

(参考資料 3)

今後の道路政策の基本的
方向について(論点整理)
- 概要版 -

平成 1 8 年 6 月 1 日
社会資本整備審議会
道路分科会 基本政策部会



構成

はじめに

第1部 道路政策をとりまく環境

1. 道路政策の歴史

2. 今後目指す社会と道路政策の関わり

- 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
- 東アジアの経済成長を活かした経済競争力の強化
- 安全で安心のある社会づくり
- 地球環境問題への積極的対応

第2部 今後の道路政策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

第3部 具体的な施策内容に関する論点

1. 施策展開における主な論点

安全で安心できる暮らしの実現
環境・景観の保全と創造
都市圏交通問題への対応と魅力あるまちづくり
国民生活の基盤としての戦略的ネットワーク整備

2. 道路行政の進め方に関する主な論点

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

はじめに

- 道路政策に対する批判に対する認識
- 基本的な問題認識
 - 本格的な道路整備がはじまり50年。道路事情は格段に改善
 - 首都圏の渋滞、危険な生活道路、地震に対する脆弱性、醜い沿道景観 などの課題
 - さらに先を目指す諸外国との競争(米国SAFETEA-LU、欧州TEN-Tなど)
 - 少子高齢化、東アジアの急成長等に伴う状況変化が新たな課題を提起

第1部 道路政策をとりまく環境

1. 道路政策の歴史

- 明治から戦後にかけての近代的道路整備
 - 現在から50年前(1956年)米ワトキンス調査団が、日本の道路事情を「信じがたいほど悪い」とレポート
 - 道路整備を支える3つの制度(道路特定財源、有料道路制度、道路整備五箇年計画)が確立
- 戦後の高度成長を支えた道路整備
 - 交通需要の急激な高まりに対し、時間的、財政的、空間的に制約が厳しい中で道路整備が進展
 - 交通事故、渋滞、環境などの問題が深刻化
 - 経済開発優先の中、自動車交通以外の道路の機能～歩行者等への配慮や地域空間としての道路といった配慮は不十分に
- 平成の道路政策
 - 国民生活と経済活動の高度化に伴うニーズの高度化
 - 交通事故、渋滞、環境問題はやや緩和するも、依然として課題
 - 安全・安心、地球温暖化などの新たな課題
 - コスト縮減、透明性向上への要請と、評価システム、PI等の対応
 - 高度成長期に蓄積したストックの管理と活用が新たな課題に
 - 財源制度の見直しなど、道路政策全般について原点からの見直しが求められている状況



未舗装の道
(昭和28年頃、東京都板橋区)
(出典:「新都市」1960年10月号)



首都高速の都心環状線が
開通(1967年)
(出典:首都高速道路㈱HP)



