

パブリックコメントにおける 意見とその対応

「高規格幹線道路等の事業実施に向けた手続きのあり方（中間とりまとめ（案））
に関する意見募集の結果について

実施期間及び方法

実施期間：平成20年12月23日（火）～平成21年1月12日（月）

実施方法：（資料）インターネットによる閲覧

（意見）電子メール、郵送、FAXによる自由意見

意見募集対象

「高規格幹線道路等の事業実施に向けた手続きのあり方（中間とりまとめ（案））」

意見総数：計69件

| 該当箇所 | 意見 | 理由 | 回答案 |
|---|---|----|---|
| PIについて | | | |
| <p>「透明性」といわゆる「PI」及び貴論の「本来議論すべき段階でないにも関わらず、詳細な議論が行なわれ議論が混乱している事実が見受けられる」(12頁24行目～)</p> | <p>今般の、社会資本整備審議会道路分科会・基本政策部会(以下、社整審道路分科会)における「高規格幹線道路等の事業実施に向けた手続きのあり方・中間とりまとめ(案)」(以下、単に「中間とりまとめ案」)は、これまで社整審が果たしてきた、日本の道路事業への具体的影響を斟酌すると、内容は必ずしも十分なものではない。</p> <p>事業実施における大枠の手続きについて、いくつかの制度的改良を検討し提言しているようには見えるが、それらはあくまでも「手順・システム」の側面からのみの制度的見直しが強調されていることが目立ち、その根本にあるはずの現行制度の致命的問題点への厳しい考察が不足している。特に、現在の新しい問題点のありかを深く検討した形跡は、少なくとも「中間とりまとめ案」の文章からは読み取れない。</p> <p>十全に論述する余暇はないので一例を、「中間とりまとめ案」文中にある「透明性の確保」というテーマに絞ってなるべく具体的かつ事実本意で指摘する。</p> <p>「透明性の確保」は、前述した「手順見直し」の背景にある原因とも言うべき根本的な問題点のひとつであるはずだが、「とりまとめ案」文章では、「透明性」というキーワードが散見されるにも関わらず、「手続き」との関係性が極めて曖昧・希薄である。</p> <p>おそらくこれは、「手続き」が、制度的・システム的概念で意識される一方、「透明性」は質の問題、すなわち諸制度の運用の謙度や人的資質、モラルなどの倫理的検証をも要するため、時間的に委員各位の資質から結果的に考察を欠いてしまったため起こった半端な論述なのであろう。それほど行政、なかんづく公共事業における「透明性」とは困難な大テーマのはずなのである。</p> <p>このことは、具体的に今日の道路計画における住民と行政の合意形成の過程においても、たった今、何が行なわれているか、そのファクトを検証するだけで、議論は飛躍的に深めることができるはずである。</p> <p>かつてこの部会が、いわゆる「PI」に与えた影響は小さくない。しかしながら、現実いわゆる「PI」がどのように行なわれているかを厳しく検証しなければ、手続きの「透明性の確保」に関する考察は不可能なはずである。</p> | | <p>PIについては、「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン(平成20年4月国土交通省策定)」等を踏まえ進めているところです。</p> <p>ご指摘については、今後の参考にさせていただきます。</p> |

| 該当箇所 | 意見 | 理由 | 回答案 |
|------|---|----|-----|
| | <p>よく知られた例をあげる。いわゆる外環道計画(法定路線名は部分々々で、国土を縦横断する幹線自動車道の支線となっているが、このような、一般国民にとっては全く意味を有さないばかりか透明性にとって少なからず有害でトリッキーな手続き論についてはここでは触れない)において、沿線の7区市でいわゆる「地域PI」ともいうべき「周辺地域住民による課題検討会」が行なわれた。</p> <p>世田谷区に例をとれば、公募に応じた86人の住民が約1年間の長期にわたって、一回につき4～5時間、時には午前・午後にわたって会議を行なうという大規模なものである。(参加登録住民は、この検討会が当該道路計画に対して「賛成・反対」を言う場ではない、という主催者側が提示した参加条件を納得した者だけが参加している事実は様々な意味で留意する必要がある)</p> <p>この、世田谷区の「検討会」は、昨年9月に終了したが、最終会議の出席者の約70%もの住民が、「検討会の運営等」について遺憾の意を表し、「地域課題検討会」解散後に団体を設立し国交省・関東地方整備局・主任監査官宛に、出先機関(外かく環状道路東京調査事務所)の、行政としての対応が住民側負担において片務的かつ明瞭性に欠けることを指摘して訴え、その曖昧に過ぎる姿勢と合意形成法(いわゆる地域PI)の改善と説明を求める「要望書」を提出した。</p> | | |

| 該当箇所 | 意見 | 理由 | 回答案 |
|------|---|----|-----|
| | <p>【当該「要望書」とそれに対する国交省・関東地方整備局の「回答文書」は、電子メールによる本意見とは別に、重要な事実を示す参考資料として事務方(担当部局)に配達証明つきで送付。担当部局承知。3連休末日が締め切りになっているものの、「消印有効」ではなく「持参も不可」(警備員はモノを預からない、という電話口対応者の裁量により執らざるを得なかった遺憾な作法であることをお断りしておく)</p> <p>「要望書」の骨子は、</p> <p>検討会の運営責任者による突然の「成田闘争」の暴力シーンと思しき映像の上映と講演(「こういうのは良くない」と云々と解説)【公的解説の誘導的偏向】</p> <p>ファシリテータによる検討内容の代弁的発表【直接性の阻害】</p> <p>住民意見のマトリクス形式の表への落とし込みによる内容のねじれ【情報整理の恣意化と粗暴】</p> <p>当該検討会の都市計画プロセス上の位置付けを問う住民への主宰者・外かく環状道路東京調査事務所長の無言・無回答(正確には資料を参照されたい)【公務員としての懈怠】</p> <p>適正な議事録がないことにたまりかねた住民の、私費による速記録(A3版5ページ)100部の作成と行政を含む出席者への配布【随契業者を雇っていながら住民側の時間・労力・経済的負担への片務的依存】</p> <p>…等々、</p> | | |

| 該当箇所 | 意見 | 理由 | 回答案 |
|------|---|----|-----|
| | <p>要望書は、 基本的事項の回答が得られないことや、議論の不透明性を遺憾とし、適切な「検討」と意味ある回答「Meaningful Reply」、を求め、調査事務所の対応改善と、今後の当該計画における「説明・話し合い」先の明示を要求した。</p> <p>約50日間の「精査」の末、仕事納めの12月26日、「回答書」が到着したが、内容は文字通り意味不明のものであった。これは比喻や論評的表現ではなく、誰が読んでも意味が不明なのであって、十行あまりの文章中の、最も主要と思われる部分に、関東地方整備局・計画調整課を示す封筒に無署名でこういう結論があった。</p> <p>【引用】検討会運営に庇護があったとは認識しておりません</p> <p>おそらく、誤字であろうが、「庇護」とは何か、住民には見当もつかず、別送の検討会参加住民ら35名が発した「要望書」と「回答文書」の写しを参照すれば、この奇怪な「不透明感」の性格は自ずから明らかになるはずである。短い文書の、最も有意であるはずの部分に、誤変換ではない熟語の間違いがあったことは文字通り、行政の発行する文書としては意味が不明であり、担当者の、この件に関する緊張感のなさ、すなわち「手続き」運用上のモラルの低さを象徴している。現場での、いわゆる「P1」は例えばこのように運営されているのである。</p> <p>いわば道路事業に「協力した」住民らは、目下、この奇怪で少なからず住民をからかったような文書に怒りを露にし、当該主任監査官や、本局たる国交省を相手に追求を開始する構えである。</p> <p>ここに至ってはいわゆる合意形成における「P1」というものが、いかに曖昧性を旨としたものにとどまっているかは明らかである。委員諸賢は、こうした今日的な住民の切々たる現実の思い、姿と、奇怪な回答文書の軽重に関する斟酌なしには、「道路事業の手続きの透明性」を考察したとは到底言いがたいはずであろうと史料する。住民と行政の現実の合意形成の場では、毎日のようにこうした驚くべき有様が展開されている。「中間とりまとめ案」は「透明性」に言及しつつもその点において全くリアリティが伴っていない。それが、前述した「透明性」に関する考察が不足しているという指摘の原因であり、拙論の主旨である。</p> | | |

