

平成18年4月6日 第16回基本政策部会


多様な主体の連携と協働 による道路政策の推進

国土交通省道路局



主な論点

1. 道路行政における国の役割
2. 地方の支援においては、地方の創意工夫をより引き出し、活用する方策が重要ではないか
3. 行政機関横断的な連携をとって総合的な交通体系の計画・整備を進めることが有効ではないか
4. PIやボランティア・サポート・プログラムの活動の一層の充実を図るとともに、施策提言などの活動を行う市民組織等、多様な主体との協働の積極的な推進が必要ではないか



道路行政における国の役割(案)

- **全国的に推進すべき政策の企画・立案**
 - 全国的に推進すべき政策の制度・基準の策定
 - モデル事業や社会実験などの実施

- **全国的機能を有するネットワークの整備・管理**
 - 以下に該当する道路については、国が整備・管理を行う
 - 全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路
 - 都道府県庁所在地その他政治、経済、文化上特に重要な都市を効率的かつ効果的に連絡する道路
 - 特定重要港湾や重要な港湾、飛行場を効率的かつ効果的に連絡する道路

- **地方が実施する道路行政に対する支援**
 - 道路整備ニーズに的確に対応した配分調整
 - 道路投資需要の空間的・時間的偏在に対応
 - 集中投資による投資効率の向上
 - ナショナルミニマム的な道路の機能確保を支援・促進

補助制度における「地方の創意工夫の実現」を支援する制度改善

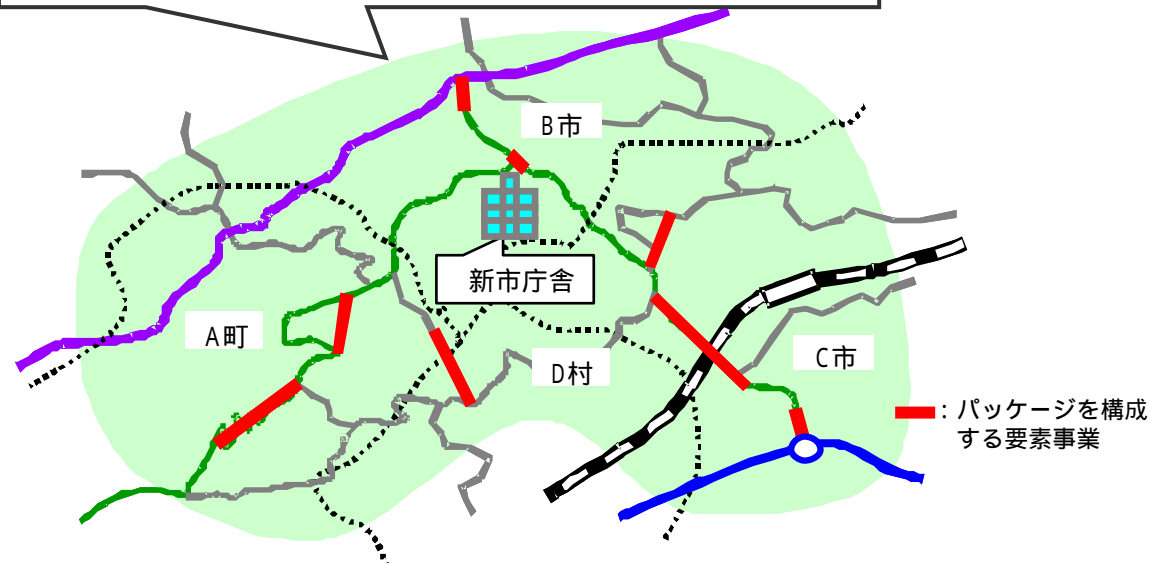
- 補助金等の仕組みは、画一的な整備で無駄を生む、地域の創意工夫を引き出し難い、等の指摘
- 費用対効果を高めるため、地域の創意工夫を活用して道路の整備を実施。そのため、制度改正や運用改善を実施

創意工夫の実現支援のための改革 (過去5年の改善内容)

【H14】	交通安全事業では、地区単位で採択する統合補助制度の創設
	ローカルルールを導入(1.5車線の整備など)
【H15】	臨時交付金では、個別事業の国費割合を自由に(都道府県合計で一定)
【H16】	臨時交付金では、個別箇所付けの廃止と事後評価の重視(成果目標達成を重視)
【H17】	市町村からの国への直接要望の仕組みを導入
	通常補助について、外形的基準による採択から、道路の機能・役割による採択へ
	農道等と予算流用が可能な道整備交付金を創設
【H18】	臨時交付金では、計画策定や評価などソフト面での検討経費を支援対象に