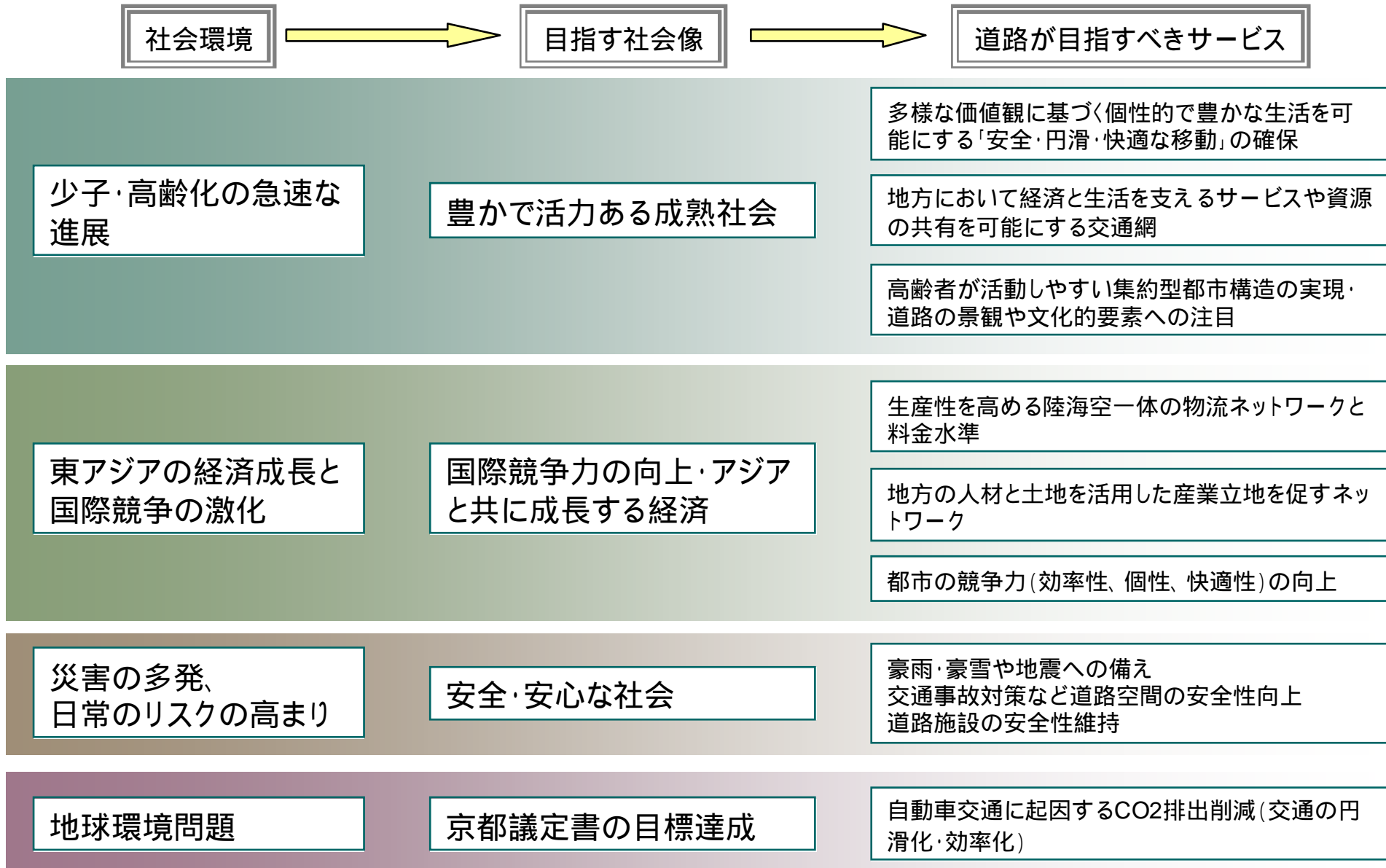
不十分な歩行者空間



渋滞する首都高速道路

第1部 道路政策をとりまく環境

2. 今後目指す社会と道路の関わり





第2部 今後の道路政策に求める改革のポイント

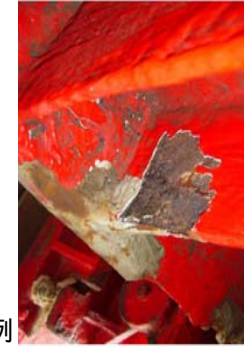
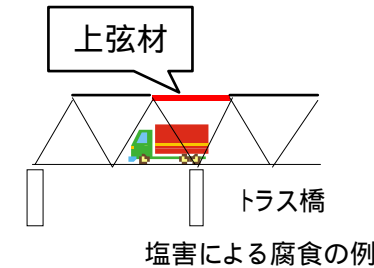
1. 高齢化する道路ストックに対応した戦略的道路管理
2. 既存ストックの徹底的な利活用
3. 国民とともに進める道路・沿道空間の再生
4. 具体的な目標設定によるスピーディーな政策展開

