

基本政策部会に寄せられた意見

回答数（総数）：1,179件（5月31日現在）

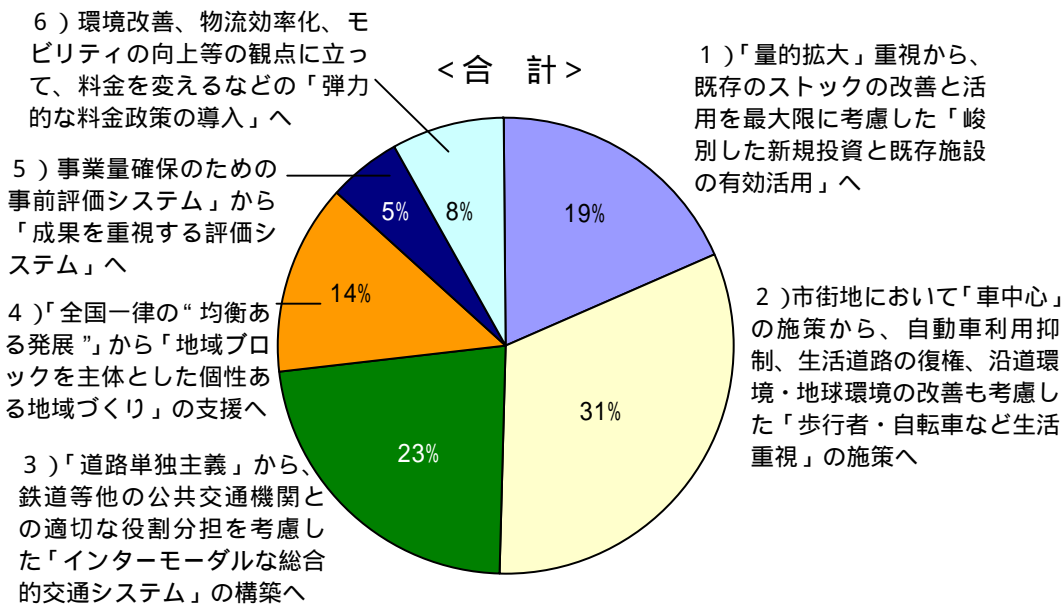
（398件（4月17日現在） 817件（5月15日現在））

1. 意見募集の概要

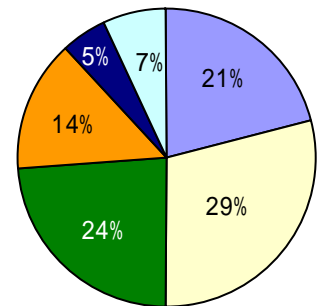
基本政策部会の議論の内容は、道路IRサイトにおいて公開。各部会において議論された内容をふまえ、1) 6つの方向性について重要と思われるもの、2) 「生活の質の向上に向けた道路整備」について重要と思われるもの、3) 「道路」と「経済」の関係について重要と思うもの、4) 地域の魅力を育てるために重要と思うもの、また「地域」と「自動車専用道路」との関係について重要と思うもの、5) 交通事故防止のために重要と思うもの、また環境を保つうえで重要と思うもの、6) そのほか道路行政に対するご意見、について意見募集を実施中。また、各界有識者に部会概要を送付し、FAXによる意見も受付。

