

これまでの道路建議等

（はじめに、道路施策・施策の進め方の提案）

H4道路審議会建議(はじめに)

「ゆとり社会」のための道づくり－豊かな生活・活力ある地域・優しい環境をめざして－

<序文>

道路は、人間生活に必要なあらゆる施設をネットワークする唯一の社会資本であり、様々な活動を支える根幹的な基盤施設である。

経済の発展と生活水準の向上のための基盤整備として、戦後、道路は他の公共施設に先がけて五箇年計画という計画的な整備手法を導入し、以後、10次にわたる五箇年計画を積み重ね、今日までに、5,000kmを越える高速道路をはじめとする道路網を作り上げてきた。しかし、世界の約1割を占める経済と1億2千万人の生活を支える基盤としてはいまだ貧弱であり、渋滞や事故など、従来からの課題の克服とあわせて、地球環境問題や豊かさを実感できる国づくりなどの、新たな課題にも緊急な対応が必要となっている。

道路審議会では、昭和62年6月に、「確かな明日への道づくり」を建議し、第10次道路整備五箇年計画では、この建議をもとに、交流ネットワークの整備をはじめとする新たな取り組みが行われ、多くの成果を上げてきている。

しかし、5年が経過した今日、世界は大きな転換期を迎えようとしている。あらゆる意味でボーダレス化する経済・社会は、多くの課題を複雑化している一方、進展著しい技術革新は、我々に課題の解決のための新たなツールを与えてくれているように見受けられる。21世紀に向けて、困難な課題を克服し、持続可能な成長を実現するためには、既存の行政の枠組みを越えた総合的な取り組みが必要となっている。

こうした変化を背景に、当審議会は、道路を「社会空間」ととらえることとし、社会の側から道路を眺め、長期的な視点に立った今後の道路備の進むべき方向について、新たに建議するものである。

政府は、道路整備の長期構想ならびに第11次道路備五箇年計画の策定はもとより、今後の道路備を進めるにあたり、本建議に示した基本的方向にしたがって提言を具体化し、21世紀への道づくりに邁進するように強く要望する。

「ゆとり社会」のための道づくり－豊かな生活・活力ある地域・優しい環境をめざして－

＜道路整備の主要施策＞

1.円滑なモビリティのために

(1)道路網の体系的整備/(2)高規格幹線道路網の整備/(3)モーダルミックス政策の推進/(4)総合的な渋滞対策の推進/(5)物流システムの高度化/(6)駐車対策/(7)公共交通機関の利便性の向上/(8)情報サービスの高度化/(9)国際化に対応した道路整備/(10)路上工事の適切な実施

2.安全なモビリティのために

(1)安全のための道路整備/(2)高齢者等のための道路整備/(3)地域の安心を支える信頼性の高い道路網の整備/(4)雪国の振興のための冬期道路交通対策/(5)道路サービスの安定的な提供

3.快適な生活環境のために

(1)歩行者・自転車のための空間整備/(2)自由時間の増大に対応した道路整備/(3)沿道と連携した「みち空間」の形成/(4)地下空間の積極的な利用

4.活力ある地域づくりのために

(1)地域高規格幹線道路の整備/(2)新交通軸の形成による活力ある国土造の創出/(3)強い地方圏を形成するための広域的な地域の連携/(4)地方部の定住と活性化の推進/(5)大都市圏におけるゆとりあるくらしの実現/(6)住宅宅地の供給とそれを支える道路整備

5.人・自然に優しい環境の形成のために

(1)地球・沿道環境と調和した自動車構造/(2)自然環境と調和した道路計画/(3)エコロードの普及/(4)多様な道路線化の推進/(5)道路構造による環境の改善/(6)沿道土地利用の誘導

＜道路整備の推進のために＞

1.21世紀に向けた道路構造

2.道路整備財源及び融資制度

3.有料道路制度

4.道路整備推進方策の拡充

5.道路新技術の開発・導入の促進

道路政策変革への提言 ～より高い社会的価値をめざして～

<はじめに>

21世紀を目前にし、世界そして日本の経済・社会をとりまく環境は大きく変化しつつある。この変革の時期にあって、財政構造、経済構造、国と地方の役割分担等、日本の社会、経済システムは緊急な見直しを迫られている。最も基礎的な社会資本である道路は、社会において果たすべき役割と機能の変化が求められており、今までの道路政策では、国民のニーズに対して十分に応えることは難しい。