第2部 今後の道路政策に求める改革のポイント

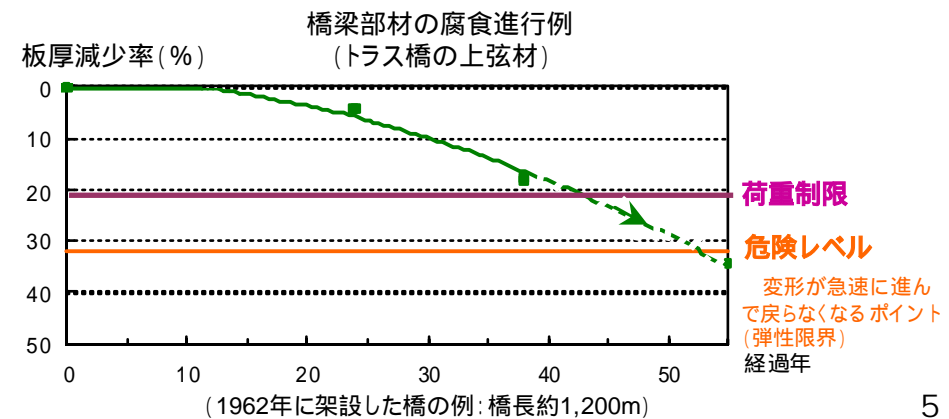
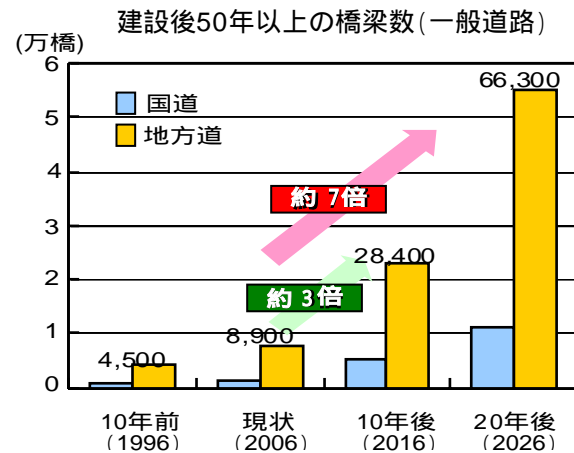
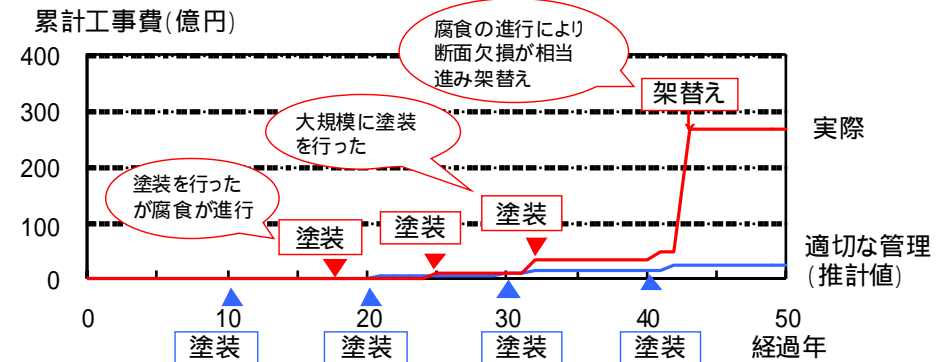
1. 高齢化する道路ストックに対応した戦略的道路管理

高齢ストックの急増に対し、トータルコストを抑制するマネジメントが必要ではないか

- 高度成長期に建設された橋梁等が高齢化
- 適切な時期に十分な補修をしなければ将来の大きな負担に
- 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、修繕に伴う交通影響の最小化、トータルコストの抑制を図るべきではないか
- 日本の道路がおかれた環境(地震や塩害による損傷や都市部の大型車交通による負荷が大きい、など)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
- そのためのデータ蓄積、技術開発が急務
- 予算体系や行政組織のあり方を含めて対応が必要



コストの比較(事例)



第2部 今後の道路政策に求める改革のポイント 2. 既存ストックの徹底的な利活用

道路ストックの利活用・価値向上と道路の機能分化が重要になるのではないか

- 既存ストックを徹底的に活用し、いかにその価値を高めるかが重要になるのではないか

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)

