

基本政策部会に寄せられた意見

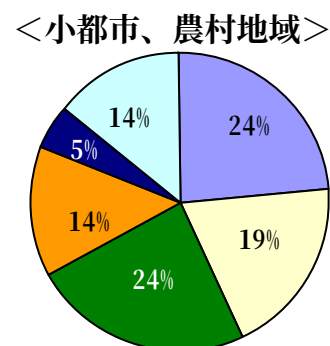
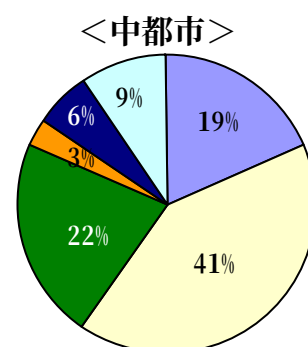
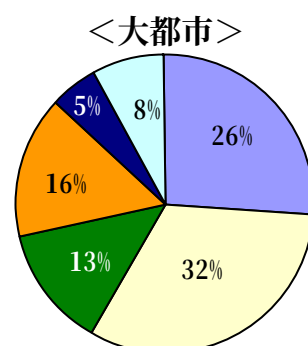
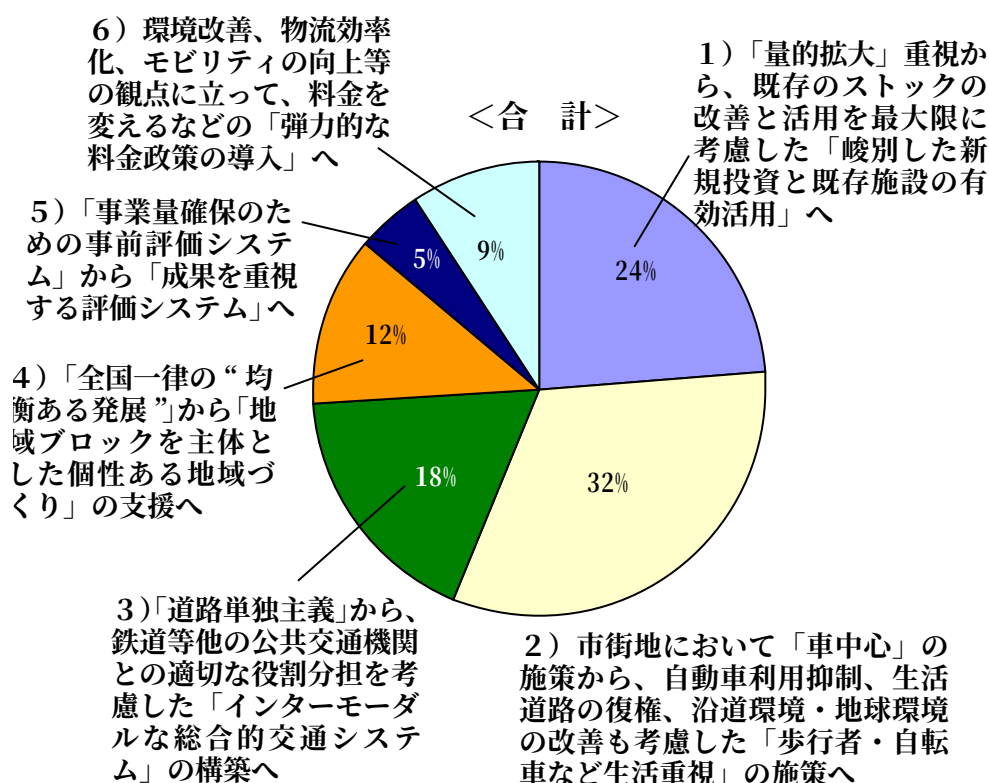
(3月19日現在 137件の回答)

1. 意見募集の概要

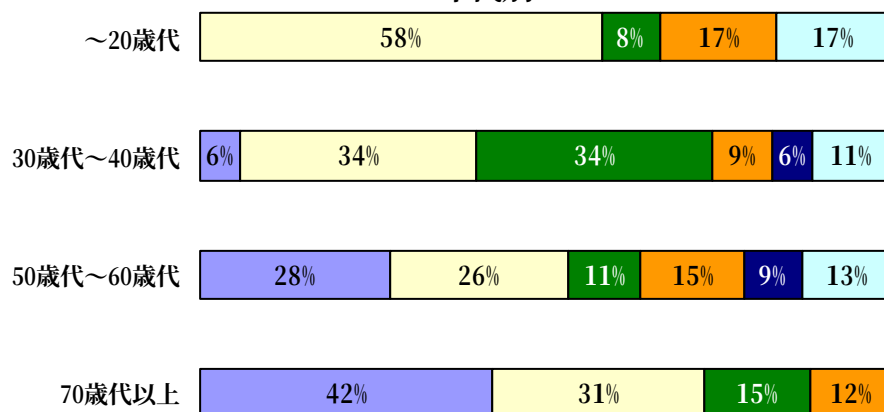
基本政策部会の議論の内容は、道路IRサイトにおいて公開。第1回部会において提出された部会長試案をふまえ、①6つの方向性について重要と思われるもの、②そのほか道路行政に対するご意見、について意見募集を実施中。また、各界有識者に部会概要を送付し、FAXによる意見も受付。

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



<年代別>



注) 属性のグラフは、選択肢を回答いただいた中で属性の明らかな方を集計している。

(2) 道路行政に対するご意見の例

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

- ・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。
- ・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。
- ・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。

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

- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。

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

- ・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だと思います。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うも思ってます。
- ・現実の交通施設整備は予算を持っているかどうかで決定されている面が強く、適切な交通手段の組み合わせが実現できません。この中での適切な交通手段の組み合わせとは、環境、空間、投資額などの資源制約をクリアするものです。
- ・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。

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

- ・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、道路体系も見直すことが必要である。
- ・21世紀のキーワードのひとつは「まちおこし」だろう。「まちおこし」の柱のひとつが「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さまざまな「道」をどう有機的に結びつけ地域づくりにつなげていくのか。
- ・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、バー等）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。

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

- ・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。いろん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。

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

- ・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チックに引き下げて、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？

－ その他 －

沿道環境・地球環境の改善

- ・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。
- ・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。
- ・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ビオトープを考慮した道路づくり等が大切と思われる。
- ・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。

物流の効率化

- ・流通コストの削減に国家を揚げて取り組んだとは言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。

モビリティの向上

- ・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はどうするか・・・

部会長試案に関して

- ・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」でかたづけたのでは審議の意味がありません。
- ・①国際市場経済化、②人口構造の激変、③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。

注) 上記の意見例はいただいた意見の原文を抜粋したものであり、文体は統一されていない。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。

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。このうちもっとも重要と思われるものを選んでください。

Question

- | | |
|--------------------------|--|
| ☐ | 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 |

そのほか、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）

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>