

大震災復興から、中長期的に望ましい日本を創り上げていくため、どのような道路システムを、どのような進め方で構築していくべきか。

東日本大震災への対応と課題

- **我が国の国土の脆弱性を再認識**
 - ・大災害が現実にかかることが実証
 - ・今後30年の東海・東南海・南海地震の確率は6～9割
- **非常時におけるインフラの価値を実感**
 - ・三陸縦貫道等は、避難・復旧のための「命の道」として機能
 - ・既往震災を踏まえた対策が効果を発揮
- **複合的な機能や多重ネットワークの重要性**
 - ・早期復旧した高速バス等の道路交通が、被災の大きかった鉄道・港湾の機能を補完
 - ・防潮堤効果や避難場所等、道路が副次的にも機能
 - ・日本海側の幹線道路網が太平洋側の代替ルートとして機能
- **電気・通信・物流等のシステムに依存する現代文明の脆弱性**
 - ・被災の影響は全国・世界の産業活動に波及
 - ・計画停電による交通網の混乱、帰宅難民の発生
 - ・通信の断絶により、避難・輸送にも課題

震災を踏まえて新たに検討すべき論点

- 大災害への備え**
 - 災害大国・日本の社会交通基盤として、どのようにリスクを想定し、国土の危機耐性、回復力を高めていくか。
 - ・道路の構造や規格として、どこまでの対策を考えるか。
 - ・ソフト対策との組合せで、迅速かつ効果的な防災・減災を目指すべきではないか。
 - ・東京一極集中の震災リスクを再認識する中、どのようなリスク回避策を講じていくか。
- 機能のあり方**
 - 国土計画・防災計画や交通全体の中で、期待する機能の考え方を再構築すべきではないか。
 - ・どのような機能を併せ持つべきか。
 - ・多重性、代替性をどこまで追求すべきか。
- サプライチェーンの再構築の支援**
 - 物資輸送上の重要度を反映した「強い」ネットワークを構築すべきではないか。
 - 投資対象を厳選するため、これまで交通量やB/Cを中心に評価してきたが、今後は評価軸を多様化していくべきではないか。
 - ・プライオリティをどう考えるか。
 - ・透明性と事業のスピードの両立をどのように図るか。
- 投資・評価のあり方**

今後の社会・経済情勢の変化

- **人口構成の劇的な変化**
 - ・生産年齢人口の減少
 - ・高齢者の増加

2050年	生産年齢人口4割減
	全体の4割が高齢者
- **地域格差の拡大と地域構造の変化**
 - ・大都市への集中、過疎地域のさらなる人口減少による地域格差の拡大

2050年	居住地域の2割が非居住化
-------	--------------
- **国際競争の激化と対アジア交流の重要性の増大**

日本の貿易に占める割合	対アメリカ	1985	2010
		30%	→ 13%
	対アジア	27%	→ 51%
- **厳しいエネルギー制約と低炭素社会構築の要請**
- **社会資本ストックの老朽化と維持更新需要の増大**

20年後には、50年経過橋梁が過半数

- **厳しい財政状況**

経済社会展望を踏まえた今後の道路政策に関する論点

～人口、環境、財政などの諸制約の下で～

政策課題への対応

経済を支える

- 世界の中で日本経済が競争力を確保するため、産業をどのようにバックアップしていくべきか。

国土・地域を活かす、守る

- 地域構造の変化の中で地域の活力、個性をどのように維持するか。

・交通の果たすべき役割、地域に応じた評価

環境・文化を創る

- 地域特性に応じた快適で良好な空間の形成にどのように貢献していくか。
- 環境先進国・日本を体現する、省エネ・低炭素で快適な交通システムをどのように実現するか。

高齢社会を支える

- 高齢社会における歩行・移動の安全や交通弱者のモビリティをどう確保していくか。

持続可能な形で

- 老朽化する構造物等の維持管理、更新にハード・ソフト両面からどう対処していくか。

進め方について

選択と集中

- 諸制約の下、施設整備・管理についてどのように「選択と集中」を進めていくのか。

透明性の確保

- 国民の共感を得ながら、事業評価など透明で分かりやすい形で進める仕組みをどう作るか。

他モードや施策も含めた連携

- 道路の階層に応じて、地域計画や鉄道・港湾等の関係分野と連携強化を図るべきではないか。

ストックの有効活用

- 地域特性や交通の質に応じたメリハリあるサービス水準を考え、既存ストックをフル活用していくべきではないか。

技術開発の促進

- ニーズに基づく技術開発を進め、技術革新による道路の進化を求めていくべきではないか。