



三企収第 54 号
平成19年5月8日

国土交通省道路局長 様

三郷市長 木津 雅 最



中期的な計画の作成にあたっての意見提出について(回答)

平成19年4月19日付け、国道企第114号で依頼のあった標記の件について、別紙のとおり回答いたします。

〔担当〕 企画調整課 田中 植松 吉田

電話 048-953-1111内線5532

中期的な計画の作成にあたっての意見

平成19年4月2日付け、国道企第114号で照会のあった標記の件について、下記のとおり、総論、各論に分けて回答します。

なお、各論においては重点的に取り組むべき分野のⅠ～Ⅶに加え、公共交通利用促進の分野と交通管理の整備の分野に分けて整理するとともに、基本方針に掲げる3つの観点に併せて、現在、行政が取り組むべき大きな3つの課題である、少子高齢社会・ユニバーサルデザインへの対応（以下、「UD」と表記する。）、地球温暖化対策等環境問題への対応（以下、「環境」と表記する。）、及び地域再生の観点を加え、三郷市の実情を踏まえた上で意見とします。

記

1 総論

国、都道府県、市町村等行政の財政の原則は、「出づるを量って入るを制す」であり、国民に対する行政サービスの実施に必要な経費を算定し、それに必要な資金である収入（税金や受益者負担金等）をもって行うこととされている。

このことから、道路特定財源は、道路整備、道路の維持管理、有料道路の料金の見直し等の道路行政サービスに必要な収入になるよう税率の見直し等で対応することが本来の姿と考えることができる。

しかし、国及び地方公共団体の財政は極めて厳しい状況であること、また、財政再建と多様化する国民の行政に対する要望に応えていくための財源確保として、新たな税を導入することは難しい状況にあると考えている。このような状況の下、道路特定財源の一般財源化の議論が行われているところであるが、道路特定財源を道路行政以外に用途を広げる場合、第一に、公共交通の利便性の向上や、公共料金としての公共交通運賃の平準化、公共交通の利用促進による道路の円滑化を図るために、欧州では既にコンセンサスを得ている公共交通財源として活用することが、納税者の理解を得られることであると考えている。つまり、道路特定財源を、道路交通と公共交通という社会資本整備のための国土交通財源に拡大することと、併せて交通管理財源とすることが第一に必要であると考えている。

第二として、「地方都市計画道路整備交付金」及び「市町村道路整備交付金」と言うような新たな制度の創設が強く望まれている。市町村の都市計画道路は後述するように財政状況が極めて厳しいことから、多くの自治体は計画道路の整備に当てる一般財源の確保が難しく、計画的に整備ができていない状況であ

る。また、既設の市町村道路や橋梁の整備や維持管理に充てる財源も乏しく、市民要望や議会からの要請に十分応えられない状況にある。このようなことから、地方の道路行政の課題解決のために国の支援が必要不可欠である。

第三として、国等の財政状況を考えると早急な財政再建が必要であるが、新税導入による財政再建には国民のコンセンサスを得ることは難しいと考えられることから、欧米の先進諸国並みの債務の額に減じるために、各省庁の事業費として道路特定財源を当てるのではなく、時限立法により、国全体の債務の削減のために使途を限定し、拡大することは、現在、国民のほとんどが自動車を所有していることから整合性を保つことができるものと考えられる。

いずれにせよ、全国的に道路整備の状況は十分とはいえないことから、今後とも道路特定財源を有効活用し、透明性のある道路行政を推進する必要がある。まちづくりは、「ひとづくり」と「道づくり」といわれているが、都市部の一部を除き、概ねわが国においての道路整備は、一般道路、高速道路、自動車専用道路ともに十分ではないとの認識の下に、道路特定財源の見直しを議論すべきと考える。

