
社会資本整備審議会
道路分科会
建議(案)
—概要版—

平成19年6月14日

■ 建議(案)の全体構成

道路政策の改革の視点(Ⅲ章)

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. 地域の人々とともに進める道路・沿道空間の再生
4. プライオリティ(優先順位)の明確化によるスピーディーな事業展開

これまでの道路政策の歴史

↓ 今後の道路政策立案に際する現状認識(Ⅰ章)

今後目指す社会と 実現に必要な道路政策(Ⅱ章)

1. 東アジアの経済成長を活かした国際競争力の強化
2. 少子高齢社会における活力ある国民生活の創造
3. 安全で安心な社会の実現
4. 環境問題への積極的対応

具体的施策の提案(Ⅳ章)

1. **国際競争力の強化**
東アジアとの貿易を念頭においた国際物流に対応した基幹ネットワークの形成 など
2. **地域の自立と競争力強化**
集中的な渋滞対策の推進、料金による高速道路ネットワークの有効活用 など
3. **安全で安心できる暮らしの確保**
ネットワークの機能確保を重視した防災対策・管理の実施 など
4. **豊かな生活環境の創造**
地球環境保全への積極的な貢献 など

道路行政の進め方についての具体的提案(Ⅴ章)

1. 早期の事業効果発現のための環境整備と評価の充実
2. ユーザーの視点に立った課題やニーズの把握
3. 多様な主体のパートナーシップによる行政運営
4. コストの徹底的な縮減と新技術の活用
5. 新たな道路行政にふさわしい道路法制の検討

I 道路政策の歴史と現状

1. 明治から戦後にかけての近代的道路整備

○1954年の第1次道路整備五箇年計画から本格的な道路整備の推進

2. 戦後の高度経済成長を支えた道路整備

○自動車交通の需要が急激に拡大する中、渋滞や交通事故など多くの問題を生じながらも、高度経済成長を支えた

3. 最近の新たな取り組み

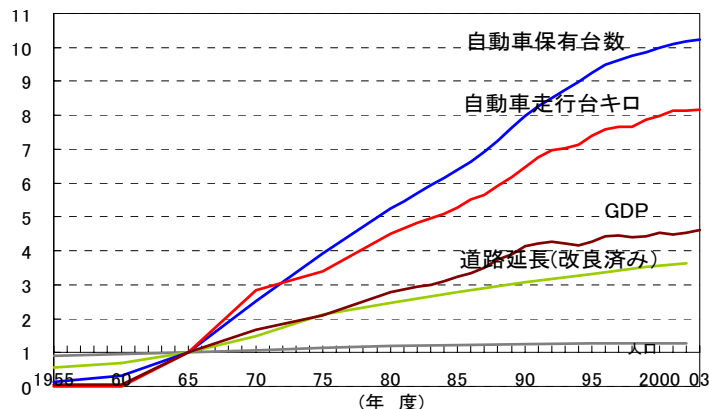
○ITSなどにより更なるサービスの高度化を目指す一方、厳しさを増す財政事情の中で、道路事業の透明性・説明責任の向上に向けた取り組みの推進

4. 今後の道路政策立案に際する現状認識

○これまでの半世紀にわたり、道路整備が進められてきた結果、一定の道路ストックが形成

○渋滞対策・沿道環境対策など残された課題への対応、歩行者・自転車利用、公共交通の活用などへの更なる対応、道路ストックの利活用、地球温暖化問題など新たな課題への対応が求められている

●道路交通及び社会経済諸指標の推移(1965年を1とする指数)



※道路延長は、市町村道を除く改良済み道路のみ

国土交通省「陸運統計要覧」、日本自動車工業界「自動車統計月報」、内閣府経済社会総合研究所「国民経済計算年報」(各年版)、国土交通省「道路統計年報」、総務省「国勢調査報告」より作成

●渋滞する首都高速道路



●不十分な歩行者空間



Ⅱ 今後目指す社会と実現に必要な道路政策

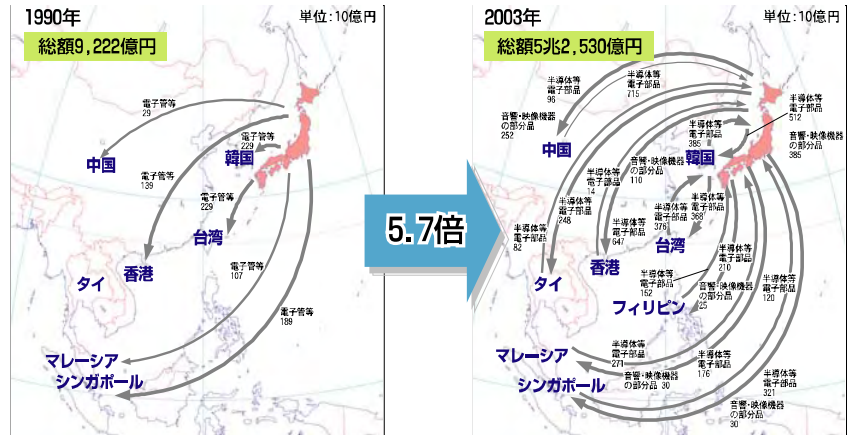
1. 東アジアの経済成長を活かした国際競争力の強化

- 重要性が高まる東アジアとの繋がりを意識しながら、国際競争力の一層の強化を図るため、陸海空一体となった国内交通サービスのレベルアップを図ることが急務
- 道路政策の面でも「都市の競争力」を高める視点が必要

2. 少子高齢社会における活力ある国民生活の創造

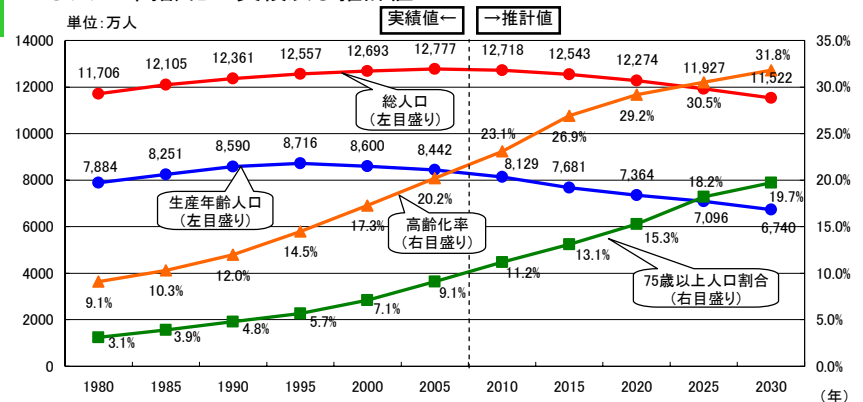
- 少子高齢社会における成熟した社会の実現に向けて、「安全・円滑で快適な移動」の確保が必要
- 地域の経済と生活を支えるサービスや、資源を広域的に効率よく共有できる交通網がこれまでに以上に必要
- 集約型都市構造の実現を目指すことが求められている

