

「道路分科会建議 中間とりまとめ(H24.6)」および「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言(H26.4)」のフォローアップについて

※ 下線部が今回審議箇所

＜道路分科会建議 中間とりまとめ IV:具体的施策の提案＞

1. 道路の賢い使い方による多様な利用者の共存

⇒ 機能分化による暮らしの道の再生～交通安全～

2. 道路が有する新たな価値の創造

⇒ 道路が有する新たな価値の創造  
～「道の駅」による拠点の形成～

3. 交通結節機能の充実・高度化、公共交通利用の促進

4. 基幹ネットワークの戦略的な整備・活用

※ 主に国土幹線道路部会で議論

5. 防災も含めた国土の信頼性確保

⇒ 安全・安心の確保～道路の防災・震災対策～

6. 持続可能で的確な維持管理・更新

⇒ 道路の老朽化対策の本格実施に関する取組状況について

「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言(H26.4)」のフォローアップ

7. 低炭素型モビリティの普及促進に向けた対応、  
道路空間のグリーン化

安全・安心の確保  
～道路の防災・震災対策～

### 1. 道路の賢い使い方による多様な利用者の共存

#### (1)多様な利用者が共存する道路空間の形成

##### 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

- ・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
- ・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

##### ②生活道路における歩行者・自転車優先の徹底

- ・生活道路における人優先のエリア作り

##### ③「スローな交通」への対応等の多様な利用者の共存

##### 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

##### ⑤多様な利用者の共存に向けた仕組みの構築

- ・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
- ・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
- ・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

#### (2)交通事故削減のための更なる効率的・効果的な取り組み

- ・幹線道路と生活道路における事故対策を両輪に展開
- ・プローブデータの活用等による危険箇所を面的かつ効率的な把握
- ・環境負荷の小さいラウンドアバウトの導入・展開

#### (3)利用者責任の明確化も含めた道路の適正な利用の徹底

##### ①路上駐車、路上工事による影響の最小化

- ・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
- ・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
- ・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

##### ②沿道利用変化に伴う影響の最小化

- ・交通アセスメント制度の導入可能性の検討

##### ③大型車両の利用適正化

- ・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

### 2. 道路が有する新たな価値の創造

道路が有する新たな価値の創造  
～「道の駅」による拠点の形成～

#### (1) 道路空間のオープン化・多機能化

##### 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

- ・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

##### ②たまり場や収益活動の場としての活用

- ・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

##### ③公共空間としての機能向上

- ・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

#### (2) 道文化の再発見・醸成・創造

- ・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
- ・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層高め、活用していく取り組みが必要

### 3. 交通結節機能の充実・高度化、公共交通利用の促進

#### (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

#### (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TDMに取り組む民間組織の育成・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

### 4. 基幹ネットワークの戦略的な整備・活用

#### (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

#### (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

#### (4)効率的な物流ネットワークの強化

- ・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
- ・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
- ・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

### 今回審議箇所

### 5. 防災も含めた国土の信頼性確保

#### (1)大規模広域地震への備え

##### 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

- ・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
- ・道路施設が持つ副次的機能による減災への貢献

##### ②発災後の的確な災害対応の実施

- ・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

#### (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

- ・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
- ・豪雨等に対する通行規制の運用等を改善

#### (3)様々な手段を効果的に活用した災害情報の提供

- ・通行止め情報等の一元的かつわかりやすい提供
- ・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

### 6. 持続可能で的確な維持管理・更新

道路の老朽化対策の本格実施  
に関する取組状況について

#### (1)道路ストックの長寿命化

- ・道路橋の予防保全によるライフサイクルコストの縮減
- ・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
- ・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
- ・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

#### (2)効率的な維持管理の実施

- ・データ収集・分析による的確な維持管理レベルを設定
- ・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

### 7. 低炭素型モビリティの普及促進に向けた対応、道路空間のグリーン化

#### (1)低炭素型社会への対応

##### ①交通流対策によるCO<sub>2</sub>発生抑制

- ・道路ネットワーク整備・ボトルネック踏切等の対策やITSの推進による交通流の円滑化

##### ②低炭素型モビリティの普及促進への対応

- ・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

##### ③道路施設の省エネ化

- ・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

#### (2)道路空間のグリーン化

##### 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

##### 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)

##### 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)

※ [ ] は新たに取り組む施策、 [ ] は今後更に検討を進める事項

# 道路分科会建議 中間とりまとめ

## V:施策の進め方についての提案 要約版(H24.6)

### 1. 多様な利用を促進する新たな枠組みの検討

- ・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
- ・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
- ・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