2 各論

以下、重点的に取り組む分野ごとに、三郷市の道路の状況とまちづくりの状況を踏まえて論じることとする。

(1) 国際競争力の強化

◇東京外環自動車道の「三郷南インター」以南の高谷JCTまでの早期の延

伸、及び国道298号の延伸（基本方針の観点1、環境、地域再生）

◇鉄道駅周辺における荷捌き駐車対策（基本方針の観点3、地域再生）

◇端末物流効率化の推進（基本方針の観点2、UD、地域再生）

ポイント1の課題の中の「国内経済に活力を与える基盤整備が急務」の記述のとおり、三郷市においては、三郷JCT周辺のインターA地区と南部地区の開発、武蔵野操車場跡地の「新三郷プロジェクト」の開発、つくばエクスプレス三郷中央駅を中心とした三郷中央地区の整備等のビックプロジェクトが進行中である。この中で、東京外かく環状道路の高谷JCTまでの早期の延伸が望まれている。また、現在の東京外環自動車道の三郷南インター出口を頭に頻繁に高速部が渋滞しており、出口の100m余り南で国道298号と交差する「松戸三郷有料道路」がまもなく無料化となる予定があり、早期の延伸ができない場合深刻な道路状況に陥る恐れがある。

また、放置駐車車両の取り締まりの強化に伴い、商店街や運輸事業者から荷捌き駐車場の整備の要望が高くなっている。更に、中心市街地に入るトラックの効率的な輸送を確保し、積載率を高めた物流交通の実現のための端末

物流の効率化を推進する必要があることから、これらにも道路特定財源の活用が必要であると考えている。

(2) 地域の自立と競争力の強化

◇都市計画道路の整備促進のための、「地方都市計画道路整備交付金」等の道路特定財源の活用策の新設（基本方針の観点1、地域再生）

◇地方道路整備臨時交付金制度の弾力化（基本方針の観点2、地域再生）

ポイント2の課題の中の渋滞損失について、三郷市における年間渋滞損失時間は約387万時間、年間渋滞損失額は約128億円である。また、地域の基幹道路の整備についても十分ではない。

三郷市内における都市計画決定した都市計画道路は、市及び区画整理に関連し都市再生機構や区画整理組合を施行事業者とするものが23路線ある。しかし、整備状況については、整備が完了している路線はわずかに6路線である。都市計画道路の整備には50%の国庫補助制度があるが、地方債を活用しても残りの裏負担分を地方自治体では捻出することが難しい財政状況である。道路特定財源のうち、地方道路譲与税等が配分されているが、多様な道路行政の課題解決に向けて計画的に対応していくためには極めて不十分な配分といえる。新たに地域の基幹道路である都市計画道路整備にかかる補助率のアップ(補助率2/3以上)や、都市計画決定の状況とまちづくりの進展の状況に合わせた「都市計画道路整備交付金」というような道路特定財源の活用策が望まれるところである。

また、パッケージによる道路整備を促進し、地域の活性化や道路交通の円滑化と安全性を確保するために、地方道路整備臨時交付金への道路特定財源の配分額の増額と、制度の弾力的な運用が望まれるところである。弾力的な運用等ができれば、例として、本来4車線道路が必要な道路交通量であり、歩道が十分整備されていない「主要地方道三郷松伏線」のバイパス機能としての、「常磐道側道（市道）」の整備等、地域が抱える道路行政の課題に対応することができる。

(3) 安全・安心の確保

◇安心歩行エリア区域の道路整備の促進（基本方針の観点1、3、UD）

◇交通安全対策の推進のための道路特定財源の活用（基本方針の観点2、UD）

◇交通安全活動ボランティア等に対する支援制度の確保（基本方針の観点3、UD）

近年、全国的に人身事故、物損事故ともに減少してきているとはいえ、ポイント3の課題にあるとおり交通事故死傷者は多く、深刻な状況であることは否めない。このような状況の下、特に交通安全対策が必要と認める地域を「安心歩行エリア」に指定し、「選択と集中」により整備を促進することとし

ている。

三郷市では戸ヶ崎地区が「安心歩行エリア」に指定されているが、県及び市においても道路管理、交通管理の両分野において順調に整備が進んでいるとはいえない。安心歩行エリアにおけるスピード感を持った整備と、新たな安心歩行エリアの指定の拡大が望まれている。

