

「東北の今後の道路政策のあり方」に関する中間整理 (参考資料)

東北の今後の道路政策のあり方に向けた中間整理	1
< 巻末資料 :東北の意見や一般世論など各主体の意見データ >	
A . 「今後の道路政策の基本的方向について (論点整理)」に対する東北各主体のインタビュー調査 (H18.10 ~ H18.11 東北地方整備局)	14
B . 「東北における地方の道路整備に関する意見交換会」(H18.10 東北地方整備局)	23
C . 社会資本整備に関する意識調査 (「社会資本の効用等に関する意識調査」(H18.2 ~ H18.3 国土交通省))	25
D . 一般世論 (H15 ~ H18 内閣府)	30

平成 18年 11月 21日

東北の今後の道路政策のあり方に向けた中間整理

本資料は、平成 14 年 6 月に示された「東北のみちのあり方について(提言)」と、平成 18 年 6 月に示された「今後の道路政策の基本的方向について(論点整理)」及びこれに対する東北の意見などを対比させ、「東北の今後の道路政策のあり方」の視点(事務案)を体系的に整理したものである。

なお、本資料の東北の意見などのデータは、巻末資料の A、B、C、D に示した。

<p>東北のみちのあり方について 提言 (H14.6.17)</p>	<p>社会資本整備審議会 道路分科会 第19回基本政策部会 「今後の道路政策の基本的方向について」(論点整理)(H18.6.1) 〔青字：第1部 道路政策をとりまく環境 緑字：第2部 今後の道路政策に求めるポイント 黒字：第3部 具体的施策内容に関する論点〕</p>	<p>各主体の意見 〔データの詳細は巻末に付す〕</p>	<p>「東北の今後の道路政策のあり方」 の視点(事務案)</p>
<p>東北地方は、広大な国土と、世界遺産の白神山地に象徴される水や緑など豊かな自然環境に恵まれ、「黄金文化」と称された平泉文化、ねぶた祭りなど長い歴史に培われた文化や風土が息づいている。また、我が国の安全な食糧基地、エネルギー基地として国を支え、国民共有のゆとりと癒しの地としての重要な役割を担いつつ、地域の自立ある発展を目指してきた。さらに、近年では、半導体や光ファイバーなど光通信技術等の分野での新技術の開発及び集積が進んでおり、「小さなトップ企業」が育ってきている。しかし、奥羽山脈、阿武隈高地などの脊梁山脈や峠、豪雪が地域間交流や人々の暮らしに大きな影響を与えており、これらの克服に向けて、東北の人々はたゆまぬ努力を続けてきたが、未だに道半ばの段階である。</p> <p>一方、現在、我が国では、近年の経済低迷による財政的制約に加え、少子高齢化の進展、地球規模での環境問題、情報技術の飛躍的な発展等大きな転換期にあり、戦後構築された社会システムのあり方そのものが問われている。</p> <p>また、国民意識の面においても、身近な暮らしの質の向上や地域の選択による個性ある地域形成を重視する傾向が顕著になってきているなど、大きく変化してきている。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 現在は高齢者も活発な社会参加を指向。少子・高齢化を社会的・経済的衰退の危機ととらえるのではなく、新たな価値観に基づき豊かで活力ある成熟社会の実現に向けた構想を描く機会ととらえるべきである。 急増するリタイア世代が多様な価値観に基づき、都市と田舎の二地域居住やキャンピングカーでの国内旅行など、個性的で豊かな生活を求めている社会を目指す上で、「安全・円滑で快適な移動」の確保が必要である。 人口減少下において地方における生活水準を維持し、国土や文化資源の保全・活用を図っていくためには、総合病院、大型商業施設、雇用の場など地域の経済と生活を支えるサービスや資源を広域的に効率よく共有できる交通網がこれまで以上に必要とされている。 現在の住民のみならず、郊外、さらには海外の人々が住みたくするような魅力ある環境づくりを指向する地域を見定め、その取り組みを道路の面からも支援することが必要である。 都市においては、高齢者が活動しやすい集約型都市構造の実現を目指すとともに、豊かで品格ある公共空間の創造に向け、道路空間の景観や文化的要素といった面にも視点を向けるべきである。 <p>【2.(1)少子高齢化が進む社会においても活力ある国民生活の創造】</p>	<p><意識調査></p> <ul style="list-style-type: none"> 今後重点的に取り組むべき政策分野は「少子高齢化対策」を住民約6割、産業界約7割が支持/東北 (H18 社会資本整備の効用等に関する意識調査) <p><一般世論></p> <ul style="list-style-type: none"> 政府に対する要望は「高齢社会対策」が約5割/全国 (H18 世論調査) 都市地域居住者の「二地域居住」の願望が約4割/全国 (H18 世論調査) 	<ul style="list-style-type: none"> 東北では、全国に比べて急速に高齢化が進んでいることから、高齢化の視点を序文のなかで強調すべき
	<ul style="list-style-type: none"> 1990年代以来の停滞を経てわが国の経済ようやく上昇基調が見えつつある中で、東アジアにおけるめざましい経済成長をプラスに捉え、ともに成長する経済を目指すべきである。 民間企業の発足を活かしながら国際競争力の一層の向上を目指すためには、陸海空一体となった国内交通サービスのレベルアップが急務となっている。 中国において環状道路や広幅員の高規格幹線道路網が驚異的な速度で整備されているなど、各国において必要な基盤づくりが進む中、わが国が国内のインフラ投資を怠れば、産業の生産性等において国際競争力の大幅な低下を招くおそれがある。 有料道路の料金水準は、物流コストを通じて生産性への影響を持つことを認識し、競争力向上の観点も加味した料金水準を検討すべきである。 地方部の人材や土地を活用した産業立地が各地で見られるところであり、この流れを促進するためには、通勤圏の拡大に資する道路の整備や、企業集積地、国内外の大消費地、空港・港湾などと地方都市とを結び物流の効率化に資するサービスレベルの高い交通ネットワークの構築が必要となっている。 急速に進展する東アジアの都市整備により、わが国の大都市圏が相対的な魅力を失わないよう、道路の面でも効率性、都市の個性、快適性など、「都市の競争力」を高める視点が必要である。 <p>【2.(2)東アジアの経済成長を活かした国際競争力の強化】</p>	<p><インタビュー調査：東北></p> <ul style="list-style-type: none"> 対東アジア戦略のためにも空港と港湾の連携は必要(橋梁の25t対応含む) <p><一般世論></p> <ul style="list-style-type: none"> 対外経済で重点を置くべき地域は「北東アジア」を51%、「東南アジア」を26%、「東アジア」全体を約8割/全国 (H17 世論調査) 	<ul style="list-style-type: none"> 「東北と近接する東アジアの経済成長を活かすことで、東北の国際競争力を高めることが必要である」ことを序文のなかで考慮すべき
	<ul style="list-style-type: none"> 近年の豪雨・豪雪や地震等の多発傾向をうけ、国民の間に災害への危機感が高まっている。また、日常においても、交通事故の発生率は欧米に比べて依然として高い。 この他にも、昨今の通学路などの日常的空間における犯罪や国際テロの動向など、国民生活におけるリスクの高まりが見られる。 こうしたリスクに対する安全性や安心感の向上は、国民生活の基礎的な要件であり、道路政策を進める際にも、これらの観点に十分留意する必要がある。 <p>【2.(3)安全で安心な社会の実現】</p>	<p><意識調査></p> <ul style="list-style-type: none"> 今後重点的に取り組むべき政策分野は「自然災害に対する安全対策」を住民、産業界ともに約6割が支持/東北 (H18 社会資本整備の効用等に関する意識調査) 今後重点的に取り組むべき政策分野は「治安対策」を住民産業界ともに約5割が支持/東北 (H18 社会資本整備の効用等に関する意識調査) <p><一般世論></p> <ul style="list-style-type: none"> 自然災害の被害経験や身近に危険を感じた経験のある人が増加 H11:46% H17:52%/全国 (H17 世論調査) 政府に対する要望は「高齢社会対策」が約5割/全国 (H18 世論調査) 	<ul style="list-style-type: none"> 「東北でも近年豪雨・豪雪や地震等の災害が多発傾向にあり、住民の災害への危機感や不安感が高まってきている」ことを序文のなかで考慮すべき
	<ul style="list-style-type: none"> わが国のCO2排出量に関し、2008年~2012年の5年間の平均値を1990年の水準から6%削減させる内容を盛り込んだ京都議定書が発効(2005年)した。 地球環境問題については、国民意識においても感心の高まりが見られ、国際社会におけるわが国の責務を果たす観点からも、積極的な取り組みが必要となっている。 運輸部門から排出されるCO2はわが国全体の約2割を占め、そのほとんどが自動車に起因することから、目標達成に向け、自動車交通の効率化を図ることが重要である。 <p>【2.(4)地球環境問題への積極的対応】</p>	<p><意識調査></p> <ul style="list-style-type: none"> 今後重点的に取り組むべき政策分野は「地球環境や自然環境の保全」を住民、産業界ともに約5割が支持/東北 (H18 社会資本整備の効用等に関する意識調査) <p><一般世論></p> <ul style="list-style-type: none"> 地球環境問題に関心のある人は9割近く、増加傾向/全国 (H18 世論調査) 	<ul style="list-style-type: none"> 地球環境問題への関心の高まりは東北でも同様であり、提言にも示されている

<p>東北のみちのあり方について 提言 (H14.6.17)</p>	<p>社会資本整備審議会 道路分科会 第19回基本政策部会 「今後の道路政策の基本的方向について」(論点整理)(H18.6.1) 〔青字：第1部 道路政策をとりまく環境 緑字：第2部 今後の道路政策に求めるポイント 黒字：第3部 具体的施策内容に関する論点〕</p>	<p>各主体の意見 〔データの詳細は巻末に付す〕</p>	<p>「東北の今後の道路政策のあり方」 の視点(事務案)</p>
<p>このようななかで、道路に対する国民の意識も大きく変わってきており、「道路に求められるサービス」について原点に立ち返って検討すべき時期にあると考えられる。</p> <p>「東北のみちを考える懇談会」は、これからの東北地方のより良い地域づくりとそれを支える道路サービスのあり方について検討することを目的として、平成14年4月に発足し議論を行ってきた。</p> <p>このたび、本懇談会において、「東北のみちのあり方」についてとりまとめたのでここに提言するものである。</p> <p>なお、提言にあたり、以下の2点を本懇談会の共通認識としている。</p> <p>戦後半世紀にわたる、道路特定財源制度と有料道路制度による道路の重点整備は、東北地方の経済と暮らしの向上に多大な貢献をした。しかし、現在もなお、東北地方は、経済を活性化するための道路と、生活を「豊かに・便利に・楽しく」するための道路のいずれについても整備が不十分である。</p>		<p><インタビュー調査：東北></p> <ul style="list-style-type: none"> ・冬期通行止めにならないネットワークが必要 ・高齢者、緊急医療、雪に対応した道路整備が必要(特に高規格道路ネットワーク、スマートICなど) ・冬期の渋滞対策が必要 ・雪などの地域の実情に配慮すべき ・高齢者に配慮した快適で潤いのある街づくり、道路空間が必要(特に冬期に配慮) ・冬期交通における事故対策が必要 ・歩行者優先(冬期に配慮) <p>以上、インタビュー調査の中から冬期に関する意見を抽出</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・「冬期の暮らしを向上させるために冬期道路交通サービスの確保が必要である」ことを考慮すべき
<p>東北地方に暮らす私達は、「国土の均衡ある発展(の終焉)」、「一定の量的ストックは満たされた」との議論が、仮に「道路整備は終わった。道路はもう必要ない。」という考え方に立つものであるならば、同意できない。</p> <p>東北地方には、人命、環境、まちづくりといった面も含め、必要性、効率性、緊急性の高い、投資に値する多くの道路があり、その整備が必要である。</p>			<ul style="list-style-type: none"> ・この提言内容は、今後も示していくべき

<p>東北のみちのあり方について 提言 (H14.6.17)</p>	<p>社会資本整備審議会 道路分科会 第19回基本政策部会 「今後の道路政策の基本的方向について」(論点整理)(H18.6.1)</p> <p>〔青字：第1部 道路政策をとりまく環境 緑字：第2部 今後の道路政策に求めるポイント 黒字：第3部 具体的施策内容に関する論点〕</p>	<p>各主体の意見 〔データの詳細は巻末に付す〕</p>	<p>「東北の今後の道路政策のあり方」 の視点(事務案)</p>
	<ul style="list-style-type: none"> 高度成長期に建設された橋梁などの道路ストックの多くが高齢化することとなる。適切な時期に十分な補修をしなければ、橋梁架け替えなど将来に大きな負担を生じることが予想される。 そのため、個別の損傷対応のみならず、事前の状況把握に基づく早期の対応により、橋梁などの延命化を図り、修繕に伴う交通影響を最小化するとともにトータルコストを抑制するなど、戦略的な道路管理を行なう必要があるのではないか。 わが国に先行して道路整備が進んだ欧米では、わが国に比べ道路事業費の中で道路管理の占める比重が高くなっている。日本の道路は、地震や塩害などによる損傷や都市部の大型車交通量の多さや過積載による疲労損傷など、欧米に比べて厳しい条件下にあり、これらの特徴を踏まえたマネジメント・システムを構築すべきではないか。 そのためのデータの蓄積、調査・研究および技術開発が急務であり、予算体系や行政組織のありかたを含め早急な対応が必要ではないか。 <p>【1. 高齢化する道路ストックに対応した戦略的道路管理】</p> <ul style="list-style-type: none"> これまで蓄積してきた道路ストックを徹底的に活用し、いかにその価値を高めるかという視点が今後一層重要になるのではないか。 このため、既存道路の部分的な改良や情報通信技術の活用、交通運用施策の導入などハード、ソフトを組み合わせた施策が重要ではないか。 これらの対策を通じて、長距離・高速サービスを提供する高規格幹線道路、安全・快適な日常生活を支える生活道路など、道路の機能分化を図り、それぞれの道路が期待される機能を十分に発揮するようにすることが重要ではないか。 既存道路の部分的な改良については、「維持修繕」と「新設」の中間的概念として、「改良再生」(既存道路の質的向上を主眼とする小規模な改良や更新)が重要な分野として認識されるべきではないか(例：インターチェンジの追加、交差点の立体化や右折レーンの設置、既存の道路空間の再配分による歩行者や自転車のための空間確保、自転車・自動二輪の駐車対策、荷さばきスペースの確保、歩道の段差解消、標識の改善など)。 情報通信技術の活用については、ITS 技術をさらに進歩させ、物流効率化や歩行者支援など、新たな分野での交通サービスの向上を図るべきではないか。 交通運用施策については、弾力的な料金割引による有料道路と周辺の一般道路の需要バランスの調整、都市中心部への自動車の流入抑制などを積極的に取り入れるべきではないか。 路上駐車や路上工事など、道路の機能を損なう要因に対し、影響を小さくするための対策が必要ではないか。 <p>【2. 既存ストックの徹底的な利活用】</p>	<p><インタビュー調査：東北></p> <ul style="list-style-type: none"> 長寿命化に向けた維持管理システムの構築が必要(財源的制約、冬期、安全性、道路機能に配慮) 管理に対する官と民の意識の共有化が必要 民間活力を利用すべき <p><インタビュー調査：東北></p> <ul style="list-style-type: none"> 車線減、一方通行などにより歩行者優先にすべき(冬期にも配慮) 時間帯の道路利用など柔軟な対応が必要 スマートICを整備し、高速道路を有効に利用すべき 高速道路の弾力的な料金体系を導入すべき 小規模な改良(交差点、隘路、歩道、バリアフリー等)が必要 ITS技術の活用が必要 地域の実情にあった柔軟な道路構造が必要 地方では、活用するための道路が整備されていない <p><一般世論></p> <ul style="list-style-type: none"> 今後の道路整備のバランスとして、「新たな整備と既存道路の維持管理をバランスをとりながら進める」を挙げた人が5割、「新たな整備は最小限にして、既存道路の維持管理を重点的に進める」を挙げた人が4割/全国 <p>(H18 世論調査)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 「今後の道路政策に求めるポイント」として、「既存道路の戦略的管理が必要である」ことを考慮すべき 「今後の道路政策に求めるポイント」として、「既存道路の徹底的な活用が必要である」ことを考慮すべき
<p>提言7:道路利用者・地域住民の皆さまとともに考え、ともに進める - 「徹底したエンドユーザー志向」へ -</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路を使う立場、生活者の視点に立ち、真に地域が求めている道路サービスをきめ細かく提供するため、計画から管理に至る各段階において、道路利用者や地域住民とともに考え、ともに進めていくことが重要である。そのために道路行政に関する情報公開やPI活動を推進し、アカウンタビリティを向上させる必要がある。 事業のわかりやすい目標設定や業績測定等を行う必要がある。 NPOなど多様な主体と連携を図りながら、道路清掃や歩道除雪などのボランティア活動といった、地域住民と一体となった道路整備、道路管理が必要である。なお、違法駐車や車道への雪出しなどの迷惑行為を減らすなど道路利用のモラル向上が期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路は地域空間の一部として存在し、例えば、オープンカフェや道の駅等の利用者は、道路と沿道を一体の空間として認識していることにも留意しつつ、交通ニーズ以外にも地域活動に伴う多岐にわたるニーズがあることを明確に認識することが必要ではないか。 地域の景観の多くは道路と沿道の景観要素が一体となって形成されていることから、景観の改善に対するニーズに応えるためには、道路と沿道を一体的にとらえることが必要ではないか。 こうしたニーズに応える上では、直接の道路利用者のみならず、沿道の市民、企業、NPOなど多様な主体との連携と協働を一層促進すべきではないか。 道路と沿道空間の一体的な利活用を可能にする制度など、利用価値の高い地域空間づくりに向けた仕組みづくりを検討すべきではないか。 <p>【3. 国民とともに進める道路・沿道空間の再生】</p>	<p><インタビュー調査：東北></p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者、沿道住民、企業がともに道路づくりを進めることが重要(特に雪みち対策) 地域特性、高齢者、景観に配慮した沿道空間の再生が必要 交通以外の人々の生活交流の場の形成が必要 行政の力強い支援が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 「今後の道路政策に求めるポイント」として、「道路利用者・地域住民とともに進める道路整備が必要である」ことを整理すべき 提言7の内容
<p>提言6:事業のスピードアップ - 「目に見える道路行政」の実現へ -</p> <ul style="list-style-type: none"> 限られた財源を有効に活用し、かつ、経済や社会の急速な変化を先取りしつつ、効果的・効率的で無駄のないスピード感ある事業の実施に一層努める必要がある。このため、計画から事業実施までのすべての段階において、時間管理概念を導入し、早期供用やコストの縮減を一層図ることが重要である。 比較的交通量の少ない路線などにおいては、東北独自仕様の基準策定や、整備優先区間の明確化を図り、事業をスピードアップすることが重要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 維持修繕費用の増加により、相対的に新規投資への資源の制約が強まることが予想される中、中期的に達成すべきサービス水準とそのため必要となる事業のプライオリティを明確化し、スピーディーな取り組みを進める事が必要ではないか。 目標とするサービス水準や地域の状況に応じて、道路の企画・構造を柔軟に設定するなど、コストの縮減に向けた取り組みを一層推進することが必要ではないか。 事業のプライオリティを評価するにあたっては事業の性格に応じた適切な視点を設定すべきであり、例えば、「国家の発展を支える戦略投資」と「問題解決型投資」、「安全を維持する上で必要な投資」については、それぞれ異なる観点からの評価が必要となるのではないか。 <p>【4. 具体的な目標設定によるスピーディーな政策展開】</p>	<p><インタビュー調査：東北></p> <ul style="list-style-type: none"> 地域にあった効率的道路整備によるスピーディーな道路整備が必要 成果目標、供用目標を公表し、確実に事業を実施することが必要 地方にあった優先順位の設定が必要 国・県・市の連携(役割分担)が必要 長期ビジョンの共有化が必要 コスト縮減と財源確保が必要 住民参加が必要(道路行政に対する住民意識の向上) 	<ul style="list-style-type: none"> 「今後の道路政策に求めるポイント」として、「スピーディーな政策展開が必要である」ことを整理すべき 提言6の内容

<p>東北のみちのあり方について 提言</p>	<p>社会資本整備審議会 道路分科会 第19回基本政策部会 「今後の道路政策の基本的方向について」(論点整理) 〔青字：第1部 道路政策をとりまく環境 緑字：第2部 今後の道路政策に求めるポイント 黒字：第3部 具体的施策内容に関する論点〕</p>	<p>各主体の意見 〔データの詳細は巻末に付す〕</p>	<p>「東北の今後の道路政策のあり方」 の視点(事務案)</p>
<p>提言1:広域的な交流・連携の促進と、産業経済の再編・発展の基礎的な条件である「高速道路ネットワーク」は不可欠かつ緊急整備 - 強い東北の形成へ - ・域内外の交流・連携を強化し、地域経済の発展や広域的な地域づくりを推進するため、広大な東北地方の「距離(都市間距離が全国平均の1.4倍)と峠と雪」の克服を可能とする高速道路ネットワークは不可欠な社会資本である。このため、「縦」のネットワークの拡充を図るとともに、グローバル化を進める観点からも、内陸部と日本海側及び太平洋側を結ぶ「横」のネットワーク(ランドブリッジ)の整備を進めることが重要である。</p>	<p>・拠点的な都市間の連絡や空港・港湾との連結状況、国内輸送のコスト・サービスの水準など、基本的なサービス水準については、国際比較の視点も踏まえ戦略的に目標を設定すべきではないか。 【1.(4)経済活動と国民生活の基盤としての戦略的ネットワーク整備ネットワーク整備の戦略】</p>	<p><インタビュー調査：東北> ・対東アジア戦略のためにも空港と港湾の連携は必要(橋梁の25t対応含む) ・生活、産業、地域医療等を支援する高速ネットワーク整備は必要 ・スマートIC設置が必要 <意見交換会> ・速達性を確保できる広域幹線道路網整備が必要(市町村合併支援を含む) <意識調査> ・今後の社会資本整備に関する優先は「国際競争力の確保・強化」を住民約5割、産業界約9割が支持/東北(H18社会資本整備の効用等に関する意識調査) ・今後の社会資本整備に関する優先は「国内の広域交通網の強化による移動・交流の効率化」が住民約4割、産業界約8割が支持/東北(H18社会資本整備の効用等に関する意識調査) <一般世論> ・対外経済で重点を置くべき地域は「北東アジア」を51%、「東南アジア」を26%、「東アジア」全体を約8割/全国(H17世論調査)</p>	<p>・「東北と近接する東アジアの経済成長を活かすことで、環日本海ひいては東北の国際競争力を高めることが必要であり、そのためには、高速道路ネットワークが不可欠である(空港と港湾の連携、国際コンテナ対応)」ことを考慮すべき ・「産業の国際化に向け、国際標準コンテナの通行を可能とする国際物流基幹ネットワークの整備が必要である」ことを考慮すべき ・「広域的な交流・連携、救急医療等の支援と既存道路の有効活用の観点から緊急退出路やスマートICの整備が必要である」ことを考慮すべき</p>
<p>・これまでの投資効果を最大限発揮する観点から、不連続な高速道路を連結し、効率的なものとする必要がある。</p>		<p><インタビュー調査：東北> ・早期整備のために、規格、構造を見直しても高速ネットワークは必要 ・不連続なネットワークの連結が必要 ・高速ネットワークはつながってこそ効果を発揮 ・りっぱな一般道路などを利用しながら、当面の高速ネットワークの早期整備が必要</p>	<p>・「整備効果の早期発現のために、既存道路を活用したサービス水準の高いネットワークの構築が必要である」ことを考慮すべき</p>
<p>・整備計画決定済みの高速道路の緊急整備を図るためには、国費の投入により現行の有料道路制度を積極的に活用していく必要がある。</p>			<p>・「新直轄方式」を考慮すべき</p>
<p>・環境改善、物流効率化、既に整備された区間の有効活用の観点にたち、弾力的な料金体系の導入について検討する必要がある。</p>	<p>・既存の道路ネットワークを最大限活用する観点から、通行料金による交通需要の調整手法を本格的に導入すべきではないか。 【1.(3)都市圏交通問題への対応と魅力あるまちづくり 渋滞対策】</p>	<p><意見交換会> ・今後高まるアジア等との交流の観点から移動コストの低減が必要</p>	<p>・提言内容とほぼ同様である</p>
<p>提言6:事業のスピードアップ - 「目にみえる道路行政」の実現へ - ・限られた財源を有効に活用し、かつ、経済や社会の急速な変化を先取りしつつ、効果的・効率的で無駄のないスピード感ある事業の実施に一層努める必要がある。このため、計画から事業実施までのすべての段階において、時間管理概念を導入し、早期供用やコストの縮減を一層図ることが重要である。</p>	<p>・社会情勢の変化に対応するとともに、新たな国土計画の方向性と呼应しつつネットワーク整備の目標を再検討すべきではないか。その際、既存のネットワークを最大限活用しつつ、現道の機能強化・活用も含めて検討する視点が必要ではないか。 【1.(4)経済活動と国民生活の基盤としての戦略的ネットワーク整備ネットワーク整備の戦略】</p>	<p><インタビュー調査：東北> ・長期ビジョンの共有化が必要</p>	<p>・「新たな国土計画(国土形成計画)」に対応した道路整備が必要である」ことを考慮すべき</p>
<p>・広域的な道路網計画の検討においては、広域ブロックを単位とし、また、段階的な整備方針など時間管理概念を含むものとするべきではないか。 【1.(4)経済活動と国民生活の基盤としての戦略的ネットワーク整備ネットワーク整備の戦略】</p>	<p>・広域的な道路網計画の検討においては、広域ブロックを単位とし、また、段階的な整備方針など時間管理概念を含むものとするべきではないか。 【1.(4)経済活動と国民生活の基盤としての戦略的ネットワーク整備ネットワーク整備の戦略】</p>	<p><インタビュー調査：東北> ・東北全体で事業調整を行うべき</p>	<p>・「東北の一体的な発展を目指すために、広域ブロック単位の計画が必要であること」を考慮すべき ・時間管理については提言6のなかで示されている</p>
<p>提言2:個性と活力のある地域づくり - 画一的な地域・まちから「東北らしい地域・まち」の再生へ - ・地方都市の空洞化、中山間地域の荒廃をくい止め、就業・雇用の場を確保していくためには、都市と周辺の農山漁村が一体となった、自立した広域的な地域づくりが求められており、その基盤となる幹線道路ネットワークの整備が必要である。</p>	<p>・拠点都市間を結ぶ高規格幹線道路から、地先までのアクセスを確保する市町村道までが一体として機能する道路ネットワークの階層性を意識しつつ、幹線道路ネットワークの整備を進めるべきではないか。 ・市町村合併が行なわれた地域では、道路ネットワークの強化により、合併後の市町村の一体性を高めるためのネットワークを強化すべきではないか。 【1.(4)経済活動と国民生活の基盤としての戦略的ネットワーク整備ネットワーク整備の戦略】</p>	<p><インタビュー調査：東北> ・国道、県道、市町村道の機能を検証し、連携することが必要 ・市町村道等との一体的な道路整備が必要 ・生活道路と幹線道路の使い分けが必要 ・冬期通行止めにならないネットワークが必要 ・市町村合併を支援するネットワーク整備は不可欠 <意見交換会></p>	<p>・「全ての道路について一体的で階層性を有するネットワークの整備」が必要であることを考慮すべき ・「市町村合併の行われた地域における一体性を高めるためのネットワーク強化が必要である」ことを考慮すべき ・「人口の少ない地域での安全で安心な生活を確保できる道路交通サービス水準が必要である」ことを考慮すべき</p>

