

# 第 3 1 回基本政策部会における主な意見

## 主な意見

### < 道路空間の使い方、使われ方 >

#### 【適正な利用、車の使い方】

- ・ 道路の使い方・使われ方がクレバーではない、柔軟性に欠ける。
- ・ 良い道路が出来ているのに、路上駐車など必ずしも適正な使われ方がされていない。例えば、混雑する時間帯の路上駐車は罰則を重くするなど、機動的な規制などすることは出来ないのか。
- ・ いい道路を整備しても郊外にショッピングモールができて渋滞が発生するなど、当初想定していた使われ方が、土地利用によって御破算になることも多い。

#### 【空間のシェア】

- ・ 歩行者・自転車・二輪車など車以外の視点にも配慮した安全な道路政策を検討して欲しい。
- ・ 空間のシェアの検討、歩行者・二輪車の指標についてレビューと今後の目標設定が必要。旧来の道路がユーティライズされているかをチェックして、効率化することで生じる容量を歩行者・自転車に与えればよい。

#### 【美しい街並みの形成】

- ・ 美しい街並みをつくっていくためには、沿道の住民の協力や都市計画部局との連携も重要。

⇒ ○横断構成から見た道路の分類(P1) ○自動車の空間(P2~3)  
○自転車の空間(P4~7) ○歩行者の空間(P8~10)

### < 道路政策の進め方 >

#### 【時間概念】

- ・ 耐震性が求められる道路と早期完成を優先する道路とに分けて進めるべき。
- ・ 道路整備が長期間に及ぶのは、技術的な制約によるものか、予算的な制約によるものか。
- ・ 予算が2割削減された際、選択と集中により事業箇所が厳選されたのか、全体の事業期間が伸びたのか。
- ・ 長期計画をどのように作るのか。まずは全体像をつくって、それに対して時間軸を持たせることが必要。

(次ページへ続く)

## < 道路政策の進め方 > (続き)

### 【計画制度と合意形成】

- ・道路施設が都市計画決定されるのと同様に、道路空間の再配分や交通規制などを決定する交通計画決定制度を創設し、1度決めたら簡単に変えられないようにすべき。
- ・みんなの総意で決めたものは、相当な理由がない限り揺るがないという安定した強靱な道路政策を遂行するシステムが必要。
- ・交通計画がどういう位置づけで、どういうプロセスを経て合意しているかについて欠けていた。一旦決めたものは、ある程度のところまではフィードバックされても、それ以上戻らない仕組みを方向づけしていくことが必要。そのためには、当然、法規制等も必要。
- ・ユーザーが望んでいることをマニフェスト化し、できない理由は説明するルールを作るなど、ユーザーの圧力を使う方法が考えられる。
- ・道路がどんな人にどう使われているのかを正しく把握して「ユーザーオリエンテッドの計画」を進めるべき。
- ・空間再配分や路上駐車対策等を進める際、ユーザーが賛同しても沿道の賛同を得られないということがしばしばある。制度を手当てしても協力が得られず適用できないこともある。
- ・社会実験にトライしているとやった気になっているが、実質はどれだけ効果を上げたかが大事。

### ⇒ ○事業実施に係るプロセス (P11)

### 【財源】

- ・受益と負担が一致するのが基本であり、特定財源制度がなくなったとはいえ、自動車関係諸税の動向は把握しておくことが必要。
- ・世界的に課金にシフトしており、燃料税が期待できない中で、課金収入を活用して道路整備、維持管理することは重要。 混雑課金も検討が必要。
- ・民の資金を活用するオークションのような仕組みやそのための情報プラットフォームを用意することが必要。

### ⇒ ○自動車関係税の税収の推移 (P12) ○諸外国における課金制度 (P13~16)

注) 主な意見は、事務局において編集したもの