

パブリックコメントによる意見		
(原文)	(意見)	(理由)

国土交通省の考え方

1. 各評価項目の根拠や評価の基準について

(1) × - の基準について

P6 事業の影響の評価のところで、「×(悪化)に対し、十分な対策により悪化が大きく軽減される場合は」と記載されている。	事業実施による影響度を踏まえて、×の判断をしているのに、「十分な対策により悪化が大きく軽減される場合」というのは、どういうことを言っているのか理解し難い。		例えば、道路整備による環境悪化が見込まれる場合に、十分な環境対策が取られているケースなどが相当すると考えております。
P6 (14)事業の影響 注目すべき影響がある場合は、各評価項目の現状と事業実施による影響度を踏まえ、事業実施者が(改善)、(変化なし)、×(悪化)を判断する(なお、大幅な改善が見られる場合は「+」とする また、×(悪化)に対し、十分な対策により悪化が大きく軽減される場合は「-」とする)	「+」、「-」の差が数値的に示されていないため、作成者により評価が変わるのではないかと?	・作成者によって、「大幅」の尺度が違うのでは? ・作成者は、「+」より「-」と評価する傾向があるのではないかと?	・判断基準は地域や事業によって異なるため、基準は示していませんが、根拠を示すことで、透明性の確保に努めて参ります。
P8 表1、P10 表2 改善が見込まれる(大幅な改善が見込まれるとき)	大幅な改善に基準を設けた方がよいのでは?(ただし、P13では「+」の数で採択の判断は考えていないとは書かれてあるが・・・)	改善と大幅な改善の違いが明確でないと判断に困る。	・判断基準は地域や事業によって異なるため、基準は示していませんが、根拠を示すことで、透明性の確保に努めて参ります。
P13 (事業実施環境の評価手順) 該当する事項がない場合は「-」とする。	該当する事項がない場合も、その根拠(理由)を記載するべきである。	各項目について、該当する事項があるかどうかの判断が、人によって異なることが考えられる。例えば、自然環境への影響範囲や地域経済への影響範囲に対する認識は、立場によって差異が出ると思われる。よって、「該当する事項がない」とする場合も、その理由を明記して、国民に対して評価にあたっての視点等を明らかにするべきである。	・ご指摘のとおりですが、特定の課題に応じて事業が実施される場合が多いため、評価の意図が明確になるように、評価項目の中で重視すべきものを抽出する形としております。
P6 (14)事業の影響 注目すべき影響がない場合は「-」とする	・注目すべき影響がない場合についても「-」を記入するのではなく、「+」「-」「×」のいずれかを記入してもらいたい。 ・注目すべき影響がない場合の「-」と注目すべき影響がある場合の「+」の違いについて明確にしたい。 (要望)	当文書を公開する際に、各項目について何らかのコメントが必要であると考えます。また、項目の多寡が判断基準でないことから、コメントのある項目のみを記入し、コメントのない項目を削除することも考えられます。	・ご指摘のとおりですが、特定の課題に応じて事業が実施される場合が多いため、評価の意図が明確になるように、評価項目の中で重視すべきものを抽出する形としております。 ・なお、「-」と「+」の違いに関しましては、「-」はそもそも当該事業がその評価項目に対する影響を目的としていない場合であり、「+」は、当該事業の目的であるが、概ね変化なしの場合であります。

(2) 根拠データの基準について

P4 社会全体への影響・社会全体への影響は、事業が住民生活や地域経済等に及ぼす影響を把握するものであり、定量的データを用いて特徴的な効果を明確にする。	～定量的データを用いて特徴的な効果を明確にする。～定量的なデータを用いて特徴的な効果を明確にする。また、数値的表現が不可能なものについては、定性的にその根拠を説明する。	・事業効果は、定量的に示せないものも存在。例えば、P12の根拠(例)にある「都市再生プロジェクトを支援する」、「大規模イベントを支援する」なども定性的なものである。 ・また、P17「別紙3」に示す社会全体の影響に関する視点の例示は、算出方法までは言及していないが、事業の横並べ評価ができるように、ある程度の統一的な基準をもたせた方がよいと考える。例えば、所要時間短縮における旅行速度のデータレベル(プローブ、センサス)や、騒音の予測方法(詳細レベル、道路投資の評価に関する指針(案)簡便式)など。 ・算出手法を統一する必要がない場合は、「入手できるデータを用いて可能な範囲で整備効果を算出するものとし、その算出根拠をバックデータとして添付する」などと記載してはどうか。	・基本的には、評価の根拠として何らかの定量的データを示すことで、透明性の確保に努めて参ります。
---	--	--	---

