多いため、通年走行が可能な幹線道路を対象として迂回路を選定する必要がある。</p> <p>【修正案】 指標8: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 迂回路の選定にあたっては、通年走行ができない『冬期通行止め区間』を選定対象から除外すべきである。</p>	<p>ご指摘の通り、幅員5.5m以上(改良済み)を基準としており、整備状況を考慮している。</p>
<p>【意見】 高速道路同士の代替路線が計画されていない北海道にとり著しく不利な指標であり、削除していただきたい。 そもそも、高速道路の代替路線が計画されていない区間こそ、対象区間の整備によってリダンダンシーが確保される。 そのリスク低減効果は代替路線を有する区間よりもむしろ大きいと考えられ、評価指標9が削除できないのであれば、このような区間も評価されるべきである。</p> <p>【修正案】 指標9:並行する高速ネットワークの代替路線として機能する X9:代替路線が存在しない場合は評価を1とする。</p>	<p>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と考えている。なお、指標9,10,11はセットであり、指標9,10では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ていない。</p>
<p>【意見】 北海道では幹線道路の通行止めは冬によるものが全体のおよそ半数を占めており、厳しい冬期交通の実態が評価されるべきである。 特に、冬期路面凍結による速度低下や、夏期濃霧による速度低下は、定時性の確保を著しく困難とし、また物流においては信頼性を失うこととなる。現状では、プローブカーなどによる実勢速度低下状況などは調査が十分行われていないことから、代替指標として、路面が凍結し、実質的に走行速度が低下する『外気温が氷点下以下となる日数』を追加すべきである。</p> <p>【修正案】 指標10: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 T10-1:緊急輸送道路(並行道路)における過去10年間の年間平均通行止め時間による(案-1)を採用すべきである。 さらに、T10-2:外気温が氷点下以下となる日数を追加で評価すべきである。</p>	<p>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。</p>
<p>【意見】 環境に関する指標が全15指標のうち4指標もあることから、4つを統合して1つの指標として評価すべきである。</p> <p>【修正案】 新指標 = (評点11~14) / 4</p>	<p>ご指摘の通りであり、同じ生活環境の保全の評価指標であるNOXとSPMの排出削減率の指標を統合することとした。</p>

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

【青森県】

意見	回答
評価項目の中に、以下の指標についても、ご考慮していただきたい。 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	今回の評価指標では、明示的に評価していないが、プロジェクトのアクセス向上による交通量の増加については、費用対便益に反映されると考えている。
評価項目の中に、以下の指標についても、ご考慮していただきたい。 地域社会「地域社会の安定化」 ・一般(有料)道路との連携 (単路としての効果の他に、前後の一般有料道路と連結することによる、ネットワークとしての機能性、及び利便性の向上)	ご指摘の点も含め、一般道路との連携は、連絡による交通量の増加については費用対便益に反映され、ネットワークとしての代替性については安全に係る指標に反映されるなど、一定程度評価可能と考えている。
「9.並行する高速ネットワークの代替路線として機能する」項目について 都市部に偏った評価指標であると思われる。 高速ネットワークの代替路線の形成どころか、1本の高速道路すらない地方部にとっては評価不可能と思われる。	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。なお、指標9,10,11はセットであり、指標9,10では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ていない。
評価項目・指標につきましては、整備計画区間だけの話にとどまらず、基本計画区間にも反映し、優先順位について再検討していただきたいと考えております。	今後の高速道路の整備については、整備効果、交通量の見通し、収支見通し等を精査して、関係地方公共団体の意見も聴取し、国幹会議の議を経て決定する予定。
波及的影響の評価指標につきましても、雪国における様々なハンディキャップについても、是非ともご考慮していただきたいと願っております。	冬季交通障害については、指標9,10において考慮している。

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

【岩手県】

意見	回答
評価項目の「重み付け」については、公平・公正の観点からこれまで整備を待っていた地方の高速道路の評価がアップするよう配慮をするべき。	今回の回答とあわせ、重み付けについても貴職の意見を聴取することとしている。
波及的影響の安全項目の中に、並行路線の冬期走行速度低下率を追加する。 [理由]岩手県はほぼ全域が積雪寒冷地となっており、冬期の走行速度が極端に低下し、産業活動に影響を及ぼしているため、評価項目に加えるべき。	全国データが整備されていないため、センサスの旅行速度を用いることとしている。
波及的影響の安全項目の中に、並行路線の道路防災に係る緊急性を追加する。 [理由]並行路線にある防災総点検の要対策箇所、老朽橋(有無)の整備は、厳しい財政状況によりその解消が遅れており、安全性の観点から評価項目に加えるべき。	災害は多種多様であり、またそれぞれの緊急性を評価することは困難であるが、災害時の影響については指標9,10で評価している。
波及的影響の地域社会項目の中に、特別立法該当町村数を追加する。 [理由]高速道路は、行財政基盤が脆弱な地域にとって、地域振興上きわめて効果的なインフラであることから、これら特別立法該当地域を評価項目に加えるべき。 (過疎地域自立促進特別措置法、山村振興法、豪雪地帯対策特別措置法、低開発地域工業開発促進法、奥地等産業開発道路整備臨時措置法、積雪慣例特別地域における豪口交通の確保に関する特別措置法)	総合評価については高速道路の整備による効果(アウトカム)を評価することとしており、地域特別立法指定などの現状を評価項目とすることは馴染まないと考えている。
その他の項目の中に、各地域の総合計画等の位置づけを追加する。 [理由]高速道路を地方の各種総合計画で位置づけ、これを前提とした地域づくりを進めている場合には、これを評価項目に加えるべき。	波及的影響の「その他」-「地方公共団体の意見や協力姿勢」で評価する考えである。
X2-1: 新たに新幹線駅を6090分以内でアクセス可能となる人口(万人) X2-2: 新たに空港を6090分以内でアクセス可能となる人口(万人) [理由]広大な県土を有する岩手県は、新幹線・空港の60分アクセスは困難であることから、本件の道路整備の長期構想では、「県都圏と県内各都市とを90分で結ぶ交通ネットワークづくり」を目指している。	ご指摘の趣旨を踏まえ、基準時間による評価ではなく、時間短縮による評価を検討することとした。
X3-1、X3-2、X3-3のアクセス可能人口をアクセス可能面積(km ²)に変更すべき。 [理由]医療に関しては、アクセス人口を基準とせず、カバーする面積で評価すべきである。	到達時間による評価の計算方法を採用することにより、30分や60分ではなく、影響県全体での評価となっており、しかも、影響圏人口で除していることから、人口密度の大小で評価が左右されることはないと考えている。 なお、影響圏の時間短縮率の平均値の算出に当たり、人口加重平均と面積加重平均の両方式の相関分析の結果、相関が非常に高いと判断されたため、人口加重平均による評価で十分であると判断した。
評点の式に都市間距離の大きい地域に対する補正係数()を考慮すべき(D*)。 [理由]本件は都市の人口が少なく(岩手13市平均66.7千人、全国653市平均15.8千人)、平均都市間距離は長い(岩手13市平均34.3km、全国653市平均24.1千人)。公平性の観点から、地理的ハンディキャップの地域への配慮(補正係数)を考慮すべき。	一般に、同じ人口規模であっても、都市間距離が短い場合は交通需要が大きく、長い場合は交通需要が小さいことから、都市間距離を考慮した評価は適切であると考えている。
X6: 新たに拠点都市を3060分以内で到達可能となる地域の人口(万人) [理由]30分の時間設定では到達できる地域が都市周辺に限定される、広大な県土を有する本県の場合、地方中心都市間同士を60分で結ぶ交通ネットワークの整備を進めている。	ご指摘を踏まえ、基準時間による評価ではなく、時間短縮による評価を検討することとした。
X6: 港湾に一定時間内でのアクセスが可能となる地域の年間工業製品出荷額及び農水産物出荷額(追加) [理由]工業製品の出荷だけでなく、輸送時間の短縮により農業の振興(産地の広域化、入荷量の平準化、新たな産地の形成)等に寄与する。(例)02版高速道路便覧(国交省監修)P139~141	ご指摘の趣旨を踏まえ、農林水産品の流通の利便性向上を評価する指標を追加する。

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

意見	回答
<p>S7:新たに高速道路ICから10km以内で到達可能となる新規の地域振興プロジェクト面積、及び港湾の背後圏として位置づけた地域の新規の地域振興プロジェクト面積(追加)</p> <p>[理由]本県は、港湾の背後圏が内陸の工業団地(東北縦貫自動車道沿い)となっており、東北横断自動車道・釜石秋田線は、これらを連結して物流の効率化、産業の振興を図る役割を果たすもので、単に沿道の工業団地の立地促進だけでなく広域的な視点での評価が必要。</p>	<p>具体的に御教示をお願いする。内容を把握した上で、指標8のデータへの追加の是非を検討させていただきたい。</p>
<p>第2東名、第2名神等しか評価されない指標、1巡目の整備がこれからの地域と比べて不公平である。</p>	<p>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。なお、指標9,10,11はセットであり、指標9,10では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ていない。</p>
<p>11～12及び14並行道路において、自動車からのNox排出量、SPM排出量、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。</p>	<p>ご指摘の通りであり、同じ生活環境の保全の評価指標であるNOXとSPMの排出削減率の指標を統合することとした。</p>
<p>年間観光客入り込み数は、高速交通網(新幹線・高速道路)の整備率の高い地域と低い地域では根本的に異なっているので、不便な地域(整備率が低い地域)での観光客入り込み数は補正(係数)すべき。 (参考)岩手県の主要観光地入り込み客数(五ヶ年平均値) 高速交通網の整備済み地域周辺(八幡平・小岩井・平泉等27箇所):1,116人回/1箇所(1.00) 高速交通網の未整備地域周辺(三陸海岸等16箇所):782人回/1箇所(0.70)</p>	<p>全国の評価区間はほとんどが高速道路の未整備地域を対象としており、条件は同じであると考えている。</p>

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

【宮城県】

意見	回答
評価の考え方として、各指標地による便益や向上の視点と、ナショナルミニマムとしての指標値の確保の視点があるが、その重み付けについては、地域の状況に応じて地域の判断要素を組み込めるようにしてはどうか。 地域の意見の反映については、「その他」に「地方公共団体の意見や協力姿勢」があるが、地域における長年の課題や懸念に対するウェイトをもう少し評価してもよいと思われる。	指標の重み付けについては、地方公共団体の意見も踏まえて検討することとしている。

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

【山形県】

意見	回答
<p>今回の(案)では、高速道路整備による効果・効率性の面から評価指標を選定しているが、均衡ある国土の発展という観点から、地域のおかれている現状等も評価に反映されたい。</p> <p>例) (項目) (指標) 地域の現状 ・ 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</p>	<p>高速道路が整備された場合の効果(アウトカム)を評価するとの観点から、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> <p>したがって、地域の現状のみでは評価項目として馴染まないものと考えている。</p>
<p>評価指標の基準化 人口に関連する以外の評価指標についても、スケールによる優劣を解消するため、できるだけ基準化を図るべきと考える。</p> <p>例) 6. 物流拠点へのアクセスが容易になり、産業立地・振興を支援を支援する</p> <p>評点 = $X6$ 評点 = $X6 / X$ X : 地域の年間工業製品出荷額</p>	<p>出荷額は地域経済に及ぼす影響を評価するために、ボリュームの大小が重要であり、基準化は行うべきでないと考えている。</p>
<p>2. 新幹線・空港等幹線交通網への利便性が高まる 運行が在来特急並みのミニ新幹線については、対象駅から省くべきと考える。</p>	<p>貴県におかれては、ミニ新幹線を省かない方が他地域に比べ、相対的に評価が高くなると思われる。</p>

