



道路整備の中期ビジョン(案)

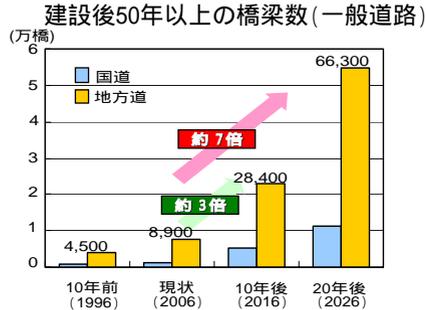
(詳細編)

国土交通省 道路局
国土交通省都市・地域整備局

< 課題 >

適切な維持管理

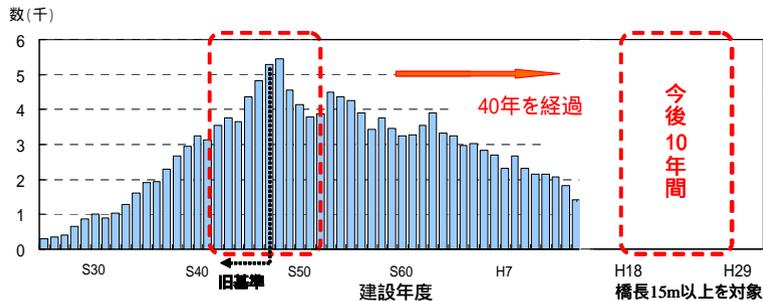
橋梁など高度経済成長期に作られた多くの道路ストックが、今後急速に高齢化



橋梁は十分なメンテナンスが行わなければ、平均60年程度で寿命

適切な時期にメンテナンスを実施することで、約100年に延命し、トータルコストを縮減可能。

旧基準の橋梁は、床版が薄く、鉄筋量も少ないため、40~50年で床版にひび割れ、陥没等の損傷が発生



< 目標設定と講じる施策 >

< 目標 >

- 既存橋梁の延命化(平均60年程度を約100年以上に)を図ることにより、ライフサイクルコストを最小化。

< 施策 >

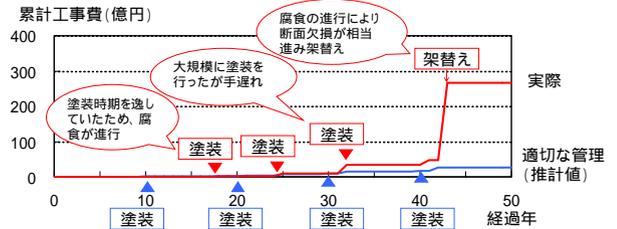
- 建設後50年以上となる約28,400橋をはじめとする道路に対し、適切な時期に必要な維持・修繕・更新を実施。
- 維持作業については可能な限りコストを縮減しつつ実施

< 効果 >

既存橋梁等の延命化とライフサイクルコストの削減等

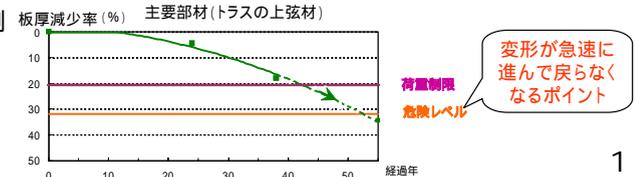
< 事例 >

コストの比較



(1962年に架設した橋の例: 橋長約1,200m)

腐食の進行例



< 課 題 >

緊急輸送道路確保

全道路約120万kmに、耐震補強未対策の橋梁が数多く存在。このうち、緊急輸送道路約90,000kmに限っても、耐震補強未対策橋梁は約3,800橋。^{注)}

全道路約120万kmに、道路斜面等において土砂崩れ等の対策が必要な箇所が存在。このうち、緊急輸送道路又は豪雨等での事前通行規制区間に該当する約10万kmに関しては、約36,500箇所^{注)}が未対策。

注):平成18年度末見込み

安心な市街地形成

消防活動が困難な市街地が約15万ha、うち道路面積率が極めて低く、かつ老朽家屋が多いなど課題のある地区が約10,000ha存在

< 目標設定と講じる施策 >

< 目 標 >

緊急輸送道路及び豪雨等での事前通行規制区間等の防震災対策を完成させて、災害時等において、救急活動や緊急物資輸送の途絶を防ぐ

< 施 策 >

緊急輸送道路等について、耐震補強未対策橋梁約3,800橋、防災・防雪要対策約36,500箇所について対策を実施 等

< 目 標 >

・安全・安心な市街地形成のため、消防活動が困難な地域を解消する

< 施 策 >

・消防活動が困難な区域のうち、道路面積率が極めて低い等、特に整備の必要性が高い区域（約10,000ha）について面的整備を実施

< 効 果 > 安全・安心な社会の実現

< 課題 >

交通安全対策

交通事故による年間死者数6,871人、年間死傷者数約116万人(H17年)
(国民の約100人に1人が交通事故で死傷)