パブリックコメントによる意見			国土交通省の考え方
(原文)	(意見)	(理由)	
P9 (総括的な効果の記述例) 死傷事故率が高い区間の事故の減少が見込まれる。	死傷事故率が 件/億台キロ以上の区間の事故の減少が見込まれる。	事故率の高い区間の基準値が無い場合、判断しにくい。以前(道路事業の評価 ぎょうせい)までだと、250人/億台キロという基準有り。ほかには事故危険箇所の抽出基準を採用するなど、事故率が高い区間を判断する基準値が必要では？たとえば、事故率が高い区間：県平均もしくは全国平均の2倍以上、道路管理者が事故が多発していると判断する区間、事故対策の地元要望が多い区間など。	一律に死傷事故率の基準値を設定するのではなく、事故の発生状況(死亡事故・時間帯別)や気候、地元の事情などの地域特性も勘案しつつ、評価を行っていくべきと考えております。
P9【事故率曲線】 当該事業区間の占める位置(上位割以内など)	距離割合や件数割合など、考えられるものならなんでもよいのか？	インパクトのある数字など、その都度データを見て判断する必要がある。	各事業について、共通するデータを用いて判断することは重要であると考えており、根拠(例)として事故率曲線を示しておりますが、他に分かりやすい指標を用いてもよいと考えております。 なお、事故率曲線も死傷事故率を基本としたデータであることから、「死傷事故率」という項目の一要素として位置づけることといたします。
P10 (8 特徴的な効果の例) で死亡事故が多発している箇所～	死亡事故が 年に 件発生している箇所。	死亡事故多発の基準がない。たとえば、事故危険箇所の抽出基準を採用するなど。	判断基準は地域や事業によって異なるため、基準は示していませんが、根拠として(件/年)などの例を示すことで、透明性の確保に努めて参ります。
P7 国道 号中、第 位の渋滞損失時間である区間の渋滞を解消する	第 位ではなく、平均値等との比較による評価でとどめておいたほうがよい。	全体の中における対象区間の「渋滞のひどさ」や「事故の多さ」を渋滞度曲線や事故率曲線という形で示すことは、他の事業区間と横並びで比べて優先度を付けるにはわかりやすい方法であると思います。が、原文のように「第 位」と順位を明らかにしてしまうと、それが優先度のように受け取られるのではないのでしょうか？対象区間の効果を絶対値(ex現況に比べて 減少など)で示すことに抵抗は感じませんが、順位などの相対的な値まで数値化してしまうと、結局、数値では説明しきれない部分が生じてくると思われます。(例えば、順位が上でも事業の実施環境が整っていない、あるいは、沿道の状況から整備を進めるのは困難な場所など)事故率に関しては、事故率よりも事故件数のほうが、一般の方々にはイメージしやすいのではないのでしょうか？	記述は渋滞対策を主な目的とする事業の例として、分かりやすい「順位」で示しましたが、地域や事業の状況に応じて適切な方法で表現することが重要だと考えております。
P8 国道 号中、第 位の渋滞損失時間(県内)	第 位ではなく、平均値等との比較による評価でとどめておいたほうがよい。		記述は渋滞対策を主な目的とする事業の例として、分かりやすい「順位」で示しましたが、地域や事業の状況に応じて適切な方法で表現することが重要だと考えております。
P9 (総括的な効果の記述例) 死傷事故率が高い区間の事故の減少が見込まれる	事故の減少が見込まれる(件に減少)で示した方がよい。		事故件数に関しましては、整備後の件数を推計することが現段階では困難であると考え、このような記述にしております。確実な推計が可能であれば、記述することを否定するものではないと考えております。

2. 定量的データの算出方法について

P7 根拠(例) [渋滞度曲線] 県内センサス区間の渋滞度曲線の中で当該事業区間の占める位置(上位 割以内等)を確認する。	街路事業など市町村道については、センサス値がない。	センサス値が無い場合は、実測によるが時間的なものもあり、事前に調査して頂く必要がある。また、実測(プローブ)となった場合、センサス値と渋滞損失の算出方法が異なるため、横並びに評価できない。	「根拠(例)」において、「以下の根拠(例)のうち、事業の特性に応じて、必要な項目について考察を加える」と記述しているとおり、データがある項目について評価することとしております。 ただし、評価の根拠として何らかの定量的データを示すことで、透明性の確保に努めて参ります。
P8 課題が著しい：渋滞損失時間が非常に大きい(万人時/年)	渋滞損失時間を横並びで評価できる1km当たりで現状評価したほうがよいのでは？	渋滞損失時間は、評価する区間が長いほど大きく出てしまう。1kmあたりではそんなに高くなくても区間距離が長い分大きく出てしまうため、そういった区間は課題が著しいとは言えない	ご指摘のとおりであり、課題の大小について、基本的には、「1kmあたり(台kmあたり)渋滞損失時間」を基準に評価することとしております。 その中で、特に課題が大きなものを、「著しい」とするものであり、その例として渋滞損失時間を示しましたが、ご指摘のように1kmあたりで評価することも可能と考えております。
P12 (注目すべき効果の例)～のアクセス向上という項目	算出方法が明確でない。	算出方法は、各事務所独自でよいのか、それともDRMを採用したものなのか。	地域ニーズやデータの整備状況は地域や事業によって異なるため、事業実施主体が適切に算出すべきと考えております。

