

道路分科会基本政策部会中間報告のポイント

【道路整備についての現状認識】

1. 経済社会の発展を支えた道路整備システム

- 戦後、我が国の道路は国道さえ舗装されておらず、モータリゼーションの高まりに伴う社会の要請に対応するため、早急かつ効率的に量的整備を進めることが至上命題。
- そのため、特定財源制度、有料道路制度、全国一律の構造基準など最も効率よく整備できるシステムを導入。
- 飛躍的な交通需要に的確に対応し、経済成長の実現、国民生活の豊かさの向上、地域格差の是正に対し道路整備は大きく貢献。

2. 一定の量的ストックの形成

- 着実な整備の結果、一次的な改良という意味において一定の量的ストックは形成。
- これまでのような画一的な量的整備システムは、今後の成熟型社会においてはすべての地域にとって最適なシステムとは言えなくなってきた状況。

3. 渋滞・事故・環境など残された課題

- 渋滞、交通事故、沿道環境、災害や救急医療等への対応などの面において、依然解決すべき課題が存在。
- 特に、ネットワークの欠落区間の解消は渋滞解消、環境改善に有効であり、早急に解決すべき。
- また、美しい国土や個性ある地域を担う、多機能な社会共有空間として道路の役割を再認識することが重要。

【道路行政についての反省と課題】

1. 投資すべきところに十分に投資しているのか

- 外かん等環状道路や都市計画道路の整備の遅れ。
- 自然条件等の厳しい中山間地域における生活のための交通の確保。
- 歩行者や自転車などを優先するなど生活空間としての道路を求める声の高まり。

2. 料金収入に過度に依存した有料道路制度の限界

- 料金に見合うメリットの低下、交通量の伸びの鈍化等により、現行の有料道路事業として採算のとれる地域・区間は減少。今後、現行の有料道路制度による道路整備は、採算性を厳しくチェックし、限定的に運用。
- 本四道路やアクアラインについて、採算見通しの失敗を招いたこと、料金収入に過度に依存した整備手法の適用したことについては猛省すべき。
- 過去の事業に伴い発生した有利子負債は一刻も早く処理することが必要。

3. 公共事業の効率性に対する批判や不信感

- 談合問題や不祥事に起因する公共事業全般に対する不信感。
- コスト、プロジェクト実施期間、発注システムなどについての効率性への疑問。

4. 「使う」観点の軽視

- 違法路上駐停車、路上工事、信号制御の問題などにより、既存道路が十分に有効活用されていない状況。
- 道路管理者、公安委員会、沿道関係者が連携して、効率的な道路の使い方を実現させることが必要。

【道路行政システムの改革】

1. 評価システムによる峻別

- ①峻別のための評価システムの導入
 - ・政策目標を明確に表すアウトカム指標を導入した評価システムの確立。
- ②事業評価の充実
 - ・環境、住民生活などの評価項目を多元的に取り込み、総合的な評価を定量的に実施する手法の実現。
- ③施策評価の充実
 - ・毎年度、指標に基づき業績の分析・評価を行い、その結果を予算編成等に適切に反映させるシステムの構築。

2. 集中的重点投資の実施

- ①集中投資期間の設定
 - ・今後10～15年を目途とした集中投資期間を設定。
- ②重点整備事業の峻別
 - ・都市圏の環状道路等渋滞解消に資する事業、生活の安全・安心を確保する基礎的ネットワークなど、成果の高い事業を峻別し重点的に整備。
- ③道路特定財源の活用
 - ・必要な道路整備を重点的に実施するため、納税者の納得が得られるような見直しを行いつつ、道路特定財源を活用。

3. 有料道路制度の見直し等

- ①有料道路制度の限定的運用
 - ・現行の有料道路制度の適用は、採算性を厳しくチェックし限定的に運用。
 - ・今後の有料道路事業については、公的負担のあり方について更なる検討を行うことが必要。
- ②多様で弾力的な料金施策の導入
 - ・環境改善、渋滞対策、交通安全等の観点からの料金施策。
 - ・道路ストックの有効活用のための値下げや割引制度。
 - ・ETCの更なる活用。
- ③有利子負債の早期処理
 - ・将来の国民負担を軽減するため、本州四国連絡道路等の過去の事業に伴い発生した有利子負債を早期に処理。

4．既存ストックの有効活用

- ①多様で弾力的な料金施策の導入（再掲）
- ②道路の使い方の見直し
 - ・ 停車も含めた駐停車禁止を意味するレッドゾーンの設定による違法路上駐停車の徹底排除。
 - ・ 交通動態の収集分析に基づく高度な交通管理システムの整備・導入。
 - ・ 道路管理者、公安委員会、沿道関係者からなる常設の検討の場の設置。
- ③路上工事の徹底合理化

5．コスト縮減

- ①地域に応じた柔軟な道路構造（ローカルルール適用）
 - ・ 将来も交通量が少ないと見込まれる高規格幹線道路における追越区間付き2車線構造の導入。
 - ・ 中山間地域における道路の改築について地域の実情に応じた最適な構造の採用。
- ②整備効果早期発現のための時間管理手法の導入
 - ・ 供用目標など5年後の姿を提示し毎年進捗状況を確認することにより、事業の進捗管理を徹底。
 - ・ 整備効果の早期発現のための構造見直しなど、事業進行中の箇所において更なる早期供用に向けた取り組みを推進。

6．開かれた行政運営

- ①「道路パフォーマンスマネジメント」の導入
 - ・ 道路ユーザーの意見を把握・反映させる仕組みを整備し、地域特性等に応じた道路管理計画を策定・実施・モニタリング。
- ①市民参画型道路計画型プロセス（PI）の導入
 - ・ 時間的効率性も十分考慮しつつ、計画の早い段階から第三者等の関与による市民等との双方向コミュニケーション等を行う市民参画型道路計画プロセス（PI）を導入。

【3つの政策目標】

1. 安全で安心できる質の高い暮らしの実現

- ①安全な生活環境の確保
- ②歩行者・自転車を重視し、生活環境の改善に資する道路整備の推進
- ③災害や救急医療等緊急時への備え
- ④密集市街地の解消に資する都市計画道路の整備の推進
- ⑤沿道空間との協働によるまちの賑わいの創出や美しいまちなみの形成
- ⑥更新時代への対応

2. 都市の再生と地域の連携による経済活力の回復

- ①道路の機能分化と既存道路の有効活用による渋滞の解消
- ②民間の建築活動の誘発など都市再生に資する道路の重点整備と都市計画道路の見直し
- ③都市部における総合的な交通システムの構築
- ④連携を重視した地域ブロック圏・地域生活圏形成の支援
- ⑤地域のモビリティの向上
- ⑥物流の効率化・情報化への対応

3. 環境の保全・創造

- ①地球温暖化の防止
- ②沿道環境の改善
- ③自然環境の保全・創造