

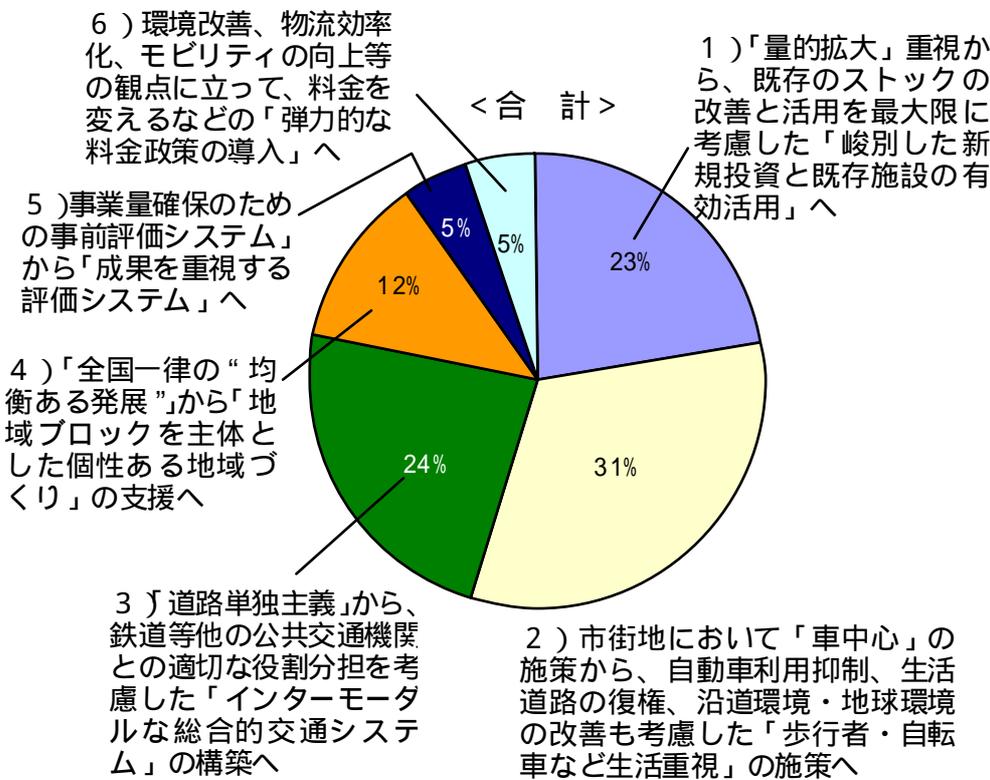
基本政策部会に寄せられた意見

1. 意見募集の概要

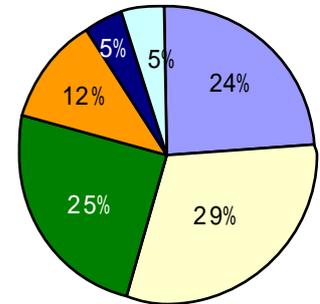
基本政策部会の議論の内容は、道路IRサイトにおいて公開。第一回部会において提出された部会長試案をふまえ、6つの方向性について重要と思われるもの、「生活の質の向上に向けた道路整備」について重要と思われるもの、そのほか道路行政に対するご意見、について意見募集を実施中。また、各界有識者に部会概要を送付し、FAXによる意見も受付。

2. 寄せられた意見の内容

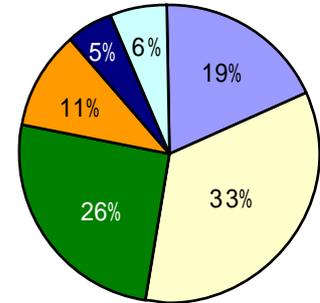
1) 6つの方向性のうち重要と思われるもの(回答者数: 361名)



