

建議フォローアップとりまとめについて(案)

参考資料1

中間とりまとめ	項目	内容	基本政策部会における審議状況		現在の検討状況及び今後の予定	
			説明内容	部会での指摘事項		
IV. 1. 道路空間	①道路空間の再配分等による自転車通行空間、歩行空間の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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を推進</li> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a)幹線道路等の整備により安全性の高い道路へと交通転換させ、生活道路との機能分化を推進</li> <li>b)ビッグデータの活用による「暮らしの道」の危険度の見える化、「生活道路の新仕様」の標準化、国による技術支援により、対策の立案を支援</li> <li>c)暮らしの道の安全確保に必要な不可欠な住民の協力を得るため、理解と協力の促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a)緊急対策として、スケジュールを定めて取り組むべき</li> <li>b)ハンブや暮らしの道全体のエリアを示すようなピクトグラムを検討すべき</li> <li>c)これまでの生活道路の成果と課題も整理すべき</li> <li>d)新仕様の標準化について、押しつけにならないよう、コミュニティとの連携を図るべき</li> </ul>	<p>【生活道路】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a)世界一安全な道路交通を実現するため、平成28年度から5年間で、対策実施エリアでの歩行中・自転車乗車中死者の半減を目指す</li> <li>b)平成27年度中に、市町村に対して死傷事故に関するデータを提供し、道路、交通、沿道土地利用の状況などを踏まえ対策エリアを抽出(以降、毎年度抽出を実施)</li> <li>c)平成27年度中にハンブ等の技術基準や事例集等を取りまとめるとともに、対策エリアにおいて、ETC2.0などのビッグデータを活用した終路情報、速度情報等の提供や有識者による技術的助言の実施などの技術支援の仕組みを構築</li> <li>d)平成27年度中に、対策エリアにおいて、通学路の交通安全確保の推進体制等を活用し、地域が協働して生活道路の安全対策を推進するための体制を構築</li> </ul> <p>【自転車】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a)平成27年度中にガイドラインを見直し後、都市部を中心に直轄国道沿線の道路管理者等による協議会を設置</li> </ul>	
			②生活道路における歩行者・自転車優先の徹底	<ul style="list-style-type: none"> <li>・生活道路における人優先のエリア作り</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>d)道路空間の再配分等による幹線道路の自転車通行空間を確保するとともにネットワーク化を推進</li> <li>e)自転車ピクトグラムや矢羽根型の路面表示により自転車通行空間を確保するとともに、自転車の車道左側通行を促進</li> </ul>	
	(1) 多様な利用者の共存	③「スローな交通」への対応等の多様な利用者の共存	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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への対応のための低速レーンの導入等の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a)高齢者等の低速移動へのニーズの高まりを想定し、小型モビリティのあり方について検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a)自転車以外にも、小型モビリティや車椅子、視覚障害者等も分離することを検討するべき</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a)道路空間の有効活用による小型モビリティのシェアリングのあり方について検討</li> </ul>
		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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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、通学路の整備等に関する施策は一体的に計画し、連携して推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○無電柱化</li> <li>a)新設電柱の立地禁止、低コスト手法等によるコスト縮減、民地の活用、国民意識の改革により、道路空間を安全で美しくする取組を推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a)無電柱化の目標を立てるべき</li> <li>b)無電柱化について、民地の活用等を含め、誰が整備すべきかという観点が重要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a)平成27年度から平成32年度までに、市街地等の幹線道路の無電柱化率を20%にする目標を設定(第4次社会資本整備重点計画)</li> <li>今後は、無電柱化推進のための基本方針や低コスト手法開発導入など具体的な推進方策を盛り込んだ新たな無電柱化推進計画を国や地域で策定</li> <li>b)平成27年度中にモデル箇所において、地域との連携を強化するため、地域が主体となった取組として協議会を設立し、トランス設置位置や占用事業者等の地元調整を図り、効率的な事業の進め方について具体的に検証</li> <li>無電柱化に関する国民の理解を深めるため、NPOと連携しシンポジウム(11/10)の開催やメールマガジンの配信など、情報提供を充実</li> <li>c)緊急輸送道路の電柱の新設を禁止(平成28年より開始する予定)するため、H27.11から手続き中</li> </ul> <p>【バリアフリー化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a)高齢者や障害者等が安全に安心して活動できる社会を実現するため、駅を起点としてバリアフリー化された歩行空間により到達可能な施設の割合を平成27年度中に把握の上、鉄道駅、病院等を結ぶ歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化を推進</li> <li>b)今後は、2020年オリンピック・パラリンピックを見据え、競技会場周辺やセンターコアエリア内の主要駅及び全国的主要駅や観光地周辺などのバリアフリー化の実態を平成27年度中に把握の上、公表予定。鉄道事業者と道路管理者間でバリアフリー化検討会を実施し、バリアフリー計画を策定</li> </ul>

建議フォローアップとりまとめについて(案)