<p>東北のみちのあり方について 提言</p>	<p>社会資本整備審議会 道路分科会 第19回基本政策部会 「今後の道路政策の基本的方向について」(論点整理) 〔青字：第1部 道路政策をとりまく環境 緑字：第2部 今後の道路政策に求めるポイント 黒字：第3部 具体的施策内容に関する論点〕</p>	<p>各主体の意見 〔データの詳細は巻末に付す〕</p>	<p>「東北の今後の道路政策のあり方」 の視点(事務案)</p>
	<ul style="list-style-type: none"> 人口密度の低い地域においても、交流人口の拡大による地域活性化を図るとともに、道路を通じた高度医療等の公共サービスの供給や生活関連の幹線の物流の確保など、安全で安心できる生活に必要な環境を確保するための一定水準の交通サービスを確保することが必要ではないか。 こうした地域のライフラインとなる道路については、そのサービス水準の設定についての議論が必要ではないか。 【1.(4) 経済活動と国民生活の基盤としての戦略的ネットワーク整備 国土の保全】 	<ul style="list-style-type: none"> 速達性を確保できる広域幹線道路網整備が必要(市町村合併支援を含む) <意識調査> 今後の社会資本整備に関する優先は「集落・地域の自立」を住民約4割、産業界約8割が支持/東北 (H18 社会資本整備の効用等に関する意識調査) 今後の社会資本整備に関する優先は「地域活性化」を住民約7割、産業界約9割が支持/東北 (H18 社会資本整備の効用等に関する意識調査) <一般世論> 活力ある地域づくりのための道路整備として、「周辺市町村への通勤を容易にする生活道路の整備」、「気軽に散策を楽しむ歩道や歩行者専用道路の整備」を挙げた人が4割、「大きな病院や商業施設等をいくつかの市町村で共同利用できる道路の整備」を挙げた人が3割/全国 (H18 世論調査) 	
<ul style="list-style-type: none"> 自然や環境との共生、職住近接、土地利用の高度化などにより、都市、住宅、道路等が一体となって効率的で持続可能なコンパクトシティを整備するとともに、コンパクトシティを相互に連携する道路整備を進める必要がある。 		<ul style="list-style-type: none"> <インタビュー調査：東北> 中心市街地活性化のために郊外人口を市街地に誘導する都市計画が必要 <意識調査> 今後の社会資本整備に関する優先は「都市・中心市街の再生」を住民約4割、産業界約9割が支持/東北 (H18 社会資本整備の効用等に関する意識調査) 	<ul style="list-style-type: none"> コンパクトシティに対応した道路整備は必要
<ul style="list-style-type: none"> 都市圏交通の定時性確保、渋滞緩和に向け、バイパスや環状道路、都市流入部の道路拡幅等の整備を推進するとともに、パークアンドライド等の交通需要マネジメント(TDM)施策、鉄道やバスとの連携によるマルチモーダル施策により、公共交通機関の利用促進を図り、都市交通サービスの円滑化を一層推進する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 遅れている大都市圏の環状道路整備は、最重点の課題として取り組むべきではないか。 各都市において都市交通のあるべき姿を検討し、それぞれの都市圏の交通戦略を明確にする必要がある。具体的には、都市の規模や構造、特性を考慮しつつ、公共交通と自動車交通の役割分担の基本的方針、自動車交通の利便性を高めるべき地区と自動車を抑制して公共交通を中心とした交通体系を目指すべき地区の区分など、都市の交通体系を総合的に検討し、明確な戦略を作るべきではないか。 【1.(3) 都市圏交通問題への対応と魅力あるまちづくり 都市の交通体系整備】 渋滞対策については、ボトルネックになっている踏切や主要な渋滞交差点等、データに基づきポイントを絞った対策の実施により、効率的に推進すべきではないか。 【1.(3) 都市圏交通問題への対応と魅力あるまちづくり 渋滞対策】 都市の渋滞対策として期待されているTDM(交通需要マネジメント)施策をより実効的に機能させるために改善が必要ではないか。 【1.(3) 都市圏交通問題への対応と魅力あるまちづくり 都市の交通体系整備】 	<ul style="list-style-type: none"> <インタビュー調査：東北> 大都市圏よりも地方の道路整備を優先すべき 環状道路などネットワーク整備が必要 朝夕通勤時の渋滞対策が必要 主要渋滞交差点の対策(改良、信号調整)が必要 主要な幹線道路の連続立体化が必要 冬期の渋滞対策が必要 公共交通機関の整備や連携が必要(高齢者など交通弱者にも配慮) 都市部で公共交通施策を展開するためには、鉄道と道路の相互乗り入れをすべき 雪などの地域の実情に配慮すべき 利用者の目的、内容を分析し、ポイントを絞った対策を実施すべき 主要幹線道路の連続立体化が必要・交通需要の調整に対して公共交通機関の活用が重要 ハード施策だけでなく、TDMなどソフト施策との組み合わせが重要 工事規制の工夫が必要 <意識調査> 今後の社会資本整備に関する優先は「都市交通の円滑化」を住民約4割、産業界約8割が支持/東北 (H18 社会資本整備の効用等に関する意識調査) <一般世論> 渋滞の解決方法として、「車線数を増やす」、「信号のサイクル調整」を挙げた人が3割/全国 (H18 世論調査) 	<ul style="list-style-type: none"> 「各都市圏で地域特性などを考慮した地域独自の交通戦略を立案することが必要である」ことを考慮すべき 「交通戦略に基づく優先順位の明確化と、重点的・計画的な対策の実施が必要である」ことを考慮すべき 「バイパス・環状道路の必要性」は提言と同様に重要
<p>提言7：道路利用者・地域住民の皆さまとともに考え、ともに進める - 「徹底したエンドユーザー志向」へ -</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路を使う立場、生活者の視点に立ち、真に地域が求めている道路サービスをきめ細かく提供するため、計画から管理に至る各段階において、道路利用者や地域住民とともに考え、ともに進めていくことが重要である。そのために道路行政に関する情報公開やPI活動を推進し、アカウンタビリティを向上させる必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 都市圏の交通戦略やTDM施策の実施に関する住民・利用者の合意形成のための新たな仕組みを導入すべきではないか。 【1.(3) 都市圏交通問題への対応と魅力あるまちづくり 都市の交通体系整備】 	<ul style="list-style-type: none"> <インタビュー調査：東北> 地域の声をくみ上げる仕組みが必要 時差出勤など道路利用者の利用意識の改善が有効 TDM施策などに対する市民への啓発、意識の改革が必要 ディーゼル対策、エコ意識への訴えかけやモラル向上も大事 	<ul style="list-style-type: none"> 住民合意形成は提言7で述べている。 「モビリティ・マネジメント、社会実験などの住民・利用者の合意形成による都市交通サービスの円滑化が必要である」ことを考慮すべき ITS技術を活用した実効的なTDMの促進が必要である」ことを考慮すべき

<p>東北のみちのあり方について 提言</p>	<p>社会資本整備審議会 道路分科会 第19回基本政策部会 「今後の道路政策の基本的方向について」(論点整理) 〔青字：第1部 道路政策をとりまく環境 緑字：第2部 今後の道路政策に求めるポイント 黒字：第3部 具体的施策内容に関する論点〕</p>	<p>各主体の意見 〔データの詳細は巻末に付す〕</p>	<p>「東北の今後の道路政策のあり方」 の視点(事務案)</p>
	<ul style="list-style-type: none"> 住民の交通行動に影響を与えるためには、複数の施策を集中的に特定地域に投入するなど、短期間でモデル的な成果をあげる取り組みが必要ではないか。 【1.(3)都市圏交通問題への対応と魅力あるまちづくり 都市の交通体系整備】 都市の交通問題に対処するツールとして、ITS技術の開発と活用を一層促進すべきではないか。 【1.(3)都市圏交通問題への対応と魅力あるまちづくり 都市の交通体系整備】 交通の発生・集中が多い施設の立地に際して、交通渋滞を回避するため「交通アセスメント」を導入すべきではないか。 【1.(3)都市圏交通問題への対応と魅力あるまちづくり 渋滞対策】 自動車交通を考える上で不可欠な駐車場の適正化について、違法駐車取締り強化後の状況も踏まえつつ、駐車場、貨物車の荷捌きスペースの確保についても積極的に取り組むべきではないか。 【1.(3)都市圏交通問題への対応と魅力あるまちづくり 渋滞対策】 	<p><インタビュー調査：東北></p> <ul style="list-style-type: none"> ITS技術の活用が必要 IT技術への積極的な投資が必要 <p><一般世論></p> <ul style="list-style-type: none"> 利用したい道路交通システム(ITS)として、「運転中に道路交通情報を入手」を挙げた人が5割、「走行中に前方の路面状況や気象状況を画像で受信」、「走行中に携帯電話などで目的地への案内や災害時の避難場所までの誘導」を挙げた人が3割/全国 <p>(H18世論調査)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 上記に含まれる 上記に含まれる 「大型施設立地に際し、交通アセスメントの導入」については考慮すべき 「駐車場や貨物車の荷捌きスペースの確保」は考慮すべき
<p>提言1:広域的な交流・連携の促進と、産業経済の再編・発展の基礎的な条件である「高速道路ネットワーク」は不可欠かつ緊急整備 -「強い東北」の形成へ-</p> <ul style="list-style-type: none"> 環境改善、物流効率化、既に整備された区間の有効活用の観点にたち、弾力的な料金体系の導入について検討する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 既存の道路ネットワークを最大限活用する観点から、通行料金による交通需要の調整手法を本格的に導入すべきではないか。 【1.(3)都市圏交通問題への対応と魅力あるまちづくり 渋滞対策】 	<p><インタビュー調査：東北></p> <ul style="list-style-type: none"> 高速道路の料金割引による利用率の向上が必要(ETC割引含む) <p><一般世論></p> <ul style="list-style-type: none"> ETC利用者の利用機会について、「ETC利用割引を利用することで利用機会が増えた」人が3割/全国 <p>(H18世論調査)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 「高速道路の料金割引(ETC割引)等による利用率の向上が必要である」ことを考慮すべき
<ul style="list-style-type: none"> 既存道路について、道路空間の再構築などにより、より使い勝手を良くする、或いは景観を向上させるなどの付加価値を高め、また有効活用していくことが必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を中心とする交通体系を目指す地区においては、トランジットモールなど、既存の道路空間の中で車線を減らし、歩行者空間や自転車、公共交通のための空間を拡大する方策及び自動車の流入抑制のための規制・経済的手法を積極的に活用すべきではないか。 【1.(3)都市圏交通問題への対応と魅力あるまちづくり 都市の交通体系整備】 	<p><インタビュー調査：東北></p> <ul style="list-style-type: none"> 人中心、生活中心の空間整備が必要 イベント、広場など交流の場としての活用が大切 駐車帯の確保が必要 中心部への車両規制が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 「冬期も含め、高齢者や障害者に配慮し、歩行者、自転車、公共交通機関などの道路空間を再構築することが必要である」ことを考慮すべき
<ul style="list-style-type: none"> 冬期も含め、歩行者や自転車が安心して快適に通行できるような生活道路の整備を行う必要がある。整備にあたっては、車椅子等の技術開発を期待するとともに、ユニバーサルデザイン等、高齢者や身障者へのきめ細かな配慮が重要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 都市内の道路においては、自動車交通の円滑化の観点のみでなく、防災空間の確保、バリアフリー、まちなみや景観の向上等による空間の美しさ・快適性の観点により重きをおくべきではないか。 【1.(3)都市圏交通問題への対応と魅力あるまちづくり 都市空間の整備】 	<p><インタビュー調査：東北></p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車や公共交通機関の利用環境を向上すべき 高齢者に配慮した快適で潤いのある街づくり、道路空間が必要(特に冬期に配慮) <p><意見交換会></p> <ul style="list-style-type: none"> 高齢者に配慮した歩行空間が必要 <p><意識調査></p> <ul style="list-style-type: none"> 今後の社会資本整備に関する優先は「バリアフリーのまちづくり」を住民約6割、産業界約9割が支持/東北 <p>(H18社会資本整備の効用等に関する意識調査)</p> <p><一般世論></p> <ul style="list-style-type: none"> 高齢歩行者等に対する配慮すべきこととして、「歩道の段差・傾きの減少」を挙げた人が6割、「歩道の設置」、「車いすでもすれ違えるよう歩道を拡幅」を挙げた人が5割/全国 <p>(H18世論調査)</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路行政を進めるに当たって重要なこととして、「歩道の設置や拡幅、段差解消など」を挙げた人が5割/全国 <p>(H18世論調査)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 上記に含まれる 「デマンドバスなど公共交通の導入・維持のための運営方針の検討が必要である」ことを考慮すべき
	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関の維持及びサービス水準の確保のため、市民・企業などの多様な主体の参画による議論を踏まえつつ、公的資金を投入する事是非について検討すべきではないか。 【1.(3)都市圏交通問題への対応と魅力あるまちづくり 公共交通の活用】 	<p><インタビュー調査：東北></p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の維持へ、公的資金の投入も必要 路線バスの補助のあり方を検討すべき 	<ul style="list-style-type: none"> 「公共交通機関の維持及びサービス水準の確保のための公的資金の導入」は検討が必要

<p>東北のみちのあり方について 提言</p>	<p>社会資本整備審議会 道路分科会 第19回基本政策部会 「今後の道路政策の基本的方向について」(論点整理) 〔青字：第1部 道路政策をとりまく環境 緑字：第2部 今後の道路政策に求めるポイント 黒字：第3部 具体的施策内容に関する論点〕</p>	<p>各主体の意見 〔データの詳細は巻末に付す〕</p>	<p>「東北の今後の道路政策のあり方」 の視点(事務案)</p>
<p>提言3:心から安心できる生活環境 -「道路防災」から「くらしの安全」の確保へ- ・救急医療施設の不足、無医村の増加など深刻な医療問題を抱える東北では、医療体制をバックアップするため、医療施設への患者の搬送ルートとして、最低限「命を守る道路」の整備が必要である。</p>	<p>・人口密度の低い地域においても、交流人口の拡大による地域活性化を図るとともに、道路を通じた高度医療等の公共サービスの供給や生活関連の幹線の物流の確保など、安全で安心できる生活に必要な環境を確保するための一定水準の交通サービスを確保することが必要ではないか。 ・こうした地域のライフラインとなる道路については、そのサービス水準の設定についての議論が必要ではないか。 【1.(4) 経済活動と国民生活の基盤としての戦略的ネットワーク整備 国土の保全】</p>	<p><インタビュー調査：東北> ・高齢者、救急医療、雪に対応した道路整備が必要(特に高規格道路ネットワーク、スマートICなど) <意見交換会> ・市民の生命・財産を守るための道路整備が最優先 ・生活面、医療面からみた道路整備道路整備が必要</p>	<p>・「命を守る道路」の整備は重要</p>
<p>・自動車、自転車、歩行者の交通事故を防止するため、高齢者や障害者等に配慮した各種の道路整備や交通安全対策を推進することが必要である。</p>	<p>・歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は未だ十分といえず、通学路における歩道整備、生活道路における通過交通排除、歩車共存道路など、人優先の安全・安心で快適な歩行空間の整備を促進すべきではないか。 ・幹線道路の交通事故対策は、繰り返し事故の発生している箇所を中心に重点的に行なうなど、効率的な対応が求められているのではないか。 ・交通事故の発生要因を特定し、効率的・効果的な交通事故対策を実施するため、科学的分析に基づく交通事故対策を促進すべきではないか。 【1.(1) 安全で安心できる暮らしの実現 交通安全】</p>	<p><インタビュー調査：東北> ・人優先の歩行空間の整備が必要(高齢者・児童)などの交通弱者に配慮) ・歩行者の安全を確保するために生活道路の通過交通抑制が必要 ・事故多発箇所対策(原因追及・改善)が重要 ・冬期交通における事故対策が必要 ・高齢者ドライバー等に配慮したゆずりあい車線や休憩施設の整備が必要 ・高齢者に配慮した低速車レーンが必要 ・渋滞対策により交通事故が減少 ・公共交通機関の利用促進 ・交通安全について学校教育との連携が必要 ・ドライバーのマナー向上が必要 <意識調査> ・今後の社会資本整備に関する優先は「バリアフリーのまちづくり」を住民約6割、産業界約9割が支持/東北(H18社会資本整備の効用等に関する意識調査) ・今後の社会資本整備に関する優先は「交通安全対策」を住民約6割、産業界ほぼ全体が支持/東北(H18社会資本整備の効用等に関する意識調査) <一般世論> ・高齢歩行者等に対する配慮すべきこととして、「歩道の段差・傾きの減少」を挙げた人が6割、「歩道の設置」、「車いすでもすれ違えるよう歩道を拡幅」を挙げた人が5割/全国(H18世論調査) ・道路行政を進めるに当たって重要なこととして、「歩道の設置や拡幅、段差解消など」を挙げた人が5割/全国(H18世論調査) ・道路の安全性向上のための対策として、「歩道の設置、道路拡幅等」を挙げた人が5割、「事故の多い交差点の右折車線設置」を挙げた人が4割/全国(H18世論調査) ・道路行政を進めるに当たって重要なこととして、「狭幅員道路や急カーブの改良」を挙げた人が5割/全国(H18世論調査)</p>	<p>・「生活道路における高齢者や障害者等に配慮した人優先の安全・安心で快適な歩行空間の確保が必要である」ことを考慮すべき ・「幹線道路におけるゆずりあい車線など高齢者や障害者等に配慮した道路整備や交通安全対策、「もしもピット」の整備、事故多発箇所対策が必要である」ことを考慮すべき ・「科学的分析に基づく交通事故対策」については考慮すべき</p>
<p>・都市において、緊急車両や救急車両の通行確保、火災時の延焼防止等のための道路整備による防災空間の確保が必要である。</p>	<p>・密集市街地における防災安全性を向上させるため、必要な都市計画道路の整備や市街地整備を促進すべきではないか。 ・災害時における交通機能と情報通信ネットワークの信頼性向上の観点から、無電柱化を一層促進すべきではないか。 【1.(1) 安全で安心できる暮らしの実現 防災・減災】</p>	<p><インタビュー調査：東北> ・密集市街地における無電柱化された都市計画道路整備や防災空間の確保が必要 ・交通機能確保のための無電柱化が必要</p>	<p>・「密集市街地における防災安全性の向上のための都市計画道路および市街地整備の促進」、災害時における「交通機能の確保と情報通信ネットワークの信頼性向上等に向けた無電柱化」を考慮すべき</p>
<p>・水害、地震、火山等の自然災害時における緊急輸送路の確保のため、また、代替性の観点から、格子型的高速道路ネットワーク等の道路網の形成が不可欠である。</p>	<p>・それぞれの時代の耐震基準で整備された施設が混在し、老朽化への対応も含めて耐震補強を要する施設が多くあるが、対策を迅速に進めるため、緊急輸送路など重点的に整備する対象を明らかにした上で集中的に実施すべきではないか。 ・防災・減災事業については、道路ネットワークとして災害に対する脆弱性を改善する効果も適切に評価しつつ、目標とする整備水準と必要な事業量を明確化すべきではないか。 【1.(1) 安全で安心できる暮らしの実現 防災・減災】</p>	<p><インタビュー調査：東北> ・災害時の緊急輸送道路が必要 ・代替路、迂回路の整備が必要 ・陸・空との連携が必要 <意見交換会> ・災害時における代替路線が必要</p>	<p>・「防災に関する道路整備水準と事業量の明確化が必要である」ことを考慮すべき</p>

<p>東北のみちのあり方について 提言</p>	<p>社会資本整備審議会 道路分科会 第19回基本政策部会 「今後の道路政策の基本的方向について」(論点整理) 〔青字：第1部 道路政策をとりまく環境 緑字：第2部 今後の道路政策に求めるポイント 黒字：第3部 具体的施策内容に関する論点〕</p>	<p>各主体の意見 〔データの詳細は巻末に付す〕</p>	<p>「東北の今後の道路政策のあり方」 の視点(事務案)</p>
		<p><意識調査> ・今後の社会資本整備に関する優先は「水害・土砂災害・地震災害等の自然災害対策」を住民約8割、産業界ほぼ全体が支持/東北 (H18 社会資本整備の効用等に関する意識調査) <一般世論> ・自然災害の被害経験や身近に危険を感じた経験のある人が増加 H11:46% H17:52%/全国 (H17 世論調査) ・他の施策を遅らせても、水害・土砂災害対策を現在と同程度以上に進めるべきと考える人が7割/全国 (H17 世論調査) ・災害発生時の対策として、「避難路の整備」、「救急活動や救援物資等の輸送のために必要な道路整備」を挙げた人が5割/全国 (H18 世論調査) ・災害時における不便な内容として、「緊急・救急車両の到着の遅れ」を挙げた人が7割、「避難先への移動障害」、「物資輸送の遅延」、「日常品の買物障害」を挙げた人が4割/全国 (H18 世論調査) ・道路行政を進めるに当たって重要なこととして、「大雨・大雪や地震など災害への対策」を挙げた人が4割/全国 (H18 世論調査)</p>	
<p>・あらゆる自然災害や原子力関連施設(六ヶ所村、福島県浜通り)における不測の事故等に対して万全を期した道路施設対策とともに、被害を最小限に押さえるため、IT技術を活用し、関係機関と一体となった、危機管理、道路交通管理等のソフト対策を推進する必要がある。</p>	<p>・地震等の大災害に備え、非常時における利用者への情報提供を含め、危機管理体制の確立が必要ではないか(例えば、不測の事態が発生した場合にできるだけ業務を中断することなく通常業務に復帰できるよう、平時から戦略的に準備しておく計画を策定するなど)。 【1.(1)安全で安心できる暮らしの実現 防災・減災】 ・安全保障上の道路ネットワークの意義についても考慮が必要ではないか。 【1.(4)経済活動と国民生活の基盤としての戦略的ネットワーク整備 国土の保全】</p>	<p><インタビュー調査：東北> ・災害発生時の危機管理体制の確立が必要 ・道路沿いに「道の駅」などの避難所がもっと必要 <意見交換会> ・安全保障上の道路整備が必要 <意識調査> ・今後の社会資本整備に関する優先は「犯罪・テロ等に対する取組み」が住民約6割、産業界ほぼ全体が支持/東北 (H18 社会資本整備の効用等に関する意識調査) <一般世論> ・災害発生時の対策として、「情報システムの整備」を挙げた人が4割/全国 (H18 世論調査)</p>	<p>・「国民の安全保障上の道路ネットワークの意義については考慮すべき ・「震災時における防災拠点として道の駅とそれに向けた整備が必要である」ことを考慮すべき</p>
<p>・冬期の社会経済活動や通勤・通学、救急医療、福祉といった生活面への影響を出来るだけ軽減するため、豪雪・地吹雪による交通途絶を防ぐことはもとより、車両やタイヤ、照明施設等の雪氷対策技術や、ITS(高度道路交通システム)技術の開発を期待するとともに、冬期通行不能区間の解消、堆雪帯の確保、車道・歩道の除雪、防雪施設の整備や、雪情報の提供などを推進する必要がある。</p>		<p><インタビュー調査：東北> ・冬期交通の確保が必要 ・冬期通行止めにならないネットワークが必要 ・冬期道路交通サービスを確保するために、道幅を広げる除雪方法やそのための道路構造を考えるべき <意識調査> ・今後の社会資本整備に関する優先は「バリアフリーのまちづくり」を住民約6割、産業界約9割が支持/東北 (H18 社会資本整備の効用等に関する意識調査)</p>	<p>・冬期道路交通サービス水準について考慮すべき ・「冬期道路交通サービスの確保のための道路構造の検討が必要である」ことを考慮すべき</p>
<p>提言4:既存の枠組みを越えた人流・物流・情報の効率化 - 「車の流れ」から「人・もの・情報の流れ」の効率向上へ - ・国際化に対応した我が国の経済構造改革を進める上で、人・もの・情報の流れを効率化し、時間コスト、輸送コストの削減を図ることが重要である。 このため、高速道路ネットワークの整備とともに、これらと港湾・空港との連結の強化を図るアクセス道路の整備が必要である。</p>	<p>・拠点的な都市間の連絡や空港・港湾との連結状況、国内輸送のコスト・サービスの水準など、基本的なサービス水準については、国際比較の視点も踏まえ戦略的に目標を設定すべきではないか。 【1.(4)経済活動と国民生活の基盤としての戦略的ネットワーク整備 ネットワーク整備の戦略】</p>	<p><インタビュー調査：東北> ・対東アジア戦略のためにも空港と港湾の連携は必要(橋梁の25t対応含む) ・連続立体化などノンストップで走れる都市間道路が必要</p>	<p>・「人流・物流の効率化を図るために、港湾・空港へのアクセス強化を図る道路整備が必要である」ことを考慮すべき ・提言1の内容</p>
<p>・首都圏等に向けて、生鮮品を含む食料を1年を通して安定供給していくためのシステム構築が必要である。</p>		<p><インタビュー調査：東北> ・首都圏への食材提供等全国的なネットワーク整備が必要 <意見交換会> ・「地方」にあるものは「都市にも提供する」という観点から</p>	<p>・東北の果たすべき役割であり、方針として必要 ・提言1の内容</p>