本提言では、21世紀を展望しつつ、道路政策を原点から見直すこととし、道路の役割の再確認と国民との対話によるこれまでの道路政策の評価を行い、今後の道路政策のめざすべき方向を示した。

今回の提言は、21世紀に求められる新しい政策像を具体化したものであり、特に次の点は新しい考え方として特記すべきものである。

1)国民と徹底した対話を行う国民参加型の新しい方法を取り入れた。

道路審議会として初めてパブリック・インボルブメント方式を採用し、「キックオフ・レポート」、「ボイス・レポート」、「中間とりまとめ」を通じて国民と対話を行い、その内容を提言に反映した。

2)道路政策の基本的考え方を「供給量から社会的価値へ」と転換し、「戦略的施策展開」の方法を提示した。

道路政策の評価のモノサシを「供給量」から「国民生活や経済活動にとっての価値」(社会的価値)

へ転換し、めざすべき方向として「3つの方針」と「8つのサービス目標」を設定した。さらに「達成すべき目標を設定し、関係者と連携して各種の施策を計画的、重点的に実施する」(戦略的施策展開)の考え方を提示した。

3)「評価システムの導入」等による効率的で透明な政策の進め方を提示した。

政策の基本的考え方の転換に伴い道路政策の進め方を変革するため、「評価システムの導入」、「重点投資とコスト縮減」、「パートナーシップの確立」、「社会実験の極的实施」の4つの考え方を示した。

道路審議会は、道路行政はもとより関連する機関や国民の方々に対しても、本提言の実現に向けての意識改革と努力を求めるものである。

H9道路審議会建議(道路施策、施策の進め方)

道路政策変革への提言 ～より高い社会的価値をめざして～

＜サービス目標と重点目標＞

サービス目標1:(広域交通の確保)

(1)既存ストックの有効活用の推進/(2)広域交通ネットワークの効率的構築/(3)広域物流の効率化

サービス目標2:(地域自立の支援)

(1)広域的な交通連携の推進/(2)地域活性化のための拠点形成

サービス目標3:(渋滞の緩和)

(1)都市圏単位の渋滞対策の推進/(2)緊急性の高いポイント対策/(3)都市内物流の効率化

サービス目標4:(都市の再生・再構築)

(1)質の高い市街地づくり/(2)良好な沿線市街地の形成/(3)快適な都心交通サービスの提供

サービス目標5:(交通安全の確保)

(1)事故分析に基づく対策の集中実施/(2)バリアフリー歩行環境の確保/(3)わかりやすく安全な運転環境の確保

サービス目標6:(信頼性の高い道路空間の確保)

(1)安全で快適な通行の確保/(2)災害に対して安全で信頼性の高い道路空間の確保

サービス目標7:(環境の保全・向上)

(1)自然環境の保全・回復/(2)美しく親しみやすい社会文化環境の創出/(3)二酸化炭素排出を抑制するなど地球環境への負担の低減/(4)良好な生活環境の確保

サービス目標8:(高度情報通信社会の支援)

(1)情報ハイウェイの構築/(2)道路交通サービスの高度化

＜政策の進め方の変革＞

1.評価システムの導入

(1)国民の意見、満足度を反映した目標設定 / (2)目標を実現するための施策展開の評価 / (3)個別事業の評価

2.重点投資とコスト縮減

(1)重点投資の推進 / (2)コスト縮減の推進

3.パートナーシップの確立

(1)国民と行政の役割分担 / (2)官と民の役割分担 / (3)国と地方の役割分担

4.社会実験の積極的実施

今、転換のとき ～よりよい暮らし・経済・環境のために～

<はじめに>

我が国は、現在、新たな世紀を迎え、取り巻く環境が大きく変化してきており、戦後の経済社会システムそのものの改革が求められている。

道路行政についても例外ではなく、今後の道路政策や行政手法について、柔軟かつ大胆な発想をもって、その改革の方向を幅広く検討する必要がある。そのため、平成14年3月5日、道路分科会基本政策部会を発足し、以降、月2回のペースで部会を開催し、計10回、精力的に議論を重ねてきた。

