

第 2 1 回基本政策部会 議事概要

平成 19 年 2 月 19 日 10:00 ~ 12:00

出席者：森地部会長、家田委員、神田委員、越澤委員、屋井委員

道路局長、道路局次長、官房審議官、技術審議官、総務課長、企画課長、路政課長、
道路交通管理課長、国道・防災課長、地方道・環境課長、有料道路課長、街路課長、
市街地整備課長、道路経済調査室長、道路交通安全対策室長、都市交通調査室長

意見把握結果の属性分析について

- ・ サンプル数からすると、統計的にも意味のある差のある項目が他にもあるように思えるが、ここで指摘している 5% や 10% の差というのは、単なる目安ということか。
- ・ 全体的に女性が道路行政に対する関心が低いという分析結果が示されたが、災害については女性が多い。安全や安心に関心があるということだと思う。

安全で人優先の道路空間の形成について

- ・ 事故多発箇所から重点的に対策するというのは現実的かもしれないが、効果的な対策が分かっているものについては、多発していない箇所も含めて全体で進めていくべき。
- ・ 事故データは 1 件だと傾向はわからないが、何件かあると道路の作り方が悪いのか、使い方が悪いのかがわかる。もともと、事故多発対策というのはそのような考えに基づいている。
- ・ 事故危険箇所の交通事故抑止効果が 3 割というのは、多くも少なくもなく微妙な数字。鎌ヶ谷の事例は、住民と市が協力して 10 年もやっている事例であり、外周幹線道路を除く事故削減率は 56% と高い。3 割という数字を向上させるためには、ユーザー達の声リアリストックに入れていくことが必要。このような取り組みは、ゲリラ的ではなく、体系的に展開していくべき。
- ・ 自転車と歩行者の事故について。数字は多くないと言っても、報告されていないだけで、日常茶飯事のはず。ただでさえ狭い歩道に自転車が高速で走る日本の歩道は恥ずかしい状況であり、根本から見直すことが必要。
- ・ 自転車のマナー・教育もほとんどされておらず、先進国では恥ずかしい状況。違法駐車対策や路肩などの活用により、50センチくらい自転車走行空間を確保するというのはイギリスやオランダ等でやっている。
- ・ 人優先というのは微妙な表現。歩行者と自転車が優先ということか。歩行者と自転車は違う。構造令では自転車道を原則設置だが、空間の問題もあるので全てとはいわないが、歩行者の多いところでは原則車道側を自転車は走るべき。ただし、事例にあるような自転車のための豪華な構造は必要ない。観光立国をやっているが、歩道で自転車に乗ると罰金をとられる国から来た外国人が、本国のルールに従って日本で事故に遭うのは問題。
- ・ 歩道の植栽に関するマニュアルなどはあるのか。背の高い植栽が続いて、突然車が左折してきたりすると驚く。丈などに関する規制はあるのか。
- ・ 交通事故死者数が減っている一方で、死傷者数は増えている。次の重点計画では負傷者も減

らしていくことで対応を考えなければならない。

- ・ 路上にあるいろいろな物が事故の原因となっていることを扱っていないことは問題。一般化しにくいのが、非常に危険なところよりも中くらいのところの方が危ない。電線地中化を実施する判断の1つに安全を入れてもいいのでは。
- ・ 自転車に関しては、オランダの地方都市が工夫している。ぜひ見てきて欲しい。
- ・ オートバイや違法駐車の問題もあるが、違法駐車は対策が打たれているが、オートバイはどうか。性能があがったオートバイをどう扱うかが問題になってくる。
- ・ 日本では、植栽は街路樹として景観では評価されてきたが、機能面は十分ではない。日本の夏は亜熱帯であり、東南アジアでは街路樹は日陰をつくる役割をしているが、日本でそのような日陰を確保しているものは極めて少ない。
- ・ 自歩道が整備されてむしろ危ないところもある。自転車の通し方は根本的に変えていく必要がある。自転車対策は抜本的に見直して進めなければならない。
- ・ これまで自転車は弱者として位置づけられてきたが、自転車の事故被害は多く、歩道の状況は問題になっている。

渋滞対策について・都市・地域における総合的な交通戦略について

- ・ 富山市におけるLRTの事例のように、公共交通の導入が可能な都市はいくつかあると思う。フランスでは、一定期間集中的に補助金を交付することで自治体の取り組みを促す例もあるので、参考にしているかどうか。
- ・ 渋滞の要因は、容量オーバーによるものだけではなく、信号待ち時間が長いこと等が原因で発生しているケースもある。信号現示間隔と駅前広場の配置上の問題が、渋滞の相当な要因となっているのではないかと。道路ユーザー、道路管理者、警察においてチェックをして頂きたい。
- ・ 路上工事の実施時期の調整は工夫されているが、工法の工夫については規制車線数を減らすなど改善の余地がある。高速バスでは、渋滞時にはK社はルート変更をするが、T社はしない。こういうのもチェックすべき。
- ・ 韓国など日本以外にはフランスやイギリスの公共交通企業が進出している。これは、公共交通に対する理念が日本には無いから。ローカルな交通サービスのグローバルレベルでの供給について勉強すべき。
- ・ 海外において公共交通を有効に活用している事例を、情報発信していけばどうか。
- ・ 戦略を支えていくためにも、目指すべきビジョンを明確化し地域で共有していくことが重要であり、上位の計画策定の仕組みが必要。その仕組みはポイントを対象としたものでなく、全体を対象にしたものにすべきである。
- ・ 大都市と地方都市では渋滞のレベルは様々である。基本となる水準をどこに設定するかが問題。プローブのデータというきめ細かい情報が取れるようになったのだから、もっと現場で活用する癖をつけた方がいい。
- ・ 日本は昼ピーク時にトラックを通して珍らしい国だ。
- ・ どこに力点を置くかを明確にし、取り組みを進めていくことが必要。