

<参考>

これまでの基本政策部会での主な意見 (①:7/21 ②8/30 ③9/7)

<道路を人や自転車にも配慮された空間とするために>

- ①歩行者・自転車・二輪車など車以外の視点にも配慮すべき。
- ①道路の使い方が柔軟性に欠ける。使い方をさまざまに工夫することによって、これまでである道路がより使い勝手のいいものになっていくことが求められる。
- ①空間のシェアの検討、歩行者・二輪車の指標についてレビューと今後の目標設定が必要。効率化で生じる容量を歩行者・自転車に与えればよい。
- ③誰が主役なのか、優先されるべき存在なのかを、道によって分けてもいいのではないか。
- ②公共交通のユーザが使いやすい道路という視点も必要。
- ①計画の継続性を担保するため、道路空間の再配分や交通規制などを決定する交通計画決定制度を創設すべき。
- ③二輪専用道路をどうしたらもっと増やせるのか、具体策を議論すべき。
- ③自転車をどう扱うかの理念、哲学がないのではないか。

<道路空間の適正利用・有効利用のために>

- ②計画時に期待された機能と現実の利用のミスマッチ・機能の変化が生じている。
- ①バイパス沿いの大規模商業施設による交通阻害など、当初想定していた使われ方が、土地利用によって御破算になることも多い。
- ③道路にはトラフィック機能、アクセス機能、空間機能など色々な機能があるが、それを同じ基準で無造作に作ったために、住宅地の中まで大型トラックが入り込むなどしており、作りかたに問題があった。
- ①路上駐車などで適正な使われ方がされていない。
- ②現場の意見を聞いて規制の見直し（緩和、強化、機動的）を検討すべき。

<道路機能の進化に向けて>

- ③風景街道等「道」が持つ文化交流機能に対応できる制度/政策を重視すべき。
- ②道路交通サービスを通じて地域コミュニティが保全され、地域間交流が活性化することも道路の目的として重要。
- ③道路を様々な生活空間として利用できる仕組みがあった方がいい。
- ③車でも歩行者でもなく、時速30kmぐらいまでの人しか走らないような1車線があると、電動バイクなど多様な乗り物を吸収できるのではないか。
- ②多様な個人のモビリティをどのようにして確保するか、多様な交通手段をどのように共生させるかの視点が必要。
- ③近年、乗り物自体がかなり進化してきている。乗り物の多様化への対応が必要。
- ②健康増進を目的とした利用もされている。

<事業のスピードアップ>

- ②新設道路はリーズナブルかつ迅速に実現すべき。
- ③目標・数値をつくって毎年出して外から見えるようにしておくことが必要。
- ③短期目標を掲げることが必要。5年後と言われてもよくわからない。

<ユーザーオリエンテッドな政策運営>

[市民参画・教育]

- ①道路がどんな人にどう使われているのかを正しく把握して「ユーザーオリエンテッドの計画」を進めるべき。
 - ③地元の道路に関するニーズを定期的・効果的に吸い上げ、それを検証して、優先順位の高いところに予算を割り当てる仕組みを構築すべき。道の相談室ではなかなか個別具体の意見を出しにくい。
 - ③鎌ヶ谷市では、住民やバス・タクシー業者等の意見をもとにヒヤリハット地図を作成し、対策を実施して事故削減などの効果を発現した。
 - ③イギリスでは、地域で指摘された課題やニーズを反映するRMS (Route Management Strategy) を導入しており、成功している事例と言える。
 - ③常時モニターという形で地域の道路交通の問題、要望を挙げてもらい、Check/Actionしていく方法を考えてもいいかと思う。
 - ③生活の中の気づきが道路の改善につながるという充実感が、住民意識を道路に戻す。住民とともに作る道路とじてもらえるような施策が重要。
 - ③欧州における道路ヒエラルキーのような、道路倫理やマナーの充実をできる方法はないか。
 - ①ユーザーが望んでいることをマニフェスト化し、できない理由は説明するルールを作るなど、ユーザーの圧力を使う方法が考えられる。
 - ③利用者のモラルも重要な観点で、どうすれば快適に使えるかという教育も道づくりの一部として考えるべき。
 - ③フランスでは建設費の1%を景観政策に充てることになっているが、景観だけではなく、教育、文化の育成を含め道路の使い方の教育をする制度的な担保も必要。
- [調査手法の改善]
- ②個別化、多様化、変動（時間変動、日変動）を評価できる計画手法が必要。従来のセンサス、PTでは不十分
 - ③5年毎の統計調査から常時モニタリングへ調査のやり方を見直すべき。

