

基本政策部会に寄せられた意見

回答数（総数）： 8 1 7 件（ 5 月 1 5 日現在）

（ 136 件（ 3 月 19 日現在） 398 件（ 4 月 17 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 I R 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) 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、F A X による意見も受付。

2. 寄せられた意見の内容

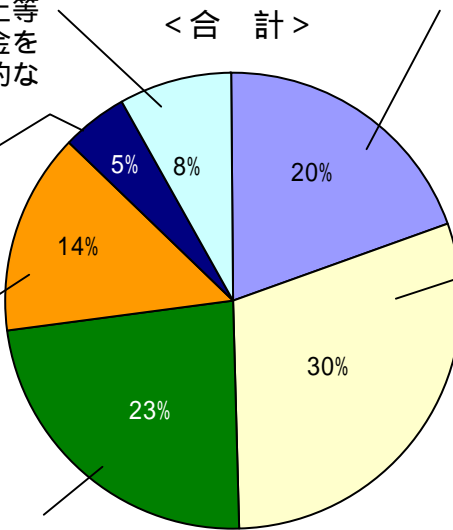
1) 6 つの方向性のうち重要と思われるもの（回答者数：410名）

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

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

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

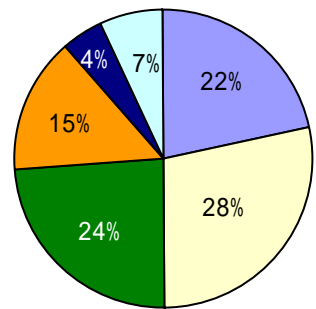
3) 「道路単独主義」から、鉄道等の公共交通機関との適切な役割分担を考慮した「インターモーダルな総合的



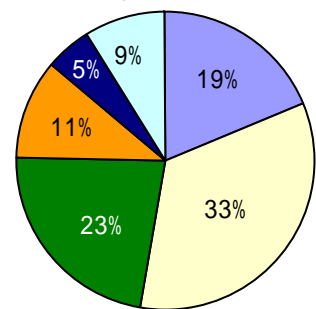
1) 「量的拡大」重視から、既存のストックの改善と活用を最大限に考慮した「峻別した新規投資と既存施設の有効活用」へ

