

平成14年中間答申「今、転換のとき」と今回論点整理の対比

前回の中間答申(H14.8.2)	今回の「論点整理(案)」
<p>道路行政の改革の基本的方向</p> <p>(1)基本的視点 (道路ユーザーが満足する道路行政への転換)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車を優先した「台」で数える道路行政から、すべての道路ユーザーである「人」が満足する道路行政へ転換することが必要 ・ 道路の機能・役割をユーザー満足度の観点からのサービス体系として再構築することが必要 	<p>道路行政に求める改革のポイント</p> <p>(3)国民とともに進める道路・沿道空間の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路は地域空間の一部として存在し、利用者は道路空間のみならず沿道を含めて一体の空間として認識していることにも留意し、交通ニーズ以外にも地域の活動に伴い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
<p>(成果重視で新たな発展を目指す10年の実現)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路が提供するサービスによる実現される成果を重視した道路行政に転換することが重要 ・ 政策目標を明確化した上で評価システムを構築することが必要 ・ アウトカム指標に基づく成果を重視した評価システムを導入し、効率的かつ集中的な投資を行うことにより、新たな発展を目指す10年を実現すべき 	
<p>(地域・都市構造の強化の支援)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 既存の行政区域を越えた都市圏・生活圏を構築、連携を強化し相互補完することが必要 ・ 自立した地域ブロック圏を形成するため都市圏の連携を強化するネットワークが必要 ・ 道路の空間機能を十分に活用し、美しさと強さを兼ね備えた国土構造の形成を図ることが必要 	
<p>(2)改革の方向 (評価システムによる峻別と集中的重点整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路ユーザーのニーズを適切に把握し、最も成果のある新規投資を厳格に峻別し集中的に実施することが重要。 ・ 地域特性、交通特性、道路機能等に応じた、政策目標を明確に表すアウトカム使用を導入した評価システムを確立することが必要。 ・ 集中投資期間の設定と重点整備事業の峻別による集中的重点整備の実施が重要 	<p>(4)具体的な目標設定によるスピーディーな政策展開</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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が必要となる事業のプライオリティを明確化し、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

<ul style="list-style-type: none"> ・道路特定財源制度は受益と負担の関係のあり方について納税者の納得が得られるような見直しを行いつつ、必要な道路整備を実施するため、これを活用していくことが必要 	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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
<p>(既存ストックの有効活用・効率化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存ストックが有効に活用されているかどうか十分に検証し、既存ストックの改良(ハード)あるいはその使い方の工夫(ソフト)による対応を図ることが必要 ・多様で弾力的な料金施策によりその利用促進を図る必要 ・違法路上駐停車の排除や効率的な道路交通管理などにより、道路のもつ機能を最大限に発揮させる必要 	<p>(2) 既存ストックの徹底的な利活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。
<p>(「公」の意識に基づく新たなパートナーシップの確立)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・個人や地域が本来持っている「公」の意識を引き出すことが必要 ・徹底した情報公開により情報を共有し、説明責任を果たした上で、「公」の意識による参画と責任の共有を実現することが重要。参画と責任の共有に基づく健全な公益実現のためには、私的な欲求がある程度制限される場合もあることについて十分に国民に理解を求めるべき ・官と民、国と地方、異なる行政分野間などにおいて、規制緩和、民営化、地方分権の潮流を踏まえ、新たなパートナーシップを確立し、緊密な協調関係を築くこと 	<p>(3) 国民とともに進める道路・沿道空間の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、道路空間と沿道を含めて一体の空間として認識していることに留意しつつ、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。

<p>が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画や土地利用計画など他の計画、農道・林道・臨港道路など他の行政分野、鉄道・空港・港湾・バス・地下鉄など他の交通機関等については、道路と密接不可分な関係にあることから、これらとの連携強化について、道路行政が積極的に取り組んでいくことが必要 ・沿道地域と一体となって、道路の使い方や沿道景観形成に係る施策を進めなければならない 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
	<p>(1)高齡化する道路ストックに対応した戦略的道路管理</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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齡化。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。

