

新しい道路整備に向けた建議について

縄田 正*

平成15年10月に社会資本整備重点計画が策定されてから5年目を迎える。今後、計画の最終年度を迎えるにあたり、次期社会資本整備重点計画の策定に向けた検討が進められていくことになる。本稿では、社会資本整備審議会第七回道路分科会（分科会長：小枝至日産自動車(株)会長）においてとりまとめられた建議「品格ある国土と快適な生活の実現に向けた道路政策 - 使いやすさを追求して - 」について、その概要を紹介する。また、平成18年12月に閣議決定された「道路特定財源の見直しに関する具体策」において、「19年中に、今後の具体的な道路整備の姿を示した中期的な計画を作成する」こととされた、中期的な計画の検討状況についても、併せて紹介する。

A New Road Improvement Proposal

Tadashi NAWATA*

It has been nearly five years since the establishment of the Infrastructure Development Priority Policy Program in October 2003. As we approach the final fiscal year of the Program, we must also move forward with deliberations toward the establishment of an infrastructure development priority policy program for the next phase. This paper presents an overview of the proposal drawn up by the 7th Road Subcommittee of the Panel on Infrastructure Development, titled "Road Policy for a Dignified Homeland and a Pleasant Way of Life: In Pursuit of Ease of Use." In addition the paper also presents the situation concerning deliberations on the Medium-Term Plan indicating specific road improvements for the future, which was to be drawn up in 2007 under the "Specific Measures Concerning the Reevaluation of Tax Revenues Earmarked for Road Improvements" endorsed by the Cabinet in December 2006.

1. 道路政策の歴史と現状

建議の全体の構成は、Fig.1のようになっている。

まず、明治から戦後にかけての近代的道路整備の歴史や戦後の高度経済成長を支えた道路整備の役割、ITSなどの最新の新たな取り組みを踏まえた上で、今後の道路政策立案に際する現状認識が第1章に示

されている。

1995年の阪神・淡路大震災をはじめとした相次ぐ災害、1977年以降ほぼ一貫して増加傾向にある死傷事故件数などから、安全・安心な生活環境の実現に対する国民の要請が一層高まっていること、また、数次にわたる「渋滞対策プログラム」等を実施してきた結果、渋滞損失額が減少するなどやや改善の兆しが見られるものの、未だ全国で渋滞の著しい箇所が約2,200箇所存在する等、渋滞問題は引き続き主要な課題となっており、大気汚染や騒音問題等の課題への対応などととも、残された課題の現状認識が示されている。

* 国土交通省道路局企画課道路経済調査室室長
Director, Economic Research, Traffic Survey and Census
Office, Planning Division, Road Bureau, Ministry of Land,
Infrastructure, Transport and Tourism
原稿受理 2007年11月6日

また、これまでの道路整備は、自動車交通の円滑化を最大限の目的として進められ、一定の成果を上げてきた一方、歩行者や自転車交通などの利用における使い勝手の悪さや、地域の空間の一部としての道路を見た場合の景観上の問題などが生じている。このことは、これまで形成されてきた一定の道路ストックを適切に管理し有効に活用していくことや、地球温暖化への対応等とともに、新たな課題として対応が求められている。

2. 今後目指す社会と実現に必要な道路政策

第2章においては、第1章における道路政策の歴史と現状を踏まえ、今後目指す社会と実現に必要な道路政策について、四つの視点から整理されている。

2-1 東アジアの経済成長を活かした国際競争力の強化

わが国の経済に上昇基調が見えつつある中、東アジアにおけるめざましい経済成長をプラスにとらえ、ともに成長する経済を目指すべきであり、陸海空一体となった国内交通サービスのレベルアップを図ることにより、国際競争力の一層の強化を図ることが求められている。東アジアでは、驚異的な速度で環状道路や広幅員の高規格幹線道路網の整備が進んでおり、わが国が国内のインフラ投資を怠れば、産業の生産性等において国際競争力の大幅な低下を招く

おそれがあると指摘している。

また、高速道路の整備やその通行料金は、物流コストを通じて生産性への影響力を持つため、競争力強化の観点からも検討すべきであり、地方部の人材や土地を活用した産業立地の流れを促進するための道路ネットワークの構築と併せて、わが国の大都市圏が急速に進展する東アジアの中で相対的に魅力を失わないよう、効率性、都市の個性、快適性など、「都市の競争力」を高める観点から必要性が述べられている。