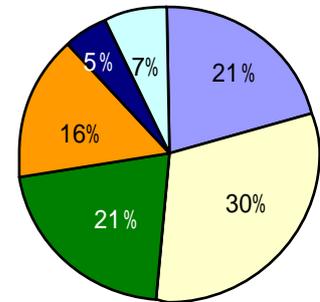
< 大都市 >



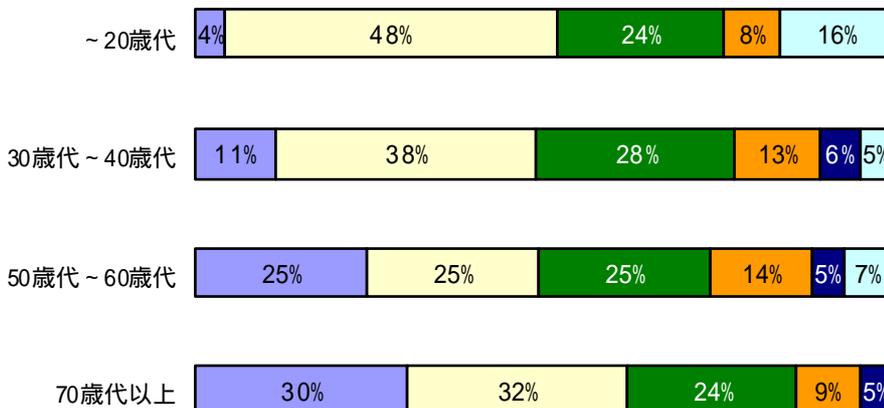
< 中都市 >



< 小都市、農村地域 >



< 年代別 >

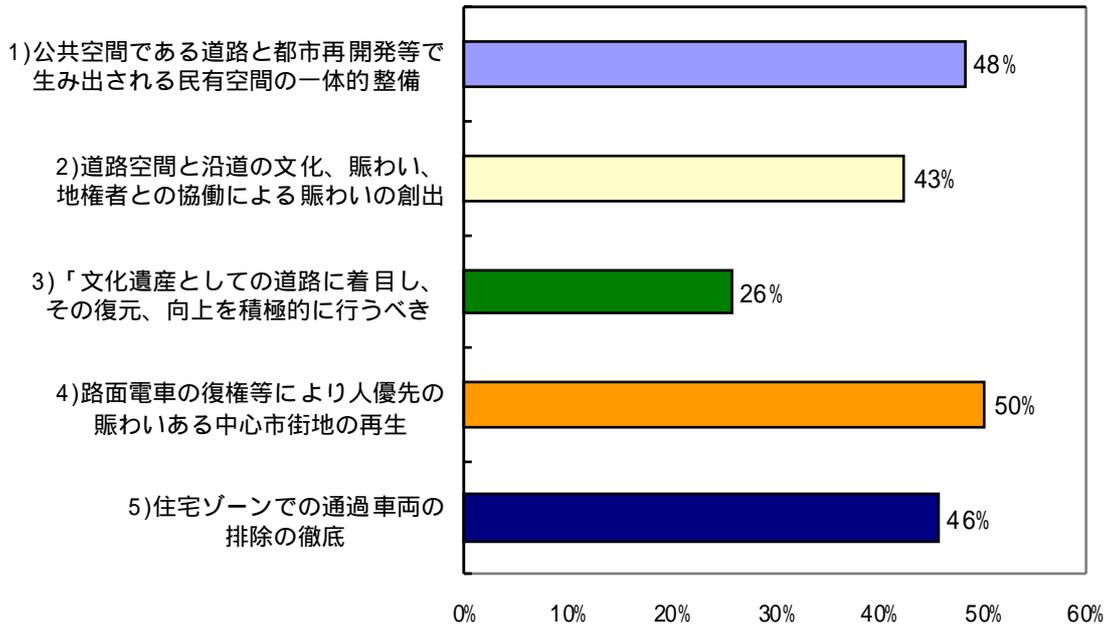


注) 各グラフとも、選択肢を回答いただいた属性の明らかな方のみ集計している。

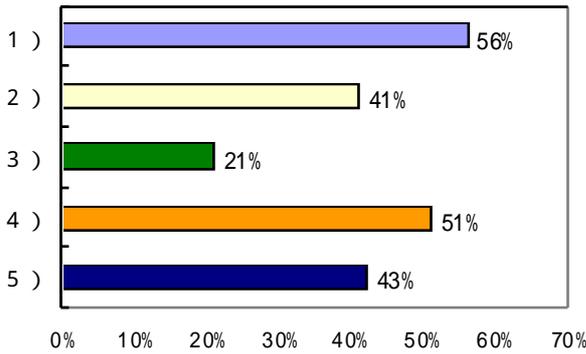
2) 「生活の質の向上に向けた道路整備」について重要と思われるもの

(回答者数：155名)

