

第一次的高速道路ネットワーク形成に向けての 政策提言

(資料編)

第一次的高速道路ネットワークの早期連結を目指す9県知事会議

第一次的高速道路ネットワーク形成に向けての 政策提言

(新成長戦略資料編)

第一次的高速道路ネットワークの早期連結を目指す9県知事会議

目 次

山形県	.....	P 1
福井県	.....	P 2
和歌山県	.....	P 3
鳥取県	.....	P 3～ 4
島根県	.....	P 5
徳島県	.....	P 5
愛媛県	.....	P 6
宮崎県	.....	P 6
高知県	.....	P 7

山形県の潜在的な魅力を活かした広域観光

・移動時間が短縮される事により、新たな広域観光ルートを形成

- ①新潟・山形・秋田の3県に点在する観光施設を組み合わせた連泊型商品を開発
 (〔例1〕1日目:瀬波温泉→2日目:湯野浜温泉,〔例2〕1日目:酒田山居倉庫→2日目:角館武家屋敷)
- ②新しい観光スポットの創設や従来の観光施設の充実など、観光コンテンツの魅力増進



日沿道の整備による大幅な時間短縮効果 ~ 物流機能強化 ~

◎「ひと」や「モノ」の移動を効率化して経済を活性化

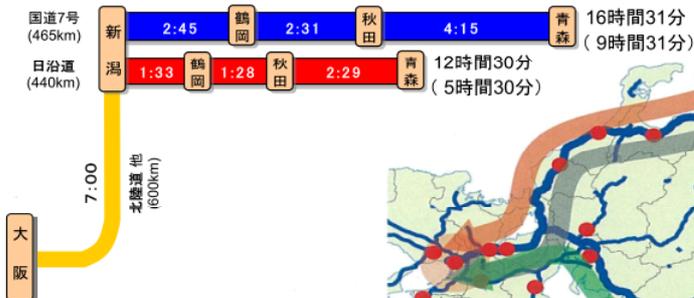
◆青森～大阪間の比較(日沿道全通時)

	距離(km)	時間
Aルート	1,040	12:30
Bルート	1,190	13:30
Cルート	1,240	14:00

主な効果

- ①企業誘致や地場産業の活性化
- ②農産物や魚介類など生鮮品の販路拡大

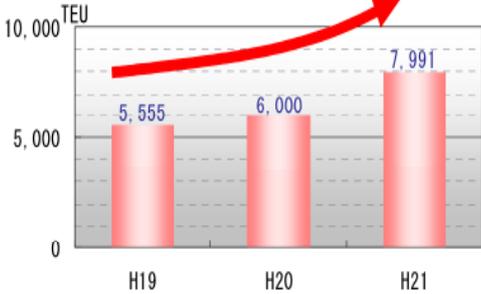
◆大阪(新潟)～青森間における日沿道と現道(国道7号)の走行時間比較



凡例
 高規格幹線道路
 県庁所在地

「福井県民の将来ビジョン」(H21~H22策定中)
 ○高速道路ネットワークの整備により結節点に位置する敦賀港をアジアと日本を結ぶ人流・物流の拠点港として活用

東アジアとの外貿コンテナ貨物(実入コンテナ)



出典:平成21年 敦賀港統計年報

高速道路
ネットワークで
拠点化へ



従来の高速道路整備の問題点

現在の道路整備では、地震や大雪などの自然災害が発生した際の代替機能が確保できていない。
 欠落箇所を解消し、早期にネットワーク化を図ることが不可欠である。



地方の新成長戦略を支える高速道路ネットワークの整備 和歌山県

●和歌山県観光振興アクションプログラム2009

- ・世界遺産など8つの魅力で和歌山を売り出す
- ・海外、首都圏などから和歌山へ招く
- ・接客のおもてなし力向上など和歌山でもてなす



●海外からの誘客（2009年度 重点的取組）

- ・国別の嗜好傾向や旅行熟度に合わせた誘客活動の強化
- ・成熟市場（韓国など）→ 直接アピールするメディアの活用
- ・途上市場（中国など）→ JNTOなどと連携したプロモーション活動
- ・これからの市場 → 関係機関と連携したPR活動



