

道路施策の課題と方向性

目次

1 . メンテナンス	・ ・ ・	1
2 . 安全（交通安全）	・ ・ ・	2
安全（防災・インフラ安全）	・ ・ ・	4
3 . 交通円滑化	・ ・ ・	5
4 . 人と物の流れ	・ ・ ・	6
5 . モーダルコネクト（他の交通との連携）	・ ・ ・	8
6 . 地域との連携	・ ・ ・	9
7 . 道路空間の利活用	・ ・ ・	1 1

1. メンテナンス

平成26年4月の社会資本整備審議会道路分科会による提言等を踏まえ、本格的なメンテナンスを実施

背景とこれまでの取組

道路法を改正(H25)し、点検基準の法定化
・5年に1度の近接目視による全数監視
(現在、5年サイクルの3年目)
道路メンテナンス会議を設置。関係者が連携し、地方公共団体の取組みを支援

市町村は土木技術者が不足(町の約3割、村の約6割で橋梁保全業務に関する土木技術者が不在)

全橋梁約72万橋のうち、約52万橋が市町村道

地方公共団体管理橋梁では老朽化に伴う通行規制等が増加

社会的に影響の大きな施設は、国の職員などによる「直轄診断」を実施(6箇所実施)
重要性・緊急性の高い橋梁等について国による修繕等代行制度を創設(5箇所実施)

長年減額されてきた直轄道路の維持修繕予算は、近年増額し、H28年度にH16年度の水準に戻ったところ

高速道路については、法律改正(H26)により、大規模更新事業等を計画的行うために必要な制度を創設

課題と方向性

・全国の道路構造物から得られる技術的知見を把握・蓄積し、基準類の見直し等に取り組む必要がある。

・地勢・気象等を踏まえたデータ分析を行い、地域特性に基づき課題対応すべきではないか。

・地方公共団体の職員に対する技術力向上の支援を充実させる必要がある。

・民間と協力し、点検・診断に関する新技術の開発など、産官学による戦略的な技術開発を推進すべきではないか。

・これらを強力に進めるため、国の機関の研究部門の充実が必要ではないか。

・利用状況等を踏まえ、必要に応じて橋梁等の集約化・撤去を検討すべきではないか

・道路施設の維持管理を長期的かつ戦略的に行うため、他の施設との連携も図りつつ、市町村も含め、今回の点検結果を踏まえたメンテナンス計画を整理する必要があるのではないか。

・今後急速に老朽化が進む道路施設の維持管理・修繕、あるいは更新に必要な費用を安定的に確保する方策を検討すべきではないか。

2. 安全(交通安全)

背景とこれまでの取組

歩行中・自転車乗車中の死者の約半数は自宅から500m以内の身近な道路で発生

これまで、事故発生箇所での対症療法型の対策を実施
交通事故発生時の衝突速度が30km/hを超えると致死率が急激に上昇

ゾーン30を整備(H23～：警察庁)
ETC2.0等のビッグデータ活用により事前防止型の取組を開始

高齢者や障害者等の自立した日常生活及び社会生活の確保、オリパラを契機としたユニバーサルデザインの取組が必要

平均利用者数3,000人/日以上以上の駅周辺のユニバーサルデザインを推進するとともに、現況の調査・把握を実施

過去10年で全交通事故件数が4割減少する一方、自転車対歩行者事故件数は横ばい。

自転車ネットワーク策定自治体数：92(H28.4現在)

自転車通行空間設計のガイドラインを公表
安全で快適な自転車通行環境の整備を進めるべく、自転車ネットワーク計画の策定を推進

踏切事故は約1日に1件、約4日に1人死亡するペースで発生

立体交差化等の抜本対策には長期間が必要

H28年に踏切道改良促進法を改正し、指定制度の改善等を実施

課題と方向性

•ビッグデータを活用し、生活道路の事故危険箇所の特定制・効果的な速度低減策を実施するためには、どのような検討体制・技術的支援を行うべきか。

•ゾーン30のエリアにおいても、速度抑制徹底のため、交通規制との連携強化など推進体制の構築などが必要ではないか。

生活道路における物理的デバイス等検討委員会
(久保田尚委員長、H27.3.6～)