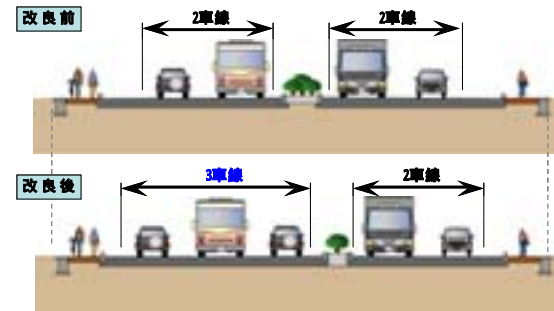
交通運用施策

- 弾力的な料金割引による有料道路と周辺の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

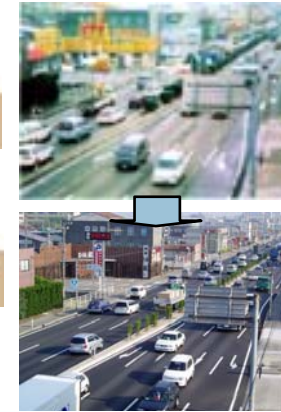
その他

- 路上駐車や路上工事の影響抑制

- これらの対策を通じて、道路の機能分化を図り、それぞれの道路が期待される機能を十分に発揮することが重要ではないか



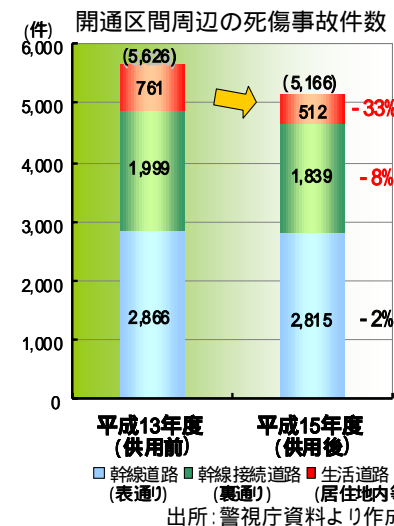
既存の道路幅員内で、渋滞が著しい方向を3車線に改良
3,000m以上あった渋滞が350mに
道路空間の再配分の例(金沢市)



幅員の再配分による自転車走行帯の確保(岡山市)



ITSを活用した安全性向上策のイメージ



【道路の機能分化による効果】
環状道路の開通により、生活道路に入り込んでいた通り抜け交通が幹線道路へ転換
周辺の生活道路における事故が3割減少

第2部 今後の道路政策に求める改革のポイント

3. 国民とともに進める道路・沿道空間の再生

地域空間の一部として道路を認識し、地域の活動に伴う多様なニーズに応じていくべきではないか

- 道路は地域空間の一部
 - オープンカフェや道の駅では道路と沿道の空間が一体的に活用されている
 - 道路に対して交通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認識
 - 地域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
- 直接の道路利用者のみならず、多様な主体(沿道市民、企業、NPO)との連携と協働を促進すべきではないか
- 制度作りの検討
 - 道路と沿道空間の一体的利活用など、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



整備された都市景観(大阪市御堂筋)

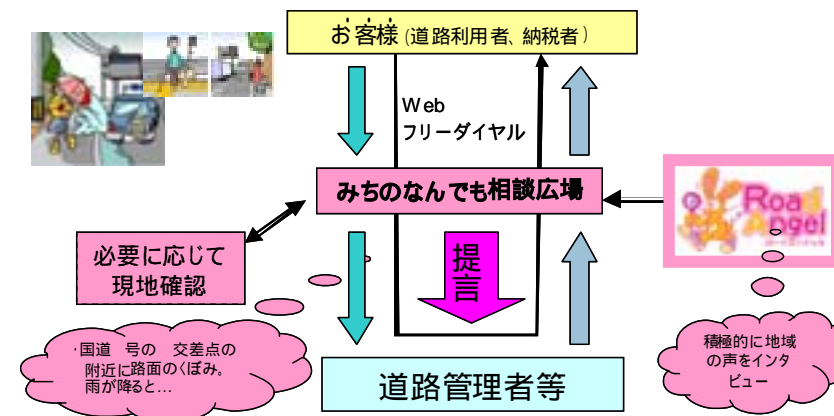


オープンカフェ(横浜市日本大通り)