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

【茨城県】

意見	回答
<p>「波及的影響 - 地域経済 - 生産の拡大」の項目に新たに追加 ・高速道路ができることにより、農産物・水産物等の販路の拡大が期待されるため、農業粗生産額、水産物漁獲高等の指標も取り入れるべきと思われる。</p>	<p>意見の通り、農林水産品の流通の利便性向上を評価する指標を追加する。</p>
<p>「波及的影響 - その他」の項目に新たに追加 ・高速道路ができることにより、広域的な文化・教育活動の支援・充実が図られることが期待されるため、これらに対する指標も取り入れるべきと思われる。</p>	<p>ご指摘の点は重要と認識しているが、「文化・教育活動の支援・充実」を具体的かつ客観的に指標化することは極めて困難であると考えている。</p>

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

【栃木県】

意見	回答
<p>事業効率と波及的影響との評価のウェイトはどうするのか？ 民営化団体が実施する場合の大きなポイントになるのは事業の採算性が高いもの、また、一方で当該の高速自動車国道が公共的に必要かどうかを判断する際に重要となる指標として外部効果の高さがある。今回の総合評価では、これらの要素を集計して各路線の評価を行うと思われるが、事業効率と波及的影響の重み付けによって評価の順位が大きく変わると思われるため、重み付け等詳細については地方の意見を聞くことが必要と思われる。</p>	<p>指標の重み付けについては、地方公共団体の意見も踏まえて検討することとしている。</p>
<p>各指標の計算はいつ誰が行うのか？</p>	<p>国土交通省本省において現在行っている。</p>
<p>総合評価により各路線の建設優先順位が決定されるのか？また、優先順位はいつ公表されるのか。</p>	<p>総合評価は整備の相対的な優先度を検討するための基礎資料と考えており、いずれ公表することとなるが、時期は未定である。</p>

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

【千葉県】

意見	回答
「6.物流拠点へのアクセスが容易になり、産業立地を進行する」の評点算出に必要な「年間工業製品出荷額」の数値及び「15.複数の主要観光地を連結し、広域的な観光産業の発展に貢献する」の評点算出に必要な「年間観光入込み客数」の数値は市町村より小さな単位で出すことが困難な場合が想定されるので、具体の作業要領にあたってはご配慮いただきたい。	ご指摘の通り、市町村単位の集計を想定している。

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

【東京都】

意見	回答
<p>道路の整備効果は、直接経済効果はもちろん、外部不経済の解消効果や経済波及効果にまで着目し、総合的に議論すべきものである。「高速道路を対象とした総合評価(案)」の作成に際し、直接経済効果だけでなく波及的影響も項目に含まれたことについては一定の評価をするが、大都市圏における高速道路整備の重要性や効果を踏まえ、以下の点を考慮する必要があると考える。</p> <p>都市再生(住宅・産業)の促進、道路工事や用地買収による経済活動への波及、税収の拡大等について指標として位置づけられたい。</p>	<p>ご指摘の通り、高速道路整備の重要性や効果は路線の性格や存在する地域の状況によっても異なることから、住民生活、地域経済、安全、環境、地域社会など多様な項目による総合評価手法を検討しているところである。</p> <p>都市再生の促進については、特に環状道路の整備による支援を行うこととされており、大都市圏の交通渋滞の緩和による産業活動の効率化や環境改善が期待されている。このうち、交通渋滞の緩和は事業効率の費用対便益の走行時間短縮便益として、また環境改善効果は波及的影響の生活環境の保全、地球環境保全の寄与として評価しているところである。</p> <p>また、道路整備の効果は一般にフロー効果(乗数効果)とストック効果に分類され、道路工事や用地買収のフロー効果は投入量と同じであれば、地域や路線に関わらずほぼ同様の結果となり、指標として有意な差が生じない。税収の拡大については、道路整備の便益が移転して最終的に帰着した結果生じるものであり、経済学的に道路整備の効果として金額評価することは、便益評価とダブルカウントとの批判があるものと承知している。</p>
<p>東京待機汚染公害訴訟の判決を踏まえ、都としては、ディーゼル車の走行規制や3環状道路の整備促進等、環境改善に向けた取り組みを強化しているところである。このため、評価値を総合化する際は、環境改善効果(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。</p>	<p>高速道路の総合評価手法における重み付けについては、地方公共団体に対して意見照会を行っているところであり、重み付けに係る貴職の意見も早期に提出していただき、今後の検討の参考にさせていただく考えである。</p>

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

【新潟県】

意見	回答
<p>「地方公共団体の協力姿勢」について 評価指標として、ほ場整備等の事業で用地を確保している指標を設ける。 評点 = 関連事業で確保(確保見込み)している面積 / 対象区間の必要全面積</p>	<p>ご指摘の趣旨については、「その他」-「地方公共団体の意見や協力姿勢」の中で評価する。</p>
<p>評価指標中の「都道府県の全人口」について 「都道府県の全人口」とある部分を対象区間供用によりアクセス可能人口の増加する地区の「二次生活圏の全人口」とする。 例えば、医療では、これから整備される区間が救命救急率の向上に貢献する割合を評価すればよく、その対象としている生活圏等のブロックで考えることでよい。</p>	<p>到達時間による評価の計算方法を採用することにより、生活圏を考慮する必要はなくなった(メッシュごとに人口を積み上げ、影響圏人口を算出しているため)</p>
<p>評価指標中の「都道府県の全人口」について 「都道府県の全人口」とある部分を対象区間供用によりアクセス可能人口の増加する地区の「二次生活圏の全人口」とする。 例えば、医療では、これから整備される区間が救命救急率の向上に貢献する割合を評価すればよく、その対象としている生活圏等のブロックで考えることでよい。</p>	<p>到達時間による評価の計算方法を採用することにより、生活圏を考慮する必要はなくなった(メッシュごとに人口を積み上げ、影響圏人口を算出しているため)</p>
<p>「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」について 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があれば、生活等の安全性が確保されていないことになるので、その実績も評価の対象とする。</p>	<p>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。</p>
<p>評価指標中の「都道府県の全人口」について 「都道府県の全人口」とある部分を対象区間供用によりアクセス可能人口の増加する地区の「二次生活圏の全人口」とする。 例えば、医療では、これから整備される区間が救命救急率の向上に貢献する割合を評価すればよく、その対象としている生活圏等のブロックで考えることでよい。</p>	<p>到達時間による評価の計算方法を採用することにより、生活圏を考慮する必要はなくなった(メッシュごとに人口を積み上げ、影響圏人口を算出しているため)</p>
<p>「並行する高速ネットワークの代替路線として機能する」について 整備区間の評価は、国土軸形成への貢献度に重点をおいて評価するべき。 以下のとおり提案する。 代替ルートが国土軸形成に寄与する割合で評価する。 評価 = k_i / k_j k_i : 代替路線の交通量 k_j : 全国の交通量</p>	<p>阪神大震災のような大地震の場合には、代替路線の交通量よりも、代替ネットワークが存在するかどうかということが重要と考えている。</p>
<p>評価指標の重み付けについて 現在、15項目の指標が提案されているが、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である。</p>	<p>指標の重み付けについては、地方公共団体の意見も踏まえて検討することとしている。</p>
<p>1 国と地方で協議する機会をつくり、評価指標などを策定するべきである。 個性ある地域造りのために必要な高速道路を計画的に整備するために、地方の声を評価指標などの策定に反映させることが必要であり、国と地方で協議する機会を早急につくらなければならない。</p>	<p>地方公共団体に対しては、意見照会を行い、検討の参考にさせていただいているところ。</p>

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

【石川県】

意 見	回 答
次の指標を追加されたい。 1)総合評価における体系と評価項目・指標(案) 高速道路等の大規模な道路の供用は、地域の産業・観光に大きなインパクトを与え、地域全体の活性化が図られるものと考えられるため、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。	ご指摘の通りであるが、推計の難易度も考慮の上、波及的影響(その他外部効果)において、多様な指標で間接的な効果を評価する総合評価手法を検討している。

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合があります。

【福井県】

意見	回答
<p>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</p> <p>理由 国策上重要な施設(原子力発電所、火力発電所、自衛隊基地等)は大災害や重大事故が発生した場合、その被害、影響を最小限とするため人員と機械・物資を迅速に移送する必要がある。 このような視点から、国民に及ぼす影響の重大性を示す指標を新たに加えることを提案します。</p>	<p>指標9において、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を含め評価している。</p>
<p>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。 (例:舞鶴若狭自動車道は、東北地方と中国地方を最短距離で連絡する)</p>	<p>指標の目的に応じて、対象区間以外の地域についても、評価対象に含めている。 なお、広域ブロックを連絡する路線については、指標11で評価されたと考えている。</p>
<p>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。 (例:北陸圏と関西圏など)</p>	<p>道路ネットワークとしての整合性は指標化が困難なため、留意事項として扱うこととしている。 なお、北陸圏と関西圏など、広域ブロックを連絡する代替路線としての評価は、指標11で考慮している。</p>
<p>新幹線・空港等への利便性の向上を評価指標としているが、真に高速道路を必要としているのは、新幹線・空港等の高度交通手段から遠く離れている地域である。 この為、60分以内で新幹線駅・空港などにアクセス可能となる人口で評価するのではなく、アクセスの短縮時間とその人口で評価するなど、何人がどれだけ利便性が向上したかを評価する指標を望む。</p>	<p>ご指摘の通り、時間短縮による評価を検討することとした。</p>
<p>新幹線の駅だけでなく、特急急行列車の停車する主要な駅も加えるべきである。</p>	<p>ここでは高速交通体系(高速道路を除く)へのアクセスの改善を評価することとしており、一般の鉄道については指標1で評価することとしている。</p>

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

【山梨県】

意見	回答
<p>国土開発幹線自動車道建設法に基づく高速自動車交通網は、高速ネットワークの全体の整備により、整備効果がより発揮されるものである。</p> <p>路線ごとの事業効率に過度に優先した整備は、全国的なネットワーク形成に支障を及ぼし、都市と地方の共存に弊害をもたらすことから、国土の骨格基盤を形成する11,520km全体の整備を早期に効率的に進めるための総合評価でなければならない。</p> <p>従って、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である。</p>	<p>ご指摘の通り、全国的なネットワークを形成する11,520kmの高速道路全体を早期に整備することが必要と考えており、整備効果の高い路線や区間から重点的に整備していく考えである。</p>
<p>また、波及効果については、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。</p>	<p>ご指摘の通りであるが、将来値の推計は難しいと考えている。</p>
<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である。</p>	<p>有料道路としての償還の确实性を考える上で、個別路線ごとの採算性の検討は必要と考えている。</p>
<p>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。高速道路の整備は、人の交流を促し、地域の利便性を向上させ、沿線の人口定住に大きく貢献するため、沿線地域の居住資源など人口の定住要因を考慮すべきである。</p>	<p>ご指摘の点は大変重要な課題であると考えているが、道路行政だけではなく、他行政も含めた総合的な施策で対応すべき課題と考えている。</p>
<p>高速道路を整備することにより、主要な公共施設、医療施設等への利便性が格段に向上することから、自然豊で心が癒される環境指標を取り入れられないか。</p>	<p>ご指摘の点は重要と認識しているが、現時点で定量的な評価を行うことは困難であると考えている。</p>
<p>高速道路の整備効果については、現状の人口に基づいた波及効果でなく、整備後における定住人口の増加や交流人口の増加を考慮し、将来を見据えた評価でなければならないと考える。</p>	<p>ご指摘の通りであるが、将来値の推計は難しいと考えている。</p>

