

第63回基本政策部会(6/20)における委員からの主なご意見と対応案

	ご意見	対応案
1	超高齢化という表現は一般的なものか。適切な表現を考えてほしい。	I 1 を「人口減少・高齢化と暮らしへの影響」に修文
2	安全、安心のほかに、渋滞解消や使いやすさということも国民にとっては大事な視点であり、取り組むことが前半のどこかで読めれば良い。	II 1 (経済成長に資する生産性向上) に、「 <u>交通の利便性・快適性を向上させ、道路ネットワーク全体の機能を最大限に発揮させる賢く使う取組や・・・</u> 」と追記
3	「対流」の視点を入れて欲しい。様々なものや価値観が多様化するなかで色々な対流が生まれ、人口減ながらも活用ある国土を保つため、道路の役割は大きい。	II 2 (地方創生の実現・地域経済の再生) に、「 <u>我が国が活力を維持し続けるためには、それらの多様な個性を持つ様々な地域が相互に連携して生じる「対流」を促進することが必要であり、・・・</u> 」と追記
4	環境問題について、「気候変動への緩和」に対しては「気候変動への適応」が表現として適切。	II 3 (国民の安全・安心の確保) をご意見のとおり修正
5	「人間重視」という言葉は国土交通省でも 10 年来使っている言葉であり、建議の中でも継承されるとよい。	II 4 (一億総活躍社会の実現) 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、安全で快適な歩行空間やユニバーサルデザイン化など「 <u>人間重視</u> 」の道路空間の創出により、・・・」と追記
6	様々な施策に人間重視の思想が組み込まれていることが分かる方が良くと思う。	
7	ICT の急速な進展において最も大事なのは社会的受容性をどう図るかだと考える。	III 1 (道路・交通とイノベーション (新結合)) に、「 <u>新たな ICT の社会実装に向けては、・・・従来の利用形態等を前提にすることなく、考え方や仕組み、ルールの整理や社会受容性の確保に取り組むべきである</u> 」と追記
8	自転車と歩行者が一体のものとして扱われているように見える。そうした観点で、分離と混在の観点が分かりにくい。	IV 2 (2) (自転車利用環境の整備) に、「 <u>自動車、自転車、歩行者の通行空間の適切な分離を促進する観点から、・・・</u> 」と追記
9	15 ページ 21 行目の「規制」は何に対する規制なのか。オランダでは路上でサッカーをしても良いという法律になっており、新たな混在の考え方として参考になる。その観点では、規制というより制度の方がしっくりくるのでは。	III 2 (人とクルマのベストミックス) において、「 <u>規制</u> 」を「 <u>制度</u> 」に修正
10	道路のオープン化は経済効果・財政効果が最も高いものであるため、今後はこれを追求していく姿勢になるのだろう。	III 3 (道路の更なるオープン化) に、「 <u>国際拠点の整備にあたっては・・・民間開発投資の誘発を図るとともに、・・・</u> 」と追記
11	自転車などシェアリングの観点の空間利用を優先させるような考え方ができないか。	III 3 (道路の更なるオープン化) に、「 <u>道路空間上へのシェアポートの設置も含め、・・・</u> 」と追記