【平成16年度の臨交金の運用改善】
地域の創意工夫による道路整備を促進するため、個別事業への予算の箇所付けは地方に委ね、予め掲げた成果目標の達成状況を事後に評価

【パッケージ】 合併市町村間の連絡を強化する道路整備



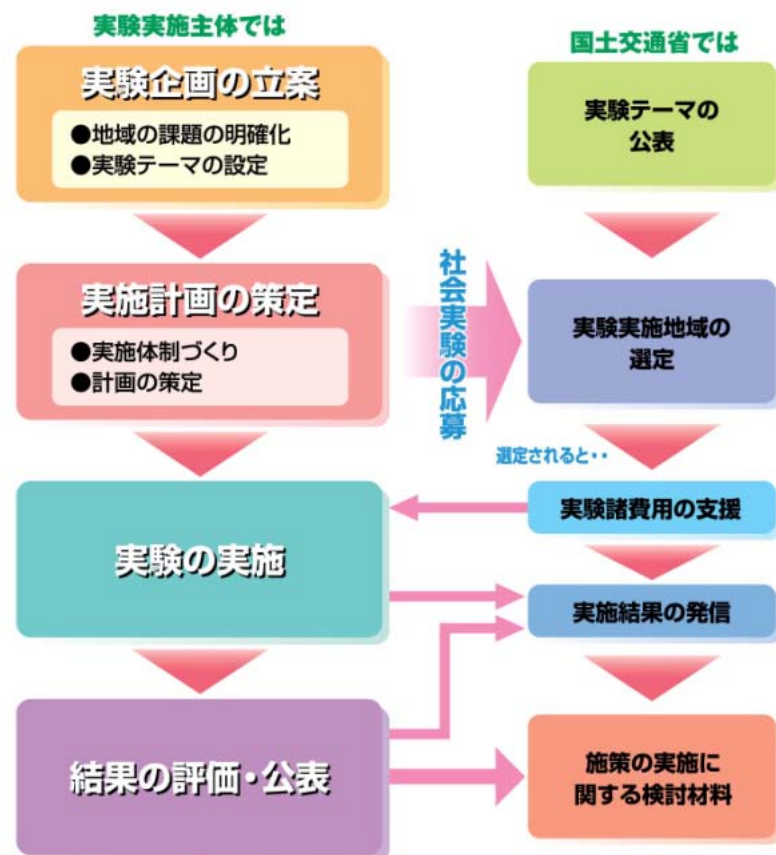
【目標】 新市庁舎への30分到達人口の拡大
[H15:3万人 H19:5万人]

臨時交付金：道路整備費の財源等の特例に関する法律第5条に規定する「地方道路整備臨時交付金」

地域の創意工夫を活かすための施策(社会実験)

- 地域の課題に対して、地域の行政・民間による先進的取り組みを国が支援
- そこで得られた経験に基づく情報を共有する仕組みを設けて効率を高めるとともに、有効な施策の実施に必要なものについては国の制度面でも対応

《社会実験》



『横浜市日本大通りのオープンカフェ社会実験の実施状況』

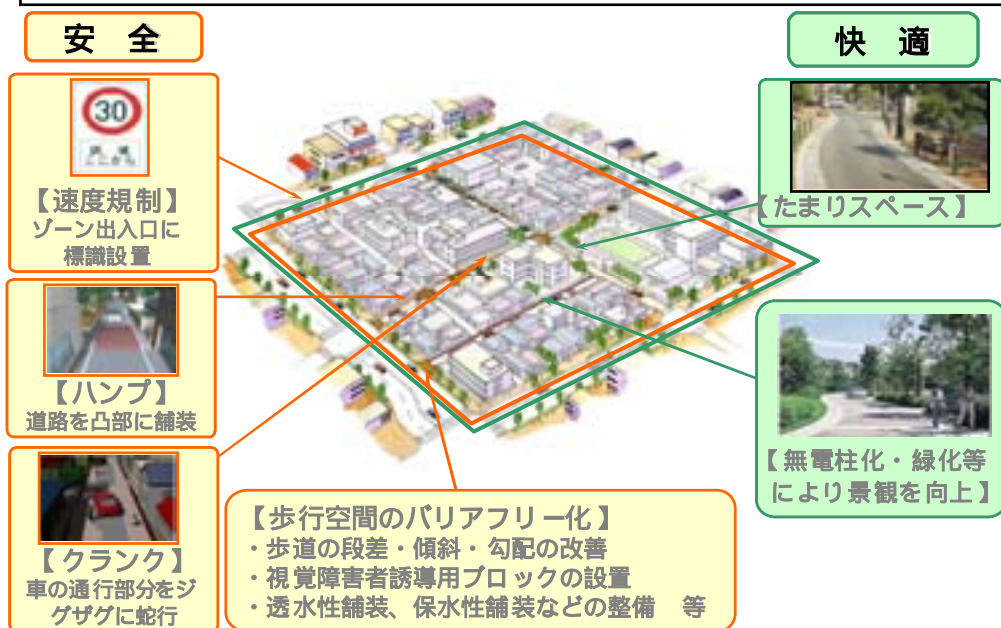


実験結果を踏まえた国の対応

- ガイドラインの策定、通達等により道活用の全国展開
平成17年3月に『道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン』を策定・公表
道路占用許可制度の弾力的な運用(平成17年3月道路局長通達、警察も同様の措置)
- 事例集の作成(予定)

