

# 高速道路を対象とした評価手法に関するパブリックコメント結果

(提出日順)

都道府県	意見・理由
愛知県	<p>・高速道路を計画するに当たって、その地域の現在の輸送路の診断カルテが欲しいと思います。今までに国道2ルートの現況のカルテを作った感想では現況道路の「道路の内的」「道路の外的」項目の整理により通過区間の問題点、個所が浮き彫りになったと思います。</p> <p>このカルテの評価に付いては、未だ確立していませんが、区間における、改築区間、バイパスが望ましい区間の抽出は出来たと思います。提示された参考資料3のような区間において現在の運用路線の診断カルテ？があって新規路線の評価がなされたら、必要性の説明インパクトが強いのではないのでしょうか。</p>
愛知県	<p>将来アンケート解答者を住民参加に呼びかけるならば解答者欄の中に・性別・年代・職業・運転免許取得の有無・運転頻度を入れると良いのではないかと思います。</p>
千葉県	<p>(原文) 重みは設定する者の価値観によって異なるので、複数の人を対象に……                  (意見) 今後、制度化するのであれば、評価者をどのように選定するのか(誰がどのような立場の人を選定するのか、最低何人から意見を得るか等)を明確にする必要があると思う。</p> <p>(原文) アンケートの回答者が専門的な知識を有するものであるから……                  (意見) これは危険な考え方ではないか。現在、公共事業に対して様々な批判があるが、批判の要因の一つに官と納税者との意識あるいは価値観の相違があると思う。また、計画担当者がかならずしも専門知識を有しているとは、言えないだろう。                  今回は、試験的な意味合いと捉えているが、試行段階では評価者の選定基準の明確化が必要である。</p> <p>波及的影響の内地域経済があるが、これは上位の大項目に位置し、経済効果を直接的に評価すべきであると思う。また、高速道路の計画の前提に、地域経済への効果は検討されるべきものであり、相対的重要度で計る項目ではないと考える。</p> <p>(原文) 5頁 図2                  (意見) 3つの大項目の合計点を100点としているが、大項目個々の重み付けはどうなっているのか、資料を拝見する限り明文化されていない。少なくとも今回はどのように重みをつけたのか明確にする必要がある。</p> <p>(原文) 指標の入力因子 Dおよび△D                  (意見) 指標に都市間の距離を用いているが、なぜ距離を用いるのか理解できない。これは、高速道路整備に伴う時間短縮で評価すべきではないか。</p> <p>ICへのアクセス時間と観光客数で評価しているが、これでは指標として十分ではないと思う。アクセス時間で評価を行うのであれば、年間観光入込客数の内、高速道路利用者のみが対象となるはずである。</p> <p>個別事業による経済効果は、別途、明確に評価すべきである。大項目として高速道路の経済効果として扱うべきものとする。地方公共団体が主体となり行なう事業であれば、事業の採算性、経済効果など事業評価が行われているはずである。事業評価が行なわれていないあるいは、不採算である事業に関しては、評価対象からはずすべきである。</p> <p>環境を評価項目に加える発想は、正しいと思う。ただし、この評価指標には疑問がある。まず指標に用いる整備後の交通量や旅行速度は、少なくとも一般道と高速道路の両面を求める必要があるが、その予測方法および評価を行うエリアの設定範囲など予測手法全体を明確にすべきであろう。また、整備効果が顕著に現れた場合、評価対象エリア内に流入する交通量が増加し、その結果、かえって環境負荷が増加することも想定できるが、この場合はマイナス評価を行うべきではないか。</p> <p>さらに疑問を感じる点は、高速道路の整備を想定した場合、環境影響評価を行うはずである。私は、環境影響評価については専門外のため詳細な内容は存じ上げないが、評価結果を用いて総合的に環境への影響を指標化すべきではないのか。</p> <p>環境を評価項目に加える発想は、正しいと思う。ただし、この評価指標には疑問がある。まず指標に用いる整備後の交通量や旅行速度は、少なくとも一般道と高速道路の両面を求める必要があるが、その予測方法および評価を行うエリアの設定範囲など予測手法全体を明確にすべきであろう。また、整備効果が顕著に現れた場合、評価対象エリア内に流入する交通量が増加し、その結果、かえって環境負荷が増加することも想定できるが、この場合はマイナス評価を行うべきではないか。</p> <p>さらに疑問を感じる点は、高速道路の整備を想定した場合、環境影響評価を行うはずである。私は、環境影響評価については専門外のため詳細な内容は存じ上げないが、評価結果を用いて総合的に環境への影響を指標化すべきではないのか。</p>

都道府県	意見・理由
	<p>環境を評価項目に加える発想は、正しいと思う。ただし、この評価指標には疑問がある。まず指標に用いる整備後の交通量や旅行速度は、少なくとも一般道と高速道路の両面を求める必要があるが、その予測方法および評価を行うエリアの設定範囲など予測手法全体を明確にすべきであろう。また、整備効果が顕著に現れた場合、評価対象エリア内に流入する交通量が増加し、その結果、かえって環境負荷が増加することも想定できるが、この場合はマイナス評価を行うべきではないか。</p> <p>さらに疑問を感じる点は、高速道路の整備を想定した場合、環境影響評価を行うはずである。私は、環境影響評価については専門外のため詳細な内容は存じ上げないが、評価結果を用いて総合的に環境への影響を指標化すべきではないのか。</p> <p>この指標は、不要ではないか。高速道路整備は、地域の振興や活性化を目的の一つとしている。したがって、整備計画が作成される段階で、地方公共団体は整備に伴う地域計画を作成しているはずである。国は地域計画を含めて総合的に判断を行い高速道路の整備を行うべきである。</p> <p>地域計画に問題があるのであれば整備を行うべきではない。また、高速道路に伴う地域計画が策定されない地域については、その地域が高速道路は不要と判断しているのではないか。</p> <p>コスト縮減の取り組みについて評価を行っているが、特にこの指標に関しては疑問を感じる。道路整備に関する批判要因の一つとして税負担に対する不公平感が問われている。現段階では財源等の課題を抱えていることは認識しているが、本来は地域にも応分の税負担を求める必要があり、また地方公共団体も税負担を行なっていればコスト縮減の努力を積極的に行なうはずである。特にこの指標に関しては疑問を感じる。道路整備に関する批判要因の一つとして税負担に対する不公平感が問われている。現段階では財源等の課題を抱えていることは認識しているが、本来は地域にも応分の税負担を求める必要があり、また地方公共団体も税負担を行なっていればコスト縮減の努力を積極的に行なうはずである。</p> <p>地方公共団体のコスト縮減の努力は、評価指標ではなく整備の前提条件ではないか。少なくとも地域が高速</p>
北海道	<p>この評価方法は一見公正であり、既存の高速道路整備計画を達成した上でこれからの高速道路整備の指標にするのであれば妥当と思われます。</p> <p>現実には4全総に基く計画の80%近くをすでに開通させてはいるが、この4全総水準の達成度合には地域的な偏りが大きいので、これを無視しては公正な評価たり得ないのではないかと。</p> <p>私の住む北海道は4全総水準はおろか、昭和41年計画対比でも極めて低い供用率となっています。この状況の中で標記の評価尺度を適用することは、北海道の「背骨」道路と本州の「あばら骨」道路を同一基準で評価することに他ならず、とても公正な評価方法とは思われぬ。</p> <p>「背骨」となる高速道路の整備については一種のナショナルミニマムであり、この種の評価によらず整備を進めていくべきと考えます。</p>
佐賀県	<p>現在建設中の西九州自動車道についてお尋ねします。佐賀県唐津市の部分ですが平成17年度に部分開通の予定だそうです。今建設中のインターの場所が今の実情に合わないと思います。唐津市はまん中に松浦川が流れて、主に三本の橋で往来をします。それが、時間帯また観光シーズンになると混雑をいたします。現在建設予定の唐津インターでは唐津の住民は近隣を除いて使用する人はいないと思います。計画された時期はそばに競艇場があり(現在も運営中)それなりに説得力がありました。しかし公営ギャンブルもネットでもできるしそれを競艇場への交通を最優先にする必要は少なくなりました。そうは言っても現在の工事中の工事の変更ではなく、もう一つ川を渡った地点山田地区に福岡方面に向かったハーフインターを、建設してはもらえませんか？そうすることによって唐津市と上場四町との関係がスムーズになりこの道路も生きてくるとおもいます。このことは佐賀国道の方ともよく話しますが、もし山田地区にできずにこのみちが開通するなら、本当に唐津にとっては競艇客と近隣の住民の為の道路になるでしょうし建設できるなら現在の唐津東松浦郡の発展に寄与できるとおもいます。</p>
岐阜県	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路と一般道路の評価手法を差別化するのはどうか(高速道路にしかない特性に配慮するのはどうか)。</li> <li>・生活質、文化などに与える影響を指標化できないか。</li> <li>・タイムスパンをどう考えるか。減価償却してしまうケースと、供用後もしくはwithの場合に長期間経過しないと表面化しない評価項目もあるのではないかと。</li> <li>・供用後の交通量が多いとB/Cは上がるが、逆に交通量は少ないほど安全であるし、移動もスムーズである、すなわち交通量が少ないほど道路としての価値は高いという考え方はできないか(ただし、この場合、極論すると誰も使わない道をつくるのが至上の道づくりということになってしまう)。</li> </ul>
新潟県	<p>利益計算に関しては、費用対便益、採算性評価され、これにより首都圏域の数字が良くなることから、これに対しての地方の救済点利益項目と捉えられる。しかし、首都圏域利益点数に地方利益点数では、あくまでも人工集積地前提の評価である。何故、ネットワークが必要かという観点から、ずれていく内容に思われる。利益だけの話であれば、政府はいらない。民間企業が、自企業を守るために、国を蝕んでいく姿と変わらない。ここで欲しい観点は、普遍的価値保護などへの貢献度、たとえば、郷土の自然、産業、歴史、文化への貢献度、見方を変えれば、過去、現在、未来の郷土、国の姿への貢献度ということだと思ふ。将来の国の姿を描いた交通ネットワークを評価するのに、時間軸の観点がないままに、現在の利益だけが特筆した形での評価項目設定に疑問を感じる。この不安は、参考資料1にて、クローズアップされる。</p>

都道府県	意見・理由
	<p>バス運行会社の方針、利益に伴う評価項目であることから、必ず一方は、大きな人口集積地である。また、もう一方地方に関しても、地方における人口集積地であると思われる。したがって公共交通といながらも、現在の企業理念がベースになるような評価項目は、受け入れづらい。</p> <p>拠点都市とは、人口集積地ということであり、ここでの高速道路利用率は、途中混雑が多くある地域での評価点となる。別項目で評価した利益だけの評価項目(採算性)と同等な項目に思われ、ここに出てくるのは、二重評価に繋がると考える。</p> <p>観光地は、地域によってその差は大きい、この資産は、歴史的なものや自然と多彩ではあるが、ある意味、観光産業、行政の利益的発想が集約されており、各民間業者、自治体など、関係組織の努力、利益評価点ということに陥りやすい項目と思われ、今ひとつ納得がしにくい。</p> <p>農林産品は、どうにか評価に加えたい視点ではあるが、産地と消費地という言葉に置き換えると、この評価方法が適切かどうか疑問に思われる。食糧自給率が低下する一方の日本、人類に必要な不可欠である産業としての国策が示されないままの、この産業評価に結びつく点に疑問が残る。もし、日本の食料自給率に数値目標が設定され、農政が動くのであれば、これと連動したものとなる。したがって、他省庁の評価にもした視点と考えると納得のいく評価とは言いにくいのである。同じ着眼点でも、国(利益ではなく、文化、自然などの普遍的資産)を守り、伝える視点での評価方法が望まれる。</p> <p>地方公共団体という名の主な道路管理者は、都道府県だと考える。県知事を始めの行政手腕の能力査定のような評価科目で、地域住民の暮らしに関わる国策が評価されることに懸念を生じる。</p>
秋田県	<p>該当箇所:5P(図2) 意見:昨年、秋田県湯沢市で開催された「道路シンポジウム」に参加させていただき、それ以来道路づくりに関心を持っております。 また、青年会議所メンバーとして地域づくり活動をさせていただいている者として、HPを拝見して感じたことをひとつ述べさせていただきます。 「重み付け調査票」についてですが、費用対便益、採算性、波及的影響の合計で高速道路の必要性を図るとお見受けしました。 私の住む湯沢市は人口3万5千人の小さな町です。新幹線、空港はなく、電車にいたっては鈍行列車が1時間に1本あるかどうかといった状態です。かろうじて秋田自動車道につながる湯沢横手道路のICが数年前にできました。 これから新しい道路を望むとき3つの評価にあてはめて考えてみると、「費用対便益」、「採算性」は非常に低く、このままでは新しい道路建設は全く望めません。益々陸の孤島となってしまうのではないかと非常に心配です。私は地方に住むものとしては「波及的效果」が何より重要に感じるのです。 重み付けの中で地域における「波及的效果」をもっと高く評価していただくことはできないのでしょうか。 高速交通網から縁遠い地方であればあるほど、住民生活、地域社会、地域経済における波及効果は大きいものがあると思うのです。 実際地方に住んでいますと、車の依存率は100%に近いものがあります。 道路は大事な生活手段のひとつです。一本の道路が生活に大きな影響をもたらしているのは確かです。 是非地方の小さな声もお聞き入れください。 何卒宜しく願いいたします。</p>
北海道	<p>まず、最初に前提となる高速道路の予定路線の定義についてである。 高速道路便覧(道路局監修)によると、昭和41年の国土開発幹線自動車道建設法の目的では、【(1)国土開発縦貫自動車道を骨格とし、～】とある。さらに【7)北海道については面積が広いのに対して人口が少ないという特殊事情があり、全国を画一的な手法によって処理することは問題があるため、「道路延長は人口と面積の平方に相関する】という理論で設定されている。 未だに高速道路の骨格が形成されていない北海道という広大な国土の一部に対して、背骨(7,600km計画)が概成されている本州・四国・九州と同じ土俵で見直しについて議論されることに対して、説明を求めたい。 そして、北海道においては上記7)において人口が少ないという特殊事情が既に盛り込まれた上で、予定路線が設定されている。つまり人口密度は少なくとも拠点を結ぶ骨格となる高速道路は必要だと言うことが法律に定められているのである。 今回のパブリックコメント全般にいえることであるが、指標採用値に全国画一の人口という基準が多すぎるように思える。上記国土 開発幹線自動車法7)の北海道の予定路線設定の理論(人口と面積の特殊事情)を踏まえる必要があるという意見を提出する。 評価点算出方法は人口のかけ算になっており、人口の多い地域と少ない地域の差がより顕著になる。評価点の考え方にある「拠点都市間の連絡の重要度」は都市人口で評価できるものなのか？ 不足している高次サービスの補完項目を評価指標に採用しては。 例)不足している診療科目、不足している大学機関、不足している行政施設など</p>

都道府県	意見・理由
	<p>この指標については国民のナショナルミニマムの観点が含まれていることから全指標の中でも重みを大きく設定して欲しい。          高速道路などの交通機関が地域の定住に大きな影響を与えていることを忘れず評価して欲しい。</p> <p>観光地の評価指標として現況の入込客数では、インフラの未整備が理由で生かし切れていない観光資源の評価ができない。アクセス向上により観光地近辺が発展する可能性を評価するべき。          観光資源の客観的評価が必要。</p> <p>■指標の農林水産品出荷額をカロリーベースにするべき。          日本には、食糧自給率40%と先進国の中では例を見ない低い数値になっている。          近い将来、世界全体で人口爆発が起こることが予想され、中国他からの輸出を期待できなくなったときに、カロリーベースでの指標値が適切である。          出荷額では、高級食材に重きが置かれ主食となる栄養源の評価にはならない。</p> <p>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。          地方の場合大都市に比べプロジェクト自体は重要であっても、事業費は低いことが多いことから、プロジェクト内容(必要性)を評価するべき。          評価については都道府県などの主観的評価でも可能。</p> <p>■当該人口で評価するのもいいが、面積カバー率での評価も追加していただきたい。          高速道路や鉄道などの交通手段が無い地域(道東地域など)においては、2, 3個の県に相当する面積に第3次医療施設は1つしか存在せず、市部以外の町村への定住の妨げになっている事実がある。          面積カバー率の評価も追加して初めて、高次医療に対する高速道路の貢献が評価されると思う。</p>
北海道	<p>【指標として追加が必要な事項について】          積雪寒冷地においては、冬期間の積雪によって路面の圧雪や凍結が発生し、事故危険性の増大、走行速度の大幅な低下、ドライバーの精神的負荷の増大など、冬期間の深刻な交通問題を抱えており、地域生活、経済活動に大きな支障となっている。          積雪寒冷地の冬期交通問題の解消に果たす高速道路の役割は極めて大きなものであり、4ヵ月以上にもわたる過酷な冬期間において日常的に生じている社会経済的損出を解消することの効果、積雪寒冷地における独自の指標として加えるべきと考える。</p> <p>全般的に時間短縮効果の考え方について          (原文)～へ60分以内でアクセス可能～          ～から30分圏域内となる～          (意見)広域分散型の地域構造を成す北海道は、中核都市や観光拠点が広範囲に遠距離で点在している。          ICや空港などからのアクセス時間が30分以内や60分以内で区切られても、それではせっかくの高速道路による時間短縮のメリットが評価されない。          例えば、今まで2時間を要した移動が1時間30分に短縮されることの効果、広域的なネットワークにおいて大きな効果として発揮されるのであり、「何分以内で到達できるか」ではなく、「何分短縮されるのか」という観点も極めて重要な指標となると考える。</p>
栃木県	<p>高速道路は、私たちの暮らしにとって大変身近な移動・輸送手段であり、高速道路の整備目標は、国民ひとりひとりが安心・快適で豊かな社会生活を送ることと言われております。          高速道路の総合評価の策定は、今後の高速道路の整備を公平、透明性を図る上で必要なことであると思ます。</p> <p>総合評価における費用対便益、採算性、波及的影響を考慮し評価することは、効率的に事業を推進する上で重要な要素だと考えますが、高速道路の整備により、地域の活性化、物流の効率化、防災等の幅広い効果があり地方の発展に大いに寄与するものと考えられるため、採算性に偏ることなく波及的影響・効果について、十分に検討していただきたい。</p>

都道府県	意見・理由
熊本県	<p>中山間地域(過疎地域)の評点が小さくなるような指標(騒音レベルなど)が含まれているようですが、中山間地域に対する配慮が不足しているように思います。</p> <p>中山間地の農林業は、国土保全機能を有しておりますし、中山間地域の住民は、農林業を営むことによりその機能を維持・発揮させています。</p> <p>その機能を指標化していただきたい。</p> <p>たとえば、国土保全機能を金額で表し、高速道路の整備費用との割合を指標化することなどを考慮していただきたいと思います。</p> <p>中山間地域では過疎が進行し生活の基盤であります農林業を営むことさえ困難な状況に差し掛かっております。</p> <p>高速道路の開通効果は、企業進出、遠距離の通勤を可能にするなど、現在の農業を主に担っている第2種兼業農家の存続にも大きく影響しますし、第1種専業農家においても農産物の販路拡大による規模拡大が望めます。</p> <p>少なくとも現在の農林家が存在する状況を維持するためにも特に中山間地を走る高速道路は、必ず整備されるようお願いいたします。</p>
熊本県	<p>総合的な意見になりますが、私たち中山間地域において業を営む者として、高速道路の整備は必要不可欠なものでございます。</p> <p>私は、矢部の地で旅館業を営んでいますが、都市からのお客様に接しますとき、お客様は必ず「どこのインナーで降りればいいですか」と尋ねられます。すなわち、都市との交流を国は促進されますが、その第一歩が高速道路の整備であると思います。</p> <p>次の世代を担う子ども達に笑顔と勇気を与えることができる中山間地域の環境は、絶好の勉強の場でもございます。私たちは、この地域の素晴らしい環境をより遠くに人たちに紹介したいと考えております。そのためにも高速道路の整備を期待していますし、その効果は計り知れないものがございます。</p> <p>また、過疎化が進む地域におきましては、医療の問題がクローズアップされてまいります。高速道路の整備は、救急患者を安全に確実に指定病院に搬送できるようになりますし、宮崎県内の町村からも熊本市内の病院へ搬送されるようになるとお聞きいたしております。</p> <p>中山間地で業を営みながら都市の方たちと交流を持ち、中山間地域の自然に対する理解を求め、ゆくゆくは国土保全の立場から都市の方たちと共に自然保護に汗を流すことが国益と考えますとき、一日も早い高速道路の整備を望む者でございます。</p>
熊本県	<p>私は、現在地域消防団に在籍しておりますが、過疎により団員の確保に苦慮しております。</p> <p>その主な原因は、当地域の産業は主に農業であり、多くの若者が志向する企業の立地が少なく、熊本市などの大都市へ流出しているのが現状です。</p> <p>現に、団員として入団しているものの中にも熊本市に間借りしており、消防団活動ができない団員も存在します。</p> <p>しかし、当地域では、熊本市への通勤時間が30分短縮できれば通勤可能となり、前述のような団員も通勤を始め、消防団活動にも支障はなくなると考えております。</p> <p>当地域の対象路線である「九州横断自動車道延岡線」が開通すれば、30分の通勤時間の短縮は十分可能であります。</p> <p>このことは、消防団の存続のみでなく、救急医療や地域経済・産業の発展、過疎の解消、都市との交流の促進などに寄与するだけでなく、九州縦貫自動車道と東九州自動車道を九州の中央で結び、九州の一体的発展に寄与するものと期待されています。</p> <p>政策として縦貫道を先行整備され、これから横断道の整備であると期待しておりましたが、現在のような状況に戸惑っております。</p> <p>私たちにとりまして延岡線は、20年、50年後を見ましたときに、生命線であり、ぜひ整備をお願いするものであります。</p>
北海道	<p>現況で鉄道による連絡がない場合の評価加算が必要と思われる。公共交通機関としての自動車交通が重要である。</p> <p>また、変動するデータの更新の取り決めが必要である。</p>
和歌山県	<p>高速道路は、全国住民にとって、必要不可欠だという前提はあります。しかし、費用対便益や採算性を、無視してまでというわけではない。</p> <p>和歌山県にとって、高速道路は、白浜もしくはすさみ町まで今の事業形態で進め、早急に開通させれば、十分採算、便益は、大きくなると種々のデータから推測される。もちろん、土日主体の観光高速という批判はあるかもしれないが、観光が大きな位置付けを持つ和歌山県にとって、それでよいと思うし、ウィークデーなどは、通勤や輸送の者の割引(50%もいらぬ、10%~20%でいい)で、さらに潜在需要を増やせるだろう。</p> <p>ただすさみ以南、新宮、勢和町まで(高速は環状ルートが必要)は、費用対便益や、採算性は、はっきり言って見込めない。しかし、この地域は、50年先に80%の確立といわれる南海、東南海地震の際には、4分で津波がくるところ(串本町)だ。国道42号は海岸線沿いに通っているだけに、平常時は素晴らしい観光道路だが津波によって、ガタガタにされるだろう。</p> <p>患者の搬送や、医薬品、食糧の搬入のために代替道路は必要だ。ことに患者の行程は広くストレートな道路が望ましい。それだけに別の視点から、道路整備を考え、つないでいく必要があろう。地元負担の厳しさもあろうが、2車線でもいい。安全で直線的な道路を望むし、費用も命を失う前に投入してはどうか。</p>

都道府県	意見・理由
北海道	<p>計画面積、事業費が基準となっているため大都市圏で有利な評価となりうる。 プロジェクトの事業費が低くても特徴的な取り組みが評価される仕組みづくりが必要でないか。</p>
栃木県	<p>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。たとえば環境面では、環境アセスメントで対象となる自然環境や生活環境以外の負の部分もあると思われる。地域経済においても同様で、高速道路の建設が商圏の拡大を促し、特定の地域にはマイナスの影響も考えられる。</p>
熊本県	<p>【評価項目について】 貨幣換算で定量的に計測できる評価項目 (Effectiveness) だけでなく、その波及的影響 (ある意味のImpact) まで評価項目に入れたことは、これまでにないもので、有用と考える。</p> <p>その他、「その他の地方公共団体の取り組み」に対する高速道路の寄与を導入した点はImpactを超えてSustainabilityを評価している点で賛成です。</p> <p>波及的影響の導入に対する市民の意識がどの程度あるかを精査し、その導入の必要性を強く訴えていく必要がある。</p> <p>地域社会や地域経済、環境については、その外部効果を定量的に計測できる幾つかの方法があるはずで、これらの計測結果も参考資料として準備すべきと考える。</p> <p>評価項目ごとに算出される評点はオーダーやレンジがかなり異なって来ると思われるが、単に正規化すればよいものか？ 各指標から5段階評価へ尺度化する方法が明確でない。</p> <p>総合評価のための評価項目別重み付けに関して、波及的効果やSustainabilityに民営化委員会ではどのような重みを置こうとしているのか。</p> <p>重み付けを行った結果、各重みの平均値と分散を検討し、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、再度重み付けの修正を行ってもらうなどのフィードバックを行った方がよい。</p> <p>ネットワーク形成の効果は十分に考慮できるようになっているかが分からない。</p> <p>ODAにおけるJBICのような、国の社会基盤整備に対してその採算性や費用対効果、インパクト、持続可能性などを査定し、資金の管理運用を行う専門組織が必要と考える。現在は国土交通省のプロポーザルを財務省が資金管理を行っているが、専門ではない。</p> <p>「道路ができれば〇〇をやるつもり」という、待ちの地方公共団体が主であり、「〇〇をやるつもりだから道路がある」という発想は地方では極めて乏しいのが現状である。このような地方の主体性を引き出し、それを評価してあげる仕組みが必要と考える。</p> <p>最近では高速道路の民営化から料金無料の直轄方式の話が出て来始めた。これは、市民の間にこのような要望があるからであり、この案も検討に値すると思われる。種々の方法を再度検討する必要があると思われる。</p>
北海道	<p>第3回委員会議事録でも指摘されているように、波及効果の小項目の評価が、専門家でも難しい。その原因は、委員会内でも議論されているように、①ダブルカウントの存在、②項目の意味するところは分かっていても、数値が比・差などまちまちであるため、尺度化ができない(数値を正規化すると分かっていても)、③全国の指標づくりを目指していても、評価者にそのバラツキが生じる。これは、評価者が持つ公平性(都市と地方の有利・不利)に関係する価値観からくるものであろう(特に、16番目の小項目の扱いが、難しい)。</p> <p>また、「評価の目標」、「評価の手段」、「評価の手続き」のうち、手段と手続きが不透明であるため、国民から評価そのものの客観性を問われる可能性がある。手段とは「重み付け」そのものであり、複数の人を対象にアンケート等を実施して決めた場合、重み付け設定者の選定(本文の記述では、選定方法が記されていない)、集計方法(集計過程を含めて:重みの分布が2山になる場合の対応など)を事前に公開してはどうか?手続きとは国と地方の関係であり、今回の評価対象(1999Km)に民間整備・直轄整備(地方の負担を伴う)が混在している点で評価の手続きの中に地方からの意見(重み)をどのように盛り込むかを明示してはどうか(大変難しいが...)。</p> <p>緊急医療は居住地に限定してニーズがあるわけではないことから、30分以内にアクセスすべきは「人口」ではなく、「面積」で把握すべきである。</p> <p>このような「人口」と「面積」の議論(指標2.5)も、第4回委員会で議論されているが、議事録にある事務局の回答も含めて、回答になっていない。すなわち、都市に有利か地方に有利かの議論(事務局)ではなく、関連する指標の意味が重要であり、これを示すべきである。</p> <p>この評価点は(2、1、0の離散量)であり、他の連続量と比較して評価することが、難しい。</p> <p>この評価点は(1か0の離散量)であり、他の連続量と比較して評価することが、難しい。同様に、指標11も(2、1、0の離散量)である。すくなくとも、(1、0)の場合は尺度構成から言って、矛盾が生じる。</p>

都道府県	意見・理由
	局 地的な北海道の話である。第4回委員会で議論されたことであるが、北海道を6圏域に分けて分析する考えを再考願いたい。例えば、指標4の都市間最短距離が300Km以内の全拠点都市ペアについて言えば、300Kmを越える札幌―北見、釧路間を、どのように考えればよいのか？
愛媛県	<p>従来からの高速道路の整備効果の評価方法に採算性や地域経済への波及効果等新規の評価方法が導入されたことは、有意義なことと感じ、その具体的な意見につきましては、有識者に任せることとし、私は、四国西南へき地の行政の長として述べさせていただきます。</p> <p>我がふるさと内海村は、愛媛県の西南部に位置し未だ、高速道路の予定路線のままであります。交通アクセスから見てみますと、JR予讃線が宇和島で終点となり、あとは山間部を通じたローカル線が高知県窪川、宿毛へと接続しています。そうなりますと愛媛県の宇和島から高知県宿毛市までの国道56号線沿線は、鉄道未整備区間ということになります。</p> <p>鉄道路線の採算性を問われ、全国の赤字JR路線が廃線に追い込まれたことは昨日のこのようですが、言いかえれば1週遅れのトップランナーとの名言にあるとおり、高速交通体系、また米国にならった自動車社会を先取りしているようにも思えます。不必要な赤字鉄道路線を早くから撤去整備し、高速交通基盤の条件を早くから準備していたと言うことになります。</p> <p>しかしながら、現実には、この四国西南とりわけ宇和島以南の道路は、幹線国道56号線1本しかなく、災害時での代替路線もなく、ちょっとした事故や宇和島市にある多くの信号だけで、大都会並みの渋滞がずっと続いています。この慢性的な大渋滞は、道路の採算性を考慮するならば、多大の損失を与えているだけでなく、緊急車両の通行にも多くの住民の不安心理をかきたてています。</p> <p>昨年からの道路公団民営化委員会での答申を通じて、財政的な基盤を考えての評価方法を検討とのことは、地方財政をあずかる者として理解をするところでありますが、そもそも幹線国道、高規格幹線道路等道路整備は、根源的に国策として国が整備すべきインフラ事業であるべきだと思います。国家財政を考慮しながらも着々と道路整備を進めることがその国のあるべき姿だと信じてやみません。</p>
愛媛県	<p>高度な医療を必要とする重症者等の救急搬送にあたり、搬送時間を短縮し、カーブの多い一般道路による患者の負担を軽減するためには、高速道路の整備が不可欠です。高速道路は、高度救急医療機関への転院が必要な重症患者にとって、また、地震等の大災害発生時においても命の道、文字どおり生命線となります。人命はなにものにも替えられないものだけに、数値などで評価されるものではないと考えておりますが、高速道路建設の優先順位の基準づくりにあたっては、救急医療に果たす高速道路の役割を最重要視していただきたいと思っております。</p>
宮城県	<p>本来、高速道路ネットワークの整備は、国土計画の根幹をなすものであり、法定予定路線11,520kmは、その全線について国が責任をもって整備するべきものです。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、高速道路が地域社会に及ぼす波及的影響を重視するべきであります。</p>
愛知県	<p>平成5年に施工命令が出され、第二東名のICが設置されることとなった自治体として推進の立場から10年間あらゆる地域振興計画に高速道路とICを考慮し高速道路の整備に併せた諸事業を進めてきた。</p> <p>長年努力をしてきた自治体の状況をもっと加味するべきである。</p> <p>平成15年6月に愛知県内の高速道路で起きた2件の事故のように長時間高速道路が通行止めになると一般国道に車両が降り渋滞を避けるためカーナビを頼りに町内の町県道を通り、住民生活に多大な影響を与えた。</p>
長野県	<p>(要望)対象区間に並行する緊急道路における平均通行止め時間だけでなく、当該道路の交通量も考慮して欲しいです。</p> <p>時間×時間あたり平均交通量（利用者が影響を受ける時間の総和を指標にして欲しい）</p> <p>(理由)交通量の多い道路は一旦通行止めになるとダメージが大きく、正常な流れに戻るまでに時間がかかるから。(特に雪の日)</p>
静岡県	<p>静岡県静岡市の清水地域は、昔より横浜と名古屋の中間に位置し東海道と甲州街道の交わる交通の結節点としてその役割を担ってまいりました。特に、このたび国際港湾交流特区に指定いただきました清水港（FAZ地域指定）は、特定重要港湾として我が国中部地域のみならず甲信越地方をカバーし、物流の拠点として国際経済に大きく貢献してまいったと自負を致しております。</p> <p>国におかれましては、道路事業評価手法検討委員会を設置しご検討いただいているところではございますが、我々が以前から建設促進運動を強力に展開している「中部横断自動車道」は、唯一我が国の中央部で「中央高速自動車道」「関越自動車道上越線」と結節できる大変意義の深い道路であり、災害時の物資輸送などに大きな役割を果たすと考えております。</p> <p>そこで第1に、危機管理意識が一段と高まる中で、災害・事故時の代替性を評価する「安全」の項目の重み付けを重視していただきたく、お願いするものであります。特に、当地域は今起こっても不思議はないといわれている東海地震の対象地域であることから、全国一律ではなく大規模災害の規模や逼迫度等の緊急性も考慮されるような評価手法が望ましいと考えます。</p> <p>また、第2には、長期にわたって停滞する経済環境は、地域の経済状況を極めて深刻なものとしております。これらを打破し、地域を活性化させることが急務であることから、物流拠点へのアクセスを評価する「地域経済」の重み付けを重視していただきたく、お願いするものであります。特に、当地域が擁する清水港は特定重要港湾であるばかりでなく、本年4月より構造改革(国際交流港湾)特区として指定されたことで5大港と肩を並べることとなりました。今後物流サービス面の一層の向上に努力致してまいります。評価方法に関しましては、物流拠点の個々の施設への波及効果が反映されるようご配慮いただきたく、お願い申し上げます。</p> <p>なお、当所のホームページでは「中部横断道の早期実現に向けて」のコーナーを設け、先に大パニックとなった東名自動車道由比パーキング付近での事故の様子なども掲載し、首都圏への迂回路としての重要性を訴えながら、必要性を広くPRしておりますので、是非ご検討の参考にしていただければ幸甚に存じます。</p> <p>(清水商工会議所HPアドレス: <a href="http://www.shimizu-cci.or.jp/">http://www.shimizu-cci.or.jp/</a>)</p>