2-2 少子高齢社会における活力ある国民生活の創造

少子高齢社会においては、新たな価値観に基づき豊かで活力ある成熟社会の実現に向け、「安全・円滑で快適な移動」の確保が必要である。特に地方における生活を維持し、国土や文化資源の保全・活用を図っていくため、総合病院、商業施設などの地域経済と生活を支えるサービスや資源を広域的に効率よく共有できる交通網がこれまで以上に必要であり、豊かで品格ある都市空間の創造に向け、地域固有の歴史や文化、景観等を活かした道路空間の構築にも視点を向けるべきであると指摘している。

2-3 安全で安心な社会の実現

近年、短時間の集中豪雨や、新潟県中越地震、能登半島地震等の相次ぐ大規模災害が多数発生してお

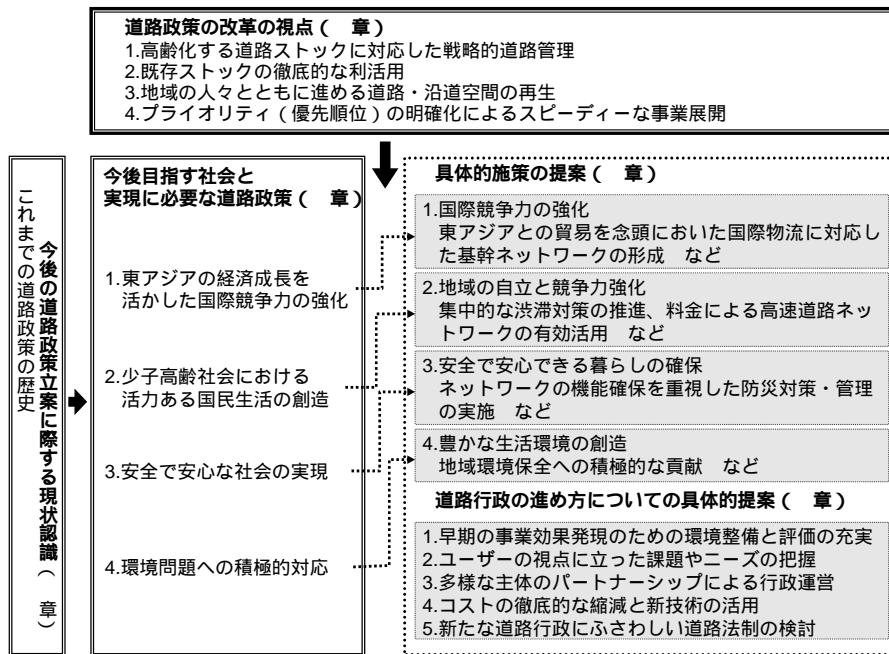


Fig. 1 建議の全体構成

り、また、全交通事故車数のうち歩行中と自転車乗用中の死者が占める割合は欧米に比べて2.0~3.5倍と高いなど、さらなる安全で安心な社会の実現に向けた取り組みが求められている。

建議では、1980年代の「荒廃するアメリカ」を例にあげ、今後適切な時期に適切な投資により修繕を行わなければ一時に架け替えが集中し、近い将来に大きな負担を生じることを指摘している（Fig.2）。2007年の8月にはアメリカミネソタ州のミネアポリスで橋の崩落事故が起こるなど、対策の重要性・必要性が再認識されており、わが国においても適切な対応が求められている。

2 - 4 環境問題への積極的対応

運輸部門から排出される温室効果ガスは全体の約2割を占め、その約9割が自動車に起因しており、京都議定書に示された目標を達成するため、さらなる対策を講じる必要がある。今後は、ポスト京都議定書に向けた今後の国際的な動きや社会の変化も踏まえながら対応していくことが求められる。

一方、自動車交通に伴う排出ガス、騒音等による沿道環境問題については、大都市の環境基準を長年達成できていない箇所における集中的な対策が必要であり、また、美しい自然や景観、文化芸術等への国民の関心が高まってきている中、ゆとりの創出、景観への配慮、魅力ある地域資源の創造等も求められており、地域住民や沿道等と一体となった環境問題への対応が必要であることが指摘されている。

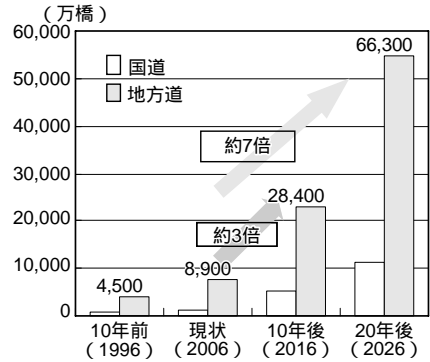
3 . 道路政策の改革の視点

第3章では、第1章において示された現状認識を踏まえ、今後、社会的なニーズの変化に的確に対応しながら道路政策を進めていくにあたって必要となる四つの視点が示されている。