地域の創意工夫を活かすための施策(くらしのみちゾーン)

- 地域の課題を解決するため、住民や商店会等が中心となって、創意工夫や合意形成を図りながら、人優先の安全・安心な賑わいのある「まち」や「みち」の実現を目指す(H15～ 全国52箇所)
- 国は社会実験、予算補助、勉強会等を通じ意欲の高い地域の取り組みを支援
- 登録地区をモデルとして他の地域での自主的な取り組みへの拡大を目指す



社会実験

・計画中のトランジットモール化やハンプ設置等の具体的施策の実現に向けた実験により施策の実現性を高める(H15～)



くらしのみちゾーン連絡会議

・研修、情報交換等を目的に開催
H16.2.2東京、H17.2.8大阪、H18.3.3東京



H16までに事業実施した地区の実施内容(例)

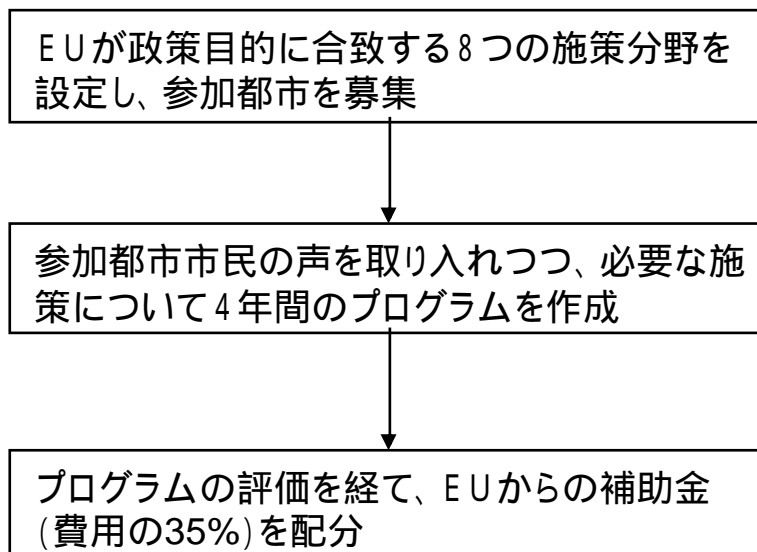
所在地	地区名	実施内容
福島県郡山市	郡山中心市街地地区	無電柱化、コミュニティ道路・歩車共存道路、地下横断歩道
千葉県鎌ヶ谷市	東初富地区	ハンプ、狭さく、交差点カラー舗装、段差解消等
東京都文京区	千駄木三、四、五丁目地区	一方通行化、コミュニティ道路、歩車共存道路
愛媛県松山市	番町・八坂地区	歩道整備、無電柱化

地域の創意工夫を活かすための仕組み(海外事例 CIVITAS)

- EU全体として推進する持続的な都市交通の実現を目的とするプログラム
- 市民に近い地方公共団体を実施主体とし、各都市の意欲に基づく実験的取り組みを支援
- 都市の交通政策における競争的資金配分プログラム

CIVITAS ~ City-Vitality-Sustainability

- 目的
1. 持続的で環境負荷が小さくエネルギー効率の高い交通体系づくり
 2. エネルギーと交通に関する技術的、政策的な8分野の施策を統合的に実施
 3. 社会の変革を起こすために必要な、クリティカル・マスと市場を創出



CIVITASの8つの施策分野	具体施策例
課金政策	ロードプライシング
都心アクセス制限	自動車制限ゾーン
クリーン車両・燃料の普及	バイオディーゼル
革新的ソフト施策	自転車活用促進
公共交通活用	アクセス改善
新しい自動車利用形態	カーシェアリング
都市物流の効率化	都市配送センター
情報の活用(ITS)	プローブカー情報提供

地域の創意工夫を活かすための仕組み (海外事例 CIVITAS)

- 参加都市は、施策の実施内容や都市規模に応じてバランスがとれるように4つのグループに分けられ、情報交換の面で協力
- 各グループ間の協力・連携体制(フォーラム)やアドバイザー会議など、事業効果を高める支援体制を構築

参加都市と取り組み施策

CIVITAS施策	TRENDSETTER 					MIRACLES 				TELLUS 				VIVALDI 				
	Graz	Stockholm	Lille	Prague	Pecs	Rome	Winchester	Barcelona	Cork	Rotterdam	Berlin	Göteborg	Gdynia	Bucharest	Bristol	Bremen	Nantes	Kaunas
A. 課金戦略																		
B. アクセス制限																		
C. クリーン車																		
D. ソフト施策																		
E. 公共交通																		
F. 新しい自動車利用																		
G. 物流																		
H. ITS																		

