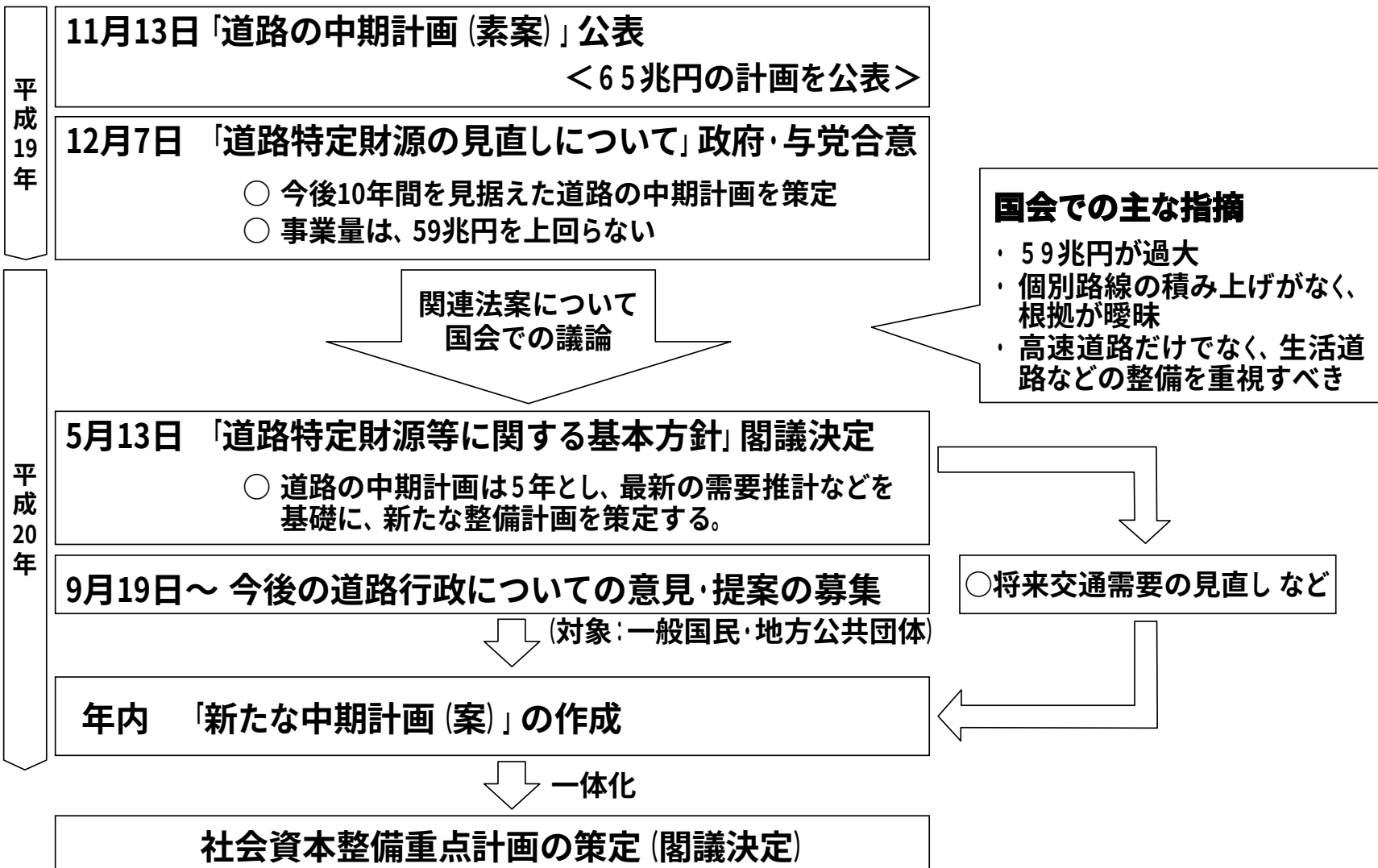


新たな中期計画の作成に向けて

骨 子

1. これまでの経緯 <道路の中期計画の作成>



2. 意見・提案の概要

1. テーマ : ①道路行政について改善すべき点
 ②地域の現状と抱える課題と目指すべき将来像
 ③道路施策として重点的に取り組むべき事項 ※自由回答方式
2. 期間 : 9月19日から10月下旬
3. 応募数 : 一般の皆様(各種団体含む) 840件
 都道府県知事・市町村長 1,838件 (全都道府県・市町村数1,856の99%)