●わかやま田舎暮らし支援

- ・二地域居住など都市部と地方部の交流を推進
- ・空き家など地域情報の収集、定住後の相談など、田舎暮らしを推進
- ・市町村や支援団体が定住希望者と地域の橋渡し

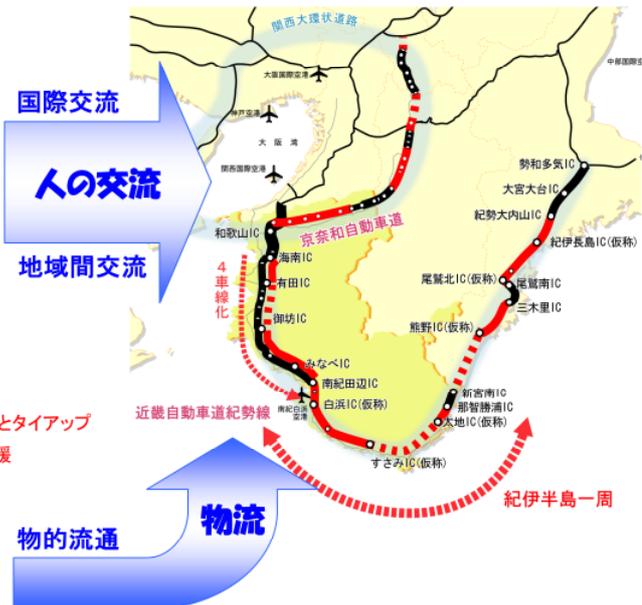


●新農林水産業戦略プロジェクト

- ・地域により異なる課題に対応した新農林水産業戦略プロジェクトの推進
- ・専門アドバイザー、試験研究機関、県が一体となり農林業者グループとタイアップ
- ・生産、加工、流通、販売対策を総合的に取組む生産者グループ等を支援



新成長戦略をさらに推進するためには、
人や物を運ぶ
ミッシングリンクの解消が不可欠



地方における新たな成長戦略への取り組み 鳥取県

《鳥取県経済が抱える課題》
鳥取県の総人口は減少、生産年齢人口は更に減少する見込み
鳥取県の製造業は、一部の業種に偏った産業構造

「鳥取県経済成長戦略」
を策定(H22.3)

外部環境の変化を踏まえ、新産業を創出し、「一人あたり県民所得の増加」と「新規雇用の創出」を図る。
2020年度までを視野に入れ、経済成長に向けた方向性と必要な施策等を提示。
戦略的推進分野8つとそれを横断的に下支えする3つの産業基盤高度化分野で構成。



持続的
経済成長

地方に求められる新たな成長戦略

愛媛県

愛媛県経済成長戦略2010
～経済版えひめマッスルプラン～

(平成22年3月策定)
4つの成長分野の「10年後の目指す姿」

社会の大きなうねり
少子高齢化、人口減少
環境意識、安心安全
価値観多様化
グローバル化、情報化

地域経済の持続的発展
～成長産業への脱皮と確かな雇用の創出～

産業構造の変革
低炭素革命、食料・水問題
資源エネルギー問題
農林水産業の6次化

時代変化を先取り

『地域力』No.1

重点戦略分野 食品ビジネス

- 商工業者と生産者が共に潤う食ビジネスが展開される
『儲かる食料供給基地えひめ』
- 新しいビジネスやマーケットを次々と先行開拓できる
『食のフロントランナーえひめ』
- 愛媛や四国の魅力ある産品を当たり前に輸出できる
『どんどん海外チャレンジえひめ』