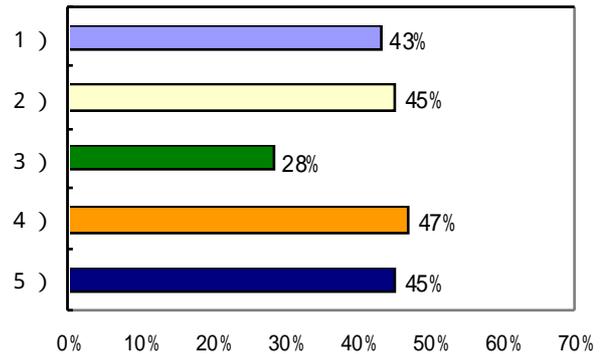
<合計>



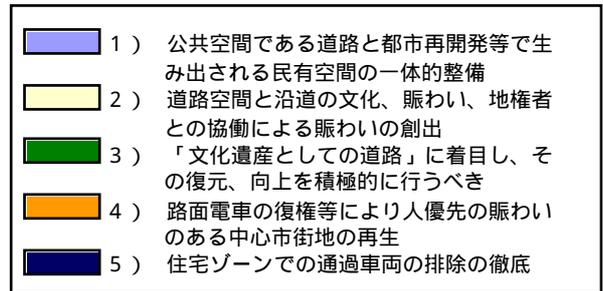
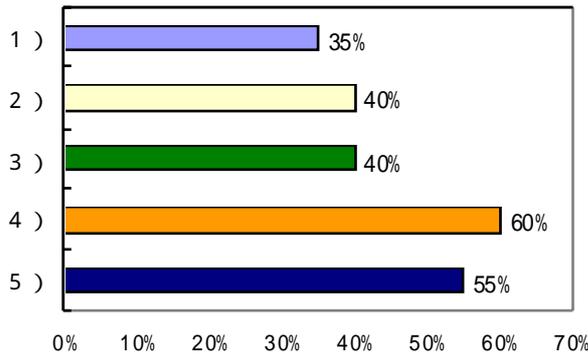
<大都市>

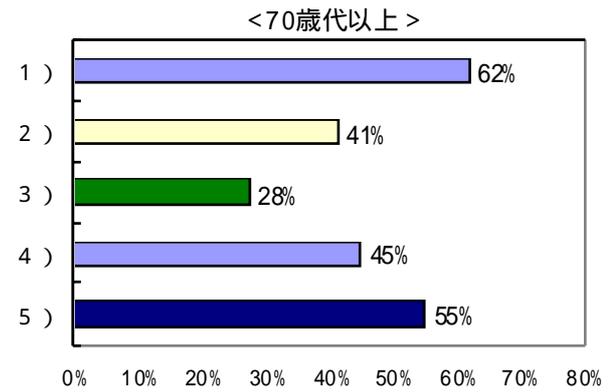
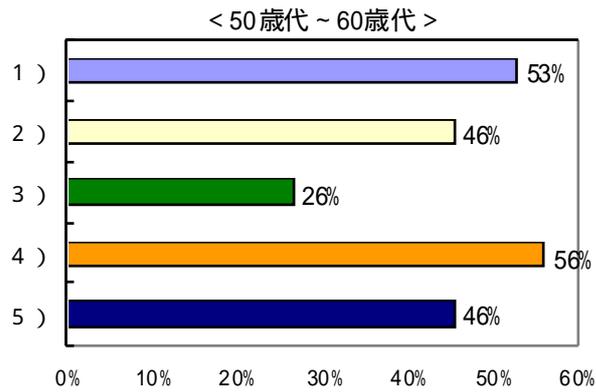
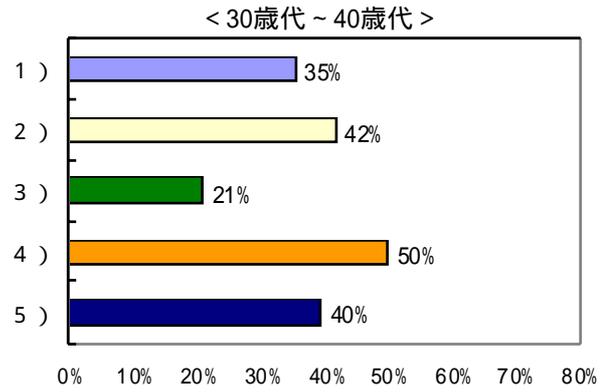
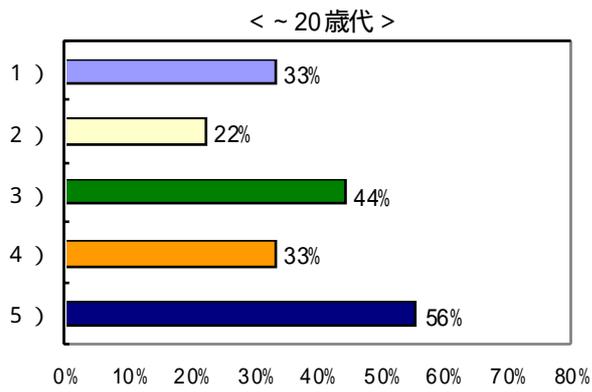