•山手線内の駅でも段差解消や点字ブロックの設置等がされた歩行空間の割合は約6割。自治体の推進体制構築が必要。

•調査結果の公表やオリパラに向けた重点整備区間の提示など、連続的・面的なユニバーサルデザインを推進するための様々な取組が必要ではないか。

•自転車専用通行帯等の道路構造上の位置づけについて整理すべきではないか。

•交通混雑の緩和や環境への負荷の低減等の観点から自転車の利用を促進すべきではないか。

安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会
(屋井鉄雄委員長、H26.12.19～)

•改良の方法が合意されていなくても、課題のある踏切については確実に法指定するとともに、検討プロセスを見える化。

•踏切安全通行カルテ等を活用し、課題を明確にししながら、改良を促進すべきではないか。

2. 安全(交通安全)

背景とこれまでの取組

高速道路(有料)のうち、概ね3割が暫定2車線
暫定2車線区間は4車線区間に比べて死亡事故率は2倍

高速国道法施行令を改正し、機動的な四車線化が可能に
付加車線(追越車線)について、路線を選定し、機動的な設置と効果などについて、検証を開始。

高速道路での逆走は2日に1回の割合で発生
免許保有者に占める認知症/高齢者が増加傾向

逆走多発箇所での物理的、視覚的な逆走対策を実施中
2020年までに高速道路での逆走事故ゼロを目指し、ロードマップを公表

2030年までの「世界一安全で円滑な道路交通社会」の実現を目指し、政府として自動走行システムの開発を推進

2020年までの高速道路での自動運転の実現等を目指し、官民連携の下で研究開発を推進

課題と方向性

- 高速道路について、暫定2車線を中心に、最新のデータを踏まえた、安全対策をとりまとめることが必要ではないか。
- 暫定2車線には4車線化、付加車線設置などに取り組むとともに、より少ない幅員で必要強度の確保が可能となる中央分離帯の技術開発が必要ではないか。

国土幹線道路部会(寺島実郎部会長、H24.11.20~)

- 道路側での対策に加え、運転者側・自動車側それぞれでハード・ソフト面での対策が必要ではないか。

逆走に関する有識者委員会(朝倉康夫委員長、H27.12.12~)

- 自動走行システムに関する政府としての取組の中で、道路側からの支援の在り方についても検討を進めるべき。

2. 安全 (防災・インフラ安全)

背景とこれまでの取組

熊本地震においても様々な課題が浮き彫りに
首都直下地震など、津波被災をはじめとする甚大な被害
を危惧

首都直下地震道路啓開計画等を策定
熊本地震を踏まえた対応については別途
とりまとめ中

局地的・激甚的な豪雨の増加
道路区域外からの落石などによる災害発生

事前通行規制区間(連続雨量)について、
時間雨量と連続雨量による通行規制基準
の試行 (H27)

集中豪雪による車の立ち往生・渋滞の発生
(H26年関東甲信越、H28年新潟など)

災害対策基本法の適用 (H26) により、
迅速な対応として道路管理者による車両の
移動が可能に

海外の主要都市に比べ、我が国の無電柱化は著しく遅れ
ている状況 (東京23区7%)

災害時には電柱の倒壊により、救急活動の妨げに

無電柱化の推進のため、低コスト手法の導入
に向けた取組 (浅層埋設/小型ボックス活用
方式等) を実施

課題と方向性

- 熊本地震を踏まえた課題 (耐震補強等) につい
て、早急に対策を講じるべき。
- 首都直下地震や南海トラフ大地震等の様々な場
面を想定し、道路啓開計画を深化させるべきで
はないか。

- ゲリラ豪雨により、事前通行規制基準値未満で
も災害発生していることから、新技術の活用や
遠隔操作による通行止め等の取組を実施すべき
ではないか。
- 道路区域外の防災対策について、検討すべきで
はないか。

- 集中的な除雪を実施するため、除雪体制の連
携・強化が必要ではないか。
- 通行止め時間を最短化するGPSを活用した除
雪システムの導入など、最新技術の活用を図る
べきではないか。

- 小型ボックス活用埋設や直接埋設、既存ストッ
クの有効活用など、より低コストの無電柱化を
進めるべきではないか。
- 緊急輸送道路等の電柱の占用制限や除却を積極
的に進めるべきではないか。