<p>東北のみちのあり方について 提言</p>	<p>社会資本整備審議会 道路分科会 第19回基本政策部会 「今後の道路政策の基本的方向について」(論点整理) 〔青字：第1部 道路政策をとりまく環境 緑字：第2部 今後の道路政策に求めるポイント 黒字：第3部 具体的施策内容に関する論点〕</p>	<p>各主体の意見 〔データの詳細は巻末に付す〕</p>	<p>「東北の今後の道路政策のあり方」 の視点(事務案)</p>
		<p>アクセス道路の整備が必要 <意識調査> ・今後の社会資本整備に関する優先は「食料・エネルギー・水の安定供給」を住民約7割、産業界約9割が支持/東北 (H18 社会資本整備の効用等に関する意識調査)</p>	
<p>・人の流れについては、鉄道、バス、航空等の公共交通機関との役割分担を考慮したマルチモーダル推進による総合交通体系の構築を図る必要がある。</p>	<p>・各都市において都市交通のあるべき姿を検討し、それぞれの都市圏の交通戦略を明確にする事が必要ではないか。具体的には、都市の規模や構造、特性を考慮しつつ、公共交通と自動車交通の役割分担の基本的方針、自動車交通の利便性を高めるべき地区と自動車を抑制して公共交通を中心とした交通体系を目指すべき地区の区分など、都市の交通体系を総合的に検討し、明確な戦略を作るべきではないか。 【1.(3)都市圏交通問題への対応と魅力あるまちづくり 都市の交通体系整備】</p>	<p><インタビュー調査：東北> ・公共交通機関の整備や連携が必要(高齢者など交通弱者にも配慮)</p>	<p>・提言2の内容</p>
<p>・東北地方の長い距離と時間を克服し、低コストで高速・大容量の情報通信が可能となるIT社会を実現するため、道路管理用の光ファイバーネットワーク整備を図るとともに、光ファイバーの民間への開放等を積極的に行う必要がある。</p>			<p>・提言内容は必要であるが、「光ファイバーネットワークの整備」は現在なじまない ・「道路管理用の光ファイバーネットワークの民間開放とともに、利用の高度化の検討が必要である」ことを考慮すべき ・管理の内容であり、「今後の道路政策に求めるポイント」として整理すべき</p>
<p>・下水道、河川等の光ファイバーとのネットワーク化を推進し、情報の流れの効率化を図る必要がある。</p>			<p>・同上</p>
<p>・より安全、円滑、快適な道路交通サービスを提供するために、関係省庁、地方公共団体、民間等が連携して、ITS施策を進めていく必要がある。</p>		<p><インタビュー調査：東北> ・地方のためのITS活用で格差解消</p>	<p>・提言2、3の内容</p>
<p>・無駄なくスピーディーに質の高い交通サービスを提供するため、省庁間の縦割りを廃し、交通や物流の結節機能の強化など横断的な連携施策を展開する必要がある。</p>	<p>・従来の行政機関の枠組みや官民の境界を越えた取り組みを積極的に進めることで、より利用者ニーズに合った施策展開を目指すべきではないか。 【2.(1)多様な主体のパートナーシップによる行政運営】</p>	<p><インタビュー調査：東北> ・スピーディーな政策展開と整備が必要 ・道路行政と運輸行政、道路管理者と交通管理者など行政機関の連携が必要</p>	<p>・提言内容とほぼ同様である ・「今後の道路政策に求めるポイント」として整理すべき</p>
<p>提言5:次世代につなげる地球環境と美しい風景 -「環境への配慮」から「美しい環境との調和、景観づくり」へ- ・地球温暖化対策等地球環境の保全、沿道環境の改善のため、省エネ車の技術革新を期待するとともに、TDM、マルチモーダルといった、道路交通の円滑化を推進する必要がある。</p>	<p>・CO2削減についての国際社会におけるわが国の責務を果たすため、効果的な渋滞対策など自動車交通に起因するCO2排出抑制に資する施策を着実に実施すべきではないか。 【1.(2)景観・文化的価値の創造と環境の保全 地球環境の保全】</p>	<p><インタビュー調査：東北> ・公共交通機関と自動車の使い分けが必要 ・道路行政と車両メーカーが連携した取り組みが必要(ITS、ソーラーカーなど) ・公共交通機関と連携した総合交通体系が必要 ・エコドライブなどの啓発活動等の社会活動が必要 ・CO2削減のために自動車交通の抑制が必要 ・時間帯による貨物の流入規制等が必要 ・渋滞対策の促進 ・道路の沿道緑化 <意識調査> ・今後の社会資本整備の優先は「自然環境の保全・再生」を住民約6割、産業界ほぼ全体が支持/東北 (H18 社会資本整備の効用等に関する意識調査) <一般世論> ・地球環境問題に関心のある人は9割近く、増加傾向/全国 (H18 世論調査) ・CO2削減対策として、「CO2排出の少ない車の普及促進」が6割、「緑化推進」、「エコドライブなどの啓発活動」を挙げた人が4割/全国 (H18 世論調査)</p>	<p>・「地球環境保全のためのCO2削減に向けた渋滞対策や、エコドライブ・高速道路利用促進など国民と連携した取り組みであるエコロードの推進が必要である」ことを考慮すべき</p>
<p>・沿道の騒音を改善するため、低騒音舗装や遮音壁などの整備を進める必要がある。</p>	<p>・沿道環境が環境基準を上回っている地域については、バイパスや遮音壁等の対策に加え、関係機関との連携の下、貨物車の流入規制やバイパスへの誘導等、交通運用面からの対策も導入すべきではないか。 【1.(2)景観・文化的価値の創造と環境の保全 沿道環境の保全】</p>	<p><意識調査> ・今後の社会資本整備に関する優先は「居住環境・生活環境の改善」を住民約5割、産業界約9割が指示/東北 (H18 社会資本整備の効用等に関する意識調査) <一般世論> ・自動車による大気汚染・騒音・振動等の迷惑をなくす対策として、「低公害車の普及促進」を挙げた人が5割、「公共交通機関の利用促進」を挙げた人が3割/全国</p>	<p>・東北では、貨物車の流入規制はなじまない</p>

<p>東北のみちのあり方について 提言</p>	<p>社会資本整備審議会 道路分科会 第19回基本政策部会 「今後の道路政策の基本的方向について」(論点整理) 〔青字：第1部 道路政策をとりまく環境 緑字：第2部 今後の道路政策に求めるポイント 黒字：第3部 具体的施策内容に関する論点〕</p>	<p>各主体の意見 〔データの詳細は巻末に付す〕</p>	<p>「東北の今後の道路政策のあり方」 の視点(事務案)</p>
		<p>(H18 世論調査) ・道路行政を進めるに当たって重要なこととして、「騒音や大気汚染などへの環境対策」を挙げた人が3割/全国 (H18 世論調査)</p>	
<p>・白山山地や北上川に代表されるふるさとの山河の豊かな自然環境や、日本の原風景であり、ゆとりある生活空間である農山漁村の美しい風景、景観の保全、また十和田八幡平・陸中海岸・磐梯朝日国立公園などの人と自然がふれあう多彩な観光のため、それらと調和のとれた道路整備に努める必要がある。同時に、地域住民や地方自治体、関係機関と一体となって、沿道の風景保全や景観規制に取り組むことがより効果的である。</p>	<p>・地域の活性化や美しい国土づくりに向け、日本風景街道(シーニック・バイウェイ・ジャパン)の促進、道の駅の整備や無電柱化、沿道と一体となった歩行者空間や賑わいの創出などの施策を充実することにより、沿道・地域と道路とが一体となった新たな価値を創造すべきではないか。 ・日本橋再生プロジェクトに象徴される景観創造や街並み再生に資する事業など、従来の渋滞解消・交通事故防止などとは異なる、道路を含めた周辺地域の価値を高める取り組みについては、新たな評価尺度が必要ではないか 【1.(2) 景観・文化的価値の創造と環境の保全 景観・文化的価値の創造】</p>	<p><インタビュー調査：東北> ・道路空間と沿道空間の一体的な利用および仕組みづくりが必要(日本風景街道の取り組みなど) ・無電柱化や建築物との調和を図り、歴史など地域の特徴を生かすことが必要 ・景観を損なわないルート選定が必要 ・地域にあった道路標識などデザインを考慮すべき ・景観に対しては評価を正しくすべき <意見交換会> ・山村地域や森林を守るための道路が必要 ・地域社会全体や国土の保全という観点からみた道路整備が必要</p>	<p>・「地域の活性化や美しい国土づくりに向けた日本風景街道の促進など沿道、地域、道路が一体となった新しい価値の創造が必要である」ことを考慮すべき ・「景観づくりや街並み再生など、道路と周辺地域の価値を高めるための取り組みに対する新たな評価尺度の設定が必要である」ことを考慮すべき</p>
<p>・都市においては、角館の武家屋敷、山形の銀山温泉、黒石のこみせ通り、南会津の大内宿など、街の賑わいや観光を演出するため、建築物と一体となった、優れた景観や伝統ある街並みを形成する道路整備が必要である。</p>	<p>・まちの魅力を高める上で、沿道の民地を活用した歩行者空間の提供や歩道の適正な民間利用による賑わいの創出など、道路と沿道との有効な連携方を検討すべきではないか。 ・まちづくりや観光に資する観点から、緑陰や並木のある道路、歴史のある橋梁や街路などの道路施設の価値を再認識し、文化資産として整備することも必要ではないか。 ・無電柱化をより促進するための有効な措置が必要ではないか。 【1.(2) 景観・文化的価値の創造と環境の保全 景観・文化的価値の創造】</p>	<p><インタビュー調査：東北> ・無電柱化や建築物との調和を図り、歴史など地域の特徴を生かすことが必要 ・地域にあった道路標識などデザインを考慮すべき <一般世論> ・道路空間の快適な利用において重要なこととして、「電柱の地中化による景観向上」を挙げた人が5割/全国 (H18 世論調査)</p>	<p>・「まちの魅力や観光を演出するための道路空間の一体的な利用や道路施設の文化資産としての整備と景観に配慮した無電柱化の推進が必要である」ことを考慮すべき</p>
	<p>・沿道景観の改善のためには利用者や沿道住民のマナー向上が必要ではないか。 【1.(2) 景観・文化的価値の創造と環境の保全 景観・文化的価値の創造】</p>	<p><インタビュー調査：東北> ・利用者や沿道住民のマナー向上 <一般世論> ・道路空間の快適な利用において重要なこととして、「違法設置の看板や放置自転車の撤去」を挙げた人が5割/全国 (H18 世論調査)</p>	<p>・「利用者のマナー向上や無秩序な沿道景観の改善が必要である」ことを考慮すべき</p>
	<p>・観光は、国民生活の充実、産業としての将来性、国際交流に果たす役割などの観点から国をあげて取り組むべき分野であり、道路行政としてもより積極的な支援を行なうべきではないか。 【1.(2) 景観・文化的価値の創造と環境の保全 観光振興への寄与】</p>	<p><インタビュー調査：東北> ・観光は産業振興につながり重要なテーマ ・地域の魅力づくりが大切</p>	<p>・「東北の豊かな自然環境、歴史ある文化や風土などを生かした、観光振興へ向けた道路行政の支援が必要である」ことを考慮すべき</p>
	<p>・そのため、観光拠点へのアクセス向上、道路と沿道が形成する観光資源の整備、観光地の再開発、観光に寄与する情報発信等について、積極的な施策展開を進めるべきではないか。 【1.(2) 景観・文化的価値の創造と環境の保全 観光振興への寄与】</p>	<p><インタビュー調査：東北> ・観光地へのアクセス向上(冬期アクセス向上や高速ネットワークが必要) ・道路標識、案内板の工夫が必要 ・散策路など歩いて楽しめる観光支援策が必要 ・観光資源の情報発信が必要 ・道の駅や休憩施設の整備が必要 <一般世論> ・最近の国内旅行時の不満点について、「人が多く混雑していた」が17%、「目的地に到着するまでに時間がかかった(交通渋滞、事故等)」が13%/全国 (H15 世論調査)</p>	<p>・「観光地アクセス向上、道路と沿道が形成する観光資源の整備、安全・安心に観光が楽しめ、情報を共有化できる「走りやすさマップ」、「とるば」施策、情報発信等について積極的な施策展開が必要である」ことを考慮すべき</p>
<p>・循環型社会の確立のため、道路整備や道路管理にあたり、資源の有効活用やリサイクル、さらには、水力、風力、地熱、太陽光などのクリーンエネルギーの活用について、積極的に取り組むことがより効果的である。</p>		<p><インタビュー調査：東北> ・地域の新しいエネルギー、地元の資材を活用すべき <意識調査> ・今後の社会資本整備の優先は「地球温暖化対策やリサイクル促進等による持続可能な社会の形成」を住民約7割、産業界ほぼ全体が支持/東北 (H18 社会資本整備の効用等に関する意識調査) <一般世論> ・科学技術が貢献すべき分野について、「地球環境保全」が65%、「資源の開発」を61%/全国 (H16 世論調査)</p>	<p>・地域特性を生かすことを考慮すべき</p>

<p>東北のみちのあり方について 提言</p>	<p>社会資本整備審議会 道路分科会 第19回基本政策部会 「今後の道路政策の基本的方向について」(論点整理)</p> <p>〔青字：第1部 道路政策をとりまく環境 緑字：第2部 今後の道路政策に求めるポイント 黒字：第3部 具体的施策内容に関する論点〕</p>	<p>各主体の意見 〔データの詳細は巻末に付す〕</p>	<p>「東北の今後の道路政策のあり方」 の視点(事務案)</p>
<p>提言6:事業のスピードアップ</p> <p>- 「目にみえる道路行政」の実現へ -</p> <ul style="list-style-type: none"> 限られた財源を有効に活用し、かつ、経済や社会の急速な変化を先取りしつつ、効果的・効率的で無駄のないスピード感ある事業の実施に一層努める必要がある。このため、計画から事業実施までのすべての段階において、時間管理概念を導入し、早期供用やコストの縮減を一層図ることが重要である。 	<ul style="list-style-type: none"> スケジュール管理や事業費管理について、担当職員の責任意識を高める仕組みを導入すべきではないか。 事業が遅れる主因となっている用地取得を迅速化するため、土地収用制度を積極的に活用すべきではないか。 <p>【2.(1)説明責任の向上とスケジュール管理】</p> <ul style="list-style-type: none"> 調達方法の改善、新技術の開発、新たな技術を活用した計画や工程の見直しなど、一層のコスト縮減努力が必要ではないか。 工期短縮により、道路交通障害の短期解消に努めるべきではないか。 <p>【2.(2)コストの徹底的な縮減と管理】</p>	<p><インタビュー調査：東北></p> <ul style="list-style-type: none"> スピーディな政策展開と整備が必要 道路行政と運輸行政、道路管理者と交通管理者などの行政機関の連携が必要 道路特定財源の堅持 <p><一般世論></p> <ul style="list-style-type: none"> 道路整備の車利用者の費用負担の考え方に対して、「やむを得ない」が6割、「適切である」が2割、計8割の人が許容/全国 <p>(H18世論調査)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 「早期供用やコスト縮減のために時間管理概念の浸透、契約方法の改善、新技術の開発、新たな技術を活用した計画や見直しが必要である」ことを考慮すべき 「今後の道路政策に求めるポイント」として整理すべき
<ul style="list-style-type: none"> 比較的交通量の少ない路線などにおいては、東北独自仕様の基準策定や、整備優先区間の明確化を図り、事業をスピードアップすることが重要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 調達方法の改善、新技術の開発、新たな技術を活用した計画や工程の見直しなど、一層のコスト縮減努力が必要ではないか。 工期短縮により、道路交通障害の短期解消に努めるべきではないか。 <p>【2.(2)コストの徹底的な縮減と管理】</p>	<p><インタビュー調査：東北></p> <ul style="list-style-type: none"> 地域にあった道路づくりと柔軟な対応によりコストを下げる工夫が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ローカルルールは必要 「今後の道路政策に求めるポイント」として整理すべき
	<ul style="list-style-type: none"> 技術立国に対応した道路政策を進める上では、情報通信や環境、さらには社会科学の分野も含め、幅広い技術を道路政策に活用していく視点が必要ではないか。 <p>【2.(4)技術革新と新技術の活用】</p>		<ul style="list-style-type: none"> 事業のスピードアップにつながる技術革新については考慮すべき
	<ul style="list-style-type: none"> 技術の革新と普及を踏まえた対応が必要であり、例えばITS技術の進展と普及を前提とした道路構造の検討を開始すべきではないか。 <p>【2.(4)技術革新と新技術の活用】</p>		<ul style="list-style-type: none"> 事業のスピードアップにつながる技術革新については考慮すべき
	<ul style="list-style-type: none"> 安全な道路交通の確保に必要な技術力を、世代を超えてどのように継承していくのか、行政組織の体制などを含めて検討が必要ではないか。 <p>【2.(4)技術革新と新技術の活用】</p>		<ul style="list-style-type: none"> 事業のスピードアップにつながる技術革新については考慮すべき
<p>提言7:道路利用者・地域住民の皆さまとともに考え、ともに進める</p> <p>- 「徹底したエンドユーザー志向」へ -</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路を使う立場、生活者の視点に立ち、真に地域が求めている道路サービスをきめ細かく提供するため、計画から管理に至る各段階において、道路利用者や地域住民とともに考え、ともに進めていくことが重要である。そのために道路行政に関する情報公開やPI活動を推進し、アカウンタビリティを向上させる必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 説明責任を向上するため、例えば今後概ね10年間で実施すべき施策・整備目標及びその達成に必要な事業量を明示するなど、国民の理解を得よう努めるべきではないか。 <p>【2.(1)説明責任の向上とスケジュール管理】</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存ストックを適切に管理しつつ、真に必要な道路整備を推進するためには、その実現に必要な事業費に見合う財源を安定的に確保することが不可欠である。このため、今後の費用負担のあり方については、国民の道路整備・管理に対するニーズを十分に勘案し、受益者負担の考え方に基づく現行の道路特定財源制度の趣旨、効果等を踏まえ、国民の理解が得られる体系とすべきではないか。 <p>【2.(5)道路の整備・管理の費用負担のあり方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路計画の構想段階から管理にいたるまで、市民等との双方向コミュニケーションを行なうPIプロセスの充実やボランティア・サポート・プログラムを一層充実するとともに、既存ストックの運用・改善についてのニーズを地域から汲み取る仕組みや、施策に関する市民団体等の提言を取り入れるなど、より広い分野において市民団体等との「対話と協働」、「参加と責任」による道路政策を進めるべきではないか。 <p>【2.(3)多様な主体のパートナーシップによる行政運営】</p>	<p><インタビュー調査：東北></p> <ul style="list-style-type: none"> 住民・市民から理解・共感が得られる説明が大切 長期的な視点が必要 市民と連携した道路行政が必要 アンケート等により、多くの意見を聞くことが重要 設計の前段で地域の意見を聞くべき <p><意見交換会></p> <ul style="list-style-type: none"> 長期的な視点で日本全体の国力を高めていく議論が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 提言内容とほぼ同様である 「今後の道路政策に求めるポイント」として整理すべき
<ul style="list-style-type: none"> 事業のわかりやすい目標設定や業績測定等を行う必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路に向けられている「無駄な道路がつくられている」などの批判に対しては、批判の具体的内容を丁寧に分析するとともに、道路の整備による効果を客観的に検証するなどの対応を行なうべきではないか。 投資判断のもとになる事業の評価については、より多様な便益要素を評価対象に取り入れ、事業効果の的確な分析と説明に努めるべきではないか。 <p>【2.(1)説明責任の向上とスケジュール管理】</p>	<p><インタビュー調査：東北></p> <ul style="list-style-type: none"> 都市と地方における道路の必要性、機能・役割の違いについて共通認識を持つべき 道路整備の進捗がみえるようにすべき 事業評価の厳格な実施 	<ul style="list-style-type: none"> 提言内容とほぼ同様である 「今後の道路政策に求めるポイント」として整理すべき
<ul style="list-style-type: none"> NPOなど多様な主体と連携を図りながら、道路清掃や歩道除雪などのボランティア活動といった、地域住民と一体となった道路整備、道路管理が必要である。なお、違法駐車や車道への雪出しなどの迷惑行為を減らすなど道路利用のモラル向上が期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路計画の構想段階から管理にいたるまで、市民等との双方向コミュニケーションを行なうPIプロセスの充実やボランティア・サポート・プログラムを一層充実するとともに、既存ストックの運用・改善についてのニーズを地域から汲み取る仕組みや、施策に関する市民団体等の提言を取り入れるなど、より広い分野において市民団体等との「対話と協働」、「参加と責任」による道路政策を進めるべきではないか。 <p>【2.(3)多様な主体のパートナーシップによる行政運営】</p>	<p><インタビュー調査：東北></p> <ul style="list-style-type: none"> 住民・市民から理解・共感が得られる説明が大切 市民と連携した道路行政が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 提言内容とほぼ同様である 「今後の道路政策に求めるポイント」として整理すべき

<p>東北のみちのあり方について 提言</p>	<p>社会資本整備審議会 道路分科会 第19回基本政策部会 「今後の道路政策の基本的方向について」(論点整理) 〔 青字：第1部 道路政策をとりまく環境 緑字：第2部 今後の道路政策に求めるポイント 黒字：第3部 具体的施策内容に関する論点 〕</p>	<p>各主体の意見 〔データの詳細は巻末に付す〕</p>	<p>「東北の今後の道路政策のあり方」 の視点(事務案)</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 橋梁を延命化し、その維持・修繕にかかる交通影響の最小化とトータルコストの抑制を図るなど、戦略的な道路管理を行なう必要があるのではないか。 ・ わが国の道路と交通の特性に適したマネジメント・システムの構築に向けて、非破壊検査等の点検技術、道路施設の点検・管理の体制、それを支える技術者の育成方針を確立すべきではないか。 ・ 道路ストックの管理が重要性を増す時代に適応した維持管理の組織体系や予算体系についても検討すべきではないか。 ・ 市町村レベルでは道路管理を担当する技術者が不足し、適切な道路施設の管理が困難になるおそれがあることから、国による技術的支援を検討することが必要ではないか。 ・ 一方、清掃、除草などの日常管理については、利用者のコンセンサスが得られる範囲で、可能な限りコストを縮減する必要があるのではないか。 <p style="text-align: center;">【1.(1)安全で安心できる暮らしの実現 道路ストックの適切な管理】</p>	<p><インタビュー調査：東北></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 総合的な維持管理システムが必要 ・ 維持管理に対する技術者の育成が大事 ・ 維持管理に対する意識が重要 ・ 維持管理費用の拡大が懸念 ・ 維持管理に対する補助金制度の導入が必要 ・ 耐久性のある構造物や新材料の開発が必要 ・ 道路清掃、除草、雪対策の対応が重要 ・ 沿道の美化など沿線住民との協力体制の確立やボランティアの育成が必要 <p><意見交換会></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路維持管理が困難(特に雪害地域) <p><一般世論></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路空間の快適な利用において重要なこととして、「草木の管理、清掃などの美化活動を地域住民の参加を得て行う」を挙げた人が5割/全国 <p style="text-align: right;">(H18世論調査)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路管理については「今後の道路政策に求めるポイント」として整理すべき

< 巻末資料 >

A. 「今後の道路政策の基本的方向について（論点整理）」に対する東北各主体のインタビュー調査 (H18.10～H18.11 東北地方整備局)

インタビュー対象者：市町村長、学識経験者、ユーザー団体、道路関係団体、マスコミ関係等 計約 600 名 (中間報告)

調査内容：インタビュー形式による「論点整理」等に対する意見収集

1.新しい道路行政へのポイント

	青森	岩手	秋田	宮城	山形	福島	東北全体（とりまとめ）
高齡化する道路構造物を戦略的に管理	<ol style="list-style-type: none"> 1.全ての橋梁を新たに架け替えることは現実的には不可能。延命化に向けた技術開発や管理マネジメントシステム構築に期待。 2.管理マネジメントシステムの構築でトータルコストを抑え、既存道路を有効活用することで予算を効率的に活用すべき。 3.地域と連携した道路づくりを目指すことが肝要。 4.長期的な維持管理計画が必要 	<ol style="list-style-type: none"> 1.市町村道では、道路施設のメンテナンスに大変苦慮している。 2.大変重要なので、国・県に対応を望む。 3.年次的に計画を立案し、最新技術および有効活用を踏まえて修繕を実施すべき。 4.きちんとした管理マネジメントを構築することが必要。 5.早期に管理していくべき必要があることについて、官と民の意識を共有すべき。 6.冬期の融雪剤による塩害等にも配慮すべき。 7.走っていて危ないと思うところを修繕等するべき 	<ol style="list-style-type: none"> 1.道路ストックの適正な保全を図る必要がある。 2.財源が厳しいため、現状の道路を適切に管理し、長寿命化させる必要がある。 3.管理だけでなく使用する側への意識の啓発も必要。 4.市町村の管理費負担が、増えないことを要望。 5.維持修繕についても、優先順位を付けて計画的に実施すべき 6.観光道路では、道路構造物（橋）の高齡化（風化・劣化、塗装剥離等）により、地域のイメージダウンとならないよう管理が必要 	<ol style="list-style-type: none"> 1.管理体制の組織的な見直しをはかり安全性を基本においた、科学的・効率的な運営が望ましい。 2.維持管理コストを考慮した施工が必要。 3.財政状況が非常に厳しく維持管理にも限界がある。 4.地方ではストック形成に至っておらず、まず整備が必要 	<ol style="list-style-type: none"> 1.安全性を重視した管理を徹底。 2.維持、修繕、補修に対する補助制度が必要。 3.道路構造物維持管理マニュアルなど指針の策定が必要。 4.既存橋梁の延命化を図るための技術情報の提供を充実強化すべき。 	<ol style="list-style-type: none"> 1.道路を快適に利用するための管理に費用がかかることを、利用者に十分説明すべき。 2.維持、修繕、補強についても道路特定財源が必要 3.戦略的な維持管理計画を策定する必要がある 4.民間活力を利用した維持管理 5.技術的な研究や海外の調査も必要 6.規格も含め、地方独自のスタイルというものがあっても良いのではないのか 7.戦略的「高齡化」の表現がわかりにくい 8.現橋梁の耐震対策が大切 9.早急に構造物（橋梁、トンネルなど）をデータ化し、集中管理し処理すべき 10.維持管理か更新かは現地の状況に応じて柔軟な対応が必要 11.危機管理の面からも重要 12.将来のコンクリート構造物の安全に関して非常に危惧している 13.維持、補修のために必要な「点検」について、機械的に安価なコストで的確に危険箇所を把握できる方法があれば是非取り入れてほしい 14.過度の維持管理はすべきではない 15.優先順位を設定して対応すべき 	<ul style="list-style-type: none"> ・長寿命化に向けた維持管理システムの構築が必要（財源的制約、冬期、安全性、道路機能対応） ・管理に対する官と民の意識の共有化 ・民間活力を利用すべき
いまの道路を徹底的に活用	<ol style="list-style-type: none"> 1.「道づくり」から「道づかい」への考え方の大きな転換であり、今後より一層進めていくべき視点。 2.線形改良などで不必要となった旧道路の有効利用が必要。 3.既存道路の有効活用は重要だが、地方の道路整備水準は相対的に低く、まだまだ道路整備は必要。 4.市街地については高齡者、障害者に優しい歩道が必要。 5.コスト管理は非常に重要 6.整備済みの高速道路や有料道路を利用しやすい案内誘導路を強化すべき 	<ol style="list-style-type: none"> 1.行政のポイントについて、中央（東京）の考えで視線の偏りがある。地方には活用するための道路が整備されていない。 2.国道だけでなく市道を含めた活用も重要。 3.既存道路の有効活用が産業振興、地域活性につながる。 4.電柱を民地に移設することにより安価に道路空間を確保。また、歩行者優先とし自動車に我慢してもらうことも必要。 5.スマートHCを整備し、高速道路から緊急車両の出入を容易にすべき。 6.便利な道路をより便利にという考えだけではなく、不便を解消するという視点を位置づけることが必要。 7.現状（交通量等）を整理し、4車線を3車線にして歩道整備等を検討すべき。 8.歩行者・自転車の分離を図るべき。 9.踏切を立体化すべき。 10.道路利用について、時間帯による工夫等、柔軟な対応を検討すべき。 11.路上工事時の交通抑制について工夫が必要。 12.豪雪地帯では道路の通行止めがないようにすべき 13.既存道路の速度規制の高速化といった柔軟な対応を期待 	<ol style="list-style-type: none"> 1.新しい道路をつくることは財政的に厳しいため、今の道路を徹底的に活用し、地域の活性化につなげていく必要がある。 2.雪国では堆雪により車線減少を強いられる。車線数増よりも道路幅員拡充を進めるべき。 3.橋梁の25対応架替など、国際競争、防災・減災のための道路の改善が必要。 4.公共交通（バス）を運行する上で、雪による交通障害が大きな問題。路肩の拡幅、歩道整備をもっと進めるべき。 5.改良再生が必要。今ある道路を上手に活用し創意工夫で解決できることもある。 6.冬期間通行止めが解除できるような斉日が必要 7.渋滞対策などで既存道路を徹底的な活用を図るべき 8.通学路の歩道、交差点の改良、狭小幅員の拡充が必要 9.有料道路の無料化、あるいは、料金割引によって、物流、観光がより活発化する 	<ol style="list-style-type: none"> 1.高速道路の料金割引や値下げによる高速道路利用促進は積極的に実施すべき。 2.スマート工が必要。 3.地方が取り残されないよう必要に応じて整備すべきであり、部分的には1.5車線でもよい。 4.都会の人々にも道路整備の優先順位を示し理解を得るようすべき。 5.交差点部の右・左折専用レーンの設置による効果は大きいので、整備を推進すべき 6.社会的・地域的需要を適切に見極め道路の機能分化を有効に図り、情報通信技術や運用施策の活用により、道路機能をより高めることが望ましい。 	<ol style="list-style-type: none"> 1.既存道路の小規模な改良（右折レーン、歩道の確保、バリアフリーなど）を実施していく事が必要。 2.路肩の縮小化は、豪雪地帯においては堆雪帯が確保できなくなるため、相応しくない。 3.道路再生事業への助成制度の創設。 4.豪雪山村地域では冬期間の安全・安定した道路交通の確保が最優先課題であり、狭隘道路を解消することが重要。 5.地域の実情に合った活用を図る。（改良再生の創意工夫）。 	<ol style="list-style-type: none"> 1.スマートHCはよい制度。 2.まずは既存の道路改修、山間部の狭隘部の改良等を行うべきで、新設整備は次のステップ。 3.狭隘・歩道のない道路を整備し安全安心の確保が優先。 4.道幅の狭い通学路等は、一方通行にして歩道を確保すべき。 5.1.5車線の整備など地域の実情に合った柔軟な道路構造による整備が必要 6.高速道路料金の柔軟な適用が有効 7.既存道路敷を有効活用して柔軟な車線運用を行うことが必要 8.25t車両の通行が可能な橋梁整備（補修・補強） 9.地域の声を活かした必要最低限の整備が必要 10.ITSを活用した信号管理などの渋滞対策で既存道路が有効活用できる 11.人が集う、遊べる、そして活性化に繋がる道路空間づくりに取り組むべき 12.公共交通機関を優先する道づくり（バス専用レーン、バスベイ等）が必要 13.路上工事の短縮を要望 14.電線類地中化などの景観対策が必要 15.古幅員が狭い橋梁の対策が必要 16.ユニバーサルデザインに配慮された交通安全施設がまだ不十分 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者優先（冬期に配慮） ・時間帯の道路利用など柔軟な対応が必要 ・スマート工を整備し、高速道路を有効に利用 ・高速道路の弾力的な料金体系を導入すべき ・小規模な改良（交差点、隘路、歩道、バリアフリー等）が必要 ・IT技術の活用が必要 ・地域の実情にあった柔軟な道路構造が必要 ・地方では、活用するための道路が不十分