### 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

- ・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）
- ・データ共有化のための情報プラットフォームの構築
- ・道の相談室等のサービス向上

・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

#### (2) 多様な主体との協働

- ・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）
- ・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

### 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（土地収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）

#### (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

### 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

#### (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

#### (3) ITSによるサービスレベルの向上と道路行政の変革

- ・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
- ・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
- ・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

#### (4) 進化する乗り物への対応

- ・新しいモビリティの実現に向けた技術研究開発
- ・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

### 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

#### (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

※ [ ] は新たに取り組む施策、 \_\_\_\_\_ は今後更に検討を進める事項

# 最後の警告—今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切れ

## 静かに危機は進行している

高度成長期に一齐に建設された道路ストックが高齢化し、一齐に修繕や作り直しが発生する問題について、平成14年以降、当審議会は「今後適切な投資を行い修繕を行わなければ、近い将来大きな負担が生じる」と繰り返し警告してきた。

しかし、デフレが進行する社会情勢や財政事情を反映して、その後の社会の動きはこの警告に逆行するものとなっている。即ち、平成17年の道路関係四公団民営化に際しては高速道路の管理費が約30%削減され、平成21年の事業仕分けでは直轄国道の維持管理費を10~20%削減することが結論とされた。そして、社会全体がインフラのメンテナンスに関心を示さないまま、時間が過ぎていった。国民も、管理責任のある地方自治体の長も、まだ橋はずっとこのままであると思っているのだろうか。

この間にも、静かに危機は進行している。道路構造物の老朽化は進行を続け、日本の橋梁の70%を占める市町村が管理する橋梁では、通行止めや車両重量等の通行規制が約2,000箇所 に及び、その箇所数はこの5年間で2倍と増加し続けている。地方自治体の技術者の削減とあいまって点検すらままならないところも増えている。

今や、危機のレベルは高進し、危険水域に達している。ある日突然、橋が落ち、犠牲者が発生し、経済社会が大きな打撃を受ける...、そのような事態はいつ起こっても不思議ではないのである。我々は再度、より厳しい言い方で申し上げたい。「今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切らなければ、近い将来、橋梁の崩落など人命や社会システムに関わる致命的な事態を招くであろう」と。

## すでに警鐘は鳴らされている

平成24年12月、中央自動車道笹子トンネル上り線で天井板落下事故が発生、9人の尊い命が犠牲となり、長期にわたって通行止めとなった。老朽化時代が本格的に到来したことを告げる出来事である。この事故が発した警鐘に耳を傾けなければならない。また昨今、道路以外の分野において、予算だけでなく、メンテナンスの組織・体制・技術力・企業風土など根源的な部分の変革が求められる事象が出現している。これらのことを明日の自らの地域に起こりうる危機として捉える英知が必要である。

2005年8月、米国ニューオーリンズを巨大ハリケーン「カトリーナ」が襲い、甚大な被害の様子が世界に報道された。実はこの災害は早くから想定されていた。ニューオーリンズの巨大ハリケーンによる危険性は、何年も前から専門家によって政府に警告され、前年にも連邦緊急事態管理庁（FEMA）の災害研究で、その危険性は明確に指摘されていたのである。にもかかわらず投資は実行されず、死者1330人、被災世帯250万という巨大な被害を出している。「来るかもしれないし、すぐには来ないかもしれない」という不確実な状況の中で、現在の資源を将来の安全に投資する決断ができなかったこの例を反面教師としなければならない。

橋やトンネルも「壊れるかもしれないし、すぐには壊れないかもしれない」という感覚があるのではないだろうか。地方公共団体の長や行政も「まさか自分の任期中は...」という感覚はないだろうか。しかし、私たちは東日本大震災で経験したではないか。千年に一度だろうが、可能性のあることは必ず起こると。笹子トンネル事故で、すでに警鐘は鳴らされているのだ。