●東アジア主要国との貿易の活発化(電子部品交易額)



出典:総務省統計局「日本の統計」を元に作成

●人口・高齢化の実績及び推計値



出典:2005年まで総務省「国勢調査」

2010年以降:国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成18年12月推計)」

Ⅱ 今後目指す社会と実現に必要な道路政策

3. 安全で安心な社会の実現

○災害への危機感の高まり、交通安全上の課題、高齢化する道路ストックの急増に伴う将来負担の増大

⇒ 安全性や安心感の向上に向けて、信頼性の高い道路ネットワークづくり、交通安全対策、戦略的な道路管理などが重要

4. 環境問題への積極的対応

○地球温暖化問題など環境問題に対する国民の関心の高まり

○運輸部門から排出される温室効果ガスは全体の約2割を占め、その約9割が自動車に起因

⇒ 京都議定書の排出量削減目標の達成に向け、更なる対策が重要

○沿道環境の改善、さらには景観への配慮、魅力ある地域資源の創造など地域住民と沿道等と一体となった対応が必要

●地震による被災事例



橋梁の被災(兵庫県南部地震)

●豪雨による被災事例



地すべりによる被災(H18台風13号災害)

●橋梁の損傷事例



塩害

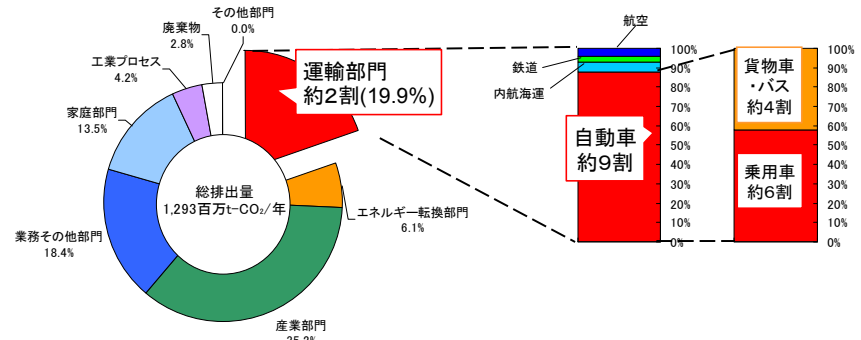


橋脚の損傷



アルカリ骨材反応

●運輸部門及び自動車から排出される温室効果ガス



部門別CO₂排出量内訳(2005年度) 運輸部門CO₂排出量内訳(2005年度)

Ⅲ 道路政策の改革の視点

1. 高齢化する道路ストックに対応した戦略的道路管理

- 事後の損傷対応から、事前の点検や調査に基づく予防保全へ移行することにより、トータルコストを抑制するなど、戦略的な道路管理が必要
- ネットワークの機能を確保するという観点をより重視し、道路管理や防災対策を計画的、戦略的に推進すべき

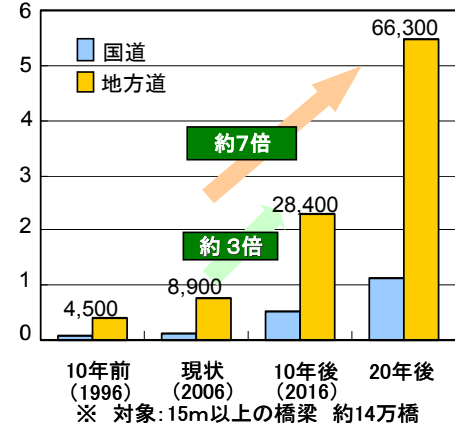
2. 既存ストックの徹底的な利活用

- これまで蓄積してきた道路ストックを徹底的に利活用し、いかに道路利用者にとってより使いやすい道路にするかという「改善の視点」が今後一層重要

<改善の視点の例>

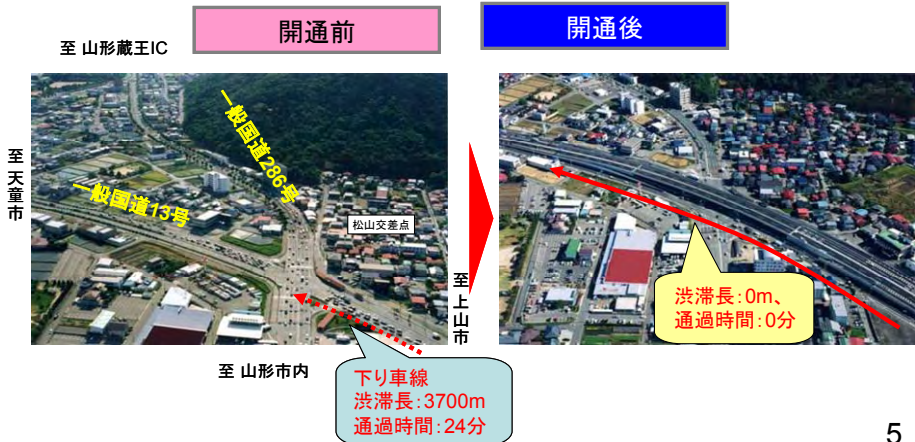
- ・交差点改良など既存道路の質的向上（改良再生）
- ・情報通信技術の活用によるサービスの飛躍的向上
- ・料金による高速道路ネットワークの有効活用
- ・一部繋がっていない区間の整備によるネットワーク全体としての機能発揮

