

社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会 中間とりまとめ概要（たたき台）

I. 今後の社会経済の展望

1. 本格的な人口減少、超高齢化社会、縮退する地域社会

- ・日本の総人口：2005年 1.27億人→2050年 9,500万人(約25%減)
- ・世界のどの国もこれまで経験したことがない高齢社会
65歳以上の人口割合：2005年 約20%→2050年 約40%
- ・大都市への人口集積継続、過疎地域の更なる人口減少
2050年 現居住地の2割が非居住化

2. 厳しい財政制約

- ・国・地方公共団体を合わせた政府の債務残高 GDPの約1.8倍
- ・生産年齢人口の減少や社会保障関係費等の義務的経費の増大

3. 低炭素・循環型社会

- ・原発事故により顕在化したエネルギー制約は我が国のエネルギー需給バランスにかつてない危機
- ・省エネルギー化の推進や再生可能エネルギー導入等による低炭素・循環型社会の構築に向けた取組みが必要

4. 国際競争の激化と対アジア交流の重要性の増大

- ・我が国経済の世界的地位が低下する中で、アジアの著しい経済成長
IMD[※]国際競争力順位：1990年 1位→2008年 22位
※IMD：International Institute for Management Development
一人あたりのGDP 世界ランキング：2000年 3位→2008年 23位
- ・我が国の貿易構造は、対米中心から対アジア中心へ移行
対米貿易額シェア：1985年 30.1% → 2010年 12.5%
対アジア貿易額シェア：1985年 32.8% → 2010年 51.1%
- ・重要性が高まるアジアとのつながりを意識した国際競争力の一層の強化が必要

5. 国土の脆弱性の克服

- ・未曾有の大災害となった東日本大震災等により、我が国の国土の脆弱性や低頻度大規模災害への備えの必要性が改めて認識されたところ
- ・今回の震災を教訓とした災害に強い国土づくりの推進が必要
- ・特に近い将来発生が懸念されている、首都直下型地震や東海・東南海・南海地震等の大規模地震の備えを進めることが急務

激変する経済社会で、持続可能で活力ある国土・地域づくりに資する、今後の道路政策のあり方を、既存制度に拘らず再構築することが必要。

II. 道路政策の現状認識と今後の転換の視点

1. 道路政策についての現状認識

(1) 一定の量的ストックが形成、一定の政策効果

- ・戦後の荒廃と国道さえ舗装されておらず砂利道や泥道の克服から本格的に始まった我が国の道路整備
- ・道路特定財源や有料道路制度など道路を効率的に整備できるシステムを導入し約60年の着実な整備の結果、一定の量的ストックは形成
一般国道の舗装・改良 ほぼ完了
高速道路全体計画14,000kmの7割が供用、未事業化延長残り1割
- ・交通事故、沿道環境など各時代のニーズにも一定の政策効果
交通事故死者数 16,765人/年(S45)→4,863人/年(H22)等
- ・効率的な物流や国土の有効利用を通じた経済成長の実現、生鮮食品や宅配便の全国的な流通など国民生活の豊かさの向上に大きく貢献

(2) これまでの道路政策の課題

① 増大する自動車交通への対応を優先した政策展開

- ・戦後急激に進化したモータリゼーションに対応するため、増大する自動車交通への対応を最優先
- ・その反面、歩行者・自転車交通などの利用における使い勝手の悪さ及び地域の空間の一部として道路を見た場合の景観上の課題

② 「使う」観点の欠如

- ・量的不足の解消のためこれまでは道路を「つくる」ことに重点。完成した道路を有効に「使う」観点を軽視
- ・違法駐車、路上工事、歩道上での不法占用物件など、つくられた道路の機能が最大限に発揮されているとは言い難い状況
- ・大型車の重量違反など道路の不適正な使用による道路構造物への影響
- ・道路を効率的に「つくる」ための制度は整備。できた道路を「賢く利用」するための制度が欠如
- ・ただし、大都市圏での環状道路などのネットワークや地方部のミッシングリンクなど、まだ「つくる」べき道路も存在

③ 道路管理者間や他分野との連携に課題

- ・道路管理者毎に整備・管理を行ってきた結果、ネットワークとしてのサービス水準や地区内での道路の階層性を、道路管理者の枠を越えて検証する視点が不十分
- ・道路特定財源制度のもとでも、他の交通モードとの連携施策が行われてきたが、総合的な交通体系の中での道路システムの最適化や美しい景観・街並みの空間形成など沿道・まちづくりとの協調に更なる改善の余地

