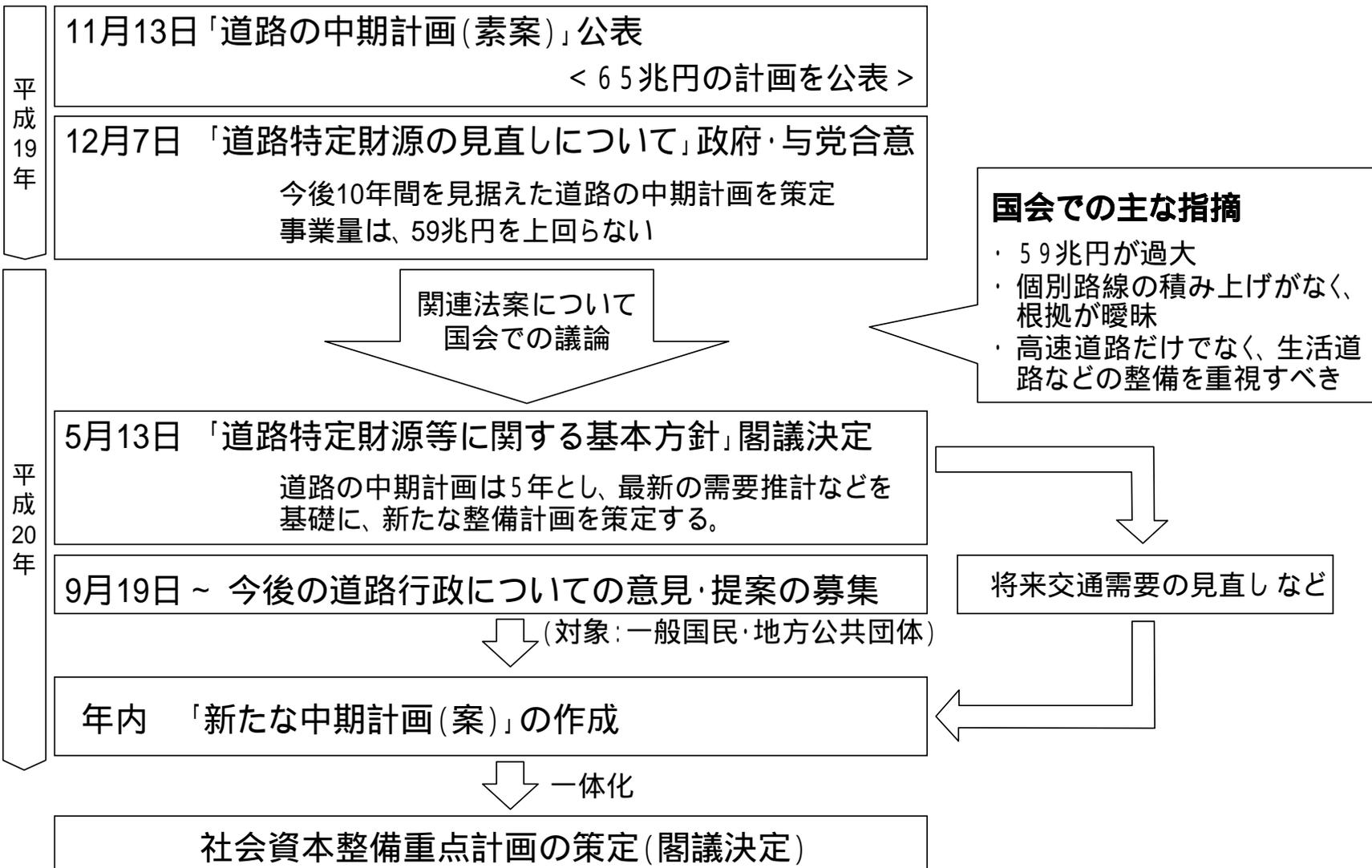


新たな中期計画(案)

参考資料

これまでの経緯



意見・提案の概要

1. テーマ	道路行政について改善すべき点 地域の現状と抱える課題と目指すべき将来像 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) 都道府県知事・市町村長	840件 1,843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 >

	< 意見の例 >	# 数字は12月15日現在 < 意見数 >
1. 道路行政について改善すべき点		
<u>道路整備の必要性・進め方に関すること</u>	<ul style="list-style-type: none"> 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>	<ul style="list-style-type: none"> 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>	<ul style="list-style-type: none"> 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

新たな中期計画(案)の基本方針

1. 新たな中期計画(案)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「事業費」から「達成される成果」に転換。

2. 他の社会資本整備との連携を図り、社会資本全体の中での位置づけを明らかにするため、計画期間を5年とし、社会資本整備重点計画と一体化する。

注)計画期間:中期計画(素案)は10年

新たな中期計画(案)は5年(社会資本整備重点計画と同じ)

3. 新たな中期計画(案)を踏まえ、地域づくり・まちづくりの連携を図り、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。

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

9本の事業分野別計画

道路	~
道路整備五箇年計画	4兆2千億円
交通安全施設	~
特定交通安全施設等整備事業七箇年計画	2兆3千億円
空港	~
空港整備七箇年計画	2兆8千億円
港湾	~
港湾整備七箇年計画	4兆3千億円
都市公園	~
都市公園等整備七箇年計画	2兆8千億円
下水道	~
下水道整備七箇年計画	1兆2千億円
治水	~
治水事業七箇年計画	1兆6千億円
急傾斜地	~
急傾斜地崩壊対策事業五箇年計画	6千億円
海岸	~
海岸事業七箇年計画	1兆3千億円

一本化

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

社会資本整備重点計画
(H15.10閣議決定)

