

施策の新規性を踏まえた項立て順序とした。

I 道路政策の現状認識

1. 一定の量的ストックが形成、一定の政策効果
2. これまでの道路政策の課題
 - ① 増大する自動車交通への対応を優先した政策展開
 - ・戦後急激に進展したモータリゼーションへの対応を最優先した結果、歩行者・自転車交通などの利用における使い勝手が欠如
 - ② 「使う」観点の欠如
 - ・道路を「つくる」事に重点、有効に「使う」観点を軽視
 - ・違法駐車、路上工事、歩道上での不法占用物件の放置
 - ③ 道路管理者間や他分野との連携に課題
 - ・ネットワークとしてのサービス水準や地区内での道路の階層性を道路管理者の枠を越えて検証する視点が欠如
 - ・総合交通体系の中での道路交通システムの最適化、沿道・まちづくりとの協調に更なる改善の余地

前回指摘を踏まえ、I・IIの記載順序を入れ替え、これまでの取組を今後の社会動向に即したものに変わっていく事を強調

II 今後の社会経済の展望

1. 本格的な人口減少、超高齢化社会、縮退する地域社会
 - ・日本の総人口 → 2050年 約25%減
 - ・65歳以上の人口割合 → 2050年 約40%
 - ・大都市への人口集積継続、過疎地域の更なる人口減
2. 厳しい財政制約
 - ・政府債務残高 → GDPの約1.8倍
 - ・生産年齢人口の減少、社会保障関係費等の義務的経費の増大
 - ・社会資本の老朽化に伴う維持管理経費の増大
3. 国際競争の激化と対アジア交流の重要性の増大
 - ・我が国経済の世界的地位の低下、アジアの著しい経済成長
 - ・貿易構造が対米中心から対アジアへ移行
 - ・アジアとの繋がりを意識した国際競争力の一層の強化
4. 国土の脆弱性の克服
 - ・東日本大震災等により、我が国国土の脆弱性や低頻度大規模災害への備えの必要性を認識
 - ・震災を教訓とした「災害に強い国土づくり」が必要
 - ・首都直下型地震や東海・東南海・南海地震等の大規模災害への対応
5. 低炭素・循環型社会
 - ・原発事故により我が国のエネルギー需給バランスに曾て無いほどの危機
 - ・省エネの推進、再生可能エネルギーの積極的導入等の必要性

III 今後の道路政策の検討にあたっての基本的な視点

《転換の視点》

1. 「クルマ」主役から「多様な道路利用者の共存」へ
 - ・道路のベーシックユーザーたる歩行者・自転車等「クルマ」以外の多様な道路利用者が共存する空間へ
2. 道路を「賢く使う」
 - ・今後の新規投資への制約
 - ・交通機能を阻害する要因の排除を徹底、地域での道路ネットワーク構成を踏まえた道路の使い方の工夫により、既存道路のパフォーマンスを最大限発揮
3. 利用者ニーズの的確な反映
 - ・国民のニーズは「新たな道路の供給」から「今ここにある道路」の改善へ
 - ・「今ここにある道路」の利用状況や利用者ニーズを的確に把握し改善を進める、Check-Action型の政策運営へ
4. 進化する道路～道路の有する機能や価値の再構築～
 - ・地域・沿道からの新たなニーズに基づく新たな機能や利用の想定
 - ・ICTや乗り物の進化に対応した道路のあり方

今後の政策展開を見据え、新規性の高い施策と強化・充実された既存施策を両輪で展開していく必要があるとの認識に基づき、新たに《更に強化・充実していくべき視点》を追加。

