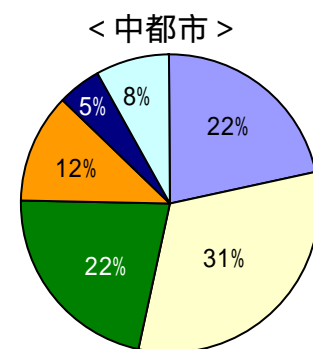
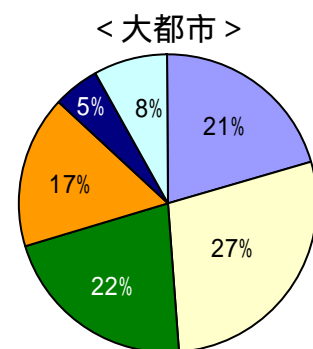
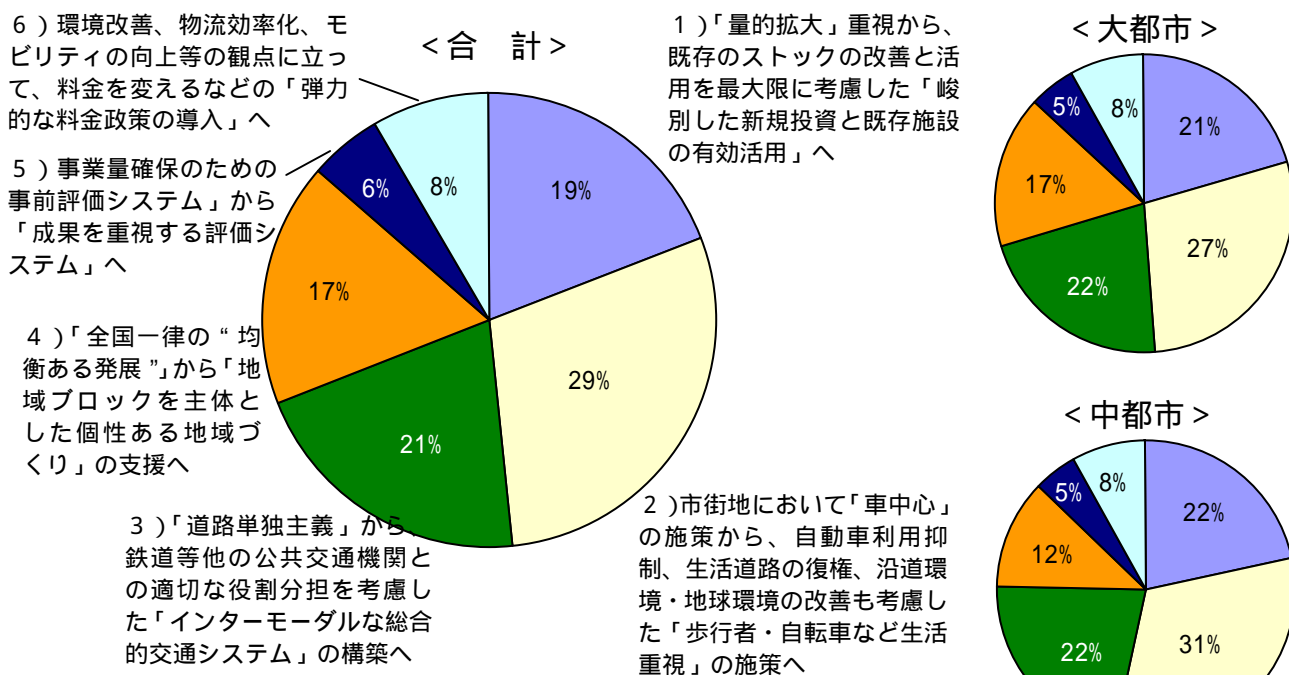


## 参考資料 基本政策部会に寄せられた意見

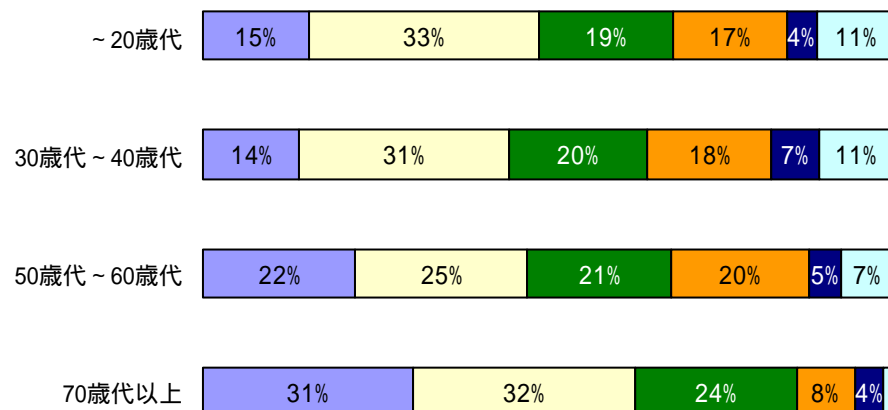
### 1. 選択式アンケートの集計結果

道路分科会基本政策部会における議論は、国土交通省道路局ホームページ「道路IRサイト」において部会後速やかに資料と議事概要を公開した。その際、部会において議論された内容を踏まえて、次のとおりアンケート調査を実施した。質問内容及び回答結果は次のとおりである。なお、各界有識者にも部会概要を送付し意見をいただいた。総回答数は2,139件である(7月26日現在)。

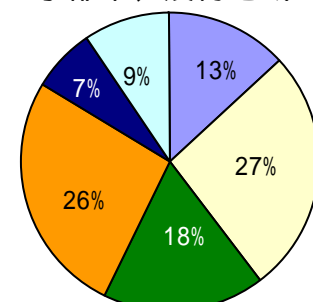
問1 第1回基本政策部会で、部会長から道路行政転換のための6つの方向性が示されました。このうちもっとも重要と思われるもの"ひとつを"選んでください。  
(有効回答者数：622名)



