

「今後の道路政策の基本的方向について」(論点整理)(案)  
(第3案)

基本政策部会

<全体構成>

はじめに

- (1) 現在の道路政策への批判
- (2) 本論点整理の目的

1. 道路政策の歴史

- (1) 明治から戦後にかけての近代的道路整備
- (2) 戦後の高度成長を支えた道路整備
- (3) 平成の道路政策

2. 今後目指す社会と道路政策の関わり

- (1) 少子高齢化が進む社会においても活力ある国民生活の創造
- (2) 東アジアの経済成長を活かした国際競争力の強化
- (3) 安全で安心のある社会の実現
- (4) 地球環境問題への積極的対応

3. 道路行政に求める改革のポイント

- (1) 高齢化する道路ストックに対応した戦略的道路管理
- (2) 既存ストックの徹底的な利活用
- (3) 国民とともに進める道路・沿道空間の再生
- (4) 具体的な目標設定によるスピーディーな政策展開

4. 施策展開における主な論点

- (1) 安全で安心できる暮らしの実現
- (2) 景観・文化的価値の創造と環境の保全
- (3) 都市圏交通問題への対応と魅力あるまちづくり
- (4) 国民生活の基盤としての戦略的ネットワーク整備

5. 道路行政の進め方に関する主な論点

- (1) 説明責任の向上とスケジュール管理
- (2) コストの徹底的な管理
- (3) 多様な主体のパートナーシップによる行政運営
- (4) 技術革新と新技術の活用
- (5) 道路の整備・管理の費用負担のあり方

## はじめに

### (1) 現在の道路政策への批判

- ・ 「道路整備はもう十分」、「無駄な道路がつけられている」、「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」といった批判が存在。
- ・ 一方、「自動車中心で歩行者やまちづくりの観点が不足している」、「渋滞、環境、安全など問題のある道路が多すぎる」、「地域の道路整備については、採算性のみでなく、危機管理やライフラインとしての重要性など総合的な観点からの議論が必要」などの意見も存在。
- ・ 道路政策担当者は、こうした意見をしっかりと認識し、今後の政策を議論することが必要。

### (2) 本論点整理の目的

- ・ 少子高齢化の急激な進展、東アジアの経済的台頭に伴う国際競争の激化など、社会構造の大変革が「まったなし」の状況下において活力ある日本社会を築くため、道路政策に求められる視点、施策の方向性などについて論点を整理。
- ・ 今後、この論点整理をもとに一般国民を含めた幅広い議論を展開し、本年度末を目標に「今後の道路政策の基本的方向」としてとりまとめる予定。

## 1. 道路政策の歴史

- ・ 道路は、社会・経済の活動を支える社会基盤として、各時代のニーズに対応して常に改良が重ねられながら今日の姿を形成してきた。

### (1) 明治から戦後にかけての近代的道路整備

- ・ 明治政府は鉄道政策を優先。
- ・ 1900年にはじめて自動車が輸入され、昭和に入る頃から徐々に増大（1912年に約500台、1945年で約14万台）。
- ・ 1919年、旧道路法の公布。「第1次道路改良計画」を策定するも、1923年関東大震災に伴う財政緊縮で頓挫。
- ・ 震災後の後藤新平による「帝都復興計画」が東京の幹線道路網の基礎を作る。
- ・ 1933年、「第2次道路改良計画(20ヶ年計画)」を策定するも、財政逼迫で進まず、やがて第二次世界大戦へ突入。
- ・ 戦後、マッカーサーの指揮のもとに道路網の維持修繕五箇年計画が樹立された。
- ・ 1952年、道路法の改正、道路整備特別措置法による有料道路制度の創設。1953年、

道路特定財源制度の創設など、戦後の道路投資を支える制度が整備され、1954年の第1次道路整備五箇年計画から本格的な道路整備が推進された。

- ・ 1956年、名古屋 - 神戸間の高速道路の調査のため、米国からワトキンス調査団が来日。「日本の道路は信じがたいほど悪い。工業国にしてこれほど完全にその道路網を無視してきた国は日本の他にない」とのレポートで日本の道路事情を批評し、国内において道路整備の必要性に対する意識を高める（今年ちょうど50周年目を迎える）。