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

- 事業費なし
- 成果目標の明示

選択と集中の基本的な方向性(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、今後も交通量が增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の連携を図り、社会資本全体の中での位置づけを明らかにするため、社会資本整備重点計画と一体化する。
- 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

計画・設計段階から維持・管理・更新段階に至る全てのプロセスにおいて、総合的なコスト縮減を徹底的に行う。

道路構造令の弾力的運用を徹底する。

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

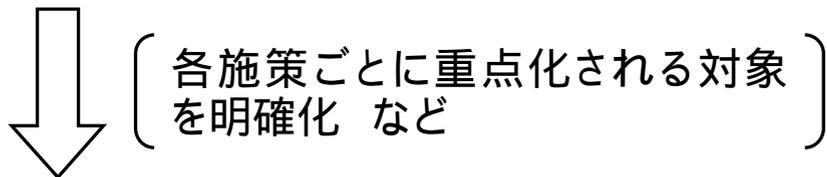


- 無駄遣いを徹底して排除すべき。【一般意見】
- 道路構造が過大である、などコストが高い。
- 中山間地において道路は生活そのもの。1.5車線道路などの発想で知恵を出し合い過疎化の歯止めができる道路整備を。【地方提案】

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



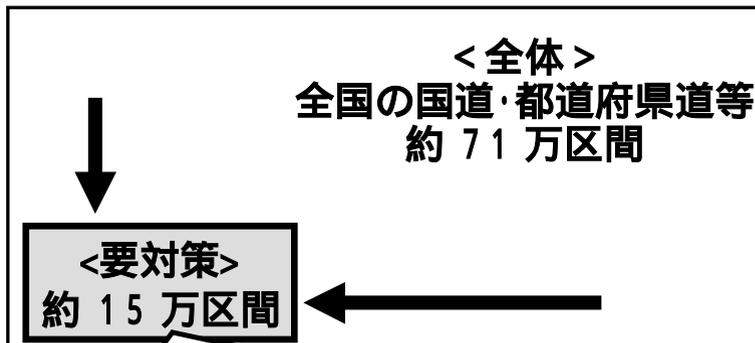
<交通事故対策の例>

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

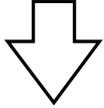


目標を達成するため、原則として、<要対策>の中から各年度の予算において、地域の実情を踏まえ、事業を優先的に実施。

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 >

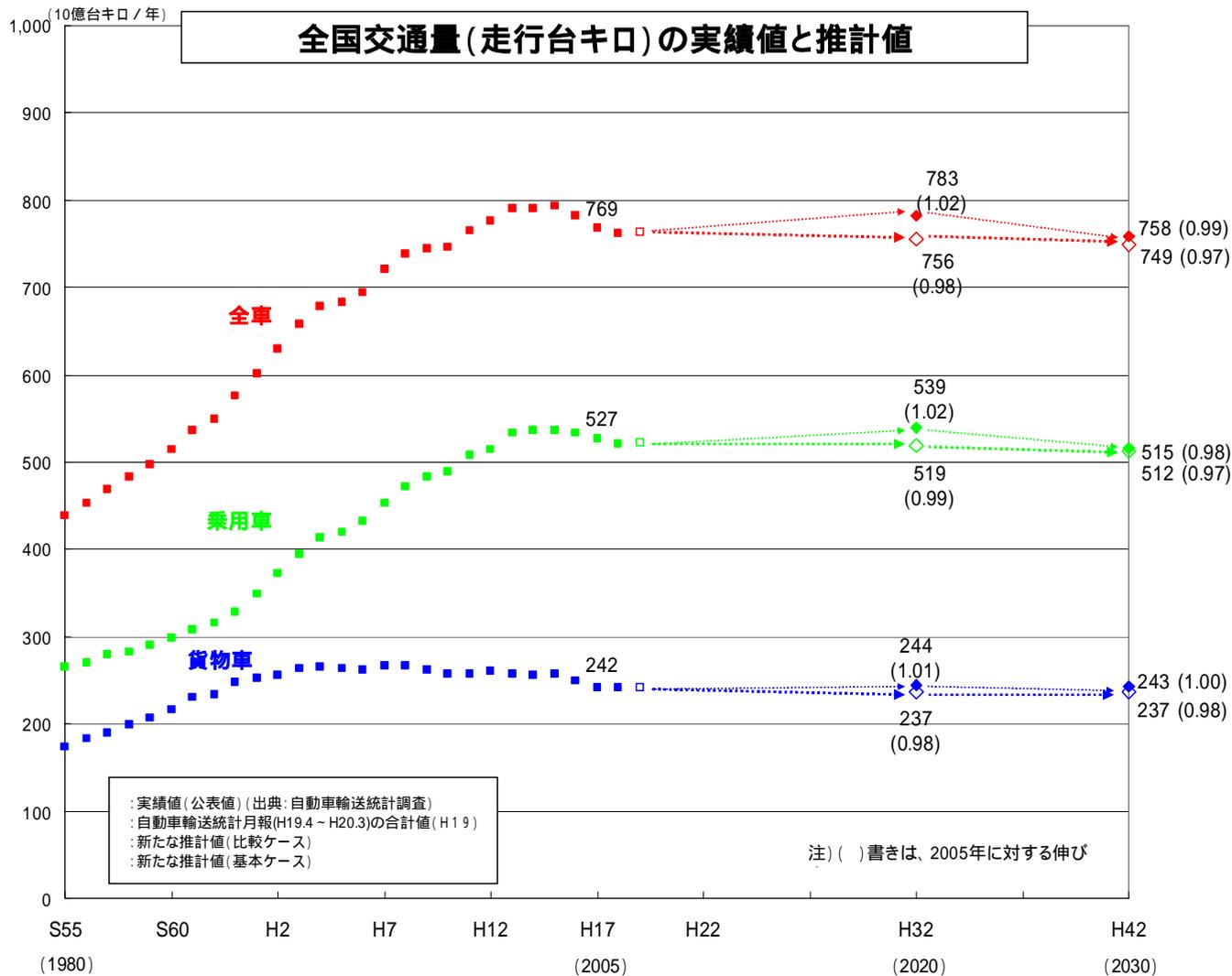
競争力の強化や地域活性化を図るため、高規格幹線道路をはじめとする幹線道路ネットワークを重点的、効率的に整備