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

【長野県】

意見	回答
道路評価手法について、実施予定を教えてくださいませんか。	1月28日の第一回道路事業評価手法検討委員会以来、評価手法について検討を行っており、次回は5月下旬に開催される予定である。 なお、総合評価は整備の相対的な優先度を検討するための基礎資料と考えており、いずれ公表することとなるが、時期は未定である。

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

【岐阜県】

意 見	回 答
<p>指標1</p> <ul style="list-style-type: none"> ・検討範囲が小さい場合、単純に都市間のみの移動を対象とするなら、都市から駅やICまでの時間が大きく影響する。 	意見の通りであり、適切な都市間で検討している。
<ul style="list-style-type: none"> ・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) 	同上。
<ul style="list-style-type: none"> ・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)。 	今回添付した資料の通りであり、短縮時間で割る考えはない。
<p>指標2</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 	ご指摘の通り、基準時間による評価ではなく、時間短縮による評価を検討することとした。
<p>指標4</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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本土を横断する様な路線では不利になる。 	都市間連絡の利便性向上を、効果を受受する都市の人口で評価することは適切であると考えられる。
<p>指標5</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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ICまでの時間等から評価されない。設定を大きくしてほしい。 	ご指摘を踏まえ、基準時間による評価ではなく、時間短縮による評価を検討することとした。
<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	ご指摘の通り、地方では車への依存度が高いことを考慮して、自動車によるアクセスのみを対象としている。
<ul style="list-style-type: none"> ・都市部等に有利な評価となっている。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。 	到達時間による評価の計算方法を採用することにより、30分や60分ではなく、影響圏全体での評価となっており、しかも、影響圏人口で除していることから、人口密度の大小で評価が左右されることはないと考えている。 指標の重複については、指標間の相関分析を行い、委員会の意見を踏まえて検討を進めている。
<p>指標6の工業や指標15の観光などは取り入れられているが、農林水産業に関して評価できる指標が無いので設けて欲しい。(東京で消費される野菜の7割以上(うち自動車の輸送機関は9割以上)が東京近郊外から供給されているデータがある。高速道路整備が農産物生産物の巨大市場への供給を可能にするものと関連づけることができ、強いては農産物生産自体に影響を与えるものであるから。)(岐阜県で生産される農産物は、多くが高速道路を利用して県外に出荷されている。高速道路を利用することにより市場を拡大し農産物生産量を増大させている。)</p>	意見の通り、農林水産物の流通の利便性向上を評価する指標を追加。
<p>指標6</p> <ul style="list-style-type: none"> ・時間設定が重要 	基準時間による評価ではなく、時間短縮による評価を検討することとした。
<p>指標9</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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ほしい。 	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。なお、指標9,10,11はセットであり、指標9,10では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ていない。
<p>指標11・12</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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(渋滞の緩和等)は評価の対象となりうる。 	意見の通り、影響圏における削減効果を評価することとしている。
<p>指標11・12</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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(渋滞の緩和等)は評価の対象となりうる。 	意見の通り、影響圏における削減効果を評価することとしている。
<p>指標15</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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適切なのか。 	意見の通りであるが、データ制約上困難であると考えている。
<ul style="list-style-type: none"> ・ツアーバック等の周遊的な観光における客数で検討してみたらどうか。 	意見の通りであるが、データ制約上困難であると考えている。
<ul style="list-style-type: none"> ・新たにICから・・・という定義は、東海北陸自動車道の未開通区間のように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。 	ご指摘の通りであるが、指標のわかりやすさ、計算の難易度から採用は困難であると考えている。

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

【静岡県】

意見	回答
<p>貨物輸送の効率の向上 物流拠点からどれだけの貨物が高速ネットワークを利用して輸送されているかを量的に評価する。 [評点 = $A \times I / D$] A: 貨物輸送量 I: 高速道路利用距離</p>	<p>ご指摘の趣旨は費用対便益で考慮している。</p>
<p>三大都市圏への利便性の向上 [住民生活] 三大都市圏への交流人口のアクセス時間の短縮を評価する。 [評点 = $(Y1 - Y2) / P$] Y1: 整備前アクセス時間60分人口 Y2: 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>	<p>指標4において三大都市圏も含め、拠点都市間の利便性向上を評価している。</p>
<p>産業への貢献度 沿線市町村の工業出荷額から評価する。 [評点 = I / L] I: 沿線市町村の工業出荷額 L: 高速道路延長(km)</p>	<p>ご指摘の趣旨については、指標6で評価することとしている。</p>
<p>国際物流における各高速道路が担う分担率を評価する。 [評点 = $r / R \times I$] 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(km)</p>	<p>データ制約上極めて困難であると考えている。</p>

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合があります。

【三重県】

意見	回答
<p>1. 総合評価の対象について これまで行われてきましたB/Cを中心とする評価は、新規事業採択時の事前評価ですが、今回ご提案の総合評価(案)によって“いつの時点で”高速道路に係る“何を”評価しようとするのかが明らかにしていただけていません。 例えば、高速道路につきましても、現在は公団に対する施工命令と新直轄方式、将来的には新会社による整備等が加わることが考えられますが、その事業採択時の事前評価として活用されるのでしょうか。 何れにいたしましても、今回ご提案の総合評価を具体的にどのように活用されるのかをお示しいただかないと、地方の立場として意見を申し上げにくいのが正直なところです。</p>	<p>今回の総合評価手法については、現在整備計画が策定済みであって未供用(平成15年度供用予定区間を除く)の区間を対象として整備された場合の効果を多面的に評価することとしております。 なお、総合評価結果は整備の相対的な優先度を検討するための基礎資料と考えており、いずれ公表することとなるが、時期は未定であります。</p>
<p>2. 提案された総合評価(案)の問題点について ・高速自動車国道につきましても、その性格及び機能上の特性から道路法に定めるもののほか、別途「高速自動車国道法」に定められています。 ・高速自動車国道法第四条には、高速自動車国道の意義として「高速自動車国道とは、自動車の高速交通の用に供する道路で、全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、かつ、政治・経済・文化上特に重要な地域を連結するものその他国の利害に特に重大な関係を有するもの…」とあります。 ・上記の「高速自動車国道の意義」を当県に当てはめると、「第二名神高速道路」につきましても、波及的影響が全国に及び広域高速幹線道路ですので、それだけで全国的な自動車交通網の枢要部分を構成に該当し、「近畿自動車道紀勢線」につきましても、地域に新幹線や空港等の高速移動手段が近くに存在しない、第三次救急医療施設(高度医療施設)への時間距離が遠すぎるから搬送できない、東南海・南海地震等発生時には信頼できる道路が存在しない等の理由だけでも、国土管理の観点から国の利害に特に重大な関係を有すると判断できます。 ・ご提案の高速道路に対する指標(案)は、一般国道(高規格B)、都市高速道路と同等で、一般国道以下の道路の拡大機能をもつものとして設定されています。 ・また、例えば波及的影響の評価指標のうち、「生活圏の中心都市相互を結び」「日常生活圏の中心となる拠点都市へのアクセス」「物流拠点へのアクセス」といった機能は地域限定的なケース(たまたま当てはまる可能性のあるケース)で、むしろ一般的には高速道路より下位の幹線道路に求められる機能と思われまます。 ・新幹線・空港・第三次医療施設へのアクセスにつきましても、60分、30分といった時間的な区切りで評価をされていますが、現状のアクセス時間が基準より大きく越える場合であっても、高速道路による大幅な時間短縮や飛躍的な走行性の向上が地域にとって大きな意義を持ちます。 ・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と考えます。</p>	<p>ご指摘の通りであり、法律の規定は充分踏まえ、検討することとしている。</p>
<p>3. より望ましい評価に向けての提案 ・総合評価では、どのように重み付けを行うにしても、基本的に加点方式となります。今回ご提案の評価指標の加算で評価いたしますと、上記「高速自動車国道の意義」と齟齬が生じることが懸念されます。 ・従いまして、「いつの時点で何を評価するか」を明らかにしていただいたうえで、場合によっては、加算方式だけでなく、「高速自動車国道の意義」に関して特別なご配慮をいただく。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。などの点についてご検討をお願いいたします。</p>	<p>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。 なお、高速自動車国道の意義との関係については、昭和62年策定の高規格幹線道路の6要件については、以下のような指標で配慮を行っている。 地方の中心都市を効果的に連絡し、地域相互の交流の円滑化に資する(指標1,指標4,費用対便益) 大都市圏を環状に連絡し、都市交通の円滑化と広域的な都市圏の形成に資する(費用対便益) 重要な空港、港湾と連絡する(指標2,指標6) 全国の都市、農村から1時間以内で到達するネットワークを形成する(指標5,指標7) 重要区間における代替ルートを形成する(指標11) 高速道路の混雑の著しい区間を解消する(費用対便益)</p>

