資料2

道路の中期計画（素案）

平成19年11月

国土交通省

目　　次

１．策定の趣旨　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１

２．計画の基本的な事項
（１）計画の対象　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２
（２）計画期間　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２
（３）計画の推進にあたっての基本的視点　・・・・・・・・・・・・・・・・　２

３．計画において取り組む主な政策課題と整備目標・重点方針
（１）国際競争力の確保　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　４
（２）地域の自立と活力の強化　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　５
（３）安全・安心の確保　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　７
（４）環境の保全と豊かな生活環境の創造　・・・・・・・・・・・・・・・・　１０
（５）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
既存高速道路の有効活用　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１３

４．中期計画の事業量　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１４

参　考
１．道路の中期計画（素案）の説明資料　・・・・・・・・・・・・・・・・・　１９
２．政策課題の現状　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　６２
３．高規格幹線道路の点検結果の概要　・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１２４
４．中期計画の効果　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１３８
５．道路事業の整備効果　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１４０

道路の中期計画（素案）

１．策定の趣旨

昨今、経済のグローバル化、人口減少社会の到来など、我が国内外の経済社会情勢が大きく変化し、また、地域における経済活動が低迷し、地方が活力を失いつつある中、我が国の競争力、成長力の確保や地域の活性化のため必要な道路整備を計画的に進めることは、重要な課題である。

このように我が国の競争力、成長力の確保や地域の活性化のための道路整備が求められる一方、高度経済成長期以降に建設された道路ストックについては、大幅な更新投資が間近に予想される状況にある。

以上の視点に立ち、人口減少や道路ストックの更新投資が本格化するまでの今後１０年間を対象として、将来の我が国経済社会が、競争力、成長力が確保され、また、安全・安心で活力ある地域社会が維持されたものとなるよう、今後の具体的な道路整備の姿を分かりやすく示した中期的な計画（以下、「中期計画」という。）を作成することが必要である。

このため、本年４月から７月にかけ、特に優先度の高い政策、効率化を進める上で重要な事項等について、国民、有識者、都道府県知事・市町村長の意見を幅広く聴き、８月に中期計画の骨子案を作成した。その後、この骨子案について改めて意見を聴き、その結果等を踏まえ、今般、中期計画の素案を作成したところである。本案について、さらに意見を求め、年内の中期計画の作成に向けて検討を進める。

２．計画の基本的な事項

（１）計画の対象

計画の対象となる事業は、国が負担又は補助する事業を基本とする。ただし、目標の達成のために講じる施策については、地方公共団体が単独で行う事業も含まれ得るものとする。

（２）計画期間

計画期間は、国民の視点に立った分かりやすい成果を提示するとの観点や道路事業の実施に要する期間を考慮し、平成２０年度を初年度とし１０年間とする。

なお、今後の社会経済の動向や財政事情等を勘案しつつ、必要に応じ計画を見直す。

（３）計画の推進にあたっての基本的視点

１）選択と集中による効果的な事業の実施

国民の意見を聴きながら、客観的データを用いつつ、政策課題毎に、施策の対象全体から中期的に対策を講じる箇所に重点化する過程を明確にした重点方針に基づき、選択と集中による効果的な事業を実施する。

重点方針の基本的考え方は、

- 渋滞対策や交通事故対策など自動車交通によって生じる課題を解決する施策については、客観的なデータを用いて効果を重視し、効果の高いところに対して優先的に対策を実施
- 防災・減災対策や生活幹線道路ネットワークの形成など安全・安心な国民生活を維持する施策等については、地域の実情を踏まえて対象とする課題や道路などの条件を明確にし、条件に合致するところに対して集中的に対策を実施

とする。

２）厳格な事業評価の実施とコスト縮減の推進

①新規採択時から事業完了後までの事業評価の厳格な運用を実施し、事業の効率性と実施過程における透明性の向上を図る。

②これまでのコスト縮減に対する取り組みを踏まえ、品質の確保を図りつつ、設計・計画段階から維持・管理・更新に至るすべてのプロセスにおいて、引き続きコスト縮減の取り組みを推進する。

③調査・設計、用地取得、埋蔵文化財調査、工事等の各段階において徹底した工程管理を実施し、円滑な事業の執行を図るとともに、供用目標や進捗状況の積極的な公表を行う。

④民間企業等による工期短縮、コスト縮減等に関する技術開発を積極的に支援する。

３）既存道路の効率的、効果的な利用

＜既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化＞

①都市部の深刻な渋滞の解消、地域活性化の支援及び物流の効率化等を図るため、料金施策やスマートインターチェンジの整備等を促進する。

＜渋滞緩和のための取り組み＞

②渋滞の緩和を図るため、公共交通機関や自転車の利用促進等ＴＤＭ施策の推進や、改良再生の視点を踏まえた交差点改良等の実施、信号制御の高度化、違法駐車取り締まりの強化等公安委員会が実施する施策と連携した取り組みを実施する。

＜路上工事縮減＞

③路上工事については、地域毎に作成する行動計画に基づき、共同施工等による工事量の縮減、年度末工事の抑制の徹底など、抜本的な路上工事対策を実施する。

＜情報提供等による効率的・効果的な利用＞

④安全運転支援や道路交通情報提供の高度化等に必要なシステムの整備とそれに対応した車載器の普及促進により多様なサービスの展開を図るなどＩＴＳを推進する。

⑤災害発生時の二次災害の防止や不安解消のため、通行可能なルートの情報や解除の見通しも含めた通行規制情報等を利用者に速やかに提供する取り組みを実施する。

⑥観光客等に対して目的地への分かりやすい道案内手法の導入や各種情報提供手段の連携等による情報提供の充実を図る。

＜計画的な道路管理＞

⑦橋梁等既存ストックの長寿命化を図るため、点検に基づき損傷が軽微な段階から対策を行う予防保全を実施する。併せて、これを支援する産・官・学による技術開発を推進する。

４）透明性・公正性の確保

①事業の各段階において積極的な情報公開に努めること等により透明性を確保する。

②事業の実施にあたって、地域のニーズや課題等を把握するとともに、地域住民と情報の共有化を図り、意見が反映される取り組みを推進する。

③公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律及び公共工事の品質確保の促進に関する法律の厳格な運用を図るとともに、価格と品質による総合的な競争が実現される入札契約方式の導入に努める。

５）多様な主体との連携

①地方公共団体等との適切な役割の分担の下に、地方の自主性を尊重し、これらとの連携による効果的な道路整備を推進する。

②地域住民等と連携・協働し、地域のニーズに即した道路行政を推進する。

③多様な主体による協働の下、観光の振興や地域の活性化、道路景観に資する日本風景街道等の取り組みを推進する。

３．計画において取り組む主な政策課題と整備目標・重点方針

以下の政策課題について重点的・効率的に事業を推進する。

（１）国際競争力の確保

・基幹ネットワークの整備

経済のグローバル化の進展や東アジア諸国の急速な経済成長の中、わが国も東アジア諸国とともに成長する経済を目指し、国際競争力を一層強化するため、東アジアの交通ネットワークとの連携を意識しつつ、ネットワークの強化を図ることが重要である。このため、高規格幹線道路や地域高規格道路等について、早期にネットワークとして機能させるため徹底したコスト縮減を図り、必要に応じ現道も活用しつつ、効率的な道路整備を推進する。併せて拠点的な空港・港湾から高速道路等へのアクセス率を欧米並みとするため、インターチェンジへのアクセス道路の整備を推進する。

また、既に供用している国際物流基幹ネットワークについても、国際標準コンテナ車の通行に必要な耐荷力や空間を確保するため、橋梁補強や現道拡幅、バイパスの整備等の対策を実施する。

○基幹ネットワークの整備

（目　　標）
- 基幹ネットワークについては、地方の中心都市を連絡するなどネットワークとしての機能を概ね確保
- 拠点的な空港・港湾から高速道路等へのアクセス率を欧米並みの約９割に改善
- 既に供用している国際物流基幹ネットワークについては、国際標準コンテナ車の通行が支障となる区間を概ね解消

（重点方針）
- 高規格幹線道路（全体構想：約14,000km）をはじめとした、基幹ネットワークのうち、
  - ①県庁所在地など主要都市間で、規格の高い道路で連絡されていない区間
  - ②大都市の環状道路のうち、未だ整備がなされていない区間
  - ③物流活動などの中核となる拠点的な空港・港湾へのアクセスが不十分な区間
  - ④既に供用している国際物流基幹ネットワークにおいて、国際標準コンテナ車の通行の支障となる区間

  などに重点をおいて整備を推進

（参考）拠点的な空港・港湾からＩＣへのアクセス改善

（重点方針）

全国の空港・港湾（1,158箇所）

↓

第１・２種空港及び特定重要港湾、重要港湾（157箇所）

↓

拠点的な空港・港湾（71箇所）

（わが国の国際競争力を強化・維持していく拠点的な空港・港湾）

＜10分アクセスが未達成な箇所（15箇所）について改善を図る＞

（参考）国際標準コンテナ車の通行支障区間の解消

（重点方針）
全国の道路（約120万km）
↓
全国の幹線道路（約39万km）
↓
既に供用している国際物流基幹ネットワーク（約29,000km）
（港湾等から工場などの物流拠点へ積み替えなく通行できる道路網で、高速道路や国道など物流の観点から重要な幹線道路網）

〈国際コンテナ通行支障区間(32区間:約450km)に対して、集中的に対策を実施〉

（２）地域の自立と活力の強化

１）生活幹線道路ネットワークの形成

高度医療機関の広域的な活用や産業・観光振興等により、安心して暮らせる地域社会の形成や地域経済の活性化を図るためには、地方の自主性を活かしつつ、市町村合併の支援や高次・救急医療施設、工業団地、観光施設、インターチェンジ等へのアクセス確保など地域の生活を支える生活幹線道路ネットワークの形成が重要である。このため、急勾配や急カーブ、幅員が狭い部分が存在し自動車のスムーズな走行やすれ違いに影響を及ぼす区間について、地域高規格道路の整備や、現道拡幅及びバイパス整備等の隘路の解消を1.5車線的な整備手法も活用しつつ推進する。

○生活幹線道路ネットワークの形成

（目　　標）
・生活幹線道路について、定時性や速達性を備えたネットワークとしての機能を確保することにより、地域において安全で快適な移動を概ね実現
　・地方部において、市町村の中心部から複数の高次・救急医療施設への60分での移動を概ね達成
　・生活中心都市と市町村の中心部間の60分での移動を概ね達成

（重点方針）
全国の道路（約120万km）
↓
生活幹線道路（約17万km）
（市町村の中心部と基本的な生活エリアや病院、学校、工業団地、観光施設、ＩＣ等多くの人が利用する施設等を相互に連絡※1）
↓
生活幹線道路の移動支障区間（約5,000区間：約13,000km）に対して、集中的に対策を実施
（急勾配や急カーブ、幅員が狭い部分が存在し、自動車のスムーズな走行やすれ違いに影響を及ぼす区間）

（※１）市町村合併前の旧市町村間の連絡を含む

２）慢性的な渋滞への対策

慢性的な渋滞の緩和・解消を図るため、路上工事の縮減や有料道路における弾力的な料金施策等のソフト施策と併せ、環状道路やバイパスの整備、交差点の立体化等交通容量拡大策を推進する。また、総合的な交通戦略の展開を行い、ＬＲＴの導入や交通結節点の改善、ＴＤＭ施策等公共交通機関や徒歩・自転車への交通行動転換策を推進する。さらに、開かずの踏切や交通が集中する踏切における渋滞の緩和・解消を図るために、連続立体交差事業や道路の立体化、遮断時間適正化のための踏切遮断機の改良等を推進する。

○渋滞対策

（目　　標）
・全国の幹線道路について渋滞損失時間を約３割削減（渋滞損失額：約10兆円→約７兆円）

（重点方針）
全国の信号交差点等の箇所（約19万箇所）
（うち、混雑の発生がみられる箇所（約23,000箇所）
（朝夕のﾗｯｼｭ時等において、混雑発生時間帯が10%以上を占める箇所））
↓
日常的に混雑が発生している箇所（約9,000箇所）
（朝夕のﾗｯｼｭ時等において、混雑発生時間帯が50%以上を占める箇所）
↓
特に事業効果が高い１／３程度の箇所（約3,000箇所）に対して、優先的に渋滞対策を実施

○開かずの踏切等を除却する対策

（目　　標）
・国道、都道府県道等に残る開かずの踏切について概ね解消
・全国の踏切遮断による損失時間を約３割削減

（重点方針）
全国の踏切（約35,000箇所）
↓
踏切遮断により地域の円滑な交通に支障が生じている踏切（約4,300箇所）
↓
開かずの踏切（約600箇所）と交通が集中する踏切（約800箇所）の約1,400箇所に対して、集中的に渋滞対策を実施
（開かずの踏切
（遮断時間が40分／時以上となる踏切）
交通が集中する踏切
（自動車や自転車・歩行者が集中し、円滑な交通に支障が生じている踏切））
（特に効果が高い３割程度の箇所（約400箇所）の踏切を除却）

（３）安全・安心の確保

１）防災・減災対策

大規模地震発生時における被害を軽減するとともに、円滑かつ迅速な応急活動を確保するため、緊急輸送道路全線において落橋を防止する装置の設置など落橋・倒壊を防止する対策を推進するとともに、緊急輸送道路のうち、救助、救援等の広域応援部隊の移動や、被災地域外からの救援物資の搬送のための県庁所在地間を結ぶ道路については、鋼板やコンクリートによる橋脚の補強などの重大な損傷を防止する対策を推進する。

また、豪雨・豪雪など頻発する自然災害に対し、国民の安全で安心な暮らしを守るため、公共施設や病院などを相互に結ぶ生活幹線道路において、道路斜面や盛土等の防災対策、雪崩対策、災害のおそれのある区間を回避する道路の整備を推進するとともに、異常気象時における国民生活への影響を最小限にとどめるため、過去の災害履歴や対策実績を踏まえ、事前通行規制の緩和・解消を推進する。併せて、津波発生時等において人命の安全確保を図るため、避難に必要な道路の整備を推進する。

さらに、地震時等において大規模な延焼の可能性がある市街地について、面的な市街地整備や延焼遮断帯、緊急車両の進入路・避難路として機能する道路の整備を推進する。

○耐震対策

（目　　標）
- 大規模な地震の発生時において、緊急輸送道路全線についてすべての橋梁の落橋・倒壊を防止※1
- 緊急輸送道路のうち、広域応援部隊等が移動するための県庁所在地間を結ぶ道路については、すべての橋梁の重大な損傷を防止※2

（重点方針）

全国の橋梁（約15万橋）

（うち、緊急輸送道路に存在する橋梁（約50,000橋））

↓

大規模な地震により通行不能となるおそれのある橋梁（約15,000橋）

（落橋・倒壊のおそれのある橋梁（約2,000橋）
損傷のおそれのある橋梁（約13,000橋））

↓

落橋・倒壊のおそれのある橋梁（約2,000橋）に加え、特に広域応援部隊等の移動のための県庁所在地間を結ぶ道路に存在する橋梁（約8,000橋）に対して、集中的に耐震対策を実施

（※１）道路斜面や盛土等の対策も実施し、３日以内に通行を確保
（※２）道路斜面や盛土等の対策も実施し、１日以内の通行を確保

○防災・防雪対策

（目　　標）
・豪雨・豪雪時においても、公共施設や病院などを相互に結ぶ生活幹線道路の安全な通行を確保

（重点方針）
全国の道路（約120万km）
（うち、全国の幹線道路（約39万km））
↓
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩等のおそれのある区間（約17,000区間、約50,000km）
↓
公共施設や病院などを相互に結ぶ生活幹線道路で通行止めにより生活に大きな影響を与える区間（約6,000区間、約18,000km）に対して、集中的に防災・防雪対策を実施

○安心な市街地形成

（目　　標）
・地震時等において大規模な延焼の可能性がある市街地を建築物の不燃化と連携することで概ね解消

（重点方針）
全国の市街地面積（約13,000km²）
↓
防災上の懸念がある市街地（約1,500km²）
（集積度合いの高い市街地（人口密度100人/ha以上）
道路面積率の低い市街地（道路面積率18%以下）
（阪神・淡路大震災等に被害の大きかった市街地に相当））
↓
大規模な延焼の可能性があり、特に防災上危険な地区（約150km²）に対して、集中的に防災対策を実施
（木造家屋が建ち並ぶなど火災時に被害が大きい市街地
（燃え難さを示す不燃領域率40%未満等）
（中央防災会議における市街地の安全性を確保する目標値））

２）交通安全の向上

安全な道路交通環境実現のために、特に幹線道路については事故が特定の区間に集中していることから、関係機関と連携しつつ、事故発生割合が高い区間において、交差点改良や防護柵・照明等の交通安全施設整備を推進する。また、併せて生活道路の交通事故対策や安全・安心な自転車走行環境の整備を推進する。

また、欧米と比べ交通事故による死者のうち、歩行中の死者の占める割合が高いことから、歩行が移動の中心となる子どもの安全性を確保するため、通学路の歩道等の整備のほか、簡易な方法として路肩のカラー舗装や防護柵の設置等を推進する。

さらに、踏切における安全を確保するため、安全上課題のある踏切について、踏切除却対策のほか、踏切内の歩道が狭くなっている踏切に対しては、拡幅や歩道の設置、長時間遮断機がおりている踏切には、立体横断歩道橋の設置等の歩車道分離等の安全対策を推進する。

○交通事故対策

（目　　標）
・国道および都道府県道等の死傷事故率について、５年間で死傷事故率約１割削減を目指すとともに、引き続き、より安全・安心な道路交通環境の実現を目指す

（重点方針）
全国の国道・都道府県道等（約71万区間）
↓
事故の発生割合の高い区間（約15万区間）
（事故の発生割合が、欧米水準の約2.5倍以上、国内の平均値以上（死傷事故率100件/億台キロ以上））
↓
地域の状況等を踏まえ、特に効果の高い１／４程度の区間（約40,000区間）に対して、優先的に交通事故対策を実施

○通学路の歩道整備

（目　　標）
・小学校等に通うため多くの児童が利用するなど、事故の危険性が高い通学路については、安全・安心な歩行空間を概成

（重点方針）
全国の道路（約120万km）
↓
全国の通学路（約19万km）
（小学校が定める児童が通学するために利用する道路）
↓
多くの児童が利用するなど、事故の危険性が高い通学路（約11万km）
（歩道等のない箇所（約44,000km）に対して、簡易な方法を含め集中的に交通安全対策を実施）

○踏切の安全対策

（目　　標）
・踏切を安全に通行できるよう安全上課題のある踏切をすべて解消

（重点方針）
全国の踏切（約35,000箇所）
↓
安全な通行に支障をきたすおそれのある踏切（約7,700箇所）
↓
安全上課題のある踏切（約1,900箇所）に対して、集中的に安全対策を実施
（自動車や歩行者・自転車が多い踏切
前後の道路よりも歩道が狭い踏切　等）

3）安全・安心で計画的な道路管理

安全・安心な道路交通を確保するため、高速道路から市町村道までのすべての橋梁（約15万橋）において定期的な点検を実施し、長寿命化修繕計画を策定するなどの予防保全を実施することにより、橋梁の長寿命化を推進する。また、地方公共団体管理の橋梁に対して、長寿命化修繕計画の策定支援や技術支援等を実施する。維持管理については、引き続きコスト縮減を図りつつ、道路の安全を常時確保するとともに、地方公共団体と連携して地域性を踏まえた維持管理を実施する。

○橋梁等の修繕、更新

（目　　標）
・安全な通行を確保できる道路橋の寿命を100年以上に長寿命化

（重点方針）
全国の道路橋（約15万橋）に対して、定期的な点検により、早期に損傷を発見し、事故や架け替え、大規模な修繕に至る前に対策を行う予防保全を実施

（4）環境の保全と豊かな生活環境の創造

1）地球温暖化対策

地球温暖化を防止するため、環状道路整備等の渋滞対策、開かずの踏切等を除却する対策、多様で弾力的な料金施策等の推進により渋滞がなくスムーズに走れる道路の実現を図るほか、ＩＴＳの活用等道路交通情報の提供の充実等による自動車交通の運用の効率化、吸収源対策としての道路緑化や太陽光など新エネルギーを活用した道路施設の整備等を推進する。さらに、自転車利用環境の整備や公共交通のシステム・運用の改善、エコドライブの推進、環境に優しい自動車の開発・普及等を図る。

○地球温暖化対策

（目　　標）
・道路整備等により、自動車交通の年間CO_2排出量を、10年後までに約1,600万t-CO_2削減

（重点方針）
地球温暖化を防ぐため、自動車からの二酸化炭素の排出量を減らすことや、排出された二酸化炭素を吸収する樹木を増やすための対策等を実施

２）道路環境対策

沿道環境の早期改善を図るため、大気については、特に概ね３年以上環境基準を達成していない箇所について、環状道路やバイパス等道路ネットワークの整備を推進するとともに、環境基準非達成の箇所近傍の交差点等においては、交差点改良や植樹帯の設置等の対策を立案し、推進する。併せて、関係機関と連携して、低公害車の普及促進等ソフト施策を推進する。また、騒音については、環状道路やバイパス等道路ネットワークの整備や遮音壁の設置、低騒音舗装の敷設等を推進する。

○大気質対策

（目　　標）
・NO_2（二酸化窒素）及びSPM（浮遊粒子物質）の環境基準を概ね達成

（重点方針）
全国の道路（約120万km）
↓
全国の自動車排出ガス測定局（約440箇所）
（自動車排出ガスによる大気汚染状況の把握が必要な箇所）
↓
環境基準非達成の箇所（約30箇所）に対して、大気質対策を実施
（概ね３年以上環境基準を達成していない箇所）

○騒音対策

（目　　標）
・騒音の状況を把握している国道、都道府県道について、夜間騒音要請限度を概ね達成

（重点方針）
全国の道路（約120万km）
（うち、全国の国道、都道府県道(約15万km)）
↓
騒音の状況を把握している国道、都道府県道のうち、夜間の環境基準を達成していない地域（約7,000万km）
↓
夜間の騒音要請限度を達成していない地域（約2,700km）に対して、集中的に騒音対策を実施

３）生活環境の向上

快適で豊かな生活環境の構築を図るため、幅の広い歩道の整備、既設歩道の段差解消及び勾配の改善、立体横断施設へのエレベーターの設置等歩行空間のバリアフリー化を推進するとともに、駅前広場や駅自由通路、駐車場の整備等交通結節機能の強化や乗り継ぎ利便性の向上等を図る。

また、安全で快適な通行空間の確保、災害の防止などを図るため、市街地における電線共同溝等の整備と併せて、緊急輸送道路や日本風景街道等における無電柱化を推進する。

さらに、魅力ある都市空間の形成に向け、中心市街地等における土地区画整理事業等の市街地整備や荷さばき駐車場の整備等による都市内物流システムの改善を推進する。

○バリアフリー化

（目　　標）
・5,000人／日以上が利用する駅等周辺において、駅、官公庁施設、病院等の相互間をバリアフリー化して連絡
・市町村の中心地区においても、官公庁施設、病院等の相互間をバリアフリー化して連絡

（重点方針）
全国の道路（約120万km）
↓
全国の市街地等の道路(約30万km)及び駅前広場(約2,900箇所)
↓
駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路（約8,800km）及び駅前広場（約1,700箇所）
（5,000人/日以上が利用する駅等周辺 市町村の中心地区）

〈バリアフリー化されていない道路（約6,400km）及び駅前広場（約900箇所）に対して集中的にバリアフリー対策を実施〉

○無電柱化

（目　　標）
・中心市街地の主要な道路については、欧米のレベルの無電柱化を達成
・市街地における県庁所在地間を結ぶ緊急輸送道路で災害時の電柱倒壊により通行の支障となる道路、及び歴史的街並みを保全すべき地区等の道路についても無電柱化を概ね達成

（重点方針）
全国の道路（約120万km）
↓
全国の市街地や日本風景街道等の道路（約33万km）
↓
安全で快適な道路空間を形成する上で、電柱や電線類が特に支障となる道路（約7,600km）
（・中心市街地の主要な道路（約900地区）
・市街地におけるの県庁所在地間を結ぶ緊急輸送道路のうち、災害時の電柱倒壊により通行の支障となる道路（約1,000km）
・歴史的街並みを保全すべき地区、日本風景街道等の道路（約200地区））

〈無電柱化されていない道路（約3,700km）に対して集中的に無電柱化対策を実施〉

（５）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高速道路の有効活用

・既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化

都市部への交通集中による深刻な渋滞の解消、地域活性化の支援、及び物流の効率化等の政策的な課題に対応するため、料金社会実験等の結果を踏まえた効果的な料金施策を実施する。また、既存高速ネットワークの機能強化を図るため、高速道路の利便性の向上、地域生活の充実、地域経済の活性化に資するスマートインターチェンジの整備や事故発生状況等を踏まえた安全性の向上等を推進する。

○既存高速ネットワークの効率的な活用・機能強化

（目　　標）
- 有料道路の料金割引を実施し、渋滞解消、地域活性化等の政策的課題の解決に貢献
- スマートインターチェンジの整備等により、高速道路利用者の利便性、安全性を向上

４．中期計画の事業量

３．で示した各政策課題の重点方針に基づき、目標を達成するために必要な事業量として、**６５兆円**を計上する。

このほか、既存高速ネットワークの効率的な活用・機能強化を含め、道路関連施策として**３兆円以上**を想定。

（内訳）

（１）国際競争力の確保　　２４兆円

・基幹ネットワークの整備

（２）地域の自立と活力の強化　　３３兆円

・生活幹線道路ネットワークの形成
・慢性的な渋滞への対策

（３）安全・安心の確保　　１９兆円

・防災・減災対策
・交通安全の向上
・安全・安心で計画的な道路管理

（４）環境の保全と豊かな生活環境の創造　　３１兆円

・地球温暖化対策
・道路環境対策
・生活環境の向上

注）重複を含む

（注）１.「ＴＤＭ」とは、Transportation Demand Management （交通需要マネジメント）
２.「ＩＴＳ」とは、Intelligent Transport Systems （高度道路交通システム）
３.「拠点的な空港・港湾」とは、国際競争力強化の観点から重要であると考えられる空港・港湾であり、第１種空港、国際定期便が就航している第２種空港、特定重要港湾及び国際コンテナ航路、国際フェリー航路又は内貿ユニット航路の設定がなされている重要港湾のうち総貨物取扱量が1,000万ｔ以上／年又は国際貨物取扱量が500万ｔ以上／年の港湾（貨物取扱量は1996-2005年の平均）
４.「拠点的な空港・港湾から高速道路等へのアクセス率」とは、10分以内に高速道路等のＩＣへ到達可能な拠点的な空港・港湾の割合
５.「国際標準コンテナ車」とは、ＩＳＯ規格により、国際標準となっている長さ40フィート（約12m）、高さ2.9mのコンテナを積載したトレーラ。最大積載時の車両総重量が44t、高さ4.1m　※ＩＳＯとは、国際標準化機構（International Organization for Standardization）
６.「生活中心都市」とは、地方生活圏のうち、二次生活圏の中心都市であり、商店街や総合病院、高等学校等地域の日常生活の中心となる機能が立地
７.「混雑」とは、国道・都道府県道等（ＶＩＣＳによる渋滞情報を提供している市町村道を含む）において、朝夕のラッシュ時や休日の昼間の時間帯のうち平均速度が20ｋｍ／ｈ以下となる時間が１割以上を占めること。なお、平均速度20ｋｍ／ｈ以下の状態とは、信号交差点においては２回以上信号待ちとなる状態に概ね相当　※ＶＩＣＳとは、道路交通情報通信システム（Vehicle Information and Communication System）
８.「渋滞損失時間」とは、渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差を一定区間毎に算出し、合計したもの。例えばある１kmの区間を１日２万台の車が通行し、１台当たりの乗車人数が1.5人、渋滞が無い場合の所要時間は１分、実際の所要時間は3分である場合（数値はすべて平均値）には、当該区間の渋滞損失時間は２[万台／日]×1.5[人／台]×（2／60）[時間]×365[日]＝36.5[万人時間／年]と計算される。
９.「ＬＲＴ」とは、Light Rail Transit（次世代型路面電車システム）
10.「開かずの踏切」とは、電車の運行本数が多い時間帯において、遮断時間が40分/時以上となる踏切
11.「交通が集中する踏切」とは、「開かずの踏切」より遮断時間は短いものの、自動車や歩行者が集中していること等により、交通に大きな支障となっている踏切のことで、1日の踏切交通遮断量が５万台時以上の踏切、又は、自動車交通量に歩行者、自転車を加えた１日の踏切交通遮断量が５万台人時以上の踏切のうち歩行者と自転車のみの遮断量が２万台人時以上である踏切
12.「踏切遮断により地域の円滑な交通に支障が生じている踏切」とは、踏切道改良促進法第３条第１項の省令で定める立体交差化の指定基準に合致する踏切のこと。具体的には以下の要件に合致するもの
（立体交差化の指定基準）
１．１日の踏切交通遮断量が１万台時以上の踏切、又は、自動車交通量に歩行者、自転車を加えた１日の踏切交通遮断量が５万台人時以上の踏切のうち、歩行者と自転車のみの遮断量が２万台人時以上である踏切
２．遮断時間が４０分/時以上となる踏切　　等
13.「緊急輸送道路」とは、災害直後から、避難･救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線
14.「公共施設」とは、県庁、役場等の行政機関や、鉄道駅、空港、港湾及びインターチェンジ等の主要交通拠点
15.「道路面積率」とは、一定単位の市街地面積に占める道路面積の割合
16.「不燃領域率」とは、市街地面積に占める耐火建築物等の敷地及び幅員６ｍ以上の道路等の公共施設面積の割合
17.「死傷事故率」とは、車が１億km走る間に起こる死傷事故件数。１件/億台キロとは、例えば１万台の自動車が１万km走行した場合に、平均１件の死傷事故が発生することを意味する

18.「事故の危険性が高い通学路」とは、事故が発生しているまたは発生する恐れが大きいと認められる通学路で、以下の要件に合致するもの。（交通安全施設等整備事業の推進に関する法律第６条３項の政令に基づき、国家公安委員会及び国土交通大臣が指定。）

１．児童又は幼児が小学校(盲学校、ろう学校又は養護学校の小学部を含む)若しくは幼稚園又は保育所(以下これらを「小学校等」という)に通うため１日につきおおむね40人以上通行する道路の区間

２．前号に掲げるもののほか、児童又は幼児が小学校等に通うため通行する道路の区間で、小学校等の敷地の出入口から１キロメートル以内の区域に存在し、かつ、児童又は幼児の通行の安全を特に確保する必要があるもの

19.「安全上課題のある踏切」とは、開かずの踏切、前後の道路よりも歩道が狭あいな踏切、１日の踏切交通遮断量が５万台時以上の踏切、又は、自動車交通量に歩行者、自転車を加えた１日の踏切交通遮断量が５万台人時以上の踏切のうち、歩行者と自転車のみの遮断量が２万台人時以上である踏切

20.「安全な通行に支障をきたすおそれのある踏切」とは、踏切道改良促進法第３条第１項の省令で定める構造の改良の指定基準に合致する踏切のこと。具体的には以下の要件に合致するもの

１．１日の踏切交通遮断量が２千台時以上になり次のいずれかに該当するもの

①踏切道における車道の幅員と前後道路の幅員との差が１ｍ以上のもの

②踏切道に接続する道路の踏切道の区間の縦断こう配が４％以上のもの等

２．歩道の幅員が前後道路の歩道の幅員未満のもの

３．遮断時間が40分/時以上となる踏切　　等

21.「長寿命化修繕計画」とは、点検結果に基づき、必要な修繕・架替えの時期等を定めた計画。

22.「NO_2（二酸化窒素）」とは、物の燃焼で発生した一酸化窒素が空気中で酸化して生成されたもの

23.「SPM（浮遊粒子状物質）」とは、すす、土壌粒子等のうち、粒径が10マイクロメートル以下のもの

24.「NO_2及びSPMの環境基準」は以下のとおり

NO_2：１時間値の１日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下

（１年間を通じて得られた１日平均値のうち、低い方から数えて98%に該当する値を評価）

SPM：１時間値の１日平均値が0.10mg/m3以下であり、かつ、１時間値が0.20mg/m3以下

（１年間を通じて得られた１日平均値のうち、高い方から数えて２%を除外した後の最高値を評価）

25.「騒音の状況を把握している国道、都道府県道」とは、地域の実情に応じて、騒音の環境基準の類型指定又は騒音規制法に基づく地域指定などがなされている地域を通過する国道、都道府県道

26.「騒音の環境基準」とは、環境基本法の規定に基づく、騒音に係る環境上の条件について生活環境を保全し、人の健康の保護に資する上で維持されることが望ましい基準

27.「騒音要請限度」とは、市町村長が都道府県の公安委員会に対して道路交通法の規定による措置を要請することができる基準

28.「中心市街地の主要な道路」とは、商業、業務等の様々な都市機能が集積し、市町村の中心としての役割を果たしている市街地における国道、都道府県道及び主要な市区町村道

29.「料率」とは、高速道路の距離あたりの単価

参　　考

１．道路の中期計画（素案）の説明資料

１．策定の趣旨

２．計画の基本的な事項

３．計画において取り組む主な政策課題と整備目標・重点方針

２．政策課題の現状

３．高規格幹線道路の点検結果の概要

４．中期計画の効果

５．道路事業の整備効果

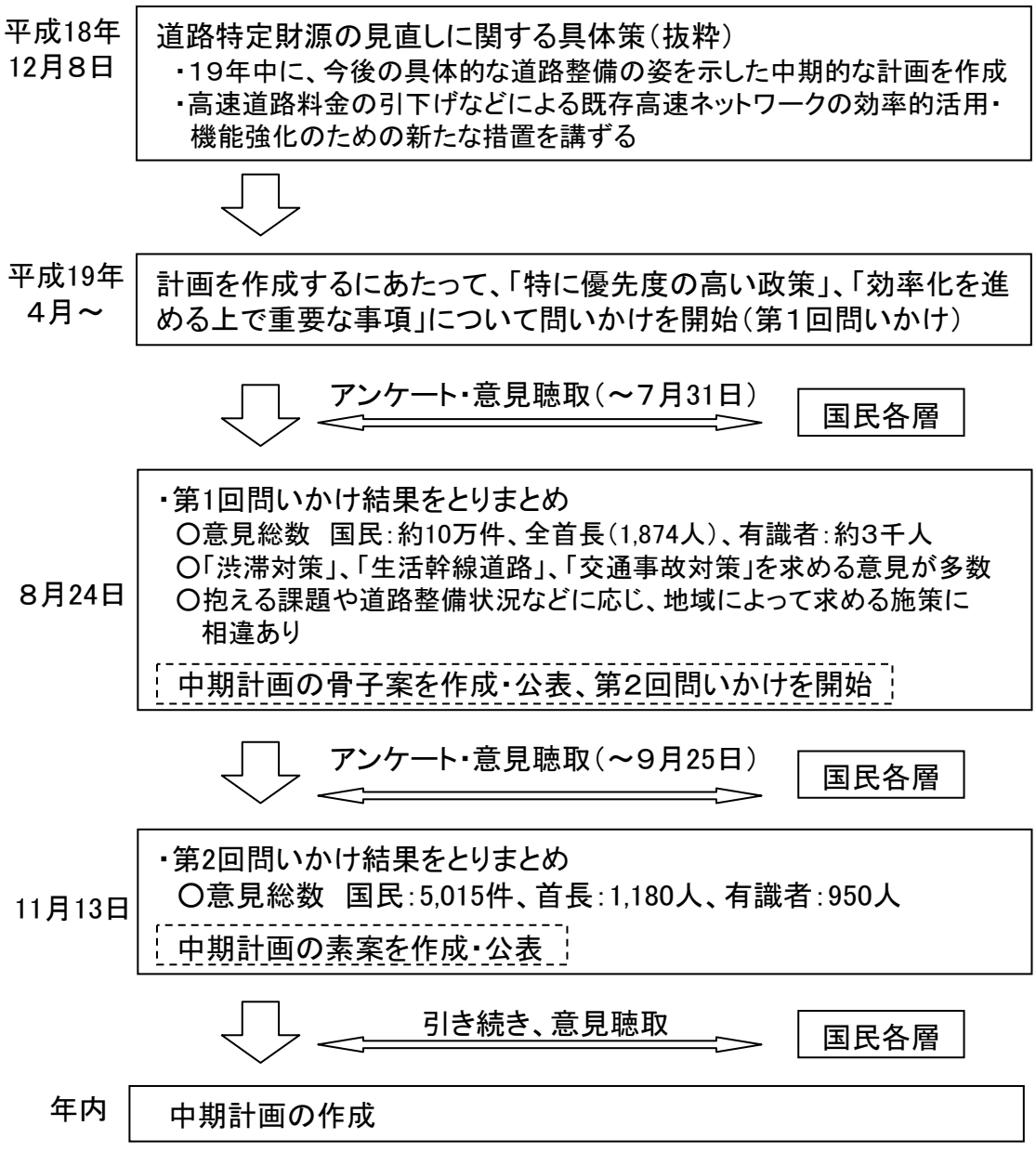
参考1.　道路の中期計画（素案）の説明資料

1. 策定の趣旨

人口減少や道路ストックの更新投資が本格化するまでの今後10年間を対象として、将来の我が国経済社会が、競争力、成長力が確保され、また、安全・安心で活力ある地域社会が維持されたものとなるよう、今後の具体的な道路整備の姿を分かりやすく示した中期的な計画（以下、「中期計画」という。）を作成することが必要である。

このため、本年4月以降、2回にわたり国民各層の幅広い意見を聴いてきたところであり、その結果等を踏まえ、中期計画の素案を作成した。本案について、さらに意見を求め、年内に中期計画を作成する。

【これまでの検討経緯と今後のスケジュール（予定）】



2. 計画の基本的な事項

（1） 計画の対象

計画の対象となる事業は、国が負担または補助する事業を基本とする。ただし、整備の達成のために講じる施策については、地方公共団体が単独で行う事業も含まれ得るものとする。