<寄せられた意見・提案の概要>

		#数字は精査中
1. 道路行政について改善すべき点		
<意見の例>		<意見数>
○ <u>道路整備の必要性・進め方に関すること</u>	・必要な道路はきちんと説明して造るべき ・交通需要予測の精度向上	約1,610件
○ <u>無駄の排除</u>	・不適切な支出は改めるべき ・道路の掘り返し ・他事業との連携不足で重複の無駄	約220件
○ <u>地域の実情への対応に関すること</u>	・都市圏偏重で地方をおきざりにしている ・地域の実情にあった整備ができるように	約930件
2. 地域の抱える課題や道路施策として重点的に取り組むべき事項		
○ <u>身近な道路の整備</u> (生活道路や歩道、バリアフリー化など)		約1,690件
○ <u>幹線道路の整備</u> (都市や拠点を結ぶ幹線、通院・通学等の日常の暮らしを支える幹線など)		約1,640件

3. 新たな道路の中期計画 (案) の基本方針

1. 新たな中期計画は、今後の「選択と集中の基本的な方向性を示す計画」とする。

→ 道路特定財源の一般財源化に際し、他の公共事業の計画と同様に、計画内容を作る側の「事業費」から国民から見た「達成される成果」に転換。

2. 他の社会資本整備と連携を図り、地域の社会資本として議論を進めるため、計画期間を5年とし、社会資本整備重点計画と一体化を図る。

注) 計画期間: 中期計画 (素案) は10年→

新たな中期計画は5年 (社会資本整備重点計画と同じ)

3. 新たな中期計画を踏まえ、「生活に身近な道路施策」など地域のニーズを勘案しつつ、地域における道路の位置づけや役割を議論し、地方版の計画をまとめる。

4. 道路事業・道路関係業務の執行に対する様々な指摘を踏まえ、徹底したコスト縮減、無駄の徹底した排除に取り組む。

4. 選択と集中の基本的方向性 (これまでの意見や指摘と取り組み方針の関係)

<これまでの意見や指摘など>

- ・事業費 (65兆円や59兆円) を確保するための計画ではないかとの指摘があった。
- ・地域の産業立地、観光など振興策との関係が分かりにくい。
- ・個別路線の積み上げがなく、根拠が曖昧。
- ・地方提案からは、地域の抱える課題や道路整備状況に応じて、地域によって求める施策に相違があることが改めて明らかになった。

- ・交通需要推計に最新のデータを使用すべき。
- ・近年の傾向を踏まえると、今後も交通量が増大するのはおかしい。
- ・費用便益手法にあたって、時間短縮便益を算定するための人や車両の時間価値が高いのではないか。
- ・現行の手法は推計交通量をベースとした便益で評価されているが、地域に与える影響や住民生活の向上など多様な整備効果に対する評価は不十分。[地方提案]



<取 り 組 み 方 針>

1. 地域の実情を踏まえた計画策定と厳格な事業評価

<計画策定>

- 1) 他の社会資本整備と連携を図り、地域の社会資本として議論を進めるため、社会資本整備重点計画と一体化を図る。
- 2) 新たな中期計画を踏まえ、地域における道路の位置づけや役割を重視して、地域の実情に即した、地方版の計画を策定。
⇒個別の必要性は、地域において議論。

<厳格な事業評価>

- 1) 将来交通需要は、最新のデータ・知見等を踏まえ算出。社会経済情勢等に大きな変化があれば、その都度必要な見直しを実施。
- 2) 最新の需要推計結果に基づき、事業評価を厳格に実施。地域からの提案を反映させるなど、地域特性を的確に評価する仕組みを導入。