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

評価結果を踏まえ、既存計画では費用に比して、その効果が小さいと判断される場合には、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。

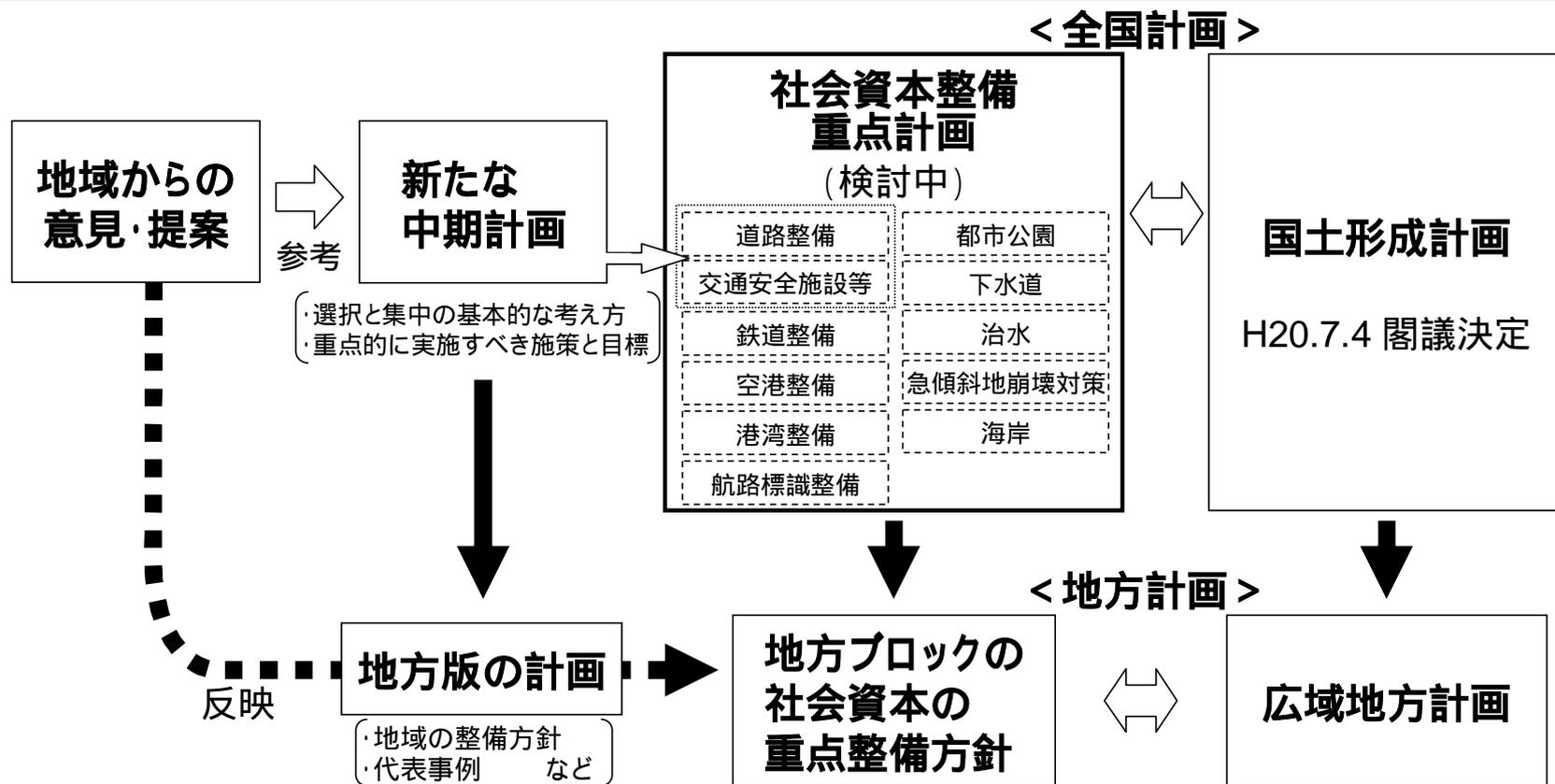


今後の進め方(地方から頂いた意見・提案の取扱いなど)

他の社会資本整備との連携を図り、社会資本全体の中での位置づけを明らかにするため、社会資本整備重点計画と一体化する。

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な方向性」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。



