

## これまでの議論のまとめ（案）

### 1. 車主役から人・自転車も含めた多様な道路利用者が共存する道路空間へ

#### <事務局からの提案>

- ・拡幅が困難な都市内の道路においては、バイパスや環状道路の整備等による自動車交通の転換や分散を行いつつ、車道空間の歩行者・自転車等への再配分が有効な手法
- ・その際、関係する多様な主体との連携・協働により、
  - 1) バイパスや環状道路の整備にあたり、道路空間の再配分を一体的に計画
  - 2) 道路空間を利用する全ての交通に関わる連携施策を一体的に推進
  - 3) 地域住民や道路利用者との早い段階からのコミュニケーションによる合意形成  
する取組みが必要。
- ・道路空間の再配分により空間の確保が困難な路線においては、自動車と歩行者・自転車等が共存できるよう、路面標示及び共存、自転車・歩行者優先の価値観の共有など、様々な工夫をすべき。
- ・生活道路を歩行者・自転車が安全に通行できる空間にするため、
  - 1) 警察が実施する面的速度規制とも連携した歩行空間の優先確保
  - 2) NPOや大学などが行政と地域住民との調整や地域での利害調整をコーディネートする仕組みが必要。
  - 3) 生活道路の交通安全対策に取り組む地方公共団体や地域をエンカレッジする仕組みの導入  
が必要。

#### <委員からの提案>

- ・これまでの歩行者、自転車だけでなく、高齢化に対応した一人乗りの低速車両の出現など新たな乗物への対応が必要。
- ・「遅い交通」への対応が必要。「遅い交通」の起点となるモビリティセンターのようなシンボルプロジェクトを検討すべき。
- ・道路に応じて誰がプライオリティユーザーなのかを明確にすべき。地域の道路を面的に俯瞰して、道路毎に誰が主役なのかを明確にすべき。
- ・歩行者や自転車の交通特性を把握し、街路毎・道路毎の戦略を策定すべき。
- ・道路のネットワーク構成を考慮して生活道路を位置づけることが必要。生活道路が生活道路として機能できるためには、環状道路、幹線道路がきちんと整備されていることが基本。
- ・カーナビにより生活道路が抜け道に利用されている。生活道路に入れなかったための生活道路ITSを進めるべき。
- ・自治体のエンカレッジするためには市町村のレベルアップが必要
- ・全国を取り組み状況をモニタリングし、しっかりやれている都市とそうでない都市を評価するシステムが必要。

- ・幅員の狭い生活道路では歩車分離は困難で、空間そのものを安全にするという観点が必要。
- ・歩行者・自転車等の空間を議論するには、バリアフリー、無電柱化等の施策と一体的に議論を進める必要。
- ・外国の真似ではなくて、日本独特の町空間に対応したオリジナリティのある施策を打ち出すべき。
- ・都心部において、多様な道路利用者が共存できる空間運用が必要。
- ・今後の高齢化社会の進展に備え、高齢歩行者対策を実施することが必要。

### 2. 形成してきた道路空間の適正な利用と適切な維持・更新

#### ①交通容量を阻害する要因の排除

##### <事務局からの提案>

- ・路上駐車や路上工事による渋滞損失等の影響をプローブデータの活用等により簡易にモニタリングできる仕組みを構築、地域住民や道路利用者に対し積極的公表し、意識してもらうことが必要。
- ・路上駐車により深刻な社会損失が生じている路線において、道路管理者と利用者が協力して路上駐車させない計画づくりに取り組むことが必要。
- ・道路利用者の評価に直結する渋滞損失等のデータに基づく路上工事の調整や実施方法の工夫が必要。（利用者への影響が最小となる時期や時間帯での実施等）
- ・新たな沿道型商店等の立地に伴い渋滞の発生等が予想される場合には、沿道土地利用者に対して、立地に伴う道路交通への影響を踏まえた対策の実施を求められる制度・運用の改善が必要。

##### <委員からの提案>

- ・道路の不適正利用により発生している外部不経済を明確にし、原因者に負担を求めるべき。阻害要因の大きさに応じた罰則制度を設けるべき（阻害が多い時間帯は罰金が3倍など）
- ・新潟ではリバーシブルレーンにより、バスの定時制を向上させている。
- ・路上工事について道路技術によりもっと工夫する余地がある。特に高速道路の工事渋滞を緩和するための技術的工夫を行うべき

#### ②道路施設の計画的で持続可能な維持管理・更新

（→今回の基本政策部会で議論）

### 3. 道路が有する新たな価値の創造

#### ①社会のニーズに応えるための道路空間のオープン化

##### <事務局からの提案>

- ・既設の高速道路への立体道路制度の適用など、新たなニーズに対応した制度の拡充が必要。

- ・収益事業を実施できる空間について、公募主義への転換や柔軟な占用料の決定方法を検討すべき。

#### <委員からの提案>

- ・地区での占用を透明性、公平性を担保し、エリアでのよりよい占用のあり方を調整する組織（組合等）について検討すべき。
- ・道路の占用状況、料金等を公開すべき。
- ・占用料のあり方として最も高く払った者に許可するとか、複数の者に競争させればよりよいものが占用されるようになるのではないか。
- ・たまり場、オープンカフェの占有や沿道の広告規制にあたり美観、秩序をいかに保つのか、誰に委ねるのかについては大きな課題。

### ②新たな道文化の創造

#### <事務局からの提案>

- ・「交通機能」、「空間機能」にとどまらない「文化交流機能」にも対応できる道路施策としての位置づけを明確にする必要。
- ・地域に根ざした活動を行っているNPO等団体との連携強化を図るとともに、団体に対する顕彰など社会的評価を行う仕組みが必要。
- ・日本風景街道などを通じて、道路の質の向上がどのように図られたかなど点検・評価する仕組みが必要。

