

## 論点整理のイメージ（第2案）

（下線 = 主要な修正点）

## &lt;全体構成（案）&gt;

はじめに（道路行政への批判に対する認識）

第1部 現在の社会・経済情勢に関する認識

第2部 目指すべき社会の実現に向けた道路政策の基本的方針（修正 + 追記）

第3部 具体的施策展開と投資戦略

第4部 道路行政の進め方

（参考） これまでの道路政策のレビュー

## &lt;具体的整理のイメージ（骨子たたき台）&gt;

はじめに(1) 道路政策への批判の認識

- ・ 現在の世論においては、「道路整備はもう十分」、「無駄な道路がつくられている」、「いつまでたっても完成しない」、「談合等のためにコスト高になっている」といった批判が多いことを認識。
- ・ 一方、「地域のライフラインとなる道路整備について採算性などの経済効率のみで議論することは不適」などの批判もある。
- ・ こうした意見をしっかりと受け止めた上で、今後の政策を議論することが必要。

(2) 論点整理の目的

- ・ 少子高齢化など社会構造の大変革が「まったなし」の状況にある中で、誇りの持てる日本、活力ある社会を築いていくために、道路政策がなすべき事柄について、今後、一般国民を含めた幅広い議論が必要。そのために論点を提示。
- ・ これまでの道路政策について、正すべき点を正して、現状の課題に対応し、我が国のあるべき方向を戦略的にリードすることが必要。

第1部 現在の社会・経済情勢に関する認識(1) 少子高齢化の加速度的進展

- ・ 最も根本的なものは人口構成の変化。少子高齢化傾向が地域構造や財政構造に与える影響は広範かつ大規模。
- ・ 「少子高齢化」を衰退でなく活気ある社会の実現につなげるべき。

## (2) 東アジアを中心とする国際競争の激化

- ・ バブル崩壊から経済が停滞する時代を経て「縮小均衡」的思考に陥っていた我が国の経済にもようやく上昇基調が見えているところであり、東アジアを中心とする国際競争の激化などをプラスの思考で活用していく国づくりを打ち出すべき。

## (3) 安全・安心へのニーズの高まり

- ・ 近年豪雨・豪雪や地震等の災害が多発傾向にあり、国民の間にも大地震等への危機感が高まっている。
- ・ 他にも、昨今の通学路などの日常的空間における犯罪や国際テロの動向など、国民生活におけるリスクの高まりが見られる。
- ・ こうしたリスクに対する安全性と安心感を高めることが、誇りと活力ある国づくりの基礎的条件。

## (4) 道路施設の急速な老朽化

- ・ 我が国の道路整備は約40年前の高度成長期に急速に進展したため、2010年代に入り、橋梁をはじめとする道路施設が大量に老朽化を迎える。
- ・ 十分な対応をとらなければ、この老朽化が、道路施設の安全性の低下を招く恐れがあるほか、維持・更新費用の増大が財政的な圧迫要因となることが懸念される。

## (5) 地域構造の再編・圏域の広域化の動き

- ・ 市町村合併の推進、道州制に関する議論が行われる中、人口減少下において、地域の生活環境維持に必要な医療、消費、行政等の各種サービスを確保する観点から、広域的な交流がより強く求められる兆し。

## (6) 財政的制約の強まり

- ・ 少子高齢化に伴う社会保障費の急増や維持・更新費用の増加による新規投資余力の先細りを予想。
- ・ 投資のプライオリティーを明確化した上で、今後概ね10年の間には一定のサービス水準の達成を目指すなど、スピーディーな取り組みが必要。

## 第2部 目指すべき社会を実現する道路政策の基本的方針

### (1) 目指すべき社会とそのために道路が担う役割

#### 少子高齢化する人口がいきいきと活動できる移動性の確保と都市空間の構築

- ・ 現在の高齢者は活発な社会活動への参加を指向。
- ・ 今後急増するリタイア世代・高齢者世代が、多様化する価値観に基づき、時間と経済力、IT技術のアドバンテージを活用しつつ、個性的で豊かな人生を求めている。