**< 年代別 >**



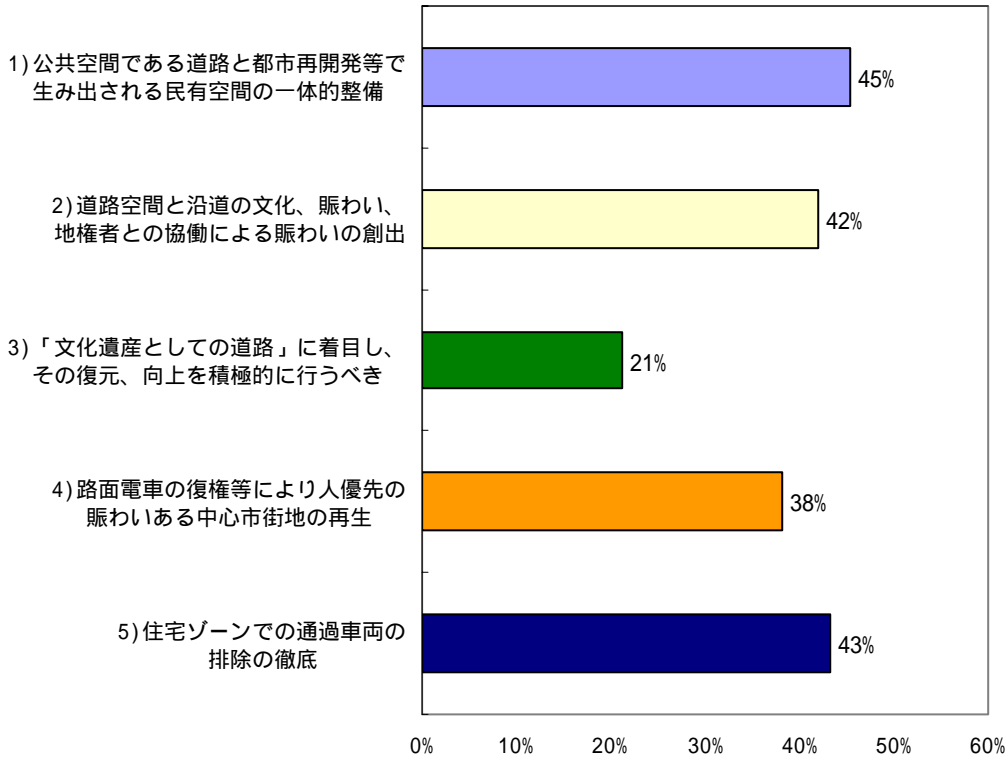
**< 小都市、農村地域 >**



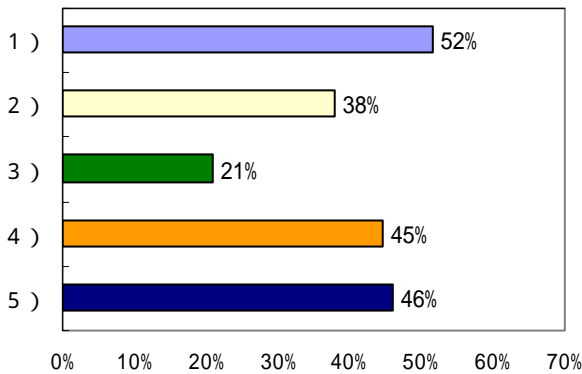
注) 各グラフとも、選択肢を回答いただいた属性の明らかな方のみ集計している。(以降同様)

問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が、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。(有効回答者数：453名)

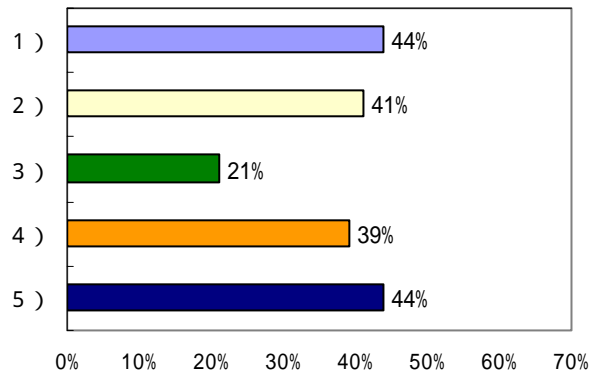
<合計>



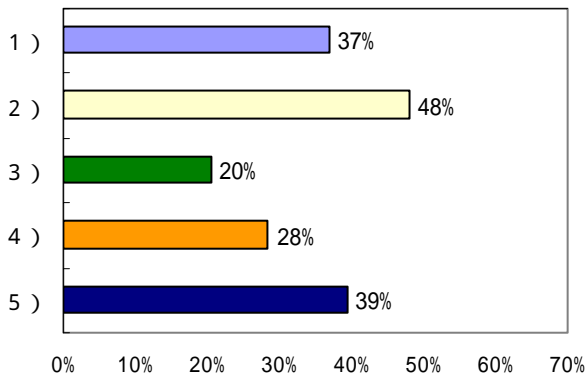
<大都市>



<中都市>

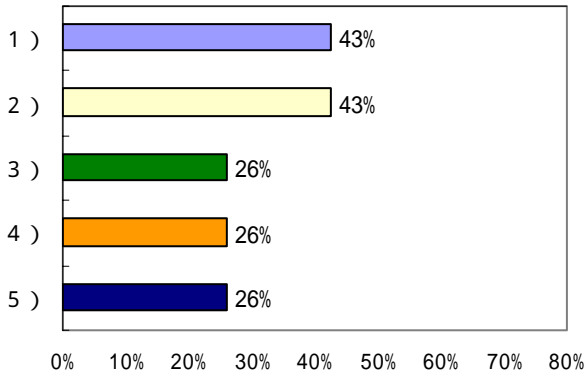


<小都市、農村地域>

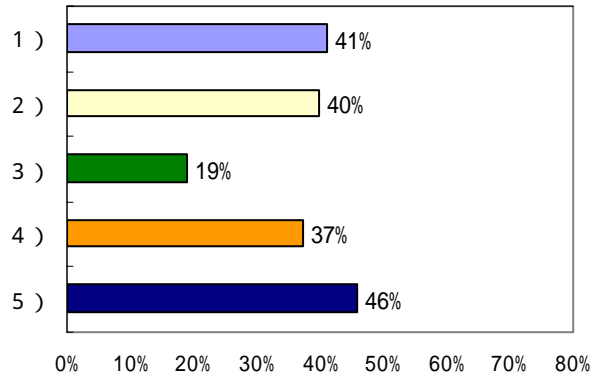


- 1) 公共空間である道路と都市再開発等で生み出される民有空間の一体的整備
- 2) 道路空間と沿道の文化、賑わい、地権者との協働による賑わいの創出
- 3) 「文化遺産としての道路」に着目し、その復元、向上を積極的に行うべき
- 4) 路面電車の復権等により人優先の賑わいある中心市街地の再生
- 5) 住宅ゾーンでの通過車両の排除の徹底