3 - 1 高齢化する道路ストックに対応した戦略的 道路管理

今後適切な時期に適切な投資により修繕を行わなければ一時に架け替えが集中し、近い将来に大きな負担を生じることが予想される。そのため、個別の事後的損傷対応から事前の点検や調査に基づく予防的対応へ移行することにより、橋梁などの長寿命化を図り、トータルコストを抑制するなど、戦略的
道路管理の必要性に言及している。

また、維持管理予算の充実、構造物の定期的点検等に基づき、損傷が軽微な段階から対策を行う予防保全の実施や損傷データの蓄積、調査・研究および



注) 15m以上の橋梁を対象。総数は約14万橋。

Fig. 2 建設後50年以上の橋梁数(一般道路)

技術開発が急務であり、行政組織のあり方を含め早急な対応が必要である点を指摘している。

3 - 2 既存ストックの徹底的な利活用

厳しい財政的制約の中で、道路をめぐるさまざまな社会的ニーズに対応していくため、「これまで蓄積してきた道路ストックを徹底的に活用し、その利用価値を高め、いかに道路利用者にとってより使いやすい道路にするか」という「改善の視点」が今後一層重要になる。建議では、この点を指摘した上で、既存道路の部分的な改良については、「維持修繕」と「新設」の中間的概念として「改良再生」（既存道路の質的向上を主眼とする改良や更新）が重要分野として認識されるべきであり、ITS技術のさらなる活用や応用など情報通信技術の活用、料金による高速道路ネットワークの有効活用やTDM(交通需要マネジメント)の積極的導入等と一体となった取り組みが重要であると指摘している。

3 - 3 地域の人々とともに進める道路・沿道空間の再生

駅前空間や商店街の目抜き通りなど、交通機能面のニーズだけでなく、地域活動の場としての利用など多岐にわたるニーズがある。これを踏まえ、道路がもつ空間機能を最大限に発揮するための空間再生の取り組みが必要であり、具体的には、道路と沿道空間の一体的活用による道路景観の向上やにぎわい交流の場の再生、安全な歩行空間の確保等の取り組みにあたり、直接の道路利用者のみならず、国と地方、官民の適正な役割分担、地域住民、企業、NP Oなど多様な主体との連携と協働を一層促進すべきであると指摘している。

3 - 4 プライオリティ(優先順位)の明確化によるスピーディーな事業展開

国、地方ともに厳しい財政状況の中、事業のプライオリティを明確にし、重点化・効率化を図り、スピーディーに事業を進めていくことが必要である。その一つの手法として、早い段階からの市民参画プロセスの導入や、供用目標を明示した上での用地取得や工事期間の短縮、利用形態に道路規格・構造の柔軟な設定・変更による徹底的なコスト縮減について提案されている。

また、事業のプライオリティを評価するにあたっては、問題解決型投資を行う事業、国家の発展を支えるような戦略投資を行う事業、安全な国民生活を維持する上で必要な事業等、事業の性格に応じた適切な視点をもって選択と集中による効果的な投資が必要である。課題箇所等の選定にあたっては、必要に応じて地域住民に問いかけを行う等、プライオリティの評価が地域住民の不満やニーズを的確に反映したものとする工夫を求めている。

4. 具体的施策の提案

第4章では、第2章で抽出された視点に加え、第3章の改革の視点を踏まえた具体的な施策の提案がなされている。

4-1 国際競争力の強化

1) 国際物流に対応した基幹ネットワークの構築

国際競争力を一層強化させるためには、東アジアの交通ネットワークとの連携を意識したわが国の基幹ネットワークの強化を図ることが重要である。特に、近年の国際標準コンテナによる輸出入が大幅に増えていることを踏まえ、国際標準コンテナ車が重要な港湾等と大規模物流拠点間を積み替えなく通行可能な基幹ネットワークを構築することが必要であると指摘している。

2) 空港・港湾とのアクセス強化

東アジア域内交通の「準国内化」が今後さらに進むものと予想されており、また、ビジネスや観光など、国内各地と東アジア地域との直接交流も今後拡大が見込まれていることから、東アジア近隣諸国との交通ネットワークの連続性を確保することが重要な課題である。

わが国の拠点的な空港・港湾と高速道路との10分アクセス率は、平成18年度末でようやく67%となっており、欧米の約9割と未だ低い状況にある(Fig.3)。建議では、アクセス率の更なる向上等の明確な目標を設定して重点的に実施することを求めている。