	青森	岩手	秋田	宮城	山形	福島	東北全体（とりまとめ）
地域の人々といっしょに道路や沿道空間を再生	<ol style="list-style-type: none"> 1.地域の人々が清掃活動など道路の活用を通して、コミュニケーションが生まれる。 2.少子高齢化などの社会変化に対応し、歩道、自動車道のバリアフリー化を図るなど安全で円滑な道路環境の整備が必要。 3.地域の人々と一緒に取り組む運動の展開に対して行政の力強い支援が必要。道路行政のプロによるイニシアチブが不可欠。 4.道路利用者だけでなく沿道市民、企業と一緒に進める道路づくりは雪みちには必要。 5.地域の植生に適した街路樹の植樹。 6.地域の人々が利用しやすいようにすることが重要。 	<ol style="list-style-type: none"> 1.地域の活性化を図るため、市民との協議により高齢者に優しい道路整備が重要。 2.早期の事業実施と地域住民との協働での道路づくりにより、住民が道路を管理する意識が生まれる。 3.道路のユニバーサルデザイン化を推進し、また特区を活用するなどして、単に車が通る場所ではない道路を増やすべき。 4.コミュニティ道路が必要。 5.道の駅整備をバイパス整備と一緒に計画するなど、沿道空間をつくるべき。 6.路上駐車規制および取締りを強化するだけでなく、荷捌き場を設けるべき。 7.除雪対策として融雪溝、流雪溝を設置が有効。 8.特徴のある地域性と整合した道路空間を考えるべき。 9.地域が知りたい情報の発信、ハブレーションが必要。 10.車道と分離した歩道の整備が必要。 11.コンパクトシティを実現するための道路の活用が重要。 	<ol style="list-style-type: none"> 1.潤いのある道路空間が必要。歩行者空間は、街並みや福祉の充実を図る必要がある。 2.地方部は用地費が安価なため、買収してでもコミュニティの場として活用できる道路空間の整備が必要。 3.行政、商店街、商工団体、まちづくり団体と協議しながら“総合的グランドビジョン”が必要。道路の新たな可能性から探っていくのも一つの手法。 4.住民と話をして最低限を満たすローカル基準の道路建設。道路構造令に合わない道路の整備・管理にも財政の援助が必要。 5.シビルミニマムという視点が、都会に住んでいる先生方だけの委員会ではにくい。 6.地域の人々が誇れる道路づくり、道路管理を地域と連携しながら行う仕組みが必要。 7.犯罪の発生をおさえる環境づくりを行うことが必要。 	<ol style="list-style-type: none"> 1.道路景観の保全や地域密着型の道路の空間活用などにより、交通以外の道の活用（人々の生活交流の場）も高めて欲しい。 2.オープンカフェの出店やアーケード内の利用など、沿道の人々との連携や協働によって、もつとにぎわいがあり魅力的な街づくりが必要。 3.「自分たちの街である」とい意識で行政頼みを減らすことも必要。 	<ol style="list-style-type: none"> 1.地域の住民によるまちづくり協議会など組織し、住民参加型の道づくりを積極的に推進すべき。 2.イベントに対応できる沿道の民有地と一体化した歩行空間の再生が必要。 3.沿道空間は冬季の堆雪空間ともなる道路付帯空間としての整備を図るべき 4.地域社会の実情に即した道路空間の利活用を実践できる仕組みを構築すべき。 	<ol style="list-style-type: none"> 1.もつと賑わいの創出や親しみやすい道路といった観点から、沿道地域と一体となった道路整備や道路の使い方があべき。 2.沿道の休憩施設等はドライバーのためにも地域の為にも必要。 3.地域の実情を勘案して実施すべき。 4.車優先から歩行者優先へ道路の使い方を変えていく必要がある。 5.時間帯別の利用体系を考えることも必要。 6.行政と民間の関係強化、地域の文化・風土などの資源を有効活用した地域活性化の基盤作りに取り組むべき。 7.住民の道路行政・維持管理への参加が必要。 8.PIなどの活動があるが形式的であり、調査と情報開示を進め、真に必要な道路整備を行うべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者、沿道住民、企業がともに道路づくりを進めることが重要（特に雪みち対策） ・地域特性、高齢者、景観に配慮した沿道空間の再生が必要 ・交通以外の人々の生活交流の場の形成が必要 ・行政の力強い支援が必要
具体的に目標を設定して、スピーディに政策展開	<ol style="list-style-type: none"> 1.無駄な道路造りをせず本当に必要な道路に投資する事業効率化が必要。 2.地域住民や道路利用者に成果目標や供用目標を公表することは大事 3.無駄なくスピーディーに「つくる」ことや既存ストックを有効に「つかう」ことも必要。 4.大都市の道路整備が優先される懸念。 5.災害等緊急時に対応した順位の見直しも必要。 6.事業の優先度を決定するに当たり、その地域の国に対する貢献度が基準の対象となるべき。 7.県市町村単位の道路行政を県に集約すべき。無駄な投資を防ぐことができる。 	<ol style="list-style-type: none"> 1.生活基盤に密着した整備と産業振興をセットで進め、また地方行政との関わりを明示すべき。 2.効率的な道路整備（ローカルスタンダードの活用）により、早期の事業実施の考え方が必要。 3.どのような国づくりをするのかという方針が必要。 4.スピーディーな取組みやコスト削減は大切。時間のかかる用地取得に際して強制力を持たせる制度が必要では 5.国道、県道、市町村道を相互整備し、迂回路を確保するべき。 6.公表した計画のとおり確実に事業を実施することが国の責任。 7.国道・県道・市道が連携して道路整備・管理できる仕組みが必要。 8.多額の費用がかかる都市部ではなく、あまり費用のかからない地方部でスピーディーに道路整備を行うほうが効率的。 	<ol style="list-style-type: none"> 1.数十年前から要望が続いているが未だ事業化されない箇所がある。もつとスピード感が必要。 2.市民の声に耳を傾け、地方の事情を把握しながらもスピーディーな対応が求められる。 3.生活道路の整備にもつと配慮すべき。 4.住民の意思の入っている都市計画決定を明確に定め、それに基づいて道路整備を行っていくことが必要 5.地域や住民も一定の責任を持つ必要もあると思う。事業の進め方を考えていく必要がある。 	<ol style="list-style-type: none"> 1.効率的でスピーディーな政策展開をするためには、国民・住民の理解を得ることが最も大切。 2.極め細かな情報公開と国民・住民の意見聴取を積極的に図る必要がある。 3.国・県・市町村の役割分担が必要。 4.各事業の遂行には、優先順位の明確化が必要 	<ol style="list-style-type: none"> 1.道路規格、構造の水準レベルを地域の実情にあったものにする必要がある。 2.建設コスト削減と財源確保を図り早期効果の実現を図る必要がある。 3.事業優先度は、都市と地方との格差解消を考慮すべき。 4.道路整備の優先順位を決めるプロセスを明確化すべき。 	<ol style="list-style-type: none"> 1.優先順位の考え方は、道路整備が遅れている地方が納得する内容であることが大切。 2.生活道路の整備が重要 3.少子高齢化の進む地域の活性化においては、その地方の利便性が問われることとなり、道路の整備が非常に重要。 4.安全を阻害しない範囲で、規格や構造なども含め、事業内容についても柔軟な対応が必要 5.地方に必要な道路の整備水準（目標）を策定し整備を図るべき。 6.長期的なビジョン・計画を明らかにすること、共有することが重要。現状から目標、対応策を設定し、実行していくことがスピーディーな事業を実現する 7.住民が当事者意識を持つこと、その意識を行政がくみ上げて行くことが重要。 8.スピードも大事だが、必要な情報開示が優先されるべき。拙足な取り組みは避けるべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域にあった効率的でスピーディーな道路整備 ・成果目標、供用目標を公表し、確実な事業実施が必要 ・地方にあった優先順位の設定が必要 ・国・県・市の連携（役割分担）が必要 ・長期ビジョンの共有化が必要 ・コスト削減と財源確保が必要 ・住民参加が必要（道路行政に対する住民意識の向上）

2. 施策展開における主な論点

		青森	岩手	秋田	宮城	山形	福島	東北全体（とりまとめ）
(↑) 安全で安心できる暮らしの実現へ	1 道路ストックの適切な管理	1. 地方にとって重要なテーマである。 2. 人口減少社会に向けた道路機能の維持方法の検討が必要 3. 道路清掃や除草などの維持管理は、用地等の問題により改良が困難な箇所視界を確保するなどの効果が見込めるため、今まで以上に对应していくべき。 4. 雪対策の視点が不足。 5. 維持・整備のコストを抑えるために、当初から耐久性のあるもの作りや新材料の開発等が必要。	1. 道路の維持管理について、国道、県道、市町村道の位置付けと整備レベルにアンバランスが感じられる。 2. 構造物に限らず法面等の道路全体の高齢化に戦略的な手法で対応していくべき。 3. トンネル構造物等の管理費用の拡大に懸念。 4. 幹線道路と生活道路を区別し、利用状況を勘案して管理すべき。 5. きちんと維持しないと、新たな道路整備だけでは意味がないので、壊れそうなどころは積極的に金をかけるべき。	1. 道路ストックの適正な保全を図る必要がある（特に橋梁）。 2. 特に維持管理の課題が重要。道路を良くしていくことが、地域の活性化に繋がる。また、市が行う道路管理は非常に多く予算的に厳しいため、手厚い予算の配布をお願いしたい。 3. 生活道路となる農道への大型車交通を排除すべく国道県道の整備が必要。 4. 一昔前に作られた道路等では、危険な箇所が多数存在。早急な修繕等が必要。 5. バスにとっては定時制の確保が利便性、信頼性につながる。特にバス路線の除雪体制確保は幹線道路と生活道路が一体となって行すべき。 6. 道路使用者である国民の意識に訴えることも必要。管理も大事だが道路を大切に使うことを国全体の取組みに。 7. 秋田県では特に冬期の安全安心な通行が求められており、雪対策（除雪・排雪）の重点化が必要。	1. 点検 管理にかかわる技術者育成が必要。 2. 整備だけでなく補修の長期計画が必要。 3. 耐久性を長くするため、材料など工事の仕様書自体を変えていく必要がある 4. 財政状況は大変厳しく 国道、県道、市町村道の道路管理に限界がある。 5. 維持管理の前に資産管理をすべき、ストックのスリム化が必要 6. 国・県・市の事業スキームの場合、県が財政負担できないから事業が成り立たないといったことの無いように、事業スキームを決めて欲しい	1. 公共ネットワーク網整備のため、国道埋設の情報 BOX 等の活用が必要。 2. 増加する維持管理予算の充実（財源確保、国からの支援）が必要。 3. 市民協働による管理体制の確立 4. 地域の環境美化や景観保全に繋がる除草の効率化、融雪後等の一体的な道路維持業務が展開できるよう、国県道を含めた地域生活関連道路の総合的な管理システムの構築が必要。 5. コスト削減優先が「手抜き」や日常管理不備に結びつかないよう留意。 6. バイパスなどが出来て不要になった道路は更地にして払い下げ 7. 技術者の充実 8. 定期点検の実施	1. 維持管理は地域住民のボランティア活動により地域の関心を高めることが大切。 2. 交付金の枠拡大や、橋梁等の耐久性等を判断できる技術者の育成が必要。 3. 運送業のトラックを大型化し台数を減らせれば、渋滞解消、CO2 削減につながるが、橋梁の強度が心配。 4. 計画的な維持管理計画を策定する必要がある。 5. 既存ストックの有効活用や長寿命化などの適正な維持管理の充実強化を図る必要がある。	・総合的な維持管理システムが必要 ・維持管理に対する技術者の育成が大事 ・維持管理に対する意識が重要 ・維持管理費用の拡大が懸念 ・耐久性のある構造物や新材料の開発が必要 ・道路清掃、除草、雪対策の対応が重要 ・沿道の美化など沿線住民との協働体制の確立やボランティアの育成が必要
	2 防災減災	1. 緊急時においてライフラインとして使用できる道路の確保 2. 地方道であっても、地域間の主要幹線道路網など災害等の緊急道路として一定の整備は急務。全国民が安心できる道路整備が必要。 3. 災害発生時の危機管理体制の確立 4. 傾斜地等の早期安全確保 5. 水災を少なくするため、側溝の改善。 6. 交通機能確保のための無電柱化の推進	1. 社会的不安を増すなか、一層基本的な問題に力を入れるべき。 2. 近いうちに起こるであろう宮城県沖地震等で孤立しないため、非難代替路の早期整備が最も重要な課題。 3. 災害情報を早期に発信する政策が必要。 4. 緊急車両が入れない道路がまだまだ存在。補助事業費を別枠で用意すべき。	1. 防災に必要な道路整備（代替路・迂回路等）は必要。 2. 景観向上の観点からも電柱の地中化推進を進めるべき。 3. 橋梁の 25 対応架替など、国際競争、防災・減災のための道路の改善が必要。 4. 雪害対策が重要。十分な幅員の確保は災害時のライフラインの確保にも繋がる。 5. 地域の生活道路で災害が起きないよう、適切な道路管理を行って欲しい。	1. 老朽化した橋などの耐震補強や緊急輸送道路、救急医療通路などの整備が重要。 2. 災害対策を重点的に進めるべき。 3. 予算的な問題もあり、全てに対応することは困難なので、災害時に必要とされる迂回路の整備が必要。 4. 道路沿いに「道の駅」「避難所」がもっと必要。 5. 高速道路のパーキング単位にスマート IC が緊急時の対策として必要 6. いざというときの各道路の役割分担が必要	1. 災害時の支援、医療等サービス水準向上のための高規格道路ネットワークの整備が必要。 2. 道路利用者への緊急避難道路等の情報提供施設の強化が必要。 3. 防災空間の築造の推進。 4. 災害時に備え、定期的に道路構造物を点検。 5. 橋梁などの道路構造物の耐震化は不可欠で、耐震診断と共に計画的な改築は早急が必要。 6. 密集市街地においては、無電柱化の都市計画道路整備や広場・公園などのオープンスペースを確保が必要 7. 迂回路等が必要不可欠 8. 冬期間の道路交通確保の予算確保	1. 一桁国道は主要幹線道路・緊急輸送路として 4 車線化が必要。 2. 高齢化、救急、雪に対応した、地域の住民が安心して生活できる道路整備（部分改修による）が必要 3. 改良予定のある区間での危険箇所については手つかず状態である。 4. 防災ヘリの利用も含め、陸・空との連携が必要。 5. 情報伝達システムの構築が必要。 6. 災害が発生した場合の代替路線が必要 7. 災害が起きた際の対応、危機管理体制が重要 8. 無電柱化は防災だけでなく景観や観光また都市空間の整備にも通じるので、重要。	・高齢者、救急医療、雪に対応した道路整備が必要（特に高規格道路ネットワーク、スマート工など） ・密集市街地における無電柱化された都市計画道路整備や防災空間の確保が必要 ・交通機能確保のための無電柱化が必要 ・災害時の緊急輸送道路が必要 ・代替路、迂回路の整備が必要 ・陸・空との連携が必要 ・災害発生時の危機管理体制の確立が必要 ・道路沿いに「道の駅」などの避難所がもっと必要 ・冬期交通の確保が必要

		青森	岩手	秋田	宮城	山形	福島	東北全体（とりまとめ）
<p>① 安全で安心できる暮らしの実現へ</p>	3 交通安全	<p>1.交通事故防止のための、人優先の歩行空間の整備</p> <p>2.中心街及び狭い道の無電柱化の推進</p> <p>3.通学路の歩道の確保及び車両通行の時間制限</p> <p>4.「生活道路について人優先の歩行空間の整備」の優先順位を高く</p> <p>5.中央高速道の重大事故のように、繰り返し事故が起こっている場所に安全対策等の取り組みを重点整備すべき。</p> <p>6.交通事故発生箇所の原因追及し改善。</p> <p>7.雪国では冬の道路を安全に混雑無く通行できることが重要で、道幅を広げる除雪方法やそのための道路構造などを考えるべき。</p>	<p>1.歩道のない道路がまだ多いので歩道の整備が必要。</p> <p>2.冬期交通における事故対策など安全性の確保の取組みが重要。</p> <p>3.欧米のように、信号が少なくともマナーで安全が確保できるようになることが理想。</p> <p>4.季節に応じた規制速度の採用。歩道のない道路ではハンブ設置、規制速度を下げる、速度を自然に落とさせるために中央線を撤去する等も効果がある。</p> <p>5.歩行者優先を強く打ち出すべき。</p> <p>6.低迷車が原因のイライラによる事故があるとと思われるので、峠部など2車線道路に譲り合い車線を設けるべき。</p> <p>7.自動車の改良による運転規制等も有効では。</p> <p>8.高規格道路を整備し、生活道路から通過交通を排除するべき。</p> <p>9.トラック等の追い越し等を考慮した交通安全対策も必要。</p>	<p>1.大型車混入率、交通量が多い道路でありながら、幅員・防護策等が極めて不十分な歩道しかない箇所は早急な改善が必要。</p> <p>2.歩行者に優しく歩行者を守る道路が必要（事故防止、バリアフリーなど）。</p> <p>3.交通事故多発箇所での対策を重点的に進めるべき。高速道路等での事故対策として、ドライバーの注意喚起を促す対策が必要。</p> <p>4.都市部の交差点で右折禁止を設けることにより渋滞 事故減少につながる。</p> <p>5.道路標識 案内標識の工夫が必要。</p> <p>6.道路照明は横断歩道部以外でも、乱横断による事故対策として増やすべき。</p> <p>7.高齢者等のドライバーに配慮した新たな道路施策（ゆずりあい車線等）を進めるべき。</p> <p>8.車での移動では休憩施設が重要。交通安全の面でも休憩施設は重要と考える。</p> <p>9.交通安全については、学校教育との連携が大切。</p> <p>10.雪対策の強化が必要。</p>	<p>1.人命第一、人優先の道路整備と運用を図るべき。</p> <p>2.横断歩道橋は高齢者には使い勝手が悪く景観にも悪い。</p> <p>3.魔のカーブ、魔の交差点など対策が必要。</p> <p>4.ドライバーの交通安全に対する意識が重要。</p> <p>5.歩道での事故が多々発生している状況があり、道路整備の中で歩行者の安全確保や危険回避の方策が必要</p> <p>6.生活道路の改善要望箇所をすくい上げある仕組みが必要</p> <p>7.飲酒運転防止、速度規制など車の開発にも物理的な制約をかけるべき。</p> <p>8.生活道路については、無理に用地買収をするよりも交通規制（一方通行）での対応を図るべき</p>	<p>1.通学路、生活道路の歩道整備が急務。</p> <p>2.幹線道路の事故多発箇所の検証と改善が重要。</p> <p>3.市町村道路レベルでの車道と歩道の区分の促進。</p> <p>4.ドライバーのマナー向上策が必要。</p> <p>5.自動車と自転車歩行者が共有する生活道路では、歩行者が優先的に通行できる歩行空間の整備が必要</p> <p>6.渋滞対策により、車の流れがスムーズになれば運転者にストレスを与えず、無理や無謀な運転による事故は減少する</p> <p>7.高速ネットワークができれば、道路別の利用分担も明確となり事故も減る。</p> <p>8.農産物の定時輸送面（事故発生に伴う交通規制）でも必要。</p> <p>9.デンジャーゾーン等の安全注意喚起の工夫が必要。</p>	<p>1.高齢者、自転車等の交通弱者が安全安心に通行できる自歩道の整備が必要。</p> <p>2.冬期のために急勾配区間の解消が必要。</p> <p>3.生活道路の通過交通を抑制し、幹線道路の歩車道分離、交差点改良、標識・信号の設置、運転者のマナー向上と事故原因の追究による対応策を検討することが必要。</p> <p>4.通学路は車道から独立させた整備をした方がよい。</p> <p>5.事故防止の観点および渋滞による経済損失の面からも、主要交差点の右折レーンの設置が必要。</p> <p>6.危険箇所について、「ここは危ない」という認識を持たせる啓蒙活動が必要。</p> <p>7.道路整備の際に同時に流雪溝を整備することにより、冬期において道路拡幅の効果が得られる。また歩道の確保につながるため事故 渋滞も減るのでは。</p> <p>8.吹雪対策や除雪の徹底（県、町、地域連携で）</p> <p>9.公共交通機関の利用促進を進めるべき</p> <p>10.排水性舗装は交通事故防止に効果的</p>	<p>・人優先の歩行空間の整備が必要（高齢者・児童）などの交通弱者に配慮）</p> <p>・歩行者の安全を確保するために生活道路の通過交通抑制が必要</p> <p>・事故多発箇所対策（原因追及 改善）が重要</p> <p>・冬期交通における事故対策が必要</p> <p>・高齢者ドライバー等に配慮したゆずりあい車線や休憩施設の整備が必要</p> <p>・渋滞対策により交通事故が減少</p> <p>・公共交通機関の利用促進</p> <p>・交通安全について学校教育との連携が必要</p> <p>・ドライバーのマナー向上が必要</p> <p>・冬期交通の確保のために、道幅を広げる除雪方法やそのための道路構造を考えるべき</p>
	<p>② 景観を良くし、文化を生み出し、環境を守る</p>	4 景観文化的価値の創造	<p>1.市街地は景観を重視し無電柱化、緑を多くすべき。</p> <p>2.あまり進める必要はない</p> <p>3.景観・文化的価値の創造は道路事業においても配慮されるべきだが、無駄と思われる事業への投資となってはならない。</p>	<p>1.歴史、地域に密着した生活圏を大切にすべき。</p> <p>2.公共の道路（社会資本）を大事に扱う考え方が重要。道路のありがたさ、旧道を観光資源などとし活用すべき。</p> <p>3.時間短縮、スピード重視に偏重せず、ゆったりとした道路空間の活用を考えるべき。</p> <p>4.景観を考慮した条例等を上手く利用して地域の景観を整備すべき。</p> <p>5.ウッドチップ等による馬が通れるような道路を整備し、自動車もスピードを抑えて走行させて共存すれば観光になるのでは。</p> <p>6.景観的価値の有る道路について、非常に細くて、くねくねした道路であるが救急車や消防が通れないといった不都合点もある。</p> <p>7.景観に関しての評価を正しくすべき</p> <p>8.田舎は、田舎らしくと言う観点を大切にすべき。</p>	<p>1.歩行者空間に高齢者が休息できるような施設（ベンチ等）を整備し、街並みと福祉の充実を図るべき。</p> <p>2.道路の新たな可能性に大きな期待。</p> <p>3.景観整備や地域の個性を活かしたまちづくりを道路整備と一体となって行う仕組みづくりを進めていくべき。</p> <p>4.景観に配慮した標識（規制・案内）にすべき。</p> <p>5.沿線住民と一体となって行うことが重要だが、行政側の支援体制をもっと拡大すべき。</p> <p>6.昔の一里塚等の観点で、歩行者が一休みできる道路空間の整備を進めるべき。</p> <p>7.道路整備において、効率性等も重要であることは良くわかっている。が、田舎には田舎の時間軸があり、その地域の時間の流れがある。田舎の生活文化を守るための工夫が必要</p> <p>8.地域の特徴をだしたガードレールにしてほしい。</p>	<p>1.美しい道路景観や文化的価値に対する認識は、美しいものを大切にしようとする精神を育むことが、それを高めることの近道。</p> <p>2.地域空間の一部として多面的機能を持たせるべき。（遊びの空間、憩いの空間、語らいの場）。</p> <p>3.高齢化社会の進展に対応し、退職した人達を巻き込み、街づくりに貢献できる体制を作るべき。</p> <p>4.古い道路が朽ち果てないように人が関わりを持てるようにすることが必要。</p> <p>5.景勝地の道路には、車を止めて景色を見ることができる待避所が必要</p> <p>6.景観と看板（観光案内板や掲示板）を一体化させるためには、地域にある程度企画をまかせる</p> <p>7.景観のための電線類地中化は、地方では財源確保に苦慮する。</p> <p>8.景観行政の前に、道路整備自体が必要。</p>	<p>1.道路空間と沿道空間との一体的利用を検討すべき。</p> <p>2.景観を損なわないようなルート選定が必要。</p> <p>3.無電柱化の推進。</p> <p>4.道路沿線ポケットパークの整備促進。</p> <p>5.景観整備はコストもかかることから、十分に検討する必要がある。</p> <p>6.道路整備に合わせて、将来の町並み協定（仮称）などを積極的に推進すべき</p> <p>7.全国一律なデザインの道路標識案内に加えて、地域性を発揮し、地域景観に融合するデザインのものについても設置許可を検討すべき。</p> <p>8.観光資源に対して、道路としても積極的な支援が必要。</p> <p>9.日本風景街道への地域理解が必要。</p>	<p>1.電線の地中化や、建築物との調和を図り、地域の特徴を活かすことが必要。</p> <p>2.道路の拡幅時には、区画整理を行い景観形成に配慮する。</p> <p>3.道路整備と併せて駐車場の整備を行い、パークアンドライド等既存の公共交通への転換を促す。</p> <p>4.美しい景観を作ることよりも、安全安心が確保される道路整備を優先すべき。</p> <p>5.道路と道の役割は違う。道路とは高速道路やバイパスで、道とは人々の息づかいが感じられるもの。「みち」づくりが重要。</p> <p>6.「道路は地域のもの」という考え方を浸透させることにより清掃等を地域の人が行うようになるのでは。</p> <p>7.道と地域を身近につなげる日本風景街道等の取組みに協力を望む。</p> <p>8.自然景観豊かな地域における道路整備は、構造物等で固めるのではなく自然を残せる箇所は残すなど工夫すべき</p> <p>9.地域の活性化を目指し観光振興の面に道路行政も積極的に係わりを持たせることは重要であり、観光拠点地域へのアクセス向上と観光資源整備に対する施策の展開は推進すべき</p>