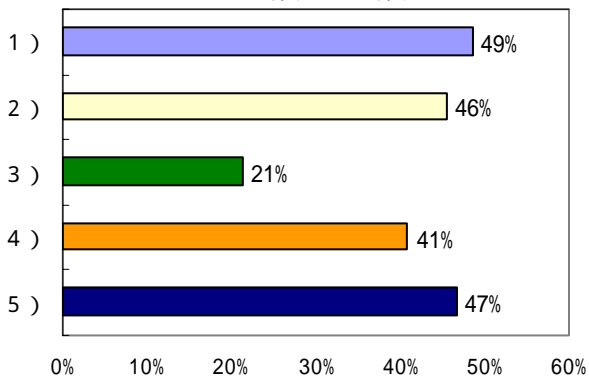
< ~20歳代 >



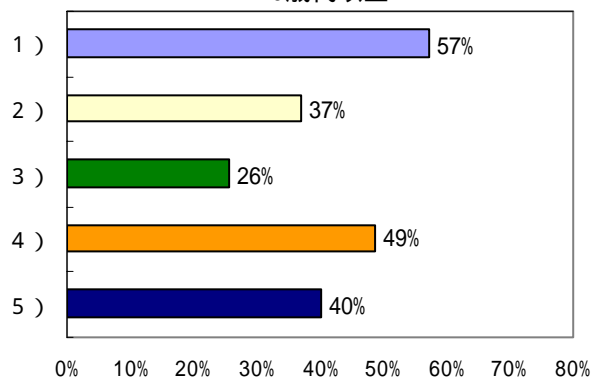
< 30歳代 ~ 40歳代 >



< 50歳代 ~ 60歳代 >

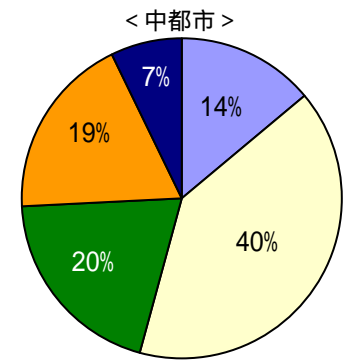
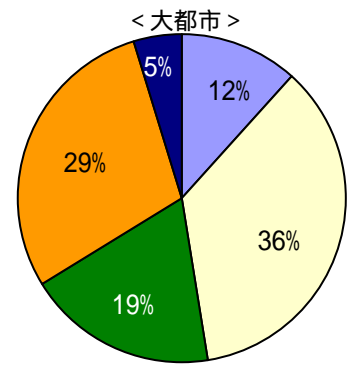
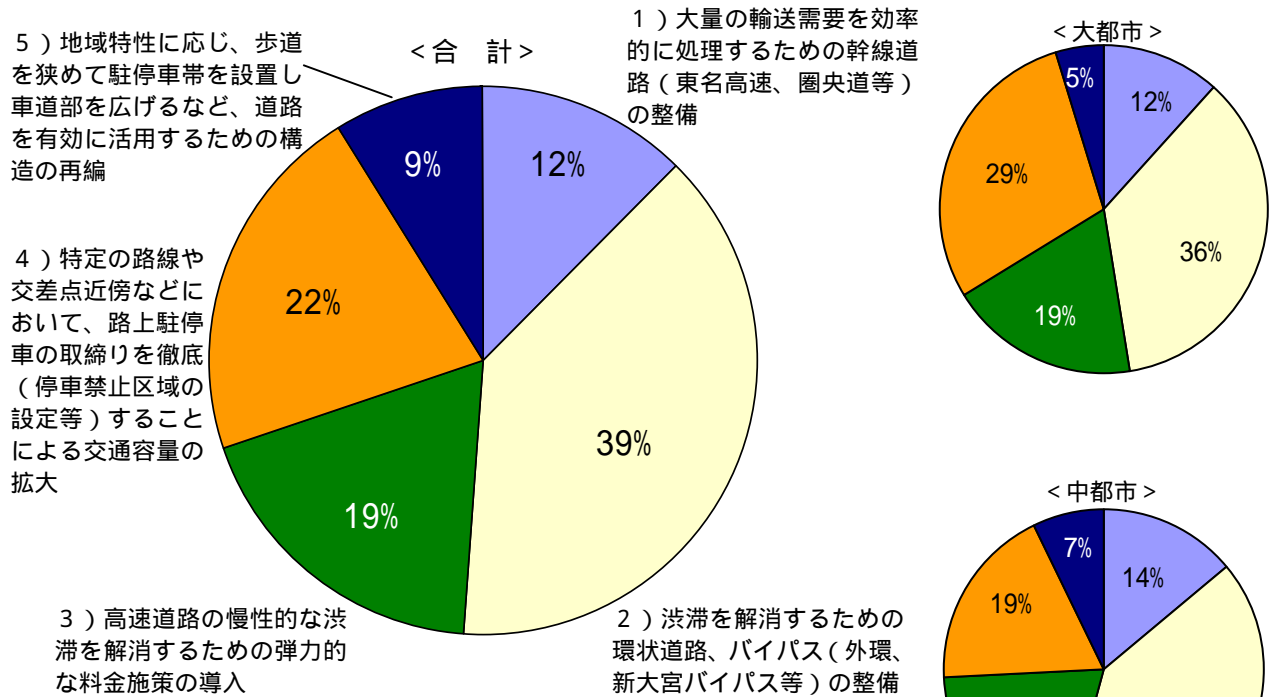


< 70歳代以上 >

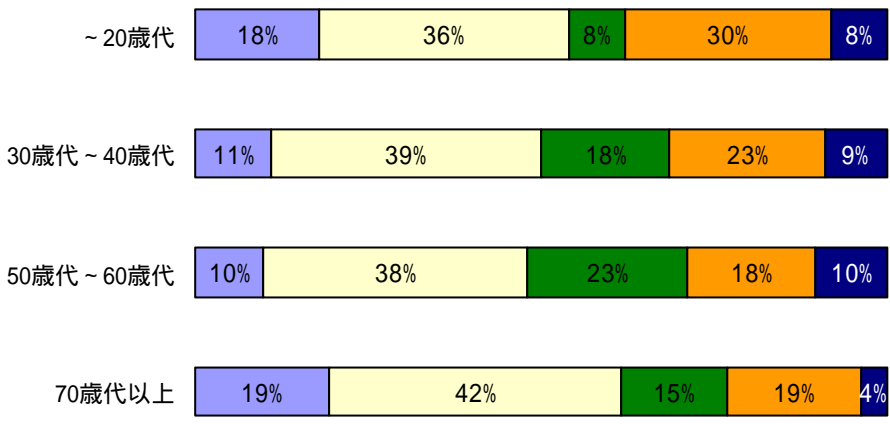


- 1) 公共空間である道路と都市再開発等で生み出される私有空間の一体的整備
- 2) 路空間と沿道の文化、賑わい、地権者との協働による賑わいの創出
- 3) 「文化遺産としての道路」に着目し、その復元、向上を積極的に行うべき
- 4) 路面電車の復権等により人優先の賑わいのある中心市街地の再生
- 5) 住宅ゾーンでの通過車両の排除の徹底

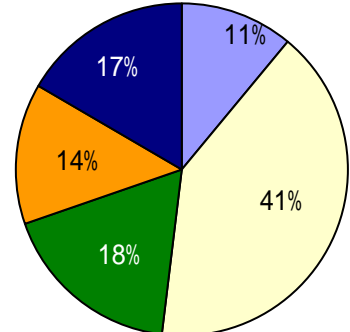
問3 第3回基本政策部会で、「経済活力を高める」をテーマに道路及び道路行政のあり方について議論がなされました。以下の項目のうち、「道路」と「経済」との関係において、最も重要と思われるもの”ひとつを”選んでください。  
 (有効回答者数：460名)



**<年代別>**

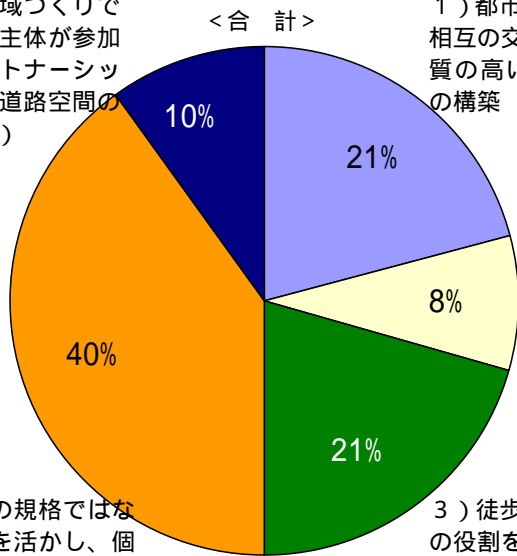


**<小都市、農村地域>**



問4 - 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。(有効回答者数：744名)

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)



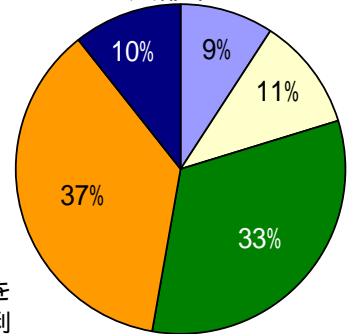
1) 都市と農村など、地域間相互の交流・連携を支援する質の高い交通ネットワークの構築

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)

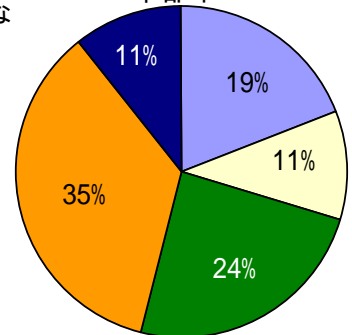
3) 徒歩、自転車、公共交通の役割を拡張し、町の中心部に賑わいをとりもどす街づくりの支援

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)