3) 物流システムの改善

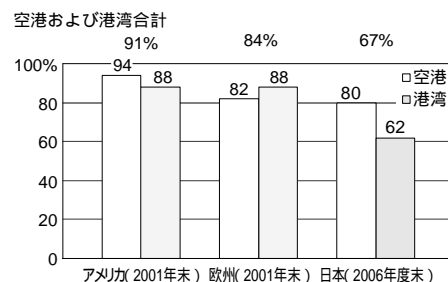
効率的な物流を実現するためには、都市間の物流と都市内の物流のそれぞれについて物流システムの改善について言及している。高速道路等のIC近くなどに高度のロジスティクス機能を有する物流施設の立地促進を図るとともに、そこから都市内へ効率的な集配が行われるよう、都市内の荷捌き施設の適切な配置が重要となることから、都市部においては、荷捌き駐車帯、荷捌き駐車場の計画的な配置や集配量の多い建築物への荷捌き施設の附置、これらの荷捌き施設に関する運営・利用ルールの策定を促進することが必要であると指摘している。

一方、都市間物流については、中長期的な視点から抜本的な解決を図るため、主要な都市間において効率的かつ安全な輸送を可能とする新たな幹線物流システムとして、トラックの連結走行や専用車線の設置などの方策についてニーズ、コスト、実現性等の観点から調査研究を行う必要があり、また、異モードの積み替えのための施設も含め、広域的物流拠点整備を促進する必要があるとし、その他、情報通信技術を活用した物流効率化の支援を進めていくことについて言及している。

4-2 地域の自立と競争力強化

1) 渋滞対策をはじめとした交通の快適性・利便性向上

渋滞対策については、道路利用者へのアンケート結果より、これまでの基準により選定されてきた渋



注1) 対象空港：日本／第一種空港および国際定期便が就航している第二種空港＝20空港。欧米／国際定期便が就航している空港。

2) 対象港湾：日本／総貨物取扱量が年間1,000万トン以上、または国際貨物取扱量が年間500万トン以上の重要港湾および特定重要港湾(国際コンテナ航路、国際フェリー航路および内貿ユニット航路のいずれも設定されていないものを除く)＝47港湾。欧州／総貨物取扱量が年間1,000万トン以上の港湾。米国／総貨物取扱量が年間1,000万トン以上または国際貨物取扱量が年間500万トン以上の港湾。

3) 日本のみ年度末。

出典) 国土交通省の資料より

Fig. 3 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率

滞ポイント以外にも対策を求める箇所が多数存在することが明らかになっている。これを踏まえ、情報通信技術を活用して広域的かつ詳細に得られる客観的なデータに基づいた渋滞個所の抽出を行い、その中から重点的に対策を行う箇所を選定するプロセスを導入すべきであると指摘している。また、今後は既存ストックの有効活用の視点からTDM施策をこれまで以上に推進していくとともに、ハード整備においては、改良再生の視点を踏まえてよりコスト縮減、工期短縮に配慮した対策を積極的に導入していくべきとし、大規模な交通発生・集中が見込まれる施設の立地にあたっては、「交通アセスメント」の仕組みを検討すべきであると指摘している。

また、路上工事については、道路の維持管理やライフラインの整備等に必要一方で、道路利用へ影響を及ぼすことから、可能な限りその影響を小さくするよう工夫すべきである。これまでの主要都市における共同溝の整備や集中工事等の掘り返しの抑制や年末年始等の工事抑制により一定の効果を上げているが、建議では、主要都市での年間路上工事時間の縮減や工事の平準化を図るよう関係者と調整する他、制度上や予算上のさまざまな工夫をするなど、引き続き利用者の視点に立ったきめ細やかな路上工事抑制に努めるべきであると指摘している。

2) 経済と暮らしを支えるネットワークの戦略的な整備

高規格幹線道路網等の幹線道路ネットワークについては、新たな国土計画の方向性と呼应して国家的見地から戦略的に整備を進めることが必要であるとし、今後の幹線道路ネットワークの整備にあたっては、地方の中心都市を効率的に連絡、三大都市圏の近郊地域を環状に連絡、拠点的な空港・港湾等とアクセス、高速交通サービスのナショナルミニマムを確保、災害発生等に対する高速交通システムの信頼性を向上、既存の幹線道路ネットワークの混雑の著しい区間を解消、の六つの観点で整備を進めることが必要としている。さらに、費用対効果に加えて、早期ネットワークを繋げるという観点や、産業の立地・振興、高度医療施設へのアクセス向上などの効果を総合的に勘案して、厳格かつ客観的に評価を行い、優先度を明らかにすべきであると指摘している。その工夫として、目標とするサービスレベルや地域の状況に応じて、道路の規格・構造を柔軟に設定するなどコスト縮減に向けた抜本的な取り組みを一層推進し、並行する国道等に道路交通

