
論点整理に関する意見把握の結果について

平成19年1月19日
国土交通省道路局

1. 意見把握の取り組み内容

1) 市町村長・有識者との意見交換・インタビュー

市町村長	1,822人
学識経験者(研究者・教員等)	459人
公益法人(社団法人、財団法人、NPO等)	960人
民間企業	516人
議員・行政職員	148人
マスコミ	169人
その他(農協、漁協、医療機関等)	690人
合計	4,764人

2) 論点整理に関するアンケート

論点整理パンフレット(アンケート用紙付き)の配布

配布団体等	配布数
経済関係団体	約21,000
道路利用者、自動車利用関係団体	約8,500
福祉、医療、消防団体	約2,300
農業、漁業、建設業関係	約6,400
教育、研究関係	約5,600
商業関係	約7,700
NPO関係	約2,700
マスコミ、一般	約133,000
地方公共団体等	約74,000
合計	約261,000

論点整理のPR

都道府県、市町村広報誌への掲載	36件
新聞で掲載、テレビ、ラジオ番組で紹介	61件
HPで掲載、イベント開催など	

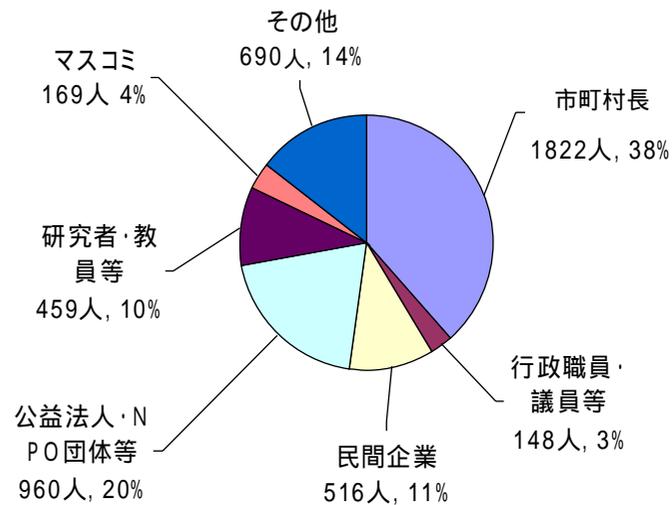
3) 各ブロック懇談会

資料3 - 2

2-1. 市町村長・有識者等との意見交換・インタビューの回答者属性

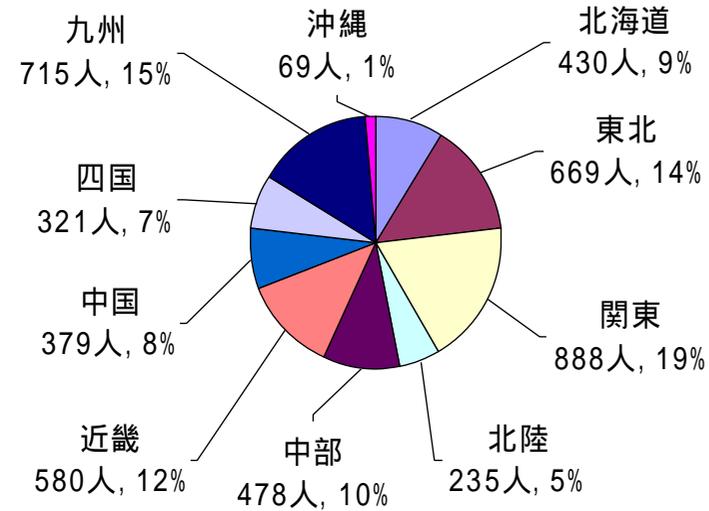
市町村長、有識者等との意見交換・インタビューによる回答数(12月25日以前実施済数)
4,764人 (市町村長:1,822人、有識者等:2,942人)