- ・全体の死者数6,871人の約4割(2,924人)が65歳以上
- ・歩行中や自転車乗用中に約3,000人が死亡
- ・交通事故は子供(19歳以下)の死因で第1位



交通量の多い幹線道路(都道府県道以上)の通学路でも歩道設置は道半ば

- ・学童通行量の多い通学路(100人/日以上)の歩道等の整備率
 - 一般国道 : 約80% (約3,600km)
 - 都道府県道 : 約60% (約4,500km)
 - 市町村道 : 約35% (約8,400km)

< 目標設定と講じる施策 >

< 目標 >

- ・人・車への対策と併せて道路施策を実施し、交通事故死者数5,000人以下、死傷者数100万人以下とする

< 施策 >

- ・学童の利用が多くかつ自動車交通量の多い通学路などの歩道約23,000kmを整備。
- ・幹線道路において繰り返し事故が発生している事故多発箇所(死傷事故率が県平均の4倍以上等)約20,000箇所の対策を実施

等



< 効果 >

世界一安全な道路環境を実現 等



< 課題 >

踏切安全対策

歩道狭隘など、歩行者が横断するのに危険な踏切が約1,300カ所存在
事故は1日1件。死者数は100人を越える

踏切事故発生件数(H16年度)

踏切事故件数	踏切事故死者数
410	144

踏切数

東京23区	ニューヨーク	ロンドン	ベルリン	パリ
699	113	19	12	14

バリアフリー化

平均利用者数が5,000人/日以上(2,758駅(平成16年度))等周辺に限っても主要道路のバリアフリー化率は約3割(鉄道は約5割)

5,516kmのうち対策済みは、1,172km
(平成16年度)

< 目標設定と講じる施策 >

< 目標 >

- 歩行者等が安全に渡れる踏切とするため、危険な踏切をなくす

< 施策 >

- 歩道が狭隘な踏切や開かずの踏切の緊急対策が必要な踏切について歩道拡幅など速効対策約1,300箇所を完了

< 目標 >

- 利用者数5,000人/日以上(駅等の周辺道路や病院など主要な公共施設周辺)について、誰もが安心して移動できる生活環境を構築する

< 施策 >

- 主要な公共施設周辺で道路の段差等を改善するバリアフリー化約5,100kmを実施



< 効果 >

高齢者、身障者をはじめとした歩行者の移動の円滑化 等

< 課題 >

渋滞対策

全国の年間渋滞損失約12兆円
 都道府県庁所在地に全国の渋滞損失時間の8割が集中
 主要渋滞ポイント が約2,200箇所存在

主要渋滞ポイントとは、以下の要件に合致するもの
 一般道路(DID内):最大渋滞長が1,000m以上または最大通過時間が10分以上
 一般道路(DID外):最大渋滞長が500m以上または最大通過時間が5分以上
 渋滞対策協議会で位置づけられたポイントで、例えば、
 ・アンケート結果で改善要望が高い箇所
 ・渋滞損失時間上位2割に入っているが、渋滞ポイント(定義)には合致しない箇所

[局所的に発生している渋滞]

都道府県庁所在地 15km圏域 30億人時間 (79%)	その他 8億人時間 (21%)
---------------------------------------	-----------------------

全国合計 38億人時間 数値は平成14年度実績

都道府県庁所在地の15km圏内に、全国の約8割の渋滞損失が集中

開かずの踏切対策

開かずの踏切など抜本対策が必要な緊急対策踏切が約1,400箇所存在

うち { 開かずの踏切 約600箇所
 自動車交通の著しい踏切 約500箇所
 歩行者交通の著しい踏切 約300箇所

< 目標設定と講じる施策 >

< 目 標 >

・ 主要渋滞ポイントや緊急対策踏切における渋滞の緩和・解消

< 施 策 >

- ・ 渋滞損失時間が集中する三大都市圏において高規格な環状道路約600kmを整備
- ・ 交差点をはじめ、渋滞が頻繁に発生する主要渋滞ポイント約2,200箇所等について、
 - ・ 地方都市の環状道路整備・バイパス、交差点改良等を実施
 - ・ 利用者の利便性向上に資するETCの普及促進を実施
 - ・ 道路交通情報を提供して円滑な交通を確保するVICSの整備
- ・ 開かずの踏切など抜本対策が必要な緊急対策踏切約1,400箇所のうち、大都市の連担している踏切等約600箇所の抜本対策を実施