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・自転車など生活重視」の施策へ

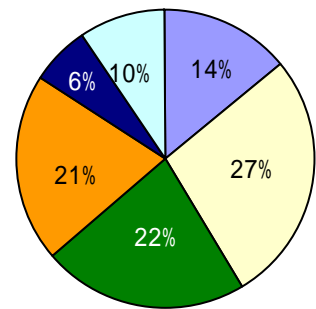
< 大都市 >



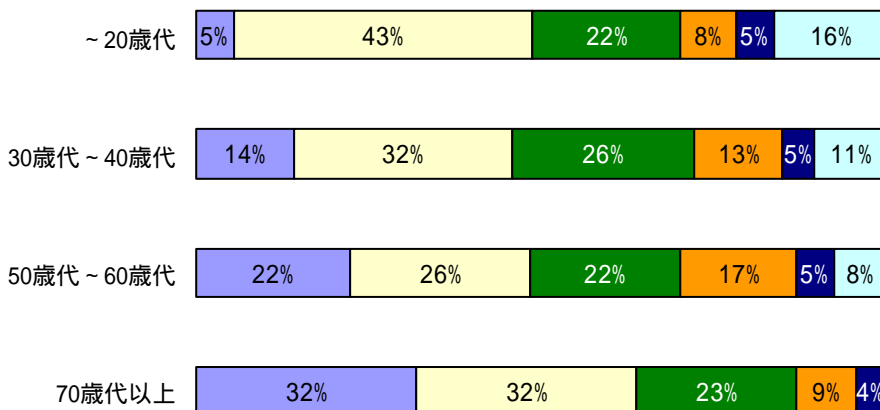
< 中都市 >



< 小都市、農村地域 >



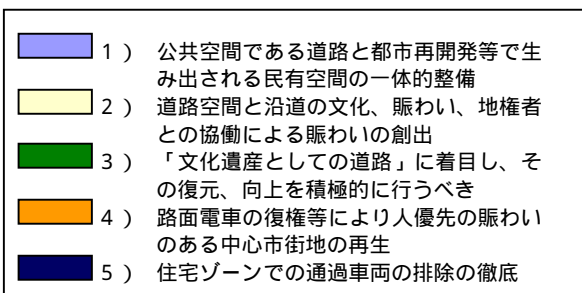
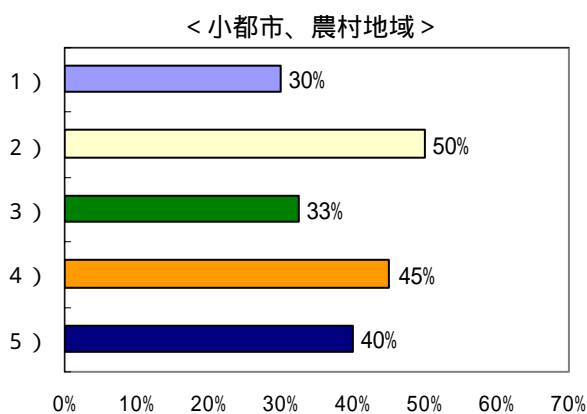
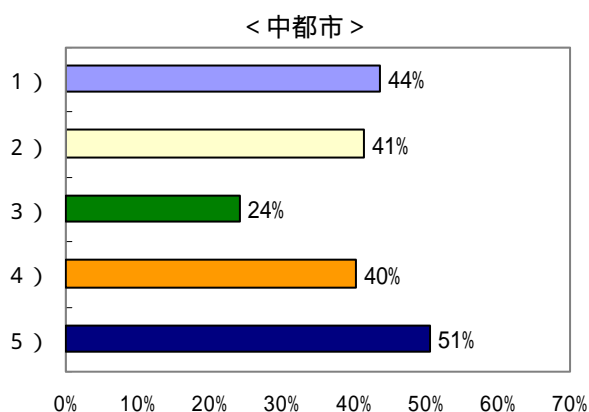
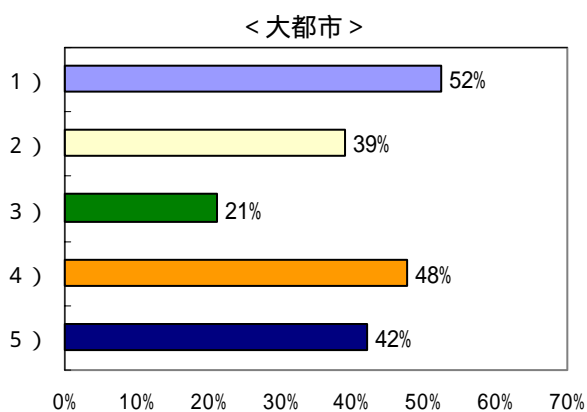
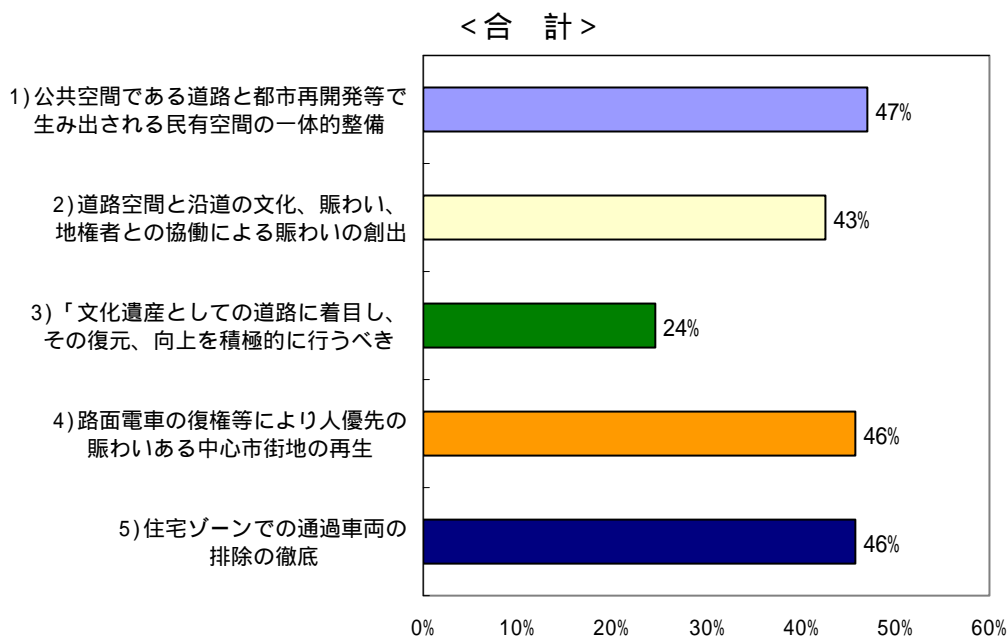
< 年代別 >