インタビュー対象者



n=4764

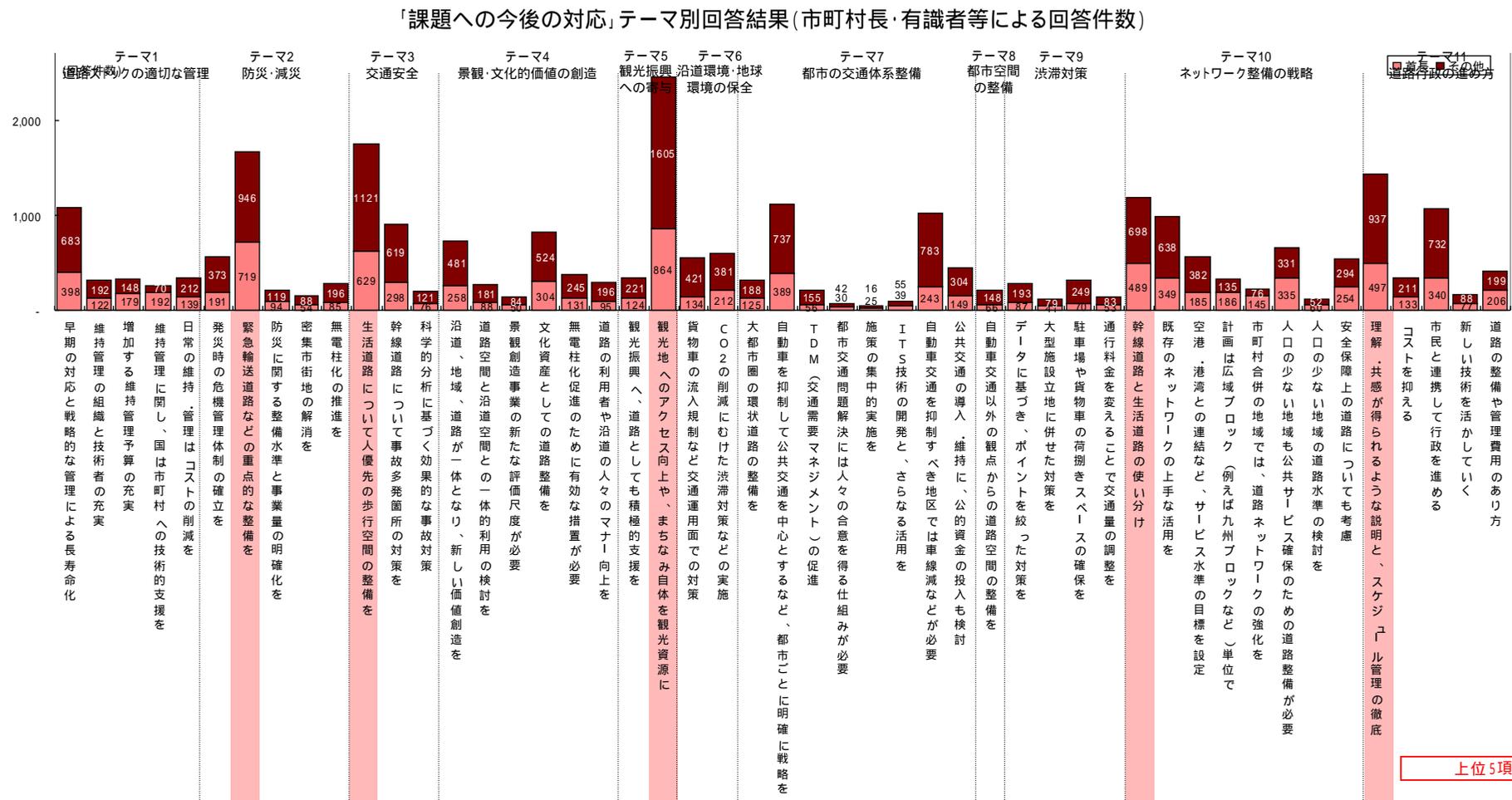
地域別



n=4764

2-2. 市町村長・有識者等との意見交換・インタビューの回答件数

市町村長・有識者等によるインタビューにおいて、回答件数の上位5項目(全項目の1割に相当)のうち、最も回答件数の多い項目は、“観光地へのアクセス向上や、まちなみ自体を観光資源に”であった。続いて、“生活道路について人優先の歩行空間の整備を”、“緊急輸送道路などの重点的な整備を”、“理解・共感が得られるような説明と、スケジュール管理の徹底”、“幹線道路と生活道路の使い分け”であった。



2-3. 論点整理に挙げられていない意見

安全で安心できる暮らしの実現へ

テーマ1 道路ストックの適切な管理

古くなった橋やトンネルなどが多くなるが、これからの維持管理をどうするか？

委員から出された考え

- 早期の対応と戦略的な管理による長寿命化。
- 維持管理の組織と技術者の充実。
- 増加する維持管理予算の充実。
- 維持管理に関し、国は市町村への技術的支援を。
- 日常の維持・管理はコストの削減を。

論点整理で挙げられていない意見

- ・当時の規格では十分であったものが、現在の交通量からすると不十分なものもあり、計画的な改善が必要。
- ・市町村道の管理について、「広域事務組合」のようなものがないか。
- ・管理予算を削減しないで、施設の修繕や除草を今までどおり行って欲しい。
- ・管理よりも遅れている道路ネットワーク整備を進めて欲しい。