| 該当箇所 | 意見 | 理由 | 回答案 |
|---|--|----|---|
| <p>「透明性」といわゆる「PI」及び貴論の「本来議論すべき段階でないにも関わらず、詳細な議論が行なわれ議論が混乱している事実が見受けられる」(12頁24行目～)</p> | <p>なお、関連する指摘ではあるが、貴論中「本来議論すべき段階でないにも関わらず、詳細な議論が行なわれ議論が混乱している事実が見受けられる」(12頁24行目～)という認識の中には、全体状況として首肯できる面もある。</p> <p>ただし、この原因は、必ずしも手続き上の問題だけに帰結させることはできない。自治体の首長等が、例えば「構想段階のPI」という「段階」が意味する概念若しくは単に言葉を知らずに、強引に合意形成のための「議論の終結」を宣言したりすることはよくあることである。議論の各段階で、その段階の意味を着実かつ誠実に遂行しなければ、「道路計画」はいきなり住民の眼前に現れたように見えるのは当然であり、「段階」の概念は不可避免的に崩壊せざるを得ない。これも、手順、システムの透明性とモラルが強く求められる所以である。</p> <p>それでもなお、主に制度的にのみこの混乱を回避しようとすれば、「いわゆるPI」に法的根拠を強く付与するなどのいささか皮肉な”手続き的”施策が必要となるであろう。</p> <p>以上、この「中間とりまとめ案」の未熟な一例を指摘した。今後の更に深い考察を期待する。(了)</p> | | <p>PIについては、「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン(平成20年4月国土交通省策定)」等を踏まえ進めているところです。ご指摘については、今後の参考にさせていただきます。</p> |
| <p>高規格幹線道路等の事業実施に向けた手続きのあり方 中間とりまとめ(案)</p> | <p>東京外環道の大泉、東名間の延伸計画について平成20年度に地域PIが該当地域でおこなわれたが、住民の意向を行政の施策に生かすという本来の趣旨がほとんどないがしろにされ、意見は聞くが計画・方針は変えないという姿勢に終始し、アセスの問題点や将来交通量予測の見直しの必要性も従来どおりの説明を繰り返すだけで、PIの理念も実態も形骸化したものになっている。PIの回数も2回とあらかじめ決められており、行政側はとにかく早く終了したいとの意向が強かった。PIの運営を行政主導でおこなうのは問題だ。</p> <p>これではせっかくの地域PIが行政の側の「ともかく意見は聞いた」というアリバイ作りに利用されているだけではないかという住民の不信感が募っている。</p> <p>今回の計画は当然最新の将来の交通量予測(以前のものよりすでに大きく減少が見込まれている)が踏まえられ、見直しされるべきである。そのうえで財務上の負担、コストを十分試算し国全体の予算の優先度に応じて計画を練り直してほしい。とくに大深度地下高速道路は建設後の維持コストが高額になり、事故の際のリスクがあまりに大きいことも考えなければならない。</p> <p>PIでの住民の意見がどのように取り扱われ、行政に反映されたのか追跡調査が必要と思われる。少なくとも道路行政の責任者であり計画の決定者である国土交通省大臣、都知事のところまでPIでの意見が届くようにしてほしい。</p> | | <p>PIについては、「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン(平成20年4月国土交通省策定)」等を踏まえ進めているところです。ご指摘については、今後の参考にさせていただきます。</p> |

| 該当箇所 | 意見 | 理由 | 回答案 |
|---|---|--|---|
| <p>III.高規格道路等の事業実施に向けた手続きの現状 構想段階PIのあり方</p> | <p>PIの実際の現場を見ていると、単なる地域住民のガス抜きに終始しており、本来の住民参画の体をなしていない。住民参加を実態のあるものにすべきである。</p> | <p>外環道大泉～宇奈根間の構想段階PIの傍聴が続けたが、住民側委員の疑問、質問に「意味のある回答」が示されることはなかった。 そもそもPIは、住民と行政間で利害対立する問題を、住民も参加する形で議論し、解決する狙いを持つはずである。そのためには、事業の構想に至るデータ、路線の選定過程、あるいは路線の選択肢をも示し、議論の前提を共有するのが前提となる。 しかし、現実の外環PIは、議論の前提部分で議論が立ち往生していたように感じる。したがって、生産的な議論が戦わされず、多くの委員が継続して議論することを求めたにもかかわらず、突然国幹会議に上程され、計画決定された。 住民側の疑問、質問に答えがなかった事実は、その後も地域PIに引き継がれ、地域の住民からも厳しい批判を浴びている。 透明性を重視するなら、客観的なデータをもとに、真剣に議論しなければ意味がない。そうでないなら、PIなどを実施すべきではない。</p> | <p>PIについては、「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン(平成20年4月国土交通省策定)」等を踏まえ進めているところです。 ご指摘については、今後の参考にさせていただきます。</p> |
| <p>1) p. 2, I.20-28, III. 高規格幹線道路等の事業実施に向けた手続きの現状</p> | <p>p. 2, I.20-28について、現状に即していない。このために、「計画担当者に地域住民への透明化について、PIと環境アセスメントの地域住民参加の意義の徹底化が必要」との文章を加えるべきである。</p> | <p>首都外環道路計画の環境アセスメント報告書の厚さは10cm以上ある。これを2週間以内に意見書を提出するのは、実質的に不可能である。アセスメント法の改正が必要である。PI検討会では、担当者はInvolvementの意味を理解しておらず、データおよび説明の隠ぺい、偏った住民意見のみの採用、議事録不作成などのPI無視がまかり通っている。</p> | <p>PIについては、「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン(平成20年4月国土交通省策定)」等を踏まえ進めているところです。 ご指摘については、今後の参考にさせていただきます。</p> |
| <p>p.5 高規格幹線道路等の事業実施に向けた手続きの現状</p> | <p>「高規格幹線道路等の整備にあたっては、一般的には、個別路線の計画段階において、構想段階PI(パブリックインボルブメント)、環境アセスメントや都市計画決定等の手続きの中で、透明性の確保に努めつつ、地域住民や各種審議会、地方自治体首長など各方面の意見の反映が図られてきている」とあるが、実際に、構想段階といわれた高規格幹線道路のPIに参加してみると、事業者から不合理な説明資料が出され、疑問を投げかけても反映されることはなく、地域で行っているPIとは関係なく事業化へ向けた手続きが進められ、環境アセスメントでは、ありえない予測や住民感覚と異なる評価が行われ、都市計画決定時には寄せられた意見の傾向に関係なく決定手続きが進められた。この状態では「各方面の意見の反映が図られてきている」とは断定できない。</p> | | <p>PIについては、「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン(平成20年4月国土交通省策定)」等を踏まえ進めているところです。 ご指摘については、今後の参考にさせていただきます。</p> |
| <p>前書き、前書き、1.2.、1)2)3)4)</p> | <p>PIなどという語は使わず、市民参画会議というような用語にすべきである。</p> | <p>行政は一般の市民が容易に理解できる言葉を使用することになっているはずである。括弧つきで書かなければならないような言葉は使用すべきではない。</p> | <p>ご指摘を踏まえ、PIについて、以下のとおり注釈を記載いたします。 「PI(パブリックインボルブメント):施策の立案や事業の計画・実施等の過程で、関係する住民・利用者や国民一般に情報を公開した上で、広く意見を聴取し、それらを反映させる取り組み。」</p> |

| 該当箇所 | 意見 | 理由 | 回答案 |
|---------------------------|---|--|--|
| 前書き、 前書き、 1.2. .、1)2)3)4) | PIについて、法律の整備を行い、他国のように住民が自由に調査したい場合にはその費用を行政が負担するというような、住民にとって納得できるものとする。 | <p>PIなどというが、要は、ガス抜き、ないしはアリバイ作りでしかない。目的に賛同する者、他のメンバーと協調して率直かつ具体的に発言する者、進行役の進行を尊重する者、計画について賛成反対を議論するものではない、などという注意書つきのメンバー募集は異常である。さらに、出席した者に対しては、できないと考えずに、どうしたらできるか考えましょうなどという心得まで配るという丁寧さである。また、ワークショップにこだわり(ワークショップが適応しない場合があるということが分かっている)やり方を変えようとし、市民と一緒に話し合うことは避ける、会議の記録をとり公表するという会議の基本が欠如している、その場で決定する権限を持ったものが不在で「持ち帰ります」という答弁しかできないなど、結局は、会を開催する、開催したという事実だけが必要であり、行政はすでに結論を出した上でのPIである。</p> <p>そもそも、構想段階においてPIが必要とされるのは、計画に疑問を有する者、反対する者らと話し合いをして、両者の言い分を付き合わせ、それぞれの主張と根拠を比較し、計画の是非を検討するためである。行政と市民を比較すれば、市民には時間的・財政的余裕はないのであるし、行政は賛成反対区別なく徴収した市民からの税金によって計画を立案実行しようとしているのであるから、行政が財政的負担をして、市民が調査活動などできるように法的手当てをするべきである。特に環境アセスについては、これまで、アセスの予想がはずれたために事業主が行う環境アセスについては信頼できない状態であるから、市民の要求に応えられるようにすること。さらに、住民に対し約束したことは守ることは当然である。違反した場合は、行政側は、その計画を破棄するというペナルティを設けること。また、構想段階だけでなく、整備計画についても事前にPIを行うこととすべきである。</p> | PIについては、「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン(平成20年4月国土交通省策定)」等を踏まえ進めているところです。ご指摘については、今後の参考にさせていただきます。 |
| | 路線の決定、大変更の際は当該地域および周辺住民への周知と事前の意見聴取が不可欠である。立案段階からの市民参加を法的に保障すべき。 | 外郭環状道路関越以東については、計画時の路線については後に凍結されたが、決定時、地域に対する配慮は皆無だった。説明も不足し、その後の計画進行の透明性も薄い。扇国土交通大臣の地下方式への変更発言以降急進展だが、これは新たな計画に等しい。重大な変更にしては、雑な説明しかされていなかった。当該地域および周辺住民への周知と事前の意見聴取が不可欠である。 | PIについては、「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン(平成20年4月国土交通省策定)」等を踏まえ進めているところです。ご指摘については、今後の参考にさせていただきます。 |

