

## 社会資本整備審議会道路分科会建議

## 中間とりまとめ(素案)

## (案1)

## 成熟化社会における今後の道路政策の方向性

～賢い使い方、多様な利用者の共存、新たな価値・

機能の創造を通じた道路の進化～

## (案2)

## 持続可能で活力ある国土・社会の実現に向けた 道路政策の転換

～道路の賢い使い方による多様な利用者の共存～

## (案3)

## 持続可能で活力ある国土・社会の実現に向けた 道路政策の指針

～道路の賢い使い方による多様な利用者の共存～

平成24年3月〇〇日

社会資本整備審議会

道路分科会

## 社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会

## 中間とりまとめ(素案)

## はじめに

- ・我が国の道路は本格的な整備が始まってから半世紀以上が経過し、各時代のニーズに対応しながら整備・改善が進められ、社会・経済の活動を支える社会基盤として大きな役割を果たしてきた。
- ・現在、我が国は、本格的な人口減少、超高齢化社会、厳しい財政制約、国際競争の激化に加え、地球環境問題や震災を契機としたエネルギー制約等、これまでにない困難に直面している。更に未曾有の大災害となった東日本大震災で浮き彫りとなった国土の脆弱性を克服することが求められている。
- ・これらの課題を克服し我が国の明るい将来を築くため、最も身近で基礎的な社会交通基盤である道路の今後の政策はどうあるべきか、既存の枠組みにとらわれず、柔軟かつ大胆な発想をもって幅広く検討するため、本部会では、2011年7月21日以降計〇回にわたり議論を重ね、一定の結論をここに中間的にとりまとめた。
- ・議論を通じて本部会で共有された今後の道路政策の転換の視点は、
  - ①これまでの自動車交通への対応を優先してきた道路政策から、歩行者、自転車などクルマ以外の多様な道路利用者も安全・安心して共存できる道路環境の創出
  - ②厳しい財政と限られた資源という大きな制約のもとでは、道路の適正な利用の徹底や使い方の工夫により、既存の道路を「賢く使う」視点の重視
  - ③一定の道路ストックが形成された今日、利用者のニーズを的確に踏まえた「今ここにある道路」についての改善を中心とした政策運営
  - ④乗物等の進化及び沿道や地域等からの新たなニーズに基づき、これまでの交通機能や空間機能以外の道路の多様な機能・利用を想定する、「道路の進化」の積極的に模索
 であり、この4つの視点を基本としつつ今後の道路政策の具体施策の提案を行った。
- ・今後、この中間とりまとめが、我が国の道路行政関係者において、道路政策をより良い方向に改善する具体的な取組みに活かされるための指針として活用されることを強く期待するところである。

## 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

- ・欧米諸国が馬車交通の時代を経て、19世紀後半から近代的な道路整備を進めてきたのとは対照的に、我が国の道路整備は、戦後の荒廃と国道さえ舗装されておらず砂利道や泥道の克服する段階から本格的に始まった。
- ・モータリゼーションの高まりに対応するため、早急かつ効率的に量的整備を進めることが社会全体の至上命題であり、道路特定財源や有料道路制度など道路を効率的に整備できるシステムを導入し、約60年の着実な整備により、一定の量的ストックは形成されてきた。
  - ・一般国道の舗装・改良 ほぼ完了
  - ・高速道路全体計画 14,000km の約7割が供用
- ・この結果、後述のように、三大都市圏を中心とした都市部での渋滞や地方部での幹線道路ネットワークの防災上脆弱なリンクの存在等の課題は依然として存在するものの、交通事故や沿道環境などモータリゼーションに伴う各種政策課題にも対応してきた。
  - ・交通事故死者数 16,765人/年(1970)→4,611人/年(2011)等
- ・また、効率的な物流や国土の有効利用を通じた経済成長の実現、多様化する消費者ニーズに対応した生鮮食料品や宅配便の全国的な流通など国民生活の豊かさの向上にも道路整備は大きく貢献してきた。

## 2. これまでの道路政策の課題

- ・我が国の経済、社会の発展、国民生活の向上に大きく寄与してきた道路政策であるが、これまでの課題を概括すれば、以下のとおりである。

### ①増大する自動車交通への対応を優先した政策展開

- ・戦後急激に進化したモータリゼーションに対応するため、増大する自動車交通への対応を最優先してきた反面、歩行者・自転車交通などの利用における使い勝手の悪さ及び地域の空間の一部として道路を見た場合の景観上の課題が存在している。

### ②「使う」観点の欠如

- ・量的不足の解消を目的として、これまでは道路を「つくる」ことに重点が置かれてきたため、完成した道路を有効に「使う」観点が軽視されてきた面は否定できない。
- ・例えば、違法駐車、路上工事、歩道上での不法占用物件など、つくられた道路の機能が最大限に発揮されているとは言い難い状況である。
- ・また、道路を効率的に「つくる」ための制度は導入されてきたが、できた道路を「賢く利用」するための制度が不十分であるほか、大型車の重量違反など道路の不適正な使用による道路構造物への影響等の問題も存在している。

### ③道路管理者間や他分野との連携に課題

- ・道路管理者毎に整備・管理を行ってきた結果、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不十分であった。
- ・使途を道路に限定していた道路特定財源制度のもとでも、交通結節点の整備などの他の交通モードとの連携施策が行われてきたが、更なる改善の余地が残されている。

## 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

我が国の人口は2005年を境に本格的な減少局面へ入る中、総人口に占める65歳以上の人口割合が上昇し、今後世界のどの国も経験したことのない高齢社会に突入。また、大都市への人口集積が継続し、2050年に現居住地の2割が非居住化すると予想されている。

- ・日本の総人口：2005年 1.27億人→2050年 9,500万人(約25%減)
- ・65歳以上の人口割合：2005年 約20%→2050年 約40%

### 2. 厳しい財政制約

国・地方双方ともに債務残高の増加傾向が継続していくと同時に、少子高齢化の煽りを受け、今後更なる生産年齢人口の減少や社会保障関係費等の義務的経費の増大が見込まれ、政府として厳しい財政制約を受けざるを得ない状況となっていく。

国・地方公共団体を合わせた政府の債務残高 GDPの約1.8倍

### 3. 国際競争の激化と対アジア交流の重要性の増大

- ・世界経済において、我が国経済は近年伸び悩み、世界的地位が低下している。  
一方、中国をはじめとする東アジア諸国が生産拠点としての地位を確立すると同時に旺盛な需要を背景として、世界経済における国際競争力を高めている。
- ・それに伴い、我が国の貿易構造も、対米中心から対アジア中心へとシフトしており、今後の我が国の国際競争力向上の観点からアジアとの繋がりを意識した成長を目指す必要がある。
  - ・IMD<sup>※</sup>国際競争力順位：1990年 1位→2008年 22位
  - ※IMD：International Institute for Management Development
  - ・一人あたりのGDP 世界ランキング：2000年 3位→2008年 23位
  - ・対米貿易額シェア：1985年 30.1% → 2010年 12.5%
  - ・対アジア貿易額シェア：1985年 32.8% → 2010年 51.1%

## 4. 国土の脆弱性の克服

未曾有の大災害となった東日本大震災等により、我が国の国土の脆弱性や低頻度大規模災害への備えの必要性が改めて認識されたところであり、今回の震災を教訓とした災害に強い国土づくりの推進が必要となってくる。今後は特に近い将来発生が懸念されている、首都直下型地震や東海・東南海・南海地震等の大規模地震の備えを進めることが急務である。

## 5. 低炭素・循環型社会

東日本大震災の発災に伴う原発事故で顕在化したエネルギー制約により、我が国のエネルギー需給バランスはかつてない厳しい状況に直面している。今後は、省エネルギー化の推進や再生可能エネルギー導入等による低炭素・循環型社会の構築に向けた取組みが必要となってくる。