都道府県	意見・理由
北海道	<p>北海道の場合、広大な面積のために高速道路の果たす役割として次のことが考えられる。</p> <p>他の地域への移動時間の短縮は、生活機会や交流人口の拡大に大きく貢献する。また、高度医療施設までの搬送時間も短縮でき、住民生活の安心感を向上させる。例えば、都市間を結ぶ生活道路が自然災害(土砂崩れ等)や交通事故(トラック、バス等の大きな事故)や大雪等により、通行止めになった場合に迂回路が長大となるケースが度々あり、代替路、緊急輸送路を確保するという役割もある。</p> <p>また、札幌を中心にした経済の感があり、他の都市間との高速道路網を整備することによって、地方都市の経済を活性化し、地域社会の安定化や産業振興に有効である。近年、「費用対効果を重視せよ」との意見も聞かれるが、国民に平均的な生活・社会・経済環境を用意するために、高速道路は、国土全体平均的に整備されるべきである。</p>
愛知県	<p>国道一号及び現東名高速道路の渋滞から起きる社会的問題、経済的損失の解消、災害発生時の緊急輸送路としての、代替路線を形成することにより、重要性をさらに付加した重み付けが必要。</p>
北海道	<p>評価点の考え方については、いまいち理解できなかったが、評価項目・指標の設定等、きめ細かい項目に分類され、項目間の重要度を重み付けで設定する等、メリハリの付いた客観的な評価ができると思います。</p>
北海道	<p>拠点都市としての発展、日常生活において行動範囲の拡大が予想される。また、大都市へ流れる若年層を少なからずアクセスの利便性から減少できる。ただ、高速料金代はもう少し低価格にするべきだと思う。</p>
北海道	<p>高速道路網の整備は、市民生活や社会・経済活動を支える最も基本的なインフラであり、その整備を私たちは長年にわたり熟望してきているところである。</p> <p>高齢化、少子化が進展している中、活力ある地域づくり、都市づくりを推進するとともに、安全で安心できる地域の実現を図るためには、国民共通の資産である社会資本を計画的に整備することが重要であり、高速道路こそ、その中核的役割を担うものである。</p> <p>現在の整備計画延長、9300kmはとりわけ北海道だけが取り残されており、地域社会の発展を高速道路の整備に託し、長年待たされてきた地方の現実を是非とも理解して欲しい。</p> <p>したがって、整備の順番を決める評価は地域での優先順位を決めて重点投資を行う必要はあると思うが、しかしこれまで資本投入の少なかった後進の地域は、当然低い評価結果となることへの十分な配慮を持って検討すべきである。</p> <p>国及び地域社会・経済活動の発展を支えるため、最も基幹的な施設である高速自動車国道のいっそうの整備を推進していただきたい。</p>
福井県	<p>3つの大項目について、地方部では費用対便益が必ずしも波及効果との正の関係にはない場合があります。この3項目に重みをつけることは難しいと思います。</p> <p>中項目については項目相互間の独立性がなくある項目が先行して、それに他の項目が従属する構造も多くあります。また、地域によって先行項目に相違があると考えられます。</p> <p>地方部では地域の定住条件の向上が大きな住民ニーズと考えられ、それに関わる評価項目の体系が重要です。</p> <p>評価にあたっては地方と都市の対立としてとらえるのではなく、地方部の道路整備が都市部の効果指標にも波及するものもあると考えることが必要だと思います。全国的に波及効果のある評価項目(大都市住民の観光行動、地方産品の都市部への輸送など)が重要です。</p>
北海道	<p>道北地域では、教育関係では圧倒的に札幌圏やその他中心都市の大学等に進学する状況であり、文化芸術鑑賞や交流などの文化的な活動・スポーツ観戦やスポーツ活動などのほか、日常的な消費生活・医療・観光・人的交流などあらゆる面で広域を移動する、生活圏の拡大が進んでいる。</p> <p>高速道がさらに整備されることによって、各都市間のアクセスが向上し、地域振興と相互の連携、居住性の向上が図られると思われる。</p>
北海道	<p>・並行する高速道路がなく、評価項目から除外すべきである。未整備のため、並行どころか他府県との共通の土俵に上がれない状態にある。については、高速道路の早期整備を費用対便益や採算性度外視しても急ぐべきである。</p> <p>仮に、評価項目として残すのであれば、高速道路のない地区の重み付けを大きくすべきである。</p>
北海道	<p>【大項目に関する意見】</p> <p>都市部及び地方の高速道路は、それぞれの役割が異なることから全国一律の重み付けでは適正な評価が困難であり、地域の特性に応じた重み付けを行うべきと考える。</p> <p>したがって、北海道のように広大で都市間距離が長く、とりわけ道南地域のような半島の地勢を形成している地域の高速道路の建設にあたっては、費用対便益や採算性といった交通量を前提とした評価がなじむものではないことから、総合評価の重み付けを費用対便益、採算性、波及的影響のうち、大項目における波及的影響の占める割合を大きくするべきである。</p>

都道府県	意見・理由
	<p>【指標13、14、15に関する意見】          北海道、とりわけ道南地域は、並行する国道5号が冬期間や異常気象時に通行規制を受けることが度々あり、この際の代替路線や緊急輸送道路の迂回路確保に苦勞している。          このような状況のもと、高速道路は、国の基本的な社会資本で、国民の生命と財産を守るという観点から採算性や費用対便益よりも「安全の確保」を最優先しなければならないものと考えている。          したがって、波及的影響における各項目の重み付けにあたっては、中項目のうち、「安全(指標13、指標14)」に重点的に配分するべきである。          なお、指標15においては、既にご承知のとおり、既存の高速道路がないことから、この指標に重みを持たせて総合評価とすること自体に問題があると考えられるので、指標15を評価項目から削除するべきである</p> <p>【指標13、14、15に関する意見】          北海道、とりわけ道南地域は、並行する国道5号が冬期間や異常気象時に通行規制を受けることが度々あり、この際の代替路線や緊急輸送道路の迂回路確保に苦勞している。          このような状況のもと、高速道路は、国の基本的な社会資本で、国民の生命と財産を守るという観点から採算性や費用対便益よりも「安全の確保」を最優先しなければならないものと考えている。          したがって、波及的影響における各項目の重み付けにあたっては、中項目のうち、「安全(指標13、指標14)」に重点的に配分するべきである。          なお、指標15においては、既にご承知のとおり、既存の高速道路がないことから、この指標に重みを持たせて総合評価とすること自体に問題があると考えられるので、指標15を評価項目から削除するべきである</p> <p>【指標13、14、15に関する意見】          北海道、とりわけ道南地域は、並行する国道5号が冬期間や異常気象時に通行規制を受けることが度々あり、この際の代替路線や緊急輸送道路の迂回路確保に苦勞している。          このような状況のもと、高速道路は、国の基本的な社会資本で、国民の生命と財産を守るという観点から採算性や費用対便益よりも「安全の確保」を最優先しなければならないものと考えている。          したがって、波及的影響における各項目の重み付けにあたっては、中項目のうち、「安全(指標13、指標14)」に重点的に配分するべきである。          なお、指標15においては、既にご承知のとおり、既存の高速道路がないことから、この指標に重みを持たせて総合評価とすること自体に問題があると考えられるので、指標15を評価項目から削除するべきである</p>
北海道	<p>高速道路11,520km整備計画に対する意見を述べさせていただきます。          本町は北海道後志の南端に位置し、国道229号線と国道37号線が町界を通過し、また国道5号線が町の中央部を縦貫する交通の要衝として栄える人口3,500人のブナ自生北限の里で、現在、北海道縦貫自動車と国道5号線を結ぶ一般国道自動車専用道路国道5号黒松内道路が建設中であります。          国の高速道路整備計画は、「道路事業評価手法検討委員会」及び「道路関係四公団民営化推進委員会」においてそれぞれ論議されておりますが、何れにしても整備計画優先付けの指標項目、採算性、費用対便益等は都市部が最優先される重み付けであると感じられます。          緊急医療を例にとれば、本町から札幌市までの国道を利用した場合緊急搬送の所要時間は約3時間であり、医師本人でさえ不安を抱き定住もままならない状況にあります。したがって、過疎地域における生命の尊さ「住民生活：高度医療機関までの時間短縮」、北海道で唯一の泊原発の災害や有珠山噴火時などの避難道路としての役割やそれにもたらす経済効果などの「地域経済・安全：災害時の物流確保等」、国民ニーズである田舎で暮らすことを見通した「地域社会・その他地方公共団体の取り組み：都市との交流や環境自治体づくり」など、地方を優先する重み付けが重要であると考えます。          北海道横断自動車道(北回りルート)の黒松内・小樽間の内、余市・小樽は平成11年12月に整備計画区間となりました。その事業促進と基本計画区間であり黒松内町・余市間についても所要の調査を進め、札幌市までの所要時間が1時間30分となり、住民が安心して暮らせる地域づくりのための早急な高速道路整備について切望いたします。</p>
北海道	<p>【該当箇所】P2 中項目 安全について          【意見】          これから起こるであろう世界の人口爆発と食料不足の事態に備える為には、国策として食料自給率の確保が大前提であろう。北海道は、人口比では日本の5%しか生活していないが、自給率の20%の食料を供給している、大食料生産産地である。つまり、自給率比15%の食料を本州へ出荷する事で、食料安保に貢献している。一方食品の輸送は、道内は98%をトラックに頼って輸送しており、本道へもその90%をフェリーに頼って輸送している。つまり自給率を満たす食品の輸送には、北海道の道路整備は欠かせない状況である。          自給率の観点から、各地域が食料安保にどの程度貢献しているかを、ぜひ安全項目に入れて欲しい。</p> <p>また北海道における食品の輸送は、移動距離が本州の2倍で、トン当りの料金も本州の約2倍である。つまり輸送効率は本州の1/4しかない。これはひとえに、高速道路体系が整備されていないからである。          高速道路整備で恩恵を被るのは、北海道人ではなく、自給率15%を占める本州の皆様である事を、ここで強く主張したい。</p> <p>さらに本道の国道の死亡率は、本州の2倍、また本州の高速道路の6倍である。これは、高速道路の整備が不十分である為で、道民は危険な一般国道と知りながら、本当にしょうがなく一般国道を高速道路の替わりとして、非合法なスピード違反状態で走っているのが、現状である。</p> <p>S32年に日本で初めて制定された、高速道路網整備の法律、国土開発縦貫自動車道建設法で規定された道路で、いまだに建設が完了していないのは、全国では北海道の高速道路だけである。高速道路網に接続していないというその基本インフラ整備の差が、北海道開発には大きな遅れを作ってしまった。この様な北海道だけ取り残されている現状を、ぜひ委員の皆様にも認識していただきたい。</p>

都道府県	意見・理由
新潟県	<p>【原文】 ②アンケートの実施  これまで、都道府県、政令指定都市の計画担当者に対し、重み付けのアンケート調査を行った。重みの設定方法については、アンケートの回答者が内容について専門的な知識を有するものであることから、直接評価法を採用した。(図2)</p> <p>【意見】 ②アンケートの実施  これまで、都道府県、政令指定都市の計画担当者に対し、重み付けのアンケート調査を行った。重みの設定方法については、アンケートの回答者が内容について専門的な知識を有するものであることから、直接評価法を採用した。(図2)</p> <p>なお、数回のアンケート調査を行い適切な重み付けとなるように配慮する。(下線部追加)</p> <p>【理由】 重み付けに際しては、評価指標に対する認識の統一が不十分な状況(体系、評価指標の内容にコンセンサスがあったとは思えない)でアンケート調査がなされ、アンケート結果を見ると、極端なばらつきを持った重み付け結果になったと思われる。  評価指標に対する認識の統一は不可能であり(「11520kmを従来のとおり国の責任で造る」ことを再度明言すれば認識の統一も可能と思われるが。)一対比較法も取り入れながら、数回のアンケートを行い、結果の収斂を図るべきである。</p> <p>■資料番号 1.1.2 中項目の設定 2頁</p> <p>【原文】 波及的効果(その他外部効果)については、～が期待されている(平成14年8月 公共事業評価システム研究会「公共事業の基本的考え方」)。これら5つの役割に加え、その5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、利益増進・コスト縮減などを評価するための項目を設定した。</p> <p>【意見】 波及的効果(その他外部効果)については、～が期待されている(平成14年8月 公共事業評価システム研究会「公共事業の基本的考え方」)。これら5つの役割に加え、その5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、利益増進・コスト縮減などを評価するための項目を設定した。(下線部を基本的に削除)</p> <p>【理由】 波及的効果を評価するこれ以外の指標は、高速道路ができた後の波及的効果を評価しているが、「地方公共団体の創意工夫による自主的な取り組みを評価する」評価指標は、高速道路が出来る前の地方公共団体の取り組みを評価しようとしているように思われ、事後の事象と同一に扱う評価には矛盾があると思うため。  しかし、既に波及的効果で整理することを決めている前提を変えることができないのであれば、他の評価項目よりも重みをつけて評価化するべきと思う。  また、他の評価指標と一緒に加点ではなく、「地方公共団体の創意工夫による自主的な取り組み」以外の評価項目で路線・区間に第一次の順位付けを行い、  「地方公共団体の創意工夫による自主的な取り組み」の評価点は、国幹会での加点指標として重要評価し、順位づける。ことも必要と思う。</p> <p>■自由意見(勝手に記載します)</p> <p>①評価点はある幅を持ったものとするべき。(重み付けは幅を持ったものとなるような気がします。)</p> <p>②幅を持った評価点をつけられた区間の順位付けに際しては、全国を数区域に分割し、そのブロック中の対象区間の順位付けに関する意見を、地方公共団体に照会する。(自分の属するブロック以外のブロックの評価を行う。ただし、ブロック端部は隣接ブロックと重なり、ブロック名・区間が分からないような工夫が必要)</p> <p>③これを基に、最終的な対象区間に順位付けを行う。</p>
静岡県	<p>①現東名高速道路で事故や工事の時には、迂回した車輛が一般道に流れ大渋滞を起こすことが度々ある。わが国の大動脈は万一の場合にもストップすることのないよう、2本の高速道路が連携することが必要であり、相互の道路が代替性を持つことによる安全性や確実性を評価していただきたい。</p> <p>②また、渋滞がなく、最高制限速度が引き上げられることにより、工業製品出荷物や魚・青果物が迅速に遠隔地に届けられるようになり、物流・生産活動の効率化や市場の拡大につながることも評価していただきたい。</p> <p>③インターは、伊豆・箱根の広域的な観光地の玄関口となり、観光の振興に、より大きく貢献し、その経済波及効果は大きいことも考慮していただきたい。</p> <p>④東海地震を想定した時、大動脈の確保は、わが国の生産活動、国民生活にとって最重要課題であることを評価していただきたい。</p>
和歌山県	<p>最近、高速道路建設には大きな批判が出ている。若干、感情的である嫌いも見受けられる。唯、マクロ経済的にみて、経済成長を考えると高速道路の建設はやみくもにされるべきという議論につながらないであろう。確かに近年建設された高速道路は費用対効果を充足しておらず、不採算路線も多い。従ってこの点から言えば、無駄な建設を行っていると言わざるを得ない。</p> <p>しかし高速道路の建設は、単に経済的効用の面からだけで判断すべきではなく、多面的、多因的観点でその妥当性を考える必要がある。例えば、住民の利便性、地域社会・経済の活性化、災害時の非難等を考慮すれば、積極的な判断が求められる。しかし環境破壊や騒音等の点では大きな課題が残る。それ故、常に総合的な判断をし、自然と人にやさしい道路づくりのため、冷静に考えるべき時代になってきていると考える。</p>

都道府県	意見・理由
宮崎県	<p>高速道路整備の優先順位を決めるためにこれほどたくさんの評価項目があるのに驚きました。またここまでして評価(点数化)しなければならないのかと考えさせられます。これだけ、評価項目があるということは、いかに高速道路が多くの機能を担っているかということの証であると思います。</p> <p>ただ、原点に立ち返って考えたときに、高速道路に一番求められているものは、早く遠方の目的地に着くことだと思います。</p> <p>そういう意味では、環境、安全、その他の中項目は、今回、度外視してもいいように思います。ただし、同点の場合には評価に加える程度でいいのではないのでしょうか。項目を考え出したらきりがなく、木を見て森を見ずと同じことではないでしょうか。</p> <p>中央集権、地方切捨てとか批判的なことを言う人があるようですが、我田引水的な考えでなく、外国人(第3者)が東京、大阪に着いたときに、日本国内を移動するとすれば、どこに高速道路が必要かを考えた意見が必要だと思います。</p> <p>ひいては、そのことが我々の生活にも便利さをもたらすことだと思います。</p>
栃木県	<p><b>【評価の目的と検討手順】</b></p> <p>これまでの整備効果の評価方法である費用便益分析に加え、採算性や波及的影響など、多面的視点からその整備効果の評価することは大変有意義なことと判断する。</p> <p>地方には大都市圏を支える多くの機能(農業、環境、観光、水源など)を備えているとともに、そこで生活する多くの住民がいる。</p> <p>今回の評価手法の中で、特に波及的影響を加えることにより、高速道路整備の必要性が客観的に評価されることを期待する。</p> <p><b>【波及的影響項目】</b></p> <p>栃木県黒磯市は、東北縦貫自動車道、国道4号線、東北新幹線、JR宇都宮線が走る北東国土軸上に位置する拠点都市です。</p> <p>黒磯市は、隣接市町村との協会が一級河川(那珂川、蛇尾川)によって隔てられており、平成10年8月に発生した「平成10年8月末豪雨による災害」(那須災害)の際に、日常生活中心都市や近隣市町村との連絡を図る国道等が橋梁部分で寸断され、黒磯市は陸の孤島となり、災害による被害はもとより市民生活に大きな影響を引き起こしました。その際、唯一の交通手段であったのが「東北縦貫自動車道」です。しかし、黒磯市にはICがなく、その機能を生かすことの出来ない状況に歯がゆさを味わったところです。</p> <p>地域住民の生活、生命を守る立場の者としては、今回の評価項目の中項目-安全-を第1義に捉え、高速道路の多面的な機能を評価されたい。</p> <p>地方においては、高速道路の整備による地方活性化効果を期待してやまない状況にある。</p> <p>今回の評価手法を早急に確立し、1日も早く事業実施に結び付けられることを望む。</p> <p>また、高速道路の機能は、ネットワークされてはじめて生きるものと考え、十分な検討を期待する。</p>
長崎県	<p>評価項目の大項目の設定3項目については、日々言われており、理解できる面はあるが、地方小都市においては、波及的影響のウエイトを大きな尺度で見たい、今以上に最重要視していただきたい。</p> <p>現状において、都市部と地方部では、高速道路(地域高規格道路を含む。)の整備が立ち遅れている状況にある。公共交通手段は少なくなっており、自家用自動車、事業用自動車での国道利用は高まっているのが実情である。</p> <p>住民生活においては、65歳以上の高齢者率は25%を示しており、国の平均17%を大きく上回っている。高次医療施設までの搬送時間の短縮による住民生活の安心向上は、都市部以上に地域住民から常日頃、求められている。</p> <p>農林水産品の物流がよくなることは、地方からの流通の利便性だけではなく、都市部においても供給を受ける方にとっても、逆に計測する効果指標も考えられるのではないだろうか。</p> <p>小規模地方間での、高速道路占有率がどのような数値であるか比較検討し、遅れている小都市周辺では、占有率の向上を図るべきではないか。</p> <p>当商工会議所管内の道路は、拠点都市間を連絡し、相互の連携を大きく可能にする国道は、現在、一本も増加していない。このようななかで、費用対便益、採算性を大きくクローズアップする高速道路総合評価・指標には納得できない。</p> <p>都市圏を中心とした高速道路評価と、地方都市との評価を同一尺度(採算性・利用度合いなど)で測ることに納得できかねる。</p> <p>[安・近・短]に代表されるように短期間の旅行形態が主流となっている。このため、観光立地を目指している地方都市(島原市・南高来郡)においては、高速道路の発達により、鹿児島・熊本・長崎の主要観光地(当市の場合は、国立公園、小浜町雲仙)を高速道路網で連絡することにより、広域連携が図られ、また、交流人口の増加が期待できる。</p>
宮崎県	<p>最低限日本の骨格を形成するネットワークは国策として整備を進めるべきである。</p>

都道府県	意見・理由
北海道	<p>高速道路は、国の根幹的施設で、国が責任を持って整備するべきものであることから、採算性や費用対便益を重視する評価がなじむものではない。</p> <p>したがって、総合評価においては、これら採算性や費用対便益の重み付けを小さくする一方で、地方の高速道路の必要性が的確に総合評価の中に反映されるよう、波及的影響の重み付けを大きくすべきである。</p>
北海道	<p>高速道路の早期整備により北海道東部の観光を全国にPRし、地方経済の活性化を図ればよいと思う。</p>
高知県	<p>新幹線の指標と空港の指標の加算となっているが、この指標は、整備該当箇所が新幹線の駅や空港に近いほど短縮効果が大きく出るので、遠いところの整備は不利になる。高速道路を利用する人、物が新幹線を利用する中で占める割合がどれほどあるのか、確認した上で指標とされているのでしょうか。空港利用の割合はいつてあると考えられるが、新幹線に近いところによる重要性は低いと考えます。</p> <p>新幹線の指標を削除するか、2つの指標が必要ななら、どちらか評点の高い方にしてはいかがですか。</p> <p>また、重み付けは、小さくすべき。</p> <p>指定を受けていなくても、実質的に機能を有するところは、施設として考えてほしい。</p> <p>また、費用対便益や採算性と異なる視点であることから、重み付けを大きくすべき。</p> <p>地域振興プロジェクト等があれば、将来交通予測に反映されるため、費用対便益や採算性とダブルカウントになる。</p> <p>重み付けを小さくすべき。</p> <p>交通量に連動した指標になっているので、費用対便益や採算性とダブルカウントになっている。</p> <p>また、高速道路の料金付近の渋滞によるCO2は、どのように評価するのか。平均走行速度では、評価できない。排出量の数値化に問題があるのでは。</p> <p>指標として再考すべきでは。</p> <p>並行する高速道路がないところは、どう評価するのか。一本もなくて、待ち望んでいる地域が不利にならない指標にしてほしい。</p> <p>このなかで、「コスト縮減への取り組み」として、地方の協力費用があるが、国の骨幹となる社会基盤を整備する上で、裕福な地域を優遇するのはおかしい。削除すべき。</p>
高知県	<p>高速道路が整備されることによって、都市と漁村の共生対流により地域の活性化が大きく期待できる。大方町は漁業と観光産業を連携し「鯨の逢える町」ホーエルウオッチングの取り組みをしているが、太平洋という雄大な海で鯨に遭遇することは訪れた観光客にロマンと感動を与え大変喜んでいただいている。特に最近は、中、高校生の体験学習の一環として「漁村が有する自然」の取り組みをしている。「過去3年間の「体験学習に訪れた高校数40、4,376人」その経済効果は大方町だけのものではなく県下全域において漁民、ホテル、民宿、土産店等恩恵をうけている。</p> <p>今、高知県は須崎市まで高速道路が整備され、幡多地方は国道56号が一次産業の主観道路である。しかし、悪天候の場合通行の制限がされ幡多地域の水産物の流通に支障が生じる新鮮な魚介類は時間との勝負であり、魚の価格に大きく左右される。</p> <p>大方町漁協の水産物はほとんどが県外出荷「新潟県、石川県、鳥取県、東京」で高速道、空港等の利用である。幡多地域(須崎市～中村市間)に高速道が整備されることによって時間の短縮ができ、その時間、漁師は沖で操業ができ漁獲の向上及び、コストの削減が図られる。</p> <p>高速道路が延長整備されることによって、都市と地方の共生対流により、幡多地方の経済効果、地域の活性化が期待できる。高速道路延長整備を強く要望いたします。</p>
宮崎県	<p>■地域特性の評価指標について：地域の車依存度を評価する指標を考慮して主要都市間の移動時間に対する地域住民の満足度を反映してほしい。</p> <p>(a)産業関連の評価に関しては工業製品出荷額、農林水産出荷額などの金額も重要であるが、地域特性を考慮するためには、地域(県単位等)の総生産額に占める比率に対して高速道路がどれだけ貢献しているかを時間短縮等の指標で評価することも必要。</p> <p>(b)また、観光客数等の地域特性を反映する指標が必要。</p> <p>(c)地域の(人口)対(乗用車数プラス商業用車数)の指標も必要。</p> <p>■地震、津波、台風、土砂災害等の災害多発地域と高速道の役割(大量のけが人等の搬送等の時間効果)の指標も考慮する必要あり。</p>
青森県	<p>県内での移動手段をほとんど車に頼っている立場としては、高速道路建設は必要不可欠です。青森の場合、県内で移動しようと思っても時間がかかるという事がすでに頭にあるため、どうしても腰が重くなってしまいがちです。整備されることでもっと青森を身近に感じる事ができれば県民の生活向上だけでなく、観光面での活性化が期待されます。これは5ページの図2にもある“地域社会”の3点です。</p> <p>そして中央から遠隔地にある青森県にとって、交流-物流での地域格差解消を図る点からも高速道路の整備は最重要課題だと考えます。(図2の“地域経済”)</p>
愛媛県	<p>採算性については、地域によって高速道路の果たす役割が異なるので同一の基準で判断すべきではない。</p>

都道府県	意見・理由
	外部効果については、各地域の特性を反映する指標を選択できるようにすべきである。
宮崎県	<p>そもそも鉄道と高速道路は、競合関係ではなく、その時間差で評価するのは、甚だおかしい。</p> <p>高速道路は、国の根幹をなすもので、法定予定路線11520kmは、早急に整備するべきである。その意味で、整備を選別するような評価手法は、それ自体がおかしいのではないか。</p>
島根県	<p>【意見】 指標4及び5において、拠点都市(生活圈中心都市)が対象となっているが、地方中核都市(県庁所在地)や地方中枢都市(政令指定都市程度等)へのアクセス向上も考慮すべきと考える。</p> <p>【理由】 面積が広い、あるいは交通ネットワークの未整備な地域にあつては、生活圈中心都市と言えども都市機能が貧弱で、吸引力の低い都市の場合が多い。より高次な都市機能を有する都市へのアクセス性が定住へ寄与し、日常生活における利便性を評価する上でも公平であると考え。</p> <p>【意見】 指標4及び5において、拠点都市(生活圈中心都市)が対象となっているが、地方中核都市(県庁所在地)や地方中枢都市(政令指定都市程度等)へのアクセス向上も考慮すべきと考える。</p> <p>【理由】 面積が広い、あるいは交通ネットワークの未整備な地域にあつては、生活圈中心都市と言えども都市機能が貧弱で、吸引力の低い都市の場合が多い。より高次な都市機能を有する都市へのアクセス性が定住へ寄与し、日常生活における利便性を評価する上でも公平であると考え。</p> <p>【意見】 「工業出荷額で評価」とあるが、この場合、既に産業が集積した地域が当然有利となる。工業出荷額をパラメーターとする場合もあっても良いが、今後産業が集積する可能性も評価すべきと考える。例えば、既に造成されている工業団地における未利用面積をパラメーターとしてはどうか？</p> <p>【理由】 現在産業が集積している地域を連絡することはもちろんであるが、これからの高速道路は集積可能な地域を連絡することも重要と考える。これによって、地域の自立を支援することが可能と考える。</p> <p>【意見】 指標の追加が良いか、パラメーターの追加が良いかは不明であるが、「自動車保有率」や「自動車への依存率(交通機関分担率)」を考慮して欲しい。</p> <p>【理由】 公共交通機関等の他の交通機関が未熟な地方部にあつては、自動車への依存度が高く、車の保有率も高い。よく1人当たりの公共事業費が取り沙汰されるが、このような地域にあつては、道路特定財源への1人当たりの負担額が多いと考えられる。したがって、優先度を上げて良いと考える。</p>
和歌山県	<p>私たち和歌山県と言う「半島」で暮らすものにとって、高速道路の整備・拡充は生活に直結するものであり、地域間の移動はもとより、利便性の向上により、地域間交流が生まれ、地域経済の発展にも直結するものであると思います。</p> <p>また、30年以内に40%～50%の高い確率で発生が指摘される東南海・南海地震に対し、紀伊半島を一周する高速道路の整備は、緊急輸送面においても必要不可欠であり、安全面においてもぜひとも延伸実現を願うものであります。</p> <p>これらのことから、5ページに記載の「費用対便益」や「採算性」よりも、「波及的影響」、中でも、「住民生活」、「地域経済」、「安全」といった項目に重みを設定すべきであると思います。</p>
島根県	<p>高速道路の評価についてですが、評価の前に国が高速道路を造る場合の「基本スタンス」の論議が置き去りにされているような気がしてなりません。国として高速道路を造る場合の最低限の基準があり、その基準をクリアしたところへ今回の評価方法を取りいれるべきです。</p> <p>少しおおげさに言えば、国土を人間に例えると、道路は体中に張り巡らされた「血管」といえます。その大動脈が高速道路です。</p> <p>血管が途中で詰まったり、切れていたりすると大変なことになります。山陰道、中国横断道の未整備区間などは早急に整備しなければならない。採算性だとか経済性とかいう以前の問題なのです。仮に不幸にも山陽側が大規模な地震に見回れて山陽側の交通網が遮断された場合、大阪から九州に向かう車は山陰道を通ることが考えられます。このように国土の安全確保という観点からは、評価以前の問題なのです。北東アジアに近い山陰地方の高速道路は、防衛上大切なのでは、という意見もあります。</p> <p>これら「基本スタンス」は、評価がどうあれ、国としての役割・義務上整備しなければならないのです。</p> <p>仮に今回の評価に入れるとしたら費用対便益、採算性、波及的影響という大項目にプラスして「国土防衛」という項目を入れてはいかがでしょうか？波及的影響の安全の項は、想定スケールが小さ過ぎて、問題外です。</p> <p>設問文章に「並行道路」という言葉が出てきますが、並行道路がないケースは考えられませんか？いわゆる「迂回路」の場合は並行道路といえますか？</p> <p>設問文章に「並行道路」という言葉が出てきますが、並行道路がないケースは考えられませんか？いわゆる「迂回路」の場合は並行道路といえますか？</p> <p>設問文章に「並行道路」という言葉が出てきますが、並行道路がないケースは考えられませんか？いわゆる「迂回路」の場合は並行道路といえますか？</p> <p>設問文章に「並行道路」という言葉が出てきますが、並行道路がないケースは考えられませんか？いわゆる「迂回路」の場合は並行道路といえますか？</p>

都道府県	意見・理由
北海道	<p>高速道路の採算性の議論について、基本的なところで疑問に思うことがあります。私は北海道に住んでいますが、北海道の高速道路は、本州のようにネットワーク化されておらず、そのような地域のところを、本州のネットワーク化されたところと同じ土俵で議論するのはおかしいのではないのでしょうか。</p> <p>よく北海道の十勝道の利用率などが取り上げられますが、あそこが札幌からつながっていけば、もっと利用する人もいるでしょうし、日勝峠の危険な道を使うよりも、ずっと安心です。</p> <p>北海道ほど高速道路の整備が遅れている地方は、ほかにはないのではないのでしょうか。</p> <p>それなのに、どうして、本州と一律に議論されるのでしょうか。地方の時代といわれながら、なにかおかしくありませんか？</p> <p>また、北海道の冬の運転は非常に危険です。そういった地域の事情を考慮した評価手法がないように思います。</p> <p>どこも同じ一律の議論でいいのでしょうか。特に北海道は冬期の問題、ネットワーク化されていない高速道、本州との行き来は、飛行機がJRという違いもあります。そういった事情はどうやって評価手法のなかに組み込まれるのでしょうか。</p> <p>また、この意見募集のもととなる評価手法そのものも、正直よくわかりません。あのような専門的なものでは、一般の国民には答えてほしくないという感じがして、専門家の意見を求めているように思います。</p> <p>手法についての詳しい説明などがあればもっと分かりやすいのかもかもしれませんが、あのようなものでは、なかなか意見募集といわれても答えられません。</p> <p>もう少し、国民への分かりやすい説明が必要ではないかと思います。ご検討ください。</p>
東京都	<p>安全面からは評価できますが、客観的に見れば高速道路が1路線あれば、それなりの評価ができるはずなので、削除した方が良いと考えます。この指標は並行道路の規制や通行止めおよび緊急輸送路で代替可能であると思われる。</p> <p>象区間端部間の迂回距離では実感を伴いつらいと思われまますので、他の指標同様に対象区間端部に存する市町村役場間とした方が良いと考えます。</p> <p>対象区間端部間の迂回距離では実感を伴いつらいと思われまますので、他の指標同様に対象区間端部に存する市町村役場間とした方が良いと考えます。</p> <p>(原文)コスト縮減への取り組み  【意見】評価項目内用を勘案しますと、コスト縮減とせず、「地元の整備への熱意、意向」の評価と項目名を変更する方がなじみやすいと思われまます。(総合的な支出には変化がないはず。)</p>
大阪府	<p>■評価の対象について</p> <p>高速道路の整備効果の評価することが目的であることはわかりますが、これが、民営化による永続的有料道路か、国の政策として整備され、長期的には無料化を目指して初期有料とするのか、地方自治体の負担割合が多い無料供用される道路か、等の道路の位置づけによって評価の考え方や方法が異なると思います。その点は、どう理解したら良いのでしょうか？</p> <p>追記:道路の民営化の意味が曖昧ですが、永続的な有料化による利益を目指す運営会社ということなのでしょう。その場合、従来の有料道路制度との関係はどうなるのでしょうか？ さらに、国民の通行権は保障されるのでしょうか？</p> <p>■評価の考え方について</p> <p>未供用区間の高速道路の評価方法として、大項目から小項目まで設定し、各項目の重み付け総和を総合化指標として用いることが提案されていますが、</p> <p>『未供用区間の内、採算性の高い区間は民営化されると聞いています。つまり、もともと、採算性は低い、整備の必要性が高い区間を対象に評価することになると考えます。そうすると、採算にかかわる利用者の量的議論ではなく、むしろ、公共財として必要な道路、具体的には、①地域のシビルミニマムの底上げ(他の地域や平均的なサービスとの格差是正)に必要である、あるいは、②既存区間に対するネットワーク効果が大きい、といった観点の議論がまずは必要ではないのでしょうか。いいかえれば、これらの基本的な評価指標を制約条件として設定する必要はあるのでしょうか？』</p> <p>【意見】評価の方法について</p> <p>公的に整備すべき高速道路の評価方法としては、まず、①地域のシビルミニマムの底上げ(他の地域や平均的なサービスとの格差是正)、②既存区間に対するネットワーク効果、といった観点に基づく基本的制約条件を設定した上で、提案されているような指標化が望まれますが、その場合、項目の設定等について、次のような疑問があります。</p> <p>1)大項目の設定について:費用対便益の高い対象は、基本的には採算性評価もよいのではないのでしょうか？便益指標に利用者総量が加味されるならば、その良否は原単位の大きさと利用量の積で表される訳ですから、当然採算性と関係するものと考えられます。そのため、この両者を独立の大項目として評価すると、採算性に偏った評価になるのではないのでしょうか？</p> <p>■指標の量的要素の考え方について:</p> <p>総量として評価すべき項目と、シビルミニマムのための基本的な指数として評価すべき項目があると考えます。例えば、医療機会やそのための所要時間、流通コストなどは、人口や利用者数といった量的評価が好ましいとは必ずしも言えず、一方、騒音や排ガス等の環境指標は暴露量が問題となるため、被害を受ける可能性のある量として評価されるべきだと考えますが、その点、提案指標に再考の余地があるのではないのでしょうか？</p>