●建設後50年以上の橋梁数（一般道路）
（万橋）



出典：国土交通省資料

●「改良再生」の事例（山形県・国道13号の交差点の立体化）



Ⅲ 道路政策の改革の視点

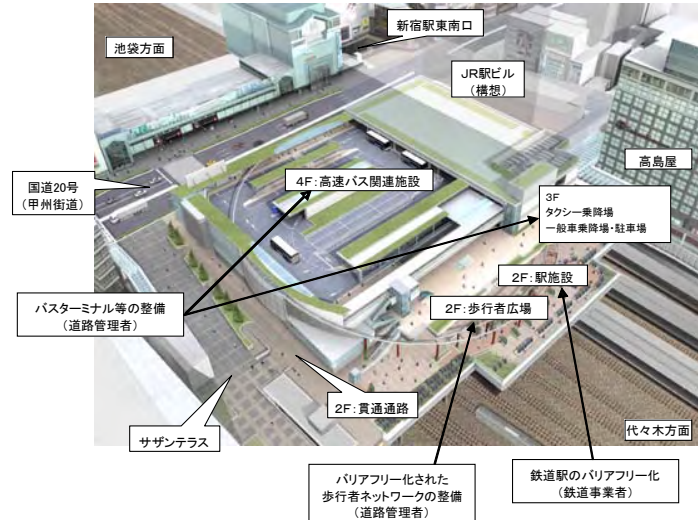
3. 地域の人々とともに進める道路・沿道空間の再生

- 交通機能面のニーズだけではなく、地域活動の場としての利用、景観の向上など多岐にわたるニーズの存在
- ⇒ 道路と沿道空間とを一体としてとらえ、道路が持つ空間機能を最大限に発揮するための取り組みが必要
- 取り組みにあたっては、地域住民、企業、NPOなど多様な主体との連携と協働を一層促進すべき

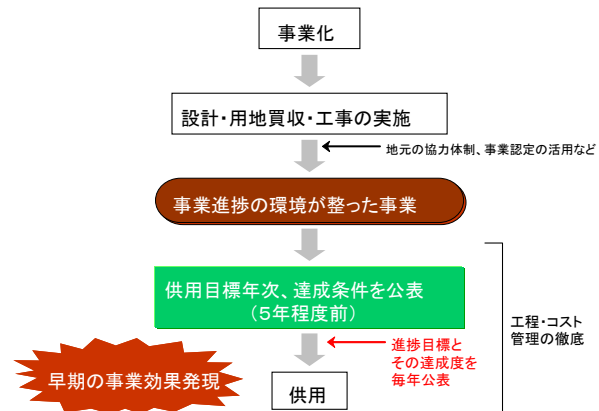
4. プライオリティ(優先順位)の明確化によるスピーディーな事業展開

- 厳しい財政状況の中、本格的な少子高齢社会に備えるための基盤整備に残された期間は限られている
- ⇒ 事業の性格に応じたプライオリティの明確化、重点化・効率化によるスピーディーな事業推進が必要
- 取り組みにあたっては、必要に応じて地域住民に問いかけを行う等、プライオリティの評価が地域住民の不満やニーズを的確に反映したものとなるよう工夫が必要

● 道路・沿道空間の再生の事例(新宿駅南口)



● 目標宣言プロジェクト



IV. 具体的施策の提案

1. 国際競争力の強化

(1) 国際物流に対応した基幹ネットワークの構築

- 国際標準コンテナに対応した迅速かつ円滑な物流の実現が必要
- ⇒国際コンテナ通行支障区間の早期解消や連続していない高速ネットワークの構築、渋滞対策等による交通の円滑化が必要

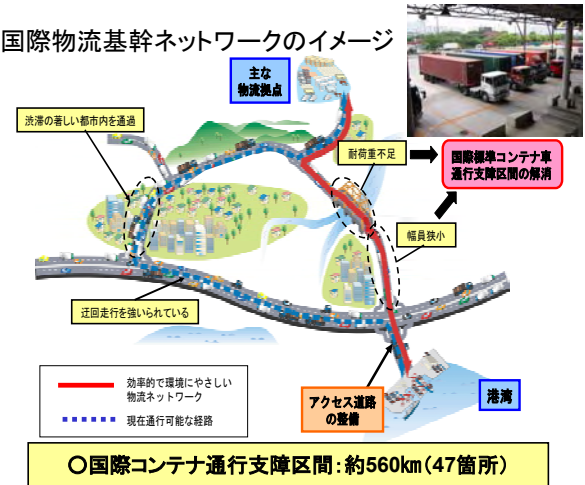
(2) 空港・港湾とのアクセス強化

- 東アジアを含め世界との交流拠点となる空港・港湾との道路ネットワークの充実
- ⇒日本海側の港湾の重要性も念頭に、空港・港湾とのアクセス率の更なる向上を目指し、目標を設定して重点的に実施することが重要

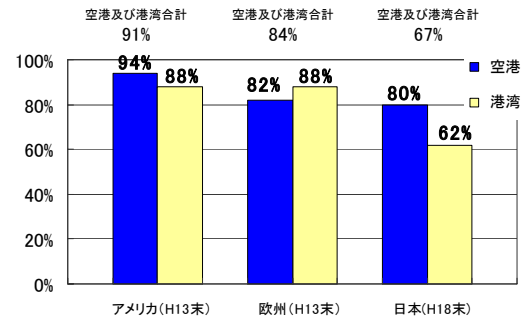
(3) 物流システムの改善

- ①都市内の物流システムの改善
 - 荷さばき駐車帯等の計画的な配置や集配量の多い建築物への荷さばき施設の附置などを促進することが必要
- ②情報通信技術を活用した物流効率化の支援
 - 工事・規制情報や走りやすいルート等に関する情報の提供による効率的運行計画の支援等が必要
- ③都市間物流システムの改善
 - 中長期的な視点から、主要な都市間の新たな幹線物流システムについてニーズ、コスト、実現性等の観点から調査研究が必要

●国際物流基幹ネットワークのイメージ



●拠点的な空港・港湾への道路アクセス率



注) 対象空港: 日本/第1種空港および国際定期便が就航している第2種空港 ⇒ 2.0空港
 欧米/国際定期便が就航している空港
 対象港湾: 日本/総貨物取扱量が年間1,000万t以上又は国際貨物取扱量が年間500万t以上の重要港湾及び特定重要港湾 (国際コンテナ航路、国際フェリー航路及び内貿ユニット航路のいずれも設定されていないものを除く) ⇒ 4.7港湾
 欧州/総貨物取扱量が年間1,000万t以上の港湾
 米国/総貨物取扱量が年間1,000万t以上又は国際貨物取扱量が年間500万t以上の港湾
 出典) 国土交通省資料