### Ⅲ. 今後の道路政策の検討にあたっての基本的な視点

I. 道路政策の現状認識、II. 今後の社会経済の展望 を踏まえ、議論を重ねた結果、今後の道路政策の検討にあたっての基本的な視点は、以下のとおりである。

#### <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

- ・道路はクルマのためだけのものではない。特に、都市部の一般道路では、クルマ以外にも、歩行者、自転車、新たなモビリティなど多様な道路利用者が通行している。
- ・クルマ以外の多様な道路利用者の通行環境については、これまでの道路政策においては増大する自動車交通への対応を優先せざるを得なかったため十分に手が回らなかった面があるが、自動車の「台数」を捌く幹線道路ネットワークの整備の進展に伴い、今後はクルマ以外の多様な道路利用者も安全・安心して共存できる道路環境の整備を積極的に推進すべきである。

#### 2. 道路を「賢く使う」

- ・今後の厳しい財政状況や道路ストックの本格的な老朽化に伴う維持管理経費の増大を考慮すると、新規投資への制約がより一層強まることが予想される。
- ・このため、新規投資のみに依存するのではなく、違法駐車・違法駐輪等の交通機能を阻害する要因の排除を徹底するとともに、地域での道路のネットワーク構成を踏まえた道路の使い方を工夫すること等により、既存道路のパフォーマンスを最大限に発揮させることに重点を置くべきである。

#### 3. 利用者ニーズの的確な反映

- ・ストックが絶対的に不足していた道路整備の初期においては、どの地域においても道路整備が望まれ、新たな道路を供給すれば地域にも大きな効果がもたらされ、国民の満足感は向上した。一定の道路ストックが形成された今日では、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」の改善に移行しつつある。
- ・これまでの政策運営は、道路整備の計画を定めそれに基づき新たな道路を供給する Plan-Do 型が中心であったが、今後は、「今ここにある道路」の利用状況や利用者のニーズを的確に把握し改善を進める、Check-Action 型の政策運営にシフトしていくべきである。

### 4. 進化する道路 ～道路の有する機能や価値の再評価～

- ・道路は、人や車両を安全・円滑・快適に通行させる交通機能と都市の防災空間、緑化や景観形成等のための空間機能を有しているほか、地域のパブリックスペースとしても機能しており、地域活動の場、公共・公益的な利用など、沿道や地域からの多岐にわたるニーズに対応してきた。
- ・近年では、オープンカフェなど道路空間の規制緩和による「たまりの場」、「収益活動の場」としての期待や都市部の鉄道駅等の交通結節点での道路の複合的な利用への期待が高まっている。また、日本風景街道など、沿道の歴史・文化資産や景観等を活用した地域振興の取組みも展開されている。
- ・交通機能や空間機能のほかに、道路の有する歴史性や文化性も含めて道路の機能や価値を改めて再評価し、地域や沿道からのニーズに機動的に対応していくことが必要である。また、電気自動車(EV)、パーソナルモビリティなど道路を通行する乗物や情報通信技術(ICT)の進展に対してもインフラ側の道路として適切に対応していく必要がある。

#### <更に強化・充実していくべき視点>

#### 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

- ・成熟社会を向かえた我が国で各交通インフラの整備も一定水準に達しつつある現在、今後はシームレスな移動を実現する観点から、道路、鉄道、海上、航空の各交通機関がそれぞれの特性に応じて適切に役割分担し、有機的かつ効率的な交通網を形成することが必要である。
- ・このため、各交通機関を連結し、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を図るべきである。

#### 2. 国際競争力強化や人口減少局面での国土の再編・強化

- ・今後の激化する国際競争の中で、本格的な人口減少社会を迎える我が国が伍していくためには、国を牽引する拠点地域たる大都市・ブロック中心都市の強化・連携を図り、より機能的なものとしていくことが必要である。
- ・同時に、戦略的な観光振興や、地域の核となる都市と周辺の交流の活発化を図り、地域間で機能・役割を効率的に分担する連携生活圏を形成する等、人口減少のハンデを移動性の向上でカバーする新たな国土・地域構造を求める必要がある。

- 1  
2 **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**  
3 ・くしの歯作戦と呼ばれる道路啓開・復旧手順による被災地への迅速なルート確保、道の駅が避難地、自衛隊の活動拠点となるなど道路の副次的な防災機能や  
4 災害時の道路交通情報の提供にあたっての課題など、東日本大震災での教訓を  
5 今後の大規模災害への備え・対応の検討を進める上で参考としていくことが必要  
6 である。  
7 ・また、我が国の国土の耐災性を高めるため、広域的な幹線道路ネットワークに  
8 ついて、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、その  
9 克服に向けてミッシングリンクの解消や隘路区間の改良など効果的な手法を  
10 選択し、緊急性の高い箇所から重点的に強化することが必要である。  
11 **4. 安全・安心でクリーンな移動の実現**  
12 ・我が国の交通安全の取組は交通事故死者数、死傷者数の減少を見ると着実に成  
13 果があがっているが、諸外国と比較して、歩行中・自転車乗用中の交通事故死  
14 者や65歳以上の高齢者の割合が高くなっており、今後本格化する超高齢化社  
15 会に向けて、交通事故減少のための更なる効率的・効果的な取組を進めるこ  
16 とが必要である。  
17 ・わが国の道路は高度経済成長期に集中的に整備されたため、道路橋をはじめと  
18 した道路構造物が今後急速に老朽化し、補修や更新の増加が想定されており、  
19 ライフサイクルコスト削減を目指した道路ストックの長寿命化など戦略的な  
20 道路管理を行い、これまで蓄積してきた道路ストックを守り、道路として必要  
21 なサービスレベルを確保していくことが必要である。  
22 ・低炭素・循環型社会の構築に向けた対応が求められる中で、運輸部門から排出  
23 される温室効果ガスは全体の約2割を占め、その約9割が自動車に起因してい  
24 ることを踏まえ、自動車単体対策のみならず、低炭素型交通システムの導入や  
25 道路分野での再生可能エネルギーの利用を積極的に進めるべきである。  
26 **5. 持続可能で効率的な政策運営**  
27 ・厳しい財政状況のもと、維持管理費用の増加に伴い新規投資への制約がより一  
28 層強まることが予想される中で、本格的な少子高齢化社会に備えるための基盤  
29 整備の期間は限られている。こうした状況の中で、事業のプライオリティを明  
30 確にして、重点化・効率化を図り、スピーディーに事業を進めていくことが必  
31 要である。  
32 ・効率的な道路整備・管理を進めるため、工期短縮や維持管理コストの削減のた  
33 めの技術開発やITS、発注方式の工夫等を積極的に進めていく必要がある。  
34

- 1 **IV. 具体的施策の提案**  
2 **1. 道路の賢い使い方による多様な道路利用者の共存**  
3 **(1) 多様な道路利用者が共存する道路空間の形成**  
4 **<現状と課題>**  
5 ・近年、道路整備の進展や社会情勢の変化などを受けて、歩行者、自転車、  
6 新たなモビリティ等の多様な道路利用者が安全に安心して共存できる道路  
7 環境が求められているが、歩行空間や自転車走行空間のネットワークは、  
8 連続性の確保、面的な広がり面で不十分な状況となっている。  
9 **<今後の方向性>**  
10 **①道路空間の再配分等による自転車走行空間、歩行空間の形成**  
11 ・車、歩行者、自転車等の多様な道路利用者が共存する道路空間を形成する  
12 ため、道路のネットワーク構成を踏まえ、それぞれの道路の役割、位置づ  
13 けを明確にするとともに、地域の道路を面的に俯瞰して、道路毎に誰が主  
14 役なのかを明確にし、限られた道路空間を有効活用する再配分を推進すべ  
15 きである。  
16 ・幹線道路については、バイパス等の整備による自動車交通の転換や分散を  
17 行いつつ、車道空間を歩行者・自転車等へ再配分することが有効な手法で  
18 あり、バイパス等の整備にあわせて、道路空間の再配分を一体的に計画し、  
19 積極的に実施すべきである。  
20 ・そのため、一定のエリアにおける道路の利用に関して、関係する道路管理  
21 者やまちづくり等の関係機関が一体的な計画を策定し、実施する仕組みを  
22 新たに構築すべきである。  
23 ・また、自転車利用環境の整備にあたっては、自転車道や自転車レーンとい  
24 った自転車走行空間整備などのハード対策から交通安全教育、自転車利用  
25 促進方策などのソフト対策まで、幅広い対策を推進すべきである。