2. 道路政策の転換の視点

- (1) まちなかの道路をクルマ主役から多様な道路利用者が共存する空間へ
 - ・自動車専用道路を除きまちなかの道路はクルマのためだけのものではない
 - ・今後は、ネットワーク全体の整備の進展を背景に、道路ネットワーク構成を踏まえたそれぞれの道路の役割・位置づけの明確化、公共交通との連携や道路の使い方の工夫により、歩行者・自転車等クルマ以外の利用者も含めた多様な道路利用者が共存できる空間に転換すべき
- (2) 「つくる」から「賢く使う」へ
 - ・道路の適正な利用の徹底や使い方の工夫により、既存ストックの機能を最大限発揮できるようにすべき
 - ・本格化するストックの老朽化等を踏まえ持続可能で効率的な維持更新を行うべき
- (3) 利用者ニーズの的確な反映、Check-Action 型の政策運営
 - ・一定の道路ストックが形成された今日、今後の利用者のニーズは「新たな道路の供給」から「今ここにある道路」の改善に移行
 - ・これまでの Plan-Do 型の政策運営から「今ここにある道路」の利用状況や利用者のニーズを的確に把握し改善を進める、Check-Action 型の政策運営にシフトすべき
 - ・沿道住民やNPO等の多様な主体との協働による政策運営を進めるべき
- (4) 交通計画や地域計画の中での道路の役割・位置づけの明確化
 - ・道路管理者間の連携・協調は言うに及ばず、道路、鉄道、海上、航空の各交通機関がそれぞれの特性に応じて適切な役割分担し、有機的かつ効率的な交通網を形成することが必要。
 - ・各交通機関を連結するとともに、端末交通を担う道路の特性を活かし、各交通機関との連携強化を進めるべき
 - ・沿道との協調も含めたまちづくりと連携した道路政策の展開が必要
- (5) 進化する道路～交通機能や空間機能以外の様々な機能・利用の想定～
 - ・乗物の進化、技術革新、沿道や地域からのニーズなどに合わせ道路に期待される機能や価値を再構築すべき

(例)

 - ・道路を通行する乗物等の進化や ICT の進展への対応
 - －EV、パーソナルモビリティ等進化する乗物
 - －スマホを手に歩く歩行者の増加
 - ・地域や沿道からの道路の新たな活用の要請への対応
 - －オープンカフェ、沿道の歴史・文化の再生・創造、道を通じた地域振興
 - －エキシビジョンロード、健康福祉道路

Ⅲ. 具体施策の方向性

1. 道路の賢い使い方による多様な道路利用者の共存

(1) 多様な道路利用者が共存する道路空間の形成

<現状と課題>

- ・近年、道路整備の進展や社会情勢の変化などを受けて、歩行者、自転車、新たなモビリティ等の多様な道路利用者が安全に安心して共存できる道路環境が求められているが、歩行空間や自転車走行空間のネットワークは、連続性の確保、面的な広がり面で不十分な状況。

<今後の方向性>

①道路空間の再配分等による自転車走行空間、歩行空間の形成

- ・車、歩行者、自転車等の多様な道路利用者が共存する道路空間を形成するため、道路のネットワーク構成を踏まえ、それぞれの道路の役割、位置づけを明確にするとともに、地域の道路を面的に俯瞰して、道路毎に誰が主役なのかを明確にし、限られた道路空間を有効活用する再配分が必要。
- ・幹線道路については、バイパス等の整備による自動車交通の転換や分散を行いつつ、車道空間を歩行者・自転車等へ再配分することが有効な手法であり、バイパス等の整備にあわせて、道路空間の再配分を一体的に計画することが必要。そのため、一定のエリアにおける道路の利用に関して、関係する道路管理者やまちづくり等の関係機関が一体的な計画を策定し、実施する仕組みづくりが必要。
- ・また、自転車利用環境の整備にあたっては、自転車道や自転車レーンといった自転車走行空間整備などのハード対策から交通安全教育、自転車利用促進方策などのソフト対策まで、幅広い対策の推進が必要。

②生活道路における歩行者・自転車優先の徹底

- ・歩行者や自転車が主役となる生活道路は空間の確保が困難な幅員の狭い道路が多いため、空間そのものを安全にするという視点が重要であり、自動車は歩行者や自転車を優先し、自転車は歩行者を優先するという意識の徹底が必要。
- ・こうした歩行者・自転車優先の価値観を共有するため、教育活動やマナー向上、カーナビの利用による通過交通の抑制など様々な取り組みが必要。

