

重点的に検討を深める必要のある主要テーマの例

- 高齢化する道路ストックに対応した戦略的道路管理
 - 地方管理の道路を含めた、道路ストックの健全度の把握や、適切な管理水準を踏まえた効果的な予算執行などによる、経済的な道路管理の方策について
- 経済活動と国民生活の基盤としての戦略的ネットワーク整備
 - 新たな国土計画に呼応したネットワーク整備の目標の設定や、国際競争力向上のため国際比較を踏まえた戦略的な目標の設定を行う等、真に必要な幹線道路網の形成に関する取り組みについて
- 都市圏交通問題への対応と魅力あるまちづくり
 - 集約型都市構造の実現に向け、公共交通の支援や歩行者、自転車利用の促進による、戦略的な都市の交通円滑化について
- 国民とともに進める道路・沿道空間の再生
 - 沿道住民や地方公共団体等が参画する仕組みを導入することによる、多様なニーズに対応した新しい道路空間の形成について
- 既存ストックの徹底的な利活用
 - 出入口の増設や既存道路の部分的な改良などによる、渋滞などの交通課題の解消、及び災害対策機能の向上や地域経済の活性化について
- 具体的な目標設定によるスピーディな政策展開
 - スケジュール管理の徹底や用地取得の迅速化などによる、事業のスピードアップ方策について

高齡化する道路ストックに対応した戦略的道路管理

■ 道路資産の状況把握

自治体管理道路を中心に、将来の計画的な管理に必要な道路ストックの健全度を早急に把握。

- 自治体管理道路の道路ストックの健全度把握
- 道路管理データの整理

■ 適切な道路管理水準の設定

厳しい自然条件(地震、豪雪等)、交通条件(都市内の大型車)など欧米に比べ厳しい日本の特徴を踏まえたマネジメント・システムの構築。

- 舗装や橋梁等について適切な管理水準の設定
- 道路管理のわかりやすいアウトカム指標の設定
-

■ 効率的な道路管理の執行

今後、高齡化する道路ストックが増大することを踏まえ、予防保全の実施や橋梁の延命化による経済的な道路管理を図る。また、日常管理について利用者の理解を得つつ効率化を図る。

- 道路の修繕・更新のための予算の確保
- 管理・防災の観点からの道路の計画
- 沿道住民参加型の沿道管理の検討

■ 道路管理技術の開発

効率的な管理を行うため、民間と共同して補修・点検・モニタリングについての技術開発を行うとともに、的確な管理を実施するための人材の確保を図る。

- 補修・点検・モニタリングについての技術開発
- 技術者を確保、育成するために資格制度、研修制度の創設

【床版抜け落ちの例】



白河橋(福島県)

【腐食・断面欠損の例】



新宿跨線橋(東京都)

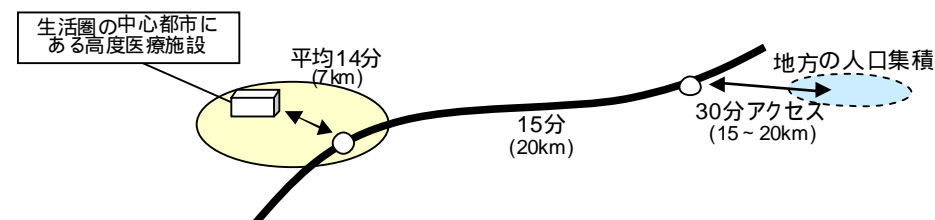
- 予防保全の実施や橋梁の延命化等による効率的な道路管理

経済活動と国民生活の基盤としての戦略的ネットワーク整備

- 社会情勢の変化に対応するとともに、新たな国土計画に呼応したネットワーク整備の目標の設定

- 国際競争力向上のため、国際比較を踏まえた戦略的な目標の設定

例) 拠点的な都市間の連絡、
空港・港湾との連結状況、
人口集積圏との接続、など



例: 30分アクセスの実現により、地域住民が40~50km程度離れた街にある高度医療施設まで、1時間以内に行けるようになる

- 現道の機能強化・活用の適用のあり方、ローカルルール適用の基準

例)

- 広域ブロックを単位とし、段階的な整備方針など時間管理概念を含むネットワーク計画の策定方針



- 真に必要な幹線ネットワークのあり方

- スピーディに低コストで効果を上げる戦略的なネットワーク整備の方針

都市圏交通問題への対応と魅力あるまちづくり

■ 拡散型都市構造からの転換の必要性

- 都市機能の拡散は、街の質低下の要因
- また、過度な車利用は、地域の足を衰退

(例) 衰退した国内路面電車(営業延長)