上の課題が少ない場合、当面、現道を活用するなど積極的にを行うことについて言及している。

また、少子高齢化、人口減少が進展する中、通勤や通院などの日常の暮らしを支える生活圏の中心部への道路網や、救急活動に不可欠な道路網などにおける著しい隘路の解消等に、1.5車線の整備などの地域の実情に応じた道路構造も採用しつつ、生活幹線道路ネットワークの形成に取り組むべきであると指摘している。

3) 既存の高速道路ネットワークの効率的な活用・機能強化

高速道路および並行する一般道路の渋滞や沿道環境の改善を図り、地域の活性化支援、物流コストの低減など政策的な課題に対応する一つの方策として、高速道路の料金引き下げを進め、既存の高速道路ネットワークを効率的に活用することが有効である。

また、インターチェンジ間隔が欧米諸国の約2倍であり、地域によっては高速道路を利用することによる時間短縮効果が小さくなっていることから、スマートインターチェンジの整備により欧米並みのインターチェンジ間隔を目指し、既存の高速道路の機能強化を進めるべきである。さらに、建議では、暫定2車線区間の交通事故防止や渋滞の解消を目的として、利用実態に合わせた付加車線の設置等の必要性に言及している。

4) 魅力ある観光地づくりの支援

観光については、国民生活の充実、産業としての将来性等の観点から国をあげて取り組むべき分野である。具体的には、観光地へのアクセス向上のための道路整備や日本風景街道などをはじめとした観光資源の創出などの支援などがあげられる。

建議においては、観光地の中には休日の交通渋滞が課題となっている箇所も多いことから、ハード対策とソフト対策を駆使して、効果的な渋滞対策を行うべきであり、また、観光地としての魅力向上のための無電柱化や、わかりやすい道路標識や案内板等の整備などを進めるべきであると指摘している。

4-3 安全で安心できる暮らしの確保

1) 信頼性の高い道路ネットワークの形成

災害時の道路交通機能の確保にあたっては、個別箇所の安全性に加え、ネットワークとしての機能確保・復旧の迅速性に着目し、優先的に防災対策を実施するネットワークを選定すべきである。特に、耐震対策については、緊急的な対策により橋梁の補強が進められているものの、耐震補強が必要な橋梁は

依然多く残されており、優先的かつ防災対策が必要なネットワークに位置する橋梁等について対策を実施することが重要である。

また、雪寒地域においても、平成17年度の異常降雪時の経験を踏まえ、各道路管理者が連携しつつ、迂回路のない生命線道路や市街地の幹線道路など、国道から市町村道までを含め、異常降雪時においても優先的に円滑な交通を確保するネットワークを選定した上で、効果的に対策を講じるべきである。さらに、災害発生時の情報ニーズが高いことを踏まえ、通行規制情報や緊急地震速報などを道路利用者に速やかに提供する取り組みの構築や、復旧の優先順位、応急復旧体制の確立について重要性を指摘している。

2) 安全・安心な道路空間の形成

交通安全については、交通事故死者数は近年減少傾向にあるものの、死傷者数は依然として百万人を超えている。事故データを客観的な分析に基づき、事故原因の検証を進めるとともに、優先度を明示して事故が多発する道路区間を抽出し、集中的な対策を行う取り組みをさらに充実、徹底する必要がある。

一方、「人」対「車両」の事故に対しては、幹線道路で減少している一方、生活道路で増加していることから、車両速度を抑制する道路構造の採用や歩道の整備といったハード施策と、公安委員会の行う速度や通行規制といったソフト対策を組み合わせた面的かつ総合的な取り組みを引き続き進めるべきである。特に、学童の通行量の多い通学路においては、公安委員会や教育機関、PTA、地域住民、NPOなどと連携した推進体制を構築し、地域ぐるみの取り組みとして地域の実情に応じた対策を実施することが重要であることが指摘されている。

また、自転車走行については、歩行者との事故が増加傾向にあることから、欧米の都市のレベルを目

指し、自転車走行空間に関するネットワーク計画作成の推進や、既存の道路空間の再構成が必要であるとされ、放置自転車の問題についても、路外駐車場の整備をはじめ、横断歩道橋下等のデッドスペースの有効活用等の対策を講じる必要があると指摘している(Fig.4)。

その他、踏切事故への対応として、連続立体交差等の抜本対策と踏切内の歩道拡幅等の速効対策を駆使することにより、踏切の安全確保と交通の円滑化や、情報通信技術の活用による“世界一安全でインテリジェントな道路交通社会”の実現を目指すべきであると指摘している。