IV. 具体的施策の提案

2. 地域の自立と競争力強化

(1) 渋滞対策をはじめとした交通の快適性・利便性向上

① 集中的な渋滞対策の推進

- 重点的に対策を行う箇所を客観的なデータに基づき選定するというプロセスを導入すべき
- TDM施策の更なる推進、片方向立体交差等によりコスト縮減・工期の短縮に配慮した対策を積極的に導入していくべき
- 公安委員会が実施する渋滞対策を積極的に支援していくべき

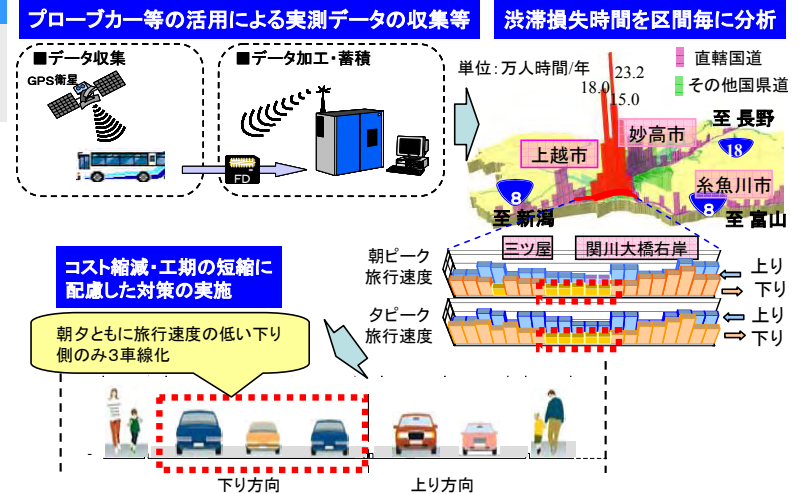
② 総合的な交通戦略の展開

- 総合的な交通戦略を関係者で連携して立案し、集約型都市構造の形成や中心市街地の活性化に取り組むことが必要
- ハード施策とソフト施策を組み合わせることで公共交通機関の支援を図ることが必要
- 様々な合意形成の取り組みへの支援が必要

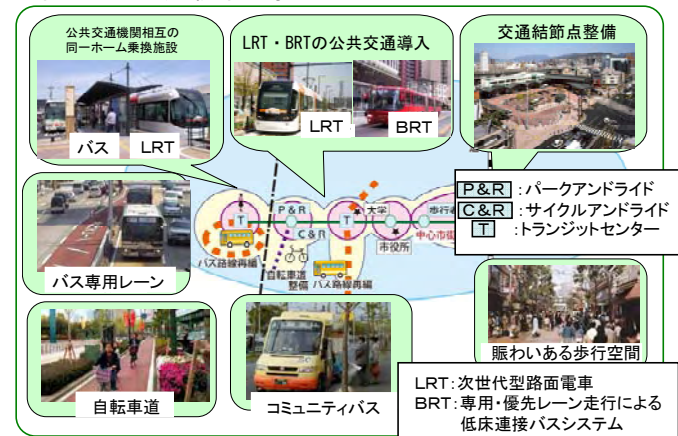
③ 路上工事により生じる道路交通障害の解消

- 主要都市での年間路上工事時間の縮減や工事の平準化を図るよう関係者と調整するなど、引き続き、道路利用者の視点に立ったきめ細やかな路上工事抑制に努めるべき

● 選択と集中による効果的な事業執行の例



● 総合的な交通戦略の事例



IV. 具体的施策の提案

2. 地域の自立と競争力強化

(2) 経済と暮らしを支えるネットワークの戦略的な整備

早期にネットワークを繋げ、産業の立地・振興や高度医療施設へのアクセス向上など地域の自立と競争力の強化を図るため、全国的な幹線道路から生活幹線道路までのネットワークを戦略的に構築することが必要

この際、以下の点に配慮

①整備の必要性・優先度の評価を実施

○全国的な幹線道路ネットワークは、国家的見地から戦略的に進める必要がある

○費用対効果などを総合的に勘案して厳格かつ客観的に評価し、事業の必要性や優先度を明らかにすべき

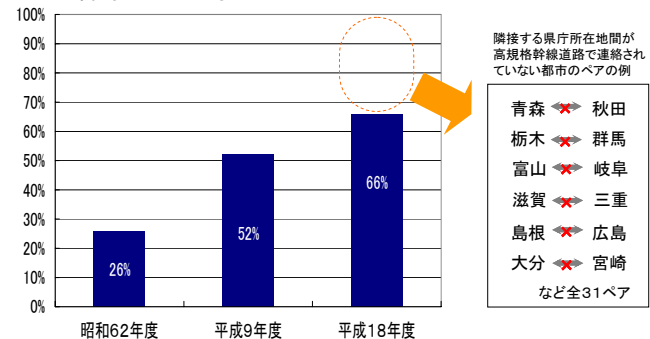
②少ない投資で早期にネットワーク効果を発揮させるための工夫

○当面、現道を活用するなど、少ない投資で早期にネットワーク全体としての効果を発揮するための工夫を積極的に行うべき

③生活幹線ネットワークの形成

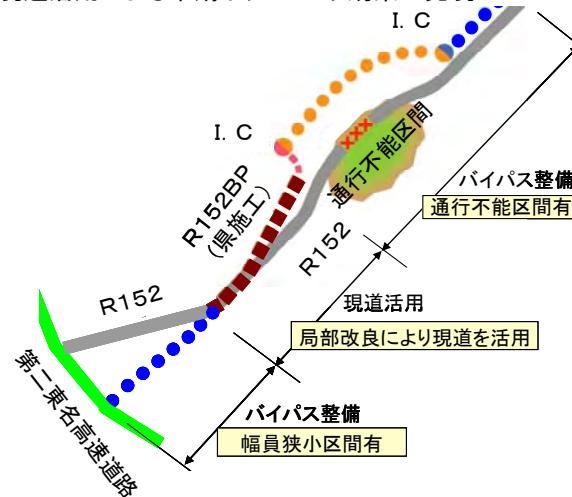
○日常の暮らしを支える生活幹線ネットワークの形成に、1.5車線の整備など地域の実情に応じた道路構造も採用しつつ、取り組むべき