## (2) 戦後の高度成長を支えた道路整備

- ・ 累次の道路整備五箇年計画により、道路整備が着実に進捗。改良率の向上と高規格幹線道路網の伸長も進み、高度経済成長を支える。
- ・ 1957年、最初の国土開発幹線自動車道（名神高速（小牧～西宮））の事業に着手。
- ・ 1964年の東京オリンピック等を目標に首都高速道路が整備され、これに接続する放射路線の整備が集中的に進められた一方で、環状道路の整備に遅れが生じた。
- ・ 自動車保有台数が急増（1960～80年で16倍の増加）、自動車による交通分担率の急上昇（1960～80年の間に、旅客（人キロ）：22.8→55.2%、貨物（トンキロ）：15.0→40.8%）など、我が国交通に占める自動車交通の重要性が飛躍的に高まる。
- ・ 交通事故死者数は1970年に16,765人のピーク。翌年より交通安全事業五箇年計画がスタート。70年代後半からは一旦8,000人台に半減するも、その後徐々に増加し、1989年に再び1万人を超えた。
- ・ 60～70年代、交通量の急増とともに渋滞の悪化、交通公害の深刻化が進む中で、沿道環境対策に重点的な取り組みがなされた。
- ・ 多くの都市においては、環状道路の不足に加え、都市内の階層的道路網が実現せず、交通安全、住環境の面で課題を残した。
- ・ 自動車交通への対応を中心とした道路政策に比べて、歩行者や自転車交通、さらには道路のもつ社会空間機能などに対しては相対的に十分な配慮がされなかったとの指摘がある。
- ・ 郊外の沿道土地利用の規制・誘導施策の不足等から、全国に画一的な沿道商業空間が出現し、これが地域の没個性化や中心市街地衰退の一因となった。
- ・ 都心の自動車乗り入れ規制の導入に対する合意形成ができず、LRT導入やバスの利用促進の面等で欧州諸都市と大きな差異が生じた。

### (3) 平成の道路政策

- ・ 高度な物流サービスを通じた産業の生産システムの高度化、宅配やコンビニ等のサービス向上、広域的な観光・レジャーの充実など国民ニーズの高度化、多様化に対応した道路整備が求められる。
- ・ 1990年代半ばからカーナビが普及するとともに ETC が本格導入されるなど、道路のインテリジェント化を目指す ITS 技術の実用化においては、世界の最先端に立ち、今後の更なるサービス高度化を目指す状況にある。
- ・ バブル経済の崩壊後、特に厳しさを増す財政事情の中で、より効率的な道路整備に対する要請が高まり、評価システムの導入（1998年）、PIの導入（2002年）など道路事業の透明性及び説明責任の向上に向けた取り組みを実施中。
- ・ 一方で、1995年の阪神淡路大震災をはじめとした災害が相次ぎ、また、交通事故死者数は1992年をピークに着実な減少傾向に転じている一方、死傷事故件数は1977年以降ほぼ一貫して増加傾向をしめすなど、安全・安心な交通環境の実現に対する国民の要請が一層高まる。
- ・ 数次にわたる「渋滞対策プログラム」等実施の結果、渋滞は近年やや改善の兆しが見られるものの、未だ全国に渋滞の著しい箇所が約2,200箇所存在する等、渋滞問題は引き続き主要な課題となっている。
- ・ 渋滞対策や沿道環境対策、発生源対策により、大気汚染や騒音等は大幅に改善されたものの局地的には未だ問題箇所が残る。一方、環境分野における新たな課題として、地球環境（温暖化）への対応が求められている。
- ・ 全国統一の構造基準や統一的な通行料金施策などに対し、各地域の実情に適合した基準や政策のあり方を考えるべきとの指摘が高まっている。
- ・ これまで半世紀にわたる道路整備の結果、一定の道路ストックが形成されてきており、蓄積したストックの適切な管理と有効活用が新たな課題となっている。
- ・ 有料道路制度、特定財源制度の見直しについての議論など、道路全般について、原点に立ち戻り、利用者・納税者の視点から見直すことが求められている。