<中都市>



<小都市、農村地域>





- 1) 公共空間である道路と都市再開発等で生み出される民有空間の一体的整備
- 2) 路空間と沿道の文化、賑わい、地権者との協働による賑わいの創出
- 3) 「文化遺産としての道路」に着目し、その復元、向上を積極的に行うべき
- 4) 路面電車の復権等により人優先の賑わいのある中心市街地の再生
- 5) 住宅ゾーンでの通過車両の排除の徹底

3) 道路行政に対するご意見の例

峻別した新規投資

- ・経済効率（投資効果）が軽視されすぎている。渋滞がほとんどない地方の国道に平行してタヌキが横断する高速道路が延伸される一方、経済効率が高い大都市圏の改善は遅れている。
- ・規制撤廃や民営化論が優勢ですが、道路のような社会資本は短期的・営利的視点で建設すべきではない。
- ・半島地域は道路がぜい弱で、高速道路ネットワークからはずれており、さびれる傾向にあります。地域による量的不足をそのまま放置してよいか考えて欲しい。地域崩壊が遠からず来るおそれがあります。
- ・道路行政に対する批判が多い中、道路に関わる技術者が今後の課題と整備の必要性を整理し、限りある財源をどのように生かして道路整備と維持を継続すべきか、提案し情報公開すべきである。

個性ある地域づくり

- ・地域ブロック制を確立し、地方の真のニーズに応える仕組を促進し自治体間の協力体制をつくること。
- ・まちづくりやTDMを考えるためのインフラ整備やそのサポートのあり方を検討する必要がある。
- ・拠点としての都市と、ネットワークとしての交通を一緒に据えて考えていくことが重要だからで、この視点を強く政策に反映してもらいたい。
- ・現在の都市構造を前提とした“国土軸の形成型”の道路整備計画より、中広域の地域連接型のいわば環状道路によるネットワーク型道路整備が必要なのでは。これによって直線型の道路でなく、上下関係の無いサークル型一日交通圏が多く整備され、この環状道路の多接続によって結果的に国土軸ではない「国土道路網」の重視がはかれるのでは。全国に広域環状道路網の実現によって、各々の経済圏の発展がはかれ、中央対地方ではなく、地域独立型の社会がつけられると思う。
- ・地域それぞれのローカルな特徴をいかした道路政策。例えば、都23区では、路面電車（復活、新規）と、とげぬき地蔵みたいな路の賑わいを組合せ、自動車を制限。地方都市は、市電（既存、新規）地域鉄道と相互に結びつけたローカルな空間としての道。（道は線ではない）
- ・個性あるコミュニティが求められており、道路もその一環として捉える必要がある。住民が求める望ましいコミュニティ内で安全性、快適性、利便性等を検討する必要がある。
- ・国道のない農村漁村の地方道にも「道の駅」的なものを整備。そこには地域生産物、情報（自然体験、景観、イベント、祭）を提供。そこに居るだけで楽しく、心がやすらぐ、又来たくなるような情報を。