- ・また、警察が実施する面的速度規制とも連携して、歩行空間の優先的確保（車道幅員の縮小／路側帯拡幅）を迅速に推進することが必要。その際、NPO等の多様な主体との協働により、生活道路における歩行空間の点検等の取り組みをあわせて推進する必要。

- ・これらの取り組みの推進にあたっては、行政と地域住民との調整や地域での利害調整をコーディネートする仕組みや、事故に関するデータや全国の取り組み状況をモニタリングして公表し、市町村をはじめとする地方公共団体をエンカレッジする取り組みが必要。

③「遅い交通」への対応等の多様な道路利用者の共存

- ・高齢化に対応した一人乗りの低速車両、新たなモビリティ等の「遅い交通」への対応が必要であり、自転車も含め低速レーンの導入等の検討が必要。また、「遅い交通」の起点となるモビリティセンターのようなシンボルプロジェクト等の検討も必要。

- ・また、都心部においては、トランジットモール、シェアドスペース等の道路利用者が共存できる空間運用の取り組みが必要。

④ユニバーサルデザイン、無電柱化、通学路の整備等の連携

- ・歩行者、自転車等の移動空間の形成、歩行空間のユニバーサルデザイン、無電柱化、通学路の整備等の関連する施策は一体的に計画し、連携して推進することが必要。

- ・歩行空間のユニバーサルデザイン、無電柱化については、異なる道路管理者が管理する道路により構成されるネットワーク計画について、社会資本整備重点計画などで目標を定めて、関係者で共有するとともに、併せて動機付けの付与も含めた多様な支援を確保するなど、これまで以上に連携して取り組むことが必要。

- ・子供の安全を確保する通学路についても、計画的な整備の推進が重要であり、目標を定め関係者間で共有することが必要。

- ・また、高齢者や障がい者等が安全で快適に公共交通機関を利用できるよう、バス停の上屋やベンチ、バス停周辺の歩道整備など公共交通機関と積極的に連携することが必要。

(2) 効果的・効率的な交通事故対策の推進

<現状と課題>

- ・我が国の交通安全の取り組みは、交通事故死者数、死傷者数の減少を見ると着実に成果があがってきたが、諸外国と比較すると、自動車乗用中の死者の割合が少ない一方、歩行中、自転車乗用中の死者の割合が高く、特に65歳以上の高齢者の割合が高い。

- ・第9次交通安全基本計画では、平成27年までに、死者数3,000人以下、死傷者数70万人以下を目標としており、目標達成に向けて、さらに効率的、効果的な取り組みが不可欠。

<今後の方向性>

- ・道路空間の再配分や歩行空間の確保等に加えて、歩行者事故が多く発生している交差点部での対策の重点化や高齢者に対する教育活動など、高齢者歩行対策の推進が必要。

- ・また、面的かつ効率的に危険箇所を把握するため、プローブデータを活用し、地域でヒヤリハット地図を作成する等、重点的に対策を実施する取り組みが必要。

- ・さらに、環境負荷の小さいラウンドアバウト等の現在取り組まれていない新たな交通安全施策について、我が国のオリジナリティを加えながら、施策の導入可能性について検討を進めることが必要。

(3) 交通容量を阻害する要因の排除

①路上駐車、路上工事による影響の最小化

<現状と課題>

- ・これまでは、路上駐車対策について、公安委員会と道路管理者が連携して、違法駐車を取り締まり、交差点付近のカラー舗装化、駐車場や荷捌きスペースの整備等が実施され、一定の効果をあげてきたが、依然として多くの違法駐車により、渋滞や安全上の課題が存在。

- ・また、路上工事対策について、関係機関による協議会を組織し、路上工事時間の管理の徹底、工事の平準化及び年度末工事抑制の一体実施などの道路工事調整を行い、全国の直轄国道、及び3大都市（東京23区、名古屋市、大阪市）の主要な道路における年間路上工事時間が約5割減少（平成14年度→平成22年度）するなど一定の効果をあげてきたが、さらに路上工事の削減を進めることが必要。

＜今後の方向性＞

- ・ 今後は、路上駐車や路上工事による渋滞損失等の影響について、外部不経済を明確にすることが重要であり、そのため、渋滞損失等の影響を簡易にモニタリングできる仕組みを構築し、地域住民や道路利用者に対し積極的に公表することが必要。
- ・ また、路上駐車により深刻な社会損失が生じている路線においては、道路管理者と道路利用者が協力して路上駐車をさせない計画づくりに取り組むことが必要。
- ・ 路上工事については、技術的な工夫による通行の安全と必要な交通容量の確保や、渋滞損失等のデータに基づく工事調整や実施方法の工夫が必要。