		青森	岩手	秋田	宮城	山形	福島	東北全体（とりまとめ）
② 景観を良くし、文化を生み出し、環境を守る	5 観光振興への寄与	<p>1.町づくりの観点から、その町の観光施設、重要産業施設等へのアクセス向上対策の推進</p> <p>2. 道路標識の工夫が必要。初めて訪れた人が迷わずポイントに行けるよう、親切なだけでなく標識（案内板）の設置箇所等統一性も必要。</p> <p>3.各幹線道路には観光バスが駐車できる道の駅を整備。道の駅は各地で新たな観光拠点として成功例が生まれており、道路による観光振興は更に進めていくことが必要。</p> <p>4. 地方にとって重要なテーマ。</p> <p>5.観光振興を目的とした過度の道路開発の抑制（古道の有効活用）</p> <p>6.あまり進める必要はない</p>	<p>1.道路整備によって資源の再発見と活用の道が拡大することにより、観光と道路の結び付きが強まり、さらには産業振興へとつながる。</p> <p>2.観光資源がありながら、時間距離が遠い、公共交通機関の便が悪い。観光地へのアクセスを強化する高規格幹線道路ネットワーク整備が重要。</p> <p>3.観光の案内看板についても、道路標識と同じく統一的に整備すべき。</p> <p>4.電柱の地中化を推進し、付加価値の高い道路とすることで、観光促進にもつながる。</p> <p>5.四季を問わず安心して来れる安全な交通が確保されるべき。</p> <p>6.地元住民が観光資源および地元に興味を持っていけば魅力ある地域へと発展していくはず。</p> <p>7.ウッドチップ等による馬が通れるような道路を整備し、自動車もスピードを抑えて走行させて共存すれば観光になるのでは。</p> <p>8.道の駅は、手洗いが計算でき、物産もあって観光面からも大変有効。</p>	<p>1.高速交通ネットワークから取り残されない、僻地にならないための道路整備が必要。</p> <p>2.観光地へのアクセス向上は極めて重要。</p> <p>3.県内では十分なネットワークが組み立っていない。今後の整備が必要。観光との関連性を市民、関係者に知ってもらう必要がある。</p> <p>4.公共交通機関と連携した総合交通体系（パーク＆ライドなど）を進める必要がある。</p> <p>5.道の駅整備を積極的に進めるべき。</p> <p>6.高齢者の観光客ドライバーに配慮し、緊急医療に関する看板等の設置を進めるべき。</p> <p>7.温泉地の冬期歩道確保には温泉のお湯を活用した消雪を進めては。</p> <p>8.国立公園や国定公園の中に観光地があるが、道路・駐車場が狭いため不便。余裕を持った停車帯などの整備が必要</p> <p>9.高速道路や空港が整備されてきているが、最近宿泊客が減っており、問題意識をもっている。</p>	<p>1.地域の文化財の歴史的価値を見返し、地域の公有財産としての認識を高め、それを地域外の人々に情報発信することが大切。</p> <p>2.歴史街道の保全など積極的に推進すべき。</p> <p>3.案内標識など利用者の立場に立って使い勝手の良いものへ。</p> <p>4.まずは観光地としてのピーアールが足りない。</p> <p>5.道の駅での観光情報提供等、観光振興へ道路としても積極的支援を図るべき</p> <p>6.県内の観光スポットをつなぐ観光ロードが必要。</p> <p>7.道があればビジネスチャンスが生まれる。</p> <p>8.観光は、単発ではなく、連携や継続性が肝要。</p>	<p>1.観光拠点へのアクセス向上を図ることが必要。</p> <p>2.地域の歴史的まちなみを沿線住民と共に検討し、整備することが必要。</p> <p>3.歴史的建造物、文化資産及び催事等の情報提供、また、それらの施設、会場への交通アクセスの情報提供の充実。</p> <p>4.高速ネットワークの整備促進。</p> <p>5.フットパスによる観光振興として、歩いて楽しむ「歩」観光の魅力を高めるため、コミュニティ道路の整備を促進する必要がある。</p> <p>6.カラー舗装や沿道緑化等の施策を展開すべき</p> <p>7.道の駅」の整備。</p> <p>8.規制標識などが多すぎるので、不要な物は撤去し、観光地を案内する標識を優先して付けるべき。</p> <p>9.道路のネットワーク整備による回遊ルートを開発すべき。</p>	<p>1.ドライバー、地域の活性化、観光支援のためには休憩施設が必要。</p> <p>2.地域の資源を有効に活用できるネットワーク整備が重要。</p> <p>3.観光施設を結ぶアクセス道路が必要。近距離の場合は自転車道の整備、自転車の貸し出し等により観光客の利便性を高めることにより増加を図る。</p> <p>4.観光地を周遊する手段を複数用意すべき。</p> <p>5.地域の交流と連携を行い、単なる通過地点とならないような地域の魅力作りが大切。</p> <p>6.冬期のアクセス性の向上が必要。</p> <p>7.高速道路整備による観光の振興に期待。予定IC以外にも、スマートICによる観光客の引き込みにも期待。</p> <p>8.全ての観光地では通過交通をシャットアウトして、散策路を整備してはどうか</p> <p>9.地域情報発信の活発化をもっと計るべき。</p> <p>10.案内標識が不十分であり、改善が必要。また個性をもたせるのも良い。</p>	<p>・公共交通機関と連携した総合交通体系が必要</p> <p>・観光は、産業振興につながり、重要なテーマ</p> <p>・地域の魅力づくりが大切</p> <p>・観光地へのアクセス向上（冬期アクセス向上や高速ネットワークが必要）</p> <p>・道路標識、案内板の工夫が必要</p> <p>・散策路など歩いて楽しめる観光支援方策が必要</p> <p>・観光資源の情報発信が必要</p> <p>・道の駅や休憩施設の整備が必要</p>
	6 沿道環境 地球環境の保全	<p>1.沿道の環境や地球の環境を守るための施策を優先すべき</p> <p>2.地域の新エネルギーを活用</p> <p>3.ITS施策を推進する民間主体の育成</p> <p>4.地元の資材を活用。</p>	<p>1.環境対策として社会活動と協働して、道路のエコ対策を検討すべき。</p> <p>2.化石燃料に頼らない、植物油等の燃料で走れる自動車の開発をするべき</p> <p>3.CO2削減のために自動車交通の抑制も考えるべき。</p>	<p>1.“なぜ環境保全をしなくてはならないのか”とい啓発運動を運転手に対し積極的に行う必要がある。</p> <p>2.道の駅など公共の駐車場等はアイドリングストップの規制・取締りを行うべき。</p> <p>3.道路整備をする側と車両を製造する側が一体となって取り組む必要がある。</p> <p>4.特定期間の通行規制等による渋滞緩和策により、CO2などの削減が図れる。</p>	<p>1.CO2排出量削減にどれだけの事業が必要なのかPRすることが大切。</p> <p>2.街中の流入規制は渋滞減少やCO2削減の面からみても必要。</p> <p>3.CO2削減に向けた車両などの技術開発も必要。</p> <p>4.公共交通機関との連携には、関連する道路の整備と、公共交通機関の整備を併せて進めていくことが重要。</p> <p>5.生活道路に通過交通（抜け道利用等）が入り込まない物理的な対策の実施</p> <p>6.生き物との共生が必要（エコロードなど）。</p> <p>7.地方はまだそこまでいっていない。</p> <p>8.海上と陸上輸送の有機的な連携を高め、CO2削減や渋滞緩和をめざすことが大切。</p>	<p>1.時間帯による貨物車の流入規制や、古いディーゼル車の流入規制を導入すべき。</p> <p>2.地球環境にやさしいエコ車の普及。</p> <p>3.交差する幹線道路の立体化などの渋滞対策を促進する必要がある。</p> <p>4.地域民の環境保全意識の向上。</p> <p>5.排気ガス対策の推進。</p> <p>6.道路沿道の緑化を推進していく施策についての検討すべき</p> <p>7.高速ネットワークの整備が有効。</p> <p>8.夜間の信号点滅化による停止・発信の抑制が有効。</p>	<p>1.公共交通機関と上手に連携し、都市部は公共機関、地方は自動車といった使い分けをすることで、環境へも配慮できる。</p> <p>2.バッテリーカーの機能向上やソーラーカーの開発を積極的に進めるべき。</p> <p>3.植樹帯に地域ごとに花を植えてコンテスト等を開催することにより沿道環境が良くなるのでは。将来的にはフラワーロードになる。</p> <p>4.地方には、個人の車で学校への送迎を行っている地域が多くあるが、スクーリングバスを活用することによって車の利用が減り、CO2の削減につながる。</p> <p>5.環境保全を考えるとマイカーから公共交通機関へのシフトが不可欠である。</p> <p>6.都市部への乗り入れ規制、パークアンドバスライド等の推進</p> <p>7.車から見る景観も大切だが、地域の中の景観として、沿道から電柱を無くすことと同時に緑を増やすことが重要</p>	<p>・公共交通機関と自動車の使い分けが必要</p> <p>・道路行政と車両メーカーが連携した取り組みが必要（ITS,ソーラーカーなど）</p> <p>・エコドライブなどの啓発活動等の社会活動が必要</p> <p>・CO2削減のために自動車交通の抑制が必要</p> <p>・時間帯による貨物車の流入規制等が必要</p> <p>・渋滞対策の促進</p> <p>・道路の沿道緑化</p> <p>・地域の新エネルギー、地元の資材を活用すべき</p>

		青森	岩手	秋田	宮城	山形	福島	東北全体（とりまとめ）
③ 都市圏の交通問題への対応と魅力あるまちづくり	7 都市の交通体系整備	<p>1.都市の道路は公共交通整備と高齢化の視点からの見直しが必要。</p> <p>2.単なる道路整備でなくTDMなどソフトな政策との組み合わせが重要。</p> <p>3.都市部では公共交通にもっと力を入れていくために、道路と鉄道の整備の相互乗り入れ、連携を進めるべき。</p>	<p>1.高齢化社会のなかで交通弱者への公共交通の確保、有効活用も重要。</p> <p>2.自動車一辺倒でなく他の交通システム（軌道系）の整備を検討すべき。また郊外部と中心部の交通手段の使い分けも良案。</p> <p>3.地域の空間構造はどうあるべきかを決めてから、地域の道路整備について地域で検討すべき。</p> <p>4.道路整備により中心市街地が廃れていく場合があるので、十分な検討が必要。</p> <p>5.バスだけでなく、LRTなどの導入で趣のある道路整備とすべき</p>	<p>1.国・県等の戦略的な道路整備による、誘導的な地域形成が必要（例えば港湾と高速道路の連携等）。</p> <p>2.過疎地の公共交通再構築については、都市部の同様の一元的議論では問題が多い。路線バスの補助のあり方、ノンステップバスの導入でも、雪国では条件が異なるなど全国一律では当てはまらない。</p> <p>3.市民への啓発、意識の変革が必要。</p> <p>4.顧客ニーズに合った公共交通（特に路線バス）の有効活用を進めていく必要がある。</p> <p>5.道路管理者と交通管理者の連携強化が必要。</p> <p>6.中央の都市は縦に集積しているため公共交通が成り立つが、地方は横に都市が広がるため道路が必要</p> <p>7.バイパスができると店舗もバイパスに移り、旧道の沿線は寂れてしまう。バイパス部への店舗の進出を制限した地域のグランドデザインを進めるべき</p>	<p>1.環状道路の整備。</p> <p>2.公共交通の充実と利用促進が大切。</p> <p>3.公共交通と自動車交通の役割分担を図るための規制も必要。</p> <p>4.公共交通機関との連携が重要。</p> <p>5.地域の声をくみ上げる仕組み作りが必要。</p> <p>6.理解と浸透（公共交通機関への補助）</p> <p>7.時差出勤などTDM施策の促進。</p> <p>8.自動車流入を抑制する方策が必要。</p> <p>9.駅やバスターミナルには大規模な駐車場を設置して大量輸送交通をうまく使用すべき</p> <p>10.道路整備が遅れているため、交通機関の機関分担が取れていない。</p> <p>11.ソフトとハードの施策を総動員した交通戦略が必要</p>	<p>1.環状道路の整備。</p> <p>2.公共交通システムの充実強化が必要。</p> <p>3.高齢で運転できないような交通弱者に対する公共交通体系の整備が必要。</p> <p>4.主要幹線の連続立体化などノンストップ化の促進。</p> <p>5.大都市圏の道路整備より、地方の道路整備を優先にすべき。</p>	<p>1.市町村合併を考えるとネットワーク整備は不可欠。</p> <p>2.中心市街地は公共交通を利用できる体制を整え、各施設を結ぶ幹線環状道路の整備が必要。</p> <p>3.主要交差点のITVによるモニタリングを行うなど、IT技術に積極的な投資をすべき。</p> <p>4.公共交通機関の整備が必要。</p> <p>5.地域の実情を勘案して実施すべき。</p> <p>6.市街地内への車の乗り入れ規制と周辺駐車場の整備、公共交通機関との連携が必要。</p> <p>7.マイカーから公共交通機関へのシフトが必要</p>	<p>・市町村合併を支援するネットワーク整備は不可欠</p> <p>・大都市圏よりも地方の道路整備を優先すべき</p> <p>・主要な幹線道路の連続立体化が必要</p> <p>・環状道路などネットワーク整備が必要</p> <p>・公共交通機関の整備や連携が必要（高齢者など交通弱者にも配慮）</p> <p>・都市部で公共交通施策を展開するためには、道路と鉄道の相互乗り入れをすべき</p> <p>・雪などの地域の実情に配慮すべき</p> <p>・ハード施策だけでなくTDMなどソフト施策との組み合わせが重要</p> <p>・地域の声をくみ上げる仕組みが必要</p> <p>・TDM施策などに対する市民への啓発、意識の改革が必要</p> <p>・IT技術への積極的な投資が必要</p> <p>・路線バスの補助のあり方を検討すべき</p> <p>・中心部への車両規制が必要</p>
	8 都市空間の整備	<p>1.道路空間、歩行空間の無電柱化、パリアフリー化が中心市街地の賑わい創出に結びつく。特に地方都市の無電柱化推進が必要。</p> <p>2.郊外人口を市街地に誘導するような都市計画を作成するべき。</p> <p>3.中心部での大駐車場確保は困難であるため、逆に中心部への車の乗り入れを規制し、安心して散策、買い物できる欧州型商店街を期待。</p> <p>4.高齢化社会の成熟した現状、高齢者に優しい快適な街づくりが急務。特に雪国においては雪が生活の障害となるため、生活環境の改善が必要</p> <p>玄関口の雪の除去（ヒーター）の導入と助成金制度等による経済支援</p> <p>冬期間道路上の路面標示が積雪でみえないため、センサーライト等の導入と改善が必要</p>	<p>1.雇用の場を確保することにより、道路整備による通勤圏の拡大で企業誘致をしなくても、地元への定住も増加するのでは。</p> <p>2.許可基準を弾力的に運用し、道路空間の活用を図るべき。</p> <p>3.標識を工夫して分かりやすくするべき。</p> <p>4.生活道路の充実が経済へとつながる。</p> <p>5.居心地の良い公共空間、歩いて楽しい街づくりを進める必要がある</p> <p>6.道路景観に統一感も必要（街路樹、広告物などに留意）</p> <p>7.電線地中化を推進すべき</p> <p>8.商店街の道路に駐車帯を造るのは、中心市街地空洞化対策に有効</p> <p>9.人中心、生活中心の空間としての整備が必要</p>	<p>1.潤いのある道路空間が必要。歩行者空間に高齢者が休息できるような施設（ベンチ等）を整備し、街並みと福祉の充実を図るべき。</p> <p>2.様々な事例の集約が必要。</p> <p>3.多くの規制（法律等）があり、新しい施策を行う場合に時間がかかりすぎるので緩和して欲しい。</p> <p>4.都市の発展には道路がどのようにあるべきかを考える必要があり、道路計画が重要</p> <p>5.歩道空間には、ベンチ等を設けるなど休憩スペースを要望</p> <p>6.オープンカフェスペースとして道路を使うよりも道路整備の方が重要</p>	<p>1.道路空間の広場としての活用は、人的交流、文化交流を促進するため、積極的に推進すべき。</p> <p>2.自動車中心から人を中心に置いた道路空間整備が必要。</p> <p>3.路面電車など環境に配慮した整備が必要。</p> <p>4.自転車専用道や道路照明の増設など自転車利用環境整備の充実が重要。</p> <p>5.障害者や高齢者に視点を向け、段差解消等のバリアフリー対策の実施</p> <p>6.公共交通機関の利用促進へ誘導していくことや結節点の整備が必要。</p> <p>7.自転車が乗り入れ可能な公共交通機関を検討すべき。</p> <p>8.公共交通の維持へ、公的資金の投入も必要であり、市民の理解を浸透させていくことが必要。</p> <p>9.緑をもっと多く、道路では街路樹をもっと多くすべき</p> <p>10.無電柱化の推進</p>	<p>1.市民が集い楽しめる祭り、イベントの開催。</p> <p>2.地震発生確率高い評価にある地域を対象に、防災空間の築造の推進。</p> <p>3.車優先の道路としてだけでなくユニバーサルな歩行空間や町並み、景観を重視した魅力ある都市空間の整備が必要。</p> <p>4.緑のスペースを拡大確保すべき。</p> <p>5.幅の広い歩道等バリアフリーな整備が必要。</p> <p>6.車道を1車線にして残り1車線を駐車スペースにするなど商店と駐車場を一体化すべき</p> <p>7.自動車交通以外の観点からの道路空間の整備が必要。</p> <p>8.冬期間の道路巾員の確保と歩道の確保。</p>	<p>1.沿線住民との協体制を確立させて道路空間（植樹帯や植樹柵を含む）としての利用方法を検討していくべき。</p> <p>2.沿道の美化を進めるべき。ボランティアを育てる働きかけも必要。</p> <p>3.ドイツのように郊外に駐車場を整備し、中心市街地への車両乗入を規制して、車のない道路空間での賑わいの創出が必要。</p> <p>4.中山間地域からすれば賢い悩み</p> <p>5.広い歩道や夜間安心な道路整備が必要</p> <p>6.人優先の歩いて暮らせる道路整備が必要</p> <p>7.都市空間を整備すれば交通事故も減少する</p> <p>8.緑を増やすことは良いこと</p> <p>9.歩きながらでも情報を得られるシステムを構築すべき</p>	<p>・中心市街地活性化のため郊外人口を市街地に誘導する都市計画が必要</p> <p>・人中心、生活中心の空間整備が必要</p> <p>・イベント、広場など交流の場としての活用が大切</p> <p>・駐車帯の確保が必要</p> <p>・中心部への車両規制が必要</p> <p>・自転車や公共交通機関の利用環境を向上すべき</p> <p>・高齢者に配慮した快適で潤いのある街づくり、道路空間が必要（特に冬期に配慮）</p> <p>・公共交通の維持へ、公的資金の投入も必要</p> <p>・沿道の美化など沿線住民との協体制の確立やボランティアの育成が必要</p>

		青森	岩手	秋田	宮城	山形	福島	東北全体（とりまとめ）
<p>③ 都市圏の交通問題への対応と魅力あるまちづくり</p>	9 渋滞対策	<p>1.交通量の調整には公共交通の積極的活用が重要。</p> <p>2.貨物専用道路の建設と適正な通行規制。</p> <p>3.大規模店舗規制の併せた議論が必要。</p>	<p>1.大型トレーラーの通行に対応した道路整備が必要。</p> <p>2.信号のサイクルを上手に調整することが有効。</p> <p>3.中央とともに地方の道路整備も促進し、人口等の過度な集中が発生しないよう国土のバランスある発展を図る必要がある。</p> <p>4.ディーゼル対策、エコ意識への訴えかけも効果的。</p> <p>5.歩道整備がなされており、道路幅員が広い道路では規制速度を上げる。</p> <p>6.時差通勤など道路利用者の利用意識の改善が有効。</p> <p>7.ETC割引などを活用して高速道路利用率を高めるべき</p> <p>8.違法路上駐車は排除すべき</p> <p>9.公共交通機関の利用促進</p> <p>10.夏季はたいしたことはないが、冬季の対策は必要</p> <p>11.右折車線の設置など低コストでの対策を進めるべき</p>	<p>1.朝夕の通勤時の渋滞対策が必要。</p> <p>2.駐車違反等一人ひとりのモラルも大事。</p> <p>3.荷捌きスペースの確保が重要。</p> <p>4.高速道路の料金割引で利用率を高めることが渋滞対策に繋がる</p> <p>5.観光地の工事規制について、わかりやすい情報提供や工事日の調整を行うべき</p> <p>6.交差点改良や信号調整などの部分的な改良による対応も積極的に進めるべき</p> <p>7.渋滞対策は環境対策にもなるので、積極的に進めるべき</p>	<p>1.渋滞の原因を究明し、少しでも緩和するよう有効な対策を実施すべき。</p> <p>2.開かずの踏切対策が必要。</p> <p>3.流入規制などの交通運用面でも対策が必要。</p> <p>4.公共交通機関の利用と合わせて結節点整備が必要。</p> <p>5.渋滞を緩和するように道路ネットワークを整備することは必要</p> <p>6.品物の数量を減らすような物流の仕組みを変えることも重要。</p> <p>7.駐車場に誘導するITS（VICS対応ナビなど）の普及が必要。</p> <p>8.市内の橋梁部付近での渋滞対策が必要。</p> <p>9.荷捌きスペースといった駐車場を道路空間として整備するべき</p>	<p>1.道路利用者の目的、内容を徹底的に分析し、ポイントを絞った対策を実施すべき。</p> <p>2.道路バイパス化の整備推進。</p> <p>3.主要な幹線道路における交差点や路切の立体化が必要。</p> <p>4.パーキングスペースの確保が必要。</p> <p>5.病院等地域の公共施設へのアクセス優先道路を検討すべき。</p> <p>6.中心部への自動車の流入規制措置をとると共に、環状沿いに駐車場を確保すべき</p> <p>7.高速ネットワークの整備が必要。</p> <p>8.農産物の定時輸送面でも対策が必要。</p> <p>9.左折レーン 右折レーンを整備すべき</p> <p>10.自転車利用を促進するための市街地における歩道整備が必要。</p> <p>11.大型立地の際、まずは交通アセスメントの導入が先決</p>	<p>1.冬季の急勾配区間では通勤・通学時の渋滞が著しい。</p> <p>2.車線数の増設と交差点改良、右折レーンの滞留長など信号の時間調節が大切。</p> <p>3.渋滞対策によりバイパスよりも、現在の生活に密着した道路の安全安心の確保の方が優先。</p> <p>4.環状道路の整備は効果的</p> <p>5.利用者の意識啓蒙も重要</p> <p>6.ポイントを絞った対策が重要</p> <p>7.道路情報の更なる充実が必要</p> <p>8.都市部への乗り入れ規制が有効</p> <p>9.高速道路の料金値下げで、一般道からの転換をはかるべき</p> <p>10.高齢者のドライバーが多いところでは待避所の設置が有効</p>	<p>・環状道路などネットワーク整備が必要</p> <p>・朝夕通勤時の渋滞対策が必要</p> <p>・主要渋滞交差点の対策（改良、信号調整）が必要</p> <p>・主要な幹線道路の連続立体化が必要</p> <p>・冬季の渋滞対策が必要</p> <p>・利用者の目的、内容を分析し、ポイントを絞った対策を実施すべき</p> <p>・交通需要の調整に対して、公共交通機関の活用が重要</p> <p>・工事規制の工夫が必要</p> <p>・時差出勤など道路利用者の利用意識の改善が有効</p> <p>・ディーゼル対策、エコ意識への訴えかけやモラル向上も大事</p> <p>・ITS技術の活用が必要</p> <p>・大型施設立地に併せた対策が必要</p> <p>・荷捌きスペースの確保が重要</p> <p>・高速道路の料金割引による利用率の向上が必要（ETC割引含む）</p> <p>・中心部への車両規制が必要</p> <p>・道路の安全安心の確保の方が優先</p>
	<p>④ 暮らしのベースとなる道路ネットワーク整備</p>	10 ネットワーク整備の戦略	<p>1.人口の少ない地域も道路整備が必要。</p> <p>2.スマートHCの設置が必要。</p> <p>3.山村過疎地域においては道路整備は不可欠。地域の発展は道路整備にあり、医療機関、市場等短時間に結べる道路確保が必要</p> <p>4.地方の未整備の高規格道路をまず完成させるべき</p> <p>5.高速道路料金をもっと大胆に値下げし、利用率をあげるべき</p>	<p>1.都市部と地方部の地域格差が非常に大きく、また合併により一層道路整備に重要性が増している。</p> <p>2.長期的視点に立ち、農村基盤と道路行政をより一体的に考え、適切な評価を行って取り組むべき。</p> <p>3.高速ネットワーク等の整備による、買物、通勤等における時間短縮は地域の発展にとって重要。</p> <p>4.高速ネットワーク等はつながってこそ効果を発揮。地域医療問題のためにも早期の整備が重要。</p> <p>5.港と道路との連携が必要。企業誘致による雇用の拡大、経済活動の発展、地域活性化につなげたい。</p> <p>6.市町村道等との一体的な道路整備をより一層調整して進めていくべき。</p> <p>7.不便を解消するための1.5車線的な道路整備も必要。</p> <p>8.地方において自動車交通（道路）に対する依存率が高いという課題を検討すべき。医療、福祉について道路は社会的意義がある。</p> <p>9.地域に合わせた道路幅員を設定すべき。</p> <p>10.国で計画している道路は造るべき</p> <p>11.市町村合併支援について精査が必要</p>	<p>1.既存の産業の維持、新しい産業として観光振興、また地域医療連携を確保するなど、高速交通ネットワークの弊地にならないための道路整備が必要。</p> <p>2.高速ネットワークはつながってこそ効果を発揮、戦略的な整備を進めるべき。</p> <p>3.対東アジアの国際戦略の観点から、高速道路ネットワークと港湾との一体化を促進する道路が必要。</p> <p>4.国際競争に対応した、橋梁の25対応架替等が不十分。</p> <p>5.国・県等の戦略的な道路整備による、誘導的な地域形成が必要（例えば港湾と高速道路の連携等）。</p> <p>6.全国一律の費用対効果算定は強引。高速ネットワークは交通量が少なくても通行の難所からの整備が経済効果は高い。</p> <p>7.代替路の整備が必要。</p> <p>8.地方は地域を支える道路整備が必要</p> <p>9.高速ネットワークの有料区間と無料区間の見直しにより、利用率を高めるべき</p> <p>10.冬期間も通行止めにならないネットワークが必要</p> <p>11.高齢者ドライバーの増加に対応して、低速車レーンが必要</p> <p>12.スマートICなどでIC間隔を縮めるべき</p>	<p>1.交通需要の高いところを優先せざるを得ない。</p> <p>2.東北においてはネットワーク整備が重要。</p> <p>3.渋滞を緩和するように道路ネットワークを整備することは必要。</p> <p>4.民意（地方の声）をくみ取り、反映させていく仕組みが必要。</p> <p>5.東北を横断するネットワークが不足。</p> <p>6.首都圏への食材の提供等に、全国的なネットワーク整備は必要であり、日本の道路ネットワークはどうあるべきかを示すべき。</p> <p>7.りっぱな一般道路などを活用しながら、当面の高速ネットワークの早期整備が必要</p>	<p>1.高速ネットワークが未整備（ぶつ切り状態）の地方では高速ネットワークが一番必要。</p> <p>2.都市間交通の幹線道路について、連続立体化などのノンストップ化促進が必要。</p> <p>3.生活道路と幹線道路の使い分けが必要。</p> <p>4.公共サービス、医療機関への交通の確保が必要。</p>	<p>1.規格、構造を見直しても高規格道路のネットワーク整備は必要。</p> <p>2.地方の道路整備は、交通量の議論ではなく医療（生命）の問題。</p> <p>3.既存のネットワークを生かし、4車線化、右折レーン設置など早期完了が可能な整備手法を選択するべき。</p> <p>4.空港、港湾と連携して整備するのが重要。</p> <p>5.ネットワーク構築により、企業の誘致が進み、観光客も増えるなど、経済活性化に繋がる。</p> <p>6.市町村合併の支援として道路ネットワークを整備すべき</p> <p>7.国道、県道、市町村道それぞれの機能を検証し、連携することが必要</p> <p>8.道路整備計画は、きめ細かく状況に合わせて見直すべき</p> <p>9.地方では道路は不可欠で、道路特定財源を堅持して整備を進めるべき</p>