安全で安心できる暮らしの実現へ

テーマ3 交通安全

交通事故を減らすためには、どうすればよいか？

委員から出された考え

- 生活道路について人優先の歩行空間の整備を。
- 幹線道路について事故多発箇所の対策を。
- 科学的分析に基づく効果的な事故対策。

論点整理で挙げられていない意見

- ・通学路を多数のダンプが走っている状況を改善すべき。
- ・抜け道での安全対策も必要。
- ・事故比率が高い高齢者の対応についても早急に対策を講じるべき。
- ・若者からの交通マナー教育を考える必要がある。
- ・交通事故はドライバーのモラルの問題である。

安全で安心できる暮らしの実現へ

テーマ2 防災・減災

地震などの災害を防ぐため、減らすためには、何が必要か？

委員から出された考え

- 発災時の危機管理体制の確立を。
- 緊急輸送道路などの重点的な整備を。
- 防災に関する整備水準と事業量の明確化を。
- 密集市街地の解消を。
- 無電柱化の推進を。

論点整理で挙げられていない意見

- ・海上面においての輸送の確保をすべき。
- ・災害発生時に孤立する集落の出ないようにすべき。
- ・避難所等への誘導案内などを充実させるべき。
- ・事前通行規制区間を少なくして欲しい。
- ・豪雪地域には、スノーシェット、防雪柵、吹雪時退避のためのモーターブール等が必要。
- ・無電柱化は災害時に電線類の復旧を考えると本当によいのか。
- ・地下構造物を含めた道路空間全体の耐震性を考えるべき。

景観を良くし、文化を生み出し、環境を守る。

テーマ4 景観・文化的価値の創造

美しい景観をつくるためには、道はどうあるべきか？

委員から出された考え

- 沿道、地域、道路が一体となり、新しい価値創造を。
- 道路空間と沿道空間との一体的利用の検討を。
- 景観創造事業の新たな評価尺度が必要。
- 文化資産としての道路整備を。
- 無電柱化促進のために有効な措置が必要。
- 道路の利用者や沿道の人々のマナー向上を

論点整理で挙げられていない意見

- ・道路改良時に電柱の管理者や上下水道の管理者等と話し合い、美観や安全性などについて連携した対応が必要。
- ・電線地中化の事業は都市ではいいのかもしれないが、これ以上に地方でもっとやるべきことがある。

テーマ5 観光振興への寄与
観光を盛んにするための有力な支援は何か？

委員から出された考え

観光振興へ、道路としても積極的支援を。

観光地へのアクセス向上や、まちなみ自体を観光資源に。

論点整理で挙げられていない意見

- ・道路も観光資源として整備すべき。
- ・わかりやすい道路標識や案内板等の整備を積極的に進める。
(市町村合併に伴う表示変更等)
- ・道路は基本的に人が生活するために必要なもの。観光だけのための過度な整備は不要と考える。
- ・必要な道が整ってからの課題。国内にあまりにも格差がありすぎる。必要な道を作り終えた後でも十分に間に合う課題である。
- ・不要な観点ではないと思うが、優先順位は低いと認識する。

都市圏の交通問題への対応と、魅力あるまちづくり

テーマ7 都市の交通体系整備
都市の交通問題を、どう解決するか？公共交通をどう活かしていくか？

委員から出された考え

大都市圏の環状道路の整備を。
自動車を抑制して公共交通を中心とするなど、都市ごとに明確な戦略を。
TDM(交通需要マネジメント)の促進。
都市交通問題解決には人々の合意を得る仕組みが必要。
施策の集中的実施を。
ITS技術の開発と、さらなる活用を。
自動車交通を抑制すべき地区では車線減などが必要。
公共交通の導入・維持に、公的資金の投入も検討。

論点整理で挙げられていない意見

- ・65歳を過ぎると運転に自信がもてなくなってくる。高齢化に対応した対策が必要である。
- ・自治体等の職員が率先して通勤のノーカーデーを実践するなどが必要。
- ・駐車場もただ作るのでは無く、TDMなどの面から考えて配置し、整備を行っていくべき。
- ・高齢者の増加を考えると、コミュニティバスの利用を促進すべき。
- ・都市圏の交通問題があるのは理解できるが、過疎化が進む町、地方都市の道路整備も配慮してほしいと思う。

テーマ6 沿道環境・地球環境の保全
沿道の環境や地球の環境を守るために、どうすべきか？

委員から出された考え

貨物車の流入規制などの交通運用面でも対策を。

CO₂の削減へ、渋滞対策などの実施を。

論点整理で挙げられていない意見

- ・貨物車だけでなく、マイカーも含めて自動車全体の利用の規制や抑制を考える。
- ・貨物車の流入制限などの運用はコストアップにつながり、望ましくない。
- ・貨物車の市街地への流入を抑制するには、積みかえスポットをきちんと整理すべき。
- ・都市部に流入規制をかけると、生活物資が届かなくなる等の問題がある。