3つの政策目標	施策展開における主な論点
<p>(1)安全で安心できる質の高い暮らしの実現</p> <p>安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 幹線道路の事故危険箇所での集中的な対策を進める ・ 徒歩圏における歩行者等の安全対策を集中的かつ総合的に推進 ・ 雪国においては積雪や凍結等による冬期の交通傷害への対策を進めるべき 	<p>(1)安全で安心できる暮らしの実現</p> <p>交通安全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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ず、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。
<p>歩行者・自転車重視し、生活環境の改善に資する道路整備の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 住宅地などの生活道路については、「車」よりも「歩行者」や「自転車」の安全・快適な利用を優先すべき。速度規制やハンブの設置等により通過車両の排除を徹底、沿道と協働した緑化、無電柱化を行い、より質の高い生活環境を創出するゾーン対策を推進 ・ 幅の広い歩道の設置、既存歩道の段差・勾配の改善に加え、道の広場など「たまり」空間の確保にも配慮した歩行空間のバリアフリー化を積極的に推進 	<p>防震・減災</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。
<p>災害や緊急医療等緊急時への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 豪雨・地震に対する信頼性・安定性の向上を図り、リダンダンシーの高い道路ネットワークの構築を図ることは重要 	<p>防震・減災</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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させるべきではないか。 ・ 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推進すべきではないか。
<p>密集市街地の回収に資する都市計画道路の整備の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 木造老朽家屋が密集している市街地において、通過交通の排除による生活道路の機能回復、延焼遮断帯や避難路の確保による防災性の向上など、生活の質の向上や良好な市街地形成に資する都市計画道路の整備を推進すべき 	<p>(2)環境・景観の保全と文化的価値の創造</p> <p>景観・文化的価値の創造</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の活性化や美しい国土づくりに向け、道の駅の整備や無電柱化、日本風景
<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ まちの中心部において賑わいを創出するため、一般自動車の利用制限と路面電車等公共交通の活用によるトランジットモール化を進め、歩行者や自転車の安全 	

<p>かつ快適な移動空間を確保するとともに、オープンカフェ、ストリートパフォーマンス等の公共空間の新しい活用を進める必要</p>	<p>街道(シーニックバイウェイ・ジャパン)プロジェクトの推進、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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。
<p>更新時代への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高度成長期に多数建設された道路構造物の更新時期を平準化するため、点検から補修に至る管理の高度化による既存構造物の延命化、新設構造物の長寿命化を図るとともに、それに必要な技術開発を推進すべき ・維持管理に係るトータルコストの縮減を図るため、道路試算の効率的・計画的な維持管理を図るアセットマネジメントシステムの導入を進める必要 	<p>(1)安全で安心できる暮らしの実現</p> <p>道路ストックの管理</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。

<p>(2) 都市の再生と地域の連携による経済活力の回復 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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車専用道路、幹線道路、生活道路の機能分化を徹底。既存ネットワークを最大限に機能させる環状道路等の整備を重点的に推進 ・ 違法路上駐停車の排除等による既存幹線道路の有効活用の徹底、時間帯別料金の設定など都市部の高速道路の利用高度化のための料金施策の導入を図るべき 	<p>(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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 <p>渋滞対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。
<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 民間の建築活動を誘発する効果の高い地区における道路の整備や、都市拠点の形成、電線類の地中化、中心市街地の活性化に資する道路の整備など既成市街地の再生に資する道路整備を重点的に推進 	<p>都市空間の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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、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ではないか。
<p>都市部における総合的な交通システムの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 各交通機関間の乗り継ぎの円滑化、道路と補完・代替関係にある公共交通機関整備の支援強化、自動車交通需要の調整・抑制を図る交通需要マネジメント施策の展開など、道路行政として総合的な交通システムの構築に積極的に取り組むべき 	<p>都市の交通体系整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。