		青森	岩手	秋田	宮城	山形	福島	東北全体（とりまとめ）
④ 暮らしのベースとなる道路ネットワーク整備	11 道路行政の進め方	<p>1. 補助金制度の導入などにより道路の維持管理費用を確実に確保するための仕組み作りが大切。</p> <p>2. 歩道除雪や路肩の草刈り等の維持管理業務について地元町内会に協力を要請していくことが必要。</p> <p>3. 市町村負担の少ない補助制度の創設</p> <p>4. 無駄な道路を造らず地域密着型の道路を造り、生活向上・産業基盤の安定を図る。</p> <p>5. コスト縮減を含め、地方の道路事情、ニーズに即した補助金制度等の確立。併せて、道路特定財源制度を堅持した計画的道路整備の推進。</p> <p>6. 道路と交通運輸の一体化された政策が今後重要。</p> <p>7. 地方のためのIT活用などで格差解消。</p> <p>8. 時間がかかりすぎでは、次々と問題が発生するため、推進のスピーディー化が必要。</p> <p>9. 産業政策（地域の）と国家の戦略的な道路建設はリンクして考えられるべき</p> <p>10. 環境や景観への配慮が観光振興へ寄与するため、日本に適したデザインについての議論が必要。</p> <p>11. コミュニケーションとビジョンの示し方が大切</p> <p>12. 市民と連携した道路行政。施策の提言など行政への参加と同時に市民側も責任を持つ「参加と責任」を取り入れた政策。「市民の意識」啓蒙が必要。</p> <p>13. 市民が全体のことを考えているわけではなく、エゴとしか思えない市民運動も少なくないため、道路のプロとして市民を引っ張っていく努力が必要。</p> <p>14. 大都市で自家用車に「ぜいたく税」を導入し、車がなければ生活ができない地方では、その税金により公共タクシーを充実。年寄りの脚となる車を確保し、個人の保有率を下げることで、道路も傷まず事故率も下がるなど、道路行政そのものの見方を変えることが必要。</p>	<p>1. アンケート等により多くの人の意見を聞くことが重要。</p> <p>2. 柔軟な対応によりコストを下げる工夫が必要。</p> <p>3. 高規格道路等のスピーディーな政策展開を望む。</p> <p>4. 交通体系が変わることにより衰退する地域が出てくるので、計画的な道路行政が重要。</p> <p>5. 道路行政だけで全てを解決するのではなく、交通管理者と連携等、縦割りではなく、全体として考えるべき。</p> <p>6. 地域活性化の視点、医療、学校統合による通学圏拡大のための支援としての道路整備が必要。</p> <p>7. 長期的視点に立ち、道路行政を進めるべき。身近な生活道路が整備されない、住民は道路整備が行われていないと思ふ。</p> <p>8. 快適で便利な生活よりも、安全・安心の道路政策であるべき。よいものを作るためのコストは必要。</p> <p>9. 効率のよい道路整備を進めるべき。</p> <p>10. 各都道府県（市町村）との事業調整を東北エリア全体で検討すべき。</p> <p>11. 冬期には凍結等の情報発信により注意喚起を図ることが重要。</p> <p>12. 道路の様々な利用を行政として促進していくべき。</p> <p>13. 都市と地方における道路の必要性、機能・役割の違いについて共通認識を持つべきである。</p> <p>14. 維持管理等の工事の時期を冬期を避けることによりコスト削減になるのでは。</p>	<p>1. 道路ストックを適正に保全する必要がある。補修に補助金や交付金が充てられると非常に助かる。</p> <p>2. 関東圏への農産物輸送等波及効果が大きい高速整備は必要不可欠。</p> <p>3. 使う側の視点に立った道路行政を目指す必要がある。</p> <p>4. 市民の声が反映され、国民に共感を得られるような行政を望む。開かれた道路行政は国民の理解を得られるはず。</p> <p>5. 道路ネットワークを考える上で農免道等との連携を強化。</p> <p>6. テーマのうちどれを優先順位について議論が必要。</p> <p>7. 企業誘致、まちづくり、観光等において、高速ネットワークの整備と完成年次の公表が重要。</p> <p>8. 国交省は工事費の積算を適正価格で算出していることをもっとPRすべき。</p>	<p>1. 地域住民との相互理解を深める努力が必要。</p> <p>2. マスコミ等との連携を強め、より綿密な情報公開が重要。</p> <p>3. 維持管理にかかる費用について、住民の理解・共感が必要。</p> <p>4. 維持管理費を削減できるような、材料の開発などハード面での研究も必要。</p> <p>5. 地方は宝の道路であり、市場原理のみで論じられていることに「怒り」と「さびしい思い」がする</p> <p>6. 財源不足の現在、事業には優先順位が必要。</p>	<p>1. 市民と連携した道路行政を実施すべき。</p> <p>2. 整備コスト、管理費用の軽減などを徹底的に分析すべき。</p> <p>3. 事業評価の厳格な実施が必要。</p> <p>4. 雪対策（スノーピア事業）が必要。</p> <p>5. 必要性を重視した公平平等な道路整備を実現すべき。</p> <p>6. 道路の必要性を住民に十分説明し、理解が得られるよう努めるべき</p> <p>7. 実施計画や事業量などを明らかにし、説明責任を果たすことが重要。</p> <p>8. ローカルルールや新たな技術を活用した道路整備に係わるコストの縮減を図るべき。</p> <p>9. 道路特定財源は全て道路整備に充てる必要があり、とくに遅延している地域高規格道路整備に係わる予算に重点的に配分する必要がある</p> <p>10. 多くの意見を基に進めることが重要。</p> <p>11. 高齢者ドライバーが後続車両などの心配する事なくゆつくり走れる道路</p> <p>12. スケジュール管理の徹底</p> <p>13. 維持、補修、補強の財源確保</p>	<p>1. 要望活動等に対応しながらも、できるだけ集中投資し早期の供用をすべき。</p> <p>2. 全国画一的な道路整備はありえない。</p> <p>3. 道路整備の進捗がみえるようにすべき。</p> <p>4. 地元の協力体制等は整ってきているが、予算が少なく、思うような進捗が図られない。</p> <p>5. 地域に合った道路づくりを最優先し、コスト削減のための工法を検討した上で、住民・市民からの理解が得られるように説明することで道路に対する認識を高めていく事が大切。</p> <p>6. 景観等を重視するとコスト高になる。地方では自然が豊かなので、生活に必要な安全安心が大切。</p> <p>7. 農道、林道等を含め、道路計画は一元管理とし効率を良くするべき。</p> <p>8. 設計ができてから地域に説明するのはなく、設計の前段で地域の意見を聞くべき。</p>	<p>・維持管理に対する補助金制度の導入が必要</p> <p>・地方のためのITS活用で格差解消</p> <p>・スピーディーな政策展開と整備が必要</p> <p>・道路行政と運輸行政、道路管理者と交通管理者などの行政機関の連携が必要</p> <p>・東北全体で事業調整を行うべき</p> <p>・道路特定財源の堅持</p> <p>・地域にあった道路づくりと柔軟な対応によりコストを下げる工夫が必要</p> <p>・住民・市民から理解・共感が得られる説明が大切</p> <p>・長期的な視点が必要</p> <p>・市民と連携した道路行政が必要</p> <p>・アンケート等により、多くの意見を聞くことが重要</p> <p>・設計の前段で地域の意見を聞くべき</p> <p>・都市と地方における道路の必要性や、機能・役割の違いについて共通認識を持つべき</p> <p>・道路整備の進捗がみえるようにすべき</p> <p>・事業評価の厳格な実施</p>

B. 東北における地方の道路整備に関する意見交換会」
(H18.10 東北地方整備局)

意見交換会出席者：(北東北ブロック)代表市町村長 14 名

(南東北ブロック)代表市町村長 13 名

意見交換会内容：地方における道路整備の現状と課題」等に対する意見交換会

～ 地方における道路整備の現状・課題～

青森	岩手	秋田	宮城	山形	福島	東北全体（とりまとめ）
<ul style="list-style-type: none"> 都市間所要時間が短縮される広域幹線道路網の整備が必要 災害時における代替路の整備が必要 安全対策の面から除雪・融雪に配慮した整備が必要 老朽化した橋梁が多く対策に苦慮 	<ul style="list-style-type: none"> 安全対策の面から除雪・融雪に配慮した整備が必要 老朽化した橋梁が多く対策に苦慮 	<ul style="list-style-type: none"> 生活面・医療面の道路整備が必要 観光客の「遠い」、「不便だ」という声が多い 「国民の福祉」という観点からの道路整備が必要 「安全・安心」のための道路整備が必要（安全保障上） 雪害地域での道路維持管理は他地域に比べ困難であり、被害も受けやすい 今後アジア等の交流を考えたとき、移動コスト低減が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 市民の生命・財産を守るために道路整備が最優先 幹線道路の劣化が著しく修繕が必要 市町村合併支援として、速達性の観点から道路整備が必要 地域社会全体や日本の国土保全という観点からの道路整備が必要 高齢者が使う生活に密着した町道の維持補修が課題 「地方」にあるものは「都市にも提供する」という観点でアクセス道路の整備が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 災害時における代替路線が必要 山村地域や森林を守るための道路が必要 冬期通行止めに対する代替路が必要 救急医療面からみた道路整備が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 災害時に迂回路となる道路が狭隘であり、改善が必要 原発のトラブルに対する避難路の整備が必要 救急車、消防車が通れない道路の整備が必要 長期的な視点で交流、物流も含めて日本全体としての国力を高めていく議論が必要 高齢者が安全に歩ける歩行空間の確保が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 速達性を確保できる広域幹線道路網整備が必要（市町村合併支援を含む） 今後高まるアジア等との交流の観点から移動コストの低減が必要 高齢者に配慮した歩行空間が必要 市民の生命・財産を守るための道路整備が最優先 生活面、医療面からみた道路整備道路整備が必要 災害時における代替路線が必要 安全保障上の道路整備が必要 「地方」にあるものは「都市にも提供する」という観点からアクセス道路の整備が必要 山村地域や森林を守るための道路が必要 地域社会全体や国土の保全という観点からみた道路整備が必要 長期的な視点で日本全体の国力を高めていく議論が必要 道路維持管理が困難（特に雪害地域）

Ｃ．「社会資本の効用等に関する意識調査」

(H18.2～H18.3 国土交通省)

アンケート対象者：国民、産業界（経済連合会など）、学会（土木学会、日本建築学会、日本経済学会）計 1,570 名（東北分）

アンケート内容：今後の社会資本整備の方針についての考え方、「今後重点的に取り組むべき政策分野」、「今後の社会資本整備に関する優先度」等について、インターネットおよび郵送にてアンケートを実施

アンケートの実施方法と回収状況

アンケート対象者		方法	配布数(人)	回収数(人)	回収率(%)
国民		インターネット	39,008	14,498 (うち東北:1,344)	37.2
市町村長		郵送	2,021	1,203 (うち東北:162)	59.5
産業界	小計		1,757	536 (うち東北:46)	30.5
	(社)日本経済団体連合会 ¹	郵送	307	122	31.1
	(社)日本プロジェクト産業協議会	郵送	85		
	北海道経済連合会	郵送	150	51	34.0
	(社)東北経済連合会	郵送	125	46	36.8
	北陸経済連合会	郵送	150	48	32.0
	(社)中部経済連合会	郵送	155	53	34.2
	(社)関西経済連合会	郵送	160	50	31.3
	中国経済連合会	郵送	150	49	32.7
	四国経済連合会	郵送	175	55	31.4
	(社)九州・山口経済連合会	郵送	150	30	20.0
	(社)沖縄県経営者協会	郵送	150	32	21.3
学会	小計		3,289	322 (うち東北:18)	9.8
	(社)土木学会	インターネット	2,041	190	9.3
	(社)日本建築学会 ²	インターネット	248	30	12.1
	日本経済政策学会	インターネット	800	76	9.5
		郵送	200	26	13.0

1 (社)日本経済団体連合会：(社)日本経済団体連合会の国土・都市政策委員会、輸送委員会、住宅政策委員会、観光委員会を対象

2 (社)日本建築学会：(社)日本建築学会の都市計画委員会、農村計画委員会を対象

1. 今後の社会資本整備の方針についての考え方

今後の社会資本整備の方針についての考え方について、東北と全国を比較すると、各主体ともに同じ傾向にあるが、全国に比べ、東北の国民、市町村長、産業界は、「地方部の活力と自立を支える社会資本と一緒に整備すべき」と考える人の割合が多い。
また、東北の学会は、「経済の活性化や国際競争力の向上のための社会資本を整備すべき」と考える人の割合が全国よりも多い。

注) 東北の意見が全国よりも5%以上多い意見について、赤で下線表示している。

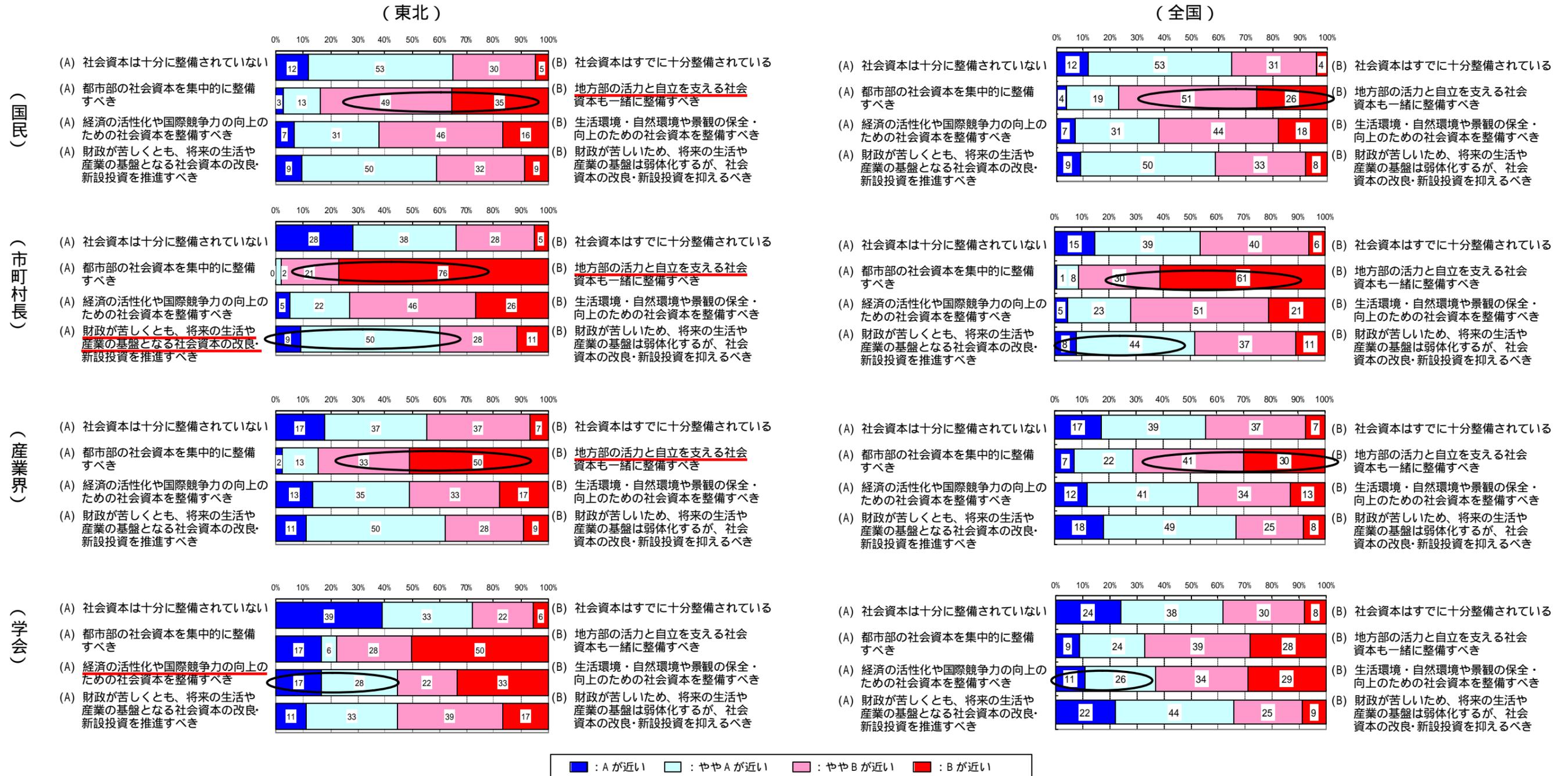
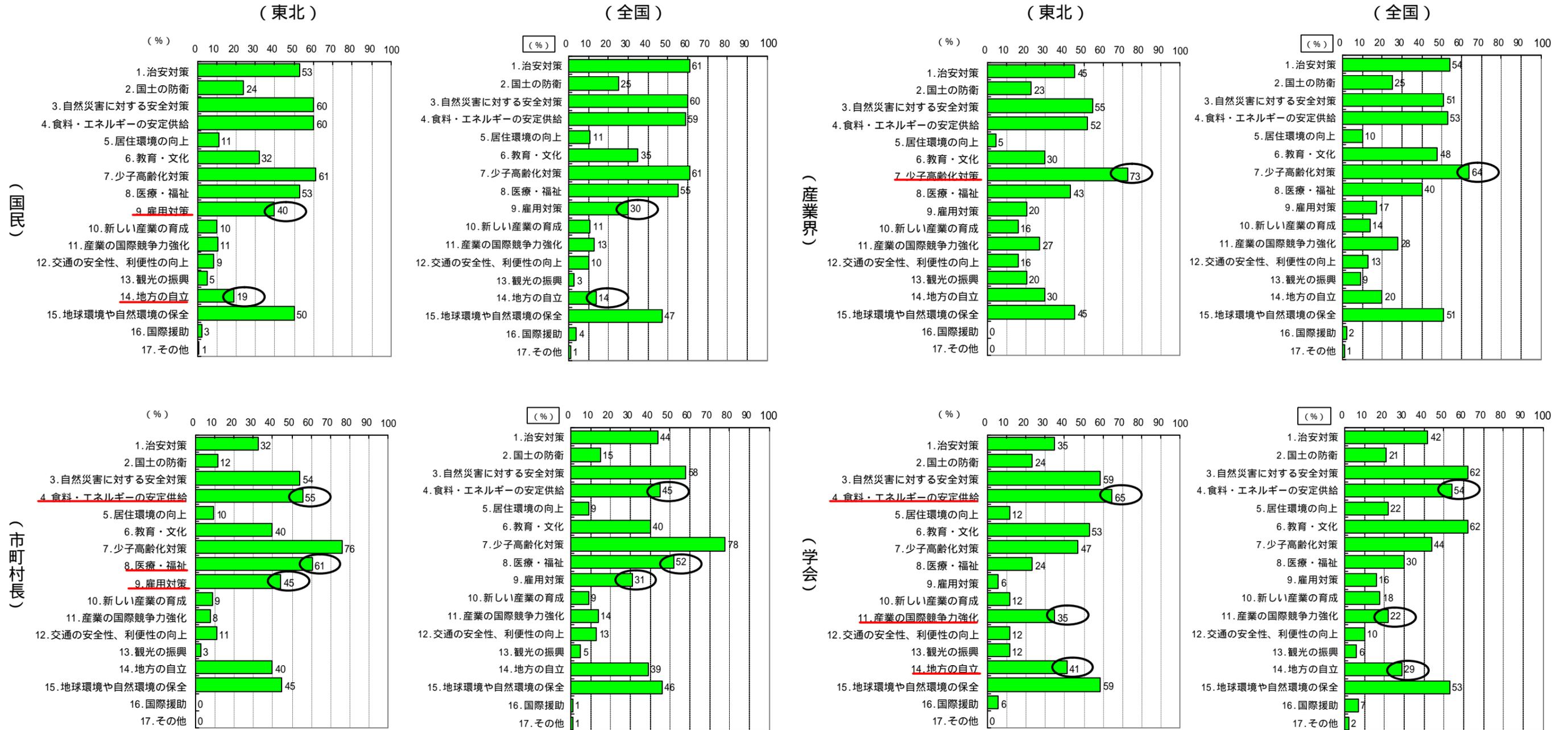


図 今後の社会資本整備の方針についての考え方

2. 今後重点的に取り組むべき政策分野

今後重点的に取り組むべき政策分野について東北と全国を比較すると、各主体とも同じ傾向にあるが、全国に比べ、東北の国民は、「雇用対策」、「地方の自立」を挙げる人の割合が多い。
 また、東北の市町村長は、「食料・エネルギーの安定供給」、「医療・福祉」、「雇用対策」を挙げる人の割合が全国よりも多い。
 東北の産業界は、「少子高齢化対策」を挙げる人の割合が全国よりも多い。
 東北の学会は、「食料・エネルギーの安定供給」、「産業の国際競争力の強化」、「地方の自立」を挙げる人の割合が多い

注) 東北の意見が全国よりも5%以上多い意見について、赤で下線表示している。



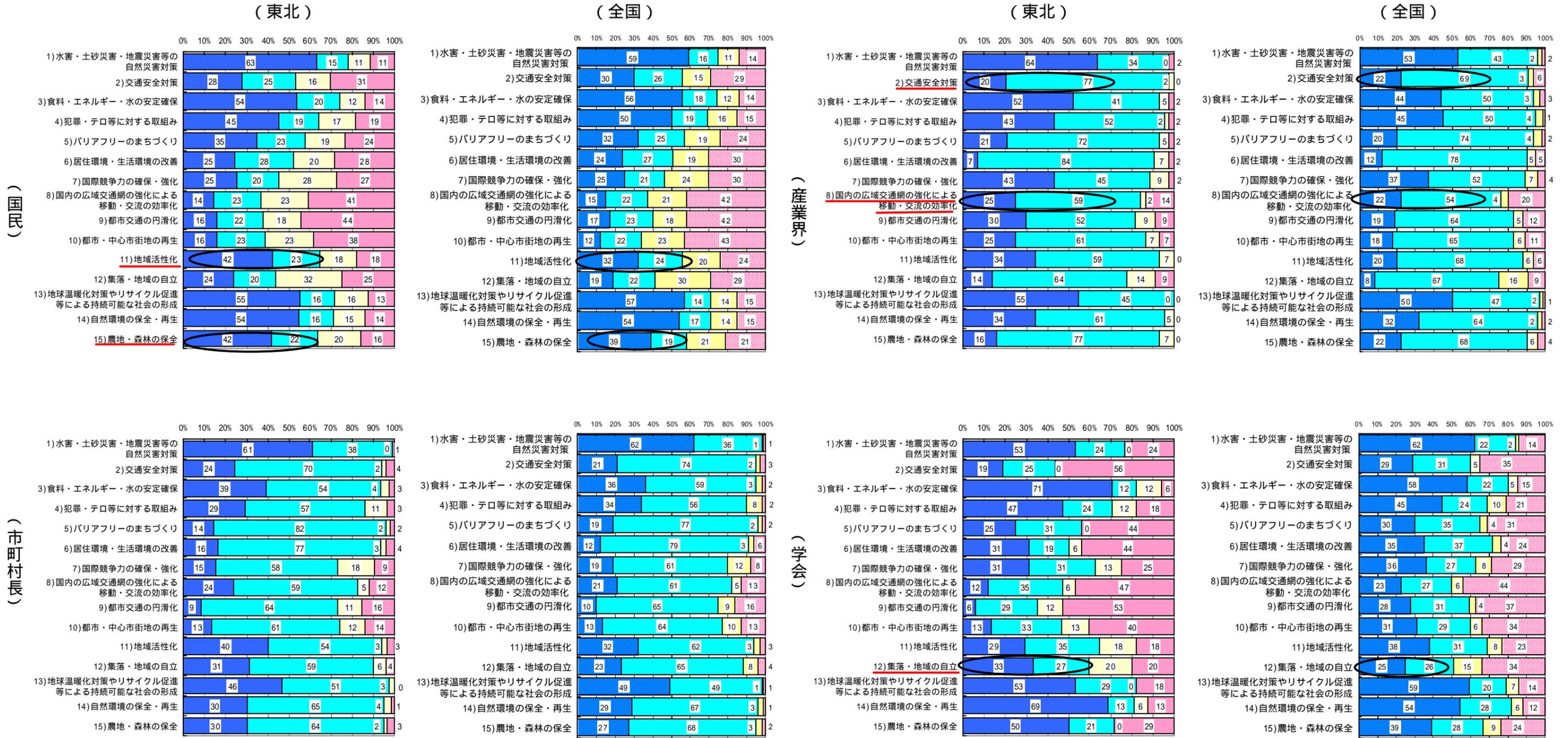
注) 17の政策分野の内、今後重点的に取り組むべきと思う政策分野を5つ選択してもらった結果

図 今後重点的に取り組むべき政策分野

3. 今後の社会資本整備に関する優先度（機能分野別）

今後の社会資本整備に関する優先度について東北と全国を比較すると、各主体とも同じ傾向にあるが、全国に比べ、東北の国民は、「地域活性化」、「農地・森林の保全」を挙げる人の割合が多い。
 また、東北の産業界は、「交通安全対策」、「国内の広域交通網の強化による移動・交流の効率化」を挙げる人の割合が全国よりも多い。
 東北の学会は、「集落・地域の自立」を挙げる人の割合が全国よりも多い。

注 東北の意見が全国よりも5%以上多い意見について、赤で下線表示している。



■：優先的に進めるべき ■：進めるべき ■：わからない ■：進める必要がない

図 今後の社会資本整備に関する優先度（機能分野別）

D.世論調査
(H15～H18 内閣府)

- 1.道路に関する世論調査(平成18年7月)
- 2.都市と農山漁村の共生・対流に関する世論調査(平成17年11月)
- 3.外交に関する世論調査(平成17年10月)
- 4.地球温暖化対策に関する世論調査(平成17年7月)
- 5.国民生活に関する世論調査(平成17年6月)
- 6.水害・土砂災害に関する世論調査(平成17年6月)
- 7.科学技術と社会に関する世論調査(平成16年2月)
- 8.自由時間と観光に関する世論調査(平成15年8月)

1. 道路に関する世論調査 (平成18年7月)

渋滞

・交通渋滞の解決方法として、「車線数を増やす」(33.5%)、「信号のサイクルを適切に調整」(31.9%)との意見が多くなっている。

交通安全

・道路の安全性向上の対策は、「歩道の設置、道幅の拡幅等の整備」(47.9%)、「事故の多い交差点に右折車線の設置などの対策」(36.8%)が多くあげられている。

・高齢歩行者に対する道路整備の配慮として、「歩道の段差、傾きの減少」(36.8%)、「歩道のないところに歩道を設置」(54.7%)の意見が多くなっている。

防災

・災害発生時道路整備面からの対策として、「安全に避難できる避難路の整備」(53.7%)、「救急活動や救援物資等の輸送を確実にを行うために必要な道路の整備」(52.1%)の意見が多くなっている。
被災時の道路通行止めによる不便の内容については、「緊急・救急車両の到着の遅れ」(67.1%)、「緊急避難先への移動の障害」(41.9%)の意見が多くなっている。

環境

・自動車による大気汚染・騒音・振動等の迷惑をなくす対策として、「低公害車の普及を促進」(53.0%)、「公共交通機関利用の促進」(27.2%)の意見が多くあげられている。
・自動車からの二酸化炭素(CO2)排出を削減する対策として、「CO2排出が少ない車の普及」(63.3%)、「緑化推進によるCO2の吸収」(41.7%)の意見が多くあげられている。

