

第62回基本政策部会(5/16)における委員からのご意見と対応案

	ご意見	対応案
1	環境の話がないので記載が必要。物流政策大綱でも議論している。	II 3に、「道路施策は、 <u>沿道環境の改善や二酸化炭素の排出抑制による気候変動の緩和と、</u> ・・・を踏まえ、対策を進めるべき」と追記 IV 4 (円滑なモビリティの確保)に「 <u>沿道環境の改善及び二酸化炭素排出量の削減のため、交通流の対策を進めていくことが必要</u> 」と追記 IV 8 (価値・魅力の向上)に「 <u>道路緑化等による沿道環境の改善を推進</u> 」と追記
2	「健康」のフレーズが見当たらないので書いて欲しい。高齢者に歩いてもらうことが重要。	II 4 (一億総活躍)に、「地域における一人ひとりの移動手段・モビリティの確保や <u>安全で快適な歩行空間の創出、ユニバーサルデザイン化の推進</u> により、 <u>元気で豊かな老後を送れる健康寿命の延伸をはじめ、子供・高齢者・障害者など全ての人々が活躍できる</u> ・・・」と追記
3	幹線道路における分離も、運転者のみならず、歩行者にとっても歩きやすいものとなることを入れて欲しい。	III 2 (人とクルマのベストミックス)で、「 <u>(車を運転する)誰もが遠慮せず快適・安全に走行・通行できるように整備すべき</u> 」に修文
4	「分離することが難しい生活道路においては・・・混在の考え方も導入すべき」は否定的にも見えるので、表現を考えて欲しい。	III 2 (人とクルマのベストミックス)で、「 <u>全て分離することが難しい都市部・駅前空間や集落内を中心とする生活道路においては、「人間重視」の空間とすることを基本とし、従来の「分離」に加え、・・・公共交通との共存とともに、限られた空間での効用の拡大を目指し、「混在」の考え方も導入すべき</u> 」に修文
5	都市部・駅前空間の生活道路においても分離は大きな選択肢であり、モール化するなど分離しやすくする工夫も必要。その上で、混在との選択肢も含めて、地域で議論頂くのがあるべき姿。	
6	「オープン化」はまちづくりや観光地域づくりとの連携強化を書いて欲しい。民間が入りやすいスキームも必要。官側の取組としても、官民境界の中だけでなく、外側にも広げることが必要。	III 3 (道路のオープン化)に、「 <u>観光や賑わいづくり等の地域活性化の取組について、地域と連携して沿道と道路空間の一体的な利活用等を推進すべきである</u> 」と追記
7	「地域交通データセンター」は道路だけでなく、公共交通も含めたデータを活用できるようにして欲しい。	III 3 (道路のオープン化)に、「 <u>地域交通(道路、物流、公共交通、観光等)に関するビッグデータ等の</u> ・・・」と追記
8	オープン化による取組は、役所だけではできないので、民間が参加できるコンソーシアムやルール作りについて書いて欲しい。	III 3 (道路のオープン化)に、「 <u>情報の収集・管理・提供における官民の役割分担やルールについて検討すべき</u> 」と追記
9	スクラップにどこまで踏み込めるか。また、IoTなどの技術で補うことで今の豊かさを損なわず、未来に向かっていけるようすべき。	IV 1 (メンテナンス(集約化・撤去))で、「・・・ <u>合意形成や課題解決に向けた優良な取組事例の共有などの促進方策を検討し、</u> ・・・」と追記

10	将来、維持管理にトータルでいくら必要となるのか、予算規模の把握が必要である旨を建議の中にも書いていくべき。	IV 1 (メンテナンス (適正な予算等の確保)) に、 「 <u>将来のメンテナンス費用を予測し、・・・</u> 」と追記
11	包括的委託契約など広く「民」に管理してもらおう考え方を書けないか。担い手を育て、守るための方策も必要があることも書いて欲しい。	IV 1 (メンテナンス (地方への技術支援)) に、 「 <u>各管理者が一体となって契約方式の導入</u> 」と追記。担い手の確保・育成についてはVに記載
12	交通安全の説明箇所、乱横断への対応 (2段階横断など) を書けないか。	IV 2 (生活道路の安全対策) に「 <u>各地域における歩行者等の行動特性を踏まえた交通安全対策を推進</u> 」を追記
13	ミッシングリンクの整備は防災とパッケージで、国として目指すところを書かなくてよいのか気になるところ。	IV 3 「災害に強い・・・道路」において、「 <u>代替性確保のためのミッシングリンクの整備</u> 」と記載
14	中国では新幹線の駅に高速道路が刺さっている事例もあり、日本でも都市部の道の駅など、新たな空間像を考えていくべきではないか。	IV 7 「道の駅等について、・・・地域と連携し、 <u>都市部や地方部の特性を踏まえつつ、交通拠点機能の強化、災害時支援体制の強化、・・・</u> 」と追記
15	観光先進国の実現に向けては、外国人がストレスフリーで旅行できることが大事であり、2次・3次交通やアクセス道路のあり方、駐車場容量不足への対応も大事。また、外国語表記もカーナビ環境の整備も含めて書いてもらいたい。	IV 9 (観光先進国の実現) に、「 <u>観光地における駐車場の容量の確保や最大活用の取組や、・・・</u> 」と追記 (2次・3次交通については、「公共交通との役割分担の強化」を別途記載)。
16	P.27「インフラ整備・管理の着実な実施のために、担い手の確保・育成の観点からも・・・」としてほしい。	V (予算・財源について) をご意見のとおり修正
17	「新たな制度設計」は、受益と負担の関係を考えることが重要と書いて欲しい。受益と負担の関係について、再度考え方を整理して国民の理解を得ることが必要。	V (予算・財源について) に、「 <u>施策効果や受益のと負担の関係などを十分考慮した上、現在の予算・財源の枠組みを適宜見直し・・・</u> 」と追記
18	新直轄区間の有料化も検討頂けないか。観光や強靱化の観点から幹線道路の質的改良が求められるが、新直轄と並行していると国ではやりにくいと思うので、無料区間を有料化することも考えて欲しい。	V (予算・財源について) に、「 <u>高速道路及びその並行する幹線道路の整備や利用状況を踏まえながら、有料・無料が混在する路線等の・・・料金徴収の検討</u> 」と追記 (IV円滑化から移動)
19	道路利用者の意見を集めるアンケート等の仕組みが必要。認知度が低いのが問題。	V (多様な主体との連携について) に、「 <u>施策の実施にあたり、国民や利用者の意見を幅広く聴取するとともに、そのような枠組みの認知度を高めていくことが重要</u> 」と追記
20	ストック効果の分析評価はもっと長い期間で評価することが必要。どこまで投資するかとの議論にも繋がる。	V (評価について) に、「 <u>ストック効果の発現期間を踏まえつつ、GDPの押し上げ効果、・・・</u> 」と追記