

第4回基本政策部会における議論のポイント (テーマ:「地域の魅力を育てる」)

【横島部会長代理提案のポイント】

国土再編の基本政策として都市再生と地域再編の2つの柱を掲げ、これに基づいて道路交通政策のあり方を考えるのが適当である。

1. 地域再編の方向性

- ・ 個々人の移動が多様化し、範囲が拡大するなか、生活圏は所属する行政圏を超えていく。そこで、地域生活圏を概念化し、地域政策の基本に据えてはどうか。
- ・ 地域生活圏を考える上で、マルチモーダル・インターモーダルの概念が重要で、例えば、都市内移動の5キロまでの移動は自転車、10キロまでをバス、50キロまでを自動車、それを超えるものは鉄道・航空といった形にパターン化し、道路整備と結びつけていくことも可能ではないか。

2. 地域計画と道路整備の整合性

- ・ これからの道路計画は、周辺の都市計画、産業計画、宅地計画、その他の計画と総合的・合理的な調整を図ることが必要である。
- ・ 地域の住民がNPO等との地域づくりの活動を通じて、道路の使い方と道路整備のあり方を考えていくことが大切である。

3. 道路整備とプロセスの問題

- ・ 短い区間でもできたところから供用を図るなど道路整備のベネフィットの還元を早期に実現させる手法を考えるべきである。
- ・ 国民から道路工事に対する理解を得るためには、現場レベルの知恵を生かすようなきめ細やかな対応を行う必要がある。

4. 情報公開と責任

- ・ 第1に、情報の共有すること、次に、説明責任を果たすこと、その結果、責任を共有すること、という3段階で公と民が責任を分担すべきである。
- ・ 公の立場と個の立場、これのパートナーシップを図っていくということでない、これからの公共事業は進まない。

5. 美しい国土作りのために

- ・ 国土交通省の総合的な行政感覚を生かして、国土の景観が調和のとれたものになるよう期待したい。
- ・ ユーザーとしての国民が道路に対して、何を求め何を不満としているかを正確に把握すべきで、そのための方法として生活インフラのきめ細かいところを総点検することが急務である。

【家田委員提案のポイント】

「台」の道路から「人」の道路への発想の転換
真に国民に提供すべきは「使える道路」
道路の機能を最大限に引き出す工夫が必要
日常のマネジメントが基本

A．地方部・高速道路のパラダイム転換

（１）高速道路の利用上の問題点

- ・ 地方部の高速道路の問題点は、近距離での利用率の低さにあり、高めの料金、町を迂回がちなルート、長いＩＣ間隔がその理由。

（２）地方部の高速道路活用の必要性

- ・ 地方部では高速道路の活用により、広域モビリティ型社会、安全性向上、環境負荷軽減を目指すべき。
- ・ 仮にドイツ並みに高速道路が利用された場合の試算では、死者数が約千人減少、CO₂は約230万トンの削減などの効果。

（３）高速道路のパラダイム転換が必要

- ・ そのためには東名・名神の計画思想をそのまま転用した高速道路ではなく、地方にふさわしい計画思想が必要。（有料・プール制からの脱皮。）
- ・ アメリカでは、1956年に有料から無料へのハイウェイ整備に方針を転換。これを我が国の今後の道路整備の参考に。

（４）今後の地方部の高速道路のあり方

- ・ 構造基準の緩和など、地域の実情に応じた最適な構造の採用による適正な規模・規格でのネットワークの充実。
- ・ ＩＣ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ＩＣを追加することで、ＩＣ間隔を縮小。
- ・ 全国一律の料金水準を止め、「有効活用」を最大の目標として区間の特性に応じＥＴＣなどを活用した料金の弾力化を図る。
 - 「混雑区間」：夜間料金割引、都市圏迂回割引など、「ピークシフト誘導料金」による利用高度化
 - 「非混雑区間」：料金半額／無料化、夜間トラック割引、通勤定期など、「現道からの転換料金」による利用拡大

B．道路パフォーマンスマネジメントの導入 ～機能と空間の総合管理～

- ・ 道路マネジメントの充実には、道路の交通機能の最大活用、道路の多能化、沿道総合マネジメント、沿道参加型のマネジメントを重視するべき。
- ・ 顧客サービスと直結し、顧客の納得と支援に基づいた道路パフォーマンスマネジメントを導入すべき。
- ・ その際には、区間別管理と総合管理を実施すべき。
- ・ また、そのための社会実験をスタートすべき。

【主な意見】

既存道路の有効活用

- ・ 双子の赤字、採算が悪い、使われないというのは最低。採算が悪いのが問題ではなくて、使われないのが問題。
- ・ 採算性ではなく、活用される道路というが、経済的には採算性がとれないとだめではないか。地方部では一般の道路でも十分ではないか。
- ・ まずは既存の高速道路を十分に活用すべきという議論。これからつくる高速道路は、採算性も含め十分に検討することが必要。
- ・ すいている道路があってもかまわないが、誰が負担し、管理するのかを考えることが重要。

個性ある地域の形成

- ・ 高速道路の暫定二車線、将来的に四車線というのは、将来の成熟社会を考えると無駄ではないか。たとえ完成二車線であっても安全でスムーズに走ればよいのではないか。
- ・ 地域の魅力は誰が決定するのか。中央が考えるべきなのか。地方分権も考えるべき。どこにどういう道路を引くかという決定権の問題と、その財源を明確にした上で議論を進めるべき。
- ・ 「生活インフラの総点検」という言葉を出したが、国民が道路に何を求めているのかは分かっているようで分かっていない。素直な耳で総点検してみる必要があるだろう。
- ・ 海外と我が国の自然条件・社会条件の違い、リダンダンシーの確保などは、今後も考えることが必要。需要追随ではなく、暮らしに対応したインフラという観点。