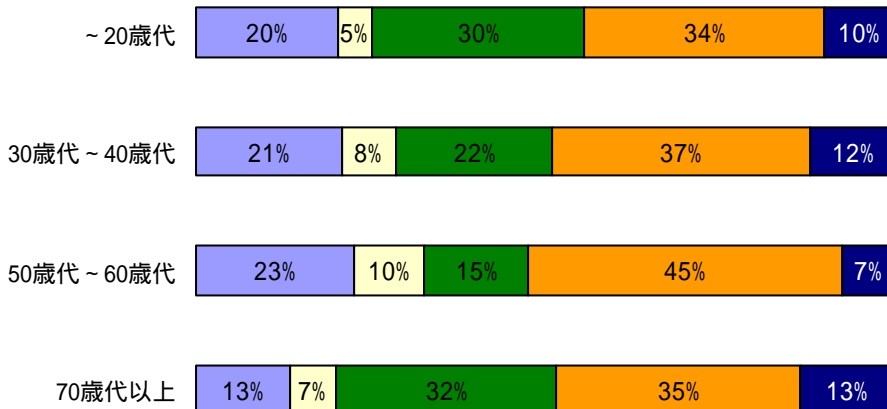
<大都市>



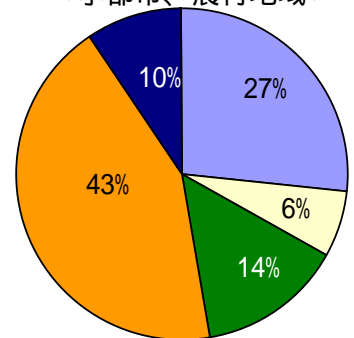
<中都市>



<年代別>



<小都市、農村地域>



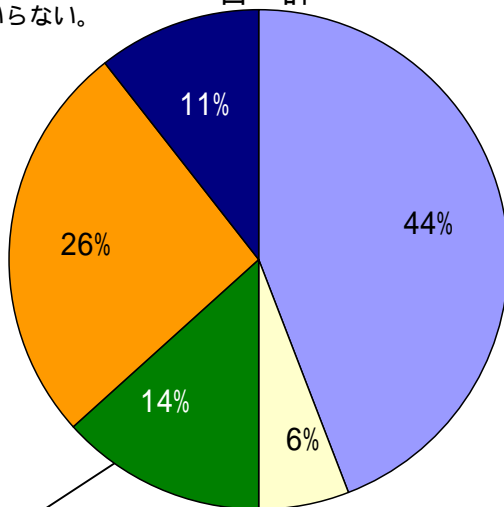
問4 - 2 第4回基本政策部会で、「地域の魅力を育てる」のテーマのうち自動車専用道路関係について、広域モビリティ型社会の実現、交通安全性の向上、環境負荷の軽減などのためには、自動車専用道路が有効に使われるための施策を講じつつ、地方部においても自動車専用道路の機能を提供すべきであるとの提案がなされました。以下の項目のうち、「地域」と「自動車専用道路」との関係において最も重要と思われるもの”ひとつを”選んでください。(有効回答者数：737名)

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。

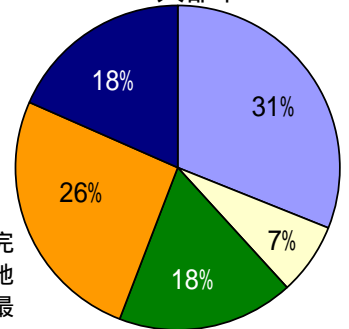
3) 全国一律の料金水準を止め、「混雑区間」においては、ETCを活用したピークシフト誘導など、利用高度化のための料金政策(例)夜間料金割引、都市圏迂回割引など)を実施すべき。

<合計>

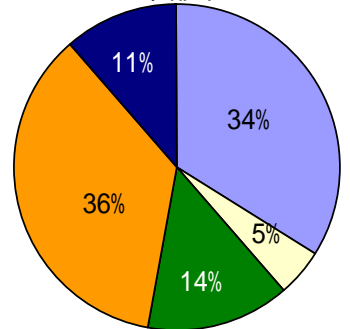


1) 構造基準の緩和や完成2車線の採用など、地域の交通状況に応じた最適な構造の採用により、効率性を確保したネットワークの充実を図るべき。

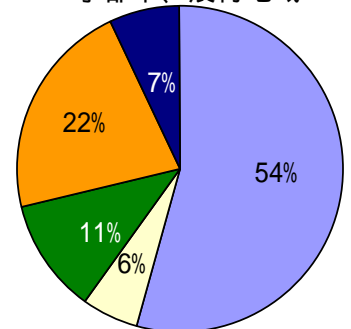
<大都市>



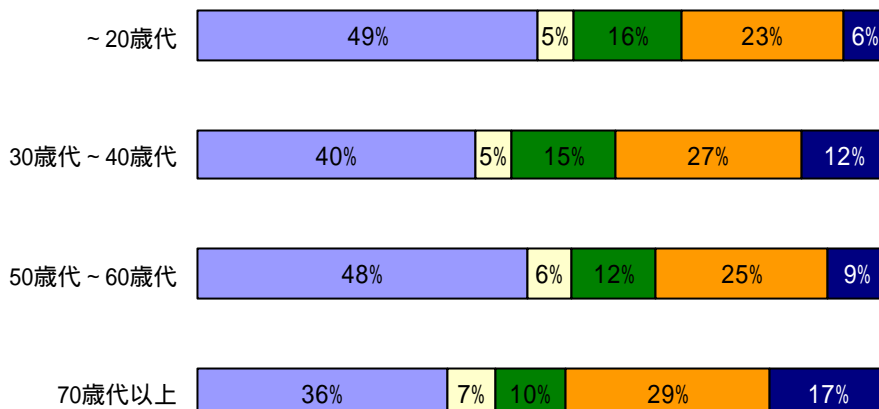
<中都市>



<小都市、農村地域>



<年代別>



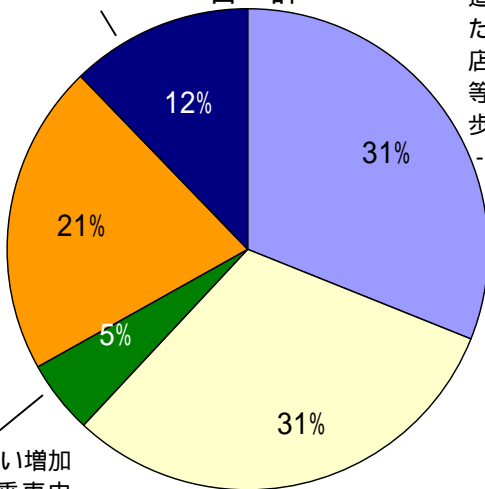
問5 - 1 第5回基本政策部会で、「安全を守る」をテーマに道路及び道路行政のありについて議論がなされました。以下の項目のうち、<交通事故防止の視点>から最重要と思われる施策”ひとつを”選んで下さい。(有効回答者数：374名)

5) 幹線道路に存在する事故多発地点での集中的な対策実施と事故発生要因の詳細な調査分析に基づく適切な対策内容の立案を図る

4) 幹線道路での事故・渋滞対策として、違法駐車著しい道路について、交差点部でのカラ・舗装など、道路管理者、警察、地元自治体が連携し、ハード面とソフト面が一体となった違法駐車対策を実施する

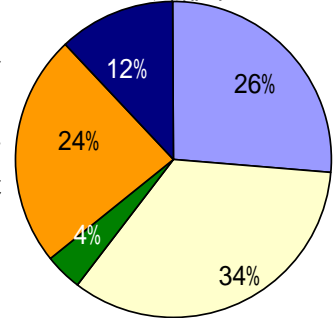
3) 人口の高齢化に伴い増加する高齢者の自動車乗車中事故に対応するため、道路管理者と公安委員会が連携し高齢者が安全に運転できる道路環境の整備を進める

<合計>

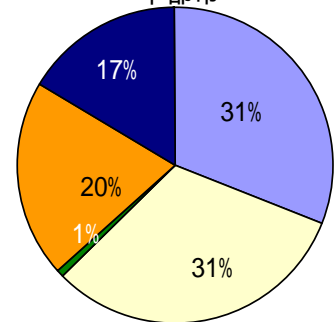


1) 高齢者を含むすべての人が安全に歩ける道路環境の整備を図るため、市街地の駅、商店街、病院、福祉施設等を結ぶ道路における歩行空間のバリアフリー化を進める

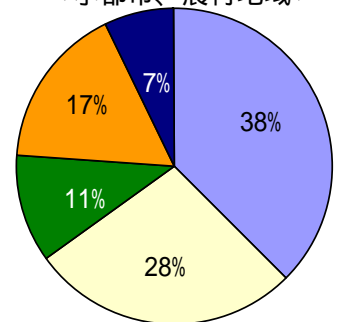
<大都市>



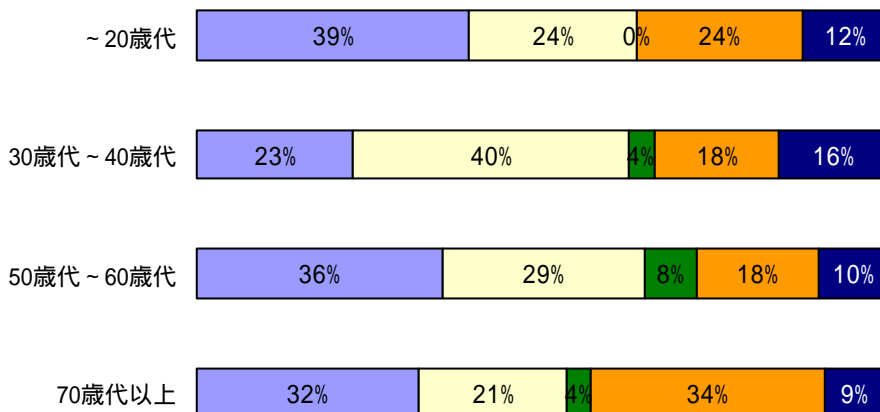
<中都市>



<小都市、農村地域>



<年代別>



問5 - 2 第5回基本政策部会で「環境を保つ」をテーマに議論がなされ、「国民と行政の意識改革」「新しい取組みへの挑戦」「行政機関の協働」の3つの提言がなされました。以下の項目のうち環境を保つ上で最も重要であると思われるものをひとつを選んでください（有効回答者数：375名）