参考資料1

中間とりまとめ	項目	内容	基本政策部会における審議状況		現在の検討状況及び今後の予定
			説明内容	部会での指摘事項	
(1) 多様な利用者の共存	⑤多様な利用者の共存に向けた仕組みの構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>一定のエリアにおける道路利用に関して、関係機関が一体的な計画を策定・実施する仕組みを構築</li> <li>行政と地域住民との合意形成や地域における様々な意見を学識経験者がコーディネートする仕組み</li> <li>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、地方公共団体の取り組みを促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a)国等が連携し計画立案等できる仕組みの構築</li> <li>b)住民等関係者が参画できる推進体制や見える化の構築</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a)コミュニティや住民、有識者と良好な関係の構築や育成が重要。また、国の技術力を提供できる体制とする必要がある</li> <li>b)暮らしの道というからには、楽しく・美しくという視点から住民の参加意識を高めるというアプローチも必要ではないか</li> </ul>	<p>【通学路】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a)平成25年12月より市町村毎に推進体制を構築(平成26年度末 約8割構築)するとともに「通学路交通安全プログラム」を策定(平成26年度末 約6割策定)し、継続的な取り組みを推進(毎年度フォローアップを実施)</li> </ul> <p>【生活道路】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a)平成27年度中にハンプ等の技術基準や事例集等を取りまとめるとともに、対策エリアにおいて、ETC2.0などのビッグデータを活用した経路情報、速度情報等の提供や有識者による技術的助言の実施などの技術支援の仕組みを構築【再掲】</li> <li>b)H27年度中に、対策エリアにおいて、通学路の交通安全確保の推進体制等を活用し、地域が協働して生活道路の安全対策を推進するための体制を構築【再掲】</li> <li>c)道路協力団体制度(仮称)を創設し、道路管理者との持続可能な連携システムを構築</li> </ul>
			<p>IV. 1. 道路空間</p>	<p>(2) 交通事故削減の取組</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○暮らしの道の再生                             <ul style="list-style-type: none"> <li>a)幹線道路の安全性を一層高める交通安全対策の推進                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>-ビッグデータの活用により、潜在的な危険箇所を抽出</li> </ul> </li> <li>b)ビッグデータを活用し、抜け道や速度の高い区間の把握</li> <li>c)抽出したデータから緊急性の高いエリアや対策エリアを抽出し、国が自治体と連携し対策を実施</li> </ul> </li> <li>○踏切対策</li> <li>d)第3、4種踏切の集約化</li> <li>e)踏切安全通行カルテの作成・公表</li> <li>f)連立等の抜本的対策や歩道拡幅等の速効対策の推進</li> </ul>

建議フォローアップとりまとめについて(案)

参考資料1

中間とりまとめ	項目	内容	基本政策部会における審議状況		現在の検討状況及び今後の予定
			説明内容	部会での指摘事項	
(3) 道路の適正利用の徹底	① 路上駐車、路上工事による影響の最小化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞損失等の影響を面的かつ簡易にモニタリングできる仕組みを構築</li> <li>・利用者と道路管理者との協働による路上駐車防止に関する計画づくり</li> <li>・レーンレンタル制度等を参考にした最適な工事時間や時間帯等の設定とその実現のための誘導策の導入等による路上工事の縮減</li> </ul>	-	-	【路上工事】 a) 全国の路上工事時間を平成14年度比で約6割縮減(H26)  b) 路上工事情報の可視化として、東京国道事務所でも実用化しているホームページ上で当日の管理者別、占有者別の路上工事情報を公表する取り組みを他地区に展開(H28年内に大阪地区等で実施予定)  c) 更なる路上工事縮減のため、渋滞状況を踏まえた重点対策区間・エリアを選定し、経済的なインセンティブ等による方策について平成28年内に具体化し、段階的な導入を図る  【路上駐車】 a) 平成27年度中に路上駐車(物流事業者、バス事業者等)の実態やニーズを把握し、地域の利用者と道路管理者の連携による駐車スペースの確保・運用策の具体化について検討着手
	② 沿道利用変化に伴う影響の最小化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通アセスメント制度の導入可能性の検討</li> </ul>	-	-	a) 沿道立地に伴う渋滞削減のため、渋滞状況を踏まえた重点対策区間・エリアを選定し、許可条件等による方策について平成28年内に具体化し、段階的な導入を図る
	③ 大型車両の利用適正化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業者等への啓発を行った上で、大型車両の違反通行データ等の活用、違反者の公表等による指導・取締りの実効性向上</li> </ul>	交通政策審議会交通体系分科会物流部会との合同会議において「今後の物流政策の基本的な方向性等について」の審議(平成27年4月～12月)		a) 「道路法等の一部を改正する法律」の公布(平成25年6月)  b) 「大型車両の通行の適正化方針」の策定(平成26年5月)  c) 物流効率化や過積載の増加を踏まえ、2020年度を目途に過積載車両を半減することを目標とする「ITを活用した『賢い物流管理』」の取組を公表(平成27年11月)  d) 「今後の物流政策の基本的な方向性等について(答申)」に沿って、施策を着実に推進

建議フォローアップとりまとめについて(案)