1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25

## ②生活道路における歩行者・自転車優先の徹底

- ・歩行者や自転車が主役となる生活道路は空間の確保が困難な幅員の狭い道路が多いため、空間そのものを安全にするという視点が重要であり、**自動車の速度抑制や通過交通の抑制等を図りながら**、自動車は歩行者や自転車を優先し、自転車は歩行者を優先するという意識を徹底すべきである。
- ・こうした歩行者・自転車優先の価値観を共有するため、教育活動やマナー向上、カーナビの利用による通過交通の抑制など様々な取り組みが必要である。
- ・また、**人優先のエリアづくりを推進するため**、警察が実施する面的速度規制とも連携して、歩行空間の優先的確保（車道幅員の縮小／路側帯拡幅）を迅速かつ積極的に実施すべきである。その際、NPO等の多様な主体との協働により、生活道路における歩行空間の点検等の取り組みをあわせて推進すべきである。
- ・これらの取り組みの推進にあたっては、行政と地域住民との調整や地域での利害調整をコーディネートする仕組みや、事故に関するデータや全国の取り組み状況をモニタリングして公表し、市町村をはじめとする地方公共団体をエンカレッジする取り組みが必要である。

## ③「遅い交通」への対応等の多様な道路利用者の共存

- ・高齢化に対応した一人乗りの低速車両、新たなモビリティ等の「遅い交通」への対応が必要であり、自転車も含め低速レーンの導入等の検討が必要である。その際、「遅い交通」の起点となるモビリティセンターのようなシンボリックなプロジェクト等の推進も必要である。
- ・また、都心部においては、トランジットモール、シェアドスペース等の道路利用者が共存できる空間運用の取り組みが必要である。

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16

## ④ユニバーサルデザイン、無電柱化、通学路の整備等の連携

- ・歩行者、自転車等の移動空間の形成、歩行空間のユニバーサルデザイン、無電柱化、通学路の整備等の関連する施策は一体的に計画し、連携して推進すべきである。
- ・歩行空間のユニバーサルデザイン、無電柱化については、異なる道路管理者が管理する道路により構成されるネットワーク計画が重要である。
- ・そのため、社会資本整備重点計画などで目標を定めて、関係者で共有するとともに、併せて国が積極的に財政支援を行うなど、これまで以上に関係者が連携して取り組むべきである。
- ・子供の安全を確保する通学路についても、計画的な整備の推進が重要であり、目標を定め関係者間で共有すべきである。
- ・また、高齢者や障がい者等が安全で快適に公共交通機関を利用できるよう、公共交通利用促進施策と連携して、バス停の上屋やベンチ、バス停周辺の歩道の整備などを進めるべきである。**その際、NPO等の多様な主体とも協働しながら効果的・効率的な取り組みを進めることが必要である。**

## （２）効果的・効率的な交通事故対策の推進

### <現状と課題>

- ・我が国の交通安全の取り組みは、交通事故死者数、死傷者数の減少を見ると着実に成果があがってきたが、諸外国と比較すると、自動車乗車中の死者の割合が少ない一方、歩行中、自転車乗用中の死者の割合が高く、特に65歳以上の高齢者の割合が高くなっている。
- ・第9次交通安全基本計画では、2015年までに、死者数3,000人以下、死傷者数70万人以下を目標としており、目標達成に向けて、さらに効果的、効果的な取り組みが不可欠となっている。

### <今後の方向性>

- ・幹線道路では、事故危険箇所等において、選択と集中、市民参加・市民との協働のもと、効果的、効率的に事故対策を実施すべきである。その際、高齢者、歩行者、自転車事故の削減に向けて、歩行者、自転車事故が多発する交差点等での対策の重点化や高齢者に対する教育活動などの取り組みが必要である
- ・生活道路では、面的速度規制と連携した歩行空間の確保や自動車の速度抑制対策等について、住民参加、NPO等との協働により、効果的、効率的に事故対策を実施すべきである。
- ・また、面的かつ効率的に危険箇所を把握するため、プローブデータを活用し、地域でヒヤリハット地図を作成する等、重点的に対策を実施する取り組みが必要である。
- ・さらに、環境負荷の小さいラウンドアバウト等の現在取り組まれていない新たな交通安全施策について、我が国のオリジナリティを加えながら、社会実験の実施やガイドライン作成等により施策の導入を進めるべきである。

## （３）交通容量を阻害する要因の排除

### ①路上駐車、路上工事による影響の最小化

#### <現状と課題>

- ・これまでは、路上駐車対策について、公安委員会と道路管理者が連携して、違法駐車を取り締まり、交差点付近のカラー舗装化、駐車場や荷捌きスペースの整備等が実施され、一定の効果をあげてきたが、依然として多くの違法駐車により、渋滞や安全上の課題が存在している。
- ・また、路上工事対策について、関係機関による協議会を組織し、路上工事時間の管理の徹底、工事の平準化及び年度末工事抑制の一体実施などの道路工事調整を行い、全国の直轄国道、及び3大都市（東京23区、名古屋市、大阪市）の主要な道路における年間路上工事時間が約5割減少（2002年度→2010年度）するなど一定の効果をあげてきたが、さらに路上工事の削減を進める必要がある。

#### <今後の方向性>

- ・路上駐車や路上工事による渋滞損失等の影響について、外部不経済を明確にすることが重要であり、そのため、渋滞損失等の影響を面的かつ簡易にモニタリングできる仕組みを構築し、地域住民や道路利用者に対し積極的に公表していくべきである。
- ・また、路上駐車により深刻な社会損失が生じている路線においては、道路管理者と地域の道路利用者が共同で、路上駐車防止に関する地域の自主的な活動等を盛り込んだ実効性のある計画づくりに取り組む必要がある。また、路上工事については、技術的な工夫による通行の安全と必要な交通容量の確保、渋滞損失等のデータやレーンレンタル制度等を参考にした最適な工事時間や時間帯等の設定とその実現のための誘導策の導入等による削減の取り組みが必要である。

1  
2 ②沿道利用変化に伴う影響の最小化

3 <現状と課題>

- 4 ・沿道型商店等の出入り交通が増加することにより、本来想定したバイパス  
5 のトラフィック機能が低下している事例が見られる。  
6 ・沿道商店等が乗入口の設置工事等を行う場合には、道路法に基づく道路管  
7 理者による承認が必要であるが、承認の審査基準に道路交通への影響の視  
8 点が基準化されておらず、渋滞抑制の観点から機能していない。

9 <今後の方向性>

- 10 ・以上を踏まえ、道路法第24条に基づく乗入口の設置工事等の審査基準に  
11 交通の円滑の視点を加え、道路交通に与える影響の確認をするよう措置す  
12 べきである。  
13 ・また、新たな沿道型商店等の立地に伴い渋滞の発生等が予想される場合  
14 においては、沿道土地利用者に対し、立地に伴う道路交通への影響予測の提  
15 出、及び立地箇所から離れた場所も含めた対策の実施を求められる制度・  
16 運用の改善が必要である。

1  
2 2. 道路が有する新たな価値の創造

3 (1) 道路空間のオープン化・多機能化

4 <現状と課題>

5 道路は、自動車や歩行者・自転車それぞれについて、安全・円滑・快適に通  
6 行できる交通機能と都市の防災空間、緑化や景観形成、沿道環境保全のための  
7 空間機能を有している。

8 一方、近年、国民の道路に対するニーズは多様化しつつあり、質の維持・向  
9 上が求められているほか、道路空間に係る規制緩和を想定した新たなビジネス  
10 チャンスへの期待も高まっている。このため、道路空間をより有効に活用する  
11 道路空間のオープン化と、新たな機能を道路に付加する多機能化を進めること  
12 が必要である。