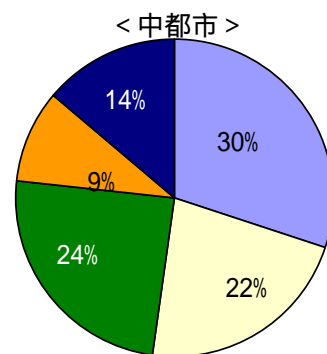
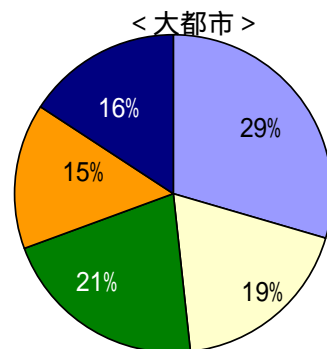
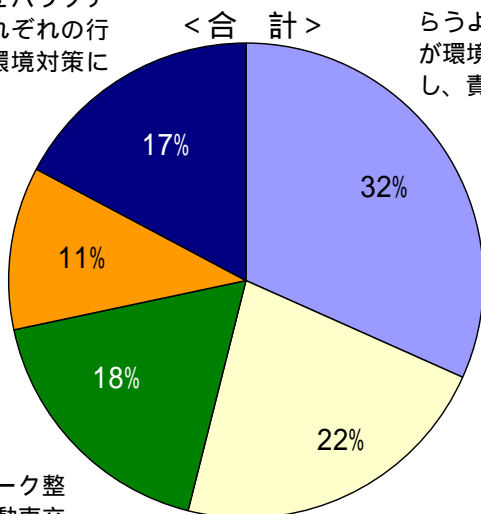
5) 地方公共団体は地域の状況を踏まえた確かな環境対策を実施し、国がそれをバックアップするなど、それぞれの行政機関が協働して環境対策に取り組むこと

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

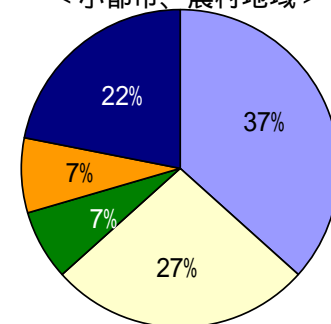
3) 道路ネットワーク整備だけでなく、自動車交通量を抑制する施策に本格的に取り組むこと

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

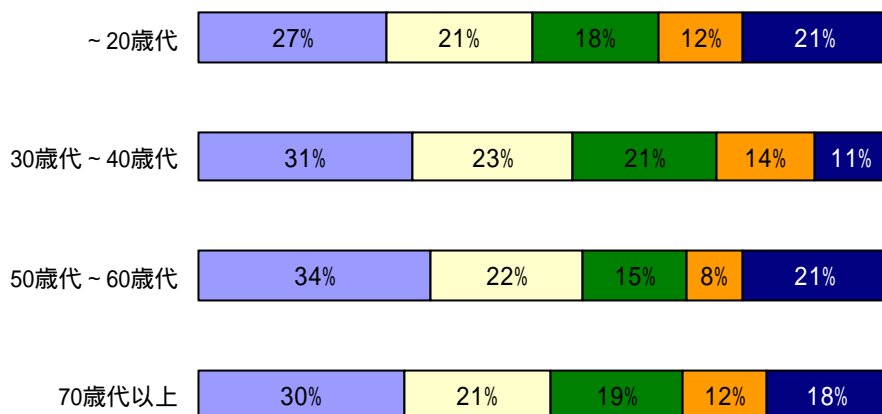
2) 道路行政としても自動車の低公害化・低燃費化など環境対策に資する技術開発に積極的に取り組むこと



<小都市、農村地域>



<年代別>





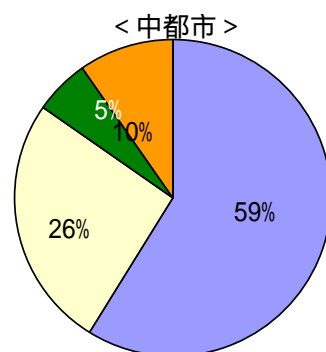
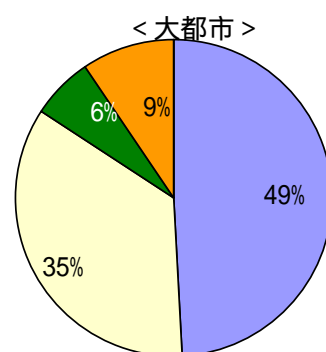
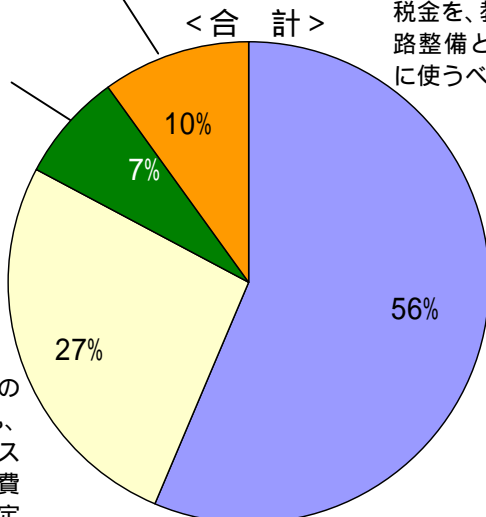
問6 第6回基本政策部会で、道路整備財源に関する提案が行われました。現在、道路整備財源は、ガソリン税や自動車重量税等の道路特定財源でまかなわれていますが、以下の項目のうち、今後の道路整備財源のあり方として最も重要であると思われるもの”ひとつを”選んでください(有効回答者数：575名)

4)道路整備のための費用は、自動車利用者の負担ではなく、国民一般の負担を中心として賄うべきであり、道路整備のために課せられていたガソリン税等の自動車関係諸税の税は廃止又は税率を引き下げるべきである。

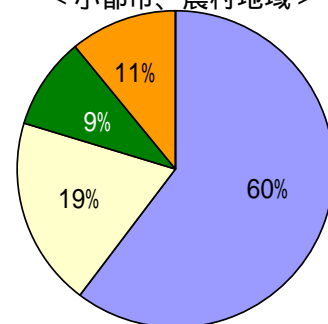
1)道路整備のための費用は、直接的に道路を利用する自動車利用者の負担(道路特定財源や料金)を中心として賄うべきであり、道路整備を目的として自動車利用者が支払っている税金を、教育や福祉など道路整備とは無関係の分野に使うべきではない。

3)道路整備のための費用は、自動車利用者の負担ではなく、国民一般の負担を中心として賄うべきである。ただし、ガソリンや自動車に課せられている現在の税金を安くすると、自動車を利用する人が増えて環境悪化を招くため、それらの税率はそのままとすべきである。

