

中期的な計画(中期計画(仮称))の作成に向けた 第2回問いかけの結果と対応

平成19年11月

国土交通省

中期的な計画（中期計画（仮称））の作成に向けた第2回問いかけの結果と対応

◇中期計画の骨子案について、国民一般:5,015件、都道府県知事・市町村長:1,180人、有識者:950人からご意見を頂きました。

◇頂いたご意見のうち、主なものについて、同趣旨のものを適宜まとめて掲載し、当該ご意見に対する国土交通省道路局の考え方を示しました。

該当部分	頂いた主なご意見の概要	ご意見に対する考え方
1. 中期計画の構成案について		
	道路整備で国民の生活が変わることや従来の視点からの脱却の必要性などを踏まえて、「真に必要な道路」とは何かなど、中期的な計画の策定の主旨、背景、新たな視点などを整理・検討するべきである。	素案の「1. 策定の趣旨」の項に「策定の趣旨及び背景」を記載するとともに、「2. 計画の基本的な事項」において、選択と集中による効果的な事業の実施など、中期的な計画を策定するに際しての新たな視点を整理しました。
	地域によって事情が異なるので、地域活性化を進めるためにも全国一律ではなく、地域の実情に応じた地域ごとの構成案があってもよいのではないかと。	中期的な計画は、真に必要な道路整備に係る中期的な整備目標とそのために必要な事業量を示すことが目的であるため、素案においては政策課題や計画推進にあたっての基本的視点などについて取り組むべき事項を幅広くまとめました。 各地域においては、素案に盛り込まれた施策の中から地域の実情に応じた施策を推進していくことが重要であると考えています。
	事業量を記載すると、事業量がクローズアップされ、事業を途中で中止できなくなるおそれがあるので、事業量の記載は不要である。	中期的な計画は、「道路特定財源の見直しに関する具体策（H18.12.8閣議決定）」に基づき、真に必要な道路整備を計画的に進めることを目的として作成するものであることから、計画の実施に要する事業量を、道路特定財源の納税者に対して明らかにすることが必要であると考えています。 なお、素案の「2. (2) 計画期間」の項において、計画の見直しについて記載しており、計画の推進及び個別事業の実施に際しては、社会経済の動向や財政事情等を勘案しつつ、必要な見直しを行うなど柔軟な対応を行うことが重要であると考えています。
2. 計画の基本的な事項①〈計画の対象、期間、見直し〉について		
○「計画の対象」について		
	整備目標や事業量については、国民が理解しやすいように、道路名や個別事業箇所などを具体的に示すべきである。	素案の「3. 計画において取り組む主な政策課題と整備目標・重点方針」及び「4. 中期計画の事業量」の項において、真に必要な道路整備に係る中期的な整備目標とその達成に必要な事業量を記載しています。 この中では、渋滞対策や交通事故対策など、計画において取り組む政策課題に応じて、整備目標に照らして、重点的あるいは集中的に対策を実施する対象全体を数値などにより整理しており、これに対応した個々具体の対策箇所への当てはめは、地域の実情を踏まえ、地域住民の意見を聞きながら、実施することが必要であることから、素案においては個別の事業箇所を整理していません。
	必要な道路整備は10年の計画では終わらないということを踏まえて、整備目標と事業量を整理するべきである。	素案においては、真に必要な道路整備のうち、今後10年間で進むべきものについて、整備目標とその達成に必要な事業量を明示しています。

該当部分	頂いた主なご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>計画の対象は、国主導で決定するべきである。</p> <p>地方の単独事業は事業費も膨大であることから、中期的な計画の対象とするべきである。</p> <p>財政的に厳しい地方公共団体があることを考慮して、必要な財源を国の責任で確保し、地方の事業にもきちんと配分するべきである。</p> <p>中期的な計画の中には、ハード整備だけではなく、ソフト施策も必要である。</p> <p>事業量を定める必要はなく、アウトカム指標で示せばよい。</p>	<p>地方単独事業に係る事業費については、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002(平成14年6月25日閣議決定)」において「地方単独事業は、計画の目標と位置付けるべきではない。」とされており、今回の素案の作成にあたっては、この方針を踏襲することとしました。</p> <p>ただし、中期的な計画は、真に必要な道路整備について主な政策課題毎に整理し、このうち中期的に取り組む整備目標等をまとめたものになると想定していることから、結果として地方の単独事業が含まれ得るものと考えています。</p> <p>地方の道路事業の推進については、引き続き、道路整備ニーズを踏まえた補助事業による支援を行うほか、地方道路整備臨時交付金の継続・改善、地方の道路特定財源に係る所要の税制改正等に取り組んでいきたいと考えています。</p> <p>ご指摘のとおり、各政策課題に対しては、ハード整備とソフト施策を適切に組み合わせながら、取り組んでいくことが重要であることから、素案の「2. (3)3 既存道路の効率的、効果的な利用」の項に「観光客等に対して目的地への分かりやすい道案内手法の導入を図る」ことや「3. (2)2 慢性的な渋滞対策」の項に「TDM施策等公共交通機関や徒歩・自転車への交通行動転換策を推進する」ことなどを記載しました。</p> <p>中期的な計画は、「道路特定財源の見直しに関する具体策(H18.12.8閣議決定)」に基づき、真に必要な道路整備を計画的に進めることを目的として作成するものであることから、計画の実施に要する事業量を、道路特定財源の納税者に対して明らかにすることが必要であると考えています。</p> <p>また、真に必要な道路整備に係る中期的な整備目標については、素案の「3. 計画において取り組む主な政策課題と整備目標・重点方針」の項に記載しています。</p>
	○「計画期間」について	
	<p>10年で完成しない事業や効果が発現しにくい事業があることから、計画期間は10年では短く、長期的視点に立った期間設定が必要である。</p> <p>経済・社会状況の変化が激しいことを踏まえると、計画期間は10年では長すぎるので、計画期間を3～5年として、整備効果を示すべきである。</p> <p>何故、計画期間を概ね10年間としているのか根拠を示すべきである。</p> <p>対象によっては短期で効果を検証することができるものもあるため、対象によって計画期間を変えてみてはどうか。</p>	<p>中期的な計画は、厳しい財政事情の下、真に必要な道路整備を計画的に進めるため、今後の具体的な道路整備の姿を示すものです。このため、国民の視点に立った分かりやすい成果を提示することが重要と考えています。</p> <p>道路整備は、10年程度の期間にわたって事業が行われることによって最終的な姿を現すものが多いのが実情であり、一定の成果を示すためには、事業に要する期間を考慮することが必要です。また、国土形成計画の計画期間(概ね10年間)も勘案した結果、計画期間を10年としています。</p> <p>なお、素案の「2. (2)計画期間」の項において、「今後の社会経済の動向や財政事情等を勘案しつつ、必要に応じ計画を見直す」ことを記載しました。</p> <p>中期的な計画は、真に必要な道路整備に係る中期的な整備目標とそのために必要な事業量を示すことが目的であるため、素案においては政策課題や計画推進にあたっての基本的視点などについて、取り組むべき事項を幅広くまとめました。この中で、個々の施策や事業によっては、より短い期間で施策効果を上げることを目指すものもあると考えています。</p>

該当部分	頂いた主なご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>必要な整備の総量や事業成果を把握した上で、その中から10年間で行うものを取り出した10年計画を立てるべきである。</p>	<p>今般の素案においては、真に必要な道路整備のうち、今後10年間で達成を目指す整備目標と必要な事業量を整理しました。</p>
	<p>○「計画の見直し」について</p>	
	<p>進捗状況を適切にフォローするために計画の具体的な見直し時期(毎年、隔年、3年に1回など)を明記すべきである。</p>	<p>ご指摘のとおり、必要に応じて計画を見直すことは重要であることから、素案の「2.(2)計画期間」の項において、「今後の社会経済の動向や財政事情等を勘案しつつ、必要に応じ計画を見直す」ことを記載しました。これに基づき、適時適切に対処していくことが必要であると考えています。</p>
	<p>どのような状況になった場合に見直すのかを事前に決めておくべきである。</p>	
	<p>計画の見直しは必要であり、やむを得ない時もあるが、計画変更には時間を要し、整備が遅れるおそれがあるので、10年規模であれば見直しができないような計画にするべきである。</p>	
	<p>10年の計画期間内に生じる社会経済情勢などの変化に応じて、道路整備の方向性、整備の優先順位などを弾力的にマネジメントしていくべきである。</p>	
	<p>整備不要の意見が多い事業などについては、社会状況の変化等、必要に応じて事業中止の判断も必要であり、事業予定地域への社会的・経済的影響を検証するべきである。</p>	

該当部分	頂いた主なご意見の概要	ご意見に対する考え方
2. 計画の基本的な事項② 〈計画の推進にあたっての基本的視点〉について		
○「選択と集中による効果的な事業の実施」について		
事業の必要性や要望はどの地域にもあるので、都市部と地方部のバランスが重要である。		
整備の進んだ都市部と異なり地方部の整備はこれからなので、選択と集中により地方が切り捨てられないよう配慮すべきである。	我が国では、道路整備に対するニーズは依然として高く、国・地方とも連携し、高速道路から市町村道までバランスのとれた道路ネットワークの整備を図ることが重要であると認識しています。本年4月から7月に実施した第1回の問いかけ結果において明らかなおと、地域により抱える課題は相違があり、それらを踏まえ、必要な道路整備を進めることが重要であると考えています。	
費用対効果で効果の高いところを優先するだけでなく、地域間格差を解消する観点や整備が遅れている地方の住民の安全・安心を確保する観点などから地方部を優先的に整備するべきあり、地方であるがゆえに順番を待っていた事業については、是非とも優先的な配慮をお願いしたい。	ご指摘のとおり、地域経済の活性化などに不可欠な道路整備に取り組むことは重要な視点であることから、素案の「3. (2)地域の自立の活力の強化」の項に「生活幹線道路ネットワークの形成」などを記載しました。これらに基づき、生活幹線道路ネットワークの形成など、地域の自主性にも配慮しながら、適切に対処することが重要であると考えています。	
選択と集中による効果的な事業を実施する際には、費用対便益という指標だけでなく、格差是正という指標を重視し、取り入れて欲しい。	素案の「2. (3)1)選択と集中による効果的な事業の実施」の項に記載しているとおと、選択と集中による効果的な事業の実施が不可欠であると考えていますが、中期的な計画の作成にあたっては、地域経済の活性化などに不可欠な道路整備に取り組むことは重要な視点であると考えています。	
人口が多く交通量の多い都市部を優先的に整備すべきである。		
地方部は交通量が少ないので、地方部にこれ以上道路整備は不要である。	本年4月から7月に実施した第1回の問いかけ結果において明らかなおと、地域により抱える課題は相違があり、それらの課題を踏まえ、適切に対応することが重要であると考えています。なお、個々の事業の実施に際しては厳格に事業評価を行いながら、必要な道路整備を進めることが重要であると考えています。	
優先順位の低い道路は造らないスタンスが重要である。		
選択と集中による効果的な事業を実施するためには、地域の実情を把握している地元自治体が、住民に順位付けの理由などを十分説明し、住民の了解を得ながら事業を進める必要がある。	ご指摘のとおり、事業を円滑かつ効果的・効率的に実施する上で、住民の理解を得ながら進めていくことは重要であることから、素案の「2. (3)5)多様な主体との連携」の項に「地域住民等と連携・協働し、地域のニーズに即した道路行政を推進する」ことなどを記載しました。これらに基づき、地域の実情を知っている地元自治体とも連携し、事業の構想段階からの合意形成や事業評価の厳格な運用など、事業の透明性や公正性の確保に一層努めていくことが重要であると考えています。	
選択と集中による効果的な事業を実施するにあたっては、地域の実情を踏まえるという視点が必要である。	本年4月から7月に実施した第1回問いかけの結果においては、地域の抱える課題や道路整備状況に応じて、地域によって求める施策に相違が見られたところであり、ご指摘のとおり、選択と集中による効果的な事業を実施するにあたっては、地域の実情を踏まえるという視点が重要であると考えています。	