交通安全対策には、現在、道路交通法違反の反則金を原資とした「交通安全対策特別交付金」が地方自治体にあまねく配分されている。しかし、三郷市に配分されている額は、毎年度3,000万円程度であり、市民が望む十分な交通安全対策を実施できていないのが実情である。安心歩行エリアにおけるスピード感のある整備や国民が望む交通安全対策を実施するために、都道府県や市町村に対する道路特定財源からの新たな交付金制度が望まれる。

また、少子高齢化社会の進展の中、交通安全協会や交通安全母の会、地域青少年育成会をはじめ、交通安全活動を行うボランティアも多くなっている。これらの団体の活動を支援する制度も道路特定財源を活用し創設されることが望まれる。

(4) 豊かな生活環境の創造

◇地域環境に配慮した道路行政の推進（基本方針の観点1、2、3、環境、地域再生）

◇CO₂削減アクションプログラムの推進（基本方針の観点3、UD、環境）

◇安全で環境にやさしい高速道路の利用促進（基本方針の観点2、環境）

◇交通バリアフリー化の推進（基本方針の観点2、3、UD）

ポイント4の課題にあるとおり、運輸部門のCO₂排出量は日本におけるCO₂の総排出量の約20%であり、そのうち自動車から排出されるCO₂は90%を占め、更に自家用乗用車からの排出量が全体の約50%を占めている。これらの解消に向け、道路行政の分野では、橋梁部や飽和度の高い交差点を頭とした渋滞の解消と旅行速度の向上は急務であり、スピード感を持って、かつ、集中的に行う必要があり、国際条約の約束の達成のためにも道路特定財源の適切な活用が望まれているものと考えている。

併せて、依頼文書にもあるように、CO₂削減アクションプログラムの推進を積極的に行う必要がある。「道から、ストップ温暖化」をキャッチフレーズとして進めているエコロードキャンペーンを推進するために、「エコドライブ10のすすめ」や「環境にやさしく、安全で、一般道路の道路環境の向上」に好影響を与える高速道路の利用促進の啓発等、一層力を入れていく必要があると考えている。三郷市は、関東地方整備局管内において、唯一CO₂削減アクションプログラムの実施地域に指定を受けているが、平成19年度事業費が要求に対して相当の減額があると聞いている。全国の14のトップラ

ンナーとして先進的な取り組みを企画提案していることから補正予算等で、平成19年度事業として実施できるよう再考を願いたい。

同じくポイント4の課題に上げられている「交通バリアフリー化」は、高齢者や障害がある方の外出支援には必要不可欠である。「交通権」＝「移動の自由の確保」の観点から、全国的に底上げが必要な重要施策であるが、市町村としては、「交通バリアフリー化基本構想」の策定にも着手できないほど財政が逼迫した状況である。また、交通バリアフリー化基本構想策定後における「重点整備地区」の整備にも多額の費用が必要となるため、道路特定財源の活用による基本構想策定への支援制度、また、策定後における道路の移動円滑化整備ガイドラインに沿った、重点整備地区や交通結節点の整備に対する支援についても、全国一律の補助率ではなく、高齢化率や財政力指数などを指標とした支援制度の見直しも必要であると考えている。

(5) 既存ストックの長寿命化

◇橋梁の耐荷力、寿命の適正な調査の実施（基本方針の観点1、環境、地域再生）

◇橋梁の健全度、予防保全への支援（基本方針の観点1、環境、地域再生）

三郷市は東に江戸川、西に中川の一級河川に挟まれ、また、そのほかにも南北に流れる3つの河川があり多くの橋梁が道路をつないでいるという状況である。しかし、それらの橋梁のうち、老朽化、経年劣化している橋梁も多いが、国が行っている5年に1回の健全度の把握を実施できない状況である。また、状況把握ができないことから予防保全を行うに至っていないのが現状である。