13 <今後の方向性>

14 ①道路の上下空間に建物を建設するための空間

- 15 ・都市高速道路などについては、用地取得が困難な中で整備を急いだため、景  
16 観や交通処理の観点などから見て必ずしも好ましいものとは言えない上、地  
17 震に対する耐震補強や老朽化対策が必要な箇所がある。そこで、線形改良や  
18 幅員拡幅などが必要な具体的な箇所を想定して、立体道路制度の一部既存道  
19 路への活用を可能とする制度拡充を行い、周辺の民間開発と協働し、まちづ  
20 くりと一体して更新する手法を含めて整備を進めるべきである。  
21 ・乗り換えのためのスペースが狭隘で、周辺部に渋滞を引き起こしているが、  
22 隣接用地の買収が困難で整備が進んでいない駅前広場において、道路の上下  
23 空間で駅ビル等と複層的な活用ができるよう立体道路制度の対象道路を見  
24 直し、交通結節点機能の向上や周辺部の渋滞解消のため、駅前広場の立体化  
25 など交通結節点としての機能強化を進めることが必要である。  
26 ・鉄道路線を挟んで地域が分断され、迂回路を使わねばならない地域が存在す  
27 るが、立体道路制度を活用して自由通路を駅ビル等と一体的に整備を行い、  
28 地域分断の解消や、歩行者ネットワークの確保を図るべきである。



1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

## ②たまり場としての空間

- ・2011年10月より、オープンカフェを始めとした食事施設や**コミュニティサイクルのための自転車駐車器具の占用許可基準**が緩和されたところであり、制度改正後の運用状況を分析して効果や課題を把握し、街の秩序や美観を保つため、道路空間の品質の維持や道路の有効活用に向けて道路管理者と地方公共団体を始めとしたまちづくり関係者が連携する仕組みなどを進めるべきである。

## ③収益活動の場としての空間

- ・食事施設・購買施設や広告は、収益活動のための占用であっても、占用主体の選定は原則として先願主義を採っており、また、占用料の額も画一的であることから、公平性を担保しつつ空間を有効利用するため、競合性のある占用物件の占用主体の選定にあたっては一定期間の公募を経て選定するとともに、道路占用の対価の在り方について検討することが必要である。

## ④公共空間としての機能向上

- ・これまで道路空間は、交通機能を重視した使い方がなされてきた。今後はパブリックスペースとしての道路空間において、地域の顔として誇れる景観の形成など、道路の付加価値を高める取組や、津波対策の標高表示を設置するなど、公益に資する空間として活用を進めるべきである。
- ・道路上空の電線類の輻輳などの景観を害する事例が多々見られるため、電線共同溝の整備を始めとした無電柱化による架空電線の減少、**屋外広告物規制当局と連携した野立て看板の撤去・集約、不法占用対策の強化による違法突き出し看板等の適正化**を行うべきである。
- ・道路の景観や風致の維持に向けて計画的に物件を設置させる仕組みや戦略が必要であり、地域協議会の活用や地区の条例に反映させるなど、地域にふさわしい沿道環境を地域と一体となって整備するスキームを検討するべきである。
- ・厳しい財政制約等の原因により街路樹等の適正な維持管理がなされていないことが多いため、街路樹の維持管理に当たっては沿道の**地域住民のボランティア**の力も活用すべきである。

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29

## (2) 新たな道文化の創造

### <現状と課題>

道路は、交通機能に加え、多様な機能を持っているが、これまで、経済性や効率性、機能性を重視した結果、交通機能を中心に、一律に道路整備を続けてきた。

一方、国民の意識の高まりを背景に、住民、NPO、企業と行政等の多様な主体の協働より、地域の特産物や観光資源を活用して地域振興に貢献する「道の駅」や、沿道の歴史・文化、景観や文化的活動を通じて、地域の活性化を図る「日本風景街道」などの取り組みが行われているところであり、**道路が有する多様な機能が非常に重要であると認識されつつある。**

### <今後の方向性>

- ・地域住民等が参画する取り組みが地域にどのように役立ち、効果を上げたかなどを点検・評価する仕組みを加えることにより、住民自らが道路の改善に貢献したという充実感・達成感を感じさせる施策が必要である。
- ・今後、これまでの施策について、道路が持つ機能に着目した資料やデータの収集、整理を行うとともに、①文化が交流する場としての道、②街道文化、熊野古道といった道文化の再発見・保存、③新たな道文化の創造の3つの分類に整理し、道路が交通機能や単なる交流にとどまらない、道路が持つ機能を最大限発揮させることができるように幅広く活用できるような仕組みが必要である。
- ・国が複数の地域にまたがるような施策を束ねることにより、日本の遍路文化、お伊勢参りといった日本を代表するような取り組みにつなげていくことが必要である。
- ・例えば、神宮外苑のいちょう並木や日光杉並木のような国を代表する道を後世に残すため、地域の歴史や文化を踏まえて、道が持つ価値を向上させる取組が必要である。
- ・以上のことを進めるため、地域のNPO団体等と更なる協働により、地域の歴史や文化に根ざし、沿線住民の声を反映した取組を進める。

### 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

##### <現状と課題>

- ・主要な空港、港湾等の交通拠点へのアクセス性は、交通の効率性に影響を与え、国際競争力を大きく左右する。現在、主要な交通拠点については高速道路 I C から 30 分以内のアクセスが概ね確保されているものの、アクセスポイントが混雑している、過度の迂回や右左折を要する等、利便性や連結性の面で課題が散見される。
- ・交通手段は、利用者の自由な選好に基づき、距離、目的に応じて選択されているが、人口減少の著しい地域において、地方鉄道の廃線やバス路線の減少が進行しており、自動車を運転できない者の利便性の観点から課題がある。
- ・これまで、バスの走行性を確保するためにバスレーンの整備を進めているが、その多くはバス<優先>レーンであり、左折車の混入や駐車車両等により走行速度が十分に高まっていない場合が見受けられる。
- ・また、道路は異なる交通手段の乗り換えの場としての機能を有するにもかかわらず、風雨をしのげる快適なバス停は一部にとどまり、駅前では駅前広場や駐輪場等の整備や道路と鉄道の立体交差化が進んでいないため、駅周辺において、交通渋滞や自動車・自転車・歩行者の動線の輻輳が生じている場合があるなど、十分に機能を発揮しているとは言い難い。
- ・今後の人口減少期を迎え、さらなる利用客の減少による公共交通機関の衰退が懸念される中、走行性、乗り換え利便性に優れたシームレスな移動の実現が喫緊の課題である。

##### <今後の方向性>

#### ①主要な空港、駅へのアクセス向上

- ・高速道路 I C と主要な空港、港湾等の交通拠点のアクセス性について、現状を再点検して、両者を大きく迂回することなく結ぶ等、利用者を使いやすいスムーズなアクセスが可能となるよう改善し、交通の利便性や連結性を向上することが求められる。

#### ②公共交通機関への支援

- ・バスの走行性の確保を図るため、朝夕で混雑方向が逆転する区間において、安全性に留意しつつリバーシブルレーンを導入してバスレーンを設置したり、一定程度の利用を見込める路線において、一般車の走行車線と物理的に分離したバス専用レーンや、連節バスが走行・停車が可能な道路構造、上下分離方式による L R T の整備等公共交通機関への支援を進めることが望まれる。
- ・これらのハード整備に加え、道路利用者とのコミュニケーションや啓発活動を通じて、ひとり一人が渋滞や環境、健康等に配慮し、過度な自動車利用から公共交通や自転車の利用への行動変容を促す施策や、相乗りマッチング等の TDM に取り組む民間組織の育成・支援等のソフト施策にも取り組むべきである。

#### ③交通結節点における乗り換え利便性の向上

- ・バスの待合空間の充実を図るため、上屋・ベンチ等の整備を進める外、沿道と連携した快適なバス待合空間の整備等、沿道を含めた道路空間の賢い活用を推進すべきである。
- ・大規模な駅周辺では、渋滞の低減や歩行空間の快適性・安全性の向上を図るため、道路と鉄道との立体交差化や、駐車場の整備・満空情報の提供を含めた案内の充実、上下移動を抑制した歩行者動線の確保等により、交通手段毎の動線の整序を推進すべきである。