該当部分	頂いた主なご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>効果的な事業も必要だが、人命や医療などのような緊急性に視点を置くべきである。</p> <p>道路の改良が進んでいない地域においては、選択と集中は時期尚早である。成果ばかり重視して必要な道路が疎かになってしまっ ては困る。</p> <p>政策担当者や組織の影響が大きくなるので、選択と集中には反対である。</p>	<p>素案の「2. (3)1) 選択と集中による効果的な事業の実施」の項に記載しているとおり、渋滞対策など課題を解決する施策については、効果という観点を重視する一方、防災・減災対策など安全・安心な国民生活を維持する施策などは地域の実情を踏まえて、条件に合致するところに対して集中的に実施することが重要であると考えています。</p> <p>いずれにしても、選択と集中による効果的な事業の実施を図りつつ、国民の安全で安心な暮らしを確保するための道路整備など、真に必要な道路整備を計画的に進めていくことが重要であると考えています。</p> <p>中期的な計画は、厳しい財政事情の下で、真に必要な道路整備を計画的に進めることを目的として作成するものであることから、素案の「2. (3)1) 選択と集中による効果的な事業の実施」の項に記載しているとおり、選択と集中による効果的な事業の実施が不可欠であると考えています。</p>
○「厳格な事業評価の実施とコスト縮減の推進」について		
	<p>事業評価を実施する際には、評価指標をどのように考えるかが重要であり、幹線道路と生活道路とでは、指標の考え方が異なるはずである。金銭的な評価を出しにくい面について、どのように配慮をするかが重要である。</p>	<p>ご指摘のとおり、評価にあたっては金銭的な表現が困難な面を考慮することも必要であり、現行の事業評価においては、事業の投資効率性だけではなく、例えば、歩行空間や地域社会への影響など、その他の指標も含め、総合的な評価を実施しています。</p>
	<p>事業評価は、地域住民や利用するドライバーなど、利用者のための道路なら利用者に評価してもらわなければならない。</p>	<p>ご指摘のとおり、事業評価の客観性の確保の観点から、事業評価にあたっては、道路利用者も含めた国民全体に評価手法や内容等を明らかにしていくことが重要であると考えています。このため、事業評価の評価手法については、学識経験者等からなる「道路事業評価手法検討委員会」からの意見をいただいて策定しており、その手法及び評価基準を公表しています。また、事業の再評価等を実施する際には、第三者からの意見を求める諮問機関として、学識経験者等から構成される「事業評価監視委員会」の審議を経るとともに、評価結果及びその内訳となる費用、便益等の値なども公表しています。</p>
	<p>道路を造るという目的意識がある者による事業評価や効果評価は客観性に乏しいのではないか。</p>	<p>ご指摘のとおり、入札手続きの簡素化は、間接費用などの縮減にかかわらず重要であり、引き続き努めていく必要があると考えています。その一方で入札契約については透明性、公正性、競争性を担保した上で多様な入札方式の活用に向けていくことが重要であると考えています。</p>
	<p>間接費用などの縮減を図るために、入札手続きを簡素化するなど工夫・検討をするべきである。</p>	

該当部分	頂いた主なご意見の概要	ご意見に対する考え方
	立派すぎる道路を造ったり、二度手間工事などをすると建設費がかかりすぎるので、計画実施段階から無駄な出費をなくすべきである。	
	道路規格・構造・工法などの工夫・見直しや予算を集中的に配分するなどして、事業期間の短縮を図るなど、総合的なコスト縮減を図るべきである。	ご指摘のとおり、規格の見直しなどコスト縮減を検討するにあたっては、品質の管理に十分配慮した上で、積極的に行う必要があると考えています。また、二重投資や無駄な出費をなくすための取り組みは、事業評価などこれまでも行っていますが、今後も設計・計画段階から維持・管理・更新に至るすべてのプロセスにおいて、一層厳格にコスト縮減に取り組んでいくことが重要であると考えています。
	コストを意識しすぎて品質の悪い構造物ができると結果的に国民の損失となるので、目先のコスト縮減にとらわれない、長期的な視点が必要である。	このため、素案の「2. (3)2 厳格な事業評価の実施とコスト縮減の推進」の項に「品質の確保を図りつつ、すべてのプロセスにおいて、引き続きコスト縮減の取り組みを推進することや「工事等の各段階において徹底した工程管理を実施し、円滑な事業の執行を図る」ことなどを記載しました。これらに基づき、適正な品質の確保を図り、国民の資産としての道路資産の価値を高めつつ、事業期間の短縮を図るなど総合的なコスト縮減に一層努めていくことが重要であると考えています。
	コスト縮減が行き過ぎると、施工業者の賃金を圧迫したり、中小建設業者の経営が困難になり、手抜き工事を生む可能性もあるので、適正な積算により請負業者に負担やしわ寄せがいかないように配慮をするべきである。	コスト縮減を実施するにあたっては、公共工事の品質確保の促進に関する法律に基づき、品質を確保するため、競争参加資格者の技術的能力の評価や施工中の工事監督・検査等を適切に実施することにより、下請け業者である中小建設業者や労働者にしわ寄せが発生しないように一層努めていくことが重要であると考えています。
	長期的な事業の供用時期、施工方法の技術開発、新規事業着手時と完了時のB/Cの比較やリアルタイムの事業の進捗状況など詳細な情報の公開をするべきである。	ご指摘のとおり、積極的に事業に関する情報を公開することは重要であることから、素案の「2. (3)2 厳格な事業評価の実施とコスト縮減の推進」の項に「供用目標や進捗状況の積極的な公表を行う」ことを記載しました。
	供用目標や進捗状況を積極的に公表することを計画に位置付けるべきである。	また、素案の「2. (3)4 透明性・公正性の確保」の項には「事業の各段階において積極的な情報公開に努めること等により透明性を確保することなどを記載しました。これらに基づき、ホームページやニュースレター等を活用して、道路事業の計画・進捗状況・効果などに関する情報の公開を拡充していくことが重要であると考えています。
	技術開発の推進については、国でしかできないことのみをやるべきであり、民間の個々の技術や技術開発のプロセス等に干渉すべきではない。	技術開発を積極的に推進するほか、道路整備の効果的かつ効率的な実施に寄与するために、民間の技術開発による新技術を積極的に活用することが重要であることから、素案の「2. (3)2 厳格な事業評価の実施とコスト縮減の推進」の項に「民間企業等による工期短縮、コスト縮減等に関する技術開発を積極的に支援する」ことを記載しました。 なお、民間の技術開発については、公共工事等における新技術活用システム(NETIS)などを活用し、自主的に民間が開発した有用な新技術の活用促進を図るなどにより、民間独自の技術開発を促進していくことが重要であると考えています。
	予算の無駄を出さないために、土地収用を強力に進めるなどし、事業のスピードアップ・早期完成を図るべきである。	ご指摘のとおり、事業のスピードアップ・早期完成を図ることは重要であることから、素案の「2. (3)2 厳格な事業評価の実施とコスト縮減の推進」の項に「工事等の各段階において徹底した工程管理を実施し、円滑な事業の執行を図る」ことを記載しました。これに基づき、適切な土地収用制度の活用を考慮した工程管理を導入するなど、計画的な事業の執行に努めていくことが重要であると考えています。

該当部分	頂いた主なご意見の概要	ご意見に対する考え方
	○「既存道路の効率的、効果的な利用」について	
	既存道路を有効活用するために、高速道路料金を引き下げるべきである。	ご指摘のとおり、都市部への交通集中による深刻な渋滞の解消、地域活性化の支援及び物流の効率化などの政策課題に対応するため、高速道路料金を引き下げることは重要であることから、素案の「2.(3)3 既存道路の効率的、効果的な利用」の項に「都市部の深刻な渋滞の解消、地域活性化の支援及び物流の効率化等を図るため、料金施策を促進する」ことなどを記載しました。これらに基づき、今年度の社会実験の結果を踏まえ、高速道路料金の引下げ等による既存高速道路ネットワークの効率的活用を検討し、必要な措置を講じることを考えています。
	高速道路料金の引下げのために、社会実験を活用することが必要である。	
	高速道路料金は全国一律ではなく、都市部は渋滞に鑑みて据え置き、地方部は効率化を考慮し引き下げるなど、地域の実情に応じた料金体系にするべきである。	高速自動車国道等は、各路線が連結して全国的に枢要な自動車交通網を形成し、また各路線により提供されるサービスがほぼ同質であることから、その料金については、長大トンネル、大都市近郊等の特別な区間を除き、償還主義及び公正妥当主義に基づいて、同じ水準に設定しています。 なお、都市部への交通集中による深刻な渋滞の解消、地域活性化の支援など地域の課題の特性に応じて、高速道路料金を引き下げることは重要であることから、素案の「2.(3)3 既存道路の効率的、効果的な利用」の項に「都市部の深刻な渋滞の解消、地域活性化の支援及び物流の効率化等を図るため、料金施策を促進する」ことなどを記載しました。
	受益者負担の概念は当然であるし、今後の道路整備や維持管理に要する費用なども考えると、高速道路料金の水準は、現状維持でやむを得ないのではないか。	我が国の成長力や、地域経済の強化、安全安心の確保などの政策課題に、重点的に取り組む一環として、要望の強い高速道路料金の引下げ等を行うことを考えています。
	高速道路料金の引下げもよいが、負債の返済に充当することも検討すべきである。	我が国の成長力や、地域経済の強化、安全安心の確保などの政策課題に、重点的に取り組む一環として、「道路特定財源の見直しに関する具体策(H18.12.8閣議決定)」に基づき、要望の強い高速道路料金の引下げ等を行うこととしています。 なお、この措置に際しては、高速道路会社が債務を決められた期間内で確実に償還することを前提としています。
	自動二輪車の高速道路料金が高いことがバイク離れにつながることから、自動二輪車の高速道路料金の検討が必要である。	高速道路料金の車種区分等については、これまで、旧道路審議会答申を踏まえ、料金收受業務の合理化を図りつつ、適宜見直しを行っており、現行の料金の車種間比率は ①「占有者負担」(道路を時間的・空間的に占有する度合いに応じた負担) ②「原因者負担」(道路の建設及び管理に係る費用に影響を与える度合いに応じた負担) ③「受益者負担」(道路を利用することにより受ける便益に応じた負担) という考え方を総合的に勘案して決定しています。 自動二輪車の高速道路料金については、自動二輪車の判別が可能なETCの普及状況を踏まえつつ、検討する必要があると考えていますが、まずは導入してから未だ1年程度である自動二輪車のETCについて、利用率を高めるべく普及促進を努めて参りたいと考えています。

