

社会資本整備審議会 道路分科会 第28回基本政策部会

平成21年1月22日（木）

【総務課長】 おはようございます。皆様、本日は大変お忙しい中お集まり頂きまして、まことにありがとうございます。ただいまから、社会資本整備審議会道路分科会第28回基本政策部会を開催させていただきます。

それでは、開会にあたりまして、道路局長の金井よりごあいさつをさせていただきますと存じます。

【道路局長】 おはようございます。大変お足元が悪い中、お集まり頂きまして、大変ありがとうございます。

道路の関係、ご承知のとおり、来年度から一般財源化を図るということで、これから国会でも特定財源を、一般財源化して、たとえば臨時交付金のように特定財源の制度とあわせてやってきた制度がいくつかありますので、そのようなものを改正するという法案を出させて頂いて、これからご議論頂くところでございます。

いずれにせよ、幹線道路と生活道路をうまく組み合わせて、地域の発展にうまく資するようなものを選択と集中の論理できっちりとやります、ということが重要なかなと思っておりますので、今後ともご指導ご鞭撻をいただければと思っております。

本日は高規格幹線道路等の事業実施に向けた手続きのあり方ということで、パブコメの結果が、だいたいまとまりましたので、またその結果をもとにご議論頂いて、高規格幹線道路のあり方の手続きについても早急に見直して、いくつかとまっている事項もございしますので、早急に対応させていただければと思っております。よろしくお願いいたします。本日はありがとうございます。

【総務課長】 本日の会議でございますけれども、〇〇委員、〇〇委員、〇〇委員、〇〇委員からは、ご欠席ということでご連絡を頂いております。それから、〇〇委員、〇〇委員につきましては少し遅れるということでご連絡を賜っております。

本日、ご出席頂きます委員の方は、総員10名中、6名ということになりますので、社会資本整備審議会令第9条第1項による定則数を満たしているということをご報告申し上げます。

それでは、以下の進行につきましては部会長にお願いしたいと存じます。よろしくお願いいたします。

いたします。

【〇〇部会長】 おはようございます。これより議事を進めたいと思います。

本日は、高規格幹線道路網の事業実施に向けた手続きのあり方について、ご審議頂きます。今局長からお話ございましたように、昨年から実施して頂いていたパブリックコメントを受けて、中間とりまとめ案を修正して頂きました。

本日は、パブリックコメントの実施結果と中間とりまとめ案について、資料をご説明いただいた後、ご質問やご意見を頂きたいと思います。幅広い観点から活発にご審議頂きますようお願い申し上げます。

それでは、事務局から説明をお願いいたします。

【道路経済調査室長】 道路経済調査室長でございます。それではお手元の資料に基づきまして、ご説明をいたします。

パブリックコメントにおける意見ならびにその対応というのが資料1です。資料2という形で国民の方々からご意見を頂いて、どう対応するかをまとめたものでございます。そしてそのパブリックコメントを反映させたものが資料3でございます。

とりあえず、資料1をもちまして、今回皆さん方から様々ないただいた意見を総取りまとめさせて頂いて、それに対する対応をご紹介します。

その前に資料2をごらんください。資料2は先ほど申しましたようにパブリックコメントをいただく上で、前回の基本政策部会で委員のメンバーの方々からのご意見、あるいはその後の文言修正等々いろいろ頂きまして、ご指摘いただいたものを最終的には部会長にご相談をさせていただいた上で、資料2としてまとめましてパブリックコメントにかけさせていただいたということでございます。

資料2ではアンダーラインを引いて、皆様方のご意見を修正させていただいたものを、こういう形で変更させて頂いておりますということをお示しいたしております。

たとえば4ページ、あるいは5ページの21行目の部分、一番大きいのは7ページで、高速自動車国道と一般国道自動車専用道路の手続きを一体化させてやっていくんだという、22行目の文言を追記させていただいたこと、さらには9ページで少し文言の追記をさせていただいた、14行目でございますが、地域高規格についてのくだりの部分について文言の追記をさせていただいた、さらには前回の基本政策部会で一番ご意見をいただいたところの部分でございますが、12ページで18行目でございますが、3)道路計画のプロセスと検討プロセスのあり方につきまして、先般様々な基本政策部会の中での議論を

頂きました。追記として、18行目でございますが、本来道路計画というのは、関係者との整合を図って今後実際どのような事業を進めていくかという事業計画、それと前段のその計画は分けて考えていくという必要があるということ。

26行目以降で、それぞれ広域的な部分から道路網に関する方針を決めていく段階、あるいは個別のルートの位置や道路構造を決めていく段階、さらには具体的なルートの位置、あるいはもう事業に入る直前という形で道路構造を決めていく段階という、大きくはこの3つの段階をそれぞれ意識して意見を集め、あるいは計画を策定するということが大事だということを先般の基本政策部会でご指摘いただいた所について大きく修正をさせて頂いているということでございます。

更に、13ページでも、一部、費用対効果の計算方法につきまして、文言が少しわかりにくいところがあったというご指摘もありましたので、修正を加えさせて頂いております。アンダーラインで引かせて頂いているところが修正分ということでございます。これをもって、パブリックコメントをかけさせて頂きました。

資料1をご覧ください。1枚めくって頂きますと、今のパブリックコメント案の実施期間として、平成20年12月23日から今年の1月12日まで3週間程度、意見募集をさせて頂きました。意見総数は一番下にございますように69件でございました。24団体・個人の方からご意見を頂いております。

後ほど、ご説明をさせて頂きたいと思いますが、ご意見をカテゴリー別にわけまいますと、例えば1ページ以降に書いてあります、P I（パブリック・インボルブメント）についてのご意見、あるいは国民の意見の反映について、あるいは10ページ以降が国民の意見の反映について、あるいは審議の場についてのご意見、さらには環境アセスメント、あるいは評価手法についてのご意見等々を頂いております。

一番多かったのは、最初のパブリック・インボルブメントについてのご意見で、これについては後ほどご紹介をさせて頂きますが、個別事業に関わるもの、パブリック・インボルブメントに関わる話として、ご意見をたくさん頂いております。

それでは、頂いているご意見を私ども事務局としてあくまでも便宜的にカテゴリーに分けさせて頂いていて、これからご紹介をさせて頂きたいと思っております。

まず1ページでございます。ここからが、最初にご紹介しましたパブリック・インボルブメントにかかわるご意見でございます。

1ページから4ページまで、ずっとこれにつきまして1つのご意見でつながっております。

して、東京外かく環状道路のパブリック・インボルブメントに関わるご意見でございます。

1 ページの意見の欄上から4行目以降で、「中間とりまとめ案」は、これまで社整審が果たしてきた内容は必ずしも十分なものではない、というご意見。下から4行目、この部会が、いわゆる「P I」に与えた影響は小さくないと。しかしながら「P I」がどのように行われているかを厳しく検証しなければいけないというご意見を頂いております。

また、あわせて2 ページで、東京外かく環状道路についての地元でのパブリック・インボルブメントのやりとりを整理をして頂き、ご意見を頂いております。

これについての回答案でございますが、1 ページに5行で記述させて頂いておりますけれど、既にパブリック・インボルブメントにつきましては、「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」として、国土交通省として道路のみならず、その他の公共事業も含めましての「P I」を積極的にすすめていきたいと思いますというガイドラインを策定させて頂いているところでございます。

実際に、パブリック・インボルブメント自身は、このガイドラインの中でも整理をさせて頂いておりますけれども、様々な地域において当然事情も、関係する団体、あるいは関係する方々が、かなり異なっておりますので、こういった中で、さらにはP Iの進め方について、今回いただいたご意見を参考とさせていただければということで整理をいたしております。