昭和 7年 約 1,480km

平成17年 約 210km

拡散した都市を放置した際の問題

超高齢

中心市街地

環境

コスト

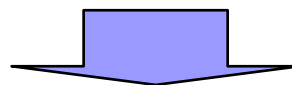
少子・超高齢社会の進展は都市内の交通弱者を増大
都市機能の拡散・立地は中心市街地を一層衰退
都市内移動に伴う渋滞はCO2排出量を増加
拡散した都市機能を維持するコストが増大

■ 過度な車利用を抑制し、戦略的に都市交通の円滑化を推進

- ➡ 徒歩、自転車、公共交通の利用促進など、多様なモードと連携し戦略的に都市交通の円滑化を図り、適正な交通分担に基づくコンパクトな街づくりを推進

■ 都市交通施策と市街地整備施策との連携強化

- ➡ 既成市街地の環境改善を進めつつ、多様な都市機能を集積させた集約拠点を形成し、都市交通施策との連携により歩いて暮らせるまちづくりを推進



■ 人口減少・超高齢社会に対応する都市構造の改革を実現するため、まちづくりの一環としての都市交通施策の推進が不可欠

■ 都市交通施策のプログラム(都市交通の戦略)に基づき、歩行者・自転車対策、交通結節点・公共交通等の整備を総合的に実施

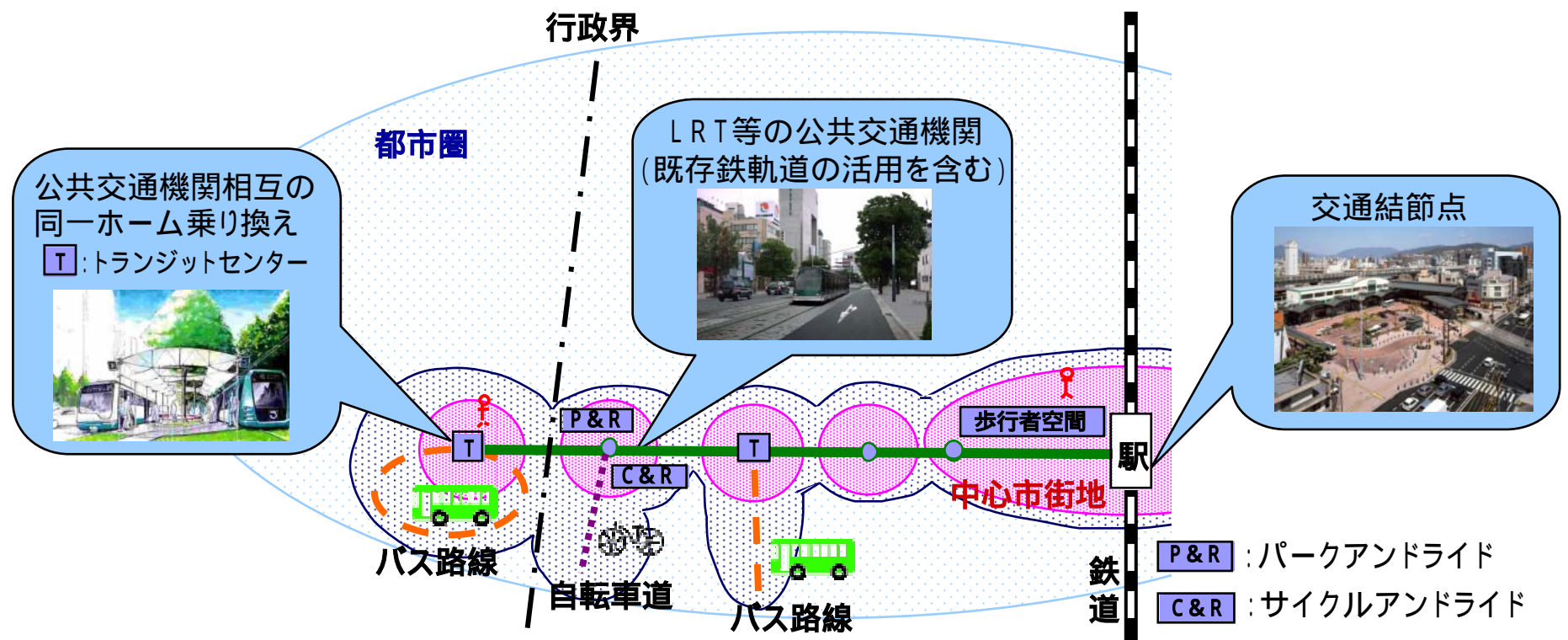
(参考) 都市構造改革の実現に向け徒歩・公共交通など総合的な都市交通施策の推進

【これまでの取組】

個々の交通拠点地区ごとに施設等の整備を支援(あるべき都市像との関係が希薄)
施設単体(歩行者、公共交通、交通結節点等)に着目した施策の推進(結果的にまちづくりに貢献)
市町村単位を基本とした支援(面的に広がる都市圏とは無関係)