2. 寄せられた意見の内容

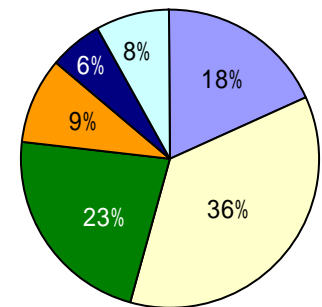
1) 6つの方向性のうち重要と思われるもの（回答者数：481名）



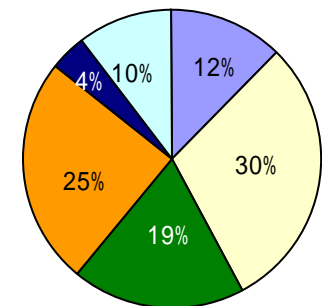
<大都市>



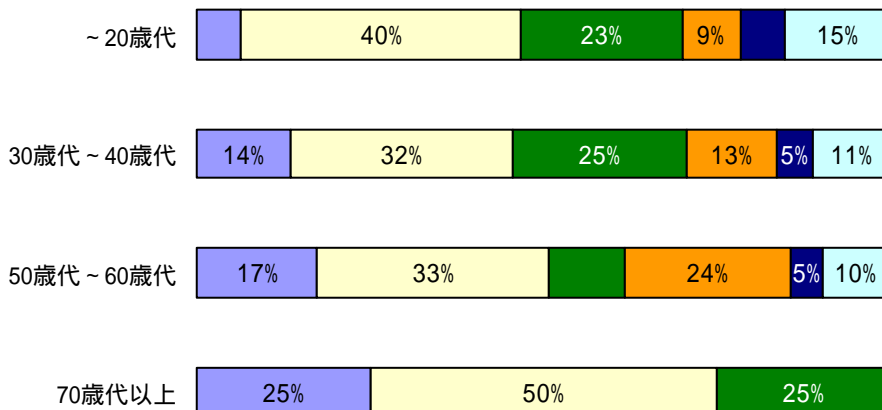
<中都市>



<小都市、農村地域>



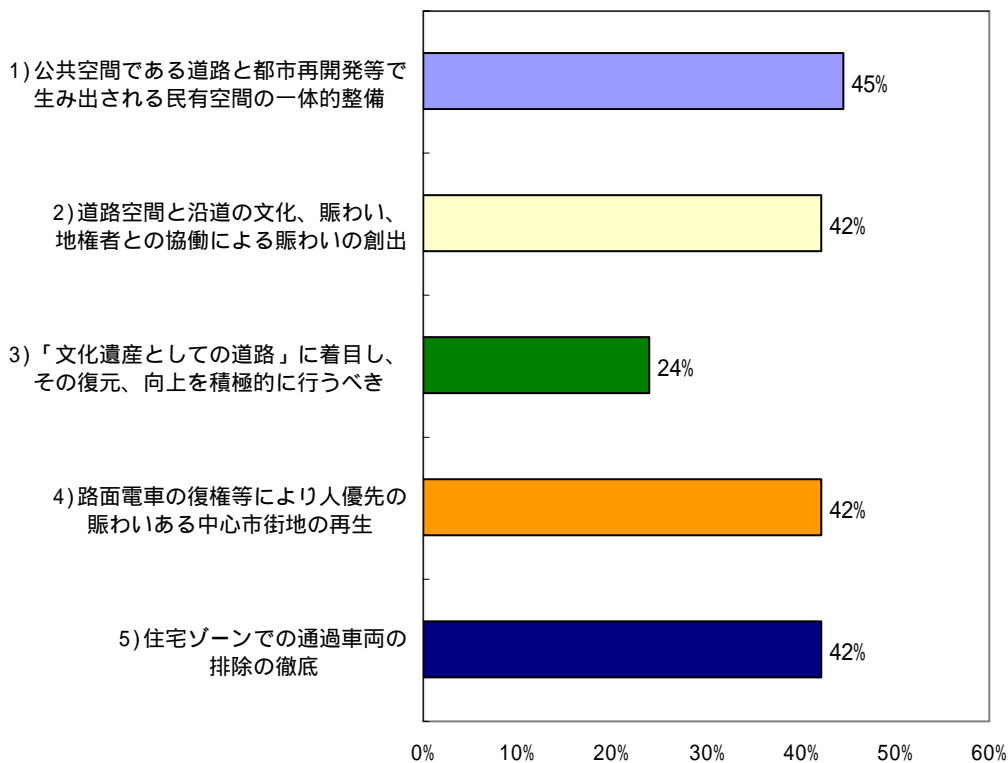
<年代別>



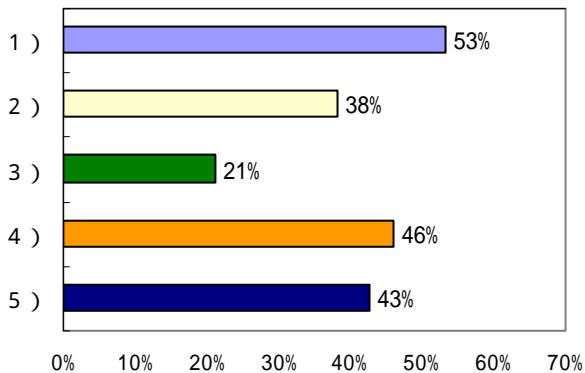
注) 各グラフとも、選択肢を回答いただいた属性の明らかな方のみ集計している。(以降同様)

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: 316名)

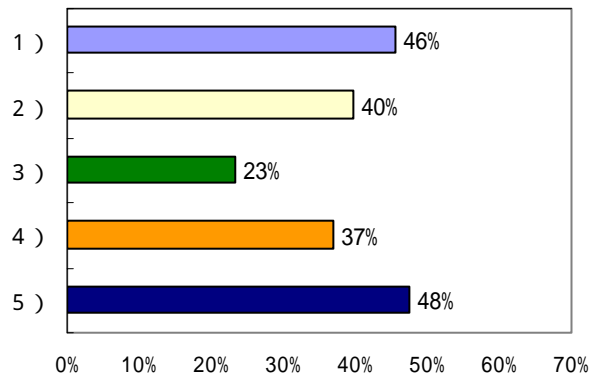
< 合 計 >



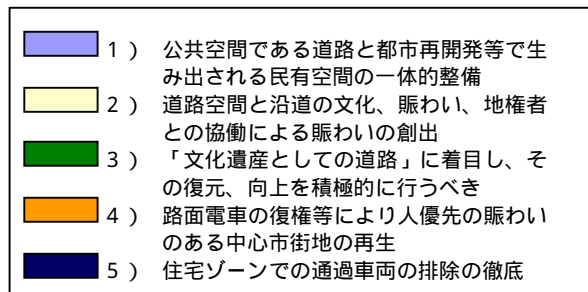
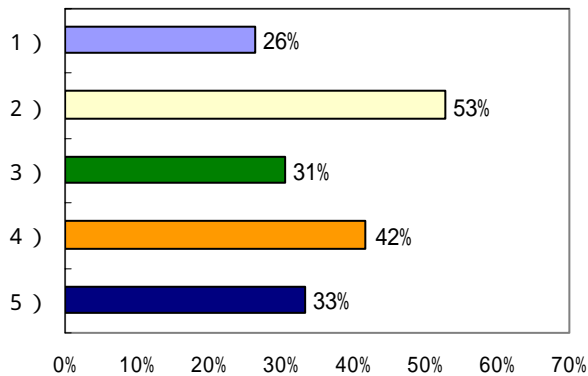
< 大都市 >