無電柱化低コスト手法の技術的検証に関する委員会
(秋葉正一委員長、H26.9.26~)

3. 交通円滑化

背景とこれまでの取組

年間渋滞損失時間は1人あたり約40時間。乗車時間の約4割がムダに。

バイパス整備や多車線化などで、交通容量を増加させる対策を実施

諸外国では混雑状況に応じてTDMによる交通の平準化や分散化を実施

2020年の東京オリンピック・パラリンピックに合わせた渋滞対策が必要

首都圏の高速道路において、利用重視の料金体系を導入

道路周辺の土地利用を要因とする渋滞が発生

大規模小売店舗の立地件数は5年間に約1割増加

道路管理者が渋滞対策を実施

観光地周辺では、駐車場の容量不足や、空き駐車場を探してうろつく交通が渋滞の一因に

地域固有の観光資源へのアクセス、サイクリング、街道ウォークなど、観光行動が多様化

駐車場の満空情報等の提供を実施

課題と方向性

- ETC2.0等のビッグデータを活用し、渋滞箇所の状況をきめ細かく把握・整理すべきではないか。これを受けた効果的なピンポイント対策を進めるべきではないか。
- 容量が絶対的に不足している都市圏における既存の高速道路ネットワークを補完する主要幹線道路の強化を進めるべきではないか。

国土幹線道路部会(寺島実郎部会長、H24.11.20~)

- 本年4月の新料金導入後の交通状況の検証、ETC2.0の普及状況などを踏まえながら、効率的な経路選択を促すための混雑状況に応じた機動的な料金施策などの導入を検討。
- 既存の交通容量を効果的に活用する対策として、HOTレーンやリバーシブルレーンの導入など、新たな対策について検討すべきではないか。

国土幹線道路部会(寺島実郎部会長、H24.11.20~)

- 外部不経済を生じさせる原因者が適切に対策を講じるべきではないか。
- 原因者に対し、アセスメントを強化するとともに、開業後の対策も要請できる仕組みを検討すべきでないか。

道路交通アセスメント検討会(森本章倫委員長、H28.3.17~)

- 観光地において、官民連携により、一定エリア内の駐車場を一体的にマネジメントする方策(予約システム、経路誘導、空き容量の有効活用等)を検討すべきではないか。
- 地域の多様な観光ニーズを支えるため、きめ細かい道路整備を進めていくべきではないか。

4. 人と物の流れ

背景とこれまでの取組

社会・経済を支える基盤として高速道路ネットワークの強化が必要。また、人流・物流において、全体の移動時間に支配的である、これらを補完する基幹道路の強化が必要

特に空港・港湾と連結する道路の強化は必要（高速道路ICから10分以内でアクセス可能な空港は約4割、港湾は約2割）

トラック輸送のコストのうち人件費が約4割
深刻なドライバー不足が進行（約4割が50歳以上）
宅配便の約2割が再配達、トラックドライバーの約1割の労働力が消費

国際動向等を踏まえ、輸送効率化の観点から特車許可基準を順次緩和
都心部の鉄道駅等において宅配ロッカーの設置が進行

特車申請件数の増加に伴い、審査日数も増加（約28日）
経路毎の申請が必要など、事業者から強い改善要望

ETC2.0装着車は経路把握が可能なため、国が指定した誘導区間を自由に選択可能とする制度を導入（特車ゴールド）
国が一元的に審査する誘導区間に空港・港湾等の物流拠点へのラストワンマイルを追加指定

課題と方向性

•人や物の流動を把握した上で、空港・港湾へのアクセスなど、高速道路ネットワークとそれを補完する基幹道路を効果的に強化すべきではないか。

•地域活用や観光振興、緊急輸送道路などの防災機能の強化等の観点も踏まえ、必要に応じネットワーク機能や理念を明確化した上で、道路網の再編も含めた検討を進めるべきではないか。