参考資料1

中間とりまとめ	項目	内容	基本政策部会における審議状況		現在の検討状況及び今後の予定
			説明内容	部会での指摘事項	
IV. 2. 新たな価値の創造	(1) 道路空間のオープン化、多機能化	<p>①道路の上下空間に建物を建設するための空間としての活用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・立体道路制度の制度拡充を通じた民間開発・まちづくりと一体的な更新手法の整備、自由通路・駅ビル等の一体的整備</li> </ul> <p>②たまり場や収益活動の場としての活用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・街の秩序や美観を保つためのまちづくり関係者が連携する仕組みの検討</li> </ul> <p>③公共空間としての機能向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の顔として誇れる景観形成、津波対策の標高表示等による公益に資する空間形成、街路樹管理へのボランティアの活用</li> </ul>	<p>a)災害時の交通確保、交通安全等の観点から道路付属物の集約化を推進するとともに、路上占用物件の集約・小型化・安全確認を促進させる手法を検討</p> <p>b)自動車のエネルギー供給施設など多様なニーズに対応した、道路空間の活用のあり方を検討</p> <p>c)幹線道路整備による現道利用の交通の変化やたまり機能としてのニーズの増大を踏まえて、空間再配分等により、歩行者や自転車関連施策を推進</p> <p>d)地域活動等に広告収入を充当する仕組みの活用を促進</p> <p>e)道路の上下空間をより有効に使う立体道路制度の改正と現在の検討状況</p>	<p>a)歩道も車道もないような道路の新たな使われ方がポイントになる</p> <p>b)道路の上下空間だけでなく民地との連携も考える必要</p>	<p>a)路上物件の集約・小型化の検討に着手</p> <p>b)道路協力団体制度(仮称)を創設し、道路管理者との持続可能な連携システムを構築【再掲】</p> <p>c)歩行者用ベンチやコミュニティサイクルの駐輪スペースなどの設置にあたって、道路管理者や地方公共団体などが協調し、事業計画の調整や占用などに対応。また、路上広告物を適切に設置し広告収入を活用するとともに、活用事例を共有</p> <p>d)自動車のエネルギー供給施設など多様なニーズに対応した道路空間の活用のあり方を引き続き検討</p> <p>e)26年度改正により適用範囲が拡大された立体道路制度の活用を推進するとともに事例を共有</p> <p>f)海拔表示シート設置方針(案)等に基づき、海拔情報の提供を推進 海拔表示シートを含める津波避難誘導標識システムが平成26年9月にJISに制定されるとともに、津波防災訓練等に活用するところ &lt;津波被害の恐れのある39都道府県における海拔表示シート等の設置状況(平成27年3月末時点)&gt; ・国道(国管理)⇒全ての39都道府県において設置済、設置数は計約1万4千基 ・国道(都道府県等管理)、都道府県道、市町村道⇒36都道府県において設置済、設置数は計約7万4千基</p>
	(2) 道文化の再発見・醸成・創造	<ul style="list-style-type: none"> <li>・文化が交流する道としての認識、街道・古道といった既存の道文化の再発見、新たな道文化の創造などを通じた道路の持つ機能の発揮</li> <li>・NPOや地域住民などとの連携・協調により、道路の文化的な価値や機能を一層高め、活用していく取組みが必要</li> </ul>	<p>a)地方創生を目的に、「道の駅」を地域活性化の拠点とする重点「道の駅」制度を創設し、各省と連携して重点支援する取組を実施</p> <p>b)EV充電設備や無料公衆無線LANの設置促進、トイレ機能・防災機能の充実等の「道の駅」における基礎機能の充実</p> <p>c)大学と連携した若者交流の促進や無料の高速道路での休息施設としての活用、「道の駅」間の連携など多様な主体との連携の促進</p>	<p>a)「道の駅」を地方創生の拠点とするための整備のしくみを考えていくべき</p> <p>b)「道の駅」から地域の情報を発信することで、「道の駅」を拠点に地域が潤うような仕掛けも必要</p> <p>c)どういった使われ方をしているのかの把握を行い、最低限のサービスレベルをいかに確保するかの検討が必要</p> <p>d)都心部では歩行者、自転車の「道の駅」のような機能をもつ拠点整備を進めてもよいのではないかと</p>	<p>a)「道の駅」の取組事例毎にテーマを定め、テーマに沿った取組を関係機関が連携して支援することにより、更なる地方創生に資する「道の駅」を横展開し、全体の底上げを図るための取組を実施</p> <p>b)「道の駅」において、外国人観光案内所の設置、WiFi等を活用した地域の観光情報の発信など、インバウンドを含めた観光拠点としての整備を支援 また、観光・地域作りを担う将来の人材育成、若者との交流により地方創生に寄与するため、大学と連携し「道の駅」を学生の実習の場として活用する取組を本年より実施</p> <p>c)最低限のサービスレベルを確保するため、「道の駅」の基礎機能の調査、改善指導を実施</p> <p>d)都市部における必要性を把握した上で、必要な機能について検討</p> <p>e)日本風景街道のルートなどの情報について、スマートフォン、PCならびにナビゲーションシステム等で活用可能なフォーマットで公開(予定)</p> <p>f)道路協力団体制度(仮称)を創設し、道路管理者との持続可能な連携システムを構築【再掲】</p>

建議フォローアップとりまとめについて(案)