Leading city (施策が多い都市) follower city (少ない都市)
 ● : 中心部が世界遺産指定されている都市が多い。
 ■ : 強力に施策を行う
 □ : 軽微に施策を行う
 ○ : 施策なし

効果を上げるための支援態勢

CIVITAS FORUM

- 参加各都市と関心をもつ都市が一堂に会して情報交換
- 持続的交通体系実現への決意を「CIVITAS宣言」として発信

Policy Advisory Committee

(参加都市の政治家からなる委員会)

- 政策提言の発信
- Forumのステアリングコミッティーとして機能

CIVITAS GUARD & METEOR

(民間や大学等の支援団体)

- 施策評価と政策提言
- Forumの運営支援

地域の創意工夫を高めるための補助制度の海外事例

- 自治体による地方交通計画に対して、政府が評価の上、資金配分。中間の達成状況に応じてボーナスやペナルティがある

英国の地方交通計画(Local Transport Plans: LTP)の特徴

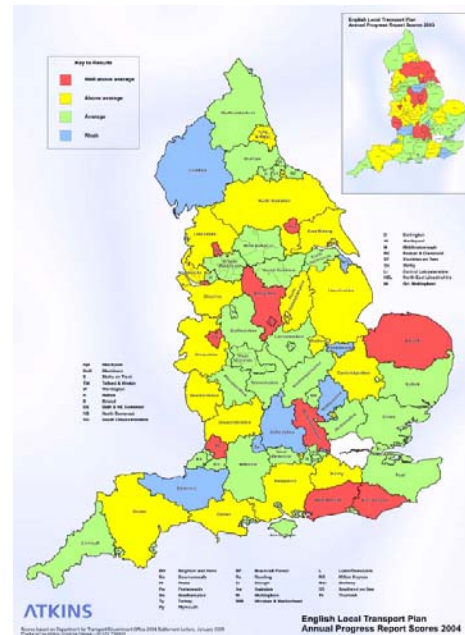
- ・地方裁量。ただし、国として重要な目標等はガイダンスで提示
- ・成果重視。地方公共団体はLTP策定時に目標、アウトプット、アウトカムを設定。国は実績に伴い補助金を見直す
- ・計画年次は5年。2001年にスタートし、現在2巡目
- ・計画主体は地方公共団体。カウンティレベルの85団体が対象(ロンドンを除く)

【年次報告書での評価】

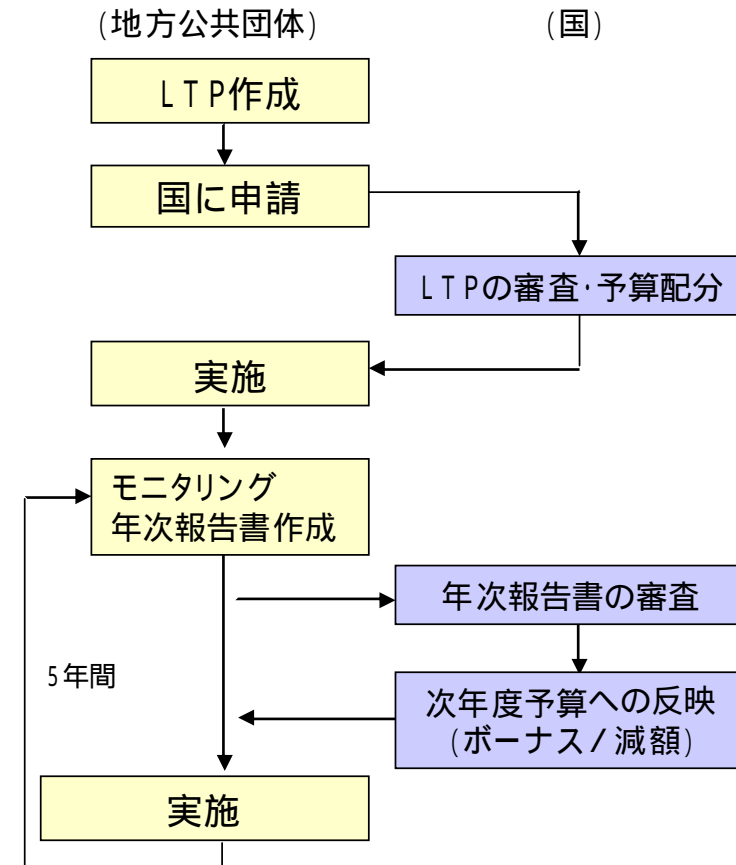
査定結果(2004)

- ・査定結果を点数化
- ・点数を4つのランクに分類

ランク	地方当局数
Well above average (赤)	11
Above average(黄)	23
Average(緑)	44
Weak(青)	7
計	85



LTPの策定・審査・モニタリングのフロー



道路行政に係る国・地方、関連する公的機関の連携体制

- 我が国においては、県別、広域ブロック別に道路管理者が集まる幹線道路協議会、渋滞対策協議会(道路管理者+公安委員会)などが目的別に設立されている
- サービスレベルの改善に向け、複数の道路管理者、公安委員会、公共交通事業者、地域住民の連携を強化して総合的な交通政策を推進することが重要ではないか