- ③各地域に応じたモニタリング手法の確立が必要。
- ③トラカンなどで得られる交通データを、道路計画、都市計画と連動させてどう使えばよいのか、単純に混んでいるということを超えた形の情報プラットフォームをつくる作業が必要。
- ②参加型調査の可能性を検討すべき。
- ③車載GPSのデータを計画に利用する方策を、自動車メーカー、ユーザーとギブアンドテイクで何ができるか考えてもいいかと思う。
- ③市民参画にユーザーネットワークのようなものがあって、道路管理者が気づいていない新たなニーズ、課題を見つける発想は今までなかった。
- ③均衡配分/シミュレーションの導入、プローブパーソン技術を援用した統合型都市-道路情報プラットフォームの構築をすべき。
- ②道路形成史、地域の利用実態に着目した事故対策・ルート選定。
- ②社会実験は、「施策の実験（大規模）」と「導入の実験」に2分化すべき。

<新技術の開発>

- ②長寿命化や耐震化などの維持管理も含めた新しい技術の積極的な導入が必要。
- ②長寿命化技術・知識の資産化によりストックマネジメントを強化すべき。
- ③事故渋滞の削減や処理時間を短縮する方法はないか。

<長期計画>

- ①長期計画は、まずは全体像をつくって、それに対して時間軸を持たせることが必要。
- ②2030年や2050年の財源について、維持、更新、新規建設の比率がどう推移しているかを示すことで、今ある技術をどう考えていくかといった議論がしやすくなる。
- ③合意手続きを経たエコロジー-防災-交通に着眼した広域地方計画の立案が必要。

<財源>

[受益と負担の明確化]

- ①受益と負担が一致するのが基本。
- ②公共交通を含む国土交通トラストファンドを構築し、財源と支出を一括管理させるべき。

[新たな財源の検討]

- ①課金収入を活用した道路整備、維持管理をすることは重要。混雑課金も検討が必要。
- ③交通量に合わせた車線数の選択が大事。

- ③道路利用者に自由に走らせて、混雑するところは広げ、外部不経済があるところは料金を高くすることで、自然にきれいなネットワークができる。
- ①民の資金を活用するオークションのような仕組みやそのための情報プラットフォームを用意することが必要。
- ③複数年度予算やオークション制度による支出削減を生み出す工夫の誘因の研究と実践が必要。
- ②PFIを活用すべき。沿道立地企業から交通負担金として税金を徴収することにより財源を確保して欲しい。

[財源の有効利用]

- ②資産の棚卸しを行って優先順位を付け、予算のメリハリに努めるべき。

<計画制度と合意形成>

[計画の継続性・安定性]

- ②政権交代時の計画変更手順を明確にすべき。

<災害時の交通のあり方>

- ②避難、帰宅、救急・救命、救援物資輸送、がれき輸送、復興物資輸送のマネジメントが課題。
- ②災害時のマネジメントに平常時の道路インフラがどんなふうに関与できるのかを考えて平常時の道路をつくっていくことが大事。
- ②平常時の計画・運用との相違点があり、不確実性を考慮して計画をつくっていくべき。
- ②いざ事態が発生したときに、広大なネットワークのどこが一番のネックか、どこを一番に直すべきかといった非常時を考えた評価がなされていない。
- ②災害時の道路情報は、すぐ利用できるよう一元管理して公開することが重要。
- ③地域安全保障に関する制度的担保の創設が必要。

<観光道路>

- ①観光道路の今後のあり方を、自然災害からの安全という視点から見直して欲しい。

<管理区分>

- ①国道、都道府県道などの管理区分を複合的にできないか。

<道路法の改正>

- ①道路法の目的規定の改正について検討すべき。