等



< 効 果 >

渋滞緩和・解消効果約4.2兆円 等

< 課題 >

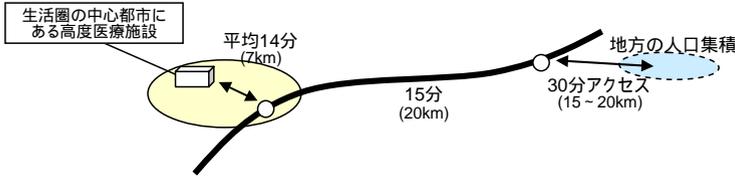
隣接する県庁所在地間も、規格の高い道路で十分には連絡されていない

[連絡されていない都市ペアの例]

秋田-青森、群馬-栃木、富山-岐阜、滋賀-三重、島根-広島、大分-宮崎 等

少子高齢化・人口減少により、地方が深刻な状況に。地域社会を支えるため、医療、買い物等のサービスを広域的に共有できる連携・交流基盤が必要

規格の高い道路までの30分アクセスでみると、全国で人口のカバーは87%、都道府県別では80%に達していない県が13県。

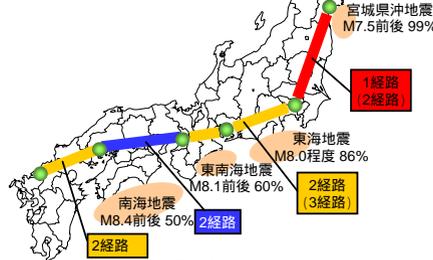


例: 30分アクセスの実現により、地域住民が40~50km程度離れた街にある高度医療施設まで、1時間以内に行けるようになる

我が国の大動脈で事故・災害による通行止めが生じれば、経済・国民生活に重大な影響

・中越地震による関越道の通行規制状況

H16.10.23	地震発生・通行止
H16.11.5 (13日目)	二車線で全線開通
H16.11.26 (34日目)	4車線の運用再開
H17.12.26 (14ヶ月後)	復旧工事を含め、通行規制を全て解除



下関~福岡は1経路のみ
中枢都市間の経路数
()内は計画経路数

需要の多い区間では、渋滞による機能低下が発生

・H18年のGW中に30km以上の渋滞が全国で33回発生
(最大渋滞長: 東北道57km、名神高速50km、東名高速42kmなど)

< 目標設定と講じる施策 >

< 目標 >

- ・ 事故・災害や渋滞に対して高速定時サービスの信頼性を高める。
- ・ 地方の人口集積地¹を高規格幹線道路ネットワークに接続。41の都道府県においてアクセス可能人口を拡大し、新たに合計700万人を30分以内に高速定時サービスにアクセス可能とする。都道府県別にみても、最低80%をカバーする。

< 施策 >

- ・ 既掲の三大都市圏環状道路に加え、高規格幹線道路3,300kmを整備するとともに規格の高い国道等の活用も含め、14,000kmの高規格幹線道路網を概成
- ・ 地域高規格道路を260km整備
- ・ 高規格幹線道路のICに接続する道路 約1,300kmを整備



< 効果 >

- ・ 人口の90%、各都道府県で少なくとも人口の80%が30分以内で規格の高い道路網にアクセスし、通勤、業務、医療活動の範囲が拡大
- ・ 中枢都市を結ぶ縦貫軸(仙台~福岡)に代替経路が完成し、ネットワークの信頼性が向上 等

1 人口5万人以上の市、主な半島の中心都市

2 地震研究推進本部資料による今後30年以内の発生確率

< 課題 >

日常生活に必要不可欠な移動の確保

地域の幹線道路ネットワーク 1約28万kmについて、未改良区間が約70,000kmがある。未だにすれ違い困難区間や、著しい急勾配・急カーブ等が約5,000km存在し、日常生活の移動や救急活動に支障。特に地方部では日常生活を自動車交通に依存

- ・世帯当たり自動車保有台数:山形県 2.29台/世帯
東京都 0.71台/世帯
- ・都道府県道の改良率は約6.5割、市町村道は5.5m未滿を加えても約5割
- ・17県で、生活中心都市や救急医療施設まで30分で到達できる人口の増加といった目標を掲げている。

1: 生活中心都市と周辺市町村、市町村中心部と集落等を最速で連絡する道路

【すれ違い困難な狭隘な幹線道路】 【歩道が無く、危険な幹線道路】



合併市町村の一体化を支援

平成の大合併により、市町村数が大幅に減少 (3,229(H11.4) 1,820(H18.4) (約4割減))
交流増加、公共施設の統合等に対応した道路網の再編が必要

< 目標設定と講じる施策 >

< 目標 >

- ・地域の幹線道路ネットワークの著しい隘路を解消する等により、日常生活を営む上で必要不可欠な移動を確保する

< 施策 >

- ・著しく隘路となっている区間約5,000kmを整備し、乗用車のすれ違い困難箇所等について1.5車線的な整備手法も活用して概ね解消²
- ・合併市町村の一体化について
合併市町村の中心部と旧市町村の連絡や公共公益施設等の共同利用を促進する道路整備を重点的に支援