例) 地域の産業立地、観光振興策、命の道 など

<これまでの意見や指摘など>

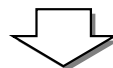
- ・地方提案では、高齢者、障害者、子供等が安心して道路を利用可能な歩道整備やバリアフリー化などの「身近な道路施策」と「高速ネットワークの整備」が多かった。
- ・安全で円滑な冬期交通の確保や橋梁等の長寿命化、補修予算の平準化等に向け、道路管理の充実が必要。【地方提案】
- ・高速道路の料金引下げ等の自動車ユーザーの満足度を高める施策へ重点化すべき。
- ・「歩道や自転車通行帯の設置」や「車道幅の拡幅・車線数増加」といった、安全・円滑化のため、質の向上を求める声が多い。
【日本自動車連盟（JAF）、日本自動車工業会】
- ・道路建設の優先順位の透明性を高くすべき。
【一般意見】



< 取 り 組 み 方 針 >

2. 政策課題・投資の重点化

- 生活に身近な道路施策（他の施策と一体として実施）
例）生活道路や歩道の整備、バリアフリー化など
- 国、地方を支える基幹ネットワークの効率的整備
- 既存ストックの有効活用と予防保全による長寿命化
例）高速道路の効果的な料金施策の実施やスマートICの増設



取り組む施策ごとに重点化の対象を限定

3. 徹底したコスト縮減・無駄の徹底した排除

1) 道路構造について

- ① 道路構造令の弾力的運用を徹底し、見直すべきは見直す
- ② 計画的に当面現道の活用を含めて検討するなど計画上の大胆なコスト縮減を図る

2) 道路関係業務の執行に対する様々な指摘を踏まえ、無駄の徹底した排除に取り組む

- ・無駄遣いを徹底して排除すべき。【一般意見】

- ・道路構造が過大である、などコストが高い。

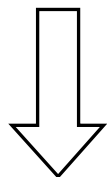
- ・中山間地において道路は生活そのもの。1.5車線道路などの発想で知恵を出し合い過疎化の歯止めができる道路整備を。【地方提案】