歴史的街並みに調和した道路整備(埼玉県川越市)

新たな取り組み例「みちのなんでも相談広場」(新潟)
道路利用者の目線で活動するNPOと国道事務所が協力して「みちのなんでも相談広場」を開設。NPOメンバーが「ロードエンジェル」として道路利用者の声を収集し、道路管理者等に提言



第2部 今後の道路政策に求める改革のポイント

4. 具体的な目標設定によるスピーディーな政策展開

目標とするサービス水準
そのために必要な事業
事業のプライオリティー
を明確にして取り組むべきではないか

- 社会環境の変化の下、道路行政が進めるべき施策を明らかにし、国民と認識を共有すべき
- 維持修繕費用の増加等による新規投資への資源制約の強まりも予想されることから、スピーディーな取り組みが必要
- コスト縮減を一層推進
- 事業の性格に応じたプライオリティー評価が必要

(1)課題と背景

アジアの急成長などグローバル競争激化の中での国際競争力の強化、急速に進展する少子・高齢化社会への対応及びCO₂排出量削減など地球環境問題への対応が喫緊の課題。
わが国の社会・経済・生活を支える基幹的な社会インフラである道路は、今後の修繕・更新需要の増大、年間損失額が約12兆円にも上る交通渋滞、年間で死者6,000人・死傷者110万人を上回る交通事故、地方部での隘路の存在及び沿道を含めた道路空間の再生など多くの課題。

(2)中期ビジョン(案)の考え方

道路行政が進めるべき施策を国民に対して明らかにし、その重要性に関する認識を共有することが不可欠。
昨年末に政府・与党でとりまとめられた「道路特定財源の見直しに関する基本方針」を踏まえ、真に必要な道路整備について議論が必要。
このため、中期的な(概ね10年間の)整備目標とその達成に必要な事業量等を「道路整備の中期ビジョン(案)」として整理。

(3)中期ビジョン(案)の構成

1)中期ビジョン(案)の概要

中期ビジョン(案)の概要
今後実施すべき道路施策及びそのポイント
道路施策の進め方
(参考1)事業中區間等の残事業費
(参考2)道路投資の経済効果

2)ブロック別主要事業(案)

主要な施策のブロック別事業量一覧表
ブロック別主要事業図(案)

3)中期ビジョン(案)詳細編

今後実施すべき道路施策に関する詳細な資料

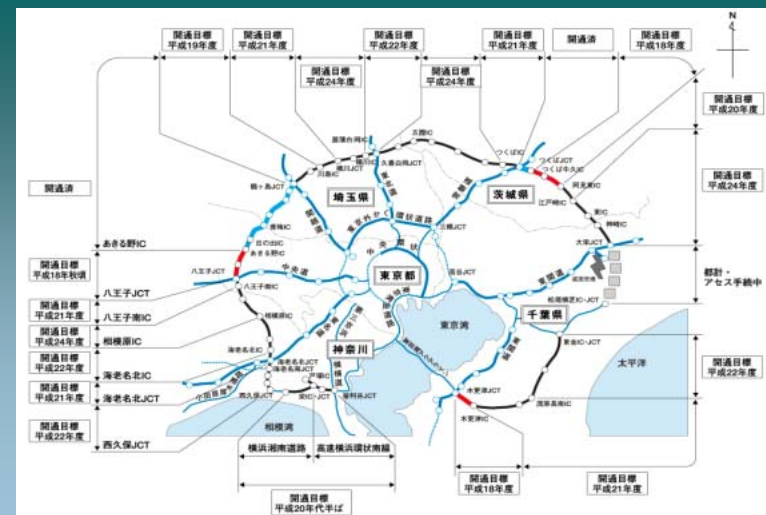
「道路整備の中期ビジョン(案)」の概要

圏央道「目標宣言プロジェクト」(H17.11発表)の例

開通目標と目標達成条件の公表
毎年度の事業進捗状況と達成度を公表

進捗管理をオープンに
目標達成に向けて進捗管理を徹底

約10年で圏央道全体を完成





第3部 具体的な施策内容に関する論点

1. 施策展開における主な論点
2. 道路行政の進め方に関する主な論点

第3部 具体的な施策内容に関する論点

1. 施策展開における主な論点(概要)

