

## 第5回基本政策部会における議論のポイント (テーマ:「安全を守る」「環境を保つ」)

### 【白石委員提案のポイント】

#### 1. 現状認識

今日、道路の量的ストックはある程度まで充足。

しかし、今後の人口減少や少子高齢化を考慮すれば、「安全性の確保」「車中心から歩行者中心」「暮らしの基礎的サービスの享受」などを視野に入れた道路・交通環境の創造が必要。

財政的制約があるなか、選択的な新規投資と既存ストックの質的向上が不可欠。

#### 2. 道路に求められる基本政策

##### 高齢者を含むすべての人が安全に歩ける道路環境

- ・ 今後一層進展する高齢化を考慮すれば、幅の広い歩道の設置、既設歩道の段差・傾斜・勾配の改善等の歩行空間のバリアフリー化を推進すべき。
- ・ 歩行空間の新たなニーズとして「たまり空間」の確保にも配慮する必要。
- ・ 交通広場等の整備による鉄道など公共交通機関への乗り換えのしやすさや寒冷地での除雪・凍結防止による安全な歩行空間の確保も重要課題。

##### 歩行者や自転車の利用を優先した生活環境ゾーンの形成

- ・ 住宅地では外周の幹線道路の円滑な交通確保と域内での最高速度規制、ハンプの設置などによる通過車両の抑制を図り、歩行者や自転車の安全・快適な利用を優先した「生活環境ゾーン」の形成を積極的に進めるべき。
- ・ その際ワークショップや交通安全総点検の実施など住民の主体的な参画が重要。

##### 安心して社会経済活動を営める道路インフラの確保

- ・ 脆弱な国土に災害が頻発していることから、救援ルート、緊急輸送路の確保など、災害から地域・生命を守れる道路の整備が必要。
- ・ 高齢者の自動車乗車中事故が増加していること及び今後高いモビリティニーズを持った超高齢化社会が到来することから、高齢者が安全に運転できる道路環境の整備が必要。
- ・ 道路で隣接地域を結ぶことにより、フルセット型施設の整備によらない医療・福祉、教育・文化等の生活の基礎サービスの格差の是正や都市的生活と農の体験の両立など暮らしの質の向上が可能。
- ・ 高度成長期に大量に建設された道路施設の老朽化が進んでおり、既に更新時代の始まりにあることから、新規建設重視から点検・維持・補修体制の強化を図るとともに、ライフサイクルコストに着目した整備を進めることが必要。

## 【横島部会長代理提案のポイント】

道路行政のなかでどんな環境対策ができるかという考え方ではなく、環境政策という大きなテーブルの上で、道路はそのために何ができるかと考え直すことが必要。

自然・地球問題は人類の存続に関わる問題、社会・生活環境は人間の尊厳に関わる問題。そういうきわめて大きな視野にたって対策に取り組むべき。

環境政策を考える上では、必ずしも市場経済だけで賄えないところは環境経済的な論点で考えるべき。

### 1．国民と行政の意識改革

- ・ 従来行政のみが持っていた情報について、行政と国民の間で「情報共有」をし、その過程で行政が「説明責任」を果たした以上、国民と行政は「責任共有」を行うべき。この「責任共有」がすべての考え方のキーワード。
- ・ 環境問題に関して、自動車も含め交通機関を利用する者としての国民は、被害者であると同時に加害者でもある。国民はこのような現状をきちんと認識して、環境に対する意識を高めていく必要がある。
- ・ 一方、行政は、自らの意識を高めていくとともに、国民の意識を高めイコールパートナーとして育てていくという役割を持っているということを認識すべき。

### 2．新しい取組みへの挑戦

- ・ 環境問題については、大型ディーゼル車対策など自動車単体への対策が効果大きい。自動車単体の低公害化・低燃費化などの技術開発に対して道路特定財源を投入するなど大きく踏み込むべき。
- ・ 私的制限が加わる大変難しいテーマであるが、自動車交通量の抑制（TDM）に本格的に取り組むべき。施策の名称についても利用者が責任を共有して車を減らすということがわかるような名称に変更すべき。
- ・ ETC（イテック）は単に有料道路の料金支払う能力を持つだけでなく、多様な料金政策に対応できる非常に有効なツールであり、その普及のためのアプローチが重要。そのために道路特定財源を投入することも考えられる。

