
中国地方の声

- 道路整備に関する緊急ボイスレポート -

平成 14 年 7 月

中国地方幹線道路協議会

はじめに

我が国は、高度経済成長とそれを支える社会資本整備の着実な進展により、地域間の所得格差、生活格差等の是正に関して相当の成果をあげてきました。しかしながら、時代とともに生活者の意識の変化、経済不況の長期化などから、今日では社会資本整備に対する国民の意識も大きく変わってきています。また、地球規模で進行する環境問題や少子高齢化への対応など、社会資本の整備を取り巻く状況も大きな転換期を迎えています。

こうした状況の中、道路事業に関しても、利用者や国民が求めている内容と道路政策との間にギャップはないか、有料道路制度や道路特定財源制度など、現行の道路政策が地域や利用者のニーズを的確に把握・反映しているかなど、暮らしや地域を見つめる視点から、道路政策の原点に立ちかえって検討すべき時期を迎えています。

中国地方幹線道路協議会では、中国地方の道づくりの現状や今後のあり方に関して各層から幅広くご意見を頂き、今後策定を予定しています『中国地方の道づくりビジョン（仮称）』に反映していきたいと考えています。

本レポートは、中国地方に住む皆様からの様々なご意見・ご提案をとりまとめたものです。

目次

はじめに	1
【懇談会・ヒアリング・シンポジウム】	
中国地方の道づくりを考える懇談会	2
各県道路懇談会	5
自治体ヒアリング（中間とりまとめ）	10
経済界・有識者ヒアリング	11
女性懇談会	12
学生懇談会	13
中国地方における交通基盤と地域経済 シンポジウム	14
【アンケート】	
日常ご利用の道路に関するアンケート	18
企業活動と道路の利用に関するアンケート	19
21世紀のグランドデザインアンケート（中間とりまとめ）	20

中国地方の道づくりを考える懇談会

平成 14 年 3 月、“中国地方の道づくりビジョン(仮称)”の策定にあたり、中国地方でご活躍の様々な立場の有識者から構成される『中国地方の道づくりを考える懇談会』を設立し、これからの道づくりの基本的な方向性についてのご意見・ご提言を頂いています。

『中国地方の道づくりを考える懇談会』委員

(委員)	上田 みどり	広島経済大学 教授
	児嶋 祥悟	鳥取ガス(株) 取締役社長
	小嶋 光信	両備バス(株) 代表取締役社長
	櫛本 功	広島市立大学 学長補佐
	橋本 宗利	(株)広島ホームテレビ 取締役社長
	丸 磐根	(株)山陰合同銀行 取締役会長
	村田 秀一	山口大学 教授

(五十音順)



広島経済大学 教授
上田 みどり氏



鳥取ガス(株) 取締役社長
児嶋 祥悟氏



両備バス(株) 代表取締役社長
小嶋 光信氏

懇談会の共通認識

国際競争力、広域交流、国民生活の安全などの観点から、

国家として最低限必要な高速道路ネットワークが未形成であること、

都市の環状道路など基幹道路ネットワークの整備が未だ道半ばである現況において、

「一定の量的ストックは満たされた」とする中央の認識は容認することが出来ない。

一方、財政状況が非常に厳しい折、整備を我慢しなければならないところもあり、中国地方においても事業の峻別と重点化を図る必要がある。

中国地方の道づくりを考える懇談会



広島市立大学 学長補佐
櫛本 功氏



広島ホームテレビ 取締役社長
橋本 宗利氏



山口大学 教授
村田 秀一氏



(株)山陰合同銀行 取締役会長
丸 磐根氏

中国地方の道づくりのあり方についての“6つの提言”

高速道路ネットワークの早期整備を！ コストを抑える努力を！

- 国家としての最低限のインフラとして、また、中国地方の一体化に必要な山陰自動車道、中国横断自動車道尾道松江線、姫路鳥取線の整備を促進すること。
- 路線の性格や地域特性に応じ、2車線計画の採用やインターチェンジ構造の簡素化など、コストを最小限に抑える工夫・仕組みを積極的に導入し、道路ネットワークの早期完成を図ること。

フレキシブルな料金設定を！ 料金プール制の存続を！

- 高速道路の料金設定にあたっては、全国一律の基準ではなく、通勤時間帯の一般道路の混雑を緩和するための通勤割引、夜間の大型車割引など、時間特性や地域特性に合わせた設定や、道路のサービスレベルに応じた設定など、フレキシブルな料金設定の仕組みを導入すること。
- 国家的基幹道路ネットワークの整備が未だ遅れている我が国の実状から、高速道路の料金プール制自体は存続すること。

都市部へ流入する交通の抑制を！ ボトルネック箇所の早期解消を！

- 都市部においては、環状道路やバイパスの整備を計画的に進めるとともに、ボトルネックとなっている交差点の立体化など、即効性の高い事業を優先的に実施すること。
- 交通政策にもタイムシェアの考え方を導入し、需要の調整と適正な交通分担を実現すること。
- 中心市街や都市内においては、公共交通の利用しやすい環境を創出するとともに、歩行者優先の道路整備へ転換すること。

道路管理の一元化と民間活力の導入を！

- 地域ボランティア、民間活力を積極的に取り入れ、ダイナミックにコストダウンを図ること。
- 国・県・市町村が各々に事業・管理すること、あるいは省庁間の縦割的行政運営に起因する弊害を解消するため、道路管理の一元化や道路管理者と公安委員会との一体化を図ること。

道路予算は単年度方式からプロジェクト方式へ移行を！

- 道路整備の優先順位を公正・透明に決定した上で、緊急性の低い事業は抑制し、緊急性の高い事業に集中投資するなど、道路予算は投資の重点化を図ること。
- 道路予算はこれまでのような単年度執行方式からプロジェクト方式へ転換させ、事業の早期完成を図ること。

道路特定財源は、引き続き道路整備に充てるべき！

- 道路特定財源の一般財源化に関しては、特定財源の枠の中だけで論じるのではなく、税制改革(日本の国税のあり方)全体を捉えて議論を行うこと。
- 道路整備に多額の一般財源を投入している実状を踏まえ、特定財源は引き続き道路整備に充てるべきであるが、必要性・緊急性の高い事業に用途すること。

中国地方の道づくりを考える懇談会（続き）

道路政策・道路行政見直しの“15のポイント”