5 ページでございます。中段の2つ目でございます。東京外環道の大泉、あるいは東名間の延伸計画についての云々、というところがございます。P Iの理念、実態も形骸化しているのではないかと、というご意見を頂いておりますので、こういったご意見に対しては、先ほどと同様、このガイドラインをふまえて進めておりますので、ご指摘を受けて、今後の私どものP Iを進めていく上での参考とさせて頂きたいという形でまとめさせて頂いております。

6 ページでございます。これも同様、一連のP Iのご意見でございます。住民参画の体をなしていないのではないかと、というご意見。あるいは、その下の3つ目のマスでございますが、それぞれの構想段階のP Iに参加してみてものご意見を①、②、③、④という形で頂いていると。いずれもパブリック・インボルブメントの現地でのやり方そのものでございますので、パブリック・インボルブメント自身は、方法は別に固定されたものはございません。各地域でいろいろ行っていく上で、できるだけ住民の方々、あるいは関係者の参画を頂いて、計画を円滑にまとめていくという本来の趣旨がこのガイドラインに記述され

ておりますので、それを踏まえて、こういうご意見を受けて、これから現地でも、様々な努力をしてまいりたいと考えております。

あと、6ページの一番下、P Iという言葉はわかりにくいという意見もございましたので、注記で書かせて頂いたらどうかということで一番右下に書いております。P I（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、と注釈で整理いたしております。

それぞれ、整理をさせて頂いているものは、後ほどの資料3のご説明の際に修正分のところを見ていただければと思います。

次、7ページでございます。ここも同様に、P Iについてです。P Iの費用負担について、実際に住民が独自に調査をした場合には、それを行政が負担すべきではないかというご意見でございます。

今回意見を頂いているP Iの実施のやり方の一つということでございますので、こういったご意見を受けていることを、今後の参考という形で整理をさせて頂いております。

7ページ、一番下は立案段階から市民参加を法的に保障すべきというご意見でございます。そういったことも受けて、私ども今ガイドラインを整理させて頂いておりますので、進め方について、今後の参考とさせていただきます。

8ページも同様、東京外かく環状道路のパブリック・インボルブメント作業の中のご意見同様に事業実施に反映させるべく制度化すべきだということでございます。

さらには、P Iで出された住民意見がどのように計画に反映させるか、住民への回答と説明が必要である、と。

そして、判断材料となるデータについて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というご意見。

ここまでは、ご意見として頂いております。いずれも実際のP Iのやり方の工夫に対するご提言と受けとめておりますので、実際の現地での対応について、様々な工夫、さらにまた努めてまいります。

最後の、この8ページの4つ目については、構想段階P Iの位置づけを明示していることは重要な点であるというご感想でございますので、回答は特に明記しておりません。

9ページも同様でございます。構想段階P Iを、この手続きの中に明確にしてくれていることは評価するというご感想を頂いております。

10ページ以降は、私どものカテゴリーで、例えばということで、国民の意見の反映についてのご意見ということで頂いているということでございます。

10ページの1つ目のご意見でございます。

修文意見でございますが、各地域の構想段階PIあるいは都市計画等の手続きの中で、様々な意見反映の取り組みや議論を踏まえて、そういったものを参考にしながら審議することが適切だということでございます。

これを受けて、私どもとしては平易なわかりやすい文章にすべきということですので、回答案にその修正案を記載いたしております。

10ページの2つ目のご意見でございますが、実際に事業をやっていく上で非常に長期間かかるということで、そういったものの内容あるいは実際の情報といったものを手続きとして制度化する可能性があるのであれば、簡単に記述してはいかがか、ということでございます。

これに関しましては、実際に私どもでも、既に文書的に整理をいたしておりますけれども、常に上位の道路網計画を策定する段階においても、様々な説明責任あるいは透明性を確保する制度を導入していくべきではないかと。あるいは、また既に事業実施中、あるいは完了後においても、再評価、あるいは事業評価を行って、説明責任、あるいは透明性の確保に努めていこうというようなことを整理させて頂いております。これは、既に文書の中に記載させて頂いているということでございます。

11ページでございます。

実際に今回道路分科会の中で様々な手続きのご審議をいただくということに対して、国会の審議によるべきであるというご意見。さらには、2つ目の中にもございますが、道路計画の進め方を単純に分かりやすくすべきであって、決定は国会の承認を要する形にすべきではないか、ということをご意見として頂いております。

回答としましては、上段に書いてありますけれども、今回の手続きは、実際にいろいろな様々な一連のプロセスにおける意志決定の透明性あるいは公正性、あるいは妥当性を確保するということございまして、いろいろご意見まとめさせて頂いている中では、4行目、高速自動車国道に係わる手続きを参考に、透明性を確保するため、社整審の議を経て、国土交通大臣が決定するという仕組みにかえさせていただくということでのご意見の取りまとめさせて頂いてきているところでございますので、そういう形で整理をさせて頂きたいと。

いずれにせよ、高速自動車国道の係わる手続き、この基本政策部会の中でもご議論ございましたが、ほかの様々な国が定める計画の審議方式等々を受けて、道路公団が民営化されました折に、国会でも審議をして、法制化されているものでございますので、それを受けた形で、踏まえて、今回の手続きも同様の形で進めていくということで整理をさせていただいたらいかがかということでございます。

12ページでございます。環境アセスメントについてのご意見でございます。

3つ意見を頂いておりまして、若干批判という形での意見でございますが、環境アセスメントのデータが科学性を欠いているのではないかという、アセスメントのやり方について、しっかりと国交省としても取り組んでほしいということ。

あるいは、計画の大変更時には、新たなアセスが不可欠であるということ。

あるいは、不十分なアセスで自然環境が破壊されているというご意見、3つ目でございます。いずれにせよ、これについても個別の事業に関するアセスのお話をして頂いているところでございます。

回答としましては、この3つともに実際私ども、環境アセスメントにつきましては、環境影響評価法という法律に基づいて、当然修正すべきときは修正をする、あるいはそれにとりなう法的な手続きを適切にとらせて頂いておりますので、引き続きこの法律に基づいて対応していきたいという形で回答を提示させて頂いております。

13ページでございます。

評価手法についてでございます。評価の事業評価のやり方についてのご意見でございます。これも、少し個別事業にかかわることを頭におきながら、ご意見をいただいたようでございますが、いずれにせよ、たとえば1つ目の一番上のご意見。道路の評価手法にあたっては、金銭換算化が可能な3便益だけでなく、地域特有の効果あるいは様々な波及効果、そういったものを十分考慮して、路線全体に対する評価手法の確立をしてほしいというご意見。

2つ目、3つ目も同様でございます。4つ目もそれに加えての話でございますが、道路整備による地域経済への波及効果、あるいは地域住民の安全安心の向上といった手法を確立して、地方の住民も納得できるような評価基準の策定をしてほしいというご意見でございます。

基本的は同じ回答になると思いますが、13ページの右一番上を見ていただければと思いますが、事業実施前においては、私ども、新規事業採択時評価を実施してきております。

この際には、費用対便益に加えて、地域経済あるいは生活に対する効果・影響を受けて、総合的に評価をさせて頂いているということでございます。

今後、十分に精度をもって金銭換算化が可能なものについては、現在、費用便益の中で、評価をしておりますが、今後とも最新の知見に基づいて、引き続き改善に努めてまいりたいという回答させて頂いております。

14ページも基本的には同じでございまして、理由のところで見られるのは、多分これ、北海道のエリアの中での波及効果、道路整備に対する波及効果をぜひ考慮してほしいというご意見でございますので、これも先ほどの回答と同様に、これからの最新の知見に基づいて、さらに改善を私どもで努めてまいりたいという形で整理をさせて頂いております。15ページ以降も先ほどの事業評価についてのご意見がつながっているところでございます。

1つ目、2つ目、これも同様のご意見かと存じます。3つ目のご意見、これは、つくることによるデメリットについて費用に算入すべきではないかということをお願いしております。これについても、基本的には同様でございます。私どもとして、現時点で得られる知見に基づいて、金銭換算化ができるものについて、費用対便益という形で比較を検証しておりますが、こういうデメリットについての費用算定も決して省略しているわけではなく、今後実際に算定が可能であれば、それを導入していくというような研究をさらに進めていきたいということで整理をさせて頂いております。