（2） 計画期間

計画期間は、国民の視点に立った分かりやすい成果を提示するとの観点や道路事業の実施に要する期間を考慮し、平成20年度を初年度とし10年間とする。

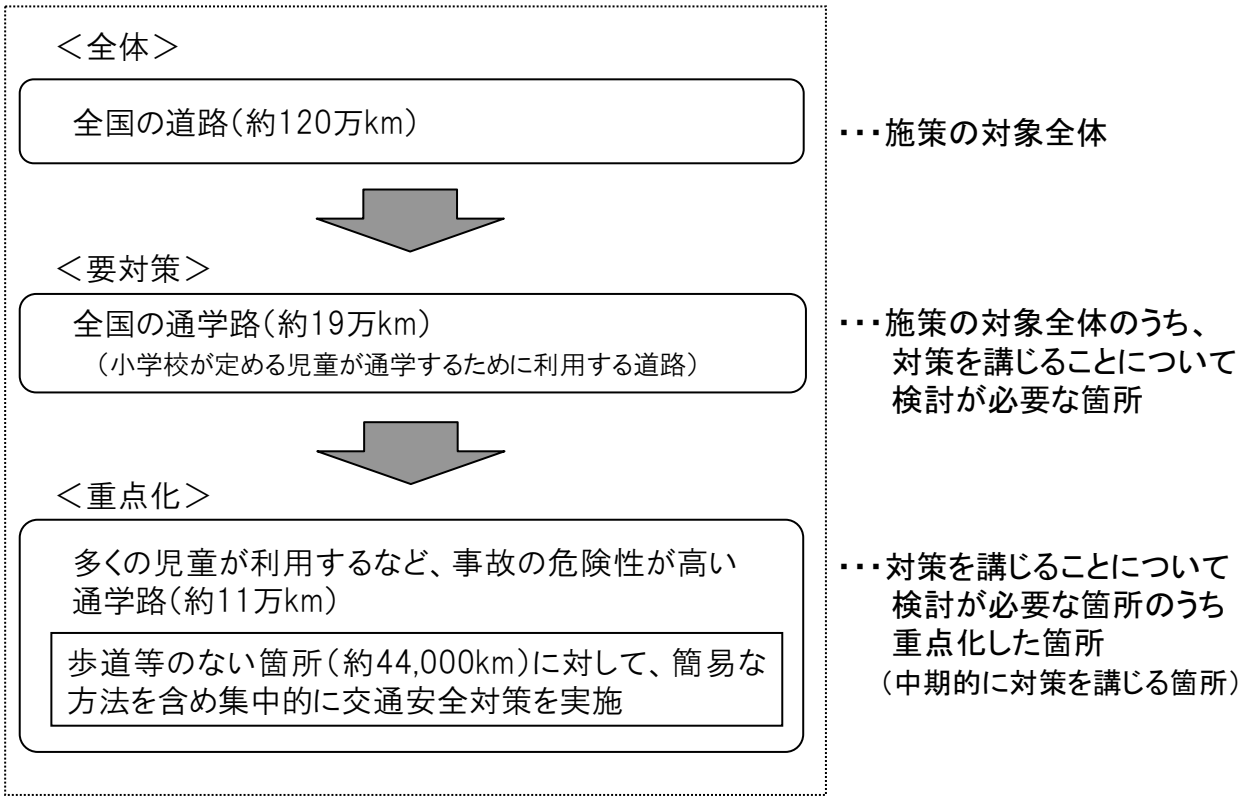
なお、今後の社会経済の動向や財政事情等を勘案しつつ、必要に応じ計画を見直す。

（3） 計画の推進にあたっての基本的視点

1）選択と集中による効果的な事業の実施

国民の意見を聴きながら、客観的データを用いつつ、政策課題毎に、施策の対象全体から中期的に対策を講じる箇所に重点化する過程を明確にした重点方針に基づき、選択と集中による効果的な事業を実施する。

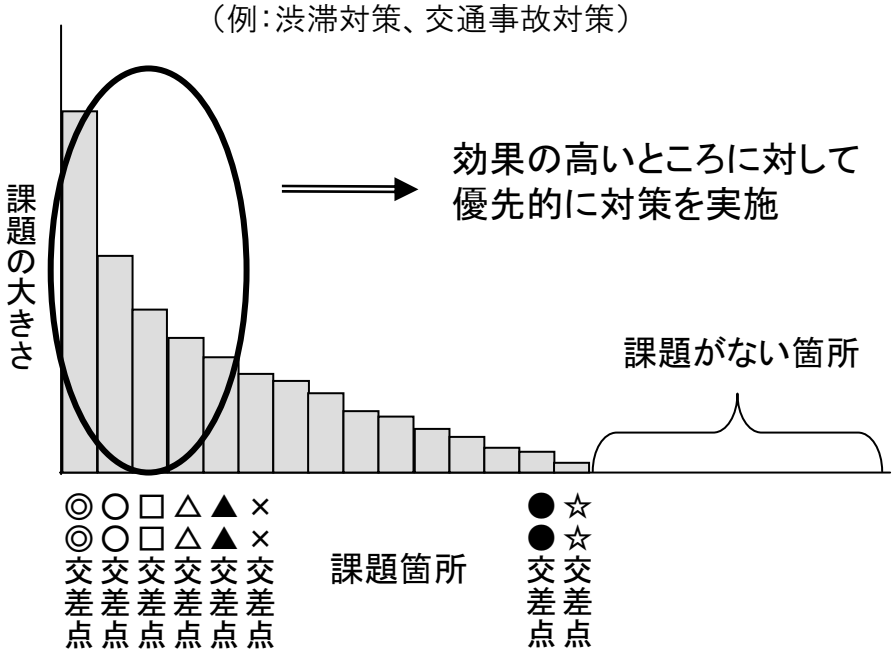
【重点方針の例（通学路の歩道整備）】



＜重点方針の基本的考え方＞

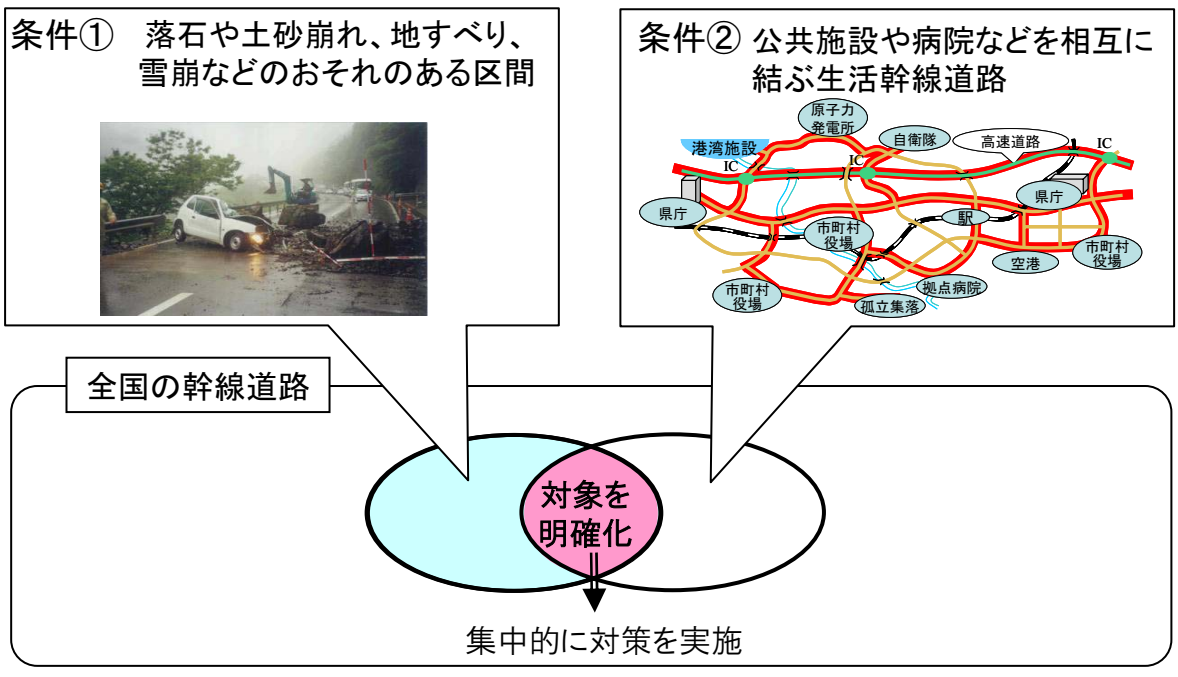
自動車交通によって生じる課題を解決する施策については、客観的データを用いて効果を重視し、効果の高いところに対して優先的に対策を実施。

（例：渋滞対策、交通事故対策）



安全・安心な国民生活を維持する施策等については、地域の実情を踏まえて対象とする課題や道路などの条件を明確にし、条件に合致するところに対して集中的に対策を実施。

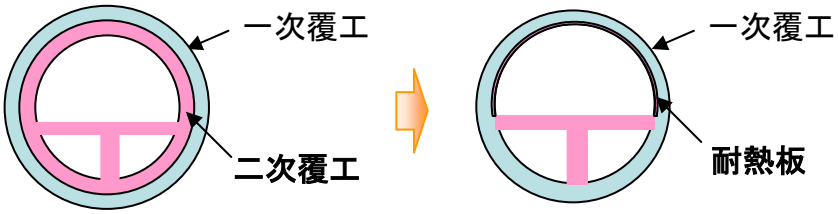
（例：防災・防雪対策）



2）厳格な事業評価の実施とコスト縮減の推進

① 新規採択時から事業完了後まで事業評価の厳格な運用を実施し、事業の効率性と実施過程における透明性の向上を図る。

② これまでのコスト縮減に対する取り組みを踏まえ、品質の確保を図りつつ、設計・計画段階から維持・管理・更新に至るすべてのプロセスにおいて、引き続きコスト縮減の取り組みを推進する。



シールドトンネルの二次覆工を省略することにより、トンネル内空断面を縮小

【トンネル構造の見直し】

③ 調査・設計、用地取得、埋蔵文化財調査、工事等の各段階において徹底した工程管理を実施し、円滑な事業の執行を図るとともに、供用目標や進捗状況の積極的な公表を行う。

④ 民間企業等による工期短縮、コスト縮減等に関する技術開発を積極的に支援する。

3）既存道路の効率的、効果的な利用

＜既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化＞

① 都市部の深刻な渋滞の解消・地域活性化の支援・物流の効率化等を図るため、料金施策やスマートインターチェンジの整備等を促進する。

＜渋滞緩和のための取り組み＞

② 渋滞の緩和を図るため、公共交通機関や自転車の利用促進等TDM[参1]施策の推進や、改良再生の視点を踏まえた交差点改良等の実施、信号制御の高度化、違法駐車取り締まりの強化等公安委員会が実施する施策と連携した取り組みを推進する。

＜路上工事の縮減＞

③ 路上工事については、地域毎に策定する行動計画に基づき、共同施工等による工事量の縮減、年度末工事の抑制の徹底など、抜本的な路上工事対策を実施する。



渋滞長を計測し、
一定以上になると工事を休止



ガス工事の予定



水道工事の予定



同時期に共同施工し
工事日数を削減

【路上工事縮減のための取り組み】

＜参＞1．TDM:Transportation Demand Management（交通需要マネジメント）

＜情報提供等による効率的・効果的な利用＞

④ 安全運転支援や道路交通情報提供の高度化等に必要なシステムの整備とそれに対応した車載器の普及促進により多様なサービスの展開を図るなどITS[参2]を推進する。

⑤ 災害発生時の二次災害の防止や不安解消のため、通行可能なルートの情報や解除の見通しも含めた通行規制情報等を、利用者に速やかに提供する取り組みを実施する。

⑥ 観光客等に対して目的地への分かりやすい道案内手法の導入や各種情報提供手段の連携等による情報提供の充実を図る。

＜計画的な道路管理＞

⑦ 橋梁等既存ストックの長寿命化を図るため、点検に基づき損傷が軽微な段階から対策を行う予防保全を実施する。併せて、これを支援する産・官・学による技術開発を推進する。

4）透明性・公正性の確保

① 事業の各段階において積極的な情報公開に努めること等により透明性を確保する。

② 事業の実施にあたって、地域のニーズや課題等を把握するとともに、地域住民と情報の共有化を図り、意見が反映される取り組みを推進する。

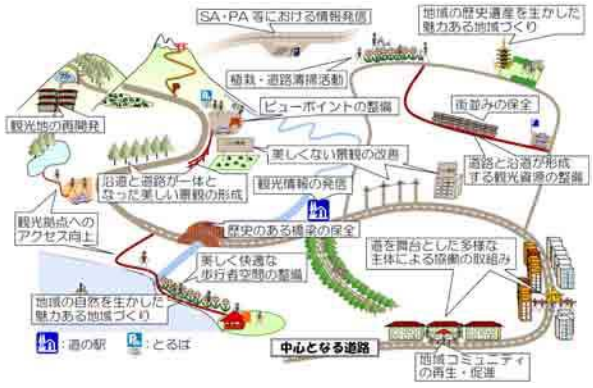
③ 公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律及び公共工事の品質確保の促進に関する法律の厳格な運用を図るとともに、価格と品質による総合的な競争が実現される入札契約方式の導入に努める。

5）多様な主体との連携

① 地方公共団体等との適切な役割の分担の下に、地方の自主性を尊重し、これらとの連携による効果的な道路整備を推進する。

② 地域住民等と連携・協働し、地域のニーズに即した道路行政を推進する。

③ 多様な主体による協働の下、観光の振興や地域の活性化、道路景観の形成に資する日本風景街道などの取り組みを推進する。



【日本風景街道のイメージ】

＜参＞2. ITS：Intelligent Transport Systems（高度道路交通システム）

＜計画において取り組む主な政策課題＞

（1）国際競争力の確保

基幹ネットワークの整備
- ・高規格幹線道路や地域高規格道路の効率的な整備
- ・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　等

（2）地域の自立と活力の強化

生活幹線道路ネットワークの形成
- ・地域高規格道路の整備
- ・現道拡幅による隘路の解消　等

慢性的な渋滞への対策

○渋滞対策
- ・環状道路・ﾊﾞｲﾊﾟｽの整備、公共交通利用の支援　等

○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　等

（3）安全・安心の確保

防災・減災対策

○耐震対策
- ・橋脚の補強、落橋防止装置の設置　等

○防災・防雪対策
- ・斜面対策、雪崩対策、事前通行規制の緩和　等

○安心な市街地形成
- ・面的な市街地整備　等

交通安全の向上

○交通事故対策
- ・道路の事故対策、自転車走行環境の整備　等

○通学路の歩道整備
- ・歩道等の整備、カラー舗装や防護柵の設置　等

○踏切の安全対策
- ・踏切内の歩道拡幅、立体横断歩道橋の設置　等

安全・安心で計画的な道路管理

○橋梁等の修繕・更新
- ・予防保全の実施　等

○維持管理
- ・地域性を踏まえた維持管理　等

（4）環境の保全と豊かな生活環境の創造

地球温暖化対策
- ・環状道路整備、自転車道の整備、道路緑化　等

道路環境対策

○大気質対策
- ・交差点改良、植樹帯の設置　等

○騒音対策
- ・遮音壁、低騒音舗装　等

生活環境の向上

○バリアフリー化
- ・幅広歩道整備、歩道段差解消、駅前広場整備　等

○無電柱化
- ・電線共同溝等の整備　等

（5）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高速道路の有効活用

○既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化

＜目標一覧＞

政策課題名	目標
基幹ネットワークの整備	・基幹ネットワークについては、地方の中心都市を連絡するなどネットワークとしての機能を概ね確保 ・拠点的な空港・港湾から高速道路等へのアクセス率を欧米並みの約9割に改善 ・既に供用している国際物流基幹ネットワークについては、国際標準コンテナ車の通行が支障となる区間を概ね解消
生活幹線道路ネットワークの形成	・生活幹線道路について、定時性や速達性を備えたネットワークとしての機能を確保することにより、地域において安全で快適な移動を概ね実現 ・地方部において、市町村の中心部から複数の高次・救急医療施設への60分での移動を概ね達成 ・生活中心都市と市町村の中心部間の60分での移動を概ね達成
渋滞対策	・全国の幹線道路について渋滞損失時間を約3割削減（約10兆円→約7兆円）
開かずの踏切等を除却する対策	・国道、都道府県等に残る開かずの踏切について概ね解消 ・全国の踏切遮断による損失時間を約3割削減
耐震対策	・大規模な地震の発生時において、緊急輸送道路全線についてすべての橋梁の落橋・倒壊を防止 ・緊急輸送道路のうち、広域応援部隊等の移動のための県庁所在地間を結ぶ道路については、すべての橋梁の重大な損傷を防止
防災・防雪対策	・豪雨・豪雪時においても、公共施設や病院などを相互に結ぶ生活幹線道路の安全な通行を確保
安心な市街地形成	・地震時等において大規模な延焼の可能性がある市街地を建築物の不燃化と連携することで概ね解消
交通事故対策	・国道および都道府県道等の死傷事故率について、5年間で死傷事故率約1割削減を目指すとともに、引き続き、より安全・安心な道路交通環境の実現を目指す
通学路の歩道整備	・小学校等に通うため多くの児童が利用するなど、事故の危険性が高い通学路については、安全・安心な歩行空間を概成
踏切の安全対策	・踏切を安全に通行できるよう安全上課題のある踏切をすべて解消
橋梁等の修繕・更新、維持管理	・安全な通行を確保できる道路橋の寿命を100年以上に長寿命化
地球温暖化対策	・道路整備等により、自動車交通の年間CO2排出量を、10年後までに約1,600万t-CO2削減
大気質対策	・NO2及びSPMの環境基準を概ね達成
騒音対策	・騒音の状況を把握している国道、都道府県道について、夜間騒音要請限度を概ね達成
バリアフリー化	・5,000人/日以上が利用する駅等周辺において、駅、官公庁施設、病院等の相互間をバリアフリー化して連絡 ・市町村の中心地区においても、官公庁施設、病院等の相互間をバリアフリー化して連絡
無電柱化	・中心市街地の主要な道路については、欧米のレベルの無電柱化を達成 ・市街地における県庁所在地間を結ぶ緊急輸送道路で災害時の電柱倒壊により通行の支障となる道路、及び歴史的街並みを保全すべき地区等の道路についても無電柱化を概ね達成
既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化	・有料道路の料金割引を実施し、渋滞解消、地域活性化等の政策的課題の解決に貢献 ・スマートインターチェンジの整備等により、高速道路利用者の利便性、安全性を向上

3. 計画において取り組む主な政策課題と整備目標・重点方針

（1） 国際競争力の確保

・基幹ネットワークの整備

基幹ネットワークの整備

○背景・現状

・近年、経済活動の広域化が進展すると共に、東アジア諸国の経済成長により国際競争が激化。人・モノの流れの効率化による国際競争力の強化が課題であり、東アジアの交通ネットワークとの連携を意識しつつ早期にネットワークの強化を図ることが重要

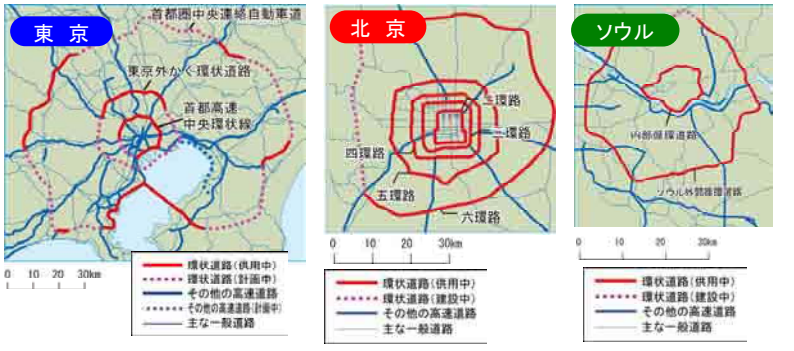
・高規格幹線道路の整備済み延長は9,047kmであり、高速ネットワークが連続していない

・これに加え、

◇拠点的な空港・港湾[参1]から高速道路等へのアクセス率[参2]は、欧米が約9割あることに比べわが国は69%と低い水準

◇既に供用している国際物流基幹ネットワークについても橋梁の強度やトンネルの高さの問題などから国際標準コンテナ車[参3]の通行に支障のある区間が32区間（約450km）存在

等から、国際物流に対応した基幹ネットワークが不十分



計画延長	521km
開通延長	209km
整 備 率	40%

（H19.9月末現在）

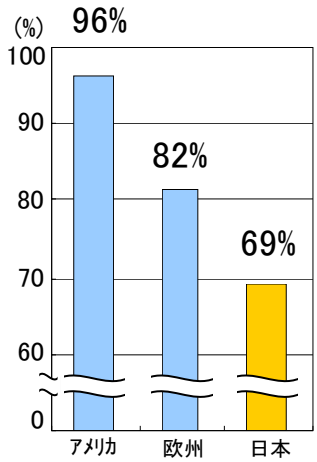
計画延長	436km
開通延長	379km
整 備 率	87%

（H19.6月末現在）

計画延長	167km
開通延長	160km
整 備 率	96%

（H19.3月末現在）

【東アジアの主要都市と東京の環状道路の整備状況】



【拠点的な空港・港湾から高速道路等へのアクセス率】

○目標

・基幹ネットワークについては、地方の中心都市を連絡するなどネットワークとしての機能を概ね確保

・拠点的な空港・港湾から高速道路等へのアクセス率を欧米並みの約9割に改善

・既に供用している国際物流基幹ネットワークについては、国際標準コンテナ車の通行が支障となる区間を概ね解消

○取り組む内容

＜重点方針＞

高規格幹線道路（全体構想：約14,000km）をはじめとした、基幹ネットワークのうち、

①県庁所在地など主要都市間で、規格の高い道路で連絡されていない区間

②大都市の環状道路のうち、未だ整備がなされていない区間

③物流活動などの中核となる拠点的な空港・港湾へのアクセスが不十分な区間

④既に供用している国際物流基幹ネットワークにおいて、国際標準コンテナ車の通行の支障となる区間

などに重点をおいて整備を推進

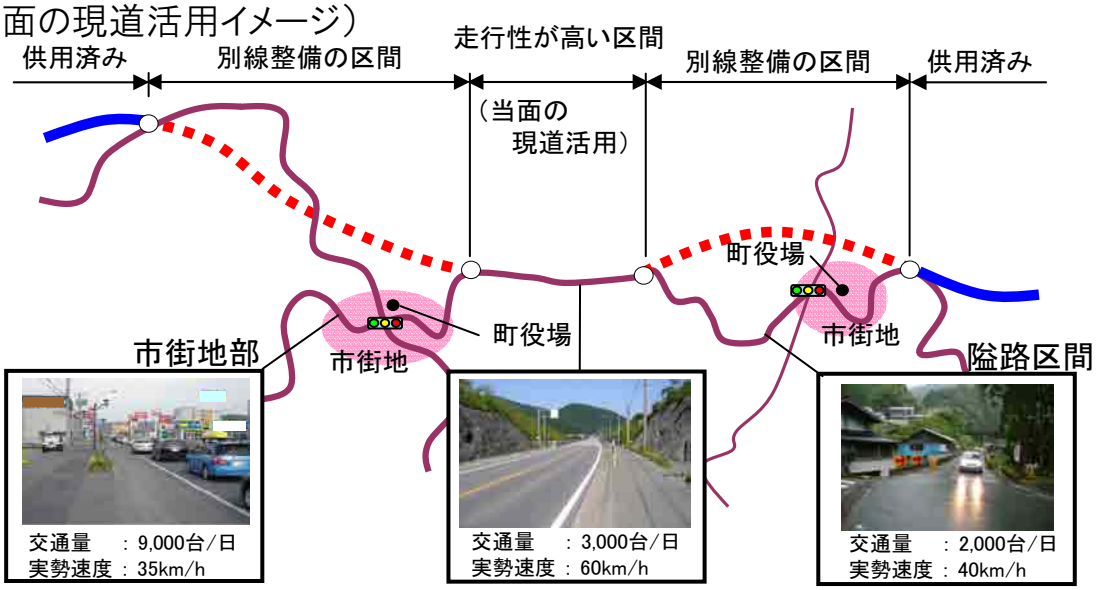
＜講じる施策＞

・高規格幹線道路や地域高規格道路などについて、早期にネットワークとして機能させるため、徹底したコスト縮減を図り、必要に応じ現道も活用しつつ、効率的な道路整備を推進

・拠点的な空港・港湾からICへのアクセス道路の整備を推進

・既に供用している国際物流基幹ネットワークについても、国際標準コンテナ車の通行に必要な耐荷力や空間を確保するため、橋梁補強や現道拡幅、バイパスの整備などの対策を実施

（当面の現道活用イメージ）



＜参＞1. 拠点的な空港・港湾：国際競争力強化の観点から重要であると考えられる空港・港湾であり、第1種空港、国際定期便が就航している第2種空港、特定重要港湾及び国際コンテナ航路、国際フェリー航路又は内貿ユニット航路の設定がなされている重要港湾のうち総貨物取扱量が1,000万t以上／年又は国際貨物取扱量が500万t以上／年の港湾（貨物取扱量は1996-2005年の平均）

2. 拠点的な空港・港湾から高速道路等へのアクセス率：10分以内に高速道路等のICへ到達可能な拠点的な空港・港湾の割合

3. 国際標準コンテナ車：ISO規格により、国際標準となっている長さ40フィート（約12m）、高さ2.9mのコンテナを積載したトレーラ。最大積載時の車両総重量が44t、高さ4.1m
ISO：International Organization for Standardization（国際標準化機構）

（参考）

＜拠点的な空港・港湾からICへのアクセス改善の重点方針＞

＜重点方針＞

全国の空港・港湾（1,158箇所）

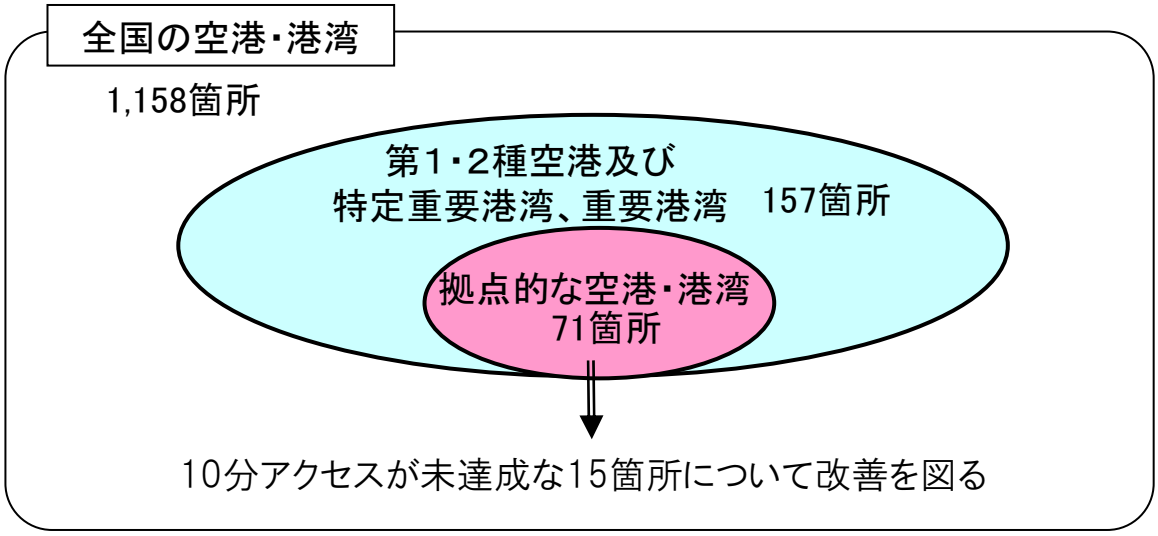
↓

第1・2種空港及び特定重要港湾、重要港湾（157箇所）

↓

拠点的な空港・港湾（71箇所）
（わが国の国際競争力を強化・維持していく拠点的な空港・港湾）

10分アクセスが未達成な箇所（15箇所）について改善を図る



＜国際標準コンテナ車の通行支障区間の解消の重点方針＞

＜重点方針＞

全国の道路（約120万km）

↓

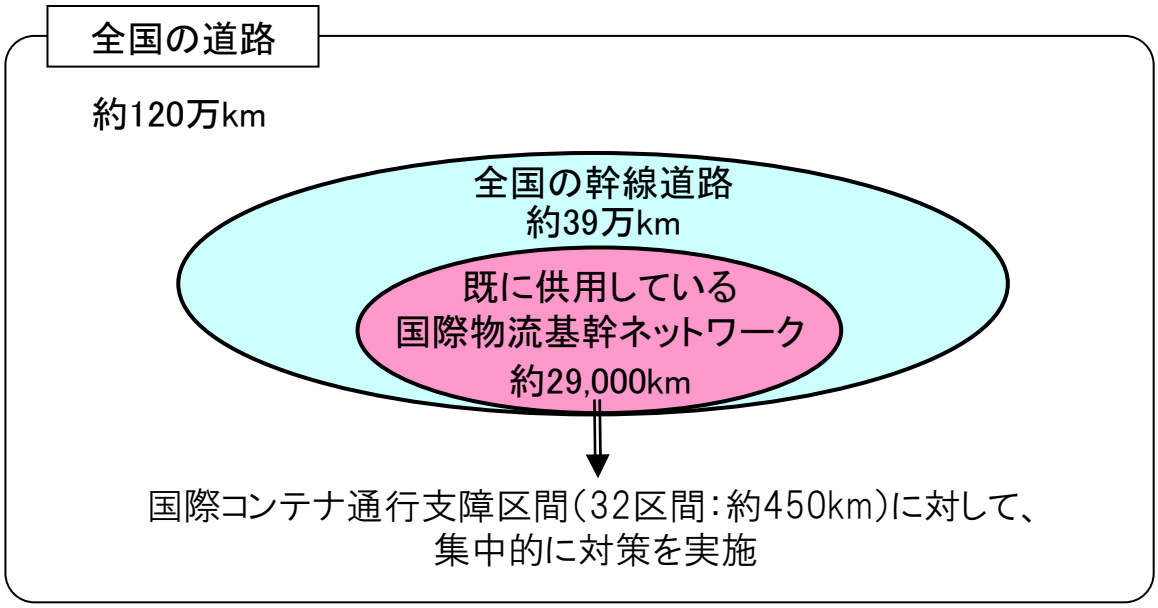
全国の幹線道路（約39万km）

↓

既に供用している国際物流基幹ネットワーク（約29,000km）

（港湾等から工場などの物流拠点へ積み替えなく通行できる道路網で、高速道路や国道など物流の観点から重要な幹線道路網）

国際コンテナ通行支障区間（32区間:約450km）に対して、集中的に対策を実施



（2） 地域の自立と活力の強化

1）ネットワークの形成

生活幹線道路ネットワークの形成

○背景・現状

・地方部を中心に日常生活における人の移動の約9割を自動車に依存しており、これを支える幹線道路の整備や機能向上は不可欠

・また、医師不足から救急医療施設がここ5年間で約1割減少しており、救急医療施設へのアクセスを確保する幹線道路ネットワークの整備は急務（救急告示医療施設　5,098箇所(H12.4)→4,712箇所(H17.4)）

・全国の道路（約120万km）のうち、市町村の中心部や主要施設を相互に連絡するなど生活幹線道路（約17万km）でも

・救急車など緊急車両がスムーズに走行できない箇所
・路線バスなど安全な運行に支障が生じる箇所

などの移動支障区間が多数存在し、十分な定時性・安全性が確保できていない状況



【救急車のスムーズな走行ができない】



【路線バスの安全な運行に支障】

○目標

生活幹線道路について、定時性や速達性を備えたネットワークとしての機能を確保することにより、地域において安全で快適な移動を概ね実現

・地方部において、市町村の中心部から複数の高次・救急医療施設への60分での移動を概ね達成
・生活中心都市[参1]と市町村の中心部間の60分での移動を概ね達成

＜参＞1. 生活中心都市：地方生活圏のうち、二次生活圏の中心都市であり、商店街や総合病院、高等学校等地域の日常生活の中心となる機能が立地

○取り組む内容

＜重点方針＞

全国の道路（約120万km）

↓

生活幹線道路（約17万km）

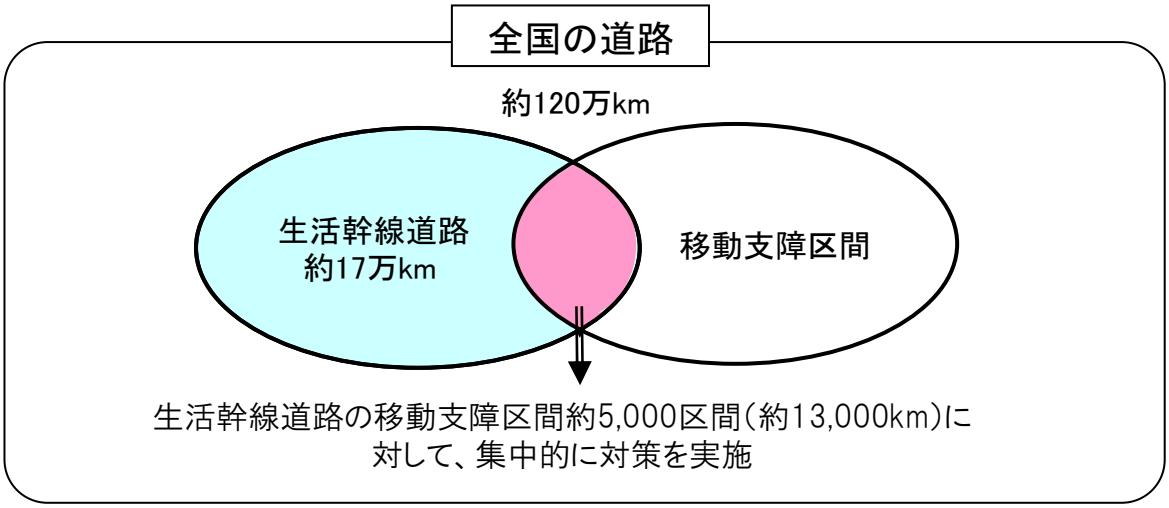
（市町村の中心部と基本的な生活エリアや病院、学校、工業団地、観光施設、IC等多くの人が利用する施設等を相互に連絡[参2]）

↓

生活幹線道路の移動支障区間約5,000区間（約13,000km）に対して、集中的に対策を実施

（急勾配や急カーブ、幅員が狭い部分が存在し、自動車のスムーズな走行やすれ違いに影響を及ぼす区間）

注）対象とする施設等は現在のものを想定しており、今後施設等の設置・撤去に伴い、生活幹線道路が変わることがある。



＜講じる施策＞

・地域高規格道路の整備、現道拡幅及びバイパス整備等の隘路の解消[参3]の推進

＜参＞ 2. 市町村合併前の旧市町村間の連絡を含む
3. すべて2車線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

2）慢性的な渋滞への対策

渋滞対策

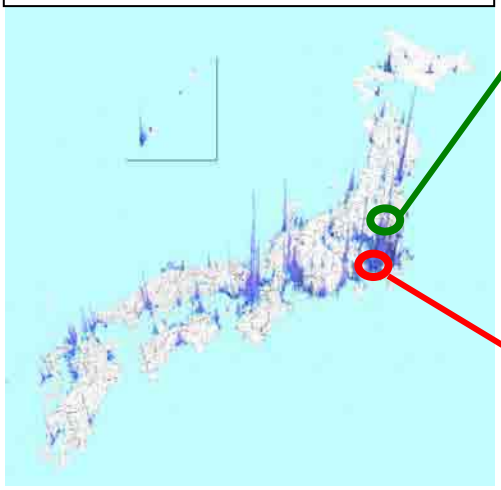
○背景・現状

・大都市圏では、人口、交通が集中し慢性的な渋滞が発生するとともに、地方都市圏においても、朝夕のラッシュ時間帯を中心に激しい渋滞が発生

・渋滞による損失時間は年間約33.1億人時間（H18年度実績）に達しており、貨幣価値換算すると約10兆円の損失に相当

・全国約2.3万箇所において混雑[参1]が発生し、そのうち日常的に混雑が発生しているのは、約9,000箇所

全国における渋滞損失の状況





朝夕の通勤時間帯を中心に
激しい交通渋滞が発生
【国道6号　福島県いわき市
中迎交差点付近の渋滞状況】



都心に用事の無い通過交通による
慢性的な交通渋滞が発生
【環状8号線　東京都杉並区
上高井戸1交差点付近の渋滞状況】

○目標

全国の幹線道路について渋滞損失時間[参2]を約3割削減
（渋滞損失額：約10兆円→約7兆円）

＜参＞1. 混雑：国道・都道府県道等（VICSによる渋滞情報を提供している市町村道を含む）において、朝夕のラッシュ時や休日の昼間の時間帯のうち平均速度が20km／h以下となる時間が1割以上を占めること。なお、平均速度20km／h以下の状態とは、信号交差点においては2回以上信号待ちとなる状態に概ね相当
VICS：Vehicle Information and Communication System（道路交通情報通信システム）

2. 渋滞損失時間：渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差を一定区間毎に算出し、合計したもの
例えばある1kmの区間を1日2万台の車が通行し、1台当たりの乗車人数が1.5人、渋滞が無い場合の所要時間は1分、実際の所要時間は3分である場合（数値はすべて平均値）には、当該区間の渋滞損失時間は2[万台／日]×1.5[人／台]×(2／60)[時間]×365[日]＝36.5[万人時間／年] と計算される。

○取り組む内容

＜重点方針＞

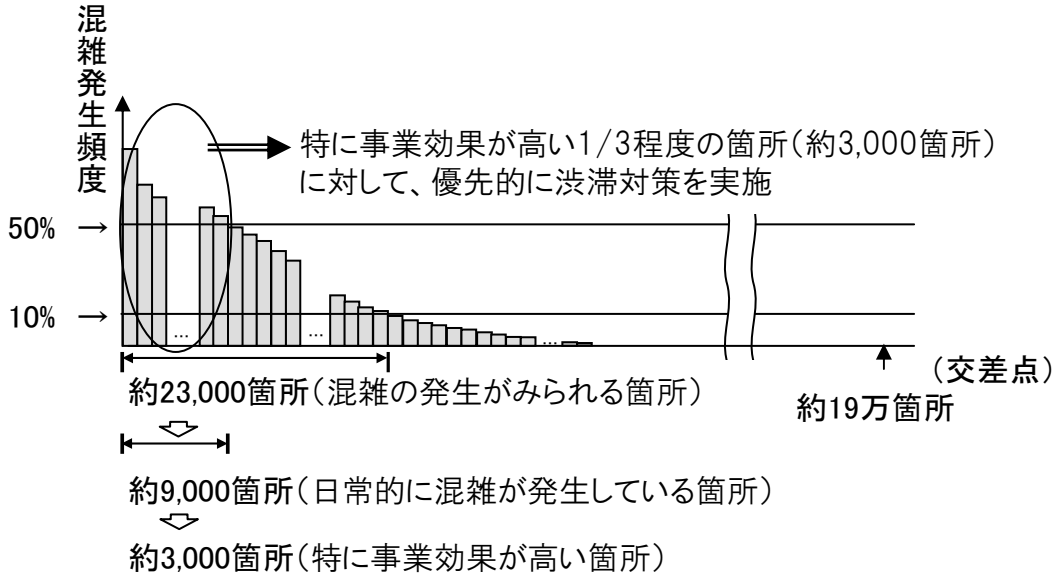
全国の信号交差点等の箇所（約19万箇所）
（うち、混雑の発生がみられる箇所は約23,000箇所
（朝夕のラッシュ時等において、混雑発生時間帯が10%以上を占める箇所））