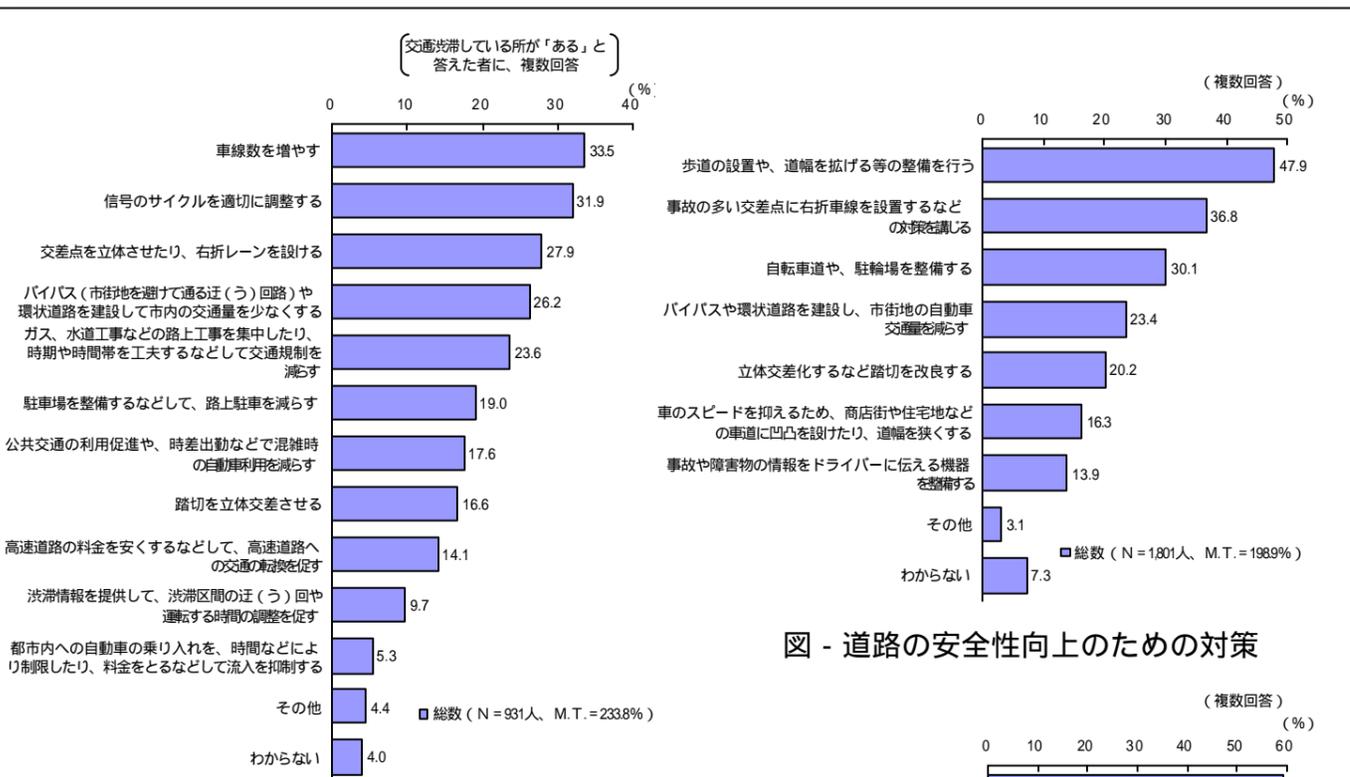


図 - 道路の安全性向上のための対策

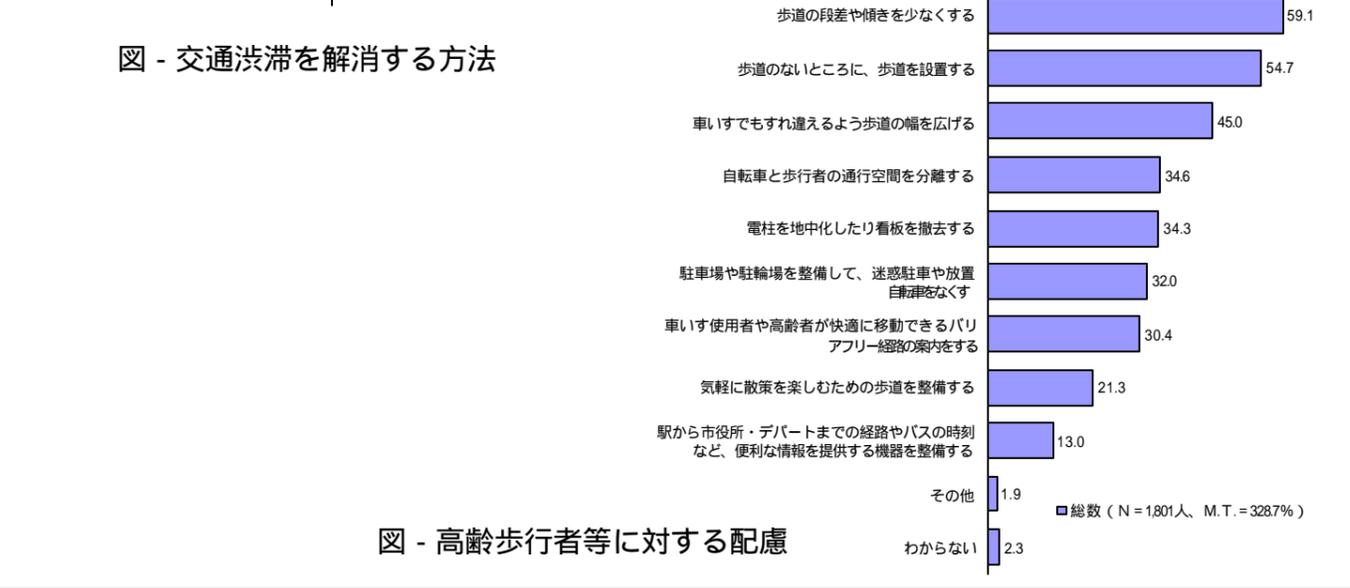


図 - 高齢歩行者等に対する配慮

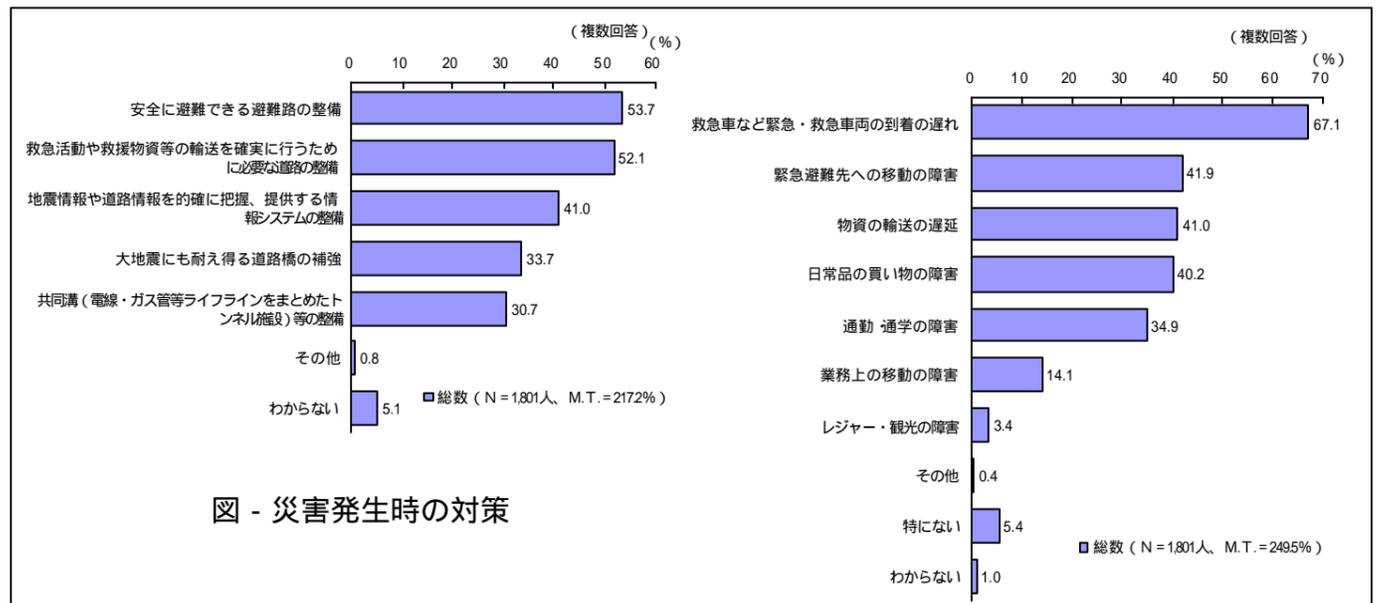


図 - 災害発生時の対策

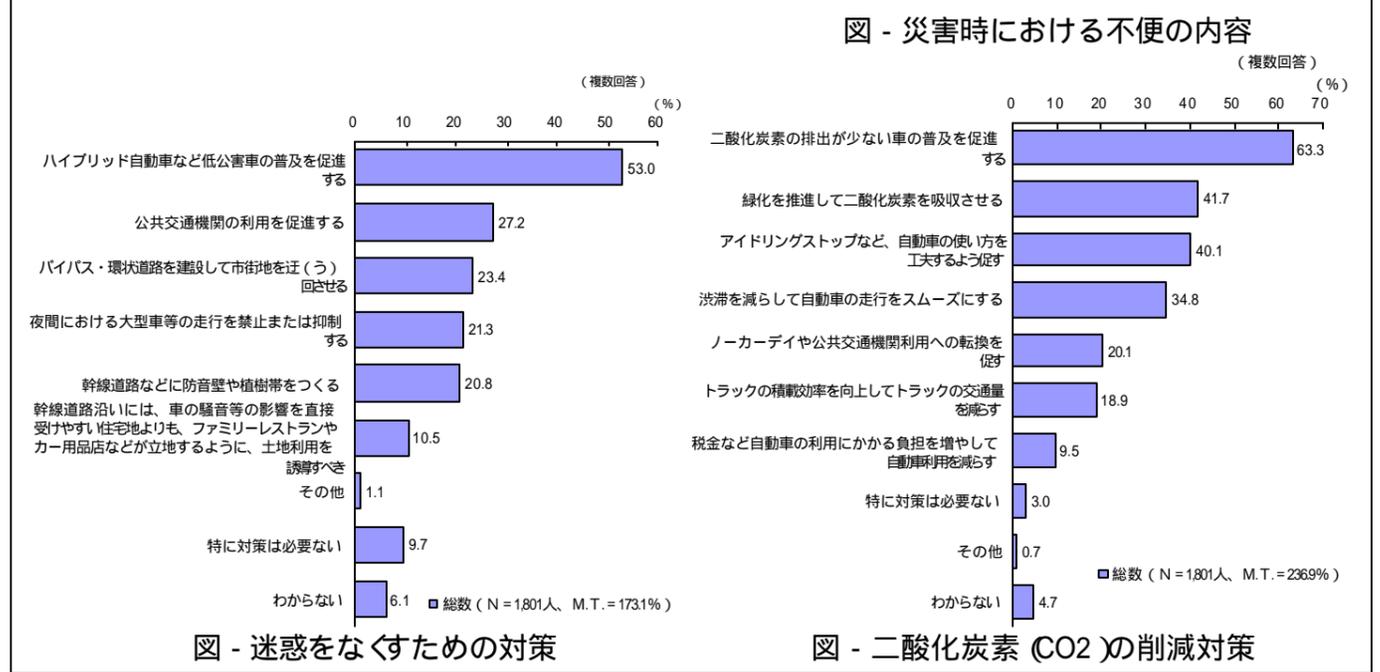


図 - 迷惑をなくすための対策

図 - 二酸化炭素(CO2)の削減対策

施策ニーズ

活力ある地域づくりのための道路整備について、周辺市町村への通勤を容易にする生活道路の整備(40.1%)、「気軽に散策を楽しめる歩道や歩行者専用道路の整備」(37.4%)の意見が多くなっている。

空間機能

道路空間とその沿道を有効かつ快適に活用する施策として、「電柱の地中化」(48.9%)、「違法設置看板、放置自転車の撤去」(45.7%)の意見が多くなっている。

ITS

高度道路交通システム(ITS)のうち利用したい内容として、「運転中に最新の渋滞・規制など道路交通情報を入手する機器」(48.6%)、「カーナビなどを通じて通行中に前方の路面状況や気象状況を画像で受ける機器」(34.9%)の意見が多くなっている。

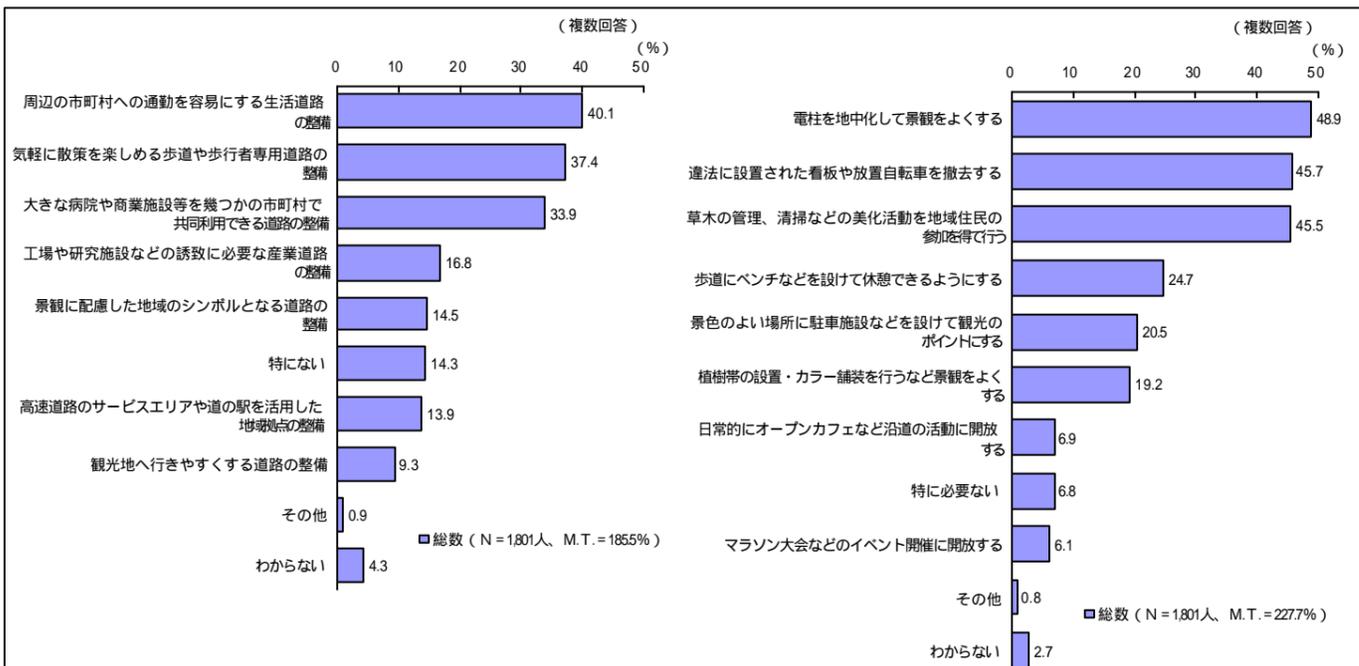


図 - 活力ある地域づくりのための道路整備

図 - 道路空間の快適な利用において重要なこと

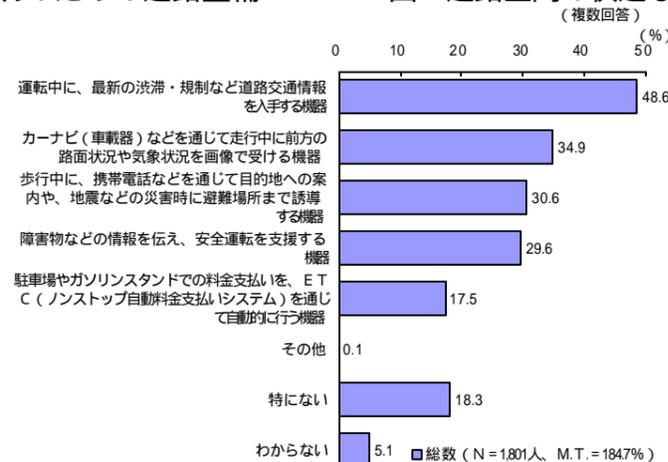


図 - 利用したい道路システム(ITS)

維持管理

今後、限られた財源の中での道路整備の進め方について、「新しい道路の建設 現在ある道路の維持管理を両方バランスを取りながら進める」(45.1%)の意見が最も多い。

財源

道路整備の費用は、車利用者が大部分を負担するという考え方に対し、「やむを得ない」(62.5%)が最も多い。

高速道路の料金

高速道路の料金水準に対し、「管理・サービス水準を下げ、今より低い料金水準とすべき」(27.8%)、「通行料金の他に新たな財源措置を検討して、今より低い水準とすべき」(24.0%)の意見が多い。

ETC利用者の料金割引制度について、「知っており、利用したことがある」が22.3%となっており、そのうち31.7%が高速道路の利用機会が増えた」と回答している。

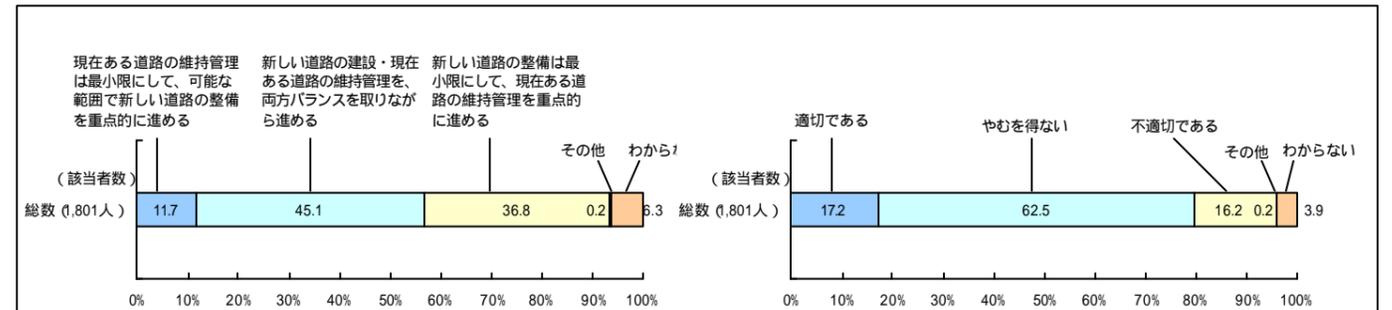


図 - 今後の道路整備のバランス

図 - 道路整備の車利用者の費用負担の考え方

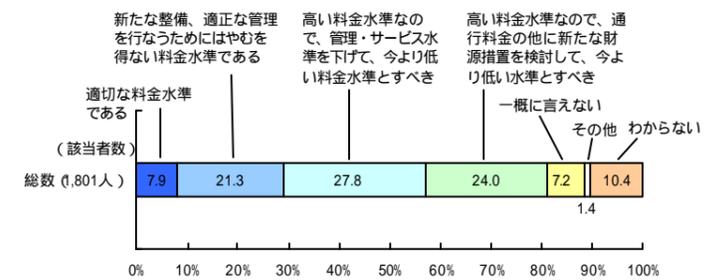


図 - 高速道路の通行料金

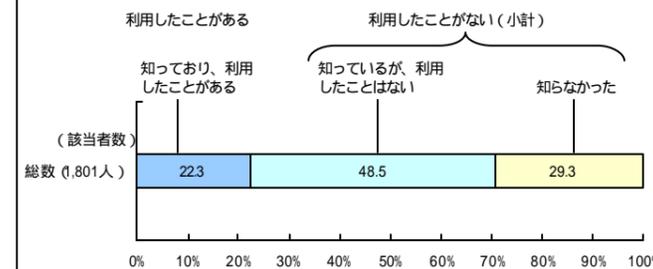


図 - ETC利用車の料金割引制度

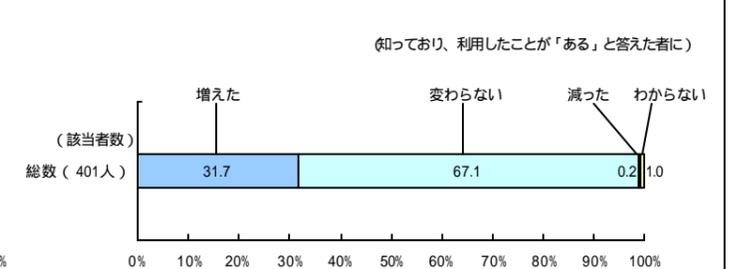


図 - ETC利用者の利用機会 (ETC料金割引利用者のみ回答)

2.都市と農山漁村の共生・対流に関する世論調査（平成17年11月）

施策二一ズ

今後の道路整備を進めるに当たり必要なこととして、「すれ違いが困難な狭い道路や急カーブの改良」(50.1%)、「歩道の設置や拡幅、段差解消など」(48.3%)が多い。

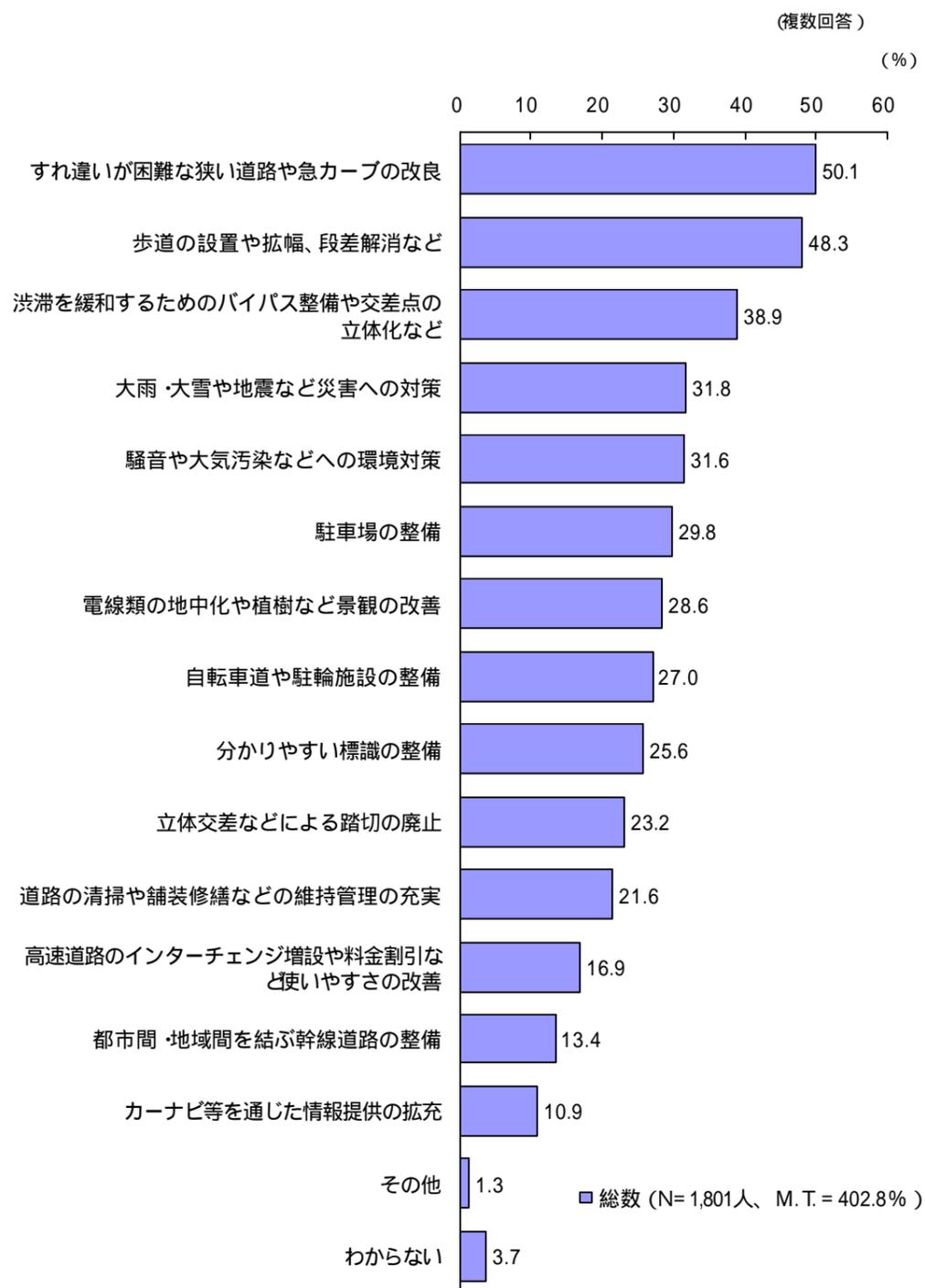


図 - 道路行政を進めるに当たって重要なこと

?都市地域居住者の願望等:二地域居住をしてみたいという願望が「ある」(「どちらかというところを含む」)は38%となっている。

?農山漁村地域居住者の意識:都市住民が二地域居住をすることを「良いことだと思う」(「どちらかというところを含む」)は65%となっている。

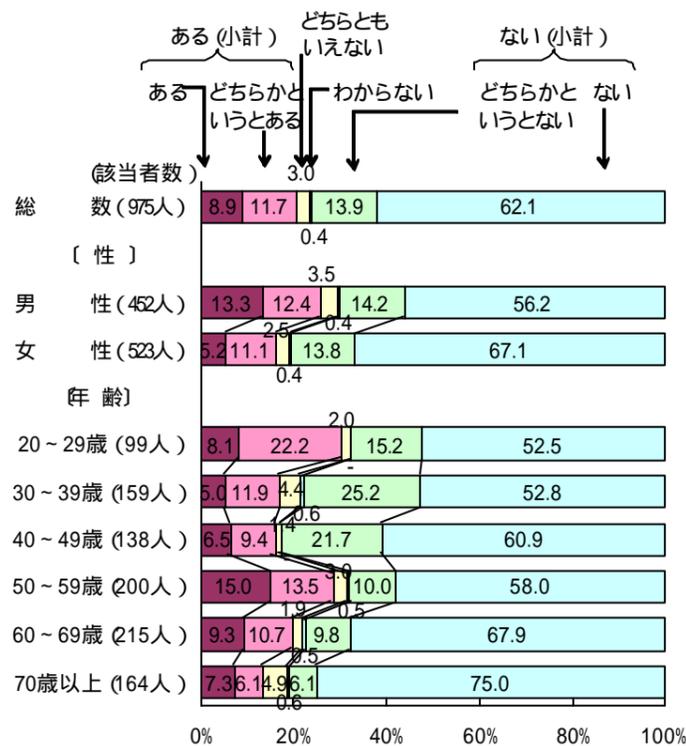


図 - 農山漁村地域への定住の願望の有無

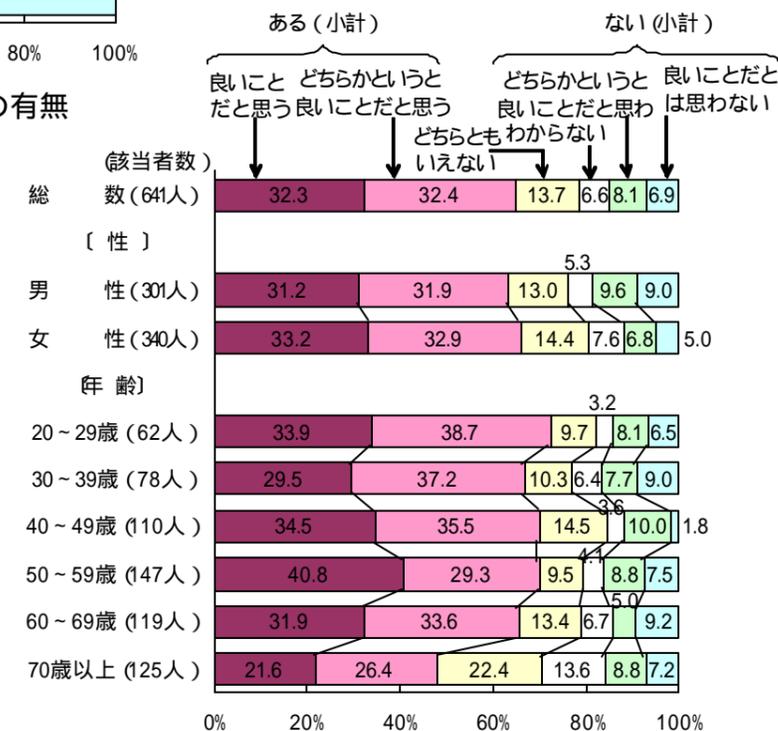


図 - 都市住民の二地域居住をどう思うか

3. 外交に関する世論調査 (平成 17 年 10 月)