## 2. 今後目指す社会と道路政策の関わり

### (1) 少子高齢化が進む社会においても活力ある国民生活の創造

- ・ 現在は高齢者も活発な社会参画を指向。少子・高齢化を社会的・経済的衰退に向かわせるのではなく、新たな価値観に基づき豊かで活力ある成熟社会の実現に向けた構想を描く機会ととらえるべき。

- ・ 急増するリタイア世代が、多様な価値観に基づき、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、個性的で豊かな生活を求めていける社会を目指し、「安全で円滑な移動の自由」の確保が必要。
- ・ 人口減少下において、地方における生活水準を維持するとともに国土や文化資源の保全・活用を図っていくためには、総合病院、大型商業施設、雇用の場など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これまで以上に必要とされている。
- ・ 現在の住民のみならず、域外、さらには海外の人々が住みたいと考える魅力ある環境の創出を指向する地域を見定め、その取り組みを道路の面からも支援することが必要。
- ・ 都市においては、高齢者が活動しやすい集約型都市構造の実現を目指すとともに、豊かで品格ある公共空間の創造に向け、道路空間の景観や文化的要素といった面にも視点を向けるべき。

## (2) 東アジアの経済成長を活かした国際競争力の強化

- ・ バブル経済の崩壊以降の停滞を経て、我が国の経済にようやく上昇基調が見えつつある中で、東アジアを中心とするめざましい経済成長をプラスに捉え、共に成長する経済を目指すべき。
- ・ 民間企業の多彩な発想を活かしながら国際競争力の一層の向上を目指すためには、陸海空一体となった国内交通サービスのレベルアップが急務。逆に国内のインフラ投資を怠れば、コスト面等で我が国経済の国際競争力の大幅な低下に繋がるおそれがある。
- ・ 地方部において、人材や土地を活用した産業立地が各地で見られるところであり、この流れを促進するためには、通勤圏の拡大に資する道路の整備や、企業集積地、国内外の大消費地、空港・港湾などと地方都市とを結び物流の効率化に資するサービスレベルの高い交通ネットワークの構築が必要。
- ・ 急速に進展する東アジアの都市整備により、我が国の大都市圏が相対的に魅力を失わないよう、都市再生の取り組みによる「都市の競争力」を高める視点も必要。

## (3) 安全で安心のある社会の実現

- ・ 近年の豪雨・豪雪や地震等の多発傾向をうけ、国民の間に災害への危機感が高まっている。また、日常においても、交通事故の発生率が欧米に比べて依然として高い状況にある。

- ・ この他にも、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や安心感の向上は、国民生活の基礎的な要件であり、道路政策を進める際にも、これらの観点に十分留意する必要がある。

#### (4) 地球環境問題への積極的対応

- ・ 我が国の CO2 排出量に関し、2008 年～2015 年の 5 年間の平均値を 1990 年の水準から 6%削減させる内容を盛り込んだ京都議定書が発効（平成 17 年）。
- ・ 地球環境問題については、国民意識においても高まりが見られ、国際社会における我が国の責務を果たす観点からも、積極的な取り組みが必要となっている。
- ・ 運輸部門から排出される CO2 は、我が国全体の約 2 割を占め、そのほとんどが自動車に起因することから、目標達成に向け、自動車交通の効率化を図ることが重要。

