

新たな中期計画

1 . はじめに

今後の道路整備・管理の実施に際しては、人口減少社会の到来や道路ストックの更新投資の本格化などの社会的背景を踏まえ、計画的・効率的に進めることが必要である。このため、今後の道路整備・管理を計画的・効率的に進める上で基本となる方針を明確化する必要があり、平成20年度を初年度とする5年間を計画期間とする「新たな中期計画」として取りまとめる。

「新たな中期計画」では、道路特定財源制度の廃止に際し、道路のみ事業費を閣議決定している仕組みを改める。具体的には、事業費ありきの計画を改め、計画内容を「事業費」から「達成される成果」（アウトカム指標）へと転換するとともに、厳格な事業評価、政策課題及び投資の重点化など今後の選択と集中の基本的な方向性を示すものとする。また、他の社会資本整備との連携を図り、社会資本整備重点計画と一体化することとする。

計画期間中の道路整備・管理は、本計画に基づき実施し、その際には、徹底したコスト縮減を図るとともに、道路関係業務の執行に当たっては、無駄の徹底した排除に取り組む。

なお、今後の社会経済の動向や財政事情等を勘案しつつ、必要に応じ、計画を見直すこととする。

2 . 選択と集中の基本的考え方

(1) 地域の実情を踏まえた計画策定と厳格な事業評価

他の社会資本整備との連携を図り、社会資本全体の中での位置づけを明らかにするため、中期計画は、社会資本整備重点計画と一体化する。

「新たな中期計画」を踏まえ、地域づくり・まちづくりとの連携を図り、地域における道路の位置づけや役割を重視して、地方版の計画を策定する。

今後の道路整備に当たっては、最新のデータに基づく交通需要推計結果をもとに、見直した評価手法を用いて事業評価を厳格に実施する。なお、社会経済情勢等に大きな変化があれば、その都度必要な見直しを実施する。評価結果に地域からの提案を反映させるなど、救急医療、観光、地域活性化、企業立地、安全・安心の確保など地域にもたらされる様々な効

果についても、総合的に評価する仕組みを導入する。

(2) 政策課題・投資の重点化

これまで蓄積してきた道路ストックの機能を維持するとともに、その利用価値を高め、道路利用者にとってより使いやすい道路とするため、既存ストックの点検や予防保全により、長寿命化を図るとともに、その機能を最大限に有効活用する。生活道路、歩道の整備やバリアフリー化など生活に身近な道路整備の実施に当たっては、原則として、重点的に対策を要する箇所・区間を明確にした上で、この中から、各年度の予算において、地域の実情を踏まえ、事業を優先的に実施する。国、地方を支える基幹ネットワークの整備に当たっては、最新のデータに基づく交通需要推計結果をもとに、見直しを行った評価手法を用いて厳格な評価を行い、既存計画どおりの整備では費用に比してその効果が小さいと判断される場合には、現道の活用、徹底したコスト縮減を図るなど抜本的な見直しを行う。

(3) 徹底したコスト縮減・無駄の徹底した排除

計画・設計段階から維持・管理・更新段階に至る全てのプロセスにおいて、ニーズや地域特性等から求められるサービスレベル、地形や気象等の自然条件などを踏まえ、総合的なコスト縮減を徹底的に行う。特に、地域の状況、道路の利用形態に応じ、道路構造令の弾力的運用を徹底する。道路関係業務の執行に当たっては、無駄の徹底した排除に取り組む。

3. 今後取り組む具体的な施策

(1) 活力

基幹ネットワークの整備

経済のグローバル化の進展への対応や、国際競争力を一層強化するとともに、地域経済の強化による地域の自立を支援し、発展する機会を確保するため、高規格幹線道路をはじめとした基幹ネットワークのうち、主要都市間を連絡する規格の高い道路、大都市の環状道路、拠点的な空港・港湾へのアクセス道路や国際物流基幹ネットワーク上の国際コンテナ通行支障区間の解消などに重点をおいて整備を推進する。また、早期にネットワーク全体としての効果を発揮

するため、当面現道を活用するなど効率的に行う。

生活幹線道路ネットワークの形成

少子高齢化が進み、人口減少が進展する中、集落の衰退や産業活動の低下、緊急医療体制の確保など、地方部の活力低下や地域格差の拡大が懸念されている中で、地域において安全で快適な移動を実現するため、通勤や通院などの日常の暮らしを支える生活圏の中心部への道路網や、救急活動に不可欠な道路網の整備を推進するとともに、現道拡幅及びバイパス整備等による隘路の解消を推進する。