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

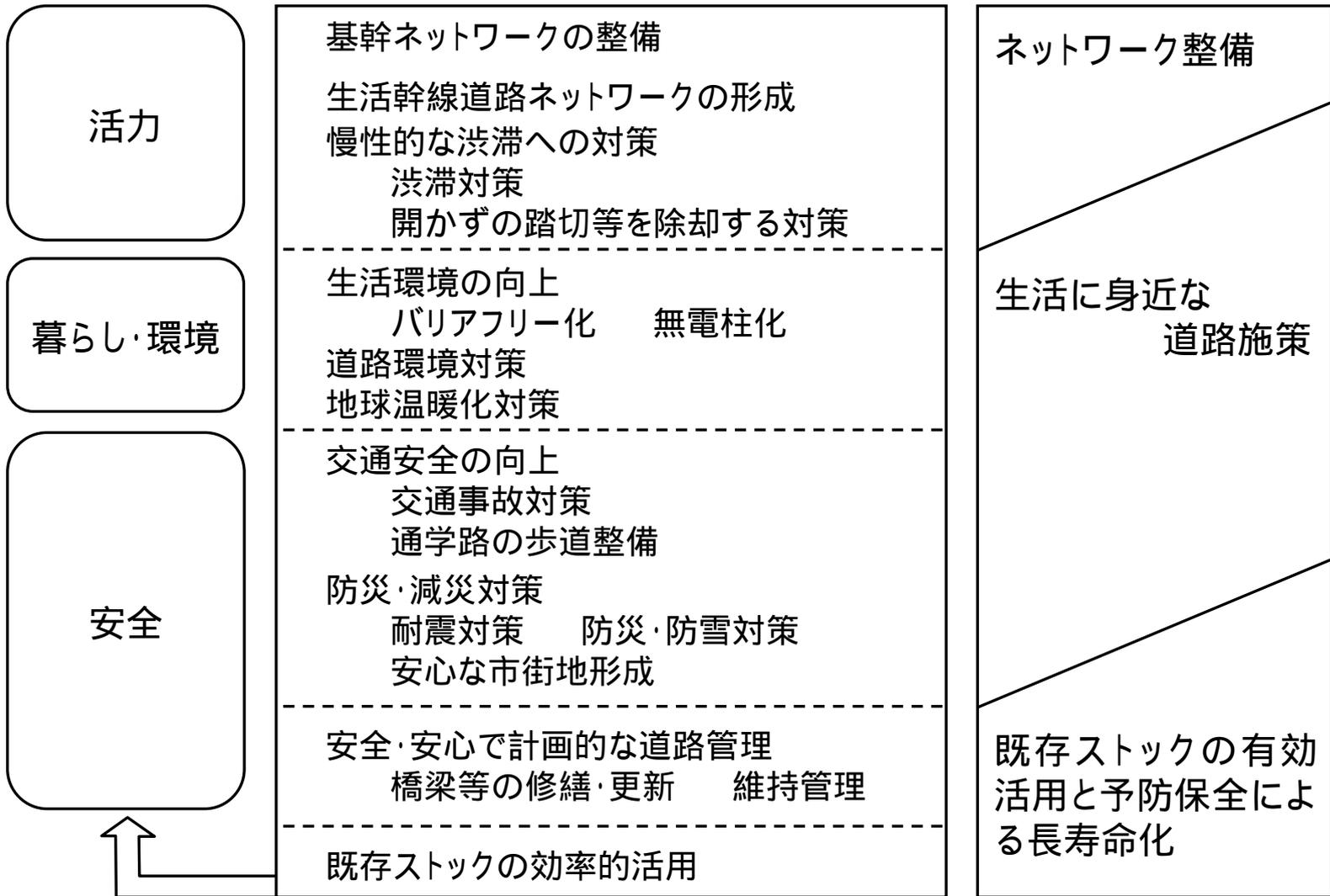
10月に決定された国土交通省全体の削減方針に基づき、道路特会については公用車台数の約3割(約430台)の削減(平成20年度中)、車両管理委託台数の約半減(～平成22年度)を実施予定。