道路は、生活道路から高速道路まで一体となってネットワークを構成し、歩行者、自転車、自動車、公共交通など様々な利用者を対象に快適な移動空間を提供するだけでなく、景観形成、防災、環境など多様な機能を持っている。この都市や地域にとって、最も身近で基礎的な社会共通基盤である道路に対して国民の関心は極めて高い。

そのため、道路行政の改革の方向を検討するにあたっては、多様な道路ユーザーの時々々のニーズを的確に汲み取り、反映させていくことが不可欠である。

議論を始めるにあたり、本部会における議論の進め方から改革すべきと考えた。従来の審議会にありがちとされる密室性を排除し、議事を完全公開するなどオープンな形で会議を運営することとした。

また、行政側からの提案を追認するような形ではなく、各界、各地域からの幅広い意見を取り入れつつ、委員から提出された提案ペーパーを中心として議論を進めることとした。

本中間報告は、このように透明性を持ったプロセスを経て、委員からの多様な提案・意見を中心にまとめられたものであり、道路行政の改革の基本的な方向を示したいとする提言である。

行政がこの提言を真摯に受けとめ、道路行政の改革の実現のために十分に検討を深め、道路行政転換への具体的な行動を起こすことを強く期待する。

今、転換のとき ～よりよい暮らし・経済・環境のために～

<道路行政の改革のための具体的提言>

1.安全で安心できる質の高い暮らしの実現

- (1)安全な生活環境の確保
- (2)歩行者・自転車を重視し、生活環境の改善に資する道路整備の推進
- (3)災害や救急医療等緊急時への備え
- (4)密集市街地の解消に資する都市計画道路の整備の推進
- (5)沿道空間との協働によるまちの賑わいの創出や美しいまちなみの形成
- (6)更新時代への対応

2.都市の再生と地域の連携による経済活力の回復

- (1)道路の機能分化と既存道路の有効活用による渋滞の解消
- (2)民間の建築活動の誘発など都市再生に資する道路の重点整備と都市計画道路の見直し
- (3)都市部における総合的な交通システムの構築
- (4)連携を重視した地域ブロック圏・地域生活圏形成の支援
- (5)地域のモビリティの向上
- (6)物流の効率化・情報化への対応

3.環境の保全・創造

- (1)地球温暖化の防止
- (2)沿道環境の改善
- (3)自然環境の保全・創造

<行政システムの改革>

1.評価システムによる峻別

- (1)峻別のための評価システムの導入 /
- (2)事業評価の充実 / (3)施策評価の充実

2.集中的重点整備の実施

- (1)集中投資期間の設定 / (2)重点整備事業の峻別 / (3)道路特定財源の活用

3.有料道路制度の見直し等

- (1)有料道路制度の限定的運用 / (2)多様で弾力的な料金施策の導入 / (3)有利子負債の早期処理

4.既存ストックの有効活用

- (1)多様で弾力的な料金施策の導入(再掲) / (2)道路の使い方の見直し / (3)路上工事の徹底合理化 / (4)道路の情報化の推進

5.コスト縮減・技術開発

- (1)地域に応じた柔軟な道路構造 / (2)整備効果早期発現のための時間管理手法の導入 / (3)技術開発の積極的な推進

6.ユーザーの視点に立った開かれた行政運営

- (1)道路ユーザーの参加による既存道路管理手法(「道路パフォーマンスマネジメント」)の導入 / (2)市民参画型道路計画プロセス(PI:パブリックインボルブメント)の導入 / (3)PFIの活用 / (4)「公」の意識に基づく新たなパートナーシップの確立

品格ある国土と快適な生活の実現に向けた道路政策 ～使いやすさを追求して～

<はじめに>

わが国の道路政策に対して、「道路整備はもう充分」、「地域のために道路投資こそ必要」、「大都市と地方部で投資配分が不適切」など様々な議論が展開されてきた。その帰結として平成 18 年 12 月「今後の具体的な道路整備の姿を示した中期的な計画を作成する」という閣議決定がなされた。