②沿道利用変化に伴う影響の最小化

＜現状と課題＞

- ・ 沿道型商店等の出入り交通が増加することにより、本来想定したバイパスのトラフィック機能が低下している事例が見られる。
- ・ 沿道商店等が乗入口の設置工事等を行う場合には、道路法に基づく道路管理者による承認が必要であるが、承認の審査基準に道路交通への影響の視点が基準化されておらず、渋滞抑制の観点から機能していない。

＜今後の方向性＞

- ・ 以上を踏まえ、道路法第24条に基づく乗入口の設置工事等の審査基準に「交通の円滑」の視点を加え、道路交通に与える影響の確認をすべく措置すべきである。
- ・ また、新たな沿道型商店等の立地に伴い渋滞の発生等が予想される場合においては、沿道土地利用者に対し、立地に伴う道路交通への影響予測の提出、及び立地箇所から離れた場所も含めた対策の実施を求められる制度・運用の改善が必要である。

2. 持続可能で戦略的な維持管理・更新

(1) 道路ストックの長寿命化

＜現状と課題＞

- ・ わが国の道路は高度経済成長期に集中的に整備されたため、道路橋をはじめとした道路構造物が今後急速に老朽化が進行し、補修や更新の増加が想定される。
- ・ 現在は、道路橋の計画的な点検、診断、補修、更新を通じた予防保全によるライフサイクルコスト削減を目指して、道路ストックの長寿命化の取り組みが始まっているが、多くの道路ストックを抱える市区町村においては、技術的、財政的な理由により、取り組みが遅れている。

＜今後の方向性＞

- ・ 長寿命化の取り組みが遅れている市区町村に対する研修、最新情報の提供等による技術的な支援と財政的な支援を継続的に行い、地域で持続可能なストック管理の取り組みを進めていくべきである。
- ・ 国・地方が管理する道路構造物の実態把握のための棚卸しを実施し、具体的には実態データを収集の上、将来の維持修繕・更新費の算定を行い、将来の負担を軽減するために計画に基づく維持修繕を行うこととし、構造物の点検、診断、補修等のサイクルを確実に進めていく。
- ・ 維持修繕に係る環境整備として、インフラ管理に必要な技術開発・研究の充実や、インフラの維持修繕に関わる技術者、担い手の育成・研修の取り組みを進めるとともに、ストック管理を継続して実施する拠点の整備等を進め、持続可能なアセットマネジメントシステムの確立を図ることが必要。
- ・ 構造物の長寿命化対策のためには、道路橋の損傷に影響を与える大型車の重量違反対策の取り組みを進める必要があり、特殊車両制度の更なる適正な運用を行い、関係機関とも連携し、大型車両の通行を適切に管理することによって利用面からも対策を図ることが必要。

(2) 効率的な維持管理の実施

＜現状と課題＞

- ・ 厳しい財政制約の下で、利用者へ適切なサービスを提供するため、道路の維持管理にあたっては、管理水準等を設定し、利用者ニーズの把握を行いながらコスト等を削減する様々な取り組みが始まっている。

＜今後の方向性＞

- ・維持管理にあたっては、当該道路が果たすべき役割に応じたサービス水準を確保する必要があり、気候、植生等の地域特性、路面の状況等の現況データを収集・分析し、これに基づく最適な維持管理レベルを設定し、利用者の期待に応えることが必要。
- ・また、維持工事の性能規定化の推進など、コスト縮減等の様々な工夫・取組みを引き続き進めるとともに、道路情報の広域的な収集や道路管理者間の情報共有を強化し、既の実績がある沿道住民、道路利用者による道路の維持管理への参画、協同をより一層進めていくべきである。

3. 道路が有する新たな価値の創造

(1) 道路空間のオープン化・多機能化

＜現状と課題＞

- ・道路は一般交通の用に供することが本来目的であり、交通機能を確保するために一定のルールを設定。
- ・道路の上下空間に建物を建設することや、道路空間にオープンカフェなどのたまり場や収益活動を行うニーズがよせられており、従来の道路機能を確保しつつ、道路空間をより幅広く、有効に使う「オープン化」を進めることが必要。