#### (2) 移動困難者への対応

##### <現状と課題>

- ・バス路線の廃止が進んでいる中で、今後、自動車を運転できない高齢者の増加が想定されるため、特に人口拡大期に拡散した都市の郊外部において、大量の買物難民・通院難民等の移動困難者が生じるおそれが指摘されている。
- ・地方部においては需要密度が低いいため、公共交通で全ての需要を満たすことは財政的にも困難であり、またエネルギー面からみても非効率である。
- ・これらを踏まえ、道路行政においても移動困難者に対する交通サービスの提供への貢献が求められる。

##### <今後の方向性>

- ・コミュニティバスやデマンドバス等の小規模な公共輸送サービスを確保するため、福祉施策との連携や N P O との協働、I T 活用による省力化等を推進すべきである。

### （3）交通結節点の高度利用の推進

#### <現状と課題>

- ・近年、エキナカ・ビジネスが進展し、駅は単なる通過点ではなく買い物を楽しむ場として需要を喚起する役割も担っている。ターミナル等の交通結節点は、大量の人が集まる空間であることから、国際競争が激化する時代においてそのポテンシャルを十二分に活かし、商業、業務、交流等を効率的に行える都市拠点として、魅力的で利便性の高い空間整備が求められる。
- ・そもそも交通結節点には、異なる交通手段を分離しつつ大量の交通を処理するための十分な容量が必要であることに加え、これらの都市機能の集積を果たすためには、周辺環境との調和に配慮しつつ、空間の高度利用を推進することが必要である。

#### <今後の方向性>

- ・交通結節点に求められる多様な機能を供給するため、駅前広場を立体的に整備することにより、異なる交通手段を分離し十分な交通容量を確保するとともに、その上空を活用することにより都市機能の集積が可能となる。
- ・交通結節点整備を強力に促進するため、特定の地域での集中的な事業を実施するための事業制度の創設、民間施設を含めた立体的な整備を行うための制度拡充を進めていくことが必要である。

### 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

#### <現状と課題>

- ・都市圏では、環状道路などのネットワーク整備が遅れており、国際競争を担う拠点としての機能が著しく低下している。また、大都市流入部のボトルネックなどにより、深刻な渋滞が発生しており、速達性、定時性、快適性を損ね、効率性を阻害している。
- ・ブロック中心都市間でも高速道路による代替路がない、三大都市圏を連結する東名、名神高速にも、越波や降雪による寸断リスクや深刻な渋滞があるなど、大都市・ブロック中心都市間の連絡にも課題が存在している。

#### <今後の方向性>

- ・環状道路など、飛躍的にネットワーク機能を高める抜本的対策を加速するとともに、テレビやラジオなどメディアでも「渋滞の名所」とされるようなボトルネック箇所（例：中央道小仏トンネルなど）への集中的対策を実施すべきである。
- ・同時に、路肩の活用などの運用改善、簡易ICの増設、既設出入口の時間運用、ICTをフルに活用した施策など、ネットワークを最大限活かす工夫により、抜本的対策を待つ間にも、段階的な渋滞低減を図る必要がある。
- ・また我が国は、地震や台風など災害の常襲地であり、大都市・ブロック中心都市間の連携を高め、災害発生時には相互にバックアップ可能となるようなネットワークの多重化が必要である。

#### （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

#### <現状と課題>

- ・高速道路ネットワークが繋がっておらず、観光振興や医療などの地域サービスへのアクセスもままならない地域が存在している。
- ・唯一の国道が災害に弱く孤立しやすいなど、脆弱な地域が残されている。
- ・高速道路の未整備区間でも国道の走行性により、サービスに格差があり、未整備区間でも「速い」、整備済区間でも「遅い」例が存在している。

## ＜今後の方向性＞

- ・東日本大震災でも明らかになったように、我が国の国土は災害が多く、脆弱であることから、どのような形であれ、安全性にも配慮しつつ一刻も早くつなげることが大事であり、必要に応じ、走行性の高い国道も活用し、ネットワークとしての機能を出来る限り早期に確保することが重要である。
- ・その際、交通状況や災害面の点検結果、地域の要望を踏まえ、必要に応じ、以下の「新たな整備の考え方」を導入した早期ネットワーク化が必要である。

### ＜新たな整備の考え方＞

- ① 走行性の高い国道の活用や完成2車線の採用（追い越し車線や災害などを考慮した幅員の確保）
- ② 簡易な形式のICを数多く設置するなど、利便性の向上
- ③ 避難場所としての機能など、防災機能の付加

### （3）整備プロセスの透明化

## ＜現状と課題＞

- ・我が国の高速道路は、主として高速自動車国道と一般国道の2種類から構成されており、さらに高速自動車国道と並行する一般国道も含めれば、整備に至る過程で必要となる手続きの内容や位置づけがそれぞれ異なるため、国民にとって、計画の内容や進捗状況が分かりにくいものとなっている。

## ＜今後の方向性＞

- ・高速道路とこれに並行する国道などは、走行性の高い現道としての活用、地域へのアクセスなど、機能面で見れば相互補完関係にあるとともに、通行止め時の代替としても機能することから、両者の連携を図りつつ、効率的にサービスを構築することが必要である。
- ・高速道路だけでなく、少なくとも一体的に整理が必要な並行する国道などを対象に、例えば、整備計画の制度やその決定の際に意見を聞く第三者機関など、整備プロセスを整理するとともに、その位置づけを明確にし、国民にわかりやすい形で伝達することが重要である。

## 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

#### ＜現状と課題＞

- ・東日本大震災では、これまで進めてきた橋梁耐震補強の効果もあり、緊急輸送路の早期確保に貢献した。道路ネットワークの観点では、日本海側の高速道路が東北自動車道等の補完を果たすなど、道路網がネットワークとして機能した。しかし、東海・東南海・南海地震等大規模地震が想定される地域等において依然として道路網に災害面の弱点が存在する。
- ・道路盛土、道の駅が、避難地、自衛隊等の活動拠点になるなど東日本大震災で発揮された道路が有する副次的機能に鑑み、今後の大規模災害に備えた道路の貢献策について検討する必要がある。
- ・東日本大震災の際に取った道路啓開・復旧手順（”くしの歯作戦”）が、津波被害を受けた太平洋沿岸地域への早期のルート確保に貢献したことを踏まえ、東海・東南海・南海地震等大規模地震が想定される地域等においても迅速なルート確保が行えるようにすることが喫緊の課題である。
- ・東日本大震災では、鉄道が運休したことから、徒歩帰宅者が車道にまであふれ歩行する事態となった。
- ・地震時等において、大規模な火災の可能性、あるいは道路閉塞による地区外への避難経路の喪失の可能性があり、重点的な改善が必要な密集市街地が全国で約6,000ha（2010年度）存在する。

#### ＜今後の方向性＞

##### ①道路網の防災・減災対策による国土・地域の耐災性の向上

- ・個々の道路構造物の耐災性能の向上を引き続き進めること（防災対策）が重要である。
- ・道路ネットワーク全体として災害時の信頼性を向上させるため、ネットワークの多重性、耐災性等を適正に評価し、ネットワークの弱点の克服にむけてミッシングリンクの解消などを進める必要がある。
- ・地域の災害に対する安全性の向上に向け、道路施設が持つ避難地、活動拠点等副次的機能を活用し、減災に貢献することが必要である。
- ・徒歩帰宅者に対する支援方策として、適切な情報提供のあり方等について検討していく必要がある。
- ・災害時の被害を軽減するため、防災上危険な密集市街地において、面的な市街地整備 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が必要である。



1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32

## ②発災後の的確な災害対応の実施

・今後、発生が予想される大規模地震への備えとして、資機材の分散配置を含め、道路啓開、応急復旧計画を事前に準備しておくことは効果的。なお事前準備にあたっては広域の場合、国が主導することが重要である。