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合があります。

意見	回答
<p>「費用便益分析マニュアル(案)」「客観的評価指標(案)」「高速道路を対象とした総合評価(案)」は、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。</p> <p>特に、地域の潜在的な能力を発揮させるためには、まず、競争条件の機会均等がなくてはならないものであり、3案の評価指標では地域のもつポテンシャルが評価されにくく、現在及び近未来のみの評価になっている。</p> <p>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。</p>	<p>ご指摘の通りであるが、将来値の推計は難しいと考えている。</p> <p>ご意見の通り、指標の重み付けについては、地方公共団体の意見も踏まえて検討することとしている。</p>
<p>各委員会(公共事業評価システム研究会・道路事業評価手法検討委員会)からさまざまな資料提供があるなかで、当意見照会には各指標のみの意見と解釈していますが、重み付けを省き内容を限定した理由をご教示していただきたい。また、当意見は6月の国幹会議に関係があるのかご教示していただきたい。</p>	<p>重み付けについては地方公共団体の意見を踏まえて今後検討する予定であり、現段階で検討が進んでいる指標の体系及び算定方法について意見照会を行ったもの。</p> <p>なお、高速道路の総合評価については、整備の相対的な優先度を検討するための基礎資料となるものと考えております。</p> <p>今後の高速自動車国道の整備については、整備効果、交通量の見通し、収支見通し等を精査して、関係地方公共団体の意見も聴取し、国幹会議の議を経て決定する予定。なお、高速道路建設の具体的な仕組みについては、民営化推進委員会の意見を基本的に尊重するとの方針の下、所要の検討を進めることとしており、委員会において提案されている建設中路線の取扱い基準(案)については、道路事業評価手法検討委員会において検討しているところ。</p>
<p>総合評価における体系については、国家戦略を考えた上で、まず、高速自動車道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であると考えています。</p> <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と考えています。</p>	<p>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>
<p>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ご教授願いたい。</p>	<p>各指標ごとに偏差値を用いて基準化を行うこととしている(道路関係四公団民営化推進委員会資料参照)。</p>
<p>指標1:当指標の対象区間は、都市間を連絡するため、高速道路と一般道路(アクセス道路)を組み合わせていますが、一般道路(アクセス道路)が整備される前提で評価をしていただきたい。</p>	<p>都市間で検討しており、アクセス道路の影響は相対的に小さいものと思われる。</p>
<p>指標2:全国1日行動圏を目標とするのであれば、60分の時間制約は短いと考えます。</p> <p>また、本来、新幹線・空港などが無い地域こそ、高速道路ネットワークの整備が重要になると考えております。</p>	<p>ご指摘の通り、60分などの基準時間による評価ではなく、時間短縮による評価を検討することとした。</p>
<p>指標2:新幹線・空港・指標3:第三次医療施設へのアクセスについては、60分、30分といった評価をするのではなく、その路線で短縮できる時間を基に評価する手法を検討していただきたい。</p>	<p>ご指摘の通り、基準時間による評価ではなく、時間短縮による評価を検討することとした。</p>
<p>指標4「生活圏の中心都市相互を結ぶ...」・指標5「日常生活圏の中心となる拠点都市へのアクセス...」・指標6「物流拠点へのアクセスが容易...」の評価指標は、その機能が地域限定的なケース(たまたま当てはまるケースのある)であり、むしろ一般的には高速道路より下位の幹線道路に求められる機能と考えております。</p>	<p>都市間連絡の利便性向上は、高速道路の重要な整備効果の一つであると考えております。</p> <p>なお、指標4,5,6については昭和62年に策定された高規格幹線道路網の6要件に照らしても、高速道路に求められる機能の一部と考えております。</p>
<p>指標11,12,13,14については、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して検討していただきたい。</p>	<p>環境については、現状の便益計測技術では貨幣換算は不可能であり、今後の検討課題と考えております。</p>

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合があります。

【滋賀県】

意 見	回 答
<p>高速道路ネットワークの充実により、現名神インターチェンジの駐車場(ICの外側)は常に利用されている。週末にもなると駐車できない利用者が多数見られる状況であり、これは高速道路の利便性向上により自動車での旅行がますます手軽になってきたからと考えられる。</p> <p>このように高速道路のインターチェンジが、旅行の拠点(出発点)として利用されている現状から、波及的影響(その他外部効果)の評価指標に「インターチェンジの駐車場利用率」等が考えられないか。</p>	<p>ご指摘の通りですが、これから整備する路線について、駐車場利用率を推計することは困難であると考えております。</p>

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合があります。

【大阪府】

意見	回答
<p>各指標の「重み付け」について ・高速自動車国道、一般国道(高規格B)、都市高速道路など、各々の道路種別毎に整備目的や機能が異なるものである。このため、各々の道路を適切に評価するためには道路種別毎に指標の重み付けを変えた設定とすることが重要と考える。</p>	<p>ご指摘の通りであり、今回、高速道路の総合評価手法における重み付けについて、地方公共団体に対して意見照会を行うこととし、今後の検討の参考にさせていただく考えである。</p>
<p>各評価項目に適した「評価指標(尺度)」の設定 ・評価指標の尺度が「総量」や「率」となっているが、各評価項目に適した評価指標(尺度)を設定することが重要と考える。</p>	<p>ご指摘の通り、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おり、それぞれの評価指標についても、最も適した尺度を用いていると考えている。</p>
<p>例えば、「環境」に係る排出量と排出削減率、「モビリティ」に係る年間渋滞損失額と削減率などについては、どちらをもって評価するかで評価がかなり変わると推測される。このため、一律に削減率だけで評価するのではなく、削減量による評価も必要に応じて追加すべきである。</p>	<p>ご指摘の通りであり、「環境」に係る指標については、NOX、SPMは環境基準等の濃度に係る目標値をもつため削減率による評価を行い、CO2については全国の削減量の目標値が定められているため、削減量による評価を行っている。 また、「モビリティ」に係る指標については、費用便益分析マニュアル(案)に定められた評価を行っている。</p>
<p>その他 ・今回示された事業評価手法が有効かどうか判断するには、具体的な事例を示していただく必要があるので、配慮願いたい。</p>	<p>総合評価手法に基づいた評価結果については現在精査中であり、現段階で具体的な結果を示すことはできないが、判断の材料となる資料について順次提供していく。</p>

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合があります。

【京都府】

意見	回答
<p>1 評価指標の適用全般 現在の評価指標は、拠点都市間を短時間で連絡することを目的として整備される高速道路を対象として設定されており、第二東名神高速道路のような新交通軸(スーパーハイウェイ)として計画される道路について、同様の指標で評価するのは適当ではないと考えます。</p>	<p>ご指摘の通り、高速道路がない地域に整備される路線(一巡目)と、既に整備された高速道路に並行して新たに整備される路線(二巡目)を共通の指標で評価するのは難しい命題だと考えております。 このため、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おり、指標9,10のように二巡目は評価されない一方、指標11では一巡目が評価されないなど、一部の指標では一巡目と二巡目でご指摘の高速道路の整備によるアクセス向上による利用交通量の増大を通じ、費用対便益などで一定程度考慮されているものと考えております。</p>
<p>2 評価指標の追加について 関西学術研究都市等国家的プロジェクト拠点までのアクセスについても考慮すべきと考えます。</p>	<p>ご指摘の通りであり、できうる限り客観的で分かりやすいものとする必要があり、道路事業評価手法検討委員会の委員の意見や地方公共団体の意見を踏まえて、指標の改善に努めているところです。</p>
<p>3 評価指標の運用について 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ため、地域の状況も考慮の上、慎重な対応をお願いしたい。</p>	<p>ご指摘の通りであり、できうる限り客観的で分かりやすいものとする必要があり、道路事業評価手法検討委員会の委員の意見や地方公共団体の意見を踏まえて、指標の改善に努めているところです。</p>

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

【奈良県】

意見	回答
道路事業評価手法検討委員会でも議論になっていたが、指標の重み付けをだれが、どのような方法で決めていくのか。地域性、独自性で定めてもよいこととなれば、地域間で値に格差がでるのではないか。	指標の重み付けについては、地方公共団体の意見も踏まえて検討することとしております。なお、ご意見をもとに、地域の特性による重み付けの相違も把握していく考えです。

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

【和歌山県】

意見	回答
高速道路は、国土のあり方、国民の暮らしにかかわる最も基礎的で重要な社会資本であり、整備スピードを落とすことなく、国の責任であまなく整備すべき。	ご指摘の通りの認識です。今後の高速道路の整備については、整備効果、交通量の見通し、収支見通し等を精査して、関係地方公共団体の意見も聴取し、国幹会議の議を経て決定する予定。
高速道路ネットワークの整備については、プール制の有料道路制度を最大限活用するとともに、新直轄制度をさらに拡充し、積極的に活用すること。	ご指摘の通りと考えている。
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。	指標8において、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している。
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。	総合評価は整備の相対的な優先度を検討するための基礎資料と考えており、いずれ公表することとなるが、時期は未定である。
採算性の評価については、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すべき。その収益をどこまで配分すべきかという観点から新会社のプール制のあり方を検討すべき。その際、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。国のあり方として、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。	有料道路としての償還の現実性を考える上で、個別路線ごとの採算性の検討は必要であると考えている。今後の料金制度のあり方については、民営化後の新組織のスキームを検討する中で検討されるものと考えている。
新会社と新直轄のそれぞれの優先順位から、両方式の境目に位置する区間については整備スピードが逆転することが考えられる。この不連続性を解消するためには、新会社と新直轄の合併などの調整が必要。	今後の高速道路の整備については、整備効果、交通量の見通し、収支見通し等を精査して、関係地方公共団体の意見も聴取し、国幹会議の議を経て決定する予定。
評価項目の構成が論理的でないため、例えば、生活機会の拡大と地域社会の安定化などがダブルカウントとなる。また、交通量に基づく便益と環境がダブルカウントとなっている。	評価項目の構成は公共事業評価システム研究会の提言に即して行っています。ダブルカウントとのご懸念については、指標間の相関分析を行い、委員会の意見を踏まえて検討を進めています。なお、便益においては、「走行時間短縮便益」「走行経費減少便益」「交通事故減少便益」の三項目を評価しており、環境とはダブルカウントとなっております。
公共交通や環境などの項目は、交通量の多い都市部偏重の指標である。	
公共交通が発達した都市部での高速道路(第二東名・名神)と、公共交通がない地方部での高速道路は、交通の質や役割が異なるため、両者を同じ指標で評価すべきではない。	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。
高速道路をあまなく、公平に整備するためには、既に整備された区間に対して未整備区間が不公平にならないよう、地方公共団体の協力姿勢を評価する際、単に地方の出資競争を助長しないように配慮すべき。	地方公共団体の自主的な取り組みについては、現在評価手法を検討しているところであり、ご指摘のような事態が生じないよう、配慮していく。
重量税等、道路特定財源の地方移譲についても、高速道路未整備県が不利にならないように配慮すべき。(譲与税の傾斜配分を！)	総務省に伝えている。
【地域経済-生産の拡大】 大都市圏への農水産品の供給 ・広域経済の拠点となる広域ブロック中心都市までのアクセスが向上することにより、地域の生鮮農水産品を短時間で供給できることの農水産業活性化効果を評価する。 指標：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	意見通りの形ではないが、農林水産品の流通の利便性向上を評価する指標を追加。
【安全-事故・災害の減少】 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 ・緊急輸送路の迂回路の長さが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、国により期限発生確率が公表されているような、大規模で、特に津波による甚大な被害が想定されている地震の緊急輸送路確保の重要性、緊急性を別項目として評価する。 指標：地震・津波による想定被害規模(被災人口等)、現道の想定被災	指標8において、自然災害による緊急輸送道路の通行止めの影響を含め評価している。
【地域社会-地域資源の活用】 ・世界遺産は、国際的に重要性を認められた自然・文化資源であり、地域資源の最たるものとして、主要観光地とは別に、広域的なアクセス向上効果を評価する。 指標：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、等	世界遺産など、多くの観光客等が集まり、交通が集中する拠点は指標15で評価することとしている。