①道路の上下空間に建物を建設するための空間

＜現状と課題＞

- ・道路空間の立体的利用については、大都市の限られた道路や、高速道路等の新設又は改築する場合に限定されている。

＜今後の方向性＞

- ・道路の上部空間への建築物の設置や立体道路制度を活用した既設の高速道路の改築及び駅前広場や自由通路の整備など、新たなニーズに対応して、制度拡充を進めていくことが必要。

②たまり場としての空間

＜現状と課題＞

- ・平成 23 年 10 月より、まちなにぎわい・交流の場の創出のために、制度改正により一定の地域において、オープンカフェや自転車駐輪場の設置許可基準が緩和された。

＜今後の方向性＞

- ・このため、制度改正後の運用状況を分析して効果や課題を把握し、街の秩序や美観を保つため、道路空間の品質の維持に係る基準や道路の有効活用に向けて道路管理者と地方公共団体を始めとしたまちづくり関係者が協議する仕組みなどを検討すべき。

③収益活動の場としての空間

＜現状と課題＞

- ・食事施設・購買施設や広告は、収益活動のための占用であっても、占用主体の選定は原則として先願主義を採っており、また、占用料の額も画一的である。

＜今後の方向性＞

- ・公平性を担保しつつ空間を有効利用するため、公募により占用主体を選定するとともに道路占用の対価の在り方について検討することが必要。
- ・道路空間の景観や風致を維持するため、計画的に物件を設置させる仕組みや戦略が必要であり、地域のニーズに合った道路空間の利活用とするために、地域住民の意向を反映させるオープンなスキームを検討すべき。

④公共空間としての機能向上

＜現状と課題＞

- ・道路上空を電線類が輻輳するなど、景観を害する事例が見られる。
- ・これまで道路空間は、交通機能を重視した使い方がなされてきた。
- ・厳しい財政制約の下で、街路樹等の適正な維持管理がなされず、景観を害する事例が見られる。

＜今後の方向性＞

- ・安全で快適な歩行空間構築に向け、無電柱化による道路上空の景観改善及び看板の集約等の沿道環境の改善を図るべき。
- ・パブリックスペースとしての道路空間において、地域の顔として誇れる景観の形成など、道路の付加価値を高める取組を行うべき。

- ・また、津波対策の標高表示を設置するなど、公益に資する空間として活用すべき。
- ・その際、沿道地域と連携、協力しながら、省エネ、低炭素社会に寄与する並木、街路樹の整備に合わせ、地域にふさわしい沿道環境を地域と一体となって整備すべき。

(2) 新たな道文化の創造

<現状と課題>

- ・道路は、「空間機能」に加え、多様な機能を持っているが、これまで、経済性や効率性、機能性を重視した結果、「交通機能」を中心に、一律に道路整備を続けてきたという問題があった。
- ・一方、国民の意識の高まりを背景に、住民、NPO、企業と行政等の多様な主体の協働より、地域の特産物や観光資源を活用して地域振興に貢献する「道の駅」や沿道の歴史・文化、景観や文化的活動を通じて、地域の活性化を図る「日本風景街道」などの取り組みが行われている。

<今後の方向性>

- ・こうした地域住民等が参画する取り組みが地域にどのように役立ち、効果を上げたかなどを点検・評価する仕組みを加えることにより、住民自らが道路の改善に貢献したという充実感・達成感を感じさせる施策も必要。
- ・今後、これまでの施策について、①文化が交流する場としての道、②街道文化、熊野古道といった道文化の再発見・保存、③新たな道文化の創造の3つの分類に整理し、道路が「交通機能」、「空間機能」や単なる「交流」にとどまらない、道路が持つ機能を最大限発揮させることが必要。
- ・また、複数の地域にまたがるような施策を束ねることにより、日本の遍路文化、お伊勢参りといった日本を代表するような取り組みにつなげていくことが必要。

4. 低炭素型の交通システム、道路空間のグリーン化

～低炭素・循環型社会の実現に寄与する道路政策～

5. 防災も含めた国土の信頼性確保

(1) 大規模広域災害への備え

<現状と課題>

- ・東日本大震災では、これまで進めてきた橋梁耐震補強の効果もあり、緊急輸送路の早期確保に貢献した。また、道路ネットワークの観点では、東北自動車道、常磐自動車道が緊急交通路に指定され、利用可能な車両が制限される中で日本海側の高速道路がその補完を果たすなど、東日本大震災では、道路網がネットワークとして機能した。
- ・道路盛土、道の駅が、避難地、自衛隊等の活動拠点になるなど、道路が有する副次的機能が災害の拡大を抑制した。
- ・発災後の対応として、東日本大震災の際に取った道路啓開・復旧手順（“くしの歯作戦”）は、津波により壊滅的な被害を受けた太平洋沿岸地域への早期のルート確保に貢献した。