都道府県	意見・理由
	<p>私は40年に渡り高速道路を利用してきたものとして意見を言いたいと思います。</p> <p>日本の高速道路が何故に有料なのか、何故高額なのか、費用便益を考える前に検討する必要があるのではないか、時間短縮、走行経費、地域経済への波及、その他が良くなる事は非常に良い事だと思うが現在の高速道路行政の考え方の中では、費用便益を考えることは無理だと思う。</p> <p>現在の高速道路は採算性が優先されるが、世界一高い料金になっている、何故償還期限が20年～30年なのか100年～200年でもよいのでは無いのか、償還期限が長くなれば料金は現在の1/5:1/10になるはずだ。</p> <p>現在高速道路を利用している車両は営業車が大部分と思われる。</p> <p>私は会社を定年退職してから車で移動するときは、一般道を使うようにしている深夜一般道を走っているとトラックの多いこと、この車が高速道路を走れたら、時間短縮、走行経費、地域経済への波及に貢献するか計り知れない。</p> <p>日本の高速道路は国民の為にでなく道路行政に携わる政治家及び役人の予算執行の為にあるように思われる。</p> <p>委員会の先生方が大学の教授ばかりなので脅かされました、なぜもっと現業の人を入れないのか、もっと現場</p>
兵庫県	<p>大項目、中項目の「安全」に初めてネットワークがでてくるが、高速道路は単に総延長のみではなく、ネットワークにより安全は当然のこと、その他のすべての中項目に関係する。このため、樹枝状構造ではなく、ネットワーク形成を主眼においた道路計画がなされることが肝要と考えられます。このためネットワーク化できているか、いないかの指標も必要ではないでしょうか。</p>
北海道	<p>今後整備される地方の高速道路は採算性が極めて厳しい状況にあることは、明らかであることから、採算性に比重が置かれることなく、波及的影響を考慮できる今回の方法は意義があると思われる。</p> <p>しかし、重みの設定に当たっては、とかく恣意的とならないように十分に注意する必要がある。実務者によるアンケートばかりでなく、周辺住民等からの意見も参考に公の委員会等で決定するなど、公平性を確保する必要がある。</p> <p>3次メッシュによる人口を考慮しているが、人口の大小にかかわらず、国民が平等に高次医療を受けられるチャンスを整備するという観点にたてば、時間短縮のみで評価しても良いのではないかと考えられる。</p> <p>とかく、高速道路の整備計画は「全国一日交通圏」構築を基礎として、議論されているが、より具体的な「高次医療」等生活に密接した事項に、焦点を絞ることによって、国民の理解も得やすいのではないかと考えられる。</p> <p>高速道路整備にあわせて実施される地域振興計画を評価し、地域の協力と高速道路の活用を図るための指標と考えられるが、過去に整備され、現在売れ残っている工業団地などの状況を考えると、ここで大きく取る上げる必要性を感じない。</p> <p>せいぜい地方公共団体の取り組み状況の一項程度であると考えられる。あるいは、面積・事業費をパラメータにしないで、事業実施の熟度のみをパラメータとして、高速道路の活用に好影響を与える程度の評価で良いと考えられる。</p>
秋田県	<p>「費用対便益」や「効率性」の重要性は十分わかるが、道路は救急医療の面では生命をも支えている。</p> <p>また、地方は経済、産業が低迷下しており、それらへの支援としての高速道路の整備は不可欠である。</p> <p>「波及的影響」は地方ほど大きく、重み付けも全国一律にしないで、地方の活性化の観点から進めてもらいたい。</p>
青森県	<p>青森には出かけるとなると1日がかりになる場所や、観光名所であっても、遠いためになかなか足が向かない場所がたくさんあります。</p> <p>高速道路を整備することによって、地方とほかの都市や首都圏の双方向の流通が可能になります。ヒト・モノ・カネの流通により、生活環境の変化や経済の活性化が期待できます。整備により受ける利益はたくさんあります。</p> <p>採算性が低いならば、利用しやすい価格設定や施設・サービスの充実、安全面での十分な配慮などの工夫がより必要です。利用しやすく行きやすい場所が増えれば、高速道路を利用する人も増えると思います。</p> <p>整備においては、地域社会や地域経済の項目に重みをおいて検討していただければと思います。</p>
北海道	<p>高速道路を対象とした評価手法に関する意見募集とのことなので、意見を書かせていただきます。</p> <p>昨今の高速道路は、採算性がばかりが議論されており、地方、特に北海道では都心部と同じように議論されては、私達地方に住む人間にとってはつらいものがあります。特に釧路市に住み始めてからは、札幌まで車で6～7時間もかかり、買い物に行くのも一大決心です。また、冬は日勝峠は非常に危険な道であり、当然、札幌まで行けず陸の孤島のような感じです。ぜひ都心部の人もこの地で生活して欲しいものです。きっと、この地方への高速道路の必要性が実感できることと思います。北海道は広大であるにもかかわらず、札幌市に人口が一極集中しており、そのため親戚・友人が札幌にいたり、札幌でしか開催されないイベントがあったりと、何かと札幌に行くことは多いものです。国土の骨格として昭和32年に誕生した高速道路ですが、当時予定されていた路線の中で45年たっても完成していないのは、釧路市と稚内市だけです。完成していないにもかかわらず、本州では次々と予定路線が追加され整備されてきました。どうしてこのような結果になったのでしょうか？北海道（特に釧路市と稚内市）は国から見放されてしまったのかな？と思ってしまいます。確かに北海道の高速道路は都心部の交通量から比べると少ない。採算性も見込めないかもしれません。しかしながら、私達地方の人間は、確実にその道を生活の中で必要としており、待ち望んでおります。釧路それから稚内市までの高速道路の早期整備をよろしく願っています。</p>

都道府県	意見・理由
北海道	<p>【意見】 本評価の区間設定について、連絡すべき拠点都市として対象区間近傍の都市ペアを設定とあるが、これは特に北海道においては実体を反映していないものと考えます。 従って、北海道においては地域事情として対象区間の都市ペアとして札幌市(政令市)と設定区間の都市を考へるべきと考えます。</p> <p>【理由】 ①. 北海道は、近傍の生活圏中核都市よりも札幌市(道央圏)との結びつきが強く、特に釧路や根室圏、北網圏、宗谷圏、函館圏は、一般国道での時間距離は6時間～9時間となり、高速道路の必要性が特に高いものと考えること。(近傍の生活圏(100km未満)では一般国道でも十分であること。) ②. 高速道の必要性は、本来、近傍の生活圏との移動に必要なものではなく、最低でも都道府県内(県庁所在地)単位での移動の高速化を図るべきものと考えること。(高速道は、本来長距離トリップを担うネットワークであること。)</p> <p>【意見】 鉄道での時間よりも高速道が時間短縮される場合に評価点となるのは、おかしな評価であるものと考えます。 従って、現況の鉄道(特急)と道路利用の場合の時間差が大きいほど評価点を与えるべきと考え、評価に対する重みを大きくすべきと考えます。</p> <p>【理由】 ③. 高速道と類似する鉄道(特急)の時間と、既存高速道利用を含めた道路利用時間の差が大きいほど、高速道の必要性が高いはずである。鉄道は近年高速化を図って利用促進をアピールしており、これをも短縮する高速道の制限速度は、鉄道よりも高い速度でなければ絶対評価されないことになる。</p> <p>【その他】 経済的な話であるが、一家4人が釧路から札幌まで出かけると、往復8万円にもなる。しかし、高速道利用だとガソリン代を含め2万5000円前後で往復できることになり、時間も3時間は短縮できるのである。従って、一般の利用者は、高速道が共用されれば高く利用されるのは明白である。(また、その浮いた金額が消費に回せる経済効果も期待されるはず?) この様な、利便性の効果が十分期待される地域が大都市の理論で切り捨てられるのは、地方切り捨てとしか言いようがないと思います。</p>
宮崎県	<p>地方に住む一住民として、一言申し上げます。 客観性を重視され、しかも地方部にも配慮されており、一見完全な内容のように見えますが、実際に数字を入れていった場合、本県の東九州自動車道や九州横断自動車道延岡線が上位に行くことは、考えられないような気がします。 それは、やはり人口や交通量などが支配的要素となっていると思えるからです。私は、高速道路が遅れていると言われる東北地方や、山陰地方、四国地方などを旅したことがあります。東九州地域ほど不便を感じませんでした。 なぜなら、東北山脈、中国山脈、四国山脈いずれも山が低くかつ横断する時間距離が短いからだと思えます。それに比べ、九州山地は急峻で距離も遠いため、九州における東西交流はほとんどありませんでした。 しかも、西九州のみに高速道路など高速交通網が整備され、東九州にはようやく高速道路がと思っていた矢先に、例の議論で採算性に難ありと言われ、現在建設中の部分もほとんどが2車線ですし、今後作られるかどうか不明です。 どうか、指標の一つに「高速道路網密度」的な指標を入れていただきたいのです。こう言っただけなんです、四国の計画などは完成すれば相当な高速道路密度になりますか？東北や中国ばかりです。 東九州のそれとはそもそも次元が違う議論のような気がしております。私は、たまたま東九州自動車道の用地に関する仕事をしておりますが、住民のこの道路にかける思いはひとかたならないものがあります。 なんとか皆様の力で、夏目漱石に陸の孤島と言われて(坊ちゃんの一節で)以来100年、その汚名返上に力を注いできた人々の夢を現実にしていただきたいと願っております。</p>
北海道	<p>各要因のウェイトは複数の人を対象にアンケート等を行い設定する、とあるがウェイトの決定方法には客観的な方法はないと認識している。この場合、より多数のアンケートをとることで、ウェイトが平均化され意味を持たなくなる恐れもあり、慎重に行うべきである(特に中および小項目)。</p> <p>高速バス等の都市間交通に関する利便性を評価する場合、特に地方においては短縮時間だけではなく頻度も重要なファクターとなる。この指標の場合、評価されるのは所要時間のみであり、利便性向上の一部分のみの評価とはなっていないか。</p> <p>都市間連絡を評価することは高速道路整備の評価において重要な観点である。本指標では、連結される中心都市の人口積が評価されている。しかし、中心都市の人口規模は地域によって異なり、たとえ人口が少なくとも生活圏の中心都市として重要な役割を占めているものも少なくない。この場合、経済・生活・文化などの都市連携を人口のファクターのみで評価し、相対的な施設数や都市サービスを評価する指標となっていないか。</p> <p>主要観光地を高速道路によって連結し、地域の広域的観光産業ポテンシャルを上げることは、観光産業の発展に大きく貢献するものである。しかし、本指標では観光地の連携を評価する際に、市町村役場からICまでの距離をもって代表させている。これでは、都市観光については高く評価されるが、観光スポットが都市とは乖離しているような「自然重視の観光地」に対する評価は低くなる恐れはないだろうか。</p> <p>ここで評価する「地域振興プロジェクト」に関する「熟度」は考慮する必要はないか。</p>

都道府県	意見・理由
	<p>並行する高速道路のリダンダンシーを評価しなければならない箇所は、日本の一部であり、それ以外の地域においては、ほとんど意味のない評価指標ではないだろうか。たとえ評価する場合でも、対象となる区間が時間最短経路となるものである必要は、条件として厳しいと考える。</p>
秋田県	<p>高速道路の評価手法についてHPを見ました。 HPを見ての感想は、色々な計算式の表などがありましたが見てよくわかりませんでしたので、重み付けについて意見を言わせていただきます。</p> <p>私が住んでいるところは、雪国の東北地方にある秋田県です。 秋田県は人口も少なく、高齢化もかなりすすんでおり、経済的にも貧しい県であると感じています。 高速道路を建設する場合、都会で建設するより効果は上がらず、いつまでたっても高速道路がつながることがないような気がして心配です。 とくに、今、つながっていない所は、カーブや坂がきつい県境付近が大部分で建設に要するコストは大きく、高速を利用する人は少ないところばかりが残っていると思います。 だから、重み付けは高速ができることによる効果＝「波及的影響」を70%くらいにして評価してもらいたいとおもいます。（採算性と費用便益？は全部の高速道路が繋がって発生するものではないのでしょうか？）</p> <p>■日頃おもっていること</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・県境は特に冬期間は大変です。正月など子供をつれて実家に帰るときなどは事故らないように夏の2倍くらい時間をかけて往復しなければなりません。（危険！）</li> <li>・女性や高齢者は運転が不慣れなので高速道路のゆったりした道路が必要です。（安心！）</li> <li>・不況の為、共働きの家庭が増えているので通勤費用の負担を少なくするため高速の料金を半額以下にできないですか？</li> <li>・新幹線ではレディースパックや、週末割引などいろいろな割引がありますが高速道路はなぜないのでしょうか？</li> </ul>
宮城県	<p>私が住んでいる気仙沼市は宮城県の最北端に位置し、県都仙台市まで最寄りの高速道路を利用しても3時間弱を要し、高速交通ネットワークの必要性を特に感じております。</p> <p>現在、東北地方には南北に縦断する「東北縦貫自動車道」があり、東北地方や北海道における産業経済の発展に大きく寄与すると共に、都市部に住む人たちにも、東北特有の冷涼な気候を生かした生鮮野菜、世界三大漁場を控える三陸沿岸地域から、生鮮魚介類等が日夜トラック輸送により供給されるなど、高速道路は最も重要な社会基盤であります。</p> <p>いま、東北縦貫自動車道は収支率が圧倒的な黒字路線であり、費用対便益や採算性から考えたとき、最も優良な高速道路として今後も整備されることでしょうか。一方、費用対便益や採算性（収支率も含む）が悪いということで、今後整備が打ち切れ、又は整備が行われずとする地方路線沿線にある住民には、今回の評価方法について到底納得できません。</p> <p>以上のことから、「重みの算出」にあたっては、費用対便益及び採算性もさることながら、これから整備が行われようとする地方にとって、波及的影響の要素が相当占めることから、この三要素得点を同列に採点すること自体が、地方の道路整備を今後行わないとする意見を増長する危険性を孕んでおり、到底納得することはできません。</p> <p>どうか、決して都市と地方が対立することを望んでおりません。 今後、お互いがよりよく共生しなければなりません。どうか地方の実情を考慮し、その配点方法について再考</p>
青森県	<p>◆国策（防衛、エネルギーなど）も重み付けに入れて評価してほしい。 理由としては、高速道路は国の基幹道路であり、当然国の重要事項である防衛・エネルギーなどの関連地域との弾丸道路的な要素も必要になると思われるため</p> <p>■財政難という現状はあるにしても、無駄な体質は改善した上で、地方をもっと重要視してほしい。 理由としては、評価手法は地方はついてという感じが強くあるように感じた。策定段階でもっと地方の声を取り入れた上で対応して頂きたい、道路は歴史の一部でもあり、現在も歴史の一部である。</p>
北海道	<p>高速道路の評価に際して、貨幣換算が確立されている評価項目だけでなく、貨幣化が困難な効果・影響をできるだけ多角的に取り込む取組は、大いに評価するところであります。</p> <p>しかしながら、「整備計画策定済みの未供用区間」に該当する北海道の高速道路は、北海道における社会資本の骨格として国土の有効利用並びに救命・救急医療、防災等の住民生活向上の観点から必要不可欠なものであり、既に高速道路の骨格が形成され、ネットワーク化に寄与する本州の該当区間とは、性格を異にするものであります。</p> <p>今般示されました「波及的影響」の評価手法では、既に高速道路をはじめとする社会資本の整備により経済的発展が進んだ地域において、高い評価値が得られるものと見受けられますが、北海道は、食料の安定供給、観光など、今後の日本の社会経済発展に寄与できる素地を有しており、高速道路の整備により、道内のみならず、全国への波及効果も大きいと考えられることから、北海道における高速道路整備が過小評価されることのないよう、配慮が必要と考えます。</p>
北海道	<p>道路が道路利用者に対して要求される提供する基本的機能には、「安全性」、「快適性」がある。このうち、高速道路に対する「快適性」に関する評価が不十分である。具体的には、「乗り心地」、「景観」に関する記述が全く無い。一般道路に比して、路面管理、道路線形に対して特別な配慮が必用と思われる高速道路では、「快適性」評価の方法、指標の設定とその根拠を明確にする必要がある。</p>

都道府県	意見・理由
	<p>積雪寒冷地域では、冬期における気象条件が設定されている全ての評価項目に影響を与える。複数の評価項目が相互に関連しているケースが多く、新たに別途評価項目・指標を寒冷地用に設定し直し、整理する必要があると感じる。</p>
大分県	<p>■「広く国民の意見を求める」ためには、もっとわかりやすい内容にする必要があると思います。理由は、以下のとおりです。</p> <p>①ここで示されている評価手法は、抽象的概念、数式、専門用語等により説明されており、一般人になじみのあるものではないため、「広く国民が理解する」には難解すぎます。</p> <p>②また、この評価手法の最終目的は「事業の客観的評価」としか示されておらず、地域住民の関心事である「地元の高速度道路建設の行く末」に対して、この評価手法がどのように、どの程度関係してくるのかが明示されておりません。</p> <p>③これでは、地域住民の切なる願いを叶えていただくために、どのような意見を出せば良いかわかりません。</p> <p>高速鉄道がなく、高速道路も非常に遅れている東九州では、最大の要望は「東九州道早期完成」です。これは沿線市町村間の高速度連絡により、「救命救急活動の向上」・「地域経済の発展」・「文化交流の促進」が大きく望めるからです。</p> <p>本当に何十年も待ち望んできたこの地域に、一日も早く十分な高速道路が整備されるような評価をしていただきたいと思えます。</p>
宮崎県	<p>大項目に、「当該高速道路の整備が予定されている地域には、高速道路が整備されていない。」という項目を加えるべき。</p> <p>高速道路が既に整備されている地域とされていない地域では、産業振興や生活、その他色々な面で、その発展に大きな開きが生じている。</p> <p>本来、高速道路は、地域の自立と発展を促進させるために、必要不可欠の社会資本であり、高速道路の整備を始め、鉄道等の高速交通手段の整備が、遅れている地域の整備を優先させるべきである。</p> <p>また、項目間の重要度の設定(重み付け)にあたっては、採算性を重視することなく、高速道路が地域社会に及ぼす波及的影響を重視するべきであるが、その効果の算定に当たっては、現状の数値(人口や出荷額)に時間短縮を乗じて算定し、それを波及的影響としているが、高速道路以外の陸上交通機関の整備状況や地理的条件等、様々な要因により現在の数値があると考えられることから、単純に現状の数値を使用すべきではない。その他の交通機関整備状況や地理的条件に係る係数を設定する必要があると考える。</p> <p>最後に、高速道路は、国の責任により、法定予定路線11,520kmの整備を行い、早期に高速道路網の整備を図るべきであり、総合評価の対象を整備計画区間のみに限定すべきではない。</p>
山口県	<p>・大項目として、「波及的影響」を加えることは高く評価する。</p> <p>・中項目の設定における、5つの役割の中に、国家としての高規格(高速道路)道路網の構築が必要であるとの観点が欠如している。</p> <p>上記の観点は、「採算性」を超越した国家としての高規格道路網の整備であり、国家としてあるべき高規格道路(高速道路)網のグランドデザインを見えなくした状況で、今日の国家財源を考えた高速道路の「採算性」の問題が突出した議論となっていることに危惧の念を抱く。なお、国民が道路建設財源のこと、採算性のことなどに強く意識する状況になったことは高く評価できる。</p> <p>・21世紀の産業として、観光産業の急速な伸びが予測される。</p> <p>・ここでの、観光産業の発展の評価式が市町村の年間観光入込客数に基づくものとなっているが、この値では、将来の外国人の観光客の増加を考慮できないのではないかと。現在、日本人の国外渡航者数が1700万人、入国外国人数が500万人と言われているが、外国人の入国者が増えることを予測した「観光産業」の見通しに基づく評価式の検討が必要であると考えます。</p> <p>今後の高速道路の整備について、国民の意見も大いに参考にされるべきであるが、今日高速道路がかなり整備された地域と、ほとんど整備されていない地域が存在し、これらの地域間の意見の対立が起こっている。高速道路の整備を放棄することになる地域における、国道の整備を今後どのように進めるかのグランドデザインが見えない。それらの地域においては、場合によっては準高規格道路への転換を図るなどの国家的ヴィジョンが必要であると考えます。</p>
栃木県	<p>指標9について、「計画面積及び事業費の偏差値の平均」のみで評価しているが、地域振興策の進捗状況、例えば、「計画中」、「整備中」、「整備済」等の状況等も含め評価できないか</p> <p>当該路線のメリットを最大限発揮するためには、全線開通が望まれる。当該区間と隣接区間との総合評価結果において、万が一格差が生じた場合の取り扱いについての基本的方針はあるのか</p> <p>より客観的な評価がなされるよう、特に重み付けについて、今後さらに検討・研究をされるよう配慮願いたい</p> <p>評価を行う上で、より産業の成熟度を加味した評価が必要であると考えます。</p>

都道府県	意見・理由
愛知県	<p>現東名高速道路は、国内輸送の大動脈であることは、今後も変わることはありません。しかしながら、施設は老朽化しており大規模な施設の改良が必要になってくる。特に、最近では高速道路における悲惨な交通事故が多発している。さらに、この地域は地震防災強化地域に指定されている。このような状況からも第2東名は国家事業として整備すべき道路であるため単純な重み付けをすべきではない。</p> <p>とりわけ、引佐JCから豊田東間が取り残されることは、誠に遺憾である。</p> <p>自動車特区やリサイクル港湾の指定を受けて躍進中の三河港を中心にインフラが整備されており、経済効果やネットワーク効果が早期に発揮できる路線については一律的な重み付けをすべきではない。</p>
北海道	<p>人命にかかわることなので、地域における第3次医療施設の配置、地域の面積等を評価に加えることが必要ではないか。</p>
栃木県	<p>デフレ経済が進展する中で産業基盤施設としての幹線道路網の整備は、地域経済の活性化に多大な影響を与えると思われます。波及的影響に含まれる地域経済については小項目を含めて配分点数を他の項目と格差をつけても良いと思われます。</p> <p>港湾のない本県にとって、北関東自動車道は商工業を中心に農業・観光業などの活発な経済活動を促進すると思われるので早急なる完成を切望します。</p>
秋田県	<p>総論に於いては「費用対便益」や「採算性」は重要な事項であることは十分認識しているが、地方に於いては、厳しい環境にある経済、産業の最大の活力として、道路整備は必要不可欠なものである。又、高度な医療施設までの搬送時間短縮など地方ほど「波及的影響」は大きく、地域活性化の観点からもより重要視されるべきである。</p> <p>地方にとって、高速道路は、住民生活の向上、並びに地域経済の活性化にとって重要な位置にあると考えられることから、波及的影響(外部効果)のウェイトが大きくなる</p> <p>この為、重み付けも全国一律ではなく、地域ごとの、諸事情を考慮した形が必要となってくると考えられる。</p>
福岡県	<p>多様な意見を極力くみ取る観点での努力は望ましいことであり、その点では大いに評価できる。ただ、それだけに、かえって内容が複雑になり、何のために、何をどこまで、どういった点で、だれが評価する必要があるのかが曖昧なものになり、全体として、かえって評価することの意義が理解しにくくなっている。評価の意義と理念をより明確に、かつより分かり易くする必要があると考える。</p> <p>各指標が、重複的と思えるところもあり、また、中分類が妥当か否か理解しにくい。たとえば、指標3(高次医療)は指標1、2よりも、指標4、5と同類に思える。また、指標1から8までは、結局は時間短縮効果を、様々な活動の重みで評価するものであるが、その中にはネットワークが異なるとはいえ、同じ人口が用いられたりしている。あるいは、諸活動が結局は人口に比例するものが多々であるといえるが、そうしたことで重複評価になっていないか疑問である。要するに、各指標が持つ意味を、今一度十分に考え、その説明性、重要性、独立性を明らかにする必要がある。</p> <p>全ての指標を、重み付きとはいえ、加え合わせることに疑問が残る。基本的には直接的な投資効果に絡む費用対便益、採算性を1グループとし、これと波及効果のクロスによる評価体系にすることが望ましいと考える。すなわち、波及効果は、地域あるいは地方の特性を十分考慮すべき内容であり、必ずしも全国一律の評価にはならない内容を多く含むこと、評価指標の次元が異なるものが多く含まれること、効果の発現期間がまちまちであること、地域やネットワークの取り方を含めて効果の推測が曖昧にならざるをえないことなどから、費用対効果、採算性と波及効果を同一に扱うには無理がある。</p> <p>波及効果に関して、各指標で次元が異なり、あるいは分布幅や分布の形、指標の精度などが異なる。そうしたものに対して、重み付き総合評価をすることは論理的に誤りであるといえなくもない。指標の標準化をどのように行うのか十分検討が求められるところである。</p> <p>無責任な言い方であるが、深く考えれば考えるほど、このままの評価でよいのか疑問がわく。あるいは、専門的な行政担当者の理解はえられても、幅広い国民が理解できる評価になっているかは疑問である。そうした意味で、今一度評価の意義を整理のうえ、説明性の高い評価になるように努力されんことを期待するものである。</p>
宮崎県	<p>重みの算出方法について、アンケート調査により重み付けを行うが、都市(部)と地方では異なる回答になるのではないかと。後進地域である地方の意見をもっと取り入れるために、アンケートにも重み付けをしたらどうか。</p>
宮崎県	<p>数値の算出方法で、市町村の年間工業製品の出荷額を用いているが、現況値を用いると、これまで整備の行われていない地域が低い評価となる産業立地による発展性も考慮すべきではないか。</p>
岐阜県	<p>少子、高齢社会の到来、特に地方の中山間地域に居住する高齢者のことを考えると、評価項目のうち、「高度な医療施設までの搬送時間が短縮される」、「並行する高速道路の代替路線を形成する」など、生命にかかわる項目については特に重視すべきである。</p> <p>少子、高齢社会の到来、特に地方の中山間地域に居住する高齢者のことを考えると、評価項目のうち、「高度な医療施設までの搬送時間が短縮される」、「並行する高速道路の代替路線を形成する」など、生命にかかわる項目については特に重視すべきである。</p>

都道府県	意見・理由
	<p>評価項目の「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」については、高速道路に関する委員会・協議会の設置、シンポジウム等会合の種類を指標としているが、いたずらに地方が会合の種類を競い合う状況を避けるため、定量化することはむずかしいかもしれないが、会合の質の高さや完成度を指標に加えるべきである。</p>
新潟県	<p>評価項目である波及的影響の中項目には、国家的な視点以外にも地域という視点での評価項目が半分を占めている。これは、これからの地域が主体となった取り組みを行うという昨今の社会情勢を勘案しても当然のことと考える。</p> <p>しかし、このように地域支援という要素を多く含んでいる整備にもかかわらず、高速道路整備はなぜ地方が負担(税金)しなくても良いのだろうか。確かに今まではそのような法制度の中でやってきたが、現在の社会的・経済的な状況の中では、より受益と負担を明確にさせた整備手法を採用する必要があると考える。</p> <p>本当に必要である高速道路であるなら、交通量や料金収入が少なくても整備すべきであると考える。問題は、その「本当に必要な」をいかにして説明責任を果たすかであると思う。その一環としての総合評価であるからこそ、その必要性を明確に説明し、作るためにはこれだけの負担がないと作れませんというぐらゐの制度改革(整備手法含む)とのセットでの議論が必要である。</p> <p>そこで、整備手法も評価項目の一つにいれてはどうかと提案を行いたい。</p> <p>もちろん、整備手法の中には経営という視点も必要である。従来のような評価項目はあつてしかるべきであるが、現在の財政難の中では特に経営という視点もあわせて評価項目に入れなければトータルの評価が行えないのではないかと考える。現在の評価項目には採算性という項目があるが、断片的な料金回収による費用回収のみならず不良債権状況、減価償却を踏まえた資産計上、政府会計のあり方など、社会資本を資産として考えるパブリックアセットマネジメントの視点などをあわせて議論しないとこれからの人口減少化の中での高速道路の必要性をとらえるのは困難であると思う。</p> <p>なお、安全性の評価は、「・・・緊急輸送道路の代替路を形成し・・・」とあるが、道路管理者だけでは判断できない問題点であるとする。地域防災計画、洪水ハザードマップ、消防や自衛隊の出動体制など関連機関などと充分協議を行ったうえでないと評価をくだせないのではないかと考える。道路管理者は、地域のソフト面(例えば、災害時等に対する教育の徹底、地域防災計画の熟度など)の取り組み状況も十分踏まえた評価を行い、作っても使われないことのないような総合的な判断を行っていく必要がある。</p> <p>いずれにせよ、質を評価するには、定期的なモニタリングによる状態の変化をデータベース化する体制が必要であるとともに、規格の高い道路を建設するという事は、それに付随した建設コスト、メンテナンスコストが一般的な社会資本整備に比べ莫大なお金を必要とする。すなわち、多くの国民の税金を使うわけであるから、高速道路を建設することが目的ではなく手段の一つ、つまり真の目的と手段を明確化させられるような評価(整備路線ごとに評価項目の重要度を、評価する前に事前に国民に示すなど)を行わなければ、国民の公共事業に対する厳しい情勢は改善されないのではないかと考える。</p>
福島県	<p>高速道路の総合評価における評価項目・指標について費用対便益、採算性、波及的影響と、大きく3つに項目分けされているが、波及的影響のうちの住民生活、特に高度な医療施設～、に関しては、国民の生命に関わることであり、評価点の重要度を特に高めるべき。</p> <p>またこれに関しては、相対的評価ではなく、絶対評価で判断されるべき問題と考える。</p>
長崎県	<p>交通不便な半島地域住民として、各指標とも大いに説得力を伴うものとして、素直に理解、納得できる内容。本地域は、平成3年から8年にかけて、雲仙・普賢岳の噴火災害を受け、代替機能を備えた「避難道路」の必要性を痛感した苦い経験もあるので、是非前向きに進めていただきたい、と願っている。</p> <p>ただし、地下水源の確保(島原は名水100選の街)をはじめ、自然環境の保護に関しては、万全の注意をはらって取り組んでほしい。</p>
栃木県	<p>高速道路建設については、民営化推進委員会の意見書にもあるとおり、①必要性の乏しい道路をつくらない②国民負担を最小化するとの意義に賛同する。整備効果の高い「北関東自動車道」の一日も早い完成を強く要望する。</p>
静岡県	<p>危機管理の高まる中で、災害・事故時の代替性を評価する「安全」も項目も重み付けを重視していただきたい。特に当該地域は、いつ起こるか分からないと言われている東海地震への対応は急務であり、全国一律ではなく大規模災害の規模、逼迫度も考慮されるような評価手法が望ましい。</p> <p>「安全」の項目については、並行する高速道路の代替機能の有無が評価されることとなっているが、第2東名は東西の大動脈である現東名を代替するものであり、現東名の重要度も評価の要素に組み入れていただきたい。また、現東名における渋滞や事故などに起因する経済損失は計り知れないものがあります。第2東名は、こうしたマイナスを補完するものであり、それが評価されるような手法を検討していただきたい。</p>
愛知県	<p>ネットワーク効果を早期に発現できる路線については、特段の重み付けが必要である。</p> <p>国の重要施策において早急に整備することが位置付けられている高規格幹線道路に対しては特別の重み付けが必要と考える。(ネットワーク効果を早期に発現できる路例:中央防災会議の東海地震対策大綱における第二東名高速道路の早急な整備)</p>
福井県	<p>客観的な評価の必要性はもっともであるが、社会資本整備に重要な社会共通の財産としての視点として、国として描く将来の社会形成に不可欠な整備量と質についても明示し、その充足度に対する評価についても考慮すべき。(整備方針としてのアウトプットも併記)</p>