16ページ以降でございます。

これについても、若干デメリットの部分を足してほしい、あるいはメリットを足してほしいというご意見が入り乱れている形になっておりますが、一番上が少しデメリットの部分について評価を算定すべきではないかと。

2つ目のご意見は波及効果という、その他の外部効果を算定してほしいという。

3つ目のご意見は、健康被害等の環境影響評価を数値化して、費用対便益の中に加えて欲しいというご意見。

4つ目のご意見。これは、またさらに外部効果の話をされているということでございます。外部効果を算定してほしいというのは、先ほどと同様でございますし、マイナス部分の評価についても同様でございまして、今後引き続き、最新の知見に基づいて、改善に努めてまいりたいと回答をさせて頂いております。

17ページでございます。これもマイナス面での評価をしっかりと検討すべきというこ

とでございまして、それについても同様のご意見という形で整理をさせて頂いてございます。

この中に少しその要望のみを、把握するという形になっておりましたので、回答案の中に記載させて頂いておりますが、地域の期待のみならず、この不安といったマイナス面についての地域での意見、こういったものも、実際に事業実施をしていく上でのプロセスの中に反映をしていく形で、修文を加えさせていただいたらどうかという形で整理をさせて頂いております。

18ページ以降でございます。事業評価、計画の見直しというカテゴリについてのご意見を頂いております。計画の見直し、再評価については既に手続きがございますが、たとえば一番上、5年間事業着手されなかったら、自動的にその基本計画を廃止したらどうだというご意見。

あるいは、2つ目のご意見として、社会環境変化が起きている場合には、再度事業化を進む前に再度検討の機会をもうけて、計画を見直すべきだということ。

さらには、4つ目も同じようなことでございますが、現在の経済状況を踏まえて、従来の整備、道路の評価を行うべきだというご意見等々頂いております。

それにつきましては、18ページの一番上からのご意見に対する対応を見ていただければと思いますが、回答の欄でございます。

1つ目のご意見については、私どもの基本計画自身については、実際の都市計画といった手続きとは異なる、何ら制限をもうけているということではないということ。さらに加えて、事業実施をしていく前には、事業評価をきっちりとやって、事業のプラス、マイナスといったところを、それぞれ影響をちゃんと把握して対応するということに努めているという形で回答をさせて頂いているところでございます。

2つ目については、事業実施前の評価の話として整理させて頂いて、回答を書かせていただいた。

3つ目、事後評価についてでございますが、これもご意見を頂いているような形で、環境の変化に対する視点も考慮し、事後評価を行うという形で紹介をさせて頂いているところでございます。

4つ目以降、4、5、6でございますが、これについて、当然最新の交通需要推計を踏まえて、事業評価をおこなっていくということを紹介させて頂いております。回答として整理をさせて頂いております。

さらに加えて、一番下でございますが、事業完了後、事後評価として私どもとしては、いろいろな評価をおこなって、また今後の計画に反映していくとさせて頂いているところでございます。

19ページも事後評価の話でございます。これについても、私どもで若干修文意見という形で頂いてございます。

事後評価で、当初見込んでいた効果等は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ということでございますので、それを受けて、その修文が可能かどうかという形で、検討させて頂いて、例えばということで、そこの回答案に記載をさせて頂いておりますけれども、事後評価として、当初見込んでいた効果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と、少し修文をさせて頂いたらどうだろうということで整理をさせて頂きました。

20ページ以降でございます。今回の手続きについてのご意見でございまして、高速国道に並行する一般国道自動車専用道路についてのカテゴリーの中に入るものかなという形で整理をさせて頂いております。

既に提案をさせて頂いておりますパブコメの案について、少し誤解を受けるような文言があるということで、二重投資を避けるための等の事由により先行して云々という文言がありますが、二重投資を避けるのではなく、二重投資をしているような誤解をまねく文言の意味合いにとれるのでというご意見を頂いております。

ご意見ごもっともなところもございますので、回答案に整理させて頂いておりますが、特に2行目以降、高速国道と一般国道の両方を各々建設するのではなく、ということを明記させて頂いて、誤解のないような形で修文をさせて頂きたいと思えます。

2つ目のご意見も同様でございます。

3つ目のご意見は、最終的には高速道路に組み入れることを検討すべきということでございまして、実際にそういう必要が生じた場合には、実際に今までも編入した事例がございますので、その旨を回答のところに整理をさせて頂いております。

最後のご意見についてでございますが、これについても基本計画・整備計画の決定を行うべきというご意見でございます。

今回、このパブリックコメントの中でご意見を出していただいた原案におきましては、高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路、これは両方の機能を兼ね備えた形で、それぞれを整備するのではなく、一本の事業という形で整理をしていこうということで

ございますので、必ずしも、基本計画・整備計画を決定するというこの手続きには該当しないのではないかということで整理をさせて頂いております。

ただ、最終的に事業化をするにあたっては、国土交通大臣の決定をし、さらには国幹会議といったところへの意見調整をすることを実際の文言という形で整理をさせて頂いております。

21 ページ、地域高規格道路についてのご意見を頂いております。最初のご意見は、地域高規格道路の性格についてのご提言で、修正意見を頂いております。

それを受けまして、回答案に整理をさせて頂いておりますけれども、地域相互の交流を促進する道路として位置づける、さらには生活様式の多様化等を背景とした生活圈域の広域化等への対応も期待されているという地域高規格道路の性格づけをさらに明確化させて頂いたらどうだろうという修文を整理させて頂いております。

加えまして、2つ目のご意見はミッシングリンクになるところについて、高速自動車国道へ組み入れることも検討したかどうかということでございます。もともと、高規格幹線道路あるいは高速自動車国道と地域高規格道路、それぞれ機能が違いますので、両者を担う役割は異なるという形で整理をさせて頂いておりますので、編入についてのご意見については、今回、対応はできないのではないかとという形で回答を整理させて頂いております。

3つ目のご意見でございますが、今後、地方分権が進んでいく中で、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だというような修文意見を頂いております。

実際には、その最後の右の回答案に整理させて頂いておりますが、最後のパラグラフのところ、見直しに伴い云々というところでございますが、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が含まれることから、地域のニーズを議論の進め方と仕組みについて、これからの検討課題として整理をさせて頂きたいということでございます。

22 ページと23 ページは道路整備の促進の要望を頂いております。ここについては、ご要望ということで、私どもの回答としまして代表として一番右の上を今回の手続きの見直しについて、透明性・公正性・妥当性を確保すると、この手続きに基づいて、できるだけ早く厳格な評価を行って、徹底したコスト縮減を図り、効率的な整備を促進してまいりたいというご回答にさせて頂きたいと思っております。

23 ページでございます。これも一番上は、事業の促進要望でございます。これについ

でも先ほどと同様の回答として整理をさせて頂いております。

2つ目はA'、先ほどの高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路、こういったものについてもコスト縮減をいろいろ図りながら、構造も当然、その検討の対象内であるという言いふりで、今回パブリックコメント、原案をまとめさせていただいたところですが、ご意見として構造規格の縮小等は最小限の範囲としてほしいというご意見でございます。これについても、個別の事業ですので、徹底したコスト縮減、事業評価を行って、効率的な整備を行ってまいりたいという回答でございます。

3つ目のご意見も先ほどの同様のご要望ですので、同様にさせて頂いております。

加えて、最後の4つ目のご意見も、ご要望あるいは感想ということ、同様の回答で整理をさせて頂いております。

24ページ以降、これはそれぞれの大きなカテゴリーに入らないものの整理をさせて頂いております。

まず1つ目。計画段階から、実際に十数年に渡っていく事業にある場合もございますので、その際には継続的な追跡観測といったことをやって、データ公表といったものをする制度も検討すべきじゃないかということでございまして、今後、私どもの手続きの中での議論、あるいは現場での作業についての参考意見という形で整理をさせて頂いてございます。