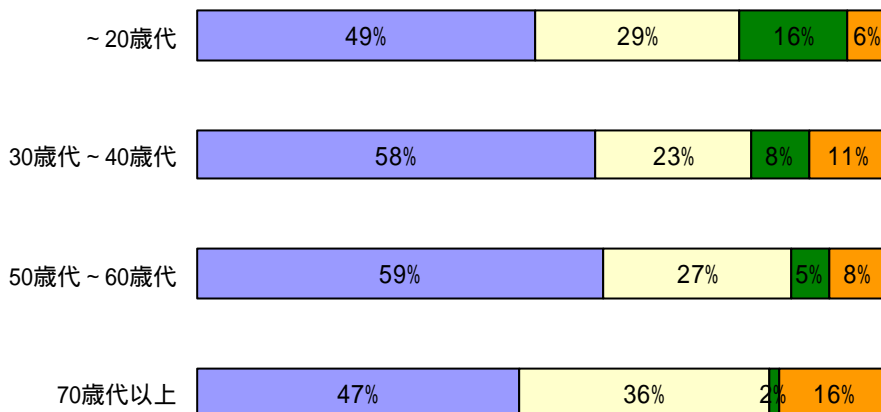
2)自動車利用者は、道路整備のための費用を負担するほかにも、踏切や駅の自由通路、鉄道やバスなどの公共交通機関のための費用も負担すべきであり、道路特定財源は、そのような分野にも活用すべきである。



<小都市、農村地域>



<年代別>



## 2. 自由意見の整理結果

基本政策部会には、インターネット、FAXなどにより各界、各層より2,139件の意見が寄せられた。意見の内訳は、道路IRサイト等(431件)、各界有識者(1,708件)となっている。また、地方自治体の首長3,202人(都道府県知事等46人、政令指定市市長12人、その他の市町村長3,144人)からヒアリングを実施して意見をいただいた。

以下は、多数の自由意見の中から同種の意見を集約し、中間報告(案)の構成にしたがって再整理したものである。文末に括弧書きのある意見は、各地方の自治体首長の意見である。また、括弧書きのない意見は、道路IRサイトや各界有識者の意見であり、原則として意見の原文より抜粋し、できる限り原文の記述のとおりとした。

### 第 部 現状認識及び基本的方向

#### 第 1 章 経済社会についての現状認識

##### 1 - 1 欧米へのキャッチアップから成熟型社会へ

- 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。

##### 1 - 2 施策の峻別とパートナーシップによる持続可能な新たな経済社会の構築に向けて

- 「持続可能な経済社会」の内容が明確でないと、以後の具体的施策の方法が矛盾したものになる。

#### 第 2 章 道路整備の現状と諸環境の変化

##### 2 - 1 道路整備についての現状認識

- 道路が社会資本として、地域社会や日常生活に果たしてきた役割、貢献といった基本的な観点が軽視されているとともに、地域の意見が十分反映されないまま議論されていることを大いに危惧している。(中部)
- 道路整備について、「特定財源制度でやらねばいけない程の緊急事態は終わった」という意見があるが、整備レベルについて地域差が存在しており、「中央部ができたからと言ってもうやめる」というのは困る。(東北)
- 経済を支えているのは道路であり、経済基盤をしっかりとしないと空洞化が始まる(近畿)

- 道路は出来ているという中央の論理ではなく、地方としてスタートラインに並ぶためのレベルに達することが必要。均衡ある発展のため地方の道路整備は必要。(四国)
- 道路は、住民生活の安全性、快適性を確保する上でも、また、それぞれの地域の活性化という観点からも、必要な社会的インフラであり、単に経済性のみでその整備の必要性を判断すべきではなく、それぞれの地域における道路整備の必要性を総合的に勘案した上で判断すべきものとする。(全国市長会)
- 「一定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。

## 2 - 2 道路を取り巻く諸環境の変化

- 公共事業を経済の活性化のために行うという時代ではないと思う。本来期待されている効果のある事業を進めていくべきである。(関東)
- 交付金減額、起債制限など自治体財政は厳しくなる。あと10年のうちにしっかりとした道路整備をしてほしい。(北海道)
- 産業の空洞化は「道路整備状況が要因ではない」との意見が出ており、それはそれで間違いではないが、大手企業が地方進出を図る場合に道路インフラは重要なチェックポイントになっている事も事実。国内産業の空洞化が中国進出などで深刻な問題になっている折柄、十分考慮すべき問題。

## 第3章 道路行政についての反省と課題

### 3 - 1 投資すべきところに十分に投資しているのか

- 「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。

### 3 - 2 料金収入に過度に依存した有料道路制度の限界

- 旧建設省時代から道路関係者は大きな役割を果たしてきたことは、疑う余地のないものであり、そのおかげで一般国民は自動車による移動が相当程度快適になった。しかし、これには少々費用がかかりすぎたのも事実と思う。同じような公共の財産である鉄道と比べると、直接の利用者の負担だけが大きすぎるのも、公平さを欠く。このような利用者一般が抱えている不満が、直接的ではないにしろ、有料道路制度の限界という報告となって表れていることは、何かこれまでと違った利用者の立場も考えた道路行政になっていくのではないかという期待を感じさせる。
- これからの有料道路は料金収入だけでフルコストを回収できるものに限るべきだ、と

いった極端でまた経済学的にもまちがった考えは、取るべきではないと思う。負担力から見て妥当な範囲の料金レベルで費用の相当部分が回収でき、同時に費用/便益分析上も十分な純便益を生むようなプロジェクトであれば、料金でカバーしきれない費用を賄うために国費を投入することが正当化される。しかもその国費の額が、有料道路（高速道路）の利用者がその利用中に消費する燃料の税額の範囲内であれば、彼らに料金と道路利用者税の二重払いを課することを避ける意味でも、全く当然の事である。

### 3 - 3 公共事業の効率性に対する批判や不信感

- 今までの公共事業は、雇用対策か生産性を上げるのかははっきりしていなかった。雇用と政策を分けて考えるべき。（近畿）
- メリットばかりでなく、デメリットも示すと、公平性、信頼性が高まるのではないか。（中国）
- 公共事業には、不要不急なものも多い。これまでは、少し偏重ぎみだったと思う。ただし、必要なものもある。その必要なものとの区切りをはっきりさせるべき。（関東）

### 3 - 4 「つかう」観点の軽視

## 第4章 道路行政の改革の基本的方向

### 4 - 1 道路行政の使命

- 「交通行政」ではなく、「道路行政」という視野が狭い議論はそろそろやめた方が良くないでしょうか。

### 4 - 2 3つの政策目標

### 4 - 3 行政システムの改革

- 人が車をどのように生かすかという視点を抜かさないように、これまでの車の功績をしっかりと評価し、今後も車は最重要な人の手段。（九州）
- 「人の動き」に視点を当てた総合的な計画を作ってほしい。（北陸）
- 高齢者対策を戦略として持たなければならない。（北海道）
- 農道、林道も国土交通省所管事業でやってほしい。ネットワーク的にむだなものもある。（中国）
- 五箇年計画も財政計画的なものではなく、何年でどうするといったようなフィジカル

プランにすべき。(関東)

- 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。
- 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。
- 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。
- 従来の政策からの転換が見られ、好意的に受け止めている。ただ実施に困難が伴うものも少なく、具体策で頑張っ欲しい。細部ではP14で農道、林道との連携強化とあるが、農水省の所管なので調整できずムダが多いとの批判がある。具体的にどうするのか。

## 第 部 道路行政の改革のための具体的提言

### 第5章 3つの政策目標の実現

#### 5 - 1 安全で安心できる質の高い暮らしの実現

- 危険箇所・防災対策を重点的に進めるべき。(関東)
- 防災の観点をもっと打ち出しても良いのでは。阪神大震災の時火災の延焼を防ぐ役割を道路は担った。(中部)
- 通院、通学、救急、定住等、道路の持つ社会福祉的側面からの整備の促進を。(四国)
- 雪国では道路が重要であり、積雪地域の生活道路整備、冬期の通行を考慮した道路整備に対する国県の支援を拡大してほしい。(北陸)
- 生命線として必要な道路は、費用対効果で語るべきではない。(中国)
- 異常気象時の通行止めにより、多い年に7,8回/年も規制される。都会では立体交差化を進めて欲しいと言っているが、地方にその電車すらない。都会の人は地方の実情を分かっていない。(四国)
- 一応整備がすすんでいる既存道路についても、バリアフリーや環境対策等、質の向上が求