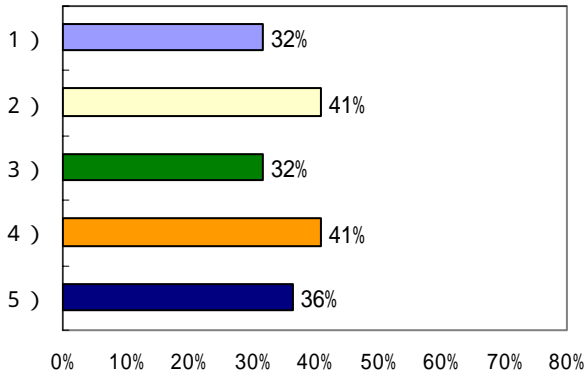
注) 各グラフとも、選択肢を回答いただいた属性の明らかな方のみ集計している。(以降同様)

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

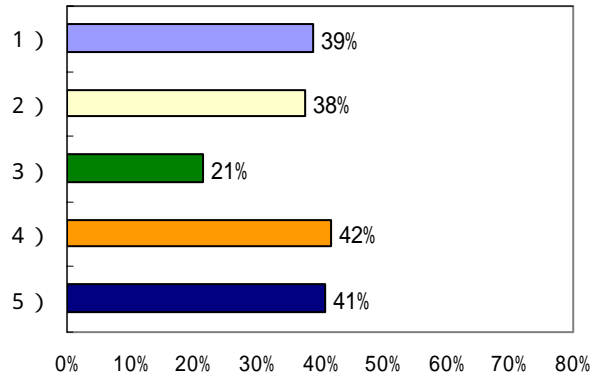
(回答者数：255名)