慢性的な渋滞への対策

円滑な都市・地域活動を支え、地域経済の活性化を図るため、環状道路やバイパスの整備、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等の渋滞対策を、特に整備効果が高い箇所に対し、重点化して実施する。また、路上工事の縮減、駐車対策、有料道路における効果的な料金施策の実施、総合的な交通戦略に基づく公共交通機関等の利用促進や徒歩・自転車への交通行動転換策の推進、交通結節機能の強化を図る。

(2) 安全

交通安全の向上

道路交通環境をより安全・安心なものとするため、道路の特性に応じた交通事故対策を進めることとして、事故の発生割合の高い区間における重点的な対策、通学路における歩行空間の整備、自転車利用環境の整備等を推進する。あわせて、安全上課題のある踏切に対し、緊急的な対策や抜本的な対策を実施する。

防災・減災対策

大規模な地震の発生時において、橋梁の落橋・倒壊や重大な損傷を防止し、緊急輸送道路の通行を確保するため、橋脚の補強等の耐震対策を推進する。また、豪雨・豪雪時等においても、公共施設や病院などを相互に結ぶ生活幹線道路の安全な通行を確保するため、道路斜面等の防災対策、雪寒対策、災害のおそれのある区間を回避する道路の整備を推進する。さらに、安心な市街地を形成するため、市街地整備や延焼遮断帯、緊急車両の進入路・避難路として機能する道路の整備を推進する。

(3) 暮らし・環境

生活環境の向上

少子高齢化が進展する中、安心して暮らせる地域社会を形成するため、駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路について、幅の広い歩道の整備や、既設歩道の段差解消等のバリアフリー対策を推進する。また、安全で快適な道路空間の形成等のため、電柱や電線類が特に支障となる箇所が無電柱化を推進する。さらに魅力ある都市空間の形成に向け、中心市街地における土地区画整理事業等の市街地整備を推進する。

また、地域資源を活かした美しい道路景観の形成を図り、地域活性化や観光振興を推進する。

道路環境対策

幹線道路の沿道環境の早期改善を図るため、バイパス整備や交差点改良等のボトルネック対策とともに、低騒音舗装の敷設や遮音壁の設置等を推進する。また、騒音や大気質の状況が、環境基準を大幅に上回っている箇所については、関係機関と連携して、重点的な対策を推進する。

地球温暖化対策

京都議定書の温室効果ガス削減目標の達成を図るため、走行速度を向上するなど二酸化炭素排出量を削減する必要がある。京都議定書目標達成計画に基づき、E T Cの利用促進などのI T Sの推進、高速道路の多様で弾力的な料金施策、自転車利用環境の整備、路上工事の縮減等を推進する。

(4) 既存ストックの効率的活用

安全・安心で計画的な道路管理

高速道路から市町村道までの道路橋について定期点検に基づく「早期発見・早期補修の予防保全」を計画的に実施して長寿命化を実現し、安全・安心な通行を長期にわたり確保する。また、地域性を踏まえた効率的な維持管理を行い、コストの縮減を推進する。

既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

地域活性化、物流の効率化、都市部の深刻な渋滞の解消、地球温暖化対策などの観点から、E T Cを活用しつつ、効果的な料金施策やスマートインターチェンジの増設等を実施する。

主な指標

施策の方向性	施策	指標
活力	基幹ネットワークの整備	・ 三大都市圏環状道路整備率 【53%(H19年度) 69%(H24年度)】
	慢性的な渋滞への対策	・ 開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間 【約132万人・時/日(H19年度) 約1割削減(約118万人・時/日)(H24年度)】
安全	交通安全の向上	・ 道路交通における死傷事故率 【約109件/億台和(H19年) 約1割削減(約100件/億台和)(H24年)】
暮らし・環境	生活環境の向上	・ 特定道路におけるバリアフリー化率 【51%(H19年度) 約75%(H24年度)】
	地球温暖化対策	・ 運輸部門におけるCO ₂ 排出量 【254百万t-CO ₂ (H18年度) 240~243百万t-CO ₂ (H22年度)】
既存ストックの効率的活用	安全・安心で計画的な道路管理	・ 全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率 【28%(H19年度) 概ね100%(H24年度)】
	既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化	・ ETC利用率 【76%(H19年度) 85%(H24年度)】