められている箇所もある。道路は、まだ、整備途上であるとともに、質の向上も求められている。(東北)

- 電線類の地中化も本腰を入れて進めたい。狭い道路ほど電柱がなくなることの効果が大きいと思う。(関東)
- 町中の道路が歩きにくい。自分らでも引っかかる。波打ち歩道や幅の狭い歩道などを解消してほしい。思い切って街中は歩道、自転車道を多くとるといったような発想があって良いのでは。(四国)
- 「速く」より「ゆっくり」の視点(バリアフリーや福祉に配慮)での整備。(関東、九州)
- 生活道路中心に政策を変える必要がある。(中国)
- あらゆる部分へのユニバーサルデザイン理念の導入。(九州)
- 橋梁、トンネルを始めとした構造物の中には、かなりの年月を経たものもあり、これらが破損すれば、社会経済活動に与える影響はきわめて大きい。(中部)
- 作った後の維持管理が重要であり、今後は維持管理の重要性にも光をあて、国民の理解を得ていく必要がある。(関東)
- 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。
- 救急隊員としての大きな使命は救命率の向上です。そのためには搬送時間の短縮が重要な課題となります。道路は、限りなくまっすぐ広くすることが救命率の向上につながり、さらには主要幹線道路や主要道へのアクセス整備が必要です。これにより、救急処置を始める時間が短縮され、市民の命を救うことになるのです。「命をつなぐ道」の早期整備を望むものです。
- 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。
- 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。
- 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。
- 「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。

- 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）
- 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。

## 5 - 2 都市の再生と地域の連携による経済活力の回復

- 市内は通過交通と内々交通が混在しており、道路整備により区分が必要。（近畿）
- 使いやすい幹線網構築で町中の渋滞や環境問題の大半は解消。（九州）
- 大都市圏交流や都市活動を支える体系的な道路ネットワークの早期整備が課題。（中部）
- 幹線的な道路網は、将来の目指すべき姿（目標の姿）、いつまでに行う（目標時期）、到達手順（プライオリティー）をうちだすべき。（九州）
- 事業者未定の都計事業はやるか、やらないかはっきりすべき。（関東）
- バイパス整備も、中心市街地が落ち込まないように、自治体が知恵を絞って、工夫ある取り組みを進める必要がある。（九州）
- 空港、港湾という財産を生かすためにも、これらへのアクセス性向上に十分配慮した整備を図るべきである。（東北）
- 例えば地方が自立して生きていけなくなれば、日本にとってお荷物になるのであり、地方の自立に必要なある程度の高規格道路の整備が必要ではないか。（東北）
- 要は地域の様子を頭に浮かべて道路をつくるべきということ。今の道路整備の手法、需要追随では限界、どう使われるかを考えて道路計画すべき。（関東）
- 子供や孫までも都会から地方に来たがらない。その理由は、道路が出来ていない（遠くて時間がかかる）、トイレが怖い、と言った身近な切実な問題がある。（東北）
- 高速道路関係は、現在計画中のものができれば、概ね完了でよいのではないか。（関東）
- 広域関係機能の強化のための道路網整備が必要。（四国）
- 高速道路は地域の活性化に必要。高速道路が整備されれば、一日、半日行動圏が拡大する。（九州）
- 道路の現況や都市の成熟の度合い等によって、各自治体が求める道路の方向性は異なる。（九州）

- 地方部の道路は市町村合併の必需品。また、道路利用者には道路の格の違いは関係なく、市町村合併に必要な一貫した道路整備が必要。(北陸)
- 地方分権時代の到来にあわせ、地域に必要なものは地域で決定して整備できるよう財源を委譲し、地域の声を反映させた着実な道路整備を促進していくことが重要である。(全国市長会)
- 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。
- 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。
- 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。
- 帰省ラッシュやリゾート地への渋滞の解消にもっと目を向けて欲しい。サラリーマンにとってはお金より休日の時間の方が遥かに大切。多くの人が渋滞するなら帰省しないと思うのも無理はない。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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
- 「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ける。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。
- 本来、生活の集積が道を形づくっていったということを思い起こしたい。生活者が“紡ぐ”ような道路づくりでありたいものです。そうするためには権限・財源はどうあるべき



でしょうか。道路は生活そのものなのですから、もっとも自己責任において行なわれるべきものだと思います。

- 「道路政策の量から質への転換」は、社会の多様化に対応したものと考える。その対応は、国による中央集権的なものでは困難で、より情報を得やすい自治体や機関によるものであるべきである。(中略)つまり、量から質へ転換しても、必ずしも道路整備を凍結することにはならず、整備を凍結するか否かの決定は各自治体、機関毎に決定すべきである。
- 「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になりませんが、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。

### 5 - 3 環境の保全・創造

- 環境にやさしい自転車道をもっと整備してほしい。直轄国道の歩道にしても貧弱である。先進国とは言えない。(北陸)
- 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。
- 環境問題はいまや私たちの未来への生存がかかった問題となっています。この期に及んで、便益と秤にかけている場合ではないでしょう。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。

## 第6章 行政システムの改革

### 6 - 1 評価システムによる峻別

- 公共事業については、地域の実情や意見を十分考慮するとともに、必要性の高い事業を

選定し、効率的に整備する仕組みを確立すべきである。(近畿、九州)

- 今の時代、ネットワークを考えて、効率の高い道路から重点的に整備すべき。(関東)
- 生活のほとんどを車に依存する地方にとって、道路整備を経済性のみの観点で投資効果を判断することは出来ない、シビルミニマムの視点が重要。(関東)
- 費用対効果ばかりで判断するのはおかしい。田舎があるからこそ都会があることを理解して、田舎にも投資をするところは投資すべき。(四国)
- 整備効果の指標として、住み易さや快適さが入らないのか。(関東)
- 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。
- 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。
- 一概に費用便益分析だけで評価するべきではない。欧米の事例などを参考に、総合的な評価項目の確立、例えば「安全性」「環境」「地域計画との整合性」等評価要因を複数挙げ数値化し、評価要因毎に点数化し重み付けを行うなど、総合点による評価が必要であると考える。ここで、重み付けには政策決定者とユーザー(国民)との差異が発生しないよう配慮が必要である。(政策決定者とエンドユーザーの共通認識の確立)

## 6 - 2 集中的重点整備の実施

- 高速道路は繋がらないと効果を発揮できない。用地が安い今こそ、整備を進めるべき。道路公団では整備できない区間は、直轄事業で整備してほしい。(東北)
- 短期間に集中的にやるべきものを明確にし、重点的に投資し、その後は暫定税率をやめるべき。(近畿)
- 途中で切れている道路など、少し整備すれば大きな効果のある道路がまだまだたくさんある。(関東)
- 道路整備は、長い年月と多大な事業費を要するものであるから、安定的な財源を確保し

なければならないことは当然のことである。(関東他)