#### <委員からの提案>

- ・文化交流機能という表現では概念が狭い。交流以外の機能もある。  
①文化が交流する場としての道、②街道文化、熊野古道といった道文化の再発見・保存、③新たな道文化の創造の3つに分類できるのではないか。
- ・国は、引き続き地域個々の文化的取組みに関わっていくとともに、欧州のモーツァルトの道や日本の遍路文化、お伊勢参りのように、複数の地域にまたがるような文化的活動を束ねていく役割を担うべき。
- ・こうした観点からこれまでの施策を体系的に整理しなおすべき。

### 4. 防災も含めた国土の信頼性確保に資する道路政策

(→今回の基本政策部会で議論)

### 5. 人口減少など社会動向を踏まえた基幹ネットワークの整備・活用

(→高速道路あり方検討有識者委員会で議論中)

### 6. リーズナブルな高速道路料金制度への転換

(→高速道路あり方検討有識者委員会で議論中)

### 7. 道路政策を効率的に推進するための工夫

#### ①道路の使い方についての合意形成手法や継続性のある計画制度の充実

##### <事務局からの提案>

- ・市民参画プロセスを多くのステークホルダーの調整が必要な道路管理や改善段階での導入を検討すべき。
- ・道路の供用、管理段階において「道路交通の利用に関する計画（仮称）」を位置づけ、これにPI手続きを導入し、多くのステークホルダーの意見を聴取する仕組みが必要。

##### <委員からの提案>

- ・市民参画型プロセスは、今ある道路の状況についての理解と評価からスタートすべき。
- ・誰がどのタイミングで何を決めているのかを明確にする必要。
- ・社会実験の実施及びその後のフォローアップを市民参加型道路計画プロセスの中にビルドインすべき。また、それをパイロット的に適用しながら、確実な仕組みとしていくべき。
- ・個別事業毎に加え、路線が存在する地域全体（首都圏等）の道路戦略を策定することも必要。

#### ②利用者の意見を反映した政策運営の推進

##### ②-1 道路利用者の視点に立ったニーズ把握

##### <事務局からの提案>

- ・IT技術を活用して、自転車・歩行者も含めた、より詳細な道路の使われ方、利用者の満足度等を沿道も含めて、地域単位で把握する手法を確立し、地方自治体が保有するデータも含めた情報プラットフォームの構築を図る必要。

##### <委員からの提案>

- ・事業の大小に応じたスケール毎のデータの取り方を検討し、従来の道路調査の見直しを行った上で、情報プラットフォームを構築する必要。
- ・詳細な行動データを収集するためには、データ収集に参画する人にインセンティブ（調査に参加するメリット）を与える必要。
- ・交通に関するデータベースの公開を行い、研究者等が様々な立案や提案を出来るような仕組みとすべき。

##### ②-2 多様な主体との協働

##### <事務局からの提案>

- ・道路の管理、改善段階における多様なニーズに対応するため、地域住民、企業、NPO等の団体を道路サービスの担い手として位置づけ、道路管理者と積極的に連携し、主体的に道路サービスが提供できるような環境整備が必要。
- ・その際、「官と民の協議会」あるいはNPO等が地域の課題を把握・調整し、道路管理者に提案が可能な枠組みを検討すべき。

<委員からの提案>

- ・柔軟な発想やアイデアが施策に反映できる仕組みが必要。
- ・技術的・制度的にチャレンジ出来るような仕組みにより、公募実験のようなものを定期的に実施し、軌道に乗ったものについては事業化していくといったことが必要。
- ・米国のMPOや公共交通関連協議会のように、異なる道路管理者・ユーザーによる合意形成が必要。

### ③事業のスピードアップ

<事務局からの提案>

- ・発注者だけでなく、受注者である建設会社、コンサルタントの技術力も十分に活かした事業マネジメントにより、予算通り、計画通りに事業を進める事が必要。
- ・完成時期、事業進捗状況を公表していく事業マネジメントの強化が必要。
- ・用地取得等の時間のかかる工程の迅速化が必要。

<委員からの提案>

- ・事業進捗を重視し、規格を落とした代替案やメンテナンス費用も含めて、市民に示すことが必要。
- ・事業のスピードアップのためのインセンティブが働く仕組みが必要。
- ・土地収用にあたってはもっと強制力が働く仕組みが必要。

### ④技術開発・利用による品質の確保と道路の進化

<事務局からの提案>

- ・工事の契約も現在の単年度から複数年度とし、性能保証付きの契約にする。また完成後の検査ではなく、数年経った後の品質検査をすることが必要。
- ・ITS技術については、情報提供中心から、今後は道路と自動車をつなげる双方向の通信の技術開発を進めていくことが必要。
- ・多様なモビリティの実用化に対応して、安全性・円滑性・周辺交通との親和性について、社会全体で議論の場を設けた上で、当分野に対する技術研究開発を推進することが必要。

<委員から提案>

- ・複数年契約を実施するなどの契約の考え方と道路計画プロセスを結びつけ、政策の連続性を確保することが必要。
- ・安く速く事業を行った受注者がメリットを享受できるような仕掛けが必要。
- ・新しい技術開発は高く買うといったような、見合う対価を支払うという考え方が必要。

## 8. その他 <長期計画・財源のあり方> (主な論点)

- ・受益と負担の明確化のため、財源と支出を一括管理すべきではないか
- ・課金収入を活用した道路整備・管理を検討すべきではないか
- ・複数年度予算やオークション制度による支出削減を検討すべきではないか 等