| 該当箇所 | 意見 | 理由 | 回答案 |
|--|--|---|--|
| PI(パブリックインボルメント)に関する件 | 各段階におけるPIとそのPIへの住民参加について、法律的な位置付けを明確にして予算付けし、そして、第三者に運営を委ね、住民の意見や要望を確実に事業実施に反映させるべく制度化する。 | 東京外かく環状道路に関して、外環道PI協議会並びに外環道地域課題検討会(地域PI)での議論は、何ら結論を出すことなく行政サイドのデータに基づく一方的な説明に終始し、住民サイドの心配や懸念そして不安に対し、確かな説明はなく、あつても環境影響評価書記載の内容の範囲を出ない説明に終始した。 しかも、当書類は法定文書でありながら、不確実性は無いと事実を意図的に隠蔽し、さらに、最新の知見に基づく調査結果であるとの説明でありながら、現在最も進んだ三次元流体モデルを使用して、シュミレーションすべきを、古典的なブリュームパフモデルを使用して、しかも、1km以上もの距離のある2点間の観測結果を基に、国分寺崖線は特異な地形ではないと断定する事態に遭遇し、行政サイドの恣意的な結論を導く為の制度でなく、公共事業実施に向けてきちんと住民の意見が反映するPI(パブリックインボルメント)制度の確立が必要と判断した。 | PIについては、「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン(平成20年4月国土交通省策定)」等を踏まえ進めているところです。 ご指摘については、今後の参考にさせていただきます。 |
| 高規格幹線道路等の事業実施に向けた手続きの現状 "構想段階PI、環境アセスメントや都市計画決定などの手続きの中で…各方面の意見の反映が図られてきている." V 2)国土計画・地域ニーズを反映した道路計画のあり方 "地域のニーズをより反映できるよう議論の進め方や仕組みについての検討も必要である" | PIで出された住民意見がどのように計画に反映されるか、住民への回答と説明が必要である。 また、PIがどの段階まで継続するのが明確でない。事業化段階、着工後もPIを継続し、住民意見のどれが採用/検討され得るのか、その都度住民側と協議し、現状を伝えていくことが望ましい。 | そのやりとりにより住民側のモチベーションを高め、合意形成がしやすくなると考えられるのがその理由である。 | PIについては、「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン(平成20年4月国土交通省策定)」等を踏まえ進めているところです。 ご指摘については、今後の参考にさせていただきます。 |
| V 3)道路計画のプロセスと検討プロセスのあり方 "また、事業実施に向けたプロセスについては、合意形成を図ることも需要であることから…定量的なデータを用いながら、事業実施の透明性の更なる向上について努力すべきである" この箇所の「定量的なデータ」について | 判断材料となるデータについては、住民側が納得する評価手法、調査機関を選択する、調整役としての第三者機関を設けるなど、公平性・客観性を保つべきである。 | 行政側から一方的に出されたデータについては「偏りがある」「作偽的だ」などの印象があり、住民側から信頼を得られない場合があるからである。 | PIについては、「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン(平成20年4月国土交通省策定)」等を踏まえ進めているところです。 ご指摘については、今後の参考にさせていただきます。 |
| p4 6 章、章の記述、全体 | これまでの「幹線道路の整備・管理のあり方」は、道路の種類や審議・決定プロセスなどにおいて、国民に分かり難いものであった。章、章の記述においてその整理がなされており、一般の人に分かりやすい形の情報になっている点を評価したい。特に、構想段階PIの位置づけを明示していることは重要な点と考える。 | 事業実施に向けた手続きのあり方とは、手続きの透明性ととも、国民の理解と納得を得る仕組みであるべき、と考えるため。 | ご意見ありがとうございます。 |

| 該当箇所 | 意見 | 理由 | 回答案 |
|--|---|--|-----------------------|
| <p>p.6, 14-16行 「なお、上記1.2.の高規格幹線道路ともに、構 想段階PIの手続きが行われた後、基本計画が 決定され、また、都市計画決定等の手続きが行 われた後、整備計画が決定されることを基本と している。」</p> | <p>高速自動車国道と高規格幹線道路を構成する一般国道 自動車専用道路のいずれに対しても、構想段階PI 基 本計画 都市計画決定手続き 整備計画という計画策 定の流れにおいて、構想段階PIを明確にしたことは評価 できます。</p> | <p>様々な機会において、国民に対して高規格幹線道路の 手続きの概要を示すことは、その周知を図り理解を得る ために望ましいため。</p> | <p>ご意見ありがとうございます。</p> |

| 該当箇所 | 意見 | 理由 | 回答案 |
|--|--|--|---|
| 国民の意見の反映について | | | |
| <p>p.7, 26-31行 これまでの構想段階PIや都市計画等の手続きの中でも、各地域において様々な意見の反映に向けた取り組みや議論がされており、それらの結果を参考にしつつ審議することが適切である。</p> | <p>p.7, 26-31行について、次のように修文されると良いと思います。 「それまでに各地域の構想段階PIや都市計画等の手続きの中で、実施された様々な意見反映の取り組みや議論を踏まえ、それらの結果を参考にしつつ審議することが適切である。」</p> | <p>文章表現が難解で意味をつかみにくく平易な文章が適当であるため。</p> | <p>ご指摘を踏まえ、以下のとおり修文いたします。 「それまでに各地域の構想段階PIや都市計画等の手続きの中で、実施された様々な意見反映に向けた取り組みや議論を踏まえ、それらの結果を参考にしつつ審議することが適切である。」</p> |
| <p>p.6 29行目-32行目 章の冒頭の部分</p> | <p>章のタイトルが「事業実施に向けた手続きのあり方」となっており、計画・事業段階に限定して議論をするとしているが、その他の段階の記述も簡単に触れる必要はないか。例えば、具体的な事業が検討されていない段階では一般的状況、社会資本への意向、問題提起等を国民に問うことや、実施段階では、入札、受注、長期を要するものの中間評価などについて、整備後においても、利用に係わる情報や事業の改善等について国民に問うことを、将来、手続きとして制度化する可能性があるのであれば、簡単に記述しては如何か。</p> | <p>道路は国民の共有財産であり、計画段階の前、計画・事業段階、実施段階、整備後の段階など、それぞれの立場での説明責任が果たされる必要があるから。ただし、この意見は 章に記述することかもしれない。</p> | <p>具体的な事業が検討されていない段階については、 ・今後の計画・整備にあたっての留意事項及び今後の検討課題 3)道路計画のプロセスと検討プロセスのあり方において、上位の道路網計画を策定する段階においても、説明責任と透明性の確保を図るよう制度の仕組みについて検討することとしています。 また、事業実施中や事業完了後においては、再評価や事後評価を実施し、説明責任と透明性の確保に努めているところです。</p> |

| 該当箇所 | 意見 | 理由 | 回答案 |
|-----------------------|--|--|--|
| 審議の場について | | | |
| | 基本計画・整備計画は、国土交通大臣の決定でなく、国会の審議によるべきである。 | 計画の根拠とされるデータほか、ねじれ国会で初めて知ることができた。現状は大変不透明である。 | 今回の手続きの見直しは、事業実施に向けた一連のプロセスにおける意志決定の透明性・公正性・妥当性を確保するためのものです。高速自動車国道に係る手続きを参考に、基本計画・整備計画については、透明性等を確保するため、社整審(道路分科会)の議を経て、国土交通大臣が決定することとされております。 |
| 前書き、前書き、1.2.、1)2)3)4) | 道路計画の進め方を単純に分かりやすくすべきである。また、決定には国会の承認を要する。 | 高規格幹線道路を構成する一般国道自動車専用道路、高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路、高規格幹線道路を補完する広域的な機能を有する地域高規格道路など種類を上げているが、これらの区別をするだけの意義があるのか疑問である。人口減少がさらに進むうえで自動車専用道路を整備する必要性も減少している。名目を変えて、道路を多数作ろうとしているだけではないか。いずれも社整審の議を経るとするならば、名目を取り外し、その地域にはどのような道路が相応しいかということを審議するようにすればよい。基本計画と整備計画を同一の道路分科会が審議するのではなく、異なった審議会がすること。道路局長から、国土交通省大臣に決定権を移行させることにどれほどの意味があるのか、官僚の言いなりならば同じではないかと思う。税金を使うならば、国会の承認を要するとすべきである。 | 今回の手続きの見直しは、事業実施に向けた一連のプロセスにおける意志決定の透明性・公正性・妥当性を確保するためのものです。今回の見直しにより、高規格幹線道路等の事業実施に向けた手続きの整合を図るとともに、基本計画・整備計画については、透明性等を確保するため、社整審(道路分科会)の議を経て、国土交通大臣が決定することとされております。 |

