

手続きのあり方に関する国会審議での主なご意見

(参考資料1)

主なご意見	大臣等の発言
<p>【全般的な意見】 高規格幹線道路やそれに準ずる道路の事業実施の手続きを明確とし、透明性をより向上すべき。</p>	
<p>高規格幹線道路のうち、高速自動車国道として整備する場合は、国幹会議の議を経て道路計画を決めることになっているが、一般国道の自動車専用道路や高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路では国土交通省が恣意的に決めているのではないか。手続きの透明性が確保されるよう、仕組みを作るべき。</p>	<p>社会資本整備審議会といったところへ諮って透明性を確保したい。</p>
<p>一般国道の自動車専用道路や地域高規格道路は、高速自動車国道を補完するネットワークであり、その重要性を踏まえれば、その手続きを行政内部だけで決めるのではなく、相応の客観的な手続きが必要ではないか。</p>	<p>高速自動車国道を補完するような、複数県に跨るなど広域的な機能を有する地域高規格道路については、第三者機関に諮り、適宜国幹会議に報告するなど、制度改正も含め、必要な見直しを行っていく。</p>
<p>地域高規格道路の中には、国道が結構あり、中には都道府県を跨ぐ道路もあり、高速道路のようなものは、行政担当者だけではなく、国民にわかりやすく透明性のある手続きにする必要があるのではないか。</p>	<p>高速自動車国道に関して審議する国幹会議は、審議事項が法定化されており、また再三開催することが難しい。社会資本整備審議会の場を活用して審議いただくようなことを考えている。</p>

主なご意見	大臣等の発言
<p>(高速自動車国道のうち)国幹会議の議論を経ず整備できる箇所は不採算なものでも国会が関与せずに造れてしまうが、どのように考えているのか。</p>	<p>高速自動車国道に並行する区間で、高速自動車国道との二重投資を避けるために、一般国道のバイパスを自動車専用道路として整備している区間を整備するか否かは、新直轄方式より重い負担を負う地元自治体の意志や、客観的かつ厳格な事業評価により判断されるものであり、高速自動車国道に編入する場合は、新設時と同様、国幹会議の議を経ることとなっている。</p>
<p>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、国土交通省の判断で整備を決めているというやり方をあらためる必要があるのではないか。</p>	<p>手続きについては透明性を十分に確保することが必要であり、例えば第三者機関に諮るということ国土交通大臣が検討していると承知している。</p>
<p>道路に関する手続きで、透明性、公正性が必要であるが、今の仕組みには、国幹会議などさまざまな仕組みがあるわけだが、これで国民の理解が得られると考えるのか。</p>	<p>複数県を跨ぐような大きな道路については、社会資本整備審議会道路分科会といったところへ諮るといったことを検討したい。</p>

主なご意見	大臣等の発言
<p>【意見1】 高速自動車国道以外の高規格幹線道路やそれに準ずる道路も、あらかじめ節目節目で第三者機関の議を経るべきではないか。</p>	
<p>一般国道の自動車専用道路は、国幹会議に諮る対象にはなっていないが、複数県に跨るような規模の大きい道路であり、第三者に諮るように制度を見直していくべきではないか。</p>	<p>社会資本整備審議会に諮るとともに、その結果を国幹会議に報告することも含めて今後、検討して参りたい。</p>
<p>高速自動車国道は、国幹会議を置いて、整備計画を決めて造っていくが、高速自動車国道に並行する一般国道を自動車専用道路として先に整備し、でき上がってから国幹会議に諮り、編入するのでは、国幹会議の意味がほとんど無いのではないか。</p>	<p>高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路は、国道で渋滞が慢性的に生じていたり、交通事故が多発しているなどの地域の事情によってバイパスを整備するものであるが、高速自動車国道の計画があり、将来、同じ線形で整備されることに対して、二重投資を避けるために、将来の編入を前提に建設している。また、整備にあたっては、都市計画手続きや環境アセスメントといった手続きを経るとともに、高速自動車国道より重い負担を頂き、整備を行っている。なお、高速自動車国道に編入する際には、改めて国幹会議へ諮ることとしている。</p>
<p>手続きの透明性を向上するために、計画の初期の段階から、第三者機関に諮るべきではないか。</p>	<p>社会資本整備審議会に諮り、第三者として専門家の意見を取り入れ、透明性を向上していきたい。</p>
<p>必要な道路か必要でない道路かとの判断には客観性が求められると思うが、第三者機関を設けるなどの考えはないのか。</p>	<p>高速自動車国道以外の高規格幹線道路、さらに一定の地域高規格道路については、手続きの節目節目で第三者機関に諮る方向で手続きの見直しを検討しており、秋までに具体的な手続きを定めて実施に移していきたい。</p>

主なご意見	大臣等の発言
<p>【意見2】 高規格幹線道路の整備に際しては、優先する理由を明確にすべきである。</p> <p>高規格幹線道路の整備の順位は、どのように決めているのか。どのように決めたのかを国民に説明すべきである。</p> <p>高規格幹線道路等について、どのような優先順位で整備してきたのか。</p>	<p>費用対便益、外部効果に加え、ネットワークを効率的につなぐ観点から順次展開していくのがいいのか、あるいは渋滞や事前通行規制区間の解消など防災面等の緊急的に対策が必要となっているのか、あるいは地元の都市計画決定等の準備が整っているのかといった観点から総合的に判断している。</p> <p>我が国の経済社会の動向を踏まえ、全体的な計画や整備の仕組みが順次制定、見直しがなされ、その枠組みのもとで、地域の方々の声を伺いつつ、ネットワークとしての効率性を考慮しながら、順次事業を行ってまいりました。</p>
<p>【意見3】 高規格幹線道路の都市計画決定の基となったルート・構造規格の策定主体等をより明確にすべき。</p> <p>高規格幹線道路(ex.東九州自動車道の椎田南～宇佐)の都市計画決定、整備計画決定のもととなったルート選定のための調査検討は誰が行ったのか。</p>	<p>基本計画や整備計画の策定に必要な調査として、計画線調査、将来交通量や整備効果などの経済調査、地質調査、環境調査、その他都市施設の現況や将来計画など関連事業調査などの調査検討は国が行っており、ルートに関する都市決定については、都道府県が行っている。</p>