<今後の方向性>

①道路網の防災・減災対策による国土・地域の耐災性の向上

- ・個々の道路構造物の耐災性能の向上を引き続き進めること（防災対策）が重要である。
- ・また、減災対策として、ミッシングリンクの解消など道路ネットワークの充実を進め、道路ネットワーク全体としての耐災性の向上を図る必要がある。
- ・さらに、道路ネットワーク全体として災害時の信頼性を向上させるため、ネットワークの多重性、耐災性等を適正に評価することが必要である。
- ・地域の災害に対する安全性の向上に向け、道路施設が持つ避難地、活動拠点等副次的機能を活用し、減災に貢献することが必要である。

②発災後の的確な災害対応の実施

- ・今後、発生が予想される大規模地震への備えとして、資機材の分散配置を含め、道路啓開、応急復旧計画を事前に準備しておくことは効果的。なお事前準備にあたっては広域の場合、国が主導することが重要である。

(2) 豪雨災害に対する道路網の信頼性と安全性の確保

<現状と課題>

- ・大規模な地震・津波のほか、降雨等による災害の発生や事前の通行規制によって、道路の利用が制限されている。

<今後の方向性>

- ・災害により通行止めとなる頻度・時間等、代替路線を含めた道路ネットワークとしての通行確保の程度（アベイラビリティ）を明らかにした上で、確保すべきサービスレベルと必要な防災対策等の対応を、災害発生状況を踏まえ、検討していく必要がある。
- ・また、豪雨災害等に対する通行規制について、気象特性の変化や社会的影響等を踏まえ、区間や規制基準の設定、運用等について検討していく必要がある。

(3) 様々な手段を効果的に活用した災害情報の提供

<現状と課題>

- ・特に大規模災害時には、通行止め情報等の大量の情報の集約に時間を要している。また、管理者ごとに情報を提供する等、利用者にとって分かりにくい形で情報提供がなされている面がある。

<今後の方向性>

- ・今後は、情報技術も活用し通行止め情報等の集約の改善を図るとともに、それを踏まえ、道路管理者・道路種別の違いを越え情報が一元的かつ地図等を活用した分かりやすい形で提供していく必要がある。
- ・また、このような情報集約・提供の充実にあたっては、道路緊急ダイヤル等を通じた収集、コンビニエンスストア等沿線店舗等一般の方の協力、カーナビ、IT S等最新の技術の活用を推進するとともに、その周知に努める必要がある。

6. 基幹ネットワークの戦略的な整備・活用

(→高速道路あり方検討有識者委員会『中間とりまとめ』についての議論を踏まえ記載)

7. 道路政策を効率的に推進するための工夫

(1) 道路の使い方についての合意形成手法や継続性のある計画制度等の充実

<現状と課題>

- ・現在、市民参画プロセスは、大規模事業を中心に適用され、効果をあげてきているが、道路の管理、改善段階においては十分に適用されていないことから、地域住民の計画に対する合意形成が不十分であり、その結果、計画の継続性も損なわれる場合がある。

<今後の方向性>

- ・今後は、新たに導入された計画段階評価において、道路利用者や地域住民の計画に対する合意形成の充実を図る。
- ・また、道路の管理・改善段階における計画の継続性を担保できるよう、後述(8.(1))するような道路の利用に対する新たな枠組み、例えば「道路交通の利用に関する計画(仮称)」の検討を行うべき。
- ・さらに、このような新たな枠組みの検討・取り組みにあたっては、社会実験等のパイロット的な取組も含めた市民参画プロセスの導入や、路線や地域単位の道路戦略についても検討すべき。

(2) 利用者の意見を反映した政策運営の推進

①道路利用者の視点に立ったニーズの把握

<現状と課題>

- ・道路利用者の移動手段や利用目的は多種多様であり、時間帯等によって利用状況の変動も大きく、こうした状況を踏まえたニーズ把握手法が求められる。
- ・これまでの道路交通調査は、増大する自動車交通量に対応した道路ネットワーク整備のために、幹線道路の混雑箇所を把握することを目的としており、5年に1度、クルマの交通量を中心とした調査にとどまっていた。
- ・また、現在の「道の相談室」や「道路緊急ダイヤル」は、一定の利用がなされているものの、これらの認知度は低く、地域による差も見られる。また、元来、双方は役割が異なるものの、現状では、その利用に混在が見られる。