《更に強化・充実していくべき視点》 新規追加

1. 総合的な交通体系の中での道路交通システムの最適化
 - ・各交通モードの整備も一定水準に達した現在、各交通機関がそれぞれの特性に応じて、有機的かつ効率的な交通網を形成することが必要
 - ・各交通モードを連結し、全てのトリップの端末交通を分担する道路の特性を活かし、総合的な交通体系の中での道路交通システムの最適化
2. 国際競争力強化や人口減少局面での国土の再編・強化
 - ・国を牽引する大都市・ブロック中心都市の強化、連携
 - ・地域の核となる都市と周辺の交流の活発化による国土の有効利用、戦略的な観光振興等と併せた移動性向上による活力維持
 - ・人口縮退する地域での機能・役割の効率的な分担を実現する連携生活圏の形成
3. 東日本大震災からの教訓を踏まえた国土の信頼性確保
 - ・大規模広域災害への備え・道路の有する副次的機能の検討
 - ・地域の孤立化や多重性の欠如など災害面からの弱点を再点検し、ミッシングリンク等の広域的な幹線道路ネットワークについて弱点を解消
4. 安全・安心でクリーンな移動の実現
 - ・国際的にも多い高齢者、歩行者・自転車事故への対応
 - ・老朽化する道路ストックの戦略的な維持管理・更新
 - ・低炭素・循環型の交通システムの実現
5. 持続可能で効率的な政策運営
 - ・事業のプライオリティの明確化、重点化・効率化
 - ・早期の事業効果発現・技術開発、発注方式の改善

IV 具体的施策の提案

1. 道路の賢い使い方による多様な道路利用者の共存
 - (1) 多様な道路利用者が共存する道路空間の形成
 - (2) 効果的・効率的な交通事故対策の推進
 - (3) 交通容量を阻害する要因の排除
2. 道路が有する新たな価値の創造
 - (1) 道路空間のオープン化・多機能化
 - (2) 新たな道文化の創造
3. 交通結節点の改善、高度利用の促進
 - (1) シームレスな移動の実現
 - (2) 移動困難者への対応
 - (3) 交通結節点の高度利用の推進
4. 基幹ネットワークの戦略的な整備・活用
 - (1) 大都市・ブロック中心都市におけるネットワークの緊急強化
 - (2) 脆弱な地域の耐災性を高め、国土を保全するネットワーク機能の早期確保
 - (3) 整備プロセスの透明化
5. 防災も含めた国土の信頼性確保
 - (1) 大規模広域災害への備え
 - (2) 豪雨災害に対する道路網の信頼性と安全性の確保
 - (3) 様々な手段を効果的に活用した災害情報の提供
6. 持続可能で戦略的な維持管理・更新
 - (1) 道路ストックの長寿命化
 - (2) 効率的な維持管理の実施
7. 低炭素型の交通システム、道路空間のグリーン化
 - (1) 低炭素型社会への対応
 - (2) 道路空間のグリーン化

今後の交通体系のあり方や我が国の国際競争力向上に向けた取り組みを踏まえ、結節点機能の更なる改善が必要との認識から新規追加。

『今後の高速道路あり方 中間とりまとめ』を踏まえ、具体的施策内容を新規追加

前回部会から具体的施策内容を新規追加

前回部会から新規追加
…前回、「V」は具体的施策の中で記載されていたが、施策の進め方に関する事項については、明確に切り分け

V 施策の進め方についての提案

1. 利用者との協働による道路の総合的なマネジメントの導入
 - (1) 道路利用者の視点に立ったニーズの把握
 - (2) 多様な主体との協働
2. 早期の事業効果発現のための環境整備と評価の充実
 - (1) 事業のスピードアップ
 - (2) 評価システムの充実
3. 技術開発・活用による品質確保と道路の進化
 - (1) ライフサイクルコスト(LCC)の最小化と道路の品質確保
 - (2) 技術開発と民間の技術力活用
 - (3) ITS技術の更なる進展
4. 多様な資金調達、整備・利用のための新たな枠組みの検討
 - (1) 道路の利用を支える新たな枠組みの検討
 - (2) 持続可能で公正な高速道路料金制度への転換
 - (3) 道路の維持、管理、更新などにかかる新たな負担のあり方
 - (4) PPP/PFIの積極的な導入

『今後の高速道路あり方 中間とりまとめ』を踏まえ、具体的施策内容を新規追加