本懇談会では、6つの論点を基に、これからの道づくりにおける“15のポイント”を整理して頂いています。

高速道路の ネットワークの考え方

ポイント1 ナショナルミニマムとしての高規格幹線道路の整備促進

ポイント2 経営的視点、ローカル・スペック等コスト抑制策の積極的導入

高速道路の料金問題

ポイント3 料金設定のフレキシブル化

ポイント4 料金プール制の存続、永久有料制度の導入

都市部・市街地の問題

ポイント5 都心部へ流入する交通を抑制するための環状道路の整備と
タイムシェアのシステム導入

ポイント6 ボトルネック箇所の早期解消

ポイント7 公共交通の利用しやすい環境と歩行者優先のまちづくり

ポイント8 中心都市と周辺圏域を結ぶ道路の整備促進

管理の問題・ ストックの活用

ポイント9 道路管理の一元化

ポイント10 地域ボランティア、民間活力の導入による低コスト化

ポイント11 維持管理費用の先行確保、管理水準の引き下げ

重点化・戦略性

ポイント12 緊急性の高い事業への投資の重点化と
単年度予算方式からプロジェクト予算方式への転換

ポイント13 道路に知恵を！（TDM・ITSの積極的な導入）

特定財源の問題

ポイント14 税制改革全体を捉えた道路特定財源の議論

その他

ポイント15 徹底した情報開示と市民の意見を反映する仕組みづくり

詳細については、別添の“中国地方からの緊急提言”パンフレットを参照下さい。

鳥取県道路懇談会

鳥取県道路懇談会(第1回:平成14年2月26日、第2回:平成14年6月11日)において、これからの鳥取県の道づくりに関する様々なご意見・ご提案を頂いています。



道路懇談会での主な意見

● 道路整備の方向

- ・ 高速道路が通っていない県庁所在地からの脱却は、絶対に実現しなければならない鳥取県全体に係る課題。
- ・ 県内各地から県庁所在地への連絡時間で山陽地域との格差が大きい。分権時代においては、県庁や県内主要都市への所要時間の短縮は非常に重要。
- ・ 幾ら情報化が進んでも、人やモノは効率的な動きが求められる。県内外の主要都市間を結ぶ高速道路は不可欠。
- ・ 鳥取市から米子市まで3時間みてもおかしいといけないというのは商用では非常に問題。地域の力を発揮するためにも、高速道路が不可欠。
- ・ 高速道路が必要。中速、低速でもノンストップで行ける道路整備を。
- ・ 渋滞解消、流通コストの観点からも環状道路は不可欠。
- ・ 道路整備は長い資本投資である。運転手のモラル、技術もあるが、立体交差、分離帯など安全な道路が必要。
- ・ 県境を跨いで山陰と山陽をつなぐ道路は、冬の間は使えない。閉鎖状態という認識。冬期の安全が確保できる道路整備が必要。

● 道路整備の視点

- ・ 高齢者、身体障害者、健常者の区別なく利用できる道づくりを。
- ・ 身体障害者、老人、幼児の視点に立って、人中心の道づくりを。
- ・ 通学路など、歩道の整備が重要。歩行者の視点で行うことが大事。
- ・ 適切な道路の管理と住民の愛護で、ボイ捨てのない、住む人からも、訪れる人からも大切にされる道づくりを。
- ・ 住む人、訪れる人が、地域を感じ、理解する道づくりを目指すべき。
- ・ 住民参画、共同参画の視点は不可欠。
- ・ どのような道路が、いつ頃に、どこまでつながって高速道路ネットワークが出来あがっていくのか明確に示すことが必要。
- ・ 再生(リサイクル)材の使用などで環境との共生、環境を考えた道づくりを。
- ・ 電子入札、工期短縮などコスト縮減と早期の供用を。
- ・ 必要な道路を早く整備するためには、一車線など現実的な対応も必要。

● 情報提供

- ・ ITSなどにより、目的地までの所要時間の情報を提供するなど、道路の高度利用を進めるべき。
- ・ ITも大事だが、道の駅で看板を使うなどして、訪れる人のニーズにあった、分かり易い情報の提供が必要。
- ・ カーナビが普及してきたとはいえ、道路標識は大事。
- ・ 訪れる人にとって、人による案内、情報提供は魅力。
- ・ 還日本海交流の拠点、世界に開かれた鳥取県、という視点から、要所要所に外国語の表記も必要。

● 基本政策部会での議論

- ・ バス事業者、運送会社など、実際に道路を利用し、実情に精通している人による議論が必要。
- ・ 「一定の量的ストックは満たされた」との意見は、中央の一方的意見。地方から見ればまだまだ欠けている。

島根県道路懇談会

島根県道路懇談会(第1回:平成14年1月23日、第2回:平成14年5月24日)において、これからの島根県の道づくりに関して、様々なご意見・ご提案を頂いています。



道路懇談会での主な意見

● 道路整備

- ・ 高速道路は産業道路としての位置づけもなされるが、地元業者は料金がなくて使わない。使う立場から見た料金体系を考えるべき。
- ・ 高速道路の利便性が悪いことから、島根県の産業は他地域との価格競争で負けてしまう、現道の4車線化が困難である中、高速道路の早期実現を。
- ・ 有事の際の危機管理という観点からも高速道路は必要。
- ・ 交通事故や災害による通行規制時における代替路確保としての高速道路は必要。
- ・ 島根県の地域振興は交流人口にかかっている。交流人口を増やすためにも山陰道整備が必要不可欠。
- ・ 島根県のような過疎地域では、どうしても道路交通に頼らざるを得ない。しかし、だから道路を整備するという発想ではなく、過疎地だから自由度の高い道路の整備を進めるといった考え方が必要
- ・ 道路整備は、優先順位を決め、メリハリのある計画で。
- ・ 地域住民の意見の収集と反映を。
- ・ 市町村合併が今後進んでいく上で、道路整備は必要不可欠。

● 島根式道路整備規格

- ・ 農林道の整備とも連携を図り、効率的な道路整備を行うことが必要。
- ・ 全国画一の道路構造での整備だけでなく出来るだけ早く完成させるための方法(構造規格)を考えていくことが必要。(山陰道の完成2車線計画等)
- ・ 道路整備においては、直面する様々な状況変化(交通需要の変化や関連計画の見直し等)を考慮し、弾力的な対応を図ることが必要。

● NPO・NGOの参画

- ・ アメリカやEU諸国のNPO・NGOのように、道路問題に対して単なる参加ではなく、国や地元自治体とともに政策を作り上げるシステムを構築することが必要。

● 規制緩和の影響

- ・ 道路を整備したはいいが、そこを通る公共交通機関がなければなんのための道路かわからなくなる。道路整備と合わせて、空きタクシーを乗合にするなど、民間を活用した公共交通の利用促進を図ることが必要。

● 道路財源

- ・ 島根県では道路特定財源だけでは予算が不足することから、県単独事業を入れて道路整備を進めている。財政状況がさらに厳しくなるこれから、道路整備を如何に効率的に行っていくのが大きな課題。

岡山県道路懇談会

岡山県道路懇談会(第1回:平成14年4月22日、第2回:平成14年5月30日)において、これからの岡山県の道づくりに関して、様々なご意見・ご提案を頂いています。



道路懇談会での主な意見

● 道路整備の視点

<経済効果、経済効率>

- ・ 高速道路の整備効果を地域に波及させるため、**インターチェンジと各地とを結ぶ道路をもっと整備**すべき。

<生活者重視>

- ・ 住宅地においては、道路の量より、**生活空間としての質**(景観、バリアフリー、広幅員な歩道等)や**人の命を守る、人の生活を守るという視点を持って整備**することが必要。

<高齢化社会への対応>

- ・ 高齢化社会を迎え、自転車や歩行者が走りやすい、歩きやすい、安全で快適な環境がこれからますます必要である。

<岡山らしさの創出>

- ・ 街路樹を統一的に。地域性(県民性)を育てて行けばよいのでは。

● 道づくりの方向

<渋滞対策>

- ・ 都市部では、交通渋滞が慢性化している。**ボトルネック箇所の早期対策**を。

<地域連携の強化>

- ・ **既存の道路や施設を有効に活用し**、県全体としてバランスのとれた道路整備を。
- ・ 県北の住民にとっては、**岡山まで1時間以内に行きたい**というのが悲願。
- ・ 山間部では、地域間を連絡する道路が不十分。

<安全・安心、快適性の確保>

- ・ 通学するには、狭くて危険な道路が今もあり、人の命を守る、人の生活を守る道路の**早期整備**を。

● 事業の進め方

<住民参加>

- ・ 道路工事の目的(走行性向上、環境改善等)を**もっと住民に対して説明すること**(コミュニケーションの充実)が必要。

<重点化、メリハリの利いた取り組み>

- ・ 重点的にここにこれだけ投資すれば、全体はこれだけよくなる、というポイントは限られてくる。重点的にメリハリがあるような投資を。

<部局間等の連携>

- ・ 昔の知識や経験をうまく蓄積し、同じ問題で立ち止まらないようなシステムの構築を。
- ・ 道路と開発、都市計画、あるいは道路管理者と公安委員会が一体となった、行政内のネットワークづくりが必要。