本部会は、道路整備の長期計画策定にあたっての基本方針を提言するため、①多くの批判を踏まえて過去の道路政策の評価を行い、②迫り来る人口減少や社会経済状況に対し日本の向かうべき方向に資する道路政策は何か、③道路交通と道路空間に関して現存する課題にどう対処すべきか、④これらの課題に対し国民の支持を受け、効率的に政策展開する方策は何かに関し議論を重ねてきた。これらの議論を整理した「論点整理」(平成 18 年 6 月)に対し、各分野の人々の意見を求め、それらを踏まえてとりまとめたのが、この建議である。

その内容として最も強く主張したいことは、品格ある国土と快適な生活の実現に向けて、以下の4つの点に対応していくことである。

①転換期にあるこの日本と地域社会の活力を維持し、豊かな国民生活を実現するための骨格的道路網の機能を早期かつ効果的に向上させること、

②都市部の慢性的渋滞の解消、死傷者事故の抜本的減少、災害に対する脆弱な社会からの脱却、醜い道路景観の改善など、道路交通、道路空間における課題に目標年次を設定し、効率的に対応すること、

③高齢化する道路ストックを最小限の費用で維持し、改善するシステムを構築するとともに、自動車交通のみならず、歩行者交通や地域空間などの道路が本来有する多様な機能・役割に対し、構想段階から意見を求め、高齢者や移動制約者を含め様々な人々にとっての利用しやすさを徹底的に追求すること

④地球温暖化問題など環境問題に国民の関心が高まる中、目標達成に向けて、道路行政としても積極的に対応していくこと
これらの施策の実施にあたっては、今まで蓄積された社会資本ストックを最大限活用し、本格的な少子高齢社会の到来までの残り限られた期間に選択と集中により効果的に道路整備を進め、利用者はもとより地域にとって最も使いやすい道路にするという視点を持つべきである。

今後、この提言が、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り組みに活かされるとともに、政府において平成 19 年中に作成する中期的な計画に反映されることを強く期待する。

品格ある国土と快適な生活の実現に向けた道路政策 ～使いやすさを追求して～

< 具体的施策の提案 >

1. 国際競争力の強化

(1) 国際物流に対応した基幹ネットワークの構築 / (2) 空港・港湾とのアクセス強化 / (3) 物流システムの改善

2. 地域の自立と競争力強化

(1) 渋滞対策をはじめとした交通の快適性・利便性向上 / (2) 経済と暮らしを支えるネットワークの戦略的な整備 / (3) 既存の高速道路ネットワークの効率的な活用・機能強化 / (4) 魅力ある観光地づくりの支援

3. 安全で安心できる暮らしの確保

(1) 信頼性の高い道路ネットワークの形成 / (2) 安全・安心な道路空間の形成 / (3) 効率的な道路管理の実施

4. 豊かな生活環境の創造

(1) 地球環境保全への積極的な貢献 / (2) 沿道環境の保全・創造 / (3) 地域の空間形成

< 道路行政の進め方について の具体的提案 >

1. 早期の事業効果発現のための環境整備と評価の充実

(1) 選択と集中による効果的な事業執行 / (2) 供用目標の公表と事業マネジメントの強化 / (3) 事業のスピードアップのための用地取得等の条件整備 / (4) 評価システムの改善と充実

2. ユーザーの視点に立った課題やニーズの把握

(1) 地域とのコミュニケーションを通じた課題の共有化 / (2) 身近なニーズへの対応

3. 多様な主体のパートナーシップによる行政運営

(1) 多様な主体の連携と協働 / (2) 市民参画による道路網計画の作成

4. コストの徹底的な縮減と新技術の活用

(1) より一層のコスト縮減と品質の確保 / (2) 技術開発の積極的な推進 / (3) ITS 技術の更なる進展

5. 新たな道路行政にふさわしい道路法制の検討

H24道路分科会建議中間とりまとめ(はじめに)

道が変わる、道を変える ～ひとを絆ぎ、賢く使い、そして新たな価値を紡ぎ出す～

<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、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会では、2011年7月21日以降計9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「クルマ」主役から、歩行者、自転車などクルマ以外の利用者も含めた「多様な利用者が安全・安心して共存」できる環境の整備

②利用状況やニーズを的確に把握した上で、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沿道・地域・利用者等の新たなニーズや技術革新による乗り物の進化に対応した道路の有する機能の再評価、これまでにない価値の醸成・創出など、「道路の進化」を積極的に模索