パブリックコメントによる意見			国土交通省の考え方
(原文)	(意見)	(理由)	
P9 死傷事故率の現況値を把握し、県内平均及び全国平均との比較を行う。	事故対策の現況の事故率の算出区間はバイパス区間の現道ないしは新規道路の並行路線と明確にし、並行路線の選び方(なるべく同種別の道路を選択する)などがあると良い。(渋滞は影響あるエリアという言葉が明記されている。)	並行路線の道路種別などにより、入手できるデータに差があるほか、事業毎に都合の良い解釈がなされる可能性がある。渋滞と同様に現況値の算出区間を示すことが望ましい。	・ご指摘を踏まえ、P9に記載を追加いたします。
P13 (15)事業実施環境...(中略)...(事業実施環境の評価基準) 該当する事項がない場合は「 」とする...(中略)... の事項と×の事項が混在する場合は、併記する	別紙3を参照とあるが、視点があるだけで定量的評価の基準が不透明であり、一律の比較ができないのではないか？	・ 定量的評価の基準(線引き)が無いものに対して × といった評価は、評価する側の立場や意図などでいくらでも や×の意味合い・重みが変わるものであるから、複数の事業を同じ目線・同じ土俵で比較し判断することは困難である。(ある程度同種事業と比較しなければ当該事業の位置付けが明確にならないのでは... ・ そのため、とりあえずでも(或いは仮にでも)中心となる基準を設定してやる必要がある。そのためには既往事業を内容項目や効果などで細かくデータを取り(或いはデータベースにするのも一案)、各内容で平均値や最頻値を採るなどの評価項目の作成をしてはどうか？ ・ 反面、元々数字で表せない質のデータは参考にするか、或いは最初から省略するかの措置が必要になるのでは？そういった性質のものには、(手をぬくという意味ではなく)それほど重きを置かない、といった取り決めをする配慮も必要になるのではないかと。	・ご指摘のとおり定量的評価が難しい項目ではありますが、できるだけ定量的データを示すことで、透明性の確保に努めて参ります。
P3 (2)費用対便益・費用対便益は、事業の投資効果を確認するものであり、「費用便益分析マニュアル」の手法に基づいて行う。	赤字部分を追加する。(下記の通り)費用対便益は、事業の投資効果を確認するものであり、「費用便益分析マニュアル」の手法に基づいて行う。使用する現況値データについては別紙2 定量的データによる。(15ページ)	費用便益分析マニュアルは事業着手計画および完成予定時点での評価であるが、この評価要綱は事業採択時評価であるので現況に忠実なデータに基づく精度の高い評価値とする必要がある。	・データの取得方法についての判断は、地域や事業に応じて、事業実施主体が自ら行うものと考えております。
P7 根拠 (例) [1kmあたり(台kmあたり)渋滞損失時間] 現道の1kmあたり渋滞損失時間の現況値を把握し、県内平均および全国平均との比較を行う。	事業対象とする現道の1kmあたり渋滞損失時間の現況値を把握し、対象区間を中心とする当該路線の適当な範囲について比較を行う。	本項は 路線のボトルネックを抽出 するための重要な項目であると理解する。路線の道路機能はボトルネックによって制約される。ボトルネックを解消することにより路線全体としての機能と効用向上をはかることが出来る。当該路線の区間におけるボトルネック区間が明らかになるように路線内区間比較を行う。他の路線の平均値と比較することは意味がない。	・ご指摘のとおり、当該地域の課題箇所の抽出にあたっては、路線内比較が適切だと考えますが、全国あるいは地域でどのくらいの位置にあるのかを確認することも、事業採択の客観的な判断材料になると考えております。
P7 根拠 (例) [渋滞度曲線] 県内センサス区間の渋滞度曲線の中で、当該事業区間の占める位置を確認する。	[渋滞度曲線] 現道の1kmあたり渋滞損失時間等の現況値を把握し、同一レベルの道路・区間について県内平均および全国平均との比較を行う。	[渋滞度曲線] 優先度明示 のために他の路線、区間と比較し課題のある路線・区間を抽出する項目であると理解する。同一規格・必要機能などの条件を同じくして比較することにより優先度がより明確となる。	・同一規格・必要機能などの条件に応じて渋滞度曲線を作成することは、非常に多くの種類の渋滞度曲線が必要となり、結果的に比較しにくいものとなる恐れがあると考えます。分かりやすく実務的な別の手法があればそれを用いてもよいと考えております。
P7 根拠 (例) [その他の特徴]	[その他の特徴] 下記を追記する。当該区間の 交通特性を示す資料(曜日別・時間帯別・車種別の交通量/平均旅行速度) を添付する。	[その他の特徴] 1. 交通特性 (曜日別・時間帯別/交通量・平均旅行速度)を示すデータを示すことにより多くの情報が得られ対策の適否、評価が明確となり客観性とアカウンタビリティが高くなる。 2. 1に必要な データ収集はOVIによるナンバー読み取り技術で容易に可能である。 3. 道路交通センサス(一般交通量調査)を高度化し全国的に基本データを収集整備することにより行政マネジメントが合理化・簡易化できると考えます。 4. B/C の値は道路規格ごとに規定しマスト条件を緩和する。	・データの取得方法についての判断は、地域や事業に応じて、事業実施主体が自ら行うものと考えております。
P15 (別紙2) 定量的データ ここで 以下	平日・土・日休日を区別して算出する。	定量的データの算出趣旨に沿い、算定式における変動値である旅行速度、交通量は観測による現況値を基に正確に算定するべきである。	・ご指摘のとおりであり、平日/休日別や走行方向別、車種別等、特徴がある場合には、適宜考慮して算出するものと考え、要綱(案)に記載しております。