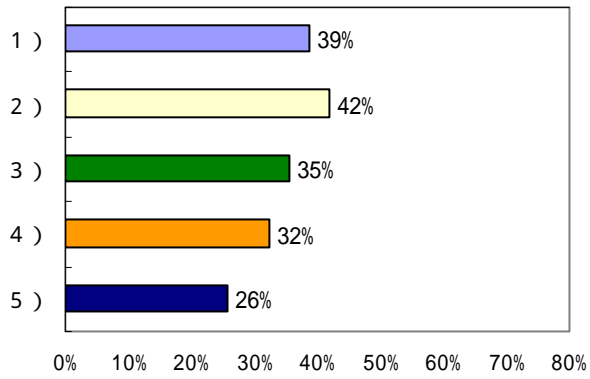
< 中都市 >



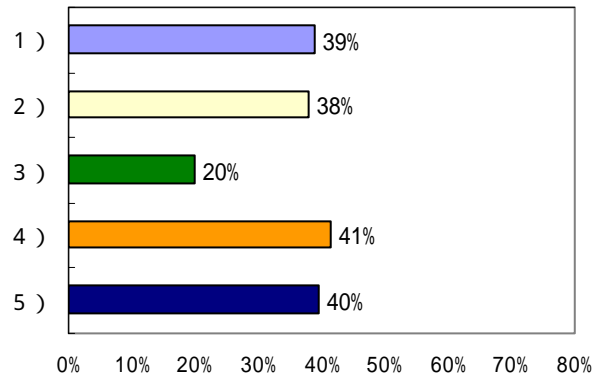
< 小都市、農村地域 >



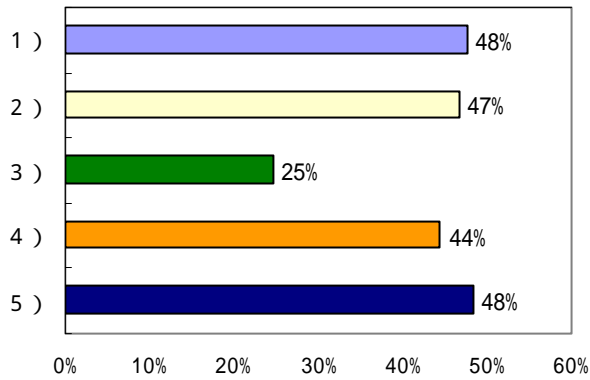
< ~ 20歳代 >



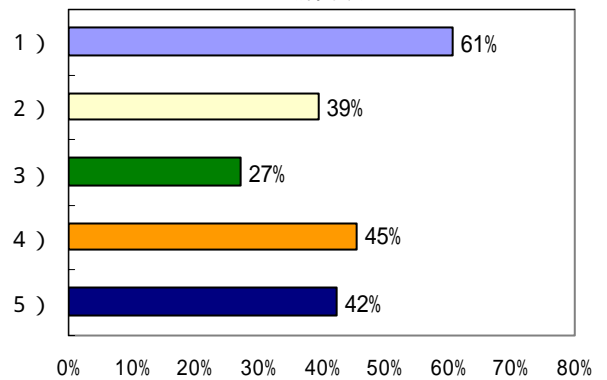
< 30歳代 ~ 40歳代 >



< 50歳代 ~ 60歳代 >



< 70歳代以上 >



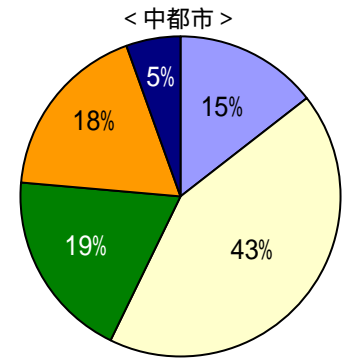
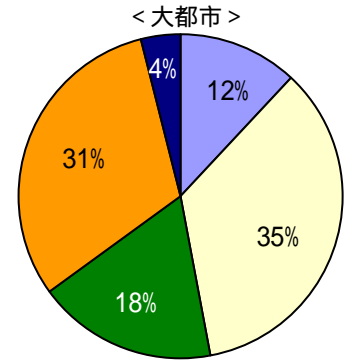
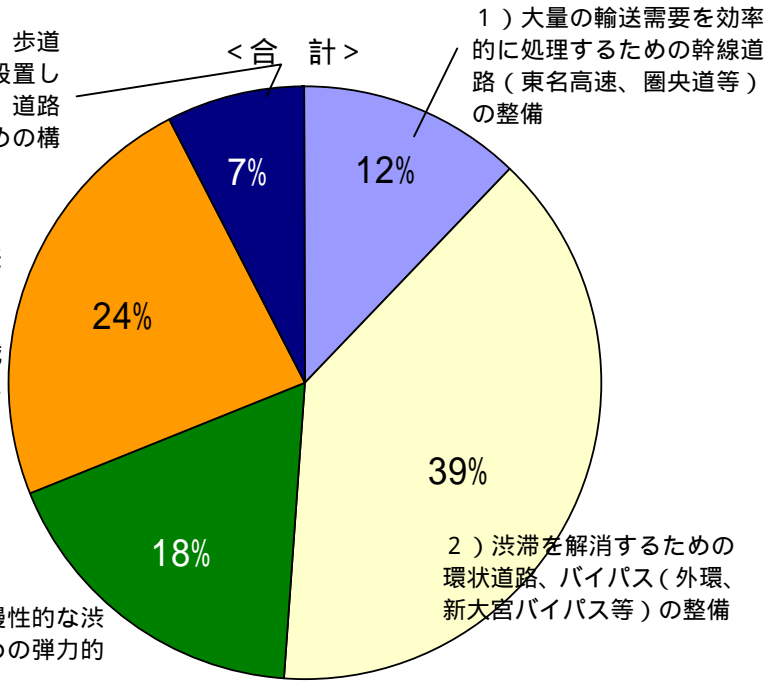
- 1) 公共空間である道路と都市再開発等で生み出される私有空間の一体的整備
- 2) 路空間と沿道の文化、賑わい、地権者との協働による賑わいの創出
- 3) 「文化遺産としての道路」に着目し、その復元、向上を積極的に行うべき
- 4) 路面電車の復権等により人優先の賑わいのある中心市街地の再生
- 5) 住宅ゾーンでの通過車両の排除の徹底

3) 道路」と「経済」の関係について重要と思うもの (回答者数: 319名)

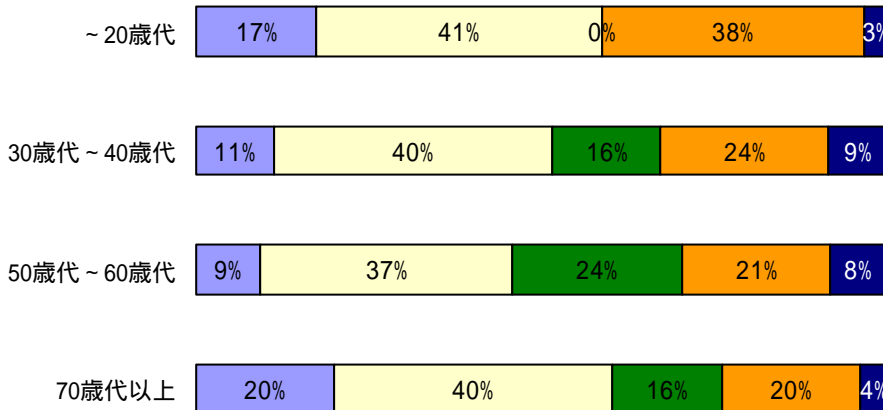
5) 地域特性に応じ、歩道を狭めて駐停車帯を設置し車道部を広げるなど、道路を有効に活用するための構造の再編