### 3．道路行政に求める改革のポイント

#### (1) 高齢化する道路ストックに対応した戦略的道路管理

- ・ 高度成長期に建設された橋梁などの道路ストックの多くが高齢化。適切な時期に十分な補修をしなければ橋梁架け替えなど将来に大きな負担が予想される。
- ・ そのため、個別の損傷対応のみならず、事前の状況把握に基づく早期の対応により、橋梁などの延命化を図り、修繕による交通影響を最小限化するとともにトータルコストを抑制するなど、戦略的な道路管理を行う必要があるのではないか。
- ・ 我が国に先行して道路整備が進んだ欧米では、我が国に比べ道路事業費の中で道路管理の占める比重が高くなっている。日本の道路は、地震や塩害などによる損傷や大型車交通による疲労損傷など欧米に比べて厳しい条件下にあり、これらの特徴を踏まえたマネジメント・システムを構築すべきではないか。
- ・ そのためのデータの蓄積、調査・研究および技術開発が急務であり、予算体系や行政組織のありかたを含め早急な対応が必要ではないか。

#### (2) 既存ストックの徹底的な利活用

- ・ これまで蓄積してきた道路ストックを徹底的に活用し、いかにその価値を高めるかという視点が今後一層重要になるのではないか。
- ・ このため、既存道路の部分的な改良や情報通信技術の活用、効率的な交通運用施策の導入などハード、ソフト施策を組み合わせた対策が重要ではないか。
- ・ これらの対策を通じて、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、道路の機能分化を図り、それぞれが期待される機能を十分に発揮するようにすることが重要ではないか。

- ・ 既存道路の部分的な改良については、「維持修繕」と「新設」の中間的概念として、「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な改良や更新)が重要な分野として認識されるべきではないか(例:インターチェンジの追加、交差点の立体化や右折レーンの設置、既存の道路空間の再配分による歩行者や自転車のための空間確保、自転車・自動二輪駐車対策、荷さばきスペースの確保、歩道の段差解消、標識の改善など)。
- ・ 情報通信技術の活用については、ITS 技術をさらに進歩させ、物流効率化や歩行者支援など、新たな分野での交通サービスの向上を図るべきではないか。
- ・ 交通運用施策については、弾力的な料金割引による有料道路と周辺的一般道の需要バランスの調整、都市中心部への自動車の流入規制などを積極的に活用すべきではないか。
- ・ 路上駐車や路上工事など、本来の道路の機能を損なう要因についても、影響を小さくするための対策が必要ではないか。

### (3) 国民とともに進める道路・沿道空間の再生

- ・ 道路は地域空間の一部として存在し、例えば、オープンカフェや道の駅等の利用者は、道路と沿道を一体の空間として認識していることに留意しつつも、交通ニーズ以外にも地域活動に伴う多岐にわたるニーズがあることを明確に認識することが必要ではないか。
- ・ 地域の景観の多くは道路と沿道の景観要素が一体となって形成されていることから、景観の改善に対するニーズに応えるためには、道路と沿道を一体的にとらえることが必要ではないか。
- ・ こうしたニーズに応える上では、直接の道路利用者のみならず、沿道の市民、企業、NPOなど多様な主体との連携と協働を一層促進すべきではないか。
- ・ 道路と沿道空間の一体的な利活用を可能にする制度など、利用価値の高い地域空間づくりに向けた仕組みづくりを検討すべきではないか。

### (4) 具体的な目標設定によるスピーディーな政策展開

- ・ 維持修繕費用の増加により、相対的に新規投資への資源制約が強まることが予想される中、中期的に達成すべきサービス水準とそのために必要となる事業のプライオリティーを明確化し、スピーディーな取り組みを進めることが必要ではないか。

- ・ 目標とするサービス水準や地域の状況に応じて、道路の規格・構造を柔軟に設定するなど、コストの縮減に向けた取り組みを一層推進することが必要ではないか。
- ・ 事業のプライオリティーを評価するにあたっては事業の性格に応じた適切な視点を設定すべきで、例えば以下のような分類に応じて各事業の評価を行うことが適当ではないか。
  - 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
  - ウ) 安全な国民生活を維持する上で必要な投資