都道府県	意見・理由
	<p>高速道路は交通の一つとして単独で評価できるものでなく、他の交通との関係によって交通全体で評価させるべきもの。他のモードとの比較による効果計測(1.1など)は十分評価できる。</p> <p>・全国統一的な基準は勿論必要であるが、地域性を考慮した評価の視点も重要である。各地域でのニーズを継続的に調査・把握(専門委員・パブコメ等)し、民意が反映できるよう重み付けについても考慮すべき。</p> <p>・評価自体には直接関係ないが、算出された評価指標について十分な説明責任と同意が得られたか十分なチェック(事後評価)が必要。(算出結果だけでことが進んでしまわないように)</p>
北海道	<p>指標16について、第5回の検討委員会の中で委員意見として「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うようなことにはならないか。(…客観性は確保されている旨、事務局より説明。)」とあります。</p> <p>しかし、この調査の方法について、説明不十分又は調査を実施した都道府県担当者の理解不足から、公平性に疑問があります。</p> <p>具体的に申しあげると、指標16. 1. b)の調査に際して、以前指標9の調査で回答したプロジェクト以外の項目を新たに上げることはできないと言われました。</p> <p>小樽市では以前から市立病院の統廃合や民間福祉施設などの事業が計画されており、「名目上」ではないのですから、当然評価の対象となるべきと思います。</p> <p>市立病院は後志管内の市町村からもその充実について非常に期待されており、同時に管内を結ぶ高速道路の早期建設は緊急医療の上での必要性が高く、去年は管内の医師会からその必要性についての意見書も提出されています。</p> <p>指標16及び指標9は非常に似通った設問であり、区別して公平な調査がされるよう、ご配慮をよろしくお願いいたします。</p> <p>指標16について、第5回の検討委員会の中で委員意見として「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うようなことにはならないか。(…客観性は確保されている旨、事務局より説明。)」とあります。</p> <p>しかし、この調査の方法について、説明不十分又は調査を実施した都道府県担当者の理解不足から、公平性に疑問があります。</p> <p>具体的に申しあげると、指標16. 1. b)の調査に際して、以前指標9の調査で回答したプロジェクト以外の項目を新たに上げることはできないと言われました。</p> <p>小樽市では以前から市立病院の統廃合や民間福祉施設などの事業が計画されており、「名目上」ではないのですから、当然評価の対象となるべきと思います。</p> <p>市立病院は後志管内の市町村からもその充実について非常に期待されており、同時に管内を結ぶ高速道路の早期建設は緊急医療の上での必要性が高く、去年は管内の医師会からその必要性についての意見書も提出されています。</p> <p>指標16及び指標9は非常に似通った設問であり、区別して公平な調査がされるよう、ご配慮をよろしくお願いいたします。</p>
山梨県	<p>(原文)有料道路として区間毎に、料金収入による費用回収の割合を評価。 (意見)中部横断自動車道清水双葉線の場合には、通過交通が多いと思いますので、区間毎の料金収入に影響が出てしまいますので、通過交通量の台数比率で料金収入に加算する方法を検討する。</p>
北海道	<p>現在、渡島半島を縦断する形で国道5号が並行して存在するだけであり、通行止めになった場合には2倍以上の時間ロスが発生します。他の地域と横並びで評価される以前の状態であるため、早期の高速道路延伸を期待しているし、重み付けを大きくすべきである。</p> <p>国道5号は、北海道と本州を結ぶ物流の大動脈であるが、大雨土砂災害や駒ヶ岳の小噴火等により度々の交通規制を受け、すべてに大きな損失を与えている。特に、噴火対策として高速道路の整備は、地域が限定されるが緊急性が高いため、重み付けを大きくすべきである。</p> <p>並行する高速道路がなく評価の対象にならない地区である。対象から除外するか、高速道路がない地区の重み付けを大きくすべきである。</p>
岐阜県	<p>○今回の評価項目は福祉や文化など様々な項目を取り組んで頂いている点、波及的効果の重みを地方に委ねて頂いている点は非常に優れていると思います。(委員会資料5ページ)</p> <p>○ただ、具体的指標となると、地域文化にまで結局、効率性や経済性を求めているように感じます。(参考資料1、2)観光への影響が地域文化の客観資料とは思えないのですが。</p> <p>○たとえ高速道路でも、景観や市民参加の可能性などの美しい国土形成についても評価項目に加えられることが地域文化の振興や住民生活の豊かさ向上につながると思います。</p>
	<p>○無駄をなくすこと、国民に説明する事自体は大変重要ですが、国土を創る社会基盤を高速道路とは言え、効率性や経済性のみで議論するのは少々危険な気がします。</p> <p>○公共の財政状況が逼迫していても、社会基盤は経済のためだけではなく、国民生活にゆとりや潤い、安心を与えるものでなくてはならないと思います。</p> <p>○特に道路は公共空間の最も多くを占めるコミュニケーションの場、教育の場でもあります。</p> <p>○また、素人なので分かりませんが、高速道路は路線ごとに議論するのではなく、ネットワークとして整備されて初めて価値があるものではないのでしょうか？路線ごとの評価自体が国土形成の政策判断を誤らすことにならないでしょうか？</p> <p>○よって1、でも述べたように多面的に評価頂き、計画的に進めて頂きますようお願いいたします。</p> <p>○この様な視点から、高速道路のような公共財の整備を公団を民営化して、経済性と効率性を第一優先に求める民間企業に委ねることには賛成しかねます。</p>

都道府県	意見・理由
	<p>委員会資料を全文出すのは賛成ですが、分かりやすい概要版も作成して頂ければ専門家でない国民からも広く意見を求められると思います。</p>
岩手県	<p>これから地方は、広域合併など地域連携役割分担を総合的に展開して行こうとしている。高速道路の恩恵を受けて自立発展する時期にブレーキをかけるような制度設計は望ましくない。多極分散型国土形成促進法の考え方はどこへ行ってしまったのか？ 岩手県は同じ県内でありながら、沿岸部と内陸部など分断され、都市間距離が非常に長いので交流に支障をきたしている状態にある。</p> <p>そうした観点から高速道路はネットワークとして評価するべきであり、評価の重みは費用対便益、採算性は考えず、波及的影響を重視して欲しい。</p> <p>毎日、高速道路を利用して地方から食料(農水産物)を首都圏の消費者に運ぶ。この食の安定供給路線箇所の重みも考えて欲しい。</p>
宮城県	<p>地方は選択肢がありません。</p> <p>買い物や観光や病院もごく限られた範囲に限定されています。</p> <p>高速道路があれば色々選択肢が広がり、生活も便利になると思います。</p> <p>東京並とは言いませんが少しでも豊かな生活が送れるよう、早く高速道路を整備してください。</p> <p>高速道路があれば新しい人、物の流れが出来経済的にも地方は発展できると思います。</p> <p>確かに地方の高速道路の採算性は低いのかも知れませんが。</p> <p>しかし「波及的影響」を重要視して地方にいても少しでも便利で快適な生活ができるよう、また地域の発展のためにも高速道路の整備をお願いしたいと思います。</p>
福島県	<p>高速交通ネットワークの必要性について、住民生活の向上(特に医療と住民福祉について)ならびに地域社会における小都市間の相互連携に大きなプラス効果をもたらすものであるという観点から、ご提言申し上げます。</p> <p>もちろん高速道路建設にあたっては、「費用対便益」や「採算性」も重要なファクターであるとは思いますが、「そもそも何のための高速道路建設か？」という視点で考えた場合、国民生活の向上のための投資であり、とくに住民福祉の向上を行政目的とする地方の側からすれば、これらの重要性はそれぞれ20%程度であり、地域住民の幸福をもたらす手段としての高速道路の意義を半分以上の重さで考えていただきたいと思います。</p> <p>以下私たちの住む福島県相馬地方における住民生活の安全(とくに医療面、子育て環境の向上の立場から)、および少子高齢化社会対策の面から述べさせていただきます。</p> <p>なお私は現在相馬市長職にありますが2年前までは救急医療に従事する内科の医師でありました。</p> <p>福島県の浜通り地域の相馬、双葉地方はJR常磐線沿線の約80キロの細長い地域です。国道六号線にそって人口数千人から4～5万人の小都市が点在し、一つの生活圏を形成していますが、それぞれの小都市が小規模病院を有しその病院どうしがお互いに連携して住民の健康を守ってきました。例えば脳血管障害なら原町市のW病院、糖尿病なら相馬市のT病院、整形外科領域なら大熊町の県立病院というようにそれぞれの得意分野を共有してきたのです。</p> <p>ここでもしもそれぞれの市や町で専門分野をすべてカバーする総合病院を整備するとしたら、設備投資だけで自治体の経営が困難となるでしょうし、たまにしか来ない重症患者を待っているスタッフの人件費等のランニングコストは、到底地域住民がまかないきれものではないので、ある意味で合理的な形態と言えるでしょう。</p> <p>しかし問題は救急医療を要する際の対応であります。私の相馬市には脳外科の専門病床が無く、隣の前原市まで搬送せざるを得ないのですが、距離にして20キロを一般国道である6号線を介して目的の病院に到達するのに救急車といえども30分を要します。</p> <p>多少専門的になって恐縮ですが、脳血管障害の場合ゴールデンタイム(治療開始までの適切な時間)は5分です。つまり後障害を最小限に止めようとしたら可及的早期に治療を開始する必要があり、一刻も早く病院に到達しなければならないので。疾患によってこのゴールデンタイムはまちまちではありますが、いずれにしても救急医療の目的は早期の治療開始にありますから、住民が安心して暮らせる生活を守る上から搬送時間の問題は深刻です。</p> <p>老人福祉の領域、特に介護保険のリハビリのメニューを組み立てる際に、疾病の発生と治療開始までの時間がどうだったのかということは大きな問題であり、早く病院に到達できれば予後が良好というのは医療関係者の常識です。</p> <p>また、少子高齢化時代に特に改善が望まれることは当地方の周産期死亡率(出産直前の胎児の死亡率と直後の乳児死亡率を合わせたもの)が高率であるという問題です。福島県の合計特殊出生率の高さは全国有数(全国平均1.33に対して1.65)ですが、せっかく子供が多く生まれても死亡率の高さは極めて残念な事態です。</p> <p>1000人の出生に対する全国平均の周産期死亡率が5.8人であるのに対し、福島県は6.9人、相馬双葉地方のその場合お母さんの体外に出た後の体温の低下が著明であり、これが死亡率に大きな影響を及ぼすのですが、体温も、この地域の医療における地域的連携を時間的に強化できる高速道路、または自動車専用道路が整備されれば、以上生活の安全の観点から救急医療や新生児医療における高速道路の必要性を申し上げますが、国民生活</p>

都道府県	意見・理由
宮崎県	<p>日本は、GNPでも世界でトップレベルにあり、押しも押されぬ(?)先進国の一つだと思っています。にもかかわらず、昭和38年に名神高速道路の一部供用が開始されて以来、既に40年も経過しようとする現在に至っても、なお、国内の高速道路網が完成していない状況です。 なんと、お寒い、情けない話です……。</p> <p>実際、高速道路が既に整備されている地域と比較しても、東九州地域など未整備地域は、産業振興や生活、その他いろいろな面で、その発展に大きな開きが生じているではありませんか。 地域の自立と発展を促進させるためには、必要不可欠の社会資本であり、高速道路の整備が遅れている地域の整備を優先させるべきです。 したがって、大項目には、「当該高速道路の整備が予定されている地域には、既存の高速道路が整備されていない。」という1項目をぜひとも加えていただきたいと思います。</p> <p>国民生活の根幹たる「高速道路」ぐらいは、当然、国家プロジェクトとして、1日も早く、ネットワークを完結させる努力をすべきです。</p>
山形県	<p>高速道路を対象したい評価については、経済的に国民にとって厳しいとされる時代において、税の使い方を考える上で必要不可欠なことと考えます しかし、評価の概念自体が、費用対便益、採算性、波及的効果の3項目で評価される以前に、高速道路が公共財であるという認識を徹底すべきと考えます 道路そのものに対するコスト削減のためのいろいろな検討(評価)は当然なされるべきではありますが、公共財に対して公共経済学的見地からコストがかかるからつくるとかつくらないとか言った議論は不必要と考えます また、地方の自立が叫ばれる中、地域の連携は地方が生きていくべき、どうしても必要な手段であります 潜在能力のある地域開発なくしては国土全体ひいては日本国家の発展、維持はなしえないと考えます 特に、公共財として公共財そのものの採算性について議論の中心となっていること自体、国民に対して間違った議論を推し進めることとなると思います 地域が生きていく上で地域戦略を考えた場合、産業の活性化・観光の促進・人的交流・ライフラインの確保といった点で、百年の大計として長期的な視野で交通インフラを議論していくことが必要であります</p> <p>※国民の理解を得やすい主婦的感覚で採算性を中心に公共財が議論されることについて残念でやみません</p>
北海道	<p>北海道は都市間距離が大きい上、自動車交通依存度が高くなっており、しかし、高速ネットワークの整備が遅れているため他の地域とは大きな格差があることから配慮が必要です。 個別指標の重み付けについて以下に意見を述べさせていただきます。 【費用対便益・採算性について】 高速道路は社会資本として整備する国の根幹的施設であることから、費用対便益や採算性の重み付けは小さくすべきと考えます。</p> <p>地方にあっては自動車交通の依存度が高く、日常生活の利便性を確保する上でも「指標5:日常活動圏の中心都市へのアクセス向上」については重み付けを高くすべきと考えます。</p> <p>地域経済にとって重要な要素である「指標7:物流拠点へのアクセス向上」、「指標8:農林水産品の流通の利便性向上」、「指標9:高速道路にあわせた地域振興計画の存在」については重み付けを大きくすべきと考えます。</p> <p>緊急輸送については地域の安全・安心を確保する上から、また、異常気象時や冬季の視程障害時差であっても通行を確保する上からも高速道路の整備は重要であるため、「指標13:緊急輸送路の迂回路の長さ」、「指標14:緊急輸送路の通行規制区間の存在」については重み付けを高くすべきと考えます。</p> <p>「指標15:高速道路の代替路線の形成」については、既存の高速ネットワークが存在しない地域についても最も評価点が高くなるよう配慮して下さい。</p>
大阪府	<p>たとえば、神戸地震の場合、多くの高速道路が集中している名神、阪神高速などが同時にやられた。どれかは必ず生き残るという観点からの評価が必要ではないか。</p>
北海道	<p>冬季交通障害や自然災害、異常気象時に地方において緊急輸送道路を確保する上で、高速道路の果たす役割は重要であり、地域の安全・安心を確保する上からも高速道路整備が急がれることから、相対的な重要度(重み付け)を大きくすべきである。 当地区(小樽・後志圏)における道路整備では小樽・黒松内間110kmの高速道路早期建設を強く求めている。その理由は次のとおりである。 道南地区と道央地区の物流並びに人的移動は南回りの高速道路及び一般国道に依存しているが、胆振地区には活火山有珠山があり約20年周期で噴火している。前回は平成12年3月に噴火しているが、道央圏から道南地区へ通じる道央自動車道(高速道路)、一般国道230号は通行不能となり、大きな支障が発生した。従って、北回りの小樽・黒松内間の高速道路は絶対必要である。自然災害の発生不安地域は採算性・建設費の多寡の問題で判断するのではなく住民生活、地域経済や安全性の観点から必要性の重みを判断してもらいたい。 また、小樽・黒松内間の高速道路のうち小樽・余市間24kmについては平成11年12月にすでに整備計画区間となっており着工を待つばかりになっているが、いまだに施工命令が出されていない。同区間において現在利用されている一般国道5号は恒常的に大変な交通渋滞をきたしている。日本道路公団民営化問題により小樽・余市間24kmは着工が遅れているやに聞か、そうであれば地域の事情を無視していることになる。必要な道路は国の責任において建設するという決断をしていただきたい。</p>

都道府県	意見・理由
北海道	<p>広域で自動車交通への依存度が高い北海道においては、特に産業立地の振興、農水産品の流通等による地域経済の活性化にとって、高速道路は有効かつ不可欠であり、その波及効果にも大きなものがある。重要度を設定するについては、こういった地域的特性に特段の配慮をすべきものと思われる。</p>
宮崎県 鹿児島県	<p>指標のほとんどが、現状の数値(人口や出荷額)に時間短縮を乗じて算定し、それを波及的影響としているが、高速道以外の陸上交通期間の整備状況や地理的条件等、様々な要因により現在の数値があると考えられることから、単純に現状の数値を使用すべきではない。</p> <p>その他の交通機関整備状況や地理的・自然的条件に係る係数を設定する必要があると考える。</p> <p>また、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おいて検討すべきである。</p> <p>東九州自動車は、九州を循環する高速交通体系を形成するもので、九州全体の産業・経済・観光及び文化などの一体的発展や地域間交流連携の推進に大きく貢献する最重要路線であります。</p> <p>国土の均衡ある発展と、活力ある地域社会の創出を図り安全で安心できる国民生活や産業経済の発展を支えるうえで不可欠であり、大隅半島におきましても新鮮な海産物を、農産物を早急に消費者の待つ福岡へそして東京へと大都会へ送り出せる。観光も最南端まで、福岡、長崎、北九州から来て頂けると信じる。早期完成には、沿線住民の大きな夢と期待が寄せられている。</p> <p>早期完成に向け中央に届きますように。</p>
福岡県	<p>個別の評価点の積み上げ方式は、基礎データが多く、客観的であり、地区特性を反映できるという長所があるとともに、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 評価内容の重複、</li> <li>② データ収集分析した割に結果としての評価点に結びつきにくい</li> </ol> <p>という短所を有している。例えば「地域拠点間を連絡し、相互の連携が可能になる」という評価結果は、他の評価結果(例えば新幹線、空港、医療施設、観光地、物流拠点、高速道路等へのアクセス性)と相関度が高い。</p> <p>B/Cが交通量とコストのほぼ2要因で決定されている状況を考えると、波及的影響項目については、もう少し大胆な絞込みがあっても良いのではないかと考える。</p> <p>高速道路のメリットは高速性と定時性の確保にある。</p> <p>高速性(すなわち速度の向上)については、殆ど全ての項目で取り入れられているのに比べ、定時性の確保についてはどの評価項目にも全く触れられていない。</p> <p>目的地到着時刻が決まっている場合、一般道の混雑のため殆どの人が混雑を見込んだ余裕時間を考慮して移動している。</p> <p>高速道はこの余裕時間を殆ど考慮しなくて良いという定時性の担保に優れている。</p> <p>この余裕時間(すなわち犠牲時間)については、簡単な調査で入手できる情報であり、評価の一項目として取り込むべき重要な要因であると考えます。</p>
栃木県	<p>費用対便益及び採算性については、貨幣換算のため、農山村部より都市部に整備した方が効果大と算定されるが、農山村部にも地域振興策として必要な高速道路もあり、総合評価する際に配慮が必要と考えます。</p> <p>評価点を付けたものと併せて、総合評価の際にそれぞれの重みづけ点数も上乘せする案のため、その点数の影響が大きく、専門家だけでなく、広く一般国民や周辺自治体の意見も反映し、多くの国民に理解しやすいものにすべきと考えます。</p> <p>波及的影響の評価点数は、例えば短縮時間に観光客数や出荷額を乗じるので、農山村部より都市部の方が高い点となるため、それを補足するため設ける「重みづけ」の仕方を全国一律でないよう配慮が必要と考えます。</p> <p>高速道路は広域的な道路ネットワークとして整備されることにより、効果が発揮され、採算性も確保されるため、評価区間はIC間の基本単位と併せて、数IC間を単位とした評価も必要と考えます。</p> <p>本市でも「道路整備プログラム」を策定すべく、道路の役割による評価を検討しておりますが、市民に身近な部分では、その評価軸とほぼ一致しており、本市としても大変参考になりました。高速道路は広域的な道路ネットワークであるため、整備する前の評価だけでなく、事業完了後の評価も参考に改善しながら運用していくべきであると考えます。</p>

都道府県	意見・理由
京都府	<p>全体について：          評価に基づいた道路整備が効率的効果的に進められるべきことは当然である。その際に、評価の質が問題になるが、それは同時に当該道路の性質との関係で適切でなければならないし、道路機能の多面性に着目すれば総合的に評価を行う必要がある。          限られた資源を有効に効率的に活用するという緊急の要請からすれば、事業の優先順位や重要度を明確にする試みがされることは当然であり、これら今次の評価試案の方向は、従来の整備の進め方からすれば大きく前進したと見ることができる。          とはいえ、大きな欠点は、これが、現在の便益を中心に構成されている点である。将来世代にわたる負担が国債などの形で道路コストの多くを占めるとすれば、将来世代のリスクと損益を、費用便益計算だけではなく、幅広く考慮しておく視点が必要となる。          また、外部不経済が、環境公害問題にせよ、公的な移転支出等によって補填されることになれば、その費用は、やはり考慮し続けなければならない。          なお、別の問題ではあるが、地理的社会的経済的サンクコスト問題や、社会基盤に共通する「共有地の悲劇」「モラルハザード」について、やはり検討の必要がある。          もうひとつ、今後の課題としては、やはりユーザーや地域住民の意向や満足度を、把握し、評価に組み入れる努力が求められるという点である。総合評価を目指す以上は、重要な検討課題と考える。</p> <p>評価の目的と検討手順については、効果や影響を多元的にかつ客観的に把握しようとすることは当然としても、とりわけ定性的な評価の指標化等において、現時点では相当の限界があることを確認しなければならない。</p> <p>大項目として、BbyC、採算、波及的効果を取り上げている。費用対便益と波及効果を取り上げていることは適切だと考える。ただ3大項目として採算が入るには違和感があり(もちろん、ウエイト付けの問題ではあるが)、これについては、貨幣計算ができる便益と、できない便益に分けてはどうか。          なお、私見ではあるが、波及的効果が、社会資本としての道路を考える基本となるべきではないか、経済便益はその一部であると考えます。</p> <p>波及的効果の中項目の設定については、妥当と考えられるが、小項目については、参考資料1の評価の視点と評価項目とが、必ずしも一致していないように見える。住民生活で言えば、交流人口拡大というが、住民組織による交流活動の活発化などを指標化できないものか。また、地域社会で言えば、文化拠点といいながら、観光しか評価できないことになるので、道路が作る文化軸のような指標ができないか。</p> <p>指標の設定、評価点の設定については、実際に評価を進めながら、修正していく必要が出てくるものと思われる。事業の客観的な評価における重要度設定(重み付け)についても、同様である。</p> <p>重みの算出方法については、専門家による直接評価を、アンケート形式で客観化することは、ひとつの方法であるが、今回のように大規模な地方公共団体の計画担当者の判断を聞くだけで、適当といえるかどうかは若干疑問が残る。なお、各地域ごとの特性は、実は路線計画区間ごとに異なっている側面もあって、都道府県レベルで考えることも難しいかもしれない。いずれにしても、全国一律のウエイトづけで、一律に評価することは難しい側面がある。</p>
北海道	<p>費用便益以外の項目について評価点を設定して総合的に評価するお考えのようですが、波及効果についてもすべて貨幣換算して、便益に含めるべきであると考えます。採算性と波及的影響が、費用対便益とは独立の項目として置かれていることに違和感をおぼえます。高速道路の場合には、費用については、比較的容易に計算できますが、建設することの期待便益については計算が困難な面があるために、このような区分にされたらと拝察しますが、すべて便益は、円単位で計算し、なおかつ確率を付して、期待便益として計算すべきであると考えます。期待値の計算には、アンケート調査に基づく主観確率と客観的な指標に基づく確率を組み合わせ用いても良いと考えます。1円の費用で、何円の期待便益が得られるかで、評価を決める方が、公正な予算配分を実現できると考えます。</p> <p>北海道のように人口密度の低い地域では、自動車による移動は、生活に不可欠なサービスです。高速道路は、他の道路と同様に無料あるいは安価に提供されるべき公共財であると考えます。採算性を費用便益とは独立の評価項目として置くのは、道路を私的財のように考える価値観に基づいており、このような評価になじまないと考えます。</p>
山形県	<p>道路を採算性ではかるのには異議があります。          交通量の多い都心部の道路は建設が急がれ逆の地方の道路は遅れます。</p> <p>道路はネットワークで結ばれてこそその価値があります。          今後少子高齢社会・一極集中型の社会構造が進んだとき地方の立ち遅れを顕著化させます。</p> <p>国防・外交・救急医療の点から見ても国家のビジョンとしてまず早急に波及効果ではかるべきと考えます。</p> <p>よって比重で言えば          費用対便益20点          採算性0点          波及効果80点          で御意見申し上げます。</p>

都道府県	意見・理由
大分県	<p>鉄道も通っていないし、バスやタクシーなどの交通機関も不便であり、国道も整備されていない状況である。高速道路がなければ、地域の発展のための工夫ができない。</p>
鹿児島県	<p>(原文)②地域社会「多様性ある地域の形成」 【意見】 アジア・太平洋農村研修センターでは、諸外国から研修生を受け入れているが、鹿児島空港、高速道路から遠隔地にあり利用者にとって大変不便である。高速交通体系の整備は急務であり、早急に進めて欲しい。</p>
北海道	<p>高速交通ネットワークの形成については、非常に重要な事だと認識をしています。とくに私たちが住む十勝には、難所と呼ばれる「日勝峠」があり、日々の生活に大きな支障をきたしています。 特に冬のこの峠の危険さは、筆舌にしがたいものがあります。 生活者の視点においても、まさに「命をかけて走る」ということがおおげさではない事実があるのです。 同じ日本で、このような不公平があつていいものでしょうか。 一度でいいから冬の日勝峠を走ってみてください。 北海道の中心地サップロ圏にはほとんどの機能が集約されており、北海道に住んでいるものは、みななんらかの形で札幌方面へむかうことが多いのですが、そのためには、道東にすむ私たちは日勝峠を通らなければなりません。 命の保証を、いっただれがしてくれるのでしょうか。 そのためにも、この場所での高速道路の整備を一日も早く進めてくれることを、地域住民の代表として、強く訴えます！</p> <p>また、まちづくりの視点から言えば、高速道路は、ネットワークが形成されてはじめてその真の力を表すものだとおもっています。 現在のような「線」にしかつていない路線では、その力を発揮することもできません。 昭和32年につくられた高速道路の計画は非常にシンプルなものですが、この当時からまるきり変わっていないのは、北海道だけです。 この不公平さは、どこからくるのですか。 それをわすれて、日本の高速道路建設は終わりだとは言つてほしくはありません。 国土の均衡ある整備を、切に願っています。 今回のこのパブリックコメントのありかたには、本当に、疑問をかんじています。 日本の国民の何割が、このことに気付いているのでしょうか。 国民から公平な意見を求めるのであれば、PRの手法も考えるべきではないでしょうか。 インターネットが普及しているとはいえ、このようなコメントの募集は、非常に問題があるのではないのでしょうか。 公平ではありません。 このことに気付く人は本当に少ないとおもいます。 このような手法をとるのであれば、事前の広報をもっとしっかりすべきです。 一考を望みます。</p>
兵庫県	<p>p.1, 9行目「相対的な重要度を設定(重み付け)する」について、評価主体が誰であるかを明確にされたほうがよいと思います。</p> <p>p.2, 「1. 1. 2 中項目の設定の⑥その他地方公共団体の自主的な・・・」について、地域ローカルのNGOやNPO、民間団体が高速道路の利用に積極的・自主的に取り組んだ場合は評価されないということになりますが、それではよろしいでしょうか。</p> <p>p.3, 「1. 3 評価点の設定」について、「有意な差が表現されるような評価点」とありますが、参考資料2に、差の優位性に関するコメントは書かれているのでしょうか。「定量化困難な評価指標の場合」とありますが、質的な項目の評価(定量的な指標でなくても、評価点を与える)という意味でしょうか？</p> <p>p.3, 「1. 4 事業の客観的評価」について、この段階でもなお、誰が評価するかが不明です。評価項目にウエイトづけし、評価項目のスコアとの加重をとることが、なぜ客観性につながるのかが不明です。</p> <p>p.4, 「1. 4. 2 重みの算出方法」について、行政担当者のアンケート調査によって求めた重みデータを、どのように加工して総合評価のための重みにするか説明が必要ではないでしょうか。個人の回答を単純平均するか、回答にばらつきが大きかった項目の重みは、そのことを考慮する(平均値の信頼度が低い?)のか、などの説明があつたほうがよいと考えます。</p> <p>参考資料2の偏差値と5段階評価のヒストグラム偏差値を5段階評価に置き換えるときのルールを説明されたほうがよいと思います。さらに、偏差値のスケール(横軸の上限・下限)が指標ごとに異なっていると、相互に比較するとき誤解を生むように思うので、統一されたほうがよいと思います。</p> <p>参考資料2の「1. 15 並行する代替路線の評価」0, 1の評価点を5段階評価に置き換えることに意味があるのでしょうか。</p> <p>参考資料2の「1. 16 地方公共団体の創意工夫・・・」2段階の評価構造になっているようですが、それぞれの要素の重みがどのように決められたかが不明です。</p>

都道府県	意見・理由
	<p>参考資料3ネットワークの分割について、一体的に機能することが期待されて整備される道路ネットワークを分割して評価することに問題はないのでしょうか。母都市となる都市の位置により、ネットワークを分割すると評価できなくなる項目が発生する危険性はないのでしょうか。また、ネットワークの時系列的な整備順序・整備時点と分割の関係性についても、説明があったほうがよいと思います。</p>
愛知県	<p>既存の高速道路が、渋滞や事故の発生などにより、本来、有すべき国民生活、産業経済等への効果が大きく低下している状況が見られる。そこで、既存高速道路と並行する高速道路を建設することで、既存高速道路の機能の回復が図られ、既存高速道路沿線の地域の住民生活、経済活動の拡大・活性化に大きく寄与するであろうことについても、指標化を図るべきである。</p> <p>大規模地震対策特別措置法（東海地震）及び東南海・南海地震にかかる地震防災対策の推進に関する特別措置法など、法により指定された地震にかかわる地域については、具体的に対応を明文化すべきである。</p> <p>指標1及び4で定義されている拠点都市の中に、中核市（人口30万人以上、人口が50万人未満の場合）にあつては、面積100平方キロメートル以上の都市について、その事務権限を強化し、できる限り住民の身近で行政を行うことができるようにして、地域行政の充実に質するべくもうけられたものも含めるべきである。</p> <p>指標1及び4で定義されている拠点都市の中に、中核市（人口30万人以上、人口が50万人未満の場合）にあつては、面積100平方キロメートル以上の都市について、その事務権限を強化し、できる限り住民の身近で行政を行うことができるようにして、地域行政の充実に質するべくもうけられたものも含めるべきである。</p> <p>指標1（高速バス等長距離バス自動車交通の利便性が高まる）において、移動時間の変化のみに着目されているが、利用客数も考慮すべきである。</p>
和歌山県	<p>地方において、「B-C、R/C、波及的影響」という3つの大項目を同列に設定することは、地方の実情をかんがみれば、やや酷で、無理がある。</p> <p>「国土のデザイン」とは、100年あるいは数百年の長期スパンで考えられるべきものであり、ここに、短・中期の「採算性」という規矩を当てることは、ナンセンスである。</p> <p>私たち日本人自身が、将来にわたって必要とし、誇りとする、あるいは、世界の中で、日本の独自性とアイデンティティを示すべき「美しい国土」とは、大都市周辺のみならず、中山間地、過疎地を含む「地方」にこそ多く存在するのであり、ここに、道路建設における採算性という視点は、およそ反比例するものであることを認めねばならない。</p> <p>地方では、「波及的影響」が最優先されるものである。高速道路は、人体になぞらえば、大動脈の働きをなすもので、今後の分権時代における各地域の主体的な取り組みへの付帯条件である。</p> <p>危機管理・防災への十分なケアがもとめられる。if あるいは if not というケーススタディ、二重三重のチェック体制が必要。</p> <p>首都圏の高速道路ネットワークとの組み入れは、国土全体の円滑な流れを断ち切るのなきよう、営業損益で赤字路線との理由で、機械的に判断することは短絡的であろう。</p> <p>一般的に、政府あるいは中央省庁の政策決定過程に、地方からの視点がもう少しほしいと思う。県庁所在地に在る知事ではなく、市町村長や住民の声を反映されたい。</p>
愛知県	<p>国土の骨格を形成する高速道路、およびこれらを補完する道路については、国として、道路公団の民営化の有無にかかわらず、早期に必要な整備を進めるべきものである。</p> <p>国土の骨格を形成する高速道路については、国家的視点からその経済効果を評価すべきである。例えば、農産物、海産物等は高速道路を通過して都会に運ばれるものである。</p> <p>中項目については、地域毎にその重要度には違いがあると考えられるので、全国一律の評価ではなく、地域の特性が十分反映できるような評価をすべきである。</p> <p>ナショナルプロジェクトの推進、巨大地震対策、都市再生プロジェクトなど、国としての重要施策については、付加的な重み付けがなされるべきである。</p> <p>高速道路（有料道路）としての採算性については、計画路線の一部が未開通のために、高速道路がネットワークとして機能せず採算性が悪い路線がある。高速道路の結節点の強化など、ネットワーク化により将来の採算性の向上を図るとともに、プラスの評価を加えるべきである。</p> <p>既存の高速道路の利用促進を図ることが重要であり、高速道路料金の値下げによる利用台数の増加、ETCの活用による交通の円滑化等効果を視野に入れ、評価を行うべきである。</p> <p>高速道路の採算性については、高規格道路としての整備区間（高速道路と一般道の組み合わせ）、水準（1.5車線等ローカルルールの導入）の見直しを含め、その評価がなされることが現実的である。</p>

都道府県	意見・理由
	<p>評価の取りまとめに当たっては、地方の実情を十分に踏まえるとともに、地方の意見を聞いていただきたい。</p>
秋田県	<p>当該3次メッシュ内の人口(万人) 【意見】 費用対効果を重視する余地、統計資料の採用方針が現状追認に偏り、益々都市、地方格差を助長する恐れがあります。将来的な展望と高速道の公共性を考慮していただきたい。 人口ではなく人口を収容する面積を重みとするように希望します。また、数値で表現できない項目があり波及的影響の率を重視していただきたい。</p> <p>当該3次メッシュ内の人口(万人) 【意見】 費用対効果を重視する余地、統計資料の採用方針が現状追認に偏り、益々都市、地方格差を助長する恐れがあります。将来的な展望と高速道の公共性を考慮していただきたい。 人口ではなく人口を収容する面積を重みとするように希望します。また、数値で表現できない項目があり波及的影響の率を重視していただきたい。</p> <p>【当該3次メッシュ内の人口(万人)】 費用対効果を重視する余地、統計資料の採用方針が現状追認に偏り、益々都市、地方格差を助長する恐れがあります。将来的な展望と高速道の公共性を考慮していただきたい。 人口ではなく人口を収容する面積を重みとするように希望します。また、数値で表現できない項目があり波及的影響の率を重視していただきたい。</p>
高知県	<p>四国の西南地域、高知県の西部に暮らす私達にも、今回の『高速道路を対象とした評価手法』について申し上げたい事があります。 高速道路の地方への延伸を妨げてきた原因の一つとして、その採択において費用対効果、採算性等のみが重視されてきたことが考えられます。したがって今回の評価手法原案において新たに波及的効果の指標が作成されたことは、歓迎すべきことであると我々は考えていますが、評価点の割り振り等において、まだまだ疑問を感じるのが正直なところです。</p> <p>初めに、都会側からみた道路整備の考え方と、地方の側から見た道路整備の考え方は、いろいろなデータや意見を基にいくら議論しても、同じになることはまずないのではないかと思います。 我々地方に住む人間にとって、道路には産業的側面を期待する以前に、まず生活道としての側面を期待しているところが大きいのです。ある程度の医療を受ける為に30分、特殊な医療を受ける為に3時間、災害が起き道路が塞がると、迂回路もなく陸の孤島と化す。我々の地域に住む殆どの住民はこのような危険下にさらされています。これらは人間の生命に係ることであり、喫緊な対処がなされることが当然と考えられます。 原案においては上記の項目について、「住民生活」「安全」といった風に中項目に分類され、「波及的効果」の中に一まとめにされています。しかしながら元来波及を求める要素ではなく最優先されるべきであり、少なくとも大項目に独立させるべきであると考えます。またその他の項目で大項目へ分類されるべきものは何か、今一度抽出し直す必要があると思います。 次に評価項目を重み付けし、単純に足し算することは不適切であると考えます。なぜならば、道路を必要とする理由が地域によって様々ですが、まず各々の地域事情と緊急性を個々に判断することが必要であると思うからです。例えば、原案の手法では、「住民生活」項目においての緊急性が非常に高い地域があったとしても、足し算の段階で、「採算性」という項目の緊急性の低さに相殺される恐れがあります。そのような事態をさける為重み付けがなされるのだとは思いますが、それでは不十分ではないかと考えます。やはり大項目の各々を個別評価し、一定のレベルを超えるものが一つでもあれば、その地域を優先させるべきではないでしょうか。 また開通区間の利用状況は、利用台数ではなく、その地域の人口と利用数を割り出した「利用度」で評価するべきであると考えます。その他、これまで地方への延伸を阻んできた評価手法を、抜本的に見直す必要があります。</p> <p>上に述べたことは従来の判断基準である費用対効果等に逆行するおそれもありますが、地方の創意工夫により、その地域は発展する可能性が大きく、地方の発展こそが国の発展に繋がるのではないのでしょうか。道路整備と、国の発展に繋がらなくてはならないのではないのでしょうか。</p> <p>我々の活動において、「田舎に住む私たちは町のよさに触れ、町に暮らす人々には田舎の良さに触れ、見も心がついていて本当に良かったと思いたい。」という子ども達。そして、高速道路が通るのを楽しみに待ち望んでい</p>
埼玉県	<p>高速道路の利用者の立場から考えると、通行料金と燃料費等の合計が走行距離に照らして他の交通手段より安いかどうかという、交通手段分担の基本的な評価基準が明示的に見えないところが気になります。また、他の交通手段に比べて移動の時間帯に関する制約がない点を評価することも重要だと思います。</p>
福井県	<p>直接評価法を採用して進めていくにあたって最も重要と考えられるのは、重み付け設定者を選ぶ際に、どうい</p> <p>う人を選ぶのが重要になってくるということである。この選出人によって重み付けは大きく変わってくる。選出人は専門的な知識を有しているもので異論はないが、そういった層は大学の教授や直接道路事業に携わる層になってしまい、平等な重み付けが可能であるのか不安である。このように考えると重み付けの設定は、直接評価法と併せて一対比較法などの分析手法を用い、両手法からの偏らない結果を評価項目とすべきではないかと思う。</p>