12	16 ページ 15 行目に国際拠点の整備の文言が記載されている。これについて、「都市型道の駅」のような拠点整備を検討してもらえないか。	Ⅲ 3 (道路の更なるオープン化) に、「 <u>都市部では人を中心に据えながら、低速モビリティや自動運転等の交通拠点機能や防災機能等を併せ持つ空間や、歩く人のための小規模な施設など、新たな都市型の道の駅とも言うべき空間の創出についても、官民の役割分担を明確にしながら検討すべきである</u> 」と追記
13	これまで申し上げた「自分事」という部分をもう少し記載すべき。利用者に対しての道との向き合い方、限られた道路空間を分け合う思想を入れ込んでみてはどうか。道路にどう能動的に関わってくるかがポイントになると思う。	「はじめに」に、「 <u>機能向上や利活用について共に考えることで、他人事ではなく・・・</u> 」と追記 Ⅲ 3 (道路の更なるオープン化) に、「 <u>地域の人々も含めた道路利用者や道路管理者の意識の共有・・・</u> 」と追記
14	オープンな議論が可能なプラットフォームの構築とあわせてルール作りも重要である。	Ⅲ 3 (道路の更なるオープン化) に、「 <u>議論が可能なプラットフォームやそのルールづくりを行いながら、・・・</u> 」と追記
15	歩道整備の考え方が入っていないので入れて欲しい。	Ⅳ 2 (1) (生活道路の交通安全対策) に、「 <u>生活道路においては、引き続き安全な歩行空間の確保に努めるとともに、・・・</u> 」と追記
16	22 ページ目の生活道路の安全対策について、安全対策の基本はゾーン政策 (ゾーン 30 など) なので、入れて欲しい。	Ⅳ 2 (1) (生活道路の交通安全対策) に、「 <u>ハンプやライジングボラードを設置するなど、交通規制と連携したゾーン対策・・・</u> 」と追記
17	生活道路の安全について、歩行者と自転車の関係を考えた際、分離と混在の話は、これだけでは誤解を生む可能性がある。また、自転車ネットワークの作成の先の実現の部分がない。自転車歩行者道の位置づけの見直しは何を意味するか不明。	Ⅳ 2 (2) (自転車利用環境の整備) で、「 <u>自動車、自転車、歩行者の通行空間の適切な分離を促進する観点から、道路構造令の見直しを行い、「自転車車線 (仮称)」の導入や自転車歩行者道の設置要件の見直しを行うべきである</u> 」に修文
18	23 ページ 15 行目~16 行目にかけて「有料・無料の道路における取組のあり方を検討」とあるが、具体的な表現にしてはどうか。	Ⅳ 2 (4) (高速道路の安全・安心に係る賢い取組) に、「 <u>有料・無料それぞれの道路において、4 車線化等のサービス水準の向上のために必要な費用負担の・・・</u> 」と追記
19	無電柱化で、地上施設のデザインをうまく工夫すれば、例えば地上施設がベンチ代わりになるなど、技術革新でできるのではないか。	Ⅳ 3 (3) (無電柱化の推進) に、「 <u>地上機器のコンパクト化やコスト縮減に関する技術開発を積極的に推進するよう、事業者に求めるべき</u> 」と追記
20	26 ページ 10 行目は「占用料算定の見直しを検討すべき」ぐらい踏み込んで書いても良いのでは。	Ⅳ 3 (3) (無電柱化の推進) をご意見のとおり修正
21	道路は人体の血管だという表現を昔していたように思う。平たく言うと、今は成人病、動脈硬化というような比喩が可能かどうか。	Ⅳ 4 (円滑なモビリティの確保のために) に、「 <u>国土における道路は、人体における血管に例えられる。血液をスムーズに流すことは健康を保つために不可欠であるが、・・・さながら血行不良である</u> 」と追記