#### 4. 施策展開における主な論点

##### (1) 安全で安心できる暮らしの実現

###### 道路ストックの適切な管理

- ・ 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ことに留意し、個別の損傷対応に加え、事前の状況把握に基づき交通影響を最小限に抑制しつつ橋梁の延命化を図るなど、トータルコストを抑制する戦略的な道路管理を行う必要があるのではないか。
- ・ 我が国の道路と交通の特性に適した戦略的なマネジメント・システムの構築に向けて、非破壊検査等の点検技術、道路施設の点検・管理の体制、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。
- ・ 道路ストックの管理が特に重要になる時代に備えた維持管理に携わる組織体系や、予算体系についても検討すべきではないか。
- ・ 市町村レベルでは道路管理を担当する技術者が不足し、適切な道路施設の管理が困難になるおそれがあることから、国による技術的支援を検討することが必要ではないか。
- ・ 道路構造物の安全確保を優先するとともに、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。

###### 防災・減災

- ・ 地震等の大災害に備え、非常時における利用者への情報提供を含め、危機管理体制の確立（日本版 BCP の策定など）が必要ではないか。

**Business Continuity Plan** : 事業体において、不測の事態が発生した場合にできるだけ業務を中断することなく、通常業務に復帰できるよう平時から戦略的に準備をしておく計画

- ・ 耐震補強については迅速に進める必要があるため、緊急輸送路など重点的に整備す



る対象を明らかにした上で集中的に進めるべきではないか。

- ・ 防災・減災事業については、ネットワークとして道路が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。
- ・ 密集市街地における防災安全性を向上させるため、必要な都市計画道路の整備や市街地整備を促進すべきではないか。
- ・ 災害時における交通機能と情報通信ネットワークの信頼性向上の観点から、無電柱化を一層促進すべきではないか。

#### 交通安全

- ・ 歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえ、通学路における歩道整備、生活道路における通過交通排除、歩車共存道路など、人優先の安全・安心で快適な歩行空間の整備を促進すべきではないか。
- ・ 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を中心に重点的に行うなど、効率的な対応が求められているのではないか。
- ・ 交通事故の発生要因を特定し、効率的・効果的な交通事故対策を実施するため、科学的分析に基づく交通事故対策を促進すべきではないか。

## (2) 景観・文化的価値の創造と環境の保全

#### 景観・文化的価値の創造

- ・ 地域の活性化や美しい国土づくりに向け、日本風景街道(シーニック・バイウェイ・ジャパン)の推進、道の駅の整備や無電柱化の推進、沿道と一体となった歩行者空間や賑わいの創出などの施策を充実することにより、沿道・地域と道路とが一体となった新たな価値を創造すべきではないか。
- ・ 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など、道路と沿道との有効な連携方策を検討すべきではないか。
- ・ 日本橋再生プロジェクトに象徴される景観創造や街並み再生に資する事業など、従来の渋滞解消・交通事故防止などとは異なる、道路を含めた周辺地域の価値を高める取り組みについては、新たな評価尺度が必要ではないか。
- ・ まちづくりや観光に資する観点から、歴史のある橋梁や街道などの道路施設の価値を再認識し、文化資産として整備することも必要ではないか。(例：錦帯橋、萬代橋など)
- ・ 無電柱化をより促進するための有効な措置が必要ではないか。

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

#### 観光振興への寄与

- ・ 観光は、国民生活の充実、産業としての将来性、国際交流に果たす役割などの観点から、国をあげて取り組むべき分野と認識し、道路行政としてもより積極的な支援を行うべきではないか。
- ・ そのため、観光拠点へのアクセス向上、道路と沿道が形成する観光資源の整備、観光に寄与する情報発信等について、積極的な施策展開を進めるべきではないか。

#### 沿道環境の保全

- ・ 沿道環境が環境基準を上回っている地域については、バイパスや遮音壁等の対策に加え、関係機関との連携の下、貨物車の流入規制やバイパスへの誘導等、交通運用面からの対策も導入すべきではないか。

#### 地球環境の保全

- ・ CO2 削減についての国際社会における我が国の責務を果たすため、効果的な渋滞対策など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