5. 重点化のイメージ

(1) 重点化例示－1 ＜生活に身近な道路施策の場合＞

日常の暮らしや生活環境を改善するため、**生活に身近な道路施策に重点**
例) 生活道路や歩道の整備、バリアフリー化など



〔 各施策ごとに重点化される対象
を明確化 など 〕

<交通事故対策の例>

全体

全国の国道・都道府県道等
約 71 万区間



重点化

要対策

事故の発生割合が高い区間
約 15 万区間

<5年間で目指すべき成果目標>

道路交通における死傷事故率

<全体>

全国の国道・都道府県道等
約 71 万区間



<要対策>

約 15 万区間

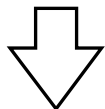


※目標を達成するため、原則として、<要対策>の中から
地域の実情を踏まえ各年度の
予算の中で事業を実施。

要対策の範囲は今後精査する。

(2) 重点化例示－２ ＜基幹ネットワークの場合＞

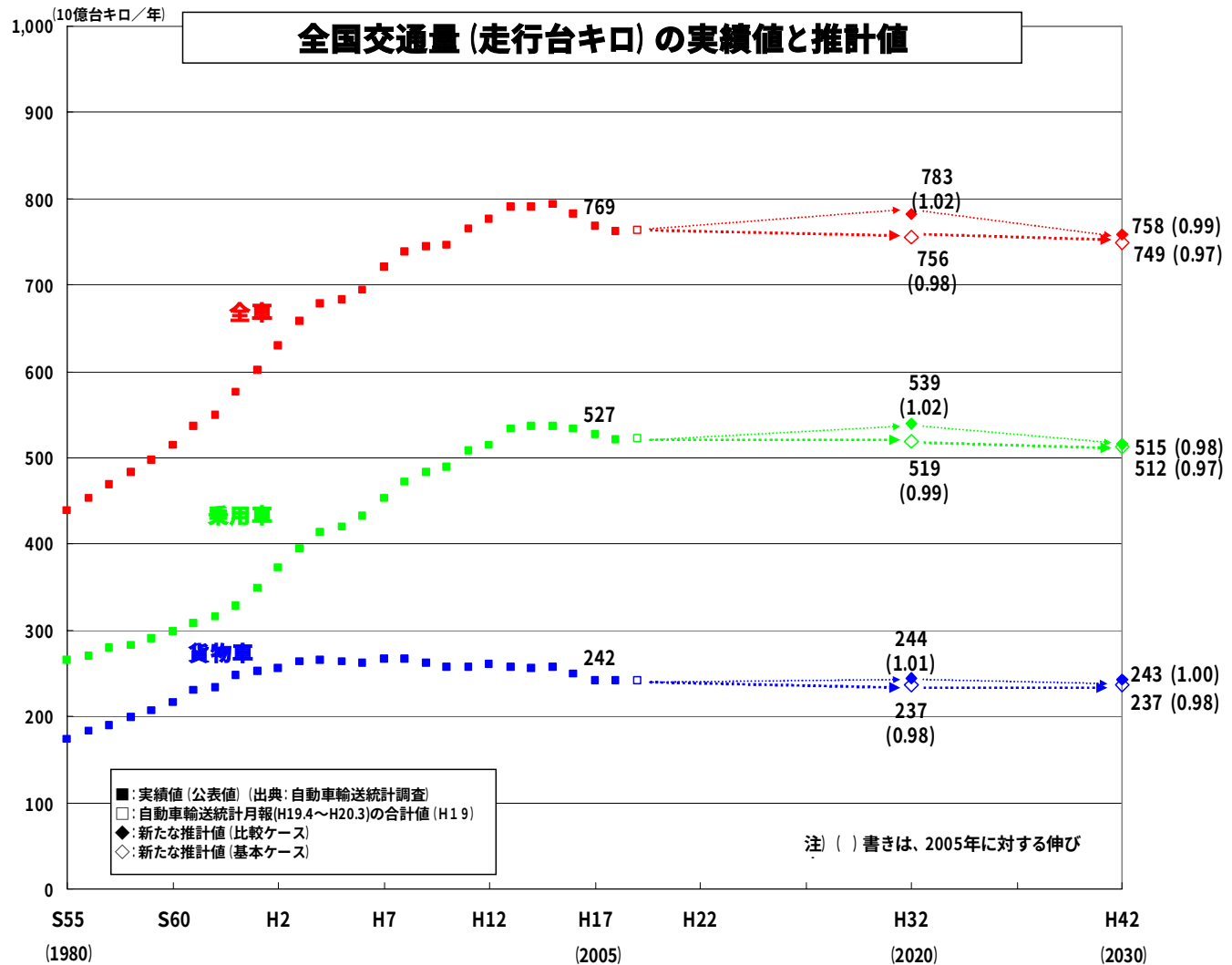
競争力の強化や地域活性化を図るため、高規格幹線道路をはじめとする幹線道路ネットワークを効率的、重点的に整備