該当部分	頂いた主なご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>地域経済の活性化を図る観点などから、スマートインターチェンジの設置を推進すべきである。</p>	<p>ご指摘のとおり、我が国の高速道路のインターチェンジ間隔は約10kmであり、欧米と比較して約2倍と長いことから、高速道路の利便性を向上させ、地域生活の充実、地域経済の活性化を図ることが重要です。このため、素案の「2. (3)3 既存道路の効率的、効果的な利用」の項に「地域活性化の支援等を図るため、スマートインターチェンジの整備を促進する」ことなどを記載しました。これらに基づき、スマートインターチェンジの整備に積極的に取り組んでいくことが重要であると考えています。</p>
	<p>同じ道路で何度も路上工事が行われないような工夫が必要である。</p>	<p>ご指摘のとおり、同じ道路で何度も路上工事が行われないよう、路上工事の一層の縮減を推進することは重要であることから、素案の「2. (3)3 既存道路の効率的、効果的な利用」の項に「抜本的な路上工事対策を実施する」ことを記載しました。これに基づき、工事時期の調整などにより、路上工事の一層の縮減を推進していくことが重要であると考えています。</p>
	<p>既存道路の効率的・効果的運用には修繕・更新は不可欠なので、路上工事の必要性に対する国民への理解促進・PRが必要である。</p>	<p>ご指摘のとおり、路上工事の必要性の理解促進・PRは重要と考えており、平成18年4月からは、国道において工事の目的や期間を分かりやすく記した新しい路上工事看板を設置し理解促進に努めています。今後も、この看板を広く使用して頂くための取り組みやPRなど、一層国民の理解を得よう努めていくことが重要であると考えています。</p>
	<p>既存道路の長寿命化を図るための工夫が必要である。</p>	<p>ご指摘のとおり、安全で安心な道路サービスを提供することは重要であることから、素案の「2. (3)3 既存道路の効率的、効果的な利用」の項に「橋梁等既存ストックの長寿命化を図るため、点検に基づき予防保全を実施し、併せて、これを支援する産・官・学による技術開発を推進する」ことなどを記載しました。これらに基づき、橋梁等の計画的な修繕を行い、既存道路の長寿命化を推進するなど必要な対策を進めていくことが重要であると考えています。</p>
	<p>既存道路の効率的・効果的利用などのためには地域住民などの意見交換が必要である。</p>	<p>ご指摘のとおり、既存道路の効率的・効果的利用などを図るためにも、地域住民などとの連携・協働は不可欠であることから、素案の「2. (3)5 多様な主体との連携」の項に「地域住民等と連携・協働し、地域のニーズに即した道路行政を推進する」ことを記載しました。これに基づき、一層の意見交換に努めていくことが重要であると考えています。</p>
○「透明性・公正性の確保」について		
	<p>公共工事の品質確保を図るため、工事・調査の受注・発注、入札・契約制度の適正な運用が必要である。</p>	<p>ご指摘のとおり、工事・調査の受注・発注、入札・契約制度の適正な運用は重要であることから、素案の「2. (3)4 透明性・公正性の確保」の項に「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律などの厳格な運用を図るとともに、価格と品質による総合的な競争が実現される入札契約方式の導入に努める」ことを記載しました。これに基づき、工事・調査等の調達情報の公表はもとより事業の各段階において積極的な情報公開を行うとともに、両法の厳格な運用を図り、品質の確保をした上で入札契約の適正な運用に一層努めていくことが重要であると考えています。</p>

該当部分	頂いた主なご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>透明性や公正性を気にしすぎて事業が進まないのは、国民・市民にとって逆に不利益である。</p>	<p>公共事業に対する諸々の批判にも考慮し、素案の「2. (3)4透明性・公正性の確保」の項に記載しているとおり、事業に関する透明性や公正性を確保しつつ、円滑な事業執行が可能となるよう一層努めていくことが重要であると考えています。</p>
	<p>計画されている事業の完成予定時期や事業内容等の公表により透明性を高める工夫が必要である。</p>	<p>ご指摘のとおり、事業の透明性を高めることは重要であることから、素案の「2. (3)2厳格な事業評価の実施とコスト縮減の推進」の項に「供用目標や進捗状況の積極的な公表を行う」ことを記載しました。また、素案の「2. (3)4透明性・公正性の確保」の項には「事業の各段階において積極的な情報公開に努めること等により透明性を確保する」ことなどを記載しました。これらに基づき、ホームページやニュースレターなどを活用して、道路事業の計画・進捗状況・効果などに関する情報の公開を拡充していくことが重要であると考えています。</p>
○「多様な主体との連携」について		
	<p>地域活性化や整備コストの効率化や限られた人材・資金の有効活用のためには国、地方公共団体の行政機関は縦割りではなく横の連携が必要である。</p>	<p>ご指摘のとおり、国と地方公共団体の連携・協働は重要であることから、素案の「2. (3)5多様な主体との連携」の項に「地方公共団体等との連携による効果的な道路整備を推進する」ことを記載しました。これに基づき、適切な役割分担の下に、地方の自主性を尊重し、相互の連携による効果的な道路整備の推進を一層図ることが重要であると考えています。</p>
	<p>調和のとれた整備計画にするために、国と地方が協力しながら総合的に計画を推進するべきである。</p>	
	<p>国は、国土の骨格を形成するネットワーク整備に役割を果たし、地方の安全、安心を守る地域のネットワーク形成は地方に任せた方がよく、このため、国と地方の役割分担を検討するべきである。</p>	
	<p>地方によっては事業のための費用負担ができないところもあるので、地方に任せるだけでなく、国が責任を持って進めるべきである。</p>	
	<p>地方のことは地方ですといった自立の観点や、地域により異なる事情を踏まえた整備の必要性などから、地域の課題解決には地方の自由裁量を拡大するべきだ。</p>	<p>地方道路交付金事業においては、地方の自主性・裁量性を高めるため、都道府県内の個別事業の国費割合の設定を地方に委ねる等、地方の自主性のもと創意工夫を凝らして道路の整備が進められるよう運用改善を行ってきたところです。今後とも、地方のニーズを踏まえ、補助金等の運用改善を図っていくことが重要であると考えています。</p>
	<p>財政状況が厳しい地方公共団体がほとんどであるので、過重な財政負担を地方公共団体が強いられないようにするなど配慮が必要である。</p>	<p>地方負担の軽減などについては、国・地方とも厳しい財政状況にあることから、国・地方あわせた財政全体のあり方の中で、検討すべき課題であると考えています。</p>

該当部分	頂いた主なご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>自治体間の境界で道路整備が遅れることがあるので、地方公共団体を通して協議会等を設置するなど周辺市町村間の連携強化が必要であり、交流を活性化することが道路整備のためにも重要である。</p>	<p>道路は、高速道路から市町村道までバランスのとれた道路ネットワークを形成し、我が国の社会・経済を支えるものであり、自治体間の境界の道路については、国・都道府県・市町村等各主体が密接に連携していくことが重要であることから、素案の「2. (3)5 多様な主体との連携」の項に「地方公共団体等との連携による効果的な道路整備を推進する」ことを記載しました。</p>
	<p>例えば、交通渋滞が交通信号機の点灯時間の調整や交通規制により緩和されるなど、他省庁との連携・調整を強化すべきである。</p>	<p>調整が必要な分野においては既に調整・連絡のための会議などを設けているところであり、これらの場を通じて、他省庁間や事業相互間の連携を一層確保していくことが必要であると考えています。</p>
	<p>道路の維持管理などは地域との連携が必要であることから、地域住民などと連携・協働した道路行政を推進すべきである。</p>	<p>ご指摘のとおり、道路の維持管理などは地域との連携・協働が重要であることから、素案の「2. (3)5 多様な主体との連携」の項に「地域住民等と連携・協働し、地域のニーズに即した道路行政を推進する」ことを記載しました。これに基づき、ボランティアサポートプログラムなど、地域住民などと連携・協働した道路行政を引き続き、推進していくことが重要であると考えています。</p>

3. 計画において取り組む主な政策課題

○「政策課題全般」について

<p>課題が全て横並びになっているため、本当に必要な対策や実施すべき項目が分からないので、重み付けを行い、優先順位を付けて本当に必要な課題が分かるようにするべきである。</p>	<p>2回にわたる問いかけの結果や道路分科会の建議などを踏まえ、素案の「3. 計画において取り組む主な政策課題と整備目標・重点方針」及び「4. 中期計画の事業量」の項において5つの政策課題を整理し、各施策毎の整備目標を達成するための事業量を各政策課題毎に整理しました。</p> <p>各施策を実施するにあたっては、素案の「2. (3)1 選択と集中による効果的な事業の実施」の項に記載しているとおり、渋滞対策など課題を解決する施策については、客観的なデータを用いて効果の高いところに対して優先的に対策を実施し、防災・減災対策など安全・安心な国民生活を維持する施策などは地域の実情を踏まえて、条件に合致するところに対して集中的に実施していくことが重要であると考えています。</p>
<p>課題は全国一律ではなく地域によって異なるので、地方部の活性化、地域格差の解消など地方に配慮した施策が必要である。</p>	<p>2回にわたる問いかけの結果や道路分科会の建議などを踏まえ、素案の「3. 計画において取り組む主な政策課題と整備目標・重点方針」の項において、取り組むべき施策を幅広くまとめました。</p> <p>各地域においては、これらの施策の中から地域の実情に応じた施策を推進していくことが重要であると考えています。</p>
<p>莫大な費用のかかる高速道路整備よりも渋滞対策、狭隘区間の拡幅、歩道の整備など生活に身近な課題を優先すべきである。</p>	
<p>政策課題の中で、「高速道路の整備」が明確に謳われていない。全国道路網として既に整備されているべきものが完成していないのだから、国民に分かりやすく書くべきである。</p>	<p>高速道路については、素案の「3. (1) 国際競争力の確保、(2) 地域の自立と活力の強化」などの項に定める整備目標を達成するために必要な事業を推進していくことが重要であると考えています。</p>