2つ目、3つ目、4つ目についてでございますが、特に提案はないので、感想という形で取り扱わせていただくしかないのかなと思っておりますが、事業費が大きく膨れあがるというようなことがあるというのが、2つ目のご意見。

3段目のご意見が、今回パブリックコメントが20日間という期間が短すぎるというご意見。

さらには、今回の提言が少し前後しているのではないかというご意見。提案のない、感想という形でございますので、今後の参考とさせていただくということで、回答のところに整理をさせて頂いております。

さらに加えて、4つ目、5つ目でございますけれども、まず、5つ目のご意見。

「道路を計画的に整備することの意義」についての簡単な記述をしてもらったかどうかということでございます。

これについても、すでに修文を、パブリックコメントをする際にかけさせて頂いております。本来、道路計画とはということでの意義づけを回答案で整理をさせて頂いている

ところでございます。

また、最後のご意見ですが、計画のプロセス、あるいは計画の内容、あるいは実際の事業の内容について、それぞれ事業を進めていく上でのプロセスをしっかりと整理しておくべきということもございましたので、脚注に、今回ここでいう、計画というのはどういうことをいっているのかという定義づけを実際にさせていただこうという回答でございます。

25ページでございます。

一番上が、先ほど若干同じようなご意見がございましたが、地方分権といった動きもございますので、むしろ地方への権限委譲をすべきではないかということでございます。

ただ今回、私どもご議論させて頂いておりますのは、まさしく高規格幹線道路と、全国的に重要なネットワークについてどうするかでございます。これについては、様々なところでもいわれてもおります、国が整備についての責任を持つべきということでございますので、そのような整理をさせていただいたらどうだろうということで、回答させて頂いております。

今後、2つ目のご意見でございますが、道路検討の審議会メンバーは、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という人選のことでございますが、これについては、実際に様々なご意見を受けて、最終的にこの回答欄の中に書いておりますように、それぞれの部門の趣旨・目的に照らして、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、大臣が指名を行っているということで整理をさせて頂いております。

3つ目が、様々な今回の道路行政全体に対しての提言だと理解をしておりますが、交通全体から、マルチモーダル的な検討をし直すべきだということに対して、これは今後の行政の参考にさせて頂きたいということでございます。

計画担当者の氏名を付すべきということ。

これについても国土交通省として整理として頂いておりますが、国土交通大臣が、実際には決定をするということでございますので、そういう整理をさせて頂いております。

5つ目、6つ目でございますが、今後、これも感想として頂いておりますが、手続きをそれぞれ今回の議論をさせていただく中で、高速国道と一般国道についての手続きを整理をして頂いて、それについて問題点をしっかりと認識をしているということについての高く評価を頂いていると。

さらには、最後のご意見でございますが、国土計画あるいは地域計画と道路計画の関係

を、今回この中で課題として整理をしたということ自身についての評価を頂いていると。これについては、感想という形で整理をさせて頂いております。

26ページ。最後でございますが、これについても同様でございますが、計画プロセス・事業プロセスでの明確化、これについて今後の課題として指摘したことについての評価を頂いていると。

今後、実際にこれから検討していくことが必要ではありますが、今回のパブリックコメント案についての評価を頂いているということで整理をさせて頂いているということで、今後の対応ということでございます。

それを受けて、資料を説明をさせて頂きましたが、資料3をご覧ください。

先ほどいただいたご意見、修文をしたいと、あるいはこういう形で追記をしたいという形で整理をさせて頂きましたが、その部分にアンダーラインをひいて整理をさせて頂いております。

まずは、5ページでございます。

中段の2.現状というところで、14行目以降でございますが、先ほどもご紹介しました高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路、2つを両方それぞれ建設するのではなくということをも明記することで、その目的を誤解のないような形で文章化していくという修文意見を頂きましたので、その部分を追記させて頂きました。

さらに、5ページの一番下、パブリック・インボルブメントの脚注という形で、そもそも、PIといったのは何なのかということをご意見頂いておりまして、それについての目的、あるいは実際のやり方についての内容を具体的に記述させて頂いたということでございます。

次、6ページでございます。

6ページも後段の部分、26行目以降でございますが、先ほどと同等でございます。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、各々を建設するのではなくて、というくだりでございますが、先ほどの文章と統一する形でこの部分も修正をさせて頂いております。

さらに7ページの脚注でございます。

計画の実際のコンセプト、考え方でございまして、脚注という形で、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を指して、手続きとは、計画の立案の手順・方法を指す、ということでの今回のご提言を頂いている内容については、まさしく

この手続きについての内容についてのご審議をいろいろ頂いているという形で明確化を図らせていただいたということでございます。

次、8ページでございます。

地域の中での構想段階P I、あるいはいろいろな手続きの中で出てきた意見もしっかりと踏まえて、審議をすべきだというくだり、こういうご提言を頂きましたので、その分を追記という形で、5行目以下で3行追加をさせて頂いているということでございます。

あと、9ページでございます。

地域高規格の役割についてのご意見、修文意見でございまして、21行目以降でございしますが、アンダーラインを引いております、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という、地域高規格の定義の追記ということでございます。

次が、13ページになります。

最後の道路の評価手法のあり方についてのくだりでございますが、18行目でございます。地域の期待のみで実際に文章として書かれておりましたので、不安といったマイナスのイメージになるものについてのご意見、これもしっかりと把握をして、検討をすべきだということをご意見頂きましたので、その分を追記させて頂いているということ。あるいは、事後評価についてのその後の計画策定の反映ということで、同様に28行目でございますが、追記をさせて頂いているということでございます。

以上、資料1をもちまして、いただいたご意見を全体的に整理し、それを私どもの事務局としてまとめさせて頂いた修正案を受けて、資料3、パブリックコメントの反映という形の資料にさせていただいたものという形でまとめさせて頂きました。

以上でございます。

【〇〇部会長】 どうもありがとうございました。

ただいまから事務局から説明がありましたパブリックコメントにおける意見とその対応と、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）―、パブリックコメントの意見反映についてご意見、ご質問があれば頂きたいと思います。

どうぞ、どこからでも、どなたでも結構です。

【〇〇臨時委員】 それでは意見を申し上げたいと思います。

今回、パブリックコメント等を踏まえて、修正された内容については、おおむね妥当ではないかなと思います。コメントは聞いたけど、ほとんど「今後検討します」のような回

答がある中で、かなり誠実に対応しているのではないかとまずは申し上げたいと思います。

そのうえで、1点だけ申し上げたいのは、今後の課題もまだまだ残っていて、それもきっちり明記した5があるということの重みであります。

内容にかかわることでは必ずしもないんですけれども、1枚目のところ、これでいうと4ページのところに、今後のあり方については、ほかにも道路の計画体系のあり方、既存の道路の云々と、こう書かれていて、このあたりの言葉というのはすごく重要だと思うんです。特に道路の計画体系という言葉を書いて頂いて、大変重要だと思うんですが、それが実は5のところに、改めて見ますと出てきてないところがありまして、たとえば、3) 12ページの、今からこんなことというのは、今更ということですが、ただ気がついてしまったので、申し上げるだけですけれど、「道路計画のプロセスと検討プロセスのあり方」というタイトルになっているんですが、中身は道路としての計画も考えなさいと、そしてその手続きプロセスも考えなさいという内容になっているので、これは単なる形式的な修正用語ですけども、「道路計画の体系とプロセスのあり方」というタイトルにさせていただくと、最初の「今後さらに検討していきます」という内容と極めて密接、不可分に整合するのではないかと思いますので、そのあたりを申し上げたいと思います。