•更なる特車基準の緩和を図り、トラックの大型化による省人化を進めるべきではないか。
（今年夏頃～新東名でダブル連結トラック実験予定）

•地域の拠点である道の駅を活用し、地方部での再配達削減に向けた取組を進めるべきではないか。

物流小委員会（根本敏則委員長、H27.5.29～）

•審査を迅速化するために、電子データの収集と、その活用による自動審査システムの強化を図ることが必要ではないか。

•誘導区間に、さらなるラストワンマイルを追加指定し、一層の審査迅速化を図るべきではないか。

物流小委員会（根本敏則委員長、H27.5.29～）

4. 人と物の流れ

背景とこれまでの取組

過積載車両が約3割も増加。道路構造物の劣化を加速
0.3%の過積載車両が道路橋の劣化に与える影響は全交通の約9割

悪質な重量違反者は、即時告発を実施(H27)
基地取締りを中心に実施

SA/PAの大型車駐車場は、需給が逼迫
地方部では高速道路上にガソリンスタンドの空白区
間が存在(150km超の区間が16区間存在)

大型車の駐車マスの増設や満空情報を提供
路外給油サービスの社会実験開始(H27)

課題と方向性

- 過積載を効率的に取締るため、WIM(自動重量計測装置)の全国配備を加速するとともに、取締り基準を強化すべきではないか。
- トラック事業者だけではなく、荷主にも責任を課す仕組みを構築すべきではないか。

物流小委員会(根本敏則委員長、H27.5.29~)

- SA/PA等の駐車場の事前予約システムの導入、あるいはETC2.0を活用した、高速道路外の休憩施設への一時退出を可能とするなど、利便性の向上や、ドライバーの労働環境改善に向けた取り組みをさらに進めるべきではないか。

国土幹線道路部会(寺島実郎部会長、H24.11.20~)

5. モーダルコネクト(他の交通との連携)

背景とこれまでの取組

高齢化社会を迎え車を運転できない高齢者が増加

(70歳以上の免許保有率は3割程度にすぎない
(30~40代は9割以上))

地域バスや鉄道の廃止による地域の移動手段の縮小
(過去5年間でバスは約8,160km、鉄道は約105km廃止)

各交通事業者がバラバラに利用環境を整備

鉄道と直結、高速バス停等を集約化した
「バスタ新宿」を官民連携で整備・運営
(今年4月4日にオープン、1日に約2万人が利用)

生産性向上のため、港湾・空港、物流施設等へのアクセスの強化が重要

アクセス道路等への重点支援を実施

新たな交通手段として、シェアリングが急速に普及
シェアサイクルは77市区町村で本格導入

カーシェアリングの利用者は、5年間で7万人から85万人に増加

シェアサイクルポートについて、占用許可基準の緩和等により導入を促進

課題と方向性

- 多様な交通モードが選択可能で利用しやすい接続環境を整備し、災害時も含め人の流れを確保していくべきではないか。
- 高速道路の進展を踏まえ、高速バスの機動性を活かした取組みを強化すべきではないか。
- 鉄道・高速バスの乗継強化のため、集約交通ターミナルの戦略的な配備や鉄道駅自体の乗継利便性を高める取組みを進めるべきではないか。

モーダルコネクト検討会(根本敏則委員長、H28.3.17~)

- SA・PAと民間施設の直結は現行制度で可能であるが、ICによる直結についても、新たなルールを整理すべきではないか。

- 公共交通を補完する2次交通として、カーシェアリングを含め、シェアリングの活用を促進すべきではないか。
- 路外駐車場(P & R 駐車場、「道の駅」等)での活用とともに、路上での活用方策(カーシェアステーション)も検討すべきではないか。
(今年度、路上・路外の社会実験予定)

モーダルコネクト検討会(根本敏則委員長、H28.3.17~)

6. 地域との連携

背景とこれまでの取組

地域が進めるプロジェクト等と連携のとれた道路整備・管理を計画的に進め、ストック効果を発現することが必要

開通見通し等のきめ細やかな共有など、大きなストック効果の発現が見込まれる道路整備を推進するための取組を推進

高度成長期などに整備を進めたインフラの老朽化が今後急速に進展し、その更新が必要。大都市部などでは、機能向上を図る上でも周辺の土地利用状況等から道路側のみでの対応が困難な地域も存在

更新事業と一体となった都市開発（首都高の築地川区間等）を検討中

道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供及び地域と一体となった拠点形成の支援等を目的とし、「道の駅」やスマートIC・高速道路の休憩施設の活用を促進