### (2) 豪雨災害に対する道路網の信頼性と安全性の確保

#### <現状と課題>

・大規模な地震・津波のほか、降雨等による災害の発生や事前の通行規制によって、道路の利用が制限されている。

#### <今後の方向性>

- ・災害により通行止めとなる頻度・時間等、代替路線を含めた道路ネットワークとしての通行確保の程度（アベイラビリティ）を明らかにした上で、確保すべきサービスレベルと必要な防災対策等の対応を、災害発生状況を踏まえ、検討していく必要がある。
- ・また、豪雨災害等に対する通行規制について、気象特性の変化や社会的影響等を踏まえ、区間や規制基準の設定、運用等について検討していく必要がある。

### (3) 様々な手段を効果的に活用した災害情報の提供

#### <現状と課題>

・特に大規模災害時には、通行止め情報等の大量の情報の集約に時間を要している。また、管理者ごとに情報を提供する等、利用者にとって分かりにくい形で情報提供がなされている面がある。

#### <今後の方向性>

- ・情報技術も活用し通行止め情報等の集約の改善を図るとともに、それを踏まえ、道路管理者・道路種別の違いを越え情報が一元的かつ地図等を活用した分かりやすい形で提供していく必要がある。
- ・このため、道路緊急ダイヤル等を通じた収集、コンビニエンスストア等沿線店舗等一般の方の協力、ITSの最新技術を活用したカーナビ・スマートフォン・携帯電話等の様々なツールによる情報提供を推進するとともに、その周知に努める必要がある。
- ・併せて、道の駅やSA・PAにおいても、情報発信機能を有効活用し、風水害等の災害時の情報をドライバー等への確に発信する必要がある。

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28

## 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

#### <現状と課題>

- ・わが国の道路は高度経済成長期に集中的に整備されたため、今後、道路橋をはじめとした道路構造物の老朽化が急速に進行し、補修や更新の増加が想定される。
- ・現在は、道路橋の計画的な点検、診断、補修、更新を通じた予防保全によるライフサイクルコスト削減を目指して、道路ストックの長寿命化の取り組みが始まっているが、多くの道路ストックを抱える市区町村においては、技術的、財政的な理由により、取り組みが遅れている。

#### <今後の方向性>

- ・長寿命化の取り組みが遅れている市区町村に対する研修、最新情報の提供等による技術的な支援と財政的な支援を継続的に行い、地域で持続可能なインフラ管理の取り組みを進めていくべきである。
- ・国・地方が管理する道路構造物の実態把握のための棚卸しを実施し、具体的には実態データを収集の上、将来の維持修繕・更新費の算定を行い、将来の負担を軽減するために計画に基づく維持修繕を行うこととし、構造物の点検、診断、補修等のサイクルを確実に進めていく。
- ・維持修繕に係る環境整備として、インフラ管理に必要な技術開発・研究の充実や、維持修繕に関わる技術者、担い手の育成・研修の取り組みを進めるとともに、インフラ管理を継続して実施する拠点の整備等を進め、持続可能なアセットマネジメントシステムの確立を図ることが必要。
- ・構造物の長寿命化のためには、大型車両の道路適正利用を促進する仕組みを構築し、大型車両の違反通行データ等の活用、関係機関との連携強化、違反者の公表等により、指導・取締りの実効性を向上させることが必要である。



## （２）効率的な維持管理の実施

### ＜現状と課題＞

- ・ 厳しい財政制約の下で、利用者へ適切なサービスを提供するため、道路の維持管理にあたっては、管理水準等を設定し、利用者ニーズの把握を行いながらコスト等を縮減する様々な取組みが始まっている。

### ＜今後の方向性＞

- ・ 維持管理にあたっては、当該道路が果たすべき役割に応じたサービス水準を確保する必要があり、気候、植生等の地域特性、路面の状況等の現況データを収集・分析し、これに基づく最適な維持管理レベルを設定し、利用者の期待に応えることが必要。
- ・ また、維持工事の性能規定化の推進など、コスト縮減等の様々な工夫・取組みを引き続き進めるとともに、道路情報の広域的な収集や道路管理者間の情報共有を強化し、既に実績がある沿道住民、道路利用者による道路の維持管理への参画、協同をより一層進めていくべきである。

## 7. 低炭素型の交通システム、道路空間のグリーン化

### ＜現状と課題＞

- ・ 国民の環境に対する意識としては、電気自動車、LED照明等の新しい技術を活用するとともに、太陽光エネルギーや並木、街路樹を含め自然が持つエネルギーを再発見し、活用する気運が高まってきている。

道路においても低炭素型の交通システムの導入及び道路空間におけるグリーン化を進め、低炭素・循環型社会の実現に向けて貢献する必要がある。

### ＜今後の方向性＞

#### （１）低炭素型社会への対応

##### ①交通流対策によるCO2発生抑制

- ・ 自動車の二酸化炭素排出量を減らすため、走行速度の向上による実効燃費を改善する観点から、交通流の円滑化による交通流対策を実施する必要がある。
- ・ このため、走行速度を向上させるために効果の高い環状道路等幹線道路ネットワークの整備やボトルネック踏切等の対策を行うとともに、渋滞を回避するための適切な経路選択に効果的なITSの推進を行うべきである。

##### ②低炭素型モビリティへの転換

- ・ クリーンかつエネルギー効率の高い都市内交通体系を実現するため、低炭素型モビリティへの転換が必要である。
- ・ このため、電気自動車や電動バイクを初めとした次世代自動車の普及促進への支援として、SA・PAや道の駅などの道路空間を充電施設の設置スペースに開放するとともに、都市内におけるコミュニティサイクルポートの設置など自転車利用環境の整備・支援などを行うべきである。

##### ③道路施設の省エネ化

- ・ 東日本大震災後の政府全体としてのエネルギー・環境政策の見直しに向けて、道路空間においてもグリーン化を進め、低炭素・循環型社会の構築を推進する必要がある。
- ・ このため、全国的な節電対策を踏まえて、可能な限りLED照明を採用し、省エネルギー対策を推進するとともに、道路区域における太陽光発電など再生可能エネルギー発電装置の活用を検討するべきである。

## （２）道路空間のグリーン化

### ①ヒートアイランドへの対応

- ・ヒートアイランド現象は冷房等の人工排熱の増大により気温上昇を招き、悪循環を形成することから、特に夏場の民間の電力需要を抑制するためにも、道路空間を活用したヒートアイランド対策を実施する必要がある。
- ・このため、沿道地域と連携・協力しながら、都市内における道路空間の再配分にあわせた街路樹の再整備や、芝生舗装やコンクリート舗装などを活用する仕組みを検討する。
- ・また、地方部においては、道路の沿道空間も含め、持続的かつ効率的な維持管理が可能となるような並木の整備を工夫する。

### ②持続可能な社会への貢献

- ・持続可能な社会の実現に向けて、道路分野でもより一層環境に配慮した取組を求められている。
- ・このため、グリーン購入法の特定調達品目及びリサイクル材などの環境に優しい材料・工法をより一層採用すべきである。また、生物多様性に配慮した環境保全措置や、沿道環境改善の取組をより一層行うべきである。

## V. 政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

##### <現状と課題>

- ・道路利用者の移動手段や利用目的は多種多様であり、時間帯等によって利用状況の変動も大きく、こうした状況を踏まえたニーズ把握手法が求められる。
- ・これまでの道路交通調査は、増大する自動車交通量に対応した道路ネットワーク整備のために、幹線道路の混雑箇所を把握することを目的としており、5年に1度、クルマの交通量を中心とした調査にとどまっていた。
- ・また、現在の「道の相談室」や「道路緊急ダイヤル」は、一定の利用がなされているものの、これらの認知度は低く、地域による差も見られる。また、元来、双方は役割が異なるものの、現状では、その利用に混在が見られる。

##### <今後の方向性>

- ・既存の道路をより賢く利用するため、進展したIT技術を活用し、自転車・歩行者も含めた道路の使われ方等を、**利用目的**に応じたデータの取得方法を検討した上で、沿道も含めて地域単位で把握する手法を確立すべきである。
- ・また、データ収集に参画する人へのインセンティブの検討や、地方公共団体が保有する調査結果を含めデータ・図書を保存・活用できる情報プラットフォーム等の構築を図るべきである。
- ・さらに、**道路行政に対する意見、提言を容易に行えるよう「道の相談室」のHPを改善するとともに、「道の相談室」と「道路緊急ダイヤル」との役割分担が明確になるようなシステムの改善や、「#9910」番号の標識柱等への懸架を図るなど、地域に偏り無く国民への周知を図るべきである。**