- 安全で安心できる暮らしの実現
 - 管理の重要性が増す時代に適応した組織体制や予算体系の検討
 - 以前の基準で整備された施設を含め、緊急輸送路など重点的な耐震補強
 - 通学路・生活道路において人優先の歩行空間整備
- 景観・文化的価値の創造と環境の保全
 - 沿道と一体となった賑わいの創出などの施策の充実
 - 新たな評価尺度に照らし、日本橋再生などの景観創造を検討
 - 無電柱化をより促進するための有効な措置
 - 緑陰や並木の道、歴史的道路施設の価値を再認識
 - 道路と沿道が形成する観光資源の整備
- 都市圏交通問題への対応と魅力あるまちづくり
 - 大都市圏の環状道路を最重点課題として推進
 - 各都市で道路交通と公共交通、ソフトとハードの施策を総合した交通戦略を策定
 - 都市の交通戦略に関する合意形成の仕組みが必要
 - 自動車流入を抑制する方策の積極的活用
 - 交通アセスメントの導入
 - 駐車場の適正化へ、駐車場と荷捌きスペースの対応
- 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
 - 国際比較を踏まえた戦略的な目標の設定
 - 現道の機能強化・活用を含めて検討する視点
 - 広域ブロックを単位とし、時間管理概念を含むネットワーク計画



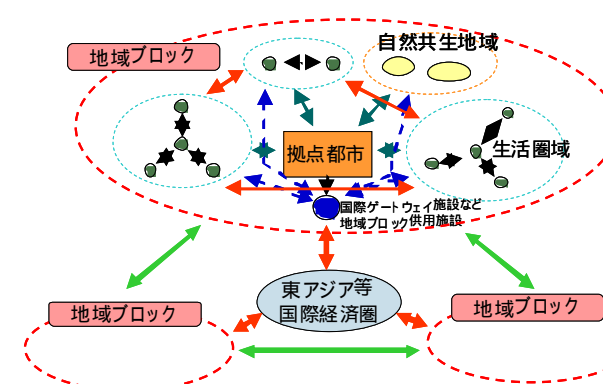
兵庫県南部地震(震度7)
(神戸市東灘区)



新潟県中越地震(震度7)
(長岡市十日町)



荷捌き駐車スペースの設置例(千葉県柏市)



【二層の広域圏】

欧州の中規模国に匹敵する「地域ブロック」と、人口30万人前後の「生活圏域」で構成される国土構造を提案。

その形成の鍵となるのが、各階層における交流・連携を支えるモビリティの確保と考えられている。

出典:「二層の広域圏に資する総合的な交通体系に関する検討委員会」最終報告をもとに作成
新たな国土計画に関する議論の例

第3部 具体的な施策内容に関する論点

2. 道路行政の進め方に関する主な論点(概要)

- 説明責任の向上とスケジュール管理
 - 道路に対する批判の分析と客観的な検証
 - より多様な便益要素を対象とする事業効果の分析と説明
 - 目標の明示とスケジュール管理
 - 担当職員の責任意識を向上する仕組み
 - 用地取得の迅速化
- コストの徹底的な縮減と管理
 - 調達方法の改善、新技術活用による計画・工程の見直しなど
 - 工期短縮による交通障害の緩和
- 多様な主体のパートナーシップによる行政運営
 - 従来のPIプロセス等の充実とともに、さらに幅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」による政策展開
 - 地域の創意工夫を活用する補助金制度等の工夫
- 技術革新と新技術の活用
 - ITSの発展を前提とした道路構造の検討
 - 技術力の世代を超えた継承
- 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に見合う財源の確保
 - 特定財源制度の趣旨、目的を踏まえ、国民の理解を得られる体系