このことは、三郷市に限ったことではなく、多くの自治体が抱える道路行政の課題である。更に、橋梁の機能低下による事故が発生した場合は大惨事となることが自明の理であることから、定期的な調査の実施が必要である。そのために、道路特定財源の活用が必要である。

また、橋梁の整備は、費用ばかりでなく時間も多にかかることから、1箇所が工事期間中であっても、他の道路に与える影響は極めて大きく、道路渋滞によるCO2排出量の増加や時間的損失の増加、エネルギー消費量の増加などが容易に予測できる。このようなことから、適切な状況把握と予防保全のための国の支援は市町村の財政状況から不可欠である。

(6) 高速ネットワークの効率的活用・機能強化

◇スマートICの整備促進（基本方針の観点1、2、3、環境、地域再生）

◇常磐道三郷料金所スマートIC社会実験の実施（基本方針の観点1、2、3、環境、地域再生）

◇高速道路、自動車専用道路等有料道路の料金割引社会実験の実施（基本方針

の観点1、2、3、環境、地域再生)

昨年三郷市が実施した経路分析調査によると、三郷市内の一般道路の交通は通過交通が50%を超えている。これらの交通の一部を、安全で環境にやさしい高速道路利用に転換させ、かつ、一般道路の円滑化と安全性を確保するためには、ポイント6の課題にも上げられているように、スマートICの整備促進と、利用増進による収入の確保が見込まれることから料金の割引は有効であると考えている。

三郷市では、平成19年1月12日に常磐道三郷料金所スマートIC社会実験をハーフICで行うこととし、社会実験実施の発意をした。そして、2月に常磐道三郷料金所スマートIC社会実験準備会を設置し、2回の会議を開催し、その作業状況を2月28日に関東地方整備局長に報告するとともに、三郷料金所スマートICの設置要望を行ったところである。

このスマートICの設置は、高速道路の有効利用を図ることとともに、三郷市を含む埼玉県東南部地域において、大きく分けて6つの効果があると考えている。

ひとつは、水戸方面から東京方面へ向かう多くの車両による、三郷JCTを頭とする高速部の渋滞解消である。二つとしては、三郷JCTと盛土形式による武蔵野線、この物理的な工作物に囲まれた地域の一般道路の交通の分散を図ることによる交通の円滑化と安全性の向上である。三つとして、インターA地区の商業地区の活性化、開発が着手された武蔵野操車場跡地の「新三郷プロジェクト」の支援、計画が進められている物流を中心としたインター南部地区の支援及び動き出した三郷中央地区のまちづくりの支援等、地域の活性化を図ることができることである。4つとして、スマートICの設置による三郷市北部、吉川市東部の地域活性化である。5つとして、三郷市、吉川市、松伏町の住民の高速道路利用便益の向上と、時間損失、エネルギー損失の減少である。最後に6つとして、流山橋の渋滞の緩和が上げられる。流山橋は恒常的に渋滞しており、この渋滞解消と地域活性化を主な目的とした都市軸道路が都市計画決定された。しかし、都市軸道路の江戸川新橋の整備には10余年の年月が必要になるものと考えられる。そこで三郷料金所のスマートICの設置が効果を発揮するものと考えている。このスマートICの設置箇所と流山ICの距離は約2Kmであり、利用料金も接続する流山有料道路の料金(100円)を含め300円程度ではないかと思われる。これが、流山橋の交通量の減少に効果を発揮するものと考えている。更に、スマートICの社会実験の際に、料金割引の社会実験を併せて実施することができれば、その効果が大幅に上がるものと考えている。

現在、常磐道側道の大型車対応の道路改良ができないことから、普通車ま

での社会実験として発意しているところであるが、江戸川新橋の建設には数百億円の巨費が必要であるが、スマートＩＣの設置と常磐道側道の道路改良は、併せても数億円で可能と思われるので、是非とも道路特定財源による国の支援をお願いしたい。