自動車利用の抑制

- ・ITS 等を活用して都市部への流入、都市部からの流出、都市部の回避等を総合的にコントロールできる仕組み作りも急ぎ構築する必要があると思います。

歩行者・自転車の重視

- ・「歩行者・自転車など生活者重視」の施策へということも大変に重要と思われませんが、さらに歩行者と自転車を分けることもぜひ、進めてほしいと思います。
- ・歩行者や子供・高齢者が日常歩く道路を、自動車がけっこうスピードを出してバンバン通ります。車天国とは良く言ったものです。せめて生活道路には車がスピードを出せない物理的な工夫をして欲しいものです。
- ・歩行者・自転車など生活者重視は大いに賛成、ただ、現実を見ると、狭い歩道に自転車がたくさん停めてあって歩きにくいし、迫ってくるし自転車に歩行者はヒヤヒヤしっ放しです。
- ・日本の少子高齢社会では、国民の全てが自由に目的地へ移動できる「移動のユニバーサル」が欠かせません。
- ・道路を目的に応じて直線、じぐざぐ、いきどまり、蛇行（あちこちにたまり場のある）等々、多様なデザインを取り込んだらどうでしょう。道路の維持管理、美化に企業や地域住民の分担を深め、美しさ等を競うしくみを導入したらどうでしょう。
- ・環境に配慮し、歩行者・住民のいこいといやしの場を確保した上での道路を考えるべきです。
- ・サイクリング道路は、市街地よりもむしろ、その周辺に整備して欲しいと思います。
- ・道路が整備されて車を利用する場合には効率的であるが、歩道の整備が遅れている。地方の美しい自然の中を歩きたいと思っても車道のみで、歩道がないところが多い。

公共交通機関との連携・分担

- ・道路のみで人、物の移動を担うのは、特に都市部の環境改善が進まないのを見ると、限界にきている。
- ・石油に依存しない道路であるLRTやトロリーバス等の整備が是非とも必要であり、それには道路予算の大々的な投入が不可欠です。

沿道環境・地球環境の改善

- ・ほとんど徒歩や自転車で出かけるのですが、自身では出さないのに自動車の排気ガスによって汚れた空気を吸わざるを得ず苦しんでおります。
- ・持続可能な社会の構築を実現する上で、現代社会を支える基盤となっている自然環境や生態系との調和をさらに推進すべき。
- ・並木・防雪林などの road-side plantation の促進。
- ・市街地での朝夕の渋滞は、年々ひどくなっています。発進、停止の繰り返しによる、空気汚染、騒音もひどいものです。やはり、バイパスを建設し、既存の道路との接続を細やかにすることが、何よりも、大切かと考えます。また、都心部は、駐停車禁止、一方通行などにして、道路を広く使えるようにし、ゆったりと歩いたりしながら過ごせるよ

うな場の設定も大切であると思う。

- ・現在まで、国土開発（産業的）を主軸に道路行政は進められてきたが、今後は国民の生活環境そして多くの生物の生存環境の保全修復の観点へと軸をシフトする必要があると思う。自動車王国ではなく、地球環境の保全の立場から輸送・移動システムを多面的に利用するように政策転換することが必要と思う。

物流の効率化

- ・大規模物流からコンビニの配送まで、IT 社会の情報流と物流の問題をフローとストックの在り方を含めて総合的に見直し新しいパラダイムの構築を行うべきである。
- ・環状道路の早期完成が急がれると思います。今のままでは産業の競争力がなくなり、他のアジア諸国に負けてしまう。

モビリティの向上

- ・大都市圏（特に東京）の通過車両の円滑な通過を可能にする外環道を早急に解決すべきだ。

弾力的な料金政策

- ・橋以外に対岸に渡る術の無い橋に対して必要以上に高い通行料を取ることは良くないと思う。
- ・「有料道路料金を、例えば2年間で3割低下する」と云ったドラスティックな政策を打ち出すこと。
- ・無料にならずに多額の改良費を投入し償還期限を延ばしても 渋滞が悪化する一方の有料道路に 料金を払い続けるのは耐えられない。無料開放し別の有料道路を一般公共事業合併方式で建設した方が 安上がりで効果的なのではないでしょうか？
- ・高速道路を無料化(別の税金で事前徴収でも可)すれば物流コストの大幅低減、料金所渋滞の解消がはかれ、無駄な自動料金課金システムの投資も押さえられる。

成果重視の評価システム

- ・道路行政は重要な問題だが、国民の税金を使う以上不透明な行政はしてはならない、今国民は行政不信からぬけ切らず、道路行政に対しても厳しい目を向けているのが現状である。
- ・従来の B/C のみの評価では過疎部の道路整備がなかなか行われないため、道路事業の評価方法を変えていかなくてはいけないと考えています。
- ・道路に関していくつかの基準が作成されていますが、作成年代が古いものがあり近年の高齢社会を考えると対応できるか疑問である。既存ストックの有効活用の点からも諸基準を高年齢社会等に配慮して見直すべきではないかと考えます。
- ・依然、地方部では、道路整備に対する地域住民の意識高揚は高い。費用対効果分析やアウトカム指数等の道路評価の導入は理解できるが、地域性を考慮した何らかの評価システムが必要に思う。また、道路整備に対する市民参加の手法や具体的な導入方法の検討が必要ではないか。

