

# 地方公共団体意見照会及びパブリックコメントにおける意見を踏まえた修正箇所

## 【客観的評価指標(案)修正箇所】

項目	意見	パブコメ or 意見照会	対応の考え方	指標(修正後)	(対象道路種別)								
					高速	高B	都高	国(二改)	国(一改)	県	市	街路	
<b>0. 前提条件</b>													
0-1 費用便益比 1.5 (別紙)													
<b>1. 活力</b>													
-5 新たに新幹線駅/新幹線駅もしくは特急停車駅に60分以内でアクセス可能となる市区町村が存在する/へのアクセスが向上する市区町村が存在する													
-6 新たに第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場に60分以内でアクセス可能となる市区町村が存在する/へのアクセスが向上する市区町村が存在する													
-7 新たに特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾/重要港湾へ60分以内でアクセス可能となる市区町村が存在する/へのアクセスが向上する市区町村が存在する													
-21 新たに日常活動圏の中心都市から30分圏域内となる市町村が存在する/日常活動圏の中心都市から30分圏域内の市町村で行われる事業である													
-5 新たに三次医療施設に60分以内にアクセス可能となる市区町村(地区単位も含む)が存在する/新たに二次医療施設へのアクセスが向上する市区町村が存在する													
	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。 時間短縮効果を表す指標とすべきである。	パブコメ	いずれの指標についても「60分(30分)」に限らず評価可能となるよう、アクセス向上を評価する指標に修正	新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる					×	×	×	×	×
	半島地域など交通拠点へのアクセスが困難な地域もあることから、90分以内等、アクセス圏域を拡大すべき。	意見照会		新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	×	×	×						
		意見照会		第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる									
		意見照会		特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる				×	×	×	×	×	×
				重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	×	×	×						
				日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる									
				三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる					×	×	×	×	×
<b>物流効率化の支援</b>													
	「物流効率化の支援」の中に、道路事業による農水産物の安定供給・市場拡大効果の向上を反映できる項目の追加を行って欲しい。	意見照会	農林水産物の流通の利便性向上を評価する指標を追加	農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性が向上する					×	×	×	×	×
	地域にとって、高速道路の延伸による鮮魚や活魚など生鮮食料品の大都市への輸送効率の改善が重要な課題であり、生産量、出荷量を考慮した消費地へのアクセス性向上等を指標として設定して欲しい。 農産物や工業製品などの大消費地への物流量を測る指標が必要。	意見照会		農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	×	×	×						
		パブコメ											
<b>都市の再生</b>													
	都市再生プロジェクトを支援する路線への評価が必要。	パブコメ	都市再生の重要な施策であることから、指標を追加	都市再生プロジェクトを支援する事業である									
-11 中心市街地内(商業系用途)で行う事業である													
	一般国道(二次改築)で、「中心市街地内(商業系用途)で行う事業である」とあるが、商業系用途の記述は不要ではないか。工業系用途等を外すためであれば、工業系用途以外とすべきではないか。	意見照会	指摘のとおりであり、指標より「(商業系用途)」の部分を削除する。	中心市街地内で行う事業である	×	×	×		×				×
-24 新たに高速道路ICから60分以内で到達できるようになる主要な観光地が存在する/へのアクセスが向上する主要な観光地が存在する													
	60分という単位を地域観光資源のアクセスルートが形成できるに変更。	パブコメ	観光地へのアクセス向上を評価することを明確にするため、指標に修正	IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する					×	×	×	×	×
	原文に下記事項についても評価に加えていただきたい。 (例)観光地間のアクセス性	パブコメ		主要な観光地へのアクセス向上が期待される	×	×	×		×				×
	「個性ある地域の形成」の中に、「年間入り込み客数が10万人以上の観光地と密接な関係にある」という指標を追加されたい。	意見照会											
	地域主体による観光戦略を支援し地域の活性化を図る観点から、下記の指標を追加すべきと考える。 「地域の魅力を広める広域連携観光を支援する道路である。」	意見照会											