(7) 道路施策の進め方

◇道路特定財源を活用した市町村道路整備交付金制度の創設（基本方針の観点 1、2、3、環境、地域再生）

◇歩道の低木の緑地帯の撤去による歩行者空間の確保（基本方針の観点 2、3、UD、地域再生）

◇マウントアップ歩道の改良（UD）

◇道路の社会実験の多様化（基本方針の観点 2、3、UD、環境、地域再生）

ポイント 7 の課題にある「地方の裁量を高め地域の課題の解決」のために必要な資金が市町村には決定的に不足している地域が多い。既に前述したとおり、国の債務返済に限っての一般財源化には国民の一定の理解は得られると思うが、その前に道路行政における「地方の課題解決のための道路特定財源の活用」＝「都市計画道路整備交付金と市町村道路整備交付金の創設」、あるいは、地方の様々な状況を踏まえて、全国一律としない、何らかの原単位（市街化区域面積、人口、事業所数、観光名所数等）を使った補助率の見直しを行う必要があると考えている。

大都市を除くと歩行空間が十分な歩道が少ない。その中で、例えば、歩道幅員は 2.5m あるが、低木の植樹帯や高木の植樹帯が 1m 以上取られている歩道も多く、高齢化社会の進展や障害のある方の外出支援に対応できなくなっている。そこで、これらを歩行者の空間に配分し、緑地についてはまとまって取ることができるよう道路特定財源を活用した、道路の緑地帯の代替地の確保が必要である。このような施策は緑地の保全や市民の森や公園整備に回すことができれば、地域性を生かした景観形成や防災時の避難場所、緩衝帯の創出ができることになり、道路特定財源の有効活用策のひとつではないかと考えている。

また、一時期流行であったマウントアップ歩道の車道との取り付け部のこの配がきついているところが多いことや、片流れで車いす利用者にとって危険なところも多く、進展する高齢化社会の大きな道路行政の課題である。このことは一見小さなことに見えるかもしれないが道路行政の課題として見逃すことができず、これらの対応にも道路特定財源の配分が必要である。

更に、道路の社会実験の対象が、オープンテラス等の道路外利便施設や、NPO との協働による道路の利用、環境に配慮した新たな整備工法等に限定され、社会実験制度の間口が狭くなってきている。日本の道路延長距離が大

幅な伸びがない中、自動車保有台数の伸びは留まることを知らない状況である。このような状況の下、地域の課題解決のため、また、道路整備には大きな費用がかかること、交通管理の変更については元に戻すことが難しいことなどから、道路管理、交通管理において社会実験の必要性が問われている。欧州においては社会実験のキットのレンタル業が成り立っているとも聞いている。これらのことから幅広い社会実験ができるよう、道路特定財源活用を検討願いたい。

(8) 公共交通の利用促進

◇乗合バス活性化交付金制度の創設（基本方針の観点2、3、UD、環境、地域再生）

◇乗合バス事業の揮発油税の減免制度の創設（基本方針の観点2、3、UD、環境、地域再生）

◇鉄道運賃の平準化のための道路特定財源の活用（基本方針の観点2、3、UD、環境、地域再生）

欧米においては道路特定財源を公共交通財源として活用することが多くの国でコンセンサスを得ている。これは、公共交通利用者が多くなることで、道路利用者にとっても渋滞等が緩和するなどの利益があること、また、中心市街地の活性化等、プラス要因が多いことから十分理解が得られていることによるものと考えている。

現在、交通政策審議会の下、「今後のバス活性化方策検討小委員会」が昨年3月に設置され、本年6月の報告に向け激しい議論が展開されている。三郷市も委員会にオブザーバーとして参画しているが、これまでの議論の中で、地域にはそれぞれ多様性があり、バス交通を取り巻く環境も地域の課題も様々であることから、市町村が地域交通であるバス交通に主体的に関わっていくことが期待されている。しかし、我国においてバス交通は民間事業を原則としてきており、市町村には、財源も、ノウハウも、人材も少ないということが現状である。