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

意見	回答
<p>【その他】 整備が遅れてきた地域に対する公平性 既に高速道路が整備されてきた地域は、経済的活動や交通量等の項目で有利となっているため、国策として進めてきた高速道路整備が結果的に遅れてきた地域に対して不公平にならないよう、現状の整備水準の低さを整備の必要性として評価する。また、この評価項目に十分なウエイト付けを行うこと。 指標：高速道路の未供用率(未共用延長/整備計画延長)</p>	<p>高速道路が整備された場合の効果(アウトカム)を評価するとの観点から、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おり、未供用率など現況の整備水準は評価項目に馴染まないものと考えている。なお、一巡目、二巡目で一部指標の算出方法を変えるなど、整備が遅れた地域に一定の配慮を行っている。</p>
<p>ウエイト付けには、アンケート調査結果等による手法等が考えられるが、対象者、対象地域の別による影響が大きいと考えられるため、特に今後整備を行うべき地域のニーズが反映されるよう、また多数派である大都市住民のニーズに偏らないような配慮が必要。</p>	<p>ご指摘を踏まえ、指標の重み付けについては、地方公共団体の意見も踏まえて検討することとしている。</p>
<p>JRと並行路線であれば時間差はあまり無い。指標とするとすれば、交通の多様性を確保する観点から、バス単独の所要時間短縮も評価対象とすべきである。</p>	<p>鉄道の時間には、乗り継ぎ時間や待ち時間を考慮しており、高速バスによる時間短縮が期待できると考えられる。</p>
<p>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。</p>	<p>高速道路を利用した公共交通については指標1で、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4で評価している</p>
<p>生活の基礎的な項目であり、公共高速体系の項目とは別立てとすべき。</p>	<p>ご指摘の通り、「公共サービスの向上」は公共交通と高度医療が別立てとなっている。</p>
<p>60分以上であっても輸送実績があるため、時間短縮を評価できる指標とすべき。</p>	<p>ご指摘の通り、基準時間による評価ではなく、時間短縮による評価を検討することとした。</p>
<p>項目名を「定住による地域の安定化」とすべき。</p>	<p>ご指摘の通りの趣旨であり、指標の目的を修正する。</p>
<p>漁港へのアクセス向上も追加すべき。</p>	<p>漁港へのアクセス向上は高速道路より下位の幹線道路に求められる機能と考えている。なお、水産業の振興に関係する指標として指標7を追加した。</p>
<p>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。</p>	<p>ご指摘の問題点があるため、計画の実現の確実性を考慮して、全国統一の評価対象事業の基準を設けている。</p>
<p>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。</p>	<p>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。なお、指標9,10,11はセットであり、指標9,10では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ていない。</p>
<p>通行止め時間だけでなく、迂回にかかる時間、距離を反映した指標とする。</p>	<p>ご指摘の点については、指標9で評価している。</p>
<p>各項目とも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。</p>	<p>ご指摘の通りであり、同じ生活環境の保全の評価指標であるNOXとSPMの排出削減率の指標を統合することとした。なお、重み付けについては、地方公共団体の意見も踏まえて検討することとしている。</p>
<p>現在の観光入込み客数に加えて、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。</p>	<p>ご指摘の通りであるが、対象とする大都市圏、誘致圏域の設定の仕方など、実務的に困難な問題があると考えられる。</p>

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

【鳥取県】

意 見	回 答
<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。 (評価指標の例)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県民所得の低さ ・高速道路整備により、新たにインターチェンジに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。 	<p>高速道路が整備された場合の効果(アウトカム)を評価するとの観点から、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おり、県民所得の低さなど、現況水準を評価する項目は馴染まないものと考えている。また、都市間連絡は指標4で評価している。なお、一巡目、二巡目で一部指標の算出方法を変えるなど、整備が遅れた地域に一定の配慮を行っている。</p>
<p>算定式により算定された評点をどう取り扱うのか不明であるが、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。</p>	<p>今回添付した資料の通りであり、短縮時間で割る考えはない。</p>
<p>新幹線駅、空港のないところほど、高速交通体系として高速道路への依存度は高く、新幹線等が無いことを評価する評点の算定が必要。</p>	<p>ご指摘の通りであり、高速道路を利用した公共交通については指標1で、地域間交流の活発化については指標4で評価している。</p>
<p>算定式の意味不明。(注書きも含む)</p>	<p>問い合わせ先の担当に連絡をお願いします。</p>
<p>すでに集積している地域のみの評点が高くなり、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。</p>	<p>今回の評価は第二東名名神など、二巡目の路線を除き、多くは高速道路が未整備の地域であり、産業集積の遅れている地域である。二巡目の路線については、一部指標の算出方法等で差を設けている。 なお、グローバル化の進展など、変化の激しい状況の下、将来における地域への新たな産業立地の効果を推計することは実務的に困難と考えている。</p>
<p>評価指標(案)によれば、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。 例えば、阪神淡路大震災時に山陰の国道9号が輸送路として活用されたように、より広域的な代替路線の位置付けが必要。 原案であれば、結果として、既に高速道路を整備済みの地域にさらに二巡目の高速道路を整備することとなる。未整備の地域の方を優先すべき。</p>	<p>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。なお、指標9,10,11はセットであり、指標9,10では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ていない。</p>
<p>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。</p>	<p>ご指摘の通りであるが、騒音の改善効果を推計することは実務的に困難であると考えている。</p>
<p>今後の検討事項であろうが、評点の重み付けが最も重要。</p>	<p>指標の重み付けについては、地方公共団体の意見も踏まえて検討することとしている。</p>

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

【島根県】

意 見	回 答
<p>1. 公平性の確保について 多極分散型国土の形成を進めるための高規格幹線道路網14000kmについては、効率性と公平・機会均等の価値基準にもつき計画されています。このうち、「全国の都市、農村地区から概ね1時間以内でアクセスできるネットワークの形成」については、全国にわたる公平な高速交通サービスの提供を目的としたものですが、地方部において、大幅に整備が遅れている状況です。このことから、各評価指標の設定や重み付け、総合評価にあたっては地方の実情、意見等が十分反映され、高速道路ネットワークの形成にあたっての公平性が確保されるようご配慮いただきたい。</p>	<p>ご指摘の通りであり、全国の都市農村からの1時間アクセスなど、公平性については主に「住民生活」の項目の各指標で評価している。</p>
<p>2. 自動車依存度の高い地域への重み付けについて 東西に230kmと細長く、都市分散型の県土構成を有する本県においては、公共交通機関により、採算性と高い運行密度(運行便数)を確保することは困難な状況です。このため、本県では自動車保有台数が2.0台/世帯で、旅客輸送における自動車への依存度も97%と極めて高い状況となっており、唯一となる高速交通基盤である高速道路の早期整備が必要です。 つきましては、評価指標の設定や総合評価にあたっては、公平性を確保する上でも自動車依存度を考慮した重み付けを行うようご配慮いただきたい。</p>	<p>ご指摘の通り、指標の重み付けについては、地方公共団体の意見も踏まえて検討することとしており、意見をもとに地域特性による相違を把握する考えである。</p>
<p>3. 自治体意見が反映できる場の確保について 総合評価にあたっては重み付けが重要となってきますが、公平性を確保する上では地方の実情や意見等が十分反映される必要があります。 つきましては、総合評価方法の決定にあたっては、説明会の開催と十分な時間をかけて自治体意見が反映できる場を設けていただきます。</p>	<p>ご指摘の通り、地方公共団体に対しては、意見照会を行い、検討の参考とさせていただいているところ。</p>
<p>4. 「採算性」について 評価項目のうちの「採算性」が事業効率性の構成項目に位置付けられていますが、「採算性」は有料道路の場合の事業者利益を指すものから、公共財としての高速道路そのものの総合評価指標としては、この項目は相応しくないと考えます。</p>	<p>有料道路としての償還の現実性を考える上で、個別路線ごとの採算性の検討は必要と考えている。 なお、無料の場合はご指摘の通りであり、重み付けにあたっての意見も有料、無料の両ケースで聴取することとしている。</p>
<p>5. 経済活性化や国防上の国家施策への寄与について 経済のグローバル化が進展する中で、近年、近隣のアジア地域の各国は著しい経済成長を遂げているところです。特に、環日本海地域は、今後の交流の促進により高い経済圏の形成が見込まれています。 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、将来の経済圏形成に大きく寄与するものと考えられます。また、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ことも考えられ、総合評価項目の検討にあたっては、これらについても加味されるよう検討をお願いします。</p>	<p>諸外国の高速道路では、ご指摘の通り国防上の寄与を考慮している例が見られます。我が国においては、国防と高速道路の関係についての議論がなされておらず、現時点で評価することは困難と考えます。</p>
<p>6. 地方の実情や意見を反映した評価指標について 評価指標に用いられている拠点都市や交通拠点、高次医療施設等への到達時間については、その時間設定にあたって、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です。 つきましては、地方の実情に応じた設定となるようご配慮いただきたい。</p>	<p>拠点都市や交通拠点については、客観的な基準を定めて設定している。また、ご指摘を踏まえ、時間設定については、従来の基準時間による評価を改め、時間短縮により検討することとしたため、地域の実情にあわせ、広く利用圏域(影響圏域)を捉えることとしている。</p>
<p>指標1 T1は、鉄道による最短時間とされているが、乗り継ぎ時間も考慮した移動時間とすべきである。</p>	<p>ご指摘の通り、市販の路線探索ソフトを用いることにより、乗り継ぎ時間のみならず、待ち時間も考慮している。</p>
<p>評価指標T1の対象は、鉄道の連絡がない、又は、バス利用のほうが移動時間が短い場合は道路による移動時間として扱われることから、「鉄道またはバス路線」とすべきである。</p>	<p>ご指摘の通り、鉄道路線が存在しない場合、現況の道路利用による連絡時間を基準としている。</p>
<p>指標2 県人口P2について、全国一日行動圏の達成を指標とするのであれば、現状での60分以内の人口とするのが妥当である。</p>	<p>ご意見を踏まえ、基準時間による評価ではなく、時間短縮による評価を検討することとしたため、影響圏の人口で基準化することとしている。</p>
<p>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である。</p>	<p>ご指摘の通り、従来の指標ではそのように算定していた。時間短縮による評価においては、人口の算出はメッシュごとの人口の積み上げとしたため、影響圏域の全人口が含まれている。</p>

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

意見	回答
新幹線がない地方部に不公平な指標となることが考えられるので、X2-1 / P2または、X2-2 / P2の大きい値とすべきである。	ご指摘の趣旨を踏まえ、新幹線による評価と空港による評価の平均で評価することとした。
指標6 評価の目的が高速道路による産業立地・振興を支援することであるから、現時点での工業製品出荷額に特定するのは疑問である。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であると考えます。	今回の評価は第二東名名神など、二巡目の路線を除き、多くは高速道路が未整備の地域であり、産業集積の遅れている地域である。二巡目の路線については、一部指標の算出方法等で差を設けている。 なお、グローバル化の進展など、変化の激しい状況の下、将来における地域への新たな産業立地の効果を推計することは実
評価指標の「一定時間」については、その設定の仕方によっては評価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である。	ご指摘を踏まえ、基準時間による評価ではなく、時間短縮による評価を検討することとした。
指標7 指標の対象は、H14調査による未完成プロジェクトのみとされているが、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である。	ご指摘の点に関し、早急に情報提供をお願いする。内容を検討の上、指標8のデータに追加することの是非を検討したい。
指標8 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の迂回路と大規模な交通事故による通行止めによる迂回路とは、その迂回路延長が異なってくる。前者による迂回路設定が望ましいと考える。	ご指摘の通り、緊急輸送道路のうち、高速道路の並行区間全体を迂回する路線を設定することとしている。なお、迂回路については、幅員5.5m以上(改良済み)を基準としており、整備状況を考慮している。
指標9 阪神淡路地震時には、一般国道9号が広域的な代替路線として活用された実績から、山陰自動車道の場合は、中国縦貫自動車道及び山陽自動車道等の代替路線となることが考えられる。このことから、時間最短ルートだけでなく、過去の実績も考慮して代替路線として評価されるべきである。	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。なお、指標9,10,11はセットであり、指標9,10では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ていない。
指標10 過去の異常気象時の通行止めに対しては復旧工事や防災対策工事がなされていること、評点が災害履歴に左右され現況での通行規制の可能性を反映しないことなどから、現況での異常気象時通行規制区間数で評価すべきと考える。	通行規制の度合いは、時間による評価がより適切であると考えられる。