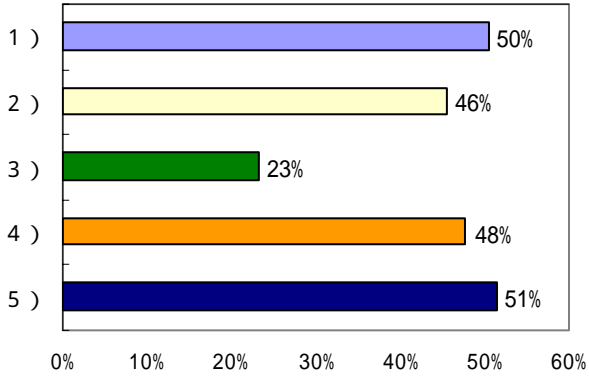
< ~20歳代 >



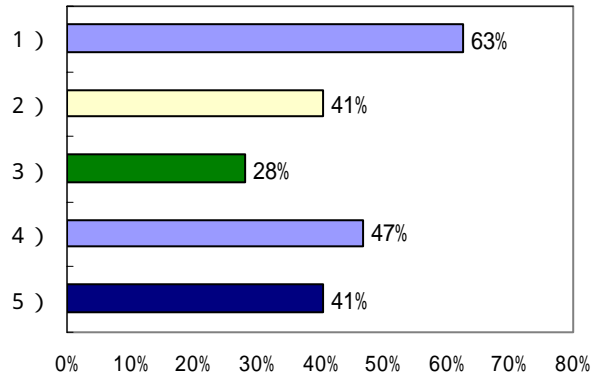
< 30歳代 ~ 40歳代 >



< 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：256名）

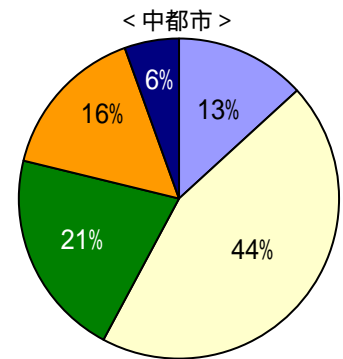
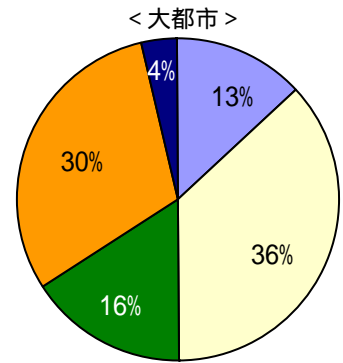
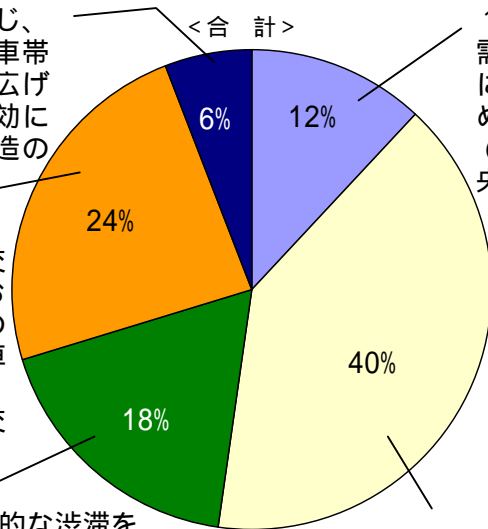
5) 地域特性に応じ、歩道を狭めて駐停車帯を設置し車道部を広げるなど、道路を有効に活用するための構造の再編