それで、それはなぜかっていうか、関連するということで一言申し上げたいんですけども、1週間くらい前にイギリス政府がヒースロー空港の計画の決定をしたという報道が流れて、誤った報道があるので申し上げたいんです。建設の承認をしたという報道もあるんですが、あれは決してそうではなくて、政府としての方針を決めたに過ぎないんです。どうして、そういうことが行われるか、非常に反対の多いプロジェクトでありますけども、それでもどうして政府として、第3滑走路をつくるという決定ができるかというのは、実はその背景に、まさにイギリスでこの11月、プランニング・アクトというのが議会を通過して、法律になりました。むこうの国でも積極的に制度改革を行って、計画から整備に至る段階を3つに分離して、しかも国家的に重要なプロジェクトについては、政策としての決定は国がやるけれども、最後の計画の提案を民間企業なり、公的企業なりが行ったあとの事業の決定については、そういう重要なプロジェクト、特に政府が政策として決めているものについては、第三者機関、独立機関に任せようじゃないかということで、先進国の中では初めて決定権を、行政からはずしたということなんです。

そこで重要なことは何かというと、その最終段階では、その計画の必要性の議論にさかのぼらないんです。だから、それは、第1段階の政府として、きっちり責任をもって、政

策として決めたということで必要性が確認できているということなんです。

しかしそれがゆえに、そのP Iといわれているものが、イギリスでも極めて強化していくということで、その段階からも必死にやっていくということが明記されているわけです。

あるいは、それぞれの段階に対しての訴訟、異議申し立て等も受け付けるということになるわけですが、必要なことについてはきっちりと制度をさらに改革して進めようということがよくわかると思うんです。そんなこともあって、ぜひこの最後の部分も大変重要なことが書かれていて、これもできればロードマップみたいなものを示して、いつまでに、この最終答申までに検討を進めていくんだと書かれるのが本当はベターなんです。そこは進めるということですので、良しとしても、是非そういった趣旨も踏まえて、最初に申し上げたような趣旨が明確になるようなタイトルに形式上でありますけども、変えていただくとありがたいと思っております。

最後になってこんなことを申し上げて、大変恐縮ですが、1点だけ申し上げます。

【〇〇部会長】 ありがとうございます。

その他、いかがでしょうか。

【〇〇委員】 よろしいですか。どうも御苦労さまでした。

それ以上にパブリックコメントをこんなにたくさん、69件ですか、していただいた方にも委員の一人として、お礼を申し上げたい気持ちです。

それで、この回答そのものの話と、それからパブリックコメント反映した資料の話と両方あると思うんですけれども、回答はこれ、こういうふうに書いて、もちろん公開していくということですね。そうですね。

その前提でお話するんですけども、率直にいうと、なんていうのかな、割合肯定的にきた意見に対しては、丁寧に回答しているんだけど、割合否定的な感じできた意見に対しては、割合、率直にいうと、箸を棒でくくった感じの同じ言葉が、同じ回答が多いでしょ。たとえばP Iについては、今後の参考にさせていただきます、いっぱいこう同じ表現があったりしますよね。

それからアセスについても、同じような取り扱いが多くて、どこでしょうね、アセスについては今後とも法に基づき適切に対応してまいりたいと、こういうふうになっているんですよね。

国会の答弁だと、国会議員は給料をもらって質問する訳ですから、こういうやり方でも構いませんが、これは、それぞれ本職じゃない人が自分の時間を使って、参加して頂いて

いるんだから、もうちょっと1個1個について、その質問に特化した答えを少し書く努力をしたほうが、いいんじゃないかなというのが全般的な感想です。これ1点目です。

それから2点目については、特にパブリック・インボルブメントと英語で称しているものについての内容やプロセスについてのある種の懸念のようなご意見がたくさん出ているわけですよ。その1個1個について、今回のレポートでこうします、というのはなかなかまだ難しい状態にあると思うんですが、ここまでこの種の作業をおそらく10年くらいですか、試行されてきて、まだ試行の段階にあると、僕は思います。

つまり、この種の手法についても常に努力をして、改善をしていくステージにあると思うんですよ。外国云々のことはわかりませんが、外国でこうだからああだからじゃなくて、日本独自の経験を積んだ中で手法として改善していくべきであると、そういう認識をするならば、このパブリック・インボルブメント的な手法も、今後内容をもうちょっと、こう努力して、改善していくつもりです、ということをレポートの中に書いたほうがいい、そういうことをおっしゃっている意見じゃないかと僕は思います。どっかに書いていただけないかなと思いました。それが、2点目です。

それから、13ページごらんいただくと、資料1のです。

道路の評価方法あり方のところで、意見は、要するに、いろいろな評価の難しい効果の道路にあるんだから、考えてもらいたいという意見なわけですけども、その答えが、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よって書いてあるんです。

でも現実になっているのは何かというと、その中で、B/Cが非常に重要なファクターとして、つまり総合的といいながら、あまり総合的な評価方法になっている段階までいっていないと思うんです。だからこそ、その次に続いているような、金銭換算化が可能な、比較的容易な3便益じゃなくても、他のものについても金銭化、取り入れていく努力をしますって書いてあるんだけど、前半に書いてあるのは、そういうこともBには入れにくいけれども、評価していますって言っているわけですよ。そのところが、道路について私が認識する限り、ほかの分野に比べると、総合評価性が非常に低いと思います。

B/Cだけで判断している要素が強過ぎると思います。そのところを、もうちょっと丁寧に、答えてもらいたいし、例えば $B/C > 1$ っていう基準にしても、割引率4%と仮定すればそれはそうなるし、それかえたら、また話は変わるわけですよ。そこら辺をもう

ちょっと素直に書いて頂きたいと思うんです。それが2点目です。

それから3点目、P I の用語のことをおっしゃっている意見がありました。P I っていう用語が、よくないと。6 ページですね。P I 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、行政は一般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ということです。その答えは何かっていうと、回答は何かっていうと、P I っていうものがわからないなら教えてあげますよと、その意味はかくかくしかじかですよっていつているんですよ。これ、答えになっていないです。

この人はもちろん、このP I って皆さんが使っている用語がどういう意味で使っているか、わかって聞いているんです。つまり、内容がわからないから、教えてくれって質問じゃなくて、こういう用語じゃなくて、もっと普通に、だって普通の人に対して使っている活動なのに、輸入してきた言葉を使わなきゃいけないような、まだステージにあるのかということだと思います。

つまり、これは、内容を教えてくださいじゃなくて、こういう用語を使うことのスタンス自身を問いますということを反省してもらいたいという意見でしょ。私自身もずっと言ってきたつもりなんですけども、道路の方は英語が大変好きなんで、このままお使いになっているわけです。

だけど、振り返ってみると、この種の活動も、むかしは市民参画型道路計画とか、いろいろな用語を試行した時代があった。それから、法律では、公衆参画というような用語を使ったりするんです。ぜひ、これを機に、P I っていうのは、ある種の専門家の中でしか、なかなかぱっと見てわからない用語を平気で使っていくという、そのスタンス自身を改める、いい契機にして頂きたいと思うところでございます。最後は要望でございましたけれども、どうもありがとうございました。

以上です。

【〇〇部会長】 どうぞ、先に関連する意見もあろうかと思います。皆さんからご意見を伺ってからにしたいと思います。どうぞ。

【〇〇臨時委員】 はい。私もこのパブコメに対しての答えのところで、P I についてのところ、例えばプロセスガイドラインが策定されて、それを踏まえて進めているところですよというお答えにずっとなっています。それだけですと、今のご意見と少し重なるかもしれませんが、このプロセスガイドラインを知ってて、なおかつ出している意見であるかもしれないし、あるいは逆に、こういったガイドラインがあることを知らなくて出

してきているかもしれないわけですね。ですから、両方に答えていく必要があると思います。ですから、このプロセスガイドラインというのが、出されている意見について、このプロセスガイドラインを進めていくことによって解決できますよということがわかるようにしていただくほうが親切かなと思いました。