## 1 2 (2) 多様な主体との協働

### 3 <現状と課題>

4 ・道路利用者のニーズは多種多様であるが、道路管理者による取組みだけでは、  
5 十分対応できないものもあり、NPO等の多様な主体とのパートナーシップ  
6 による政策運営が求められている。

### 7 <今後の方向性>

- 8 ・今後とも地域住民等との連携を強めるために、住民等との双方向コミュニ  
9 ケーションを行う市民参画プロセスを充実すべきである。  
10 ・特に、道路の管理、改善段階において、NPO等を道路サービスの担い手  
11 として位置づけ、道路管理者等と積極的に連携し、**TDMの実施等におい**  
12 **て主体的な道路サービスの提供ができるよう、活動に必要な情報提供や民**  
13 **間からの寄付の促進等**、道路行政としての環境整備を行うべきである。  
14 ・また、NPO等の団体からの柔軟な発想やアイデアの活用や、技術的・制  
15 度的にチャレンジできるような社会実験の導入、「**道路交通の利用に關す**  
16 **る計画（仮称、後述）」の活用による異なる道路管理者・ユーザーでの合**  
17 **意形成を図ることも重要である。**  
18 ・併せて、道の駅やSA・PAの既存施設である情報発信機能を有効活用し、  
19 自治体やNPOなどと連携し、**地域振興・観光周遊等を促進する取り組み**  
20 **を行っていく必要がある。**

## 1 2 2. 早期の事業効果発現のための環境整備と評価の充実

### 3 (1) 事業のスピードアップ

#### 4 <現状と課題>

- 5 ・道路を早期に供用することは、道路管理者の重要な使命の一つであるが、  
6 10年以上かかっており、国民の期待に十分に答えられていないばかりか、  
7 事業の長期化や完成目標の周知が不十分であることは、工場や商業施設の  
8 誘致・立地に支障を来したり、新たな生活設計のめどが立たなかったりと、  
9 道路事業のメリットを減じている。

#### 10 <今後の方向性>

- 11 ・「予算通り、計画通り(on time on budget)」に事業を進めることが第一で  
12 あり、引き続き、供用目標や事業進捗状況を公表した事業マネジメントを  
13 強化すべきである。  
14 ・また、事業進捗の遅延要因を除去するために、道路利用者や地域住民との  
15 理解、合意形成を一層促進するとともに、用地取得等の時間のかかる工程  
16 の迅速化を図れるよう、土地収用法の活用も図りつつ、これらの手続きの  
17 迅速化を図るべきである。  
18 ・さらに、企業の技術力を活かすため、特に早期完成を目指す事業につい  
19 ては、事業進捗を図るための技術評価、工程管理を徹底するCM方式やFIDIC  
20 約款を参考にした契約方式の導入等、事業のスピードアップを図るととも  
21 に、受注者側のインセンティブが働くような仕組みの導入を検討すべきで  
22 ある。

1  
2  
3 (2) 評価システムの充実

4 <現状と課題>

- 5 ・ 現行の3便益B/Cでは、交通量は少ないが、地域にとって生活物資の輸  
6 送、救急搬送、地域活性化、産業振興等に効果のある道路を十分評価でき  
7 ない。  
8 ・ また、事業の効率性及びその実施過程の透明性を一層向上させるとともに、  
9 道路利用者や地域住民の計画に対する合意形成をさらに図る必要がある。

10 <今後の方向性>

- 11 ・ 防災機能の評価手法について、防災上の課題やネットワーク効果も含めた  
12 整備効果をより一層反映するよう手法の改善を図るなどの精度を向上させ  
13 るとともに、落石や法面崩壊などの緊急性が高い箇所に対する迅速な評価  
14 や、都市再生・地域活性化、救急搬送にかかる効果の計測など、事業の目  
15 的・効果に見合った評価手法の構築・充実を図るべきである。  
16 ・ 併せて、国土の信頼性を高めるため、最新の技術や防災の観点も踏まえ、  
17 コストのかからない道路の構造と運用を目指し、最大限の工夫に努めるべ  
18 きである。  
19 ・ 新たに導入された計画段階評価において、事業の透明性・効率性を高める  
20 とともに、時間と費用の効率化を図りつつ、道路利用者や地域住民の計画  
21 に対する合意形成の充実を図るべきである。  
22 ・ 道路政策の評価については、現行のアウトカム指標中心の整理を見直し、  
23 アウトプット指標も含めて、国民に分かりやすい評価指標へ改善すべきで  
24 ある。

1  
2 3. 技術開発・活用による品質の確保と道路の進化

3 (1) ライフサイクルコスト(LCC)の最小化と道路の品質確保

4 <現状と課題>

- 5 ・ これまで総合的なコスト削減に努力している一方で、過剰なコストの削減  
6 となった場合、品質の低下の懸念がある。  
7 ・ 橋梁については、予防保全の考え方を導入し、長寿命化修繕計画を策定し  
8 LCCの最小化を図るとともに、予防保全への転換を促進し、点検・修繕  
9 計画策定・修繕に関する技術開発を推進してきたところである。  
10 ・ また、入札時には総合評価方式をほぼ100%適用しているが、品質確保を  
11 入札評価時のみで判断した場合、必ずしも十分な技術評価ができない。

12 <今後の方向性>

- 13 ・ 橋梁以外の舗装・照明等の道路構造物・付属施設についても予防保全の概  
14 念を導入し、高い耐久性が期待されるコンクリート舗装の積極的活用など、  
15 LCC最小化の視点をより重視した総合的なコスト削減を推進すべきであ  
16 る。  
17 ・ また、工事完成後の品質検査を実施し、品質が確保されているか確認・評  
18 価する仕組みを導入するとともに、施工とその後の複数年にわたる維持管  
19 理契約の一本化や優れた技術提案者と設計・施工を一体として契約する方  
20 式を試行するなど、新しい入札契約制度等の導入を図るべきである。

21 (2) 技術開発と民間の技術力活用

22 <現状と課題>

- 23 ・ これまで、民間の優れた技術提案を活用する落札者決定方式の活用により、  
24 品質を確保しつつ、コスト削減を図っているが、適用数は少数にとどまっ  
25 ている。

26 <今後の方向性>

- 27 ・ 企業の技術力をより活用する発注方式の適用を拡大するとともに、道路サ  
28 ービスの向上に寄与する技術開発は、産・学・官が連携し、現場への適用  
29 を意識しつつ開発を促進すべきである。  
30 ・ また、安価で早期に高品質な成果をあげた受注者がメリットを享受できる  
31 仕組み、企業による技術開発に見合う対価を支払うことのできる仕組みを  
32 検討すべきである。

### 1 2 (3) ITS技術の更なる進展

#### 3 <現状と課題>

- 4 ・ これまでは、ITSスポットサービスの展開等により、交通事故対策や、  
5 渋滞対策のための広域な道路交通情報の提供による道路ネットワークの  
6 有効活用などの取り組みが行われてきた。

#### 7 <今後の方向性>

- 8 ・ ITSスポットサービスの普及促進を進めると共に、道路側から道路交通  
9 状況等の情報を提供し、自動車が適切に運転を支援・制御することで**ボト**  
10 **ルネック部での交通流を改善**し渋滞を解消・緩和したり、自動車側から走  
11 行経路情報や**車載カメラ情報**等を収集することで**道路状況や交通状況を的**  
12 **確に把握**し道路管理に活用するなど、一層安全・円滑な道路交通の実現を  
13 目指すことが必要である。