4) 特定の路線や交差点近傍などにおいて、路上駐停車の取締りを徹底(停車禁止区域の設定等)することによる交通容量の拡大

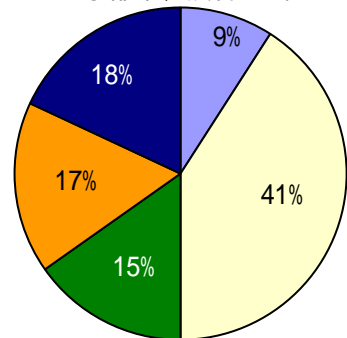
3) 高速道路の慢性的な渋滞を解消するための弾力的な料金施策の導入



<年代別>

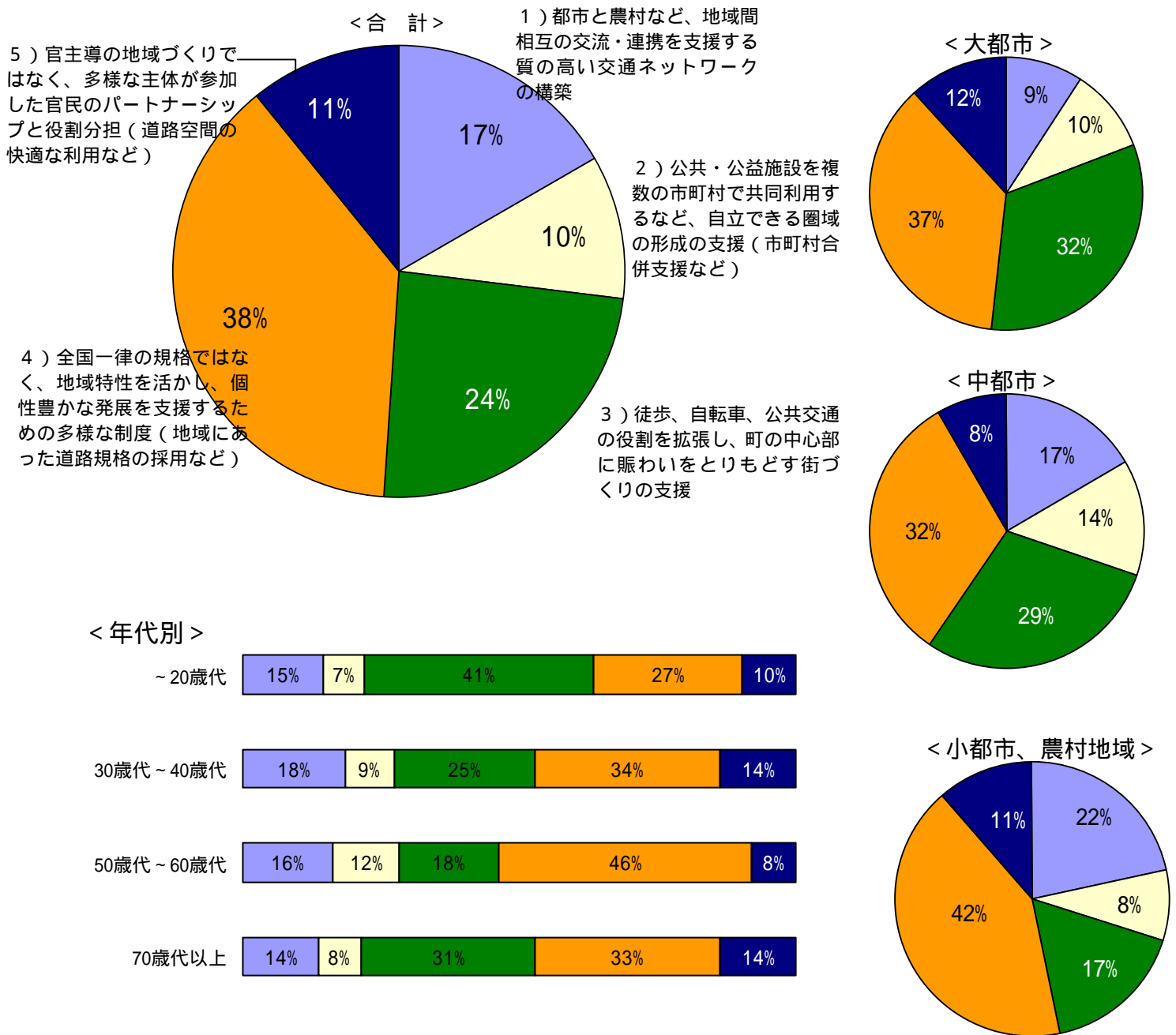


<小都市、農村地域>



4) 地域の魅力を育てるために重要と思うもの、「地域」と「自動車専用道路」との関係について重要と思うもの

地域の魅力を育てるために重要と思うもの (回答者数: 423名)



「地域」と「自動車専用道路」との関係について重要と思うもの（回答者数：416名）

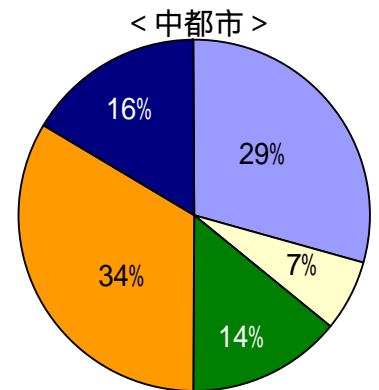
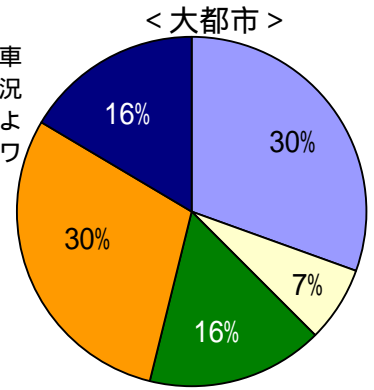
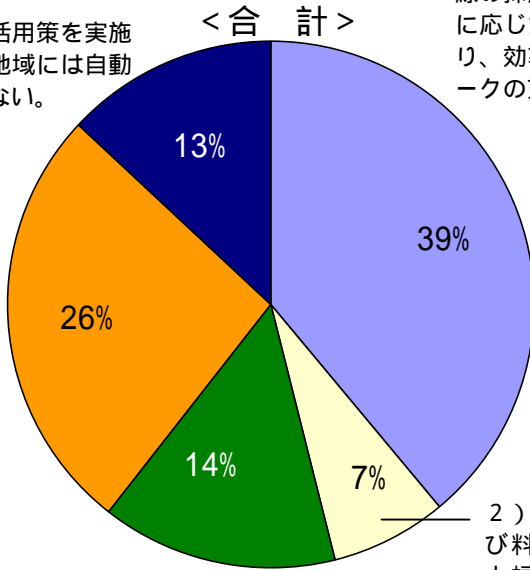
5) 1)~4)の有効活用策を実施するまでもなく、地域には自動車専用道路は少ない。

4) 全国一律の料金水準を止め、「非混雑区間」においては、ETCを活用した現道からの転換による利用拡大のための料金政策（(例)料金半額/無料化、夜間トラック割引、通勤定期など）を実施すべき。

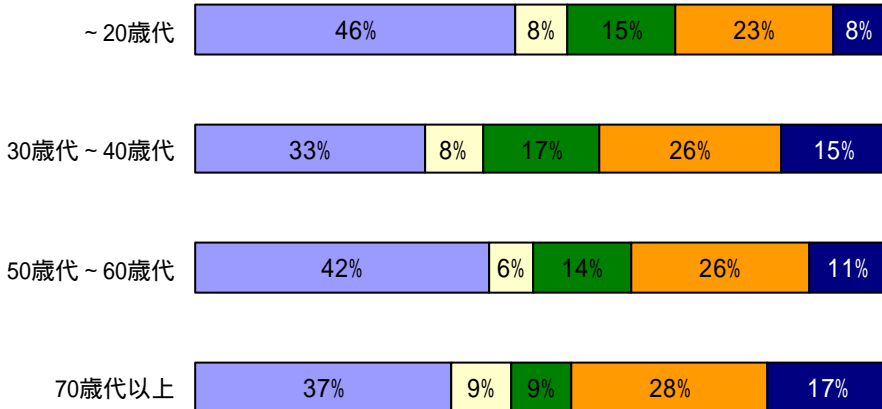
3) 全国一律の料金水準を止め、「混雑区間」においては、ETCを活用したピークシフト誘導など、利用高度化のための料金政策（(例)夜間料金割引、都市圏迂回割引など）を実施すべき。