↓

日常的に混雑が発生している箇所（約9,000箇所）
（朝夕のラッシュ時等において、混雑発生時間帯が50%以上を占める箇所）

↓

特に事業効果が高い1/3程度の箇所（約3,000箇所）に対して、優先的に渋滞対策を実施



＜講じる施策＞

・環状道路やバイパスの整備、交差点の立体化等交通容量拡大策の推進
・路上工事の縮減や有料道路における弾力的な料金施策の推進
・LRT[参3]の導入、交通結節点の改善、TDM施策等公共交通機関や徒歩・自転車への交通行動転換策の推進

＜参＞3. LRT：Light Rail Transit（次世代型路面電車システム）

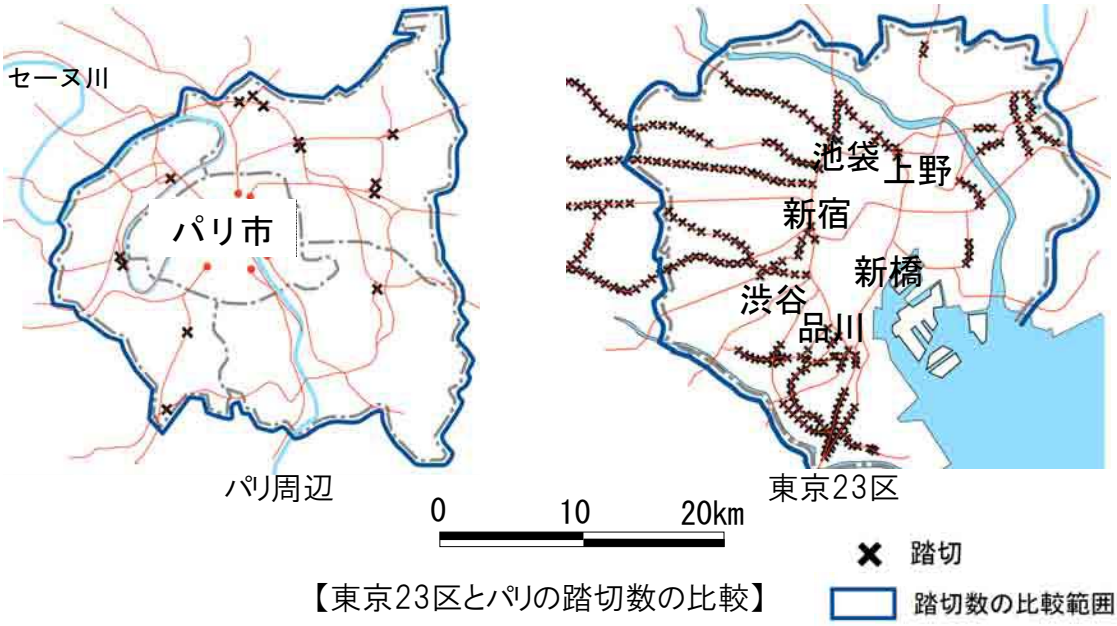
開かずの踏切等を除却する対策

○背景・現状

・全国の踏切（約3.5万箇所）の遮断による損失時間は年間約4.8億人時間

・東京23区の踏切数は、海外の主要都市と比べて非常に多く、ﾊﾟﾘの約50倍

・開かずの踏切[参1]は全国に約600箇所、交通が集中する踏切[参2]は全国に約800箇所存在し、電車の運行本数が多い時間帯において、長時間踏切が遮断



【東京23区とﾊﾟﾘの踏切数の比較】

踏切数

東京23区	ﾆｭｰﾖｰｸ	ﾛﾝﾄﾞﾝ	ﾍﾞﾙﾘﾝ	ﾊﾟﾘ
約700	122	10	46	14

【東京23区と海外の主要都市との踏切数の比較】

○目標

・国道、都道府県道等に残る開かずの踏切について概ね解消

・全国の踏切遮断による損失時間を約3割削減

＜参＞1. 開かずの踏切：電車の運行本数が多い時間帯において、遮断時間が40分/時以上となる踏切

2. 交通が集中する踏切：「開かずの踏切」より遮断時間は短いものの、自動車や歩行者が集中していること等により、交通に大きな支障となっている踏切のことで、1日の踏切交通遮断量が5万台時以上の踏切、又は、自動車交通量に歩行者、自転車を加えた1日の踏切交通遮断量が5万台人時以上の踏切のうち歩行者と自転車のみの遮断量が2万台人時以上である踏切

○取り組む内容

＜重点方針＞

全国の踏切（約35,000箇所）

↓

踏切遮断により地域の円滑な交通に支障が生じている踏切[参3]
（約4,300箇所）

↓

開かずの踏切（約600箇所）と交通が集中する踏切（約800箇所）の
約1,400箇所に対して、集中的に渋滞対策を実施

- ・開かずの踏切
  （遮断時間が40分以上となる踏切）
- ・交通が集中する踏切
  （自動車や歩行者・自転車が集中し、円滑な交通に支障が生じている踏切）

特に効果が高い3割程度の箇所（約400箇所）の踏切を除却

＜講じる施策＞

・連続立体交差事業や道路の立体化等の推進
・遮断時間適正化のための踏切遮断機の改良　等



【連続立体交差事業、道路の立体化のイメージ】



対策前の状況



現在の状況（対策実施中）

【JR中央線（武蔵小金井駅付近）
小金井街道踏切の状況】

＜参＞3.　踏切遮断により地域の円滑な交通に支障が生じている踏切：踏切道改良促進法第3条第1項の省令で定める立体交差化の指定基準に合致する踏切のこと。具体的には以下の要件に合致するもの
（立体交差化の指定基準）
1. 1日の踏切交通遮断量が1万台時以上の踏切、又は、自動車交通量に歩行者、自転車を加えた1日の踏切交通遮断量が5万台人時以上の踏切のうち、歩行者と自転車のみの遮断量が2万台人時以上である踏切
2. 遮断時間が40分/時以上となる踏切　等

（3） 安全・安心の確保

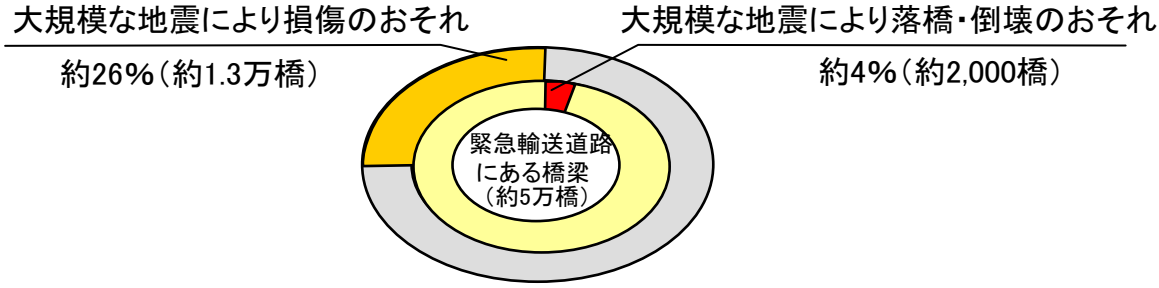
1）防災・減災対策

耐震対策

○背景・現状

・能登半島地震（平成19年3月）や新潟県中越沖地震（平成19年7月）が発生する中、大規模な地震はいつどこで発生してもおかしくない状況にあるとの認識が広まっている

・緊急輸送道路[参1]（約9万km）に存在する橋梁約5万橋のうち、大規模な地震により落橋・倒壊し通行不能となるおそれのある橋梁は約2,000橋、損傷し通行不能となるおそれのある橋梁は約1.3万橋存在



【緊急輸送道路に存在する橋梁（平成20年3月見込み）】



【阪神･淡路大震災により倒壊した橋梁】



【新潟県中越地震により損傷した橋脚】

○目標

・大規模な地震の発生時において、緊急輸送道路全線についてすべての橋梁の落橋・倒壊を防止[参2]

・緊急輸送道路のうち、広域応援部隊等の移動のための県庁所在地間を結ぶ道路については、すべての橋梁の重大な損傷を防止[参3]

＜参＞1. 緊急輸送道路：災害直後から、避難･救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線

2. 道路斜面や盛土等の対策も実施し、3日以内に通行を確保

3. 道路斜面や盛土等の対策も実施し、1日以内に通行を確保

○取り組む内容

＜重点方針＞

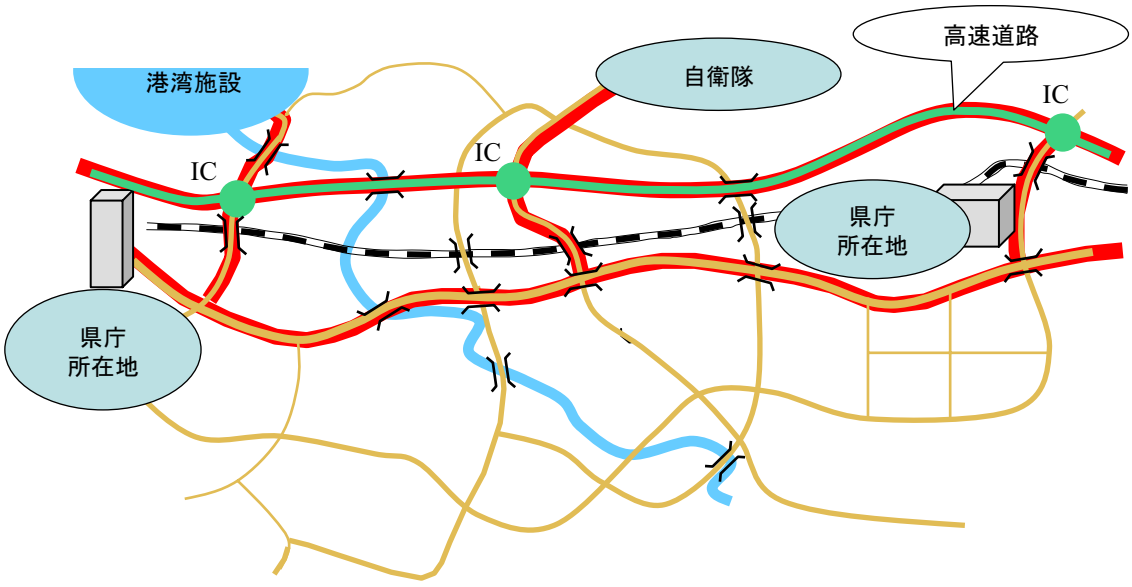
全国の橋梁（約15万橋）
（うち、緊急輸送道路に存在する橋梁は約50,000橋）

↓

大規模な地震により通行不能となるおそれのある橋梁（約15,000橋）
・落橋・倒壊のおそれのある橋梁（約2,000橋）
・損傷のおそれのある橋梁（約13,000橋）

↓

落橋・倒壊のおそれのある橋梁（約2,000橋）に加え、特に広域応援部隊等の移動のための県庁所在地間を結ぶ道路に存在する橋梁（約8,000橋）に対して、集中的に耐震対策を実施



【県庁所在地間を結ぶ緊急輸送道路のイメージ】

＜講じる施策＞

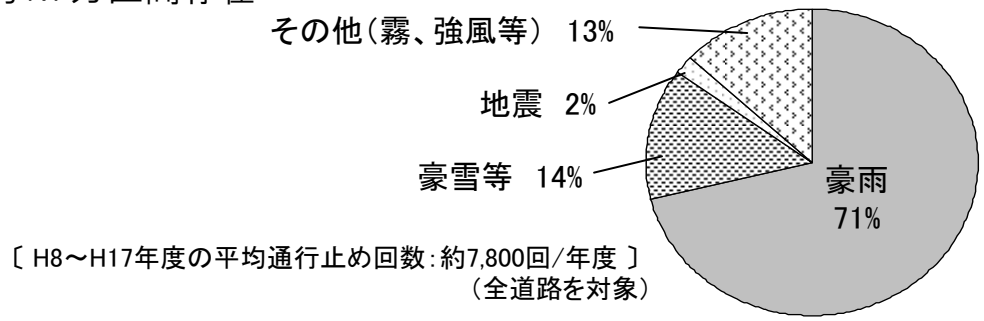
落橋を防止する装置の設置、鋼板やコンクリートによる橋脚の補強等の耐震対策を推進

防災・防雪対策

○背景・現状

・災害の発生又はそのおそれによる道路の通行止めは、年間約7,800回、通行止めの延べ時間は約200万時間にのぼり、その原因の約85%は豪雨・豪雪等

・幹線道路で、落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩などのおそれのある区間は約1.7万区間存在



【災害等による道路の通行止め原因】



【落石のおそれがある岩】



【土砂崩落による被害】



【防護ｺﾝｸﾘｰﾄによる斜面崩落防止】



【雪崩予防柵による雪崩対策】

○目標

豪雨・豪雪時においても、公共施設[参1]や病院などを相互に結ぶ生活幹線道路の安全な通行を確保

＜参＞1. 公共施設：県庁、役場等の行政機関や、鉄道駅、空港、港湾及びインターチェンジ等の主要交通拠点

○取り組む内容

＜重点方針＞

全国の道路（約120万km）
（うち、全国の幹線道路（約39万km））

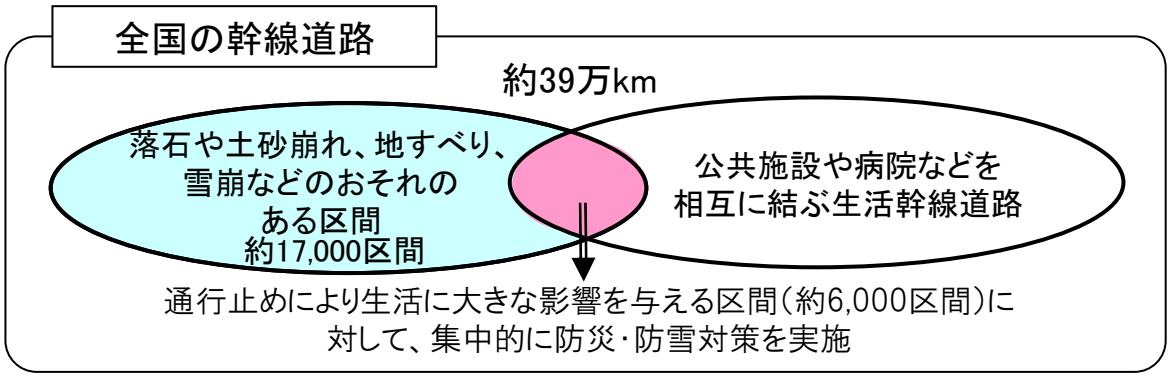
↓

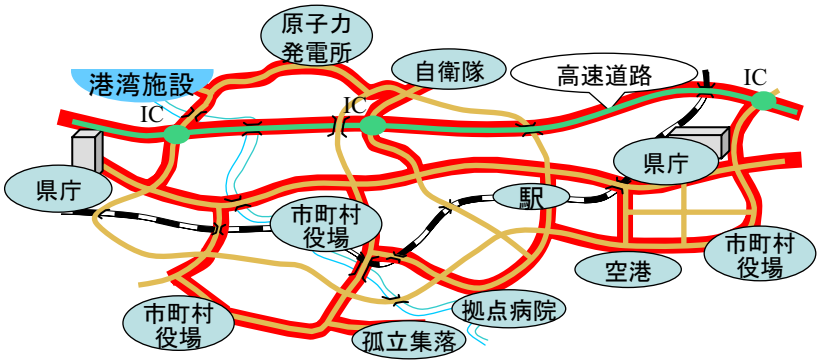
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩などのおそれのある区間
（約17,000区間、約50,000km）

↓

公共施設や病院などを相互に結ぶ生活幹線道路で、通行止めにより生活に大きな影響を与える区間（約6,000区間、約18,000km）に対して、集中的に防災・防雪対策を実施

注）対象とする公共施設等は現在のものを想定しており、今後公共施設等の設置・撤去に伴い、通行止めにより生活に大きな影響を与える区間が変わることがある。





【公共施設や病院などを相互に結ぶ生活幹線道路のイメージ】

＜講じる施策＞

・道路斜面や盛土等の防災対策、雪崩対策、災害のおそれのある区間を回避する道路の整備を推進

・また、過去の災害履歴や対策実績を踏まえ、事前通行規制の緩和・解消を推進

・併せて、津波発生時などにおいて人命の安全確保を図るため、避難に必要な道路の整備を推進

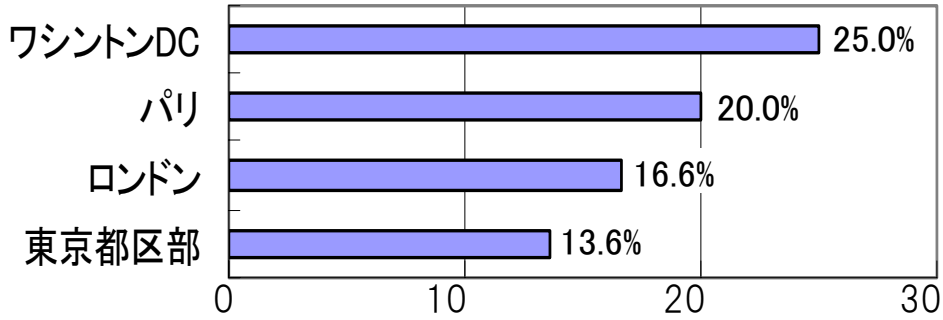
安心な市街地形成

○背景・現状

・木造家屋が建ち並び、道路面積の割合が低い場合、地震等の災害時に家屋の倒壊等により、道路が塞がり、避難や消火・救援活動等に支障をきたすおそれが高くなる

・このような防災上の懸念がある市街地が、全国には約1,500km^{2}存在

・例えば、東京都区部の道路面積率[参1]は、欧米の主要都市と比較して低い水準



【欧米と日本の主要都市の道路面積率の状況】

対策前



対策後



木造家屋が建ち並び、道路面積率が10.5%と低く、災害時に家屋の倒壊や大規模な延焼の可能性のある市街地における対策例

【安心な市街地形成の例】

○目標

地震時等において大規模な延焼の可能性がある市街地を建築物の不燃化と連携することで概ね解消

＜参＞1．道路面積率：一定単位の市街地面積に占める道路面積の割合

○取り組む内容

＜重点方針＞

全国の市街地面積（約13,000km²）

↓

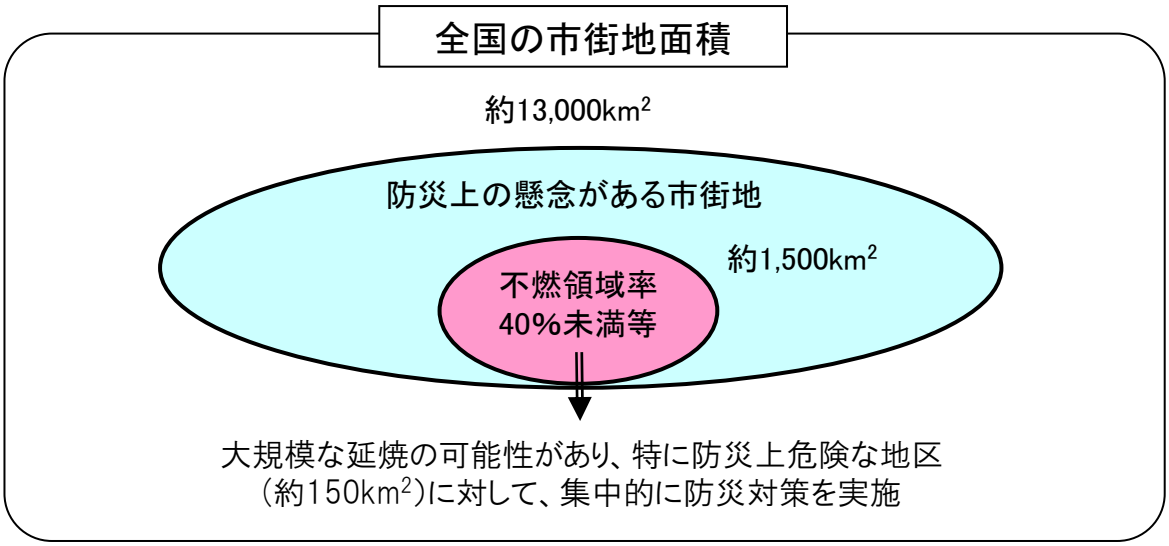
防災上の懸念がある市街地（約1,500km²）
（全国の市街地の約1割に相当）

・集積度合いの高い市街地（人口密度100人/ha以上）
・道路面積率の低い市街地（道路面積率18%以下）
〔阪神・淡路大震災時に被害の大きかった市街地に相当〕

↓

大規模な延焼の可能性があり、特に防災上危険な地区（約150km²）に対して、集中的に防災対策を実施
（東京23区（約621km²）の約1/4に相当）

木造家屋が建ち並ぶなど火災時に被害が大きい市街地
（燃え難さを示す不燃領域率[参2]40%未満等）
〔中央防災会議における市街地の安全性を確保する目標値〕



＜講じる施策＞

面的な市街地整備や延焼遮断帯、緊急車両の進入路・避難路として機能する道路の整備を推進

＜参＞2. 不燃領域率：市街地面積に占める耐火建築物等の敷地及び幅員6m以上の道路等の公共施設面積の割合

2）交通安全の向上

交通事故対策

○背景・現状

・全国の国道及び都道府県道等約18万kmでは、約45万件/年の事故が発生

・死傷事故率[参1]300件/億台キロ以上の区間（上位約6%）に事故の約31%が集中

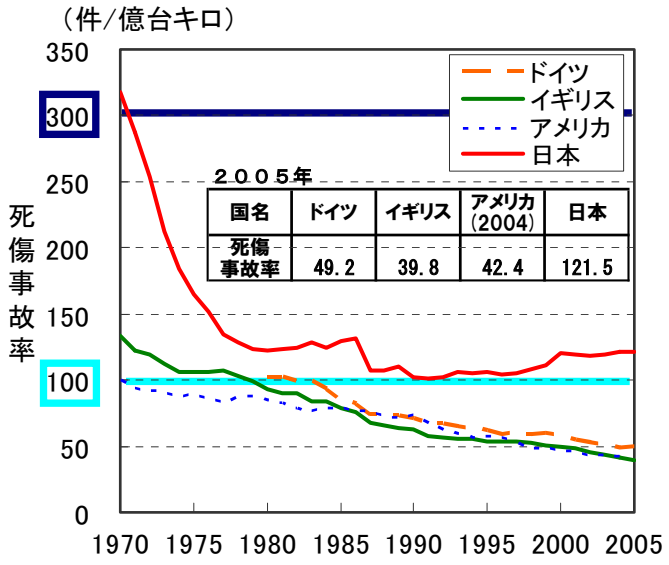
・死傷事故率100件/億台キロ以上の区間（上位約22%）に事故の約72%が集中





歩行者、自転車の横断が多く、右左折時に歩行者、自転車を見落とし接触する事故が多発

【愛知県名古屋市若宮北交差点付近の状況(死傷事故率約1,400件/億台キロ)】



【死傷事故率の推移】

死傷事故率300件/億台キロ

「交通戦争時代」といわれた昭和45年当時の死傷事故率（当時の交通事故死者数は1.7万人）

死傷事故率100件/億台キロ

全国の国道及び都道府県道等における平均値であり、欧米水準の約2.5倍

○目標

国道および都道府県道等の死傷事故率について、5年間で死傷事故率約1割削減を目指すとともに、引き続き、より安全・安心な道路交通環境の実現を目指す

＜参＞1. 死傷事故率：車が1億km走る間に起こる死傷事故件数。1件/億台キロとは、例えば1万台の自動車が1万km走行した場合に、平均1件の死傷事故が発生することを意味する

○取り組む内容

＜重点方針＞

全国の国道・都道府県道等（約71万区間）

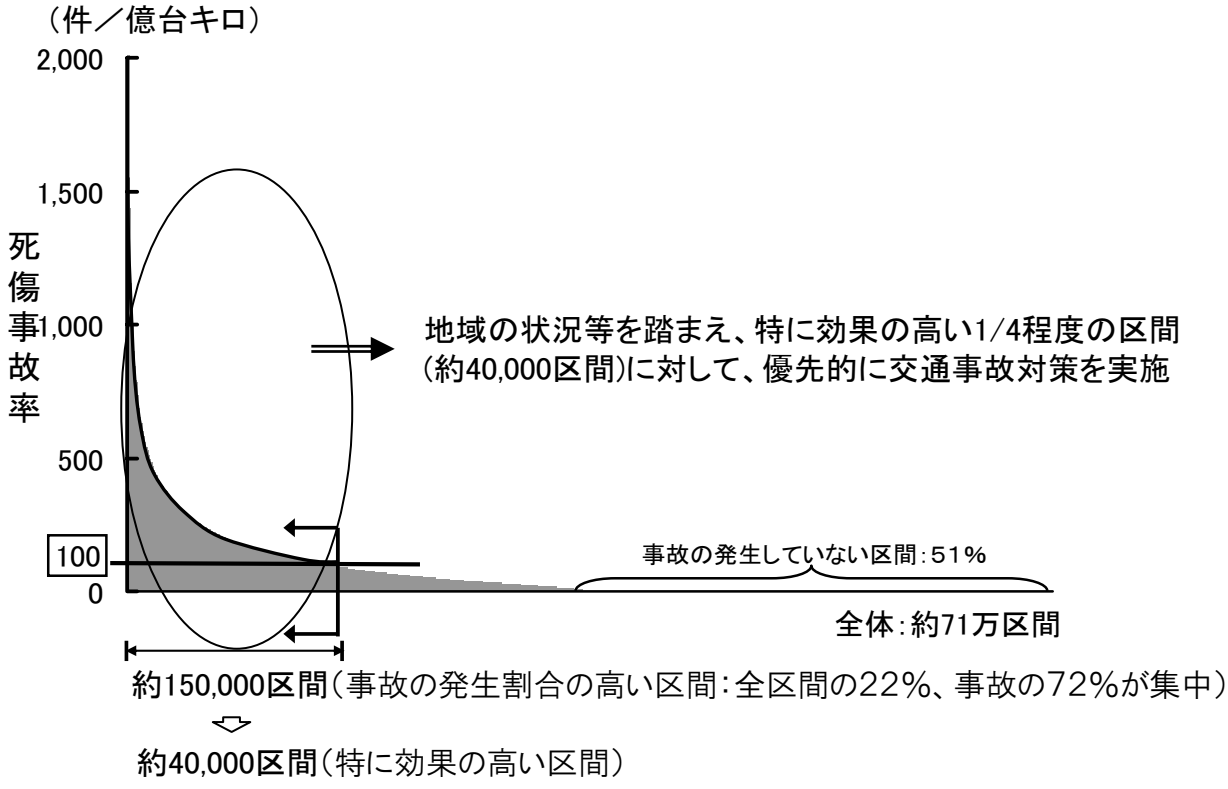
↓

事故の発生割合の高い区間（約15万区間）

（事故発生割合が、欧米水準の約2.5倍以上、国内の平均値以上
（死傷事故率100件/億台キロ以上））

↓

地域の状況等を踏まえ、特に効果の高い1/4程度の区間
（約40,000区間）に対して、優先的に交通事故対策を実施



＜講じる施策＞

・交差点改良や、防護柵・照明等の交通安全施設整備を推進
・併せて、生活道路の交通事故対策や自転車走行環境の整備を推進

通学路の歩道整備

○背景・現状

・歩道等の整備がされていない道路では、整備されている道路と比較して、歩行者が事故にあう確率が2車線道路で約4割高い

・多くの児童が利用するなど、事故の危険性が高い通学路[参1]は約11万kmあるが、そのうち歩道等がない箇所は約4.4万km（約40％）

・市街地など歩道等の整備が困難な地域では、カラー舗装や防護柵の設置等簡易な方法による歩行空間の確保に取り組み始めているところ

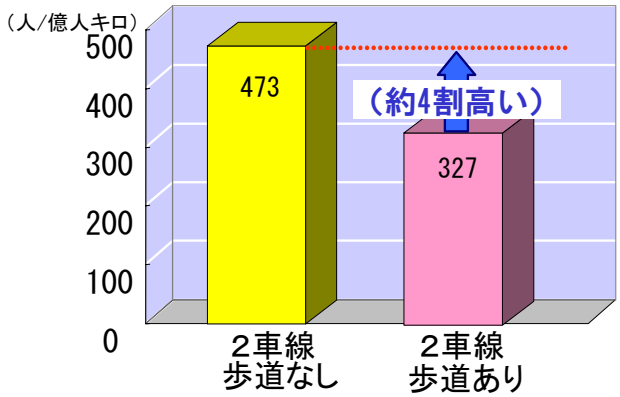


（千葉県鎌ヶ谷市）



（岐阜県揖斐郡揖斐川町）

【多くの児童が利用するなど、事故の危険性が高い通学路で歩道等がない例】



人対車両事故・交通量1万台/日以上・市街地を対象

【歩行者が事故にあう確率】



（東京都世田谷区）

【簡易な方法（カラー舗装）による歩行空間の確保事例】

○目標

小学校等に通うため多くの児童が利用するなど、事故の危険性が高い通学路については、安全・安心な歩行空間を概成

＜参＞1．事故の危険性が高い通学路：事故が発生しているまたは発生するおそれが大きいと認められる通学路で、以下の要件に合致するもの。（交通安全施設等整備事業の推進に関する法律第6条3項の政令に基づき、国家公安委員会及び国土交通大臣が指定。）

1．児童又は幼児が小学校（盲学校、ろう学校又は養護学校の小学部を含む）若しくは幼稚園又は保育所（以下これらを「小学校等」という）に通うため1日につきおおむね40人以上通行する道路の区間

2．前号に掲げるもののほか、児童又は幼児が小学校等に通うため通行する道路の区間で、小学校等の敷地の出入口から1キロメートル以内の区域に存在し、かつ、児童又は幼児の通行の安全を特に確保する必要があるもの

○取り組む内容

＜重点方針＞

全国の道路（約120万km）

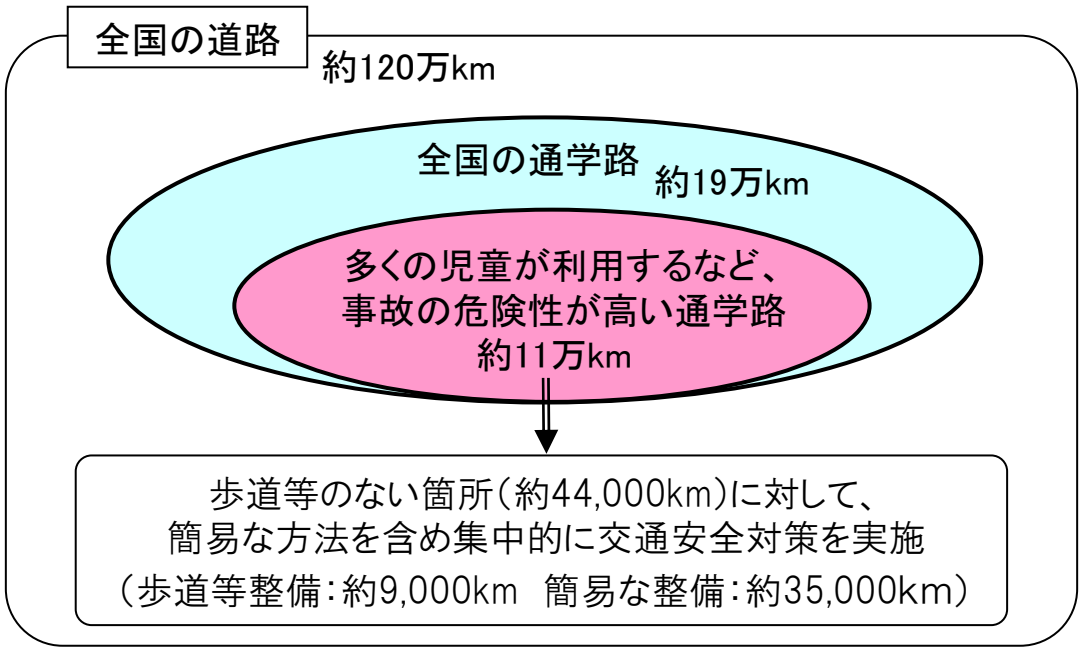
↓

全国の通学路（約19万km）
（小学校が定める児童が通学するために利用する道路）

↓

多くの児童が利用するなど、事故の危険性が高い通学路（約11万km）

歩道等のない箇所（約44,000km）に対して、簡易な方法を含め集中的に交通安全対策を実施



＜講じる施策＞

歩道等の整備のほか、簡易な方法として路肩のカラー舗装や防護柵の設置等を推進

踏切の安全対策

○背景・現状

・自動車や歩行者・自転車が多く前後の道路よりも歩道が狭い踏切など、安全上課題のある踏切[参1]は、約1,900箇所存在

・安全上課題のある踏切では、その他の踏切と比べて、事故発生率は3倍と高い

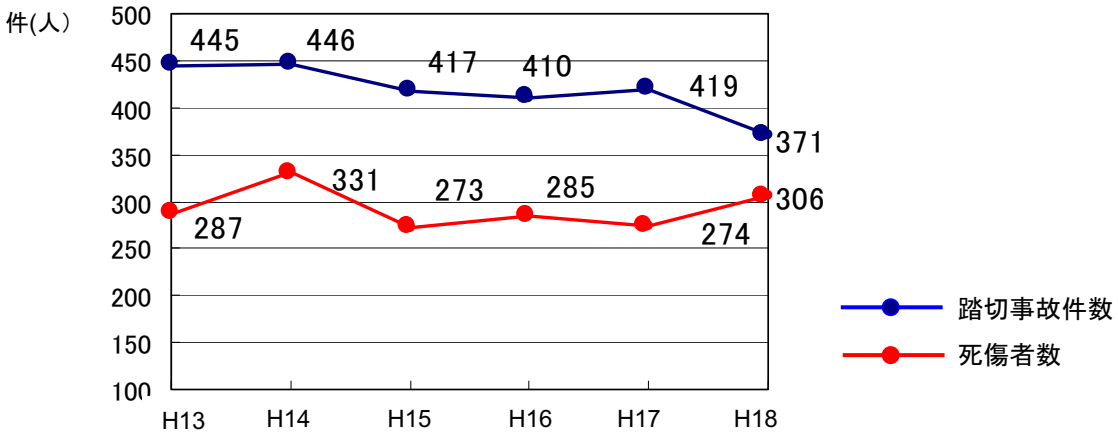
・踏切事故は毎年約400件、約300人もの死傷者が発生し、近年、横ばい傾向



踏切通過時に自動車と歩行者や
自転車が輻輳
【福岡県福岡市　相生踏切】

踏切別	踏切100箇所 当たりの事故件数
安全上課題 のある踏切	3.16
その他の踏切	1.07
全踏切	1.19

【踏切事故発生件数】



【踏切事故件数と死傷者数の推移】

○目標

踏切を安全に通行できるよう安全上課題のある踏切をすべて解消

＜参＞1. 安全上課題のある踏切：開かずの踏切、前後の道路よりも歩道が狭あいな踏切、1日の踏切交通遮断量が5万台時以上の踏切、又は、自動車交通量に歩行者、自転車を加えた1日の踏切交通遮断量が5万台人時以上の踏切のうち、歩行者と自転車のみの遮断量が2万台人時以上である踏切

2. 安全な通行に支障をきたすおそれのある踏切：踏切道改良促進法第3条第1項の省令で定める構造の改良の指定基準に合致する踏切のこと。具体的には以下の要件に合致するもの

1. 1日の踏切交通遮断量が2千台時以上になり次のいずれかに該当するもの
①踏切道における車道の幅員と前後道路の幅員との差が1m以上のもの
②踏切道に接続する道路の踏切道の区間の縦断こう配が4%以上のもの　等