都市圏の交通問題への対応と、魅力あるまちづくり

テーマ8 都市空間の整備
都市の道路空間を、もっと快適にするには？

委員から出された考え

自動車交通以外の観点からの道路空間の整備を。

論点整理で挙げられていない意見

- ・快適なまちづくりのために道路空間を活用することが必要。
- ・歩行者天国や道路でのイベントを積極的に実施する。
- ・交通機能と都市空間機能のバランスを取る。
- ・美化を求め過ぎていないか。余裕のない所で小手先のことをやってもお金がかかるだけ。機能重視でよい。
- ・交通の円滑化や安全性の方が優先されるべき。財政的にゆとりができれば考えればよいこと。

テーマ9 渋滞対策

渋滞を減らすためには、何をすべきか？

委員から出された考え

- データに基づき、ポイントを絞った対策を。
- 大型施設立地に併せた対策を。
- 駐車場や貨物車の荷捌きスペースの確保を。
- 通行料金を変えることで交通量の調整を。

論点整理で挙げられていない意見

- ・交差点において、右折レーンの設置などちょっとした工夫でかなり改善できる。交差点改良の充実を図る。
- ・渋滞解消については、科学的な検討に基づいた対応を考える。
- ・都会だけの問題。地方(大都市、主幹線道路が整っているところを除く)にはそんな余裕はない。
- ・大都市、商業地の渋滞は無くならないのでは。

暮らしのベースとなる道路ネットワークの整備

テーマ10 ネットワーク整備の戦略

道路ネットワークを整備していくうえで、考慮すべきことは？

委員から出された考え

- 幹線道路と生活道路の使い分け。
- 既存のネットワークの上手な活用を。
- 空港・港湾との連結など、サービス水準の目標を設定。
- 計画は広域ブロック(例えば九州ブロックなど)単位で。
- 市町村合併の地域では、道路ネットワークの強化を。
- 人口の少ない地域も公共サービス確保のための道路整備が必要。
- 人口の少ない地域の道路水準の検討を。
- 安全保障上の道路についても考慮。

論点整理で挙げられていない意見

- ・市町村間を結ぶ道路が不十分。
- ・空港や港を一本にかつスムーズにつなぐ道路が必要。
- ・大型のトレーラーが自由に通行できない等の問題がある。
- ・昔の計画を何の議論もなしにつくる必要はない。
- ・高速道路の状況は、現状でかなりの効果が期待できる。

これからの道路行政の進め方

テーマ11 道路行政の進め方

道路行政はこれから、どう進めていったらよいか？

委員から出された考え

理解・共感が得られるような説明と、スケジュール管理の徹底。

「無駄な道路がつくられている」などの批判には、その内容を丁寧に分析し、道路の整備の効果を、数字データなどで客観的に検証する。投資判断のもとになる事業の評価は、道路整備によるさまざまなメリットを取り入れ、事業効果を的確に分析して、説明するように努める。説明責任を向上するため、例えば今後10年間で実施すべき施策・整備目標や、その達成に必要な事業量を明らかにして、国民の理解が得られるように努める。個別の事業の状況に応じて、開通時期を明らかにし、その達成に向けてスケジュール管理を徹底する。スケジュール管理や事業費の管理について、担当職員の責任意識を高める仕組みを取り入れる。事業が遅れる主な原因である用地取得を速やかに行うため、土地収用制度を積極的に活用。

コストを抑える

契約方法の改善、新技術の開発、新たな技術を活用した計画や工程の見直しなど、いっそうコストを減らす努力が必要。工期を短縮することで、交通への障害を短期間でなくすように努める。

市民と連携して行政を進める。

これまでの行政機関の枠組みや官民の境界を越えた取り組みを積極的に進め、もっと利用者のニーズに合った施策展開を目指す。道路の構想の段階から管理に至るまで、PIをいっそう充実する。また、道路への地域のニーズの汲み取りや、施策への提言など、市民団体などの「対話と協働」、「参加と責任」を取り入れた道路政策を進める。地方への支援では、地域の創意工夫をもっと引き出し、補助金制度などが活用できるように、さらに工夫を加える。

新しい技術を活かしていく。

技術立国にふさわしい道路政策を進めるため、情報通信や環境、さらには心理学などの分野も含め、幅広い技術を活用していく視点が必要。ITS技術の進展と普及など、新技術を前提とした道路構造を検討するなど、技術革新とその普及を想定し、未来に向けた対応が必要。安全の確保に必要な技術の継承を、行政組織の体制などを含めて検討が必要。