<工事等の適正な進め方>

- ・ **年度末に集中する工事は、分散化**を。

広島県道路懇談会

広島県道路懇談会（第1回：平成14年3月5日、第2回：平成14年4月24日）において、これからの広島県の道づくりに関して、様々なご意見・ご提案を頂いています。



道路懇談会での主な意見

● 道路整備の必要性

<都市部>

- ・ 渋滞時に通常時の何倍も時間を要する道路は、道路の機能を果たしているとは言えない。
- ・ 渋滞のひどい箇所では、（ソフト施策としては）総量規制しかないが、それができなければやはり道路が必要。

<中山間地>

- ・ 最近では都市中心の考え方になっているが、どこに住んでいても人が生きるための最低限の保障や保健医療を享受するためには、やはり道路整備が必要。
- ・ 豊かで質の高い暮らしをすることと、道路の供給量の拡大というのは、時代が変わっても直結している。基幹となる道路はやはり必要。

● 道路整備の進め方

<選択と集中による重点的な道路整備>

- ・ どの道路が一番大切か、優先順位はどうか、集中的な投資で目に見える整備が必要。

<無駄のない効率的なネットワークの構築>

- ・ 県境の道路の整備に問題。
- ・ 大きな道路（高速道路等）と生活する道路の繋ぎに問題。
- ・ まちづくり、公共交通、施設等を点と線ではなく、面的に整備することが必要。

<事業評価>

- ・ 現在進行中の事業も含めて、既に実施したことに対する検証（事業評価）が重要。

<民間活力の活用>

- ・ NPO等民間の活力を活用し、地域の活性化などの総合的な対策の一環として道路を整備することも必要。
- ・ 道路整備を補完するようなことで、NPOや住民が担える部分があるのではないかと。

<地域に応じた課題への対応>

- ・ 都市圏の課題、中山間地の課題、地域ごとに課題を整理することが必要。

<対話型行政の推進>

- ・ 一般の方に対して、道路に関する認識を深めてもらうための取り組みが必要。

<既存ストックの有効活用>

- ・ 高速道路の利用料金が低い。弾力的な料金設定により、高速道路の有効活用（トラックの一般道路の夜間通行を高速道路へシフト、など）を。
- ・ 中山間地あたりでは、暮らしが成り立たなくなる状況の中で、造った道路が使われるように新しいモビリティの形態、例えば自家用車のタクシー化等、道路サイドはもとより、交通対策を検討することが必要。
- ・ 既存道路の活用と合わせて、関連するソフト施策の実施を。
- ・ 地域の発展に資するよう、道路を活用する方策を検討することが必要。

<道路の質の向上>

- ・ 環境や景観への配慮など、道路整備の質の向上を図ることが必要。
- ・ 道路関係の調査研究など、基礎的な部分への予算も必要ではないかと。

山口県道路懇談会

山口県道路懇談会(第1回:平成14年1月29日、第2回:平成14年3月15日)において、これからの山口県の道づくりに関して、様々なご意見・ご提案を頂いています。



道路懇談会での主な意見

● 高速道路

- ・南北が高速道路で結ばれておらず遅れ気味。山陰と山陽をつなぐ道路整備をもっと進めるべき。
- ・事故や災害時に迂回路の無い道路が多い。
- ・山口県は、九州と関西の通過地点。通過交通を排除する道路整備を。

● 一般道路

- ・主要な道路の整備と生活幹線道路の整備は並行して行うことが必要。
- ・災害が起こりやすい箇所については迂回路としての道路が必要。
- ・山口県は多くの自然や観光地を有する。歴史・自然を活かした道路整備が必要。
- ・都市部では、課金等による自動車流入制限等が必要。

● 交通安全・バリアフリー

- ・追い越し車線について見直すことが必要。ゆずりあうための退避場所(退避路・駐車スペース)の設置がよいのではないかと。
- ・歩道を広げるのは大切であるが、どこの道も歩道を広げるのは避けるべき。一律でなくて良いのでは。また、都市部では、ミニ公園を設置するなど、歩いて気持ち良いまちづくりを。
- ・車道横断防止柵や照明整備による交通事故防止策が必要。
- ・歩行者と自転車を分離し、安全な道路づくりを行うことが必要。
- ・高齢者や身体障害者が安全に利用できる道路整備を。
- ・計画の段階で身体障害者の意見を聴くことが必要。

● 自転車

- ・放置自転車は、景観上・安全上問題である。早期対策を。

● 標識

- ・標識は、利用者の立場で、わかりやすく。
- ・起点・終点や分岐の標示の仕方についての検討が必要。

● 道路工事

- ・電線の地中化工事で5～6年同じ所を掘ったり埋めたりして大変効率が悪い。

● 道路行政

- ・厳しい財源の中、既存施設を活用する視点が必要。評価指標の確立と整備順位の整理を行い、目標をはっきりと示していく事が必要。
- ・明確な哲学により、高速道路、バリアフリーの問題など、道路の造り方を考えれば、利用者にも、財源の問題も含めて理解が得られるのでは。

自治体ヒアリング（中間とりまとめ）

地域を代表する意見・提言を今後の道づくりに反映させるために、中国地方の各県知事及び市町村長の方々から今後の道づくりのあり方について多くの意見を頂きました。

道路行政への不満

- ・首都に人口が集まりすぎる日本は後進国。高速道路は国が責任をもって整備すべき。
- ・大都市の道路が、道路の予算を食っている。事業費の安い中国地方であつたら道路が何本もできる。
- ・地方の時代、地方分権と言いながら、地方の道路整備を一方向的に切り捨てかねない国の財政政策は容認しがたい。
- ・山陰は東西に海岸線が長く、国防上の観点からも道路網の整備が必要。
- ・立派な道路を少しではなく、そこそこの道路を早く。
- ・公共事業の進め方として費用対効果だけでなく、優先順位のあり方を検討することが必要。
- ・過疎地域だから道路を造らないではなく、道路がないから過疎化が進んでしまう。そういうところに道路を整備することで過密人口を分散させ、よりよい生活環境を創造するような計画をすべき。
- ・過疎・高齢化が進む今日では、都市・地方を問わず、医療・福祉・生活・教育面からの道路基盤の整備は重要。
- ・災害等でトンネルが通行止めになった際、代替路がないために地域が分断される。災害時に備え、代替路として機能する道路整備を行っておくべき。
- ・道路が狭く、消防車も入れないところがある。
- ・地形が急峻で、積雪・凍結・降雨時には交通事故が多発する。地域、季節的なものにも配慮した難所解消が必要。
- ・生命線として必要な道路は、交通需要だけで語るべきでない。
- ・道路が要らないというのは都会のエゴ。都会は地下鉄・鉄道・バスなど多くの手段があるが、地方は道路のみ。
- ・町の中心部でさえ、大型バスが乗り入れが出来ない。今後も道路整備は必要。

財源について

- ・舗装の老朽化などによる維持補修費の増大に対応した補助の増額が必要。
- ・道路整備の特定財源として使われないのであれば減らすのが筋。
- ・裏負担が多くなると単町事業ができなくなる。負担率を下げるか特定財源の地方分を増やす等の救済措置を。
- ・道路特定財源のうち、地方分は国分から見ると低い。
- ・今後の省エネ車の開発などを勘案すれば、重量税等を拡充することが必要。
- ・環境派、交通安全派、健康志向派など、いろいろなグループとの意見交換が必要。
- ・道路特定財源を一般財源化するよりも、補助事業や地方への配分の拡大を。

道路行政に求める新たな取り組み

- ・地域特性、道路の性格に合わせて整備できるように構造基準を弾力的なものにすべき。
- ・中山間地域の道路は2車線にこだわらず、1.5車線でも事業採択を。
- ・高速道路は、交通量の少ないところでは2車線でもよいので早く整備を。
- ・早くできるなら、町にとっては農道も歓迎。
- ・国道、県道等、道路管理者がバラバラである。道路は国土交通省で一本化すべき。
- ・今後の公共事業は、港湾などへの甘い投資は避けるべきであり、生活道路中心に政策を変えることが必要。
- ・高速道路の料金を下げれば2号の渋滞が緩和する。