重点戦略分野 健康ビジネス

- 県民のQOL向上に寄与する商品・サービスが提供できる
『健康づくり応援えひめ』
- 介護・福祉現場のニーズを捉え高齢者の健康生活を支援する
『健康生活支援えひめ』
- 医療技術等の進歩・発展につながる先端研究を応援する
『先端医療技術開発えひめ』

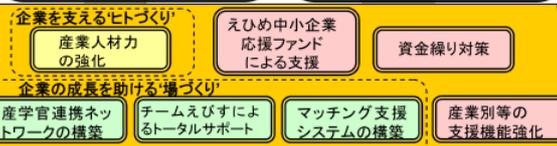
重点戦略分野 低炭素ビジネス

- グローバルニッチトップ企業を絶えず創出する
『低炭素ビジネスフロンティアえひめ』
- 「環境負荷低減」と「製品価値向上」が両立した技術を生み出す
『低炭素革新技術トップランナーえひめ』
- 取り巻く環境の変化に柔軟に対応できる企業を数多く創出する
『産業創出力No.1えひめ』

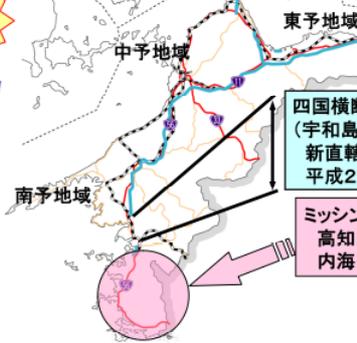
重点戦略分野 観光ビジネス

- 愛媛の魅力を満喫し、何度も訪れたいと思われる
『ファンで溢れる観光地えひめ』
- 東アジアの人々も満足し、一度は訪れたいと思われる
『選択される国際観光地えひめ』

産業力向上
支援力向上
企業力向上



経済成長戦略実現のため、高速道路をはじめとした社会基盤は必要不可欠



四国横断自動車道
(宇和島北～西予宇和)
新直轄事業にて整備中
平成23年度供用予定

ミッシングリンク区間
高知県境～内海: 予定路線
内海～岩松: 基本計画

ミッシングリンク区間が存在する南予地域は

- 全国でも有数のマダイ、ハマチ、真珠など養殖業の盛んな地域であるとともに、みかんをはじめとしたかんきつ類の一大産地
- 足摺宇和海国立公園や南予レクリエーション都市公園など豊かな自然資源や観光資源

ミッシングリンク解消

特に、食品・観光ビジネス分野で
経済成長戦略の効果発現

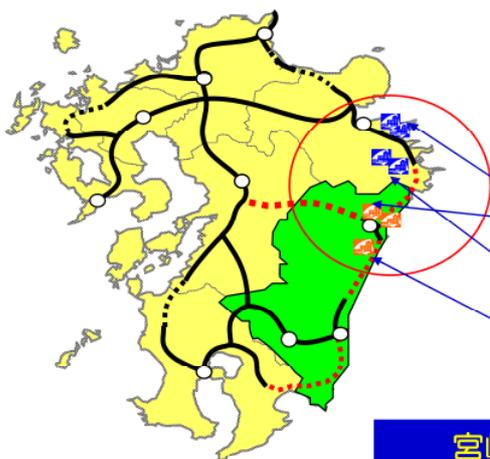
東九州地域医療産業拠点構想 (宮崎県・大分県)

宮崎県

～東九州地域における医療機器産業の集積を活かした
地域活性化のための構想づくり～

「東九州地域医療産業拠点構想研究会」 2010年2月発足
宮崎県、大分県の産学官関係者で構成

延岡市メディカルタウン構想



医療機器産業の集積状況

東九州地域には、医療技術を基盤とする医療機器メーカーが多数立地し、日本最大、世界でも有数の医療機器産業の集積地である。

医療機器生産額 (H19)
大分県 全国4位、宮崎県 全国27位

主な会社のシェア

- 旭化成クラレメディカル・旭化成メディカル
人工腎臓 日本1位 世界2位
白血球除去フィルター 日本1位 世界1位
- 川澄化学工業
血液回路、血液バッグ製品 日本1位
- 東郷メディキット
血管用カテーテル、透析用留置針 日本1位