道路の整備や管理費用のあり方。

いまの道路をきちんと管理しながら、真に必要な道路整備を進めるためには、必要となる事業費の財源を、安定的に確保することが不可欠。このため、道路整備や管理についての国民のニーズを十分に考え、受益者負担の考えに基づきいまの道路特定財源制度の趣旨、効果などを考えながら、国民の理解が得られる仕組みにすることが必要。

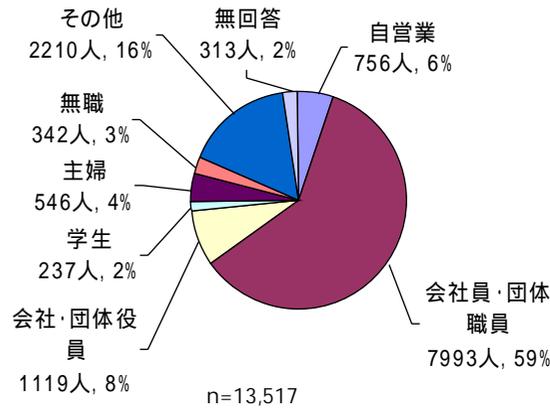
論点整理で挙げられていない意見

- ・スケジュールについて変化があった際は説明することが大切である。
- ・土地収用制度の積極的活用は最終的な活用はありうとは思いますが、強権発動に対し、少し心配である。
- ・道路整備が進まない理由は、住民のエゴではなく、用地補償内容が充実していないから。
- ・維持予算の抑制は反対。

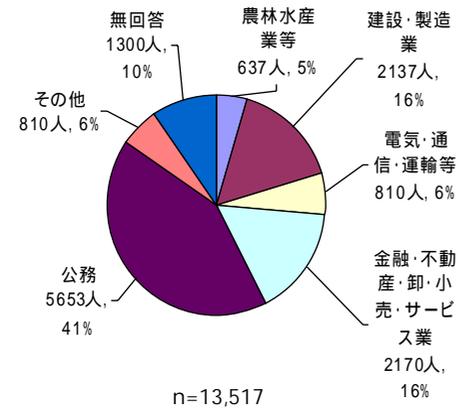
3-1. アンケート回答者属性 (1)

パンフレットアンケート用紙による回答者数(12月20日到着済数)
 13,517人 (インターネット:1,296人 FAX:243人 郵送:11,978人)