22	27 ページ 31 行目の「エリアプライシング」の導入に向けた組織づくりが重要であるため、記載できないか。	IV 4 (2) (交通流を最適化する料金・課金施策の導入) に、「都市部の渋滞対策・・・エリアプライシングなど交通需要を制御するための課金制度の導入とプラットフォームの構築に向けた検討を進める必要がある」と追記
23	国土交通省では一般的に「人流」という言い方をしているのだろうか。	「人流・物流」を「人と物の流れ」、「人流・物流拠点」を「交通・物流拠点」に修正
24	道路ネットワークの安全と防災の観点からの再構築、拠点と拠点をダイレクトに結びつけていこうということについて、書き方が少し足りない感じがあるので、検討して欲しい。	5 (戦略的な人と物の流れの確保) に、「これまでの整備重視から利用重視のネットワークのマネジメントや拠点接続の再構築をはじめ、・・・」と追記
25	29 ページ 7 行目に、ネットワークに加え「拠点」も絞り込み対象として追加して欲しい。	IV 5 (1) (平常時・災害時を問わない安定的な輸送の確保) をご意見のとおり修正
26	36 ページ 10 行目に日本風景街道について、地域における計画づくり・マネジメントに向けた組織の強化のように、一歩踏み込んで書けないか。	IV 8 (3) (民間団体等との連携による価値・魅力の向上) に、「道路管理の充実とともに、地域の賑わいづくりや修景活動等に寄与する取組を充実・活性化し、地域の様々な課題への総合的な対応へと発展させるべき」と追記
27	国内観光の年齢層が高くなっており、そうした人たちにも使いやすくする視点も重要。	IV 9 (「観光先進国」の実現に向けて) に、「国内観光客数の割合は若年層に比べ高齢者が増加傾向であり、高齢者が訪れやすい観光地とすることが求められているなど、・・・」と追記
28	37 ページ目に観光の話題があるが、駐車場の配置は非常に大事な議論。お寺の横に駐車場ができて、参道が廃れたという事例もある。	IV 9 (1) (観光地への円滑なアクセスの実現) に、「観光地における駐車場の適切な配置や容量の確保・・・を進める必要がある」と追記
29	40 ページ 10 行目のデータの利活用について、道路利用者にビッグデータを提供して頂く責務を持って頂くという少し踏み込んだ表現をしたい。ルール作りも含めて踏み込んで書いて欲しい。	V (データの利活用について) に、「多様な道路利用者においても、データを提供することに責務を持って頂くことも必要である」「地域交通のビッグデータのプラットフォームやルールづくりを行い、・・・」と追記
30	イノベーションには「技術革新」と「新結合」の2つの訳語が記載されているが、新結合の意味をわかりやすく書いたほうがよい。	用語解説 (イノベーション (新結合)) に記載
31	「新結合」の意味について、脚注をきちんと入れておく方がよい。	

(以下、タイトルについて)

32	案2は何にでも使える表現、案3はメッセージ性 が無い。案1で、イノベーションの目的は生産性 向上と理解しており、その観点で「道路・交通の 生産性向上を目指して」が良いのでは。	ご意見を参考に案を作成 道路・交通イノベーション ～「みち」の機能向上・利活用の追求による 豊かな暮らしの実現へ～
33	案1が良いと思うが、副題にある「道から社会を 変革する」と書くなら、施策が具体性に欠けるた め、もう少し厚みがあった方がよい。	
34	案1が良いと思う。「生産性向上」という提案が あったが、公平性の観点や歴史、文化などを踏ま える必要もあり、生産性のみでは偏る印象。	
35	オープン化の記載において、雰囲気醸成も必要 であるが、地域の人々が文化や社会的ルールを考 えるような方向での書き込みができると良い。	
36	タイトルはキャッチーでないといけない。	
37	「道路・交通イノベーション」はお役所的な表現。 パッと見て、なんだろう？と思うタイトルで引き つけるのが良い。「道・未知への挑戦」とか。	
38	生産性向上の行き着く先は国民の幸せなので「国 民の幸せを目指した道路・交通イノベーション」 はどうか。	
39	案1という気持ちは理解。「人と交通の道路イノ ベーション」はどうか。	
40	それなら「人を幸せにする道路交通イノベーショ ン」はどうか。	
41	「道・未知への挑戦」はどうか。「人を幸せにす る道路交通イノベーション」はサブタイトルで。	
42	道・路・軌・街・理・倫のすべてが「みち」と読 むので、ひらがなにしても良いと思う。「みち・ 未知への挑戦 ～人を幸せにする道路交通イノ ベーション～」ではどうか。	
43	「未知」のふりがなを大きく「みち」とすればよ いのでは。	
44	「交通」「イノベーション」という言葉はよいと 思う。	
45	建議なので、王道的な言い方である案3が良いと 思う。「新・道路政策2017」や「次世代道路政策 2017」という堅い言い方でも良いと思う。	