| 該当箇所 | 意見 | 理由 | 回答案 |
|--|--|---|--|
| 環境アセスメントについて | | | |
| <p>III.高規格幹線道路等の事業実施に向けた手続きの現状 環境アセスメント</p> | <p>科学性を決定的に欠いているアセスメントは、地域住民、各種審議会、地方自治体首長などに誤った情報に基づき、誤った判断をさせてしまう。このような環境アセスメントを作らせない方策について、国土交通省として真剣に取り組まなければならない。</p> | <p>外環道大泉～宇奈根間の計画決定に至る環境影響評価において、最も重要な論点の一つに水循環があった。杉並区長も、大きな関心を示し、水循環の確保を「事業化容認」の条件としてあげている。環境影響評価書は、16の事例を示し、地下水流動保全工法により、水循環の確保に「不確実性はない」としている。また、地下トンネル周囲のミズミチの形成に関しても、裏込め剤により完全に防止できるとしている。この2点について、国土交通省用賀事務所にその根拠となるデータの提示を求めたところ、流動保全に関しては2例が示された。しかし、そのいずれも水循環が回復したとはいえないものであった。それ以外の14例に関しては、データは一切示されていない。トンネル周囲のミズミチ形成に関しては、例示できるデータあるいは技術の信頼性を示す学術論文などの提示を求めたが、全く示されることはなかった。以上のように、科学的な裏づけが十分でないにもかかわらず、「府各自sつせいはない」あるいは「地盤沈下の心配はない」と言い切るのは、国民を欺くものであり、このようなアセスを前提とした計画決定は許されない。</p> | <p>環境アセスメントについては、今後とも環境影響評価法に基づき、適切に対応してまいりたい。</p> |
| | <p>計画の大変更時には、新たなアセスが不可欠。</p> | <p>予定路線が地上を予定した場合と、地下を予定した場合、大深度地下を予定した場合では、条件が全く違う。地上で環境負荷が小さいと決定された路線が、地下では環境面で大きな負荷を負うことが考えられる。特に水と緑に関する影響が大きい。大深度の長いトンネル工事については、一度壊れると回復不能であるのに未知の分野で、納得できる説明は受けられなかった。新分野の大深度利用については、新たなアセスメントを課すべきである。</p> | <p>環境アセスメントについては、今後とも環境影響評価法に基づき、適切に対応してまいりたい。</p> |
| <p>V.今後の計画・整備に当たっての留意事項および今後の検討課題 3)道路計画のプロセスと検討プロセスのあり方</p> | <p>不十分なアセスで自然環境が破壊されている。事前の環境アセスを現段階よりさらに緻密にするか、事業化段階で再度緻密なアセスを行うなどの対応が必要である。</p> | <p>環境アセスに基づいて計画決定され、事業化段階で重大な環境破壊が発生している事例が、東京・高尾山、大阪・箕面、広島・福山など枚挙にいとまない。アセスが不十分である上、工事中に環境破壊が発生しても工事を強行する姿勢は、許しがたい。</p> | <p>環境アセスメントについては、今後とも環境影響評価法に基づき、適切に対応してまいりたい。</p> |

| 該当箇所 | 意見 | 理由 | 回答案 |
|--------------------|--|--|---|
| 評価手法について | | | |
| 中間とりまとめ(案)全体 | 道路の評価手法によっては、金銭換算化が可能な3便益だけではなく、地域特有の効果や道路整備による様々な波及効果、さらに主要都市間を繋げる効果など、広域的な機能を十分考慮した、路線全体に対する評価手法の確立を望みます。 | 北海道の高規格幹線道路の供用率は、全国平均に比べ非常に低い状況となっています。他の都府県では、県庁所在地間の多くが高速道路でネットワーク化されていますが、北海道では、県庁所在地に匹敵する人口規模の函館市、帯広市、釧路市、北見市間が未だネットワーク化されていません。 北海道の高規格幹線道路ネットワークの早期完成は、圏域間の交流・連携の強化と、地域経済の活性化のための最重要課題と考えています。 | 事業実施前においては、新規事業採択時評価を実施しており、費用対便益に加え、地域経済や住民生活などに対する効果や影響を踏まえ、総合的に評価しているところです。なお、費用便益分析については、現時点における知見により、十分な精度で金銭換算化が可能な便益と費用の比較により評価を行っていますが、最新の知見等に基づき、引き続き改善に努めていきます。 |
| P13 4) 道路の評価手法のあり方 | 道路の評価手法について、地域特有の効果や道路整備による波及効果などが反映されるような手法の確立を強く望む。 | これまでの便益計算による時間短縮や事故減少などのみならず、都市間が連絡されることによる効果が大きいと考えられるため | 事業実施前においては、新規事業採択時評価を実施しており、費用対便益に加え、地域経済や住民生活などに対する効果や影響を踏まえ、総合的に評価しているところです。なお、費用便益分析については、現時点における知見により、十分な精度で金銭換算化が可能な便益と費用の比較により評価を行っていますが、最新の知見等に基づき、引き続き改善に努めていきます。 |
| P13 4) 道路の評価手法のあり方 | 道路の評価手法について、地域特有の効果や、道路整備による波及効果について考慮したうえで評価を強く望む | これまでの費用対効果の算定では、今後とも大きな交通量が見込める都市部のみの道路整備が進み、今後の交通量の増加が多く見込めない地方の道路整備は進まない恐れがあるため。 特に北海道は、圏域間の交流・連携の強化、地域経済の活性化を図るために、主要な都市間の高速交通ネットワークの早期形成が必要であるため。 | 事業実施前においては、新規事業採択時評価を実施しており、費用対便益に加え、地域経済や住民生活などに対する効果や影響を踏まえ、総合的に評価しているところです。なお、費用便益分析については、現時点における知見により、十分な精度で金銭換算化が可能な便益と費用の比較により評価を行っていますが、最新の知見等に基づき、引き続き改善に努めていきます。 |
| P13 4) 道路の評価手法のあり方 | 道路の評価手法について、現行の費用便益分析マニュアルに加えて道路整備による地域経済への波及効果や地域住民の安全安心の向上などが反映されるような手法を確立し、都市部だけではなく地方の住民も納得できる道路評価基準を策定することが必要と考えます。 | これまでの費用便益計算による走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少の3項目だけでは地方にとって真に必要な道路を計ることができません。 特に本市を含む北海道の後志支庁管内では、高規格幹線道路などで主要都市と結ばれることがその地域の救急医療体制の向上、農林水産業従事者の生活基盤の確保、農林水産品の安定出荷など人命の保全と地域振興につながります。 今後、地域較差を是正し地方の存続のために必要となる道路が「真に必要な道路」として認められる仕組みづくりが急務であると考えます。 計算による走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少の3項目だけでは地方にとって真に必要な道路を計ることができません。 | 事業実施前においては、新規事業採択時評価を実施しており、費用対便益に加え、地域経済や住民生活などに対する効果や影響を踏まえ、総合的に評価しているところです。なお、費用便益分析については、現時点における知見により、十分な精度で金銭換算化が可能な便益と費用の比較により評価を行っていますが、最新の知見等に基づき、引き続き改善に努めていきます。 |

| 該当箇所 | 意見 | 理由 | 回答案 |
|-----------------------------------|---|--|--|
| P11 国土計画・地域のニーズを反映した道路計画のあり方 | 費用対効果の計算方法については、広域的な評価ができるよう高規格幹線道路網全体としての評価手法を組み入れ、道路整備による波及効果も考慮することを望みます。 | オホーツク地域では車による移動手段しかないにもかかわらず、高規格幹線道路の建設が遅れております。 また、同じ北海道においても、道央、道南では北海道新幹線の建設が進められるなど、交通インフラの格差は広がるばかりです。これ以上地域間格差が広がらないよう、単なる採算性の追求だけでなく、地方が必要としている地域の活性化につながる道路、災害に強い道路などが必要であります。 長年、高規格幹線道路の建設を待ち続けた地方が、建設凍結やさらに建設が遅れることになると、高速道路周辺においての企業誘致、観光振興など地方自立に向けた取り組みや、アクセス道路等関連事業へ影響を及ぼします。 | 事業実施前においては、新規事業採択時評価を実施しており、費用対便益に加え、地域経済や住民生活などに対する効果や影響を踏まえ、総合的に評価しているところです。なお、費用便益分析については、現時点における知見により、十分な精度で金銭換算化が可能な便益と費用の比較により評価を行っています。最新の知見等に基づき、引き続き改善に努めていきます。 |
| 中間とりまとめ(案)全体 P13 4)道路の評価手法のあり方 | 主要な都市間を繋ぐ効果など、広域的な機能を十分評価できるよう路線全体の評価手法の確立及び地域特有の効果や道路整備による波及効果などが反映されるような手法の確立を強く望む。 | 北海道の高規格幹線道路の供用率は、北海道を除く全国が70%であるのに対し、北海道は45%と大幅に遅れている。また、北海道では、人口10万人以上の中核都市である函館市、釧路市、北見市、帯広市がネットワーク化されていないのが現状である。交通ネットワークの構築により、地域の産業、観光の振興、緊急医療体制への貢献など、道東圏及び道央圏との圏域間交流と連携を図る上で、早期形成が最重要課題の一つである。 | 事業実施前においては、新規事業採択時評価を実施しており、費用対便益に加え、地域経済や住民生活などに対する効果や影響を踏まえ、総合的に評価しているところです。なお、費用便益分析については、現時点における知見により、十分な精度で金銭換算化が可能な便益と費用の比較により評価を行っています。最新の知見等に基づき、引き続き改善に努めていきます。 |