2. 歩道の幅員が前後道路の歩道の幅員未満のもの

3. 遮断時間が40分/時以上となる踏切　　等

○取り組む内容

＜重点方針＞

全国の踏切（約35,000箇所）

↓

安全な通行に支障をきたすおそれのある踏切[参2]（約7,700箇所）

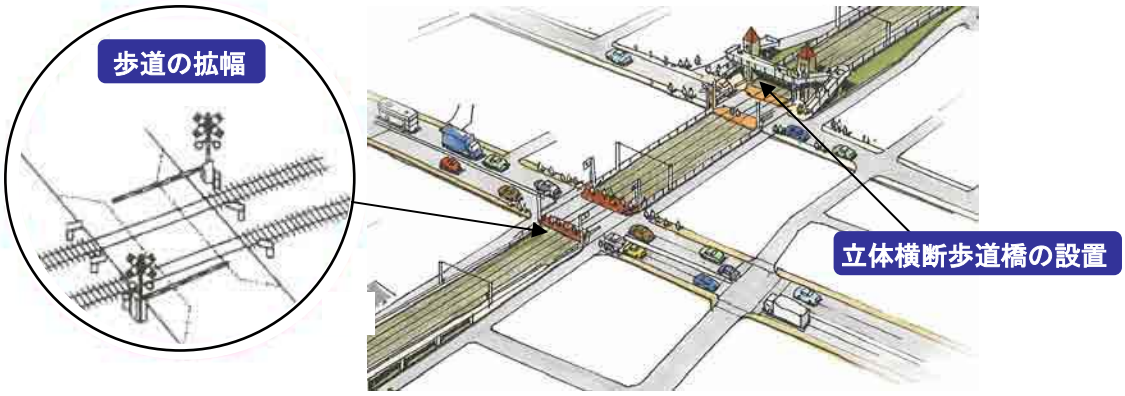
↓

安全上課題のある踏切（約1,900箇所）に対して、集中的に安全対策を実施

（自動車や歩行者・自転車が多い踏切
前後の道路よりも歩道が狭い踏切　等）

＜講じる施策＞

踏切除却対策のほか、
・歩道が狭くなっている踏切に対しては、拡幅や歩道の設置
・長時間遮断機がおりている踏切には、立体横断歩道橋の設置等の歩車道分離等
を推進



【安全対策のイメージ】



対策前の状況



対策後の状況

【東京都福生市 中新道踏切での歩道の設置例】

3）安全・安心で計画的な道路管理

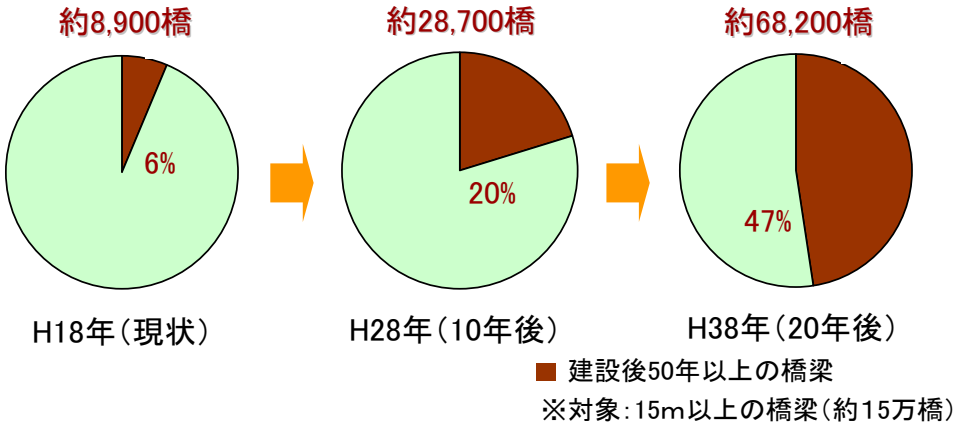
橋梁等の修繕・更新

○背景・現状

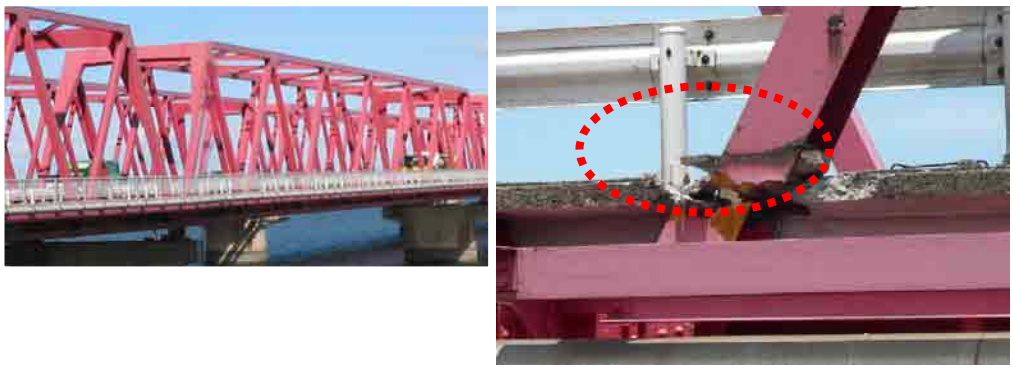
・高度経済成長期に数多くの道路施設が建設され、今後高齢化した橋梁等が急増（建設後、50年以上経過した橋梁の全橋梁数の割合はH18年：6%→H38年：47%）

・疲労や劣化等の損傷が深刻になることが想定

・これまでの道路橋は建設後概ね50年で架け替えを実施



【建設後50年以上の橋梁数（全道路）】



トラス橋の斜材の破断

【橋梁の損傷事例
国道23号木曽川大橋（三重県　昭和38年建設）】

○目標

安全な通行を確保できる道路橋の寿命を100年以上に長寿命化

○取り組む内容

＜重点方針＞

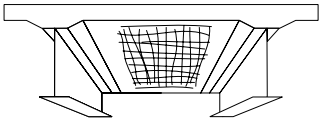
全国の道路橋（約15万橋）に対して、定期的な点検により、早期に損傷を発見し、事故や架け替え、大規模な修繕に至る前に対策を行う予防保全を実施

＜講じる施策＞

・定期点検を実施し、長寿命化修繕計画[参1]を策定するなど高速道路から市町村道まですべての橋梁（約15万橋）について予防保全を実施
・国による地方公共団体への長寿命化修繕計画の策定支援や技術支援等を実施

事後保全

コンクリートのひびわれが深刻



コンクリートの修繕

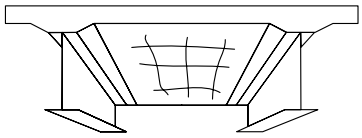


損傷が深刻化してはじめて大規模な修繕を実施
橋の架け替えのサイクルも短い

【転換】

予防保全

点検により、コンクリートに軽微なひびわれを発見



下面に炭素繊維を接着することによりひびわれの進行を抑制



きちんと点検し、損傷が深刻化する前に修繕を実施
橋の架け替えのサイクルも長くなる

維持管理

＜講じる施策＞

引き続きコスト縮減を図りつつ、道路の安全を常時確保するとともに、地方公共団体と連携して地域性を踏まえた維持管理を実施

＜参＞1. 長寿命化修繕計画：点検結果に基づき、必要な修繕・架替えの時期等を定めた計画

（4） 環境の保全と豊かな生活環境の創造

1）地球温暖化対策

地球温暖化対策

○背景・現状

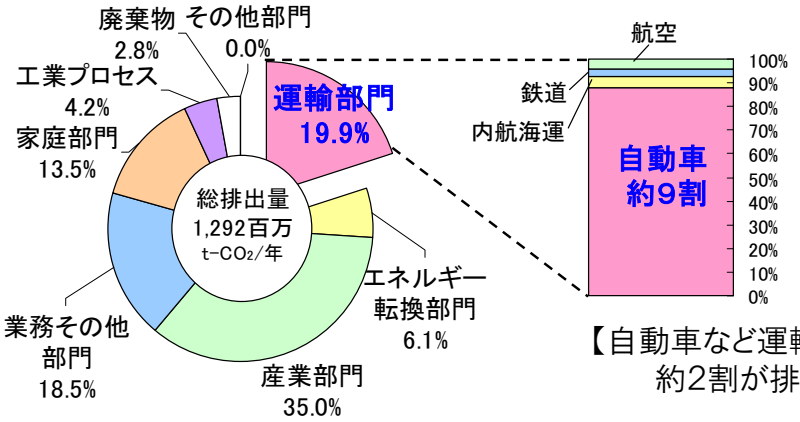
・世界の二酸化炭素（CO_2）濃度は1900年代より約35%上昇し、20世紀中に日本の平均気温が1℃上昇

・京都議定書では、第1約束期間（2008年度～2012年度）の平均で1990年度比6%削減が日本の目標

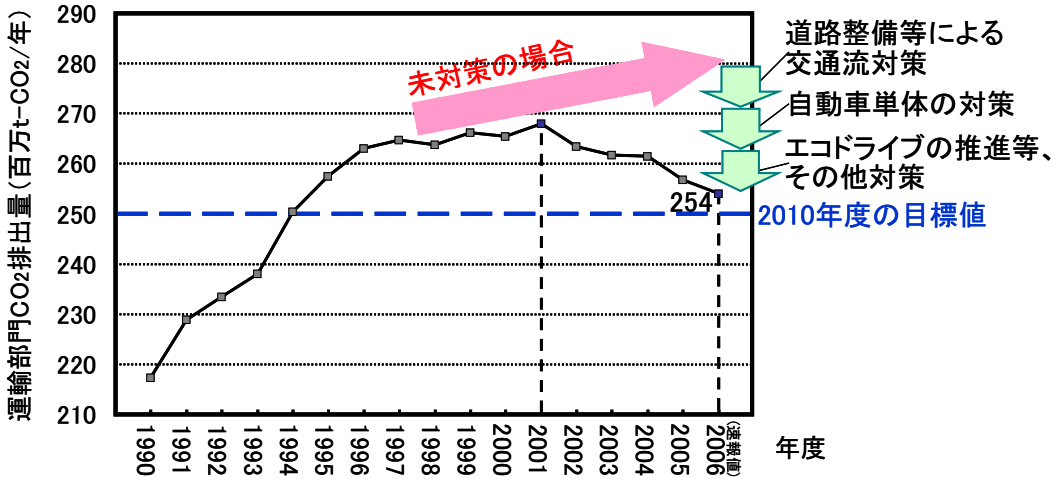
・2008年7月に、環境が主要テーマとなるG8サミットが北海道洞爺湖において開催予定

・CO_2総排出量のうち運輸部門からは約2割を占め、そのうち約9割は自動車

・運輸部門の排出量は、道路整備等による交通流対策や自動車単体の対策等により2001年度をピークに着実に減少



【自動車など運輸部門から約2割が排出（2005年度）】



【運輸部門からのCO_2排出量の推移】

○目標

道路整備等により、自動車交通の年間CO_2排出量を、10年後までに約1,600万t-CO_2削減

○取り組む内容

＜重点方針＞

地球温暖化を防ぐため、自動車からの二酸化炭素の排出量を減らすことや、排出された二酸化炭素を吸収する樹木を増やすための対策等を実施

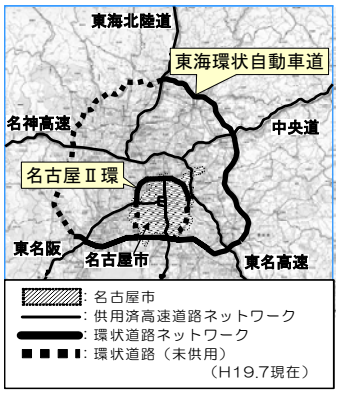
＜講じる施策＞

(1) 人と車のかかわり方の再考	・自転車利用環境の整備 ・公共交通のシステム改善と運用改善 ・エコドライブの推進 ・環境に優しい自動車の開発・普及　等
(2) 渋滞がなくスムーズに走れる道路の実現	・環状道路整備等の渋滞対策 ・開かずの踏切等を除却する対策 ・多様で弾力的な料金施策　等
(3) 道路空間の活用・工夫による二酸化炭素の削減	・道路緑化の推進 ・道路空間における新エネルギーの活用（太陽光など）　等
(4) 自動車交通の運用の効率化	・ITSの活用等による道路交通情報の提供の充実　等

対策の例

（環状道路整備）

・交通を迂回させることで都市部における交通集中による渋滞を緩和・解消できるよう、環状道路を整備



【名古屋圏の環状道路】

例えば東海環状自動車道内を走る車の約4割は、名古屋市内を通過するのみ

（自転車利用環境の整備）

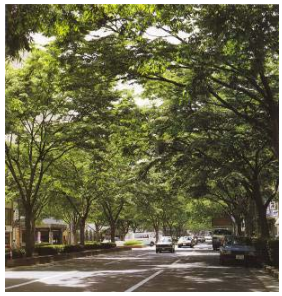
・自転車道や自転車駐輪場などの整備を進め、自転車の利用を促進



（道路緑化の推進）

・二酸化炭素を吸収する植樹などを実施

参考：10m間隔で高木を1km植樹すると二酸化炭素を1年間で約3.6トン吸収



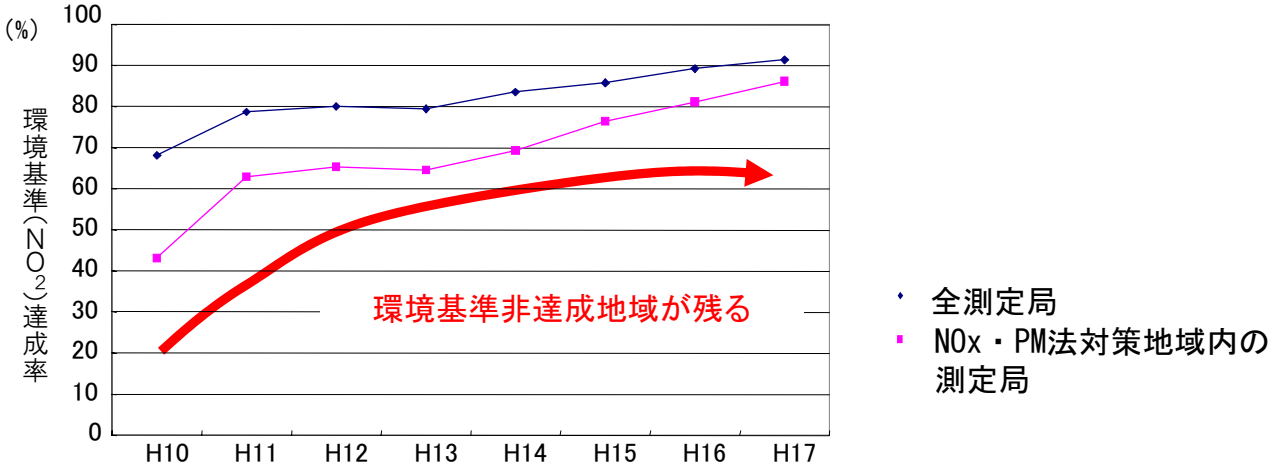
【定禅寺通（宮城県仙台市）の並木】

2）道路環境対策

大気質対策

○背景・現状

・全国の自動車排出ガス測定局の約9割は、環境基準を達成しているが、交通が集中している一部交差点等において、概ね3年以上環境基準を達成していない箇所が残存

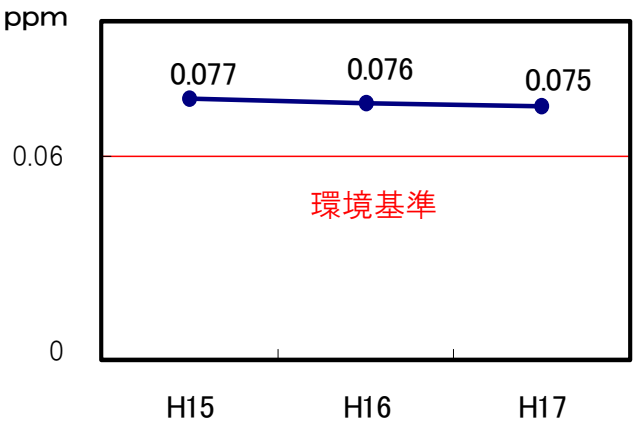


【自動車排出ガス測定局における環境基準(NO_2)達成率の推移】



国道17号、環状7号線、首都高速5号線の交通が集中している

NO_2濃度経年変化(中山道大和町局)



NO_2濃度が3年以上環境基準を達成していない

【交通が集中している箇所(東京都板橋区大和町交差点)】

○目標

NO_2[参1]及びSPM[参2]の環境基準[参3]を概ね達成

＜参＞1. NO_2(二酸化窒素):物の燃焼で発生した一酸化窒素が空気中で酸化して生成されたもの
2. SPM(浮遊粒子状物質):すす、土壌粒子等のうち、粒径が10マイクロメートル以下のもの
3. NO_2及びSPMの環境基準
NO_2:1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下
(1年間を通じて得られた1日平均値のうち、低い方から数えて 98%に該当する値を評価)
SPM:1時間値の1日平均値が0.10mg/m3以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m3以下
(1年間を通じて得られた1日平均値のうち、高い方から数えて2%を除外した後の最高値を評価)

○取り組む内容

＜重点方針＞

全国の道路（約120万km）

↓

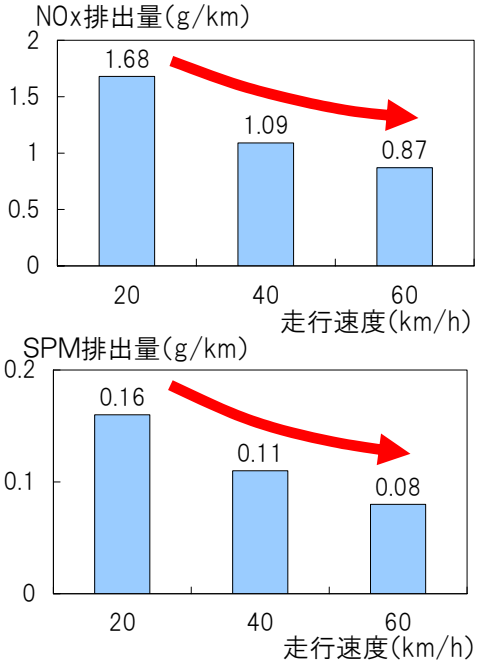
全国の自動車排出ガス測定局（約440箇所）
（自動車排出ガスによる大気汚染状況の把握が必要な箇所）

↓

環境基準非達成の箇所（約30箇所）に対して、大気質対策を実施
（概ね3年以上環境基準を達成していない箇所）

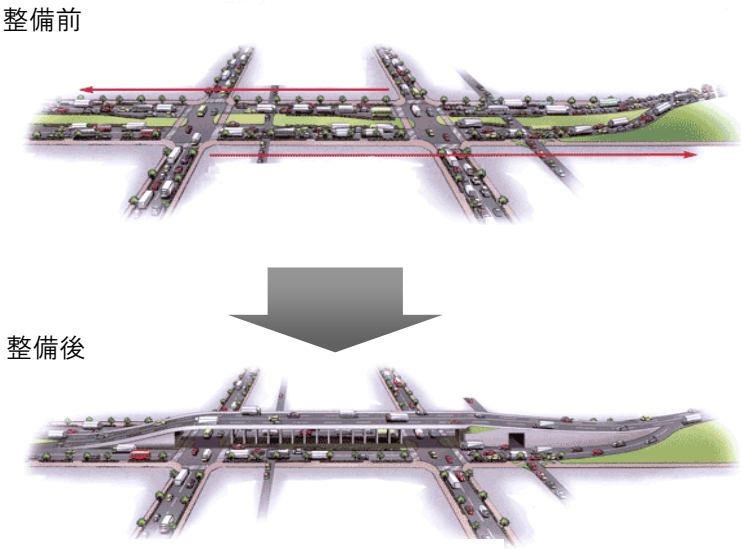
＜講じる施策＞

・環状道路やバイパス等道路ネットワークの整備の推進
・環境基準非達成の箇所近傍の交差点等においては、交差点改良や植樹帯の設置等の対策を立案し、推進
・併せて、関係機関と連携して、低公害車の普及促進等ソフト施策の推進



・走行速度が向上すると、NOx・SPM排出量は減少

【走行速度とNOx・SPM排出量との関係】



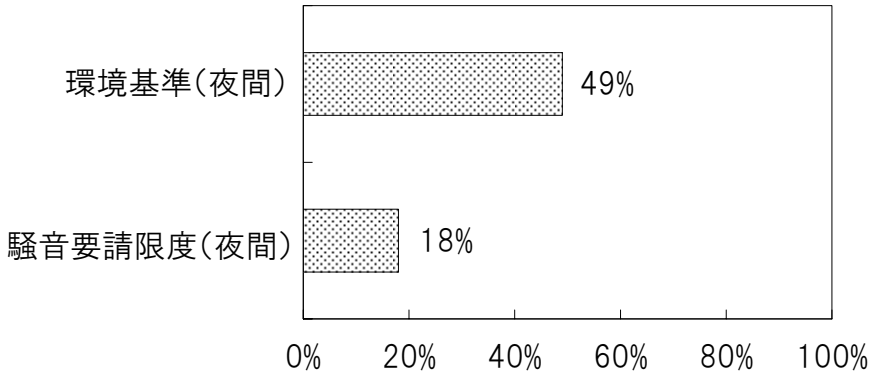
・交差点立体化により、交通が集中している箇所の走行速度を向上させ、NOx・SPM排出量を削減

【交差点立体化（イメージ）】

騒音対策

○背景・現状

・騒音の状況を把握している国道、都道府県道[参1]では、夜間の環境基準[参2]を達成していない地域が全延長の49%。夜間の騒音要請限度[参3]を達成していない地域が全延長の18%



【夜間における環境基準及び騒音要請限度の非達成状況】

幹線交通を担う道路に近接する空間における基準値	
昼間	夜間
70dB以下	65dB以下

【環境基準】

幹線交通を担う道路に近接する空間における基準値	
昼間	夜間
75dB以下	70dB以下

【騒音要請限度】

○目標

騒音の状況を把握している国道、都道府県道について、夜間騒音要請限度を概ね達成

＜参＞1. 騒音の状況を把握している国道、都道府県道：地域の実情に応じて、騒音の環境基準の類型指定又は騒音規制法に基づく地域指定などがなされている地域を通過する国道、都道府県道

＜参＞2. 騒音の環境基準：環境基本法の規定に基づく、騒音に係る環境上の条件について生活環境を保全し、人の健康の保護に資する上で維持されることが望ましい基準

＜参＞3. 騒音要請限度：騒音規制法の規定に基づく、市町村長が都道府県の公安委員会に対して道路交通法の規定による措置を要請することができる基準

○取り組む内容

＜重点方針＞

全国の道路（約120万km）
（うち、全国の国道、都道府県道（約15万km））

↓

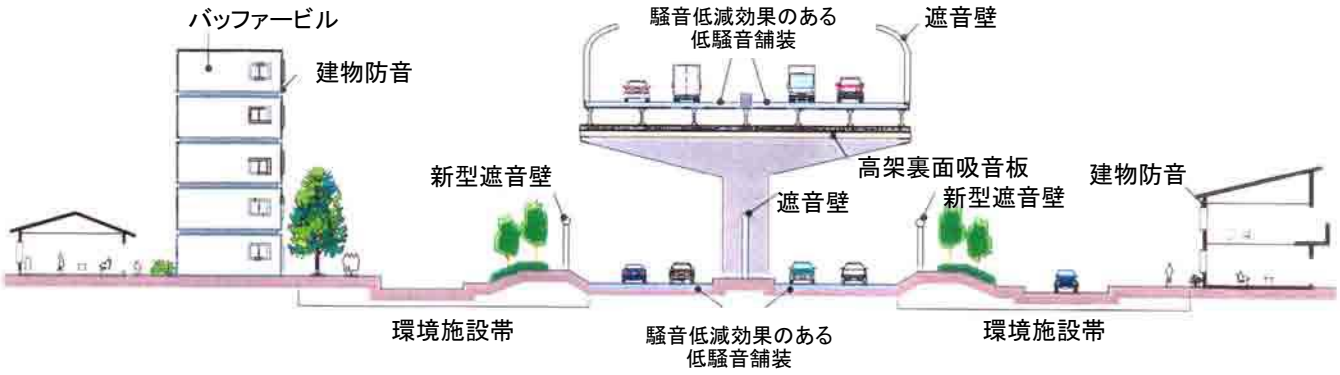
騒音の状況を把握している国道、都道府県道のうち、夜間の環境基準を達成していない地域（約7，000km）

↓

夜間の騒音要請限度を達成していない地域の（約2,700km）に対して、集中的に騒音対策を実施

＜講じる施策＞

・環状道路やバイパス等道路ネットワークの整備の推進
・遮音壁の設置、低騒音舗装の敷設等の推進



【騒音対策の例】

＜設置前：74dB（夜間）＞



＜設置後：63dB（夜間）＞



【遮音壁の設置（国道1号　大阪府枚方市）】

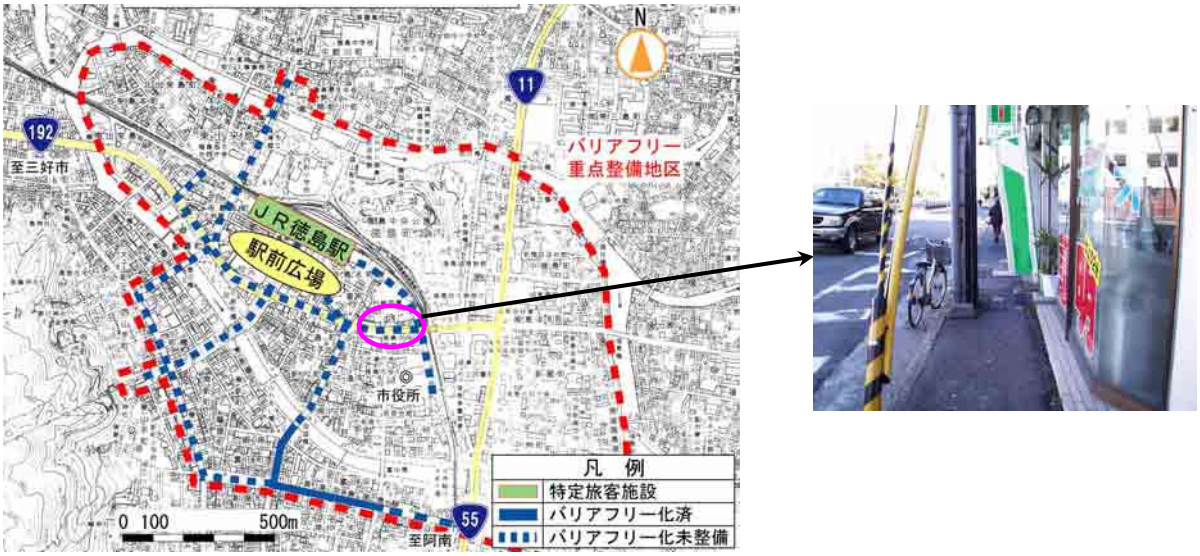
3）生活環境の向上

バリアフリー化

○背景・現状

・バリアフリー新法では、すべての道路でバリアフリー化のために必要な構造基準を満たす努力をすることとなっている

・5,000人/日以上の利用者数のある駅（全国で2,771駅）など旅客施設周辺の主な道路や駅前広場でさえ、バリアフリー化されているのは約4割～5割



JR徳島駅周辺地区においては、駅と市役所とを結ぶ経路において歩道幅員が狭く、かつ電柱や店舗の広告が障害となっている箇所があり、車いすがすれ違える幅員が確保できていない

【徳島市幸町付近】

○目標

・5,000人/日以上が利用する駅等周辺において、駅、官公庁施設、病院等の相互間をバリアフリー化して連絡

・市町村の中心地区においても、官公庁施設、病院等の相互間をバリアフリー化して連絡

○取り組む内容

＜重点方針＞

全国の道路（約120万km）

↓

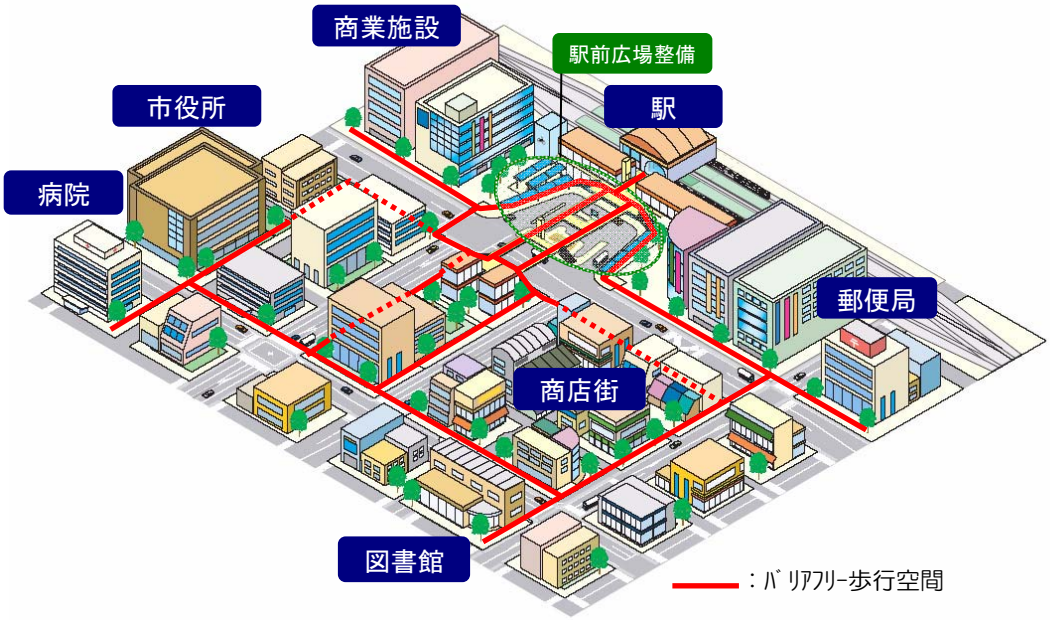
全国の市街地等の道路（約30万km）及び駅前広場（約2,900箇所）

↓

駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路（約8,800km）及び駅前広場（約1,700箇所）

・5,000人/日以上が利用する駅等周辺
・市町村の中心地区

バリアフリー化されていない道路（約6,400km）及び駅前広場（約900箇所）に対して集中的にバリアフリー対策を実施



【旅客施設周辺のバリアフリー化のイメージ】

＜講じる施策＞

・幅の広い歩道の整備、既設歩道の段差解消及び勾配の改善、立体横断施設へのエレベーター設置等の推進

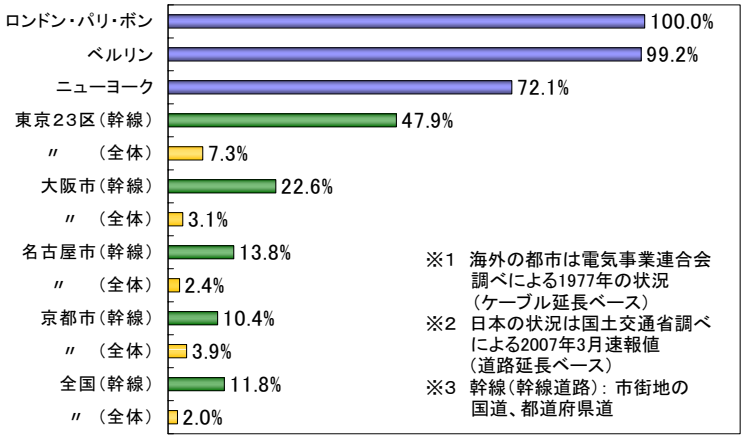
・駅前広場や駅自由通路、駐車場の整備等交通結節機能の強化、乗り継ぎ利便性の向上等

無電柱化

○背景・現状

・市街地の幹線道路を中心に無電柱化を推進してきているが、その割合は約12%

・市町村の核としての役割を担う中心市街地でも、幹線道路及び主要な非幹線道路の無電柱化は整備途上



【欧米と日本の主要都市の市街地の無電柱化の状況】

無電柱化

電柱を撤去し上空の電線類（電力・通信）がなくなること

地中化による方法

電線共同溝方式
（新設バイパス路線等における同時施工を含む）

地中化以外による方法

裏配線、軒下配線





○目標

・中心市街地の主要な道路[参1]については、欧米のレベルの無電柱化を達成

・市街地における県庁所在地間を結ぶ緊急輸送道路で災害時の電柱倒壊により通行の支障となる道路、及び歴史的街並みを保全すべき地区等の道路についても無電柱化を概ね達成

＜参＞1.　中心市街地の主要な道路：商業、業務等の様々な都市機能が集積し、市町村の中心としての役割を果たしている市街地における国道、都道府県道及び主要な市区町村道

○取り組む内容

＜重点方針＞

全国の道路（約120万km）

↓

全国の市街地や日本風景街道等の道路（約33万km）

↓

安全で快適な道路空間を形成する上で、電柱や電線類が特に支障となる道路（約7,600km）

- ・中心市街地の主要な道路（約900地区）
- ・市街地における県庁所在地間を結ぶ緊急輸送道路のうち、災害時の電柱倒壊により通行の支障となる道路（約1,000km）
- ・歴史的街並みを保全すべき地区、日本風景街道等の道路（約200地区）

無電柱化されていない道路（約3,700km）に対して集中的に無電柱化対策を実施



・中心市街地の主要な道路
・市街地内の県庁所在地間を結ぶ緊急輸送道路のうち、災害時の電柱倒壊により通行の支障となる道路





・歴史的街並み地区の道路

＜講じる施策＞

・市街地における電線共同溝等の整備
・併せて、緊急輸送道路、日本風景街道等における無電柱化を推進

（5） 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高速道路の有効活用

既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化

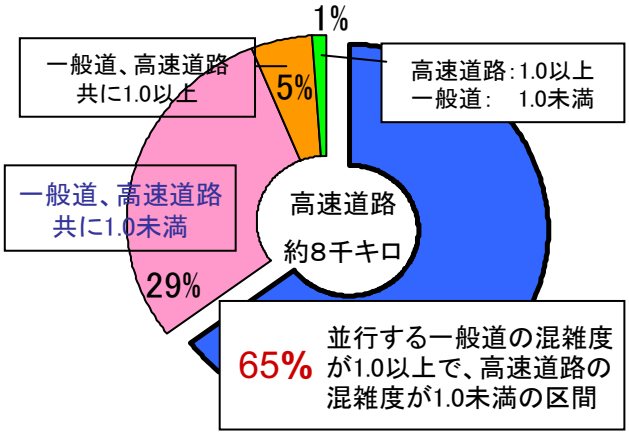
○背景・現状

・都心部では、通過交通によって深刻な渋滞が発生しており、通過交通を環状道路へ迂回させる必要があるが、環状道路の料率[参1]が割高

・並行する一般道は混雑しているにもかかわらず、高速道路には比較的余裕がある高速道路の区間が、全国の約65%

・深夜割引の導入後も、大型車が一般道を走行したり、料金所周辺での時間待ちをするなどして、沿道環境や安全面の課題が発生

・日本の平均インターチェンジ間隔（約10km）は、欧米の約2倍



【高速道路と並行する一般道の混雑度】



【東名東京料金所の待ち車両】

○目標

・有料道路の料金割引を実施し、渋滞解消、地域活性化等の政策的課題の解決に貢献

・スマートインターチェンジの整備等により、高速道路利用者の利便性、安全性を向上

＜参＞1． 料率：高速道路の距離あたりの単価

○取り組む内容

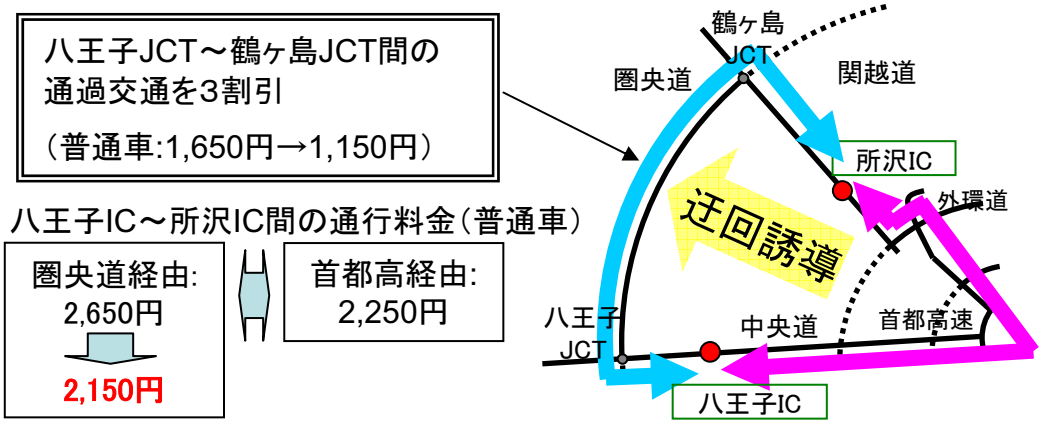
＜講じる施策＞

・料金社会実験等の結果を踏まえた効果的な料金施策の実施
・既存高速ネットワークの機能強化を図るための、スマートインターチェンジの整備、事故発生状況等を踏まえた安全性の向上等

【参考】 平成19年度の料金社会実験の内容

（1）都市部の深刻な渋滞の解消
　○首都高速・阪神高速において利用距離に応じて料金を変える社会実験
　○環状道路の料金を割り引く社会実験
（2）地域活性化の支援
　○地域の高速道路の更なる利活用を図る時間帯料金割引の社会実験
　○休日渋滞ポイントにおける時間帯料金割引の社会実験
（3）物流の効率化
　○夜間の割引料金で利用できる時間を拡大する社会実験

※本四においては、物流の効率化及び観光振興の観点から社会実験を実施



【環状道路の料金社会実験（圏央道）】

参考2. 政策課題の現状

(1)都道府県別要対策箇所一覧表

政策課題	生活幹線道路ネットワークの形成	渋滞対策	開かずの踏切等を除却する対策	耐震対策	防災・防雪対策	安心な市街地形成	交通事故対策
都道府県名	生活幹線道路（単位：km） 平成18年度末	日常的に混雑が発生している箇所（単位：箇所） 平成18年	踏切遮断により地域の円滑な交通に支障が生じている踏切（単位：箇所） 平成19年度末見込み	大規模地震により通行不能となるおそれのある橋梁（単位：橋） 平成19年度末見込み	落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩などのおそれのある区間（単位：区間） 平成19年度末見込み	防災上の懸念がある市街地（単位：km²） 平成18年末	事故の発生割合の高い区間（単位：区間） 平成14年～平成17年の4年平均値
北海道	17,900	220	80	1,470	900	4	6,600
青森県	3,700	240	20	170	330	5	2,100
岩手県	4,900	100	10	300	610	2	1,500
宮城県	3,300	180	50	260	220	16	2,200
秋田県	3,600	90	20	270	350	2	1,200
山形県	3,500	140	10	240	260	1	2,300
福島県	6,000	200	20	440	950	4	3,900
茨城県	4,400	160	60	320	170	6	4,400
栃木県	3,400	100	80	210	120	3	3,200
群馬県	3,200	170	70	290	300	2	4,400
埼玉県	3,000	400	310	260	60	124	6,700
千葉県	3,600	340	210	330	320	96	5,200
東京都	2,100	860	580	200	170	350	8,700
神奈川県	2,000	770	320	140	170	263	6,100
山梨県	1,900	70	20	250	230	1	1,800
長野県	5,200	180	60	450	660	8	2,900
新潟県	6,300	160	40	490	540	6	3,600
富山県	2,500	80	40	250	90	1	2,200
石川県	2,300	100	30	180	250	4	2,000
岐阜県	4,400	180	100	410	450	2	2,900
静岡県	4,000	200	150	410	360	19	6,300
愛知県	4,800	580	380	700	440	30	8,800
三重県	3,700	110	160	400	420	4	2,700
福井県	2,200	30	30	120	290	1	1,400
滋賀県	2,300	90	40	160	250	6	2,500
京都府	2,700	120	130	160	400	54	2,700
大阪府	2,000	530	350	310	240	240	7,700
兵庫県	5,000	220	210	740	660	72	4,300
奈良県	2,000	90	120	130	340	14	1,700
和歌山県	2,500	80	40	240	500	6	2,000
鳥取県	2,100	70	10	120	100	2	800
島根県	3,300	50	10	280	610	1	1,000
岡山県	4,400	180	50	550	450	4	3,900
広島県	4,800	250	90	430	400	25	3,800
山口県	3,700	130	40	330	690	4	2,100
徳島県	2,500	80	10	180	230	3	1,700
香川県	1,800	60	40	140	70	2	2,700
愛媛県	3,700	100	40	270	420	8	2,300
高知県	3,200	70	10	340	540	4	1,400
福岡県	4,200	350	210	350	390	59	6,900
佐賀県	1,800	80	10	210	170	3	2,300
長崎県	2,700	100	10	140	440	13	1,600
熊本県	4,300	100	30	290	440	11	2,600
大分県	3,500	80	20	380	480	3	1,600
宮崎県	3,300	70	10	300	410	2	2,000
鹿児島県	5,100	80	30	190	350	5	2,900
沖縄県	1,400	80	0	100	130	14	1,100
全国計	170,000	9,000	4,300	15,000	17,000	1,500	150,000