2: 全てを2車線以上で整備するのではなく、山間部等における整備では、すれ違いのための待避所を整備する1.5車線的な整備手法も活用

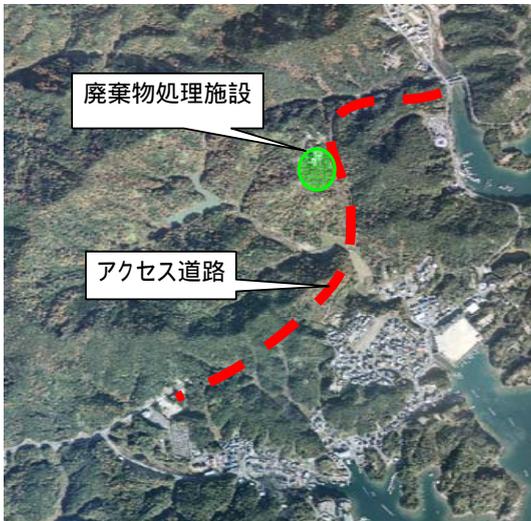
< 課題 >

< 目標設定と講じる施策 >

地域の重要拠点へのアクセス確保

病院、廃棄物処理施設、工業団地など、地域にとっての重要拠点の整備に伴い、幹線道路までのアクセス道路は必要不可欠

【廃棄物処理施設の新設に伴うアクセス道路整備】



< 目標 >

- ・地域の暮らし・産業にとって重要な拠点へのアクセスを確保する

< 施策 >

- ・公共公益施設等の地域重要拠点 へのアクセス道路について、面的整備も含めて約1,600箇所を整備

重要拠点：病院、廃棄物病院、廃棄物処理施設等の公共公益施設、空港、港湾等の交通拠点、工業団地、観光施設等の地域開発拠点



< 効果 >

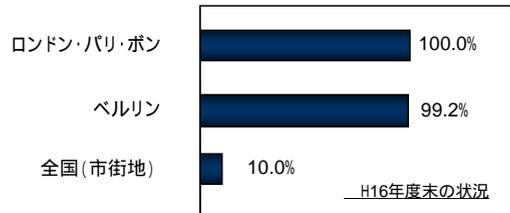
日常生活に必要な地域公共施設の立地・利用が可能に等

< 課題 >

無電柱化

無電柱化率は市街地の幹線道路でも1割程度で、海外主要都市に比べ大きく立ち遅れ

歴史的街並みを保存すべき地区においても、無電柱化されている箇所は一部



【無電柱化の国際比較】

美しい景観や活力ある地域づくり

これまでの日本における道路は、単にモノ・人を運ぶ機能を有する「道具」として整備

近年「幅広い機能を有する道路空間への転換」や「沿道との一体的な連携」が求められている

< 目標設定と講じる施策 >

< 目標 >

- ・主要都市における「まちの顔」となる道路、歴史的街並みを保存すべき地区など世界に誇れる日本の観光エリアの景観を向上する

< 施策 >

- ・無電柱化約5,700kmを推進



< 効果 > 観光立国実現へ貢献 等

< 目標 >

- ・地域固有の自然、歴史、文化、風景などをテーマに、“訪れる人”と“迎える地域”の豊かな交流による地域コミュニティの再生を目指した美しい道路空間の形成を図る

< 施策 >

- ・日本風景街道（シーニック・バイウェイ・ジャパン）を促進
- ・住民や地域の方々との協働



< 効果 >

訪れる人と迎える地域の豊かな交流による地域コミュニケーションの再生

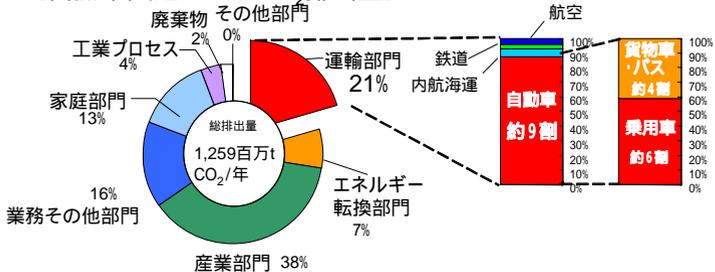
< 課題 >

地球温暖化対策

運輸部門でのCO₂排出量削減のためには、大きなウエイトを占める自動車からの排出量削減対策が急務

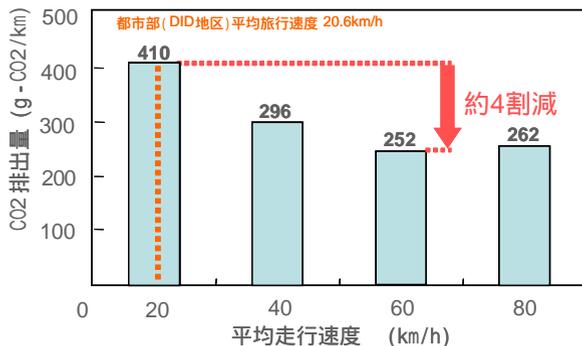
CO₂総排出量のうち、運輸部門の排出量は21%、その約9割が自動車からの排出量

【自動車交通からのCO₂排出量】



部門別CO₂排出量内訳(2003年度) 運輸部門CO₂排出量内訳(2003年度)
出典: 温室効果ガスインベントリオフィス(GIO)資料より作成