ける社会の構築を目指すべき。

- ・ こうした活力を顕在化させるため、都市と田舎の二地域居住やキャンピングカーでの国内旅行など、国土を活用した豊かな生活を可能とする、安全で円滑な移動の自由の確保を図るべき。
- ・ 高齢化社会にあるべき集約型都市構造を構築し、これを支える公共交通を中心とする交通体系の実現を目指すべき。
- ・ 都市内の歩行者空間の貧しさや見苦しい沿道景観など、都市内の道路空間の改善が都市の生活の向上に不可欠。

東アジアを中心とする経済の国際競争における競争力強化のための陸海空一体となったネットワークの構築

- ・ 民間企業の多彩な発想を活かして国際競争力の向上を目指す上で、陸海空一体となった国内の交通サービスが占める役割は大。
- ・ 拠点的な都市間の連絡や空港・港湾との連結状況、国内輸送のコスト・サービスの水準等国際比較の視点から戦略的に目標を設定。
- ・ 国内的には、地方部において人材・土地を活用した産業立地が見られるところであり、この流れを促進すべく、地方の都市と関連企業集積、国内外の大消費地、アジア等に関かれた空港・港湾などを結ぶ規格の高い交通ネットワークを構築すべき。

安全な道路の保全と災害に強い国土の構築

- ・ 増大する既存ストックを安全に保持し、そのサービス・品質を維持・向上する取り組みが一層重要性を増す状況。
- ・ 自然災害の多発化を踏まえ、災害に強い国土づくりについては戦略的視点をもって取り組むべき。

個性的で活力ある地域づくり

- ・ 人口減少下において、美しい国土と文化資源を保全・活用していくため、地域の経済と生活を支えるサービスや資源を広域的に効率よく共有できる交通網が必要。
- ・ 地域づくりにおいて、地方の個性や工夫を促進・活用する環境が形成されるよう、国の支援のありかたについての検討が必要。

## (2) 道路政策の基本方針

ストックの保全・活用と価値の向上

- ・ 「維持修繕」と「新設」の概念の間で、リノベーション（既存道路の質的向上を主眼とする小規模改良や更新）が重要な分野として認識されるべき。

- ・ 長距離・高速サービスを提供する高規格幹線道路、日常生活に安全性と快適さを提供する生活道路など、個々の道路が期待される機能を十分に発揮するため、道路の機能分化を促進する施策（整備、規制、誘導）を積極的に検討すべき。
- ・ 自然災害の多発化を踏まえ、災害に強い国土づくりに寄与する施策を推進すべき。  
「選択と集中」の強化
- ・ 道路事業の内容や目的については、国民に分かりやすく説明されているとは言えない。また、計画・事業着手から10年以上を要する現状は、一般国民の視点から見たスピード感覚と大きなズレがある。
- ・ 限られた資源（財源・時間・人材等）の有効活用のため、事業の内容やプライオリティを明示した上で、スピーディーなサービス提供に努めるべき。
- ・ 事業のプライオリティを検討するにあたっては、事業をア)国家の発展を支える戦略投資、イ)都市交通の円滑化等の問題解決型投資、およびウ)安全な国民生活の維持の上で必要なもの、の3つに分けて考え、評価に際しては、経済効率のみならず、それぞれに適切な評価の視点を設定すべき。

利用者の視点からの見直し

- ・ 既存の道路計画や画一的基準にとらわれることなく、利用者の視点から必要十分なサービス水準を確保するという視点に立って、道路ネットワークの規格・構造計画を考えるべき。
- ・ 道路利用者は、道路管理者の区分や官民の境界などほとんど意識していない。このように発想の中心を利用者に変えることで、より多様な主体の連携・協働を通じた価値の高い道路、沿道環境の実現が可能ではないか。
- ・ 慢性的な渋滞、歩行者空間の貧しさ、見苦しい沿道景観など、多くの国民が「あきらめかけた課題」への対応が必要。
- ・ 利用者の視点から見た課題（雪道対策、歩道の歩きやすさ等）に迅速かつきめ細かく対応していくことが必要。