注1）政策課題の現状を踏まえ、対策を講じることについて検討が必要な箇所を都道府県ごとに示したものであり、この中から、中期計画で対策を行う箇所の選定を行う。
例としては、渋滞対策では、1/3程度（約3,000箇所）。

注2）掲載している計数は概数である。

注3）四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないところがある。

政策課題	通学路の歩道整備	踏切の安全対策	橋梁等の修繕・更新	騒音対策	バリアフリー化		無電柱化
都道府県名	多くの児童が利用するなど、事故の危険性の高い通学路（単位：km） 平成18年4月	安全な通行に支障をきたすおそれのある踏切（単位：箇所） 平成19年度末見込み	全道路の橋梁（単位：橋） 平成19年度末見込み	夜間の環境基準を達成していない地域の国道、都道府県道（単位：km） 平成18年度	駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路（単位：km） 平成18年度末	駅前広場（単位：箇所） 平成18年度末	安全で快適な道路空間を形成する上で、電柱や電線類が特に支障となる道路（単位：km） 平成18年度末
北海道	9,200	290	12,700	440	370	30	390
青森県	1,700	90	1,700	30	70	5	50
岩手県	2,100	40	3,800	50	70	10	120
宮城県	3,000	90	2,400	140	160	40	110
秋田県	2,300	50	3,200	40	70	5	60
山形県	1,900	60	2,700	50	50	5	90
福島県	2,600	140	4,800	100	130	10	140
茨城県	3,100	110	2,700	300	150	40	230
栃木県	2,700	160	2,500	210	80	30	190
群馬県	2,400	150	3,000	200	110	10	120
埼玉県	3,000	410	2,900	290	350	170	400
千葉県	3,000	330	2,800	200	420	140	240
東京都	3,400	790	2,200	370	1,390	210	1,390
神奈川県	4,600	480	2,500	340	610	110	270
山梨県	1,200	50	2,000	90	70	5	50
長野県	2,100	130	4,800	30	150	10	220
新潟県	2,900	150	4,800	50	160	20	130
富山県	1,600	110	1,700	50	40	10	90
石川県	1,100	70	1,600	130	80	5	80
岐阜県	1,800	180	4,700	180	120	20	80
静岡県	3,400	240	4,600	360	170	40	200
愛知県	5,100	490	4,600	240	450	110	300
三重県	1,400	260	3,500	280	120	20	90
福井県	1,100	60	1,700	80	40	5	40
滋賀県	900	70	2,100	160	130	40	130
京都府	1,800	190	2,500	100	270	50	150
大阪府	4,600	430	2,700	340	800	200	310
兵庫県	2,700	370	6,100	270	430	110	190
奈良県	1,000	160	2,100	70	120	50	130
和歌山県	900	80	2,600	40	70	5	70
鳥取県	800	60	1,800	10	50	5	40
島根県	1,300	40	3,100	140	70	5	80
岡山県	2,400	130	3,400	120	110	20	80
広島県	3,400	180	4,100	250	170	30	180
山口県	1,600	120	2,700	110	80	10	110
徳島県	500	50	2,100	30	50	5	50
香川県	800	60	1,300	80	60	5	40
愛媛県	1,700	140	2,600	140	80	5	100
高知県	1,200	30	2,700	10	60	5	30
福岡県	4,100	340	4,500	320	280	60	260
佐賀県	1,100	50	1,700	150	50	5	80
長崎県	1,600	50	1,800	70	90	10	80
熊本県	2,800	90	3,200	250	100	5	110
大分県	1,400	60	3,300	70	70	5	60
宮崎県	1,900	40	2,900	40	60	5	70
鹿児島県	3,000	80	2,500	150	110	5	90
沖縄県	2,900	0	600	30	60	5	80
全国計	110,000	7,700	150,000	7,000	8,800	1,700	7,600

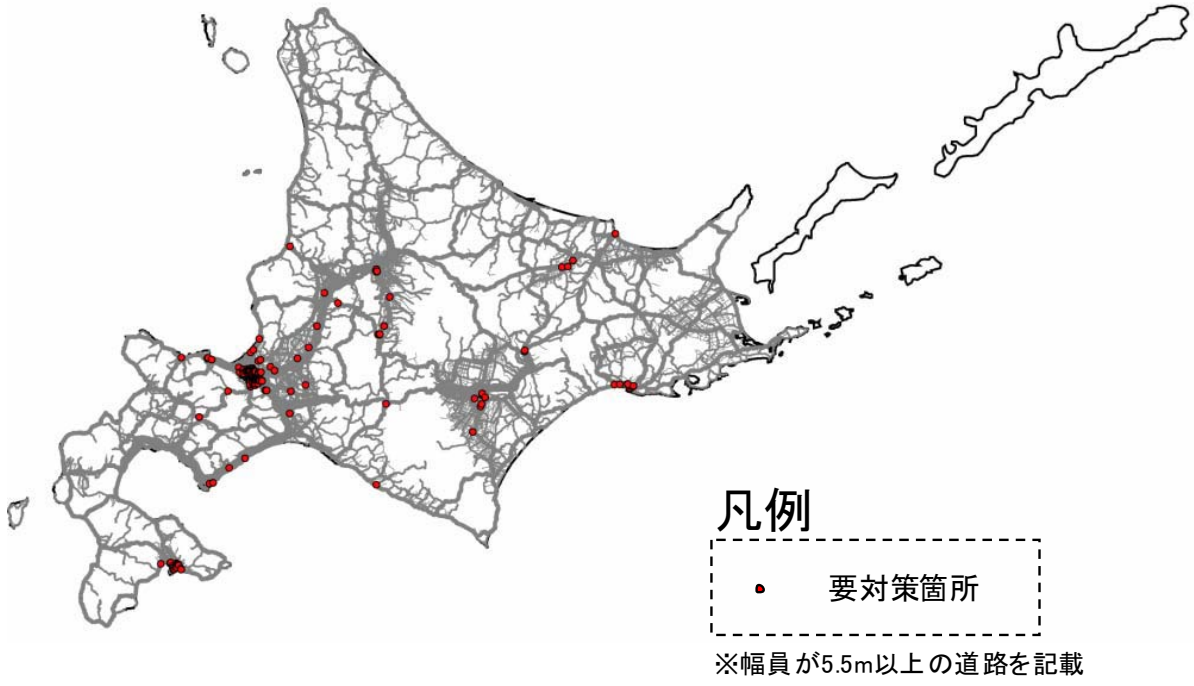
（2）地域別課題箇所図

○渋滞対策、防災・防雪対策の各都道府県の現状

北海道

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

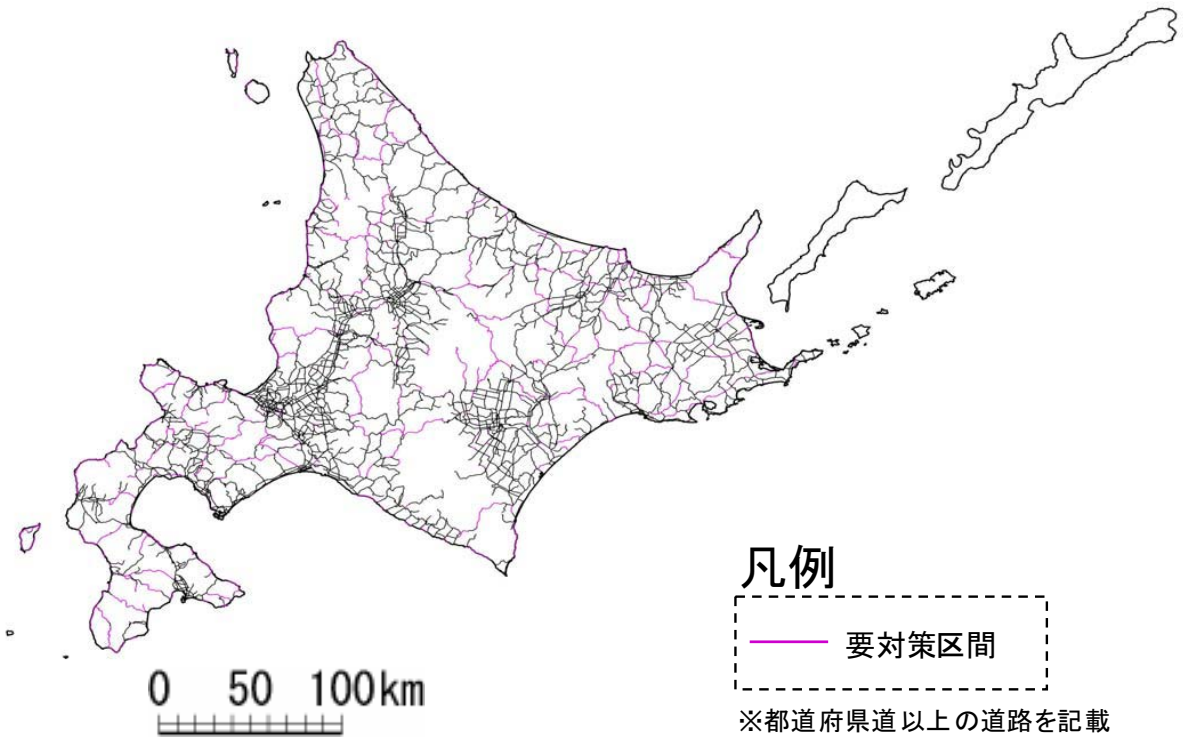
※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である

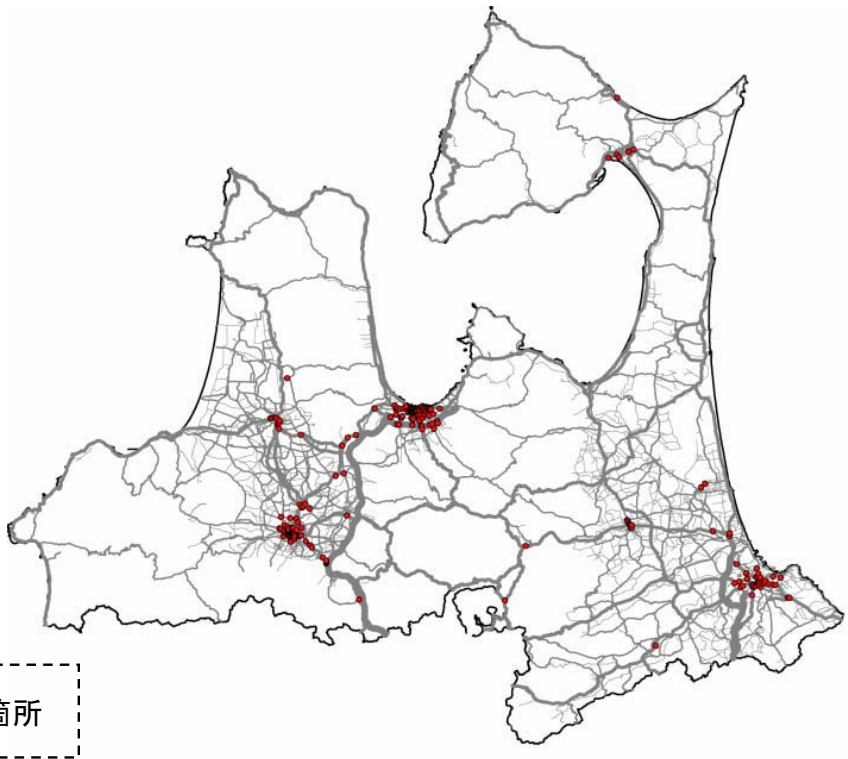


※都道府県道以上の道路を記載

青森県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



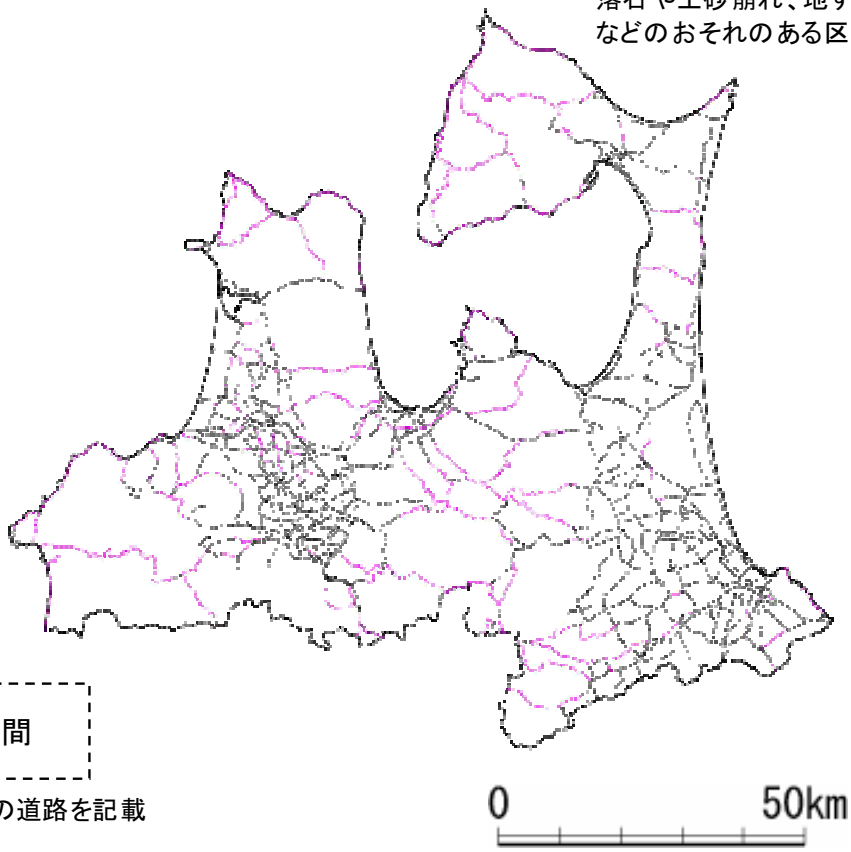
凡例

要対策箇所

※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



凡例

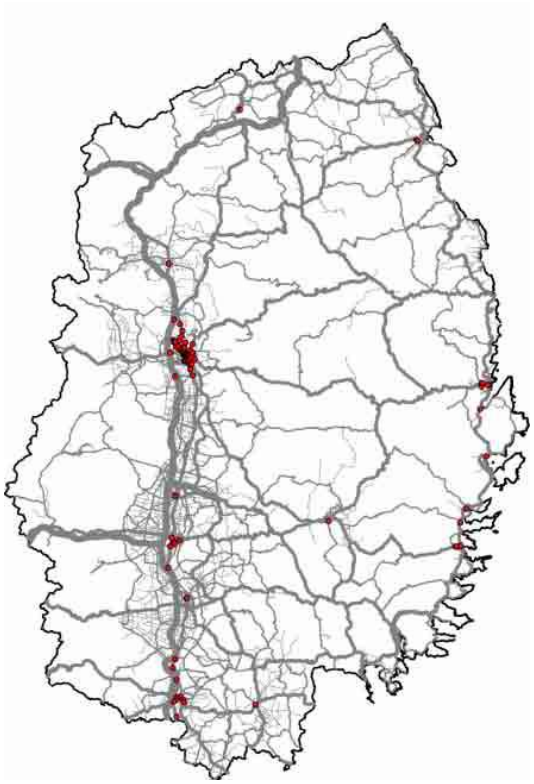
要対策区間

※都道府県道以上の道路を記載

岩手県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



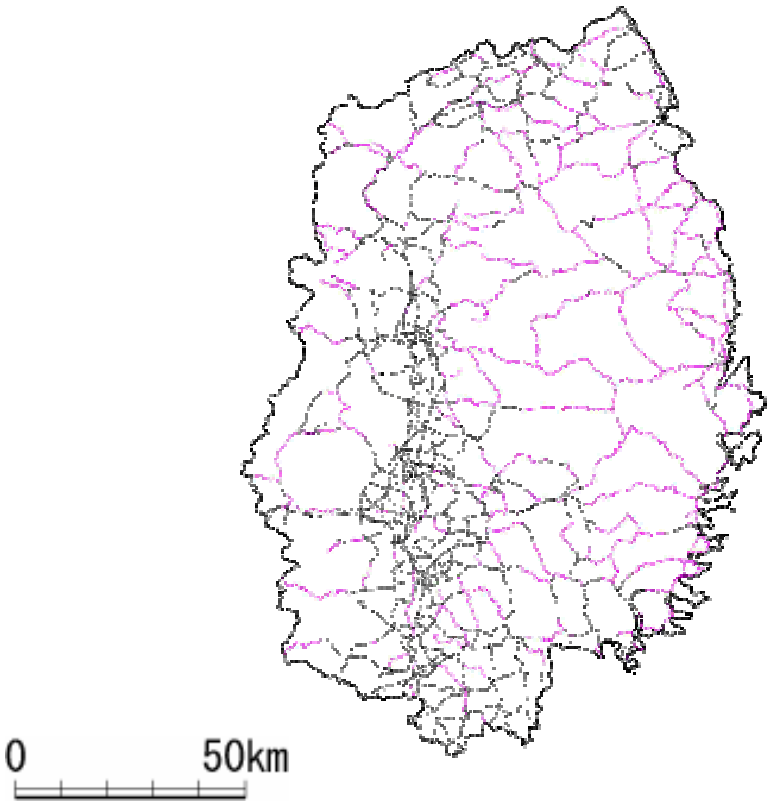
凡例

要対策箇所

※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



凡例

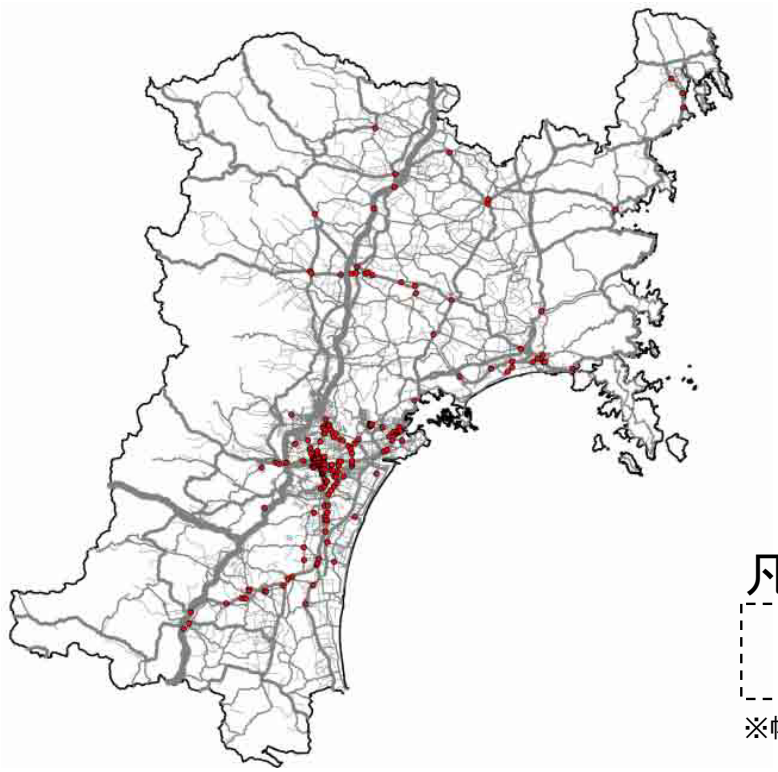
要対策区間

※都道府県道以上の道路を記載

宮城県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



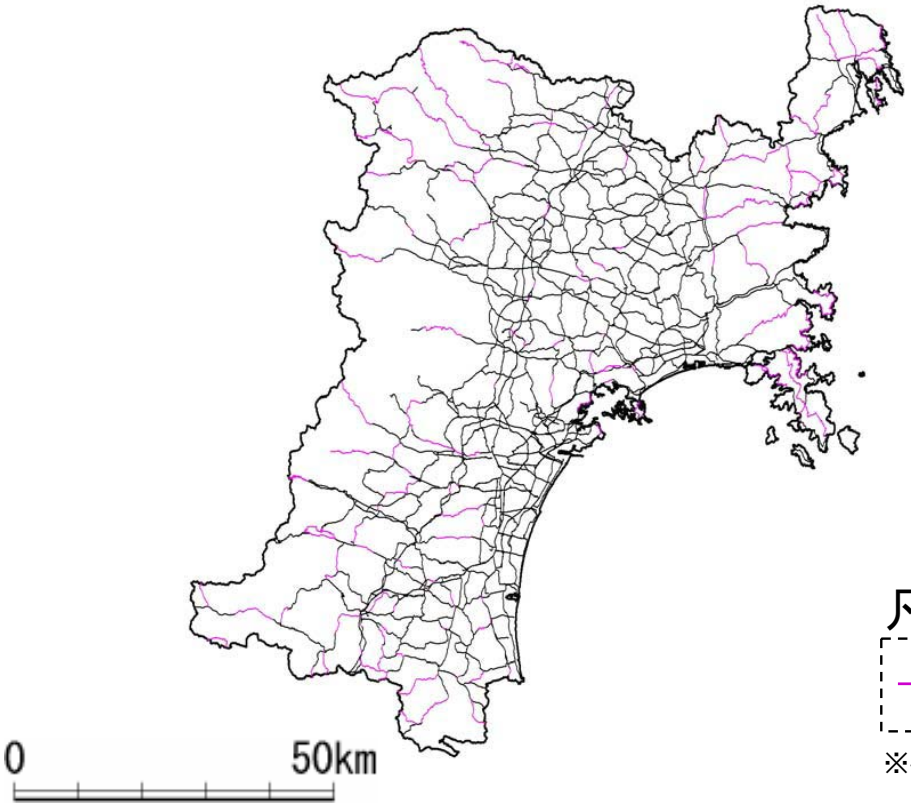
凡例

要対策箇所

※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



凡例

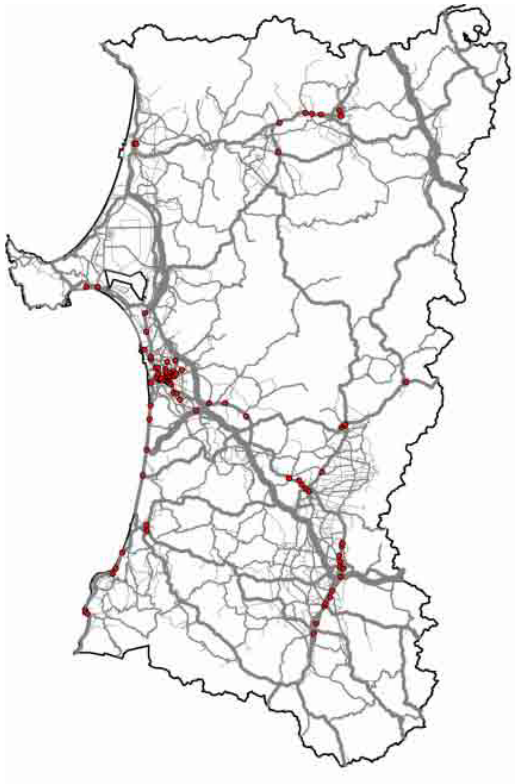
要対策区間

※都道府県道以上の道路を記載

秋田県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



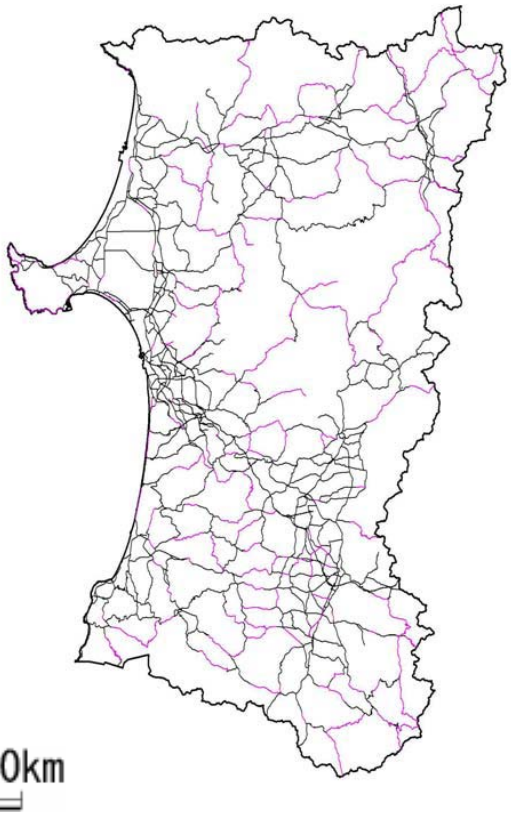
凡例

要対策箇所

※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



0　50km

凡例

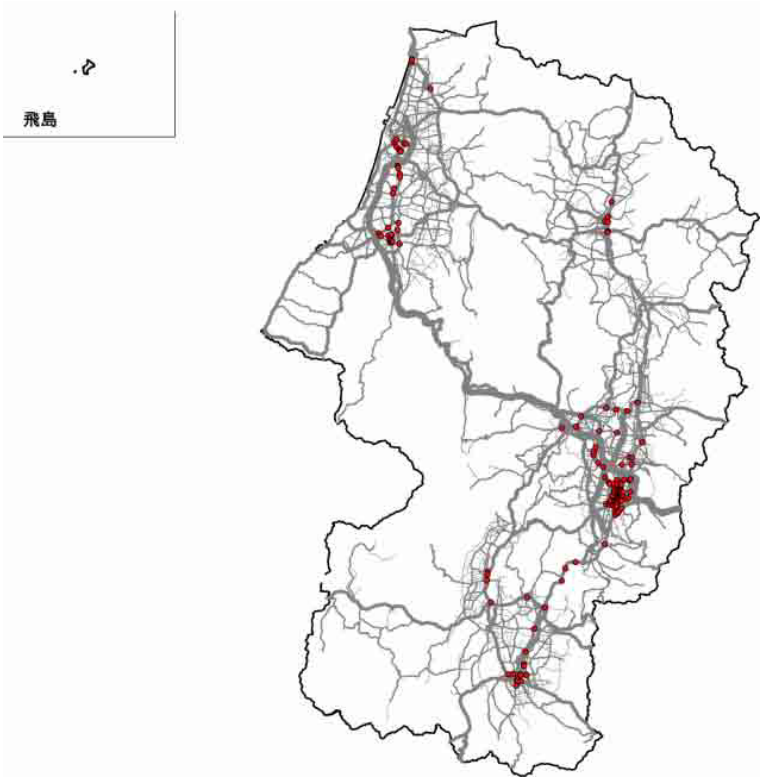
要対策区間

※都道府県道以上の道路を記載

山形県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



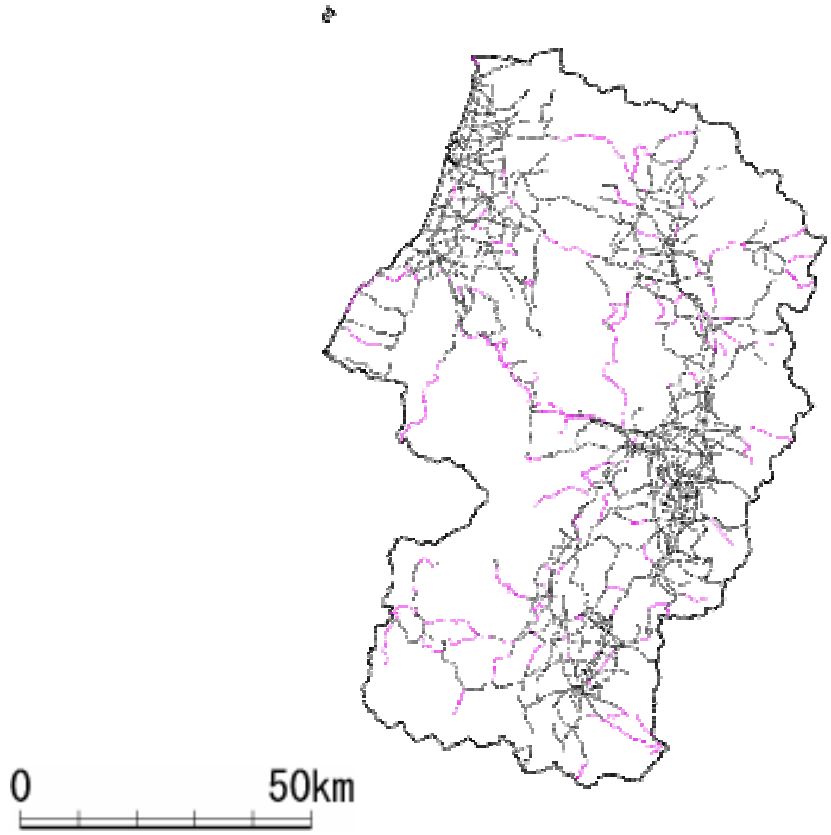
凡例

要対策箇所

※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



凡例

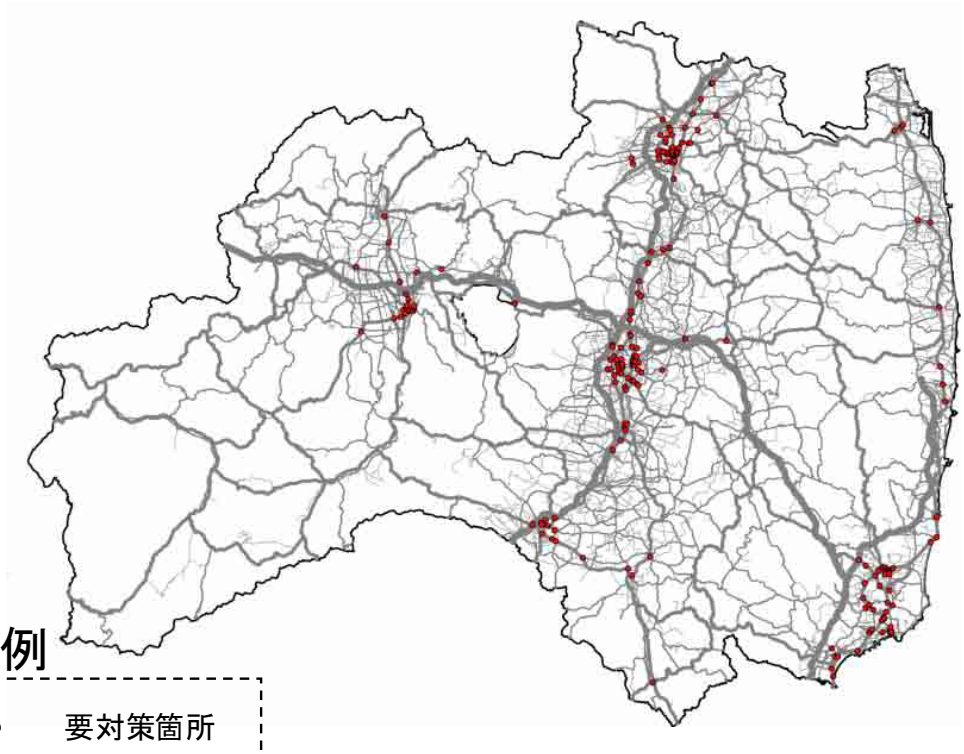
要対策区間

※都道府県道以上の道路を記載

福島県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



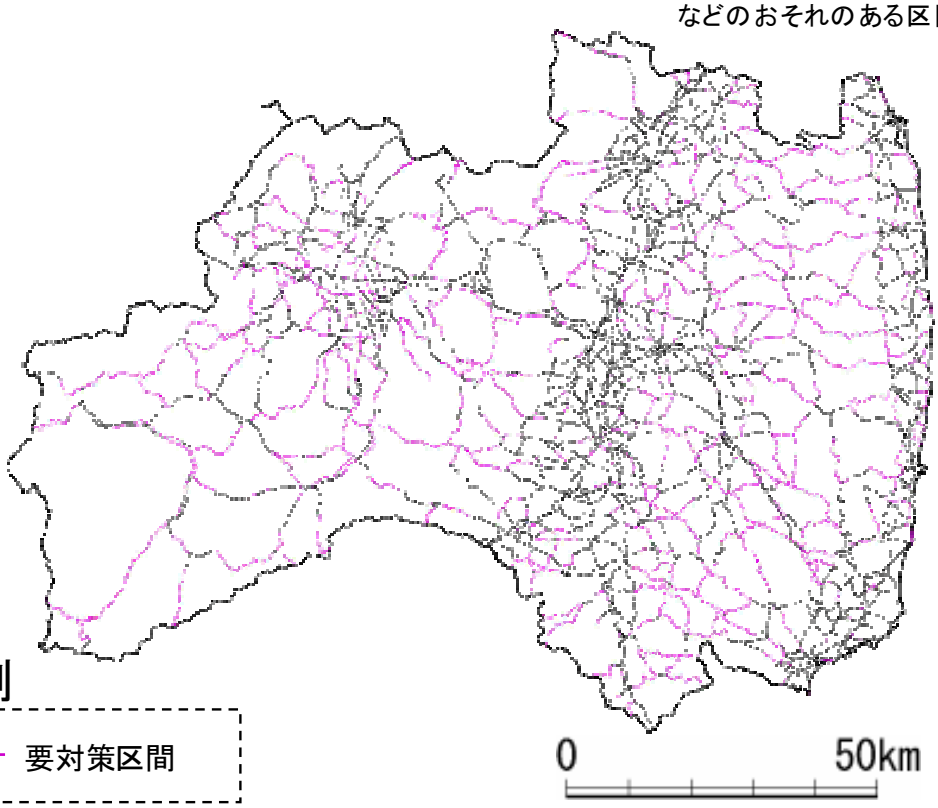
凡例

要対策箇所

※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



凡例

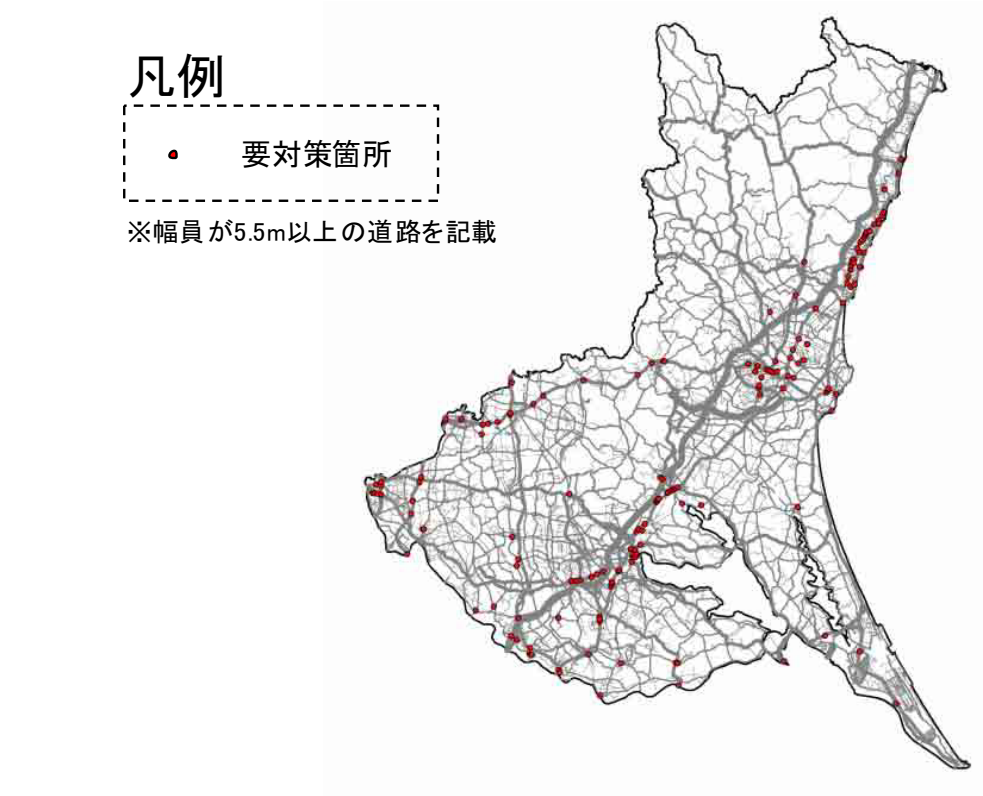
要対策区間

※都道府県道以上の道路を記載

茨城県

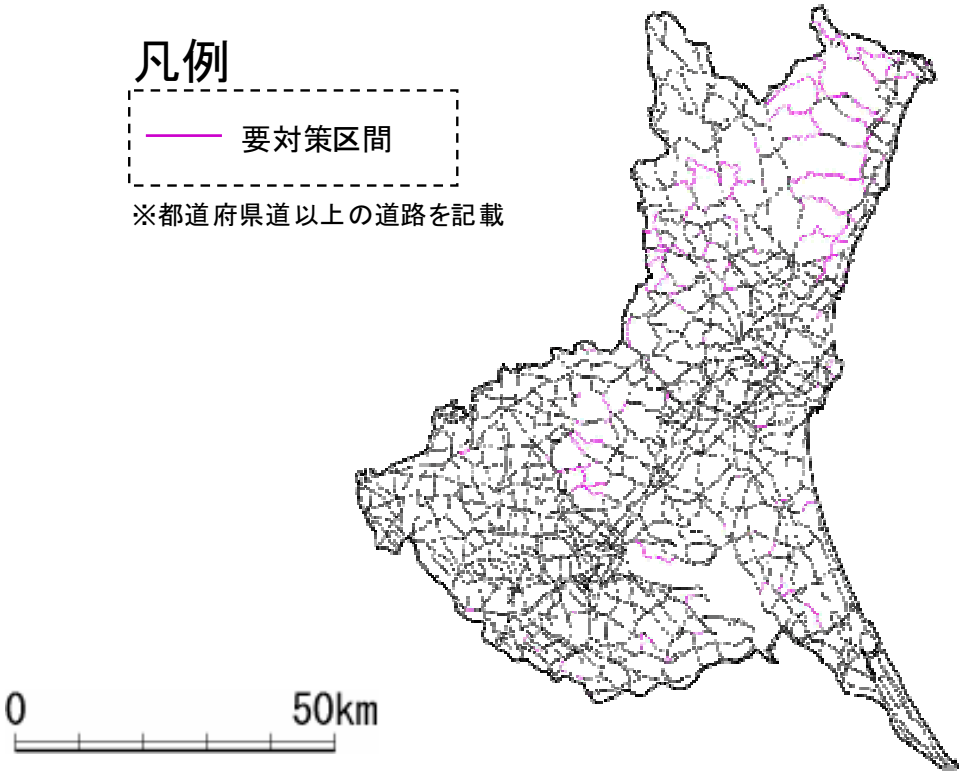
渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