パブリックコメントによる意見			国土交通省の考え方
(原文)	(意見)	(理由)	
P15 (別紙2) 定量的データ ここで 以下	通常時の旅行速度、区間交通量は24時間連続観測値を基にした時間ごとの値を累計して算出する。	現在実用化しているデータ収集技術により、「車種別の時間交通量と関連した区間平均旅行速度の連続データ収集が可能である」との認識のもとに評価手法を決定すること。	<p>・データの取得方法についての判断は、地域や事業に応じた視点と、事業実施主体が自ら行うものと考えております。</p> <p>・渋滞対策や事故対策については、地域や事業に応じた視点とは別に、全国の統一的な考え方に基づく渋滞損失時間などの算出によって、当該事業の位置を確認することも重要だと考えております。</p> <p>・基準旅行速度は、渋滞損失時間を算出するための基本的な考え方であり、統一的な考え方として設定しなければならないと考えております。</p>
P15 (別紙2) 定量的データ ここで 以下	基準旅行速度は実測による交通量・旅行速度相関から適切な値(設計交通量に相当する旅行速度など)、または同路線における他の(改良済みなど)区間の値を参考として決定する。	「費用便益分析マニュアル」、「道路交通センサ手法の検討」、「事業評価手法の検討」がフェーズを合わせる事が重要である。	

3. 採択基準について(費用便益比等)

(1) B / C 値等による採択基準について

P14 (参考:P5) 費用便益費が4.5と便益が費用を上回っているとともに、都市計画決定手続きが……以上により、本事業を採択した。	最終結論となる「採択理由」が概念的過ぎるため、採択理由が明確に理解できない。このため事業内容別に採択基準値を設定してはどうか。例、B / Cが . . . 以上は採択する(事業内容別に基準値を設定する)又は、新規採択候補事業の中から総合評価値が上位10事業の事業を採択した等々。	採択理由を読んだとき、採択理由が素直に理解できないと、国民は疑問を持つ。最終結論となる採択理由は最も重要なところであり、充分ご検討していただきたい。	<p>・費用便益比は便益が費用を上回っていることを確認するためのものであり、事業内容別にB / Cの基準値を設けることは考えておりません。</p> <p>・また、今回の評価手法では、全てを定量化するのではなく、地域ニーズが事業特性を適切に反映できることを目指しました。</p> <p>・なお、採択理由の記述方法については、ご指摘のとおり、より国民にわかりやすい表現とすることで、透明性の確保に努めて参ります。</p> <p>・ご指摘のとおり、「費用便益分析マニュアル」においては、費用便益分析における便益計測項目については、現段階で貨幣換算化が可能なもののみが対象となるなど、課題も残っておりますが、今後、さらに技術的な改善に努めて参ります。</p>
P3 事業採択の前提条件は、事業採択にあたって最低限満たすべき項目であり、便益が費用を上回っていることや……確認する。	費用便益比は、特に市町村道や一般県道等の生活道路の場合は、あくまで事業採択の参考値でしかなく、事業採択の絶対条件ではないことを記述したらどうか。	<p>・現行の費用便益比は、時間短縮効果が高い場合、いわゆる渋滞緩和・解消効果が高い事業や交通量が多い事業、走行距離を大幅に短縮する事業の効果しか計算できない。</p> <p>・このため、都市部の道路や地方部の主要幹線道路には良いが、地方部の生活道路には向いていない。</p> <p>・中山間地等では、交通量も少なく、渋滞も発生していないが、安心・安全な生活を営むために必要な道路事業が多くあると思う。</p> <p>・例えば、H16新潟中越地震で被災した山古志村、川口町等では、災害に強い道路ネットワークが形成されていれば……と思うこともあり、費用便益比が小さくても必要な事業は採択できることを明記したらどうか。</p>	