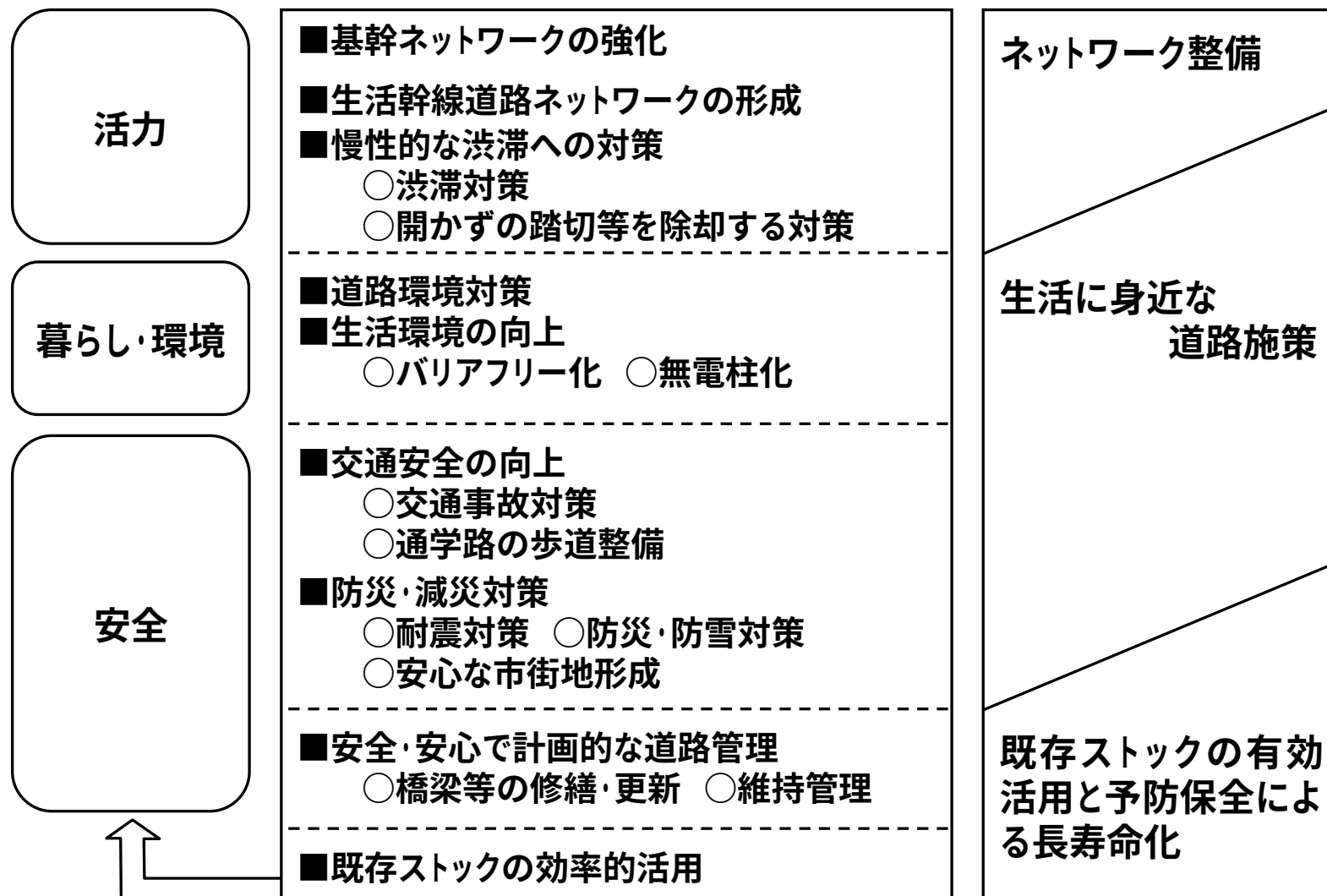
① 最新のデータに基づく、交通需要推計結果をもとに、見直しを行った評価手法を用いて厳格な評価を行う。

- ・ 交通需要推計や評価手法の見直しにより、現行のB／Cは2～3割程度小さくなることが予想される
- ・ 救急医療、観光、地域活性化、企業立地、安全・安心な生活の確保など地域にもたらされる様々な効果についても、総合的に評価を実施

② 評価結果を踏まえ、効果が少ないと判断される場合、現道の活用、徹底したコスト縮減を図るなど抜本的な見直しを行う。



(参考) 計画において取り組む主な施策



6. 今後の進め方 (地方から頂いた意見・提案の取扱いなど)

- 他の社会資本整備と連携を図り、地域の社会資本として議論を進めるため、社会資本整備重点計画と一体化を図る。
- 今回、地域から頂いた意見・提案は「地方計画」にも反映。
- 新たな中期計画では、「選択と集中の基本的考え方」などを示し、地方版の計画では「地域の整備方針」や「代表事例」などを示す。

