

# 新たな中期計画の作成に向けて

## 参考資料

- 道路に関する長期計画と事業費の関係
- 無駄の徹底した排除
- 地域の実情に即した道路整備の推進
- ストックの長寿命化

# 道路に関する長期計画と事業費の関係

平成15年

平成20年

平成25年

特定財源

平成21年

一般財源

5箇年間の道路整備の事業費のみを閣議決定  
「38兆円を上回らない」

**新たな中期計画**  
他の公共事業と同様に、計画に事業費を入れない

9本の事業分野別計画

<b>道 路</b> ⑩～⑭
道路整備五箇年計画 46兆2千億円
<b>交通安全施設</b> ⑧～⑭
特定交通安全施設等整備事業 七箇年計画 2兆3千億円
<b>空 港</b> ⑧～⑭
空港整備七箇年計画 2兆8千億円
<b>港 湾</b> ⑧～⑭
港湾整備七箇年計画 4兆3千億円
<b>都市公園</b> ⑧～⑭
都市公園等整備七箇年計画 2兆8千億円
<b>下 水 道</b> ⑧～⑭
下水道整備七箇年計画 13兆2千億円
<b>治 水</b> ⑨～⑮
治水事業七箇年計画 11兆6千億円
<b>急傾斜地</b> ⑩～⑭
急傾斜地崩壊対策事業五箇年 計画 6千億円
<b>海 岸</b> ⑧～⑭
海岸事業七箇年計画 1兆3千億円

一本化

**社会資本整備重点計画**  
(H15.10閣議決定)

- 事業費なし
- 成果目標の明示

**次期  
社会資本整備重点計画**  
(検討中)

- 事業費なし
- 成果目標の明示

# 無駄の徹底した排除

## 道路関係業務の無駄排除の取組み

### 1. 道路関係公益法人の改革について

#### (1) 道路特会から道路関係公益法人への支出

業務・組織の見直し、契約方式の適正化等により、平成22年度までに半減以上とすることを目指した支出削減の確実な実施。

#### (2) 民間参入の促進

民間企業において実施可能な業務の分離発注のためのガイドラインを策定。道路関係公益法人への支出を行う土木関係の委託契約は、原則として再委託の上限を業務委託料の1/3以内に見直し。

#### (3) 道路関係公益法人に対する契約方式

今年度から、より競争性の高い契約方式で実施し、特命随意契約の割合を94%から4%に減少。

#### (4) 公益法人の業務・組織形態の見直し等

公益法人の役員報酬や退職金の規程を策定・公表。国家公務員出身役員の兼職の解消。

### 2. 地方整備局等における支出の改革について

#### (1) 広報広聴経費

平成20年度の広報広聴経費は、平成18年度と比較して半減することとして、計画的に実施。広報広聴費の支出費目について明確化する方向で今年度中の見直しを検討。

#### (2) 公用車削減台数・車両管理委託削減

10月に決定された国土交通省全体の削減方針に基づき、道路特会については公用車台数の約3割(約430台)の削減(平成20年度中)、車両管理委託台数の約半減(～平成22年度)を実施予定。

#### (3) タクシー利用の適正化

タクシー使用について、タクシー乗車券の使用基準を統一化し、運用を徹底。

本省においては、本年6月23日からタクシー乗車券の使用停止。立替払いを試行中。

# 地域の実情に即した道路整備の推進

- 道路構造令について規定面・運用面を問わない見直しを行い、地域に即した道路整備を推進
- これにより、ローカルルールを徹底し、コスト縮減を推進

## <道路構造令の取組>

### 運用面の取組

#### (1) 周知と意識改革

- ・道路構造令は、安全性等のための最小限の規定
- ・裁量と責任による自立的運用が前提

#### (2) 柔軟な規定の活用促進

- ・事例共有や指針の策定
- ・技術的サポートの検討
- ・不断の見直し体制の構築

### 規定面の取組

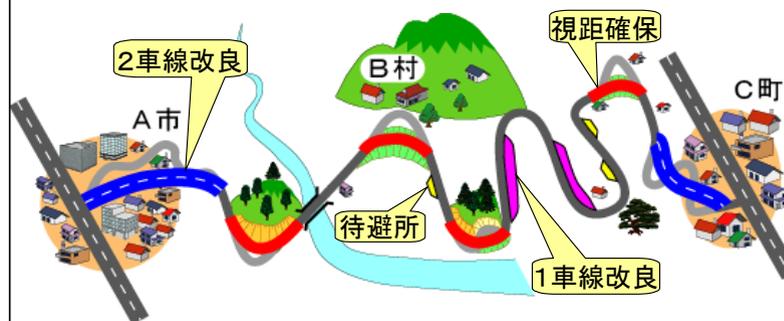
#### (3) 見直しを含めた検討

- ・線形に関するもの(小規模道路)
  - ・幅員に関するもの(歩道・自転車歩行者道)
  - ・道路区分・交通容量等に関するもの
- ※安全性等に関する専門的検証

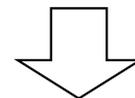
## <ローカルルールの徹底>

### — ローカル・ルールの例 —

#### 1.5車線の道路整備



全てを2車線で整備するのではなく、地域の実情に応じて、1車線や待避所設置等を組み合わせて整備



地域の実情に即した道路整備の推進



# ストックの長寿命化

## <橋梁など点検の制度化と必要な支援の実施>

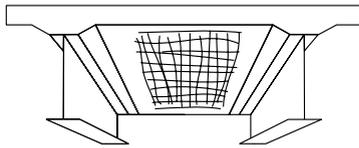
- 定期点検により、大規模な修繕や更新に至る前に対策を行う予防保全を推進し、計画的に橋梁等を長寿命化。

事後保全

転換

予防保全

コンクリートのひびわれが深刻

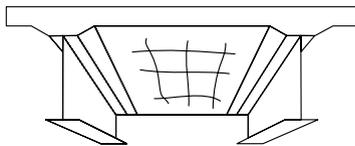


コンクリートの修繕



損傷が深刻化してはじめて大規模な修繕を実施  
橋の架け替えのサイクルも短い(平均60年)

点検により、コンクリートに  
軽微なひびわれを発見



下面に炭素繊維を接着すること  
によりひびわれの進行を抑制



きちんと点検し、損傷が深刻化する前に修繕を実施  
橋の架け替えのサイクルも長くなる(平均100年)

## 【予防保全の効果】