パブリックコメントによる意見			国土交通省の考え方
(原文)	(意見)	(理由)	
P2 事業の影響は「費用対便益」と重複する部分もあるが、事業の説明力を高めるために、項目ごとに効果を把握する。	「事業の影響中の社会全体への影響」を数値化し、事業の採択を判断するために使うことを提案します。	理由:下記3のとおりです。 ・大前提 これまでの社会資本整備が大都市を中心に、社会的需要を満たすように行われてきました。その結果、大都市と地方都市、地方の中心都市とそれ以外の地域との間で社会資本の整備に格差があるのが現状と思います。 このような格差のある状況で画一的に費用便益を分析することは、格差の拡大にほかならないと思われます。 そのため、住民生活に密着している道路整備を考えるときに、公平性に配慮する観点から「補正係数」の考え方を導入するべきと考えます。(海外では導入されている例があると聞いています) ・費用便益分析に地域特性の反映 日本では、道路事業の費用対便益の分析において、便益集計項目は交通量と走行環境から算出しているように思われますが、例えば、雪国では、冬季の走行速度はきわめて低下し、走行時間も長くなります。また、交通事故(物損・人身)は多くなります。 国土の約4～5割を積雪寒冷地が占めているのですから、少なくともこのような地域特性は費用対便益の分析に反映させる必要があると思います。 ・評価の方法について 評価では、費用対便益・自動車や歩行者への影響が主で、社会的影響は従の用に見受けられる。しかし、これでは上記1のとおり、公平性に欠けると考えられます。 そのため、 1)費用対便益は、前提条件の確認であることをもっと明確化し、(事業の必要性のみを判断するものとし、) 2)社会全体への影響については、各項目の評価の視点を例示ではなく体系的に整理し、数値化して、それにより評価の優劣を判断し、(事業箇所の評価の順位を判断) 3)その際、海内に事例も参考にして、例えば、「雇用への影響」等の評価視点も加えるべきだと思います。	・ご指摘のとおり、現行の費用便益分析の手法に関するご意見等を受けて、貨幣換算化が困難な影響についても適正に評価に反映させる仕組みとするため、総合評価手法の導入を検討しております。 ・各評価項目の評価結果の数値化に関しましては、判断基準が地域や事業によって異なるため、統一の基準を設定することが現段階では困難と考えましたが、根拠を示すことで、透明性の確保に努めて参ります。

(2) や の数による採択基準について

P13 (16)採択の理由 ・なお、採択の可否の判断は行政が行うべきものであると考えており、採択の可否の判断基準については、や の数の多寡で判断することは考えていない。	や の数が判断基準にならないのであれば、実施する意義は...? 例えば同種・同規模・同環境などの事業を評価項目に合わせてデータ化し、各項目について平均を採っては如何?或いは事業の効果・影響の最大公約数や最頻値を(or ?)等にして一応の中心となる評価基準を設定しては?(要データの蓄積、という条件付)		・今回の手法が運用され、データが蓄積されていく中で、ご指摘のような類型化等についての試みも検討して参ります。
P13 (16)採択の理由 ・なお、採択の可否の判断は行政が行うべきものであると考えており、採択の可否の判断基準については、や の数の多寡で判断することは考えていない。	「や の数を踏まえて判断する。」とかできないでしょうか?	事業採択の可否は、行政が判断するのはその通りだと思いますが、行政の透明性として求められているのは、その判断基準であると思います。しかし、上記文章からはその判断基準を曖昧にしているようにしか受け取れません。採択の可否の判断材料としてこの他の条件もあるとは思いますが、可否の理由が明確にならない気がします。(特に「否」の場合)	・ の数により判断することは不適切であると考えています。 ・ただし、 などの根拠を示すことで、透明性の確保に努めて参ります。