連携強化により効果が期待できる施策分野(イメージ)

- 広域的な道路網計画の策定
- 公共交通機関を活用する都市の交通政策の立案・推進
- 利用者の交通行動への働きかけや道路交通の運用面を含めた渋滞対策や交通安全対策
など

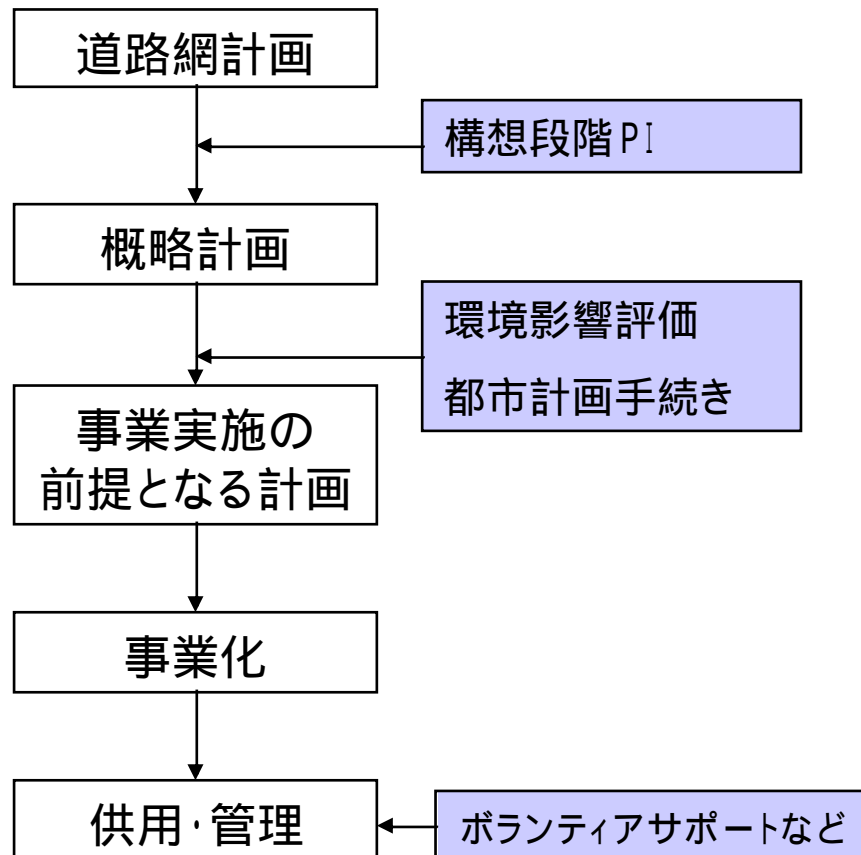
参考例：米国 MPO(大都市圏計画機構)

- 大都市圏に係る州政府、地方公共団体、公営交通事業者などが参画して形成する組織
- 広域都市圏における各種交通計画・土地利用計画の策定・実施を担う
- 関係機関の協働がよりよい意志決定をもたらすと評価

道路行政における市民参画 (PI) の取り組み

- 道路行政におけるPIは、平成8年の道路審議会基本政策部会による「キックオフレポート」の全国的な配布、意見募集を皮切りに、全国的に導入、展開の動き
- 現在、道路計画の策定プロセス(特に構想段階)におけるPIや、維持管理におけるボランティア・サポート・プログラム、市民との対話と協働による「未知普請」や「道守」などの道路行政における様々な場面で実施中

【道路の計画・事業・管理と市民参画】



道路行政におけるPI導入及び展開の経緯

平成8年	道路審議会基本政策部会が広く国民から意見を募集するため「キックオフレポート」を配布。全国から約3万5千人、11万件以上の意見が寄せられた。
平成13年	「道路合意形成研究会」(座長:磯部力都立大教授)において、道路計画の構想段階におけるPIを位置づけ。
平成14年	PIを導入した道路計画プロセスの基本的枠組み、手続き、手法、評価項目等を定めた「市民参画型道路計画プロセスのガイドライン」を策定。
平成15年	「国土交通省所管の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン」を策定。
平成17年	平成14年に策定したガイドラインを改定した「構想段階における市民参画型道路計画プロセスのガイドライン」を策定。

道路計画の構想段階におけるPI実施例

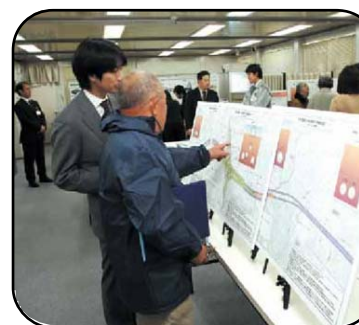
- 「道路合意形成研究会」の成果を受けて、東京外かく環状道路について大規模事業で初の構想段階におけるPIを実施
- 沿線住民等との4年にわたる話し合いの中で、徐々に計画の見直しに向けた検討が進展