経済界・有識者ヒアリング

中国地方を支える経済界や有識者の方々から、今後の道づくりのあり方について多くの意見を頂きました。

● 高速道路等の整備

- ・ 高速道路は繋がらないと効果が発揮できない。計画決定されてから着工・完成するまで時間がかかりすぎる。重点投資による早期完成が必要。
- ・ 東京一極集中になるような仕組みが出来ている。国土の均衡ある発展を考えれば、**基幹となる道路の整備は中央・地方万遍なく行うことが必要**。
- ・ 効率の良いところだけに投資すれば、大都市だけに人が集中する。都市部・地方部ともインフラ整備は遅れている。
- ・ 地方の経済を支えているのは公共事業。**均衡ある国土の発展は必要**。東京一極集中は問題。

● 高速道路料金

- ・ 高速道路の料金体系は地方にとって高すぎる感がある。
- ・ 地方部では、夜間割引の実施や、キロ当たり単価の変更等、利用促進を図るべき。
- ・ **高速道路の料金設定にあたっては、経営的発想が必要**。

● 都市部・中心市街地

- ・ **都市部の渋滞対策を推進すべき**。
- ・ 中心市街地の空洞化が著しい。人を住まわせ、人を集めるまちづくり・みちづくりが必要。

● 道路工事

- ・ 公共事業批判の一因は、年度末に集中する道路工事にある。工事は効率的、統一的に実施すべき。

● 市町村合併

- ・ 市町村合併には道路網の整備が大きな課題となる。市町村合併を見据えた道路整備が必要。

● 重点化・効率化

- ・ 優先順位をつけて道路整備をすべき。
- ・ 既に発展したところは放っておくことも必要ではないか。バランスをとることが必要。
- ・ **供用時期を公表すべき（目に見えるみちづくり）**

● 情報公開

- ・ 道路の供用時期を公表すべき。
- ・ 道路の計画は、早い段階から住民にわかりやすく提示を。

● 道路特定財源

- ・ 地方の道路整備は遅れている。整備に必要な財源は確保すべきで、税率も下げるべきでない。
- ・ 道路特定財源の使われ方をもっとPRすべき。一般の人に、道路特定財源が道路以外にも使われている（鉄道の連続立体交差事業等）ことを理解してもらうことが必要。
- ・ 道路特定財源は、受益者負担の原則に則り、道路整備に使うべき。一般財源化すれば地方自治体の財源を圧迫。
- ・ **道路特定財源の使い方は、地方の道路整備が終わった段階で議論すべき**。

女性懇談会

道路全般にわたって、様々な立場の方々からのご意見を頂くため、平成14年3月11日、平成14年6月27日の2回にわたって女性懇談会を開催しました。

道路全般に対して、普段から感じられている不満や今後の道路政策のあり方について、女性の視点から多くのご意見を頂きました。



女性懇談会での主な意見

● 道路整備の意義について

- ・道路は繋がって効果を発揮するもの。厳しい財源の中にあっても必要なものは整備を進めるべき。
- ・道路整備は観光にとって重要な要素。
- ・側溝蓋掛けなど、**工夫次第で安価に使いやすい道路が実現できる。**

● 高速道路の料金について

- ・高速道路の料金は高い。**航空会社のように料金値下げの実験を行ってみたら良いのではないか。**
- ・目的別（物流・私用等）で通行料金を替えたらいのではないか。**高速道路定期券（ex.1ヶ月乗り放題のパス）をつくってはどうか。**

● 都市部の道路整備について

- ・生活道路に多くの車が流入し、危険。
- ・**ヒートアイランド対策など環境問題を真剣に考えるべき。木陰や休憩スポットの整備を。**

● 歩行者・自転車について

- ・ベビーカーを押したり、車いすに乗ったことがない人が、歩道整備の計画を立てている。行政はもう少しバリアフリーの事を勉強するべき。
- ・自転車専用道路をもっとつくるべきである。
- ・車道を縮め、歩道を広げるなど、**今後は、人主体の道づくりを進めることが必要。**

● 駐車場・駐輪場について

- ・駐車場・駐輪場の整備が進んでおらず、利用に不便。違法駐車・駐輪の原因となっている。**マナー啓発の取り組みを。**

● 道路管理について

(標識)

- ・標識の設置位置・内容（表現）などがわかりにくい。イメージで瞬時にわかるような工夫が必要。
- ・標識の種類が多すぎる。全てを理解している人は少ないのでは。標識の意味・読み方など、市民に学習の機会を与えることが必要。

(舗装)

- ・歩道のブロック舗装は、**ベビーカーや車いすにとっては振動で不快。**周辺住民等利用者の意見を良く聴いて整備してほしい。**また、贅沢すぎる道路と思われる箇所もよく見かける。**
- ・小さい道路や田舎の林道では、舗装に間伐材などのチップを使うなど、**環境面への配慮が必要。**

(その他)

- ・**道路の掘り返し工事が多すぎる。**道路の凸凹により、自転車等の通行が危険で不快。
- ・**構造の規制（しぼり）をはずして、NPOなど地域が主体となって「道ぶしん」的に安くできるようなシステムを考えるべき。**

● 情報公開、意見収集、住民合意について

- ・情報公開に町内会・婦人会を利用するのはなじまなくなっている。市町村の新たなコミュニティに合わせる**必要がある。**
- ・市民に正確に情報を開示し、市民の意見を十分取り入れた整備を行うことで、市民にも責任感を持たせればよいのではないか。
- ・行政が作成するパンフレットなどを手にすることがないし、道路整備に係る学習の機会も限られている。パンフレットの配布箇所や、**CM・ドラマの有効活用など、広報の仕方を工夫することが必要。**
- ・**子供にもインフラ整備の重要性・課題などを説明することが必要。**

学生懇談会

道路全般にわたって、様々な立場の方々からのご意見を頂くため、平成14年3月12日、平成14年7月4日の2回にわたって学生懇談会を開催しました。

道路全般に対して、普段から感じられている不満や今後の道路政策のあり方について、学生の視点から多くのご意見を頂きました。



学生懇談会での主な意見

● 道路の意欲について

- ・人工的なものでもよいので、魅力ある道路を整備してほしい。
- ・時間最優先ではなく、ゆとりを感じさせるような道路があっても良いのではないか。
- ・道路を、自己表現の場、人と人との交流の場として開放することも考えられるのではないか。
- ・車は、移動することだけが目的ではなく、空間が個人の生活の一部にもなっている。道路づくりも出発地と目的地を結ぶという意味だけでなく、移動途中の楽しみ・快適さなどを考えるべき。

● 高速道路の料金について

- ・高速道路は料金が高くて、学生は使わないのではないか。

● 歩行者・自転車について

- ・歩行者と自転車を分離し、安全な道路づくりを行うことが必要。
- ・自転車専用道路をもっとつくるべきである。
- ・道路の所々にベンチや休憩場を設置するなど、少しの工夫で快適な歩行環境をつくるのが可能ではないか。

● 駐車場・駐輪場について

- ・魅力を感じる場所があって停まりたいと思っても、駐車スペースがない。駐停車スペースを多く確保し、駐停車が容易に可能となる道路整備を行ってほしい。
- ・都心部における駐輪場の整備促進と同時に、利用促進のための取り組みが必要。

● 道路管理について

(標識)

- ・標識の設置位置・内容(表現)などがわかりにくい。イメージで瞬時にわかるような工夫が必要。

(舗装)