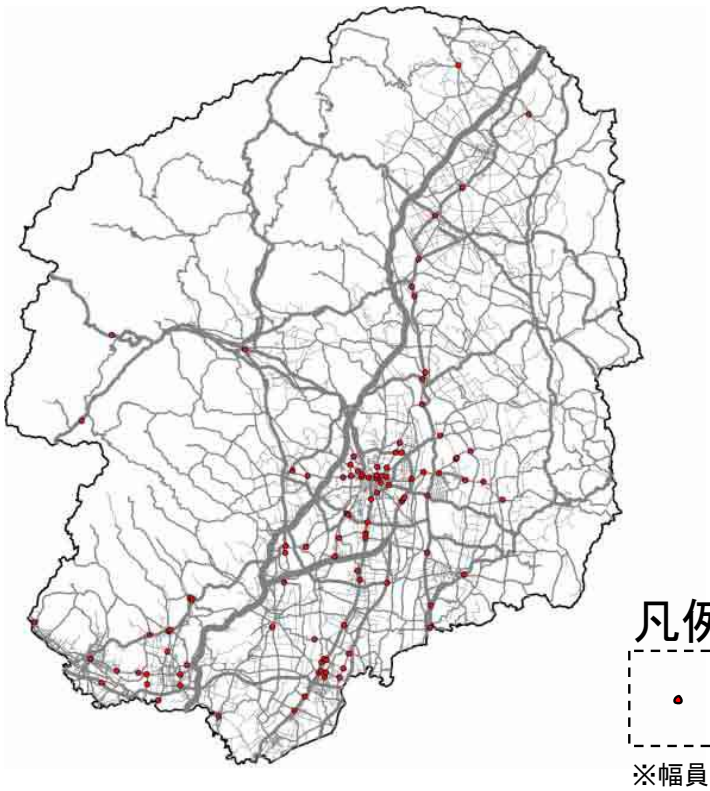
※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



栃木県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



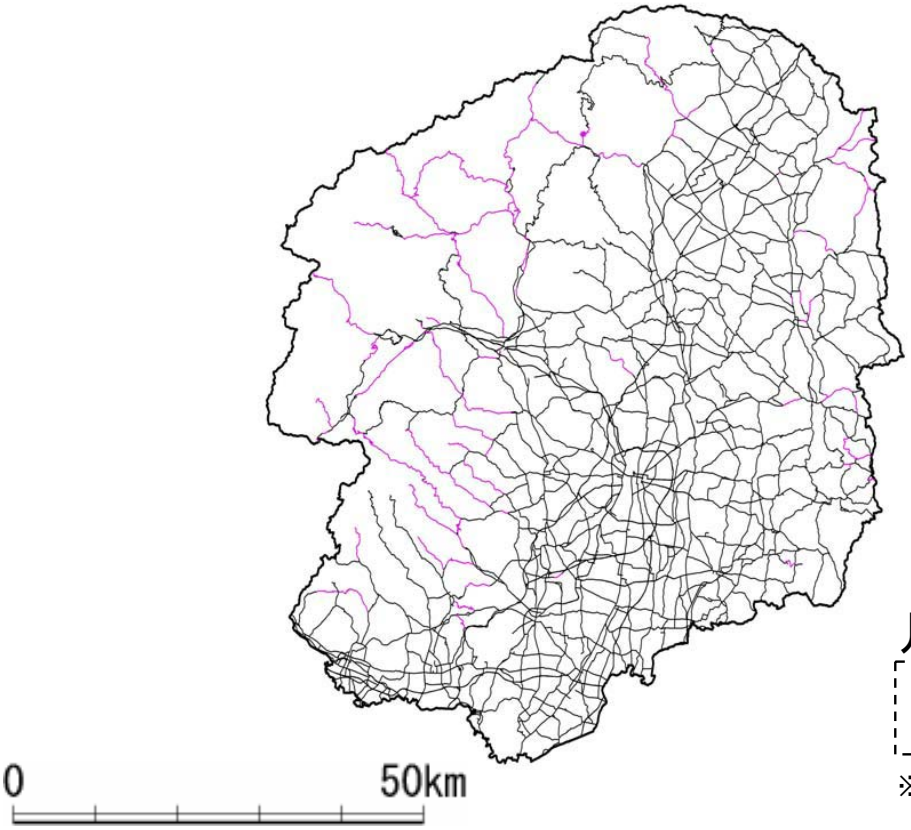
凡例

要対策箇所

※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



凡例

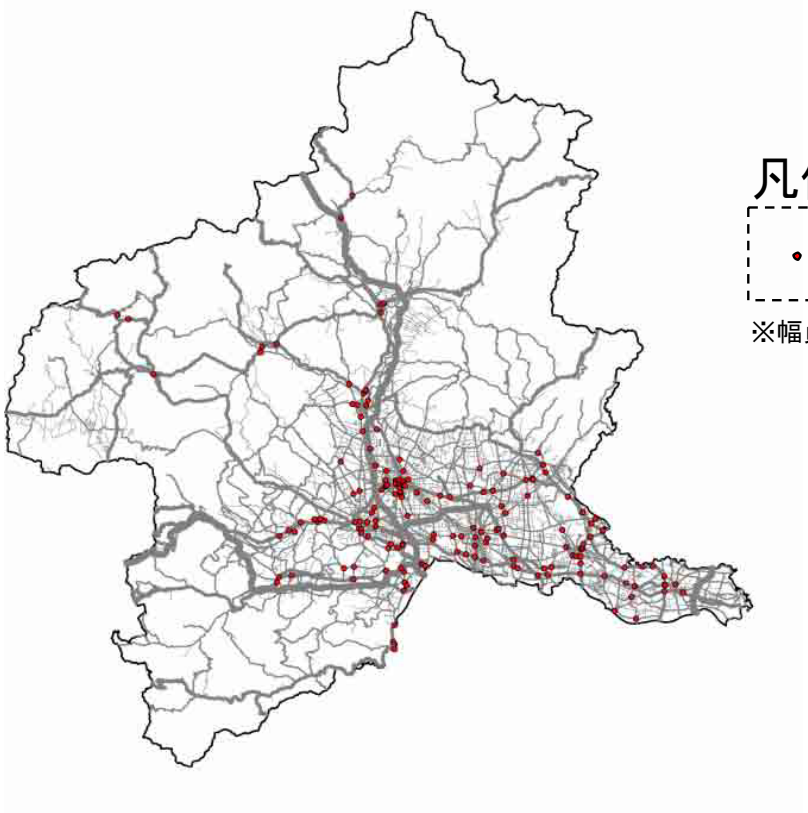
要対策区間

※都道府県道以上の道路を記載

群馬県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



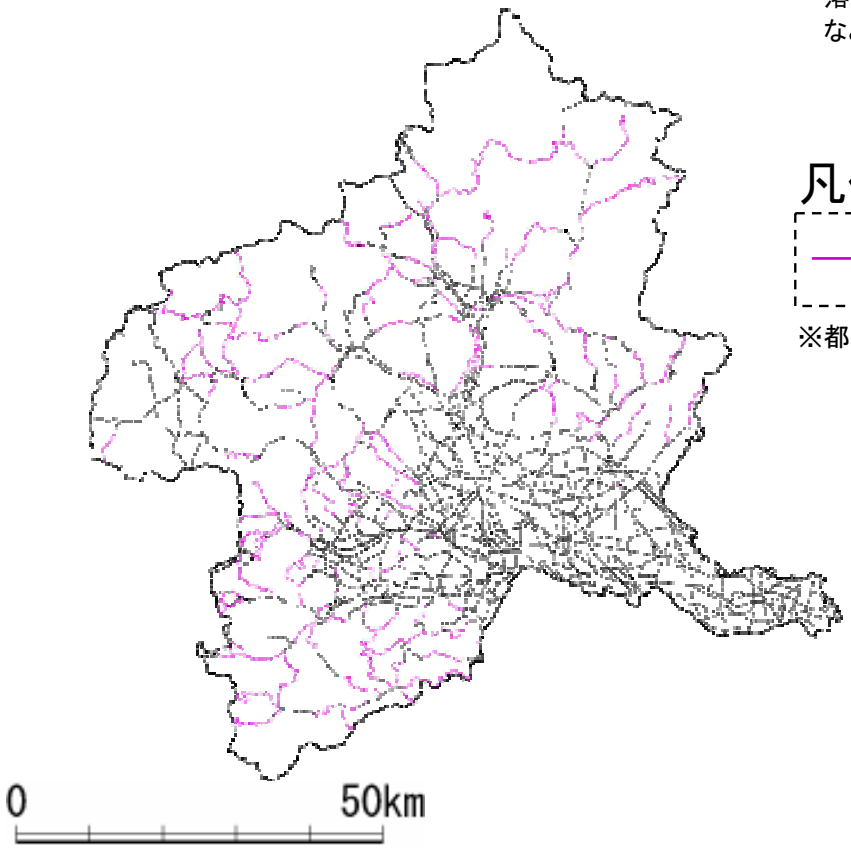
凡例

要対策箇所

※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



凡例

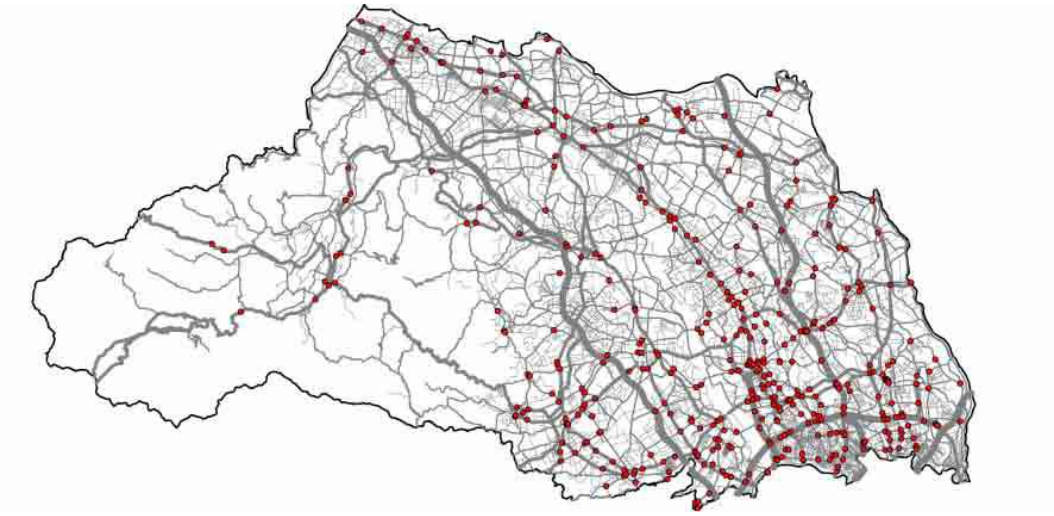
要対策区間

※都道府県道以上の道路を記載

埼玉県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



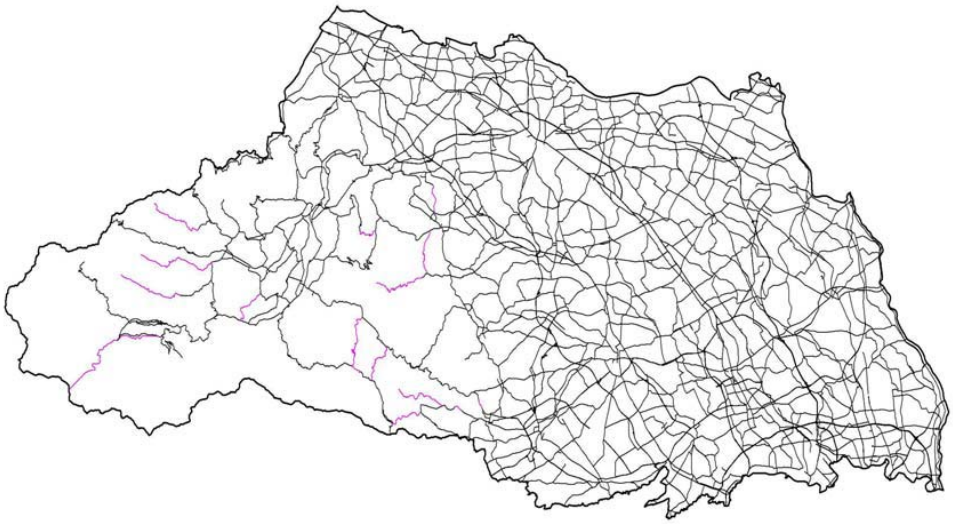
凡例

要対策箇所

※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



凡例

要対策区間

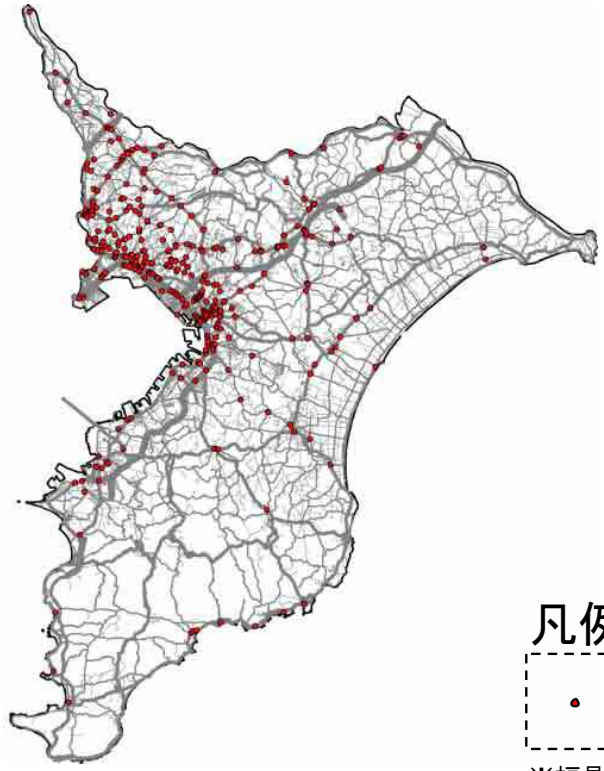
※都道府県道以上の道路を記載



千葉県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



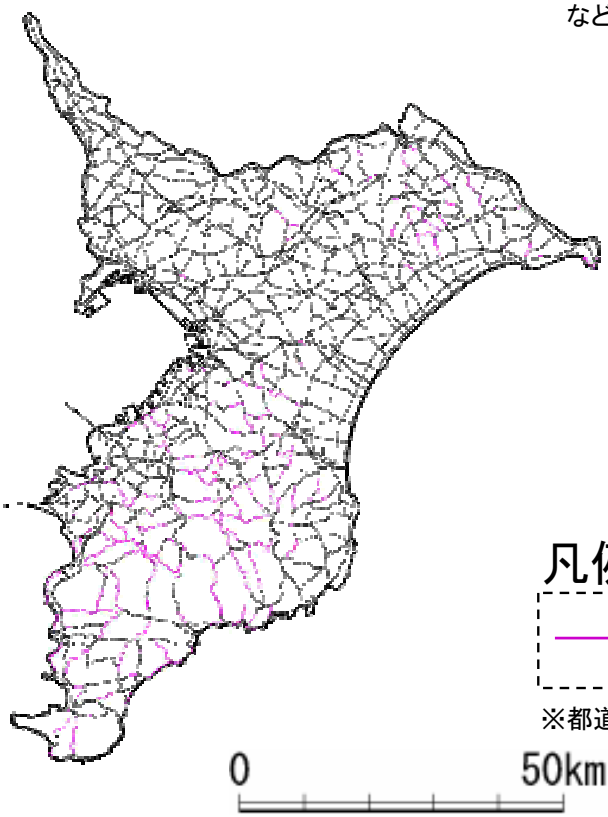
凡例

要対策箇所

※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



凡例

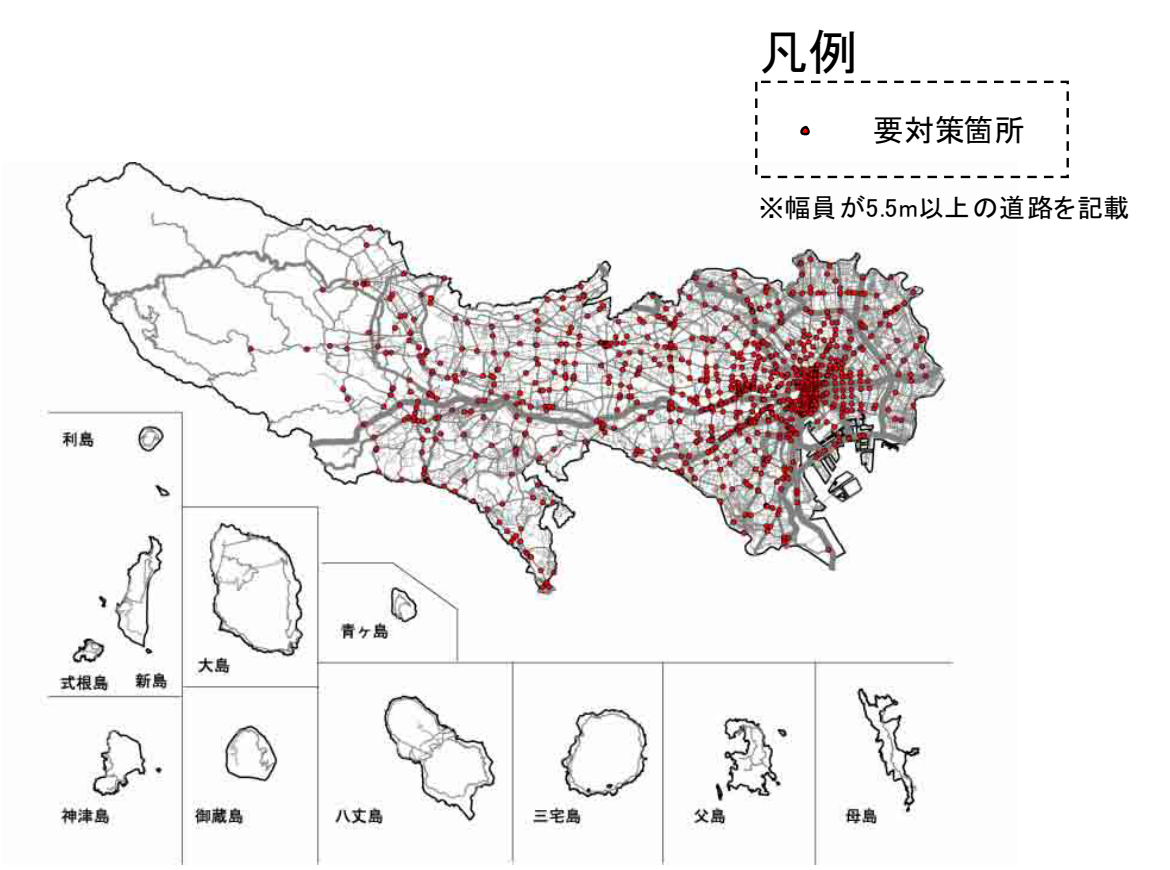
要対策区間

※都道府県道以上の道路を記載

東京都

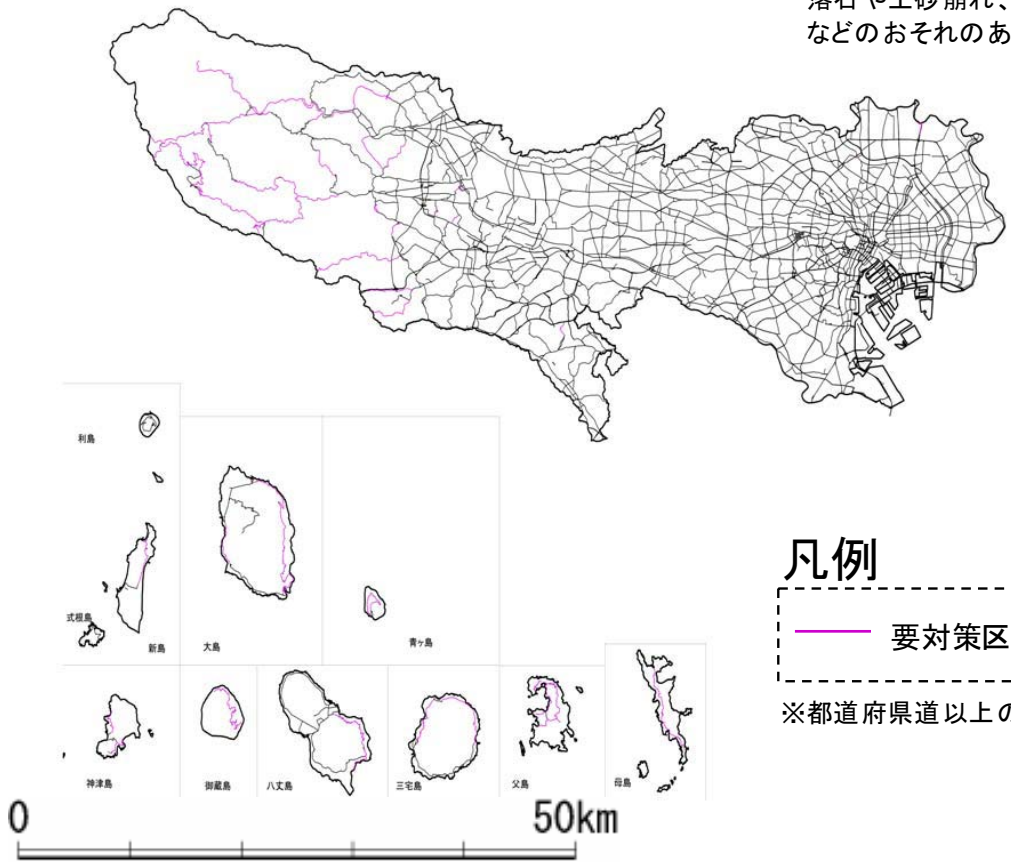
渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

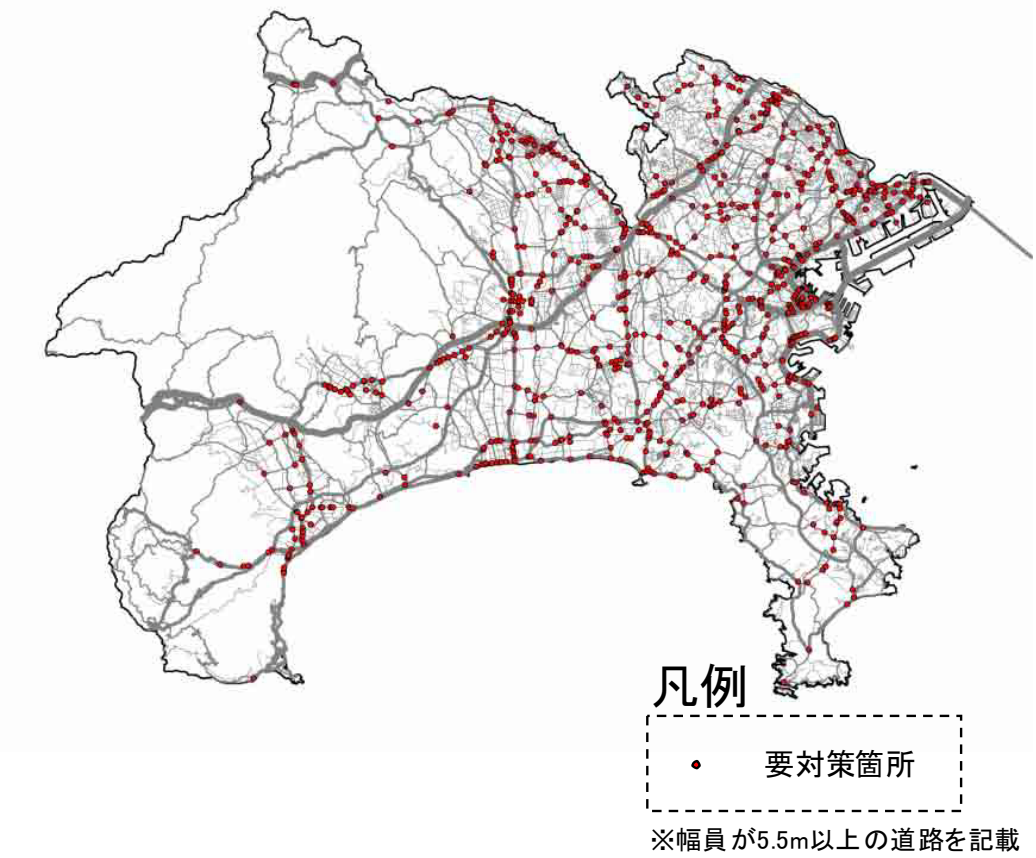
※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



神奈川県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

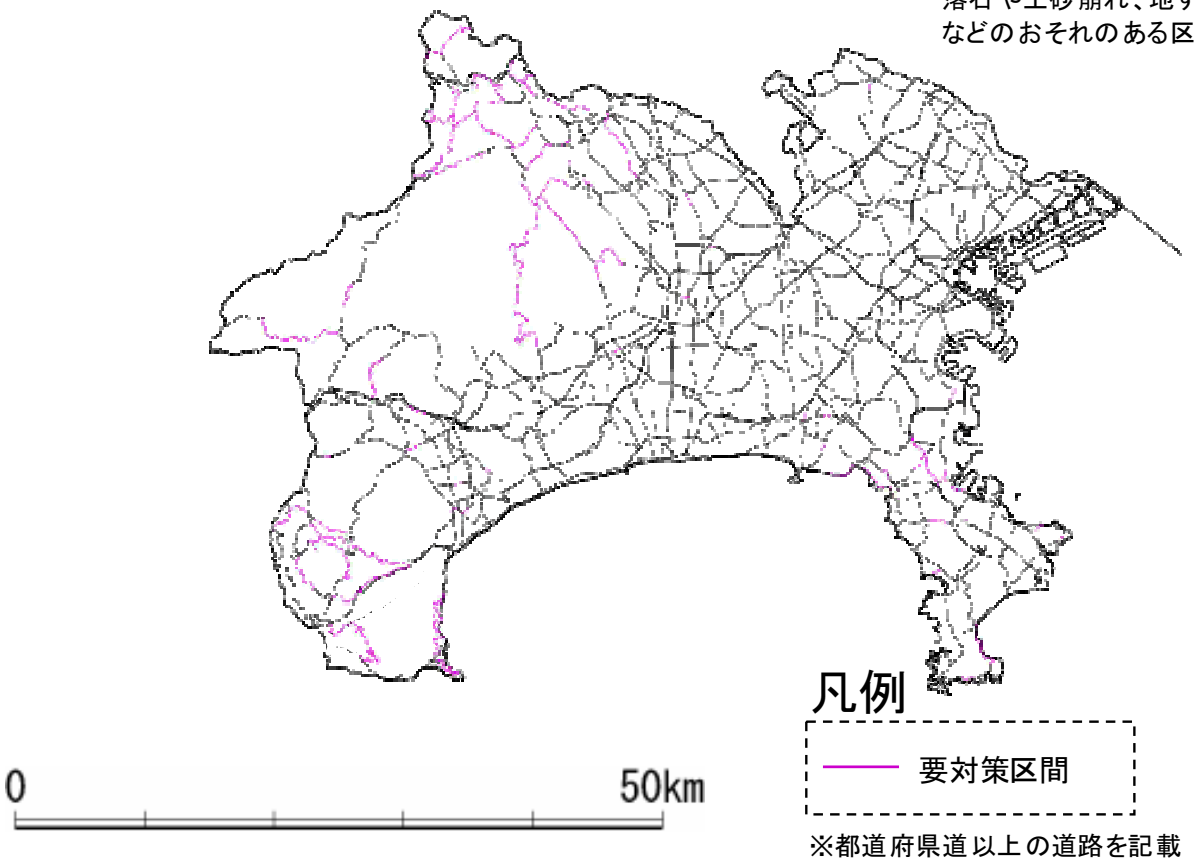
※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である

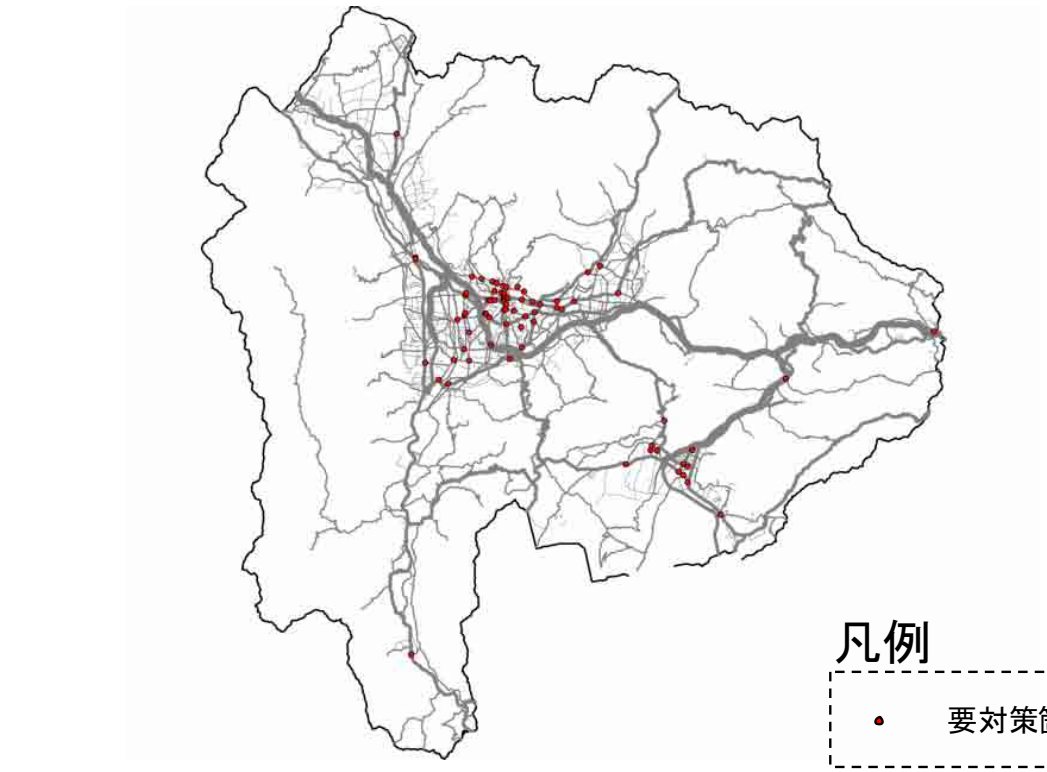


※都道府県道以上の道路を記載

山梨県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



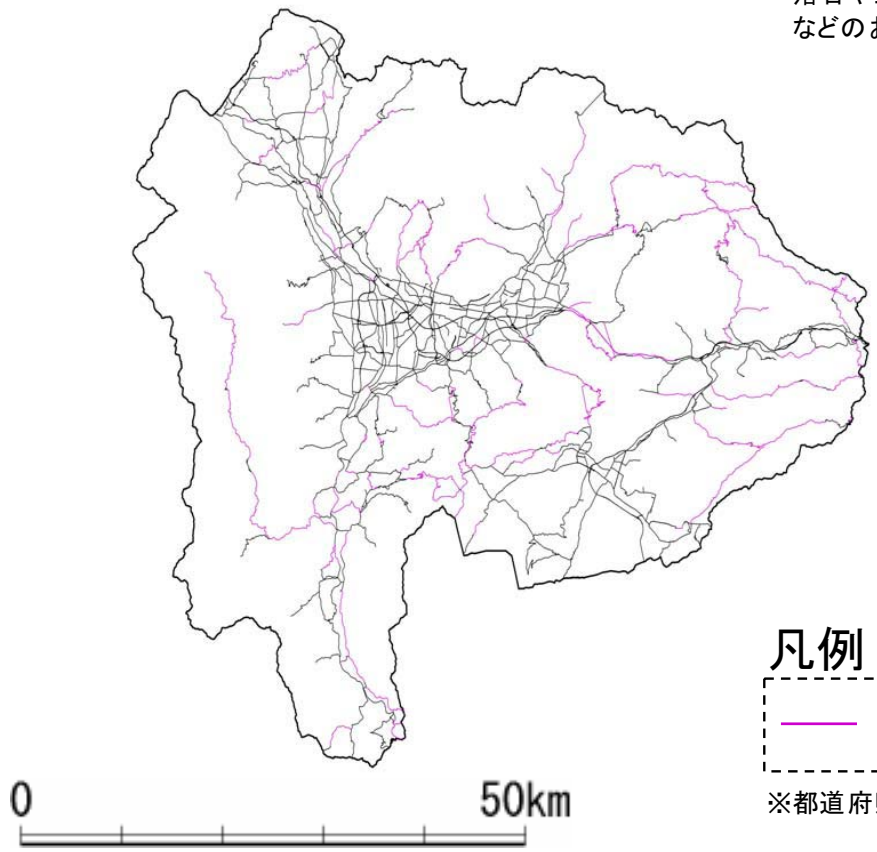
凡例

要対策箇所

※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



凡例

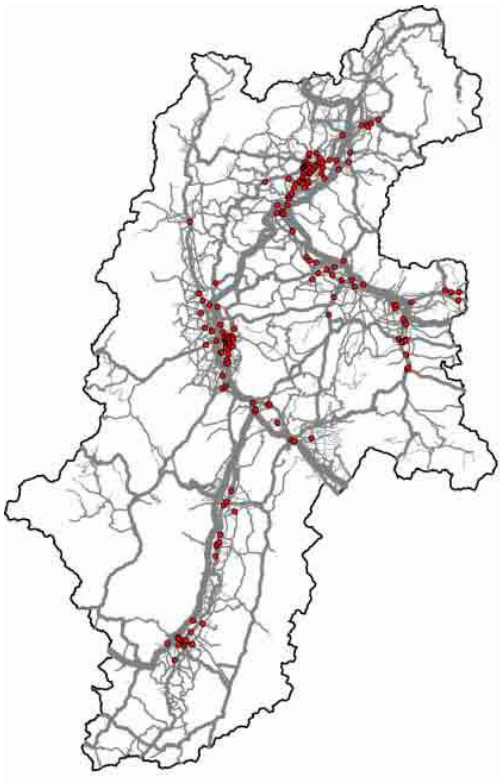
要対策区間

※都道府県道以上の道路を記載

長野県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



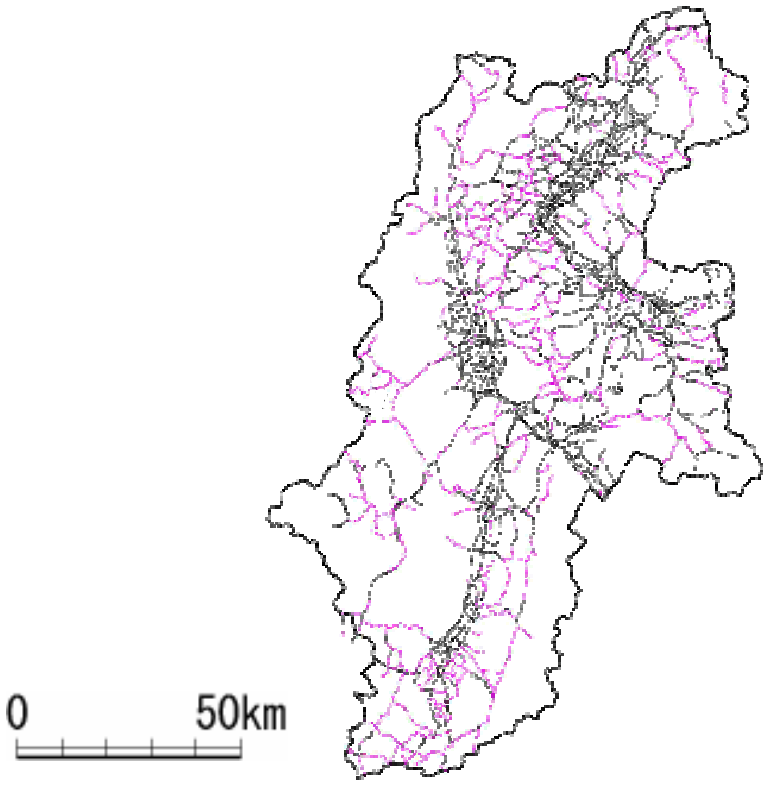
凡例

要対策箇所

※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



凡例

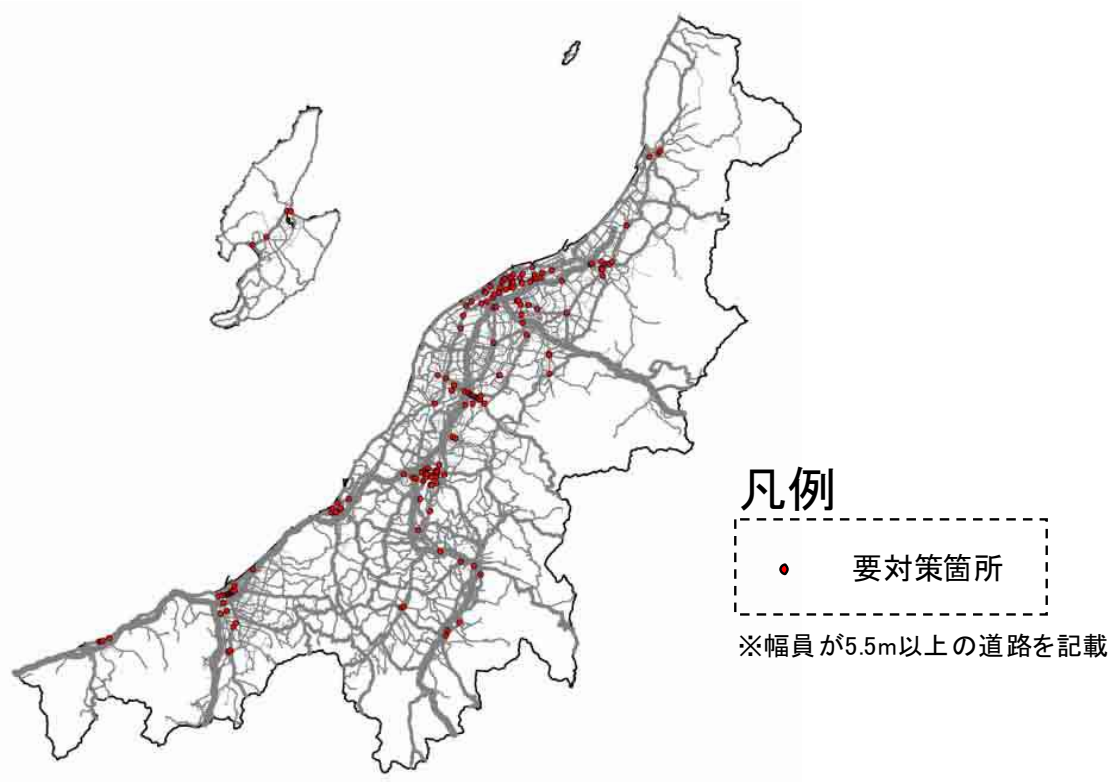
要対策区間

※都道府県道以上の道路を記載

新潟県

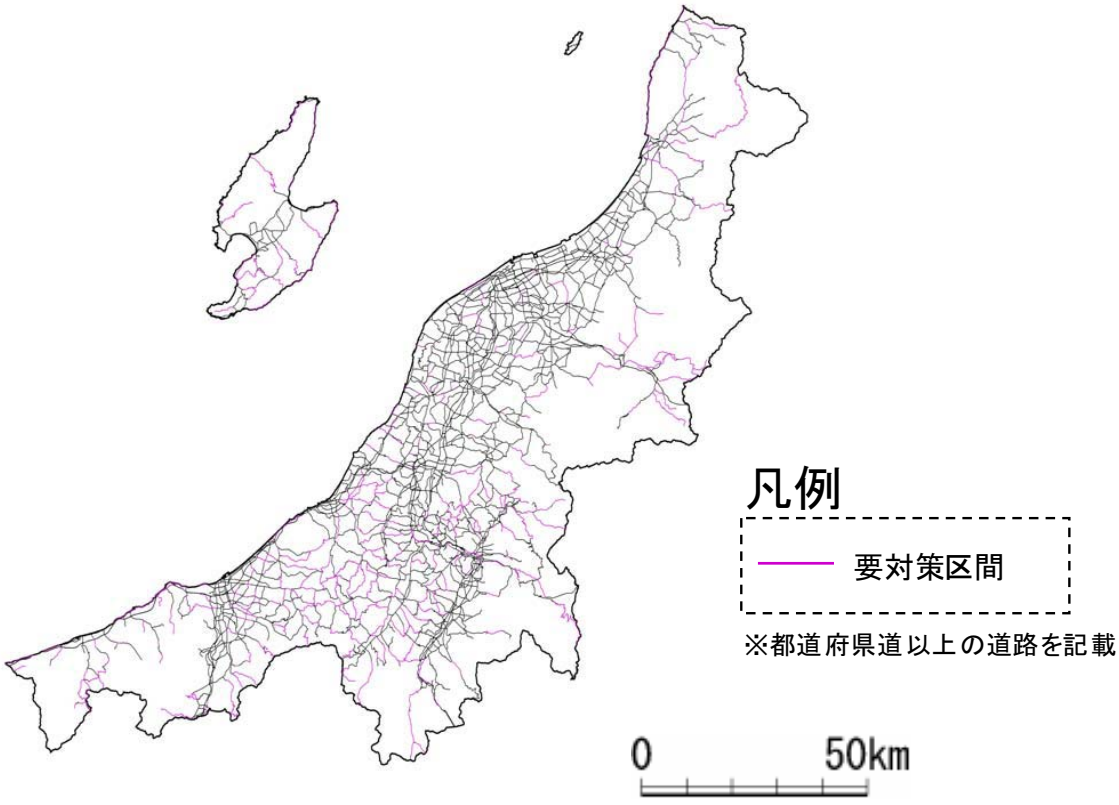
渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