参考資料1

中間とりまとめ	項目	内容	基本政策部会における審議状況		現在の検討状況及び今後の予定
			説明内容	部会での指摘事項	
IV. 3. 交通結節機能、公共交通利用	(1) 交通結節機能の充実・高度化	①主要な空港、港湾、鉄道駅などへのアクセス向上 ・高速道路から主要な空港、港湾、鉄道駅等の交通拠点へのアクセス状況について、再点検し、スムーズなアクセスへと改善  ②交通結節点における乗り換え利便性の向上 ・交通結節点での案内の充実・上下移動を抑制した歩行者動線確保等により、交通手段毎の動線を整序、乗換利便性の向上を実現  ③交通結節点の高度利用の推進 ・駅前広場の立体的整備、道路空間の上空利用により、都市機能を集積 ・特定地域での集中的事業を可能とする事業制度を創設、民間施設を含めた立体的整備を可能とする制度も拡充	a)立体道路制度の活用	-	【交通結節点のバリアフリー化】 a)高齢者や障害者等が安全に安心して活動できる社会を実現するため、駅を起点としてバリアフリー化された歩行空間により到達可能な施設の割合を平成27年度中に把握の上、鉄道駅、病院等を結ぶ歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化を推進【再掲】  b)今後は、2020年オリンピック・パラリンピックを見据え、競技会場周辺やセンターコアエリア内の主要駅及び全国の主要駅や観光地周辺などのバリアフリー化の実態を平成27年度中に把握の上、公表予定。鉄道事業者と道路管理者間でバリアフリー化検討会を実施し、バリアフリー計画を策定【再掲】  【交通結節機能の強化】 a)高速バスネットワーク強化や地域バスの利用環境の向上のあり方等について、バス事業者等と連携し、今後の具体策を平成28年にとりまとめ、取組を進める
	(2) 公共交通利用の促進	①バス等の利便性向上 ・リバーシブルレーン・バス専用レーンの導入等により公共交通の利用を促進 ・利用者とのコミュニケーションや啓発活動を通じた過度な自動車利用から公共交通や自転車の利用への行動変容を促す取り組みの実施 ・相乗りマッチング等のTDMIに取り組み民間組織の育成・支援  ②移動困難者への対応 ・福祉施策との連携やNPOとの協働等によるコミュニティバスやデマンドバス等の小規模な公共輸送サービスの確保	-	-	a)地方部のバス停上屋整備を促進するため、平成26年6月にバス停PPPの制度を導入  b)道の駅235箇所地域での小さな拠点としてバス停を設置(うち161箇所コミュニティバス、デマンドバスを活用)  c)高速バスネットワーク強化や地域バスの利用環境の向上のあり方等について、バス事業者等と連携し、今後の具体策を平成28年にとりまとめ、取組を進める【再掲】
IV. 4. 基幹ネットワーク	(1) 大都市・ブロック中心都市におけるネットワークの緊急強化	・環状道路など、飛躍的にネットワーク機能を高める抜本的対策を加速 ・「渋滞の名所」と呼ばれるボトルネック箇所への集中的対策を実施 ・路肩の活用などの運用改善、既設出入口の時間運用等ネットワークを最大限に活かす工夫	国土幹線道路部会にて議論		
	(2) 国土のミッシングリンクの迅速・効率的な解消	・人口減少社会に対応し、地域間で機能・役割を効率的に分担する連携生活圏を形成するためには、基盤となる道路ネットワークが重要 ・脆弱な地域の災害への対応力を高めるため、走行性の高い国道も活用し、国土のミッシングリンクを迅速かつ効率的に解消			
	(3) 整備プロセスの透明化	・高速道路や並行する国道などを含め、整備計画の制度等を一体的に整理し、整備プロセスを透明化			

建議フォローアップとりまとめについて(案)