1) 構造基準の緩和や完成2車線の採用など、地域の交通状況に応じた最適な構造の採用により、効率性を確保したネットワークの充実を図るべき。

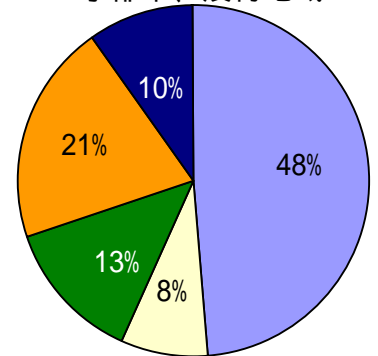
2) I C整備コスト及び料金徴収コストを大幅に削減できるETC車専用I Cを追加することにより、I C間隔の縮小を図り地域にとっての利便性を高めるべき。



<年代別>

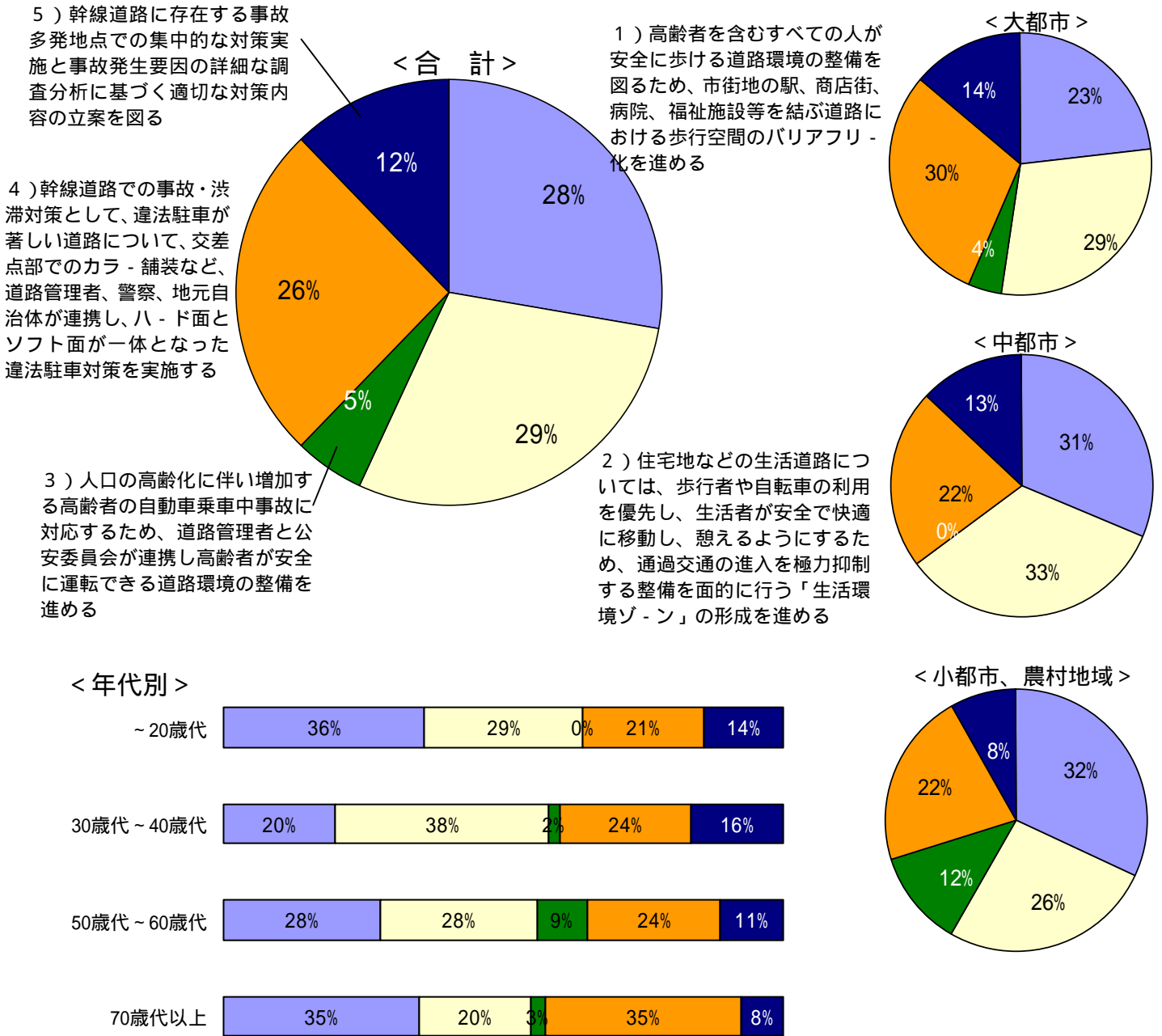


<小都市、農村地域>



5) 交通事故防止のために重要と思うもの、また環境を保つうえで重要と思うもの

交通事故防止のために重要と思うもの (回答者数: 197名)

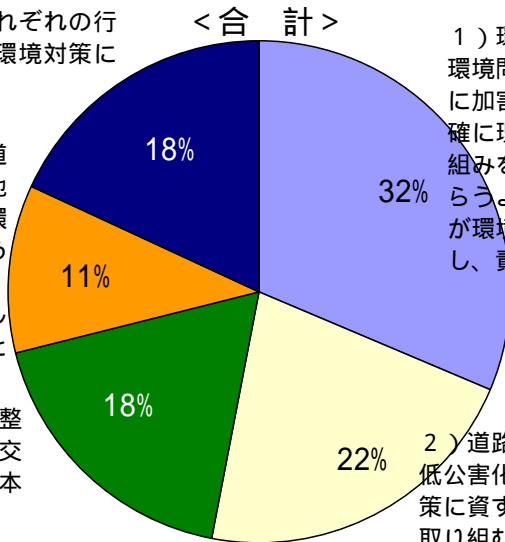


環境を保つうえで重要と思うもの（回答者数：196名）

5) 地方公共団体は地域の状況を踏まえた確かな環境対策を実施し、国がそれをバックアップするなど、それぞれの行政機関が協働して環境対策に取り組むこと

4) ETC を活用し、沿道環境が厳しい路線から他の路線に交通を誘導し環境負荷が軽減されるような料金を設定するなど、料金政策を環境対策として積極的に活用すること

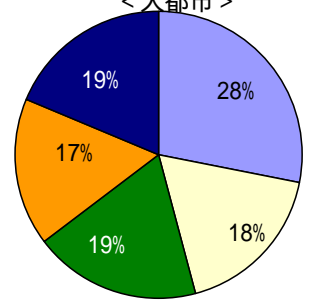
3) 道路ネットワーク整備だけでなく、自動車交通量を抑制する施策に本格的に取り組むこと