3) 効率的な道路管理の実施

急増する高齢化した道路ストックの維持・修繕、更新については、これまでの道路整備の考え方に加え、道路管理の観点や、災害発生時のネットワークの重要性を検討する必要がある。建議においては、検討にあたり、道路管理者の連携・協力により総合的な管理計画や橋梁の長寿命化に関する計画を策定し、施設の点検頻度や修繕等の優先順位の調整を行うべきであり、施設のライフサイクルコストの最小化を図るアセット・マネジメントの考え方に基づいた戦略的な道路管理が必要であるとされている。

4 - 4 豊かな生活環境の創造

1) 地球環境保全への積極的な貢献

自動車の走行速度が遅くなるほどCO₂の排出量が多くなることから、環状道路・バイパスの整備等による渋滞解消やボトルネック対策などの交通円滑化を図るとともに、よりCO₂排出量の少ない移動手段へ転換するなど、TDM等のソフト施策の推進を図ることが必要である。

地球温暖化問題は人類の存在基盤にかかわる重大な問題であり、京都議定書の目標達成は対策のスタートラインに過ぎず、ポスト京都議定書に向けた今後の国際的な動きや社会の変化も踏まえつつ、中長期的な観点から従来の道路行政の枠にとられない対応が必要である。

2) 沿道環境の保全・創造

沿道環境の保全・創造については、特に大都市圏において環境基準を長年達成してきていない箇所が残存しており、低公害車導入等への補助制度や、次世代低公害車の実用化に向けた支援等が重要である。

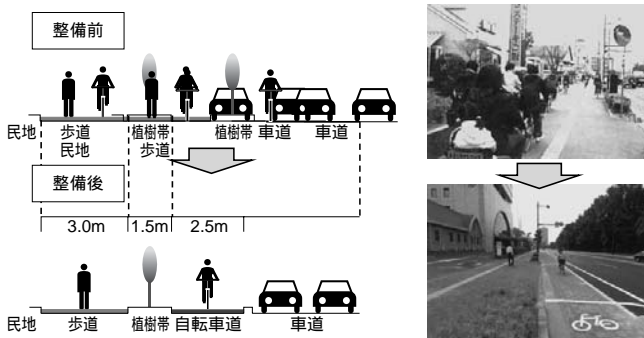


Fig. 4 既存の道路空間の再構成による自転車走行空間の確保

沿道環境対策の実施にあたっては、多様な主体と幅広く連携しながら総合的に取り組んでいくことが必要であり、建議においては、地域ごとに総合的な沿道環境改善策を策定し、多様な施策を有機的に連携させた上で、地域住民やNPO等と協調しながら、効果的・効率的に改善する仕組みを構築する必要があるとされている。

3) 地域の空間形成

地域の空間形成については、バリアフリー化の推進、効果的な無電柱化の推進、地域の空間としての道路景観の向上、「道の駅」のサービス充実と機能の多様化、道路整備にあわせた生活環境の整備、快適な都市空間の形成に向けた既成市街地の再構築という六つの視点から記述されている。

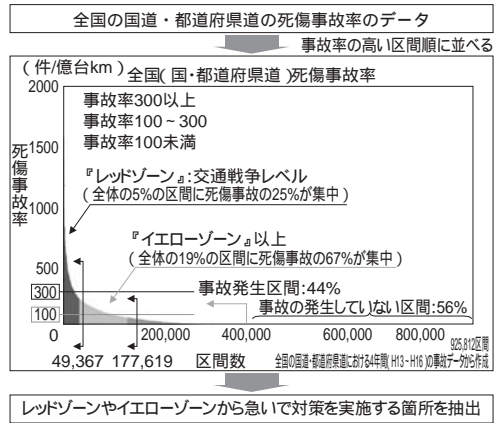
バリアフリー化の推進にあたっては、隣接する民地との協定による歩道幅員の確保や立体横断施設へのエレベーター設置等、多様なニーズに応えられる対策メニュー用意するとともに、現地の状況に即した対策を行うための技術力やノウハウの向上、蓄積、道路管理者間での情報共有などが必要となる。また、無電柱化については、主要な欧米都市と比較して大きな乖離があり、魅力ある市街地や観光立国に向けた観光地の空間の質を高める上で不可欠である。人の多く集まる主要駅等の周辺市街地や歴史的な街並みを保存すべき地区等、重点的に整備する対象を明確にした上で、コスト縮減や新たな技術開発の促進、バリアフリー新法や景観法等に基づく施策と併せた整備などの工夫を図ることが重要である。

また、道路情報、地域の観光情報、医療情報などの提供が望まれている道の駅については、避難場所等にも活用されている実態を踏まえ、提供するサービスの充実を図るとともに、防災拠点機能など、機能の多様化による新たな展開を図ることが必要とされている。

