

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

・交通アク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

(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一層高め、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

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

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

(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)

# 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

### 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

# 今後の道路施策の論点について(たたき台)

## <道路施策の体系>

(道路分科会 建議中間とりまとめ(H24.6))

都市の成長を支える  
(経済成長)

### ○基幹ネットワークの整備・活用

- ・大都市等のネットワーク強化  
(環状道路整備、ボトルネック箇所の集中対策)
- ・効率的な物流ネットワークの強化
- ・ミッシングリンクの解消

### ○多様な利用者の共存

- ・道路の適正利用  
(渋滞、路上駐車、路上工事、大型車対策)

### ○交通結節点の充実・高度化

- ・交通結節点の充実・高度化
- ・公共交通利用の促進

### ○多様な利用者の共存(再掲)

- ・道路空間の再配分

### ○道路の新たな価値の創造

- ・オープン化・多機能化
- ・道文化の再発見

持続可能な地域社会  
地方創生

### ○多様な利用者の共存(再掲)

- ・歩行者・自転車の優先
- ・交通事故削減
- ・パブリック、無電柱化、通学路の連携

事故対策

### ○防災も含めた国土の信頼性確保

防災

### ○的確な維持管理・更新

老朽化

### ○低炭素社会への対応・道路空間のグリーン化

その他

## <当面想定される今後の方向性(例)>

### 【政府目標への貢献】

#### 生産性の向上

- ・民間投資を誘発し、ストック効果を高めるための方策は何か
- ・人口減少化の中、生産性を向上させ、効率性を高めるための方策は何か
- ・最適な国土形成、効率的な土地利用、地域経済の安定的成長を目指すための方策は何か

#### 社会全体での安全の確保

- ・もらい事故のような想定外の事態も含め、「安全」を確保するための方策は何か

#### 観光立国への貢献

- ・訪日外国人観光客3千万人時代を支えるために講じるべき道路施策は何か
- ・来訪者にとって魅力のある質の高い道路空間をどのように形成すれば良いか

など

### 【多様な主体による新たな連携】

#### 交通モード間の接続(モーダルコネク)

- ・他の交通モードに対し、円滑な乗換機能や滞留機能をどのように確保すべきか

#### 官と民の新たな関係

- ・公共利用ではない部分をどこまで認めるか
- ・民間にインセンティブを与えつつ、どのように公的サービスの水準を保つか

#### 国と自治体の関係のあり方

- ・国として確保すべきサービス内容と、地方自治体に期待する内容を、どう整理するか  
(自転車、歩行者空間の連続性確保、まちづくりとの関係など)

など

### 【技術革新への対応】

#### ICT・ビッグデータ等の活用

- ・利用者ニーズと道路の課題に、新技術をどのように活用していくか
- ・新たな産業として、いかに市場の確立につなげていくか

#### モビリティの進化への対応

- ・自動車の技術レベルの高まりや、シェアリングビジネスの進展など車の所有形態の変化に対し、インフラサイドからどのようにアプローチをするべきか

など

## <2020年をマイルストーンとした具体的プロジェクト及びロードマップの作成>

(2020年に考慮すべき事項)

〔GDP600兆円の達成〕

〔2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催〕

〔訪日外国人目標  
○千万人<sup>注1</sup>の達成  
※政府議論中〕

〔世界最先端IT国家創造宣言<sup>注2</sup>  
・世界で最も安全な道路交通社会を実現するとともに、交通渋滞を大幅に削減〕

〔自動運転(レベル3)  
の実用化<sup>注3</sup>〕

〔第4次社会資本整備重点計画<sup>注4</sup>  
計画期間終了年度〕

〔第10次交通安全基本計画<sup>注5</sup>  
計画期間終了年度  
・24時間死者数2500人以下  
・死傷者数50万人以下〕

注1:観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015(観光立国推進関係会議決定)  
訪日外国人目標値については、「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」にて、議論中  
注2:H27.6 閣議決定 注3:SIP自動走行システム研究開発計画(総合技術科学・イノベーション会議決定)  
注4:H27.6 閣議決定 注5:H27年度中に閣議決定予定