- ・古い街並みにアスファルト舗装は必要ないのではないか。

● 道の駅について

- ・道の駅は、トイレ利用や飲み物が欲しいときに立ち寄る程度。もっと若者受けするように、情報提供の手段・魅力を感じさせるような工夫が必要ではないか。

● 公共交通機関と車利用について

- ・地方部では公共交通機関の利便性の悪さが車利用の増加を生んでいる。道路交通と公共交通機関とのバランスが必要。

● 情報公開、意見収集、住民合意について

- ・地元説明会には将来の利用者となる若者の出席を促すことが必要。
- ・真に得たい情報が得られるインターネットシステムの構築を。
- ・「道の駅」のパンフ等をコンビニにおいてはどうか。
- ・公園・道路等に多く設置してある掲示板で情報公開をしたらよいのではないか。
- ・学校と地域が連携し、道路を造る人を学校に招くなど、道路に関する教育の場をもったら良いのではないか。
- ・道路整備の意図が一般に対して十分に伝われば、たとえ不便であっても合意は得られるのではないか。
- ・利用者や地域からの提案について意見交換ができるような機会をつくってほしい。

中国地方における交通基盤と地域経済 シンポジウム

現政権の構造改革で、各地の高速道路計画が見直される中、地域自らがあべき道路整備の姿を考えるシンポジウムが平成 14 年 5 月 23 日（木）開催されました。行政、経済界、学識経験者の代表 6 人が参加したパネル討論では、地域の現状をもとに、新たな手法などの提言が相次ぎました。

パネルディスカッション参加者

パネリスト（発音順）

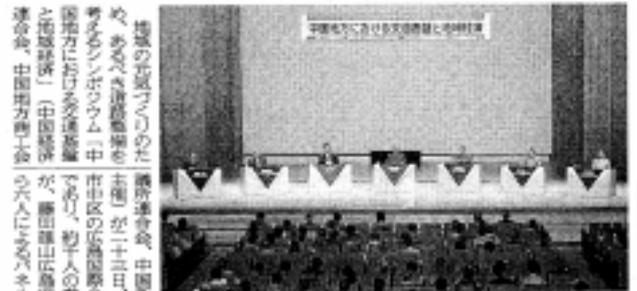
- 澄田 信義氏 島根県知事
- 藤田 雄山氏 広島県知事
- 小嶋 光信氏 両備バス（株）代表取締役社長
- 高須 司登氏 中国経済連合会会長
- 池内 浩一氏 中国地方商工会議所連合会会頭
- 矢田 俊文氏 九州大学大学院教授

コーディネーター

- 河野 一郎氏 中国新聞社論説主幹

道路整備のあり方議論

広島で シンポ 地域経済の活性化狙う



地域の活性化をめざすため、道路整備のあり方などが議論されたシンポジウム「中国地方における交通基盤と地域経済」が、23日、広島市中区の広島国際会議場で行われ、約千人の参加者で盛況を博した。中国経済連合会、中国地方商工会議所連合会、中国新聞社、中国新聞社論説主幹の河野一郎氏がコーディネーターを務めた。

河野氏は「道路整備は、地域の活性化に不可欠である」と述べ、特に高速道路の整備が重要であるとした。また、地方の交通基盤の整備には、国の支援だけでなく、地方自治体の役割も大きいとした。

澄田知事は「島根県では、道路整備を進め、地域の活性化を図りたい」と述べた。藤田知事は「広島県では、道路整備を進め、地域の活性化を図りたい」と述べた。

小嶋社長は「両備バスでは、道路整備を進め、地域の活性化を図りたい」と述べた。高須会長は「中国経済連合会では、道路整備を進め、地域の活性化を図りたい」と述べた。池内会頭は「中国地方商工会議所連合会では、道路整備を進め、地域の活性化を図りたい」と述べた。矢田教授は「九州大学では、道路整備を進め、地域の活性化を図りたい」と述べた。

2002年（平成14年）5月24日 中国新聞

高速道路は国の責任で！

「30分でIC」目指す！



島根県知事
澄田 信義氏



広島県知事
藤田 雄山氏

地方に財源移譲必要！

通行料設定弾力的に！

都市高速の整備急げ！

まず将来像はっきり！



両備バス（株）代表取締役社長
小嶋 光信氏



中国経済連合会会長
高須 司登氏



中国地方商工会議所連合会会頭
池内 浩一氏



九州大学大学院 教授
矢田 俊文氏

中国地方からの緊急メッセージ

高速道路ネットワークの国土政策としての早期整備

- 中国地方における都市構造に立脚した高速道路ネットワークの早期整備
- 都市の役割分担に基づく、都市構造に資する環状道路等の早期整備
- 国際競争力の向上、国家的危機管理への対応のための、高速道路ネットワークの代替性確保

観光などの地域活性化や広域行政の進展のための道路ネットワークの早期整備

- 中国地方の豊かな自然・歴史・文化などを活かしつつ、安全で安心して生活できる地域づくりのための高速道路ネットワークの早期整備（山陰自動車道、中国横断自動車道）
- 救急医療など広域行政の進展、市町村合併の支援等を図るための道路ネットワークの早期整備

地域に即した弾力的な料金設定や道路のインテリジェント化による高速道路の有効活用

- 地域特性（線形、積雪等）や時間特性（夜間通行量等）を勘案した高速道路の弾力的な料金設定（全国一律の通行料金制度の見直し）
- 交通の円滑化・情報提供の充実など、高速道路の利用効率化向上に資するITSの積極的な導入

産学官の連携による地域経済再生に役立つ都市内環状道路やアクセス道路の整備

- 古くから発達した素材型工業や加工組立工業に蓄積された技術や人材を活用し、地域の特性を最大限発揮させるための都市内環状道路・高速道路へのアクセス道路の早期整備
- 地域の得意な先端産業を伸ばすための空港・港湾アクセス道路等の早期整備

整備効果の観点を踏まえた、事業箇所の厳選と投資の重点化

- 地域開発効果なども含めた整備効果による評価の導入
- 整備効果の高い箇所への集中投資による早期供用。整備コストの思いきった抑制による地域経済再生に主眼をおいた投資の重点化

地域特性を勘案したローカル仕様の採用

- 地域特性にあった道路構造（中山間地域の片側1車線道路などの採用）
- 地域の利便性に最適な道づくり（路面電車等との交通連携、歩道のバリアフリー化など）の推進

地方が自ら戦略的な道路整備の展開を図るための道路財源の確保

- 地方への権限・財源の移譲による、地域自らが考える道路整備への転換

道路計画決定における住民の声や地域ニーズへの対応

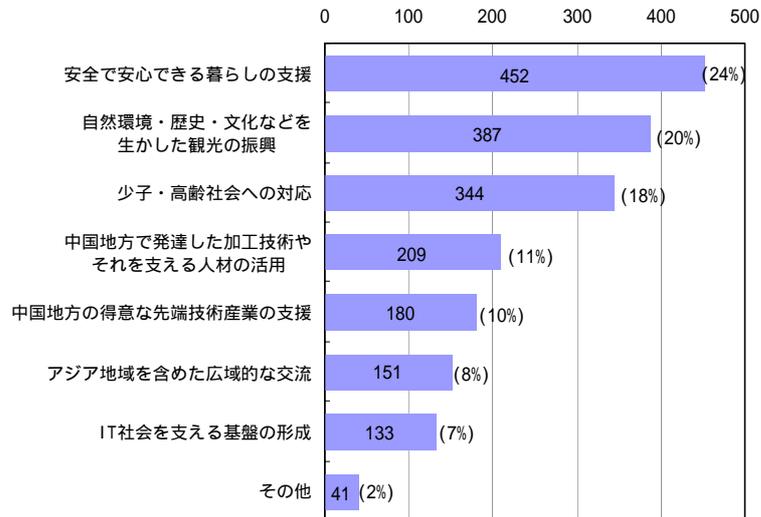
- 計画決定までの手続きの透明性・客観性・公平性確保のための、新たな計画決定プロセスの導入
- 市民参画の取り組みの積極的推進