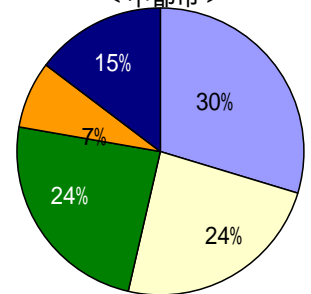
1) 環境問題に関して、国民は環境問題の現状（被害者と同時に加害者であることなど）を正確に理解し、行政も積極的な取り組みを通して姿勢を理解してもらおうよう努めるなど、それぞれが環境問題に対する意識を改革し、責任を共有すること

2) 道路行政としても自動車の低公害化・低燃費化など環境対策に資する技術開発に積極的に取り組むこと

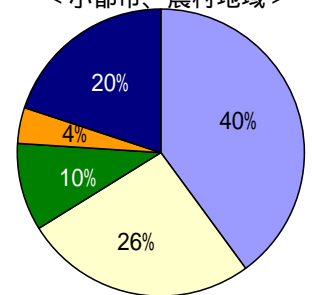
<大都市>



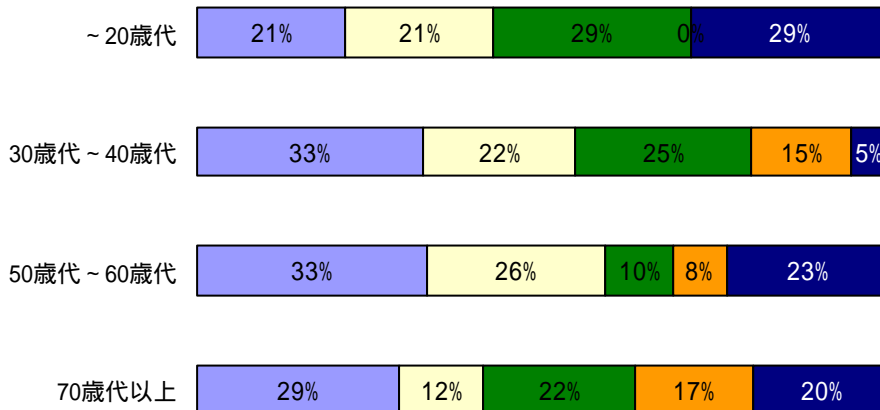
<中都市>



<小都市、農村地域>



<年代別>



3. ご意見の例（論点整理総括表との対応）

大項目	中項目	小項目	基本政策部会に寄せられた意見
0. 現状認識及び基本的方向性			<ul style="list-style-type: none"> ・ 本当に道路整備が必要な所や道路作りが必要な場所もたくさんあると思うので、もう少し効率的にお金を使えるシステムを導入。 ・ 地域によっては量的に十分でない所、また、新規投資により大きな経済効果を発揮する所もあるので、B / C を考慮して重点箇所を絞った新規投資も必要と考えます。 ・ 個性ある地域づくりのためには、地方への権限委譲、自由裁量範囲の拡大が不可欠。量的なストックは満たされた、と断言することは独断であり、大いに反対する。未だ満たされていない地域もあることは、忘れてはならない。 ・ 「一定の量のストックは満たされた」とは、特に中山間地域の現状を踏まえていない都市部の方のご意見と感じます。道路は国土の血管とも言うべき存在であり、将来の国土の在り方を議論する中で道路行政の在り方も議論していただきたいと願っております。 ・ 流通コストの削減に国家を揚げて取り組んだとはいいがたく現在の産業空洞化を招いてしまったと残念に思います。ジョージメーソン大学のレポートにもあるように、生産性のあがらない農業分野への相変わらない投資は国家を疲弊させてしまいました。今後は国家100年の計として集中して全国の流通コスト低減の実行により解決の道を探るべきと私は思います。 ・ とにかく、大転換を図ることには大賛成。 ・ 今回の提言は誠に適切なものだと思います。遅すぎるぐらいです。 ・ 基本政策部会長が示された「選別投資、改良と活用への転換」という発想は時宜を得たものとする。6つの方向性それぞれが重要であるが、限られた財源のもとで将来を見通したメリハリのついた議論・取りまとめを期待している。 ・ 部会長試案の大胆かつ適切な方向性に賛意を表します。今後も部会長試案の方向で審議が進められることを期待しています。 ・ 部会長試案の現状認識についておおむね共感できます。「なぜ国民と道路行政のギャップは生じたのか」よく考察してみる必要があると思います。「時代の変化、国民意識の変化」でかたづけただけでは審議の意味がありません。 ・ 国際市場経済化、人口構造の激変、自然環境保全意識の高まり、以上の3つの変化の中で道路とは何か、どのような機能、体系が必要となるかを徹底討議して頂きたい。

大項目	中項目	小項目	基本政策部会に寄せられた意見
			<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 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。 ・ 変革の時代である。従来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。

大項目	中項目	小項目	基本政策部に寄せられた意見
1．道路行政システムの改革	評価システムの導入		<ul style="list-style-type: none"> ・道路行政についてですが、もっと経済効率の数値化をし、判りやすい予算の配分をすることを希望します。都心や首都圏など交通渋滞による経済的ロスをどうするか・・・ ・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なくてはなら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。 ・道路行政への事前・事後評価導入の実効を上げるためには、その基礎データとして交通需要と道路容量及び交通状況に関する情報を、より本格的な予算措置と新技術の導入により、継続的かつ総合的に行うべきである。 ・費用対効果の評価を最前提とすること。このために、当該道路が影響を及ぼす経済圏をしっかりと定めて、実効あるB&C算定方法の策定に各界専門家を結集する必要がある。 ・採算性を重視し、コストを下げる努力は大切ですが、景観とか、快適さとか、空間としてのゆとりとか、経済価値に換算することが難しい要素はどのように評価するのでしょうか。 ・今後、費用対効果がより重視されることから交通量の多い道路が優先的に整備される方向にあると思います。この点において地方の道路整備が遅れるのではないかと危惧しているところです。公共交通の採算性が低く、車での移動手段しかない地方の実情を十分踏まえる中で、代替手段の多い都市部とは異なった視点での評価方法を確立すべきと考えています。 ・大都市圏の道路問題と地方都市の道路問題の特徴は全く違うと考えられるが、これらの優先順位を、どう考えるのか、方針をたてていただきたい。