(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。

(参考) 計画において取り組む主な施策



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

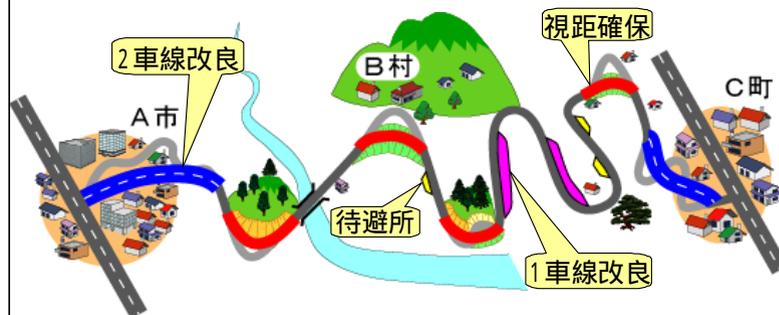
(3) 見直しを含めた検討

- ・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

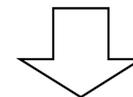
< ローカルルールの徹底 >

- 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



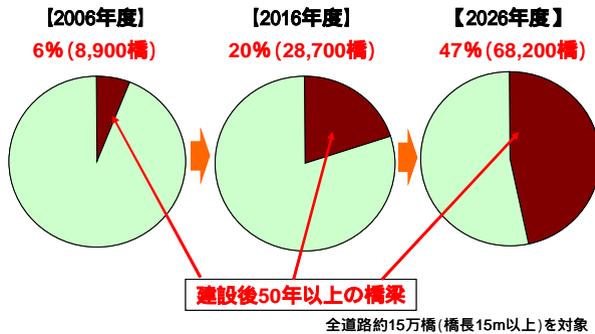
地域の実情に即した道路整備の推進

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。

道路ストックの高齢化の状況

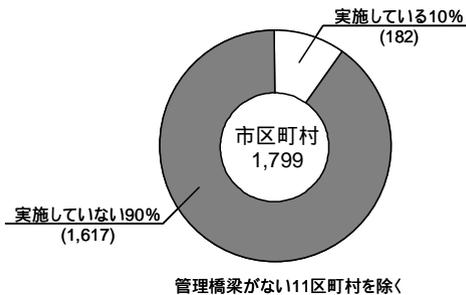


橋梁点検車による定期点検

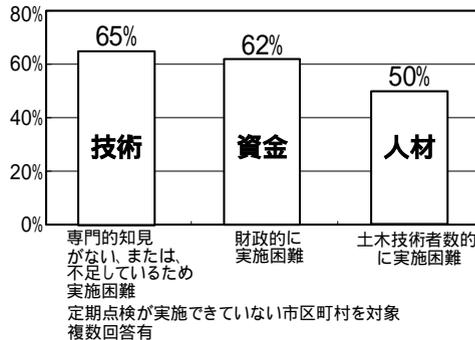


市区町村における橋梁の定期点検等の状況

橋梁の定期点検の状況



定期点検を実施できていない主な理由



技術 財政 人的 支援の実施

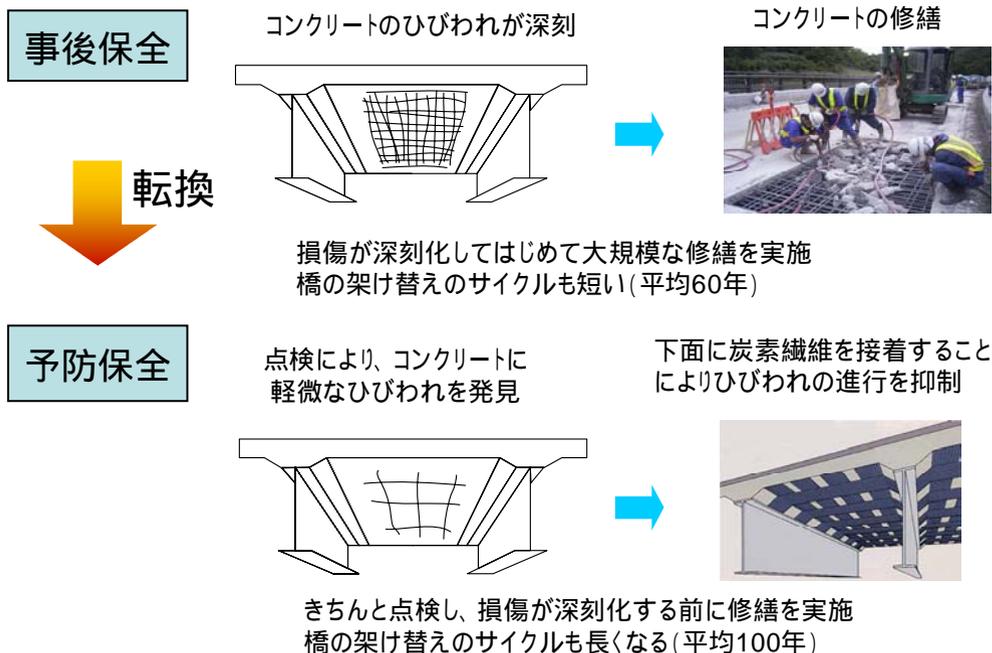
長寿命化計画のイメージ

橋梁名	道路種別	路線名	橋長(m)	建設年度	最新点検年度	対象の内容・時期**															
						2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016						
〇〇橋	道*	〇〇〇線	80	1983	8	2006															
〇〇橋	道**	〇〇〇線	50	1940	60	2009			点検	← 定期点検											
〇〇橋	道**	〇〇〇線	19**	1969	26	2005															
〇〇橋	道	〇〇〇線	40	1963	24	2005															
〇〇橋	道	〇〇〇線	80	1966	11	2004															
今後の修繕・更新事業費(億円)							●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	