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

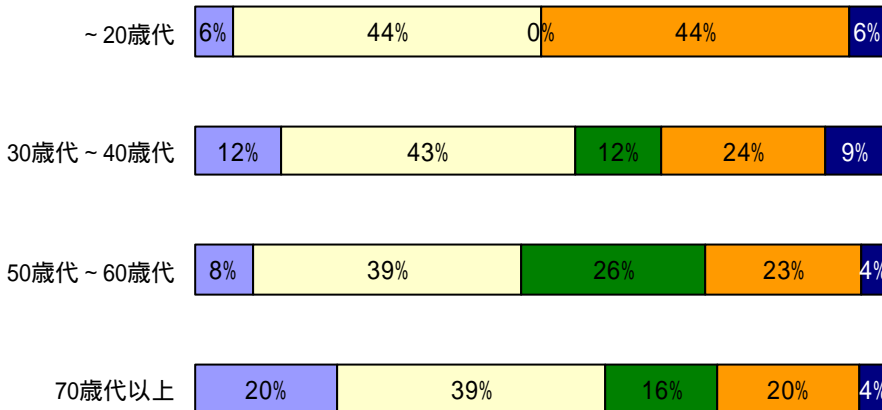
3) 高速道路の慢性的な渋滞を解消するための弾力的な料金施策の導入

1) 大量の輸送需要を効率的に処理するための幹線道路（東名高速、圏央道等）の整備

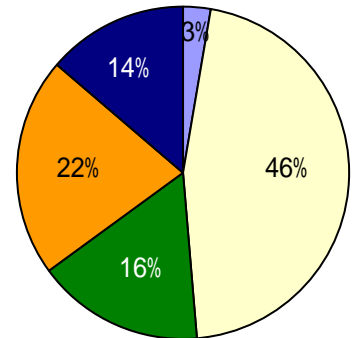
2) 渋滞を解消するための環状道路、バイパス（外環、新大宮バイパス等）の整備



<年代別>

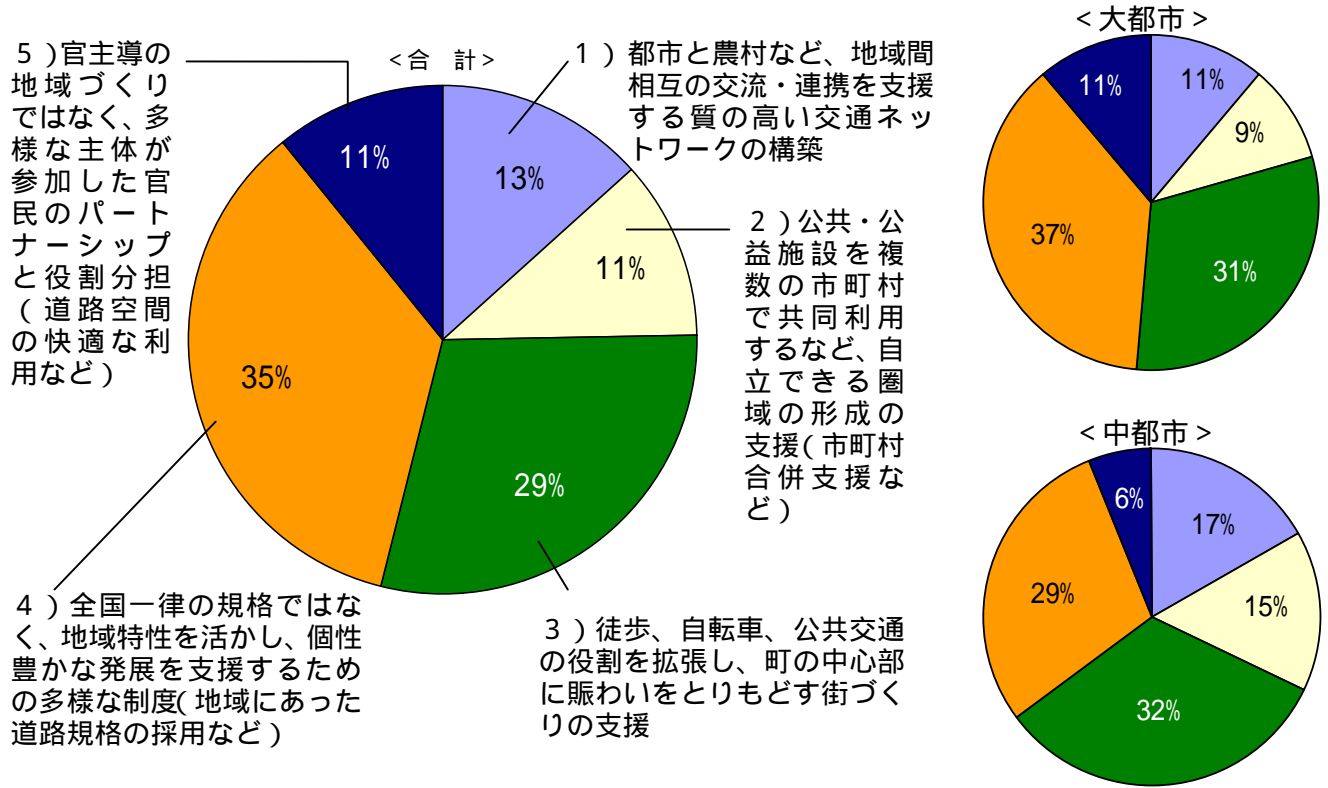


<小都市、農村地域>

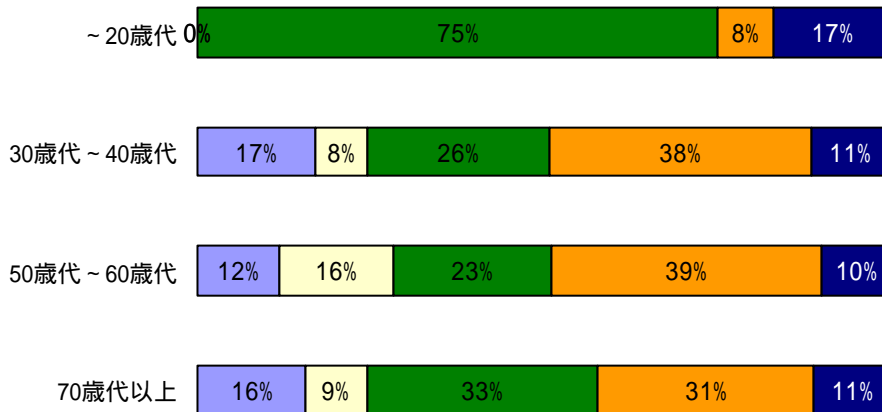


4) 地域の魅力を育てるために重要と思うもの、「地域」と「自動車専用道路」との関係について重要と思うもの

地域の魅力を育てるために重要と思うもの（回答者数：200名）



<年代別>