都道府県	意見・理由
島根県	<p>人口の少ない島根県において高速道路の費用対便益における相対的効果は都市部と比べ低いが、公共事業である高速道路建設は、整備計画に優先順位があるものの日本国民の利益として有益な生活を送るために整備されなくてはならないものとする。</p> <p>昨今の高速道路整備に関する議論の中には、建設コストや有料道路としての採算性がばかりが大きく取りざたされ、国民に「今後の高速道路建設＝無駄」というイメージを与えているのではないかと思われる。</p> <p>そのような中、貨幣換算が困難な効果を取り入れて道路事業の評価をしていくことは、未整備な地域においても合理的に建設を進めていく理由付けがはっきりし、非常に重要なことだと思われる。過疎化が進む高齢県の中山間地域で生活を営む者として道路がもたらしてくれる恩恵に強く期待している。</p> <p>住民生活に関する評価項目の「高度な医療施設までの搬送時間」は高齢社会では切実な問題であり、生命線の役割を担う意味での整備評価として重要といえる。しかし高速バスや新幹線など公共交通へのアクセスも重要視されているが、それすら未整備な地方では自家用車の利用、つまり道路依存度が高く、生活機会の拡大のためには道路自体の役割が都市部と比べ大きいといえる。自家用車に頼らなければならない生活実態(1日の移動距離や時間)なども評価項目に加えることを検討できないだろうか。</p> <p>その他の波及的影響として設けられた項目は、地域活性化や住民の生活に立った客観的に道路事業や役割を捉えることのできる指標になると考えられ、高速道路整備には費用対便益以上に重要なことがあることを証明できる要素であると考えられる。</p> <p>島根県内の高速道路ネットワークの早期構築と国土の発展を願います。</p>
福井県	<p>高速道路の整備効果については、ネットワーク化が図られて初めて本来の効果が現出するものと考えている。</p> <p>そのため、どちらかといえば大都市に放射状に集中するネットワークを持つ鉄道との対時間比を求めるより、高速道路のネットワーク化による効果を評価する指標の方がよいと思う。</p> <p>特に高速道路の整備が立ち遅れている地方県においては車中心の交通体系となっていることから、例えば、対象区間供用に伴う都道府県の県庁所在都市間の時間短縮効果を求める指標等が考えられる。</p> <p>大項目の住民生活、地域社会、安全といった評価項目の評価指標で、単位となる市町村、3次メッシュを一律に扱うのではなく、例えば中山間地域、降積雪地域などの地域特性を考慮できないでしょうか。また、人口が多いほど評価点が高くなるだけでなく、今後ますます増加が予想される高齢者といった属性も配慮した評価点(高齢化率が高いほど評価点が高くなる→特に評価指標1.3)を考えたらどうでしょう。</p>
大阪府	<p>高速道路はネット化しなければ道路そのものの機能を果たせないのは明らかである。</p> <p>通常、国・県・市町村道が災害時でも機能しているのは、自然発生的あるいは都市計画的道路であれ、いずれも規格に違いはあってもネット状の道路網を構成しているから種々の災害でも機能しているのである。しかし、山間の行き止りのような道路は降雨災害などが発生すれば、住民・市民の生命線としての機能が保てないことは我が国では数多く見受けられるのである。</p> <p>高速道路というのは物流の要であり、ネット網で供用されて機能が果たせるものなのである。</p> <p>私は、兵庫県南部地震1995の時に、神戸に入る必要に迫られて一般道を利用したが、関西から西へ行く高速道路は鉄道を含め要の交通網が狭い地域に集中していたために、肝心な機能を果たせず、周辺一般道路が大混雑を引き起こして、苦勞した経験がある。</p> <p>あの時に第2名神が完成しておれば、交通網の寸断も小さかったであろうし、関西を通過する物流網も機能したであろうと残念に思ったことがある。</p> <p>このように、自然災害から逃れられない我が国にあっては、災害が発生したあとの種々の生活機能維持のためには高速道路網というのはまだまだ完成の域には達していないのである。</p> <p>仕事柄、隣の韓国に行く機会が多いが、韓国は高速道路も整備にそれこそがむしゃらに進んでいる感じがしている。日本の東名・名神に当たる京釜高速道路はソウル近辺は既に4車線、中部の大田まで3車線、現在大田・釜山間を3車線化しており、また幹線だけでなく支線もどんどん整備しており、日本の高速道路網を既に追いついているのではないかと感じている。</p>
静岡県	<p>当地域においては、第二東名自動車道の建設を契機にインターチェンジ周辺の高度土地利用を目指す計画が、行政ならびに民間再度で研究・検討が進められてきた。既に、流通機能を中核とした都市機能の充実をいかに図るか具体的な調査等も行なわれており、関連するアクセス道路もこうした動きの中で想定され計画が進行している。また、民間主体ではあるが、隣接する市・町と広域的な地域振興のビジョンを策定し実現化を目指しているが、その中でも第二東名自動車道とインターチェンジが将来の多目的拠点となることが期待されている。地域住民が要望する広域的な道路整備についてもこうした将来展望を踏まえたものが最優先となつていまして、この点について十分な評価の設定をお願いしたい。</p>

都道府県	意見・理由
不明	<p>私、北海道の帯広で楽器店を経営しているものです。高速道路の件で、見直し論議が深まり、優先順位うんぬんかんぬんで日本中で、地域エゴも含め、大変であると思います。国家財政もきびしい中、たしかに国の予算執行については、英断も含め、慎重にならざるをえないことと思います。</p> <p>しかし、道路については、社会資本整備であり、赤字うんぬんでとらえるべきではありません。年間交通事故でなくなれる方は、1万余を数えます。すべてとはいませんが、道路事情が原因のものもあります。このなくなられた人たちをお金で判断されてはたまったものではありません。</p> <p>とくに北海道では、たしかに日本経済の5%しか占めておりません。国の食糧基地としての役割は大変大きく、これからも伸びていきます。またインターネット化時代が進んでいく中、ネット販売が増え、自動車の交通量が輸送手段としてふえていき、ますます交通アクセスが重要となってまいります。とにかく、札幌-帯広-釧路間で全面開通しないで、その一部分だけピックアップしてとらえて赤字だからムダづかいというのは、よく考えると情けありません。また北海道は冬が長く、凍った道をはるのがどれだけ大変なことか、本州の人たちはわかっているでしょうか。スパイクタイヤを廃止にして、道路も整備されない北海道は陸の孤島の位置付けなのでしょう。</p> <p>私ども60人の20代・30代の女性の音楽教室の先生方がいますが、研修で車で釧路、札幌に行く機会が多いのですが、何人もこわい目にあっています。“人の命はお金にかえられない”正すべきことは正し、しっかりとした国家の交通体系を考え、進めていってください。</p>
福島県	<p>小泉総理も「観光立国日本」と言っている現在、東北地方はまさしく21世紀型の観光地となり得る自然が残されています。高速道路の整備はまだ必要なことです。福島県内でも計画はあってもいつ延伸できるかわからない今日、早く整備されればうれしいな、と思っております。</p> <p>少子化が叫ばれている時、働き盛りの人たちにとって高速道路はすくいの神となっています。出張はもちろんですが、余暇の活用に大切なものとなっています。グループでの勉強会、同世代の集まりなどで年に数回県内県外の史跡、文化財など旅行しますが、働き盛りゆえ、休みがなかなか一定しません。どうしても日帰り、一泊と短い時間になります。そんな時、高速道路を利用すると、思わぬ距離まで足が伸ばせます。私たちににとっては大変ありがたく嬉しい旅行となります。</p> <p>でもまだまだ東北は遠いです。東北が高速道路ネットワークで整えば、働く人たちの意欲、豊かさがもっともっと感じられると思います。</p> <p>私は現在、ふるさとの会(会員30名)、郡山市立美術館友の会(会員350名)、駿々塾(会員90名)などいろいろな人たちが参加する会をやっておりますが、年に1度の研修旅行が時間的なことで(日帰り、一泊)行き先がむずかしいのです。どの会も10～25年になりますが、もっと高速道路が整備されれば、あそこにも、個々にもいけるのに、と思っております。</p> <p>どうぞ働き盛りの人たちの利便性も考えていただければうれしく思います。</p> <p>当然、医療、冬季などにも高速道路は必要ですし、道路がいろいろな形でネットワークされれば、地域振興に大きな貢献をすることになります。</p>
群馬県	<p>現在群馬県内では、青年会議所などを中心に前橋高崎両市の合併による政令指定都市をめざす動きが出ています。また一方で、あるNPO法人でにより関越道前橋インターとJR新前橋駅をつなぐ構想が打ち出されています。</p> <p>私も両市の合併による政令指定都市を考えた時、前述の構想は高速道路事業を生かす「核」となるものと考えていますので、「1.16」(16頁)のソフト施策につきましては、政令指定都市化への動きを踏まえ、「(前述の構想のような)特定地域に限定したもの」と、「その他の地域のもの」に分離し、評価して欲しいと考えます。</p>
宮崎県	<p>高速道の整備を永年待たされてきた地域の実情がどの様に評価されるかが心配である。</p> <p>高速道が既に整備されている地域とされていない地域では産業振興や生活、その他色々な面で、その発展に大きな開きが生じている。</p> <p>高速道路は地域の自立と発展を促進させる必要不可欠な社会資本であり、高速道路の整備が遅れている地域の整備を優先させるべきである。</p>
宮崎県	<p>地方にとっても必要不可欠な社会資本であり、見直しはしても全線廃止はしてはいけない。</p> <p>最低でも九州一周はできるような計画線はぜひしてほしい。</p>
宮崎県	<p>波及的影響の各項目において、これからの人口、その構成、生活スタイル、自然環境等の変化にあわせた時間軸的指標を持つことも大切ではないでしょうか。</p> <p>(例) 高速道路の整備により、高齢者へのサービスや介護条件等の向上もできるようになるのでは。</p>
大分県	<p>■評価項目に「高速道路以外的高速交通手段のない地域」を加えるべき。</p> <p>高速道路も他の高速交通手段喪ない地域の住民は、生活、経済活動その他あらゆる面で利便を享受できないでいた。そうした地域には評点を加算し、優先的に高速道路を整備すべきと考える。</p>
静岡県	<p>第二東名自動車道は、東名高速道路が抱える慢性的な渋滞や事故による通行止め等、様々な課題を解消するだけでなく、静岡県内はいつ起こるか分からないと言われている東海地震への対応は急務であり、緊急輸送道路としての代替機能を果たすためにも重要な役割を担っている。</p> <p>全国的な交流ネットワークの強化による物流の拠点基地として、第二東名自動車道インターチェンジ周辺における物流団地計画は産業の発展など市民生活・地域経済、社会活動の活性化を図るためにも必要不可欠な道路である。</p>

都道府県	意見・理由
岐阜県	<p style="text-align: center;">「高速道路の文明と文化について」</p> <p style="text-align: center;">①超高速リニア新幹線</p> <p>現在、実用化にむけ山梨において実験が重ねられている「リニア中央新幹線」(時速550km)について、中部経済連合会交通委員会は、それが実用化されると、名古屋を中心に東京・大阪間がそれぞれ30分距離圏に入り、名古屋―東京間は、通勤・通学圏に入ると予測している。</p> <p>その東京・名古屋・大阪(1時間距離圏＝東海道・中央メガロポリス人口は7,000万人、経済規模でイギリス・フランスの2国分に相当するパワーを擁する地域である。と記している。</p> <p>これから述べることは筆者の予想だが、ヨーロッパのユーロ通貨圏の拡がりを見るに、リニアという文明の利器を得た人類は、更なる高速移動化を進展させるに違いない。おそらく21世紀末までにヨーロッパ・アジア大陸は一本のレールで繋がり、その場合、博多から釜山を海底トンネル化し(既報・九州経済調査会・福岡経済同友会)東京―京城―北京―モスクワ―パリの一気通貫を実現させ、陸路における、欧州・東洋文明の融合化時代を迎えることになるのではなかろうか。</p> <p>リニアモーターはそうした夢を実現するものだと考えられる。</p> <p>しかも、それが世界で一番早く、わが国で実用化されるのである。正に21世紀は「超高速文明時代」と呼ぶにふさわしい、</p> <p style="text-align: center;">②日本における超高速時代</p> <p>超高速時代を迎えるにあたって、昨今の道路公団民営化問題に端を発する未整路線問題などは全く論外で、いかに構造改革とはいえ、前述リニア時代を持ち出すまでもなく、国内高速道路ネットワークを早急に実現しないと、日本は国際競争に立ち遅れてしまうに違いない。</p> <p>また、国内的にも高速道路建設を中断すれば、地域格差は広がるばかりで、その差は経済格差のみならず、文化の格差となるのではなかろうかと思えることを筆者は取材中に体験した。</p> <p>それは平成13年11月、場所は島根県津和野市、目的は「道路協会」発刊「月刊道路」に『道の文化自然誌』の取材のため元津和野高校校長松島弘さん(65)を訪ねた時のことである。</p> <p>津和野は、地境いが明治の近代化の原動力となった長州萩・吉田松陰の地で、高杉晋作・山縣有朋など明治の元勳を多く輩出した処である。</p> <p>津和野も明治近代化思想の基になった五ヶ条の御誓文の文句「広く会議ヲ興シ万機公論ニ決スベシ」は後藤象二郎が坂本竜馬の「船中八策」より得て成文化したものと伝えられ、坂本はその思想を勝海舟から、勝は、日(デン)大学)で「万国公法」や西洋哲学を学んだ西周より教わったものといわれる。ちなみに、ヒロソヒイーを哲学と野の人「西周」によって日本にもたらされたものである。ついでながら西の甥が森鷗外である。つまり津和野とは明</p> <p>その地の有名校の校長松島さんは筆者に次の通り慨嘆した。</p> <p>閉鎖的では文化は衰えます。道路がよくないと文化は駄目になりますよ。今どき高速道路もなく、県庁へ3時間もか遅れます。だから高速道路が必要なんです」</p> <p>松島さんは何をいっているのだ(筆者の未だ道路は必要ですかとの質問に)といわんばかりの表情をした。</p> <p>6月30日発刊「道と文化」誌による東京大学家田仁教授の言によれば、日本の高速道路分担交通量(台/kmベ、ドイツでは10～20kmくらいの移動でも高速を使うのに対して、日本では50kmくらいまでは高速を使わないという日本の利用率の低い原因は、IC(インターチェンジ)の間隔が長すぎること、料金が高すぎるからだという。中縄自動車道は、IC間隔が本土の12～13kmに対し、半分の5～6kmで、料金も本土の約3分の2と安い。利用本的高速道はもっとIC間隔をせばめ、低料金化し、かつ道路幅を拡げ、ヨーロッパのように速度制限をなくす方向。そうすれば、ドイツのように、夕食後に100km離れた街のコンサートに出かけられるようになるに違いない。</p> <p>筆者の住む岐阜県では、東海北陸自動車道を使って、郡上踊りで有名な郡上八幡から名古屋の芸術文化劇場にる。</p> <p>果として公団は高収入となり、IC増設と路幅拡大費用を埋め、国民は高速化文明を享受できるであろう。それが高</p> <p style="text-align: center;">③文明と文化＝美しき地域づくり</p> <p>と文化の違いについて次の通り書き記している。「文明」とはだれでも参加できる普遍的・合理的・機能的なもの(例えば民族)においてのみ通用する特殊なものである。</p> <p>たとえば青信号で人や車は進み、赤で停止する。この交通信号は世界中に普及している。</p> <p>その意味で文明である。</p> <p>、両膝をつき、両手であける。立ってあけてもいい、という合理主義はここでは成立しない。つまり不合理なもの、かついて安堵感がある。</p> <p>合理的で利便性と高速性に富んだものである。それに対し、文化とは個性的で不合理で目的に対して無駄なもの。つまり文化とは美的なものであり、それは無駄なものではなくて「ゆとり」といったものである。</p> <p>えさせたのが始まり(759年)とあり、また宝暦12年(1762)徳川家重は、大路支路の別なく凡そ駅家あるの路次に日本は大路は全て並木路であった。そのために、江戸期日本を訪れた外国人は例外なく日本の景観をビューティフル然り、近世末のペリーもまた然りである。すなわち、日本の道路は文明的(合理的)よりも文化的(美的・情緒的)な特徴を起点に、昭和30年のワトキンス調査団提案の道路特定財源制度と有料道路制度のもとでは「並木制度そのせいかわからないが、わが国では並木道はなくなり、戦後、景観美は構築されずに今日に至っている。合理性(文明)を目指し、高速道路はやたらとトンネル化され、ドライバーの快適性を求める美的・情緒的(文化)の視野を遮る並木制度を提唱するものではないが、せめてSA(サービスエリア)には植樹し、木陰を作り、ドライブはいわなくとも、現在の日本における無秩序な景観無視の国土を、これからは、計画的に「日本的(松並木など)こそ、文化的なことといわざるを得ない。</p> <p style="text-align: center;">時代の方向は、文明性(合理的)から文化性(美的)なものへ転換してきている</p>

都道府県	意見・理由
大分県	従来の貨幣換算だけの評価ではなく、客観的な評価を導入する事は大賛成である。検討手順もこれで良いと思うが、評価の中にその路線が終点になるのか、また回遊性がある路線になるのかで波及的効果は大きく変わることを指摘したい。
福島県	高速道路は、災害時又は、緊急時における避難、物資輸送、救助隊及びケガ人の搬送に大きな役割を果たす。 特に、原子力発電所を抱える当地方においては、切実な問題であり、安全の項目に「緊急時の非難、物資輸送、救助の機能をはたす。」を追加していただきたい。
熊本県	全般的なコメント 「観光」(項目1.6)を例にとりますと、次式が示されています。 $\text{評点} = \sum (1 - (t6 - 2 / t6 - 1)) \times X6$ ここに、X6は「市町村の年間観光入込客数(万人)」と定義されています。このX6の具体的な数値としては、次の三つが想定できます。 ①過去の実績値を用いる。 ②高速道路が無い場合の、将来予測値を用いる。 ③高速道路が新設された場合の、誘発客を含めた、将来予測値を用いる。 今後、地方部において高速道路を造る場合は、③の観点が大切になってくると思われます。大都市圏とは違って、地方では観光に従事する人口が多いからです。 この意味で、X6の扱いをさらにご検討賜れば幸いです。
鹿児島県	物流の促進のうえからも高速道路の早急な整備が望まれる。
栃木県	石橋町においての北関東自動車道は単に通過する高速道であるが、壬生ICへは約4kmと近接し、沿線の両側10kmの道路整備と地区を横断する都市計画道の整備がされること等により、広域的な交流が増え産業経済活動が活発化するとの見地から、将来の発展性が期待される地域である。 そのため、北関東道及びその沿線を活用して産業と生活を支え、働く人と住む人にやさしい街づくりを進めたい。
宮崎県	①都会への人口集中是正 ②地方は食糧生産の他に、水資源、電力資源、森林等を原資とする環境資源を供給し、国土形成及び発展に寄与しているにもかかわらず、地方への無施策により、人口流出に歯止めが効かない状態である。 以上の点を考慮する評価指標を加えなければ、方手落ちである。(もっと視野を広く持ってほしい。)
宮崎県	南那珂地域では、生活、観光、産業の面から、宮崎市から鹿児島県に至る国道220号が重要な路線である。しかし当市の区間にあっては、32kmの長い区間で異常気象時には通行規制を受けることになり、多方面に影響を与えている。 現在このような道路状況でありながら、高速道路網の対象を整備計画策定済の区間とすることは更なる国土の不平等化を生み、ますます、南那珂地域が孤立化することになる。 是非、法定路線は、国の責任において整備すべきであると言う認識を持ってもらいたい。
宮崎県	指標については、人口や出荷額等の現状数値に時間短縮を乗じたものを波及効果としているような感じがしますが、その地域における地理的条件、特に陸上交通の輸送手段の整備が遅れた地域においては、全ての面で不利な条件下におかれてきており、不平等感があります。その点を何らかの形で考慮する指標を設けていただきたいと思います。
宮崎県	高速道路は、日本国民誰でもどこでも同一料金にて利用できるよう国が責任を持って整備するべきである。従って、採算性を評価に加えることはおかしい。
岐阜県	今回の高速道路を対象とした評価手法の中に、地方の自主的な取り組み状況を評価する項目が盛り込まれたことは地方分権を推進する上で大変好ましいことと考えます。 しかしながら地方では高速道路の整備に合わせて、それを活用するような独自の事業計画や振興計画を策定しています。そのプロジェクトを全国一律に定義し、計画面積と事業費で評価されてしまうことは、地方の努力が評価に繋がらないと考えられます。 例えば、岐阜市においては高速IC周辺において大学を中心とした知の集積拠点とする構想があり、知の価値は面積や事業費では測れないものと考えます。定義や規模で定められる評価だけではなく、地方からの提案に柔軟な対応ができ、評価に反映できる指標とされることを望みます。  事業の整備効果を客観的に評価する事の重要性は広く認識されており、今回の高速道路を対象とした評価手法の中に、地方の自主的な取り組み状況を評価する項目が盛り込まれたことは地方にとって重要なことと考えます。 しかしながら、高速道路整備の波及効果を地域に充分浸透させるためには、総合評価において本指標による評価点を強く反映させる必要があると考えます。重み付けにあたっては地方分権の進む社会背景に配慮し、地方の独自性が評価された適正な重みとされることを望みます。
鹿児島県	(1)整備されることを前提にした評価システムとして学習しました。 (2)地方に住む者として、土木計画学的な指標以外に、地方に必要なものは必要と説得するためのシステムの研究を願っています。 (3)ネットワークの中の計画工事が中断または中止することが余儀なくされるケースを想定した対抗評価システムかチェックシステムの確立も必要と考えます。

都道府県	意見・理由
<p>北海道</p> <p>青森県</p>	<p>北海道は広域分散型社会を形成しており、人や物の移動は、90%以上自動車交通が担っていることから、都市間や中核都市を連絡する「高速道路ネットワーク化」は、地域経済を始めとし「日常活動圏の中心都市へのアクセスの向上」、「高次医療施設への時間短縮」、「広域的な観光産業発展」など、道民生活にとって必要不可欠な重要な社会資本の整備であると考えます。</p> <p>又、本道は北方圏交流の玄関口となる、稚内・網走・根室港などがあることから、今後とも国際的な経済交流の拡大も図られていく情勢の中において、物流基盤である「高速道路ネットワーク」の推進することは、日本経済にとっても大きな効果をもたらすものであります。</p> <p>「第5回道路事業評価手法検討委員会」の委員の意見の中であったように、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は異なると思いますし、整備の順番を決める評価は、地域でのプライオリティを決めて重点投資を行うため必要がありますが、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ることへの配慮を持って検討していただきたいと考えます。</p> <p>又、高速道路は、国の根幹的な施設として位置づけして整備計画が樹立して進められておりますので、その必要性を数字で表すことは出来ないものであります。</p> <p>「評価手法」については、採算性や単一地域としての評価でなく、日本国民にとって寄与する経済効果となる「食糧確保」「観光産業」「環境対策」「地域の存在価値」も含めた、総合的な観点に立って検討する必要があると考えますので、今後とも地方の意見も大事に取り入れていただくようお願い致します。</p> <p>居住空間は都市部の周辺かそのまた周辺。そこらあたりまではとても整備された道路が次々出来てるんだけど、その地域から圏外は、残されて「どうでしょう、悲しいわ」の状態が何年も続いて、地方都市はますます地方なのです。採算性の問題も、もちろん大切。</p> <p>お金を取ろうと思わないで高速道路1本、試しに作って見ませんか。</p> <p>これ以上の経済効果はないと思うのですが、いかがでしょうか。</p>
<p>岐阜県</p>	<p>→計画や整備中という不確定な要素を含めることの妥当性に疑問がある。</p> <p>地域でのプロジェクト計画を見込んで道路整備を行った場合、仮にそのプロジェクトが取りやめとなった場合、道路整備はその整備根拠を失ってしまう。</p> <p>→指標を面積や費用で評価しているが、これだと生産規模は小さいが速達性を求める中小企業(特にベンチャー)を考慮することができない。</p> <p>→環境項目に言えることだが、並行道路から整備道路に必ず転換し、かつ並行道路の交通量が減少することが前提となっているようだが、現在の状況は果たして、こうしたことが言えるか。</p> <p>近年は高速道路に転換せずに、大型車が並行する国道などを通行したり、交通需要の誘発があるなど道路整備後に並行既存道路の交通量が減らない事例が多いのではないかと感じる。</p> <p>これらの項は、事前事後のデータ例を併せて公表した方がよいと考える。</p> <p>→この項の含意は何か。簡単に言えば</p> <p>国政に協力する(言うことをきく)自治体は優遇するが、そうでない自治体は評価しない、と言うことか。</p> <p>とすると、マスコミによって批判されている「補助金づけ」と同じ構造ではないか。</p> <p>(広域行政が地方行政を”評価する”ことは、広域行政側の優位性が暗黙に了承される面もある)</p> <p>委員会の意図が上記と違って、そうした誤解を受けやすい。</p> <p>広域行政と地方行政との連携は必要であり、実際として連携の上手くいっている地方では、その恩恵を受けるべきなのだろうが、こうした評価点の項目に含めることはムリがあるように感じるし、やや強引な印象を受ける。</p>
<p>愛媛県</p>	<p>高速道路ネットワークは、国の最も重要かつ基本的な社会資本であり、国土計画の観点から整備が絶対必要なものである。採算性や効率性、費用対便益だけを重視して評価されるべきものではなく、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いただきたい。</p> <p>高速道路は、ネットワークが完成してはじめてその本来の機能を発揮するもので、地域産業や経済の活性化はもとより、住民の生命にかかわる救急医療をはじめ、災害時の広域的な相互応援体制の確立や都市部への安定的な生鮮食料品の供給などに多様な効果と大きな役割が期待されるものであり、このことから、地域の特性や実情が反映されるべきであり、下記の波及的影響に重み付けをしていただきたい。</p> <p>宇和島市でも空港まで2時間を要するが、当市以南の町村や松山空港を利用する高知県西部の方々においては、空港まで3時間以上を要する地域がある。高速道路が整備されることにより移動時間が大幅に短縮され、利便性が高まる。</p> <p>広域医療における救急患者の管外搬送について、望ましい搬送範囲としては、約30分圏内とされる。高速道路が整備されることにより、搬送範囲の拡大が望め、救命救急センター等を完備した医療機関への搬送が可能となる。</p> <p>また、搬送許容範囲については、約90分圏内とされるが、搬送が可能になり、重症患者に対して適切な対処が望めるとともに、道路の線形不良や長時間搬送による患者の症状悪化の減少にも繋がる。</p> <p>地域基幹産業である水産業、特に全国有数の生産量を誇り全国シェアの40%を占める養殖鯛など水産物の、都市部消費地への安定的な供給に高速道路は必要不可欠である</p>

都道府県	意見・理由
	<p>地域基幹産業である水産業、特に全国有数の生産量を誇り全国シェアの40%を占める養殖鯛など水産物の、都市部消費地への安定的な供給に高速道路は必要不可欠である</p> <p>鉄道が無く、一般国道一本が唯一の幹線道路である地域においては、この幹線道路が通行止めとなった場合、主要地方道あるいは一般県道等が迂回路となるが、道路の線形不良等などにより長時間輸送となる。また、山間部での輸送となるため、安全性の面からも危惧される。</p> <p>大規模災害の場合には、この唯一の幹線道路が通行止めとなり、迂回路も山間部のため通行止めとなれば、県境を越えて高知県側を迂回することになり、長時間輸送となる。</p> <p>高速道路整備を前提とした南予レクリエーション都市施設の整備については、現在、開発面積は210haである。その施設の内、南楽園は、平成12年7月に四国縦貫自動車道伊予～大洲間が開通して以来、平成13年度、14年度と利用者が増加している。また、観光バスでの入り込み客も平成12年度から大幅に増加傾向にある。このことは、高速道路の当地方への一部開通時期とほぼ一致することから、今後の高速道路延伸に大いに期待するものである。</p>
福井県	<p>高速道路を評価する上で、地方の自主的な努力を評価の視点とするのは良いと思うが、この指標が総合評価にどれほど影響するのか。取り組みや協力姿勢を評価するだけで終わってしまうのではないか。この指標が表わす結果を有効に反映させる仕組みをもう少し考える必要があると思う。</p>
大分県	<p>【優先度】</p> <p>高速道路が整備されることによって、その地域の交通・物流が活性化されるのは明らかな事実として実証されている。</p> <p>「国としての優先度」として大都市圏を結び高速道路をより一層整備するのも重要なことであるが、高速道路の整備地域・未整備地域で生じている著しい地域格差を解消するためにも、「地方としての優先度」を重要視して地方振興・地方格差解消を目的とすべきではないでしょうか？</p> <p>その方が日本国十全体の活性化につながると思います。 《アンケート対象者》</p> <p>事業の客観的評価の方法として、「重みの設定」があげられていますが、「波及的影響」については計画担当者だけでなく、高速道路完成時に実際に利用するであろう地域住民や、物流に携わる職種の人々など一般ユーザーにもアンケートをしてみてもどうでしょうか？整備地域の実態を反映した評価が行われ「整備する側」「利用する側」双方の見解で客観的に評価されるでしょう。</p> <p>その場合は「費用対便益」「採算性」の評価については専門的知識を要することから一般ユーザーによる評価の必要はないと思われます。</p>
北海道	<p>北海道の高速道路の整備は、本州や四国、九州とはまったく異なる交通事情と厳しい自然条件を抱える中で進められていますが、道路関係四公団民営化推進委員会の審議開始とともに、道内における高速道路の必要性、整備のあり方などを巡って数々の論議を呼び起こしました。</p> <p>日本列島の背骨となる北海道縦貫自動車道をはじめとする、北海道の高規格幹線道路網の整備は、国が計画したものであり、施行命令を出した以上は、国の責任において完成させてほしいというのが道民の総意です。</p> <p>北海道は、歴史、文化、人口密度、産業構造、経済活動、自然条件、地理的条件など、あらゆる面で内地他府県と比べて異なる条件を有しています。特に道内の高速道路が、国道と並行して整備されること、また延々と続く原野や広大な面積を持つ過疎市町村を通過することなど、これらは地理的条件からやむを得ないものと考えます。</p> <p>道内の高速道路は、確かに採算性において問題を残しますが、だからといって、利用度や採算性だけで計画した高速道路の整備を凍結又は中止するようなことだけは断じて許されるものではありません。北海道の場合は、これだけで判断できない特殊な事情があります。こういった問題は、現行の全国プール制で解決すべきです。</p> <p>北海道から見た内地における高速道路の整備状況は、その整備方法、整備規模、投入される建設費、建設後の利用度のどれをとっても、道内の高速道路の整備状況とは比べ物にならないほどの、高い整備水準で進められています。この結果、内地他府県の高速道路の整備率は62.5%と高く、網の目のように張りめぐらされています。これに対し、北海道の整備率は35.6%と低く、背骨となる東西軸、南北軸さえ未だ整備されていないのが実情です。</p> <p>また、内地他府県の高速道路と北海道の高速道路とは、その役割、質においてもまったく異なるものがあります。内地の場合は交通渋滞の緩和を主眼にしていますが、北海道の場合は、特に、都市間及び地域間の移動距離と移動時間の短縮、さらに積雪寒冷地としての地域経済の活性化など、高速道路の整備によって、人的交流、物流、観光、救急医療など、これまで広大な面積のために低迷し、立ち遅れていたあらゆる分野が、一気に利便性となって北海道に大きな効果をもたらすのです。</p> <p>未整備の区間が多く、日本の背骨となるべきその骨格さえ整っていない北海道の高速道路の整備率を上げるためには、内地にはない北海道のこうした特殊事情を新直轄方式の路線選定基準に反映させることが重要です。平成5年11月に施行命令が出されているにもかかわらず、未だに着手されていない、北限の「土別剣淵・名響」です。これによって、北国と南国とを結ぶ日本の大動脈としてのネットワークが完成するのです。</p>