シンポジウム参加者へのアンケート

686人の方から回答を頂きました

中国地方の交通基盤は、今後、次に掲げるどのような視点で整備したらよいと思われますか？

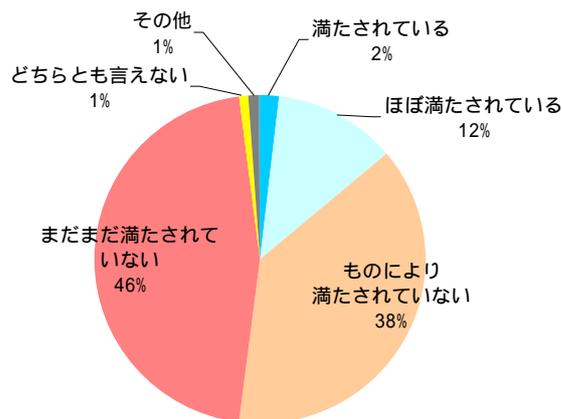
“安全で安心できる暮らしの支援”に資する交通基盤整備が最も望まれています。(全体の約24%)



回答数：1,897 (3つ選択)

日本の道路整備について、「一定の量的ストックは満たされた」という意見もありますが、中国地方ではどうと思われますか？

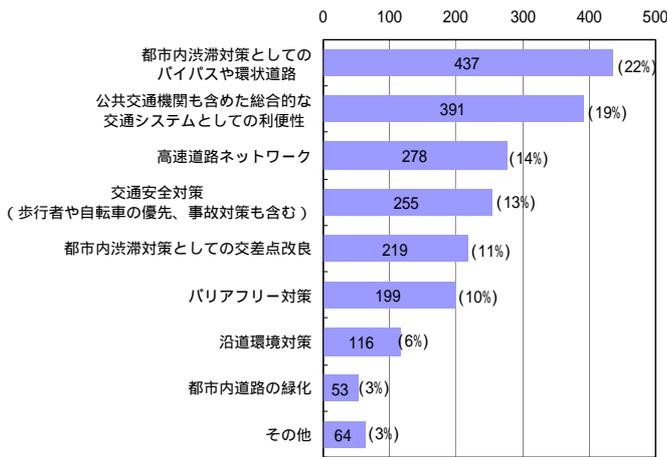
全体の80%以上の方が、中国地方の道路整備は満たされていないと感じています。



回答数：686 (1つ選択)

中国地方が満たされていないものは何だと思われませんか？

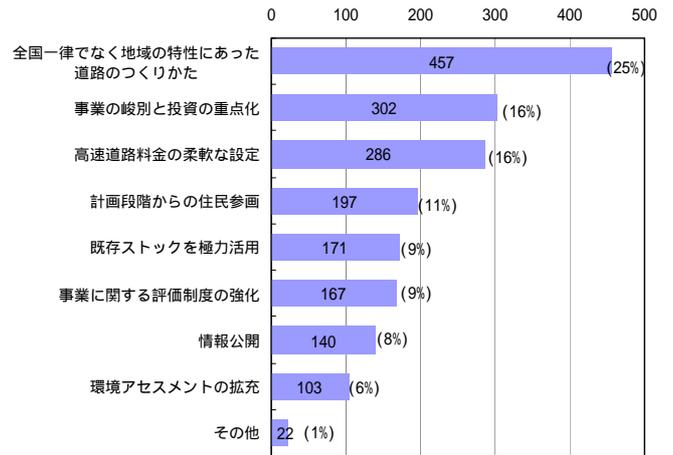
中国地方で満たされていないものとして、“都市内のバイパスや環状道路”（約 22%）“総合的な交通システム”（約 19%）などを挙げる方が多くなっています。



回答数：2,012（複数選択）

今後の道づくりでは、どのような視点で見直しが必要と思われませんか？

多くの方が、“地域特性にあった道路づくり”への見直しが必要と感じています。（全体の約 25%）

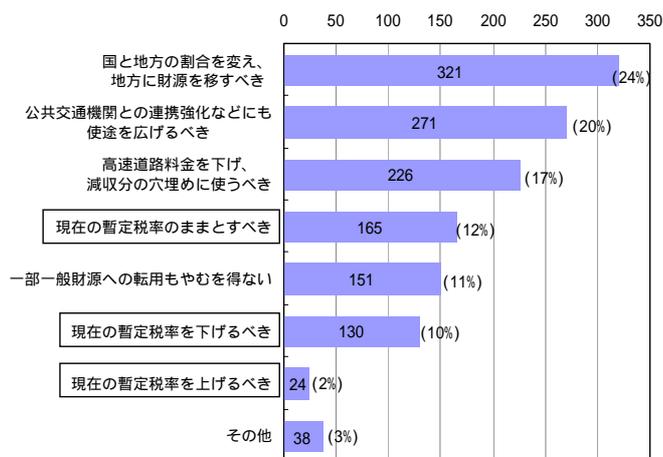


回答数：1,845（3つ選択）

現在、道路特定財源が議論されていますが、道路特定財源についてどう思われますか？

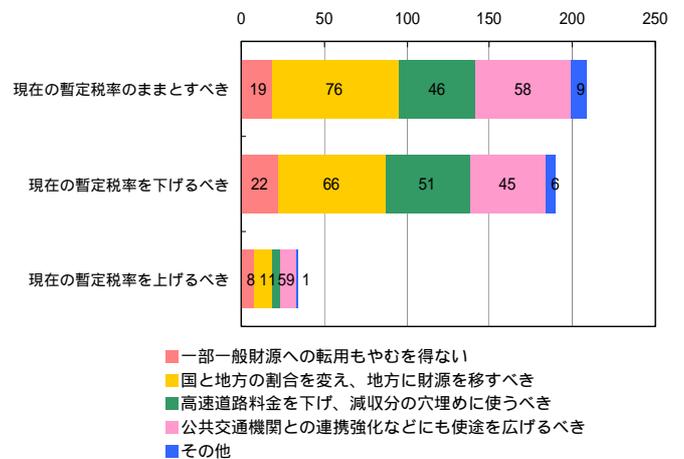
道路特定財源は、“国と地方の割合を変え、地方に財源を移すべき”と回答した方が最も多くなっています。（全体の約 24%）

また、暫定税率に関しては、“現在のまま”、“下げるべき”と回答された方が多くなっています。



回答数：1,326（複数選択）

暫定税率とその他の項目の関係



注）上記グラフは、現在の暫定税率に関する3つの選択項目（左記グラフで枠囲いしてある項目）について を付けた方が、他のどの項目に をつけたのかを集計したものであるため、左記グラフの回答数と一致しない。

日常ご利用の道路に関するアンケート

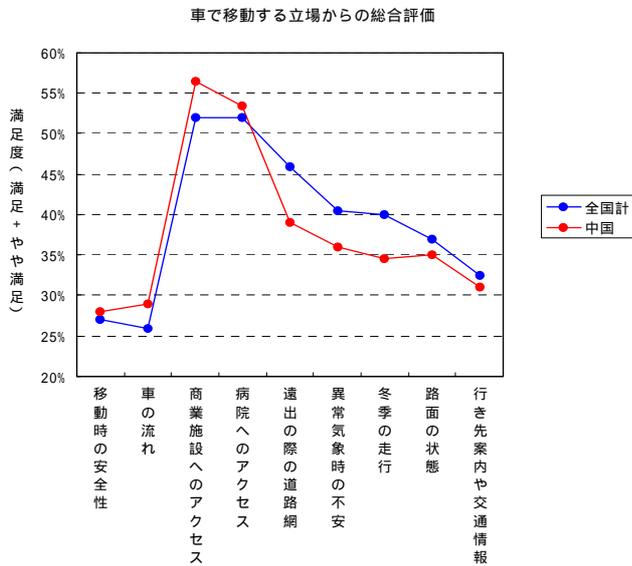
中国地方の居住者を対象とし、「日常ご利用の道路に関するアンケート調査」を実施し、道路が提供するサービスに対する満足度を評価して頂きました。