「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：195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いらない。

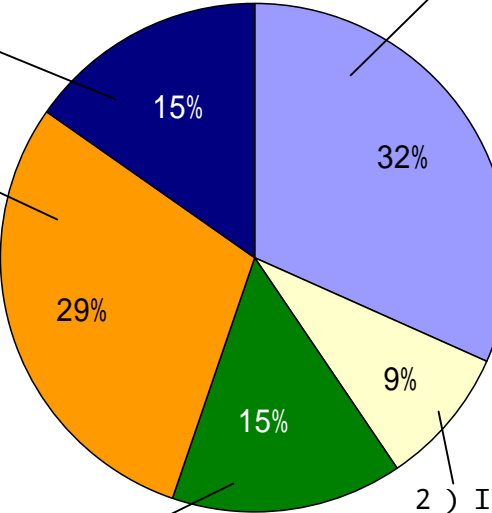
4) 全国一律の料金水準を止め、「非混雑区間」においては、ETCを活用した現道からの転換による利用拡大のための料金政策(例)料金半額/無料化、夜間トラック割引、通勤定期など)を実施すべき。

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。

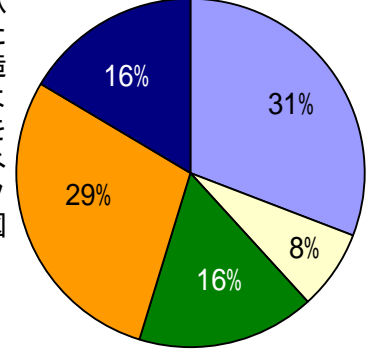
1) 構造基準の緩和や完成2車線の採用など、地域の交通状況に応じた最適な構造の採用により、効率性を確保したネットワークの充実を図るべき。

2) 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を追加することにより、IC間隔の縮小を図り地域にとっての利便性を高めるべき。