## 行動を起こす最後の機会は今

道路先進国の米国にはもう一つ学ぶべき教訓がある。1920年代から幹線道路網を整備した米国は、1980年代に入ると各地で橋や道路が壊れ使用不能になる「荒廃するアメリカ」といわれる事態に直面した。インフラ予算を削減し続けた結果である。連邦政府はその後急ピッチで予算を増やし改善に努めている。それらの改善された社会インフラは、その後の米国の発展を支え続けている。

笹子トンネル事故は、今が国土を維持し、国民の生活基盤を守るために行動を起こす最後の機会であると警鐘を鳴らしている。削減が続く予算と技術者の減少が限界点を越えたのちに、一齐に危機が表面化すればもはや対応は不可能となる。日本社会が置かれている状況は、1980年代の米国同様、危機が危険に、危険が崩壊に発展しかねないレベルまで達している。「笹子の警鐘」を確かな教訓とし、「荒廃するニッポン」が始まる前に、一刻も早く本格的なメンテナンス体制を構築しなければならない。

そのために国は、「道路管理者に対して厳しく点検を義務化」し、「産学官の予算・人材・技術のリソースをすべて投入する総力戦の体制を構築」し、「政治、報道機関、世論の理解と支持を得る努力」を実行するよう提言する。

いつの時代も軌道修正は簡単ではない。しかし、科学的知見に基づくこの提言の真意が、この国をリードする政治、マスコミ、経済界に届かず「危機感を共有」できなければ、国民の利益は確実に失われる。その責はすべての関係者が負わなければならない。

# 道路の老朽化対策の本格実施に関する提言 概要(H26.4)

## 【1. 道路インフラを取り巻く現状】

### (1) 道路インフラの現状

- 全橋梁約70万橋のうち約50万橋が市町村道
- 一部の構造物で老朽化による変状が顕在化
- 地方公共団体管理橋梁では、最近5年間で通行規制等が2倍以上に増加

### (2) 老朽化対策の課題

- 直轄維持修繕予算は最近10年間で2割減少
- 町の約5割、村の約7割で橋梁保全業務に携わっている土木技術者が存在しない
- 地方公共団体では、遠望目視による点検も多く点検の質に課題

### (3) 現状の総括(2つの根本的課題)

最低限のルール・基準が確立していない

メンテナンスサイクルを回す仕組みがない



## 【2. 国土交通省の取組みと目指すべき方向性】

### (1) メンテナンス元年の取組み

**本格的にメンテナンスサイクルを回すための取組みに着手**

#### ○道路法改正【H25.6】

- ・点検基準の法定化
- ・国による修繕等代行制度創設

#### ○インフラ長寿命化基本計画の策定【H25.11】

『インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議』  
⇒インフラ長寿命化計画(行動計画)の策定へ

### (2) 目指すべき方向性

- ①メンテナンスサイクルを確定 ②メンテナンスサイクルを回す仕組みを構築

**産学官のリソース(予算・人材・技術)を全て投入し、総力をあげて本格的なメンテナンスサイクルを始動【道路メンテナンス総力戦】**

## 【3. 具体的な取組み】

### (1) メンテナンスサイクルを確定(道路管理者の義務の明確化)

各道路管理者の責任で以下のメンテナンスサイクルを実施

#### [点検]

- 橋梁(約70万橋)・トンネル(約1万本)等は、国が定める統一的な基準により、5年に1度、近接目視による全数監視を実施
- 舗装、照明柱等は適切な更新年数を設定し点検・更新を実施

#### [診断]

- 統一的な尺度で健全度の判定区分を設定し、診断を実施

『道路インフラ健診』

(省令・告示：H26.3.31公布、同年7.1施行予定)

区分		状態
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態

#### [措置]

- 点検・診断の結果に基づき計画的に修繕を実施し、必要な修繕ができない場合は、通行規制・通行止め
- 利用状況を踏まえ、橋梁等を集約化・撤去
- 適切な措置を講じない地方公共団体には国が勧告・指示
- 重大事故等の原因究明、再発防止策を検討する『道路インフラ安全委員会』を設置

#### [記録]

- 点検・診断・措置の結果をとりまとめ、評価・公表(見える化)