対外経済で重点を置くべき分野について、「エネルギー資源の確保」が 59%、「食糧の確保」が 41% となっている。

?対外経済で重点を置くべき地域について、「北東アジア (韓国・中国・モンゴル)」が 51%、「北アメリカ (アメリカ、カナダ)」が 26%、「東南アジア (タイ、インドネシアなど)」が 26% となっている。

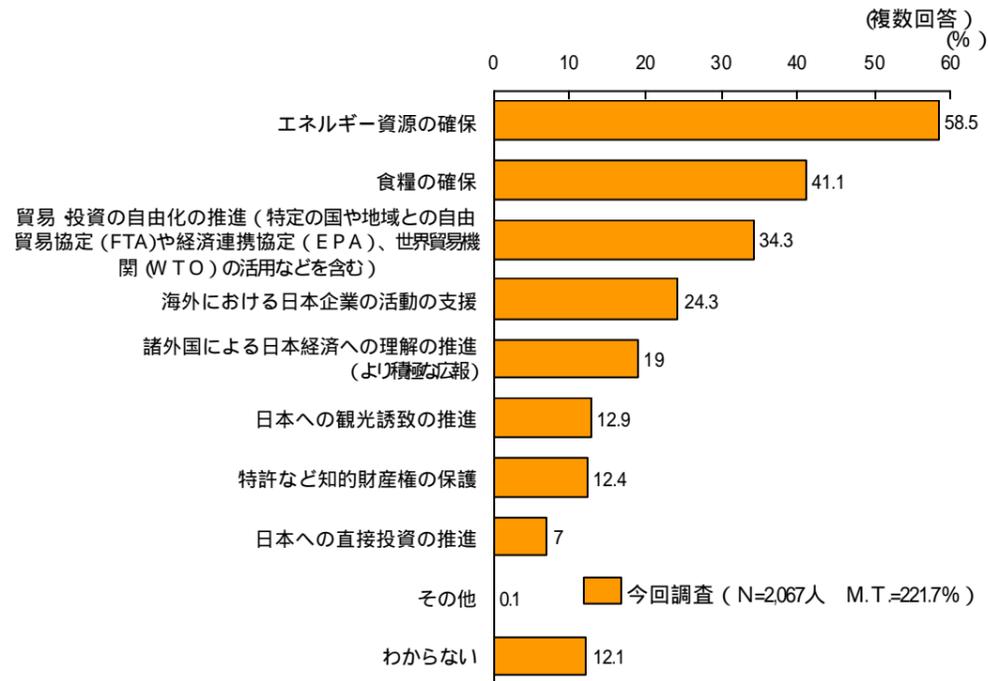


図 - 対外経済で重点を置くべき分野

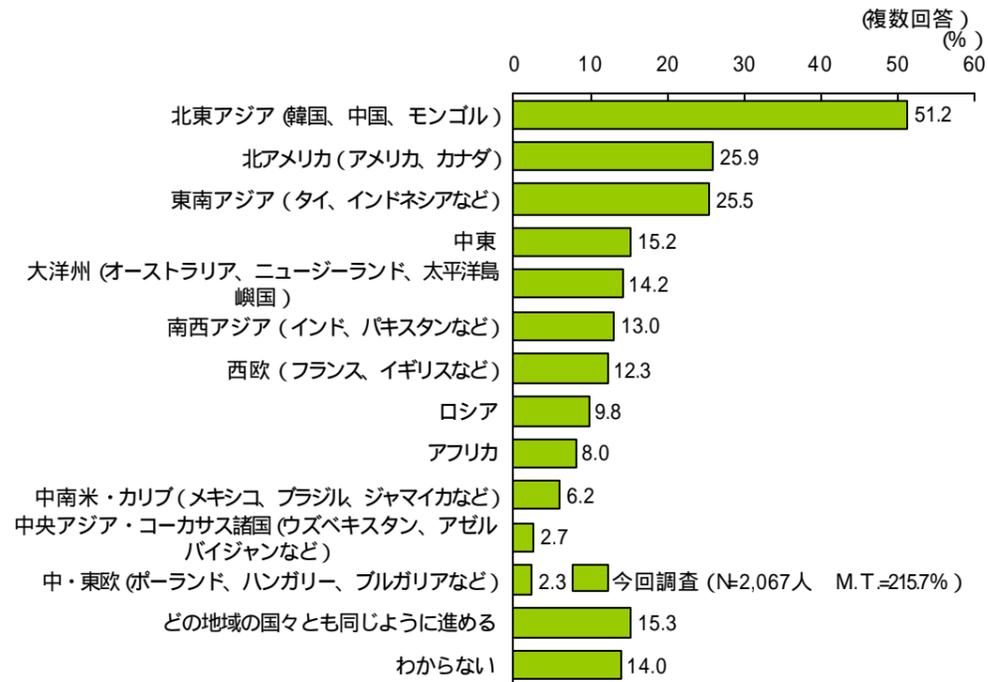


図 - 対外経済で重点を置くべき地域

4. 地球温暖化対策に関する世論調査 (平成 17 年 7 月)

地球環境問題に関心がある人は 9 割近く 増加傾向が続いている。

?自動車からの二酸化炭素排出量削減のために推進すべき取り組みは、「公共交通機関の利用促進」が 29%、エコドライブ等が 28%、自転車利用促進が 25% となっている。

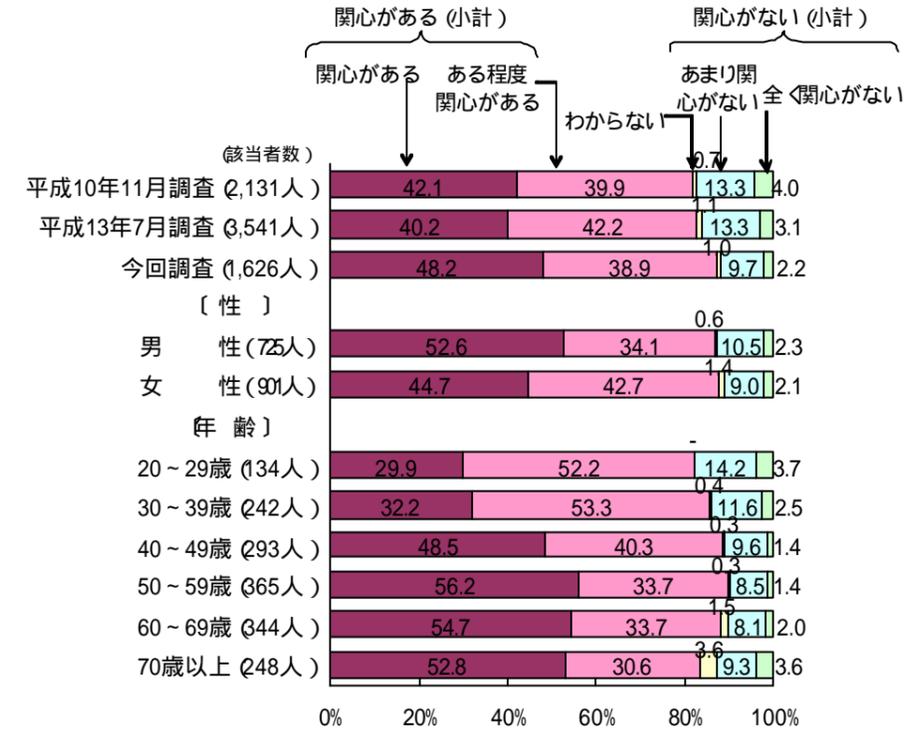


図 - 地球環境問題に対する関心

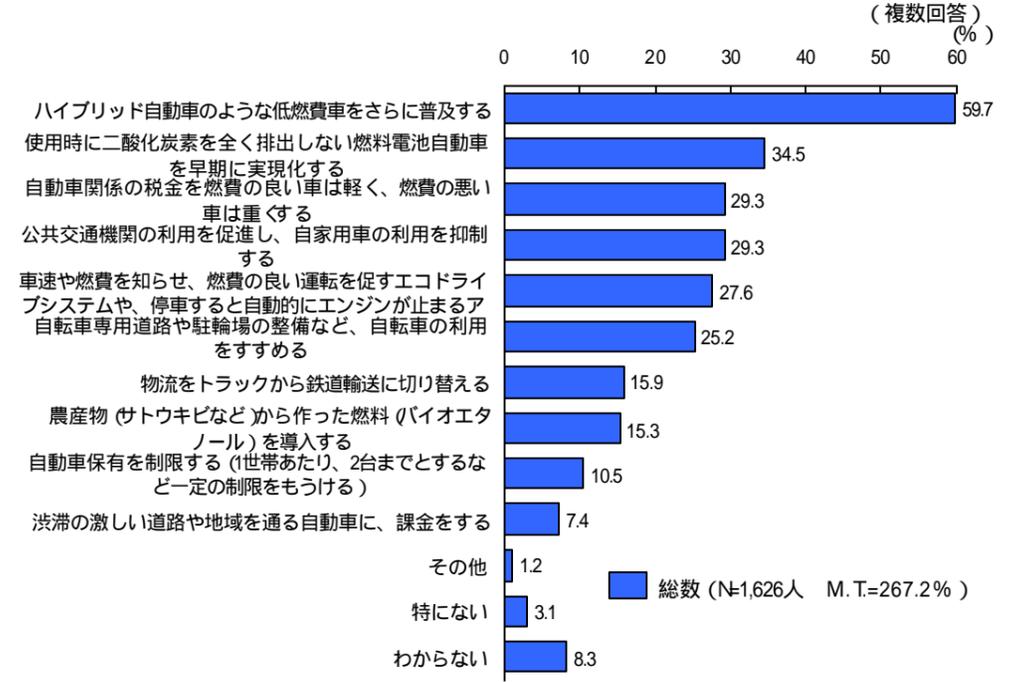


図 - 自動車からの二酸化炭素排出量削減のために推進すべき取り組み

5. 国民生活に関する世論調査 (平成 17 年 6 月)

・「社会保障構造改革」(約 61%)、「景気対策」(約 54%)、「高齢社会対策」(約 46%)、「雇用・労働問題」、「物価対策」などは軒並み減少している。
 少子化対策がこの 4 年間、ますます増えてきている (H15 22% H18 31%)。

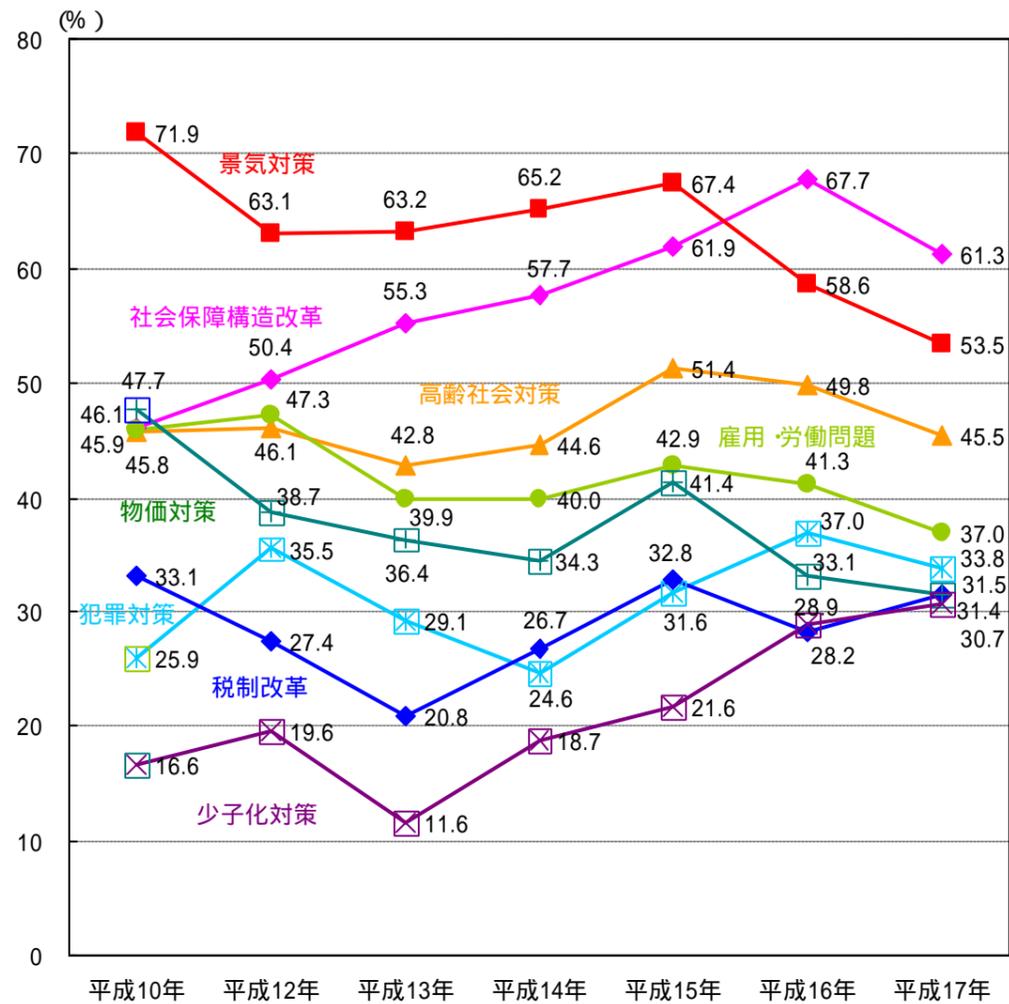


図 - 政府に対する要望 (上位 8項目 複数回答)

6. 水害・土砂災害に関する世論調査 (平成 17 年 6 月)

自然災害全般

?被害経験や身近に危険を感じた経験のある人は増加 (H11:46% H17 52%)している。

水害・土砂災害対策

?他の施策を遅らせても、水害・土砂災害対策は現在よりも更に進めるか、同程度は進めるべきと考える人が7割となっている。

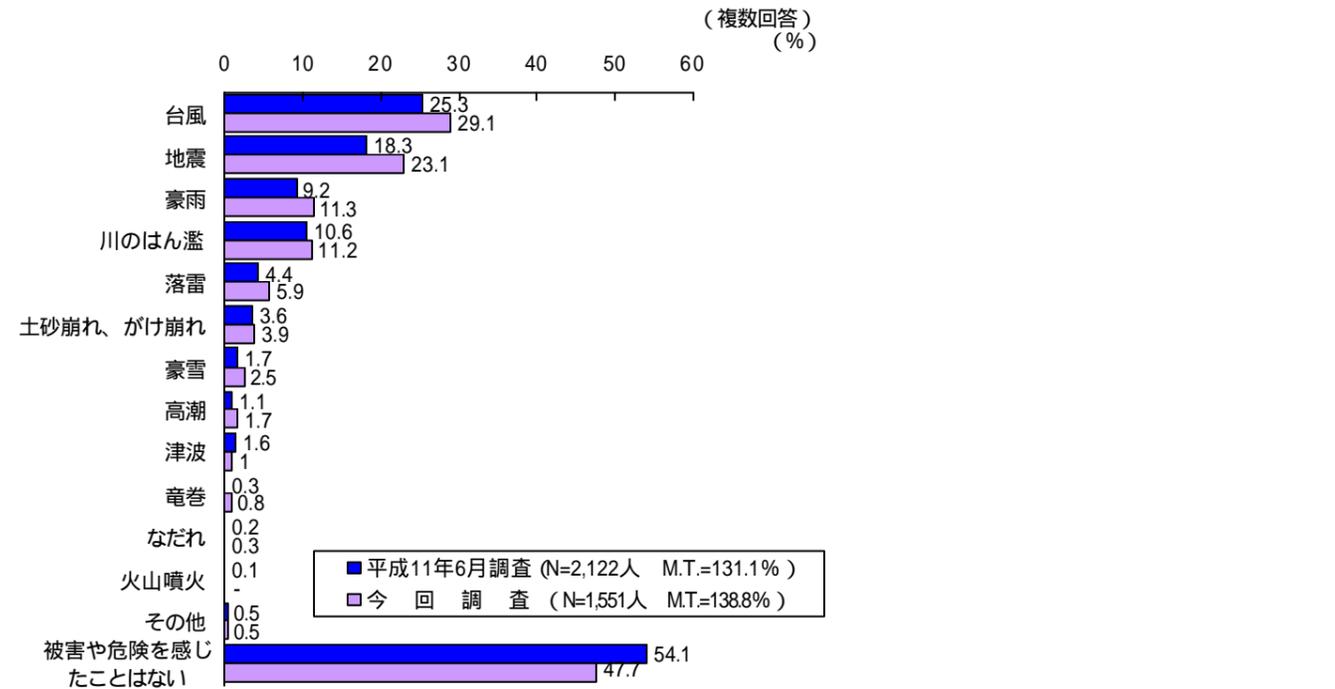


図 - 自然災害による被害経験

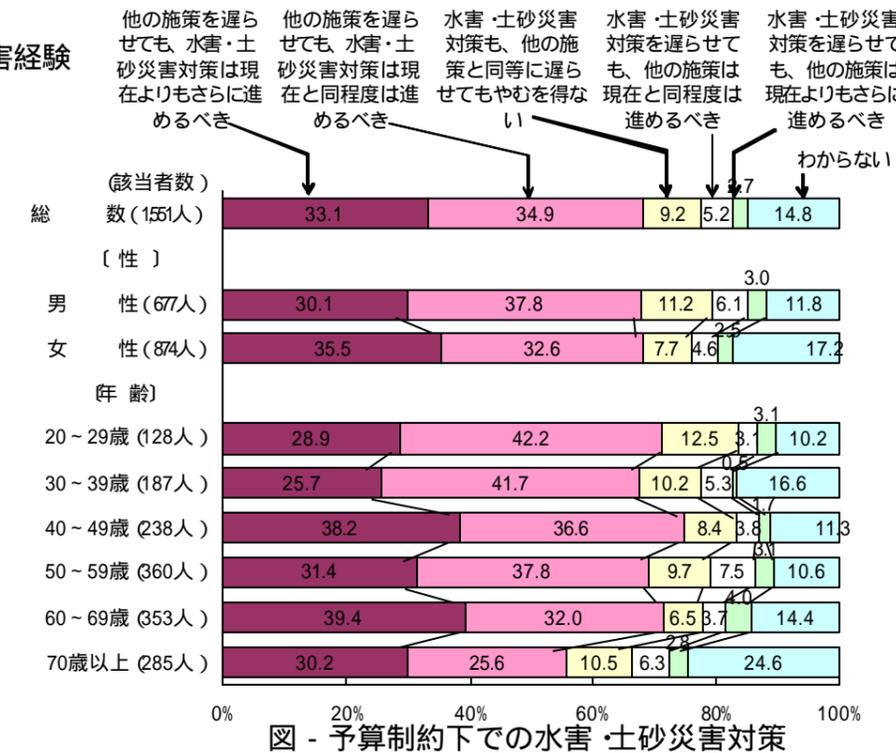


図 - 予算制約下での水害・土砂災害対策

7. 科学技術と社会に関する世論調査 (平成 16 年 2 月)

?科学技術が貢献すべき分野について、「地球環境や自然環境の保全」が 65%、「資源の開発やリサイクル」が 61%となっている。
 ?国や公的機関が取り組むべき分野について、「地球環境や事前環境の保全」が 57%、「資源の開発やリサイクル」が 49%となっている。

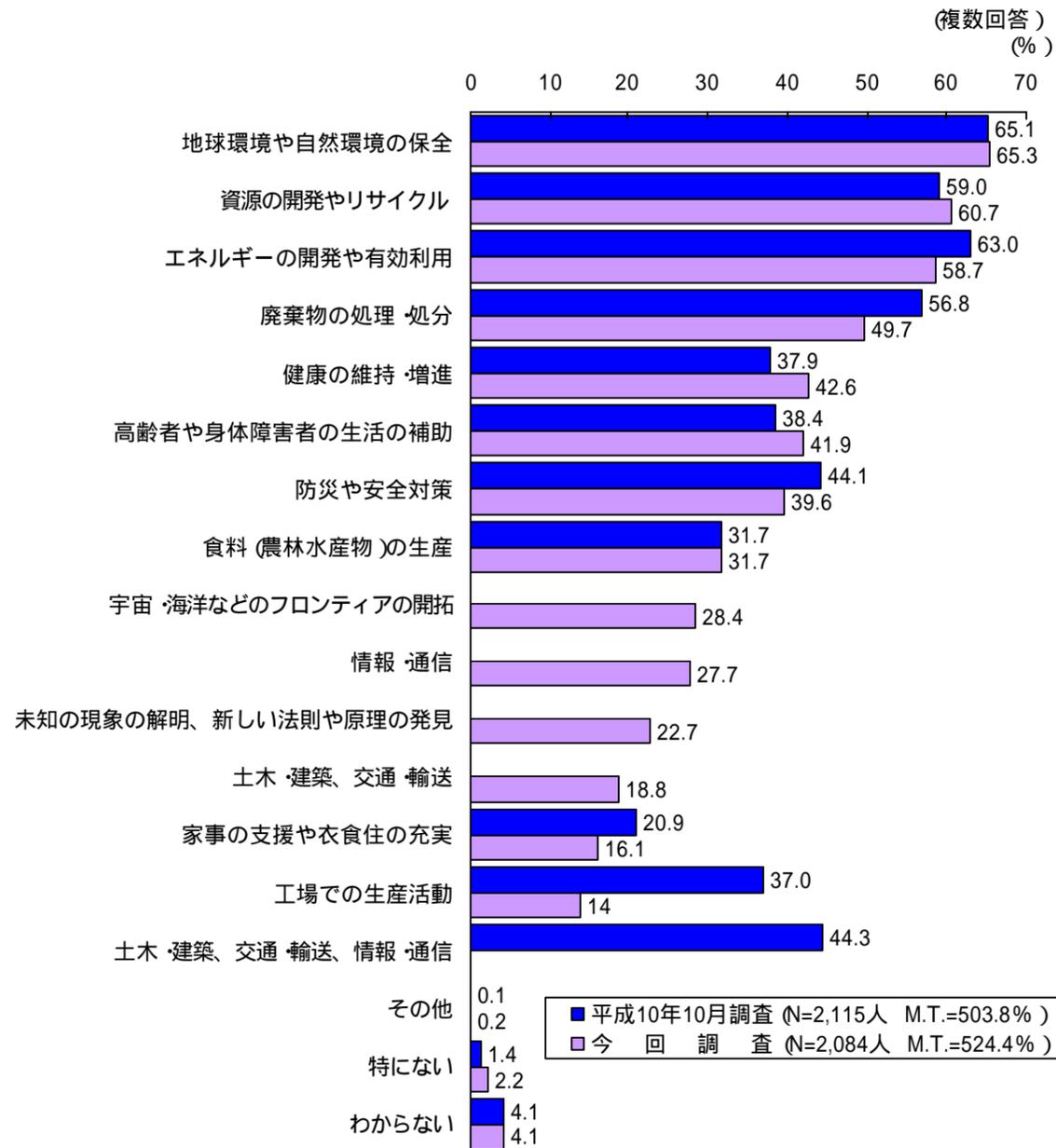


図 - 科学技術が貢献すべき分野

8. 自由時間と観光に関する世論調査 (平成 15 年 8 月)

・最近の国内旅行時の不満点について、「人が多く混雑していた」が 17%、「目的地に到着するまでに時間がかかった(交通渋滞、事故等)」が 13%となっている。

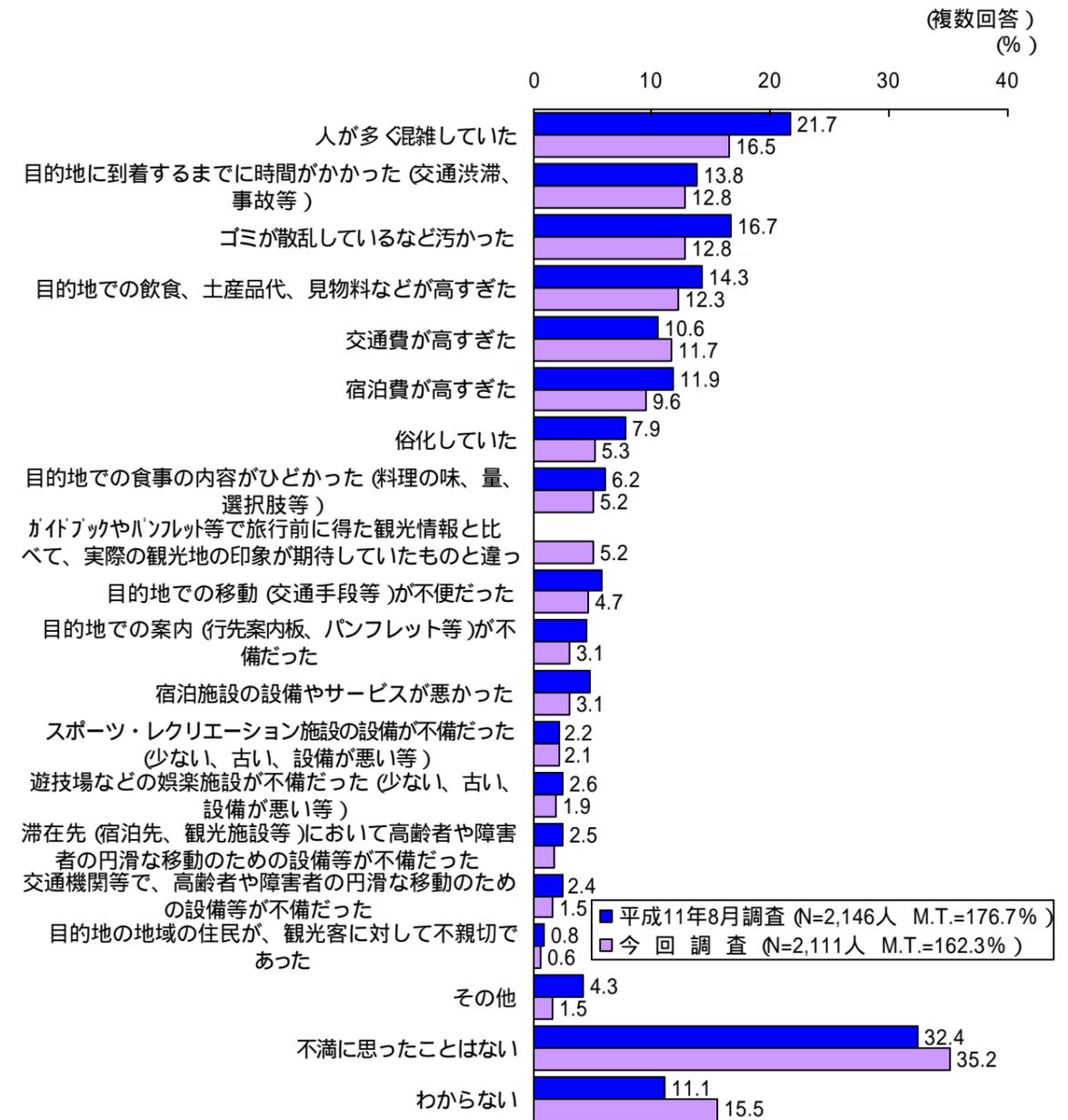


図 - 最近の国内旅行時の不満点