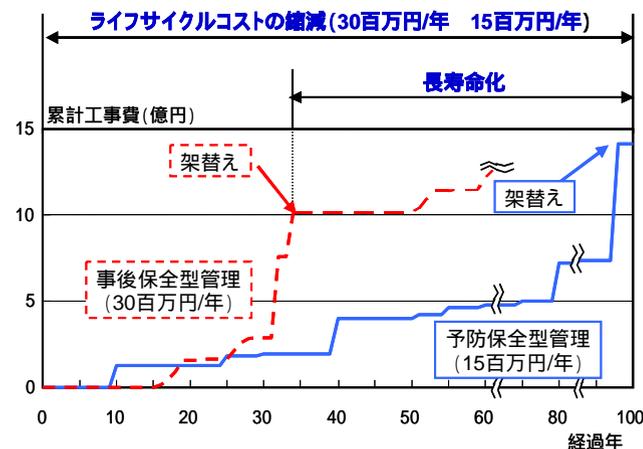
ストックの長寿命化

< 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。

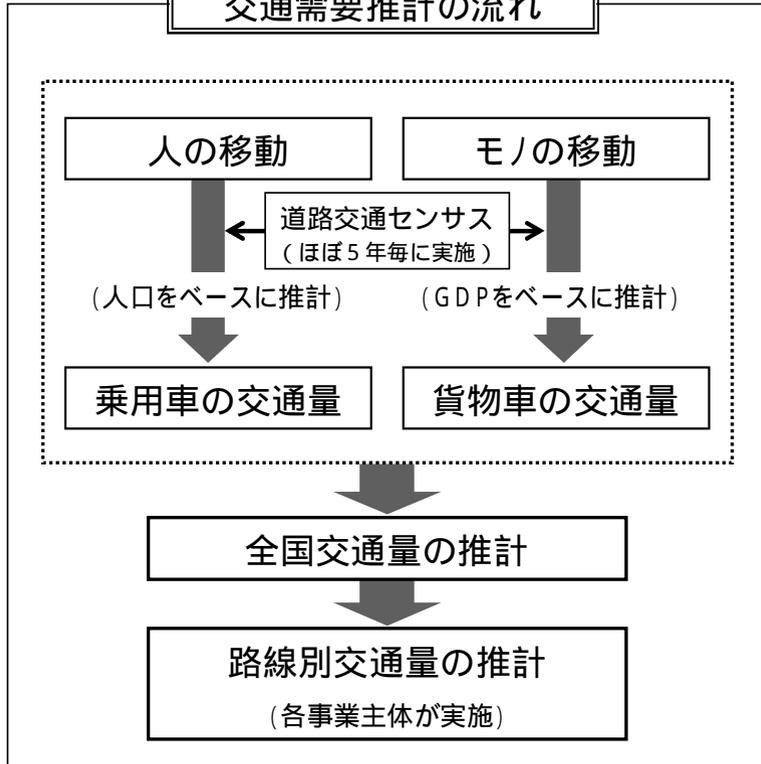


【予防保全の効果】



交通需要推計について

交通需要推計の流れ



交通需要推計の利用

- 道路事業の評価
 - ・ B / Cなど個別事業評価の基礎データ
 - ・ 高規格幹線道路の再点検
- 有料道路の償還計画
 - ・ 収入の基本となる利用交通量の推計
- 環境アセスメント
 - ・ 環境予測の基本となる計画交通量の推計
- 道路計画におけるネットワーク・構造規格の決定
 - ・ 必要車線数、構造規格の決定根拠

国会審議での指摘

現在(H11センサスに基づくH14推計)の推計値は古いデータに基づいたものであり、最新のデータ(H17センサス等)を使用すべき。近年の交通量は減少傾向であり、過大な推計となっているのではないか。

交通需要推計について

「人の移動」の特徴

数値は、2005年から2030年の伸び率

新しい人口推計^{注1)}の結果から、

注1) 国立社会保障・人口問題研究所がH18.12^{注2)}に公表
注2) 前回はH14.1に公表

少子高齢化の進展に伴い、人口は9.8%減少。

女性や高齢者の免許保有率の上昇に伴い、免許保有者数は6.6%増加。

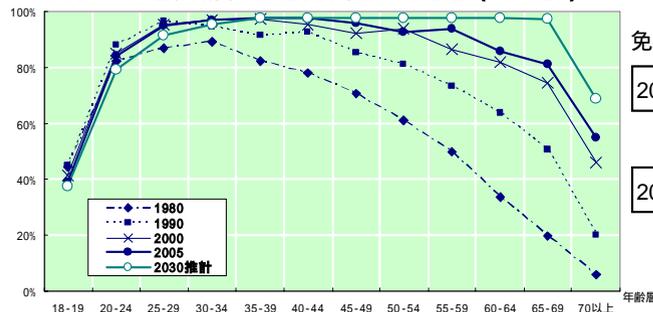
H17センサス^{注3)}の結果から、

注3) 前回はH11センサスを活用

軽を除く乗用車の保有台数は減少するものの、軽自動車の保有台数は増加。軽自動車については、女性の利用が多く、比較的利用距離が短いことが特徴。
(軽自動車保有台数: 14 21百万台(1.44倍))

長寿命化の進展に伴い健康な高齢者(65歳以上)が増加し、高齢者が車で移動する機会が増加。
(移動回数: 0.78 0.91(1.17倍))

男性の年齢階層別免許保有率の推移(全免許)



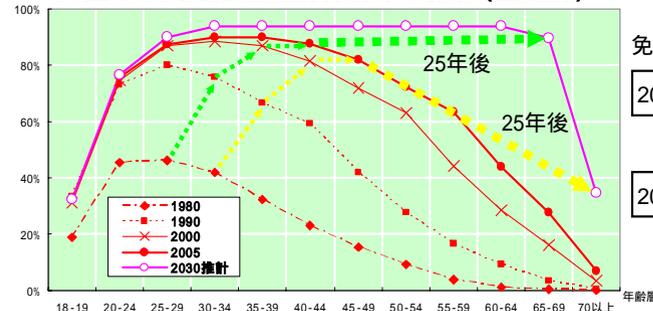
免許保有者数(男性)

2005年: 44百万人

4%

2030年: 42百万人

女性の年齢階層別免許保有率の推移(全免許)



免許保有者数(女性)

2005年: 32百万人

+21%

2030年: 39百万人

「モノの移動」の特徴

新しいGDPの見通し^{注4)}から、

注4) 「内閣府(H20.1)」及び「経済財政諮問会議(H17.4)」により示された試算及びビジョン^{注5)}

注5) 前回は「閣議決定(H14.1)」に示された推計値等

GDPの成長率は、2012年まで1%台半ば、2013~2020年は2%程度、2021~2030年は1%台半ば。

GDPの成長と共に生産額や輸入額は増加するが、製品の高付加価値化が進展しており、貨物輸送量は微減。

(貨物車輸送トン数: 497千万トン 495千万トン(0.997倍))

H17センサスの結果から、

短距離帯では、宅配の発達、在庫を持たない傾向の進展から、小口化・多頻度化が進展。

長距離帯では、物流拠点の集約化や市場圏の拡大などに伴って、輸送量シェアが拡大するとともに、更に長距離化が進展。

交通需要推計について

専門家からなる検討会としては、幅を持った「交通需要推計の考え方」を提示。これに基づき、計算すると、

新たな推計値(高位ケース): 交通量は、現状から2020年には微増となるものの、その後微減。

新たな推計値(低位ケース): 交通量は、現状から2030年に向けて微減。

どちらにしても、ほぼ横ばい。

このうち、国土交通省としては、「B/C」の算出等に、低位の値となる考え方を使用。

その結果、2030年には、2005年に比べ、全国交通量は2.6%減少と推計。

なお、直近のガソリン価格高騰が交通量に及ぼす影響も推計に反映。具体的には、2020年の推計値を2.8% 減補正。

今後の社会経済情勢の変化などに対応するため、推計結果について「モニタリング」を行い、必要な見直しを実施。全車の場合

自動車走行台キロ(推計)