～東京外かく環状道路(関越～東名高速)の経緯～

- ・昭和41年 都市計画決定
 - ・平成11年 石原都知事 現地視察
 - ・平成13年 「計画のたたき台」公表(地下構造に変更)
 - ・平成14年 東京環状道路有識者委員会(PIに関する評価提言など)
 - 「PI外環沿線協議会」を設立
 - ・平成16年 沿線協議会「2年のまとめ」発表
 - ・平成17年 「PI外環沿線会議」を設立
 - 「技術専門委員会」を設置
 - 概略の道路構造「考え方」を公表
 - 「計画概念図」公表、地域での説明会
- ・外環PI沿線協議会、ニュースレター(外環ジャーナル)、オープンハウス、有識者委員会、沿線市区町村意見交換会等、地域住民や自治体等の様々な関係者と積極的なコミュニケーションを展開

PI外環沿線協議会「2年間のとりまとめ」におけるPIの評価(抜粋)

- 住民の代表と行政が対等の立場で、国民にとって大切な社会資本の整備について話し合うことは画期的なこと
- 協議委員の議論がかみ合わない状態が続いたが、議論の積み重ね、現地視察等を通じ、相互理解が深まった
- 行政側の人事異動によって混乱が生じた
- 議論の最中に行政から方針があたかも決定事項であるかのごとく発表されるなど、協議会軽視の批判を招くことがあった
- PIのプロセスにおいては、行政の説明責任と住民の発言責任が合意形成のキーポイント
- 構想段階だけに限らず将来も広く住民の声を聞くことが重要



オープンハウスの様子



新聞への折り込み
(外環ジャーナル)

道路計画の構想段階におけるPI実施例

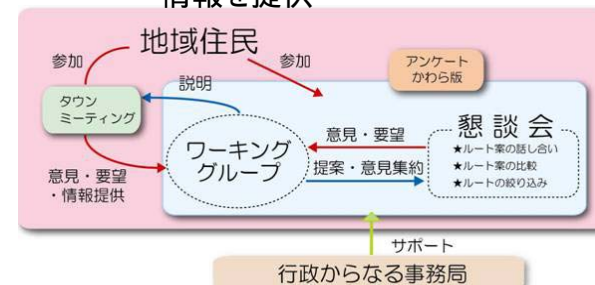
- これまで50以上の事業で構想段階PIを実施
- 各事業や地域の特性に応じて、実施方法にもバリエーションが見られるようになっている

～能越自動車道(七尾～田鶴浜)～



【検討の体制・概況】

- 「みちづくり懇談会」：地域住民が意見を出し合いながら、ルート案を絞り込み
- 「ワーキンググループ(WG)」：住民代表者8名からなり、懇談会の意見集約、働きかけを実施
- 「事務局」：行政は、技術的検討を行い判断材料となる情報を提供



【みちづくり懇談会の特徴「Noetsu(能越)方式」】

地域主導の検討とするため、学識経験者等の第三者機関を設置せず、住民代表であるWGが主体となり、懇談会の意見を集約。

コーディネーターとして司会業の専門家を登用
 親しみやすい口調・表情で、和やかな雰囲気作り・集客に貢献。
 住民の理解度を感じながらの議事進行。
 アナウンサー業を活用し、ラジオ番組による効果的な広報活動。

ワークショップにより地域住民が原案を作成
 行政からの提示ではなく、参加者全員が自ら複数のルート案を作成
 ルート案の公正を認識

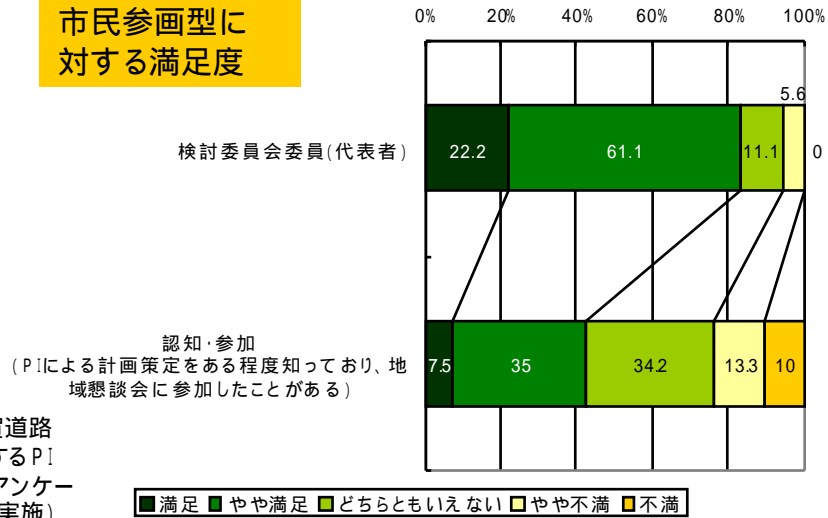


構想段階におけるPIの評価

- PIの参加者にとって、PI手続きへの満足度は期待ほどではないが、参加により道路計画への理解が深まっている。
- 行政担当者の実感としてもPIの効果についての前向きな評価が多い