大項目	中項目	小項目	基本政策部に寄せられた意見
	基本制度の改革	(1) 特定財源制度	<ul style="list-style-type: none"> ・道路は地方において生活の根幹を成すものであり道路整備は必要不可欠のものである全ての道路に対し評価システム導入には無理があり、地域の特性により柔軟に対応すべき。 ・昨今、高速道路整備計画や道路特定財源の見直しについて議論がなされていますが、交通事情が悪く、車に頼るしか生活手段がない中山間地域の現状を無視したものであり、国土の均衡ある発展を進める国策であるとは到底理解できるものではありません。
		(2) 有料道路制度・料金制度	<ul style="list-style-type: none"> ・「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。 ・既存のストックの活用という観点から、東京湾アクアラインの料金をドラスティックに引き下げて、首都高湾岸線の混雑を緩和するというのはいかがでしょうか。 ・既存ストックの有効利用を今後は考えるべきで、たとえば北陸道はまだ料金抵抗もあって混雑の度合いには余裕のある状態と思います。そこで福井県内の居住者が福井県内で移動する際には利用料金を思いきって安価な定額とすることでもっと高速道路を有効利用することも考えられるのではないのでしょうか？ ・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。 ・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のでしょうか？ ・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。 ・高速道路の運行料金を(積載重量)×(利用走行距離)に比例した形の体系にすれば、過積載車両の通行抑制と道路保全の合理化にもつながるような気がしてならない。過積載車両による環境負荷の低減にもある程度の効果が期待できるのではないかと思われるのだが如何なものか？ ・料金割引あるいは無料化といった柔軟な「料金政策」を真剣かつ速やかに実施してほしい。これによる沿道環境の良化、交通渋滞、同事故等は大幅に改善されるはずだ。 ・渋滞してる道路と空いてる道路の料金が一緒なのはおかしい ・高速道路において、トラックの料金緩和、通勤割引などを行い、高速道路の需要を伸ばし、利用しないというムダをはぶいていただきたいです。

大項目	中項目	小項目	基本政策部会に寄せられた意見
			<ul style="list-style-type: none"> ・「ETC を活用し」の部分は疑問。有料道路の料金政策を柔軟に改善して、交通の流れを片寄りのないものにする。
	効率化・透明化の徹底	(1) 効率的な整備手法	<ul style="list-style-type: none"> ・道路構造令の規格どおりでは、逆に「過剰投資」になってしまう場合もある。地域ごとの実状に合わせた規格の融通ができれば良い。
		(2) ユーザーの視点に立った開かれた行政運営	<ul style="list-style-type: none"> ・特に重要な点は意思決定プロセス（どの道路を改良し、どの道路を改良しないか・・・どのように改良するか・・・）をオープンかつ説明性のあるものにしていけるかどうかという点だと思います。いろいろな利害関係のなかで多くの人に（全ての人ではありません）納得されるシステム作りが望まれます。 ・「地方にふさわしい道路計画の思想」をいかに形成していくか。道路の基本構想に地方が参加できる意思形成システムが必要です。私の専攻は人口・環境問題ですが、将来への展望が明示されないまま、つまり十分に討議されないまま、道路計画が地方に押し付けられているような気がします。土木は自治体形成の基本ではありますが、いかに形成するかについて地方の主体性が確保される必要があります、そのような国行政でなければならないと思います。 ・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。

大項目	中項目	小項目	基本政策部に寄せられた意見
2. 経済活力の増進・都市の再生	円滑なモビリティの確保		<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存の高速、一般道路網を最大限に活用できるような道路整備、すなわち放射状に発達している高速道路をつなぐ圏央道や外環状道路などの未完成部分を早急に完成して交通網として利用できるようにすることが、今後の道路政策の最優先課題であると思います ・ 高規格道路整備 高速道路と一般国道高度化整備とを有機的に組み合わせて、両者の競合、重複がないようにするべき。 ・ 幹線道路以外は大型トラックの走行時間制限が必要な時代に入ったと思う。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 道路政策は、公共交通を含めた交通政策の中で考えることが重要。「道路」と「経済」の関係は重要ですが、車以外の輸送機関へシフトさせ、道路を混雑緩和させる方策もあるのではないかと。 ・ 都心部への乗り入れを少なくするため、都心周辺へ駐車場から直結の公共交通機関の整備。 ・ 道路行政を考えるのに、道路だけで考えても仕方がないのではないかと。高速道路が“倉庫化”している点を見ると、運輸体制を、(1)道路、(2)鉄道、(3)海路、(4)空路にどう分担させるかをもっと考えるべきだと思う。 ・ 道路の購入費に巨額の税金をつぎ込むよりも、渋滞道路にLRTを建設する事により、輸送力を飛躍的に増大し渋滞を抜本的に解決するなどの効果的対策を提案します。 ・ 格安で利用できるパークアンドライドのシステムを作ることによって、交通機関が充実している都心には、業務用車以外は入れないようにする。 ・ 田舎ほど車がないと不便だが、鉄道などとの連携とすみわけは必要かつ急務と思います。とくに田舎から都会に行く際などには駅付近に駐車し鉄道に乗り換えて行けたらといつも思っています。
	都市の再生		
	情報化への対応		<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 通信機器メーカーなどとタイアップして機械開発することで、ETC 本体を極端に値下げすることにより一般車の普及に努める。これらにより料金所で車の流れがスムーズに通過できることにより、騒音の減少・排気ガスの軽減等と合わせて、渋滞が少しでも解消できると思います。

大項目	中項目	小項目	基本政策部に寄せられた意見
3. 生活の質の向上	歩行者・自転車の重視		<ul style="list-style-type: none"> ・ロードプライシングが言われていますが、生活道路にこそ、地域に関係ない通過車両に対して、課金すべきです。 ・車におびえなくてもいい、安心して歩ける街に住みたいです。車だらけのこんな時代にいきなければならないことを悲しく思います。 ・駐車場の問題や、渋滞を考慮すると、自転車は非常に有益な乗り物です。都心においては、自転車は市民権を得ているとはとても言い難い状態にあります。 ・年度末調整工事に代表されるような無意味な道路工事は止めていただきたいです。その代わりに歩行者と自転車がゆとりある快適な通行ができるような歩道をユニバーサルデザインマインドを導入し、万遍なく整備していく必要があるでしょう。 ・クルマの走らない道路、歩行者だけの道路が余りにもなさすぎる。日本という国のレベルの低さを、今の道路行政は現している。 ・自転車で街を走っていると、危険な目にあうことが多い。これは道路が自動車中心につくられているからである。自転車に考慮した道路づくりをすれば、自転車利用がもっと増えると思う。 ・都心では極端に車道を狭め、なによりも歩行者が安全に快適に歩行を、生活を楽しめる空間にしたい。現在の歩・転混在の歩道など言語道断。自転車専用道の確保が急務。 ・「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・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。 ・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。 ・歩道、自転車道ならびに車道の区別を明確にした道路を早く整備すべきです。車のみの利便さを追求した今までの道路政策には、疑問を感じます。 ・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。