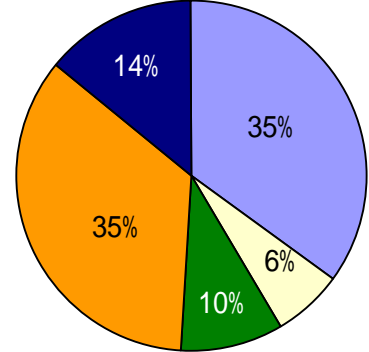
<合計>



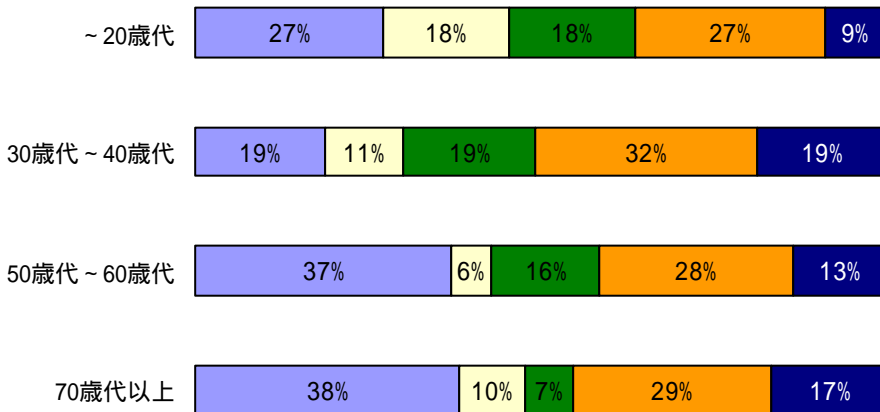
<大都市>



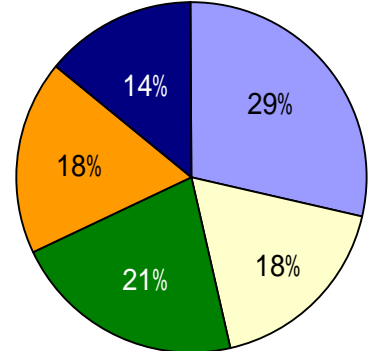
<中都市>



<年代別>



<小都市、農村地域>



5) 道路行政に対するご意見の例

峻別した新規投資

- ・高速道路を建設には莫大な費用が投入される。また、鉄道や新交通システムの建設にも莫大な費用が投入される。ところが、同じ該当地域で別々に工事がされていることがある。主体が道路公団と地方自治体と別々になっていたりするため、相互に構想の共有や費用の分担が簡単にできないためだと考えるが結果的には国民や住民の税金を無駄にしている。
- ・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、管理に当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。

個性ある地域づくり

- ・「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失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。こうした現状のなかで、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」ような地域づくりの施策が必要であると存じます。
- ・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、そのような国行政でなければならないと思います。
- ・「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ます。地域外の人々の立場では、非日常の生活が体験出来、偶に行ってみたい、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。

- ・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。

歩行者・自転車の重視

- ・道路行政と交通警察との融合も部分的には必要なのでは。
- ・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。
- ・たとえば、関東地方一円を、自転車で旅することを、現在、子どもたちに許せる親は極めて少ないと思いますが、それがヨーロッパ諸国のように可能になるような道路の用途を考えたいと思います。夏・冬などの休暇中を、自律した子どもの魂を養うために道路網があると、考えるだけでも胸がおどりますが、その主導こそ政府はやるべきだと思います。動力付きのクルマと、自転車や歩行者の群をきちんと分けて頂けないでしょうか。 - - 安全をモノサシにして。
- ・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。
- ・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。

公共交通機関との連携・分担

- ・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。

物流の効率化

- ・トヨタ方式に端を発したストックゼロ的指向は、流通（フロー）に様々な負荷を強いている。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。
- ・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う少し考えるべきだと思う。