参考資料1

中間とりまとめ	項目	内容	基本政策部会における審議状況		現在の検討状況及び今後の予定
			説明内容	部会での指摘事項	
(4)	効率的な物流ネットワークの強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コンテナの大型化に対応した物流ネットワークの再検証</li> <li>・橋梁補強、バイパス整備等の緊急対策の実施による国際海上コンテナ車の通行支障区間解消</li> <li>・道路構造物の状況、物流効率化を考慮した、特殊車両通行許可制度の見直し</li> </ul>	<p>交通政策審議会交通体系分科会物流部会との合同会議において「今後の物流政策の基本的な方向性等について」の審議(平成27年4月～12月)</p>		<p>a)「道路法等の一部を改正する法律」の公布(平成25年6月)【再掲】</p> <p>b)「大型車両の通行の適正化方針」の策定(平成26年5月)【再掲】</p> <p>c)物流効率化や過積載の増加を踏まえ、2020年度を目標に過積載違反車両を半減することを目標とする「ITを活用した『賢い物流管理』」の取組を公表(平成27年11月)【再掲】</p> <p>d)「今後の物流政策の基本的な方向性等について(答申)」に沿って、施策を着実に推進【再掲】</p> <p>※大型車誘導区間の延長:約34.200km 引き続き国際戦略・拠点港湾とのラスト1マイルの追加指定(平成27年度内)等を実施 物流効率化や環境保全等の観点から、更なるラスト1マイルを検討・追加指定(平成28年度から順次実施)</p>
IV. 5. 国土の信頼性確保	(1) 大規模広域地震への備え	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ネットワークの多重性・耐災性を適正に評価、ミッシングリンクを解消</li> <li>・道路施設が持つ副次的機能による減災への貢献</li> </ul> <p>②発災後の的確な災害対応の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域的な道路啓開・応急復旧等、大規模地震に対する事前準備</li> </ul>	<p>a)救命救急活動等に必要緊急輸送道路上の橋梁の耐震補強の推進や避難階段の設置、避難スペース等の整備などの地震時の防災機能の強化</p> <p>b)具体的で実効性のある道路啓開計画の策定による地震時の対応強化</p>	<p>a)補助国道や主要地方道クラスの未改良区間を改良することも底力的な防災力のアップにつながるという認識が必要</p> <p>b)あらかじめ閉塞されるであろう道路を推定し、交通管制やITS等を活用して通行止めの仕方を検討</p>	<p>a)首都直下地震に対応するため、首都直下地震道路啓開計画を平成27年2月に策定 引き続き、計画の実効性を高めるため、以下の取組を実施予定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・被害状況を迅速に把握するための仕組みの構築(広域監視カメラやバイク調査隊等)</li> <li>・関係機関と連携した実働訓練</li> <li>・タイムライン作成など計画のスパイラルアップ</li> <li>・都心への資機材の配置</li> <li>・人員・資機材を確保するため、建設企業等との協定締結</li> </ul> <p>b)南海トラフ地震に対応するため、中部、近畿、四国、九州地整で道路啓開計画を平成27年度中に策定予定 計画策定にあたっては、自治体や関係機関との緊密な連携を図るため、「四国道路啓開等協議会(平成27年2月)」、「九州道路啓開等協議会(平成27年10月)」、「和歌山県道路啓開協議会(平成27年11月)」を道路法に基づく協議会として設立</p> <p>c)プローブ情報等を活用し、早期の被害状況の確認に努める</p>
(2)	全国各地で頻発する集中豪雨や大雪に対する道路網の信頼性と安全性の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害に対する道路の通行確保の程度(アベイラビリティ)を明確化</li> <li>・豪雨等に対する通行規制の運用等を改善</li> </ul>	<p>a)「時間雨量による通行規制基準の導入」、「適切な連続雨量の設定」による事前通行規制制度の運用改善の試行</p> <p>b)災害履歴や異常気象時の巡回等により把握したデータを踏まえ、事前通行規制区間以外を含めて災害危険箇所を的確に把握する取組を実施</p> <p>c)道路区間外も含めた面的な防災対策の検討</p> <p>d)大雪時における対応強化</p>	<p>a)規格の高い道路の通行止めにより、市町村道へ車が迂回することのリスクを考慮して、高速道路や直轄国道の事前通行規制のルールを考えるべき</p> <p>b)災害をデータベース化して、ネットワーク的な視点で対処の優先順位を考える必要</p>	<p>a)局地的・激甚的な豪雨に対応し、災害捕捉率の向上と通行規制時間の適正化を図るため、平成27年6月より事前通行基準の運用改善を実施中(時間雨量と連続雨量による通行規制基準の試行) 引き続き、災害履歴、雨量履歴等のデータを継続的に蓄積し、規制基準の効果及び実効性の検証や更なる見直しを行う仕組みを構築するため、専門家を交えた検討会を平成28年度から開始</p> <p>b)直轄国道における災害履歴、雨量履歴、法面点検履歴等についてDB化を平成26年度より進めており、道路の危険度評価などへの活用について平成28年度から試行開始</p> <p>c)大雪への対応として、大雪時に通行止めが想定される区間の周知、立ち往生等が予想される場合における早めの通行止めと集中除雪の実施、道路管理者間の連携強化、災害対策基本法の適用による迅速な立ち往生車両の移動等、冬期の安全な交通確保のための取組を推進する</p>
(3)	様々な手段を効果的に活用した災害情報の提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通行止め情報等の一元的かつわかりやすい提供</li> <li>・情報収集・提供にあたっての沿線店舗等の協力、カーナビ・携帯電話の活用</li> </ul>			

建議フォローアップとりまとめについて(案)

