

論点整理のイメージ

<全体構成(案)>

- 第1部 社会・経済の情勢と目指すべき方向性
 - 第2部 今後の道路行政に求められる視点
 - 第3部 求められるサービスと具体的な施策の方向性
 - 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

<具体的整理のイメージ(骨子たたき台)>

第1部 社会・経済の情勢と目指すべき方向性

道路整備の歴史

- ・ 社会・経済の活動を支える社会基盤として、時代のニーズに対応し常に改良して今日の姿を形成。(参考:これまでの道路政策のレビュー)

社会・経済の情勢と目指すべき方向性

- 少子高齢化の進行:「衰退」ではなく成熟した活気ある社会の実現へ
- 東アジアの経済的台頭と地方の国際化:国際交流を通じた経済・社会の競争力向上へ
- 安全・安心へのニーズの高まり:災害にしなやかに対応できる安心感の高い国土へ
- 地域構造の再編・広域化の動き:地域間の効率的連携により活力と特色ある地域へ
- 財政的制約の強まり:実現すべきナショナルミニマムを明確化と「選択と集中」へ

第2部 今後の道路行政に求められる視点

基本的な考え方

- ・ 少子高齢化の加速的進行や維持更新費用の急増による新規投資余力の先細り、中国の爆発的な経済発展等による国際競争激化が予想される状況下で、投資のプライオリティを明確化した上で、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。
- ・ 既存ストックの適切な維持管理とあわせて、既存の道路をより安全でより使いやすくする工夫を行う。
- ・ 既存の計画や制度等を道路行政の原点に立ち返って、利用者の視点から見直す。

(1) ストックの保全・活用と価値の向上

- ・ 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。
- ・ 「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。

(2) 「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。

(3) 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 求められるサービスと具体的な施策の方向性

1. 安全で安心できる暮らしの実現

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ではないか。
- ・ 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。

2. 沿道における環境・景観の保全と創造、地球環境の保全

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CO₂を削減するため、自動車交通に起因するCO₂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

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する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、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。
- ・ 自動車抑制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

メントを導入すべきではないか。

- ・ 公共交通機関の維持・利便性向上に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. 国際競争力の強化と国土の有効活用

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・サービスの水準等等、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

- ・ 投資判断のもとと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、供用目標をできるだけ明示し、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

(参考)これまでの道路政策のレビュー

- ・ 過去の五箇年計画等における時代背景と道路の施策展開を概観
- ・ 施策の目標・成果目標に照らして施策の実績を検証(成果と課題)
 - 交通安全対策
 - 防災・減災対策
 - 渋滞対策
 - 幹線道路ネットワークの整備
 - 透明性の高い行政運営
 - ……