該当部分	頂いた主なご意見の概要	ご意見に対する考え方
	地震や台風など、災害への対策として、光ファイバーの設置など、情報基盤の整備が必要である。	素案においては、「光ファイバー」という文言は個別、具体的に記載していませんが、道路管理の高度化や的確な災害情報の収集・提供のために情報通信基盤が重要と考えており、整備や活用を引き続き進めていきます。
	景観に関わる課題として、地域の特徴を活かしたり、道路そのものを活用する観点が必要である。	ご指摘のとおり、道路そのものを活かすなど質の高い道路景観を創出することは重要であることから、素案の「2. (3)5 多様な主体との連携」の項に「道路景観等に資する日本風景街道の取り組みを推進する」ことなどを記載しました。これらに基づき、景観に配慮した道路空間の形成に一層努めていくことが重要であると考えています。
	既存ストックを有効に活用していくためには、日常の維持管理や橋梁等の修繕・更新などが重要であるので、管理面の項目をもっと増やすべきである。	ご指摘のとおり、既存ストックを有効活用するなど安全で安心な道路サービスを提供することは重要であることから、素案の「3. (3)3 安全・安心で計画的な道路管理」の項に「すべての橋梁において定期的な点検を実施し、予防保全を実施することにより、橋梁の長寿命化を推進する」ことなどを記載しました。これらに基づき、橋梁等の計画的な修繕などによる長寿命化やコスト縮減を図った上で道路を常時良好な状態に保つなど、適切な道路管理に努めていくことが重要であると考えています。
	政策課題の中に、入札時の談合対策についても追加すべきである。談合に関わった企業は10年間くらいは入札できないようにする、談合に関わった役人は懲戒免職にし、名前を公表して欲しい。	2回にわたる問いかけの結果や道路分科会の建議などを踏まえ、素案の「3. 計画において取り組む主な政策課題と整備目標・重点方針」の項において5つの政策課題を整理しました。 一方、入札談合対策は重要であることから、素案の「2. (3)4 の透明性・公正性の確保」の項に「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律などの厳格な運用を図るとともに、価格と品質による総合的な競争が実現される入札契約方式の導入に努める」ことを記載しました。これに基づき、引き続き、入札談合の再発防止に努めていくことが重要であると考えています。
	産業立地や産業振興など地域活性化に関わる施策を盛り込むべきである。	ご指摘のとおり、地域経済の活性化などに不可欠な道路整備に取り組むことは重要な視点であることから、素案の「3. (2) 地域の自立と活力の強化」の項に「生活幹線道路ネットワークの形成」などを記載しました。これらに基づき、引き続き、地域経済の活性化に資する道路整備に取り組んでいくことが重要であると考えています。
	少子高齢化社会に対応した道路政策を盛り込むべきである。	交通事故対策や歩行空間のバリアフリー化など人口減少社会の到来と急速な高齢化の進展に対応した道路施策を推進していくことは重要であることから、素案の「3. (4)3 生活環境の向上」の項に「幅の広い歩道の整備、既設歩道の段差解消及び勾配の改善等歩行空間のバリアフリー化を推進する」ことなどを記載しました。これらに基づき、安全で安心な暮らしを確保していくことが重要であると考えています。
	ネットワーク形成や無電柱中化などは必要なく、真に生活に必要なものに限定すべきである。	中期的な計画は、厳しい財政事情の下で、真に必要な道路整備を計画的に進めることを目的として作成するものです。 作成にあたって本年4月から7月に実施した第1回の問いかけ結果においては、地域の抱える課題や道路整備状況に応じて、地域によって求める施策に相違が見られたところであり、地域の実情に配慮しつつ、選択と集中による効果的な事業を実施していくことが重要であると考えています。

該当部分	頂いた主なご意見の概要	ご意見に対する考え方
	細かい課題まで記載し煩雑となっているため、大項目のみ記載すればよい。	中期的な計画は、厳しい財政事情の下で、真に必要な道路整備を計画的に進めることを目的として作成するものです。 従いまして、素案の「3. 計画において取り組む主な政策課題と整備目標・重点方針」の項において、個別課題の論点をより明確にするため、具体的に取り組む内容を各政策課題毎に整理しました。
	国際競争力の確保上必要な道路整備であっても、自分の生活と関係ない市民からみれば単に無駄な道路と映ることもあり、「国の責任として整備していく必要のあるもの」と「地方の声を聞いて整備していく必要のあるもの」を整理して必要性について説明を行えば、もっと道路整備に理解が得られるのではないかと。	ご指摘のとおり、当該道路事業の必要性を地域住民などに理解して頂くことは重要であることから、素案の「2. (3)4 透明性・公正性の確保」の項に「事業の各段階において積極的な情報公開に努めること等により透明性を確保する」ことなどを記載しました。これらに基づき、国家的視点で考えなければならない場合と地域の実情を踏まえて考えなければならない場合とに整理して、分かりやすい説明をするための工夫を行うなど、当該道路事業の必要性について理解を深めて頂けるよう、一層努めていくことが重要であると考えています。
	政策課題に対して講じる施策を実施する際には、道路だけで対策を行うのではなく、各方面との協力により対策を考えるべきである。	道路施策を実施する上で、多様な主体との連携は重要であることから、素案の「2. (3)5 多様な主体との連携」の項に「地域住民等と連携・協働し、地域のニーズに即した道路行政を推進する」ことなどを記載しました。これらに基づき、一層多様な主体との連携・協働に努めていくことが重要であると考えています。
	国家財政が逼迫しているため、これ以上の道路整備は必要ではない。2～3年以内に休止すべきである。	2回にわたる問いかけの結果でも明らかにおり、地域毎に道路整備に関する様々なニーズがあることが分かったところであり、それらの課題を踏まえ、また、個別事業については事業評価を厳格に行いながら、厳しい財政事情の下で、真に必要な道路整備を効果的・効率的に進めることが必要であると考えています。
	政策課題に対して講じる各施策について、問題の重要性、社会的な影響度合いなどの客観的かつ定量的な評価が説明されておらず、公平な視点での評価が難しい。	素案の「3. 計画において取り組む主な政策課題と整備目標・重点方針」の項において、各施策毎に背景・現状などを分析した上で、目標、重点方針及び講じる施策を記載しています。

「国際競争力の確保」

■ 物流ネットワークの形成

<p>高速道路網は日本の経済発展の基礎となるものであることから、都市部、地方部を問わず、国民全体が等しく享受するべきであり、また地域格差を解消するためにも、優先的に進めるべきである。</p>	<p>迅速かつ円滑な物流の実現等、国際競争力を強化するとともに、地域の自立と活力の強化にとって重要となる産業の立地、振興や高度医療施設へのアクセス向上等を図るため、基幹ネットワークの整備を一層推進することが重要であると考えています。</p>
<p>部分開通のみでネットワーク化されていない道路が本来の目的を果たせるように、また地域活性化だけでなく、救急医療や災害対策の観点からも道路の基幹ネットワーク化を国が責任を持って推進するべきである。</p>	<p>基幹ネットワークの機能を確保することにより、国際競争力を強化するとともに、地域の自立と活力の強化にとって重要となる産業の立地、振興や高度医療施設へのアクセス向上等を一層推進することが重要であると考えています。</p>

該当部分	頂いた主なご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>高速道路整備は必要であるが、コスト縮減を考えるべきである。</p>	<p>道路整備においては、計画・設計段階から維持・管理・更新段階に至るすべてのプロセスにおいて、品質の確保を図りつつ、コスト縮減の徹底を図ることが重要であると考えています。 今後は点検結果を踏まえ、引き続きコスト縮減を図りながら、重点的、効率的に整備を進めていくことが必要であると認識しています。</p>
	<p>国際物流の競争力、地方活性化のために空港・港湾へのアクセスを改善するべきである。</p>	<p>ご指摘のとおり、人・物の交流拠点となる空港・港湾と地域とを結ぶアクセス道路の整備は、経済交流を促進させる重要なものであることから、素案の「3. (1) 基幹ネットワークの整備」の項に「拠点的な空港・港湾からインターチェンジへのアクセス道路の整備を推進」することを記載しました。これに基づき、今後とも国際的な玄関口となる空港や港湾とのアクセス道路の整備を推進し、国際競争力の強化等に努めていくことが重要であると考えています。</p>
	<p>狭小トンネルが物流の障害となっているため、国際標準コンテナ車の通行支障区間を解消するべきである。</p>	<p>効率的な物流の推進を図る観点から、供用中の区間を対象に国際標準コンテナ車(長さ40フィート(約12m)の背高コンテナを積載したトレーラ。最大積載時の車両総重量が44t、車高が4.1m)が積み替えなく通行することを可能とすべき幹線道路ネットワーク(国際物流基幹ネットワーク)を選定しており、ご指摘のとおり、同ネットワークの中で橋梁の強度やトンネルの高さ等の問題により国際標準コンテナ車が通行できない区間については、橋梁補強や現道拡幅、バイパス整備などにより早急に解消を図ることが重要であると考えています。 このため、素案の「3. (1) 基幹ネットワークの整備」の項に「国際標準コンテナ車の通行に必要な耐荷力や空間を確保するため、橋梁補強や現道拡幅、バイパスの整備等の対策を実施する」ことを記載しました。</p>
	<p>運送にかかる人件費、騒音などの環境問題の観点から、国際物流のためには道路整備よりも鉄道整備を推進するべきである。</p>	<p>経済のグローバル化が進み、国際物流ニーズも高度化、多様化している中で、戸口から戸口まで積み替えなしで一貫輸送する必要性やジャストインタイムに対応して多頻度・小ロットで輸送する必要性などが高まっており、国際物流を推進する上で貨物車輸送は大きな役割を担っています。こうした中で、効率的で環境にやさしい物流を実現する観点から、道路交通の円滑化を確保するため、環状道路の整備やボトルネックとなっている踏切の改良、多様で弾力的な料金施策などを活用して貨物自動車より望ましい経路、時間帯に誘導を図っていくことなどが重要であると考えています。</p>

該当部分	頂いた主なご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>「地域の自立と活力の強化」</p> <p>■地域のネットワークの形成</p> <p>今後の高齢化社会では生活基盤道路の改善が必要であることや、地域間交流の必要性の観点などから、地方の生活幹線道路ネットワークの整備が必要である。</p> <p>地方では不採算の病院の閉鎖により身近な医療への不安が高まっている。特に救急医療は限られた時間で患者を搬送しなければならないため、基幹病院と周辺都市を結ぶアクセス道路の重要性が高まっている。</p> <p>地域活性化などの観点から、ICまでのアクセス道路の整備を推進するべきである。</p> <p>地域幹線道路の整備によって広域観光ルートが形成され、地域振興が期待できることから、観光拠点へのアクセス確保が必要である。</p> <p>幹線道路の整備は重要であるが、支線の生活道路の整備も支援をしてもらいたい。</p> <p>地方に住む者としては、車は必需品であり、道路のネットワーク整備が最も望まれる。都市部の渋滞解消よりも地方部のネットワーク形成が先である。</p> <p>市町村合併を機に広域的な行政の視点により道路整備を進められたい。</p>	<p>ご指摘のとおり、日常生活における人の移動を支える観点や地域活性化の観点などから、幹線道路の整備や機能向上が必要不可欠であると考えています。このため、素案の「3. (2)地域の自立と活力の強化」の項に「生活幹線道路ネットワークの形成」を記載しました。これに基づき、市町村の中心部と基本的な生活エリアや病院、学校、工業団地、観光施設、IC等多くの人が利用する施設等を相互に連絡し、日常生活を支える生活幹線道路ネットワークの整備を一層推進していくことが重要であると考えています。</p> <p>本年4月から7月に実施した第1回の問いかけ結果においては、地域の抱える課題や道路整備状況に応じて、地域によって求める施策に相違が見られたところであり、選択と集中による効果的な事業を実施するにあたっては、地域の抱える課題や実情を踏まえ、適切に対処していくことが重要であると考えています。</p> <p>ご指摘のとおり、合併市町村の一体化を図り、その行政サービスの向上や効率化を支援するためには、合併関係市町村を含む市町村間を連絡する確かな道路整備を行うことが重要であると認識しており、「3. (2)地域の自立と活力の強化」の項に「生活幹線道路ネットワークの形成」を記載しました。これに基づき、合併前後の市町村の中心部等を相互に連絡し日常生活を支える生活幹線道路ネットワークの整備を一層推進していくことが重要であると考えています。</p>