### 14 (4) 進化する乗り物への対応

#### 15 <現状と課題>

- 16 ・ 超高齢社会の到来に伴い、高齢者が買い物や病院への通院など自立的な日  
17 常生活を行うために、安心して移動するための移手段の確保が重要であ  
18 る。
- 19 ・ 低炭素社会に向けた国際的な潮流や環境負荷に対する国民意識の高まりな  
20 どの影響も受けて、移動体のパーソナル化やコンパクト化に対応するた  
21 めに新しいモビリティが開発、実用化が進展してきた。

#### 22 <今後の方向性>

- 23 ・ 新しいモビリティの実用化に向けて、周辺交通との親和性、所有形態や利  
24 用形態など、社会全体で幅広く議論できる場や仕組みを検討するとともに、  
25 関係する分野の技術研究開発の推進について検討すべきである。
- 26 ・ **道路空間の再配分**に際して、**パーソナル化やコンパクト化されたモビリ**  
27 **ティについて、歩行者、自転車等と調和する公平なモビリティ環境を実現す**  
28 **べきである。**

### 1 2 4. 多様な資金調達、整備・利用のための手法の検討

#### 3 (1) 道路の利用を支える新たな枠組みの検討

#### 4 <現状と課題>

- 5 ・ 道路の「利用」に対して、前述のとおり  
6 ー歩行者・自転車も含めた多様な道路利用者が共存する道路空間や他の  
7 交通機関（公共交通）との連携に対する期待  
8 ーオープンカフェに代表されるような「たまり場」、「収益活動の場」  
9 として活用ニーズ  
10 ー都市部や駅を中心に、道路空間の複合的・立体的な利用ニーズ  
11 ー道路の存在価値（歴史性、文化性、環境など）の再評価  
12 など、利用者ニーズが多様化する一方、これに対応するための調整が財政  
13 制約や道路の空間的制約のため困難化する傾向にある。
- 14 ・ また、歩行空間のユニバーサルデザイン、無電柱化、通学路の安全確保な  
15 ど道路政策を進める上で、道路管理者が異なることもあり、ネットワーク  
16 としての対応が不十分である。
- 17 ・ **現在、市民参画プロセスは、道路の利用段階にあたっては十分に適用され**  
18 **ていないことから、地域住民の道路利用についての合意形成が不十分であ**  
19 **り、その結果、計画の継続性も損なわれる場合がある。**



## ＜今後の方向性＞

- ・多様化する利用ニーズ、地域づくりやまちづくりとの関係、他の交通機関（公共交通）との連携などの観点から、道路機能を改めて整理し、道路利用の実情を踏まえ、道路の利用に対する新たな枠組みの検討が必要である。
- ・その際に、特に以下の取り組みが必要である。
  - －道路における自転車や公共交通などの位置付けの再整理
  - －多様な機能・利害に応じた道路利用ルール（価値序列、利用可能対象の整理など）と調整方法（地域に委ねるもの、専門技術的な見地から全国的に整理するものなど）の明確化
  - －レベル（地域、地域圏、全国）毎の課題に応じた「道路網管理」の考え方の導入
  - －他の施設との複合的あるいは一体的な整備・利用の促進するための制度の拡充
  - －道路利用者や地域住民の道路利用についての合意形成の充実
  - －多様な主体の参加や利用に関する計画の継続性の担保を目的とした「道路交通の利用に関する計画（仮称）」の位置づけの確立及び実施
- ・新たな枠組みの検討・取り組みにあたっては、社会実験等のパイロット的な取組も検討すべきである。

## （２）持続可能で公正な高速道路料金制度への転換

### ＜現状と課題＞

- ・高速自動車国道は基本的に全国で共通の料金水準となっているものの、一般有料道路では個別路線毎に料金水準が異なることや、大都市部周辺において、一部均一料金制が採用されていることなど、料金体系が利用者にとってわかりにくいものとなっている。
- ・民営化の直前に料金割引が社会実験として導入され、さらに民営化を契機に、E T Cの普及を背景として、交通誘導により政策課題に対応するため、それまでの硬直的な料金から多様で弾力的な料金施策に転換した。
- ・これまでの償還の考え方は、建設費の償還を念頭に置き、その期間は当初設定した 30 年間から順次延長されてきたが、有料道路事業による建設に一定の進捗が図られた現在、将来の維持管理に加え、大規模な更新や機能強化が確実に行われるよう、幅広い観点からの検討が必要となっている。

### ＜今後の方向性＞

- ・料金は、各利用者の負担が公平で、かつ、他の交通機関の運賃などと比較して妥当と認められるべきとの考え方にに基づき、対距離制を基本とした料金体系とすべきである。また、国民生活や経済活動を支えるために、公正妥当で、かつ円滑な交通確保に支障がない範囲で、料金を実質的に低減していくことに努力を図るべきである。
- ・料金が公正妥当であるかどうか、利用者にとってわかりやすいものとするため、基本的な料金制度は、安定的で、シンプルなものとすべきである。
- ・安定的でシンプルな料金制度のもとで、政策課題の解決のため、弾力的な料金施策をきめ細やかに活用するとともに、交通流動の効率性が最大限発揮されるような効果的な運用を検討すべきである。
- ・高速道路の整備・管理を利用者負担で賄う場合、料金収入によって、一定の料金徴収期間内に、整備に要した費用、維持管理費、利息などの総費用を賄うことを基本として考えるべきである。一方、現行の償還計画に含まれていない更新や道路の機能強化、将来の維持管理などへの対応について、厳しい財政状況も踏まえつつ、償還期間の取扱いも含めた幅広い検討が必要である。

### (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

#### <現状と課題>

- ・わが国の道路は、高度経済成長期に集中して整備されたことから、今後更新時期を迎え、維持管理・更新費が増大することが予測される。厳しい財政制約の下、これらの増大する費用をどのように賄うのが課題である。

#### <今後の方向性>

- ・諸外国（特に EU 諸国）では、重量貨物車を対象に高速道路のみならず一部の一般道路にも課金を行い、それらの収入を道路の建設・維持に充てるといった動きがある。
- ・EU指令に基づく課金導入状況：  
（対距離課金システム）  
スイス（2001年）、オーストリア（2004年）、ドイツ（2005年） など  
（ビニエット方式\*）  
ベルギー（1995年）、スウェーデン（1995年）、デンマーク（1995年）、ハンガリー（2000年）、ポーランド（2002年）、ブルガリア（2004年） など
- ・我が国においても、道路の維持管理・更新などに係る費用の負担のあり方について、利用者の受益と負担の観点などから、一般道路における課金なども含め幅広い検討が必要である。
- ・その際、自動車関係税なども含めた利用者の負担に対して適切な道路サービスが提供されているか、あるいは、道路サービスに対して利用者の負担が適切に行われているかについて、考慮する必要がある。

### 8. 持続可能なシステムに向けた制度等の検討

#### (4) PPP/PFIの積極的な導入

#### <現状と課題>

- ・厳しい財政制約が進む中で、民間の資金やノウハウなどを積極的に導入していくことが必要となっており、官民が連携した事業手法の構築が喫緊の課題となっている。

#### <今後の方向性>

- ・民間技術のフル活用による維持修繕の効率化を図るため、地方道路公社が管理する有料道路において、長期・包括的なメンテナンス契約の試行導入に向けた検討が進められているが、PPP/PFIを積極的に導入し、民間の資金やノウハウを活用する観点から、コンセッション方式の活用についても検討が必要である。
- ・道路関係四公団の民営化が図られた高速道路については、政府が一定の保証を行う仕組みを背景に、高速道路会社が民間資金を活用して整備・管理しているが、これをさらに進めるため、PPP/PFIの導入に向けた検討が必要であり、特に、民間のノウハウを最大限に引き出すことによるSA・PAの充実や都市部の高速道路の更新などの取り組みを検討すべきである。

#### おわりに

- ・今回の中間とりまとめは、本部会での約〇ヶ月における議論を踏まえ、今後の道路政策の方向性を中間的に一定のとりまとめを行ったものである。
- ・提案されている施策については、施策の方向性について述べるに留まっているものが多く、施策の実現にあたっての方法論やプロセス等については不十分な部分も多い。
- ・なお、当部会では、これらの点について、引き続き議論を重ね、より詳細な検討を行うこととしている。