項目	意見	パブコメ or 意見照会	対応の考え方	指標(修正後)	(対象道路種別)							
					高速	高B	都高	国(二改)	国(一改)	県	市	街路
<b>2.暮らし</b>												
-1 自転車交通量が500台/日以上又は自動車交通量が1,000台/12h以上又は歩行者交通量が500人/日以上の区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる												
	自転車交通量500台/日以上または自動車交通量1000台/12h以上、または歩行者交通量500人/日以上の区間において、自転車利用空間を整備……となっているが、自転車、自動車、歩行者の数値基準が「または」となっているため、自動車に着目すれば殆どの箇所が該当するがこれでよいのか？評価基準として、妥当な数値を設定すべきではないか？。また、「自転車利用空間」とは、自転車と歩行者の分離のことかどうか曖昧であるため、明示すべき。さらに、自転車と歩行者の分離の議論の前に整備が遅れている歩道等の整備を優先課題とした基準を設定すべき。	パブコメ	「又は、」については誤りであり、「全ての条件を満たす」よう記載を修正	自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	×	×	×					
	(案)では自転車利用空間を整備することでチェックされることになっているが、自転車利用空間の整備のみでは歩行者の安全は確保できないため、「歩行空間の整備」もチェック項目の文言に取り入れるべきと考える。	意見照会	歩行者の安全性向上を評価する指標を「3.安全」に追加	当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上(当該区間が通学路である場合は500台/12h以上)かつ歩行者交通量100人/日以上(当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上)の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	×	×	×					
	通学路に指定されていないながら歩道がない(狭い)路線であるということを条件に取り込んでどうか。	意見照会										
-2 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される												
	街路事業の必要性を評価する指標として、以下の項目を追記して頂きたい。 2.大項目「暮らし」 中項目「安全で安心できる暮らしの確保」 バリアフリー法における道路特定事業に位置づけ有り	意見照会	既存の指標「交通バリアフリー法～バリアフリー化される」に「バリアフリー法における道路特定事業に位置付けあるもの」を追記。	交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	×	×	×					
<b>3.安全</b>												
	大項目3「安全」中項目「災害への備え」について 特に木造密集市街地においては、街路を新設・拡幅することにより、避難路の確保、或いは延焼遮断帯の役割も併せ持つことになるので、この項目も追加した方がよいと考えられる。	意見照会	密集市街地の防災性を考慮する指標を追加	密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす	×	×	×	×	×	×	×	
-7 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する												
-8 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する												
	「中心市街地で行う事業」「避難路へのアクセス」「消火活動支援」については、街路事業だけではなく、地方道事業でも実施しており、対象事業の見直しを検討願いたい。	意見照会	意見を踏まえ対象事業を見直す	避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する <対象となる道路に都道府県道・市町村道を追加> 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する <対象となる道路に都道府県道・市町村道を追加>	×	×	×	×	×			
					×	×	×	×	×			
<b>4.環境</b>												
	沿道地域の自然景観、歴史的景観への配慮を欠いた道路建設は、都市文化の再生ではなく、破壊につながる。この点の評価が必要。	パブコメ	指摘のとおり、環境の観点の指標が大気と騒音のみであることから、その他自然環境や景観を考慮する指標を追加。	その他、環境や景観上の効果が期待される								
	自然環境や生態系の保全のため特別な措置を講ずる予定の事業について、評価する指標も加えた方がよいと考えます。	意見照会										
<b>5.その他</b>												
	事業の評価においても、地域特性を踏まえることが重要であり、それらを考慮した評価項目の追加も可能とすべきである。	意見照会	指摘のとおり、本指標で全ての効果をあらわすことはできないことから、その他の効果を記載する項目を追加	その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる								