●隣接する県庁所在地間が高規格幹線道路で連絡されている都市ペアの割合



※北海道は、札幌、旭川、函館、釧路、帯広を設定
※沖縄は除く

●現道活用による早期ネットワーク効果の発現



IV. 具体的施策の提案

2. 地域の自立と競争力強化

(3) 既存の高速道路ネットワークの効率的な活用・機能強化

① 料金により高速道路ネットワークの有効活用

○ 高速道路及び並行する一般道路の渋滞や沿道環境の改善、地域の活性化支援、物流コストの低減などに対応するよう、高速道路料金の引き下げによる既存高速道路ネットワークの有効活用を進めるべき

② スマートインターチェンジの整備等による既存ストックの機能強化

○ 地域生活の充実、地域経済の活性化などの効果が見込める地域では、スマートインターチェンジの整備により、高速ネットワークの機能強化を進めるべき

(4) 魅力ある観光地づくりの支援

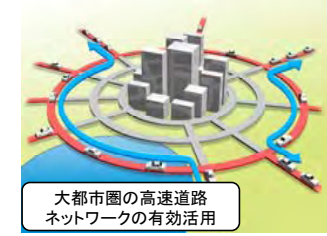
○ 休日の交通渋滞に対して、交差点改良などのハード対策とともに、パーク&バスライドの実施などソフト対策を駆使して、効果的な渋滞対策を行うべき

○ 観光地としての魅力向上のための無電柱化、歴史的街並みと調和した道づくりや、分かりやすい道案内、情報提供などを進めるべき

● 料金による高速道路ネットワークの有効活用(料金社会実験の内容)



深夜割引等、既存の料金割引の内容を変更し、物流コストの低減を図る実験を実施

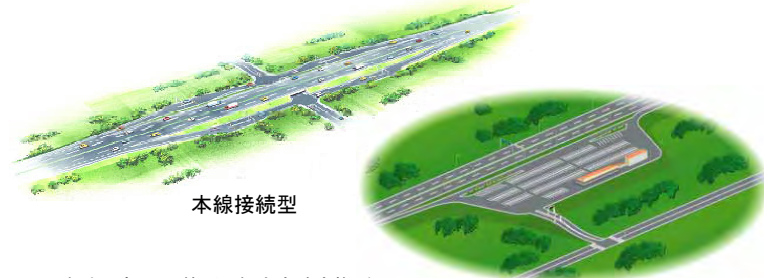


同一の目的地であっても、環状道路の利用の有無により、料金設定を検討するための実験を実施

週末の時間帯割引の内容を変更するとともに、移動コストを軽減する料金割引の検討に向けた実験を実施

● スマートインターチェンジ

ETC専用とすることにより建設・管理コストを削減(簡易なIC構造、料金収受員削減)



これまで全国39箇所社会実験実施。うち31箇所について本格導入(H19.6現在)

SA・PA接続型

IV. 具体的施策の提案

3. 安全で安心できる暮らしの確保

(1) 信頼性の高い道路ネットワークの形成

① 道路のネットワークの機能確保に着目した道路防災対策の推進

○個別箇所の安全性に加え、ネットワークとしての機能確保にも着目して、優先的に防災対策を実施するネットワークを選定すべき

② 冬期の安定した道路交通の確保

○各道路管理者が連携し、異常降雪時においても優先的に円滑な交通を確保するネットワークを選定した上で効果的に対策を講じるべき

○中心市街地等における冬期バリアフリー対策を推進すべき

③ 災害発生時の適切な情報提供、早期復旧に向けた取り組みの強化

○通行可能なルートなどの情報を、道路利用者に速やかに提供する取り組みなどが必要

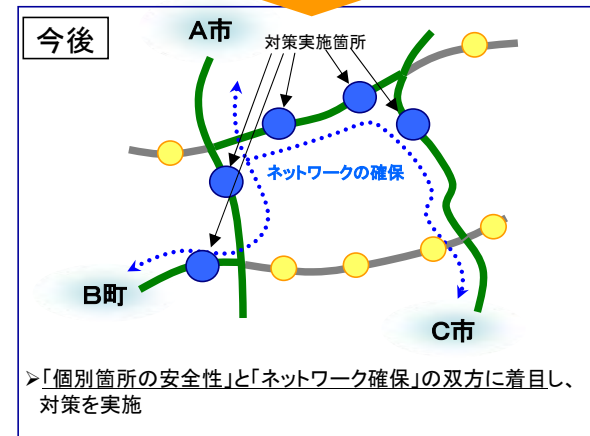
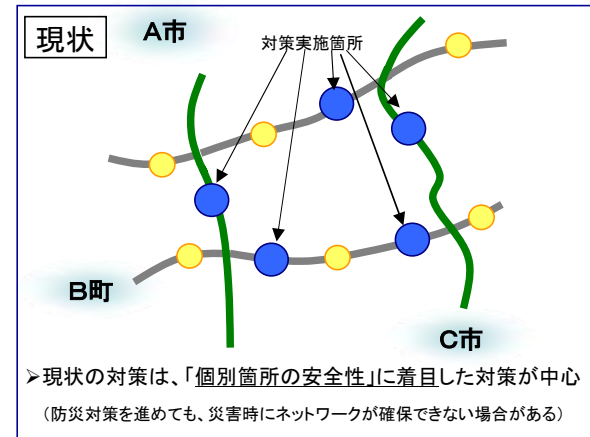
○関係機関が連携した応急復旧支援体制の確立が必要