このようなことから、地方運輸局や運輸支局がコンサルタント的な役割を担うとともに、バスの利用促進を市町村が図っていく上で、道路特定財源を原資とした欧米のような、「バス活性化方策特別交付金」の国の支援制度の創設が強く望まれるところである。この「バス活性化方策特別交付金」は、交通安全対策特別交付金のように、ある程度交付金の使用の範囲を決めた上で乗合バス運行サービスの向上や、高齢社会への対応、地域再生のために活用することを想定している。現在の国の方針では、先進的な地域や頑張る地域に「選択と集中」による支援を行い、その知見を波及していこうという流れもあるが、地域交通は社会資本であること、生活交通であることなどから全

国的に押しなべて底上げする必要がある、前述したとおり国のバックアップが必要である。

次に、バス事業の現状は、自動車交通局の統計資料では、平成17年度の全国のバスの経常収支比率は平均で95.9%である。全国を23のブロックに分けた資料では、経常収支比率が100%を超える地域は僅か4地域である。その他は右肩下がりの地域であり、大都市地域を除いた地域の民間バス事業者の経常収支比率は90.4%と引き続き逼迫した状況である。バス事業者は、分社化や経営委託、従業員の給与削減を行うなど効率化を図り努力しているところである。そのような中で、バス事業の経営悪化の主たる原因として燃料油脂費が17.2%増加したことが上げられている。バスの運賃は公共料金である。加えて国の認可を得ているものであることから、市場の動向により日替わりで運賃を改定することはできない。三郷市内の自動車保有台数に占めるバスの割合は、わずか0.15%である。このような状況を踏まえ、揮発油税に含まれるバス事業の税金は極めて少ないことから、減免を行い、安定したバス運行サービスの供給を図っていく必要があるものと考えている。

続いて鉄道に対する道路特定財源の活用について意見を述べる。新交通システムやガイドウェイバス、LRT等には道路特定財源が使用されている。ところが鉄道については現在適用されていない。また、鉄道新線は営業開始後30年で黒字転換を目指して目標を立て運賃が認可されている。

そのようなことから、つくばエクスプレスの「秋葉原～守谷間」と、小田急線の「新宿～町田間」では、運賃格差は2倍となっている。つくばエクスプレスは宅地・鉄道一体化法により鉄道と宅地供給を同時に達成するために整備されたわけであるが、少子高齢化社会の進展と人口減少を間近に控え、宅地の供給と需要のバランスが崩れることや、郊外部の住宅地に買い手がつかないことなども容易に予測される。また、JRや既設の民鉄と比べ、つくばエクスプレスや埼玉高速鉄道、東葉高速鉄道、北総開発鉄道、りんかい線などの新線は高い運賃であり、公共料金である鉄道運賃の平準化のために道路特定財源の投入が行われても、国民のコンセンサスを得ることはできるものと思われる。また、そのことにより、鉄道新線の経営の安定と、運輸政策審議会において一つの目標とされている既設線の混雑の緩和に繋がることも容易に予測されるため、この点においても国民のコンセンサスを得ることができるものと考えている。

「公共交通＝これからの交通」の認識の下、使いやすいバスや鉄道の実現と、乗り継ぎにおける抵抗感である、「物理的抵抗感」、「時間的抵抗感」、「心理的抵抗感」、「運賃支払い面の抵抗感」の軽減のための取り組みも急務であ

る。またその際、全ての交通事業者に向けた支援制度の整備が望まれる。

社会資本整備審議会においても、郊外化する現在の都市構造を放置しておく、低密度な都市構造が広がり、活気のない、活力のない地域が多くなることが予測されるため、公共交通軸を中心とした高密度のまちづくりに都市構造を変革しなければならないとしている。これを実現するためには、公共交通の整備と利用促進を図らなければならないことから、道路特定財源を公共交通財源として活用していくことは必然といえる。