参考資料1

中間とりまとめ	項目	内容	基本政策部会における審議状況		現在の検討状況及び今後の予定
			説明内容	部会での指摘事項	
IV. 6. 維持管理・更新	(1) 道路ストックの長寿命化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路橋の予防保全によるライフサイクルコストの縮減</li> <li>・道路構造物の棚卸しによる将来的な維持修繕・更新費の算定</li> <li>・技術開発や技術者の育成を通じたアセットマネジメントシステムの確立</li> <li>・事業者等への啓発を行った上で、大型車両の違反通行データの活用、違反者の公表等による指導取締りの実効性向上</li> </ul>	<p>a)橋梁・トンネル等に関して、5年に1度の近接目視による定期点検を推進、その他の施設については直轄国道を対象に点検方法の検討</p> <p>b)道路橋のH26年度の点検結果の報告</p> <p>c)修繕計画の策定及び計画的な実施、措置が必要であるが修繕困難な場合の通行規制、必要に応じて集約・撤去といった検討点検結果を踏まえた措置の検討</p> <p>d)直轄国道の維持修繕費の増額計上や大規模修繕・更新に対する新たな補助制度の創設</p> <p>e)全都道府県に道路メンテナンス会議を設置</p> <p>f)「道路メンテナンス技術集団」による「直轄診断」の試行的実施や修繕代行事業、大規模修繕・更新補助事業の着手の検討</p> <p>g)国民の理解を促進するために定期点検や健全度の判定結果等を「道路メンテナンス年報」としてとりまとめ、「見える化」を実施予定</p> <p>h)行政側の基本スタンス、リクワイヤメントを整理し、特に優先度の高い技術開発分野を研究側に提示し、国土技術政策総合研究所及び土木研究所と連携した研究開発を推進</p>	<p>①橋年齢等も踏まえた点検の優先順位を検討し、計画的な点検をすべき</p> <p>②点検の評価結果をどのように活用していくかが課題。併せて、橋梁の大半を占めるような市区町村管理分の老朽化対策が着実に進展するよう、支援措置の充実が必要であるとともに、適切な集約化・撤去を実施するための仕組みを考えることが重要</p> <p>③老朽化対策を推進するため、人材育成の方向性を検討すべき</p> <p>④点検分野における今後の技術開発の方向性</p>	<p>①</p> <p>a)点検実施の進捗状況が地域によって大きく異なることを踏まえ、地域一括発注の更なる活用、技術者の育成策を継続実施</p> <p>b)特に関係者と調整を要する跨線橋については、点検・修繕が計画的に進むよう、維持修繕の方法を予め決定させるような仕組みを検討</p> <p>②</p> <p>a)橋梁等について、点検結果を踏まえて策定した修繕計画に基づき、各道路管理者が計画的な措置を図るよう、各種支援策を検討。長寿命化を目指し適正な修繕を実施する地方公共団体に対しては、重点的に財政支援</p> <p>b)“大事に使う”重要性の発信として、長寿橋梁の式典を今年度開催</p> <p>③</p> <p>a)地方公共団体職員及び民間を対象とした研修を継続開催するとともに、当該研修受講を要件とした資格制度の創設を検討（H26年度実績：1,151名）</p> <p>b)地域一括発注等の点検・診断等業務において、国土交通省登録民間技術者資格の活用を促進</p> <p>④</p> <p>a)大学等と連携した技術研究開発の体制を充実（道路政策の質の向上に資する技術研究開発：54件（H17～H27））</p> <p>b)新技術の活用促進のため、NETIS登録の有用な新技術について道路管理の現場で積極的に活用</p>
	(2) 効率的な維持管理の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・データ収集・分析による的確な維持管理レベルを設定</li> <li>・コスト縮減等の工夫と地域・利用者との協働による維持管理</li> </ul>			<p>a)道路協力団体制度（仮称）を創設し、道路管理者との持続可能な連携システムを構築【再掲】</p>
IV. 7. 低炭素型モビリティ、グリーン化	(1) 低炭素型社会への対応	<p>①交通流対策によるCO2発生抑制</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路ネットワーク整備・ボトルネック踏切等の対策</li> <li>やITSの推進による交通流の円滑化</li> </ul> <p>②低炭素型モビリティの普及促進への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・電気自動車向けの充電施設の設置、自転車利用環境の整備・支援</li> </ul> <p>③道路施設の省エネ化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・LED照明の積極的な採用、再生可能エネルギー発電施設の活用</li> </ul>			<p>a)自動車のエネルギー供給施設など多様なニーズに対応した道路空間の活用のあり方の検討に着手【再掲】</p> <p>b)歩行者用ベンチやコミュニティサイクルの駐輪スペースなどの設置にあたって、道路管理者や地方公共団体などが協調し、事業計画の調整や占用などに対応【再掲】</p> <p>c)道路分野におけるCO2排出量の削減に向け、交通流対策、道路施設の低炭素化の取組を推進</p>

建議フォローアップとりまとめについて(案)