④ 災害に対して脆弱な密集市街地の解消

○延焼を遮断する機能を緊急に確保するため、沿道の不燃化と一体となった都市計画道路の整備を進めることが重要

○面的な市街地整備手法も活用しつつ、緊急車両の進入路や避難路等の整備が必要

● ネットワーク機能の確保をより重視した防災対策イメージ



凡 例

- 防災対策の優先実施箇所
- 対策未実施箇所
- 防災対策完了ルート
- 防災対策未完了ルート

IV. 具体的施策の提案

3. 安全で安心できる暮らしの確保 (2) 安全・安心な道路空間の形成

① 幹線道路における効果的、効率的な交通事故対策の実施

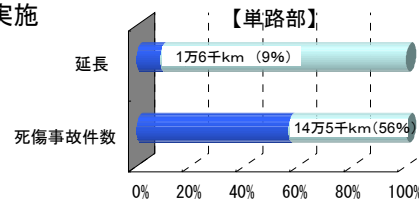
- 優先度を明示して集中的な交通事故対策を行う取り組みが、地方自治体でも展開されるよう、事故データの提供や行政担当者の技術力向上などの支援も行うべき
- ヒヤリ・ハット情報など道路利用者からの情報や意見なども加味して対策箇所を設定することも重要
- 効果的な対策事例は道路管理者間で情報共有することが重要

② 地域の合意形成に基づく身近な道路における交通事故対策の実施

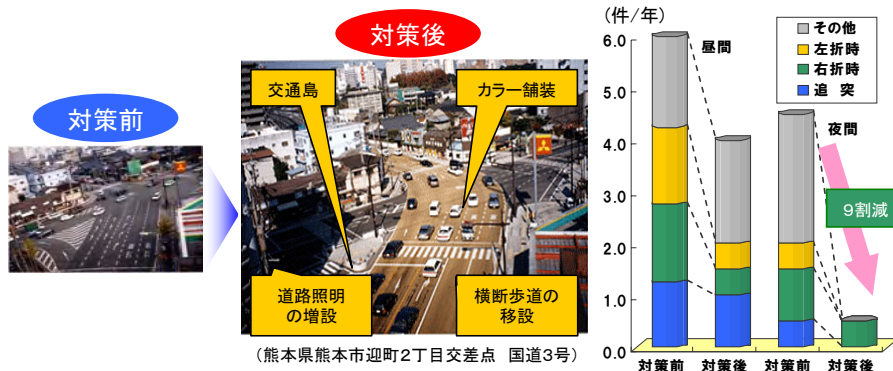
- より一層住民参加型事業を推進し、地域住民の実感を反映した対策を、関係主体と連携しながら進める必要がある

● 効果的、効率的な交通事故対策の実施

幹線道路の交通事故は特定の箇所に集中



優先度明示方式を活用して、事故率の高い区間等において集中的な対策を実施



● 住民参加型交通安全対策の取り組み (道の総点検)



「道の点検簿」で改善情報を公開



IV. 具体的施策の提案

3. 安全で安心できる暮らしの確保

(2) 安全・安心な道路空間の形成

③ 通学路等の人優先の安全・安心な歩行空間の確保

- 歩道等のハード整備とともに、子どもと一緒に通学路の総点検などのソフト対策を地域ぐるみで進めることが重要

④ 安全な自転車走行空間の確保

- 自転車走行空間に関するネットワーク計画作成の推進、既存の道路空間の再構成により安心して走行・歩行できる空間の整備が必要

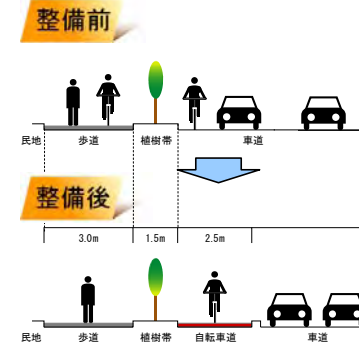
⑤ 迅速な踏切対策の実施

- 連続立体交差事業等の抜本対策と踏切内の歩道拡幅や駅構内を活用した自由通行空間の確保等の速効対策を駆使して迅速かつ重点的に踏切対策を進めるべき

⑥ 情報通信技術の活用による交通事故対策の更なる推進

- 道路と車の協調により、見通しの悪いカーブや合流部での車両存在情報などの提供を図り、“世界一安全でインテリジェントな道路交通社会”の実現を目指すべき

● 既存の道路空間の再構成による自転車走行空間の確保



● 踏切対策の施策事例

◇ 速効対策の例「歩道拡幅」



(事業前)



(事業後)

◇ 抜本対策の例「連続立体交差」



(事業前)



(事業後)

IV. 具体的施策の提案

3. 安全で安心できる暮らしの確保

(3) 効率的な道路管理の実施

① 道路網の計画的な管理と予防保全の推進

○ 利用交通量やどのような拠点を結んでいるかというこれまでの観点に加え、道路管理の観点や、災害発生時におけるネットワークの機能確保の観点を併せて、総合的な道路管理計画を策定するなど道路の重要性を検討していくべきである

○ わが国の道路施設を取り巻く厳しい環境を踏まえた日本型のアセットマネジメントを導入し、予防保全に転換することが必要

② 地方自治体による道路管理での予防保全への転換・支援

③ 高速道路の予防保全の推進

○ 構造物比率の高い大都市圏内の高速道路は、将来抜本的な修繕が集中するおそれがあるため、予防保全の推進が特に必要

④ 道路の維持管理分野の技術開発の推進

○ 技術開発のニーズを明確にし、産・学・官が連携して、計画的に技術開発を進めるべき

● 効率的な道路管理の実施例(橋梁の床版の疲労対策)