宮崎、大分県境は道路、鉄道共に交通の難所
東九州自動車道が開通すると、大分市～延岡市間が、
国道利用時に比べ、約40分時間短縮！！

第一次的高速道路ネットワーク形成に向けての 政策提言

(新たな評価項目資料編)

第一次的高速道路ネットワークの早期連結を目指す9県知事会議

目 次

徳島県	.....	P 1
愛媛県	.....	P 1
高知県	.....	P 2

(参考資料)

和歌山県 (全国知事会 地方の社会資本整備PT提言資料)	P 3~ 7
------------------------------	--------

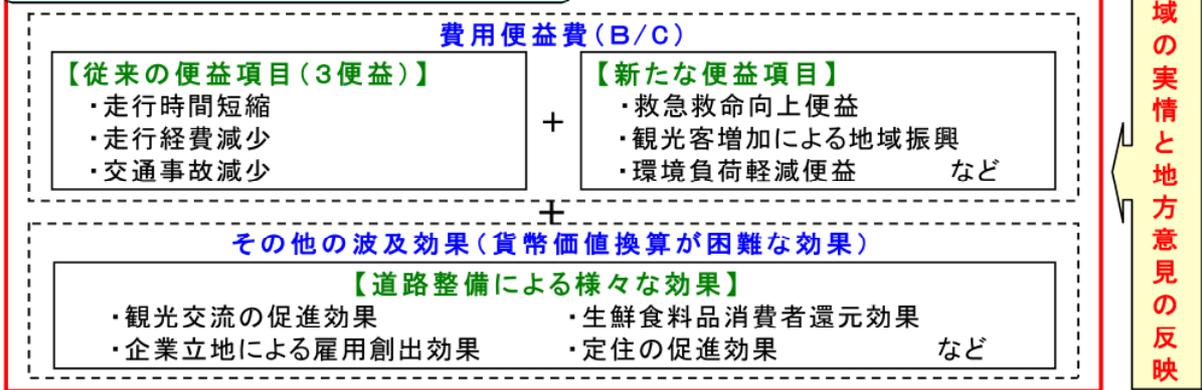
道路の多様な効果が適切に反映される「新たな事業評価方式」の策定を

徳島県

・3便益(走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少)に加え、貨幣価値換算が可能で合理性が認められる効果を便益項目として追加すること。

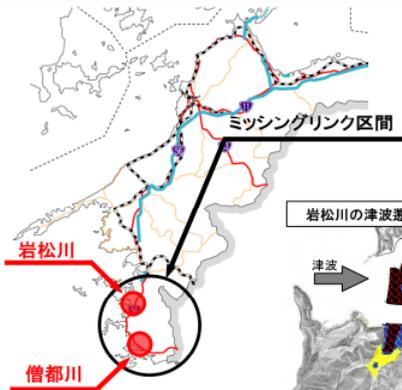
・道路整備が地方にもたらす波及効果については、地域の実情や固有の課題を総合的に評価できる仕組みへと見直すこと。

「新たな事業評価方式」のイメージ



地方の実情を反映するための新たな評価項目

愛媛県



- 地震調査委員会(文部科学省)や中央防災会議(内閣府)では、東南海・南海地震を今後30年間に60%程度の確率で発生すると予測
- 南予地域の宇和島市以南は、鉄道も無く、唯一の幹線道路である国道56号のみに依存しているが、国道56号は海岸沿いに位置しているため地震発生時には津波による浸水被害を懸念



<波浪の影響を受ける沿岸部>
(愛南町須の川 国道56号)