道路整備により走行速度が向上すれば、CO₂排出量が減少



< 目標設定と講じる施策 >

< 目 標 >

- ・2010年までに約800万 t のCO₂を削減するとともに、引き続きその削減を促進する

< 施 策 >

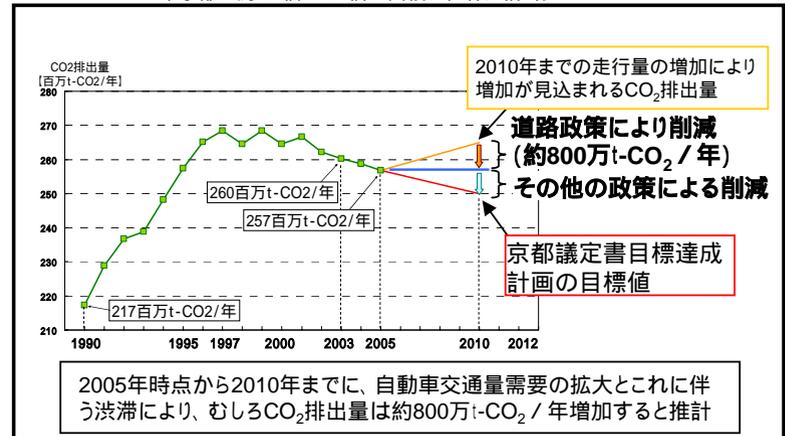
- ・主要渋滞ポイントの渋滞緩和・解消
- ・三大都市圏環状道路約600kmを整備
- ・エコドライブの普及、公共交通機関の利用促進及び道路緑化の推進等

< 効 果 >

京都議定書目標達成計画(2008年から2012年の間に、CO₂1990年比 - 6%) 達成に貢献 等

【参考】環状道路整備によるCO₂削減効果

- ・東海環状自動車道等の自動車専用道路網による効果
名古屋都市圏のCO₂排出量約10%(23万t-CO₂/年)削減
- ・首都圏三環状道路の整備(平成20年代半ばまでに完成予定の区間)
年間約50~100万t-CO₂の排出量を削減
『東京都の約0.8倍~1.5倍の面積の植林に相当』



< 課題 >

大気汚染対策

全国的には改善傾向にあるが、三大都市圏を中心に環境基準未達成箇所が残存

[NO₂、SPMの環境基準達成率]

		NO ₂	SPM
全国	平成12年度	80%	66%
	平成16年度	89%	96%
自動車NOX・PM法 対策地域	平成12年度	65%	54%
	平成16年度	81%	96%

環境省自動車排出ガス測定局データによる

騒音対策

全国的に厳しい状況であり、直轄国道沿道の要請限度(夜間70dB)の達成率は全国で68%、大都市圏では64%。

[直轄国道における夜間騒音の環境基準及び要請限度達成率]

		環境基準 (夜間)	要請限度 (夜間)
全国	平成12年度	24%	55%
	平成16年度	33%	68%
大都市地域	平成12年度	17%	52%
	平成16年度	27%	64%

< 目標設定と講じる施策 >

< 目 標 >

- ・ 良好な生活環境を実現するため、大気質に関して、環境基準を概ね達成させる

NO₂環境基準達成率:

(H16年度) 89% 概ね100%

SPM環境基準達成率:

(H16年度) 96% 概ね100%

- ・ 良好な生活環境を実現するため、騒音に関して、直轄国道沿道の夜間騒音要請限度達成率を向上させる

(H16年度) 68% 概ね90%

< 施 策 >

- ・ 夜間騒音要請限度や大気環境基準を超過している区間について
交通流を分散する環状道路やバイパス約1,200kmを整備
- ・ 直轄国道の夜間騒音要請限度を超過している区間について
低騒音舗装約4,500kmを敷設し、遮音壁約100kmを設置

< 課題 >

中国をはじめアジアの経済成長は著しく、グローバル競争は激化

- ・中国の実質GDP成長率は約10%と世界平均の約2倍
世界5.1%、米国4.4%、日本2.7%、中国9.5% (2004年)
- ・中国では、経済成長を支える基盤として急速に道路整備が進展中