大項目	中項目	小項目	基本政策部会に寄せられた意見
			<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・歩道の自転車使用は、単独歩行をしている視覚障害者にとって大変危険です。車道の一部に自転車専用道路を整備することを検討して頂きたい。 ・生活環境ゾーンが作れるとよいと思いますが、その時気を付けたいのは自転車と歩行者は違うということです。
	都市の品格と文化		

大項目	中項目	小項目	基本政策部に寄せられた意見
4. 地域づくり・国づくり	国土・地域ネットワークの構築	(1) 地域ブロックを主体とした地域づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・地域ブロックを合理的に編成させ、そして、ブロックとしての経済発展を考え直すべきではないか。道州制の導入でその地域の特性を計り、そして、道路体系も見直す必要がある。 ・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みを促進し自治体間の協力体制をつくること。 ・道路整備にあたっては、将来の道州制を念頭に置きつつ単なる全国統一のバランスを取るのではなく、各ブロックの個性ある地域づくりを目指すべきである。たとえば、九州においては循環型高速ネットワークを目指した高規格幹線道路としての東九州道、骨格的な地域高規格道路としての中九州横断道路等、それぞれのブロックで優先すべき道路を選択し、整備を促進する必要がある。また、それぞれの県においても優先すべき地域高規格道路、国道、県道を順位付けしつつ整備の促進を図る必要がある。 ・「地域の魅力を育てる」地域内の人の立場では、そこで働く場が得られ易いことにつきる。地域外の人々の立場では、非日常の生活が体験出来、そこで少し暮らしたい願いが満たされること。以上を満たすためには、高規格道路（使い勝手の良い）・或いは・自動車専用道路機能の提供は、もっとも理にかなっていると思う。 ・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、中広域の地域接続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。 ・「これからは地方の時代」と言われていたが、現実には地域経済は冷え込んでおり若年層の流出による過疎化には歯止めがきかず、地場産業の衰退はますます進行し、活力を失いつつある地域は少なくありません。こうした現状の中で、活力ある地域社会を形成するために、地域間相互の交流、連携の強化のための拠点作りが必要となり、道路事業が大きな役割を果たすこととなりますが、地域の意見、計画を十分に反映した「お国柄が見える」ような地域作りの施策が必要であると存じます。
		(2) 地域のモビリティの向上	<ul style="list-style-type: none"> ・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こ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。 ・歩行者・自転車など生活者重視の施策をめざすとしても、地方では公共交通の整備、自転車専用道（大都会では特に必要）の整備が伴わないと、実効があがりません。 ・水資源の確保など国土保全に果たす中山間地域の役割は大変に大きなものがあると思います。都市と地方は単独では成り立ちません。都市と地方の交流がいわれております。都市と地方が協力していくためにも道路の整備は必要なことです。

大項目	中項目	小項目	基本政策部会に寄せられた意見
	個性ある都市・地域の形成		<ul style="list-style-type: none"> ・21世紀のキーワードの一つはまちおこしだろう。まちおこしの柱の一つが「道」である。高速道路、幹線道路、生活道路、コミュニティ道路など様々な「道」をどう有機的に結びつけ地域づくりに繋げていくのか。 ・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。 ・街や地域を創るにおいて、確かに道路は重要な要素ではあるが、いつも主役とは限らない。土地利用や公共交通、歩行者空間や駐車場、幹線道路から細街路などを総括するパッケージアプローチがもっと必要ではないでしょうか？そのためには、街や地域を良く知る市町村や広域行政圏が政策立案の主役になり、国や都道府県の道路行政はそのバックアップ（裏方）に徹し、自治体にもっと予算を含めて権限委譲を進めれば、個性を活かした街や地域ができていくと思います。 ・地域計画と道路計画の整合性をとるべきとの意見に賛成する。道路整備については、都市間のアクセスの重要性は当然のことであるが、過疎化が進む地方の市町村については、現在の観光客の集客のための計画だけではなく、外部からの定住を考慮した、地域計画に連動した道路計画が重要であると考えられる。 ・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。 ・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。 ・地方都市の中心部空洞化にはすさまじいものがあります。中心部に人が集まれる装置（カフェ、パブ、ボール等）が、メインストリートや広場に面して作られる必要があります。 ・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） ・その地域ごとにその使い方に差があるわけですから使い方はその地域に任せてほしいものです。なお、歩道は通路ではなく多くの場合その地域のコミュニティ広場です。みんなが通る細長い共有広場です。イベントにも使えますし、緑化した場所は高齢者はじめ多くの人の憩いの場所になりえます。在宅介護で元気になった高齢者を歩道に誘いたいと考えています。

大項目	中項目	小項目	基本政策部に寄せられた意見
5. 環境の保全	地球温暖化の防止		<ul style="list-style-type: none"> ・地域材を使ったガードレールや緑化駐車帯を積極的に導入し、直接的な温暖化防止対策をやるべきだとも思います。 ・地球温暖化対策の観点からも、エネルギー効率の良い都市を作ることが大切と考える。車の利便性を評価しつつ環境への影響を中心に考えるべきと思う。 ・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。
	沿道環境の改善		<ul style="list-style-type: none"> ・自然の環境システムを破壊しない道路行政が重要である。たとえば雨水の浸透やピオトープを考慮した道路づくり等が大切と思われる。 ・大きな道路の沿道に住む人たちが、健康被害に苦しむ実態を国はどう考えているのだろうか。道は本来人が歩くもの、人間のための道を作って欲しい。 ・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。
6. 安全・安心なくらし	安全な生活環境の確保		<ul style="list-style-type: none"> ・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。
	災害や救急医療等緊急時への備え		<ul style="list-style-type: none"> ・宮古市長の「命を守る道路の重要性」については、大変感銘を受けました。
	維持管理の充実		<ul style="list-style-type: none"> ・道路は、今や作っていく時代から守っていく時代に入っています。高度経済成長時に作られた道路にだんだんと劣化が生じ、このまま放置すると一時に道路の損傷を被ることが予想されるため、道路予算の5割程度を道路の保守、管理にあてて年次計画により補修していかないとどのような災害が発生するか予想もできないくらいです。この先、人口が頭打ちになるのであればなおのこと現在ある資産を守っていくべきでしょう。