- 2月27日発生の子リ中部沿岸地震に伴い、宇和海沿岸に津波警報発令
⇒ **宇和島へ0.4mの津波到達**
- 南予地域は、国道56号のみに頼っているため、通行止したくても止められない
⇒ **危険な状態での通行**
- 災害により国道56号が被災した場合、地域が分断・孤立
⇒ **経済活動、救急医療等に大きな損失**

高速道路整備によりリダンダンシーが確保され、
ミッシングリンク解消 = 地域住民の不安解消

- 高速道路整備による、災害時の経済損失解消効果や地域住民の安心安全確保効果を新たな評価項目として提案

新たな評価項目の提案（高知県）

1. 評価単位の見直し

現行の評価手法では、事業採択区間ごとに評価されている。高速道路をはじめとした幹線道路は、ネットワークとして繋がることで整備効果を発揮することから、主要都市間など本来の整備効果を発揮する一連の区間を評価単位とするべきである。

2. 走行時の不安感の解消を便益換算

一次的ネットワークすら完了していない道路では、落石や崩落などの危険を有し、さらに道路利用者は、幅員狭小、線形不良、視距不良による不安を抱えながらの走行を余儀なくされている。こうした道路を整備することにより、道路利用者の走行不安を解消する効果を金銭表現する。

$$\text{走行不安解消便益} : B_p = Q \times C_p \times 365$$

B_p : 走行不安解消による便益(円/年)

Q : 交通量(台/日)

C_p : 恐怖心の解消原単位(円/台)



国の事業評価への地方意見の反映

【提言】 地域の実情や地方意見が十分に反映できる
手続きの具体化や実効性の高い制度運用が必要

国の事業評価の仕組み

具体的な措置の例

○高速道路

・国幹会議を廃止し、
社会資本整備審議会で審議※
 (予定路線の決定、整備計画の決定等)

・審議に必要と認められる場合は、
関係地方公共団体の長に意見聴取※
 (資料提供、意見表明、説明等)

※高速自動車国道法の一部改正
 (平成22年3月12日 閣議決定)

・国土交通大臣をヘッドに
高速道路整備のあり方検討チーム設置
 (今後の新規建設、料金制度を議論)

・審議会への**地方代表者の参画**
 ・**現地視察**等による状況把握

・公文書での意見聴取を**義務づけ**
 ・地方の意見は資料として**審議会に提示**
 ・国の評価に係る情報の**事前提供**

・地方との**協議の場**を設置
 ・地方からの**意見書提出**

○直轄事業

・新規事業採択時評価について
第三者委員会等の意見聴取※
 (学識経験者等の第三者から構成)

・新規事業採択時評価について
都道府県・政令市等からの意見聴取※

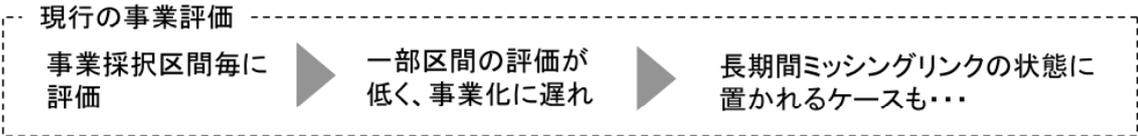
※国土交通省所管公共事業の事業評価
 実施要領の改定(平成21年12月24日)