パブリックコメントによる意見			国土交通省の考え方
(原文)	(意見)	(理由)	
4. 評価項目の追加・削除等			
(1) 評価項目の追加・削除等			
P2 図1 P3 事業の影響 P11 事業の影響 P12 (注目すべき効果の例)	(図1)体系図において、事業の影響の下に、「鉄道・軌道への影響」を付け加える (P3) 社会全体への影響をとし、新たに 鉄道・軌道への影響を付け加える (P11)新たに 鉄道・軌道への影響を付け加える (P12)「特急停車駅」を「拠点駅」に変更する	道路街路事業において、「鉄道・軌道」をどのように位置付けようとしているのか、無視しようとしているのかが明確ではなく、より積極的に位置づけるべきであり、そのような項目立てを行うべきである。 これまで意見提出者は旧建設省系の道路局や都市整備局関連の公共事業に対して「鉄道・軌道」を付け加えるべきと何度も主張してきたが、一向に具体的かつ積極的な回答を得たためしが無い。例えば、社会資本整備計画の際のパブコメにおいての事例について述べていきたい。 (http://www.mlit.go.jp/pubcom/03/kekka/pubcomk30/30.pdf) 1)「交通系について道路・交通安全施設・空港・港湾と縦割りに分割するのではなく、モードの連携を考慮した指標・事業の設定せよ」に対する回答は「横断的な取り組みを長期計画の分野毎に分かりやすくした」としただけであり、 2)「個別分野で「鉄道」も記載せよ」に対する回答は、「民間事業者の採算性によるものなので、長期計画を策定していないため項立てしていない」と理由を明示しないままの「逃げ」の回答に終始している。 3)「道路整備の結果生じる負の効果」についての回答では、「評価化は困難」として回答を回避しており、 4)「道路渋滞削減のための道路整備よりも道路交通量の削減を数値目標にすべき」についての回答も、「民間活動の結果なので社会資本整備の指標への採用は不適切」するだけで、その理由が示されていない。一応「公共交通の利便向上」として触れられているが、具体的に道路局が鉄道や軌道に対して何をすることが明確に示されていない。 5)「公共交通機関へのモーダルシフト」についての回答も、具体的に道路局が鉄道や軌道に対して何をすることが明確に示されておらず、もし従来権限が無いのであるなら、鉄道局と内閣官房や総合政策局でどのような連携や調整をするつもりなのか具体的に示すべきである。 6)道路への鉄道敷設やDMV(道路鉄道両用車)の運行に関する構造改革特区申請を、在野のグループが内閣官房を通して道路局に行っていると聞かすが、それに対する回答では「一般交通に供するかどうか」を根拠に却下しているものの、その「一般交通」とは何を指すのか、担当官は具体的かつ明確に答えていない 7)ところが「立体交差化」については「積極的にやりたい」とし、アスファルトの道路で無ければ積極的にはならないとの見解となっている。 このような道路局等のかたくなな姿勢は、交通系の公共事業等を横断的に検討していこうとし、国土交通省の統合の行政改革の動きに逆行する時代錯誤的な対応といわざるを得ない。鉄道局と内閣官房や総合政策局でどのような連携や調整をするつもりなのか具体的に示すべきである。道路事業・街路事業の新規事業採択時評価に当たっては、局レベルではなく横断的な採択を原則となるように改めるべきである。また道路・街路事業も、むしろ「交通系公共インフラ事業」という枠組みとし、鉄道・軌道への支援や、道路への鉄道敷設の特区認定と全国展開を行い、上に挙げた1)～7)の課題に積極的に答えられるようにすべきである。このため項目立てに、マル2「社会全体への影響」をマル3とし、新たにマル2「鉄道・軌道への影響」を付け加えるべきである。さらにはそのような施策の実現のために、道路構造 仮にそのようにする意思がない、というのであれば、国土交通省への統合後も、「建設(内務)・運輸(鉄道)の百年戦争」が未だに続いており、「局益」を巡る争いが未だに耐えていない、ということ国民の前に露呈することになるであろう。	ご指摘のとおり、道路整備は「鉄道・軌道」にも影響を与える場合があると認識しており、その影響が「注目すべき」場合には、評価の視点として記載することが可能なものとなっております。
P6 (14)事業の影響	「自動車や歩行者の影響」の中に、「道路構造」を項目として追加してもらいたい。	道路事業を推進していく主な目的の1つに、市街地以外の地域などの未改良区間を解消していくことがあります。そのため、当事業区間が未改良であるかどうかは、事業の影響を考慮する上で、大変重要であると考えます。	ご指摘のとおり、未改良区間など、特記すべき事項に関して記述することは重要だと考えており、「その他の特徴」として明記することで、当該事業の必要性を明確に示すことができるものと考えております。