部会長試案に関して

- ・ 変革の時代である。従来の慣例にとらわれない大胆な政策転換が必要である。その意味から6つの方向性は大変良い。又、それぞれの方向性は相互に関連しているので全体を見通した構想が望まれる。
- ・ それぞれの提案は素晴らしい。是非、モデル地区を指定して、1つひとつ、実現させて下さい。
- ・ 道路行政転換の際には、あれも大切だが、これも重要と言うような無難な選択を排し、思い切って徹底的にテーマをしぼる。そして、少なくとも選択したテーマに関する限り、数年で目に見える改善を図る。世論の支持を取り戻すには、メリハリを付けるより方法はないと思う。

注) 上記の意見例はいただいた意見の原文より抜粋したものである。できる限り原文の記述の通りとしているが、分類等は事務局で実施した。

あなたの声をお聞かせ下さい

部会での審議内容をご覧いただき、道路行政についてのみなさんのご意見をお聞かせください。

問い1.

第1回基本政策部会で、部会長から道路行政転換のための6つの方向性が示されました。このうち最も重要と思われるもの“ひとつを”選んでください。

- 1) 「量的拡大」重視から、既存のストックの改善と活用を最大限に考慮した「峻別した新規投資と既存施設の有効活用」へ
- 2) 市街地において「車中心」の施策から、自動車利用抑制、生活道路の復権、沿道環境・地球環境の改善も考慮した「歩行者・自転車など生活者重視」の施策へ
- 3) 「道路単独主義」から、鉄道等の公共交通機関との適切な役割分担を考慮した「インターモーダルな総合的交通システム」の構築へ
- 4) 「全国一律の“均衡ある発展”」から「地域ブロックを主体とした個性ある地域づくり」の支援へ
- 5) 「事業量確保のための事前評価システム」から「成果を重視する評価システム」へ
- 6) 環境改善、物流効率化、モビリティの向上等の観点に立って、料金を変えるなどの「弾力的な料金政策の導入」へ

問い2.

第2回基本政策部会で、「生活の質の向上に向けた道路整備」について、以下のような議論がありました。このうち重要と思われるものを“いくつでも”選んでください。

- 1) **公共空間である道路と都市再開発等で生み出される民有空間の一体的整備**
都市の再開発等で生み出されるオープンスペースと公共空間である道路を一体的に整備することにより、都心部で人間中心のゆとり、美しさ、品格のある賑わいの空間を形成すべき。
- 2) **道路空間と沿道の文化、賑わい、地権者との協働による賑わいの創出**
パリのシャンゼリゼ通りのオープンカフェのように、沿道との協働によりまちの賑わいの創出に資する新たな道路空間の使い方を工夫すべき。
- 3) **「文化遺産としての道路に着目し、その復元、向上を積極的に行うべき**
文化遺産となりうる風格のあるデザインの道路、橋梁等について、その適切な維持管理とともに、当初の姿の復元、向上を積極的に行うべき。
- 4) **路面電車の復権等により人優先の賑わいある中心市街地の再生**
低公害、人に優しい公共交通機関である路面電車の復活を強力に推進すべき。特に欧州では車道を廃止して路面電車専用としたり、旧市街地では一般の自動車を制限し、歩行者優先ゾーンとしている実例が多いことを見習うべき。
- 5) **住宅ゾーンでの通過車両の排除の徹底**
身近なくらしの快適性向上のため、住宅地では、通過車両の抑制を徹底し、や自転車が安全・快適に通行できる空間とするためのコミュニティ道路等を推進すべき。

道路行政に対するご意見をお寄せください (全角2000文字まで入力可能)

年 齢 10 歳以下 10 歳代 20 歳代 30 歳代
 40 歳代 50 歳代 60 歳代 70 歳以上

性 別 男性 女性

居住地域 大都市(人口 100 万人以上) 中都市(人口 10 万人以上) 小都市、
農村地域(人口 10 万人以下)

E-mail アド
レス

<http://www.mlit.go.jp/road/ir/index2.html>