・第三者委員会への**地方代表者の参画**
 ・**現地視察**等による状況把握

・公文書での意見照会、評価結果の通知
 ・地方の意見は資料として**委員会等に提示**
 ・国の評価に係る情報の**事前提供**

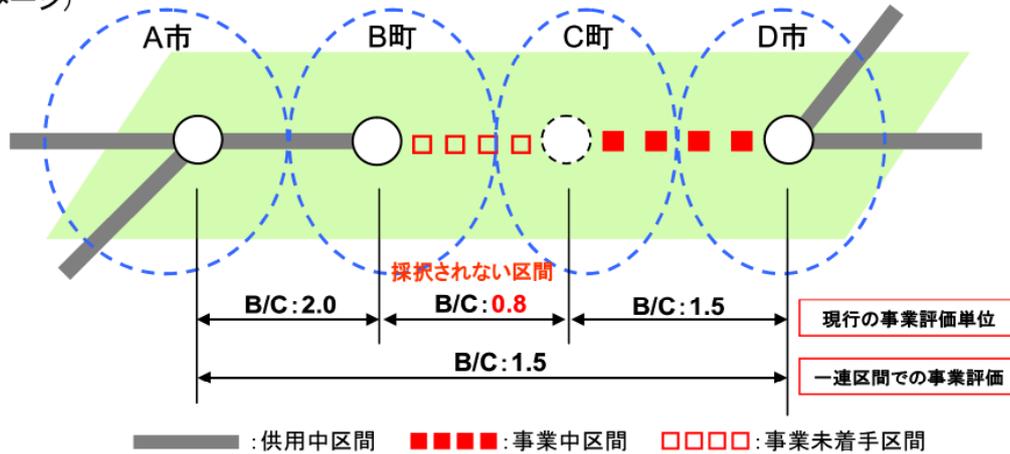
○ 事業の評価単位

【提言】 幹線道路ネットワークの整備は一連区間で評価すべき



高速道路をはじめとした幹線道路はネットワークとして繋がって効果を発揮する

(イメージ)



(事例) 新潟山形南部連絡道路[地域高規格道路]【山形県】

県境部や山間地等の事業区間は、厳しい地形条件等のため、どうしても工事コストが大きくなり、その区間だけのB/Cは、他の区間に比べ極端に小さくなることから、一連区間で評価すべきである。



○ 便益評価項目の多様化

【提言】 道路整備によって地域にもたらされる様々な効果を新たな便益として追加

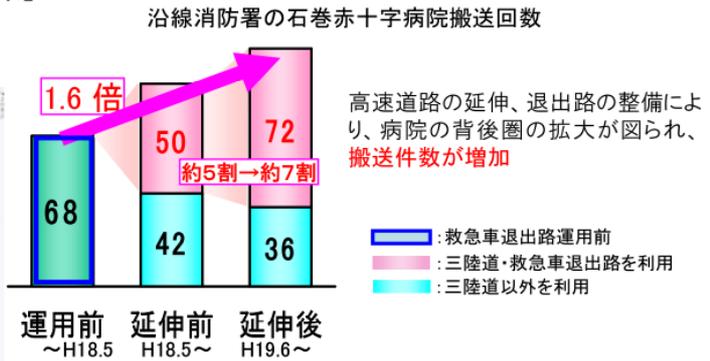


■ 救急医療

(例) 搬送時間短縮エリア内重篤患者発生数 × 救命率向上分 × 人的損失額
 (救命率向上分 = 整備前の死亡率 - 整備後の死亡率)

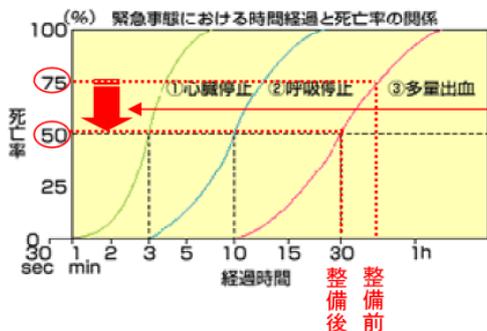
(事例) 三陸縦貫自動車道 【宮城県】

三陸縦貫自動車道延伸による石巻赤十字病院への30分圏域の拡大



資料:国土交通省東北地方整備局仙台河川国道事務所

(参考) カーラーの救急曲線を用いた便益算出の考え方



道路整備に伴う搬送時間の短縮による死亡率の低下(救命率の向上)を便益として評価

※カーラーの救急曲線
 心臓・呼吸停止、多量出血してからの、時間の経過による死亡率の変化を示した曲線

■ 観光振興

(例)