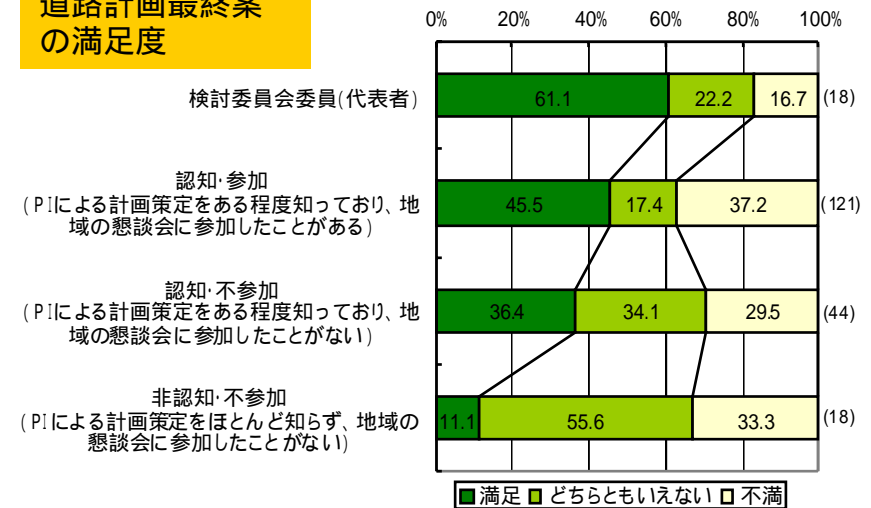
市民による評価

市民参画型に対する満足度



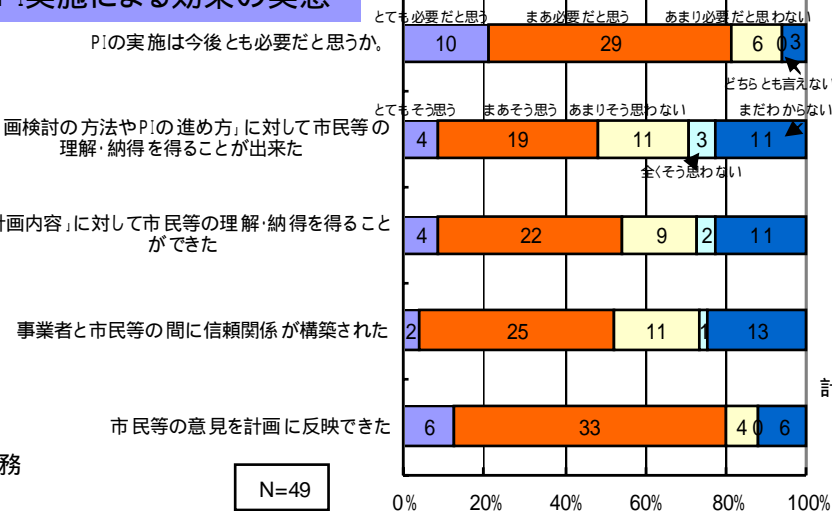
国道8号加賀道路の計画に関するPI参加者へのアンケート(平成15年実施)

道路計画最終案の満足度



担当者による評価

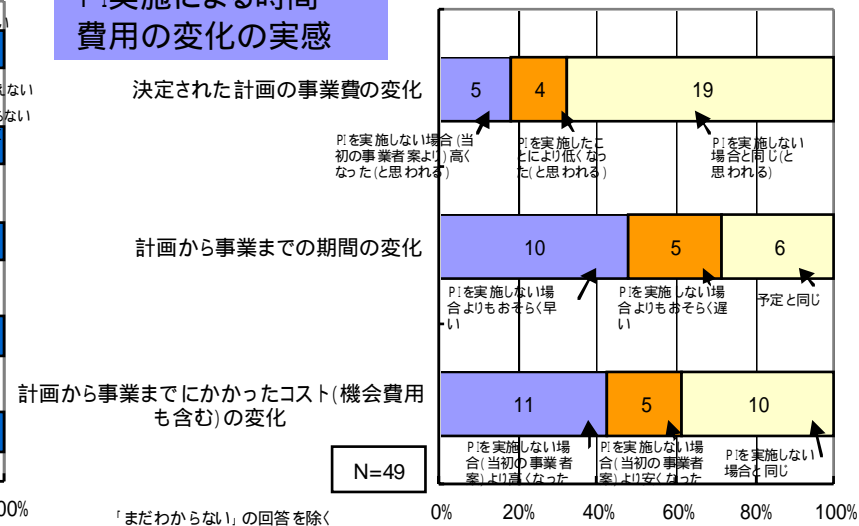
PI実施による効果の実感



実施時期：平成17年10月
回答者：国道事務所担当課長等

N=49

PI実施による時間・費用の変化の実感



N=49

「まだわからない」の回答を除く

政策提言などを含めたPIの拡大・深化への動き

例1 K.CAT(金沢の都市と交通を考える会)