弾力的な料金政策

- ・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と思う。

成果重視の評価システム

- ・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。

部会長試案に関して

- ・量的拡大から質的拡充へという議論は大事なことだと思います。そしてそれは道路整備の多様化を意味していると思われます。こういう議論ができることは、全国一律に道路を造ること自体が目的であった時代の終焉のように思われます。このことは歓迎すべき事柄であると思います。しかしながら、地方にいけば、まだまだ道路自体が量的に不足している地域があるというのも事実です。いままでの道路行政でも経済効率を考えなかったわけではないと思います。そのなかでも取り残されているということは、今後、費用対効果の追求がさらに厳しくなれば地域の切り捨てとうことにもなりかねません。道路の機能を考える場合、物流や人の流れなどの経済を支える側面と、医療、教育など、憲法で保証された国民が健康で文化的な生活を送る権利を護るための社会基盤としての側面があると思われます。近年のマスコミでは、よきにつれ悪しきにつれ、これらのうち極端な部分のみが強調して報道され、あたかもそれが全体であるかのような印象を与えています。特に後者の側面を持つ場合、前者の価値判断では「ムダ」として扱われます。審議会においては、このようなマスコミの報道に惑わされることなく、国や自治体が国民や住民に対して果たすべき役割・責任は何であるかということ踏まえた上で、今後の道路行政がどうあるべきかという議論を深めていただきたいと思います。

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。

第1回基本政策部会の議論内容に関する質問

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。このうちもっとも重要と思われるものを“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

第2回基本政策部会の議論内容に関する質問

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まじり、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事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。

第3回基本政策部会の議論内容に関する質問

問い13.

第3回基本政策部会で、「経済活力を高める」をテーマに道路及び道路行政のあり方について議論がなされました。以下の項目のうち、「道路」と「経済」との関係において、最も重要と思われるもの”ひとつ”を選んでください。

- 1) 大量の輸送需要を効率的に処理するための幹線道路(東名高速、圏央道等)の整備
- 2) 渋滞を解消するための環状道路、バイパス(外環、新大宮バイパス等)の整備
- 3) 高速道路の慢性的な渋滞を解消するため、高速道路料金を混雑度に応じて変化させたり、一定時間内は一般道路との乗り継ぎを自由とするなどの弾力的な料金施策の導入
- 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(駐車禁止区域の設定等)することによる交通容量の拡大
- 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

第4回基本政策部会の議論内容に関する質問

問い12-1

第4回基本政策部会で、「地域の魅力を育てる」をテーマに議論がなされました。以下の項目のうち、地域の魅力を育てるために最も重要であると思われるもの”ひとつ”を選んでください。

- 1) 都市と農村など、地域間相互の交流・連携を支援する質の高い交通ネットワークの構築
- 2) 公共・公益施設を複数の市町村で共同利用するなど、自立できる圏域の形成の支援(市町村合併支援など)
- 3) 徒歩、自転車、公共交通の役割を拡張し、町の中心部に賑わいをとりもどす街づくりの支援(バスや路面電車など公共交通サービスの導入やシンボルロードの整備など)
- 4) 全国一律の規格ではなく、地域特性を活かし、個性豊かな発展を支援するための多様な制度(地域にあった道路規格の採用など)
- 5) 官主導の地域づくりではなく、多様な主体が参加した官民のパートナーシップと役割分担(道路空間の快適な利用など)

問い12-2

第4回基本政策部会で、「地域の魅力を育てる」のテーマのうち自動車専用道路関係について、家田委員から、広域モビリティ型社会の実現、交通安全性の向上、環境負荷の軽減などのためには、自動車専用道路が有効に使われるための施策を講じつつ、地方部においても自動車専用道路の機能を提供すべきであるとの提案がなされました。以下の項目のうち、「地域」と「自動車専用道路」との関係において最も重要と思われるもの”ひとつ”を選んでください。

- 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に努めるべき。
- 2) 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を追加することにより、IC間隔の縮小を図り地域にとっての利便性を高めるべき。
- 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。
- 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。
- 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いらない。

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>