

20190906 屋井鉄雄

道路分科会基本政策部会 委員提出メモ

1. 「道路政策により目指すべき社会の姿・コンセプト」について

(1) 道路としては持続可能社会の礎をつくる役割を全うすることではないか？

○「地球の有限性を鮮明に意識し、あらゆる境界をひらき社会との関係を見直すことで、持続可能な社会の礎を構築することが目指すべき究極の目標」であり、そのため「無数にある課題の一つ一つに具体的に取り組み、持続可能な社会の実現に向けて全力を挙げて取り組む」、このような考え方であっても良いだろう。

(安全)「社会基盤システムの計画的な利活用と人々の生活上の工夫で、自然災害等の被害を減らし、安全な都市・社会の構築に貢献する」とともに、「社会基盤システムの安全保障を継続的に強化して、社会基盤施設が原因の事故で犠牲者を出さない」

(環境)「自然を尊重し、生物多様性の保全と循環型社会の構築、炭素中立社会の実現を早めることに貢献する」とともに「社会基盤システムに起因する環境問題を解消し、新たな環境の創造に取り組む」

(活力)「社会基盤システムの利活用によって交流・交易を促進し、我が国が世界経済の発展に継続的に役割を果たすことに貢献する」とともに、「新しい産業を創造して社会に役立てる」

(生活)「先人が培ってきた地域の風土・文化・伝統を継承し、我が国やアジア固有の価値を十分踏まえた風格ある都市や地域の再興と発展に貢献する」とともに、「地域の個性が発揮され各世代が生きがいを持てる社会の礎を構築する」

⇒これらは実は土木学会百周年宣言（2014）の文章から土木を除いて若干修正したものだが、道路にも共通する理念であると考え（未来の創造に最大限貢献するとともに自らの責務全う）

⇒道路は、今現在も最大限貢献しているし、また自らの責務を全うしている。災害時平時共に道路の役割は大きく、今後も一層大きなものとなるだろう。

(2) 政策継続性が重要ではないか？

「持続可能社会の礎をつくる」とすれば一朝一夕には達成できず、「政策継続性」が必須となる。したがって、革新的テクノロジーへの速やかな対応等も必要だが、「持続性のための継続性」という考え方も重要と考える。

2. 「中長期の道路政策の方向性」について

(1) 道路政策の根拠を強化するための考え方

前回の話題提供：「国民からの共感・支持の獲得」（石田座長）

⇒この点は重要！「政策継続性」を発揮するため安定して事業にあたる根拠も必要
(ex. 自転車政策はこの10年強でアドホックから継続性に変化、そして法制化)

【道路法における目的関係】

1条(目的)：道路網の整備を図るため、・・・もって交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進することを目的とする

⇒「道路網の整備で交通の発達に寄与」は法律の目的として狭い

2条(用語)「道路の付属物」とは、道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の交通の確保
その他道路の管理上必要な施設又は工作物

⇒街路樹、ベンチ、あるいは貯留機能をもつ植栽帯などは、「環境、防災、空間、
あるいは健康、観光（魅力）まで」の積極的目的をもつ

48条の13(歩行者専用道路、自転車専用道路等) 交通の安全と円滑を図るため必要があると認めるとき

⇒歩行者や自転車の空間整備は、「安全と円滑」だけでなく、「環境、健康、観光」なども含む目標もあって良いだろう

(cf.自転車活用推進法では、環境、健康を明示。その観点で「交通における自動車への依存の程度を低減すること」が公共の利益の増進に資すると法律上明示。)

48条の17(重要物流道路の指定) 貨物積載車両の運行及び沿道の土地利用の状況並びにこれらの将来の見通しその他の事情を勘案して、全国的な貨物輸送網の形成を図るため

⇒「安全と円滑」以外の目的を新たに明示した

(cf.47条の3では「限度超過車両の通行を誘導すべき道路の指定等」として、道路の構造の保全と安全かつ円滑な交通の確保を図るため、誘導すべき道路を指定可能としている)

(2) 道路の計画体系についての考え方

前回の話題提供：「重要物流道路を中心とする広域道路網計画」（石田座長）

⇒より広い視点で計画体系を作る方が一層良いのではないか！

(cf. 地球環境の時代、破壊的イノベーションの時代)

⇒物流を強化する（活力）ことと、環境に最大限配慮する（環境）こと、災害や交通安全から国民の生活を守り（防災・安全）、より豊かな国や地域を構築する（生活）こと、これら全体をスコープとした広域道路網計画が、改めて必要なのではないかと？

【参考：市民参画による道路網計画の作成（2009年6月建議）】

○個別路線の計画プロセスを円滑に進め、また道路事業への理解を高めるためには、その路線の上位計画となる道路網全体の計画策定の段階で、市民等が参画するプロセスを導入し、行政の説明責任を一層果たすべきである。

○過去に上位計画として、広域道路整備基本計画が策定されているが、今後、上位計画を改定する際には、道路の既存ストックの有効活用の点から、新たな道路整備だけを対象とせず、既存の国道や主要な地方道等の改良等を含め、地域で持続的かつ効率的に道路網を利活用するための新たな上位計画を策定すべきであり、そのことで将来にわたり地域生活の安寧感を維持向上させるべきである。

(3) 一般道路の計画・デザイン論の再考

○道デザイン研究会(2014年頃から)の取り組みを評価

継続的な活動として取り組まれていること、従来から注目されることの少ない一般道路の機能やデザイン、付属物などの新たな複合機能化等に着眼して、短期～長期の改善を目指す点が高く評価できる（例：付図参照）。

⇒様々なイノベーションを、モビリティばかりではなく、一般道路のインフラおよび付属物等そのものに組み込む(cf. Augmented Road Infrastructure といいたい)、新たな政策方針を中長期で検討することが望まれる。その際、エネルギー・通信との強みの掛け算があって良いだろう。

○道路構造令改定への即時対応：「停車帯と自転車通行帯との併設」の試験設置

3. その他の事項

(1) 東京の競争力強化に対する道路の貢献

空港：羽田市街地上空飛行，成田第3滑走路，更なる展開

鉄道：羽田アクセス線，新空港線，リニア新幹線，東京中心の新幹線 NW ほか

道路：日本橋地下化，外環自動車道の完成（外環南進）

⇒道路として、戦後の東京のインフラ構築を一旦完成させる方針が必要ではないかと？

(cf. 世界都市の競争で、アジア圏の総合力を高めかつ東京が埋没しない礎づくり重要)

⇒東京の高規格環状道路網が完成するならば、都心部を「人間重視で人中心の道路空間」へと大きく変貌させるための、抜本的で体系的な「道路空間再配分」も可能と考える。

【付図】