(単位:十億台キロ)

		2005年 (実績)	2020年		2030年	
			推計値	伸率 (対2005年)	推計値	伸率 (対2005年)
基本ケース (低位ケース)	乗用車	527	519	0.99	512	0.97
	貨物車	242	237	0.98	237	0.98
	合計	769	756	0.98	749	0.97
比較ケース (高位ケース) 注1)	乗用車	527	539	1.02	515	0.98
	貨物車	242	244	1.01	243	1.00
	合計	769	783	1.02	758	0.99

注1) 比較ケースは、検討会において専門家の考え方が複数提示され、一本化されなかった事項について、基本ケースをベースに以下の変更を加えて推計。

<乗用車>

- ・免許保有率モデルを20-24歳を起点とするコーホートモデルとし、90歳以上の高齢者については現在の免許保有率と同割合の方が将来も免許を持つとして試算
- ・観光レジャー目的の交通が将来も伸びるものとして試算

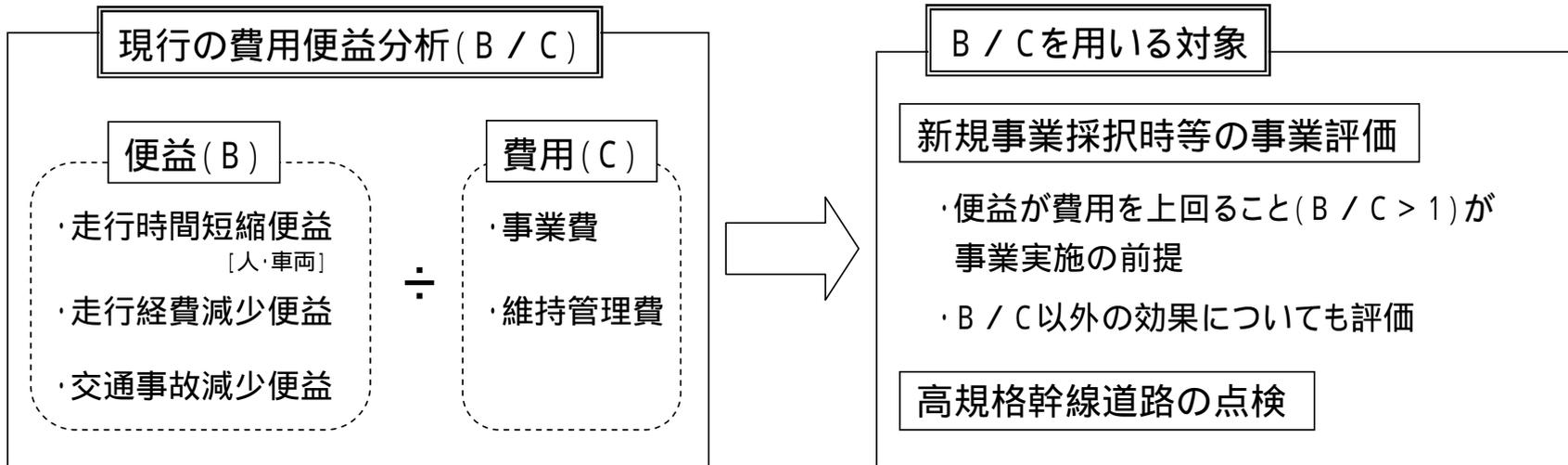
<貨物車>

- ・営業用普通貨物車100km以上の平均輸送距離について、過去15年間の伸び率が将来も続くものとして試算

(参考)基本ケースの推計手法を用いて2050年の値を算出する注2)と、乗用車409十億台キロ、貨物車234十億台キロ、合計643十億台キロとなる。

注2)2031年以降のGDPについては、2030年の成長率が維持されると仮定

事業の評価手法の見直しについて



国会や地方などからの指摘

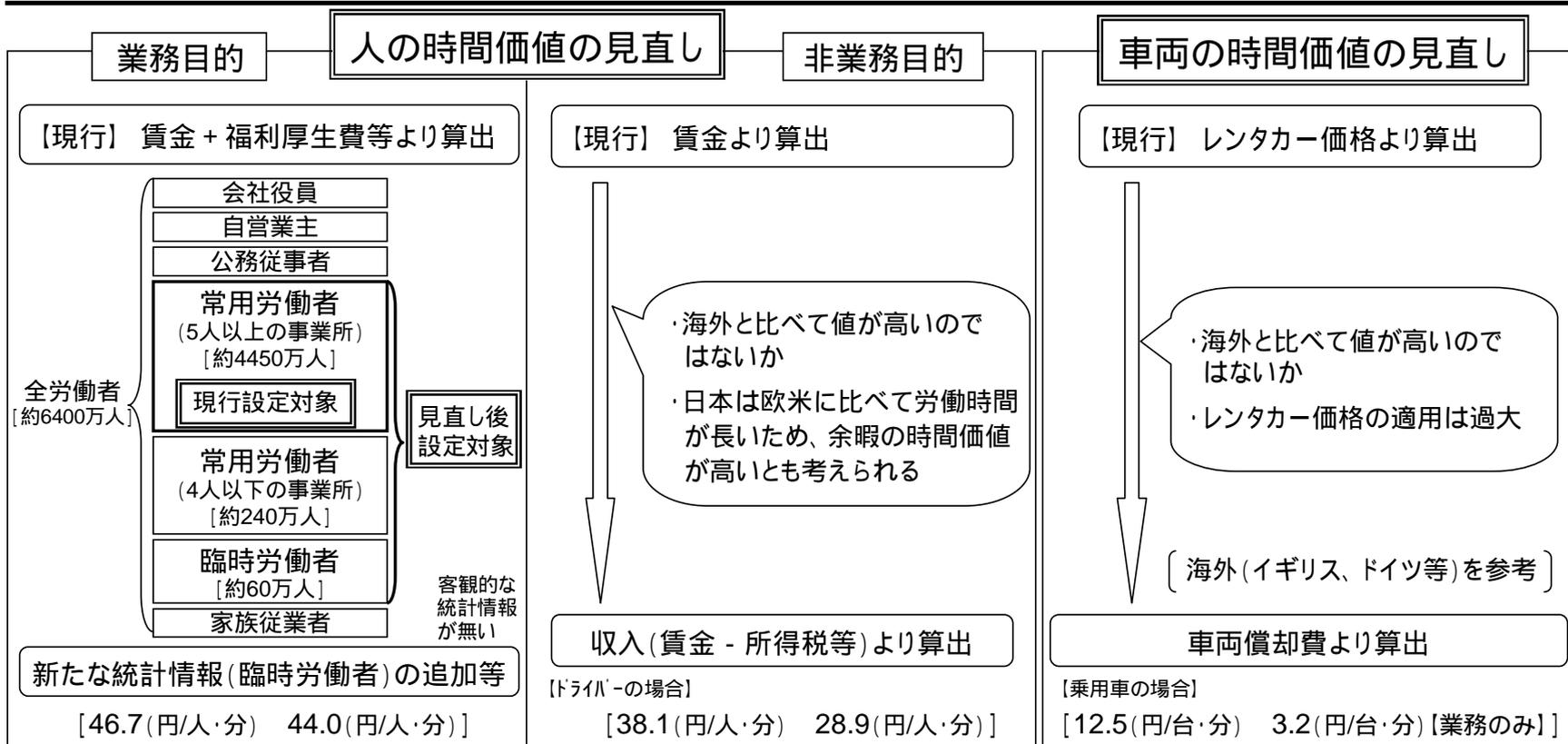
現行の3便益の計算方法が過大ではないか

- ・非業務目的の人の時間価値を賃金より算出
- ・車両の時間価値をレンタカー価格より算出

事業評価の考え方は現行のままでよいのか

- ・現行の3便益のみによる便益計算方法では、計算に含まれない部分の効果が大きい
- ・社会基盤施設の効果のうち計算に乗らない便益は、国民の代表者が政策判断すべき

便益・費用の計算方法の見直しについて



【乗用車の場合】 車両1台当たり時間価値原単位： 62.9(円/台・分) 40.1(円/台・分)

【車両1台当たり(平均乗車人数:1.3人)の1時間の価値を約3,800円から約2,400円に見直し】

その他の見直し

- 1) 交通事故の死亡事故の損失額に精神的損失額を追加