その他、地方自治体との連携・協力のもと、幹線道路整備と周辺のまちづくりを一体的に実施していく取り組みを積極的に推進していく必要があり、また、集約型都市構造の実現に向けた都市構造の再編を図っていく上では、計画の初期の段階における充実した支援等により民間主体の積極的な事業参画を誘導すべきであるとされている。

5. 道路行政の進め方についての具体的提案

最後に、すべての施策に共通する事項として、道路行政の進め方の改革について具体的な五つの提案



出典) 関東地方整備局「レドゾーン戦略」より。
Fig. 5 問題解決型の事業での選択と集中による効果的な事業執行の事例

がなされている。

5 - 1 早期の事業効果発現のための環境整備と評価の充実

道路整備の優先順位を評価する際には、事業の性格に応じて評価の視点を設定することが必要である。つまり、渋滞対策や交通事故対策等の問題解決型事業には渋滞損失時間等の客観的なデータに基づく優先度を明示することが重要であり、国家の発展を支える戦略的なネットワーク形成のための道路整備には今後策定される国土形成計画をはじめとする国土政策や経済政策等が重要となる(Fig.5)。

また、安全な国民生活を維持する上で必要な道路整備には、必要最小限の機能を確保する観点に基づき優先順位の判断を行い、選択と集中による効果的な事業執行を図るべきである。

長期間にわたる道路整備においては、事業の進捗状況や供用目標に関する情報を積極的に公開するとともに、公表した目標について責任をもって達成するための事業費と人材の集中投入、さらに、目標の達成度合いの定期的な評価と遅延した場合の損失の明示が必要であるとされている。

また、評価システムについて、新規採択時評価等のこれまでの取り組みの改善を図るとともに、道路行政マネジメントについても現場業務へより一層浸透させていく必要があると指摘している。

5 - 2 ユーザーの視点に立った課題やニーズの把握

「道路整備はもう十分」といった批判の声や、身近な道路への改善要望や不満等があることを踏まえ、

道路が抱える課題を客観的データに基づき分かりやすく提示するとともに、どのような考え方で重点化・効率化を図っていくのかを方針や計画という形で明らかにすることが重要である。さらに、それらの課題の優先順位が生活実感と乖離していないか住民への問いかけなどを行いながら確認し、情報の共有が図られるよう努めていくべきである。

5 - 3 多様な主体のパートナーシップによる行政運営

道路政策にかかわる課題やニーズは多様な分野に関連し、関係者も多岐にわたっているため、都道府県別に幹線道路協議会など複数の関係機関の集まる場が目的別に設けられている。建議においては、今後は、これまでの行政機関の枠組みを超えた取り組みとして、国地方自治体といった複数の道路管理者、公安委員会、公共交通事業者、地域住民などが連携を強めて総合的に交通体系全体について議論することも必要であると指摘されている。

5 - 4 コストの徹底的な縮減と新技術の活用

厳しい財政事業の下で真に必要な道路の建設や既存ストックの維持管理を適切かつ着実に進めていくためには、地域の状況、道路の利用形態に応じて道路規格・構造を柔軟に設定・変更することなどによりコスト縮減を図ることが重要である。一方で、適正な品質を確保することとの両立を図る必要があるため、総合評価方式など、価格と品質による総合的な競争が実現される入札方式を導入していく必要が

ある。これに加え、工期短縮やコスト縮減を図るための技術開発や高齢化する道路資産の健全性把握のための検査・点検、維持更新などの技術開発を重点的に推進していくことや、情報通信技術を活用した走行安全支援、サービスのより一層の高度化など、多様な分野での交通サービスの向上を図っていくことの必要性に言及している。

5 - 5 新たな道路行政にふさわしい道路法制の検討

最後に、上述の提案を踏まえ、社会経済上要請される政策を新たに展開していく上では、これまでの道路政策の制度的インフラである道路法制についても不断の見直しを行う必要があるとしている。道路の機能が長期安定的・高率的に発揮されるよう、既存のストックを効率的かつ効果的に活用する枠組み等、その基本的な方向性を示し、建議は締めくくられている。

6 . 「中期的な計画」の検討状況

平成18年12月に閣議決定された「道路特定財源の見直しに関する具体策」(以下、具体策)では、「19年中に、今後の具体的な道路整備の姿を示した中期的な計画を作成する」ことが盛り込まれており(以下、中期計画)、ここまでに紹介した建議を踏まえながら、中期計画の作成を行っているところである。建議において、「国際競争力の強化」「地域の自立と競争力強化」「安全で安心できる暮らしの確保」「豊