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

【岡山県】

意見	回答
<p>この案では、評価指標は主に人口を用いて算出されることになっており、人口の多い都市部においては有利になるが、人口の少ない地方部は不利となるなど、地方切り捨てにつながる恐れがある。総合指標の作成にあたっては、都市部と地方部との特徴に配慮していただきたい。</p>	<p>人口をデータとして用いて算出している指標は指標2,3,4,5の4指標のみである。このうち、指標2,3,5については、ご指摘の趣旨を踏まえ、今回、時間短縮による評価としたため、人口はメッシュごとの加重平均に用いているのみで、地域の人口密度の大小により評価結果が左右されることはないと考えている。 なお、重み付けについては、地方公共団体の意見も踏まえて検討することとしており、地域特性による相違も把握する考えである。</p>
<p>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付けるべきである。</p>	<p>都市の規模については人口で評点に差がつき、迂回路についても、緊急輸送路に対して並行する路線が存在しない場合は、大きく迂回するルートが延長により評価されることで、高い評点がつくことになる。</p>

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

【広島県】

意 見	回 答
事業効率(費用対便益及び採算性)と波及的効果のそれぞれの重み付けをどうするのか。	指標の重み付けについては、地方公共団体の意見も踏まえて検討することとしている。
費用対便益を算出する上で用いられるCについては、全体事業費と残事業費を想定しているようだが、残事業費を用いることは著しく公平性を欠くのではないか。	事業の進捗率を考慮する場合と考慮しない場合の両方のケースを検討している。
指標2 空港の種別・役割を考慮すべきではないか。 今後の都道府県間の広域連携や役割分担のあり方を考慮した場合、例えば、現状で60分以内で第3種空港に到達できる地域が、対象区間の供用により新たに第2種空港に到達できるようになった場合、何らかの形で評点に反映させるべきではないか。	高速交通体系へのアクセスの改善を評価する指標であり、空港の種別で差を設ける必要はないと考えている。
指標3 現在、計画中の第三次医療施設も考慮すべき。	計画中のものについて、至急御教示願いたい。
指標8 迂回路となる道路の整備状況も考慮すべき。	ご指摘の通り、幅員5.5m以上(改良済み)を基準としており、整備状況を考慮している。
指標10 冬季交通障害をどのように反映させるのか。通行止めされる場合のみが反映されているが、降雪のため片側交通規制などの交通の障害がある場合も考慮すべき。	地域の影響の度合いが大きい通行止め時間で評価することとしている。
指標11～14 何れも類似した指標であり、細分化する必要はないのではないか。	ご指摘の通りであり、同じ生活環境の保全の評価指標であるNOXとSPMの排出削減率の指標を統合することとした。
指標2,3,5 地域スケールの基準化の考え方は理解できるが、広域連携に資する高速道路の役割を考慮すると、“都道府県人口で除す”ことには疑問がある。例えば、新たに到達可能となる地域が隣県にまたがる場合は、複数県の人口で除すことになり、著しく不公平となるケースがあるのではないか。	従来の指標では、影響が隣県に及ぶ場合、隣県の人口も含めて算定していた。ご指摘を踏まえ、時間短縮による評価においては、人口の算出はメッシュごとの人口の積み上げとしたため、圏域の全人口が含まれ、不公平はないと考えられる。
その他の波及的効果(地方公共団体の意見や協力姿勢、道路ネットワークとしての整合性)についても、具体的な評価の手法を示していただきたい。	地方公共団体の意見や協力姿勢については、地方公共団体の意見も踏まえて、その評価方法を検討している。
評価対象区間はどの単位で評価されるのか。 一連の連続する未供用区間ごとに評価されるものと思われるが、その場合、延長(H15年度末残延長)が数kmの路線から第二東名、第二名神など百kmを超える路線もあり、一律の方法で公平な評価ができるかどうか疑問である。 また、評価項目の多くに人口が用いられているが、これも対象区間の通過市町村で見ると、数万人の路線から数百万人の路線まであり、公平な評価ができるかどうか疑問である。 そもそも、国の根幹的な基盤である高速道路は、ネットワークされて始めて効果を発揮するものであり、個々の路線・区間を評価することに疑問を感じる。 評点の計算式を示されただけでは、評価方法のどこに問題点があるのかを指摘するのは困難である。	対象区間については、一定の条件の下、設定している(第4回委員会資料5参照)。 人口をデータとして用いて算出している指標は指標2,3,4,5の4指標のみである。このうち、指標2,3,5については、ご指摘の趣旨を踏まえ、今回、時間短縮による評価としたため、人口はメッシュごとの加重平均に用いているのみで、地域の人口密度の大小により評価結果が左右されることはないと考えている。 なお、重み付けについては、地方公共団体の意見も踏まえて検討することとしており、地域特性による相違も把握する考えである。

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

【山口県】

意見	回答
<p>高速自動車国道は、国土の普遍的開発をはかり、産業の立地振興や国民生活圏の拡大に不可欠な基盤であることから、費用対便益に重きをおくべきでない。</p>	<p>費用対便益、採算性、波及的影響については、地方公共団体の意見も踏まえて、各項目の重み付けを検討することとしている。</p>
<p>また、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ていただきました。</p>	<p>ご指摘の通り、法律の目的や高規格幹線道路の要件も考慮して、波及的影響の項目を設定したものである。なお、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>
<p>道路、鉄道、空港、港湾等で形成される交通体系は、各交通機関の特性や自然環境等を踏まえた適切な組み合わせと配置により、全国各地域が発展できるように整備されているところである。 このうち、主に公共交通機関が利用する鉄道、空港、港湾は、効率の重点に重きが置かれるため、整備される地域が偏りがちである。 については、60分圏域外の地域についても、時間短縮効果などによる評価をして頂きたい。 なお、三次医療施設についても、同様とされたい。</p>	<p>ご指摘を踏まえ、基準時間による評価ではなく、時間短縮による評価を検討することとした。</p>

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

【徳島県】

意見	回答
<p>各地域において、利用される交通機関のなかでの道路への依存度を評価項目として加え、道路分担率(道路を利用する交通機関の分担率)を評価指標とされたい。</p> <p>提案理由 地域により各交通手段における道路(自動車交通等)への依存度が大きく異なっている。 公共交通が発達し、電車も地下鉄もあるいは空路も航路も選択できるような地域と、道路(自動車等)に頼らざるを得ない地域とでは、道路の重要性の度合いは異なる。 パーソントリップ調査においては、代表交通手段毎に分担率が数値として表されるが、例えばこのような数値を用いて各地域の道路への依存度を序列化できないか。 いずれにせよ地域毎の道路への依存度を数値化し、道路への依存度の高い地域には評点を高く付与することを検討していただきたい。</p>	<p>高速道路が整備された場合の効果(アウトカム)を評価するとの観点から、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おり、自動車依存度など、現況水準を評価する項目は馴染まないものと考えている。また、都市間連絡は指標4で評価している。なお、ご指摘の点は、地域特性による重み付けの相違に係る課題でもあり、重み付けに関する地方公共団体の意見をもとに検討していくこととしている。</p>
<p>評価項目・指標間における重み付けについて考え方を示されたい。各評価項目間・指標間の重み付けをどう考えるのか、この案の中では具体的に示されていない。</p>	<p>指標の重み付けについては、地方公共団体の意見も踏まえて検討することとしている。</p>
<p>個別の指標に関する意見 評価指標の「新たに新幹線駅に60分以内でアクセス可能となる人口」に関し、「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」との要件を加えてられたい。</p> <p>提案理由 新幹線については、営業中路線、整備新幹線以外にも基本計画路線がある。現在、営業中の新幹線駅がある都道府県数は全国の約半数程度しかなく、しかも新幹線の整備された都府県は高速道路の整備も進んでいると考えられる。鉄道と高速道路の連結を評価指標とすることは重要であると考えており、地域の実情を考慮し、対象駅を新幹線駅に限定せず、新幹線が通過していない地域にあっては県都の中央駅へのアクセスも指標に加えるべきである。</p>	<p>ここでは高速交通体系(高速道路を除く)へのアクセスの改善を評価することとしており、一般の鉄道を含む公共交通については指標1で評価することとしている。</p>
<p>評価指標の拠点都市に30分以内で到達可能となる人口(X5)を複数の拠点都市が対象となるよう 評点の $X5/P5$ を $X5/P5$ と明記されたい。</p> <p>提案理由 評点は、新たに拠点都市に30分以内で到達可能となる人口(X5)を、その人口が増加する都道府県の全人口(P5)で除した値であるが、対象区間に拠点都市が複数ある場合の扱いが明確にされていない。 類似した指標の「指標4.拠点都市間を連絡し、相互の連携が可能になる」の評点では、総和()の考え方を採用している。</p>	<p>意見の通り修正した。</p>
<p>「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。</p> <p>提案理由 地震は、他の気象現象に比べ発生の予測が難しい。また、大地震ともなると、その被災規模は他の災害に比べ著しく大きく、ライフライン復旧にも長期間を要することなどが想定される。 このように地震被害が人々の生活に与える影響は極めて多大であることから、大規模で発生確率が高い地震関連法で指定された地域については、道路整備の緊急度も高く、高い評点を付けるべきである。</p>	<p>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。</p>