### 第3部 具体的な施策展開における課題と投資戦略

#### 1. 安全で安心できる暮らしの実現(安全・安心)

基本的考え方

- ・ 既存の道路ストックが、高度成長期に集中的に整備されている状況を踏まえ、適切な維持・更新が可能となるような戦略的マネジメントが必要。
- ・ 地震等の確率的に発生する大災害に対して、適切な防災・減災対策が必要。

- ・ 非常時における利用者への情報提供を含め、危機管理態勢の確立が必要。
- ・ 幹線道路の交通事故対策は繰り返し事故の発生している箇所の早期対策等効率的に推進すべき。

#### 主な論点

- ・ 防災・減災事業については、ネットワークとして災害に対する脆弱性を改善する効果も適切に評価しつつ、目標とする整備水準と必要な事業量を明確化すべきではないか。
- ・ 道路構造物にかかる安全確保を優先しつつ、舗装等の日常的管理を効率的に行って維持管理コストの抑制を徹底すべきではないか。
- ・ 高齢ストックの増加に備え、非破壊検査等の点検技術、道路施設の点検・管理体制、それを支える技術者の育成方針を確立すべきではないか。
- ・ 密集市街地における防災安全性を向上させるため、都市計画道路整備や市街地整備を促進させるべきではないか。

## 2. 沿道における環境・景観の保全と創造、地球環境の保全(環境・景観)

#### 基本的考え方

- ・ 地域の活性化や美しい国土づくりに向け、道の駅や電線類の地中化、日本風景街道、沿道と一体となった歩行者空間や賑わいの創出等の施策により沿道・地域と道路が一体となって新たな価値を創造すべき。
- ・ 沿道環境保全のため環境基準を上回っている地域の沿道環境を早急に改善することが必要。
- ・ 国際社会における責務としてCO<sub>2</sub>を削減するため、自動車交通に起因するCO<sub>2</sub>排出抑制に資する施策を着実に実施すべき。

#### 主な論点

- ・ まちの魅力を高める上で、沿道の民地を活用した歩行者空間の整備や歩道の適正な民間利用による賑わいの創出等、道路と沿道との改善に有効な連携の方策を検討すべき。
- ・ 日本橋再生プロジェクトに象徴される景観・街並み再生の事業など、従来の渋滞解消・交通事故抑制などとは異なる道路の価値を高める取り組みについて、新たな評価尺度が必要ではないか。
- ・ 電線類地中化をより迅速に進めるための有効な措置が必要ではないか。
- ・ 沿道環境が環境基準を上回っている地域については、関係機関との連携の下、貨

物車の流入規制等、総合的な対策を導入すべきではないか。

- ・ 沿道景観の改善のためには利用者や沿線住民のマナー向上が必要ではないか。

### 3. 都市圏交通問題への対応と魅力あるまちづくり(都市交通・まちづくり)

#### 基本的考え方

- ・ 遅れている大都市圏の環状道路整備は、最重点の課題として推進すべき。
- ・ 各都市において将来の都市交通のあるべき姿を検討し、都市圏の交通戦略を明確にすることが必要。具体的には、都市の規模や構造、特性を考慮しつつ、公共交通と自動車交通の役割分担の考え方、地区単位で、自動車交通の利便性を高めるべき地区と自動車を抑制して公共交通を中心とした交通体系を目指すべき地区の区分など、都市の交通体系を総合的に検討し、明確な戦略を作るべき。
- ・ 渋滞対策においては、踏切対策や交差点改良等のポイントを絞った対策を推進すべき。
- ・ 都市の道路においては、自動車交通の円滑化の観点のみでなく、防災、交通安全、バリアフリー、まちなみや景観向上等による空間の美しさ・快適性の観点により重きをおくべき。
- ・ 都市の交通問題に対処するツールとして、ITS 技術の開発と活用を一層促進すべき。