参考資料1

中間とりまとめ	項目	内容	基本政策部会における審議状況		現在の検討状況及び今後の予定
			説明内容	部会での指摘事項	
	(2) 道路空間のグリーン化	<ul style="list-style-type: none"> <li>①ヒートアイランドへの対応 ・街路樹の再整備、芝生舗装等の活用</li> <li>②持続可能な社会への貢献 ・道路における環境負荷の低減(リサイクル材などの環境にやさしい材料や工法の採用、生物多様性に配慮した環境保全措置)</li> <li>③沿道環境の保全・創造 ・良好な沿道環境の保全・創造(遮音壁の設置など沿道騒音対策の推進、TDM施策等による沿道環境の保全)</li> </ul>	-	-	<p>a)交通安全ならびに適正な管理の観点を付与してH27.3に道路緑化技術基準を改正、改正趣旨を踏まえて緑化ならびに植栽等の管理を展開</p> <p>b)2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催に向けて、快適な環境の提供に資する道路緑化等を含む総合的な道路空間の温度上昇抑制対策に向けた取組の具体化を図る</p>
V. 1. 多様な利用を促進する新たな枠組みの検討		<ul style="list-style-type: none"> <li>・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、他の交通機関との連携などの観点からの道路機能の再整理</li> <li>・道路における自転車・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と調整方法の明確化、「道路網管理」の考え方の導入など道路の利用に対する新たな枠組みの検討</li> <li>・利用に関する計画の継続性の担保を目的とした「道路の利用に関する計画(仮称)」の策定</li> </ul>	-	-	<p>a)幹線道路の整備に伴い自動車交通が転換した生活道路等において、自転車の通行位置を明示するなどニーズや道路機能を踏まえた道路利用が進展。今後、多様な主体との協働を進めつつ、必要な枠組を検討</p> <p>b)道路啓開計画の策定にあたり、自治体や関係機関との緊密な連携を図るため、「四国道路啓開等協議会(平成27年2月)」、「九州道路啓開等協議会(平成27年10月)」、「和歌山県道路啓開協議会(平成27年11月)」を道路法に基づく協議会として設立【再掲】</p>
V. 2. 利用者との協働による道路の総合的なマネジメントの導入	(1) 利用者の視点に立ったニーズの把握	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存の道路を賢く利用するための道路の使われ方の的確な把握(人・自転車も含めた道路の使われ方、利用目的に応じた沿道も含めた地域単位でのデータ取得)</li> <li>・データ共有化のための情報プラットフォームの構築</li> <li>・道の相談室等のサービス向上</li> <li>・多様な主体、市民参画を通じて、現状を把握し、道路施策の決定につなげるPDCAサイクルの充実</li> </ul>	a)ビッグデータの活用による「暮らしの道」の危険度の見える化【再掲】	a)データ分析により現状を把握するだけでなく、本来どういった使われ方をして欲しいのかということも議論する必要がある	<p>a)8月より本格的に販売を開始したETC2.0によって得られる速度データや、利用経路・時間データなど、多種多様できめ細かいビッグデータを活用し、道路を賢く使う取り組みを本格的に展開する</p> <p>b)平成25年7月より、道路異常等の通報について、「道路緊急ダイヤル」に一元化。今後、認知度・利用者数の向上に向けた調査・分析を実施し、「道路緊急ダイヤル」の周知のための取組を充実</p>
	(2) 多様な主体との協働	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多様な主体との積極的なパートナーシップによる道路サービスの実現(管理・改善段階におけるNPO等の道路サービスの担い手としての位置付け、活動に必要な情報提供や民間からの寄付の促進)</li> <li>・NPO等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の導入</li> </ul>	<p>a)沿道地区の課題解消やニーズへのきめ細やかな対応のために活動するNPO法人や自治会等で構成されたロードマネジメント組織(仮称)を創設し、道路管理者との持続可能な連携システムを構築</p> <p>b)大学と連携した若者交流の促進や地域外の交流施設と連携し、地域振興や観光周遊等を促進</p>	<p>a)コミュニティーや住民、有識者と良好な関係の構築や育成が重要。また、国の技術力を提供できる体制とする必要【再掲】</p> <p>b)「道の駅」を地方創生の拠点とするための整備のしくみを考えていくべき【再掲】</p> <p>c)「道の駅」から地域の情報を発信することで、「道の駅」を拠点に地域が潤うような仕掛けも必要【再掲】</p>	<p>a)道路協力団体制度(仮称)を創設し、道路管理者との持続可能な連携システムを構築【再掲】</p> <p>b)「道の駅」の取組事例毎にテーマを定め、テーマに沿った取組を関係機関が連携して支援することにより、更なる地方創生に資する「道の駅」を横展開し、全体の底上げを図るための取組を実施【再掲】</p> <p>c)「道の駅」において、外国人観光案内所の設置、WiFi等を活用した地域の観光情報の発信など、インバウンドを含めた観光拠点としての整備を支援 また、観光・地域作りを担う将来の人材育成、若者との交流により地方創生に寄与するため、大学と連携し「道の駅」を学生の実習の場として活用する取組を本年より実施【再掲】</p>

建議フォローアップとりまとめについて(案)