【事後保全】

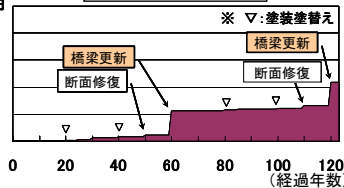


床版の打ち換え

損傷がより深刻化してから対策を実施

- × 早期架替え
- × 後年度の負担が増大

費用



【予防保全】

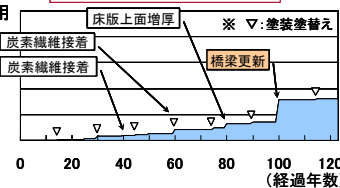


炭素繊維接着

損傷がより深刻化する前の軽微なうちに対策を実施

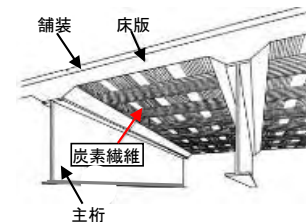
- ◎ 長寿命化
- ◎ ライフサイクルコスト削減

費用

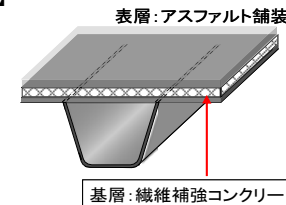


● 高速道路の予防保全の例

【RC床版の炭素繊維補強】



【鋼床版の繊維補強コンクリート舗装】



IV. 具体的施策の提案

4. 豊かな生活環境の創造

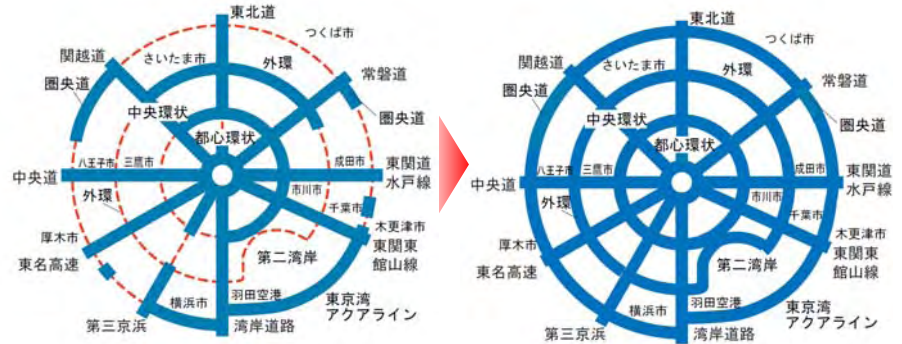
(1) 地球環境保全への積極的な貢献

○環状道路等の整備や交差点立体化などの交通円滑化対策、CO₂排出量の比較的小ない移動手段への転換、TDM施策等を推進することが必要

○物流事業者等におけるエコドライブ普及のための支援や、低公害車の開発促進等の自動車単体対策、沿道空間も含めた面的な緑化などの従来の枠にとられない対策が必要

●首都圏環状道路の整備による地球環境保全への貢献

・CO₂排出削減量：200~300万t/年



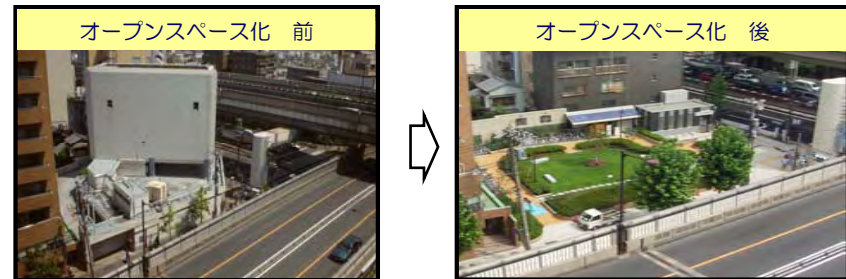
(2) 沿道環境の保全・創造

○自動車単体規制の強化と交通円滑化対策を引き続き推進していくことが必要

○TDM施策や公共交通機関の利用促進策などを導入することが必要

○行政のみならず、地域住民やNPO等と協働しながら効果的・効率的に改善する仕組みの構築が必要

●沿道環境改善の事例(東京都・大和町交差点の事例)



オープンスペースの確保により大気の大拡散を促進し、NOx、SPM等の濃度を低減

IV. 具体的施策の提案

4. 豊かな生活環境の創造

(3) 地域の空間形成

① バリアフリー化の推進

○隣接する民地との協定による歩道幅員の確保など多様なニーズに応えられる対策メニューの充実を図るべき

② 効率的な無電柱化の推進

○人の多く集まる主要駅など重点的に整備する対象を明確にした上で、バリアフリー新法や景観法等に基づく施策と併せて取り組むことが重要

③ 地域の空間としての道路景観の向上

○地域資源を尊重した道路景観の形成を図る日本風景街道などの取り組みが必要

④ 「道の駅」のサービス充実と機能の多様化

○サービスの充実を図るとともに、防災拠点機能など、機能の多様化により「道の駅」の新たな展開を図ることが必要

⑤ 道路整備にあわせた生活環境の整備

○幹線道路整備と周辺のまちづくりを一体的に実施していく取り組みの積極的推進が必要

⑥ 快適な都市空間の形成に向けた既成市街地の再構築

○計画初期段階における充実した支援等による民間主体の積極的参画の誘導、道路等の基盤整備や個別建替など様々な機会を捉えた土地区画整理事業、市街地再開発事業等を積極的に実施すべき

● バリアフリー対策メニューの例



歩道幅1.5mのイメージ(CG)



沿道建築物との協調による移動空間の整備

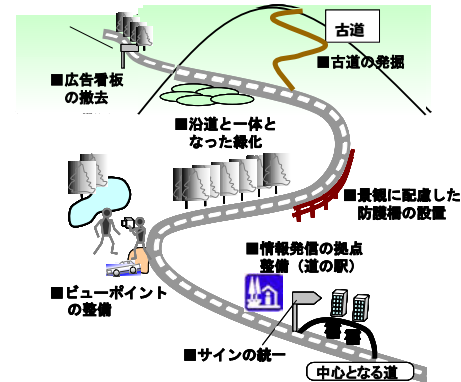


エレベーターの設置された歩道橋



歩行空間のバリアフリーマップの例

● 日本風景街道の取り組みイメージ



地域住民、NPO、道路管理者等による協働のもと、植栽、道路清掃活動、地域コミュニティの再生等の活動を通じて、道を舞台に景観・自然・歴史・文化等の地域資源を活かした美しい国土景観の形成を図る運動を促し、地域活性化や観光振興に寄与する。16

V. 道路行政の進め方についての具体的提案

1. 早期の事業効果発現のための環境整備と評価の充実

(1) 選択と集中による効果的な事業執行

○渋滞対策や交通事故対策等の問題解決型の事業、国家の発展を支えるような戦略的な投資を行う事業、安全な国民生活を維持する上で必要な事業など事業の性格に応じて、選択と集中による効果的な事業執行を図るべき

(2) 供用目標の公表と事業マネジメントの強化

○事業の進捗状況や供用目標に関する情報を積極的に公表し、関係地方自治体と目標を共有化し、協力を得るとともに、効率的な事業の進捗が図られるようマネジメントを強化することが必要