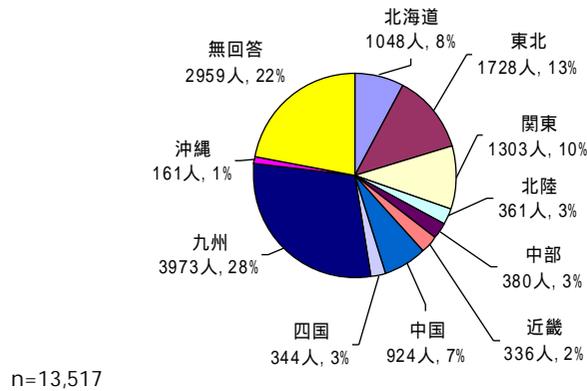
職業



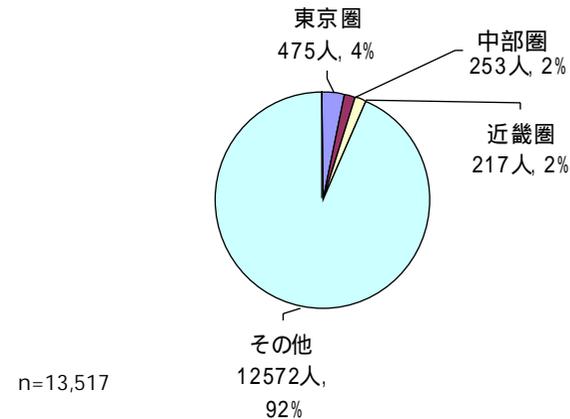
業種



地域別

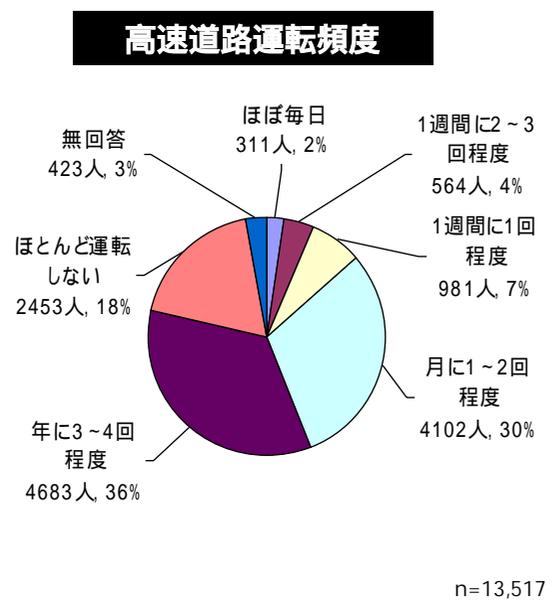
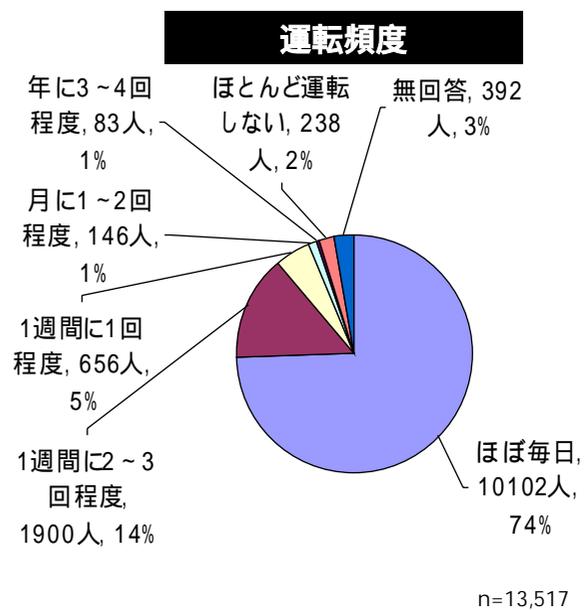
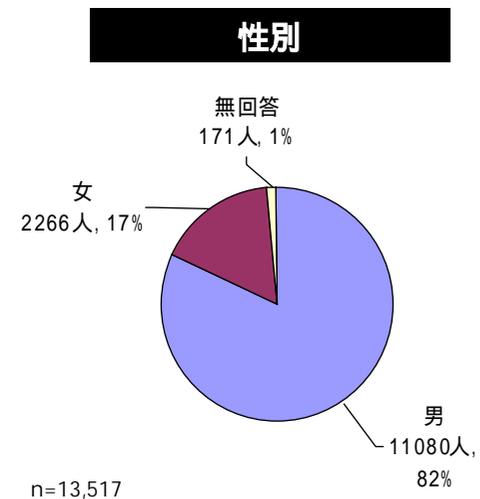
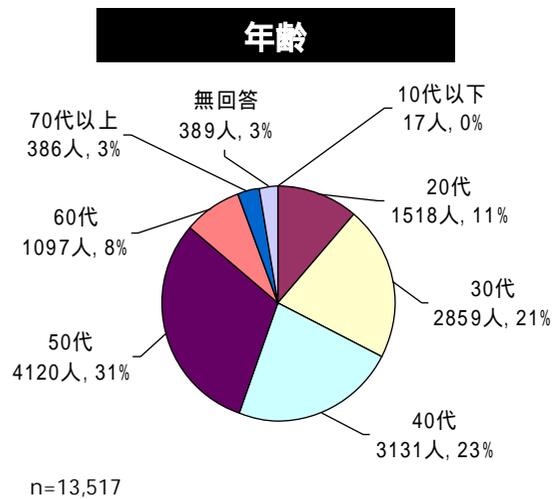


三大都市圏とその他



東京圏: 埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県、中部圏: 岐阜県・愛知県・三重県、近畿圏: 京都府・大阪府・兵庫県・奈良県として算出。