都道府県	意見・理由
北海道	<p>はじめに、この様な意見募集に対しお礼を申し述べる。</p> <p>釧路地域は、北海道の東に位置し水産、酪農、紙パ、観光を主産業とし、釧路市はひがし北海道においてその中心的都市機能を継続して発揮してきた。特に港湾にいたってはひがし北海道の物流を支え、石油、飼肥料、穀物、水産、紙パルプ、などを国内はもとより北米、韓国との航路をもち、また空港は2,500mの滑走路をもち、カテゴリーⅢAを備え、ビジネスはもとより国立公園である阿寒、釧路湿原、知床への玄関口として年間約90万人の乗降客数があり、台湾、韓国、香港、カムチャッキーとのチャーター便航路を開設している。</p> <p>しかし、北海道は国土の22%を占める面積をもち、中枢都市である札幌とは、東京から名古屋に匹敵する距離がありその移動に約7時間の時間を要している。このことは同じ国土に住みながら、物流や人的交流等において享受されていないのである。ひがし北海道の中心都市として、陸・海・空のまさに陸(高速道路)の整備が必須である。</p> <p>概略ではあるが上記の事柄を踏まえ以下意見としたい。</p> <p>住民生活において</p> <p>釧路市と中枢都市札幌とは都市間バス3往復、時間約7時間30分、JRでは特急で約4時間かかっている。高速道路を使うと約3時間30分。移動時間のロスが大幅に縮小されることは時間を有効にかつ安全に使うことが可能になる。</p> <p>また施工命令が出ている本別～阿寒～釧路、特に阿寒ICは釧路空港から約7分、阿寒国立公園まで約30分、釧路湿原国立公園まで約10分の距離である。</p> <p>釧路市には労災病院、日赤病院そして特に第3次医療施設を持つ釧路市立病院は年間約50万人の外来患者を扱い、日赤血液センターはひがし北海道全域に血液を搬送している。</p> <p>地域社会</p> <p>中枢都市札幌との距離が約300kmあり1日行動圏にはなっていない。経済・文化・教育等の拠点となっている都市との連携は時間距離のロスにより乖離されている。また釧路地域は国民の癒し地として年間約120万人の観光客が訪れ【プロジェクトX】にも紹介されたように原始の様相を呈している釧路湿原国立公園や、年間約692</p>
北海道	<p>北海道縦貫自動車道と連結する高規格幹線道路深川留萌自動車道は、現在、札幌開発建設部区間と留萌開発建設部区間とで工事が進められてきています。</p> <p>本自動車道は旭川、空知、留萌地域を結び、さらに道央圏と連結し、観光振興や1次産業の振興にも直接間接を問わず期待されている「地域と地域」「人と人」を結ぶ大変重要な道路であり、さらには、フェリー空白地帯である道北圏において、輸送機能を拡大するフェリー就航と重要港湾留萌港の利用促進にも必要不可欠とされている道路であります。</p> <p>本年7月に沼田ICまでが供用開始となり延長約50kmのうち20kmが利用に供することとなり、平成4年の工事着工から、ようやく半分が完成したところですが、全線の早期完成を地域として強く望んでいることを申し添えておきたいと思えます。</p> <p>北海道を除く全国的高速道路網は、ほぼ構築されてきている状況ですが、一方、北海道においては整備が進んでいない現状でもあります。</p> <p>さらに積雪寒冷地でない地域と同様に評価を行うことには、地域の実情として不利な面が発生することが予想されます。</p> <p>北海道、特に道北地域の冬期間交通については安全性と信頼性が高い交通基盤の確保が重要であり、鉄道網の廃止による社会事情や都市間距離が本州と比較して長いなど地理的な要因もことから全国一律の基準でなく、重点的整備を行う地域の設定が地域格差がある評価で算出されるようご配慮お願いいたします。</p> <p>【「採算性」「費用対便益」】</p> <p>高速道路は社会資本整備として位置づけされるべきで、将来にわたり根幹施設として残される必要不可欠な施設であるため、建設・維持コストと料金収入の収支バランスなどで評価されるべきでなく、評価において重み付けは小さくするべきと考えます。</p> <p>指標3 高度医療施設までの搬送時間は、救急救命に資する極めて大きなものであるために重み付けは大きくするべき。</p> <p>指標5 日常活動圏(1日行動圏)の拡大は自動車交通の依存が高い地方部において住民生活上、重要であり重み付けは大きくするべき。</p> <p>指標6 複数の観光地を連絡することについては、高速道路と一般道との連携も不可欠であり、いかに観光に誘致することができるか地域の施策に活かされることとなるため重み付けを大きくするべき。</p> <p>指標7、8 物流拠点(港湾、空港)へのアクセスが容易になることで、地域経済が発展及び物流の効率性が確保される。また、北海道は日本の食糧供給地として重要な位置づけにあり、物流拠点へのアクセス改善につながる高速道路の整備効果が現れる。重み付けは大きくするべき。</p>

都道府県	意見・理由
	<p>指標7、8 物流拠点(港湾、空港)へのアクセスが容易になることで、地域経済が発展及び物流の効率性が確保される。また、北海道は日本の食糧供給地として重要な位置づけにあり、物流拠点へのアクセス改善につながる高速道路の整備効果が現れる。重み付けは大きくするべき。</p> <p>指標9 地域振興計画を進める上で、物流ネットワークの基盤整備が不可欠となり、重み付けは大きくするべき。</p> <p>指標10、11、12 一般的に現状、渋滞や交通量が多い道路では整備による効果が高くなると考えられるが、交通量が少ないと予想される場合には削減効果が小さくなると思われる。地域によって不公平が生じるのではないか。</p> <p>指標10、11、12 一般的に現状、渋滞や交通量が多い道路では整備による効果が高くなると考えられるが、交通量が少ないと予想される場合には削減効果が小さくなると思われる。地域によって不公平が生じるのではないか。</p> <p>指標10、11、12 一般的に現状、渋滞や交通量が多い道路では整備による効果が高くなると考えられるが、交通量が少ないと予想される場合には削減効果が小さくなると思われる。地域によって不公平が生じるのではないか。</p> <p>指標13、14 ライフラインの確保は重要なものであり、物流や医療支援にも整備が急がれる。緊急輸送道路の確保が地域の安定につながるため、重み付けは大きくするべき。</p> <p>指標13、14 ライフラインの確保は重要なものであり、物流や医療支援にも整備が急がれる。緊急輸送道路の確保が地域の安定につながるため、重み付けは大きくするべき。</p> <p>指標16 地方公共団体の意見や協力姿勢については、自治体の財政事情を考慮して、2.c)「広域行政を活発化するための施設整備の有無」より、2.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」に重みをおくべきである。</p>
滋賀県	<p>高速道路等の整備にあたって、従来の評価は費用便益性を重視した評価をしてきたが、今回道路沿線住民とその道路利用者を重視した生活者の安心と安全・利便性・環境問題に関する評価項目導入と、地方公共団体の総合計画との整合性等、地域・住民に視点を置いた評価項目を設定したことは、今なお、叫ばれている道路特定財源を一般財源等への流用問題にも何らかの影響を与えることになり、道路特定財源の堅守に寄与するものと確信する。</p> <p>道路こそ基本的な社会基盤施設であることから今回策定の評価・指標をもって、地域に根付いた道路整備を進めていくことを期待するものです。</p> <p>(2)近年人件費が下がったため、相対的に長距離貨物輸送の運転手の人件費より、高速道路料金が高くなった。</p> <p>また、一般国道の整備も徐々に進み、深夜大型トラックが走行しやすくなったため、県内でも九州方面から交通量の少ない日本海側の国道経路で、東海方面へ向かう車が増えている。</p> <p>長距離運転による時間的損失と高速道路利用との費用効果を比較算定してみたらどうか。</p> <p>一般国道利用が、決して有利でない結果が出ると思われる。</p> <p>冬場、雪で高速道路が閉鎖されると一般道路および、生活道路が満杯の状況となり、地方道路を管理している我々地方自治体は大変苦慮している。</p> <p>積雪地における高速道路閉鎖の場合の迂回できる国道・県道の経路や容量を評価する必要があると思う。</p>
滋賀県	<p>さて、当社が運行しております国道161号線は幹線路線(浜大津線)で大津市の中心地にあります県庁前・JR大津駅から浜大津経由JR堅田駅間及びJR堅田駅から小野駅経由和邇駅に至る路線であります。</p> <p>当該国道161号線は朝夕ラッシュ及び土曜・休日になりますと車両渋滞の影響で著しく遅延が続き、お客様からの苦情の原因となり、これが旅客減少につながっております。この道路の緩和対策として、平成7年2月に西大津バイパスと湖西道路が開通致しましたので多少緩和された所あります。ところが通行料金が非常に高く利用者は極めて少ないのが現状です。</p> <p>当社の要望と致しましては、先の状況の緩和対策として湖西道路の無料化を強くお願いするものです。宜しくお願い申し上げます。</p>
大分県	<p>項目が多岐にわたっているので、一々の論述は省略するが、要するに、現在・未来にわたる車社会における高速道路は、国民生活上のシビルミニマムとして認識すべきであり、特に東九州自動車道などの主要幹線は、地図上で見ても一目瞭然の必須ルートであり、このような路線は均衡ある国土開発の精神からも、費用対効果の、評価論議以前のものとして、速やかに完成すべきである。</p>
大分県	<p>21世紀は観光の時代といわれる。その意味で全体の中に占める評点のアップ(重み付け)をお願いしたい。</p>

都道府県	意見・理由
静岡県	<p>「安全」の項目については、並行する高速道路の代替機能の有無が評価されることになっているが、第2東名自動車道は東西の大動脈である現東名を代替するものであり、現東名の重要度を考えると、他の高速道路よりも第2東名自動車道の重要度は評価されるべきである。そこで、第2東名を評価するにあたっては、現東名の重要度も評価の要素に組み入れていただきたい。</p> <p>現東名における渋滞や事故などに起因する経済損失は計り知れないものがある。第2東名自動車道は、こうしたマイナスを補完するものであり、それが評価されるような手法を検討していただきたい。</p> <p>中部横断自動車道は、地域社会・経済への波及効果ばかりでなく、甲府や上信越に至る広域圏を新たに形成するものであり、単に拠点都市間の連絡や相互連携以上の、よりグローバルな波及効果を評価していただきたい。</p>
岩手県	<p>高速自動車国道整備は最も基本的な社会資本整備として位置付けており、地方の自立、活性化を図る最も基本的な施策と考えている。</p> <p>地方都市が策定する長期発展計画等は関連する高速自動車国道の整備を前提としたものが基本となっている。</p> <p>高速道路の整備効果の評価については、検討委員会が大項目として掲げる3項目の内、「費用対便益」「採算性」については、今までも道路整備の評価に用いられて来たが、地方の高速道路の必要性は外部要因にあり、貨幣換算が困難な「波及的影響」も大きな評価要素として整備に反映されて来たところである。</p> <p>今回の評価手法案についても全国一律の評価基準では、前2項目は人口集中地域が有利なことから、地方都市としては「波及的影響」の重み付けを大きくし、個性ある地域の発展に繋がることを期待したい。</p> <p>「波及的影響」に掲げられる中項目、小項目の内容は、地方の目指すべき姿そのものである。</p>
北海道	<p>【該当箇所】(資料番号)高速道路を対象とした評価について(頁)1 (原文)1.評価の目的と検討手順今後、評価結果を公表し、地方の意見なども踏まえながら、高速道路の整備のあり方について決定していくものとする。</p> <p>【意見】</p> <p>高速道路網の整備は、市民生活や社会・経済活動を支える最も基本的なインフラであり、その整備を私たちは長年にわたり熟望してきているところである。</p> <p>高齢化、少子化が進展している中、活力ある地域づくり、都市づくりを推進するとともに、安全で安心できる地域の実現を図るためには、国民共通の資産である社会資本を計画的に整備することが重要であり、高速道路こそ、その中核的役割を担うものである。</p> <p>現在の整備計画延長、9300kmはとりわけ北海道だけが取り残されており、地域社会の発展を高速道路の整備に託し、長年待たされてきた地方の現実を是非とも理解して欲しい。</p> <p>したがって、整備の順番を決める評価は地域での優先順位を決めて重点投資を行う必要はあると思うが、しかしこれまでも資本投入の少なかった後進の地域は、当然低い評価結果となることへの十分な配慮を持って検討すべきである。</p> <p>国及び地域社会・経済活動の発展を支えるため、最も基幹的な施設である高速自動車国道のいっそうの整備を推進していただきたい。</p>
北海道	<p>原文 T8-1 現況での市町村役場からICへのアクセス所要時間(分)</p> <p>【意見】 現在、北海道・十勝では道東道が、部分開通しているが、清水＝夕張間が未開通のため、現況での清水＝足寄・本別間のICへのアクセス時間では、正しい評価は判断されないため、部分開通のICについては、対象外としていただきたい。</p> <p>■積雪寒冷地に関する指標を追加していただきたい。</p> <p>積雪寒冷地の冬期においては、無雪期には何とも無い道路の線形や勾配が非常に危険に感じられ、スリップや地吹雪による視程障害などが原因となる道路逸脱、車両の正面衝突など事故に合う危険性と常に隣り合わせの状態と運転せざるをえない状態にあります。</p> <p>特に日勝峠などにおいてはその傾向が特に顕著であり、一部の車両は安全を期するために何十キロも迂回を強いられているという事実もあります。貴委員会において提案されている「冬期交通障害区間の解消」の指標は、「年平均の通行止め時間」を評価値として使用されていますが、「通行止め」にならない状態でも、安全性が確保できず、物流や人流に障害(運転速度も大幅に低下)が現実にも生じています。</p> <p>この点をご考慮頂き、積雪寒冷地に関する指標を追加いただくか、評価値の算定の仕方を再度ご検討いただきたい。</p> <p>(地域補正係数の導入について)</p> <p>■費用補正係数の導入について地域補正係数を導入していただきたい。</p> <p>現在の費用便益分析については交通量が大きな要因となっているため、交通量の多い都市部の方が地方より道路整備の必要性が必然的に高い評価となるため、地方切り捨てに繋がらないようこれらを是正する措置が必要と考えます。地域補正係数を導入する方向でご検討いただきたい。</p>

都道府県	意見・理由
	<p>(重み付けについて)波及的影響に重み付けを行っていただきたい。          高速交通ネットワークが最も基本的な社会資本であるにも関わらず、諸般の事情により現在まで整備が進まなかった地域については、費用対便益や採算性よりはむしろ、地域の特性や実情が反映されるよう波及的影響の方に重み付けを行っていただきたい。</p> <p>また、我々が生活しているこの十勝地域は北海道の中でも有数の農業畑作地帯であり、十勝で産出されるじゃがいも・小麦・甜菜などを大量に内地に移出しており、我国の食糧基地としての機能を果たし、多大なる貢献をしていると自負しております。</p> <p>それらの農産物の移出は、主に自然環境が厳しく交通の難所となっている日勝峠を越えて苫小牧港から行われています。このため、将来の日本の食糧事情を考える上でも、波及的影響の16指標の各項目間においても重み付けを行い、食糧関連指標にはなるべく大きなウエイトを配分していただきたい。</p>
新潟県	<p>【意見】第二東名など、既に高速道路ネットワークが存在する場合の並行路線の評価にあたっては、すべての大項目の評点を低減(例えば1/2程度)するべき。          【理由】高速道路はネットワーク化されてこそ本来の機能を発揮する。地域の平等性(国民の平等性)。</p> <p>【意見】「地方の創意工夫による自主的な取り組み状況を評価する」項目は、他の項目に比べ高い重み付けをすべき。          【理由】事業の円滑な実施に向けた地方の熱意、熟度を評価するものであるため。</p> <p>(原文)・現況の迂回路 ～大型車両が通行可能な改良済み・幅員5.5m以上かつ距離最短の路線(県道以上)          【意見】～公安委員会が大型車規制をしている区間を除き、大型車両が通行可能な改良済み・幅員5.5m以上かつ距離最短の路線(県道以上)(下線部追加)          【理由】法治国家である以上、規制解除後でなければ大型車が通行できないため、通行規制条件を考慮して現況の迂回路を選定するべきである。</p> <p>(原文)現況での～アクセス所要時間          【意見】現況での～アクセス所要時間(積雪寒冷地においては冬期の速度低下を考慮)(下線部追加)。          【理由】積雪寒冷地では冬期の速度低下により、          ・救急医療機関への到達時間の長時間化          ・経済活動の効率の低下          が著しいため、積雪寒冷地においては、調査の上、冬期の速度低下を考慮するべきであるため。</p> <p>(原文)～現況速度          【意見】～現況速度(積雪寒冷地においては冬期の速度低下を考慮)(下線部追加)。          【理由】積雪寒冷地では冬期の速度低下により、          ・救急医療機関への到達時間の長時間化          ・経済活動の効率の低下          が著しいため、積雪寒冷地においては、調査の上、冬期の速度低下を考慮するべきであるため。</p>

都道府県	意見・理由
	<p>(原文)～現況速度  【意見】～現況速度(積雪寒冷地においては冬期の速度低下を考慮)(下線部追加)。  【理由】積雪寒冷地では冬期の速度低下により、  ・救急医療機関への到達時間の長時間化  ・経済活動の効率の低下  が著しいため、積雪寒冷地においては、調査の上、冬期の速度低下を考慮すべきであるため。</p>
福岡県	<p>あまりに項目が細分化されすぎて、国民には内容を理解できないであろう。こうした項目で優先順位をつけるのでは、高速道路がますます国民の意識から離れてしまう気がする。(このPIが公務員やコンサルタントなど専門家達を対象にしているのであれば、それでもよいが。)  地方部のナショナルミニマムとなる路線と第2東名神のような経済動脈など、機能も役割もまるで違うが未整備ということで残っている全ての路線を、同じ土俵で議論することにそもそも無理があるのでは？</p> <p>地方部の高速道路で将来とも2車線でよい道路は既に設定済みであろうか？そして費用対便益、採算性にインプットする費用は、それを前提に再計算されているのであろうか？</p> <p>地方部の高速道路で将来とも2車線でよい道路は既に設定済みであろうか？そして費用対便益、採算性にインプットする費用は、それを前提に再計算されているのであろうか？</p> <p>波及的効果の再整理が必要。項目間の内容の重複問題国民にとって、今や安心・安全は、大変大きな課題である。そうしたことをはっきりさせるためには、1. 3, 1. 13, 1. 14の項目を合わせて、“安心・安全”という項目に表現した方がよい。  1-9と1-16は、内容の重複がある。実のところ、1-16の情報を客観的かつ正確に収集・整理することは至難の業である。</p> <p>地域の近辺に新幹線も空港も無いところほど高速道路の整備が望まれるはず。したがって、最寄りの新幹線や空港へアクセス時間が大きい(言い方を変えれば高速交通のサービスが悪い)地域の路線ほど必要性が大きくなるような評価方法が必要である。</p> <p>これも、基本的にはコメント4と同じ。1. 13(並行する緊急輸送路が閉鎖になった場合の迂回路が長大)ではナショナルミニマムとしての存在意義を問いながら、ここでは既に高速道路がある地域をさらに便利にすることを問う内容になっている。  こうした問題をしっかり考慮して項目間のウエイトが付けられれば問題が無いかもしれないが、どうもそうはならない気がする。やはり、第2東名神、東九州自動車道、同じ土俵で議論することに問題がありそう。  ■指標ごとに計算のレベルが違いすぎる。  例えば1. 2は3次メッシュレベルの計算までしているのに対し、1. 6は観光地といいながら実際は市町村役場の位置で代表させ、そして1. 11(騒音レベル)は現実に厳しい状況にあるか否かだけ、などで得点が決まるなど。</p>
北海道	<p>非常に好ましい評価方法だと思う。例えば、釧路市では地震多発地帯にあるにも関わらず、帯広市への移動は国道38号線に頼っており、38号線が災害等で通行止めとなった場合には、通常の最短ルートと最短の代替ルートを比較すると、迂回率は1.44倍にも達し、緊急患者の搬送や物流に多大な影響を与えることが予想される。  整備対象高速道路が代替路線として機能することにより、地域の経済、生活の安全性向上に多大な効果をもたらすと考える。</p>
北海道	<p>私の所属する函館21の会は、グローバルな視点に立ってローカルから発信しようというまちづくりの団体です。  今度の「高速道路を対象とした評価手法に関する国民意見」を募集することに対して、従来、地域計画と都市計画は住民が参加することでまちづくりへ、国土の計画は国民が参加出来ることで、国づくりへの色調を帯びてきますので、まずもって国民が参加できることに敬意と高い評価を国民の一人として思うものであります。  特に「費用対便益」「採算性」の他に「波及的影響」が大項目、中項目に組み込まれる案となっており、地域力(経済、人口など)の弱い地域でも、その地域の特色や可能性を活かす為の高速道路へ向けた、議論・発信・実現が可能となって来るものと思われまます。  又、私達の住む北海道道南地域で思う事ですが、かつて、函館21の会で北海道21の会(札幌・旭川・帯広)の全道大会を開催しました。テーマは「日本列島の中の北海道」、特に函館は本州と北海道の結節点であり、ハイウェイ、レールウェイ(新幹線)のツーウェイで日本列島を縦貫すべきとの意見があり、今回の評価手法とは別に、大きく国づくりの視点からの整備の検討も重ねてお願い致したいと思ひます。  又、私の個人的な話ですが、現在、(財)全国法人会青年部会(経営、社会貢献、税のオピニオンリーダーをを目指す団体)の会長を務めておりまして、全国各地の青年経済人とお話しする機会がありますが、必ずといって道路整備に対する要求が、都市域、地方域を問わず出てきます。高速道路を人体に例えれば、大動脈、「元気な日本を創造」する為にも、様々な地域が活きる高速道路網の実現を願っております。</p>

都道府県	意見・理由
宮崎県	<p>1. 宮崎県は雨量も多く、台風常襲地帯にて、飛行機も、フェリーも動かない状態の時もあり、交通を安定的に確保する事が困難な地域である。</p> <p>2. 東九州自動車道が途中まで出来ているが、早く完成しないと、高速道路としての成果が出ない。</p> <p>3. 当県は、高速道路においては、陸の孤島と思われる。利便性を考え、観光も今ひとつ、他県との交流も少ないとますます過疎化が心配される。</p> <p>4. 地球温暖化防止と、地球環境や資源の枯渇等の問題からすでに、エネルギーをバイオマスによってまかなう計画が実践段階にいつているという地球規模の食糧不足の到来も予告されている中で、地産池消というより、国産国消の時代と思われる。生産・収集・輸送の問題解決には、道路網の整備が必要。将来的に都会の人の暮らしを支えるのが道であると思う。</p> <p>5. 農業生産物の中のピーマンだけでもJAで約18,673,333kg消費地へ送る。東九州自動車道の完成により、200キロ、2時間短縮という新鮮で安心出来るものを運ぶことができる。</p>
山形県	<p>高速道路は本来将来への先行投資を担う公共財であり、先んじた東名や名神沿線の飛躍的な発展を引合いに出すまでも無く、その評価は物流・流通の利便性向上が地域経済、地域社会へもたらす生産性効果や交流の活発化による地域文化・観光の振興等将来が展望できる波及的効果により大きく判断されるべきであり、時間短縮・走行経費減少等の費用対便益のみの判断は本筋を見失う恐れがある。ましてや近視眼的な採算性については国家戦略としての高速道路整備の同じ土俵の上で議論すること自体に憤りを感じている。</p> <p>高速道路は次世代に贈る基本的社会基盤であり、子供達が受益者としての負担を背負いながらも、その利便性の享受・活用により豊かな地域社会、国家を築き上げることに期待している。</p> <p>敢えてその評価に重み付けを行うとすれば、波及的効果80%、費用対便益20%、採算性0%を主張する。</p>
岐阜県	<p>(原文)鉄道による所要時間とバス路線の時間を比較 【意見】 鉄道と高速バスでは、運行本数に大きな違いがあると思われる。また、一般的に鉄道は近距離での移動も可能であるが、高速バスでは長距離の移動になる傾向にある。このような機関の特性の違いがあるが、それらの所要時間だけを取り上げ比較することが、一般の住民の感覚にあうかどうか。</p> <p>(原文)指標に人口をかけて算出している 【意見】 指標の算定式に、人口がかかっているため、新幹線、空港、医療施設までの所要時間が大幅に短縮される地域であっても、結果的に人口の少ない地域であれば、評点は良くなることになる。人口と交通量は相関が高いと考えられるため、結果的には現在計測している便益項目の結果を助長する項目となるのではないかと。1人の人が30分短縮されるのと、30人の人が1分短縮されるのを同じと考えてよいのかどうか。そのあたりの考え方は、整理されているのかどうか。</p> <p>(原文)指標に人口をかけて算出している 【意見】 指標の算定式に、人口がかかっているため、新幹線、空港、医療施設までの所要時間が大幅に短縮される地域であっても、結果的に人口の少ない地域であれば、評点は良くなることになる。人口と交通量は相関が高いと考えられるため、結果的には現在計測している便益項目の結果を助長する項目となるのではないかと。1人の人が30分短縮されるのと、30人の人が1分短縮されるのを同じと考えてよいのかどうか。そのあたりの考え方は、整理されているのかどうか。</p> <p>(原文)市町村役場からのアクセス時間を計測 【意見】 「観光」「産業立地」「農林産品」のすべてにおいて、市町村役場からのアクセス時間を計測し、評点を算出しているが、観光地、物流拠点等は、役場付近というよりも、役場から離れたところにある場合の方が多いのではないかと。小さな市町村ではさほど問題にならなくても、面積の大きな市町村では役場から計測するのか、他の地点から計測するのかで大きく異なるし、この方法では、役場とICとの位置関係が評点に大きく影響を及ぼすことになる。市町村内をゾーニングして考えることも必要ではないかと。</p> <p>(原文)市町村役場からのアクセス時間を計測 【意見】 「観光」「産業立地」「農林産品」のすべてにおいて、市町村役場からのアクセス時間を計測し、評点を算出しているが、観光地、物流拠点等は、役場付近というよりも、役場から離れたところにある場合の方が多いのではないかと。小さな市町村ではさほど問題にならなくても、面積の大きな市町村では役場から計測するのか、他の地点から計測するのかで大きく異なるし、この方法では、役場とICとの位置関係が評点に大きく影響を及ぼすことになる。市町村内をゾーニングして考えることも必要ではないかと。</p> <p>(原文)市町村役場からのアクセス時間を計測 【意見】 「観光」「産業立地」「農林産品」のすべてにおいて、市町村役場からのアクセス時間を計測し、評点を算出しているが、観光地、物流拠点等は、役場付近というよりも、役場から離れたところにある場合の方が多いのではないかと。小さな市町村ではさほど問題にならなくても、面積の大きな市町村では役場から計測するのか、他の地点から計測するのかで大きく異なるし、この方法では、役場とICとの位置関係が評点に大きく影響を及ぼすことになる。市町村内をゾーニングして考えることも必要ではないかと。</p> <p>(原文)影響圏内の交通量、速度を計測 【意見】 環境への影響を見る場合、影響圏域をどのように設定するかで評価が変わってくる。極小的に見れば交通量が減少していても、大きなエリアで見た場合、変化がなかったり逆に誘発によって増加していることも考えられる。影響圏域をどのように定めるのか。</p>

都道府県	意見・理由
	<p>(原文)影響圏域内の交通量、速度を計測  <b>【意見】</b>  環境への影響を見る場合、影響圏域をどのように設定するかで評価が変わってくる。極小的に見れば交通量が減少していても、大きなエリアで見た場合、変化がなかったり逆に誘発によって増加していることも考えられる。影響圏域をどのように定めるのか。</p> <p>(原文)対象路線が位置付けられた地域計画が策定されている市町村数  <b>【意見】</b>「対象路線が位置付けられた地域計画が策定されているかどうか」といっても、言葉上だけなのか、本当に位置付けた計画なのか、をどう判断するのか。</p>
岐阜県	<p>原文 市町村の年間観光入り込み客数  <b>【意見】</b> 単純な入り込み客数では首都圏に近い観光地が有利となる。高山では人口に対して来訪する観光客は多く、それが貴重な産業になっており、それを評価して欲しい。  例えば、観光客数の人口に対する倍率を重みとしてかけてはどうか。</p>
北海道	<p><b>【大項目に関する意見】</b>  高速道路のネットワークの形成は、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をしなければならないもので、評価に当たっては採算性や費用対便益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を置くべきであると考えます。</p> <p><b>【指標2に関する意見】</b>  北海道のような広大で都市間距離の長い地域の整備に当たっては飛行場やフェリーターミナル並びに新幹線駅といった高速交通拠点と結束し、人や物の移動を容易にすることが住民生活や地域生活はもとより、国土の均衡ある発展という点からも急務の課題と考えます。  したがって、高速道路の総合評価に当たっては、国土における交通基軸の形成といった観点からも、小項目中、指標2の重みを大きくするべきであると考えます。</p>
熊本県	<p><b>【重み付け】</b>  これが重要であるが、最後にかけてしまうと、恣意的になってしまいます。  ただし、地震の震動法のように、地域係数は必要ではないでしょうか。</p> <p>■ネットワーク(参考資料3)について  九州・北海道のようにほぼ閉じた系においては、島全体でのネットワーク効果を評価しないとその路線の価値は評価できないのではないのでしょうか。</p> <p>■快適な高速道路:  これはどのように評価できるでしょうか。地方の高速道路の価値の中に、美しい景観やそこを運転すること自体が、快適であるといった新たな価値の創出があるのではないかと考えます。</p>
大分県	<p>地方の高速道路建設は、住民の生活環境改善と地域の発展に大きく寄与するものであるため、費用対便益や採算性を重視した評価とすることがないよう要望する。</p>
大分県	<p>財政状況が厳しいとはいえ、効率性や採算性の名のもとに、いたずらに引き延ばすことは納得できない。特に、施行命令の出ているところは、国の責任で早急に推進すること。</p>
福井県	<p>評価項目については、私には特出した問題点は見当たりません。  しかし、近年の高速道路事業はマスコミ等によって、採算性などの問題によりたたかかれているのが現状だと思います。  私も交通を研究させていただいているので、費用便益分析や波及効果等による高速道路の実用性というものは理解しております。  ですが、もう少し金銭的なもの、構築後の高速道路使用の転換シュミレーションなども分析に加えてみるとおもしろいかと思います。</p> <p>また、アンケート対象者においては行政だけではなく、内容を易しく説明して、検討されている対象地域の沿線住民に対しても行うことにより、新たな見地が広がると思います。</p>
鹿児島県	<p>当JAは鹿児島県の大隈半島に位置し、肝属郡内の2市7町からなる広域合併農協である。  管内では、鹿児島空港から2時間～4時間かかること、救急時の患者搬送についても、カーフェリーを利用するなど、交通アクセスの便は至って悪く、地域の発展、活性化の大きな妨げになっている。  東九州自動車道の実現は、地域行政の大きな柱であり、当地域の地域農業の発展に大きな期待が見込まれることから、早期実現に向けて熱望する所である。</p>
愛媛県	<p>高速道路を対象とした評価については、費用便益分析で考慮されている貨幣換算だけでなく、地域経済への波及、生活環境の改善など貨幣換算が困難な効果・影響を客観的に把握する重要性が唱われ評価できるが、特に四国地域の場合、本州を結ぶ3本の瀬戸大橋が既に建設され、その建設効果を最大限に活かすためにも高速道路の整備が待ち望まれている。  四国地域全体の経済規模は5%経済といわれるように、国全体の経済規模から見ると零細であり、優先順位では下位に位置するかも知れないが、幹線交通網への利便性だけでなく、既存のこうした交通施設へのアクセス効果も考慮して貰いたい。</p>

都道府県	意見・理由
北海道	<p>私は北海道東部地域に居住しているものですが、今回北海道横断自動車道について意見を述べさせていただきます。</p> <p>本来、北海道横断自動車道は昭和32年の国土開発縦貫自動車道建設法、昭和41年の国土開発幹線自動車道建設法、昭和62年の国土開発幹線自動車建設法改正に位置づけられる路線であり、昭和41年の国土開発幹線自動車道建設法に位置づけられるネットワークは、本州ではほぼ完成しているが北海道では未整備区間が目立っています。国土の幹線となるネットワークが採算性、費用対便益のみで評価されることは、地域の声を無視したものだと言わざるを得ません。</p> <p>都市が広域分散し、都市間距離が長い北海道東部地域においては移動時間を日常生活に多く割いているため、これらを解消するために高速道路は必要だと考えます。</p> <p>現在、北海道東部に位置する中核都市である釧路から、北海道の中心都市である札幌までは、国道を利用して自動車・高速バス等で6時間～7時間かかります。しかし、釧路～札幌間が高速道路で結ばれるとその半分の約3時間で移動できるようになると考えられています。これは、鉄道を利用した場合と同等、もしくはそれ以下の時間です。鉄道を利用する場合、駅に着いた後、さらに目的地までは違う手段で移動しなければならないのですが、自動車の場合は、直接目的地までたどり着けることが多いです。</p> <p>その上、釧路と札幌は、その経路の中心に位置する日勝峠(日高山脈)によって隔てられています。この峠は、とても道悪で冬季の運転は非常に危険です。しかし、この峠を横断する高速道路が完成されると実際通過する際の標高も下がり道路も直線が多くなるので安全に札幌まで行けるのではないかと考えます。</p> <p>現在、この北海道横断自動車道は、2区間(千歳～夕張間、十勝清水～本別・足寄間)供用されておりますが、十勝清水～本別・足寄間に関しては「飛び地区間」であり、日勝峠を横断する夕張～十勝清水間が開通しないと、その実際の利便性は発揮されないと考えます。さらに、釧路から本別ICにまで行くには、狭隘な道路を通過せねばならず、こちらは釧路まで延長されないと利用しにくいものがあります。</p> <p>話は戻りますが、釧路～札幌が高速道路で結ばれると、釧路から日帰り往復でき、釧路に居ても札幌の商業・観光機能を楽しむことができる、その逆も可、というように私は考えます。さらに輸送効率も増大するので、経済的にも効果があると考えます。</p> <p>これらのことから、評価項目の相対的重要度設定にあたり、「高速バス等長距離自動車交通の利便性がたまる」点に重要度をおくべきだと考えます。</p>
北海道	<p>評価点を短縮される時間の割合(<math>T2/T1</math>)としているが、1時間が30分に短縮されるのと、6時間が4時間に短縮されるのでは、意味合いが全く違う。</p> <p>北海道の場合、新幹線は通っていないため、この指標の文言ではこの部分の正しい評価がなされない。</p> <p>この評価点については、並行する道路の通行止めの可能性も考慮に入れるべきではないか。また通行止めにならなくても、交通規制(速度規制あるいは重量規制)がある場合もそれに準じた状況と考えられる。これについては過去のデータによる判断をすべきではないか。</p> <p>評価項目については、高速道路に求められる効果としてうまく拾っていると思う。しかし、個々の項目は良く出来ていても、各地方がどの項目に重点をおいて高速道路を必要としているかについては、多分、大きな開きがあるため、どう重み付けをするかは纏まらないのではないかと。仮に重み付けをしても、その項目に対する重点度が低い地域は納得しないと思う。例えば、大都市圏では環境項目に対する重みが高いのではないかとと思うが、北海道の場合はそれ程高くないと思う。</p> <p>高速道路に限らず、国は国民に対しある一定水準の生活環境を保障する義務があると考え。それからすると、評価項目としては、「住民生活」(指標2・3・4)、「安全」(指標13・14・15)にウエイトを置くのが基本ではないかと考える。</p> <p>今回の評価を、国としてはどう重みをつけるのか？  紅白歌合戦(例えとしては適切ではないかもしれないが)でも、一般票の他に、審査員票が10倍程度の重みを持って投じられる。そのように、地方自治体や学識者へのアンケートだけでなく、国としての重み付けも加えて、総合評価の重み付けとする必要があると思う。  何にせよ、国は何を重点に高速道路整備を考えるのか、ここを明確にする必要があると考える。</p> <p>便益の評価は区間ではなく、その道路が主要都市(或いは別の高速道路)と繋がった場合の評価とすべきである。</p> <p>現在、高速道路網が整備されている地域は、短い整備区間でネットワークが繋がるため便益性が高いが、未整備地域においては1区間を整備しただけでは便益性は評価できない。ネットワークが繋がって初めて便益性がでてくる。</p> <p>高速道路建設費については、強度など専門的な事柄が関係するため良く分からないが、建設後の維持費用については、地域特性を考慮すべきである。東北以北の場合、冬期間の除雪費用は莫大な経費となる。しかし、地域にとってこういった特性が足枷とならないよう、地域特性部分は除外して考えるべきではないか。(ハンディが大きすぎると思う。)</p>