【今後の改革の方向性】

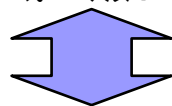
1. 目的を明確化: 目標とする都市像実現のため、関係者が参加して策定された総合的な都市交通施策のプログラム(都市交通の戦略)に基づくものに国からの支援を限定
2. 都市交通システムの支援を拡充し総合化(公設民営の考え方による公共交通への支援のあり方を含めて)
3. 戦略が複数市町村に関係する場合は一括で支援



国民とともに進める道路・沿道空間の再生

■ 道路に対する国民のニーズの多様化

- 広幅員でバリアフリー化された歩行空間を有する道路
- 自然と調和した美しい景観を有する道路
- 延焼の遮断など防災上優れた機能を有する道路
- オープンカフェなど地域の賑わいの場としての道路



など



オープンカフェ(横浜市日本大通り)

■ ニーズに十分に対応できていない画一的な現代の道路

- 自動車交通が最優先され、他の機能は考慮されず
- 道路区域と区域外が明確に区分され、地域と道路との一体性が希薄化
- 道路区域内は道路管理者が一元的に管理しており、道路管理者以外の者の参画の枠組みが不十分

■ 沿道と連携した空間の形成に関する柔軟な制度の構築が必要

(制度例)

- ・ 沿道住民や地方公共団体等が参画して、道路の性格の決定や計画の作成を行う仕組み
- ・ 計画に基づき、様々な主体が参画して沿道も含めた空間の一体的な整備・管理を行う仕組み
- ・ 道路のあり方・性格に応じて、構造基準・占用許可基準を多様化する仕組み



バリアフリー、景観、防災、地域の賑わいなど、道路に対する国民の多様なニーズに対応した、新しい道路・沿道空間の形成が可能となる

(参考) 道路ルネッサンス研究会の報告書の概要

道路に対する国民のニーズの多様化

<背景>

- ・国民の価値観やライフスタイルの変化
- ・情報社会の進展
- ・国民の参加意識やボランティア意識の高まり
- ・地域に根ざした特色あるまちづくりの進展 など

ギャップ

戦後の道路

- ・戦後のモータリゼーションの急速な進展への対応のため、自動車交通の円滑化と安全の確保が最優先され、それ以外の機能ほとんど考慮されず
- ・道路区域と区域外の明確な区分により、地域と道路との一体性が希薄化 など

21世紀にふさわしい「人と道路のつきあい方」や「地域と道路の新しい関係」の構築を目的として、新しい道路・沿道空間の形成に関する柔軟な制度について検討を行うことが必要(= 「道路ルネッサンス」の必要性)

提言の具体的な内容

<手続きフロー>

(1) 新たな道路の類型の設定

- ・現行制度上は限定されている道路の類型の多様化
- ・沿道コミュニティや地方公共団体等の発意により道路のあり方を決定する際のもととなる大まかな道路の類型を設定。
現行制度における道路類型は、大きく4種類のみ。

(2) 道路のあり方・性格の決定

- ・沿道コミュニティ・地方公共団体等が参画しつつ、地域のニーズに合った道路の性格を決定

(3) 性格等を踏まえた計画の作成

- ・道路の性格等を踏まえ、沿道コミュニティ・地方公共団体等が参画しつつ、地域のニーズに合った計画の作成
- ・計画には、道路の整備・管理の方法やルール、道路・沿道空間のとらえ方について記載

(4) 計画に基づく道路の多様かつ柔軟な整備・管理
道路・沿道空間の整備・管理への様々な主体の参画(注1)
道路・沿道空間を一体的に整備・管理するための実効性の担保(注2)
道路のあり方・性格に応じた構造基準や占用許可基準の多様化

(5) 情報化に対応した新たなサービスの提供(注3)