| 該当箇所 | 意見 | 理由 | 回答案 |
|--|---|--|--|
| p13 6行目から24行目 | <p>現在の高規格道路の整備効果は、走行時間、走行経費および交通事故が減少することによる便益の和として計測される。一方、北海道は積雪寒冷地域であり、また日本の食料基地としての役割を担っている。これらの事実を踏まえた場合、北海道における高規格幹線道路の整備効果を考えるに当たり、以下に示す2つの点に留意する必要があると考える。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・冬期の道路交通環境の変化 ・効果の帰着先 <p>本文中にも「効果の評価方法については検討が必要」と記述されているが、地域特有の効果への配慮や道路整備による波及効果の考慮を強く望む。</p> | <p>第一の点は、北海道に限らず積雪寒冷地域では、冬期に道路交通容量の減少が観測されることである。道路交通容量の減少は、積雪による有効幅員の減少が原因となる物理的要因、さらには、つるつる路面出現による機能的要因が合さって引き起こされると考えられる。これを人間の血管にたとえると、血管が狭さくし、さらに、その中をドロドロ血液が流れるような状態であり、道路交通面では、甚大な交通渋滞が発生する。北海道では、雪が降る期間は半年近くあり、その間、上述した道路交通環境の変化が起こり、その結果、走行時間、走行経費および交通事故数が変化すると考えるのは、想像に難くない。</p> <p>第二の点は、北海道が日本の食料基地としての役割を果たしているため、高規格道路の整備効果は、全国に波及することである。こうした影響は、北海道に特有のものではない。一方、現在の効果計測法では、走行時間、走行経費および交通事故が減少という3つの効果は、それらが発生した時点で計測され、それが当該地域のみで留まるかのように扱われている。しかしながら、走行時間および走行経費の削減効果は、物流コストの削減、ひいては、食料価格の低下として、北海道以外の地域に広く波及するものと考えられる。このように考えると、ある地域での高規格幹線道路等の建設は、その地域だけのために行なっているのではないと言える。</p> <p>上述した2つの影響を踏まえ、高規格幹線道路の整備効果を計測することができれば、より実態を反映した評価が可能となるものと考ええる。</p> | <p>事業実施前においては、新規事業採択時評価を実施しており、費用対便益に加え、地域経済や住民生活などに対する効果や影響を踏まえ、総合的に評価しているところです。なお、費用便益分析については、現時点における知見により、十分な精度で金銭換算化が可能な便益と費用の比較により評価を行っていますが、最新の知見等に基づき、引き続き改善に努めていきます。</p> |
| <p>今後の計画・整備にあたっての留意事項及び今後の検討課題</p> <p>4) 道路の評価手法のあり方</p> | <p>道路事業実施に向けた意思決定にあたっては、地域特性の効果や道路整備の波及効果、道路の広域的機能である主要な都市間をつなげる効果など外部効果と雇用の創出効果など諸外国が採用している効果も現行の費用便益評価に加え算定すべきである。</p> <p>また、建設費等は、気象条件や地形が厳しい地域にあつては、地方の国土形成の貢献度等を踏まえ、一定の補正を考慮の上、費用便益評価を算定すべきである。</p> | <p>環境の保全や食料の供給など国家の基盤を支える地方の活性化のため、必要な道路整備を計画的に進めることは、引き続き、重要な課題である。</p> <p>特にも、地方の高規格幹線道路等の整備は、「生活機会や交流人口の拡大」「地域社会の自立と定住」「物流の利便性の向上」「生活環境の保全、改善」「緊急輸送路の代替路線の形成など地域の安全性の向上」などの役割を担うとともに、速達性が確保されるなど整備効果が大きいことから総合的に評価する必要がある。</p> | <p>事業実施前においては、新規事業採択時評価を実施しており、費用対便益に加え、地域経済や住民生活などに対する効果や影響を踏まえ、総合的に評価しているところです。なお、費用便益分析については、現時点における知見により、十分な精度で金銭換算化が可能な便益と費用の比較により評価を行っていますが、最新の知見等に基づき、引き続き改善に努めていきます。</p> |
| 前書き、 前書き、 1.2. .、1)2)3)4) | <p>費用対効果については、つくることによるデメリットについて、費用に算入すること。</p> | <p>土地の買収費用は費用対効果の費用として算入されるが、近隣住民の被る不利益(以前より大気が汚染された、騒音が増加した、誘発交通が発生した、自然環境が破壊された、景観が乱されたなど)は評価されていない。基本的に、メリットを受けるのは地元の住民ではないし、デメリットが補償されるわけでもない。費用として算定されるべきである。</p> | <p>費用便益分析については、現時点における知見により、十分な精度で金銭換算化が可能な便益と費用の比較により評価を行っていますが、最新の知見等に基づき、引き続き改善に努めていきます。</p> |

| 該当箇所 | 意見 | 理由 | 回答案 |
|----------------------|--|--|---|
| | 道路の評価手法のあり方は必要不可欠な分野の評価に欠ける。 | 現状の走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益を根拠とする計画推進は、抜け道として地域の生活道路が利用される総合的な交通施策の組み立てや、水・空気・音・緑などに与る環境への負荷に対する配慮があまりにも足りない。 | 費用便益分析については、現時点における知見により、十分な精度で金銭換算化が可能な便益と費用の比較により評価を行っていますが、最新の知見等に基づき、引き続き改善に努めていきます。 |
| P13 4) 道路評価手法のあり方 | 高規格幹線道路の評価については事業区間毎の評価だけでなく北海道内の高速道路網が形成されることによる効果(産業・観光面)も反映されるような手法の確立を望む。 | 現在の評価手法は交通量に大きく左右され、広域分散型で人口密度の低い北海道においては真の効果が評価されないと思う。 | 事業実施前においては、新規事業採択時評価を実施しており、費用対便益に加え、地域経済や住民生活などに対する効果や影響を踏まえ、総合的に評価しているところです。なお、費用便益分析については、現時点における知見により、十分な精度で金銭換算化が可能な便益と費用の比較により評価を行っていますが、最新の知見等に基づき、引き続き改善に努めていきます。 |
| 高規格幹線道路の評価方法のあり方について | 沿線住民等に与える健康被害等の環境影響評価を数値化し、費用便益分析マニュアル上の評価の対象とすべきである。 | 道路事業は結果的に地域の大气汚染が軽減し、人体に与えるその結果は、総合的に軽減すると評価し、費用便益分析マニュアルにおいては評価の対象としていない。しかし、もともと過重な大气汚染が深刻な大都市圏においては、沿線住民に与える新たな環状道路の新たな健康被害は、誘発交通による交通量の増大とも相俟って、地域全体では増加こそすれ減少しない事は、明白ある。例えば、PM2.5による沿線住民の肺ガンや喘息等の健康被害を数値化 地域のヒートアイランド現象を助長することによる温暖化を、数値化 ダイオキシンによる沿線住民の健康被害を数値化 低周波等騒音による不眠症や不妊症等、沿線住民の健康被害を数値化 地下水流動保全工法等いまだ確立していない技術の為、地下水への影響を数値化 | 費用便益分析については、現時点における知見により、十分な精度で金銭換算化が可能な便益と費用の比較により評価を行っていますが、最新の知見等に基づき、引き続き改善に努めていきます。 |
| P13 4) 道路の評価手法のあり方 | 道路の評価手法について、現行の費用便益分析マニュアルに加えて道路整備による地域経済への波及効果や地域住民の安全安心の向上などが反映されるような手法を確立し、都市部だけではなく地方の住民も納得できる道路評価基準を策定することが必要と考えます。 | これまでの費用便益計算による走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少の3項目だけでは地方にとって真に必要な道路を計ることができません。特に小樽市を含む北海道の後志支庁管内では、高規格幹線道路などで主要都市と結ばれることがその地域の救急医療体制の向上、農林水産業従事者の生活基盤の確保、農林水産品の安定出荷など人命の保全と地域振興につながります。今後、地域較差を是正し地方の存続のために必要となる道路が「真に必要な道路」として認められる仕組みづくりが急務であると考えます。 | 事業実施前においては、新規事業採択時評価を実施しており、費用対便益に加え、地域経済や住民生活などに対する効果や影響を踏まえ、総合的に評価しているところです。なお、費用便益分析については、現時点における知見により、十分な精度で金銭換算化が可能な便益と費用の比較により評価を行っていますが、最新の知見等に基づき、引き続き改善に努めていきます。 |

| 該当箇所 | 意見 | 理由 | 回答案 |
|--|---|--|---|
| <p>2) p. 10, l. 6-15, V. 4) 道路評価手法のあり方 (P. 13 9行目)</p> | <p>P13の9行目について、「地域の要望をどう…」を「地域の要望と不安をどう…」とすべきである。 費用便益分析の費用について、現在すでに整備段階直前の計画の便益関係の基礎データは古すぎ、しかも、費用については、環境保障、完成後の環境保全のための観測期間が短すぎる、さらに、工事中に生じる予測しなかった環境破壊の経験的・確率的費用が除かれているため、故意に便益を過大に計算する方法となっている。したがって、この個所には費用についての評価方法の検討についても記述すべきである。</p> | <p>便益には成長期のデータ外挿による課題評価の手法で、予想される温暖化対策により予想される社会、関連技術の予想が取り入れられておらず、他方、費用については、建設の要する直接的費用のみであって、環境コストなどの間接費用はすべて除かれている。</p> | <p>ご指摘を踏まえ、以下のとおり修文いたします。 「…地域の期待や不安などの意向をどう把握し反映していくか等についても併せて検討する必要があります。」 費用便益分析については、現時点における知見により、十分な精度で金銭換算化が可能な便益と費用の比較により評価を行っていますが、最新の知見等に基づき、引き続き改善に努めていきます。</p> |