### (2) メンテナンスサイクルを回す仕組みを構築

メンテナンスサイクルを持続的に回す以下の仕組みを構築

#### [予算]

- (高速) ○高速道路更新事業の財源確保(通常国会に法改正案提出)
- (直轄) ○点検、修繕予算は最優先で確保
- (地方) ○複数年にわたり集中的に実施する大規模修繕・更新に対して支援する補助制度

#### [体制]

- 都道府県ごとに『道路メンテナンス会議』を設置
- メンテナンス業務の地域一括発注や複数年契約を実施
- 社会的に影響の大きな路線の施設等について、国の職員等から構成される『道路メンテナンス技術集団』による『直轄診断』を実施
- 重要性、緊急性の高い橋梁等は、必要に応じて、国や高速会社等が点検や修繕等を代行(跨道橋等)
- 地方公共団体の職員・民間企業の社員も対象とした研修の充実

#### [技術]

- 点検業務・修繕工事の適正な積算基準を設定
- 点検・診断の知識・技能・実務経験を有する技術者確保のための資格制度
- 産学官によるメンテナンス技術の戦略的な技術開発を推進

#### [国民の理解・協働]

- 老朽化の現状や対策について、国民の理解と協働の取組みを推進

# (参考)「道路分科会建議 中間とりまとめ」を受けた取組について

## 1. 道路の賢い使い方による多様な利用者の共存

### (1) 多様な利用者が共存する道路空間の形成

#### 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

- ・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
- ・幹線道路については、バイパスなど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・自転車などへ再配分
- ・自転車通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

#### ②生活道路における歩行者・自転車優先の徹底

- ・生活道路における人優先のエリア作り(歩行者・自転車優先の意識の徹底、面的速度規制と連携した歩行空間の優先確保)

#### ③「スローな交通」への対応等の多様な利用者の共存

#### 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

#### ⑤多様な利用者の共存に向けた仕組みの構築

- ・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
- ・行政と地域住民の合意形成や地域における様々な意見を学識経験者等がコーディネートする仕組み
- ・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

### (2) 交通事故削減のための更なる効率的・効果的な取り組み

- ・幹線道路と生活道路における事故対策を両輪に展開
- ・プローブデータの活用、ヒヤリハット地図作成等による危険箇所の面的かつ効率的な把握

1. 生活道路の  
速度抑制

2. 幹線道路等へ  
交通転換

3. 自転車通行空間  
の確保

# (参考)「道路分科会建議 中間とりまとめ」を受けた取組について

## 2. 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

- ・たまり場や収益活動の場としての活用(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)
- ・公共空間としての機能向上(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)

### (2) 道文化の再発見・醸成・創造

- ・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
- ・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、活用していく取組が必要

## 5. 防災も含めた国土の信頼性確保

### (1) 大規模広域地震への備え

- 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
- ・道路施設が持つ副次的機能による減災への貢献

### (3) 様々な手段を効果的に活用した災害情報

- ・通行止め情報等の一元的かつわかりやすい提供

## 7. 低炭素型モビリティの普及促進に向けた対応、道路空間のグリーン化

### (1) 低炭素型社会への対応

#### ② 低炭素型モビリティの普及促進への対応

- ・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

1. 「道の駅」による地方創生拠点の形成  
～優れた取組を全国に広げるため、  
重点「道の駅」制度を創設～

2. 「道の駅」における基礎機能の向上  
～サービス水準を確保するための取組～

3. 多様な主体との連携等

# (参考)「道路分科会建議 中間とりまとめ」を受けた取組について

## 5. 防災も含めた国土の信頼性確保

### (1) 大規模広域地震への備え

#### 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

- ・道路施設が持つ副次的機能による減災への貢献

1. 地震時の防災機能強化

#### ② 発災後の的確な災害対応の実施

- ・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

2. 地震時の対応強化

### (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

- ・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
- ・豪雨等に対する通行規制の運用等を改善

3. 局地的・激甚的な豪雨への対応

### (3) 様々な手段を効果的に活用した災害情報の提供

- ・通行止め情報等の一元的かつわかりやすい提供
- ・情報収集・提供にあたっての沿線店舗等の協力、携帯電話等の活用

4. 大雪への対応