今後も、こういった形で意見をもらう機会が増えていくというか、重視していくというふうになっていきますので、一つは、例えばプロセスガイドラインについて知ってて出してきてくれた人は、まあ、それなりの、知ってて出してくるわけですがけれども、知らないがために出てくる意見というのは情報不足のために出てくるのかなと思いますので、今後、そういったパブコメをとっていくことを進めていくわけですから、日常的な情報提供のあり方をもっと工夫して頂いて、的を射た意見がもらえるようにというか、そういった手だてをきちっとしていく、情報提供のあり方についても、こういった改善をしていく必要があるのではないかなと、今こういった報告を受けていく中で、例えば、こういう法律があります、で、進めています、こういったガイドラインがあります、進めていますというお答えから感じたところです。

【〇〇部会長】 いかがでしょうか。

【〇〇委員】 では、なるべくダブリを避けた意見にいたします。

1つは、東京外環の話はかなり意見が出ているのですが、おそらく、訴えたい場所としてちょうどこのパブコメがあったというふうに投稿された方が考えたと思うんですが、やや気になるのは、私も東京外環については、P I など有識者委員会委員などにいろいろ関係していましたが、最近は国のホームページを見ていないのですが、当時の外環のいろんなパブリックコメントの委員会の議事録は、すべて公開されていました。ですから、投稿されている方、明らかに事実誤認の部分についてはきちんと指摘したほうがいいと思います。もし、現在、国のホームページが閉じられているのであれば、それは大変問題です。過去、有識者委員会、それから、国交省と東京都で主催した外環全体P I 委員会ですね。それからあと、今さらに世田谷区の委員会とか、個別にやっているのかもしれませんが。この点はそれをきちんと答えてあげたほうがいいと思います。この回答案ではややまずくて、きちんと手続きと、その当時の審議過程の情報はすべて全面公開されていたと思いますので、もし、現在、ホームページを閉じられているのであれば、再度復活させていただくと同時に、これは、むしろこういう回答案ではなくて、過去きちんとやったことですから、きちんと回答していただくと同時に、一方では、現在の外環の進捗状況に伴う、さら

に具体のいろんなP I手続きの中で、やや地域住民の意見を酌み取るなり、もし会の運営でやや改善点があるのであれば、これ、私、わかりません、もしあれば、それはそれで、そういうふうに関係の方々で少し、改善する点があるのであればやっていただいたほうがいいと思いますので、回答案についてはもうちょっと、過去の事実として、きちんとやったことについては記載されたほうがいいと思います。

それからあと、例えば、今、ページは忘れたのですが、道路関係の担当者の名前を公開しろとか、いろいろありますが、結局、求められていることは、過去についてもどの程度整理できるかは別として、やはり日本の骨格をつくる重要な道路について、いつ、どのようなプロセスで意思決定がされて、それがどういう過程で事業化が決まっていたのかということについて社会的な関心が今は大変強い。多分、以前はそういうことについて広く知りたいとか関心を持つということは、おそらくそこまではなかったと思うんです。国として、例えば、この路線がいつの国幹会議において審議されてこうなって、議事録が公開されていれば、当時はまだ非公開だったのかとか含めて、そういうことをきちんと今からでも、この道路については、実はこういうときに決まって、こういうものが事業化されて、この場合、今こういう扱いですというのは、それはなかなか、かなり詳しい人はわかるでしょうか、普通の人は情報にアクセスできなくて、ただ、そこには非常に関心があるということでしょう。それはやはり、対マスコミ含めて、いろいろ道路政策に対する理解を深めてもらうには、情報整理と情報公開はやはり必要なことではないのかなと思いますので、そこら辺ぜひ、この答申案そのものについては、我々自身の答申案ですから、我々自身に責任があるということで、現状として、我々を含めて、事務局を含めて頑張って、こういう段階に至ったというところだと思いますけれども、いろいろP Iで出ている意見の中で、幾つか課題があるように思いますので、それはぜひ、取り組みの中でやってほしいなと思います。それは回り道に見えても、結局、道路政策に対する国民的な理解を広めることには大変寄与すると思いますので、そこはぜひ、ご検討いただければなと思います。

以上です。

【〇〇部会長】 どうぞ。

【〇〇臨時委員】 ご苦勞さまでしたというか、こういうものに対して答えを書くのは大変なんで、いつも人に文句だけは言っていますけども、実際にこういうもの、回答を書くというのは大変だと思います。ご苦勞さまでしたということなんですが、にもかかわらず、私も〇〇先生と同じで、もうちょっと丁寧に書く必要があると思います。その丁寧に

という意味は、相手を怒らせないとか、そういうことではなくて、反論の部分も丁寧に書いたほうがいい。そこは今、〇〇先生がおっしゃったことと同じだと思うんです。

例えば、「時間的にか、委員各位の資質からか、結果的に考察を欠いてしまったため」ということが1ページに書いてあって、委員はみんな資質が足りないと言われてるんで文句を言うわけではないんです。そうではなくて、今、〇〇先生がおっしゃったようなことをきちんとやってるということは、それはきちんとやったほうがいいということなんです。

回答のところに長々といろんなことを書くわけにいかないんで、それは例えばこういう報告書を参照されたいとか、そういうことでもいいと思います。で、別にこれはこの場所だけではなくて、たまたま1ページですので、そんなように申し上げているんですけれども、今までやってきていたこと、それから、やっていることについては、そのようにちゃんとやってるよということは、もう少し明確に書いていいと思います。

それから、今後やらなければいけないことについて、今、具体的に決まっていることについては、これもなるべく丁寧に、ここに全部を書く必要はないんですが、どれを参照してとか、あるいはどこで検討をしてるということでもいいので、丁寧に書く必要があるのではないかな。

答えが全部同じ文章が固定になっているところがあるので、これは多分、しょうがないので、意見に対して、今後の参考にいたしますということですから、1つの意見に対して1つの回答を書かなきゃいけないとお考えになっているんだろうと思いますけれども、むしろそれは全体をざっと読む者にとっては、何だか手を抜いて、同じ答えを張りつけているように見えてしまうんです。ですので、そういうのは、ほんとうに参考にさせていただきますということだけのものは、まとめて同じ答えで、同上でいいと。むしろ同じ答えが長々と書いてあって固定してあると、かえって手を抜いているように見えてしまうということがあるかと思います。皆さんと同じ、重複しちゃうことについての言い換えだけなんですけれども、そのように考えました。

以上です。

【〇〇部会長】 ありがとうございます。

回答については、今、具体にご指摘のことと、もう一つのポイントは、外環と北海道、この2カ所だけがかなり属地的に出てきている意見なので、もちろんご意見は一般化した格好になっているんですが、そういうのにどこまで回答するのか。特に、詳しく回答すると個別路線の話まで及んでしまうので、この辺は、少しこの中で考えたほうがいいかと思

います。

それからもう一つは、日本でP Iをほんとうに構想段階からやった事例が非常に限られていて、今、過渡期ですから、途中からそういうことをやり出している。この辺が、私の知っている限りで、〇〇さんがやった横浜の北線でしたっけ？

【〇〇臨時委員】 北西線。

【〇〇部会長】 北西線というんですか。あそこだけは、そのつながってるところは途中からやって、新しいところは全く最初から。私のうちのそばですから、いろんな人が話を聞くんですが、極めて少ない人しかクレームはつけないと。P Iをやってよかったという、計画変更もされたんですかね。

【〇〇臨時委員】 手続き中ですね。

【〇〇部会長】 そういう事例を我々としてどう考えておくのか、こんなことも気になったところです。何を言うかということ、属地的に書くとなると、外環なり北海道がどうだってことだけではなくて、実はこういうところではこういう格好でやってますという、ほんとに属地に入っちゃってこういう答えをするのか、あるいは属地的な話は置いて、ここでの答申にかかわることだけで対応して、属地はその場その場でやってくださいというのか、これは選択だろうと思います。この辺について少しご議論いただけると。