- 2) 評価期間の見直し(40年 50年に見直し) 等

諸外国における事業評価手法の比較

		日本	ドイツ	ニュージーランド	イギリス	フランス
便益 (金銭換算化項目)	直接効果	走行時間の短縮				
		走行費用の減少				
		交通事故の減少				
		舗装による運転者の走行快適性の向上				
		追い越し機会の増加によるイライラ減少				
		所要時間の信頼性向上				
		騒音減少				
		CO2減少				
		大気汚染減少				
		歩行者等の交通遮断の解消				
		健康(サイクリングの機会等)				
		利用可能な交通手段の増加				
	間接効果	雇用創出				
		農業・畜産の生産性向上				
		料金収入				
税収増大						
採択基準		B/C>1を前提	B/C>1を前提		B/C 1で採択 B/C<1でも採択可能	B/Cを含めて 総合的に判断

マニュアルで規定済
手法を検討・試行中

今後の事業評価手法の考え方について

事業評価手法に関する学識者や地方(知事)からの主な意見

- ・現行の3便益のみによる便益計算方法では、計算に含まれない部分の効果が大きい。
- ・社会基盤の効果のうち計算に乗らない部分は、国民の代表者が政策判断すべき。

事業評価手法の整理

手法	手法1【現行】	手法2	手法3
項目	3便益による費用便益分析	多項目便益による費用便益分析	総合的な評価
内容	貨幣換算の精度が高い3便益()によるB/Cで評価 走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少 B(3便益)/C > 1を前提	可能な範囲で多項目の便益を貨幣換算化してB/Cで評価 B(多項目便益)/C > 1を前提	B/Cと貨幣換算化が難しいその他の効果を総合的に評価 B/Cと多様な効果で総合的判断
主な特徴	・道路の持つ効果のうち、一部しか評価していない ・3便益については、計算の精度が高い	・地域ごとに異なる道路の持つ多様な効果を評価に反映 ・便益の計算の精度が課題	・地域ごとに異なる道路の持つ多様な効果を評価に反映 ・誰がどのようにして判断するかが課題
適用例	日本	ドイツ・ニュージーランド	イギリス・フランス

今後の検討方針

海外の事例や地方等からの提案を踏まえ、手法2や手法3の適用について、様々な場で議論。その結果を踏まえ、今後の事業評価手法のあり方について、更なる検討を進める。