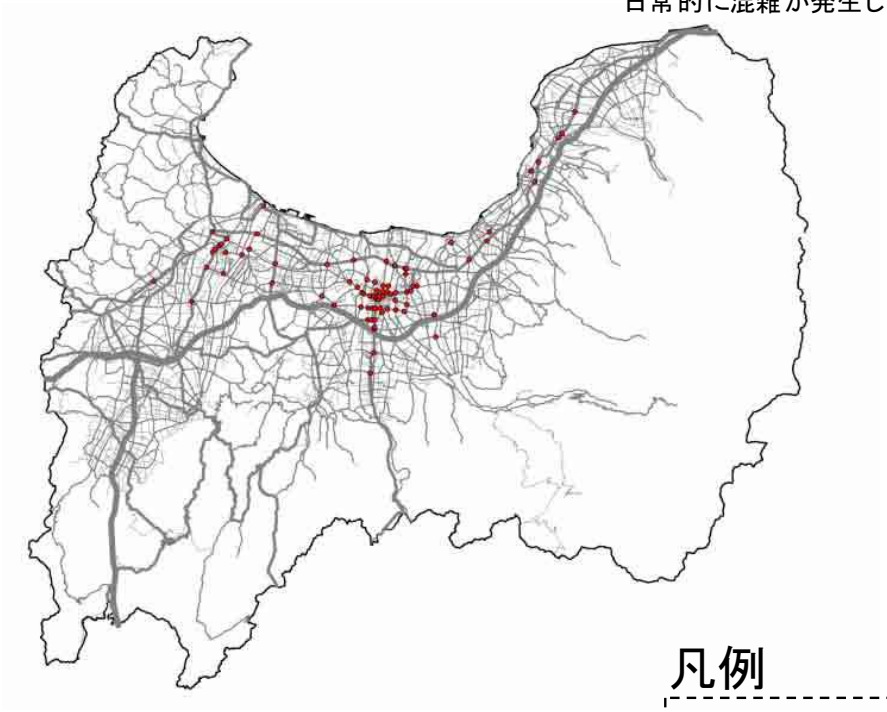
※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



富山県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



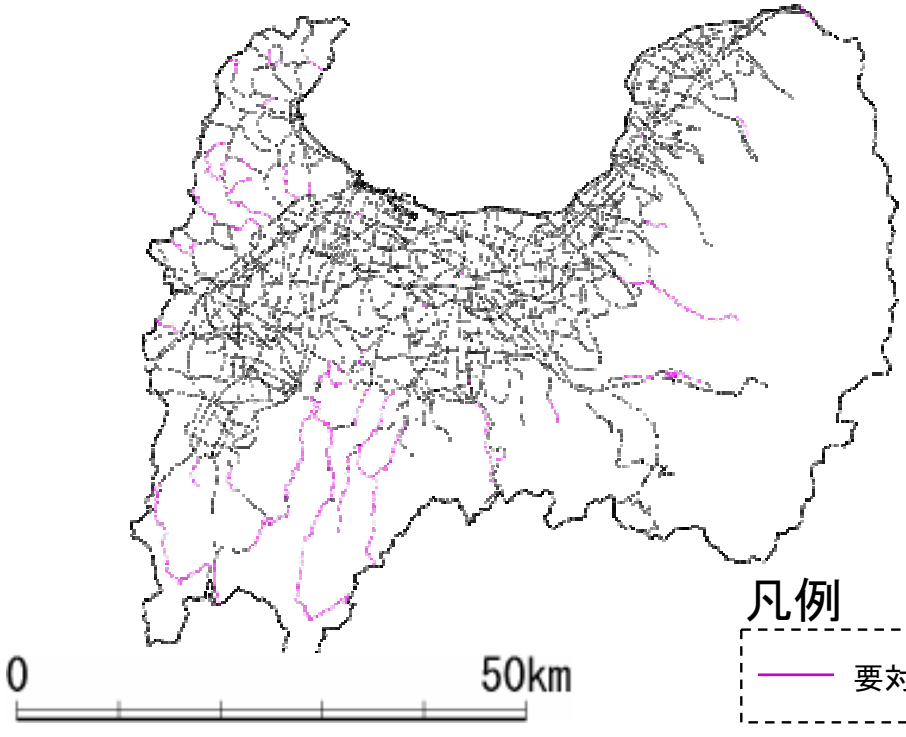
凡例

要対策箇所

※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



凡例

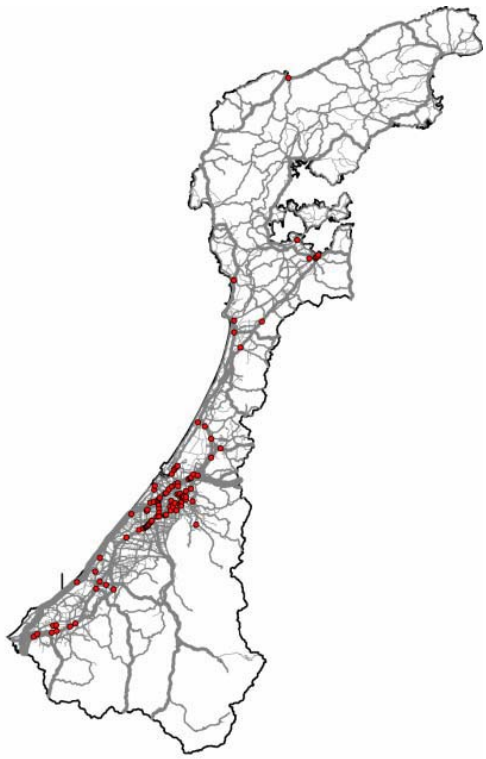
要対策区間

※都道府県道以上の道路を記載

石川県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



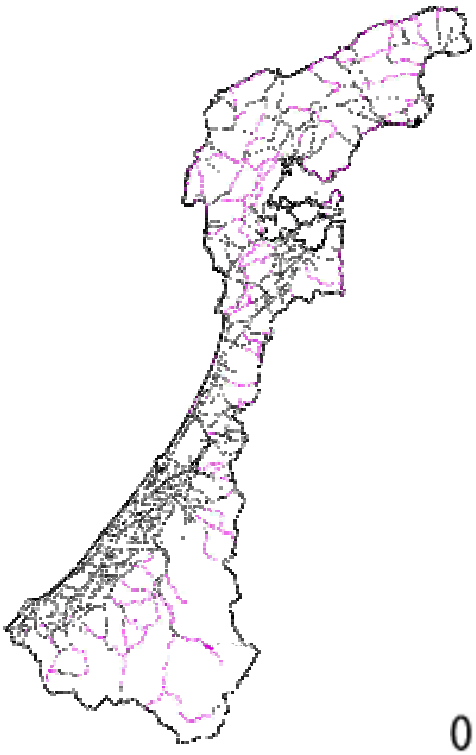
凡例

要対策箇所

※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



凡例

要対策区間

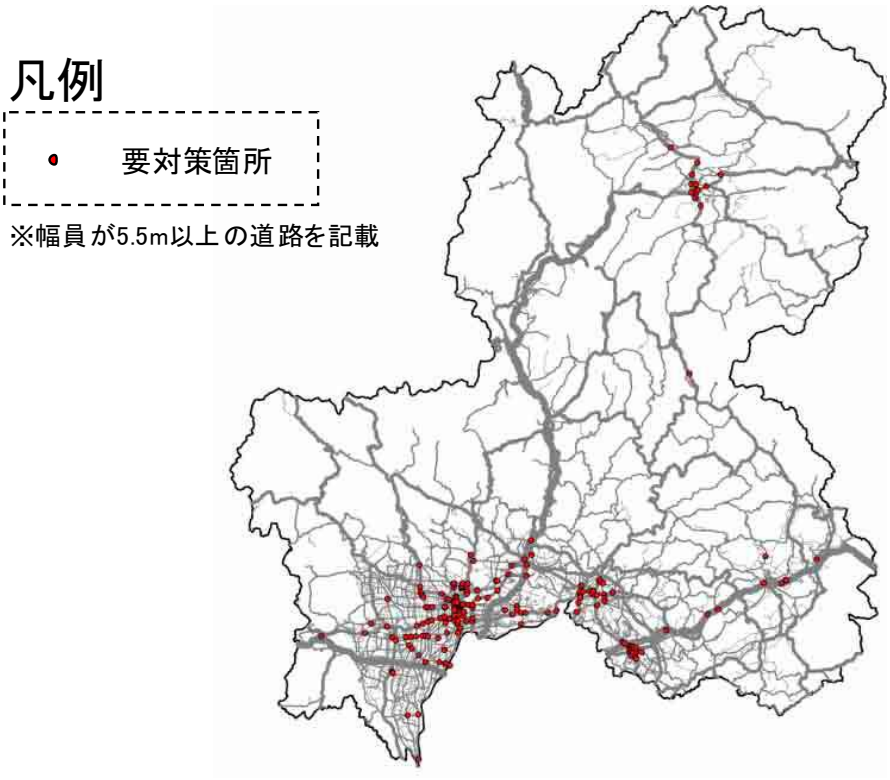
※都道府県道以上の道路を記載

0　50km

岐阜県

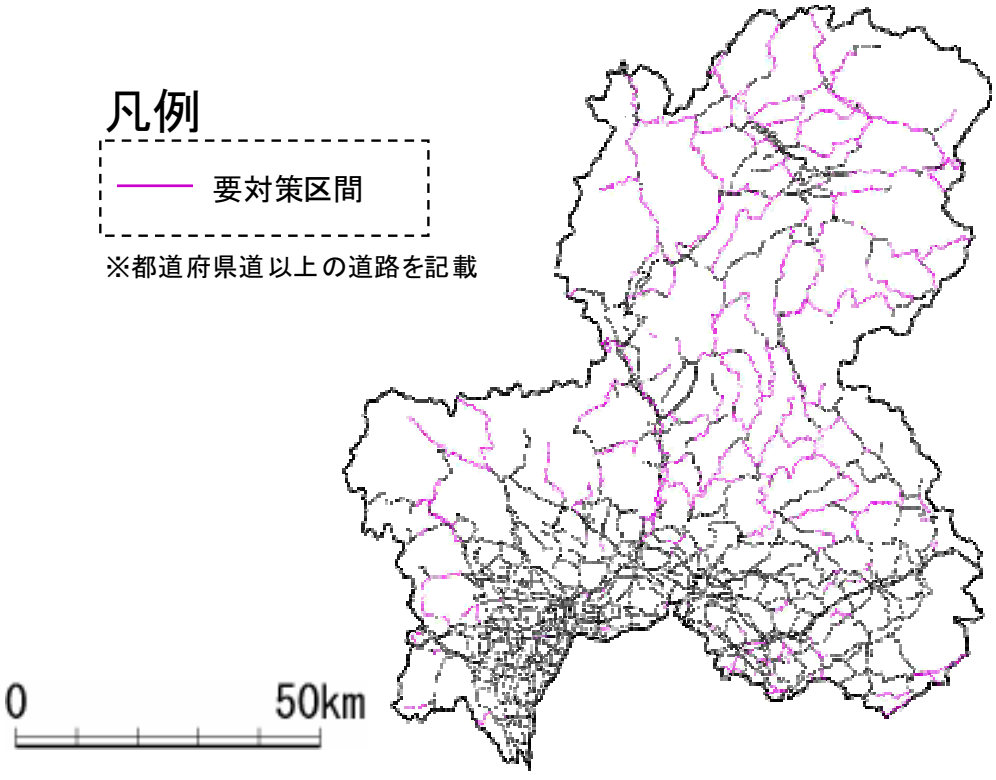
渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

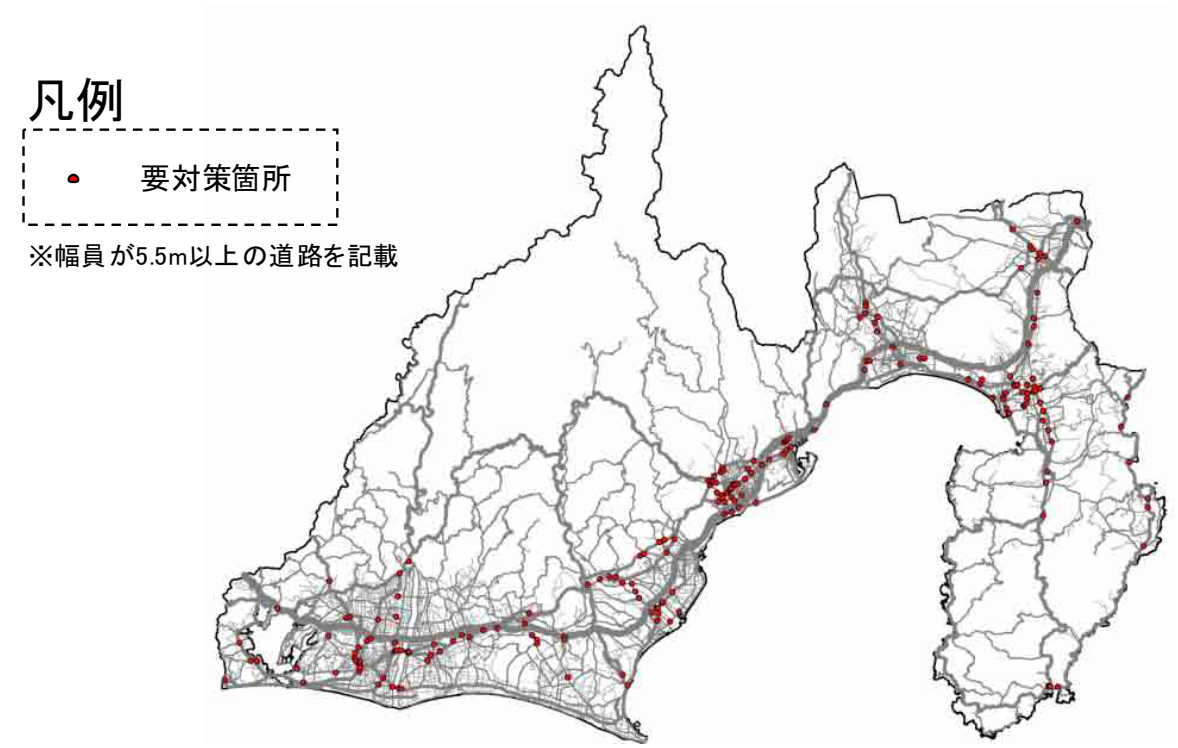
※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



静岡県

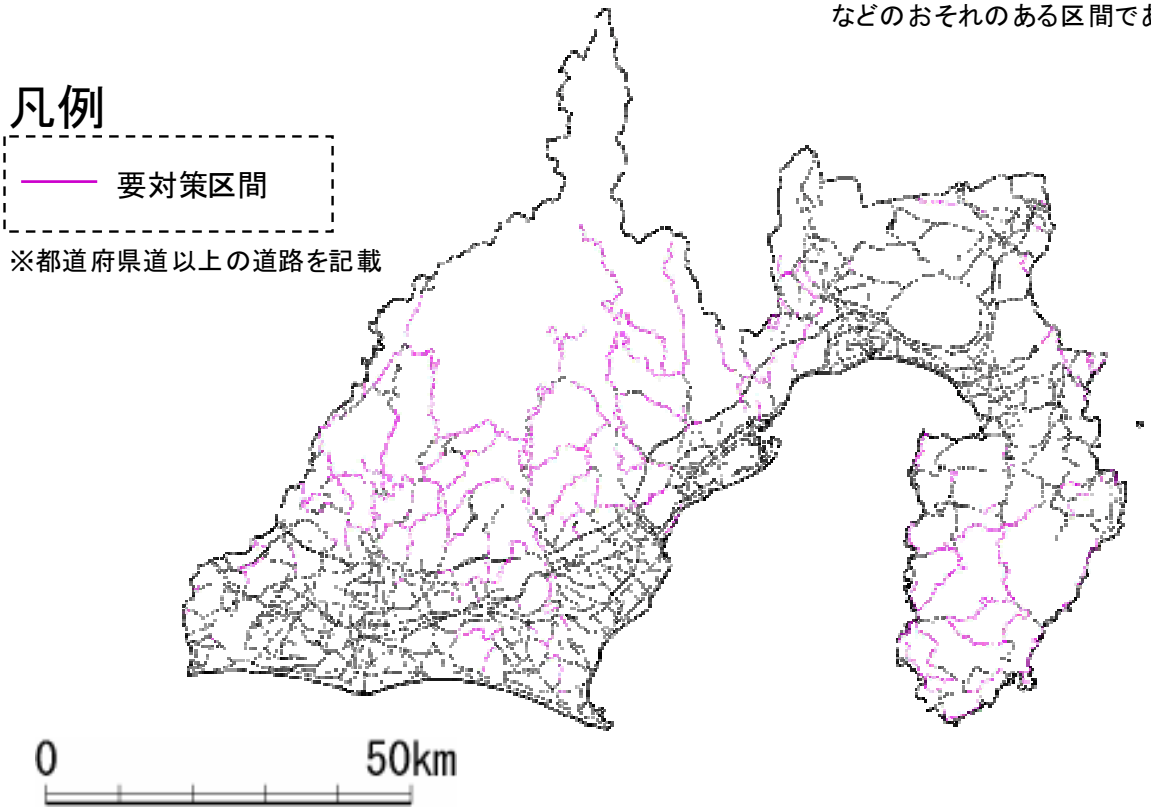
渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

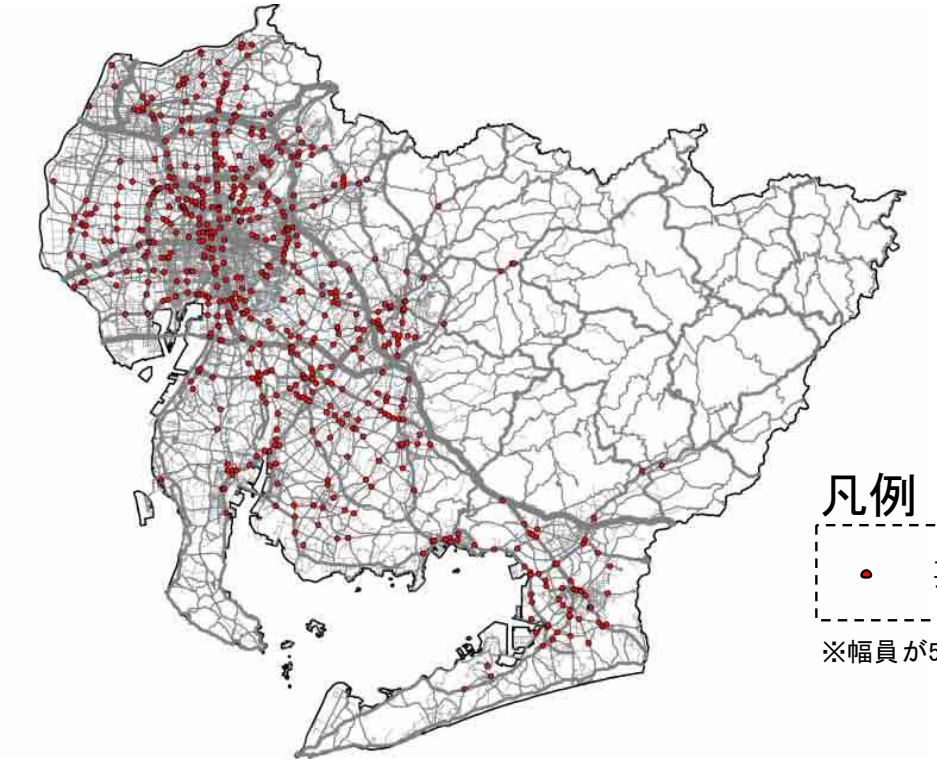
※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



愛知県

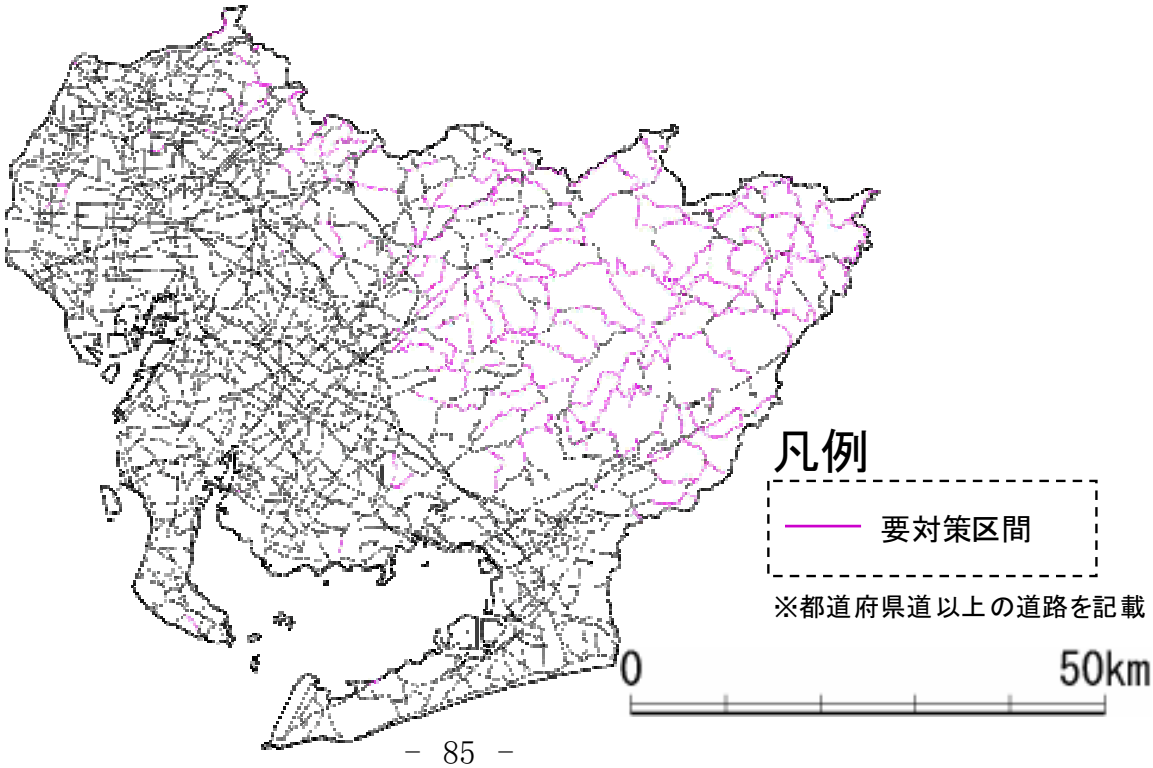
渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

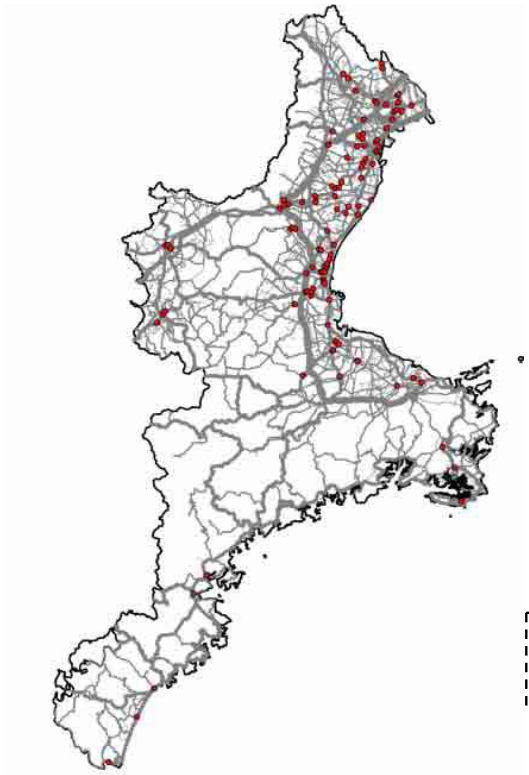
※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



三重県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



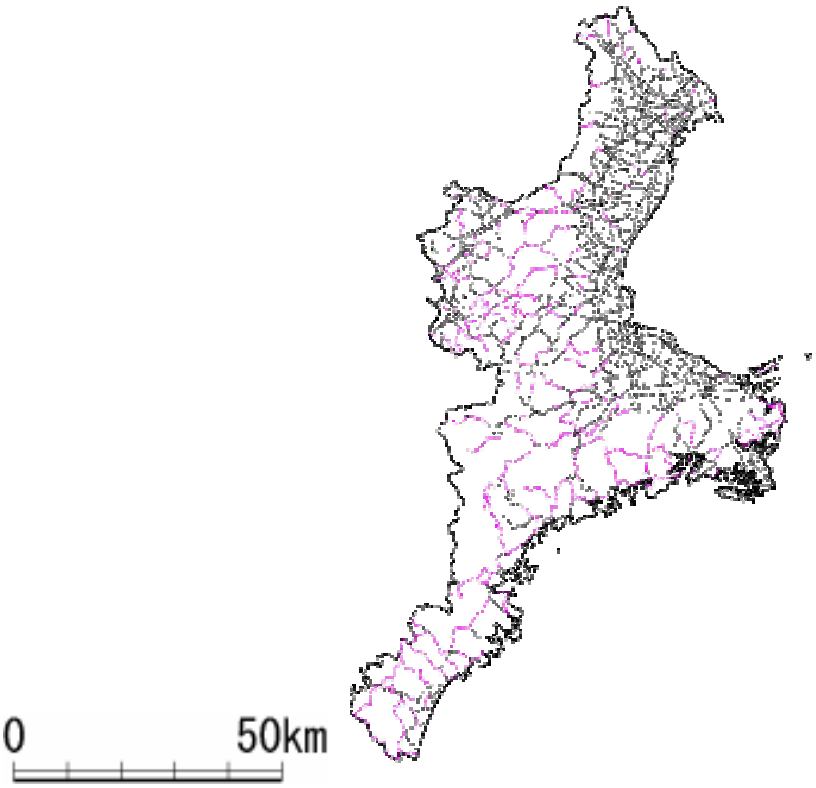
凡例

要対策箇所

※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



凡例

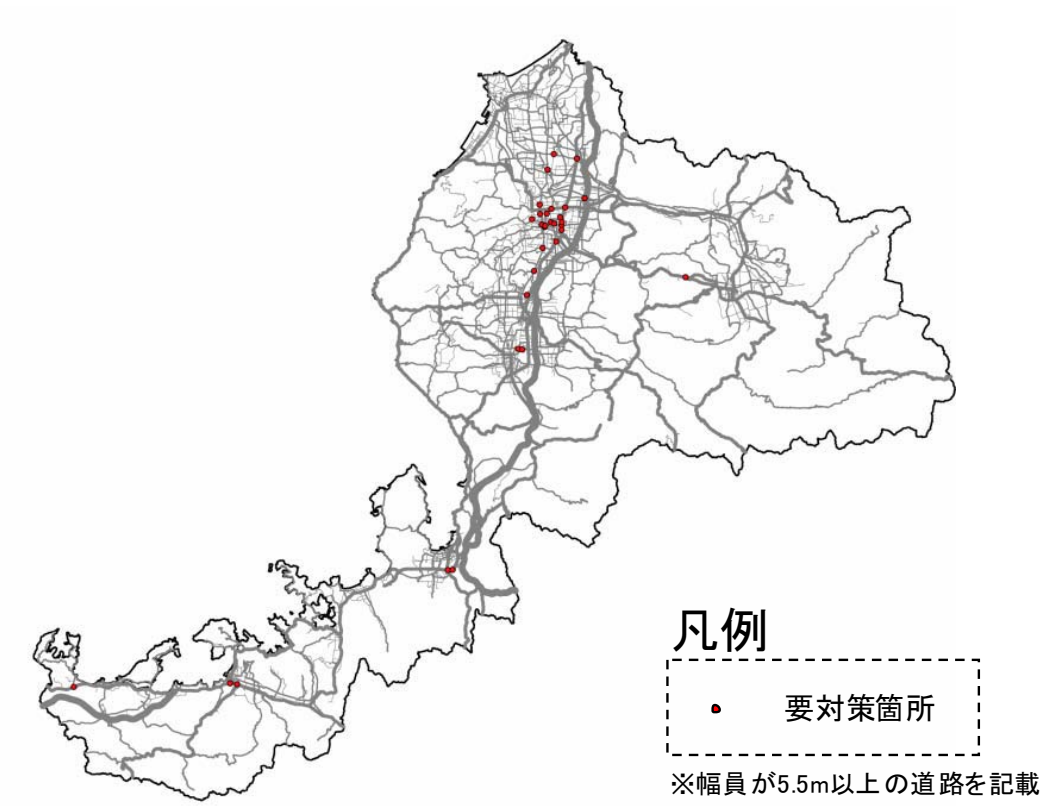
要対策区間

※都道府県道以上の道路を記載

福井県

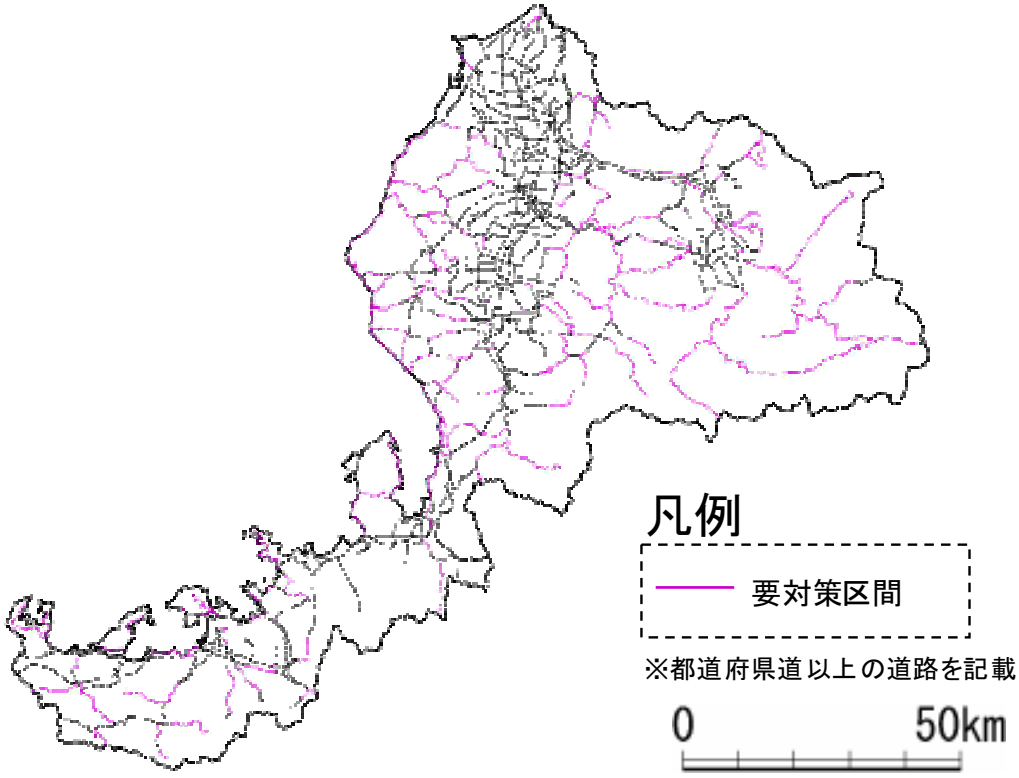
渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

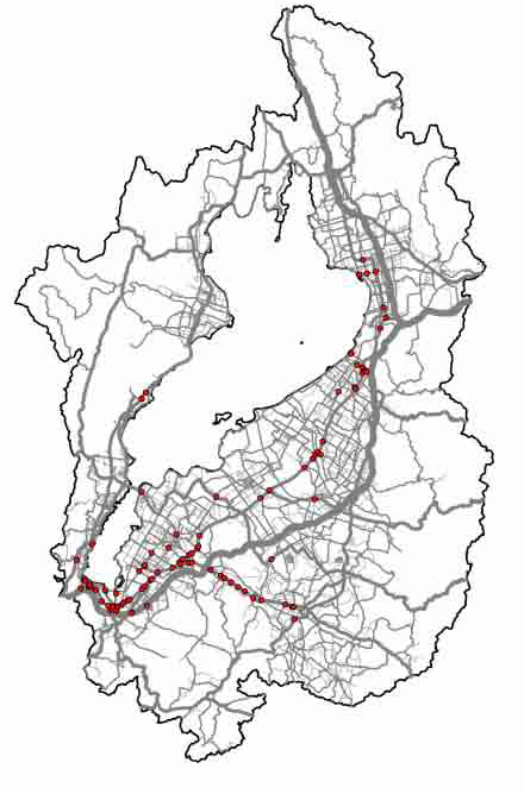
※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