| 該当箇所 | 意見 | 理由 | 回答案 |
|---|---|---|---|
| 事業評価、計画の見直しについて | | | |
| 前書き、前書き、1.2.、1)2)3)4) | 基本計画されてから、5年間事業着手されなかったものは、自動的に廃止とする。 | 基本計画とされただけで、該当地域に居住するもの、あるいは土地を所有するものは、制限を受けることになる。その負担を短期に軽減するためである。さらに、計画された時から時間が経過するにつれて、計画の背景が変化していくのであるから、計画の根拠を失っていくこともある。整備計画とされても同様である。従って、5年間具体的進行がない場合には、一律廃止とする。 | 基本計画は、都市計画等と異なり、土地の所有者に対して何かを制限するものではありません。また事業実施前には、新規事業採択時評価を実施することとしており、費用対便益や事業の影響などを確認しています。 |
| V.今後の計画・整備に当たっての留意事項および今後の検討課題 3)道路計画のプロセスと検討プロセスのあり方 | 計画決定後であっても、現在のような重要な社会環境変化が起きている場合は、事業化に進む前に再度検討の機会をもうけ、計画を見直すことが必要である。 | 人口減少、若年層の車離れ、老人の免許返納など、交通量減少の指標が増える中、医療・年金・介護などの社会保障への国民の要求が高まっている現在、計画決定済みの路線であっても、事業化以前に交通量将来予測の見直しなどを必ず実施するのは当然である。限られた予算は、緊急度の高い分野に振り向けられなければならない。 | 事業実施前には、新規事業採択時評価を実施することとしており、費用対便益や事業の影響などを確認しています。 |
| V.4)道路の評価手法のあり方 ”道路事業に関しては、地域社会や住民生活などに対する効果や影響が多岐にわたるが、…地域特有の効果や影響が道路整備による波及効果について考慮されていないとの指摘もあり、その効果の評価方法については検討が必要である” | 事後評価については、経済効果だけでなく、道路の建設前後の生活を取り巻く環境の変化(ex.日照、水質、大気質、騒音/振動、それら変動が原因と思われる健康影響、景勝や文化資産の喪失)を検証されたい。 | P1で寄せられた意見を数量的に分析すれば把握できることだが、高規格道路への地域ニーズの中で、沿線地域住民の要望は、その開通によってもたらされる利便性や経済効果よりも、現在(道路建設前)の生活環境がいかに守られるかということの方が優先順位が高い。このニーズは単に騒音や大気質が環境基準を満たせばよいというレベルのものではないことにも留意して、これに相当する道路の評価手法を新たに考えていく必要がある。 | 事後評価については、「事業実施による環境の変化」に関する視点も考慮し実施しているところです。 |
| | 100年ぶりの経済恐慌を奇禍として、従来の整備道路の評価を行なうべき。 | 高規格外の一般幹線道路・高規格道路とも、必要な修繕および未完成拡幅部分などの完成を先ず行ない、これまでの評価を行なった上で、次ぎの5カ年計画に取りかかるべきである。 | 道路の整備にあたっては、現在の道路が抱える課題などを分析するとともに、将来の交通需要等を見据え、進めているところです。 |
| | 社会状況・経済状況の変化への対応 | この「高規格幹線道路等の事業実施に向けた手続きのあり方(案)」がまとめられた20年6月以降に起きた100年来の不況下では、改めて全ての予測される建設のための事業費、ランニングコスト、メンテナンス費用、将来のマイナス評価対応策も含めた費用を示し、計画を進めるべきかの評価に絶えうる検討案が示されるべきである。 | 最新のデータを基にした新たな交通需要推計結果をもとに、見直した評価手法を用いて事業評価を厳格に実施してまいります。 |
| p.13 . 今後の計画・整備にあたっての留意事項及び今後の検討課題 4)道路の評価手法のあり方 | 「事後評価において事業の効果、影響を的確に評価し、当初見込んでいた効果等を達成できたかどうかを検証する必要がある」とあるが、既に開通している道路が多数あるのだから、計測可能なものは早急に事後評価を実施すべきである。 | | 事業実施による効果や影響を的確に評価するなどのため、平成15年より事後評価を導入し、事業完了後5年以内に実施しているところです。今後とも、厳格な事業評価を実施してまいります。 |

| 該当箇所 | 意見 | 理由 | 回答案 |
|--|--|---|---|
| <p>p.13, 18-20行 さらに、国民の理解を得るためには、事後評価において事業の効果、影響を的確に評価し、当初見込んでいた効果等を達成できたかどうかを検証する必要がある。</p> | <p>p.13, 18-20行を下記のように変更すべきです。 「さらに、国民の理解を得るためには、事後評価において事業の効果、影響を的確に評価し、当初見込んでいた効果等を達成できたかどうかを検証し、次期の計画に反映させる必要がある。」</p> | <p>業績評価の考え方、道路行政のマネジメントサイクルを忠実に組み込むため、PDCAサイクルの「A:反映」を文意に取り込むべきである。</p> | <p>ご指摘を踏まえ、次のとおり修文いたします。 「さらに、国民の理解を得るためには、事後評価において事業の効果、影響を的確に評価し、当初見込んでいた効果等を達成できたかどうかを検証し、その後の計画策定に反映させる必要がある。」</p> |

| 該当箇所 | 意見 | 理由 | 回答案 |
|--|--|---|--|
| 高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路について | | | |
| p.5, 16-17行 将来における二重投資を避けるため等の事由により規格の高い道路として整備を行ってきているものである。 | p.5, 16-17行について、国民からの誤解を避けるため、次のように修正されると良いと思います。 「将来における二重投資を避けるため等の事由により先行して規格の高い道路として整備を行い、後に高速自動車国道と指定するものである。」 | 原文の表現ですと、近傍に存在する高速自動車国道の計画予定地に並行して一般国道自動車専用道路を整備するように受け取られる可能性があり、二重投資を避けるのではなく二重投資をしているかのような誤解を招く危険性があるため。 | ご指摘を踏まえ、次のとおり修正いたします。 「将来における二重投資を避けるため等の事由により、高速自動車国道と一般国道の両方を各々建設するのではなく、一般国道を規格の高い道路として整備することにより、一般国道としての役割も果たしつつ高速自動車国道の機能を代替するものである。」 |
| p.6, 18-23行 | p.6, 18-23行について、国民からの誤解を避けるため、次のように修正されると良いと思います。 「将来における二重投資を避けるため等の事由により先行して規格の高い道路として整備を行い、後に高速自動車国道と指定するものである。」 | 原文の表現ですと、近傍に存在する高速自動車国道の計画予定地に並行して一般国道自動車専用道路を整備するように受け取られる可能性があり、二重投資を避けるのではなく二重投資をしているかのような誤解を招く危険性があるため。 | ご指摘を踏まえ、次のとおり修正いたします。 「将来における二重投資を避けるため等の事由により、高速自動車国道と一般国道の両方を各々建設するのではなく、一般国道を規格の高い道路として整備することにより、一般国道としての役割も果たしつつ高速自動車国道の機能を代替するものである。」 |
| p.8 最終行の後ろ | p.8 最終行の後ろに「また、事業化区間(供用済区間を含む)が一定程度まとまった区間となる時などは、関係都道府県の意見を聴取し、国幹会議の議を経て高速自動車国道に組み入れることを検討すべき。」を挿入。 | 高速自動車国道と並行する一般国道自動車専用道路(A路線)として整備する手法は、有料の高速道路としての採算性を基本に審議していた道路公団時代の産物であり、無料の高速自動車国道の制度が創設され、採算性の軛から解放された今、事業化区間については本来の高速自動車国道に組み入れることが相当であるため。 | 高速自動車国道への編入を行う必要が生じた場合には、適切に対応していくこととしております。 |
| p.9, 1行 | p.9, 1行に次の一文を挿入すると良いと思います。 「基本計画及び整備計画の決定者を、国土交通大臣とする。」 | 高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路は、最終的には高速自動車国道になるため、それと同様、基本計画と整備計画は国土交通大臣が決定すべきである。高規格幹線道路を構成する一般国道自動車専用道路の基本計画及び整備計画の決定者が国土交通大臣に変更されることを踏まえると、この道路のみ特別に決定者を明示しないのは、奇異に感じられるため。 | 高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路は、一般国道が有する課題に緊急に対応する観点から一般国道のバイパスとして整備しているものであり、高速自動車国道等と同様の手続きではありません。 しかしながら、事業実施に向けた一連のプロセスにおける意志決定の透明性・公正性・妥当性を確保するため、今回の見直しにより、ルート・構造規格の具体化段階及び事業化段階においては、社整審の議を経ることとされております。 なお、事業化にあたっては、国土交通大臣が決定しているところです。 |