	<p>公共交通の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。
<p>連携を重視した地域ブロック圏・生活圏域形成の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生活に必要な基礎的サービスの格差を是正し、連携型地域構造の確立による自立した地方圏を形成するため、公共施設等の拠点を連絡する道路整備により市町村合併を支援 ・地域の主体性と選択に基づき市町村間で役割分担し、圏域全体の各種サービスを確保するための道路整備を進める ・通勤・通学・買い物・医療・福祉など日常的な活動圏に着目し、安心・安全・定住のための地方の生活ネットワークを確保する道路整備を推進 ・高齢者等が利用しやすいマルチモーダルな交通体系を構築する必要 ・道路計画と土地利用計画等その他の計画と総合的・合理的な調整を図るとともに、地域の住民がNPO等との地域づくり活動を通じて、道路の使い方や道路整備のあり方について考えることが大切 	<p>(4) 国民生活の基盤としての戦略的ネットワーク整備</p> <p>ネットワーク戦略</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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应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、国際比較も踏まえの戦略的に目標を設定すべきではないか。
<p>地域のモビリティの向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地方部において高いモビリティを確保する自動車専用道路を有効活用することにより、地域の生活を充実させ、広域的な生活圏の確保や地域行政の広域連携を支援するとともに、物流の効率化、交通安全性の向上、環境負荷の軽減を進める必要 ・構造基準の柔軟な運用や緩和など地域の実情に応じた最適な構造の採用による適正な規模・規格でのネットワークの充実を図る ・IC整備コスト及び料金収受コストを大幅に削減できるETCを活用したICの追加により、IC感覚の縮小を図り、地域にとって利便性が高いネットワークを形成すべき ・その地域や区間の特性に応じ、料金値下げや各種割引制度など、一般道路からの転換を目的とした多様で弾力的な料金施策を導入し、自動車専用道路の利用の拡大を図る必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>国土の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。
<p>物流の効率化・情報化への対応</p>	

<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港・港湾等の拠点と高規格幹線道路等のアクセス道路の重点的な整備などにより、物流の効率化を推進すべき ・ ETC技術の活用等による道路交通サービスの高度化、ITSに関連する新たな産業創出の支援、情報化によるアカウントビリティの向上と道路行政の効率化・迅速化などを効率的に進めるため、共通的な基盤の構築(統合化・標準化)を考慮した道路の情報化を積極的に推進すべき 	
<p>(3)環境の保全・創造 地球温暖化の防止</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車からのCO₂の排出量の削減、地球横断化の防止にも有効な環状道路・バイパス等の幹線道路ネットワークの整備、交差点立体化等のボトルネック対策、路上工事の縮減等による交通の分散・円滑化を積極的に推進すべき ・ 自動車利用者と地域が主体となり、自動車交通需要の削減につながる交通需要マネジメント施策に本格的に取り組む ・ 多様で弾力的な料金施策による自動車交通需要の調整・抑制を可能とするETCの普及を積極的に支援すべき ・ 自動車の低燃費かの促進等、地球温暖化の防止に資する技術開発に積極的に取り組む必要 	<p>(2)環境・景観の保全と文化的価値の創造 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国際社会における我が国の責務としてCO₂を削減するため、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。
<p>(2)沿道環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車からのNO_x、PMの排出量を削減し、沿道の大気環境の改善・保全を図るため、低公害車の開発等の技術開発に取り組む ・ 沿道の大気環境の厳しい道路の自動車交通量を抑制するため、環境ロードプライシング等の有料道路の料金施策の活用も含めた自動車交通需要の調整・抑制策を推進すべき 	<p>沿道環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。
<p>(3)自然環境の保全・創造</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 豊かな街路樹など地域の顔ともなり得る「緑」を持った良質な道路空間を作り出すとともに、のり面緑化や地形の改変を最小限に抑える工法の採用等、自然環境や多様な生態系に配慮した道路整備を推進すべき 	
	<p>(2)環境・景観の保全と文化的価値の創造 景観・文化的価値の創造</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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)、道の駅の整備や無電柱化、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。

	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
	<p>観光振興への寄与</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。

<p>行政システムの改革</p> <p>(1) 評価システムによる峻別</p> <p>峻別のための評価システムの導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 成果の高い施策・事業を峻別することが重要 ・ 施策・事業の成果を反映する指標による評価システムを行政運営へ組み込み、効率的かつ効果的な事業執行に努めなければならない ・ 成果を明確に示すわかりやすいアウトカム指標の導入が重要 	<p>5. 道路行政の進め方に関する主な論点</p> <p>(1) 説明責任の向上とスケジュール管理</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。
<p>事業評価の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 新規採択時から事業完了後までの一貫した事業評価を引き続きしっし、より効率的かつ効果的な事業執行に努めなければならない 	
<p>施策評価の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路行政をアウトカム指標に基づき運営を行う方式に転換し、毎年度、指標に基づき業績の分析・評価を行い、その結果を予算編成等に適切に反映させるシステムを構築すべき 	
<p>(2) 集中的重点整備の実施</p> <p>集中投資期間の設定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 2010年代初頭までに成熟社会において最低限必要な道路整備に目処をつけなければならない ・ 今後10～15年を目処とした集中投資期間を設定し、集中的な投資を実施すべき ・ 成果の高い事業を峻別し重点的に整備を進めるべき 	
<p>(3) 有料道路制度の見直し等</p> <p>有料道路制度の限定的活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 適正水準の料金に基づく収入で費用をまかなうことが可能で、早期整備という目的にも合致し、利用者の理解も得られる路線に限定すべき ・ 今後の有料道路事業においては、公的負担のありかたについて更なる検討を行う必要 	
<p>多様で弾力的な料金施策の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 多様で弾力的な料金施策を導入すべき 	<p>3. 道路行政に求める改革のポイント</p> <p>(2) 既存ストックの徹底的な利活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。