どうぞ。

【〇〇臨時委員】 私も回答案についての意見を申し上げたい。今、〇〇先生がおっしゃったことには大賛成でありまして、今回の諮問答申の関係からいうと、手続きとしての一般化を求めているので、回答の基本原則としては、一般化をしていくんだというスタンスのもとで書かざるを得ないと思います。

しかしながら、P Iに関する質問、意見に対応した答えについては、私も先生方のご意見に共通する印象は持っています。その原因の一つは、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、これは私も策定にかかわらせていただいたのですが、まさにここに書いてあるように、構想段階を対象としたガイドラインであるし、道路はもともと、それより率先して先進的にP Iを一部で進めてきたわけです。けれども、〇〇先生のおっしゃったように、いいものもあれば悪いものもあるというか、玉石混交の状態であるのは間違いないし、批判の大きいところだってあるので、個別に見たら、まず、そういうところは踏まえなきゃいけないと思います。

ただ、申し上げたかったのは、構想段階ガイドラインが全省的に出来上がりましたが、

じゃあ、その上位と後はどうかっていうと、ガイドラインすらないという。こういう状況なので、外環に関係する意見は、これはもう構想段階というよりは、実際にはその先のステージ、計画の変更すらされているステージでのP Iを議論しているので、構想段階のガイドラインが出来ているということだけを書くのは、それだけじゃ、妥当な答えにはなってないですね。

それから、8ページと10ページにも似た意見がありまして、8ページには、まさにP Iがどの段階まで継続するのか明確でない云々というご意見があるわけでありまして、これもまさに、構想段階のガイドラインができてから対応しますとは書けない質問項目なんです。それから10ページのほうは今度は逆に、上流側で一般的状況、事業が検討されていない段階では一般的状況云々と、国民に問うことをやって、これもいわば、まさに上位計画等へのP Iなわけですけども。

こういうさまざまな意見が出てきていることに対しては、手続き上まだ十分でないというスタンスは示すべきだろうなと思いました。そこら辺は先生方の意見と同じなんです、そこは一般化を目指している途上にあるというスタンスのもとで、課題として書ければいいのではないかとと思っています。あまり個別に入り込むのは、今回の審議内容等から見て難しいのではないかと思います。

【〇〇部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【〇〇臨時委員】 全く賛成で、要するに、回答としてそういうことを回答するべきではないかという話と、この目的は、パブリックコメントの目的はこうなんだから、だから、そういう個別のことについては、ご関心があれば、こういうところでやってるから見てくださいということでもいいと思うんです。そういう形でのきちんとした回答を書く必要があるということです。

【〇〇部会長】 ありがとうございます。

それでは、事務局からお願いします。

【道路経済調査室長】 ご指摘をいただいた順番からまいりますと、冒頭に〇〇先生からお話をいただいた道路計画体系という「体系」という言葉を入れた形で表題を見直したほうが、今後の検討課題が明らかになるのでよいのではないかとということなので、もし、先生方のご同意がいただけるのであれば、そこは修正をさせて頂きたいと思います。

次、〇〇先生のご意見で、まさに今、最後にまた、〇〇先生にフォローしていただいたように、P I自身についてのご意見、これについては〇〇先生あるいは〇〇先生、〇〇先

生それぞれから頂いておりますように、若干紋切り型であるというご批判についての対応は、今、〇〇先生あるいは〇〇先生からいただいたアドバイスを受けて、手続きとして一般化を図るものと、今回、個別のパブリック・インボルブメントという形の中で、外環等で実施させて頂いている具体的な内容について書き分けをし、少し丁寧に書かせていただくという形で、その回答案のところについては修正をさせて頂きたいと思います。

また、〇〇先生からご指摘を頂いております総合評価の整理のところでございます。若干、総合評価は胸を張ってやっていますみたいなどころまで、ちょっと、そういう意味合いに捉えられているところがあるのかもしれませんが。先般、私どもの事業評価委員会で、事業評価をさらに見直す議論をさせて頂いている中でも、総合評価的なものをもう少し取り入れていくべきというご意見も、多々頂いているところでございます。そういったものをこれからしっかりやりますということを言っているところでございます。

ただ、私ども、今実際に事業採択をしていく上で、必ずしもB/Cという数値のみならず、それ以外にベネフィットの中で計上できないデータ等々も合わせて公開させていただいた上で事業化ということを実際にさせて頂いておりますので、それをもって、私どもとしては、イメージとして、頭の中ではそれを総合的に評価させて頂いているということで記述をさせて頂いたことでもございますので、少し、本来の意味での諸外国で行われているB/Cのみならず、それ以外の評価も含めて、総合評価という意味合いの総合評価と、今、私どもが行っております総合的な指標を並べて判断をしております総合評価という、意味合いは若干違うところもございますので、そこは誤解のないような形で、文言について、少し修正をさせて頂きたいと思います。

あとはP Iの文言、〇〇先生からご提案がございまして、これから見直す契機という形にしたらどうだというご意見でございますので、パブリック・インボルブメントという名前自身ももう10年ぐらい使わせて頂いて、いろんなところでも実際に使ってきているところではございますので、また、その見直しをしていくための契機にさせていただければと思います。ただ、ここでご提案頂いてるような市民参画というのでは、多分、パブリック・インボルブメントの用語、意義が全く違うと私は思っておりますので、それは今までこのガイドラインの中でもご議論いただいたように、住民のみならず、幅広い関係者をできるだけたくさん集めてご意見をいただくことが、実際に公共的なインフラ整備を進めていく上で必要性があるというふうに、実際、議論がされてきているというふうに理解をしておりますので、それにふさわしいような、先ほど〇〇先生から、公衆参画というご提案

といいますか、そういうご紹介もありましたが、そういったことも頭に入れながら、これからも、いろいろ議論していきたいと思います。いずれにせよ、英語だけでは当然理解されないということもあることは重々理解をしております。

そのほか、頂いております内容として、〇〇先生が最後に、5の構想段階P Iのガイドラインのお話だけでは、この外環にかかわるそれぞれのご意見に対しての回答になってないということも、それは冒頭でもご紹介をさせていただいたような形で、少しといいますか、できるだけ丁寧に回答をさせていただくということで、これ全体、1個1個というよりも、先ほど〇〇先生からもアドバイス頂きましたように、全体を通して丁寧に、あるいは1個1個のカット&ペーストにならないような形で、私どもとしても、その部分については少し修正をして、また、先生とご相談をさせていただければということでございます。

いずれにせよ、今回、私どものこのパブリックコメントを聞かせて頂いている内容自身は、この1年間、さまざまな分野でご議論いただいた問題を指摘された高規格幹線道路等々の手続きを、もう少し透明性を図り、あるいは並びとしてわかりやすい形にしていくべきだというご意見についての提言を頂いてるわけですので、世田谷でのパブリック・インボルブメントという手続きについての話自身は、実際に現地で行われているいろんな手続きの中でのご意見を、この場を通じてご意見としていただいたというふう to 受け取らせていただければ、私どもとしても幸いかなと思う次第でございます。

以上でございます。

【〇〇部会長】 ありがとうございます。

【〇〇委員】 1点だけ、いいですか。ご回答はわかりましたけど、何を申し上げたいかっていうと、この種のいろんな改善の活動が、この10年くらいやってきているわけですね。だけど、そのときに非常に重要なキーワードで、もう一つ、両輪の1個にあったのはPDCAですよ。要するに、常に見直していくスタンスが大事ですって、自ら言ってきたわけですよ。この種のP I的な手法というのはまさしくそれであって、私が懸念するのは、何か、私どもはもう決めてあるから、これでもう万全と思ってますみたいな言い方が見えるのが気になるんですよ。だから、いろいろ決めてトライしてるものでも、常によくしていく努力をしているつもりだし、ぜひ皆さんのいろんな協力をお願いしたいんですよというスタンスで回答は書く、そのスタンスの問題なんです。それから、用語についても、全部スタンスなんです。それを何か、あたかも、これまでやってきたことをよし