| 該当箇所 | 意見 | 理由 | 回答案 |
|--|--|--|---|
| 地域高規格道路について | | | |
| p.9 12行目から25行目 | 近年の生活圏域の広域化や生活様式の多様化等により、「効果が都府県の枠を超える移動」のウエイトが高まっており、地域高規格道路の多くはそれを担っているのではないかと。その意味で、地域高規格道路は、全国をカバーすることによって機能を発揮するものに準ずるものとして、国が責任を持って整備すべきものである。意見は、国土形成計画でも指摘されている「生活圏域の広域化や生活様式の多様化」の記述を地域高規格道路のところに記述できないであろうか。 | 国土形成計画でも指摘されている「生活圏域の広域化や生活様式の多様化」等の記述を高規格道路のどこで受けるのかを示すべきと考えるため。 | ご指摘を踏まえ、以下のとおり修文いたします。 2. その他の高規格道路を補完する広域的な機能を有する地域高規格道路の手続きについて 「地域高規格道路は、高規格幹線道路網による全国的高速交通のサービスの充実を補いつつ、地域相互の交流を促進する道路として位置づけられており、生活様式の多様化等を背景とした生活圏域の広域化等への対応も期待されている。」 |
| p.9 25行目の後ろ | p.9 25行目の後ろに「なお、国以外が整備(管理)する区間と併せ事業化区間(供用済区間を含む)が一定程度まとまった区間となるときなどは、関係都道府県の意見を聴取し、国幹会議の議を経て高速自動車国道に組み入れることも検討の対象とすべき。」を挿入。 | 高規格幹線道路14,000kmではミッシングリンクとなっており、実質的に地域高規格道路がその欠落区間を埋めている場合があるので、本来の姿である高速自動車国道への組み入れ手続きについても検討すべきであるため。 | 高速自動車国道は、全国的な自動車交通網の枢要部分を構成するものとして、法律で定められており、地域高規格道路は、高速自動車国道等の高規格幹線道路網による全国的高速交通サービスの充実を補いつつ、地域相互の交流を促進する道路として位置づけられています。 このように、両者は担う役割が異なるものとなっています。 |
| p.10, 12-13行 手続きの簡素化を図る観点から、高規格幹線道路の手続きに準じて現行の手続きを見直すことも今後検討すべきである。 | p.10, 12-13行について、下記のように変更することが、今後の我が国の地域道路網のありかたを考える上で適当ではないかと思えます。 「手続きの簡素化、一律化を図る観点から、高規格幹線道路の手続きに準じて現行の手続きを見直すことや、将来の地方分権を念頭に地域単位の手続きとする観点から、地方整備局レベルの社整審を創設し手続きに加えることも今後検討すべきである。」 | 地域高規格道路は、高速自動車国道や高規格幹線道路に比べて、地域としての道路ネットワークをより効果的に活用させる必要があるため、基本となる手順は高規格幹線道路と同様に扱うとしても、道州制や地域ブロックなど地方分権の動きを先取りした地方単位の制度設計とさせるため。 | 地域高規格道路については、都道府県等が事業主体となっている道路もあり、これらの道路については、都道府県等において事業化等の判断を行っています。 今回の手続きの見直しにおいては、複数県に跨り、高規格幹線道路間を連絡する地域高規格道路で、通過交通の処理を担う自動車専用道路として、国が主導して整備する区間について、見直し後の手続きの対象とすることを検討すべきとされているところから、 また、見直しに伴い、新たに設ける社整審(道路分科会)での議論においては、地域ごとの具体的な事情を踏まえながら、それぞれの地域においても議論することが望ましい内容も含まれていることから、地域のニーズをより反映できるよう議論の進め方や仕組みについての検討を行うこととしています。 |

| 該当箇所 | 意見 | 理由 | 回答案 |
|--------------------------------|---|---|--|
| 道路整備の推進について | | | |
| 中間取りまとめ(案)全体 | A 路線、B 路線の新たな事業手続きが確立された後も、整備が滞りなく進むよう配慮願いたい。 | 北海道の高規格幹線道路の供用率は、全国と比較し20%以上も低い。 また、他の都道府県では、県庁所在地が高速道路でネットワーク化されているのに対し、北海道では、県庁所在地に匹敵する人口10万人以上の地方の中核都市である函館市、帯広市、釧路市、北見市が未だネットワーク化されていない現状である。北海道における高規格幹線道路ネットワークの早期形成は、圏域間の交流・連携の強化、あるいは地域経済の活性化などを図る上で、最重要課題の一つと考えているため。 都市間距離が長く広い北海道だからこそ高規格幹線道路の整備が不可欠といえる。 | 今回の手続きの見直しは、事業実施に向けた一連のプロセスにおける意志決定の透明性・公正性・妥当性を確保するためのものです。 この手続きに基づき、透明性等を確保し、厳格な評価を行いつつ、徹底したコスト縮減を図り、効率的な整備を推進します。 |
| 中間取りまとめ(案)全体 | A 路線、B 路線の新たな事業手続きが確立された後も、整備が滞りなく進むよう配慮願いたい。 | 北海道の高規格幹線道路の供用率は、北海道を除く全国が70%であるのに対し北海道は45% (H20.11.30現在)と大幅に遅れている。また、他の都府県では、県庁所在地が高速道路でネットワーク化されているのに対し、北海道では、広大な面積にもかかわらず、県庁所在地に匹敵する人口10万人以上の地方の中核都市である函館市、帯広市、釧路市、北見市が未だネットワーク化されていない現状である。 北海道における高規格幹線道路ネットワークの早期形成は、圏域間の交流・連携の強化、あるいは地域経済の活性化、そして救急医療への対応に大きく貢献する。特に北海道後志地域では、黒松内 - 余市間の整備により、高度医療機関への移動時間が縮小されることで、医療の地域格差を減少させることができる(札幌の医療施設へ90分以内で行ける町村が5町村増加)という上で、最重要課題の一つと考えているため。 | 今回の手続きの見直しは、事業実施に向けた一連のプロセスにおける意志決定の透明性・公正性・妥当性を確保するためのものです。 この手続きに基づき、透明性等を確保し、厳格な評価を行いつつ、徹底したコスト縮減を図り、効率的な整備を推進します。 |
| P6～P9 高規格幹線道路等の事業実施に向けた手続きのあり方 | A 路線、B 路線の新たな事業手続きが確立された後も、整備が滞りなく進むよう配慮願いたい。 | 北海道の高規格幹線道路の供用率は、平成20年11月30日現在で、北海道を除く全国が70%であるのに対し北海道は45%と大幅に遅れており、安全・安心な道路網の整備及び地域経済の活性化を図る面からも引き続き早期の整備が必要であるため | 今回の手続きの見直しは、事業実施に向けた一連のプロセスにおける意志決定の透明性・公正性・妥当性を確保するためのものです。 この手続きに基づき、透明性等を確保し、厳格な評価を行いつつ、徹底したコスト縮減を図り、効率的な整備を推進します。 |

| 該当箇所 | 意見 | 理由 | 回答案 |
|---|---|--|---|
| <p>中間とりまとめ(案)全体 P 13 4)道路の評価手法のあり方</p> | <p>新たな事業手続きが確立された後も、整備が滞りなく進むよう配慮願いたい。</p> | <p>北海道の高規格幹線道路の供用率は、北海道を除く全国が70%であるのに対し、北海道は45%と大幅に遅れている。また、北海道では、人口10万人以上の中核都市である函館市、釧路市、北見市、帯広市がネットワーク化されていないのが現状である。交通ネットワークの構築により、地域の産業、観光の振興、緊急医療体制への貢献など、道東圏及び道央圏との圏域間交流と連携を図る上で、早期形成が最重要課題の一つである。</p> | <p>今回の手続きの見直しは、事業実施に向けた一連のプロセスにおける意志決定の透明性・公正性・妥当性を確保するためのものです。この手続きに基づき、透明性等を確保し、厳格な評価を行いつつ、徹底したコスト縮減を図り、効率的な整備を推進します。</p> |
| <p>P 8 高規格幹線道路の事業実施に向けた手続きのあり方 (2)高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路</p> | <p>A 路線の構造やルート決定にあたっては、高規格幹線道路が未だ整備されていない地域が、既にネットワークされている地域に比べて不利にならぬよう、構造規格の縮小等は最小限の範囲とすべき。</p> | <p>高規格道路の整備にあたってコスト縮減は重要であるが、構造規格の縮小や現道の活用の区間が増えれば、高速交通ネットワークの機能が低下するため、広域分散型の北海道においては規格の高い自動車専用道路でのネットワーク形成が必要である。(特に道東は高速道路・鉄道などの高速交通ネットワークが未整備で交通インフラの格差が著しい)</p> | <p>見直した手続きに基づき、透明性等を確保し、厳格な評価を行いつつ、徹底したコスト縮減を図り、効率的な整備を推進します。</p> |
| <p>P 11 国土計画・地域のニーズを反映した道路計画のあり方</p> | <p>重要な社会資本である高規格幹線道路の建設は国の責任で公平に行われるべきであり、整備の遅れている地域には優先的な整備が行われることを望みます。</p> | <p>オホーツク地域では車による移動手段しかないにもかかわらず、高規格幹線道路の建設が遅れております。また、同じ北海道においても、道央、道南では北海道新幹線の建設が進められるなど、交通インフラの格差は広がるばかりです。これ以上地域間格差が広がらないよう、単なる採算性の追求だけでなく、地方が必要としている地域の活性化につながる道路、災害に強い道路などが必要であります。長年、高規格幹線道路の建設を待ち続けた地方が、建設凍結やさらに建設が遅れることになると、高速道路周辺における企業誘致、観光振興など地方自立に向けた取り組みや、アクセス道路等関連事業へ影響を及ぼします。</p> | <p>見直した手続きに基づき、透明性等を確保し、厳格な評価を行いつつ、徹底したコスト縮減を図り、効率的な整備を推進します。</p> |
| <p>中間とりまとめ(案)全体</p> | <p>また、新たな事業手続きが確立された後も、必要な整備が着実に進むよう配慮願います。</p> | <p>北海道の高規格幹線道路の供用率は、全国平均に比べ非常に低い状況となっています。他の都府県では、県庁所在地間の多くが高速道路でネットワーク化されていますが、北海道では、県庁所在地に匹敵する人口規模の函館市、帯広市、釧路市、北見市間が未だネットワーク化されていません。北海道の高規格幹線道路ネットワークの早期完成は、圏域間の交流・連携の強化と、地域経済の活性化のための最重要課題と考えています。</p> | <p>今回の手続きの見直しは、事業実施に向けた一連のプロセスにおける意志決定の透明性・公正性・妥当性を確保するためのものです。この手続きに基づき、透明性等を確保し、厳格な評価を行いつつ、徹底したコスト縮減を図り、効率的な整備を推進します。</p> |