国際競争力の確保	地域の自立と活力の強化	安全・安心の確保	環境の保全と豊かな生活環境の創造
物流ネットワークの形成 基幹ネットワークの整備 拠点的な空港・港湾からICへのアクセス改善 国際標準コンテナ車の通行支障区間の解消	地域のネットワークの形成 生活幹線道路ネットワークの形成 ・医療施設等の広域的なアクセスの確保 ・市町村合併の支援 ・観光拠点へのアクセス確保 など 慢性的な渋滞への対策 渋滞対策 ・環状道路、バイパスの整備 ・公共交通利用の支援 など 開かずの踏切等を除却する対策 ・開かずの踏切対策 ・連続立体交差事業 など	防災・減災対策 耐震対策 防災・防雪対策 ・斜面対策、生命線道路 ・通行規制の緩和 ・防雪対策 など 安心な市街地形成 ・密集市街地の防災対策 交通安全の向上 交通事故対策 ・道路の交通事故対策 ・自転車道の整備 など 通学路の歩道整備 踏切の安全対策 安全・安心で計画的な道路管理 日常管理や橋梁等の修繕、更新	地球温暖化対策 道路環境対策 大気質対策 騒音対策 生活環境の向上 バリアフリー化 ・バリアフリー歩行空間整備 ・駅前広場 など 無電柱化
国際競争力の確保、地域の自立と活力の強化、環境の保全等に資する既存道路の有効活用			
既存高速ネットワークの効率的な活用・機能強化 高速道路料金の引下げ、スマートICの設置など		ITSの推進	

Fig. 6 中期計画において取り組む主な政策課題(中期計画の骨子案、抜粋)

かな生活環境の創造」という項目ごとに提案された具体的な施策等を踏まえて、中期計画において取り組む主な政策課題を骨子案の中で示している(Fig.6)。ここでは、この中期計画の、平成19年10月末現在までの検討状況について紹介する。

6-1 「特に優先度の高い政策」「効率化を進める上で重要な事項」について問いかけ(第1回問いかけ)の開始(4月~)

中期計画の作成にあたり、国民の意見をできる限り幅広く聴きながら進めることが重要であり、十分な時間をかけて検討を進めることが必要であるため、4月から国民各層に対して第1回問いかけを実施した。

「道路整備に対するニーズを踏まえ、その必要性を具体的に精査し、重点化、効率化を進めつつ、真に必要な道路整備は計画的に進める」との具体策の方針を踏まえ、重点化を進める上で特に優先度の高い道路政策、効率化を徹底的に進める上で重要な事項などについて、国民に対して多様な手段により、幅広く問いかけるとともに、有識者、都道府県知事・市町村長からも意見をいただいた。

6-2 第1回問いかけ結果のとりまとめと、中期計画の骨子案を対象とした第2回問いかけの開始(8月24日~)

第1回問いかけでは、国民約10万件および全首長(1,874人)から意見が提出されるとともに、有識者約3,000人から意見を聴取した。

重点的に取り組むべき施策を全国的に見ると、「渋滞対策」「生活幹線道路」「交通事故対策」を求める意見が多数あったが、抱える課題や道路整備状況などに応じ、地域によって求める施策に相違が見られた。例えば、首都圏においては「環状道路整備」

を求める意見が多く、高速ネットワークが繋がっていない地域では、「高速道路整備」を求める意見が多かった。首長や有識者の意見には、地域間の経済格差の是正のため、また、移動手段が自動車に限定される地方の実情を踏まえ、地方の道路整備の必要性を主張する意見が多く見られた。一方で、有識者の中には、交通量の少ない地方の道路は無駄であり、高速道路の整備水準も上がっており、これ以上の整備は不要であるとの意見や、客観的な指標を公開して、事業の優先順位を判断して事業を進めるべきとの意見もあった。

効率化を進めるべき事項としては、「現在ある道路の有効利用」「国民の意見等の反映」「コスト縮減」という回答が上位を占めた。

この、第1回問いかけの結果および道路分科会による建議の内容等を踏まえて作成した中期計画の骨子案を対象に、8月24日から、国民、有識者および都道府県知事・市町村長に対して、改めて第2回問いかけを開始した。骨子案では、計画期間をおおむね10年とする方向で検討すること、必要に応じて計画の見直しを行うことなどの中期計画の基本的な事項とともに、中期計画において取り組む主な政策課題として「国際競争力の確保」「地域の自立と活力の強化」「安全・安心の確保」「環境の保全と豊かな生活環境の創造」およびそれらに資する既存道路の有効活用を柱として示している。

6-3 今後の予定(2007年11月以降)

第2回問いかけに対して、全国各地から多くの意見が寄せられている。第2回問いかけの結果を速やかにとりまとめ、その結果を踏まえ、国民の意見を幅広く聴きながら、2007年11月、中期計画の素案を作成し、公表したところである。