にしているかのような感じを受けたものですから、特に強く申し上げているつもりです。

【〇〇部会長】 どうもありがとうございました。

中間取りまとめ案については、先ほどの1カ所、要望の変更だけでございますが、それでよろしいでしょうか。

【〇〇委員】 本来、専門的な、政治の場面と、専門的から読むだけであればこれでいいんですが、どうも、昨今、道路に関する関心がいろいろ違うので、場合によっては1ページ、簡単な資料といったら変ですけど、そもそも国幹会議は一体どういう法律が根拠法令で、どういう役割があるのかと。また、社整審も一体、根拠法令が何で、どういう役割があるのかと。それで、あと、社整審については今、この道路分科会は、ホームページ、ここに記載されているとか、何かそういう、ちょっと注を大きくしたようなものがあったほうがいいのかなどという気もちょっとしてしまして。なぜかという、パブコメの回答は、あくまでそのパブコメに関心ある方が見ているだけですから、あるいはパブリック・インボルブメントも、もともとこういう言葉で、こういう趣旨で、こういうふうに使ってますとか、何かそのぐらい三、四点あったほうがいい気がするんですけど、いかがでしょうか。

【〇〇部会長】 それは何か、参考資料でつけて。

【道路経済調査室長】 多分、参考資料に後ろに1枚つけて、そういう紹介をすることは可能だと思いますので、対応させていただければと思います。

【〇〇部会長】 ありがとうございます。

中間取りまとめ案については、今、2点のご意見がございましたので、そこを直して、今度、道路分科会でまたご議論頂いて（案）がとれるということかと思います。

それから、パブリックコメントについての回答はいろいろ議論がございましたので、P I の関係のところは〇〇先生に見て頂いて、あとは私でよろしいでしょうかね。

【道路経済調査室長】 はい。

【〇〇部会長】 この会議、また開くのも大変ですので、そんな格好でお任せいただければ幸いです。

それでは、続きまして事務局から、もう時間が押しておりますが、21年度道路関係予算のポイントについて、ご報告をお願いいたします。

【総務課長】 総務課長の花岡でございます。

それでは、お手元にお配りしてございます平成21年度道路関係予算のポイントという資料に基づきまして、ご説明をさせていただきます。

1 ページ、2 ページをお開き頂きたいと思います。そこに概要が書いてございます。

まず、21年度予算の基本的な方針が1ページに5点整理をしてございます。ご説明申し上げますと、まず第一に道路特定財源を一般財源化するという事で、揮発油税等の税収を道路整備費に使うことを義務づけているといった仕組み、これは予算上も法律上も廃止するという事でございます。また、この特定財源制度と表裏一体となっております特区に直入されるという特別の臨時交付金も廃止をさせていただきます。

それから2点目でございますけれども、新たな中期計画につきましては、11月にご議論頂きましたけれども、そういった考えに沿いまして、事業評価をやること、政策課題等を設定して、投資の重点計画を図っていくことについて、12月24日にまとめさせて頂いているところでございます。これにつきまして、事業費等は入らない形になりますので、社会資本整備重点計画の一分野ということで、その中に取り込む形で、年度内に閣議決定をする方向で進めてまいりたいと思っております。また、11月にもご報告申し上げましたとおり、中期計画ないし社会資本重点計画の地方版についても、各地域でご議論を頂いて策定して頂きたいと考えております。

それから3点目といたしまして事業評価、11月に公表頂きました新しい需要推計、それから、新しい評価手法を用いまして、厳格に事業評価を実施していきたいということでございます。それから、今日もご議論がございましたけれども、現在、数量化ができていないいろんな項目につきましても、今後、さらに検討を進めていくということでございます。

それから4点目といたしまして、生活対策等々を受けまして、地域の活性化、物流の効率化といった観点から、高速道路の有効利用を図るための施策、具体的には料金の引き下げ等でございますけれども、そういったものを進めてまいることといたしております。

それから最後に、昨年来いろいろご議論がございました、無駄の排除につきましては、徹底して今後も継続してやっていくということでございます。

2ページに予算の数字が書いてございます。一番上の表の右下をごらん頂きますと、道路事業、合計で、国費で1兆7,000億余り、伸率で0.83という、大変厳しい数字になっております。ただ、これとは別に、下の※印で書いてございますが、従来の臨時交付金にかわります地域活力基盤創造交付金9,400億円といったものが計上されております。これは道路にも道路以外の関連する整備にも充てられる交付金でございますけれども、仮に従来からの臨時交付金の継続事業等があるということで、このうち8,000億円程

度が道路に当たるんじゃないかといったようなことを想定いたしておりました、8,000億を含めた場合には、伸率が0.91といった数字になるわけでございます。

個別の中身でございますけれども、先に補助事業の話をさせていただきますと、補助事業は、この表では0.65ということで、大変低い伸率になっておりますけれども、このページの一番下に、道路事業としての補助事業と交付金事業も合わせた数字が整理をしております、こちらを合計してごらん頂きますと、伸び率は1.05ということで、前年度並み以上が確保されているといった姿になっております。

逆に、直轄事業につきましては、一番上の表の一番上の行にございますように、伸率が0.88といったことで、非常に厳しい数字となっております、いろいろ工夫をしながら、事業の進捗を図っていく必要があるものと考えております。

それから、ちょっと飛びまして、5ページ、6ページをごらん頂きたいと思います。来年度の事業の重点として、どういうものを考えているかということでございます。

全体で5点ございますけれども、まず1点目といたしましては、基幹ネットワークの整備あるいは高速道路の有効活用ということで、高速料金の引き下げないしスマートインターチェンジの増設といったものをやっていくということでございます。

それから2点目といたしましては、安全・安心の関係でございまして、道路の橋の予防、保全といったようなものを着実に行之まして、長寿命化を図り、長い意味でコストを縮減していくといった取り組みにつきましては、今後、国だけではなくて都道府県、さらには市町村まで含めまして強力に推進していくといったようなことで、補助制度の拡充等を行っているところでございます。

それから3点目といたしましては、低炭素社会等々いろいろなことを考えまして、自転車の利用環境の整備につきまして、警察庁等とも協力をしながら進めていきたいということでございます。

それから無電柱化、電線の地中化よりも多少広い概念でございまして、必ずしも地面に埋めなくても、家の軒下等々も活用していいんじゃないかといったようなことで、多少やり方を広げまして、新しい無電柱化の計画を推進していくということでございます。

それから、5点目といたしまして、地域の生活道路の関係でございまして、これにつきましては、いろんな方法で隘路を解消していくこととなるわけでございますけれども、それに当たりまして、道路構造令が硬直的ではないかといったご指摘をいただくことがあるわけでございますが、これにつきましては、実はいろんな弾力化の条項等、既に整理されて

いるところでございますけれども、そういったものが公共団体の方にとってわかりにくいといったことがございますので、例えば弾力化した事例集をつくるとか、そういった工夫をしながら徹底を図ってまいりたいということでございます。

簡単でございますが、全体ざっとご説明しますと、以上でございます。

【〇〇部会長】 ありがとうございます。何かご質問、ご意見ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、長時間ありがとうございました。今日はこれで議事を終了したいと思います。

あと、進行を事務局へお返しいたします。

【総務課長】 本日は、大変ご熱心にご討議を頂きまして、ありがとうございました。

ご指摘を踏まえまして、対応させて頂きたいと思います。

それでは、次回の本部会の日程につきましては、調整の上、追って、事務局からご連絡をさせて頂きたいと存じます。よろしくお願い申し上げます。

以上をもちまして、社会資本整備審議会道路分科会第28回の基本政策部会を終了させて頂きます。本日は誠にありがとうございました。

—— 了 ——