以下は、アンケートに回答して頂いた2,650人の意見を集計した結果です。

● 全国で一番、

『遠出の際の道路網』に不満あり

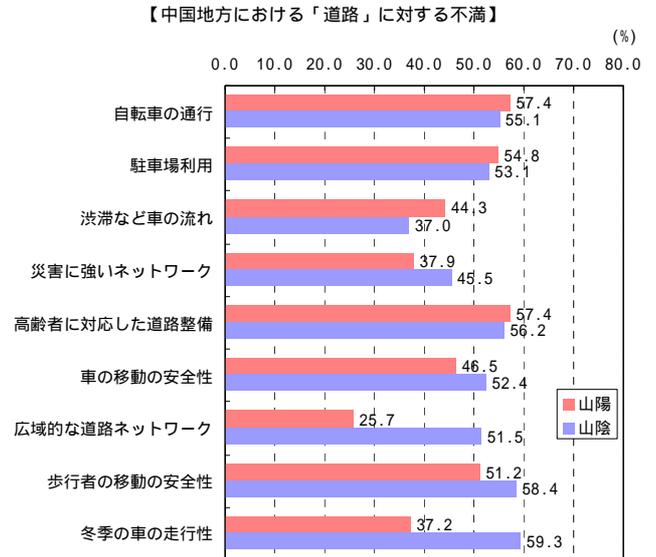
- 中国地方は、全国他のブロックに比べて、「遠出の際の道路網」、「異常気象時の不安」、「冬季の走行」といった項目で不満の割合が高くなっています。
- 特に、高速道路整備の遅れもあって、「遠出の際の道路網」に対する満足度は全国で最も低くなっています。



● 交通円滑化を望む山陽、

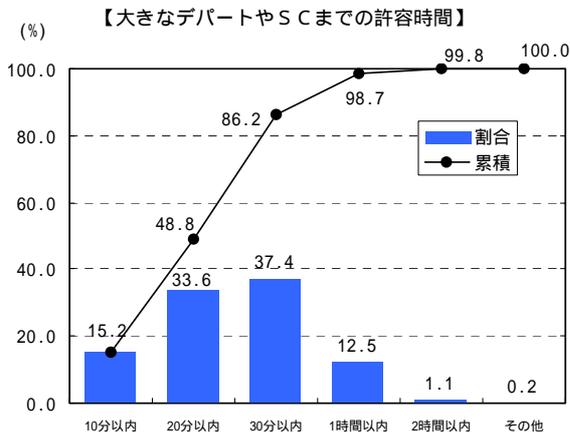
移動の利便性・安全性を望む山陰

- 全体的に、山陽地域の方は、駐車場利用や車の流れなど、交通の円滑化に対する不満の割合が高くなっています。一方、山陰地域の方は、広域的な道路ネットワークや冬季の走行性など、アクセス利便性や安全性に対する不満の割合が高くなっています。



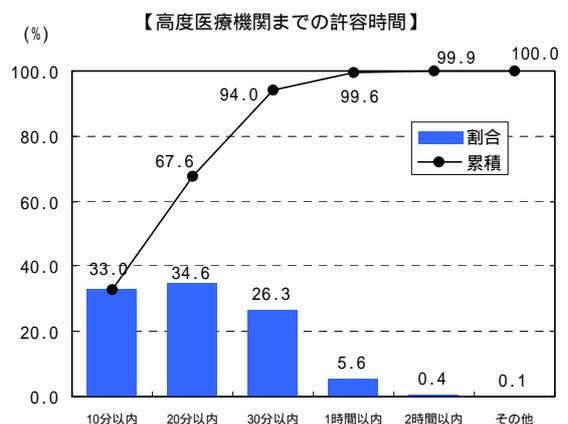
● 大きなデパートやSCまでの許容時間は1時間

- アンケート回答者のほとんどの人が大きなデパートやショッピングセンターまでの許容時間は1時間以内としています。



● 高度医療機関までの許容時間は1時間

- アンケート回答者のほとんどの人が高度医療機関までの許容時間は1時間以内としています。



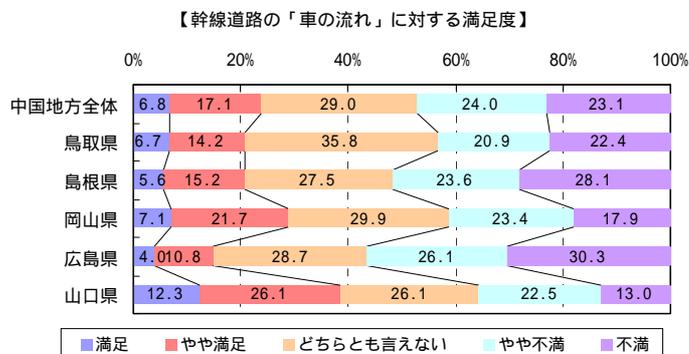
企業活動と道路の利用に関するアンケート

中国地方内にある事業所を対象として、「企業活動と道路の利用に関するアンケート調査」を実施し、道路が提供するサービスに対して、企業の立場から評価して頂きました。

以下は、アンケートに回答して頂いた 1,563 事業所の意見を集計した結果です。

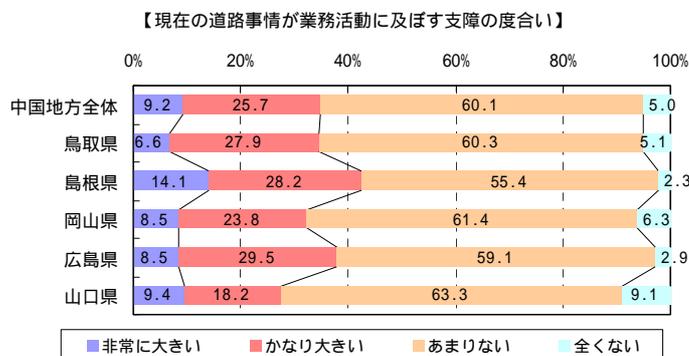
● 広島県で高い、「車の流れ」に対する不満

- ・渋滞箇所を多数有する広島県で車の流れに対する不満の割合が半数以上となっています。
- ・また、高速道路が整備されていない鳥取県、島根県でも不満の割合が比較的高くなっています。



● 道路事情が業務活動に大きく影響

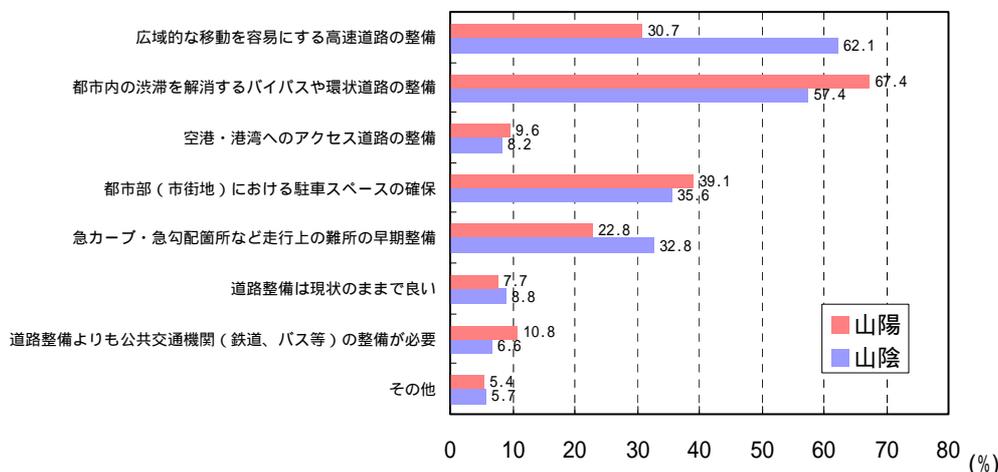
- ・業務活動において、道路事情が大きく影響すると回答した事業所は、約 35%であり、特に、島根県で高くなっています。