<今後の方向性>

- ・既存の道路をより賢く利用するため、進展したIT技術を活用し、自転車・歩行者も含めた道路の使われ方等を、事業の規模に応じたデータの取得方法を検討した上で、沿道も含めて地域単位で把握する手法を確立すべき。
- ・また、データ収集に参画する人へのインセンティブの検討や、地方公共団体が保有する調査結果を含めデータ・図書を保存・活用できる情報プラットフォーム等の構築を図るべき。
- ・さらに、「道の相談室」と「道路緊急ダイヤル」の役割分担が明確になるようにシステムの改善を図るとともに、地域に偏り無く国民への周知を図るべき。また、利用者が、あらゆる意見や提言を伝えやすいように「道の相談室」のHPの改善に取り組むべき。

②評価システムの充実

<現状と課題>

- ・現行の3便益B/Cでは、交通量は少ないが、地域にとって生活物資の輸送、救急搬送、地域活性化、産業振興等に効果のある道路を十分評価できない。

<今後の方向性>

- ・このため、防災機能の評価手法について、防災上の課題やネットワーク効果も含めた整備効果をより一層反映するよう手法の改善を図るなどの精度を向上させるとともに、落石や法面崩壊などの緊急性が高い箇所に対する迅速な評価や、都市再生・地域活性化、救急搬送にかかる効果の計測など、事業の目的・効果に見合った評価手法の構築・充実を図るべき。
- ・併せて、国土の信頼性を高めるため、最新の技術や防災の観点も踏まえ、コストのかからない道路の構造と運用を目指し、最大限の工夫に努めるべき。
- ・道路政策の評価については、現行のアウトカム指標中心の整理を見直し、アウトプット指標も含めて、国民に分かりやすい評価指標へ改善すべき。

③多様な主体との協働

<現状と課題>

- ・道路利用者のニーズは多種多様であるが、道路管理者による取組みだけでは、十分対応できないものもあり、NPO等の多様な主体とのパートナーシップによる政策運営が求められている。

<今後の方向性>

- ・このため、今後とも地域住民等との連携を強めるために、住民等との双方向コミュニケーションを行う市民参画プロセスを充実すべき。
- ・特に、道路の管理、改善段階において、NPO等の団体等を道路サービスの担い手として位置づけ、道路管理者等と積極的に連携し、主体的な道路サービスの提供ができるよう、道路行政としての環境整備を行うべき。
- ・また、NPO等の団体からの柔軟な発想やアイデアの活用や、技術的・制度的にチャレンジできるような社会実験から事業化に至るといった仕組みを構築することや、米国のMPOのような異なる道路管理者・ユーザーによる合意形成を図ることも重要。

(3) 事業のスピードアップ

<現状と課題>

- ・道路を早期に供用することは、道路管理者の重要な使命の一つであるが、10年以上かかっており、国民の期待に十分に答えられていないばかりか、事業の長期化や完成目標の周知が不十分であることは、工場や商業施設の誘致・立地に支障を来したり、新たな生活設計のめどが立たなかったりと、道路事業のメリットを減じている。

<今後の方向性>

- ・このため、「予算通り、計画通り (on time on budget)」に事業を進めることが第一であり、引き続き、供用目標や事業進捗状況を公表した事業マネジメントを強化すべき。
- ・また、事業進捗の遅延要因を除去するために、道路利用者や地域住民との理解、合意形成を一層促進するとともに、用地取得等の時間のかかる工程の迅速化を図れるよう、土地収用法の活用も図りつつ、これらの手続きの迅速化を図るべき。

- ・さらに、企業の技術力を活かすため、特に早期完成を目指す事業については、事業進捗を図るための技術評価、工程管理を徹底するCM方式やFIDIC[※]による契約方式の導入や、事業のスピードアップを図るため、受注者側のインセンティブが働くような仕組みの導入を検討すべき。

※FIDIC：Federation Internationale des Ingenieurs-Conseils

(4) 技術開発・活用による品質の確保と道路の進化

①ライフサイクルコスト(LCC)の最小化と道路の品質確保

<現状と課題>

- ・これまで総合的なコスト削減に努力している一方で、過剰なコストの削減となった場合、品質の低下の懸念。
- ・橋梁については、予防保全の考え方を導入し、長寿命化修繕計画を策定しLCCの最小化を図るとともに、予防保全への転換を促進し、点検・修繕計画策定・修繕に関する技術開発を推進してきたところ。
- ・また、入札時には総合評価方式をほぼ100%適用しているが、品質確保を入札評価時のみで判断した場合、必ずしも十分な技術評価ができない。