#### 都市の交通体系整備

- ・ 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取り組むべきではないか。
- ・ 各都市において将来の都市交通のあるべき姿を検討し、それぞれの都市圏の交通戦略を明確にすることが必要ではないか。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基本的方針、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ではないか。
- ・ 都市の渋滞対策として期待されている TDM 施策をより機能させるため、実効性を高めるための改善が必要ではないか。
- ・ 都市圏の交通戦略や TDM 施策の実施に関する住民・利用者の合意形成のための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。
- ・ 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ではないか。

### 公共交通の活用

- ・ 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など、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及び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。
- ・ 公共交通機関の維持及び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による議論を踏まえつつ、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。

### 都市空間の整備

- ・ 都市内の道路においては、自動車交通の円滑化の観点のみでなく、防災空間の確保、バリアフリー、まちなみや景観の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ではないか。

### 渋滞対策

- ・ 渋滞対策については、ボトルネックとなる踏切や主要な渋滞交差点等、データに基づきポイントを絞った対策の実施により、効率的な事業を推進すべきではないか。
- ・ 交通の発生・集中が多い施設の立地に際しては、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。
- ・ 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。
- ・ 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。

## (4) 国民生活の基盤としての戦略的ネットワーク整備

### ネットワーク整備の戦略

- ・ 拠点都市間を結ぶ高規格幹線道路から、地先までの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つつ、幹線道路ネットワークの整備を進めるべきではないか。
- ・ 社会情勢の変化に対応するとともに、新たな国土計画の方向性と呼応しつつネットワーク整備の目標を再検討すべきではないか。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る視点が必要ではないか。
- ・ 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は、国際比較の視点も踏まえ戦略的に目標を設定すべきではないか。

- ・ 広域的な道路網計画の検討においては、 広域ブロックを単位とし、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るべきではないか。
- ・ 市町村合併が行われた地域では、 合併後の市町村の一体性を高めるためのネットワークを強化すべきではないか。

#### 国土の保全

- ・ 人口密度の低い地域においても、 交流人口の拡大による地域活性化を図る観点に加え、 道路を通じた高度医療等の公共サービスの供給や生活関連の幹線的物流の確保など、 安全で安心できる生活に必要な環境を確保するために一定水準の交通サービスの確保が必要ではないか。
- ・ こうした地域においてライフラインとなる道路については、 そのサービス水準の設定に関する議論が必要ではないか。
- ・ 我が国の安全保障確保の観点から、 道路ネットワーク整備がもつ意義についても検討が必要ではないか。

## 5．道路行政の進め方に関する主な論点

### (1) 説明責任の向上とスケジュール管理

- ・ 道路に向けられている「無駄な道路がつくられている」などの批判に対しては、 批判の具体的内容を丁寧に分析するとともに、 道路の整備による効果を客観的に検証するなど、 必要な対応を行うべきではないか。
- ・ 投資判断のもとになる事業の評価方法については、 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ではないか。
- ・ 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ではないか。
- ・ 個別事業の状況に応じ、 供用目標時期を明示するとともに、 スケジュール管理を徹底すべきではないか。
- ・ 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ではないか。
- ・ 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ではないか。

### (2) コストの徹底的な管理

- ・ 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ではないか。

- ・ 工期短縮により、道路交通障害の短期解消に努めるべきではないか。

### (3) 多様な主体の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ではないか。
- ・ 構想段階から管理に至るまで市民などとの双方向コミュニケーションを行う 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・改善についてのニーズを地域から汲み取る手法や、施策検討に対する市民団体等の提言を活用するなど、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ではないか。
- ・ 補助金制度など、地方の支援においては、地域の創意工夫をより引き出し、活用できるよう、さらに工夫を加えるべきではないか。

### (4) 技術革新と新技術の活用

- ・ 技術立国に対応した道路政策を進める上では、情報通信や、環境、さらには社会科学の分野も含め、幅広い技術を道路政策に活用していく視点が必要ではないか。
- ・ 技術の革新と普及を踏まえ、例えば ITS 技術の進展と普及を前提とした道路構造のスペックの検討を開始すべきではないか。

### (5) 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、受益と負担の関係に留意しつつ国民の理解が得られる費用負担体系を検討すべきではないか。