- ・平成10年12月に金沢大学工学部教授を代表として発足
- ・金沢の都市と交通のあり方について、その方向性や施策を行政に提言するとともに、市民へ提案・啓発を行うことを目的に開催
- ・学識者、経済人、一般市民、若手行政担当者など15人で構成

まちづくりに関する意識高揚を図るため、市民へのヒアリングやフォーラムを開催するとともに、市長への提言実績も。

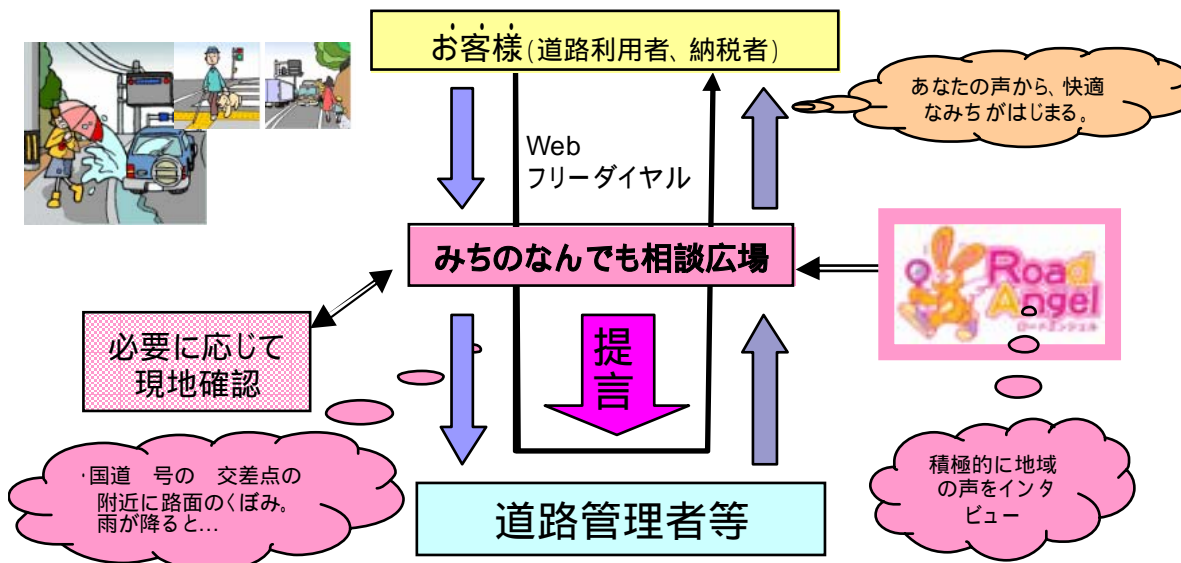
- ・定例会：毎月1回程度、通算74回開催（平成18年3月現在）
- ・市民フォーラム：7回開催（H11～H17年度）



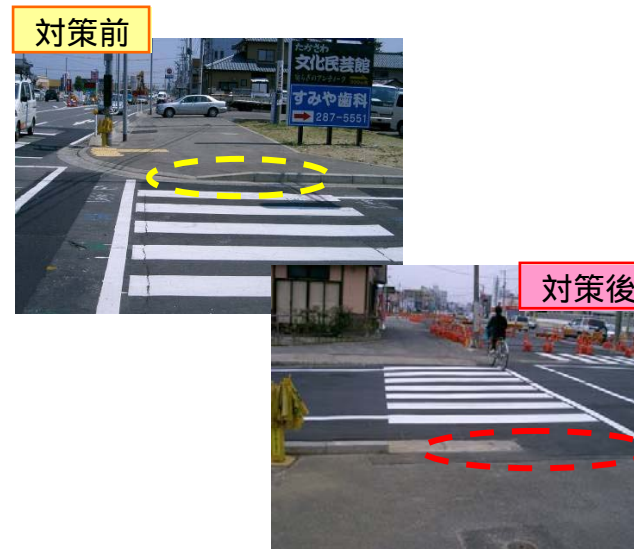
H18.2月 K.CAT主催の討論会
「2020年 交通が金沢を変える」
182人参加

例2 「みちのなんでも相談広場」(新潟)

道路利用者の目線で活動するNPOと国道事務所が協働で「みちのなんでも相談広場」を開設。NPOメンバーが「ロードエンジェル」として道路利用者の声を積極的に収集し、道路管理者等に提言



【住民からの相談を受け対応した事例】



道づくりにおける国民の参加と責任

- 道路管理者と市民の関係は、「対話と協働」、「参加と責任」の精神のもと、関係者が皆でよりよい道路と地域をつくっていくことが必要

【日本風景街道(シーニック・バイウエイ・ジャパン)の運営体制イメージ】