(3) 事業のスピードアップのための用地取得等の条件整備

○地域住民等の事業に対する理解を高めるために、PIの実施や相談窓口を設けるなど、積極的かつきめ細やかな対応を図ることが必要

○適切な土地収用制度の活用により用地取得の所要時間短縮、埋蔵文化財調査での民間調査関係組織の活用による体制の拡充、工期短縮につながる入札契約制度の導入、新技術の活用による施工の合理化などを進めることが必要

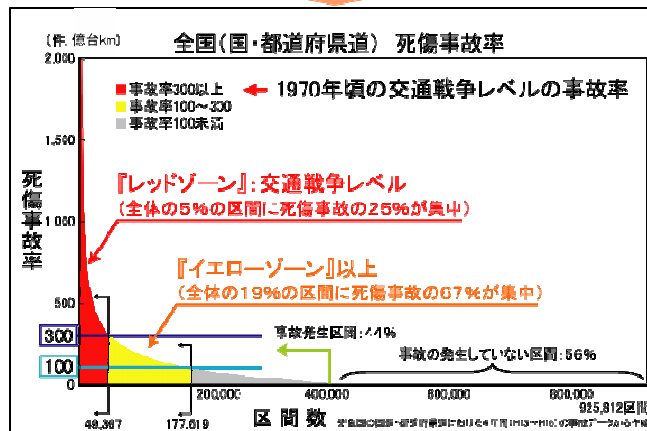
(4) 評価システムの改善と充実

○現在の費用便益分析ではとらえられていない道路事業の多様な効果の計測手法の確立など更なる充実を図るべき

- 問題解決型の事業での選択と集中による効果的な事業執行の事例

全国の国道・都道府県道の死傷事故率のデータ

事故率の高い区間に比べる



レッドゾーンやイエローゾーンから急いで対策を実施する箇所を抽出

※「レッドゾーン戦略」より(関東地方整備局)

- 「いつかはつくる」から「いつまでにつくる」への転換

現地看板やホームページで、事業の供用目標・進捗状況の情報提供



V. 道路行政の進め方についての具体的提案

2. ユーザーの視点に立った課題やニーズの把握

(1) 地域とのコミュニケーションを通じた課題の共有化

○道路が抱える課題を客観的なデータに基づき分かりやすく提示するとともに、課題の優先順位が生活実感と乖離していないか地域住民への問いかけなどを行い情報共有を図るべき

(2) 身近なニーズへの対応

○「道の相談室」や「道路緊急ダイヤル」など既に行われている取り組みは、その改善と広報の強化を図るべき

○優良事例を他の道路管理者へ展開していくため、事例内容の紹介やインセンティブ付与も進めるなど国と自治体が連携して取り組むことが必要

3. 多様な主体のパートナーシップによる行政運営

(1) 多様な主体の連携と協働

○道路政策に係る課題やニーズは、多様な分野に関連しており、多岐にわたる主体が連携した取り組みを積極的に進めることが必要
○国が地域の創意工夫を活かして、支援していくことも重要

(2) 市民参画による道路網計画の作成

○道路の既存ストックの有効活用の点から、既存道路の改良等を含め、地域で持続的かつ効率的に道路網を活用するための新たな上位計画を、市民参画プロセスを導入し、策定すべき

- 対策箇所のパブリックコメントによる生活実感との乖離チェック事例



交通事故件数が多い要対策箇所や渋滞箇所を地図に記入し、地域住民や道路利用者からご意見を募り、対策箇所を選定。(長野県内での事例)

- 身近なニーズへの対応

■ 「道の相談室」(0120-106497ド-ロケル)

国土交通省、地方公共団体、高速道路関係株式会社等の各道路管理者が連携し、電話等を通じて、同一地域内のあらゆる道路に関する意見や相談等を一元的に受付、対応。

■ 道路緊急ダイヤル(#9910)

道路異状等の通報を受け付け、道路管理者への対応依頼を行う「道路緊急ダイヤル」では、道路情報板や標識等を活用した広報・普及を行っている。

[情報板の表示内容]

道路の異状を見つけたら！**緊急ダイヤル**
#9910 まで

道路情報板や標識を活用した事例



V. 道路行政の進め方についての具体的提案

4. コストの徹底的な縮減と新技術の活用

(1) より一層のコスト縮減と品質の確保

- 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ことが必要
- 特に、地域の状況、道路の利用実態に応じて道路規格・構造を柔軟に設定・変更し、コスト縮減を図ることが重要

(2) 技術開発の積極的な推進

- 工期短縮やコスト縮減のための技術開発、増大する道路資産の保全に対する技術開発が重要
- 特に、高齢化する道路資産の健全性把握のための検査・点検や、道路の維持更新などの技術開発を重点的に進めていくことが重要

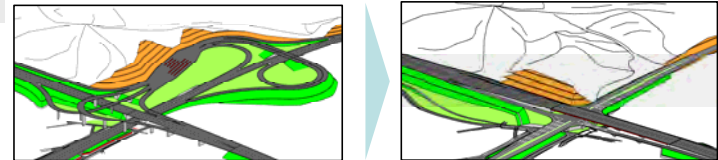
(3) ITS技術の更なる進展

- 安全運転支援や道路交通情報提供の高度化等に必要道路インフラの開発・整備、それに対応した車載器の普及促進を重点的に進めるべき

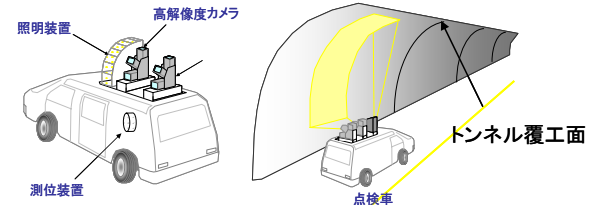
5. 新たな道路行政にふさわしい道路法制の検討

- 道路法制についても見直しを行い、時代に適合したものに整備していくことが求められる

- インターチェンジの構造の見直しによるコスト縮減
(中部縦貫自動車道 高山清見道路 高山インターチェンジ(仮称)の事例)
インターチェンジを簡易な形式にする構造の見直しを行い36億円を縮減



- 技術開発による点検の効率化の事例



【点検手法の効率化～トンネル覆工点検】

- ITS技術の活用事例(車両認証の高度化による移動の効率化)