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

意見	回答
<p>地域経済に関わる指標のひとつとして、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> <p>提案理由 「指標6.物流拠点へのアクセスが容易になり、産業立地を振興する」では主要な空港・港湾に一定時間内でのアクセス可能となる地域の工業出荷額を、また、「指標7.沿道に既に工業団地等の計画がある、又は存在する」では新たにICから10km以内で到達可能となる新規の地域振興プロジェクト地区面積を評価指標としているが、流通業務や製造業とともに、農業や漁業も地域経済を支える重要な産業である。</p> <p>特に、農林水産にかかる生産品については鮮度を重視されることから、高速道路との関係は密接である。</p>	<p>ご指摘を踏まえ、農林水産品の流通の利便性向上を評価する指標を追加。</p>
<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。 各指標の評点をどのように設定するのか(偏差値or段階評価)、また、指標間の重み付けをどう考えるのか、これまでの委員会においても議論されているが、この案では具体的に示されていない。</p>	<p>指標の重み付けについては、地方公共団体の意見も踏まえて検討することとしている。</p>
<p>1 高速道路の効果について 道路の整備効果、なかでも高速道路の整備効果は大変大きい。遠くへ、早く、しかも安全に移動できるといった直接的な効果だけでなく、産業の振興や観光、救急医療や災害時の緊急輸送道路としての効果などがあり、地域活性化に大きく寄与する。 事業を行うにあたり、採算性を検証することはわかるが、評価にあたっては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である。</p>	<p>ご指摘の通り、高速道路が発揮する多様な効果を評価することが目的である。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>
<p>2 事業の公平性について 四全総において、多極分散型の国土形成のため、全国14,000kmの高規格道路網が計画された。このうち、特に、国土幹線開発自動車道等予定路線11,520kmの中でも、整備計画9342kmは、これまでに国が整備を行うことを認めたものである。 高速道路の整備効果は多大であり、先発(早い時期に整備された)路線と後発路線の間には、大きな地域間格差が生じている。しかも、近年の採算性重視の観点から、現在整備中の各路線については高速道路建設事業費の一定割合に相当する額(約3%)については地方からの事業支援を行うこととされており、これを了解して整備を進めている。 これ以上、地域間格差が生じないように、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である。</p>	<p>ご指摘の通りであり、国土交通省としては整備計画区間を早急に整備できるよう、制度設計について検討を進める考えである。</p>
<p>3 事業の遅れなどが外部に与える影響 高速道路の整備は、法律等によりいくつもの手順を踏んで進められている。 計画に合わせ、地域開発や関連道路整備等が進められ、また、都市計画決定により土地所有者への制限をかけている区間も多い。もしも、高速道路事業が遅れたり、あるいは中止になったりすれば、関係事業者や地権者に大きな影響を与えることとなる。 このような影響についても、事業評価時に十分に議論すべきである。</p>	
<p>4 最後に 徳島県においては、鳴門市、徳島市、小松島市、阿南市の県内に四つしかない市が、未だ高速道路で結ばれていない。この地域は、本県の人口、経済、文化が集中する地域であり、四国横断自動車道阿南～鳴門間はいわば本県の屋台骨ともなる軸道である。高速道路の計画を前提に地域開発が進められており、ICアクセス道路の整備も既に進められている。 また、県南部には高速道路空白地帯があるが、地域高規格道路阿南芸自動車道が高規格幹線道路を補完する形で高速交通ネットワークを形成しており、直轄事業等により事業が展開されている。 評価にあたっては、このような地域の状況も十分に配慮願いたい。</p>	<p>ご指摘を踏まえ、検討を進めて参りたい。</p>

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

【愛媛県】

意見	回答
・地域にとって、高速道路の延伸による鮮魚や活魚など生鮮食料品の大都市への輸送効率の改善が重要な課題であり、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。	ご指摘を踏まえ、農林水産品の流通の利便性向上を評価する指標を追加。
・新幹線等の高速交通体系が整備されていない地域にとって、高速道路は唯一の高速交通手段となることから、高速道路への依存度が高い地域については、優先的に整備されるような指標を設定して欲しい。	ご指摘の通りであり、高速道路を利用した公共交通の利便性向上は指標1で、地域間交流の活発化については指標4で評価している。
・「並行道路におけるNOx排出量の削減」「並行道路におけるSPM排出量の削減」「並行道路における騒音の低減」等の環境項目が、それぞれ独立した評価項目となっており、他の評価項目に比べ具体的な項目が多いように思われるので、一つの項目としてまとめられてはどうか。	ご指摘の通りであり、同じ生活環境の保全の評価指標であるNOxとSPMの排出削減率の指標を統合することとした。
・15指標の評点をどのように用いて総合評価を行うのかわからないので示して欲しい。	指標の重み付けについては、地方公共団体の意見も踏まえて検討することとしている。
高速道路の整備は、地域の自立ある発展のため必要不可欠であり、本県にとっても生命線とも言える最重要課題である。 このため、整備優先度の決定に当たっては、採算性や効率性からの評価だけではなく、ネットワークが形成されることによる効果や地域経済の活性化はもとより、救命救急医療対応や生鮮食料品の都会消費地への供給、災害時の危機管理等、地域独自の多様な効果に十分配慮した評価指標が策定されるよう要望したい。	ご指摘の通り、高速道路が発揮する多様な効果を評価することが目的である。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。

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

【高知県】

意見	回答
<p>1) 総合評価における体系と評価項目・指標(案)について 小項目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。 (理由)公共サービスにおいて、都会と違って道路以外に交通手段の選択肢の乏しい地方における高次医療施設へのアクセシビリティの重要性から、「行動圏域」と「安心の確保」に切り分ける方が適切と考える。そして、それに伴い指標も切り分けられる。</p>	<p>個別の指標はまさしくご指摘の通りになっていると考えている。</p>
<p>上記 によって切り分けられた小項目行動圏域サービスの向上にリンクする指標に高速道路ICへのアクセス向上を追加する。 (理由)地方においては、一日交流可能人口が25～50%の地域が多く残っており、加えて地方の端部においては25%未満の地域が一定残っている。この解消には高速道路ICへのアクセスの向上が不可欠である。</p>	<p>ご指摘の点については、十分理解できます。このため、直接人口で評価しているわけではありませんが、高速道路の整備効果(アウトカム)を説明する観点から、農林水産品の流通の利便性向上を評価する指標7および観光産業の発展への貢献を評価する指標15において、ICへのアクセス時間の短縮を評価しています。</p>
<p>小項目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。 (理由)生産地から空港や港湾を経由せずに、消費地まで直接に高速道路を輸送するケースが一定あるため。</p>	<p>ご指摘の趣旨を踏まえ、農林水産品の流通の利便性向上を評価する指標を追加。 なお、生鮮品の種類により搬送先の消費地が異なることから、ご指摘のように高速道路に接続できれば生産地と消費地がダイレクトにつながると考え、ICまでのアクセスで評価することとした。</p>
<p>小項目地域資源の活用とこれにリンクする指標の主要観光地の連携の体系内移動。 (理由)地域資源を利用した観光は、経済面での波及効果が今後ますます期待できることから、中項目地域経済にリンクさせる方が適切と考える。</p>	<p>ご指摘の通り、地域経済とも密接に関連していると考えている。</p>
<p>2) 波及的影響(その他外部効果)の評価指標(案)について 小項目「行動圏サービスの向上」の指標「高速道路ICへのアクセス向上」 (指標の説明)(新)高速道路を身近に利用することにより一日行動圏が広がる。 日常において高速道路を身近に利用する環境が整うことにより、はじめて一日行動圏が飛躍的に拡がり国民の常識的な権利である全国一日交通圏を達成することが可能となる。また、同時にそのことによりポテンシャルが高くなる地域面積の拡大率を併せて評価する。 評点 = $(X1 / X2) \times (A1 / A)$ X1: 新たに高速道路ICに30分以内にアクセス可能となる人口(万人) X2: アクセス可能人口の増加する都道府県の全人口(万人) A1: アクセス可能人口の増加する都道府県の面積(km²) A: 北海道を除く全国都道府県の平均面積(km²)</p>	<p>上記1) に同じ。 なお、人口加重平均と面積加重平均の相関分析の結果、相関が非常に高いと判断されたため、人口加重平均による評価で十分であると判断している。</p>
<p>指標「高次医療施設のアクセス向上」における評価指標の追加(指標の説明)3. 高度な医療施設までの搬送時間が短縮される。 以下、原文と基本的に同じ。但し追加として高速道路が全線開通しても第三次救急医療施設に60分以内でアクセスできない地域が残り、その場合は、地域中核医療施設(三次と二次の中間)までのアクセスとする。 それと同じくポテンシャルが高くなる地域面積の拡大率を併せて評価する。 評点 = $(X1 + X2) / P \times (A1 / A)$ X1: 新たに第三次救急医療施設または地域中核医療施設(三次と二次の中間)に60分以内にアクセス可能となる人口(万人) X2: 新たに救急車により第三次救急医療施設または地域中核医療施設(三次と二次の中間施設)に30分以内にアクセス可能となる人口(万人) P: 資料と同じ A1: アクセス可能人口の増加する都道府県の面積(km²) A: 北海道を除く全国都道府県の平均面積(km²)</p>	<p>ご指摘の通り、基準時間による評価ではなく、時間短縮による評価を検討することとした。 このため、30,60分に限らず、時間短縮による影響圏域を広く評価することとしている。</p>
<p>指標「消費地へのアクセス向上」における評価指標(指標の説明)(新)生産地と消費地がダイレクトに高速道路で繋がりが生産性が拡大する。 生産地と消費地を直結する高速道路を使用した陸上輸送によって、その効果が「効果の拡大」でなく「ゼロ 効果実現(0 1)」となることを評価する。 評点 = X X: 新たに主要な消費地に一定時間内でのアクセスが可能となる地域の生鮮品の出荷額</p>	<p>上記1)の に同じ。</p>

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

意見	回答
<p>指標「空港へのアクセス向上」と指標「重要な港湾へのアクセス向上」の評価指標の修正 (指標の説明) 6. 物流拠点へのアクセスが容易になり、産業立地を振興する。 以下原文と同じ。但し、農林業・水産業の出荷額を追加して評価する。 評点 = X X: 新たに主要な空港・港湾に一定時間内でのアクセスが可能となる地域の年間工業製品・農林・水産出荷額</p>	<p>ご意見の趣旨を踏まえ、工業出荷額の評価とは別に、農林水産品の流通の利便性向上を評価する指標を追加する。</p>
<p>指標「緊急輸送道路の代替路線の確保」の評価指標の追加 (指標の説明) 8. 緊急輸送路が通行止めになった場合の迂回路が長大である。 原文と同じ。なお、地震関連法の地域指定がされている場合はそのこと自体を高く評価する。 評点 = A + X A: 地震関連法の地域指定に該当する場合は基礎点(点) X: 緊急輸送道路(平行道路)と迂回路の距離の差(km)</p>	<p>ご意見の通り、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。</p>
<p>高速道路の整備に伴い土地のポテンシャルが上昇することの評価 全体的に、評価指標中に「人口や人口率 = 新たに事象の発生する人口/都道府県全人口」を使用する場合、「土地」は、それらと一体的なことから「ポテンシャルが高くなる地域面積の拡大率 = 当該都府県面積/全国都府県平均面積」についても評価するよう提案する。(上記、)</p> <p>他に該当する原文の指標は、2.3.4.5.15となる。但し4. は2乗。 4) その他総合評価に係る意見 総合評価決定の事前に、下記の事項についての意見聴取を強く希望する。 中項目採算性における有料ケースの評価指標について</p>	<p>影響圏域の時間短縮率の平均値の算出に当たり、人口加重平均と面積加重平均の両方式の相関分析の結果、相関が非常に高いと判断されたため、人口加重平均による評価で十分であると判断した。</p>
<p>評価指標における評価点の設定方式について ex. 偏差値方式 or 5段階方式</p>	<p>現在検討中であり、検討の熟度が上がり次第、地方公共団体の意見を伺う予定。</p>
<p>総合評価における重み付け 重み付けについては、「公共事業評価システム研究会」の報告にあるように複数意見のアンケートを採るにしても、「事業効率」と「波及的影響」を同じテーブルで、同じ尺度で計量するには無理があると思われます。このため、まずX軸を「事業効率」とし、Y軸を「波及的影響」として2次元的に切り分け、その後、両軸を総合的に評価すれば如何でしょうか。 例えば、Xmax(この値以上の場合は、最優先順位)とかYmax(この値以上の場合は、最優先順位)を決めておき、それら以下についてはX座標とY座標を総合的に判断すればどうでしょうか。</p>	<p>今後とも両方の方式で検討を進める予定。</p>
	<p>重要なお指摘であり、総合評価結果の使い方として引き続き検討していく。</p>