# 【費用便益分析マニュアル(案)修正箇所】

項目	意見	パブコメ or 意見照会	対応の考え方	具体的な反映方法
<b>1. 本マニュアル(案)における費用便益分析の概要</b>				
<b>(1) 費用便益分析の基本的な考え方</b>				
	有料道路を選んだ場合、時間短縮便益から通行料金を差し引いたものが便益となる。	パブコメ	有料道路の場合、対象となる便益は、利用者便益 + 事業者便益であり、記述を修正	1. 本マニュアル(案)における費用便益分析の概要 (1) 費用便益分析の基本的な考え方 (略) 本マニュアル(案)においては、それらの効果のうち、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である、「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の項目について、道路投資の評価手法として定着している消費者余剰社会的余剰を計測することにより便益を算出する。
<b>2. 便益の算定</b>				
<b>(1) 交通流の推計手法</b>				
	道路整備なき場合とは、現状の道路網で考えればよいが、ある場合とは、他の道路網は完成したケース、即ちフルネットを想定している場合が多いが、その妥当性が疑問である。	パブコメ	関連する道路網の有無について交通流の推計を行い、妥当性を評価することとし、その旨、マニュアルに記載	対象路線の整備・改良の有無それぞれの場合の交通流の推計のチェック (中略) 対象とする路線がその他の道路整備プロジェクトを含む全体計画の一部であり、交通流の推計結果に大きく影響を与える場合、全体計画の有無について交通流の推計を行い、適切な交通流を設定する。
	OD表によるものをコントロールトータルすると言うが、これはあくまで現況を示すもので、道路新設による将来交通量の推計方法ではない。	パブコメ	指摘のとおり、原案は誤解を招く文章であるため、修正	発生集中量の推計 対象地区のOD表を作成する際、総発生集中量については次の手法を基本とする。 総発生集中量は、ベースとなるOD表によるもの将来総発生集中量をコントロールトータルとして推計する。
	配分手法に関して次の手法を原則とする。 Q - V式配分 転換率式配分 とあるが、現在試行中の均衡配分の位置づけはどうなるのですか？	パブコメ	別途検討を行っている利用者均衡配分手法の採用を念頭に置いた修正を行う	配分手法 配分手法に関しては、次の手法を原則とする。 年間の平均的な一日の交通量に対し、Q-V式あるいはリンクパフォーマンス関数を用いた配分。 年間の平均的な一日の交通量に対し、転換率を用いた配分。(有料道路等)
<b>(2) 「走行時間短縮便益」の計測</b>				
	都市部の高速道路と地方の一般道では、同じ車種区分でも時間価値が大きく異なると思います。時間価値原単位は、地域の所得水準や道路の使われ方(目的)を考慮して、事業ごとに設定すべきではないでしょうか。	パブコメ	時間価値原単位については、地域独自の値を使ってもよいとしているが、道路種別も考慮可能とするよう記述を修正。	車種別の時間価値原単位 時間価値原単位については、地域又は道路種別によって差が生じることも考えられる。各地域又は道路種別によって独自に設定されている数値がある場合、それらを用いてよい。
	休日に関する上記の簡便法の場合は、交通量比だけでなく、走行速度比も反映させた方がよい。	パブコメ	地域の交通状況等に応じて、交通量比だけでなく走行速度比(所要時間比)を使用することも可であり、記述を修正	休日の考慮 観光目的の交通量が増大するなど休日の交通状況が平日の交通状況と大きく異なる道路については、平日の便益に休日と平日の交通量比(休日係数)又は休日と平日の走行時間比を乗じることにより、便益を計算してよい。
<b>4. 費用便益分析の実施</b>				
	事業中区間で、完成供用区間と未供用区間が存在する場合、道路がある場合とない場合の定義が不明確である。残工区(未供用区間)の事業評価とするのか？ 事業全体の評価とするのかを明示すべきであり、事業の再評価の場合、残工区について、評価するのが妥当と考える。	パブコメ	再評価時のB/C算出について明確でなかったことから、再評価時のB/Cの算出についてマニュアルに記載	(2) 再評価における費用便益分析 再評価に際して行う費用便益分析に際しては、「事業全体の投資効率性」に加え、「残事業の投資効率性」の評価を実施してもよい。 「残事業の投資効率性」の評価にあたっては、再評価時点までに発生した既投資分のコストや既発現便益を考慮せず、事業を継続した場合に今後追加的に必要となる事業費と追加的に発生する便益のみを対象として算定する。さらに、事業を継続する場合と事業を中止する場合を比較する。
	費用、特に便益の見積もりは、客観的に行えないので、不確定要因を考慮して、費用便益比率は2.0以上にしておく必要がある。	パブコメ	交通量、事業費等については、不確実性を考慮した費用便益分析を行うよう、マニュアルに記載。	(3) 感度分析の実施 費用便益分析に際しては、必要に応じ、感度分析を実施する。 感度分析においては、費用便益分析の結果に影響を及ぼす要因について、その要因が変動した場合に費用便益分析結果に及ぼす影響を把握する。 この場合の影響要因は、費用便益分析結果に及ぼす影響の大きさを考慮して設定する。影響要因の変動幅については、その要因の不確実性の度合いを考慮して設定する。 参考までに影響要因の例を次に示す。 交通量 事業費 事業期間 また、影響要因の変動幅については、データの蓄積が不十分な影響要因については、基本ケース値の±10%を変動幅としてよい。
	工事中の事業費の増加はよくあることなので、事業費は最新の予測を用いるべき。	パブコメ		
	用いた項目、原単位の原則公表としているが、現在行われている費用便益分析で項目・原単位以外の詳細が公表されていないため、追分析が不可能となっている。 まず現在の分析においてすべての用いた基本データ、計算途中データなどを示すべきである。 便益における初年便益は、参考のために単年分を出すのであれば、単年便益(初年便益)として判り易くした方がよいのではないか。	パブコメ	透明性向上の観点から、費用便益分析にあたって用いたデータや計算手法等を公開する旨マニュアルに記載	(4) 結果の公表 費用便益分析に際しては、用いたデータや計算手法等は、原則として公表するものとする。
		意見照会	用語を適正化	{様式}費用便益分析の結果(P21) 便益 「初年便益」を「単年便益(初年便益)」に修正