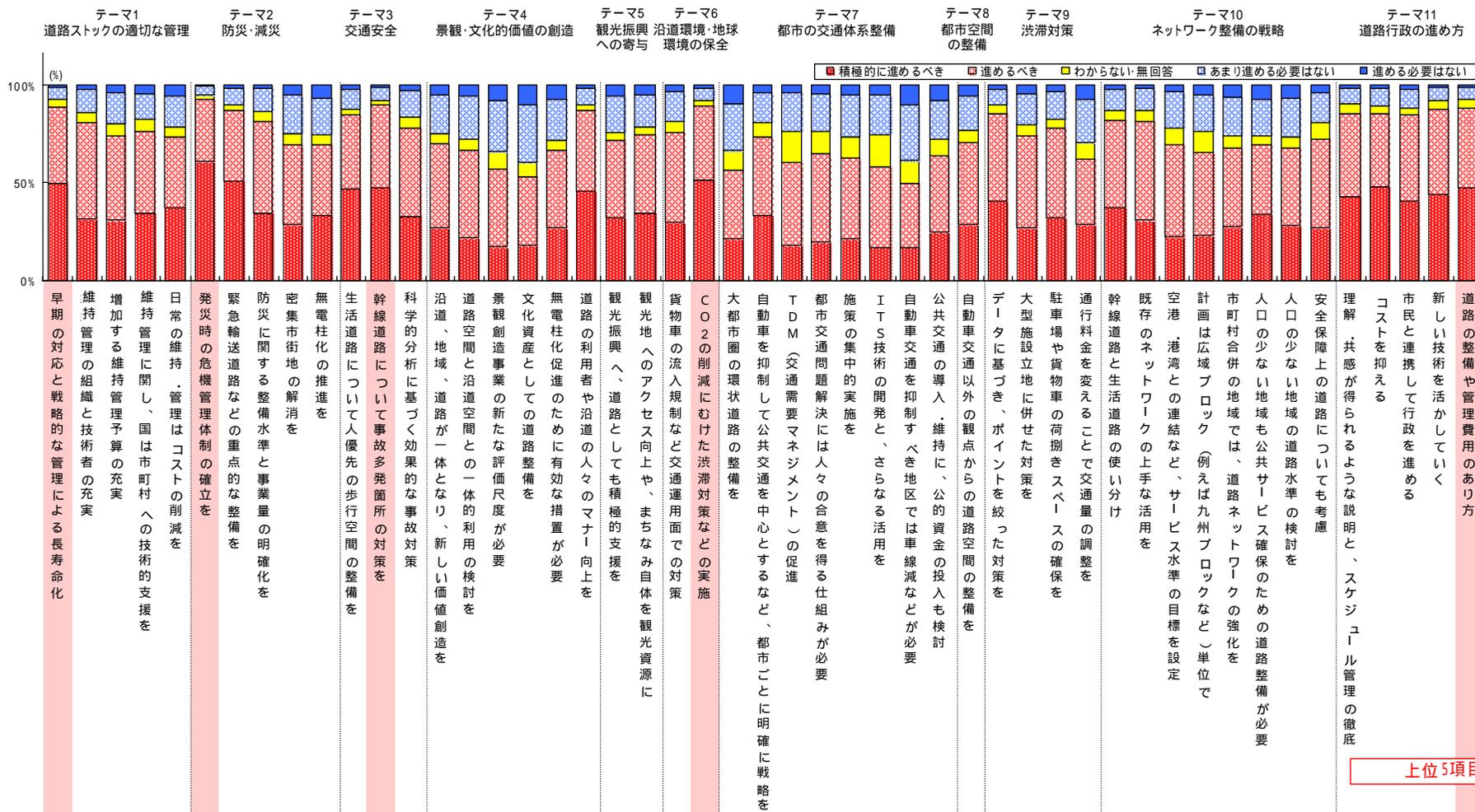
3-1. アンケート回答者属性 (2)



3-2. アンケートの回答結果

アンケート結果の回答結果において、「積極的に進めるべき」、「進めるべき」という回答割合が多かった項目は、「発災時の危機管理体制の確立を」、「幹線道路について事故多発箇所の対策を」、「CO2の削減にむけた渋滞対策などの実施」、「早期の対応と戦略的な管理による長寿命化」、「道路の整備や管理費用のあり方」であった。

「課題への今後の対応」テーマ別回答結果(アンケート結果)



3-2. アンケートの回答結果(三大都市圏)