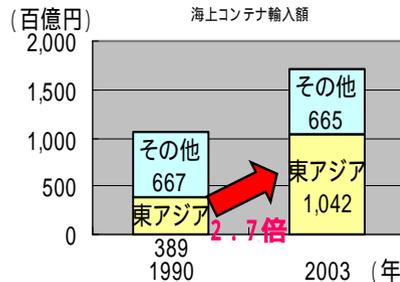
	供用開始	1995年延長*	2004年延長*	長期目標
中国	1988年	2,412km	34,200km (2,012km/年)	「7918網」 85,000km (2030年)
日本	1963年	5,932km	7,363km (175km/年)	11,520km

*中国は年末の延長、日本は年度末の延長

アジア諸国との経済的な連携の下に国内経済に活力を与える基盤整備が必要

・東アジアとの貿易額は大幅に増加

海上コンテナ輸入額：
東アジア2.7倍
その他の地域1.0倍
(1990 2003)



・【現況】拠点的な空港・港湾へのアクセス率66%(44箇所/67箇所)
(米国:91%、欧州84%)

・新規の工場立地数の3/4(852件のうち635件)は高速ICから10km以内に立地

・供用中の幹線道路ネットワークにおいても、国際標準コンテナ車が通行できない区間が、約560km(約50箇所)存在

< 目標設定と講じる施策 >

< 目標 >

国際水準の物流ネットワークの整備

- ・国内の物流拠点及び生産拠点間の円滑な通行を確保
 - ・国際標準コンテナ車が積替えなく通行できるネットワーク約34,000kmを確保
 - ・拠点的な空港・港湾の9割(60箇所/67箇所)と規格の高い道路網を10分以内で連絡
- 地方の人材・資源を活用した、産業立地を促進するための広域ネットワークの整備

< 施策 >

- ・供用中の幹線道路ネットワーク約29,000kmにおける、国際標準コンテナ通行支障区間約560kmを解消するとともに、三大都市圏環状道路約600kmを含む国際物流のための基幹ネットワークを約5,200km整備
- ・未連絡の空港・港湾のうち、16箇所において規格の高い道路網を連絡するアクセス道路を整備



< 効果 >

定時・高速性の向上による物流効率化

今後実施すべき道路施策の一覧

施策名	課題	整備目標・事業量
供用中道路の維持・修繕・更新	<ul style="list-style-type: none"> ・橋梁など高度経済成長期に作られた多くの道路ストックが、今後急速に高齢化 ・橋梁は十分なメンテナンスが行わなければ、平均60年程度で寿命 ・適切な時期にメンテナンスを実施することで、約100年に延命し、トータルコストを縮減可能。 ・旧基準の橋梁は、床版が薄く、鉄筋量も少ないため、40～50年で床版にひび割れ、陥没等の損傷が発生 	<ul style="list-style-type: none"> ・既存橋梁の延命化(平均60年程度を約100年以上に)を図ることにより、ライフサイクルコストを最小化するため、建設後50年以上となる約28,400橋をはじめとする道路に対し、適切な時期に必要な維持・修繕・更新を実施
供用中道路の安全・安心の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・全道路約120万kmに、耐震補強未対策の橋梁が数多く存在。このうち、緊急輸送道路約90,000kmに限っても、耐震補強未対策橋梁は約3,800橋。^{注)} ・全道路約120万kmに、道路斜面等において土砂崩れ等の対策が必要な箇所が存在。このうち、緊急輸送道路又は豪雨等での事前通行規制区間に該当する約10万kmに関しては、約36,500箇所^{注)}が未対策。 注)：平成18年度未見込み 	<ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送道路及び豪雨等での事前通行規制区間等の防震災対策を完成させ、災害時等において救急活動や緊急物資輸送の途絶を防ぐため、緊急輸送道路等について、耐震補強未対策橋梁約3,800橋、防災・防雪要対策約36,500箇所について対策を実施
	<ul style="list-style-type: none"> ・消防活動が困難な市街地が約150,000ha、うち道路面積率が極めて低く、かつ老朽家屋が多いなど課題のある地区が約10,000ha存在 	<ul style="list-style-type: none"> ・安全・安心な市街地形成のため、消防活動が困難な区域のうち、道路面積率が極めて低い等、特に整備の必要性が高い区域(約10,000ha)について面的整備を実施
	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模震災発生時には、電柱の倒壊等によりライフラインが切断され、救助活動等に支障を来す 	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模震災発生時においても、3大都市圏等におけるライフライン幹線ルートの途絶を防ぐため、震災の影響を受けにくい地下にライフラインを収容する共同溝を約180km整備
	<ul style="list-style-type: none"> ・地域防災計画に位置づけられた避難路等が整備されていない市街地が存在 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域防災計画に位置づけられた避難路等を概成し、災害時における住民の避難を円滑化するため、地域防災計画に位置づけられた避難路等約160kmを整備