- 道路特定財源の用途の変更拡大については、納税者への理解と配慮が必要。(近畿他)
- 道路整備は未だ不十分。財源を一般財源化など他に回すというのであれば、道路整備に多額の一般財源を投資せざるを得ない地方に回すべき。(九州他)
- 道路財源についてもっと地方へ多く配分し、地方が何をすべきか自分で選択できるような仕組みにすべきである。(東北)
- 道路整備の特定財源として使われないのであれば減らすのが筋論である。(中国)
- 高度成長期の時は、早く作るために「特定財源」という制度を作るなど、早く作る知恵を考えていた。今は別の考えが必要。(中部)
- 道路特定財源制度は納税者の理解による目的税であり、その用途となる道路整備が未だ不十分である事を認識議論せず、一般財源化される事は断じて許せない。
- 担税力の面、環境政策上の視点から現行の自動車に係る税負担の水準を維持しつつ、その一般財源化を図るべき。特定財源として維持するのであれば、その一部を(特に都市部の)高速道路整備に充当すべき。
- そもそも昔から道路は本質的には一般住民が自由に利用出来ることが原則である。何も自動車の利用者のみが利用する道路と区別すること自体がおかしい。よって整備に要する費用も一般財源から分担すべきであり、高速道路も一律一般財源から負担すべきである。
- 受益者が、費用を負担する、原則を守るべきと考えます。車道を利用するのが、自動車利用者であって、歩道を利用するのは、一般の人(車に乗らない人)とするなら、歩道の整備など交通安全にかかる費用は、国民一般の負担でも、よいのかな?とも思います。
- ガソリン税や自動車重量税等(特定財源)を道路整備の財源に充てることは、道路の利用者が受ける利益とその受益者の費用負担との間に一定の合理性があると言えます。しかし、近年の道路整備の成熟度が高いレベルに達していると言われていたり、財源を消化する為に行われる道路整備など財源の硬直化といった問題も顕在化してきています。道路特定財源の一般財源化については、その妥当性について吟味をしていく必要があると思いますが、道路が抱えている問題の1つに環境問題があることから、例えば、環境にやさしい交通システムである鉄道・バスなどの公共交通機関の整備の財源に充てることについては、妥当性を見出せるのではないかと考えます。
- 県の地方機関で、県道の維持管理業務を担当しています。昨今、国・県の道路関係予算の減少によりまして、維持管理業務においても少なからず影響が出ております。現在は、何とかやりくりして、安全に係わるものを最優先に対処しておりますが、除草などは後回しにせざるを得なくなっており、住民からの要望に必ずしも十分に応えられない状況にあります。この上、道路特定財源が一般財源化されれば、道路の維持管理業務においても、きわめて大きな影響が出るものと考えられます。

### 6 - 3 有料道路制度の見直し等

- 有料道路の料金水準については、安いにこしたことはないが、「一般道路の混雑を回避できる便益に見合った料金」の範囲であれば、合理的と言えるのではないかと。(東北)
- 高速道路の料金をもっと安価にしたり、ランプの間隔をもうちょっとこまめに欲しい。(関東)
- ネットワークが整備され道路の使い勝手が良くなっても、料金が高くなると乗らなくなる。(中部)
- 高速道路の見直しに関して、未整備区間だけの採算性を考えるのではなく、ネットワークがつながった時の路線全体の採算性で議論してほしい。(北陸)
- 有料道路制度も従来の償還制度から脱却する時期にきているのではないかと。(近畿)
- 閣議決定された高速道路整備計画は、国が責任を持つべき義務である。これまで全国料金プール性は地方にとって大変よい制度である。今後残された区間の整備のために地方が新たな負担をすることになるとしたら、これは不公平である。(九州)
- 規格を見直してでも、整備延長を早く延ばすべき。安全・快適性が確保できれば全線2車線である必要はない。1.5車線の整備に期待。(四国)
- 「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。
- 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。
- 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と思われるのだが如何なものか？
- 有料道路政策は、管理有料的な発想に転換し、必要な国費を投入すべき。(九州)
- 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。
- 料金が高騰しているために利用が伸びない有料道路へのシフトを促進するために、4公団の再編と合わせ、特に商用車にとって魅力的な料金体系を道路行政として積極的に打ち出していきたいと考えます。
- 有料道路制度中で、「PFIによる整備」が記載されていますが、これ可能でしょうか？具体的な手法を示すべきです。有料道路のPFIであれば、建設から管理まで行うイメージを持ちます。確かに外郭環状線のように交通量が十分見込まれる路線については通行料などの収入も見込めるでしょうし可能でしょうが、地方の横断道路などはその多く

は採算が成り立たないでしょう。

- ETC導入は大事であり、割引制度の導入など国の支援でもっと普及を促進すべき。(九州)
- ETCの利用に一層の推進のためにも障害者によるETC利用を一般のドライバーと同じ条件で通過可能なように決断されることを切に希望いたします。

#### 6 - 4 既存ストックの有効活用

- お金がない中で、既存の社会資本を効率的に使えるようにいろいろ調整する事がこれからは必要。(近畿)
- これからは管理の時代。高齢者、女性などの夜間の安全なども考えた管理とすべき。(近畿)
- 違法駐車を取り締まり強化は結構だが、近くに駐車場を確保することが前提である。全国一律24時間全面駐車禁止というのではなく、欧米等でおこなっている夜6時以降は駐車無料の箇所を道路上に設置するなど、生活と整備の実態に合わせた柔軟な発想も必要。
- 「既存ストックの有効利用」「道路ユーザーを満足させる道路行政への転換」はきわめて重要。これに関して、わが国の道路というハードウェアと交通信号制御、路上駐車管理に代表される道路交通運用(ソフト)との質のギャップが大き過ぎる。立派な道路に質の低い信号制御がなされて無用の遅れ、停止、渋滞を引き起こしている例は多い。ハードとソフトとの均衡を計ることが重要。具体的にはソフト面にかかる人手と予算を大幅にふやすべき。

#### 6 - 5 コスト縮減・技術開発

- 道路の作り方も工夫すべき。コストを下げる工夫をすべき。縦断勾配も少しくらいきつくても走れる。高速の代用となるような作り方もあるのではないか。(東北)
- 事業に時間がかかりすぎ。スピードアップを。(四国)
- 土地収用はもっとやるべき。事業に賛成した住民の声が生かせない。(関東)
- 道路構造も全国一律ではなく、地域に合わせたローカルルールも柔軟に活用できるようにしてほしい。(北陸)
- ある村で、橋を造るのに、補助を受けるため、やむを得ず広くしたという話を聞いた。地域特性に見合った基準見直しを進めるべき。(近畿)
- 高速道路の完成2車線整備による早期整備も検討されるべきだ。(北海道)
- 歩道は地域の実情に合わせられるような柔軟な対応ができるようにしてほしい。(東北)
- 市町村道はもっと自由な構造を認めても良いのでは。(関東)

- 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。
- 地方にとって道路が無くては生活が出来ない。均衡ある国土の発展、いわゆる大都市と同じような道路構造で道路を整備してほしいのではなく、交通量に合った道路整備を望む。
- 整備に当たっては、全国画一な道路基準ではなく、交通需要や地域性などを考慮した色々な道路があっても良い。
- コスト削減は建設費だけをいうのかあるいは維持補修を含む、長年月にかかる費用なのかわかりません。

## 6 - 6 ユーザーの視点に立った開かれた行政運営

- ユーザー・地域との対話は重要。参加型交差点改良や一般市民・NPOとの対話等。(中部)
- 計画段階で住民と十分話し合っ理解を得た上で事業を進めることが必要。(関東)
- 生活者起点の立場に立った、生活者との協働による政策が展開されることを期待している。(中部)
- P Iという手法等、非常に心配。素人の言うとおりに振り回されてしまっているのでは？どうしたい、どうすると言うことを(プロが)しっかり考えなければならない。(中部)
- パブリックインボルブメント(P I)等住民参加型の道づくりを。事業進捗状況をわかりやすく説明する工夫を。(四国)
- ボランティアが沿道の花をきれいに管理しているが、このような取り組みを大事にしてほしい。(沖縄)
- 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。
- 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。
- 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。
- 部会の中で委員の中から意見が出ているとおり、日本では一部住民の反対のために施策

が止ったり、大幅に遅れることがしばしば見られる。このことが社会に与える損失は大きい。住民の意見を聞くことと、エゴを排除し、合意を形成するためのシステム作りが必要と考える。

- 道路は、我々国民の重要な財産です。道路行政に対して広く意見を求める本企画は有意義であり、我々も積極的に道路行政に参加すべきだと考えます。
- 「PFIの活用」の箇所は、新設等のイメージと思います。維持、更新管理に関してもPFIは導入できないでしょうか？民間にどこまで管理責任を負わせるか等、検討すべき事項は多々ありますが、管理コストのみに着目すると官の負担する管理コストよりも安価でかつ必要なサービスが提供できれば良いのですから検討の余地はあるのではないのでしょうか。
- 事業手法については、さらに改善の余地はあるように思います。例えば、道路事業用地の買収については、一定のルールの下、民間事業家に委ねるとか、あるいは工事についても、現場の技官が「建設」のCM(コンストラクション・マネージメント)のように、それぞれの専門業者をコーディネートし、低コストで運営するとか。