該当部分	頂いた主なご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>■慢性的な渋滞への対策</p>	
	<p>新たに道路を建設すると周辺地域が無秩序に開発され、スプロール現象が起きるなどするので、既存道路の拡幅により渋滞を解消するべきである。</p>	<p>渋滞対策については、各箇所毎の状況などを踏まえ、ご指摘のような既存道路の拡幅による方法も含め、多様な施策メニューの中から最も効果的なものを実施していくことが重要であることから、素案の「3. (2) 2) 慢性的な渋滞への対策」の項に「環状道路やバイパスの整備、交差点の立体化等交通容量拡大策を推進する」ことなど多様な講じる施策を記載しました。これらに基づき、渋滞対策を推進していくことが重要であると考えています。</p>
	<p>渋滞対策の観点から、他国に比べて遅れている都市部・首都圏の環状道路や主要幹線道路の整備を推進するべきである。</p>	<p>ご指摘のとおり、慢性的な渋滞への対策としては環状道路など主要幹線道路の整備が不可欠であることから、素案の「3. (2) 2) 慢性的な渋滞への対策」の項に「環状道路やバイパスの整備等交通容量拡大策を推進する」ことなどを記載しました。これらに基づき、引き続き、主要幹線道路の早期整備に努めていくことが重要であると考えています。</p>
	<p>渋滞対策として、バイパスの整備などが考えられているが、自動車の利用を増やすのか、減らすのか、大原則はどちらなのかを決めて、計画を作成するべきである。仮に、減らすことを原則とするならば、バイパスの整備のような渋滞対策はナンセンスである。どちらも対策を立てているようで、中途半端である。</p>	<p>渋滞問題は、全国各地で発生している課題であり、地域の状況・交通の目的等に応じて、自動車利用から公共交通機関や徒歩・自転車への交通行動の転換等を図れる可能性がある場合と、それが困難な場合の双方があることから、最も効果的な施策を組み合わせることで対策を実施していくことが重要であると考えています。</p>
	<p>渋滞対策として、バイパスの整備などが進められているが時間もかかるため、なかなか効果が上がらない。このため、高速道路料金を引き下げて効果を図るべきである。</p>	<p>ご指摘のとおり、都市部への交通集中による深刻な渋滞の解消等の政策的な課題に対応するため、高速道路料金を引き下げることは重要であることから、「3. (2) 2) 慢性的な渋滞への対策」の項に「有料道路における弾力的な料金施策等のソフト施策を推進する」ことなどを記載しました。これらに基づき、高速道路料金の引下げ等による既存高速道路ネットワークの効率的活用を検討し、必要な措置を講じることを考えています。</p>
	<p>環境保護の観点や地方の公共交通の衰退状況を踏まえて、公共交通利用の支援を促進するべきである。</p>	<p>ご指摘のとおり、公共交通機関の利用を促進し、交通の快適性、利便性の向上などを図っていくことは重要であることから、素案の「3. (2) 2) 慢性的な渋滞への対策」の項に「LRTの導入や交通結節点の改善、TDM施策等公共交通機関等への交通行動転換策を推進する」ことなどを記載しました。これらに基づき、引き続き、LRTの導入支援や交通結節点の改善などに努めていくことが必要であると考えています。</p>
	<p>都市部の渋滞対策には記載された環状道路整備や公共交通利用の支援などのほか、カーシェアリングや乗合乗車奨励策などによる総量抑制も他方で進めるべきである。</p>	<p>ご指摘のとおり、渋滞対策については、環状道路やバイパスの整備といった交通容量拡大策のみならず、自動車利用から公共交通機関や徒歩・自転車への交通行動の転換や、自動車の利用方法の変更を促す「TDM施策」の活用についても積極的に推進していく必要があることから、素案の「3. (2) 2) 慢性的な渋滞への対策」の項に「TDM施策等公共交通機関や徒歩・自転車への交通行動転換策を推進する」ことなどを記載しました。これらに基づき、引き続き、「TDM施策」の活用について積極的に推進していくことが重要であると考えています。</p>

該当部分	頂いた主なご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>渋滞対策ばかりに躍起になって、渋滞箇所を優先的に整備しても便利になるとまた渋滞してしまうなど、全体的に見るとなかなか効果が出ないということがあるので、バランスを考えて、道路網、公共交通全体を見ながら整備を進めるべきである。</p>	<p>ご指摘のとおり、環状道路やバイパスの整備といった交通容量拡大策及び自動車利用から公共交通機関や徒歩・自転車への交通行動の転換を促すTDM施策を効果的に組み合わせ、地域の状況に応じた効率的な交通体系の構築に努めていくことが重要であると考えています。</p>
	<p>公共交通利用促進に道路特定財源導入は不要である。</p>	<p>これまで、道路特定財源の活用により、通常のバイパス整備や拡幅等の道路整備に加え、LRT、地下鉄等のインフラ整備等、道路交通渋滞の解消に資する公共交通関連の事業を支援・推進してきました。今後とも、道路特定財源については、制度の趣旨を踏まえ、納税者の理解の得られる範囲での活用を図っていくことを考えています。</p>
	<p>渋滞対策の観点から、開かずの踏切対策は重要である。</p>	<p>ご指摘のとおり、「開かずの踏切」は、早急に解決しなければならない社会問題の一つであることから、素案の「3. (2) 2) 慢性的な渋滞への対策」の項に「開かずの踏切や交通が集中する踏切における渋滞の緩和・解消を図るために、連続立体交差事業等を推進する」ことを記載しました。これに基づき、今後とも、関係機関との連携により、重点かつ効果的な踏切対策を一層推進していくことが重要であると考えています。</p>
<p>「安全・安心の確保」</p>		
<p>■ 防災・減災対策</p>		
	<p>ここ数年、異常気象による甚大な風水害の発生が続いているので、安全・安心な暮らしに関わる、防災・減災と橋梁等の補修に限られた財源を重点的に投資するべきである。他事業は後回しでもやむを得ない。</p>	<p>素案の「2. (3) 1) 選択と集中による効果的な事業の実施」の項に記載しているとおり、渋滞対策など課題を解決する施策については、効果という観点を重視する一方、防災・減災対策など安全・安心な国民生活を維持する施策などは地域の実情を踏まえて、条件に合致するところに対して集中的に実施していくことが重要であると考えています。 いずれにしても、国民の安全で安心な暮らしを確保するための施策を推進していくことが重要であると考えています。</p>
	<p>災害時の救援、復旧のためのリダンダンシーの確保や原子力発電所の緊急避難路の確保などに資する道路整備を推進するべきである。</p>	<p>ご指摘のとおり、道路が寸断された場合の代替路としての広域的な道路ネットワークの整備による多重化を進めることなどは重要であることから、素案の「3. (3) 1) 防災・減災対策」の項に「人命の安全確保を図るため、避難に必要な道路の整備を推進する」ことなどを記載しました。これらに基づき、今後とも災害に強い道路ネットワークの構築に努めていくことが重要であると考えています。</p>
	<p>災害時の連絡体制や情報管理などのソフト整備がまだ不足しているので、ソフト対策も含めるべきである。</p>	<p>防災対策は、ハード対策及びソフト対策を組み合わせることで効果的に実施することが重要であることから、素案の「2. (3) 3) 既存道路の効率的、効果的な利用」の項に「災害発生時の二次災害の防止や不安解消のため、通行可能なルートの情報や解除の見通しも含めた通行規制情報等を利用者に速やかに提供する取り組みを実施する」ことなどを記載しました。これらに基づき、ハード対策については、公共施設や病院などを相互に結ぶ生活幹線道路に重点化を図るとともに、ソフト対策として道路管理者が連携して、通行止め情報の提供や被災地への支援体制の充実などを図っていくことが重要であると考えています。</p>

該当部分	頂いた主なご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>地方公共団体管理の橋梁などについても、耐震補強に関しては国策として進めるべきであり、地方の実情に即した補助制度の見直しや財源の確保をして欲しい。</p>	<p>橋梁の耐震補強については、緊急輸送道路の耐震対策を推進していくことが重要であることから、素案の「3. (3)1 防災・減災対策」の項に「緊急輸送道路全線において落橋を防止する装置の設置等落橋・倒壊を防止する対策を推進する」ことなどを記載しました。頂いたご意見については、今後とも、検討して参りたいと考えています。</p>
	<p>雪寒事業に対する補助が年々減ってきているので、支援をして欲しい。</p>	<p>積雪寒冷特別地域において冬期の道路交通を確保することは、地域の暮らしを支える上で、大変重要であることから、厳しい財政状況の下で、地域の実情に配慮しつつ、引き続き雪寒事業を進めていくことが必要であると考えています。</p>
	<p>降雨時の河川氾濫などによる道路の浸水・冠水は市民生活に影響を及ぼすので、動脈である国道の浸水・冠水対策はきちんと行って欲しい。</p>	<p>過去の浸水・冠水事例や予測結果などを踏まえ、河川管理者等の関係機関と連携を図りながら、浸水・冠水対策を進めていくことが重要であると考えています。</p>
	<p>緊急医療や地震、降雨などの災害時の交通確保のための道路整備の重要性を国民に理解してもらえるよう、メディアなどを通して広報、PRをするべきである。</p>	<p>ホームページによる情報提供や毎年実施している道路防災週間(8月25～31日)における広報などを実施していますが、今後とも防災対策に関して積極的に広報・PRするよう努めます。</p>
	<p>災害発生時に集落の孤立化を防ぐために、災害・異常気象時に通行規制の緩和が必要である。</p>	<p>孤立集落の発生を防ぐため、過去の点検で対策が必要と判断された危険区間の対策を行った上で、過去の災害・降雨履歴等を踏まえ、事前通行規制の緩和・解消を一層進めていくことが重要であると考えています。</p>
	<p>防災対策や雪対策などの災害予算や防災予算はシーリングの外枠にして予算を確保した方が良いのではないかと。</p>	<p>防災・減災対策などは国民の安全で安心な暮らしを確保するために重要な施策であると認識していますが、シーリングの扱いについては、財政当局など政府関係機関の間で必要に応じ、議論されるものと考えています。</p>
<p>■交通安全の向上</p>		
	<p>交通安全の向上のためには、道路利用者の啓発活動など、ハード対策だけでなくソフト対策も検討すべきである。</p>	<p>ご指摘のとおり、安全な道路交通環境実現のためには、ハード対策だけでなく、道路利用者への危険箇所情報の提供や道路利用者の交通安全意識向上のための取り組みなどのソフト対策も重要であると考えています。</p>
	<p>安全な交差点や歩道などの整備は、高齢者など交通弱者の安全を確保する上で重要な課題であることから、交通弱者に配慮した道路整備が必要である。</p>	<p>ご指摘のとおり、安全な道路交通環境の実現のために、高齢者など交通弱者に配慮した道路整備を行うことは重要であることから、素案の「3. (3)2 交通安全の向上」の項に「交差点改良等を推進すること」や「歩道等の整備を推進すること」などを記載しました。これらに基づき、交差点改良や歩道の設置など、高齢者などの交通弱者に配慮した交通安全対策を一層推進していくことが重要であると考えています。</p>