### 3．行政機関の協働

- ・ 国だけで環境対策に取り組むのではなく、現実に生活者を抱えている地方公共団体が協働しなくてはTDMなどの対策は実際不可能。国と地方公共団体がタイアップすることが必要な時代になっているという認識を持つべき。

## 【有識者ヒアリングのポイント】

### 1. 熊坂義裕氏（宮古市長）

#### 命を守る道路の重要性

- ・ 福祉政策を行う上でも、道路がなければ何もできない。最低限「命を守る道路」だけは作るべき。
- ・ 交通量がなくても必要な道路はある。経済の格差はあっても、命の格差があってはならない。

#### 費用便益分析の便益の考え方

- ・ 便益に経済的観点しか入っていないのはおかしい。医療、防災の観点を入れるべき。

### 2. 柏谷増男氏（愛媛大学教授）

地方部の道路整備にあたり便益が小さいことを素直に認め、その上で地方の特殊性を考慮すべき。

短期的には地方の道路整備に関する国の制度の改善、中・長期的には地方が実情に応じて責任を持って自主的に判断できる地方分権が必要。

#### 地方部の特殊性

- ・ 利用者一台あたりの便益額の大きさにも配慮すべき。
- ・ 遠隔地住民の地方都市への交通に配慮すべき。
- ・ 災害の多発する地域では通行規制という異常事態に対する評価をすべき。

#### 制度的改善

- ・ オーバースペックを止め、現地の実情に合わせた柔軟な設計基準を適用すべき。
- ・ 様々な道路整備主体を調整すべき。

## 【主な意見】

### 評価システム（手法、基準、便益の考え方）

- ・ 「命を守る」という観点は便益に入れるというよりは、それ以前の問題ではないか。
- ・ 「命を守る道路」とともに「世論の支持を得られる道路」という観点で、高齢者の問題とか、若い女性がいい美容院に行きたいという問題をどう考えるのか。世論にもいろいろなものがあり、命の問題も含めて、プライオリティをどうつけていくかが問題。
- ・ 最も困難な地域から着手していくということも重要ではないか。
- ・ 道路の峻別が必要ということは異論のないところだと思うが、どうやって峻別するのが大きな悩み。
- ・ 費用便益分析は、発展途上国では有益だが、日本のような成熟した国、地域ではあわない。古典的な費用便益分析ではなく、多目的な評価が必要。
- ・ 様々な観点から評価を行い点数化し事業採択の基準とすることも重要であるが、これらのプロセスや結果を公表し、透明性を高めることがより重要である。

### 車の使い方（都市部・地方部、代替交通機関）

- ・ 車というのは極めて便利な乗り物であり、特に地方において生活を楽しむためには不可欠なものである。今後の高齢化社会を考えた場合、高齢運転者の利便性を高めるような方向を目指すべき。
- ・ 車が便利なのは否定しないし、今後環境に配慮した車がでてくれば環境問題は解決されるかもしれない。しかし、事故と渋滞の問題は解決不可能。車の使い方、賢い使い分けを考えるべき。都市部では少し車を我慢すべき。
- ・ 道路だけですべてを解決できるのか。救急医療の点では、例えばドイツはヘリコプターを導入して成功している。また、都市部へのアクセスについては不規則のバスを導入することによって、代替できるのではないか。こういった手段に道路財源を投入してもよいのではないか。地方の声をすべて道路で解決しようとした場合、財源の面から不可能になるのではないか。
- ・ 地方では、道路交通しか手段がなく、代替交通を考えていくのは困難。
- ・ TDMも重要だが、どうやって車を利用している人にあきらめさせるのか。現実的な方法はほとんどない。