④激化する国際競争と本格的な人口減少社会の到来を踏まえ、国土の強化・再編に向けた道路の「ネットワーク機能を重点的・効率的に強化」

⑤東日本大震災の教訓を踏まえ、「強くしなやかな国土の形成」に向け、「道路の役割を再認識」である。

・この5つの視点を基本としつつ、国民の生活、国家の経済活動を支え、災害時などいざというときにも機能する道路システムを形成するという道路政策の基本的な使命を念頭に、今後の道路政策について具体的な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り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。特に、主要な取り組みについては指標を設定するなどして、進捗状況をモニタリングしつつ、的確な遂行を図ることが望まれる。

・なお、本部会においては、本中間とりまとめに盛り込まれた施策の実現に向けた方法論やプロセス等について、法制面も含めたより詳細な検討を今後も引き続き行うこととしている。

道が変わる、道を変える ～ひとを絆ぎ、賢く使い、そして新たな価値を紡ぎ出す～

<具体的施策の提案>

1. 道路の賢い使い方による多様な利用者の共存

(1) 多様な利用者が共存する道路空間の形成

- ① 道路空間の再配分等による自転車通行空間、歩行空間の形成 / ② 生活道路における歩行者・自転車優先の徹底 / ③ 「スローな交通」への対応等の多様な利用者の共存 / 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 / ⑤ 多様な利用者の共存に向けた仕組みの構築

(2) 交通事故削減のための更なる効率的・効果的な取り組み

(3) 利用者責任の明確化も含めた道路の適正な利用の徹底

- ① 路上駐車、路上工事による影響の最小化 / ② 沿道利用変化に伴う影響の最小化 / ③ 大型車両の利用適正化

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) 道文化の再発見・醸成・創造

3. 交通結節機能の充実・高度化、公共交通利用の促進

- (1) 交通結節機能の充実・高度化 / (2) 公共交通利用の促進

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) 国土のミッシングリンクの迅速・効率的な解消 / (3) 整備プロセスの透明化 / (4) 効率的な物流ネットワークの強化

5. 防災も含めた国土の信頼性確保

- (1) 大規模広域地震への備え / (2) 全国各地で頻発する集中豪雨や大雪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. 持続可能で的確な維持管理・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. 低炭素型モビリティの普及促進に向けた対応、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

<施策の進め方についての提案>

1. 多様な利用を促進する新たな枠組みの検討

2. 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) 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

3. 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

4. 技術開発・活用による品質の確保と道路の進化

- (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によるサービスレベルの向上と道路行政の変革 / (4) 進化する乗り物への対応

5. 持続可能で多様な財源制度

- (1) 持続可能で公正な高速道路料金制度への転換 / (2) 道路の維持、管理、更新などにかかる新たな負担のあり方 / (3) PPP／PFIの積極的な導入

H29道路分科会建議(はじめに)

道路・交通イノベーション ～「みち」の機能向上・利活用の追求による豊かな暮らしの実現へ～

<はじめに>

我が国の道路は、国土の骨格をなす重要な社会基盤として、時代ごとの社会的要請や財政的事情の影響を受けながら、産業の変化や技術の進歩に対応し、国民生活の豊かさや質の向上に大きく貢献してきた。

しかし、近年、道路をとりまく環境は劇的に変化している。人口減少、高齢化、自然災害の激甚化、インフラの老朽化という困難な課題に直面する一方で、急速に進展する技術革新、人とクルマの関係の再考、道路空間を通じた新たな連携・協働の追求という社会の要請に応える必要がある。これらを背景に、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会では、今後目指すべき道路政策のあり方について2016年6月23日以降11回にわたり議論を重ね、「道路・交通とイノベーション」「人とクルマのベストミックス」「道路の更なるオープン化」の3つの新たな方向性を含め、ここに建議をとりまとめた。

自動運転技術の実用化が現実のものとなりつつあるなど、IoT・ビッグデータ・AI・ロボット・センサーなどの技術革新の急速な進展は、我々が長年に渡って抱える諸課題の解決のための画期的なツールとなる可能性に溢れている。感度を上げ、発想を柔軟に議論するとともに、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機とし、新たな施策にも取り組むべきであろう。困難な課題を克服し、道から社会を変革するためには、既存の枠組みを超えた産学民官の連携や、国民・利用者からの幅広い意見聴取が不可欠であることは言うまでも無い。