パブリックコメントによる意見			国土交通省の考え方
(原文)	(意見)	(理由)	
P6 (11)関係する地方公共団体等の意見 (12)事業採択の前提条件	「関係する地方公共団体等の意見」及び「事業採択の前提条件」の項目については、不要と考えます。	「関係する地方公共団体の意見」及び「事業採択の前提条件」(イメージに記載している手続き完了の部分)については、「事業実施環境」の中に記入し、また、「事業採択の前提条件」(イメージに記載している費用対便益の部分)については、「費用対便益」の項目にすでに記載されています。 そして、「採択の理由」に上記内容を明記することが妥当と考えます。	・事業評価の目的は、「意思決定者に重要かつ客観的な材料を提供すること」であるとされており、「関係する地方公共団体等の意見」や「事業採択の前提条件」を項目として整理することは重要だと考えております。 ・現段階で貨幣換算化が可能な便益計測項目は限られておりますが、今後、自動車・歩行者への影響に限らずに、幅広い影響を計測できるような技術的な改善に努めて参ります。
P6 (13)費用対便益 ・費用対便益分析の結果を記述する。 (14)事業の影響	費用対便益分析を事業の影響、自動車・歩行者への影響を表す指標として取り扱い願いたい。	現時点において、定量化できる便益は、自動車や歩行者に対するものしかなく、他に社会全体への影響としての効果が存在することを明確にするため。さらに、地方自治体を実施する事業は、社会全体への影響が自動車・歩行者への影響より高いケースが多いため。	

(2)各項目の評価の視点の例示への追加・削除等

P17 (別紙 3) 社会全体への影響について、五つの項目に分類されており、そして各々の項目において、いくつかの視点が記載されている。	上記のうち、地域経済と地域社会の項目における視点について、錯綜しているものが見られるので、実感に合う項目のところに再整理していただきたい。		・実際に運用された際に、ご指摘のような課題が生じれば、再整理したいと考えております。
P17 (別紙 3) (項目)環境 (視点)Co2 排出量の削減	(項目)環境 (視点)Co2、NOx、SPM 排出量の削減	17アウトカム指標に含まれる NO2,SPM 排出量を加える。算出に必要なデータ収集技術が実用化している。	・ご指摘のとおりであり、追加いたします。
P17 (別紙 3) 各項目の評価の視点の例示視点欄の各表現。	視点の各表現が、全てプラス方向で表現されているが、中立的な表現にするべきである。	視点の各表現が、全てプラス方向で表現されている。項目によっては抵抗なく受け止めることのできる事項もあるが、例えば、バイパス建設の場合に、既存の中心市街地へのマイナスの影響を及ぼす場合もある。騒音についても、当該道路沿線では騒音は通常増大すると思われる。こうしたマイナス影響についても、客観的に評価をしていることを明示するため、別紙3「各項目の評価の視点の例示」の各表現は中立的な表現にすることが望ましい。 例えば、「中心市街地への影響」「騒音の増減」など	・各項目の評価の視点は例示であり、記述内容にとらわれずに視点を設定することは可能であると考えております。なお、例示の中では、「歴史文化遺産への影響」や「道路整備による地域分断」、「住民の反対」など、負の影響についても示しております。
P17 (別紙 3) 「各項目の評価の視点の例示」社会全体の影響 災害 視点	視点に、「生命線道路の確保」を追加してください。	中山間地域において、道路は根幹的な社会基盤施設であり、日常生活はもとより災害時における緊急輸送路や避難路など多様で重要な役割を担っており、いわゆる「生命線道路」と言われています。 こうした道路を整備する場合、単に緊急輸送路やアクセス性、利便性の向上と言った個々の影響で評価するのではなく、定義を明確にした上で「生命線道路の確保」といった総括的に評価できる例示があった方が、路線の性格等を分かりやすく簡潔に説明できると思います。 (背景) 昨年の度重なる台風災害を踏まえ、住民の安心・安全を求める声が高まっており、今後の道路整備においてもこうした視点がより重要となる。	・各項目の評価の視点は例示であり、記述内容にとらわれずに視点を設定することは可能であると考えております。なお、例示の中では、「災害による孤立化の解消」が示されており、「生命線道路の確保」に該当するものと考えております。

