

大項目	中項目	小項目	部会における議論のポイント	要検討事項
0. 現状認識及び基本的方向性			<p>経済の低迷と少子高齢化の進展、地球規模の環境問題など、道路行政を取り巻く経済社会情勢も大きな転換期。                      有料道路制度、道路特定財源制度、特殊法人など、戦後の道路行政を支えたシステムや制度の改革が強く要請されているが、これは道路行政が時代の要請に十分に対応できていないがために生じた利用者や国民と道路政策の間の意識のギャップに起因。                      国民と道路行政のギャップが90年代以降急速に目立つようになっており、既に道路行政は時代の変化に後れをとっている。                      しかし発想を変えれば、今日の時代の変化と改革への要請は、道路政策を切り替えるまたとない機会。                      「量的拡大」重視から、既存ストックの改善と活用を最大限に考慮した「峻別した新規投資と既存施設の有効活用」へ政策を転換。</p>	<p>将来の投資余力の減少に対応した道路整備の考え方                      ・集中整備期間                      ・集中整備区間                      経済社会情勢の変化が交通に与える影響                      ・行動パターンの変化                      ・将来交通量</p>
1. 道路行政システムの改革	評価システムの導入		成果を重視する評価システムをビルトインした行政運営システムの構築	<p>峻別のための評価システムの導入                      ・責任体制の確立                      ・反映のためのプロセスの改善                      ・評価結果の公表                      事業評価の充実                      ・評価点による総合的な評価                      施策評価の充実                      ・求める成果(アウトカム)の明確化                      ・業績の測定                      ・評価結果の施策への反映</p>
	基本制度の改革	(1) 特定財源制度	受益者負担の原則に基づく特定財源制度の活用	<p>今後の道路政策を踏まえた道路特定財源の用途等のあり方                      公平な負担の実現等の観点からの今後の課税のあり方                      自動車新燃料の開発等、社会状況の進展に対応した今後の課税のあり方</p>
		(2) 有料道路制度・料金制度	<p>環境改善、物流効率化、モビリティ向上に資する多様で弾力的な料金政策の導入                      ・混雑区間におけるピークシフト誘導料金の導入                      ・非混雑区間における一定期間値下げや割引制度の導入                      ・ETCの更なる活用(環境ロードプライシング、乗り継ぎ拡充など)</p>	<p>多様で弾力的な料金設定にあたっての考え方                      ・料金設定の施策目標、効果の考え方                      ・料金設定の採算への影響及びそのための対応策                      有料道路制度の役割と今後の展開                      ・有料道路制度のあり方、適用の考え方                      第三者機関の検討状況を踏まえつつ検討</p>
	効率化・透明化の徹底	(1) 効率的な整備手法	<p>都市部、地方部それぞれの地域特性に応じた柔軟な道路構造基準(ローカルルールの導入)                      整備効果早期発現のための手法の導入                      ・部分供用の活用</p>	<p>コスト縮減                      道路整備へのPFIの適用の考え方</p>
	(2) ユーザーの視点に立った開かれた行政運営	<p>個人、企業、NPO等の参加による既存道路管理手法の導入                      ・「公」と「私」のパートナーシップ型の道路管理                      ・日常的、即地的な協働型道路パフォーマンスマネジメント                      ・沿道特性に応じた道路空間の活用                      市民参画型道路計画プロセスの導入                      情報公開の徹底</p>		

論点整理総括表（ 2 / 3 ）

大項目	中項目	小項目	部会における議論のポイント	要検討事項
2．経済活力の増進 ・都市の再生	円滑なモビリティの確保		自動車専用道路、幹線道路、生活道路の機能分化の徹底 既存ネットワークを最大限に機能させる環状道路等への重点投資 既存幹線道路の有効活用の徹底 ・違法駐停車の排除（レッドゾーンの導入） ・路上工事の徹底合理化 都市部の高速道路の利用高度化のための料金政策の導入 ・ピークシフト誘導料金の導入 総合的な交通システムの構築 ・公共交通機関との適切な役割分担	重点投資ネットワークの限定 公安委員会等との協力体制の確立 公共交通に対する考え方
	都市の再生		都市部における渋滞解消、高コスト是正等経済効果の高い事業への重点投資 都市計画道路の整備方針 ・民間の建築活動を誘発する道路の整備 ・都市拠点の形成、中心市街地の活性化、密集市街地の解消など多様な都市再生の課題に対応した面的な道路整備の推進	都市計画道路の整備方針 ・事業の重点化と集中投資 ・都市計画道路の早期見直し
	情報化への対応		E T C の積極的活用 ・弾力的な料金政策の実現 ・E T C を活用した I C 間隔の縮小	情報化への対応の考え方
3．生活の質の向上	歩行者・自転車の重視		歩行者や自転車優先の「生活環境ゾーン」形成の推進	
	都市の品格と文化		文化遺産、都市のシンボルとしての道路空間の重要性 ・適切な維持管理及び当初の姿の復元 ・無電柱化の推進	
4．地域づくり・国づくり	国土・地域ネットワークの構築	(1)地域ブロックを主体とした地域づくり	隣接地域の連携による生活の基礎サービスの格差の是正 ・市町村合併を支援する地域連携道路の整備 ・ネットワーク整備による公共施設整備の効率化（フルセット型整備の見直し）	国土と道路の整備理念
		(2)地域のモビリティの向上	地方部高速道路を有効活用した広域モビリティ型社会の形成 地域の実情に応じた最適な構造による適正規模・規格のネットワーク構築 E T C を活用した I C 間隔の縮小 一定期間値下げや割引制度の導入による利用拡大のための料金政策の導入	
	個性ある都市・地域の形成		地域生活圏を考慮した社会資本整備 土地利用計画等他の計画との総合的・合理的な調整 意志決定と自己責任の明確化	

論点整理総括表（ 3 / 3 ）

大項目	中項目	小項目	部会における議論のポイント	要検討事項
5 . 環境の保全	地球温暖化の防止		環状道路等ネットワーク整備による交通円滑化の着実な推進 自動車交通量の抑制への本格的取組み ・ 自動車利用者を巻き込み、地域が主体となったTDM施策の展開 ・ 多様な料金政策に有効なETC普及のために道路特定財源の充当 低燃費車の開発など環境対策に資する技術開発への積極的取組み ・ 車両の低燃費化などに道路特定財源の充当等	
	沿道環境の改善		低公害車の開発など環境対策に資する技術開発への積極的取組み ・ ディーゼル貨物車の低公害化などに特定財源の充当等 特定の沿道における自動車交通量抑制への本格的取組み ・ 環境ロードプライシングの実施に向けての取組み	
6 . 安全・安心なく らし	安全な生活環境の 確保		高齢化社会を考慮した交通安全対策の推進 ・ 歩行空間のバリアフリー化の推進 ・ 高齢運転者への対応 ・ 寒冷地での除雪・凍結防止	
	災害や救急医療等 緊急時への備え		地域・生命を守るための道路の確保 ・ 豪雨、地震などの災害に強い道路ネットワークの確保 ・ 救急医療、高度医療サービスを確保するための信頼性の高い道路の実現 ・ 大規模な災害時の救援ルート、緊急輸送路の確保	
	維持管理の充実		更新時代を考慮した維持管理体制の充実 ライフサイクルコストに着目した整備の推進	更新時代への対応の考え方