道路政策が公共の福祉、国民の幸福及び我が国の経済成長に、より一層寄与することを願いつつ、今後、本建議が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計画的かつ具体的な取組に活かされることを強く期待する。

また、道路利用者すなわち国民一人ひとりにとって、ややもすれば日常生活において意識することすら無い「道路」という我々の活動を支える根幹的なインフラについて、その機能向上や利活用について共に考えることで、他人事ではなく「自分事」として受け止めるきっかけになれば幸いである。

H29道路分科会建議(道路施策、施策の進め方)

道路・交通イノベーション ～「みち」の機能向上・利活用の追求による豊かな暮らしの実現へ～

<道路施策の具体的提案>

1. メンテナンスのセカンドステージへ

(1) 予防保全を前提としたメンテナンスの計画的な実施 / (2) 新技術の導入による長寿命化・コスト縮減 / (3) 過積載撲滅に向けた取組の強化 / (4) 集約化・撤去による管理施設数の削減 / (5) 適正な予算等の確保 / (6) 地方への国による技術的支援の充実

2. 総合的な交通安全対策の実施

(1) 生活道路の交通安全対策 / (2) 自転車利用環境の整備 / (3) 踏切対策の推進 / (4) 高速道路の安全・安心に係る賢い取組 / (5) ユニバーサルデザイン化の推進

3. 災害に強い安全性・信頼性の高い道路へ

(1) 大規模災害への対応 / (2) 集中豪雨や大雪への対策強化 / (3) 無電柱化の推進 / (4) 占用物件の適切な維持管理

4. 円滑なモビリティの確保のために

(1) ICT やAI 等をフル活用した交通マネジメントの強化 / (2) 交通流を最適化する料金・課金施策の導入 / (3) 大規模商業施設等の対策の強化 / (4) トラック・バスなど道路利用者との連携強化

5. 戦略的な人と物の流れの確保

(1) 平常時・災害時を問わない安定的な輸送の確保 / (2) トラック輸送のイノベーションの促進 / (3) 高速道路の幹線物流プラットフォームの構築 / (4) ラストマイルの人と物の流れの確保

6. モーダルコネクト(交通モード間連携)の強化

(1) 交通・物流拠点とのネットワークのアクセス強化 / (2) バスタプロジェクトの推進 / (3) 主要鉄道駅など広域交通拠点の利便性の向上 / (4) モード間の情報接続の強化とシェアリングとの連携

7. 地域における産学民官の新たな連携へ

(1) 官民連携による都市空間の再編 / (2) 道路のストック効果を高めるための地域・民間との連携 / (3) 道の駅や高速道路の休憩施設等の活用促進 / (4) すべての人にわかりやすい道案内の実現 / (5) ICT・ビッグデータを利活用した地域道路経済戦略の推進

8. ニーズに応じた道路空間の利活用

(1) 道路空間の利活用の更なる高度化 / (2) 多様なニーズに対応した道路空間の再構築 / (3) 民間団体等との連携による価値・魅力の向上

9. 「観光先進国」の実現に向けて

(1) 観光地への円滑なアクセスの実現 / (2) 安全で快適な観光地の形成 / (3) 旅行者にわかりやすい道案内の推進

<施策の進め方についての提案>

①国民や利用者との対話、民間や大学との連携など多様な主体と協働する

②必要なデータを収集・分析・共有するなど利活用を図る

③最新のICT など新技術を最大限活用する

④必要な予算・財源を安定的に確保する

⑤実施した施策を的確に評価する

2040年、道路の景色が変わる(はじめに)

2040年、道路の景色が変わる ～人々の幸せにつながる道路～

<はじめに>

現代社会は、あらゆるものが変化し、不確実性、複雑性、曖昧さが増す「VUCA※」と言われる時代に置かれている。急速に進む技術革新や突如発生するパンデミック等、予見困難な事象が多数存在し、このような時代に明確な未来を見通すことは極めて難しい。しかしながら、未来は必然的にもたらされるものではなく、我々が積み重ねる意志決定によって創られるものである。