今後実施すべき道路施策の一覧

施策名		課題	整備目標・事業量
供用中道路の安全・安心の確保	交通事故対策と安全快適な歩行空間の構築	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事故による年間死者数6,871人、年間死傷者数約116万人(H17年)(国民の約100人に1人が交通事故で死傷) ・交通量の多い幹線道路(都道府県道以上)の通学路でも歩道設置は道半ば 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事故死者数5,000人以下、死傷者数100万人以下とするため、人・車への対策と併せて、以下の道路施策を実施することで、世界一安全な道路環境を実現 学童の利用が多くかつ自動車交通量の多い通学路などの歩道約23,000kmを整備 幹線道路において繰り返し事故が発生している事故多発箇所(死傷事故率が県平均の4倍以上等)約2万箇所の対策を実施 生活道路の安全を確保するため、約1,600地域において面的な交通安全対策を実施
		<ul style="list-style-type: none"> ・歩道狭隘など、歩行者が横断するのに危険な踏切が約1,300カ所存在、事故は1日1件。死者数は100人を越える ・平均利用者数が5,000人/日以上(2,758駅(平成16年度))等周辺に限っても主要道路のバリアフリー化率は約3割(鉄道は約5割) 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者等が安全に渡れる踏切とするため、歩道が狭隘な踏切や開かずの踏切の緊急対策が必要な踏切について、歩道拡幅など速効対策約1,300箇所を完了 ・利用者数5,000人/日以上(2,758駅(平成16年度))等周辺に限っても主要道路のバリアフリー化を実施し、高齢者、身障者をはじめとした歩行者の移動を円滑化
道路交通の円滑化		<ul style="list-style-type: none"> ・年間渋滞損失は約12兆円 ・都道府県庁所在地に全国の渋滞損失時間の8割が集中 ・主要渋滞ポイントが約2,200箇所存在 ・開かずの踏切など抜本対策が必要な緊急対策踏切が約1,400箇所存在 ・渋滞緩和・解消に視する公共交通機関の利用が不十分 	<ul style="list-style-type: none"> ・主要渋滞ポイントや緊急対策踏切における渋滞の緩和・解消のため、以下の施策を実施 渋滞損失時間が集中する三大都市圏において高規格な環状道路約600kmを整備 交差点をはじめ、渋滞が頻繁に発生する主要渋滞ポイント約2,200箇所等について、 地方都市の環状道路整備・バイパス、交差点改良等を実施 利用者の利便性向上に資するETCの普及促進を実施 道路交通情報を提供して円滑な交通を確保するVICSの整備 開かずの踏切など抜本対策が必要な緊急対策踏切約1,400箇所のうち、大都市の連担している踏切等約600箇所の抜本対策を実施 乗降客10,000人/日以上(2,758駅(平成16年度))等以上の駅等の乗り継ぎを円滑化するために、駅前広場約580箇所を整備。 自動車交通利用者を渋滞緩和に資する公共交通機関に転換するために、軌道系交通システム、バス路線の利用を支援する事業を32路線において実施。

今後実施すべき道路施策の一覧

施策名	課題	整備目標・事業量
国際競争力強化と国民生活を支える高速定時サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> ・隣接する県庁所在地間も、規格の高い道路で十分には連絡されていない ・少子高齢化・人口減少により、地方が深刻な状況に。地域社会を支えるため、医療、買い物等のサービスを広域的に共有できる連携・交流基盤が必要 ・規格の高い道路までの30分アクセスでみると、全国で人口のカバーは87%、都道府県別では80%に達していない県が13県。 ・我が国の大動脈で事故・災害による通行止めが生じれば、経済・国民生活に重大な影響 ・需要の多い区間では、渋滞による機能低下が発生 	<ul style="list-style-type: none"> ・事故・災害や渋滞に対して高速定時サービスの信頼性を高める。地方の人口集積地を高規格幹線道路ネットワークに接続。41の都道府県においてアクセス可能人口を拡大し、新たに合計700万人を30分以内に高速定時サービスにアクセス可能とする。都道府県別にみても、最低80%をカバーするため、以下の施策を実施 既掲の三大都市圏環状道路に加え、高規格幹線道路約3,300kmを整備し、高規格幹線道路網を概成 地域高規格道路を約260km整備 高規格幹線道路のICに接続する道路 約1,300kmを整備 ・これらの施策により、人口の90%、各都道府県で少なくとも人口の80%が30分以内で規格の高い道路網にアクセスし、通勤、業務、医療活動の範囲が拡大、また、中枢都市を結ぶ縦貫軸(仙台～福岡)に代替経路が完成し、ネットワークの信頼性が向上
都市と地域の活性化	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の幹線道路ネットワーク約28万kmについて、未改良区間が約70,000kmある。未だにすれ違い困難区間や、著しい急勾配・急カーブ等が約5,000km存在し、日常生活の移動や救急活動に支障。特に地方部では日常生活を自動車交通に依存 ・平成の大合併により、市町村数が大幅に減少 ・交流増加、公共施設の統合等に対応した道路網の再編が必要 ・病院、廃棄物処理施設、工業団地など、地域にとっての重要拠点の整備に伴い、幹線道路までのアクセス道路は必要不可欠 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の幹線道路ネットワークの著しい隘路を解消する等により、日常生活を営む上で必要不可欠な移動を確保するため、以下の施策を実施 著しく隘路となっている区間約5,000kmを整備し、乗用車のすれ違い困難箇所等について1.5車線の整備手法も活用して概ね解消 合併市町村の一体化について、合併市町村の中心部と旧市町村の連絡や公共施設等の共同利用を促進する道路整備を重点的に支援 ・地域の暮らし・産業にとって重要な拠点へのアクセスを確保するために、公共施設等の地域重要拠点へのアクセス道路について、面的整備も含めて約1,600箇所を整備し、日常生活に必要な地域公共施設の立地・利用を可能とする
美しい景観の保全・創造	<ul style="list-style-type: none"> ・無電柱化率は市街地の幹線道路でも1割程度で、海外主要都市に比べ大きく立ち遅れ ・歴史的街並みを保存すべき地区においても、無電柱化されている箇所は一部 ・これまでの日本における道路は、単にモノ・人を運ぶ機能を有する「道具」として整備 ・近年「幅広い機能を有する道路空間への転換」や「沿道との一体的な連携」が求められている 	<ul style="list-style-type: none"> ・主要都市における「まちの顔」となる道路、歴史的街並みを保存すべき地区など世界に誇れる日本の観光エリアの景観を向上するため、無電柱化約5,700kmを推進し、観光立国実現へ貢献 ・地域固有の自然、歴史、文化、風景などをテーマに、“訪れる人”と“迎える地域”の豊かな交流による地域コミュニティの再生を目指した美しい道路空間の形成を図るため、日本風景街道(シーニック・バイウェイ・ジャパン)を促進、また、住民や地域の方々との協働を促進し、訪れる人と迎える地域の豊かな交流による地域コミュニケーションを再生