都道府県	意見・理由
	<p>このような評価による判断をする前に、国として高速道路網の骨格となる路線を明確にすべきである。国として日本の高速道路網をどのように描いているのか？昭和32年あるいは41年に描かれている国土開発自動車道建設法での計画が現在も生きているのであれば、本来は国が示したこの道路網整備は国家基盤整備として優先的に整備されるべきである。仮に、これらの計画を根本的に見直すのであれば、そのことを先に議論すべきである。</p> <p>そうして国として道路の骨格を明確にした上で、そこから広がるネットワークについてはより適切な評価を行い、それぞれの路線に対する国民の判断を仰ぎ、策定することが順序ではないか。</p> <p>北海道の道路状況が他地域の住民と比べて一定水準にあるとは到底考えられない。特に冬場の道路状態は、他地域の人には全く理解されていない(想像つかない)のではないか。道東から札幌(県庁所在地)に商用・私用等で急遽行かなくてはならない場合、道路を利用することになるが、夏季でさえ6時間かかる。北海道の冬道を6時間(実際は冬季はそれ以上かかる)走行することが地域住民に当然のこととして課せられるのか？</p>
北海道	<p>従前の貨幣換算可能な経済的な効率性評価のみから、貨幣換算が困難な効果等取り込むことにより、より明確な価値判断ができ、高速道路の必要性は説明しやすくなると考えられます。ただし、整備評価ありきが先行し、高速道路に対する価値判断が、そのまま地域のすべての幹線道路整備の是非につながるが大変懸念されます。</p> <p>高速道路を含め、道路整備の必要性は採算性ではなく、国やその地域の骨格づくりであり、基盤整備である地方の自主自立のためにも高速幹線ネットワークは必要なものであるが、仮に評価によってふるい落とされた場合でも1ランク下の準高速幹線によるネットワーク化が必要です。このことから、評価得点によっては1ランク下の準高速幹線を示すことで、1回の調査による評価で結論を出せるのではないか。</p> <p>評価項目に波及的影響が追加されたことは評価するが高速道路が整備されていない地方で、高速道路のみを対象とした評価は、切捨てのための手法としか見えない。</p> <p>費用対便益が1.5以上出なければ対象とならない地方の高速道路は切り捨てられるのが目に見えている。地方の高速道路がダメであれば既存の国道を改修(郊外部の歩車道分離、片側2車線、堆雪スペースの確保など)して便益を高めるなど代案が示されていない。</p> <p>2.c) 市町村合併でも、隣接市町村までの距離があることから合併問題もなかなか進まないのが北海道であり、この評価は合わない。</p> <p>3.e) 土取り場等確保から河川、流末等の整備までの項目は事業実施主体が行うべきもので地方への押し付けとしか写らない。</p> <p>それぞれの環境評価のほかに風力など新エネルギー採用可能性を評価の対象に追加。(郊外部であれば冬季間の凍結道路のヒーティング、照明利用)コスト減につながる。</p> <p>それぞれの環境評価のほかに風力など新エネルギー採用可能性を評価の対象に追加。(郊外部であれば冬季間の凍結道路のヒーティング、照明利用)コスト減につながる。</p> <p>それぞれの環境評価のほかに風力など新エネルギー採用可能性を評価の対象に追加。(郊外部であれば冬季間の凍結道路のヒーティング、照明利用)コスト減につながる。</p> <p>(原文)重みの算出方法 重みは設定する者の価値観によって異なるので、複数の人を対象にアンケート等を行い、評価項目の重みを算出する。 (意見)対象者の範囲と人数、地域特性など理解している人が加わるのか記載されていない。</p>
栃木県	<p>■総合評価手法について(全般論)</p> <p>従来、公共事業採択時に用いられた費用対効果(B/C)のほか、今回各種の波及効果指標を取り入れ、総合的に評価するとしたのは限りある予算の中で大きな整備効果を出すための非常に有効な手段と評価します。</p> <p>今まで、建設が進められてきた高速道路を見ると、東名・名神、東北といった日本の背骨となる幹線道路や首都圏の生活を支える高速道路が優先的に整備されてきたことは、高速道路の全国ネットワークの早期完成や都市部の渋滞緩和を図る意味において必要な施策であったと考えます。しかし、反面、採算の非常に乏しい地方路線が採算性のよい路線より先に建設されている事実があり、今までの整備に関する優先順位決定プロセスに疑問を持たざるを得ません。地方部の道路の中でも、整備効果も高く、また採算性や波及効果、地域の期待も高い路線で、今まで建設が遅れてきた路線がある(たとえば、私が住んでいる佐野市を通過する北関東自動車道)のに、それらより早く不採算路線を整備していることは納得できません。これは、路線の整備評価手法が不明確であったこと、評価手法以外の力が大きなウエイトを占める余地があったためと考えられ、今後の公平で透</p>

都道府県	意見・理由
	<p>重み付けに付いては、従来通りの有料道路で実施する場合と、新直轄方式等公共事業で行う場合(将来は無料となる場合)で、異なると思われます。</p> <p>有料道路の場合は、民営化推進委員会の考えの通り、採算性の大きなウエイトを置くべきであり、採算性の乏しい路線には厳しい評価をすべきである。一方で、無料道路の場合は、採算性よりも、波及的影響・地域にもたらされるメリットに大きなウエイトを置くべきであり、同一の重み付けにより、全国一律の評価をするのは好ましくはない。たとえば、民間が建設する採算本意の重み付けで評価、ふるいわけをした上で民間の建設スタミナで出来るものは民間で、また、スタミナから落ちた路線(区間)は、別の重み付けにより優先順位を決めたらどうか？そうすれば、採算性に乏しい道路は作らないという推進委員会の意見も尊重される。</p> <p>ただし、この場合、本来高速道路は国が整備すべきという基本にのっとり、予定路線(11,520km)すべてを(建設順位の優劣は出るにせよ)国が建設することを約束すれば、今回のような地方からの反発は出なかったと思われる。また、無料道路により整備する評価手法では、均衡ある高速道路ネットワークの整備と言う観点から、「地域の均衡性」(整備順位が特定の地域に偏らないようにすること)を考慮した評価の検討も必要かも知れまい。</p> <p>■建設事業費の確保について</p> <p>現在、高速道路の建設は、利用者からの料金収入によって賄われております。平成14年度までは、国費約3,000億円が投入されていましたが、小泉内閣による「聖域無き構造改革」の一環として中止となりました。近年の不況の折、公団ファミリー企業の改革と併せて高速道路建設費を削減することは正論の様に感じるが、建設を遅らせることは今後の少子・高齢化を考えると全国ネットワーク整備を現時点で放棄したことになり、好ましくはないと考えられます。(将来の子孫に莫大な債務を負担させるようになるから建設しないと言う考えではなく、生産人口が確実に減少する将来だからこそ、今敢えて建設が必要だと言う考えです。)</p> <p>今後の建設事業費の確保としては、民間の資本投入も重要だが、一番重要なのは「道路特定財源の投入」と考えます。現在、年間約6兆円ある道路特定財源を国道や県・市町村道の整備に充てていますが、有料道路事業がある意味で限界にきている今日、道路整備の中で一番重要といえる高速道路事業に使わない理由がどこにあるでしょうか？もっと積極的に使うべきです。</p> <p>新聞紙面で報道される高速道路アンケートでは「高速道路整備はもう必要ない」という意見が多数を占めるそうであるが、正確には「今後とも不採算路線を今までどおり整備する借金や料金が上がってしまう恐れがあるので、これ以上整備は必要ない。」という意味と思われる。誰でも、安く、早く目的地に行ける高速道路が建設できたら皆大賛成だと思います。</p> <p>某党の党首が、新たな税金の投入により、高速道路を無料にするという公約をされたが、国民は高速道路がタダになれば大歓迎である。ここで、新たな国税の導入とは論外であると思うが、道路特定財源導入による無料道路の建設や、有料道路事業との併用により格段に安い料金設定を行い、早期に無料開放が行われることを期待する。</p>
北海道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近年、国民の志向が「物の豊かさ」から「心の豊かさ」を求める方向に変化してきており、今後の社会基盤整備に当たっては、「量の議論」から「質の向上」を重視した取組みが重要であると判断される。</li> <li>・しかしながら、現時点における評価手法の多くは「量の議論」の範疇にとどまっており、人口規模や産業集積の高い大都市圏をイメージした視点が数多く見受けられる。</li> <li>・絶対値としての変化量を必ずしも全否定するものではないが、各評価手法において、向上率・カバー率などの相対的な改善度合いを併せて導入していただきたい。</li> <li>・特急等による既存鉄道路線と高速バス路線の新設による所要時間とを比較し、時間短縮効果を評価指標として捉えているが、鉄道やバス路線の運行便数を考慮すべきである。</li> <li>・例えば、一日数便程度の特急列車よりも所要時間が多少長いからと言って、十分な便数を持つ新設バス路線の効果が全く考慮されないのは大きな問題である。</li> <li>・移動手段としての選択肢の自由度(多さ・少なさ)を加味した評価手法の導入が望まれる。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全国一日行動圏を達成することを考慮した場合、第三種以上および共用飛行場の全てを対象にするのはいかなるものか。例えば、北海道における新千歳空港のようなハブ的機能を有する拠点空港を対象を限定してはどうか。</li> <li>・また、3次メッシュ人口そのものに加えて、人口カバー率等の質的向上率を考慮した項目の導入も必要である。</li> <li>・連絡される都市間の人口を2乗することは、人口規模の大きな都市間に有利に働きすぎる。拠点都市間を連絡する重要度が、道路距離に反比例するという考え方の妥当性にも疑問が残る。</li> <li>・また、高速道路の未整備区間においても、既整備区間と同様に、都市間距離(道路距離)ではなく、所要時間の短縮率等で評価すべき。</li> <li>・現況において、高速道路の未整備地域における評価の考え方が不明。</li> <li>・また、評価の唱われている「周遊性」や「広域性」を的確に反映した手法とはなっておらず、ただ単に高速道路ICまでのアクセス評価にとどまっているなど、本項目の評価方法については再考が必要かと判断される。</li> <li>・量の議論(人口規模)の範疇にとどまっており、質的な向上度合いやシビルミニマムの充足度合いに関する視点が不足している。</li> <li>・絶対値としての定住人口を評価指標の拠り所とするのではなく、日常活動圏の中心都市からの90分カバー圏域拡大率(人口カバー率、面積カバー率)などを評価対象にするべきではないか。</li> </ul>

都道府県	意見・理由
	<p>・工業製品等は主要な港湾・空港までのアクセスが対象で、農林水産品は高速道路ICまでのアクセスが対象となっているが、考え方を統一すべきではないか。</p> <p>・ケーススタディのヒストグラムを見ると、偏差値の分布がいびつであり、評価手法そのものの統計的・客観的な妥当性に疑問が残る。</p> <p>・また、高速道路利用の有無を厳密に判断しうるバックデータの把握は困難であるが、少なくとも広域物流に主眼をおいた長トリップの物資流動等を重視すべきであり、評価対象を工業出荷額・農林産品出荷額の総額ではなく「県外出荷額」などを対象にすることが望ましい。</p> <p>・工業製品等は主要な港湾・空港までのアクセスが対象で、農林水産品は高速道路ICまでのアクセスが対象となっているが、考え方を統一すべきではないか。</p> <p>・ケーススタディのヒストグラムを見ると、偏差値の分布がいびつであり、評価手法そのものの統計的・客観的な妥当性に疑問が残る。</p> <p>・また、高速道路利用の有無を厳密に判断しうるバックデータの把握は困難であるが、少なくとも広域物流に主眼をおいた長トリップの物資流動等を重視すべきであり、評価対象を工業出荷額・農林産品出荷額の総額ではなく「県外出荷額」などを対象にすることが望ましい。</p> <p>・高速道路ICから10km以内に限定する根拠が不明である。高速道路の未整備地域においては、ICから10km以遠の地区でも大きな整備効果が期待される。</p> <p>・また、プロジェクトの事業費によって地域振興効果の多寡を判断することには、いささかの疑問が残る。事業費を当該市町村の人口で除すなどして、インパクト(地域振興効果)の大小を考慮することはできないものか。</p> <p>・本項目は、すでに高速道路ネットワークが完成している地域のみが対象であり、加点法による評価手法の上では未整備地域に不利な評価項目であり公平性に疑問が残る。</p>
滋賀県	<p>第2回の委員会議事録にも記載されていることですが、指標にダブルカウントがかなり存在すると思います。</p> <p>第1は、大項目における「費用対便益」の走行時間短縮便益と「波及的影響」で扱われている所要時間短縮とは別々に考えられるものでしょうか？本資料で提案されている方法を用いるのであれば、何らかの説明が必要ではないかと思われます。</p> <p>第2回の委員会議事録にも記載されていることですが、指標にダブルカウントがかなり存在すると思います。</p> <p>第2は、波及的影響における16指標間の類似性です。例えば、指標3と指標5は、ダブルカウントでないとは言えないと思います。16項目の指標の再吟味が必要ではないかと考えます(ダブルカウントの懸念があるものについては、一方だけを指標として採用する方がよいのではないかと考えます)。</p> <p>■「波及的影響」の各指標の評点算定式について 多くの算定式が提案されていますが、式の構造に必ずしも一貫性が無いように思われます。 指標10と指標12とはいずれも排出量に関するものですが、一方は比で表され、他方は差で表されています。</p> <p>■「波及的影響」の各指標の評点算定式について 多くの算定式が提案されていますが、式の構造に必ずしも一貫性が無いように思われます。 指標10と指標12とはいずれも排出量に関するものですが、一方は比で表され、他方は差で表されています。</p> <p>■「波及的影響」の各指標の評点算定式について 多くの算定式が提案されていますが、式の構造に必ずしも一貫性が無いように思われます。 総和をとっている指標と、そうでないものがあります。そのように扱う理由が必ずしも明確ではありません。</p> <p>■「波及的影響」の各指標の評点算定式について 多くの算定式が提案されていますが、式の構造に必ずしも一貫性が無いように思われます。 指標16についてのみ、評価点の区分が詳細に示されています。</p> <p>総合評価は本来非常に困難なものです。項目間の相対的な重要度の設定(重み付け)は総合評価の代表的な手法ではありますが、重みの妥当性を客観的に説明することは困難です。合意形成のために総合評価を行うのですから、誰が重み付けを行うかについて十分に議論しておく必要があります。また評価プロセスの透明性を高める必要があると考えます。</p> <p>なお、提案されている総合評価によって、優先順位が決定されるのではなく、ここで求められた総合評価値に基づいた総合判断という段階が必要であると思われるかもしれませんが、もしそうであるならば、大項目間の重み付けは必ずしも必要ではないのではないのでしょうか。</p>
福島県	<p>命を運ぶ道としての高速道は、私たちの暮らしに大変、役立っていると思います。ただ、低体重児で生まれた子どもにも母乳を届けに毎日、通うなど考えると、利用料金は、とても高いと思います。</p> <p>②経済面での効果・・・時は金なりではありませんが、移動距離が短縮されることは、とてもうれしいことです。農産物などの流通にも貢献していると思います。私は大変、お世話になっています。ただ、雪での閉鎖や凍結は、女性ドライバーにとってはドキドキです。いつも安心、安全な道路であってほしいと思います。</p> <p>意見を広く募集する国土交通省のスタンスはすばらしいと思います。ただ、広報が今ひとつわかりにくいですし、ネットの中での意見の提出の仕方が少しわかりにくいように思いました。広く募集したいのであれば、広報のわかりやすさが大切かと思えます。</p>

都道府県	意見・理由
	<p>④その他・・・身体的ハンディを持っていて車を運転する方にとって、料金所の無人化は、不便という声を以前聞いたことがあります。その辺は、今どうなのでしょう。いつの時代も人にやさしい、人のための道路であってほしいと思います。</p>
山形県	<p>1. 地方在住者として申し述べます。        公共財としての高速道路の評価は、現在のみ軸足を置いて行くべきではなく、バランスのとれた国の発展という将来像を描きつつ行われるものと考えます。        2. 人口密度が低く、産業集中度にも限りのある地方において、産業の地域間相互依存性はきわめて重要であり、そのネットワークづくりに高速道路が果たす役割は中・長期的に高く評価されるべきであります。また地域間においては産業のみではなく、社会サービス面を含む生活密着事項が含まれます。        3. さらに、ネットワークづくりの中には、首都圏・関西圏とを結ぶ生鮮食料品輸送の増加や、環日本海という背後圏との結びつきへの寄与があります。        4. 同様に、中長期的に見て、観光が地域振興に果たす役割は、ますます大きくなるものと考えます。また、観光の消費の伸びについての寄与も、さらに期待されるものでしょう。よく言われることですが、観光は、これまで以上に周遊性の高いものになると考えられ、高速道路の活用により魅力あるプランの多様化がいろいろと考えられています。たとえば東北縦貫道と日本海沿岸道東北自動車道等走行の組み合わせがあります。        5. 以上の理由から、将来の地域住民に伝えるべき波及的影響と短期的な採算性は同列に論ずるべきものではありません。今日の採算性を重視するあまり、将来を見誤ってはならないと考えます。</p>
北海道	<p>社会インフラとしての道路を考えると、日本国として国の道路という生活、経済の基本的社会資本の整備を北海道において、数十年にわたり後回しにしていることに対して、まず国として情けないと言わざるを得ません。        私が生まれた昭和35年あたりからある国の縦貫自動車道建設の話が、今もって出来ていないということもありますが、その間に、ある意味では道路行政の効率化が求められる原因となっているような同じようなところに橋を架け、横断の道を追加して、批判を受けるような形で現在運営の民営化をするというような議論をしているのは、納得いかないというのが素直な気持ちです。        まず、北海道においては、断片的な高速道路を早くその機能が果たせるように横と縦のインフラを国の社会資本として完成させることが先決で、その上で枝葉の計画について議論をするべきだと考えます。        地域ネットワークとして道路が果たしている役割は言うまでもないことだと思います。        九州、四国では横断、縦断のネットワークがあり、生活、観光、経済、流通、医療においても享受できる効用はとて大きいと思いますが、その二つの島を足したものよりも大きな北海道においては、いわずもがな、という思いであります。        費用対便益、採算性とは、言うまでもなく、投資に対してその効果という経済性の問題ですが、社会インフラにどう適応させるのか、わかりません。        これからの財政赤字の中でのことですから、何でも社会資本整備をやってくれという時代ではないことは承知しているつもりです。        です。ので、贅沢な高速道を作ってほしいというのではなく、一般道と市街地などを走らないでスムーズに移動できる、高速で安全な道を北海道の全域ではなく、横と縦のラインだけでも整備してほしいということです。        現在の北海道におけるモータリゼーションは、特に札幌以外では車なしでは通勤もレジャーも、生活も考えられないほどの状況です。生活、レジャー、観光、経済、流通、医療どの分野(波及効果項目)をとってもその果たす役割は大きいと思います。        それと、この北海道の高速道路は道民のためだけのものではないと思っています。        北海道旅行や滞在は、道外の多くの人々にとって大切な自然環境や食材を通じて健康や質のたかい生活や</p>
福井県	<p>地方の創意工夫による取り組み状況や協力体制を評価するため、地方公共団体が策定する地域計画との整合や利用増進・コスト削減等を評価するための項目を設定とあるが、それには道路周辺住民の、事業に対する関心や行政の対応に対する評価も入れるべき。行政だけの自己満足による評価だけではなく、行政の対応に対する評価も行い、その取り組みによってどれくらいの住民が効果を得、どのくらい満足しているか、事業に対して関心を持っているかが重要だと思う</p> <p>重み付け決定者は、評価項目を十分理解している必要がある。とあるが、実際使うのは、利用者であり、住民であるため、それらの人の意見を取り入れないのはおかしいのでは？そもそも重み付けを行うのは地域や住民の意識の中で、評価指標に対する重み付けが異なるためであり、行政担当者の意見のみでは正確な重み付けはできない。もっと住民意識や地域特性を反映する、重み付けを取り組んだ評価指標が必要なのでは？</p>
青森県	<p>この評価項目の検討にあたって、都道府県と政令指定都市の担当者へのアンケート調査だけを行っていることからなのか、本当に高速道路の恩恵を受けたいと思っている地方自治体からの意見が反映されないように感じる。</p> <p>特に、人口が減少している過疎地域においては高速道路の供用により、地域の活性化に繋がるものと信じ、これから整備の要望を進めていくものと思われるが、今回提示された指標では、特に人口が多い地域がどうしても点数が高く評価される傾向になり、過疎地域を通過する区間は低く評価される傾向になるものと思われる。</p> <p>国の財政も厳しく、道路整備に対して客観的な評価指標が求められる状況の中では、ある意味でどうしようもないことかもしれないが、そこに小さくても地方自治体があり、そこに住む人へのサービス提供方法について、</p>

都道府県	意見・理由
	<p>また、今回の指標に県庁所在都市までのアクセス時間の向上を入れるべきと考える。特に地方の役所ほど県へ出向く機会が多いことから、高速道路整備により改善される度合いを指標として組み入れた方が望ましいと考える。</p>
山形県	<p>本来、高速道路は言うまでもなく「公共財」であり、国家的施策として整備を図らなければならないものである。「費用対便益」「採算性」「波及的影響」を同列に扱う前に、他の先進国の事例等を踏まえながら「公共財とは何か」について議論すべきものであると理解している。また、単に採算性という指標で議論されるべきものではない。</p> <p>「費用対便益」「採算性」に重みを持たせることは、都市部のみが優位となり、地方部における更なる整備の遅れ(ネットワーク不完結による効果発現の遅延)、地域格差を助長する危険性を多分にはらんでいると言わざるを得ない。</p> <p>「費用対便益」「採算性」に対する重み、特に「採算性」に対する重みは、限りなくゼロとすべきものである。</p> <p>高速道路本来の機能としては、ネットワークが形成されてはじめて効果を発揮するものであることから、ネットワーク形成や各ブロックにおける国土軸形成を担う路線を対象とし、地域の医療体制や防災上の代替機能、主要産業の振興など地域特性に重きを置いた評価をすべきである。</p> <p>地方においては医療体制が未だ十分とは言えず、緊急時における対応には苦慮していることから、この項目については一定の評価はするものの、救急患者の搬送時間の短縮はもとより、輸血用血液保管場所からの搬送や医師の絶対数が不足している地方を把握して評価すべきである。</p>
山形県	<p>費用対便益については、時間の短縮等を考えてもいいと思いますが採算性を考えると、地方ではとても無理だと思います。私達地方(地域)の自立を目指した中での都市間のアクセスの向上、又地域交流を考えてほしいところです。</p> <p>波及的影響を第一に考え日本全国の高速ネットワークの構築をお願いします。</p> <p>費用対便益 25%      採算性 0%      波及的影響 75%</p>
北海道	<p>本件のような客観的評価基準を作り上げることは重要です。しかし完全な基準を作り上げることは至難の技と思えます。したがって、(初歩的なようですが、)地域の声を良く聞くこと、現地を見ることが重要です。どういう過程で、どんな判断をしようとするかを公開し、その上で、さらに意見も聴取した上で、判断をすることを求めます。</p>
島根県	<p>今後の道路整備を効率かつ合理的に進めるために数値化した評価を設けることは適切である。基準となる「費用対便益」「採算性」「波及的影響」の設定も概ね妥当と思われるが、その設定において大きな視点が欠けていると思う。</p> <p>明確な評価基準がないまま進められた現在の高速道路の現状をみると、整備率に格差がある。特に、大都市と地方の差は大きい。</p> <p>交通の需要は大都市が大きいので、この格差は一見、当然のようにみえる。だが、道路は国土形成の根幹的な社会基盤であり、均衡ある国土の発展を促すためには、一定量の道路整備水準は大都市や地方を問わず必要である。</p> <p>この点から、評価に際しては、高速道路の整備率の高い大都市と整備率の低い地方を、一定の整備率などを基準として、区別して行うべきではなかろうか。</p> <p>今、全国一律の基準を設けることは、いわば、地方が後回しになってきた過去の道路事業の宿題を解決せずに、リセットするようになるものではないのか。</p> <p>地方の中には、極めて有効性に乏しい高速道路はあるが、それは一部の高速道路であり、多くの高速道路はネットワーク化されれば地域振興に大きく寄与すると思われる。</p> <p>大都市においても、採算性は低いが必要な道路はあるが、地方はそうした道路の割合が高いのが現実であり、区別して評価すべきである。</p> <p>貴検討委員会のこれまでの賢明な議論に敬意を表しつつ、一考を願いたい。</p>
宮崎県	<p>大項目に、「当該高速道路の整備が予定されている地域には、高速道路が整備されていない。」という項目を加えるべき。</p> <p>高速道路が既に整備されている地域とされていない地域では、産業振興や生活、その他色々な面で、その発展に大きな開きが生じている。</p> <p>高速道路は、地域の自立と発展を促進させるためには、必要不可欠の社会資本であり、高速道路の整備が遅れている地域の整備を優先させるべきである。</p> <p>項目間の重要度の設定(重み付け)にあたっては、採算性を重要視することなく、高速道路が地域社会に及ぼす波及的影響を重視するべきである。</p> <p>また、重み付けにあたっては、それぞれの地域において、高速道路に期待する内容や影響の度合いが異なることから、地域、地域によって、特色ある重み付けにならざるを得ないのではないかと。</p> <p>人口が多いほど評価点が高くなるようにしてあるが、高速道路の整備が遅れてきたことも要因になって、人口が少ない地域にとっては、不利に働くことから、指標計算方法を検討すべき。</p>

都道府県	意見・理由
	<p>高速道路の整備が遅れていることから、高度な医療施設が複数整備されてきたという、地域の今までの政策を考慮すべきであり、将来所要時間の算定にあたっては、高度な医療施設の統合などについても考慮すべきである。</p> <p>また、このことによる医療コスト削減についても評価する必要がある。</p> <p>指標のほとんどが、現状の数値(人口や出荷額)に時間短縮を乗じて算出し、それを波及的影響としているが、高速道路以外の陸上交通機関の整備状況や地理的条件等、様々な要因により現在の数値があると考えられるから、単純に現状数値を使用すべきでない。</p> <p>その他の交通機関整備状況や地理的条件に係る係数を設定する必要があると考える。</p>
山形県	<p>項目の設定に意見します。</p> <p>3項目の設定をされているようだが、費用対便益、採算性の2項目は比例の関係にある。どちらも結果が同様に出ると思う。</p> <p>波及的影響を設定するのは賛成ですが、小項目が画一的である。</p> <p>もっと地域の独自性について考慮できる項目を増やすべきと思う。</p> <p>高速道路のネットワーク形成についての評価項目を取り入れて頂きたい。</p> <p>ネットワーク化をはかる事による上記の指標への影響は、ネットワーク化する前とした後では、予測不可能な程影響が有り得ると感じている。</p> <p>また、そもそも哲学が感じられない。</p> <p>完成されていないものを部分的に評価することの意味は考えられない。</p> <p>国家の誇りある国土を形成するためにはビジョンが必要であり、目指すべきものが不確かな状況でどこから先に整備するかなどと評価する事は非常にナンセンスな話である。</p> <p>経営に瀕した巨大スーパーを存続させるために予算を注ぎ込み、ベンチャー支援をやめようという論理に近く、今後のエネルギー問題(シベリア油田)、アジアとの貿易、国防(北朝鮮)などの、将来性の話を無視した議論につながりかねない。</p> <p>誇りある国家をつくり上げるための国策の策定こそ議論されるべきである。</p>
香川県	<p>今日、経済効率性の観点から費用便益分析による評価に加え、市民のQuality of Lifeへの貢献という観点からも社会資本の必要性や有効性が評価されることが望まれている。「道路事業評価手法検討委員会」の提案する新たな評価手法、すなわち費用対便益との独立性に留意しつつ、多様な効果(波及効果)を可能な限り含めようとするアプローチは、政策評価の視野をQOLにまで拡張しつつあるものと受け止められる。①～⑥の中項目は、未だ抽象的ながらも市民の視座を意識した概念であり、ボトムアップ型の意思決定の重要性を認めたものと言える。</p> <p>項目の選定だけでなく、その重みづけについても市民の価値観に基づく決定がなされるべきと考える。今日、事業の必要性が市民の視座から判断され、市民が公共サービスとそれに見合った負担のレベルを選択すべき時期に来ている。むしろ市民による重み付けは技術的に困難であるとの見方も多い。しかし、専門的知識を要しない中項目段階については、個々の市民による重み付けは十分可能である。この可能性と試行例については、添付資料の「高速道路QOL評価.pdf」を参照されたい。また、「重み」は言わば市民/社会の価値観を映すものであり、その意味において細かな項目ごとの重み付けは不要であり、中項目程度の重み付けで十分と考える。</p> <p>①住民生活、②地域社会、③地域経済について、項目と指標(インディケーター)との対応付けが不明確と思われるため再整理が必要と思われる。</p> <p>①住民生活、②地域社会、③地域経済について、項目と指標(インディケーター)との対応付けが不明確と思われるため再整理が必要と思われる。</p> <p>①住民生活、②地域社会、③地域経済について、項目と指標(インディケーター)との対応付けが不明確と思われるため再整理が必要と思われる。</p> <p>ここで挙げられている指標の多くは、(多基準分析MCAによる)評点づけに頼らずとも、費用便益分析の枠組みで十分考慮されるものである。MCAを適用するならば、定量的評価に馴染まない項目(指標)を峻別した上で実施すべきである。</p> <p>B/CとMCAとの中途半端なハイブリッド化は避けるべきである。筆者らは、そうした方向性の一つとしてQOLに基づく評価手法を提案している。</p>
不明	<p>高速道路の評価基準については様々な角度から検証する必要はあるが、基本的には高速道路を利用している現状や起きている出来事を今まで以上に詳細に把握し、特に緊急時の対応において具体的な評価基準を設けることが優先されると考える。</p> <p>つまり、まず安全に関わる評価基準の設定が重要不可欠であり、人命尊重の理念に立つてこそ、国民に信頼される国土交通省と言えるのではないかと？学術的にも示したいのであれば、海外の多くの事例を参考にして良いものは取り入れていく事も必要と思われる。</p>
秋田県	<p>高速道路区間ごとの成績表を作っていますが、作る順番を決めることでは意義のあることと思っています。東京の人も決して秋田県の高速度道路は不必要と言っているのでは無いと思っています。</p> <p>好きで能代に居るわけではないのですが、秋田市の救急病院に1時間以上かかるとしたら不安です。人口減少が進んでいる地域で勝負しようと思っても高速度道路が無いと戦いの土俵にのっていないようにも思います。雪国で耐え生き国を守り若い人材を送り続ける人々がいます。</p> <p>成績表にもこういったことが一要素として反映されていますが、是非、国策として進める(民間事業でない)ものなら国民保障・国の健全育成方策として地方の高速度道路も優先するべきと思っています。</p>