※ Volatility(変動性)、Uncertainty(不確実性)、Complexity(複雑性)、Ambiguity(曖昧性)という4つのワードの頭文字からなる造語

未曾有の危機である新型コロナウイルス感染症の拡大は、国民の生命・生活や経済に甚大な損失を生じさせている。一方、移動や交流が長期にわたり制限された環境の中で、多くの企業や政府・自治体がテレワークに取り組む機会となった。また、我々は人と人とのコミュニケーションの普遍的な価値や安定的な物流の重要性とともに、一極集中の国土構造による経済や医療体制の脆さも認識した。

新型コロナウイルス感染症への対応は長期に及ぶことが予想されるが、国民生活や経済の安定確保に不可欠な道路は、ライフラインとしての使命を持続的に果たす必要がある。感染症の拡大を抑制しつつ道路管理の業務をどう継続していくのか、都道府県を跨ぐ不要不急の人の移動を抑制しつつ全国各地への物流確保にどう貢献していくのか、今まさに道路行政が直面する課題である。新型コロナウイルスと共存していくために、まずはこれら課題への対応策を早急に確立する必要がある。

コロナ禍が収束しても、テレワークを始めとした仕事の仕方が元に戻るものではない。コロナ禍は、生活スタイルや社会経済構造の変革を加速し、新しい日常(New Normal)を生み出す原動力となるだろう。既に欧米各国においては、ポストコロナの社会を見据え、社会的距離を確保するために都市部における道路空間を再編成し、歩行者や自転車の通行空間を拡大するなど、道路インフラやその利用方法を変革する取り組みが公表されている。パンデミックは災害である。感染症の大流行が繰り返し発生している世界の歴史を踏まえると、来るパンデミックに備え、道路も新しい日常を支える基盤として従来にないスピードで変化していかなければならない。我が国でもこのための議論を早急に開始すべきである。

本ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」は、ポストコロナの新しい生活様式や社会経済の変革も見据えながら、概ね20年後の日本社会を念頭に、道路政策を通じて実現を目指す社会像、その実現に向けた中長期的な政策の方向性を提案するものである。本ビジョンが、ポストコロナの社会変革も含め、中長期的に我が国が目指す社会についての議論のベースとなり、その実現に向け、既成概念にとらわれない自由な発想で道路政策が検討・展開されることを期待する。

また、本ビジョンが道路利用者の手に届き、道路の役割や景色をどう変えていくべきかを考えるきっかけになることを期待するとともに、道路政策関係者のみならず、関係省庁、自治体、産業界、大学等研究機関、民間団体等に広く共有され、関係者間の議論や連携、具体的取り組みを喚起し、道路政策のさらなる深化につながることも期待したい。

なお、本ビジョンは社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会の提言としてとりまとめたものであるが、今後の関係者間の議論等も踏まえ、改善を重ねていくものである。

2040年、道路の景色が変わる(道路施策、進め方)

2040年、道路の景色が変わる ～人々の幸せにつながる道路～

<中長期的な道路政策の方向性>

1. 日本全国どこにいても、誰もが自由に移動、交流、社会参加できる社会
 - ① 国土をフル稼働し、国土の恵みを楽しむ
 - ② マイカーなしでも便利に移動できる道路
 - ③ 交通事故ゼロ
 - ④ 行きたくなる、居たくなる道路
2. 世界と人・モノ・サービスが行き交うことで活力を生み出す社会
 - ⑤ 世界に選ばれる都市へ
 - ⑥ 持続可能な物流システム
 - ⑦ 世界の観光客を魅了
3. 国土の災害脆弱性とインフラ老朽化を克服した安全に安心して暮らせる社会
 - ⑧ 災害から人と暮らしを守る道路
 - ⑨ 道路交通の低炭素化
 - ⑩ 道路ネットワークの長寿命化

<ビジョン実現に向けたチャレンジ>

- (1)道路行政のデジタルトランスフォーメーション(DX)
- (2)ビッグデータやAIの利活用
- (3)新技術の開発・活用
- (4)多様な主体・計画との連携
- (5)本ビジョンに対する理解と共感
- (6)予算・財源