該当部分	頂いた主なご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>国道はもちろん、県道でも主要地方道クラスの道路は全て歩道を設置すべきである。バイパス整備より歩道の設置の方がはるかに重要である。</p> <p>交通安全対策として、自転車、車、歩行者が安全に通行できるように、歩道、車道と分離した自転車の整備が必要である。</p> <p>歩行者の安全確保のために、交差点の改良やカーブの少ない道路など安全のための道路改良や整備が必要である。</p> <p>前後の道路より幅員が狭い踏切などは歩行者も危険であり、車も減速せざるを得ないので、JRと協議して踏切の拡幅を行うなど、踏切の安全対策を進めるべきである。</p>	<p>ご指摘のとおり、安全な道路交通環境の実現のために、歩道の設置や自転車道の整備、交差点改良等の対策を実施することは重要であることから、素案の「3. (3)2 交通安全の向上」の項に「交差点改良等を推進することや「歩道等の整備を推進することなどを記載しました。これらに基づき、対策にあたっては、歩道の設置や自転車走行環境の整備、交差点改良など多様な施策メニューの中から、現地の状況に応じて最も効果的なものを実施していくことが重要であると考えています。</p> <p>ご指摘のとおり、前後道路より幅員が狭い踏切、歩道がない踏切などは、踏切交通の安全確保のため、早急に解決しなければならない重要な課題であることから、素案の「3. (3)2 交通安全の向上」の項に「踏切内の歩道が狭くなっている踏切に対して、拡幅や歩道の設置等の安全対策を推進することなどを記載しました。これに基づき、今後も、関係機関との連携により、重点的かつ効果的な踏切対策を一層推進していくことが重要であると考えています。</p>
	<p>■安全・安心で計画的な道路管理</p>	
	<p>社会資本の老朽化が進み、建設から維持管理へと重要性がシフトしている状況を踏まえ、橋梁等の修繕・更新や日常管理を重視した政策を打ち出すべきである。</p>	<p>ご指摘のとおり、今後道路ストックの高齢化が進み、維持管理は重要な課題であることから、素案の「3. (3)3 安全・安心で計画的な道路管理」の項に「すべての橋梁において定期的な点検を実施し、予防保全を実施することにより、橋梁の長寿命化を推進することや「維持管理については、道路の安全を常時確保するとともに、地方公共団体と連携して地域性を踏まえた維持管理を実施する」ことを記載するなどし、橋梁等の修繕・更新や日常管理を重点方針として位置付けました。</p>
	<p>橋梁の架け替えには費用がかかるため、橋梁等の維持、修繕のための財源確保が必要である。</p>	<p>構造物の長寿命化に関する技術開発をはじめ維持管理分野における技術開発は重要な課題であることから、素案の「2. (3)3 既存道路の効率的、効果的な利用」の項に「橋梁等既存ストックの長寿命化を図るため、点検に基づき予防保全を実施し、併せて、これを支援する産・官・学による技術開発を推進することなどを記載しました。これらに基づき、技術開発を積極的に推進するほか、道路整備の効果的かつ効率的な実施に寄与するために、民間の技術開発による新技術を積極的に活用するなど必要な技術開発を推進していくことが重要であると考えています。</p>
	<p>補助事業のあり方、特に橋梁など維持管理に本腰を入れた補助事業の創設をお願いしたい。</p>	<p>橋梁などで危険な兆候をきたし、放置すると災害の発生などにつながる可能性が高いものに対しては、その対策について、これまでも補助してきています。</p> <p>さらに、平成19年度には「道路橋の長寿命化修繕計画」策定に係る補助制度を創設し、計画的な修繕が行われるよう補助の強化を図ったところであり、今後とも、安全で安心な道路サービスを提供するため、適切な維持管理を推進していくことが重要であると考えています。</p>

該当部分	頂いた主なご意見の概要	ご意見に対する考え方
	維持管理や補修・修繕対策の必要性を国民に啓発・PRするべきである。	ご指摘のとおり、道路の維持管理などの必要性の理解促進・PRは重要であると考えており、各地方整備局等のホームページへの掲載やパンフレットの配布などPRに取り組んでいます。今後も引き続き、一層国民の理解を得るよう努めていくことが必要であると考えています。
	維持管理のための資格制度、人材確保が必要である。	ご指摘のとおり、維持管理のための資格制度や人材確保は重要であると考えており、技術者の育成に向けた検討を行います。
■地球温暖化対策		
	環境問題は早急かつ重点的に取り組む問題であり、国家レベルでの対応が急務であるため、地球温暖化問題は早急に取り組むべきである。	ご指摘のとおり、地球温暖化問題は、次世代に負の遺産を残すなど将来の影響の大きさや深刻さから見て、重大な問題であることから、「3. (4) 1)地球温暖化対策」の項に「環状道路整備等により渋滞がなくスムーズに走れる道路の実現を図る」と、「道路緑化を推進する」と、「自転車利用環境の整備を図る」ことなどを記載しました。これらに基づき、道路行政においても京都議定書の目標を達成するために、交通流対策などの施策を着実に実施していくことが重要であると考えています。
	地球温暖化対策の具体的な取り組みを明示するべきである。	
	森林保全に取り組む地域の活力を保つような道路整備が、地球温暖化対策の観点からも必要である。	
	環境対策の一環として、一般道路から高速道路への転換を図るため、高速道路料金の引下げなどによる環境ロードプライシングの拡大が必要である。	
■道路環境対策		
	民間主導ではなく国が正確な道路地図情報をカーナビやインターネットに提供することで、環境負荷低減にも寄与できるのではないか。	国は、民間企業と協力してデジタル道路地図を年2回の頻度で作成・更新し、カーナビゲーションなどに提供しています。カーナビゲーションの利用者は、渋滞や交通規制などの道路交通情報を、VICSを通じて、リアルタイムに受信し活用することで渋滞を回避したりすることができることから、更なる普及促進を図ることで、交通流を円滑化させ、環境負荷低減に寄与するよう努めていくことが必要であると考えています。このため、「3. (4) 1)地球温暖化対策」の項に「ITSの活用等道路交通情報の提供の充実等による自動車交通の運用の効率化を推進する」ことなどを記載しました。
	ヒートアイランド対策や洪水緩和対策として、透水性舗装・保水性舗装を整備するべきである。	保水性舗装については、これまで、路面温度の低減効果の計測などを実施してきており、これらの結果を踏まえて普及に向けた取り組みを進めていくことが必要であると考えています。 また、透水性舗装のうち歩道については、これまでに全国の直轄国道などで敷設を実施してきており、引き続き取り組んでいきます。車道については、耐久性や効果の持続性の評価を実施するなど実用化に向けた取り組みを進めていくことを考えています。

該当部分	頂いた主なご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>■生活環境の向上</p>	
	<p>急速に高齢化社会が進展する中、バリアフリー化の推進が必要である。</p>	<p>快適で豊かな生活環境を構築するために、高齢者など交通弱者に配慮した道路整備を行うことは重要であることから、素案の「3. (4)3生活環境の向上」の項に「幅の広い歩道の整備、既設歩道の段差解消及び勾配の改善等歩行空間のバリアフリー化を推進する」ことなどを記載しました。これらに基づき、歩行空間のバリアフリー化などを一層推進していくことが重要であると考えています。</p>
	<p>景観や安全な生活環境の確保の観点から無電柱化を早急に進めべきである。</p>	<p>ご指摘のとおり、快適で豊かな生活環境を構築するために、景観向上や安全で快適な通行空間の確保を行うことは重要であることから、素案の「3. (4)3生活環境の向上」の項に「市街地における電線共同溝等の整備と併せて、緊急輸送道路等における無電柱化を推進する」ことを記載しました。これに基づき、無電柱化による景観等に配慮した道路整備などを一層推進していくことが重要であると考えています。</p>
	<p>全国的に財政が厳しくなっている中、公が施工するものと自己責任の区分、費用対効果を考えると、バリアフリーや景観設計の必要性は疑問である。</p>	<p>快適で豊かな生活環境を構築するために、高齢者など交通弱者に配慮した道路整備を行うことは重要であることから、素案の「3. (4)3生活環境の向上」の項に「幅の広い歩道の整備、既設歩道の段差解消及び勾配の改善等歩行空間のバリアフリー化を推進する」ことなどを記載しました。これらに基づき、地域の実情を踏まえた歩行空間のバリアフリー化などを適切に推進していくことが重要であると考えています。</p>
	<p>無電柱化を円滑に推進するために無電柱化推進のための法整備が必要である。</p>	<p>平成7年に「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」を制定し、これに基づき電線共同溝方式による無電柱化を進めています。また、国土交通省をはじめ、関係省庁、事業者等からなる無電柱化推進検討会議を設置し、数次にわたり地中化計画を策定し、省庁横断的に取り組んでいるところです。</p>
	<p>利用者の利便性向上のためにも、駅前広場の整備支援が必要である。</p>	<p>ご指摘のとおり、快適で豊かな生活環境を構築することは重要であることから、素案の「3. (4)3生活環境の向上」の項に「駅前広場の整備等交通結節機能の強化を図る」ことなどを記載しました。これらに基づき、バリアフリー化を優先的に図る必要がある駅前広場等に対しては、駅前広場の整備等交通結節機能の強化、乗り継ぎ利便性の向上等の促進を図ることが重要であると考えています。</p>
	<p>電線が地中化されていたことにより、地震後の復旧に影響が出るなど、不利な面があることも考えられるので、日本のような地震国では全地域で地中化するのではなく、都会や繁華街に限定するなど検討が必要ではないか。</p>	<p>無電柱化は、都市災害の防止を効果のひとつとしており、素案の「3. (4)3生活環境の向上」の項に「市街地における電線共同溝等の整備」などを記載しました。これらに基づき、中心市街地の主要な道路や、市街地の広域的な緊急輸送道路のうち、災害時の電柱倒壊により通行の支障となる道路での無電柱化の取り組みを一層進めていくことが重要であると考えています。</p>
	<p>無電柱化は市街地では必要なことだと思うが、整備コストがかかるため、本当に必要かどうかを十分に検討する必要がある。</p>	<p>快適で豊かな生活環境を構築するために、景観向上や安全で快適な通行空間の確保を行うことは重要であると考えており、素案の「3. (4)3生活環境の向上」の項に「市街地における電線共同溝等の整備」などを記載しました。整備にあたっては、地域の実情を踏まえ、条件に合致するところに対して集中的に無電柱化による景観等に配慮した道路整備などを推進していくことが重要であると考えています。</p>

該当部分	頂いた主なご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>■ITSの推進</p> <p>コストを抑えた効率的な道路利用の観点から、ITSの利用により道路を有効利用するべきである。</p> <p>ITSを利用した不法駐車対策を検討するべきである。</p>	<p>渋滞・交通事故・環境負荷など交通問題の解決を図るため、ITSを推進し、ETCやVICS（道路交通情報通信システム）の普及などを進めることが重要であることから、素案の「2.（3）3 既存道路の効率的、効果的な利用」の項に「安全運転支援等に必要なシステムの整備とそれに対応した車載器の普及促進により多様なサービスの展開を図るなどITSを推進する」ことなどを記載しました。これらに基づき、今後も、路車協調による安全運転支援システムの実用化などの更なるITSの推進により、交通事故の低減、物流の効率化や渋滞の緩和などの効果を生み出し、既存道路ストックの有効活用を図っていくことが重要であると考えています。</p> <p>交通の円滑化と既存道路ストックの有効活用のために、関係する機関との連携のもと、ITSを利用して、駐車場の満空情報を情報板やカーナビへ提供をしているところですが、更なるITS技術の活用を検討していくことが重要であることから、素案の「2.（3）3 既存道路の効率的、効果的な利用」の項に「道路交通情報提供の高度化等に必要なシステムの整備とそれに対応した車載器の普及促進により多様なサービスの展開を図るなどITSを推進する」ことなどを記載しました。これらに基づき、違法な路上駐車を減らすためには、ITS技術を活用し、ゲートのスムーズな通過を実現すること等、駐車場の利便性を高めていくことが重要であると考えています。</p>
<p>4. 政策課題に対して講じる施策の重点方針の基本的考え方</p>		
<p>○「基本的考え方」について</p>		
	<p>まずは安全・安心な国民生活を優先する観点から、基本的考え方の順序を逆にすべきである。</p>	<p>素案の「2.（3）1 選択と集中による効果的な事業の実施」の項に記載しているとおり、渋滞対策など課題を解決する施策については、効果という観点を重視する一方、防災・減災対策など安全・安心な国民生活を維持する施策などは地域の実情を踏まえて、条件に合致するところに対して集中的に実施していくことが重要であると考えています。</p> <p>いずれにしても、国民の安全で安心な暮らしを確保するための施策を推進していくことが重要であると考えています。</p>
	<p>基本的な考え方はこれで良いと思うが、当然といえば当然のことであり、当然のことが今までできていなかったのかとさえ感じるので、より具体的な方策が必要である。</p>	<p>素案の「2.（3）1 選択と集中による効果的な事業の実施」の項に記載しているとおり、渋滞対策など課題を解決する施策については、効果という観点を重視する一方、防災・減災対策など安全・安心な国民生活を維持する施策などは地域の実情を踏まえて、条件に合致するところに対して集中的に実施していくことが重要であると考えています。</p> <p>この方針に基づき、各施策を適切に推進していくことを考えています。</p>
	<p>政策課題解決のためには、文化的要素など効率化や重点化以外の面も配慮するべきである。</p>	<p>ご指摘のとおり、政策課題を解決するための施策を実施する際には、事業の効率化・重点化だけでなく、文化的要素や地域社会への影響などにも配慮した上で、適切に対処していくことが重要であると考えています。</p>