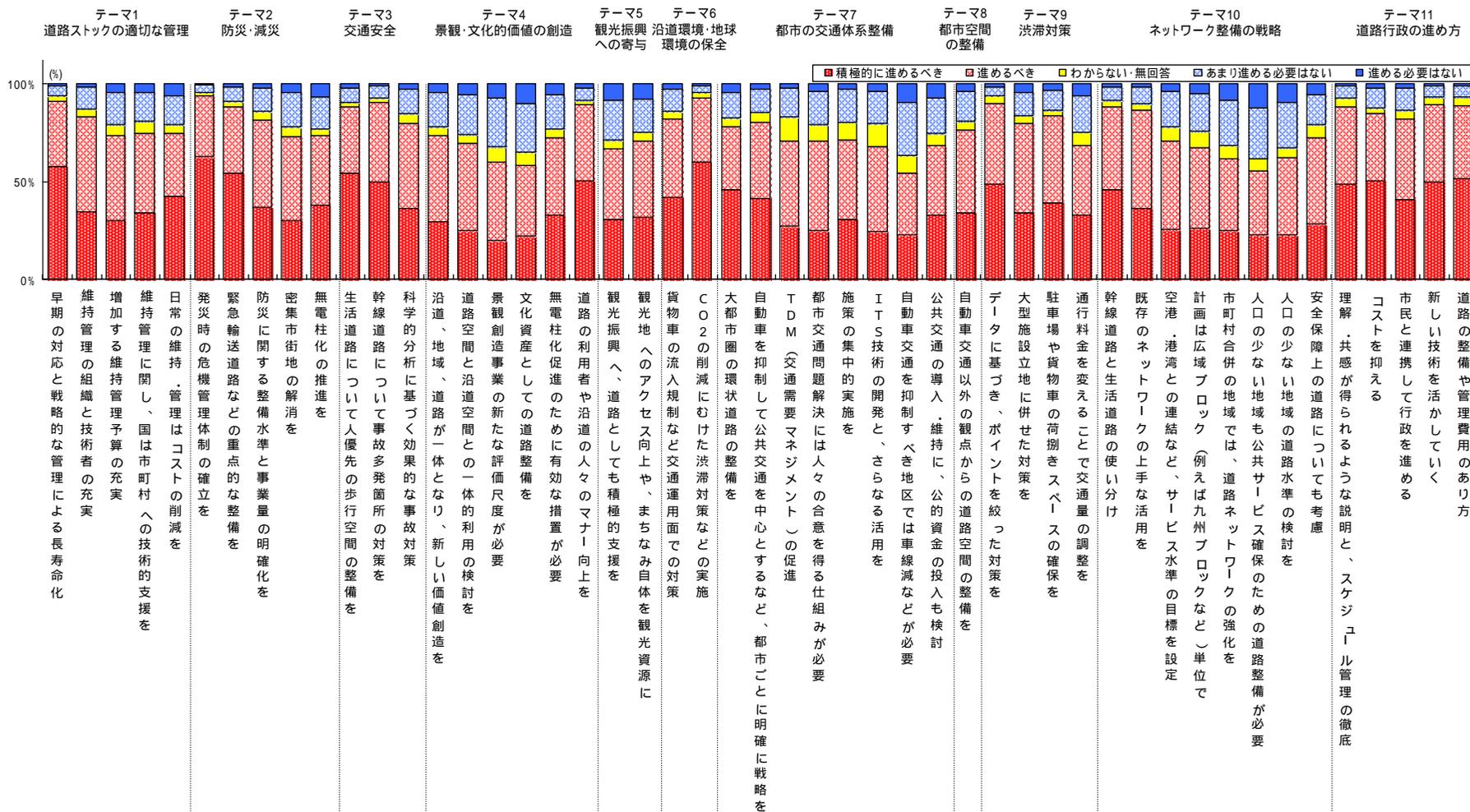
(参考)

アンケート(三大都市圏)

三大都市圏で得られたアンケート結果の回答結果において、全国の回答結果と比べると「積極的に進めるべき」、「進めるべき」という回答割合が特に多かった項目は、「大都市圏の環状道路の整備」、「TDM(交通需要マネジメント)の促進」であり、「あまり進める必要はない」、「進める必要はない」という回答割合が特に多かった項目は、「人口の少ない地域も公共サービス確保のための道路整備が必要」、「人口の少ない地域の道路水準の検討を」であった。

「課題への今後の対応」テーマ別回答結果(アンケート結果, 三大都市圏)

N = 945



三大都市圏: 首都圏(埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県)、中部圏(岐阜県・愛知県・三重県)、近畿圏(京都府・大阪府・兵庫県・奈良県)

4.まとめ

【意見の傾向】

1. インタビューの回答とアンケートで「積極的に進めるべき」、「進めるべき」という回答が両方とも多い項目は、「早期の対応と戦略的な管理による長寿命化」、「緊急輸送路などの重点的な整備を」、「幹線道路について事故多発箇所の対策を」、「理解・共感が得られるような説明と、スケジュール管理の徹底」である。
2. インタビューに比べてアンケートの方が、「自動車交通を抑制すべき地区では車線減などが必要」といった都市の交通体系整備のテーマや、「文化遺産としての道路整備を」といった景観・文化的価値の創造のテーマについて、「積極的に進めるべき」、「進めるべき」という意見が少ない傾向にある。
3. 一方、インタビューに比べて、道路ストックの適切な管理のうち「管理の組織と技術者の充実」や、渋滞対策のうち「ポイントを絞った対策を」、道路行政の進め方のうち「新しい技術を活かしていく」、「コストを抑える」という項目について、「積極的に進めるべき」、「進めるべき」という意見が多い傾向にある。

【意見の活用】 今後の建議のとりまとめにおいて、より具体的な道路政策については、今回把握した意見を踏まえながら検討する。

市町村長・有識者等とのインタビューの回答及びアンケート調査の結果の比較