| 該当箇所 | 意見 | 理由 | 回答案 |
|--|--|---|--|
| その他 | | | |
| | 計画段階から計画後数十年に亘り、継続的な追跡観測を行いデータを公表する制度を作るべき。 | 今までデータの無い大深度などの計画は、実施するならば計画段階から計画後数十年に亘り、継続的な追跡観測を行い、データを公表する制度を作るべき。 (社会的、経済的、環境的分野全てに於いて) | ご指摘については、今後の参考にさせていただきます。 |
| 高規格幹線道路等の事業実施に向けた手続きのあり方 中間とりまとめ(案) | これまでも大規模プロジェクト(道路、ダム、干拓、工場用地など)の多くが当初の計画のずさんさによって、見込みを大きく下回ったり、計画の見直し、廃止が求められているケースは枚挙にいとまがない。こうした無理、無駄のつけは結局国民、住民にかかってくるし、これまで政治や行政の責任者が一度も責任を取ったことがないことも問題である。 | | ご指摘については、今後の参考にさせていただきます。 |
| 「透明性」といわゆる「PI」及び貴論の「本来議論すべき段階でないにも関わらず、詳細な議論が行なわれ議論が混乱している事実が見受けられる」(12頁24行目～) | これほど重要な案件に係る公的な意見募集が、年末年始を挟んだ20日間という期間に行なわれることは非常識を通り越し不快感を禁じえない。あまつさえ、締切日は3連休最終日で、消印ではなく必着を要するという。さらに休業中は投函を含め受けとる術はないとの担当部署の明言については審議者たる委員諸賢も恥としていただきたい | | ご指摘については、今後の参考にさせていただきます。 |
| p.4 .まえがき | 「道路の計画体系のあり方、既存の道路の有効活用も念頭に置いた幹線道路網のあり方等」を検討する前に「事業実施に向けた手続き」のとりまとめが行われたのはなぜなのか、疑問である。 | | 今般、事業実施に向けた一連のプロセスにおける意志決定の透明性・公正性・妥当性を確保するため、手続きのあり方について、審議頂いているところです。道路の計画体系のあり方、既存の道路の有効活用も念頭に置いた幹線道路網のあり方については、引き続き検討してまいります。 |
| p.7, 16-31行 | 可能なら、章の冒頭に「道路を計画的に整備することの意義」について簡単に記述できないでしょうか。 | 該当箇所の本文中に「基本計画」、「整備計画」、「手続き」の記述があるが、計画と手続きの関係が説明無しに使われているため。 | ご指摘については、 . 今後の計画・整備にあたっての留意事項及び今後の検討課題 3)道路計画プロセスと検討プロセスのあり方において、以下のとおり記載しております。 「本来、道路計画は、将来的な道路計画を予め策定することにより、関係者や関係する計画と整合を図り、合理的な意志決定をするためのものであり、……」 |
| p.7, 16-31 | p.7, 16-31について、ここでいう計画は、道路建設の計画(立案・設計) 施工 維持管理という事業プロセスにおける計画(立案・設計)をさし、その立案の手順・方法(審議・決定プロセス;プロジェクトの提起、選択肢の比較、費用便益、各種影響評価、判断基準、PI、意思決定過程等)を手続きと呼んでいることを明示すべきではないでしょうか。 | 計画と手続きの関係が不明確であり、それを明らかにしておくことが必要であるため、IV章では手続きのあり方を述べているが、そもそも計画とは何を指し、手続きとは何を指しているかを明示しておけば、この章の論点がより明確にできると思われる。 | ご指摘を踏まえ、脚注に次の文を記載いたします。 「ここでいう計画とは、道路建設の計画から、施工、維持管理までの計画(立案・設計)を指し、手続きとは、計画の立案の手順・方法(審議・決定プロセス)を指す。」 |

| 該当箇所 | 意見 | 理由 | 回答案 |
|---|---|---|---|
| <p>p.8-10 .高規格幹線道路等の事業実施に向けた手続きのあり方 1.高規格幹線道路の手続きについて、および 2.その他高規格幹線道路を補完する広域的な機能を有する地域高規格道路の手続きについて</p> | <p>「適宜、国幹会議に報告する」「社整審(道路分科会)の議を経る」、決定者を「国土交通大臣に変更する」など、今まで以上に国に主導権を維持する内容となっているが、地方分権や道路特定財源の一般財源化の動きに逆行しており、むしろ地方へ権限を委譲していくべきである。</p> | | <p>高規格幹線道路等、全国的に重要性の高い中枢・根幹のネットワークであることから、国が整備と管理に責任を持つべきと考えているところです。</p> |
| <p>前書き、 前書き、 1.2. .、1)2)3)4)</p> | <p>道路検討の審議会のメンバーは、他の審議会のメンバーになったことのない者とすべきである。</p> | <p>道路については、利害関係を持つものが審議することは避けなくてはならない。特に、税金を投入する以上、公平の観点から判断されるべきで、そのためには、過去に行政の審議会委員だった者や、現に委員をしている者は兼任を認めず、最低限の公正さを担保すべきである。</p> | <p>今回の手続きの見直しは、事業実施に向けた一連のプロセスにおける意志決定の透明性・公正性・妥当性を確保するためのものです。 なお、社整審(道路分科会)の委員については、当該分科会の設置の趣旨・目的に照らし、委員により代表される意見、学識、経験等が公正かつ均衡のとれた構成になるよう留意し、国土交通大臣が指名を行っているところです。</p> |
| <p>p.11-12 .今後の計画・整備にあたっての留意事項及び今後の検討課題 2)国土計画・地域のニーズを反映した道路計画のあり方</p> | <p>高齢化社会の到来、社会保障費の増大、地球温暖化の進行など課題が山積し、人々の意識も変化している中、真に必要なものは何かを冷静に考え直す時にきている。交通についても、「移動する」という原点に立ち返り、道路だけでなく鉄道・船運・バス・自転車などを含めた交通全体から検討しなおすべきである。</p> | | <p>ご指摘については、今後の参考にさせていただきます。</p> |
| <p>前書き、 前書き、 1.2. .、1)2)3)4)</p> | <p>計画担当者は氏名を付すること。</p> | <p>公務員は、名前が出ないため、無責任と思われることが多い。担当者は常に、氏名を明記すること。また、下請に出した場合には、請け負った者の氏名、契約金を公表すること。</p> | <p>ご指摘については、今後の参考にさせていただきます。 なお、今回の見直しにおいて、例えば、高規格幹線道路を構成する一般国道自動車専用道路については、基本計画・整備計画を国土交通大臣が決定することとされております。</p> |
| <p>p.6, 33行 p.7, 2行 しかしながら、高規格幹線道路を構成する道路種別が高速自動車国道と一般国道の2種類から構成されるため、その整備手法とあいまって、両者で手続き内容が異なり、国民にとって容易に当該事業の内容、計画の進捗状況などを理解できるものとなっているかについて問題点も指摘されている。</p> | <p>「しかしながら、高規格幹線道路を構成する道路種別が高速自動車国道と一般国道の2種類から構成されるため、その整備手法とあいまって、両者で手続き内容が異なり、国民にとって容易に当該事業の内容、計画の進捗状況などを理解できるものとなっているかについて問題点も指摘されている。」と問題点を明確に示したことは高く評価できます。</p> | <p>この問題点は早急ではないにしろ、将来的には解決すべきことであるため。</p> | <p>ご意見ありがとうございます。</p> |
| <p>p.11-12, (2) 2)国土計画・地域のニーズを反映した道路計画のあり方</p> | <p>国土・地域計画と道路計画の関係の明確化は大変重要な課題であり、それを今後の課題として指摘したことは高く評価できます。 ただしこのまま今後の課題とせず、最終答申までに鋭意検討を進め、必ず答申に具体的な制度設計を反映されることを希望します。</p> | <p>昨今の国際国内情勢を踏まえ、将来のわが国の道路社会資本のありかたを考えたときに必須であるため。</p> | <p>今後の課題については、引き続き検討してまいります。</p> |

| 該当箇所 | 意見 | 理由 | 回答案 |
|---|---|---|-----------------------------------|
| <p>p.11-12, (3) 3) 道路計画のプロセスと検討プロセスのあり方</p> | <p>計画プロセスと事業プロセスそれぞれの段階の明確化, より上位の道路網計画の計画制度の設計などは大変重要な課題であり, それを今後の課題として指摘したことは高く評価できます. ただしこのまま今後の課題とせず, 最終答申までに鋭意検討を進め, 必ず答申に具体的な制度設計を反映されることを希望します.</p> | <p>昨今の国際国内情勢を踏まえ, 将来のわが国の道路社会資本のありかたを考えたときに必須であるため.</p> | <p>今後の課題については, 引き続き検討してまいります。</p> |