観光客誘致圏域の拡大による効果

$$= \text{観光客増加数} \times \text{観光消費額等}^{\ast}$$

観光客滞在時間の増加の効果

$$= \text{自動車利用観光客数} \times (\text{増加滞在時間} / \text{観光地滞在時間}) \times \text{観光消費額等}^{\ast}$$

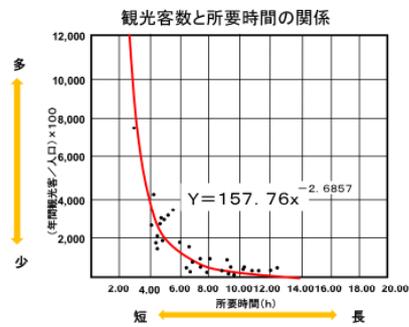
※便益への換算については今後精査が必要

(事例) 中部縦貫自動車道
舞鶴若狭自動車道【福井県】



三大都市圏への直結・新周遊ルートの創造で観光客増加

(事例) 所要時間と入込客数の関係【島根県】



資料:「山陰自動車道早期完成による経済効果予測(H12.8)」
島根県高速道路事務所

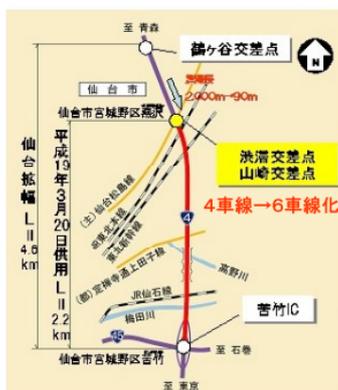
時間短縮による観光客増加イメージ

■ 環境改善

(例) 環境改善便益

$$= \text{CO}_2 \text{等削減量} \times \text{貨幣価値原単位}$$

(事例) 国道4号 仙台バイパス【宮城県仙台市】

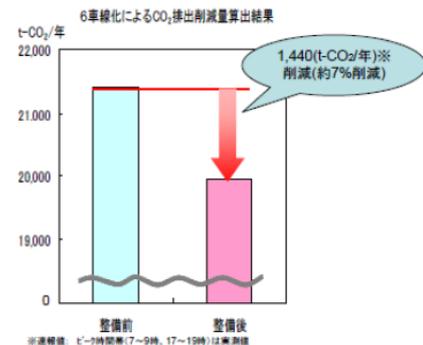


(整備前:H17.4)



(整備後:H19.4)

約1,440t-co₂の削減



資料:国土交通省東北地方整備局仙台河川国道事務所

○ 実績に基づく便益の補正

【提言】 地域の特性を踏まえ、交通量実績に基づく補正が必要

現行の交通量推計
 地方部においては道路が整備されていない現状が前提とした将来GDP・人口や、確定した開発計画などを基に推計

▶ 将来交通量が少なく算出される傾向

企業立地など想定していなかった開発により、二次的な誘発交通の割合が高くなる



高速道路開通後、企業が続々と進出（和歌山県）

推計値を大幅に上回る実績交通量が発生

（事例1）近畿自動車道紀勢線【和歌山県】



御坊～南紀田辺間では、当初推計交通量の平均1.52倍の実績交通量が発生

御坊～南紀田辺間



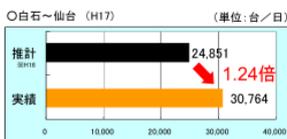
近畿自動車道紀勢線

実績に基づく補正

御坊～南紀田辺間の4車線化に対する費用便益比を補正

$$(B/C) \frac{1.3}{\text{現B/C}} \times \frac{1.52}{\text{補正}} = \frac{\text{約} 2.0}{\text{補正後B/C}}$$

（事例2）東北縦貫自動車道【宮城県】



白石～仙台間では、当初推計交通量の1.24倍の実績交通量が発生



東北縦貫自動車道