- [注1] 道路・沿道空間の整備・管理への様々な主体の参画
- ・沿道コミュニティが主体的に道路の管理の一部を担う仕組みや、道路管理の一部も含め地区全体の管理を一体的に行う仕組み(例: BID制度による取組み)
 - ・道路管理者が沿道の整備・管理の一部についても行うことができる仕組み
 - ・民間事業者等のノウハウを道路管理に積極的に取り入れる仕組み
 - ・本来の道路管理者以外の他の道路管理者が道路の整備・管理の一部を担う仕組み

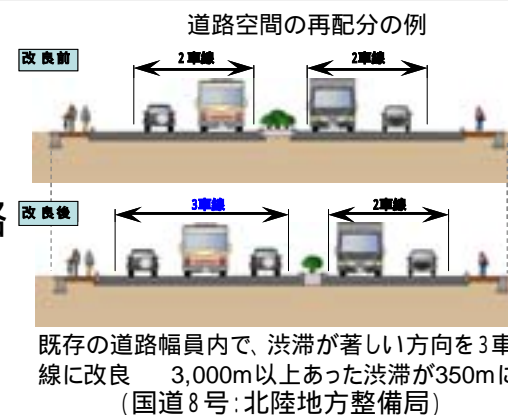
- [注2] 道路・沿道空間を一体的に整備・管理するための実効性の担保
- ・道路管理者、沿道土地所有者等による協定制度などの仕組み

- [注3] 情報化等に対応した新たなサービスの提供
- ・民間事業者等の様々な主体が道路施設等を使って多様なサービスを提供できる仕組み

既存ストックの徹底的な利活用

■ 既存道路の部分的な改良

- 「維持管理」と「新設」の中間、「改良再生」が今後重要に
- 具体的な例：
ICの追加、交差点の立体化、右折レーン設置、既存の道路空間の再配分による歩行者・自転車の空間確保、自転車・自動二輪車対策、荷捌きスペース確保、歩道の段差解消、標識の改善 等



■ 情報通信技術

- ITS技術の進歩と活用(新たな分野として物流効率化や歩行者支援等での活用)



救急車退出路(青森自動車道)

■ 交通運用施策

- 弾力的な料金割引による有料道路と周辺的一般道路の需要バランス調整
- 都市中心部への自動車の流入抑制など

■ その他

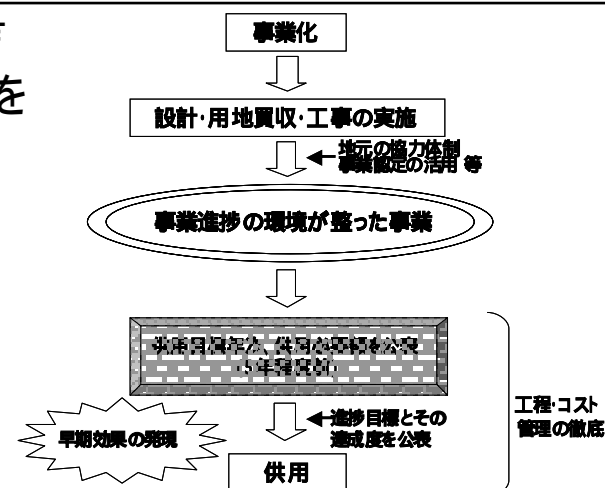
- 路上駐車や路上工事の影響抑制

■ 有料道路と周辺的一般道路の需要バランスを調整

- 既存ストックのネットワーク機能を有効活用し、災害時の救援や復旧活動等を速やかに行うことができるよう対応力を高める

具体的な目標設定によるスピーディな政策展開

- 円滑な事業進捗の環境が整った事業を「目標宣言プロジェクト」として公表し、プロジェクト・マネジメントを強化
 - 供用目標、年度毎の進捗目標の公表と達成度評価
 - 工程とコストの管理徹底
- 事業進捗を迅速化・円滑化するための制度・方策を検討
 - 用地取得：
 - 収用制度の適切な活用、地方公共団体や民間への委託、早期取得に対するインセンティブ付与 など
 - 埋蔵文化財調査：
 - 調査員の柔軟な運用、民間委託の活用、調査期間短期化に対するインセンティブ付与 など
 - 沿道コミュニティからの協力確保
 - 大都市の環状道路等について、代替地の確保や公園の整備等を行い、沿道の環境に与える影響を軽減し、沿道住民の懸念を緩和する方策を検討



埋蔵文化財の試掘調査の状況

- 目標宣言プロジェクトを軸として、事業期間の短縮、コスト縮減、透明性向上
- 国民の期待に応える道路事業のスピードアップ