今後実施すべき道路施策の一覧

施策名	課題	整備目標・事業量
重複 環境の保全	地球温暖化防止	<ul style="list-style-type: none"> ・2010年までに約800万tのCO₂を削減するとともに、引き続きその削減を促進するため、以下の施策を実施することで、京都議定書目標達成計画(2008年から2012年の間に、CO₂1990年比 - 6%)達成に貢献 <ul style="list-style-type: none"> 主要渋滞ポイントの渋滞緩和・解消 三大都市圏環状道路約600kmを整備 エコドライブの普及、公共交通機関の利用促進及び道路緑化の推進等
	沿道環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> < 大気汚染 > <ul style="list-style-type: none"> ・全国的には改善傾向にあるが、三大都市圏を中心に環境基準未達成箇所が残存 < 騒音 > <ul style="list-style-type: none"> ・全国的に厳しい状況であり、直轄国道沿道の要請限度(夜間70dB)の達成率は全国で68%、大都市圏では64% <p>・良好な生活環境を実現するため、大気質に関して、環境基準を概ね達成させる</p> <p>NO₂環境基準達成率:(H16年度) 89% 概ね100% SPM環境基準達成率:(H16年度) 96% 概ね100%</p> <p>・良好な生活環境を実現させるため、騒音に関して、直轄国道沿道の夜間騒音要請限度達成率を向上させる</p> <p>夜間騒音要請限度達成率:(H16年度) 68% 概ね90%</p> <p>・上記の目標を達成するため以下の施策を実施</p> <p>夜間騒音要請限度や大気環境基準を超過している区間について、交通流を分散する環状道路やバイパス約1,200kmを整備 直轄国道の夜間騒音要請限度を超過している区間について、低騒音舗装約4,500kmを敷設し、遮音壁約100kmを設置</p>
重複 国際競争力強化	<ul style="list-style-type: none"> ・中国をはじめアジアの経済の経済成長は著しく、グローバル競争は激化 ・アジア諸国との経済的な連携の下に国内経済に活力を与える基盤整備が必要 ・拠点的な空港・港湾へのアクセス率は66%(米国:91%、欧州:84%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・国際水準の物流ネットワークの整備(国内の物流拠点及び生産拠点間の円滑な通行を確保、拠点的な空港・港湾の9割(60箇所/67箇所)と規格の高い道路網を10分以内で連絡)と、地方の人材・資源を活用した、産業立地を促進するための広域ネットワークの整備を行うために、下記の施策を実施することで、物流コストの低下と定時・高速性の向上を図る <p>供用中の幹線道路ネットワーク約29,000kmにおける、国際標準コンテナ通行支障区間約560kmを解消するとともに、三大都市圏環状道路約600kmを含む国際物流のための基幹ネットワークを約5,200km整備</p> <p>未連絡の空港・港湾のうち、16箇所において規格の高い道路網を連絡するアクセス道路を整備</p>