● 企業活動にとって重要なものは、高速道路・バイパスや環状道路の整備

- ・業務にとって重要と思われる施策のうち、山陽地域・山陰地域ともに、バイパスや環状道路の整備と回答した企業が最も多くなっており、特に、山陽地域では約 70%と高くなっています。また、山陰では、広域的な移動を容易にする高速道路の整備に対する要望が高く、山陽地域における割合を大きく上回っています。

【業務にとって必要な道路整備】

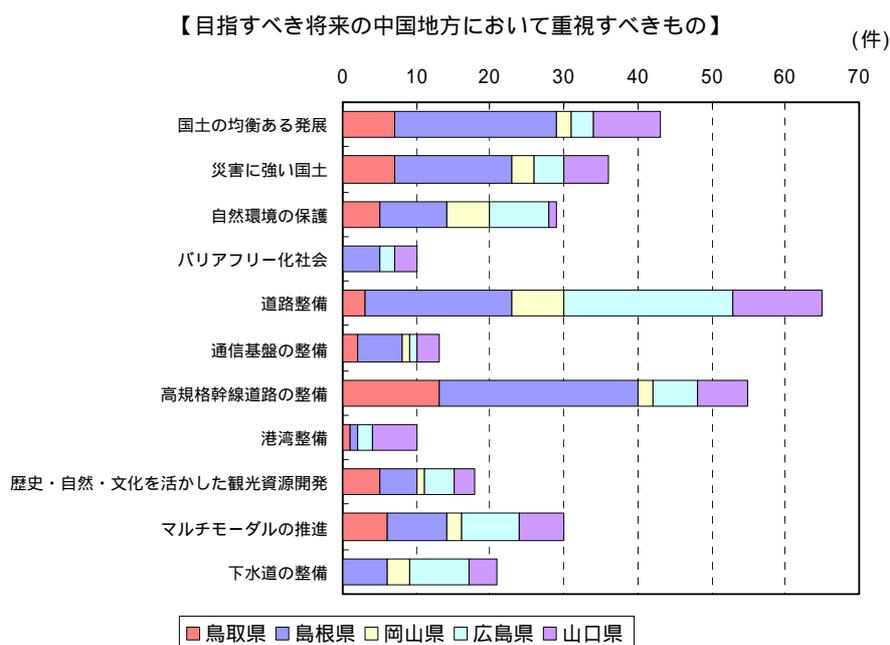


21 世紀のグランドデザインアンケート（中間とりまとめ）

21 世紀のグランドデザインの策定にあたって、皆様のご意見を参考にするため、アンケート調査を実施しています。

● 目指すべき将来の中国地方においては、“道路整備”を重視すべき！

- ・21 世紀の国土のグランドデザイン案に対するアンケートによると、目指すべき将来の中国地方において重視すべきものとして、道路整備や高規格幹線道路の整備に関するものが最も多くなっています。

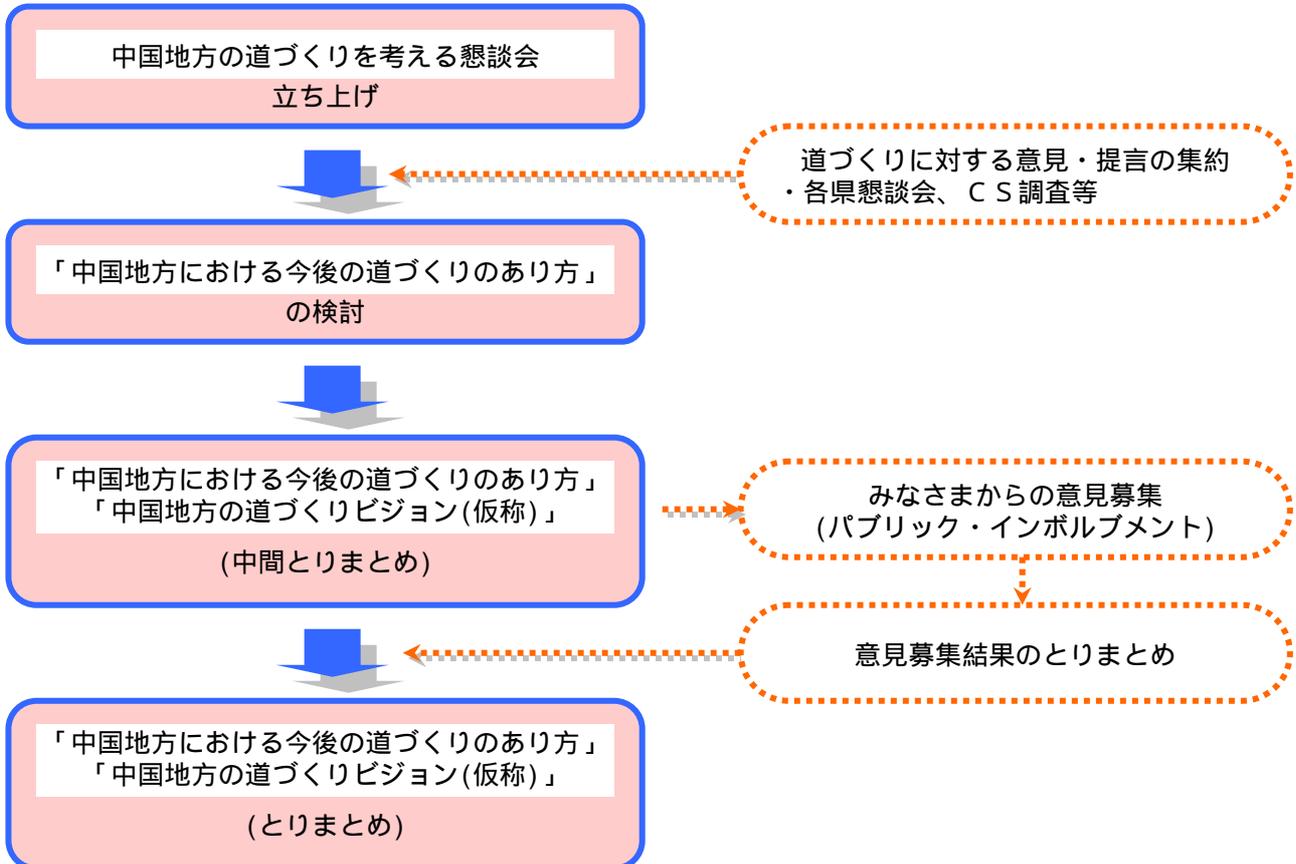


資料 / 「21 世紀のグランドデザインアンケート中間とりまとめ」(国土交通省中国地方整備局；平成 13 年度)

みなさまと一緒に考えていきます。

「中国地方の道づくりビジョン（仮称）」とりまとめまでの流れ

この「中国地方の今後の道づくりのあり方」中間とりまとめを基に、みなさまからの声を幅広く収集し、できる限り反映させることにより、最終的なとりまとめを行いたいと考えています。



ご意見・ご提案を募集します！

中国地方の道づくりビジョン（仮称）の策定にあたっては、みなさまのご意見・ご提案を踏まえて検討を進めていきたいと考えています。これからの中国地方の道づくりはどうあるべきかについて、様々なご意見・ご提案を募集いたします。

送 付 先 ご氏名、年齢、ご住所、ご職業、お電話番号又は電子メールアドレスを明記の上、以下のいずれかの方法で送付願います。

- 電子メール：douro-keikaku@cgr.mlit.go.jp
- FAX：082-221-4396
- 郵送：〒730-8530 広島市中区上八丁堀6-30
中国地方幹線道路協議会 事務局 宛

中国地方幹線道路協議会

問い合わせ窓口

国土交通省 中国地方整備局 道路部 道路計画課
電話：082-221-9231（代表） FAX：082-221-4396
ホームページ <http://www.cgr.mlit.go.jp>