<今後の方向性>

- ・今後は、橋梁以外の舗装・照明等の道路構造物・付属施設についても予防保全の概念を導入し、LCC最小化の視点をより重視した総合的なコスト削減を推進すべき。
- ・また、工事の保証期間内の品質検査を実施し、品質が確保されているか確認するとともに、施工とその後の複数年にわたる維持管理契約の一本化を試行するなど、新しい入札契約制度等の導入を図るべき。

②技術開発と民間の技術力活用

<現状と課題>

- ・これまで、民間の優れた技術提案を活用する落札者決定方式の活用により、品質を確保しつつ、コスト削減を図っているが、適用数は少数にとどまっている。

<今後の方向性>

- ・今後は、企業の技術力をより活用する発注方式の適用を拡大するとともに、道路サービスの向上に寄与する技術開発は、産・学・官が連携し、現場への適用を意識しつつ開発を促進すべき。

- ・また、安価で早期に高品質な成果をあげた受注者がメリットを享受できる仕組み、企業による技術開発に見合う対価を支払うことのできる仕組みを検討すべき。

③ITS 技術の更なる進展

<現状と課題>

- ・これまでは、ITS スポットサービスの展開等により、交通事故対策や、渋滞対策のための広域な道路交通情報の提供による道路ネットワークの有効活用などの取り組みが行われてきた。

<今後の方向性>

- ・今後は、ITS スポットサービスの普及促進を進めると共に、道路側から道路交通状況等の情報を提供し自動車が適切に運転を支援・制御することで渋滞を解消・緩和したり、自動車側から走行経路情報等を収集し道路管理に活用するなど、一層安全・円滑な道路交通の実現を目指すことが必要。

④進化する乗り物への対応

<現状と課題>

- ・超高齢社会の到来に伴い、高齢者が買い物や病院への通院など自立的な日常生活を行うために、安心して移動するための移動手段の確保が重要。
- ・低炭素社会に向けた国際的な潮流や環境負荷に対する国民意識の高まりなどの影響も受けて、移動体のパーソナル化やコンパクト化に対応するために新しいモビリティが開発、実用化が進展。

<今後の方向性>

- ・新しいモビリティの実用化に向けて、周辺交通との親和性、所有形態や利用形態など、社会全体で幅広く議論できる場や仕組みを検討するとともに、関係する分野の技術研究開発の推進について検討すべき。
- ・道路空間の中で公平なモビリティを実現するための検討を進めるべき。

8. 持続可能なシステムに向けた制度等の検討

(1) 道路の利用を支える新たな枠組みの検討

<現状と課題>

- ・道路の「利用」に対して、前述のとおり
 - －歩行者・自転車も含めた多様な道路利用者が共存する道路空間や他の交通機関（公共交通）との連携に対する期待
 - －オープンカフェに代表されるような「たまり場」、「収益活動の場」として活用ニーズ
 - －都市部や駅を中心に、道路空間の複合的・立体的な利用ニーズ
 - －道路の存在価値（歴史性、文化性、環境など）の再評価など、利用者ニーズが多様化する一方、これに対応するための調整が財政制約や道路の空間的制約のため困難化する傾向にある。
- ・また、歩行空間のユニバーサルデザイン、無電柱化、通学路の安全確保など道路政策を進める上で、道路管理者が異なることもあり、ネットワークとしての対応が不十分である。

<今後の方向性>

- ・多様化する利用ニーズ、地域づくりやまちづくりとの関係、他の交通機関（公共交通）との連携などの観点から、道路の機能を改めて整理し、道路利用の実情を踏まえ、道路の利用に対する新たな枠組みの検討が必要。
- ・その際に、特に以下の取り組みが必要
 - －道路における自転車や公共交通などの位置付けの再整理
 - －多様な機能・利害に応じた道路利用ルール（価値序列、利用可能対象の整理など）と調整方法（地域に委ねるもの、専門技術的な見地から全国的に整理するものなど）の明確化
 - －レベル（地域、地域圏、全国）毎の課題に応じた「道路網管理」の考え方の導入
 - －他の施設との複合的あるいは一体的な整備・利用の促進するための制度の拡充

(2) 多様な資金調達、事業手法の検討

(→高速道路あり方検討有識者委員会『中間とりまとめ』についての議論を踏まえ記載)

- ①持続可能で公正な高速道路料金制度への転換
- ②道路課金制度の検討
- ③PPP/PFIの積極的な導入