(9) 交通管理の整備

◇交通管理の整備費に対する道路特定財源の配分（基本方針の観点2、3、UD、環境、地域再生）

交通事故は前述したとおり、近年減少傾向にあるが、まだまだ憂慮しなければならない状況である。そのような中で、信号機の設置をはじめ、適切な交通規制の実施を求める市民の声は大きいものがある。

三郷市が、埼玉県公安委員会に対し行っている既設道路の信号機整備要望は、①定周期式信号機23箇所、②押しボタン式信号機21箇所、③一灯式信号機14箇所、④信号機改良箇所16箇所、⑤信号機現示調整箇所6箇所と、80箇所にも上っている。新設道路の信号機設置要望箇所は11箇所である。

新設道路の信号機の設置は比較的实施していただいているところであるが、既設道路の信号機の整備はなかなか進まないのが現状である。このようなことから信号機の設置等の交通管理にも道路特定財源からの多くの配分が望まれるものである。

また、新設道路の整備においても、道路管理者が行う道路整備で安全性を確保するのか、信号機等の交通管理者が行う施設整備や交通規制で安全性を確保するかということがしばしば議論となり、道路協議が延び延びになり、道路整備や道路の供用開始が遅れるということがあるのが実情である。これらの解決方策のひとつとして、道路管理者による信号機の設置（設置後は交通管理者が維持管理）も考慮する必要があるものと考えている。このような交通管理施設等にも道路特定財源の配分が望まれている。

(10) その他

◇自転車走行空間の整備促進（基本方針の観点1、2、3、UD、環境、地域再生）

◇一般公共用自動車駐車場の整備促進（基本方針の観点1、2、3、環境、地域再生）

◇環境自動車の開発費及びCNGスタンドの整備等への道路特定財源の活用（環境）

◇カーナビゲーションシステム等ITS技術の高度化への支援（UD、環境）

我国において、自転車の走行空間がなおざりにされていることは、一般論として論じられているところである。その一方で、自転車は経済的で、健康的で、環境にもやさしい乗り物であることから、都市交通体系のひとつとして利用が促進されている。三郷市内の鉄道駅のフィーダー交通としての自転車の利用率は約36%であるが、自転車の専用の走行空間の整備は十分とはいえない。このことは全国的にいえることであることから、自転車走行空間の整備に道路特定財源を投入し、スピード感のある整備が求められている。

昨年6月の放置駐車車両の取り締まり強化の制度改正に伴い、荷捌き駐車施設の整備とともに、一般公共用自動車駐車場の整備が強く求められている。このことも、道路行政の大きな課題であり、対応を検討していかなければならないと考えている。

京都議定書の約束を達成するためには、道路整備の推進とエコドライブの実施、高速道路の利用促進等、行政と自動車を利用する者の努力が必要である。その一方で燃料電池車等の自動車そのものの技術革新と、それに対応したCNGスタンドや水素スタンドの整備やバイオ燃料の開発等に道路特定財源が配分されることは国民の理解を得ることは十分できるものと考えている。

これらの技術革新と施設整備には、残された時間が少ないとの認識の下に積極的に行われることが望まれている。

カーナビゲーションシステムの普及促進は、自動車の安全走行や道路の適正な選択に役立っている。しかし、走行時間軸を中心とした情報案内も多く、幹線道路以外の市街地道路を案内するケースも多いことは使用していて感じる場所である。前述したとおり、交通事故件数は減少傾向にあるが、まだまだ憂慮すべき状況である。また、運輸部門のCO₂排出量のうち、自動車による排出量が90%を占めている現状を鑑みると、「道から、ストップ温暖化」を後押しする情報提供が必要である。すなわち、カーナビゲーションシステムに走行時間軸と交通安全軸、環境軸を加えた高度なシステムへの開発に対する国の支援等も必要ではないかと考える。適切な情報提供を行うシステムはこのほかにも数多くあることから、道路の利用に当たってますます不可欠となるITS技術の早急な高度化への支援が望まれるところである。

以上を、中期的な計画の作成にあたっての意見とする。