5. その他

P2 図1	費用対便益と社会全体への影響が分かれています。定量化可能なものについてはできるだけ費用対便益の評価に入れる必要があると思います。	北海道のような積雪寒冷地では、1年の約半分を占める冬期の交通問題を考える必要があると思います。こうした地域での道路建設は、無積雪期よりも積雪期での効果が大きく、これを便益として適切に採り入れることが地域性を考慮した評価につながると思います。北海道では、無積雪期には安全・快適に利用できますが、冬期には運転が怖くて利用したくない/できないという道路が実際に多く存在します。こうした状況を踏まえた評価方法が望まれます。	・ご指摘のとおり、費用対便益における便益計測項目につきましては、幅広い影響を計測できるような技術的な改善に努めて参ります。
-------	--	---	---

パブリックコメントによる意見			国土交通省の考え方
(原文)	(意見)	(理由)	
全般的	意見募集期間が短く(1月20日～2月2日)、かつ資料「道路事業・街路事業に係る総合評価要綱(案)」(別紙・1)(PDF形式)が、PDFファイルに一括されているだけで、何をどう答えてよいか把握がしにくい。	「道路事業評価手法検討委員会」(委員長:森地茂政策研究大学院大学教授)においての審議状況との兼ね合いと考えられるが、意見募集期間はせめて1ヶ月必要で、さらに同委員会の議事録や疑義についての質疑に応じる等を含めた資料提供がないと、なかなか回答しにくい、と考える(全てのパブコメに共通する)。またPDFファイルの頁の表示が、最初の頁からの枚数表示とは異なるため、該当頁のみの印刷指定の際、設定が紛らわしいので、ファイル資料として適切な頁数表記にすべきである。	・今回は、現行制度の改正であることから、2週間に設定しました。しかしながら、ご指摘については真摯に受け止め、今後、留意していきたいと考えております。
全般的(しいて挙げれば、P12の根拠例等)	連続立体交差事業や特殊街路制度活用の橋上駅や駅前広場整備における各地の具体的事例から、様々な問題点が浮かび上がっているものの、行政サイドでしっかりと取り組もうとせずに、うやむやにしているケースが少なくない。	例えば連立(限度額)としては、旭川での機能補償工事では複線電化施設についての必要性の指摘に疑義があったり(資料2)、鉄道利用者の声が通りにくく、都市側の地元行政側の視点に大きく変更したまま事業計画が進行するケースがほとんどである。地元行政の都市計画サイドは「駅周辺開発」の視点でしか物を見れず、鉄道・軌道系の交通体系の改善の視点はきわめて希薄なため、出来上がった構築物が鉄道利用者の利便を適切に改善しないばかりか、悪化させる場合もある。旭川・新潟・岡山等での鉄道施設の考え方(発着番線縮小)や小松・坂出・今治・(東武)栃木等での相対式ホームをそのまま高架に上げる工事手法(対面乗換が上下線とも可能な島式ホーム2面で中央番線は両側にホームを配する手法ではなく、相対式ホームのままにする現行手法)は、折角の巨額の工事での鉄道利用施設改良のチャンスをみすみす逃している。 また北海道内の駅前広場の設計では、利用のしやすさの順位が、タクシー・マイカーの後にバスが追いやられていて、鉄道とバスという公共交通同士の連携を阻害するような整備を行っている(例えば岩見沢駅前広場整備等事例は多数)。このような事業の再評価や、再改良工事を制度化すべきである。 このような、連立事業の専門性ゆえの秘密体質は、現行のままでは透明性・客観性に欠け、事業採択の理由の理解が困難であり、客観的評価指標を用いて事業採択の前提条件事業の効果や必要性や当該年度の予算枠、地域固有の状況等の諸要素を総合的に考慮という観点で住民やNPO団体に周知されないまま事業が振興する危険性が高く、抜本的な見直しが必要である。 なお、これについては新規採択箇所だけでなく、既存採択の事業についても再評価を義務付けるべきである。	・ご指摘については今後の業務の参考にさせていただきます。
全般的	社会資本整備パブコメにおいて、「構想段階での住民参加」について「住民参加手続きガイドラインを策定し取り組む」とされたが、河川局を別にして道路街路等では未だ不十分であり、重点的な反映を求める。	「住民参加手続きガイドラインを策定し取り組みを推進」といいながら、ブロック別の社会資本整備計画を提出しても、無視したり取り違えた一方的解釈をして全く反映されないことがあった(資料1)。また、各種検討委員会の委員の選任に当たっては、指名委員の他に公募委員を幅広く、当該市町村以外も含めて広く募集すべきである。今回の「総合評価」についても、各地方整備局レベルで専任の担当者を置いて説明したり資料提供に応じる等の配慮をすべきである。	・今回の総合評価導入に係る検討は、「道路事業評価手法検討委員会」(公開)において審議されており、委員会資料についても全てHP上に公開いたしております。