参考資料1

中間とりまとめ	項目	内容	基本政策部会における審議状況		現在の検討状況及び今後の予定
			説明内容	部会での指摘事項	
V. 3. 早期の事業効果発現のための環境整備と評価の充実	(1) 事業のスピードアップ	・on time on budgetの事業マネジメントの強化(土地取用法の活用による手続きの迅速化、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約款を参考にした契約方式の導入、受注者側のインセンティブが働くような仕組みの導入)	-	-	a)道路の開通見通し及び事業実施上の課題等を、きめ細やかに公表することにより、企業立地やまちづくりを促進する取り組みを平成25年度より実施 b)活用協議会等における地方自治体や民間企業の立地計画等と連動した開通見通しの公表について検討し、「平成28年度当初予算を踏まえた道路事業の見通し」に反映(「結果型」から「もくろみ型」へ転換) c)集中的な事業進捗や円滑な事業執行を図るため、事業促進PPPを平成24年度より実施
	(2) 評価システムの充実	・道路事業の目的や効果に見合った評価手法の構築(緊急性が高い箇所に対する迅速な評価、都市再生・地域活性化や救急搬送にかかる効果の計測) ・計画段階評価の導入による事業の計画に対する合意形成の充実	-	-	a)防災機能の評価手法について、地域毎に異なる災害特性を踏まえた評価を可能とする等の改善を検討 b)ストック効果の最大化に向け、地域の取組等を評価する仕組みを検討 c)計画段階評価の透明性、効率性の向上、時間と費用の効率化、計画に対する合意形成の充実を図るため、平成25年7月に「構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン」を策定し、これに基づき、評価を実施引き続き、計画段階評価の実施状況を踏まえ、更なる効率性等の向上を図る
V. 4. 技術開発・活用による品質確保と道路の進化	(1) ライフサイクルコスト(LCC)の最小化と道路の品質確保	・LCC最小化の視点をより重視した総合的なコスト削減の推進 ・工事完成から一定期間後の品質確認・評価の仕組みの導入 ・施工と維持管理、設計と施工を一体とした契約による品質の確保	a)「事後保全」から「予防保全(LCC)」への転換により、長期的な修繕コストの低減を目指す		a)橋梁等について、点検結果を踏まえて策定した修繕計画に基づき、各道路管理者が計画的な措置を図るよう、各種支援策を検討。長寿命化を目指し適正な修繕を実施する地方公共団体に対しては、重点的に財政支援【再掲】 b)長期保証型の契約方式、性能規定型道路維持管理工事の試行 (新設アスファルト舗装の長期保証:236件(H24~H26)) (性能管理型道路維持管理工事:8件(H24~H26)) c)LCC最小化の観点から、コンクリート舗装やLED照明灯を整備 (コンクリート舗装(直轄):約88km(H26年度実績)) (LED道路照明灯(直轄):約9万基(H27年4月1日時点))
	(2) 技術開発と民間の技術力活用	・企業の技術力をより活用する発注方式の適用拡大 ・産・学・官が連携した効果的な技術開発の促進 ・良い成果をあげた受注者、企業による技術開発にメリットを与える仕組みの検討	a)行政側の基本スタンス、リクワイヤメントを整理し、特に優先度の高い技術開発分野を研究側に提示し、国土技術政策総合研究所及び土木研究所と連携した研究開発を推進【再掲】	a)点検分野における今後の技術開発の方向性【再掲】	a)大学等と連携した技術研究開発の体制を充実【再掲】 (道路政策の質の向上に資する技術研究開発:54件(H17~H27)) b)新技術の活用促進のため、NETIS登録の有用な新技術について道路管理の現場で積極的に活用【再掲】

建議フォローアップとりまとめについて(案)

参考資料1

中間とりまとめ	項目	内容	基本政策部会における審議状況		現在の検討状況及び今後の予定
			説明内容	部会での指摘事項	
(3)	ITSによるサービスレベルの向上と道路行政の変革	<ul style="list-style-type: none"> <li>・プローブ情報や車載カメラ情報などを収集し、道路のマネジメントや管理への活用により道路行政を効率化</li> <li>・道路インフラからの情報に基づく適切な情報提供や自動車制御との連携を推進</li> <li>・世界をリードする我が国のITSの更なる発展により道路交通問題を解決</li> </ul>	a)ビッグデータの活用による「暮らしの道」の危険度の見える化【再掲】 b)ETC2.0のプローブデータを用い、周遊観光の状況や「道の駅」の利用状況を分析し、周遊モデルルートの設定や「道の駅」が連携した取組などへの活用を検討	a)国がETC2.0の地上アンテナを補助国道や県道等へ設置できないか検討 b)暮らしの道のエリアのデータが取得できるようなETC2.0の仕様の検討が必要【再掲】	a)ETC2.0に対応する路側機を高速道路上約1600箇所等に配備 b)ETC2.0車載器を平成27年8月より本格的に販売開始 c)平成27年7月の国土幹線道路部会で「ETC2.0が支える賢く使う取組」を公表。本計画に基づき「賢い投資」「賢い料金」「賢い料金所」「賢い物流管理」を確実に推進
	進化する乗り物への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新しいモビリティの実現に向けた技術研究開発</li> <li>・道路空間の再配分等に際しての公平なモビリティ環境の実現</li> </ul>	a)高齢者等の低速移動へのニーズの高まりを想定し、小型モビリティのあり方について検討【再掲】	a)自転車以外にも、小型モビリティや車椅子、視覚障害者等も分離することを検討するべき【再掲】	a)道路空間の有効活用による小型モビリティのシェアリングのあり方について検討【再掲】
V.5 持続可能で多様な財源制度	(1)	持続可能で公正な高速道路料金制度への転換	国土幹線道路部会にて議論		
	(2)	道路の維持、管理、更新などにかかる新たな負担のあり方			
	(3)	PPP/PFIの積極的な導入	-	-	a)民間事業者による公社管理有料道路の運営を可能とする改正構造改革特別区域法が平成27年7月8日に成立し、7月15日に公布、8月3日に施行 その後、8月28日に愛知県が国家戦略特別区域に指定され、9月9日に国家戦略特別区域計画が認定。また、10月13日に愛知県においてPFI法に基づく実施方針を公表 b)立体道路制度の既存の高速道路へ適用拡大を含む道路法等の一部を改正する法律が平成26年5月28日に成立し、6月6日に公布、6月30日に施行 c)現在、法改正を踏まえ、首都高速道路築地川区間等をモデルケースとし、都市再生と連携した高速道路の老朽化対策の具体化に向けた検討を進めている