都道府県	意見・理由
群馬県	<p>評価のための指標は、基本的には費用便益かと思いますが、貨幣価値に換算できない便益が数多く存在するため、狭い意味の費用便益ではそれらが組み込めません。そのため、この案ではそれらを波及的影響として扱っていると解釈します。</p> <p>道路は生活や産業のあらゆる活動の基礎となっており、最終的な受益と道路の関係が直接的でないものが多いため、その影響は直接貨幣換算できるものより出来ないものの方が大きいと思われるので波及的影響の比重を費用対便益よりも大きくすべきだと思います。</p> <p>採算性は、網として役目を果たしているという道路の基本的な性格を考えれば、個々の区間での採算性を問うのはふさわしくないと考えます。日本全体をカバーする高速道路の場合にはなおさらその性向が強いと思われる。また、採算性は費用の分担方法によって大きく結論が変わってきますし、結局は、手段の検討材料であり必要性を評価する指標ではないと思います。強いていえばどの程度の優先度のものまで建設するかという全体的な検討の際に考慮すべき項目であると思います。</p> <p>非常に月並みな意見でわざわざ意見として提出するのも気が引けるのですが、最近の一部に道路を通常の商品として考える風潮がありますのであえて述べさせていただきます。ただし、建設工事や管理に関しては、一般の商品(製品)の考え方を参考にしていくべきだと思います。</p>
福島県	<p>私が住む福島市は、東北自動車道のおかげで、南北のネットワークには恵まれているが、東西は脆弱。現状では国道13号・115号が東西をつないでいるが、それぞれ奥羽山脈・阿武隈山地を越える道路で、集中豪雨による土砂崩れ、大雪による通行止めや路面凍結など、防災面&amp;安全面で問題を抱えている。険しい山脈が縦断する日本列島だけに、縦断道と横断道の整備格差はほかの地域でも見受けられる。また、多くの原発を抱える福島県の浜通りでは、万が一の場合の緊急避難路になる高速道路の整備も遅れている(いくら技術的に安全であるとしても人災というリスクもあるのだから、本来は原発を稼働する時点で、整備されていてよかったはず)。以上のことから、「安全面」の指標を重視してほしい。</p> <p>また、道路だけを考えるのではなく、新幹線・貨物列車・空港・港湾など、他の交通機関との関係ももっと考えるべきだと思う。例えば、重要港湾に指定されている、福島県の相馬港。</p> <p>コンテナ貨物を扱える埠頭や、耐震性の高い岸壁の整備が予定され工事が進行中にもかかわらず、将来の港に届いた原材料や緊急物資を運ぶべき陸路(高速道)の整備は遅れている。しかも、これからの時代は、環境問題という観点からも、船や飛行機や鉄道を有効に活用し、クルマの利用を必要最小限にすべき。</p> <p>道路の評価だけではなく、空港や港湾やJRの貨物基地などの整備状況も同時に検証して複合的に評価することが必要なのではないか。それらの整備状況に合わせて、お互いに効果を高めるような道路整備を考えても良いのでは。先に述べた原発もそうだが、道路という側面だけでなく、国土のグラウンドデザインを明確にして様々なインフラを整備しないと、必要性や、何を優先して整備するのかなどの議論はできないと考える。</p> <p>そして、高速道路の在り方も検討すべき。高速道路の必要性とは、出来た後にどれだけ利用されるかということだと思う。</p> <p>例えば、インター間のスパンをもう少し短くして料金を安く(極端な話をすれば短い区間に限り=1区間100円とか)すればもっと生活に密着した道路になり、利用率も上がると思われる。そうなれば評価の基準も変わってくるはずで、まずはどうすれば国民にもっと使ってもらえるのか、アイデアを募った方がいいのでは。各地域によって事情は様々なので、「高速道路」という、ある意味抽象的で画一的な捕え方では現実を踏まえた良いアイデアは出にくいのではないだろうか。</p> <p>最後に、このように国民の意見を募ることは非常に大切なことだと思う。ただ、ホームページのpdfファイルを見限った限りでは、難しすぎて分からない。また、ホームページが一般の国民が本当に見ているかというのも疑問。もっと開かれた環境で意見を募集してもいいのでは。最近、各地方事務所のホームページは、様々に工夫してアクセスアップを図っているのが見受けられる。そういった事務所のホームページから簡単にリンクできればもっと意見が集まるように思う。</p>
岐阜県	<p>道路は、産業発展と文化交流のベースとしての社会インフラとして、採算性で論じるものではない。環境面までも含めた便益を指標とする。ここでいう環境とは、自然破壊した場合、元に戻すにはいくらか要するのかを建設する際のコストとして包含する。 E. H. シューマツハの理論を適応</p> <p>道路は、産業発展と文化交流のベースとしての社会インフラとして、採算性で論じるものではない。環境面までも含めた便益を指標とする。ここでいう環境とは、自然破壊した場合、元に戻すにはいくらか要するのかを建設する際のコストとして包含する。 E. H. シューマツハの理論を適応</p> <p>分母分子がおかしいのでは？</p> <p>総じて、指標を公共交通、鉄道と比較しているが、鉄道はあくまで基幹であり、それだけでは存在できず、支線としてのバスなどがあって初めて国民の足たりうる。鉄道自体が昨今公共交通としての重要性の認識が薄れている。交通連携接続についてあいまい。また鉄道側も利便性が変わる(ますます悪化)可能性があり、指標として永続的なものではない。</p>
福島県	<p><b>【意見】</b> 救急救命を要する患者の生命を守り、高度医療の地域格差を是正するためにも、搬送時間の短縮効果にさらに高い評価を加えて頂きたい。</p> <p><b>【理由】</b> 現在、福島県相馬および双葉地域から、仙台市や福島市・いわき市にある高度な専門医療施設を有する病院への、救急患者の搬送が増えてきていると言われております。常磐自動車道が仙台まで全線開通することにより患者の安全搬送と、搬送時間の短縮が可能となり私達にとって高次医療は、より身近なものになります。</p>

都道府県	意見・理由
北海道	<p>今回のパブコメは、各種添付資料によると道路事業評価手法検討委員会等のJH民営化問題に派生した内容についてのものであり、今後の高速道路類の建設に向けての評価指標を策定するための基準作りについて意見を求めているものと解釈できる。しかしながらこのような重要な案件を6月12日から6月30日という1か月にも満たないわずかな期間に行うというのは、国民の意見を広く求めるというパブリックコメントの理念からは著しく逸脱しているものと解せられ、拙速であり、きわめて遺憾である。今後は是非とも期間の延長を検討いただきたい。また資料についても委員会資料を多数提示していただいている点は大いに評価できるが、もう少しわかりやすい、いわば資料の構成や概要の解説を付けていただくとより一層わかりやすくなるものと思われる。</p> <p>いわゆる高規格道は四全総で提起され JHではない管理主体も運営可能ということで全国的に整備されつつある。この高規格道にはいわば「田舎の自動車専用道」でありながら地域高規格道や高速自動車道に並行する形態等似たものにもかかわらず4つの形態があるなど、著しくその概念が複雑怪奇で、行政担当の当事者以外はあずかり知れないような概念である。この4つの形態については整理統廃合し、また整備主体や予算の態様についても想定しやすい名称を命名すべく工夫されたい。</p> <p>■高速道路整備か一般国道の2次改築か  地方圏では高速道路建設の要望が都道府県を中心に強く出されているが、利用者側(中小運送事業者も含む)からは有料の高速道路よりもむしろ無料の一般国道の改築、渋滞箇所の拡幅当の局部改良工事を望む声も散見される。特に道内では一般国道の整備水準が除雪スペース分幅員が広いこともあって本州方面よりもはるかに高く、スピードも出しやすい構造となっており、かつ渋滞もないため、高速道路利用のメリットが顕在化しない状況にある。また四全総策定当時に地元一般国道の改良の要望にもかかわらず、それよりも規格の良い高規格道が道路計画当局によって提案されたため、地元の要望以上のものがそのまま整備計画に高規格道が挙げられた箇所が全国的に散見される。このような場合は、地元の要望の内容を吟味し、いかなる整備がふさわしいのか、自治体レベルというより納税者のレベルで意見を吸い上げていく必要がある。</p> <p>3、高速道路評価の手法  道路事業評価手法検討委員会の資料中に、「道路・街路事業における「費用便益分析マニュアル」及び「客観的評価指標」に対する意見」パブリックコメントにおいては当会は意見提出したものの、「主要意見への対応について(今回改定において反映しない事項)」の最後の項目に「1. 費用便益分析マニュアル(案)」に対する以下のような当会の意見への回答が存在する。<a href="http://www.riyosha.org/index.html">http://www.riyosha.org/index.html</a>  当会HPの「意見」欄に掲載</p> <p>「1. 費用便益分析マニュアル(案)について  &lt;ページ番号&gt;16「3. 費用の算定(1)費用算定の考え方」  &lt;原文&gt;費用としては、道路整備に要する事業費(用地費を含む)及び、維持管理に要する費用があげられる。  &lt;意見&gt;道路の整備・維持管理の直接経費のみでなく、下記のような道路整備に伴う社会的な減収・支出を費用として算定し、上乘せして頂きたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たに発生する大気汚染・騒音・振動等の環境対策費</li> <li>・新たに発生する交通事故補償・安全対策費</li> <li>・中心市街地空洞化による商店街の売上減少見込</li> <li>・移動手段のマイカーへのシフトによる公共交通機関の利用減少見込</li> </ul> <p>&lt;理由&gt;直接経費のみを費用として費用便益分析を行ってきた結果が、大気汚染を始めとする環境破壊、交通事故、中心市街地空洞化、地方の公共交通機関廃止などの、深刻な問題につながっている。道路整備は、これらの社会的な問題を費用として算定し、上乘せしてもなお便益が大きい場合のみ、必要性があると言える。</p> <p>2. 客観的評価指標(案)について  &lt;指標番号&gt;0-1  &lt;対象道路種別&gt;すべて  &lt;原文&gt;●費用便益比<math>\geq 1.5</math>  &lt;意見&gt;事業の効率性は道路整備のみで評価するのではなく、公共交通機関、とりわけ鉄軌道の整備(新設及び既存路線活用含む)と同じ土俵に乗せ、比較評価すべきである。「道路の渋滞・大気汚染・温室効果ガス排出などの問題点を、鉄軌道の整備・利用で解決することが困難で、かつ道路を整備した方が鉄軌道を活用するよりも安価である」「道路を整備しても並行する鉄軌道に負の影響を与えない」ことを評価指標として頂きたい。  &lt;理由&gt;鉄道は道路・自動車よりも、安全性、定時性、環境・エネルギー面等の点で優れている公共交通機関であり、積極的な維持・活性化を図る必要があるにも関わらず、1997年の鉄道事業法改正により、鉄道事業の休廃止が許可から届出に規制緩和されて以来、不採算の地方鉄道が次々と廃止され、地域住民の生活の足が原因は、道路整備が道路特定財源や地方交付税等の公的資金により行われるのに対し、鉄道の整備・存続・改が道路整備と連携して進められ、その結果としてモータリゼーションが進行したことにある。これは、並行する鉄軌道の方が一般的には安価であり、効率性を評価するには鉄軌道との比較が不可欠である。財源・制度の問題だ!</p>

都道府県	意見・理由
	<p>整備に資金が流れている現状は是正する必要がある。</p> <p>道路(バイパス)といった自動車専用道路等の新規に建設された道路は、往々にして地方都市都心部の空洞化や自動車交通の円滑化のみに多大な政策目標を持たせていた結果であり、縦割りが分野別で排他的でもあった従である。今後はむしろ、既存の各交通機関の長所を生かすべく横断的に連携できるような制度・政策に改めるべき(特殊街路認定)を鉄軌道線路敷にも拡充していくことを強く要望する。</p> <p>レベルにおいても、今後事業量の減少が予想されるばかりでなく、総合的な交通対策が迫られているわけであり、いっしょに進んでいくべきである。そのためには、省庁再編の効果を存分に発揮するためにも地方整備局と地方運輸局を統合し、効果的に執行出来る環境を整備すべく実施していくべきである。」</p> <p>交通機関への負の効果、や 2)騒音振動等以外の地形改変等の自然環境や伝統文化の喪失当の社会環境へのようなものと確認された。<a href="http://www.mlit.go.jp/road/ir/iinkai/5pdf/5-32.pdf">http://www.mlit.go.jp/road/ir/iinkai/5pdf/5-32.pdf</a>「対応方針「今後の検討課題」(対応案)は、現時点における知見により十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能なもののみを計上したものの。について、十分な精度で計測し、金銭表現が可能とするための手法については、今後の検討課題。なお、事業に、影響については、アセスにおいて評価されることになっている。」という回答となっている。</p> <p>が適切に行われないものは捨象し、2)アセスメントで行うものを排除する等ということであり、事業推進に都合の、驚くべき偏向した「評価」を行おうとする、全く「逃げ腰」であるといわざるを得ない。「今後の検討課題」ではなく加えられうるのか検討すべきである。</p> <p>4、高速道路(JH)の料金割引制度について 本日朝日新聞で次のような報道がなされた。<a href="http://www.asahi.com/car/news/OSK200306290020.html">http://www.asahi.com/car/news/OSK200306290020.html</a> 日本道路公団大口割引、5年で1兆円 団体急増、差益も 高速道路の通行料金が最大で約3割安くなる日本道路公団の「通行料金別納制度」による減収が、97～01年度の5年間だけで1兆789億円にのぼることが公団の文書で明らかになった。割引を得ることを主な目的につくられた事業協同組合の急増など想定外の利用が進み、多額の差益を得ている組合もある。その額は朝日新聞の試算で年数百億円にのぼり、本来の目的を外れて使われているケースもある。この制度は「一般ユーザーへのサービスと比べて不均衡」などと指摘されてきたが、公団側は問題を事実上、放置してきた。(以下略)」</p> <p>(意見)JHの料金(割引)制度の体系が、事業者にも有利で一般の個人利用者に不利に働いている好都合な事例と考えられ、きわめて不公平感をもし出すものである。このような制度を基に全国一律料金プール制による新規路線建設を行うことには大いに疑問を感じる。またJH民営化委員会の猪瀬委員のような外部から客観的に評価するような観点・指摘を重要視し、路線別の収支等の情報開示を今後ともより積極的に行っていくように、強く要望したい。</p>
大阪府	<p>高速道路の評価方法については、ただ単に人口が稠密な間を結ぶという観点からだけでなく、どれだけの過疎の地域の人々が地震時などの災害時の緊急連絡網、として役立つの観点からも十分に考慮に入れてください。</p>
北海道	<p>☆ 高速道路の総合評価における項目は、費用対便益・採算性は大事な条件ではあるが、北海道特に道北地方の高速道路整備 は、それだけではなく、地域経済の活性化はもとより、地域住民の安全・安定した生活のためにも絶対必要な社会資本。</p> <p>☆ 大都市に片寄った評価は問題。</p> <p>☆ 広大な面積と厳しい自然条件の道北地方にとって、1日も早い道路整備は必要不可欠であり、その実現のためには、地域としてでも創意工夫し汗を流すことは惜しまない。</p> <p>☆ 高速道路の整備は、道北地域全体の生活圏が拡大する。</p>
秋田県	<p>(原文)1. 評価の目的と検討手順 【意見・理由】 概ね、上記項目への文言が簡明に表記されているが「アカウントビリティ」「透明性の確保」等の文言の挿入が必要と思われる。その理由として「評価手法」が複雑である為に一層の説明責任が生ずるからである。</p> <p>(原文)1. 3 評価点の設定(参考資料)…「定量化困難な評価指標の場合は…」 【意見・理由】 「定量化困難な評価指標」への視点を挿入したことは賛成である。その基準を明確に設定する必要がある。その理由として「評価点」の算定の客観性(主観性を排除)を保持する必要があるためである。</p> <p>「地方公共団体の創意工夫…」の視点は賛成である。その基準を明確に設定する必要がある。また、その基準を広域的ブロックごとの地域特性に区分した形での「指標」の取り方が必要である。その理由として①「評価点」の算定の客観性(主観性を排除)を保持する必要、②地域特性の存在(北海道から沖縄まで各特性の相違)があるためである。図2地方公共団体への重み付け調査票(p.5)への反映を検討して欲しい。その際には”決めるためのプロセス”を明確にして欲しい。</p> <p>公共財としての高速道路を”費用便益分析”の視点のみからでなく総合評価手法を検討し、且つ「地方の視点」の挿入を評価したい。評価の際に、もし可能なら「海外の視点」(環日本海沿岸地域など)を挿入して欲しい。例えば、参考資料2の1.2「新幹線・空港等幹線交通網への利便性が高まる」の海外版「北東アジア一日行動圏…」を考慮し「国際港湾」「国際空港」と「高速道路」との関連で「評価点」に反映させて欲しい。</p>

都道府県	意見・理由
	<p>また、高速道路後進地域の格差は正の観点からも道路局調査の「利用者満足度調査」の結果詳細をも参考に、総合的な「高速道路事業評価手法」の完成を期待するところであります。</p>
福井県	<p>全体的にみて、高速道路を評価するにあたっての評価視点・項目は網羅されており、階層性についてもわかりやすいものとなっている。</p> <p>こうした評価(総合評価)手法の限界でもあろうが、項目間の独立性等について、十分議論されたものと思われるがやはり若干の疑問は残る。</p> <p>例えば、大項目について言うと、評価の厳しさ、客観度という点で、採算性-費用対便益-波及的影響という順位性があると思われるが、この三者にウエイトをつけるということの意味がわかりづらい。従って、複数の人がウエイト付けをする場合、ウエイト付けの前提条件の違いが反映されることになるのではないかと？</p> <p>中項目と小項目の関係では、例えば「複数の主要観光地を……」が、「地域経済」ではなく、なぜ「地域社会」の方に含まれているのか？ 地方における地域づくり、特に経済的活性化面では新しい観光振興を視野に入れているところが多い、また農林水産業と観光を関連させた試みが多く見られるが、こうした点をどう考慮するのか？</p> <p>中項目と評価項目のくりを替えることがウエイト付けそのものやその結果としての総合評価にどう影響するのかについても検討が必要ではないかと？</p> <p>「環境」の評価項目において、NOX・SPM排出量とCO2排出量とを2つの独立した項目として設定している意図は？ 原単位こそ違うものの、ともに交通量と速度の向上によって決まってくることからダブルカウントになるのではないかと？ また、前者は削減率によって、後者は削減量によって評価点が付けられるとしている根拠は？</p> <p>「環境」の評価項目において、NOX・SPM排出量とCO2排出量とを2つの独立した項目として設定している意図は？ 原単位こそ違うものの、ともに交通量と速度の向上によって決まってくることからダブルカウントになるのではないかと？ また、前者は削減率によって、後者は削減量によって評価点が付けられるとしている根拠は？</p> <p>複数の人がウエイト付けをした場合、かなりばらつくと思われるが、そのばらつきをどのように考えるのか？ 特にばらつきにおいてウエイト付けした人の属性面での傾向(例えば高速道路の整備度と言った地域性)が見られる場合、考え方というより立場の違いによる恣意性が働いていることが十分考えられる。結局、最終的、総合的には、国(国交省)の考え方・判断に拠ることになるのか？</p> <p>ただ、そうした場合でも透明性、説明責任という点で、総合評価方法自体の適用に十分意義はあると思われるが。</p>
群馬県	<p>事実の誤認でなかろうか。</p> <p>事実の誤認でなかろうか。</p> <p>事実ではあろうが、より広範囲から判断すれば、事実誤認(問題提起の仕方が間違っている)。</p> <p>波及的基盤は確かなことであるが、整備効果を測定するためには、費用対便益・採算性に加えて、国としての考え方を配慮すべき。とすれば、部分的には、国家予算により対応一部建設が必要と思う。長期的判断(10～30年)に基づくべき。</p>
長崎県	<p>均衡ある国土保全から考えると、経済効率優先だけの論議ではないと思います。</p> <p>都市の利便性は道路以外にも考えられますけど、地方の交通アクセスは車中心で道路整備は地方の最重要課題、高速道路連携は地方活性化の源です。</p> <p>災害等の時避難道路として活用出来る道路のあり方等考慮してほしいです。</p> <p>島原では災害避難道路としての活用も考えて、高規格道路工事が進められています。市民の期待は大きいです。</p>
北海道	<p>都市部に対して地方部における高速道路の建設に対する評価は極めて厳しい。本方法によると地方の建設意識が高く評価されるものと考えられる。</p>
滋賀県	<p>交通事故減少便益に着いては、事故の件数に関しては減少が考えられる。しかし、高速道路での事故は規模が大きく、区域内での事故による損害・復旧額を評価した場合に、交通事故減少便益として評価することができるのか疑問である。</p> <p>一定道路区間における物や人の輸送量を評価すべきである。つまり、普通道路に比べて車の通行量が多いことから、走行経費減少便益より費用対便益は大きいのではないかと。</p> <p>高度な医療施設までの搬送時間の短縮を評価項目としているが、リスクが大きすぎる。つまり、高度な医療施設に搬送される患者は1分、1秒を争う特殊な重症患者であり、確率は低くても高速道路での事故は搬送によって致命的になり、決して生命に対するリスクの低減とはならない。さらに、高速道路で搬送するこうした重症患者が多いとはいえず、現実にはヘリコプターでの搬送手段がとられているのではないかと。</p> <p>広域的な観光産業の発展の貢献は、地域経済への効果として評価すべきである。その代わりに、子どもの教育発展、高齢者や障害者等の生涯学習への寄与を評価すべきである。高速道路は、複数の歴史、文化、自然などの学習拠点を容易に連絡し、新しい文化の創造・発展と教育の進展に寄与することになる。</p>

都道府県	意見・理由
	<p>CO2の排出量の削減については、道路の一定区間では各社の排出するCO2の削減となるが、高速道路を通行する車は長距離を走行し、排出されるNOXやSPMとは異なり、結局は消費した燃料に比例してCO2を排出することになるため、基準が定まらず評価項目としては不相当と考える。</p> <p>騒音については、並行道路における低減を評価しているが、高速道路の一部は静寂な田園地帯や山地部を通過しており、その地域では騒音は増大している。また、騒音に関連して振動の評価の問題もある。</p> <p>高速道路の法面の緑は、ビオトープネットワークの生態回廊や地域の子どもの環境学習の場として、また、都市部におけるCO2の吸収源やビオトープとして評価すべきである。</p> <p>緊急輸送道路の代替路として評価しているが、自然災害や冬季交通障害、異常気象は広範囲で、また大規模で起こることが多いため、かならずしも高速道路が代替路にはならない。そうした場合、並行する普通道路が代替路になる可能性のほうが高い。</p>
広島県	<p>評価はその路線の整備目的の社会的意義とその達成度によりみなされるべきである。路線により整備目的が異なるので、重みは全路線一律でなく、路線(タイプ)ごとに変化させるべきである。</p> <p>例えば</p> <p>①東名高速のような産業路線は、走行時間短縮による経済効果が最大の目的であるから、費用対便益の重みを大きくすべきであろう。</p> <p>②近畿道や阪神高速湾岸線のような大都市外郭路線なら、都心部の渋滞緩和や環境改善が主目的であろうから、都心部への波及的影響の重みを大きくすべきであろう。</p> <p>③中国地方の横断道路なら、山陰地方への観光客増大が主な期待であろうから、地域社会や地域経済の重みを大きくすべきである。</p> <p>【走行時間短縮便益の貨幣換算について】</p> <p>走行時間短縮の便益は、①労働(就業)時間に転化するものと②そうでないものである。</p> <p>②は通勤時間の減少により在宅時間が増加し家庭でのゆとりが増加するとか、目的地(例えばスキー場など観光地)で何分か長く遊べると言ったものである。</p> <p>経済活動に変化しないので、この分の走行時間短縮便益は①経済活動分から分離し、貨幣換算はせずに、単に短縮時間だけを、②ゆとり時間の増加として、例えば住民生活の中に別項の指標を設けて評価するのがよい。</p> <p>①内部利益を期待する路線と②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。費用回収は①は料金収入が妥当かもしれないが、②は外部利益からの費用回収を無視している。同一に比較するのは不公平である。</p> <p>一般化して、内部利益相当分(料金)+外部利益相当の負担分の和と比較すべきではないかと。</p>
北海道	<p>私は北海道東部、釧路に在住しているものですが、今般の高速道路を対象とした評価について意見申し上げます。</p> <p>都市と都市が本州の2倍と都市間距離が離れている北海道地域にあって、東部地域にいたっては100km以上の主要都市間距離があり、自動車交通なくしては圏域経済、社会は成立しない環境にある。</p> <p>昨今、地域の産業の疲弊が著しく、圏域の高次的な都市機能を担う都市の今後の発展においては、新たな産業強化が必要となっている。北海道東部には釧路湿原、阿寒、知床の3つの国立公園があり、原生の自然環境には多くの観光入りこみが見られている。しかしながら、道外観光客のほとんどは道央圏の新千歳空港への入りこみが多く、およそ年間1850万人の乗降を数えているのに対し、地方空港である釧路、女満別空港は年間、百万人規模となっている。</p> <p>知床国立公園が世界遺産へ登録が高まるなど、本地域の自然環境にふれる機会が今後、ますます国民福祉に寄与することから、これら観光入りこみのアクセス確保が不可欠である。当地域までの高速アクセスをにう北海道横断自動車道の整備は観光アクセスを担う観光軸となる路線であり、本項目についての重要度設定が必要と考え提案する。</p>
岩手県	<p>道路事業評価手法検討委員会でご検討された、高速道路を対象とした評価手法について私見を述べさせていただきます。</p> <p>評価項目が体系化され、これまで、B/Cや採算性で整備効果を評価してきたものが、災害時の対応や高次医療施設までの搬送時間などといった、公共サービスの向上についても評価の対象とされることは、私達地方に住む者にとって、より公平な評価方法となるものと考えます。</p> <p>「防災」や「人の命」といった観点が評価の対象となることで、少なくとも地方の高速道路整備の必要性が、いわれなく否定されることはなくなるものと大いに期待されます。</p> <p>ただ、波及的影響(その他外部効果)における中項目の中に、高速道路の整備促進に関わる評価不可能な地方の取組や協力姿勢などの努力に対し評価をし、インセンティブを付与するための項目が設定されるということには、多少の疑義があります。</p> <p>杞憂であればよろしいのですが「地方公共団体の創意工夫による自主的な取組状況の評価」は、一見すると中央にいる者が地方の者に、よくやったといってご褒美をあげるという旧態依然とした評価方法がいまだに存在するのか、と疑われかねないものになる可能性を内包しているのではないのでしょうか。</p> <p>むしろ、高速道路整備事業を推進するにあたって地方がやるべきこと(地方の分担)を明確にし、円滑な整備の進捗を図るため、国と地方の協力体制についてわかりやすいルールづくりを行うことこそが望ましいものと思います。</p> <p>また、救急・高度医療や防災など人命に関わる指標については、対象人口や比率を用いた数値化より、最低条件という考えがあってもいいのではないかと考えます。高次医療施設への2時間の搬送時間を1時間に短縮するのと、10分を5分に短縮することが同じ評価になるということが考えられないのです。</p>

都道府県	意見・理由
	<p>全体として、様々な評価指標について人口が大きく影響するため、人口の少ない地方部の評価値は小さくなり、さらに地域間格差が広がるのでは、と懸念されることから、量による評価もさることながら、地域の実情による必要性の評価の重み付けを求めます。</p> <p>なお、評価の目的と検討手順に示されている「今後、…地方の意見なども踏まえながら…」のくだりにも若干の不満があります。</p> <p>瑣末なことと思われるかもしれませんが、地方の立場からすれば「…地方の意見を踏まえ」たスタンスで、今後の高速道路整備のあり方をご審議いただきたいと考えるからです。</p>
愛媛県	<p>このような客観的評価を、ツリー構造の項目について行うこと自体について、異をとねえるものではありませんが、関係者の大部分が納得するような評価のウェイトを定めることは、現実的にきわめて困難と思われる。</p> <p>ところで、今回の高速道路をめぐる議論では、採算性ないしは効率性を重視した整備を行うか、地域間の公平性を重視した整備を行うかに焦点があたっていると思います。そして後者の観点から、その他の外部効果をどのように評価すべきかが、今回の評価指標と評価点に関する課題になっているようです。前者の観点から見れば、これらの評価指標と評価点のありようによっては、無駄な高速道路が多く造られるのではないかと懸念があらうかと思えます。</p> <p>この点については、私は今回の直轄整備方式のルール、すなわち国が7割を負担し、地方が3割を負担することは大変有意義であり、この点を評価の重要項目とすべきと考えます。地方も3割を負担するとなると、そうむやみな要望は出せなくなります。3割を負担してでも整備すべき路線を県内で決定することにより、立場によって異なる評価ウェイト問題は、少なくとも県のレベルでは決着が着くこととなります。結果的に見て各県の判断基準は異なるでしょうが、それは、各県の地域事情や個性を尊重した結果にほかならないことだと解釈すべきです。</p> <p>細かい点については、検討すべき点ではありますが、私は、その他の外部効果については、「その他地方公共団体の取り組み」の内容を、地元負担を受け入れることの確認とし、この部分に大部分のポイントを与えるべきだと思います。極論すれば、評価項目はこの1点で十分とも言えます。この場合、地方の財政力の差が整備の差になるとの問題がありますがその点については別に配慮すべきでしょう。</p>
福岡県	<p>■国家戦略の視点からの評価が薄い</p> <p>高速道路は内政、外交、防衛などの観点から国土資源を有効に使うための基幹インフラであり国家経営戦略視点の評価が根幹にあるべきと思われる。</p> <p>(例) 国際、国内経済や外交、防衛戦略等からの国土資源(土地、海洋、沿海岸、人口、産業など)の有機的生活用度の観点からの評価</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・各国家戦略視点(国際経済、防衛などなど) から</li> <li>・各国家資源(土地、人口などなど) 毎に</li> <li>・地理的条件の重みも加味(必要に応じ) しつつ</li> <li>・有機的な活用度を表す尺度(連絡時間など) で</li> <li>・全国、ブロックの合計値で 個別評価し</li> <li>・各国家戦略視点や各国家資源毎のウェイトを評価、勘案し全体評価値を算出する など</li> </ul> <p>中でも今後、我が国が重視すべきアジア、特に中国、韓国などの東北アジア戦略はより重視する必要があると思われる。</p> <p>■国土デザインとしての観点からの評価が薄い</p> <p>各評価項目、指標は単純な効果や影響の集計となっており、国土をこのような方向に導くべきという「国土デザイン」の意志との整合や同一指標でもその軽重が加味されていない。</p> <p>(例)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「全国～ブロック～地域」の国土デザイン思想をベースに階層的な重みの評価も必要</li> <li>・都市も国家中枢～ブロック中枢～地域中心都市等の階層に</li> <li>・空港、港湾、物流拠点など拠点機能なども同様に</li> </ul> <p>■各評価指標の意味合いの重複の調整が必要</p> <p>原案における各評価項目には結果として「よく似た指標」で重複的に評価している項目もあり、評価ウェイトづけではこれらの側面も意識して設定されるべきと思われる。</p> <p>(例) 指標2(新幹線、空港利便)、3(高度医療搬送)、5(日常活動中心都市アクセス)、6(物流拠点アクセス) など</p> <p>■評価体系の構成について</p> <p>高速道路のような国家経営基盤の評価は可能な限りの数値指標評価の努力は必要とするものの、数値化が可能な限られた視点領域のみで評価されるべきものでなく、より多面的な側面や視点からの記述考察も含めた総合的な評価がなされるべき</p>
三重県	<p>国家戦略上重要な役割を發揮することが期待される第2名神高速道路などとそれを補完する路線を一括りの総合評価手法で評価すると、前者の重要性が埋没してしまう、低い評価しか与えられない結果になる可能性が大きい。日本の産業空洞化をくい止めるには、中枢港湾や国際空港と結ばれる国土幹線的な高速道路には戦略的な重み付けが与えられるべきである。</p> <p>主観的な重み付けを多重な積み重ね手法で総合するのは、科学的に集計可能かどうか疑わしい。重み付けと言っても価値観が異なるウェイトづけを掛け合わせると、結果的に評価が薄まる可能性があり戦略的な整備に逆行する可能性が否定しがたい。</p>

都道府県	意見・理由
青森県	<p>結局、国土幹線的な路線とそれを補完する路線を分けて評価する必要がある。また、整備主体の違い(新会社、公団、新直轄)を混在させた形の評価は不適当であり、整備主体毎に評価指標の重み付けをすべきと思われる。</p> <p>高速道路を対象とした評価手法に関するご意見の募集について募集について、という案内分を見ただけで、嗚呼、お役所の文章だなあとと思った。はっきり云って、非常にわかりにくい。一般人に、もうすこしわかるように訳して欲しい。</p> <p>「従来の費用便益分析で考慮されている貨幣換算が確立されている評価項目」とか「便益計測技術では貨幣換算が困難な効果・影響をできるだけ多元的に」とか、つらいのです。普通の感覚(自分は普通と考えている)だと、この募集要項は一般人を対象に書かれたものとは信じがたい。</p> <p>立場をはっきりさせておくと、ナンデモカンデモ構造改革というのはいやだ。大きいことを云うと、国家・国益という言葉が戦後教育のなかで育った小生(S30年生)の世代には抜け落ちているのかもしれない。だが、あえて国家・国民という、この視点がまず、基本と考える。道路は国家の基本的なインフラで共有の財産である。いわんや、高速道路である。国の基幹とは何なのか。この議論が大切と思うのだ。経済性を否定するものではないが、費用便益分析という言葉から想像するのはちょっと飛躍するが地方切り捨てのように感じるのだけだ。</p> <p>地域住民の利便性や、経済性、建設コストなどといった見方だけで国家の基幹的な高速道を論じていいものか。疑問である。国家の戦略的目標という、議論がなされていないように思えるのだ。青森県、中でもむつ・小川原湖地方は核燃料サイクル施設や原子力発電所の立地など、重要な国のプロジェクトが進行中だし、自衛隊の基地、三沢の米軍基地など世界地図的な、あるいは、戦略的な見地から捉えたときにこの地域の重要性は何度、指摘しても足りないほどだ。</p> <p>ということで、青森-八戸間の中でもたしか、26kmの未整備区間があるとか東奥日報で読んだことがある。このままだと未整備で終わってしまうかもしれないなどと、信じられないことを聞いた。この周辺の道路こそ、国家にも地方住民にとっても大事な、大事な象徴的な区間のように考える。本当に日本はおかしくなってしまうですよ。こういうことを云う小生は変ですか。</p>
青森県	<p>中項目の「安全」に関しては、直接人間の命に関わってくる問題なので、重みの設定の際は十分に考慮する必要があるのではないだろうか。</p> <p>重み付け設定者の選定の際には、地方の道路事情(雪国の道路事情等)に詳しい人間も入れて欲しい。</p> <p>このまま「費用対便益」「採算性」に重点を置いて高速道路の整備効果の評価をしていては、地方の高速道路の整備はいつまでたっても進まないのではないだろうか。</p>
栃木県	<p>当町では、石灰砕石業が経済の基盤となっており、ダンプカーなどの大型自動車为主要な運搬手法となっている。このダンプカーが都市部へ向かっているため、道路の渋滞の1要因となっている可能性が考えられる。都市部や高速道路周辺の調査のみならず、渋滞の要因となる車両の流れの発生源となる地域の産業構造などについても考慮していただきたい。</p> <p>当町に隣接する町には近々、北関東自動車道ICが開通する予定となっているが、この北関東自動車道は、茨城県から群馬県を東西に横断する高速自動車道であるほか、常磐道・関越道・上信越道ともつながるため、地域の産業及び観光産業の活性化の起爆剤となることが期待されることから早期開通を願っている。</p> <p>なお、「総合評価手法」に対するコメントを要請されても、これだけ精緻に専門分析された手法を理解する術にも乏しく、強いて言えば評価指標16への配点(5点満点)が低すぎると思いますので検討されたい。</p>
山形県	<p>地方公共団体重み付け調査票の点数付けを考えますと</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・費用対便益： 20点</li> <li>・採算性： 0点</li> <li>・波及効果： 80点</li> </ul> <p>合計：100点</p> <p>と考え、高速道路の整備については、採算性で捕らえる事のできない国の社会資本整備として、作っていただく物と考えます。</p> <p>私達の地域、日本海沿岸の未整備区間である「日本海沿岸東北自動車道」の建設についても、未整備である他地域と同様に、色々な問題を抱えています。</p> <p>均衡ある国土の発展を願い、日本全体のネットワークを繋ぎ文化、経済、人の命などあらゆる面を早く繋ぎ、地域間相互の連携ができる道路の役割として、国づくりの道路として考えていただきたく、ご意見させていただきます。</p> <p>整備決定までの運動展開を今後も、全国各地の同士と共に行なっていきたいと考えます。</p> <p>どうぞ、世代を担う青年として、次世代に繋ぐ子供の親としての声を、受け取っていただき「高速道路を対象とした評価手法」の検討をお願いいたします。</p>