<p>有利子負債の早期処理</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 早期に有利子負債を圧縮、抜本的な債務処理を早急に行うべき 	
<p>(4) 既存ストックの有効活用</p> <p>道路の使い方の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交差点付近、主要幹線道路などについては、停車も含めた駐停車禁止区域を意味するレッドゾーンに指定し、徹底的な取り締まりを実施する必要 ・ 最も有効な信号制御が図られるよう時々刻々変わる交通動態の収集分析に基づく高度な交通管理システムの整備・導入を推進 ・ 違法駐車等の排除や信号制御など道路交通の管理については、公安委員会や沿道関係者との協力・連携が不可欠 	<p>(2) 既存ストックの徹底的な利活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ これまで蓄積してきた道路ストックを徹底的に活用し、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と。 ・ 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の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。 ・ この他にも、路上駐車や路上工事など、本来の道路の機能を損なう課題についての対応が必要ではないか。
<p>路上工事の徹底合理化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 掘削規制区間の拡大、面的集中工事の実施、規制日数を縮減する施工方法の採用、協働溝整備の推進等を通じて、路上工事に伴う交通規制日数の縮減を図る必要 ・ 各種媒体を通じた路上工事情報の提供や各道路管理者のHPの連携等、路上工事情報の充実を図らなければならない 	<p>(4) 具体的な目標設定によるスピーディーな政策展開</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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、コストの縮減を一層推進することが必要ではないか。
<p>道路の情報化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ VICS によるリアルタイムな道路交通情報の提供、ETC を活用した多様なサービスの展開、IT を活用した道路管理の効率化など道路の情報化を積極的に進めるべき 	<p>5. 道路行政の進め方に関する主な論点</p> <p>(1) 説明責任の向上とスケジュール管理</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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
<p>(5) コスト縮減・技術開発</p> <p>地域に応じた柔軟な道路構造</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 全国一律の道路構造基準から、例えば、将来も交通量が少ないと見込まれる高規格幹線道路において追い越し区間付き2車線構造を導入、中山間地域における道路の改築について地域の実情に応じた最適な構造とするなど地域に応じたローカルルールを採用を推進すべき 	
<p>整備効果早期発現のための時間管理手法の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 時間管理概念を導入し、供用目標など5年後の姿を提示した上で、毎年進捗状況の確認をすることにより、事業の進捗管理を徹底 ・ 整備効果の早期発現のための構造の見直しなど、事業進行中の箇所においても更なる早期供用に向けた努力を進めなければならない 	

	<p>みを導入すべきではないか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。
<p>技術開発の積極的な推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 工期短縮などコスト縮減のための技術開発やITSを活用した道路の利用に関する技術開発、更新時代に対応するための道路構造物の長寿命化技術の開発などを積極的に進める 	<p>(2) 技術革新と新技術の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。
<p>(6) ユーザーの視点に立った開かれた行政運営</p> <p>道路ユーザーの参加による既存道路管理手法の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「道路パフォーマンスマネジメント」を実施すべき 	<p>(3) 多様なパートナーシップによる行政運営</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。
<p>市民参画型道路計画プロセス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 計画の早い段階から第三者等の関与による市民等との双方向コミュニケーション等を行う市民参画型道路計画プロセスを導入すべき 	
<p>PFIの活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ PFIはメリットが十分発揮できる分野を中心に導入を推進する必要 ・ 官民の適切な役割分担と民間活力の積極的導入を図るべき 	
<p>「公」の意識に基づく新たなパートナーシップの確立</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 徹底した情報公開を進め行政としての説明責任を果たした上で、関係者が「公」の意識に基づき参画し行政と責任を共有することにより、場合によっては公益が優先されることも認識した、新たなパートナーシップを確立する必要 	<p>(3) 多様なパートナーシップによる行政運営</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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
	<p>(5) 道路の整備・管理の費用負担のあり方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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ではないか。