該当部分	頂いた主なご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>道路整備ありきの考え方で必要のない整備も含まれているため、基本的考え方について見直しが必要である。</p>	<p>素案の「2. (3)1) 選択と集中による効果的な事業の実施」の項に記載しているとおり、渋滞対策など課題を解決する施策については、効果という観点を重視する一方、防災・減災対策など安全・安心な国民生活を維持する施策などは地域の実情を踏まえて、条件に合致するところに対して集中的に実施していくことが重要であると考えています。</p> <p>いずれにしても、中期的な計画は、厳しい財政事情の下で、真に必要な道路整備を計画的に進めることを目的として作成するものであり、選択と集中による効果的な事業の実施が不可欠であると考えています。</p>
	<p>民意を反映させることや即効性・効率性を優先させることも重要だが、もっとグローバルな視点や長期的視点で重要度を判断した施策立案が必要である。</p>	<p>ご指摘のとおり、国際水準の物流ネットワークの構築など国家的視点や長期的視点をもって取り組むべきものについては、効率化・重点化を前提としつつ、確実に推進していくことが必要であると考えています。</p>
	<p>国の予算配分には公平性やバランスが必要なので、「優先順位を明確化」する際や「集中的に対策を実施」する際には、予算配分の公平感を失わないようにするべきである。</p>	<p>ご指摘のとおり、厳しい財政事情の下、真に必要な道路整備を計画的に進めるためには、財源を適切に配分することが重要です。国・地方とも連携し、高速道路から市町村道までバランスのとれた道路ネットワークの整備を図るため、道路整備に対するニーズを踏まえ、その必要性を具体的に精査し、引き続き重点化、効率化を進めていくことが必要であると考えています。</p>
	<p>国主導で進めるべき課題もあることに留意して欲しい。</p>	<p>ご指摘のとおり、国主導で取り組むべき課題については、国家的視点を持って取り組むことが重要であると考えており、地方公共団体とも協働しつつ、真に必要な道路整備を計画的に進めていくことが必要であると考えています。</p>
	<p>事業の実行段階において、政治的に利用されたり、自治体に均等にばらまくなど無節操な整備にならないようにするべきである。</p>	<p>中期的な計画は、厳しい財政事情の下で、真に必要な道路整備を計画的に進めることを目的として作成するものであり、素案の「2. (3)1) 選択と集中による効果的な事業の実施」の項に記載しているとおり、選択と集中による効果的な事業の実施が不可欠であると考えています。</p>
	<p>優先順位や効果の評価を行うにあたっては、効果的な箇所の選定経緯や優先順位の付け方や考え方などを明確にして国民に分かりやすく公表することが重要である。</p>	<p>中期的な計画は、厳しい財政事情の下で、真に必要な道路整備を計画的に進めることを目的として作成するものであり、ご指摘のとおり、優先順位の付け方などを分かりやすく示すことは重要であることから、素案の「2. (3)1) 選択と集中による効果的な事業の実施」の項に「渋滞対策など課題を解決する施策については、効果の高いところに対して優先的に対策を実施することなどを記載しました。その際、優先度が国民の生活実感と乖離していないかなどを地域の方々への問いかけなどを行いながら確認をすることが必要であると考えています。</p>

該当部分	頂いた主なご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>大都市と地方を同じ指標、尺度で効果の高い順に優先順位をつけた場合、都市部の優先順位が上がり、地方切捨てにならないようバランスの取れた対策が必要。また、B/Cの尺度のみ、効率化一辺倒では、地方の道路整備が困難になるので、過疎地が後回しになるなど地方切捨てにならないよう国家的視点からシビルミニマムなサービス水準を確保する必要がある。</p>	<p>ご指摘のとおり、地域経済の活性化などに不可欠な道路整備に取り組むことは重要な視点であることから、素案の「3. (2) 地域の自立と活力の強化」の項に「生活幹線道路ネットワークの形成」などを記載しました。これらに基づき、地方の活性化や自立に必要な地域の基幹道路の整備や高次医療施設への広域的アクセスの強化など、地域の自主性にも配慮しながら、適切に対処することが重要であると考えています。</p> <p>なお、個別事業の評価にあたっては金銭的な表現が困難な面を考慮することも必要であり、現行の事業評価においては、事業の投資効率性だけではなく、例えば、歩行空間や地域社会への影響など、その他の指標も含め、総合的な評価を実施しています。</p>
	<p>これまで必ずしも優先順位を明確にして、効果の高いところから整備されてこなかったもので、優先順位を明確にして、効果の高いところから実施するべきである。例えば、今まで優先順位を明確にしてやってこなかったがために、首都高速道路中央環状線、東京外かく環状道路、首都圏中央連絡自動車道ともまともに完成しておらず、非常に経済的に無駄になっている。</p>	<p>ご指摘のとおり、渋滞対策など課題を解決する施策については、効果という観点を重視するなど選択と集中による効果的な事業実施が不可欠であることから、素案の「2. (3) 1) 選択と集中による効果的な事業の実施」の項に「渋滞対策など課題を解決する施策については、効果の高いところに対して優先的に対策を実施する」ことなどを記載しました。</p> <p>なお、首都高速道路中央環状線などについては、地元調整等の課題を一つ一つ整理し、早期にネットワーク化を図れるよう、引き続き整備を進めることが重要であると考えています。</p>
	<p>効果の高いところからよりも効果の発現が早いところからやった方がよい。ただ、即効性だけを優先させるだけでなく、真に住民が必要とする道路についても考慮するなど長い目で見て重要度を判断することも必要である。</p>	<p>素案の「2. (3) 1) 選択と集中による効果的な事業の実施」の項に記載しているとおり、渋滞対策など課題を解決する施策については、効果という観点を重視しており、一方、防災・減災対策など安全・安心な国民生活を維持する施策などは地域の実情を踏まえて、条件に合致するところに対して集中的に実施することとしています。本年4月から7月に実施した第1回の問いかけ結果を見ると、地域の抱える課題や道路整備状況に応じて、地域によって求める施策に相違が見られたところであり、選択と集中による効果的な事業を実施するにあたって、地域の実情を踏まえるという視点は必要であると考えています。</p>
○「各施策の重点方針の概要」について		
	<p>各政策を実施していく上での判断基準は、多角的な視点で行うべきである。</p>	<p>ご指摘のとおり、政策課題を解決するための施策を実施する上では、事業の効率化・重点化だけではなく、文化的要素や地域社会への影響などにも配慮しつつ、適切に対処していくことを考えています。</p>
	<p>第1回の問いかけで「現在ある道路の有効活用」に関する意見が多かったことを踏まえて、既存道路の有効活用に関する重点方針を入れるべきである。</p>	<p>ご指摘のとおり、既存道路の有効活用に関する意見が多かったことなどから、素案の「2. (3) 3) 既存道路の効率的、効果的な利用」の項に「料金施策やスマートインターチェンジの整備等を促進する」ことや「橋梁等既存ストックの長寿命化を図るため、点検に基づき予防保全を実施する」ことなどを記載しました。これらに基づき、高速道路における多様で弾力的な料金施策の実施、橋梁等既存ストックの長寿命化を図るための点検と適切な補修(予防保全)の実施、路上工事の縮減などにより、既存道路の効率的、効果的な利用を一層図っていくことが重要であると考えています。</p>

該当部分	頂いた主なご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>地方幹線道路の整備は、県道、市道への波及効果が高いので、地方幹線道路の整備に関する重点方針を入れるべきである。</p>	<p>ご指摘のとおり、日常生活における人の移動を支える幹線道路の整備や機能向上は必要不可欠であることから、素案の「3. (2)地域の自立と活力の強化」の項に「生活幹線道路ネットワークの形成」を記載しました。これに基づき、市町村の中心部と基本的な生活エリアや病院、学校、工業団地、観光施設、IC等多くの人が利用する施設等を相互に連絡し、日常生活を支える生活幹線道路ネットワークの整備を一層推進していくことが重要であると考えています。</p>

該当部分	頂いた主なご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>都市部は渋滞緩和などに重点を置く必要があり、地方部では地域ネットワークの整備に重点を置く必要があるといったように、都市部と地方部では重点を置くべき対策が異なるので、重点方針は都市部と地方部で分けるべきだ。</p>	<p>2回にわたる問いかけの結果や道路分科会の建議などを踏まえ、素案の「3. 計画において取り組む主な政策課題と整備目標・重点方針」の項において、取り組むべき施策を幅広くまとめました。 各地域においては、これらの施策の中から地域の実情に応じた施策を推進していくことが重要であると考えています。</p>
○「高規格道路に関する点検」について		
	<p>点検の目的・意義、手法、時期、結果の利用法等について明確に説明すべきである。</p>	<p>高規格幹線道路については、既に完成した地域とこれから整備する地域とで、その整備への要望に対する意識が大きく異なっていたことから、道路関係四公団民営化時と同様の手法を用いて客観的にその整備効果等について点検を行いました。 点検の趣旨、点検の方法、点検結果などの詳細は、ホームページ(URL: http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-douro-keikaku/pdf/tenken.pdf)にて掲載しております。 今後は点検結果や国民各層から寄せられたご意見を踏まえ、効率的な整備に向け、検討を進めます。</p>
	<p>高規格幹線道路の評価方法については、単に費用対便益や利用交通量で評価すると人口の少ない地方の評価が不利になるので、地方の実情を踏まえ、都市部と地方部の評価項目を分けてもよいのではないかと。</p>	<p>高規格幹線道路の点検は、道路関係四公団民営化の際の評価手法を用いることとし、費用対便益による評価に加え、外部効果として「住民生活」、「地域社会」、「地域経済」、「環境」、「安全」等の分野への波及効果を評価する16の指標を設定し、評価を行いました。なお、高規格幹線道路は全国的なネットワークを形成することから、同一の視点で評価を行う必要があり、都市部と地方部の評価項目は同一としています。</p>
	<p>高規格幹線道路の点検は、人口減少や高齢化が進行している状況や広域交流や経済圏形成における効果など、地方の実情に配慮するべきである。また、道路特定財源は全国の自動車利用者が納めているので、高速道路の整備に地域的な偏りが出ないようにするべきである。</p>	<p>高規格幹線道路の点検は、道路関係四公団民営化の際の評価手法を用いることとし、費用対便益による評価に加え、外部効果として「住民生活」、「地域社会」、「地域経済」、「環境」、「安全」等の分野への波及効果を評価する16の指標を設定し、評価を行いました。この中で、外部効果において「地域経済」の視点や「地域社会」の視点などを設け、地方の実情を評価しています。 今後の整備については、高規格幹線道路の点検結果や国民各層から寄せられたご意見を踏まえ、重点的、効率的な整備に向け、検討を進めます。</p>