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

【大分県】

意 見	回 答
<p>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、総合評価の結果として次の事柄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。</p> <p>ア)相当広い地域において、既設高速道路等がなく、当該路線が唯一の高速交通路となること。(いわゆる一巡目)</p> <p>イ)地域ブロックの一体的な自立的発展に寄与する循環型高速交通体系を形成すること。</p> <p>例えば九州ブロックの東九州自動車道がこれに該当する。</p>	<p>ご指摘の通り、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。指標の重み付けについては、地方公共団体の意見も踏まえて検討することとしている。</p>
<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> <p>例えば、事業費・用地単価・地権者数・施工単価などにより事業進捗の難度・スピードを表す指標をつくり、整備スピードの早い路線の優先順位が上がるようにする。</p>	<p>ご指摘の点は、指標体系「その他」-「地方公共団体の意見や協力姿勢」においてある程度評価が可能であると考えている。</p>
<p>各指標に、「総合評価における体系と評価項目・指標(案)」について述べた意見に沿った総合評価結果となるよう、適切な重み付けをすべき。</p> <p>例えば、総合評価の結果、「二巡目」や「枝線」が「一巡目」や「循環型路線」よりも優先順位が高くなったり、「既に他の自動車専用道路や高速鉄道等がある地域」が「新規路線が唯一の高速交通路となる地域」よりも優先順位が高くなるようでは、適切な重み付けとはいえない。なお、この場合、航空路は、天候・社会情勢等による不安定さがあり、沿線効果もないので、高速交通路と考えるべきではない。</p> <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>	<p>ご指摘の通り、適切な重み付けとなるよう、重み付けについて地方公共団体の意見も踏まえて検討することとしている。</p>
<p>評価指標X2-1、X2-2は「新たに60分以内でアクセス可能となる人口」と定義されているが、「アクセス時間が 分以上短縮するエリアの人口」にすべき。でないと、新幹線・空港から遠く離れた地域の路線にとって片手落ちの評価となる。</p>	<p>ご指摘を踏まえ、基準時間による評価ではなく、時間短縮による評価を検討することとした。</p>
<p>評価指標X6は工業拠点だけであるが、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。</p>	<p>意見の通り、農林水産品の流通の利便性向上を評価する指標を追加する。</p>
<p>評価指標S7は地域振興プロジェクト地区の「面積」となっているが、「面積」が適切かどうかは疑問。</p>	<p>ご指摘の趣旨を踏まえ、面積と併せ、事業費による評価を検討することとした。</p>
<p>評価指標X8は距離差(km)になっているが、「緊急」の意味合いから、所要時間差(分)の方がよい。</p>	<p>距離差と時間差は相関が高く、距離差による評価で十分であると判断した。</p>
<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。「親の死に目にも会えない」ような地域は即刻解消すべき。</p>	<p>ご指摘の点については、指標4で評価している。</p>
<p>評価指標X15は「入込み客数」となっているが、高速道路開通効果によって入込み客数が激増した由布院の例もあるので、「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。</p>	<p>「観光地や名所の数」では観光資源としての規模を評価することができず、また、定義することも困難と考えている。</p> <p>なお、今回の評価区間はほとんどが高速道路未整備地域であり、条件は同じであると考えている。</p>
<p>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。</p>	<p>評点については現在精査中であり、具体的な結果を示すことはできないが、評点の傾向を示す資料は順次提供していく。</p>
<p>地方意見聴取は、今後とも適宜行っていただきたい</p>	<p>今後とも必要に応じ、地方公共団体に対する意見照会を行う予定。</p>

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

【宮崎県】

意見	回答
体系については、客観的評価指標の項目との表現の整合を図る必要がある。	ご指摘の通り、修正を行う。
バス路線の新設により短縮される移動時間の算出にあたっては、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べきである。	ご指摘の通り、現況の鉄道については乗り換え時間や待ち時間を考慮しており、将来については、対象路線を利用したバス路線が運行されると仮定している。
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である。	ここでは高速交通体系(高速道路を除く)へのアクセスの改善を評価することとしており、一般の鉄道などの公共交通については指標1で評価することとしている。
指標を工業製品出荷額としていることにより、現状での工業振興の度合いにより、差が生じてしまう。 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	意見の通り、農林水産品の流通の利便性向上を評価する指標を追加する。
将来の高速道路網計画については、整備計画区間の9,342kmのみではなく、法定予定路線の11,520kmで考えるべきではないか。	ご指摘のとおり、法定の11,520kmの整備が必要と考えている。今後の高速道路の整備については、整備効果、交通量の見通し、収支見通し等を精査して、関係地方公共団体の意見も聴取し、国幹会議の議を経て決定する予定。

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

【鹿児島県】

意見	回答
国土の端部であることや半島地域、又は台風常襲地域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が講じられるべきである。	ご指摘の点は、重み付けに地域特性をどう反映させるかとの課題でもあり、重み付けに関する地方公共団体の意見を踏まえ検討する。
21世紀の国土のランドデザインに示された自立と相互連携に基づく多軸型国土構造の実現を図るためには、大都市圏から遠隔地で、半島地域や離島など地形的な制約を有する広大な県土を抱える当県などが、地域経済の自立活性化を図る機会が公平に与えられるべきであり、その先導的役割を担うもっと重要な社会基盤である高規格幹線道路のネットワーク構築について、公平性の観点から、地域特性や交通特性に関する評価がなされるべきである。	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。「公平性」については、「住民生活」の項目の各種指標で考慮されていると考えている。
当県は、降雨量が多く台風常襲地帯であることに加えて、県土の大半が特殊土壌であるシラスに覆われていることなどから、災害が発生しやすく、交通を安定的に確保することが困難な地域である。また、国土の端部に位置するとともに県土が大隈・薩摩二つの半島に二分されているなど地形的な条件から、道路網形成の上からも極めて不利な条件下にある。さらに、このような交通網など基本的な社会資本の整備の不備も相俟って、産業立地・生活環境など大きく立ち遅れていることなどから、若年層が流出し高齢化が急速に進行している。高速道路の形成にあたっては、このような条件不利地域の地域特性が十分配慮される必要があり、例えば「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」等が評価項目・指標として加えられるべきである。	高速道路が整備された場合の効果(アウトカム)を評価するとの観点から、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。なお、一巡目、二巡目で一部指標の算出方法を変えるなど、整備が遅れた地域に一定の配慮を行っている。また、災害に対する安全・安心の評価は指標9,10で行うこととしている。
地方は地下鉄など公共交通機関の発達している都市部とは異なり、自動車交通に大きく依存していることから、特に当県のように鉄道のない半島地域などにおいては、鉄道に変わる最低限の交通手段として高速道路の整備は必要不可欠であることなど、地域の交通特性への配慮が必要であり、例えば「自動車交通依存度」、「鉄道に代わる高速交通手段の確保」等が評価項目・指標として加えられるべきである。	前者については、自動車交通に多くを依存している地域は当然のことながら費用対便益評価の中の交通量に反映されると考えている。後者については指標1において評価されている。
指標値の総合化手法等については、今後の委員会で検討されることとなっているが、公平性については特に重要な要素であり、総合化する際に重み付けがなされるべきである。	指標の重み付けについては、地方公共団体の意見も踏まえて検討することとしており、ご指摘の「公平性」に関する指標の重み付けについて貴職のご意見を頂きたいと考えている。
「生産の拡大」の項目の下記の項目の追加 高速道路が農水産物の出荷供給に及ぼす影響を考慮することから、「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の追加を行って欲しい。	ご指摘を踏まえ、農林水産品の流通の利便性向上を評価する指標を追加する。
鉄道のない地域については、原案通り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、指標を考慮すべき。	鉄道路線が存在しない場合、現況の道路利用による連絡時間を用いている。
半島地域など交通拠点へのアクセスが困難な地域もあるので、60分圏域だけでは不十分であり、例えば「新たに空港に90分以内でアクセス可能となる人口」などアクセス圏域を拡大すべき。	ご指摘を踏まえ、基準時間による評価ではなく、時間短縮による評価を検討することとした。これにより、60分に限らず影響が及ぶ広い圏域を対象とした評価となっている。
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。	ご指摘の通りであるが、中心都市人口と圏域の全人口は相関が高く、路線ごとに相対的な評価を行うにあたっては、顕著な差は生じないと考えている。
半島地域など日常活動圏の中心となる拠点都市へのアクセスが困難な地域もあることから、30分圏域だけでは不十分であり、例えば「新たに拠点都市に60分以内でアクセス可能となる人口」などアクセス圏域を拡大すべき。	ご指摘を踏まえ、基準時間による評価ではなく、時間短縮による評価を検討することとした。これにより、60分に限らず影響が及ぶ広い圏域を対象とした評価となっている。
工業製品出荷額だけではなく、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。	意見の通り、農林水産品の流通の利便性向上を評価する指標を追加する。
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。	ご指摘の点に関し、早急に情報提供をお願いする。内容を検討の上、指標8のデータに追加することの是非を検討したい。
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。	複数の代替路を明確に定義することは困難なため、道路の利用状況等を勘案し、主要な1路線を選定している。

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

【京都市】

意見	回答
<p>平成10年度より京都市公共事業再評価委員会(第三者委員会)にて再評価を実施しているが、当委員会の意見として、京都市の独自性(歴史的、景観的特殊性)についての議論があり、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と思われる。</p> <p>今後、公共事業評価の体系が総合評価並行するのであれば、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。</p>	<p>ご指摘の通り、地域の特性や独自性を考慮することは重要であり、地域に身近な道路ほどその傾向が強いと考えられる。今回は道路ネットワークの整備の優先度としての高速道路の評価であり、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。地方公共団体に対しては、意見照会を行い、検討の参考にさせていただいているところ。</p>

「高速道路を対象とした総合評価(案)」に係る意見についての回答

回答文中の指標番号については修正したもの(資料4.1.3)を用いており、意見照会を行った時点のものとは異なる場合がある。

【北九州市】

意見	回答
<p>面積カバー率による評価の追加 事業の費用対効果を考えると、より多くの人が便益を受けられる可能性が評価される人口カバー率の採用は理解できるが、国土保全やシビルミニマムの観点からは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。 例えば第2東名を造るより、空白地帯を埋める高速道路を整備するとか。</p>	<p>人口評価と面積評価の相関分析の結果、相関が非常に高いと判断されたため、従来の人口による評価で十分であると判断した。 (第4回道路事業評価手法検討委員会資料5及び議事録参照)</p>
<p>ネットワーク化の評価 単路部で整備済みの高速道路がネットワーク化されたときの評価を追加すべきと考える。</p>	<p>評価指標は新規路線沿線のみを評価しているのではなく、対象路線の整備による種々の効果を、ネットワーク化された既存路線沿線を含めて評価している。</p>