#### 主な論点

- ・ 都市圏の交通戦略に関する住民・利用者の合意形成のため、新たな仕組みを導入すべきではないか。
- ・ 住民の交通行動に影響を与えるためには、複数の施策を集中的に特定地域に投入するなど、短期間でモデル的な成果をあげる取り組みが必要ではないか。
- ・ 公共交通を中心とする交通体系を目指す地区においては、トランジットモール等、既存の道路空間の中で車線を減らし歩行者空間や自転車、公共交通のための空間を拡大する方策や自動車の流入抑制のための規制・経済的手法を積極的に活用すべきではないか。
- ・ 交通の発生・集中が多い施設の立地に際して、交通渋滞を回避するため交通アセスメントを導入すべきではないか。
- ・ 公共交通機関の維持及び一定のサービス水準の確保のため、市民・企業などの多様な主体の参画を踏まえつつ、公的資金を投入することの是非について検討すべきではないか。

- ・ 都市の自動車交通を支える駐車場の役割についても積極的に認識すべきではないか。

#### 4. 我が国の発展を支える戦略的ネットワーク整備(ネットワーク)

##### 基本的考え方

- ・ 拠点間を結ぶ高規格幹線道路から地先アクセスを確保する市町村道までが一体として機能する道路ネットワークの階層性を意識し、今後の国土・地域構造のあり方を見極めた上で、幹線道路ネットワークの整備を進めるべき。その際、既存のネットワークを最大限活用しつつ、現道の機能強化・活用も含めて検討すべき。
- ・ 拠点的な都市間の連絡や空港・港湾との連結状況、国内輸送のコスト・サービスの水準など、基本的なサービス水準について国際比較の視点から戦略的に目標設定が必要。
- ・ 人口密度の低い地方部においても、道路を通じた高度医療等の公共サービスや生活関連の幹線的物流など、安全で安心できる生活環境が確保されるようシビルミニマムの観点から一定水準の交通サービス整備が必要。
- ・ 積雪寒冷地域における冬期の交通状況の改善についても基本的な課題として認識すべき。

##### 主な論点

- ・ 広域的な道路網計画の検討においては、広域ブロック単位とし、また、段階的な整備方針など時間管理概念を含むものとすべきではないか。
- ・ 既存の道路ネットワークを最大限活用する観点から、通行料金による交通需要の調整手法を本格的に導入すべきではないか。
- ・ 中山間地など、交通量が少ない地域においては、生活環境を確保するためのライフラインとなる道路とそのサービス水準をどのように設定すべきか。

#### 第4部 道路行政の進め方

##### (1) 説明責任の向上とスケジュール管理

- ・ 投資判断のもとになる事業の評価方法について、より多様な便益要素を評価対象に取り入れ、事業効果の的確な分析と説明に努めるべき。
- ・ 説明責任を向上するため、例えば今後概ね10年間で実施すべき施策と具体的な事業内容を明示し、国民の理解を得るよう努めるべき。
- ・ 個別事業の状況に応じ、供用目標を明示し、スケジュール管理を徹底すべき。

- ・ スケジュール管理や事業費管理について、担当職員の責任意識を高める仕組みを導入すべき。
- ・ 事業が遅れる主因となっている用地取得を迅速化するため、土地収用制度を積極的に活用すべき。

#### (2) コストの徹底的な管理

- ・ 財政制約の強まりの中、調達方法の改善、新技術の開発、新たな技術を活用した計画や工程の見直しなど、一層のコスト縮減努力が必要。
- ・ 工期短縮により道路交通障害の短期解消を進めるべき。

#### (3) 多様なパートナーシップによる行政運営

- ・ 従来の行政機関の枠組みや官民の境界を越えた取り組みを積極的に進めることで、より利用者ニーズに合った施策展開を目指すべき。
- ・ 道路計画における PI プロセスの充実やボランティアサポートプログラムを一層充実するとともに、既存ストックの運用方法の検討や施策検討など、より広い分野において市民団体等との「対話と協働」、「参加と責任」による道路政策を進めるべき。

#### (4) 道路の整備・管理の費用負担のあり方

- ・ 真に必要な道路整備・管理のニーズを踏まえつつ、国民の理解が得られる費用負担体系を検討すべき。

#### (参考)これまでの道路政策のレビュー

- (1) 交通安全対策
- (2) 防災・減災対策
- (3) 渋滞対策
- (4) 幹線道路ネットワークの整備