該当部分	頂いた主なご意見の概要	ご意見に対する考え方
	費用対便益よりも外部効果に重点を置いた点検とすべきである。	
	費用対便益だけでなく、外部効果も加味した点検とすべきである。	高規格幹線道路の点検は、道路関係四公団民営化の際の評価手法を用いることとし、費用対便益による評価に加え、外部効果として「住民生活」、「地域社会」、「地域経済」、「環境」、「安全」等の分野への波及効果を評価する16の指標を設定し、評価を行いました。なお、費用対便益と外部効果の比重(重み付け)は、民営化時同様、有識者による委員会でご検討いただき設定したものを採用しています。
	費用対便益を基本とした評価とすべきである。	高規格幹線道路の点検は、道路関係四公団民営化の際の評価手法を用いることとし、費用対効果に加え、外部効果を加味して評価を行いました。費用対効果については、「費用便益分析マニュアル」(平成15年8月国土交通省道路局、都市・地域整備局)に基づき、厳格な評価を行っています。
	高規格幹線道路は国土の骨格路線であり、国全体の視点で考える必要があるため、高規格幹線道路は国の責任で整備・点検すべきである。	高規格幹線道路の点検は、道路関係四公団民営化の際の評価手法を用いることとし、費用対便益による評価に加え、外部効果として「住民生活」、「地域社会」、「地域経済」、「環境」、「安全」等の分野への波及効果を評価する16の指標を設定し、評価を行いました。 今後の整備については、高規格幹線道路の点検結果や国民各層から寄せられたご意見を踏まえ、重点的、効率的な整備に向け、検討を進めます。
	高規格道路の点検、評価は区間毎に行うのではなく、もっと大きなマクロ的観点から、ネットワークとしての機能について行うべきである。	高規格幹線道路の点検は、道路関係四公団民営化の際の評価手法を用いることとし、評価区間については、各区間ごとに必要性や整備の進め方を検証することを踏まえ、事業の進捗状況や計画の熟度を考慮して設定しました。なお、費用対便益による評価に加え、外部効果として「住民生活」、「地域社会」、「地域経済」、「環境」、「安全」等の分野への波及効果を評価する16の指標を設定しており、その中で、並行する高速道路の代替路線としての機能など、ネットワークとしての機能についても評価を行っております。
	高速道路は無いから必要なのであり、高規格幹線道路の無い地域に対して、点検という考え方はおかしい。	高規格幹線道路については、既に完成した地域とこれから整備する地域とで、その整備への要望に対する意識が大きく異なっていたことから、道路関係四公団民営化時と同様の手法を用いて客観的にその整備効果等について点検を行いました。具体的には、「費用便益分析マニュアル」(平成15年8月国土交通省道路局、都市・地域整備局)を適用し、評価対象区間の高規格幹線道路が整備された場合と整備されていない場合から費用対便益を算定するとともに、外部効果を試算することで、整備効果について点検を行いました。

該当部分	頂いた主なご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>点検が地方の切り捨て材料として利用されないように配慮してほしい。</p>	<p>高規格幹線道路については、既に完成した地域とこれから整備する地域とで、その整備への要望に対する意識が大きく異なっていたことから、道路関係四公団民営化時と同様の手法を用いて客観的にその整備効果等について点検を行いました。</p>
	<p>無駄な道路整備は行わないとの観点から、地方に高規格幹線道路は必要ない。</p>	<p>点検の結果、全ての点検対象区間に関して、現計画または、完成2車線計画で社会的便益が費用を上回ることが確認できました。</p> <p>今後は点検結果や国民各層から寄せられたご意見を踏まえ、重点的、効率的な整備に向け、検討を進めます。</p>
	<p>高規格幹線道路の点検を行った結果、費用対効果が厳しい区間については、2車線でも構わないので早期に高速ネットワークをつなぐべきである。</p>	<p>高規格幹線道路の点検は、道路関係四公団民営化の際の評価手法を用いることとし、費用対便益による評価に加え、費用換算できない外部効果について「住民生活」、「地域社会」、「地域経済」、「環境」、「安全」等の分野への波及効果を評価する16の指標を設定し、評価を行いました。</p> <p>点検の結果、全ての点検対象区間に関して、現計画または、完成2車線計画で社会的便益が費用を上回ることが確認できました。また、整備の進め方として、ネットワーク機能を早期に確保するため、費用対効果に応じて、完成2車線相当の構造への見直しや円滑な走行が可能な現道の一部を当面活用することなどを考えています。</p> <p>今後は、この点検結果を踏まえて、地域の意見も聞きながら検討を進めます。</p>
	<p>優先順位の低い高規格幹線道路を整備するのではなく、既存道路の維持、管理、有効活用を行うべきである。</p>	<p>点検の結果、全ての点検対象区間に関して、現計画または、完成2車線計画で社会的便益が費用を上回ることが確認できました。また、整備の進め方として、ネットワーク機能を早期に確保するため、費用対効果に応じて、完成2車線相当の構造への見直しや円滑な走行が可能な現道の一部を当面活用することなどを考えています。</p>

5. 骨子案全般等について

<p>アンケートで得られた意見をどのように計画に反映したのかなどを説明したり、産業界やマスコミなどの特定の人だけでなく、地域の関係者をはじめ幅広く国民各層から意見聴取をするなど、中期的な計画の策定プロセスには工夫が必要である。</p>	<p>中期的な計画の作成にあたっては、国民各層の意見を幅広く、繰り返し伺いながら進めることが重要であると考えており、全国の国民、首長及び有識者から2回にわたって意見を伺って、国民各層の意見が計画に反映されるように配慮しながら、素案をとりまとめました。この素案について、さらに幅広く意見聴取を行い、中期計画の作成に努めて参りたいと考えています。</p>
---	---

該当部分	頂いた主なご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>国民の意見を聞くことは大事であるが、無責任な第三者の意見に惑わされたり、何でもかんでも国民やマスコミの言いなりでは計画事体が迷走するので、プロとしての見識を示し、国の理想とする国家像を基本に据えるべきである。</p>	<p>中期的な計画の作成にあたっては、国民各層の意見を幅広く、繰り返し伺いながら進めることが重要であると考えており、全国の国民、首長及び有識者から2回にわたって意見を伺って、国民各層の意見が計画に反映されるように配慮しながら、素案をとりまとめました。 この素案について、さらに幅広く意見聴取を行い、中期計画の作成に努めて参りたいと考えています。 いずれにしても、主張が異なる意見も含め、頂いた意見を真摯に受け止め、出来る限り多くの意見を計画に反映するよう努める必要があると考えています。</p>
	<p>中期的な計画の内容や意図が分かりにくいので、キャッチフレーズを付けたり、イラスト入りダイジェスト版をつくるなど、中期的な計画の内容の分かりやすい見せ方を工夫するべきである。</p>	<p>素案の参考において、文章に加えて写真、図表などを盛り込んだ「道路の中期計画の概要」を記載し、国民各層にとって分かりやすいものとなるよう努めました。</p>
	<p>都市部と地方部の地域格差が広がっている状況をよく考慮し、人口が集中する都市部の意見に偏ったり、人口の少ない地方部での切実な課題が軽視されることのないよう、地域の実情を知っている地方公共団体や地域住民など、地方部の意見に配慮をするべきである。道路はもう要らないといった意見は地方の実情を知らない人達の無責任な発言である。</p>	<p>中期的な計画の作成にあたっては、国民各層の意見を幅広く、繰り返し伺いながら進めることが重要であると考えており、全国の国民、首長及び有識者から2回にわたって意見を伺って、国民各層の意見が計画に反映されるように配慮しながら、素案をとりまとめました。 各地域においては、素案に盛り込まれた施策の中から地域の実情に応じた施策を推進することが重要であると考えています。</p>
	<p>中期的な計画に国防の観点も盛り込むべきである。</p>	<p>2回にわたる問いかけの結果や道路分科会の建議などを踏まえ、素案の「3. 計画において取り組む主な政策課題と整備目標・重点方針」の項において5つの政策課題を整理しました。 この政策課題に「国防」の観点は文言としては盛り込まれておりませんが、国レベルでの基幹ネットワークや地域レベルでの生活幹線道路ネットワークの形成を進めることなどにより、国防の観点も踏まえた道路整備が進むものと考えています。</p>
	<p>骨子案に第1回の問いかけ結果が反映されていないのではないかと感じられる。</p>	<p>骨子案においては、「重点化すべき施策」についての意見を踏まえて、「計画において取り組む主な政策課題」をとりまとめ、「効率化すべき事項」についての意見を踏まえて、「計画の推進にあたっての基本的視点」をとりまとめたところです。 なお、今般の素案についても、意見聴取を行うなど、引き続き国民各層の幅広い意見を伺いながら、中期的な計画の作成に努めて参りたいと考えています。</p>

該当部分	頂いた主なご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>費用に関する項目が無いので、費用の確保方策や財政に応じた整備の仕方など、計画実施に係る費用や財源を検討すべきである。</p> <p>計画期間を10年とするのに合わせて、財源の制度設計も10年とするなど計画を着実に推進するための財源確保もセットにして考えるべきである。</p> <p>中期的な計画を着実に推進し課題に取り組むには、安定した財源が必要であるので、財政的に負担がかからないよう検討する必要がある。</p>	<p>素案において提示した真に必要な道路に係る中期的な整備目標とその達成に必要な事業量を踏まえ、所要の税制改正要望を提出します。</p>
	<p>限られた財源をどのように振り分けるかのバランスが大事である。</p>	<p>ご指摘のとおり、厳しい財政事情の下、真に必要な道路整備を計画的に進めるためには、国全体の財政のあり方を踏まえ、財源を適切に配分することが重要であると考えています。</p>
	<p>計画完了後の評価が大切である。</p>	<p>素案の「2. (2) 計画期間」の項に記載しているとおり、今後の社会経済の動向や財政事情等を勘案しつつ、必要に応じて見直すこととしていますが、ご指摘のとおり、本計画の期間終了に際しても、整備目標の達成状況などを適切に評価して、その後の道路施策のあり方を検討することが重要であると考えています。</p>
	<p>計画期間における成果や期待される効果を明確にするべきである。</p>	<p>ご指摘のとおり、中期的な計画は、厳しい財政事情の下、真に必要な道路整備を計画的に進めるため、今後の具体的な道路整備の姿を示すものであるため、国民の視点に立った分かりやすい成果を提示し、国民から幅広く納得を頂くことが重要と考えています。</p> <p>このため、計画期間における成果や期待される効果について、素案の「3. 計画において取り組む主な政策課題と整備目標・重点方針」や「参考3. 中期計画による効果」の項に記載しました。</p>