制度創設23年、1,093箇所が登録済みの「道の駅」は質的向上に向けたデータの収集及び分析を実施中

スマートICは全国84箇所で開催。高速道路の休憩施設は、ウェルカムゲート等により沿道地域からも利用可能に

課題と方向性

・地域や経済界との一層の連携のもとに道路整備を推進するため、地域ごとの官民連携協議会の設置、インフラ・民間投資一体の計画策定、計画遂行への重点支援などを検討すべきではないか。

・道路の更新事業と都市開発の一層の連携を図るための制度（立体道路制度を活用した上空権売却等による収益の道路事業への還元等）の検討を進めるべきではないか。

・時間の経過に伴い、質的低下も散見される「道の駅」の質の向上を目指し、地域の拠点としての役割を持たせるなど、底上げに資する取組を展開すべきではないか。

：「道の駅」有識者懇談会（石田東生委員長、H27.1.26～）

・スマートICは、機能を効果的・効率的に発揮させるため、シンプルな構造とし、かつ、利用制限のない構造や運用を基本とすべきではないか。

6. 地域との連携

背景とこれまでの取組

訪日外国人旅行者数が4年で3.2倍、外国人のレンタカー利用者は2年で2倍に増加、訪日外国人旅行者から標識がわかりにくいとの声

訪日外国人旅行者を含む多くの来訪者が訪れるエリアや路線から道路標識の改善を推進
観光地周辺の交差点名標識に観光地名称を表示する標識の改善を開始

課題と方向性

- すべての利用者にわかりやすい案内のため、道路標識の改善（案内の連続性・整合性の確保、英語表記・観光地名称の表示、地図・カーナビとの連携等）を図るべきではないか。
- 我が国に、主要国で実施済みの「高速道路ナンバリング」を導入すべきではないか。

高速道路ナンバリング検討委員会（家田仁委員長、H28.4.8～）

IT技術の進展により、多様なビッグデータを収集・活用できる環境が整いつつある。

2020年に無人自動走行による移動サービスや高速道路での自動運転を可能とすることが求められており、基盤整備（地図データ等）の早期構築の要請あり

利用者にとって魅力的な機能・サービスの充実に加え、料金割引や購入支援等によるETC2.0普及促進策を実施

道路工事に関連して道路基盤地図情報を収集
（高速道路分：収集済、直轄分：約3割収集済）

- 地域交通等のビッグデータのプラットフォームを構築し、産官学が連携して地域課題に対処していくための組織を検討すべきではないか。
- この様な体制の下で、IT技術を活用した施策の実験・実装を促進していくべきではないか。
- センシング技術による道路基盤地図情報の収集を促進し、自動運転への活用も検討すべきではないか。

地域道路経済戦略研究会（羽藤英二座長、H27.12.24～）

7. 道路空間の利活用

背景とこれまでの取組

道路空間の機能、利便性・価値の向上を図るため、道路空間と沿道空間が一体となった対応が必要。具体的には、道路空間の上空利用のニーズへの対応や、沿道空間を活用した道路等施設整備への対応が必要

立体道路制度の適用可能範囲を段階的に拡大
公開空地に係る制度や利便施設協定を利用した民間所有地の公的利用の実施

ネットワーク整備の進展に伴い、一般道路に求められる空間機能が変化しているものの、面的な空間再配分への知見が不十分

社会実験等を通じ、道路空間の再配分について調査・検討を実施

風景街道やボランティアサポートプログラム等で行ってきた民間団体等との連携を強化し、より一層の魅力的な道路空間を創造する必要

平成28年4月1日に施行された改正道路法により、道路協力団体制度を創設

課題と方向性

- 鉄道駅、市街地などで立体道路制度が積極的に活用されるよう、適用可能範囲や対象の更なる拡大を検討すべきではないか。
- 道路管理者による道路外施設の「整備」など、ニーズに合わせた利便施設協定制度の拡充について、道路と民間所有地の一体的な利活用を図るための取組を進めるべきではないか。

- 課題等を整理した上で、歩行者・自転車が安心して通行できる空間の確保等、求められる機能に対応した道路空間再配分の取組を進めるべきではないか。

- 道路協力団体等との連携を通じた修景活動、道路空間を活用した賑わいづくりをより一層進めるために必要なことは何か。