滋賀県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



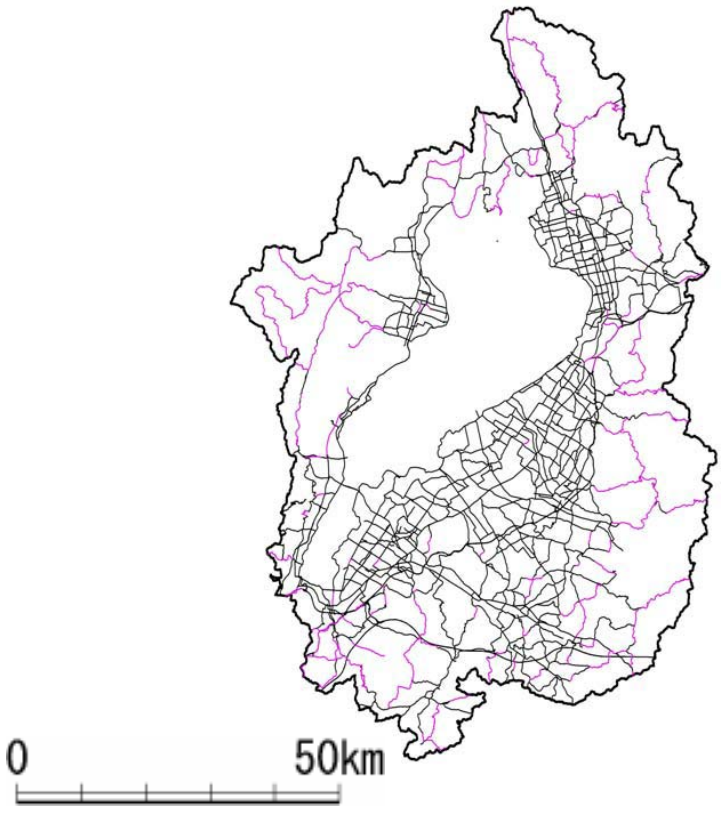
凡例

要対策箇所

※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩などのおそれのある区間である



凡例

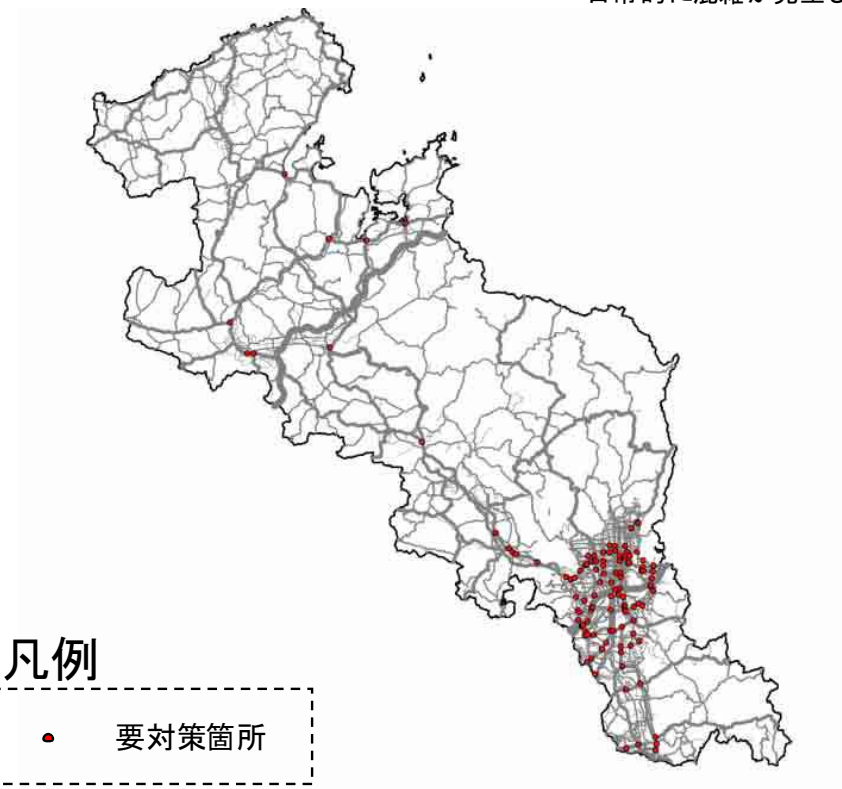
要対策区間

※都道府県道以上の道路を記載

京都府

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



凡例

要対策箇所

※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



凡例

要対策区間

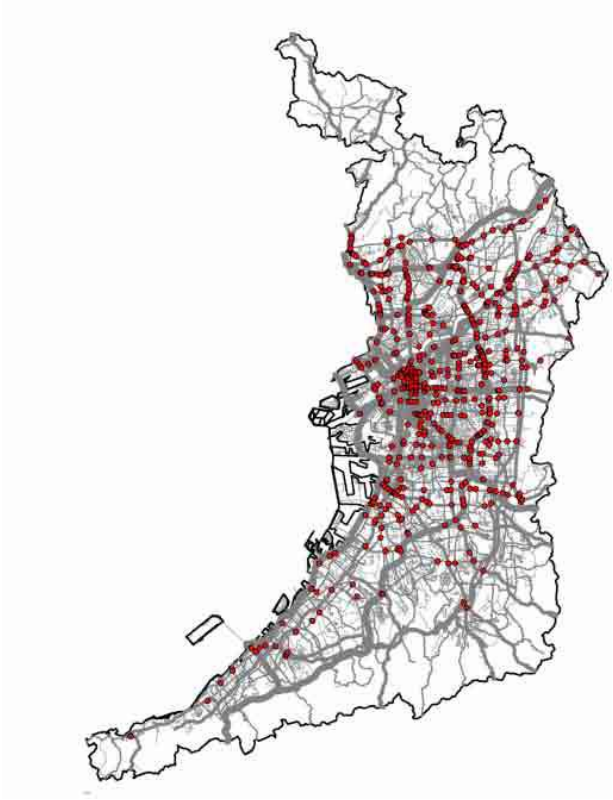
※都道府県道以上の道路を記載

0　50km

大阪府

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



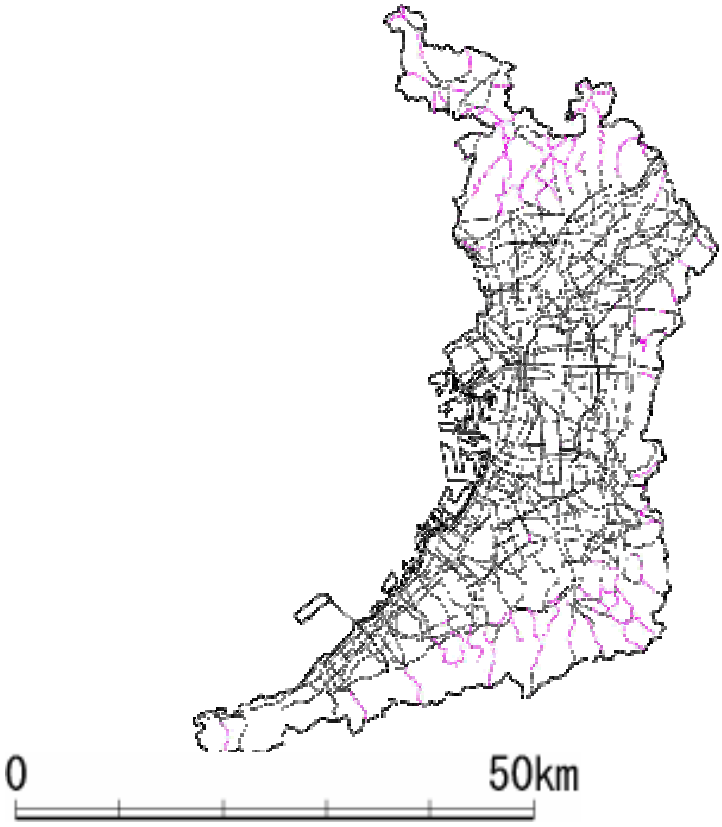
凡例

要対策箇所

※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



凡例

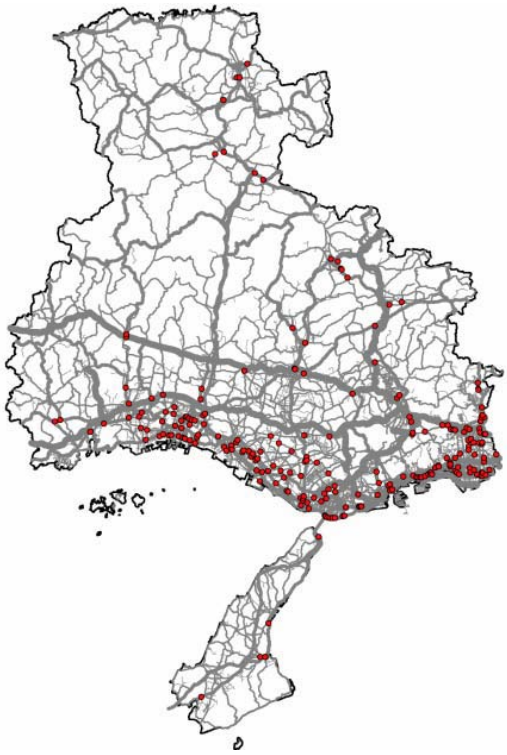
要対策区間

※都道府県道以上の道路を記載

兵庫県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



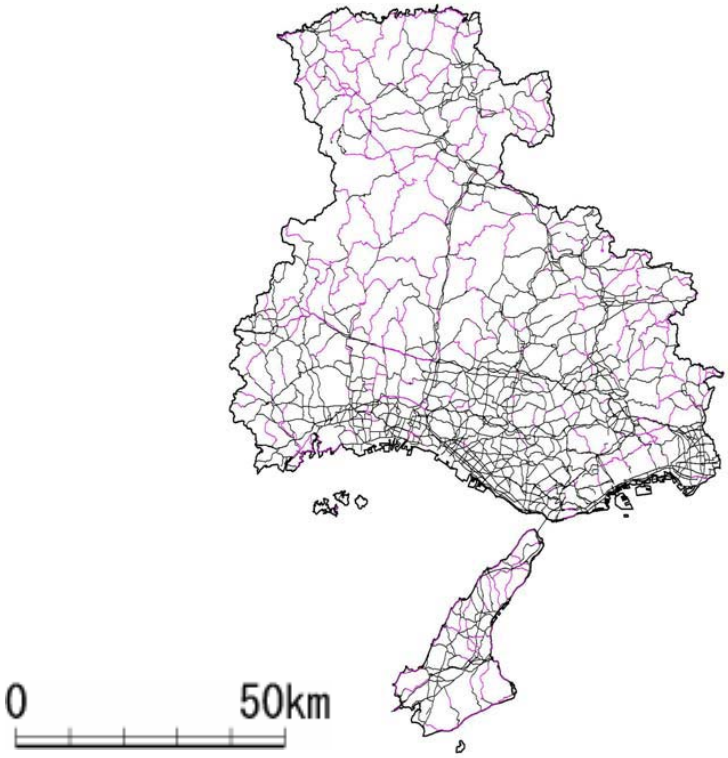
凡例

要対策箇所

※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



凡例

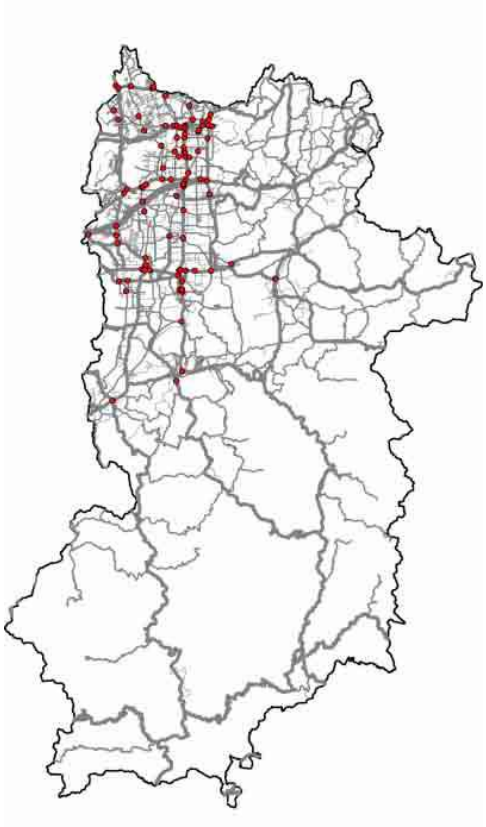
要対策区間

※都道府県道以上の道路を記載

奈良県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



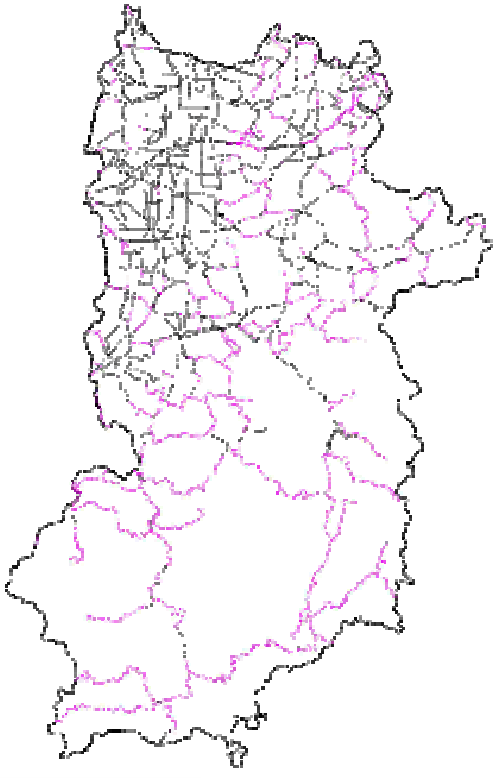
凡例

要対策箇所

※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



凡例

要対策区間

※都道府県道以上の道路を記載



和歌山県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



凡例

要対策箇所

※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



凡例

要対策区間

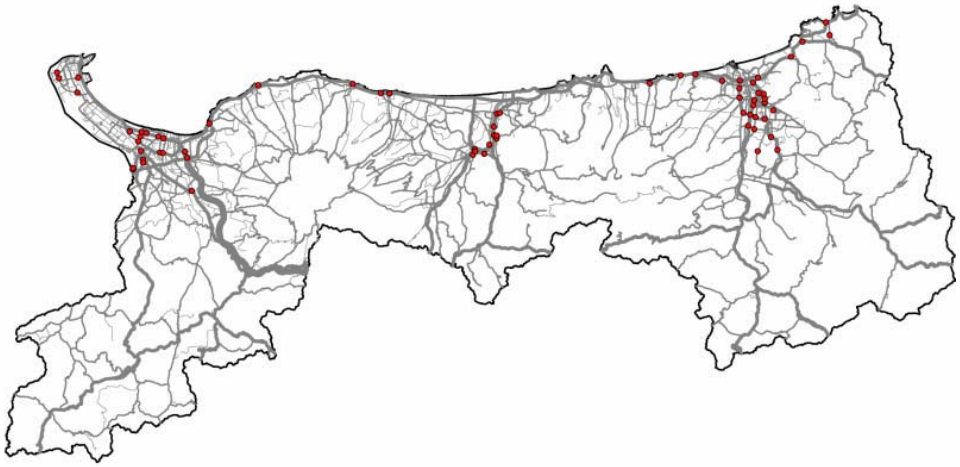
※都道府県道以上の道路を記載

0　50km

鳥取県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



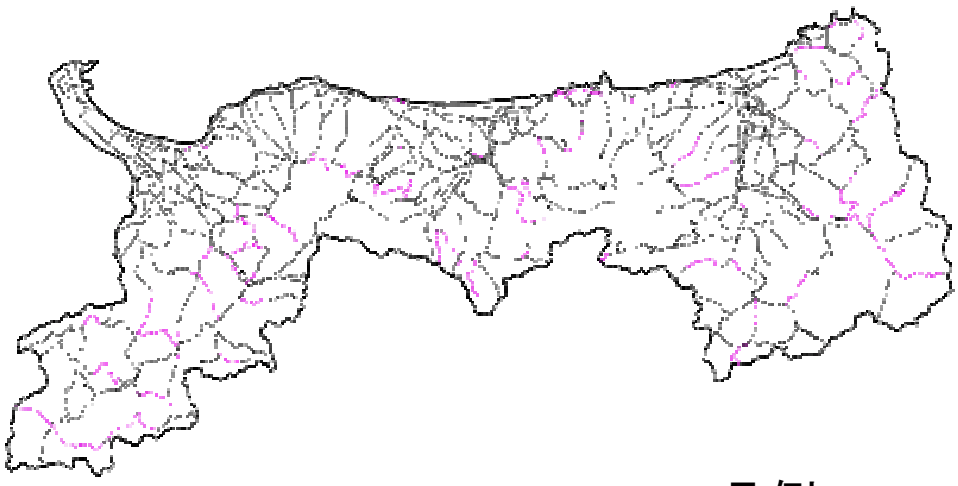
凡例

要対策箇所

※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



凡例

要対策区間

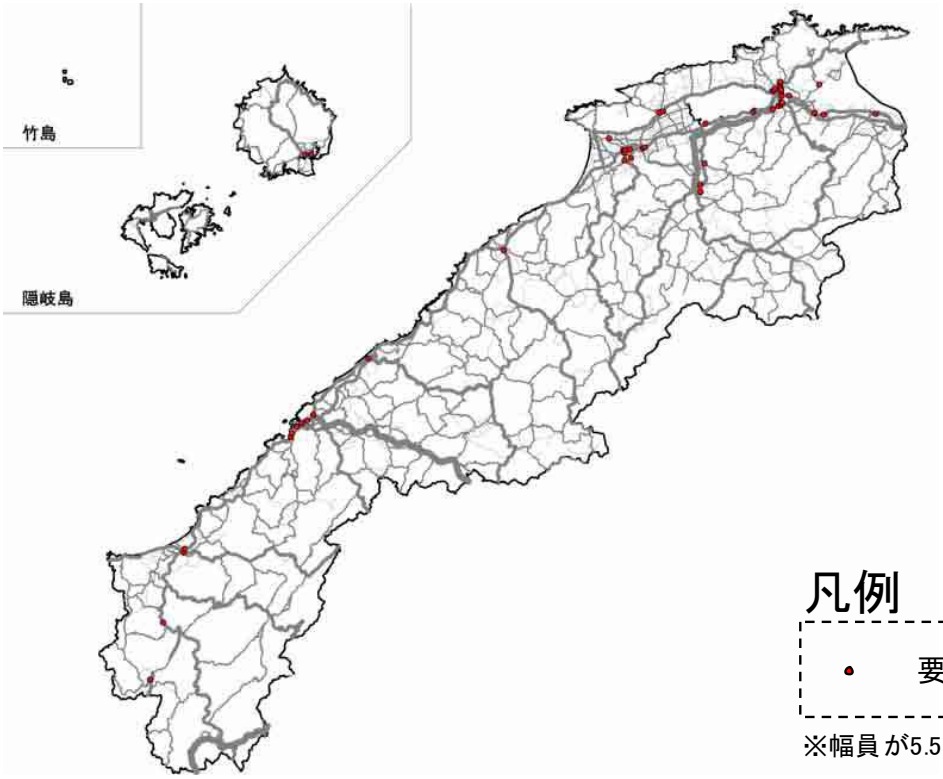
※都道府県道以上の道路を記載



島根県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



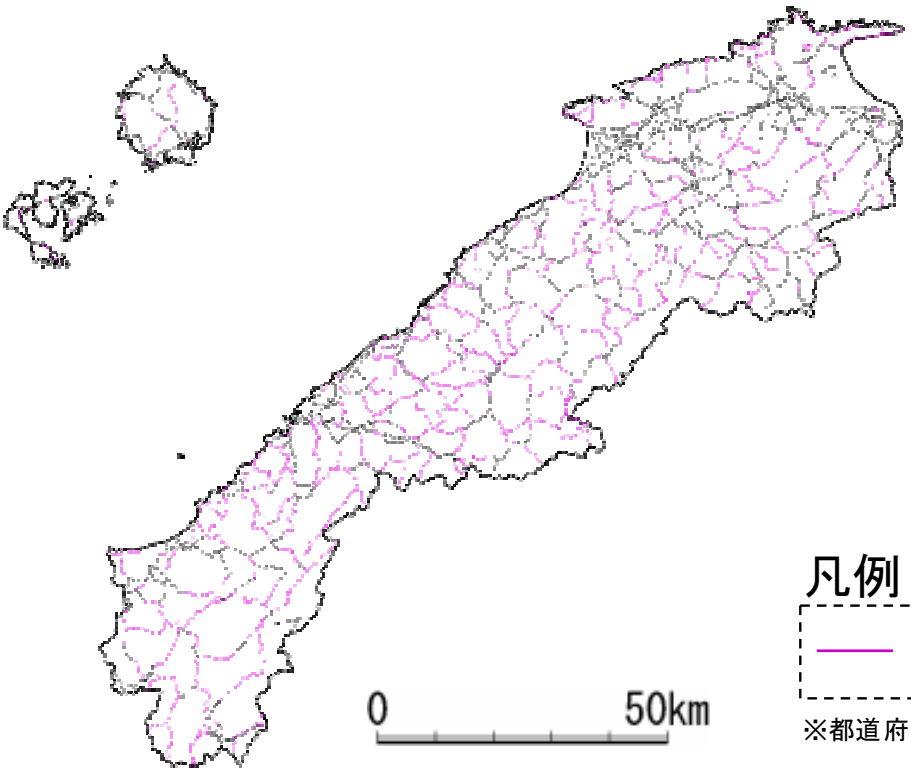
凡例

要対策箇所

※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



凡例

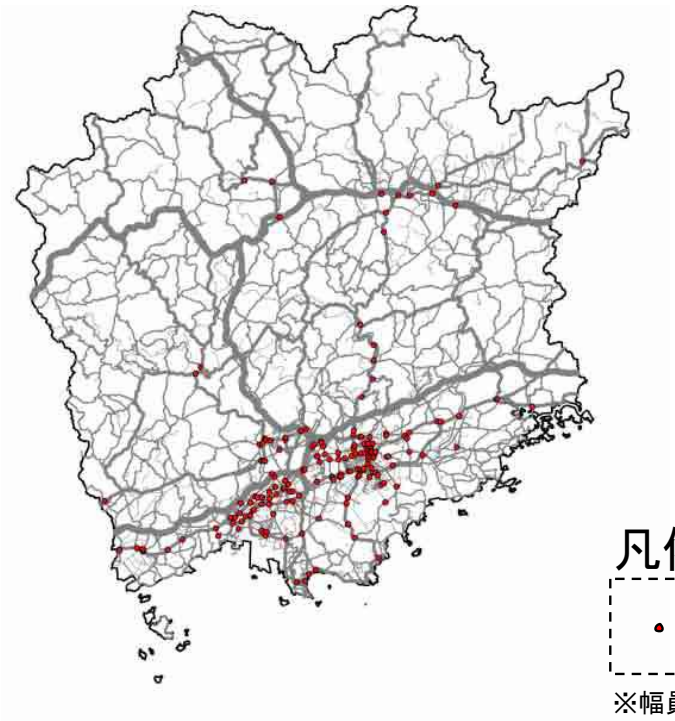
要対策区間

※都道府県道以上の道路を記載

岡山県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



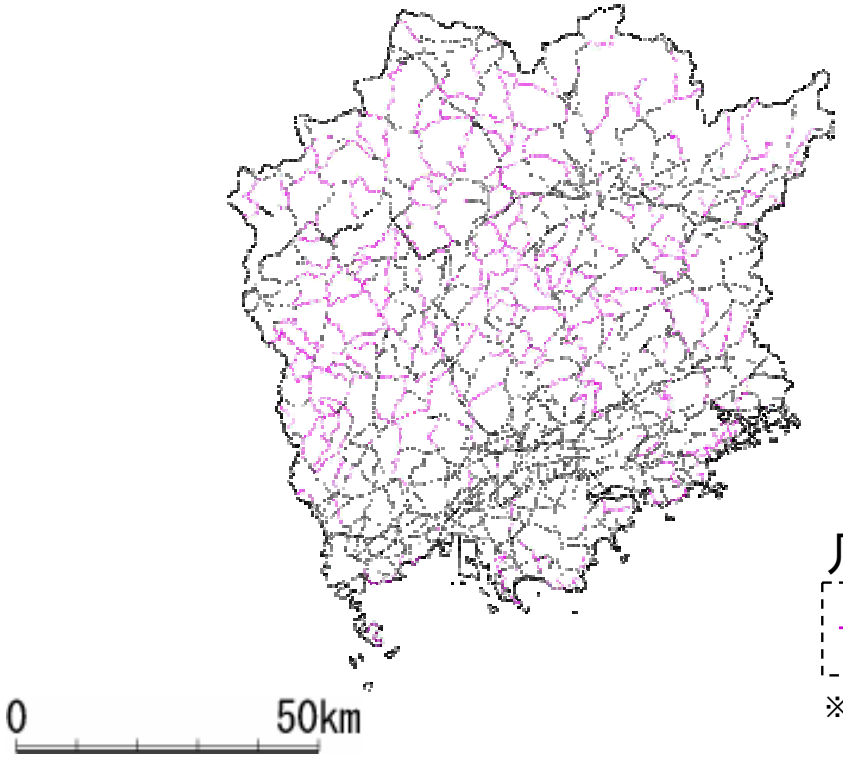
凡例

要対策箇所

※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



凡例

要対策区間

※都道府県道以上の道路を記載

広島県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

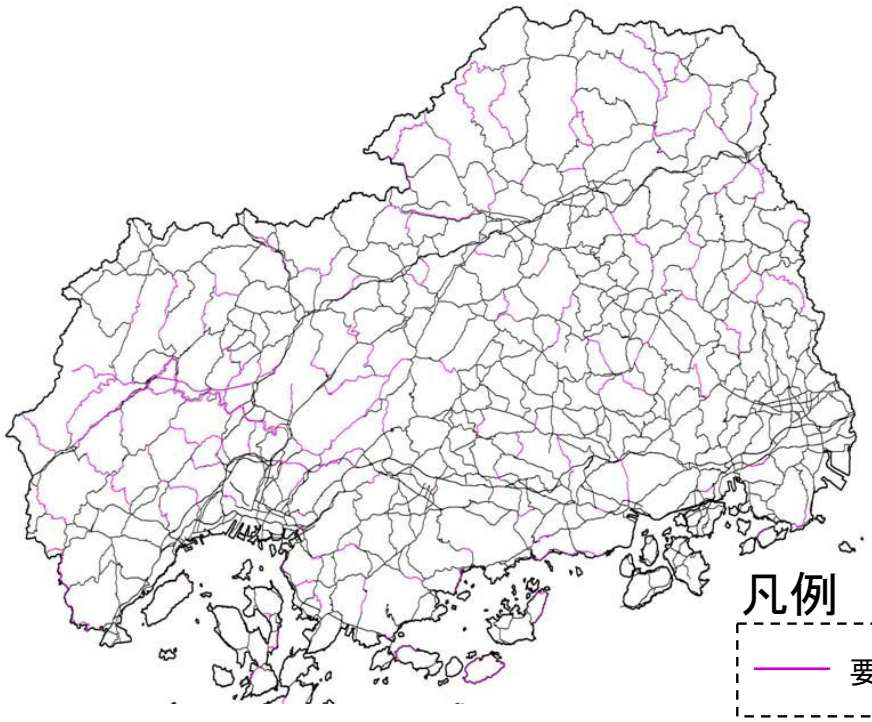
※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である

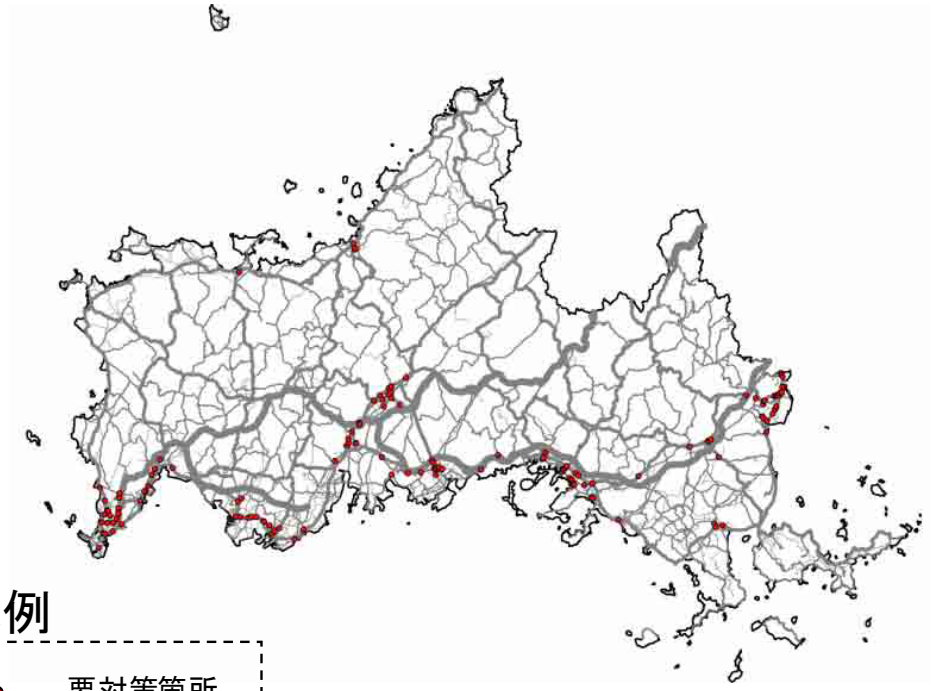


※都道府県道以上の道路を記載

山口県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



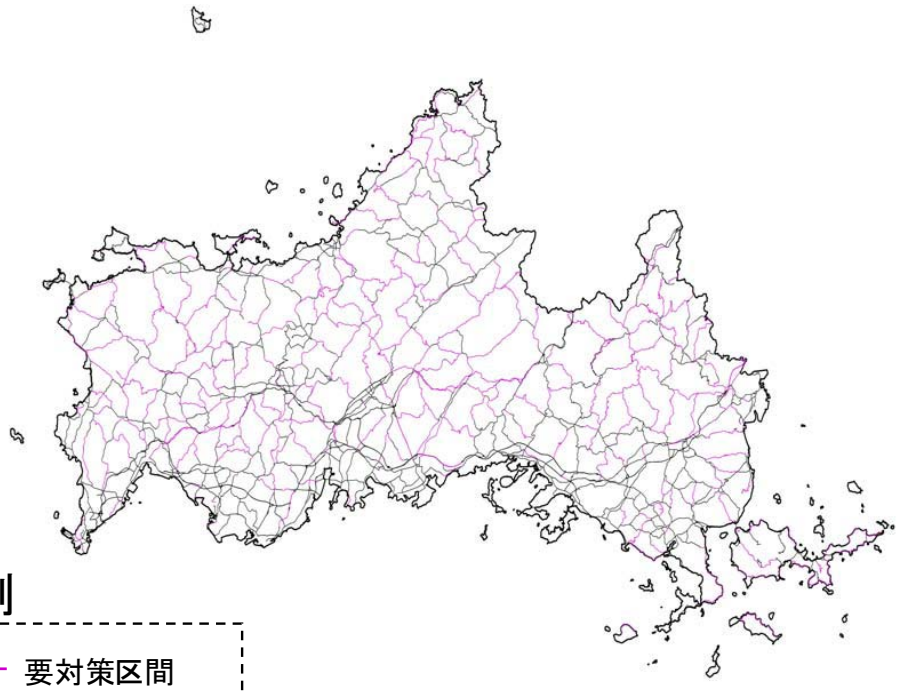
凡例

要対策箇所

※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



凡例

要対策区間

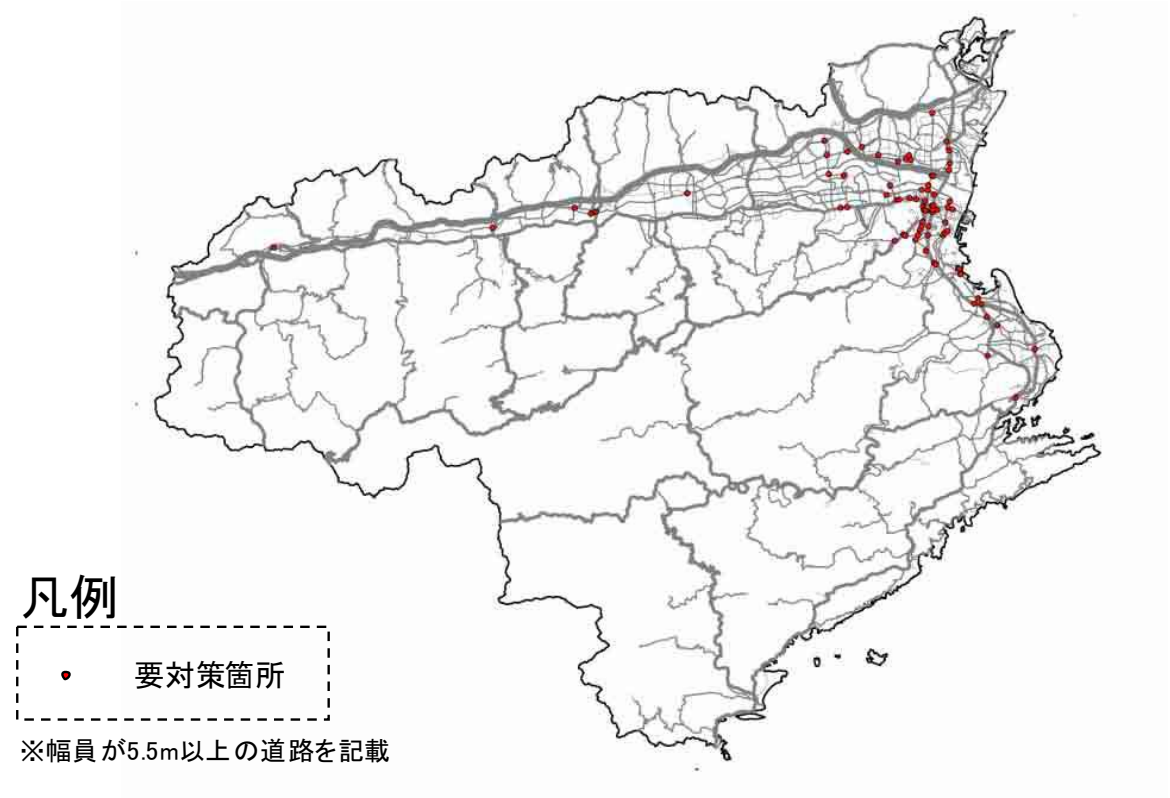
※都道府県道以上の道路を記載

0　50km

徳島県

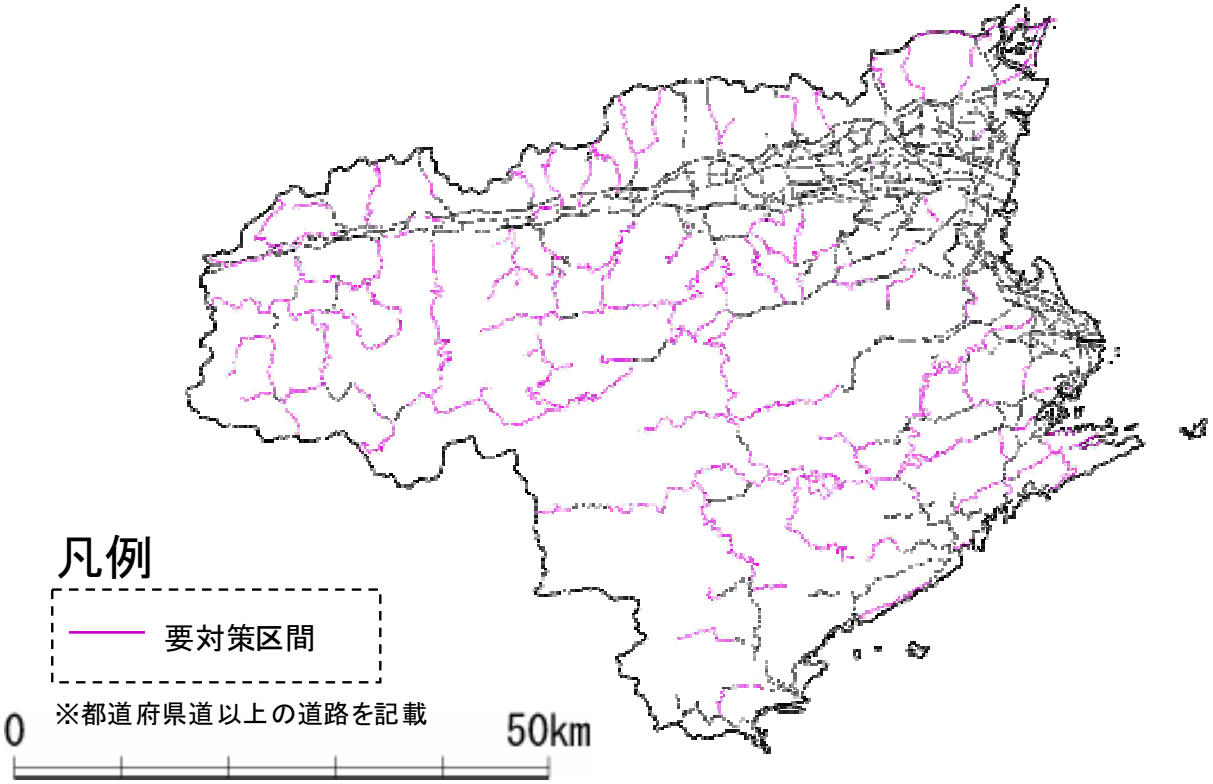
渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

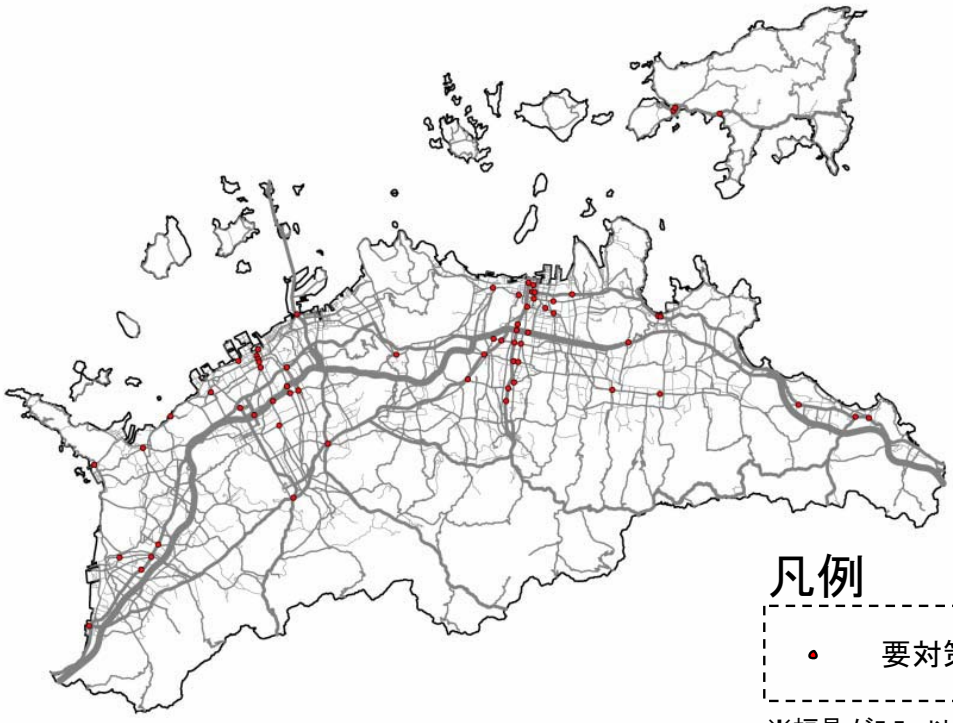
※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



香川県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

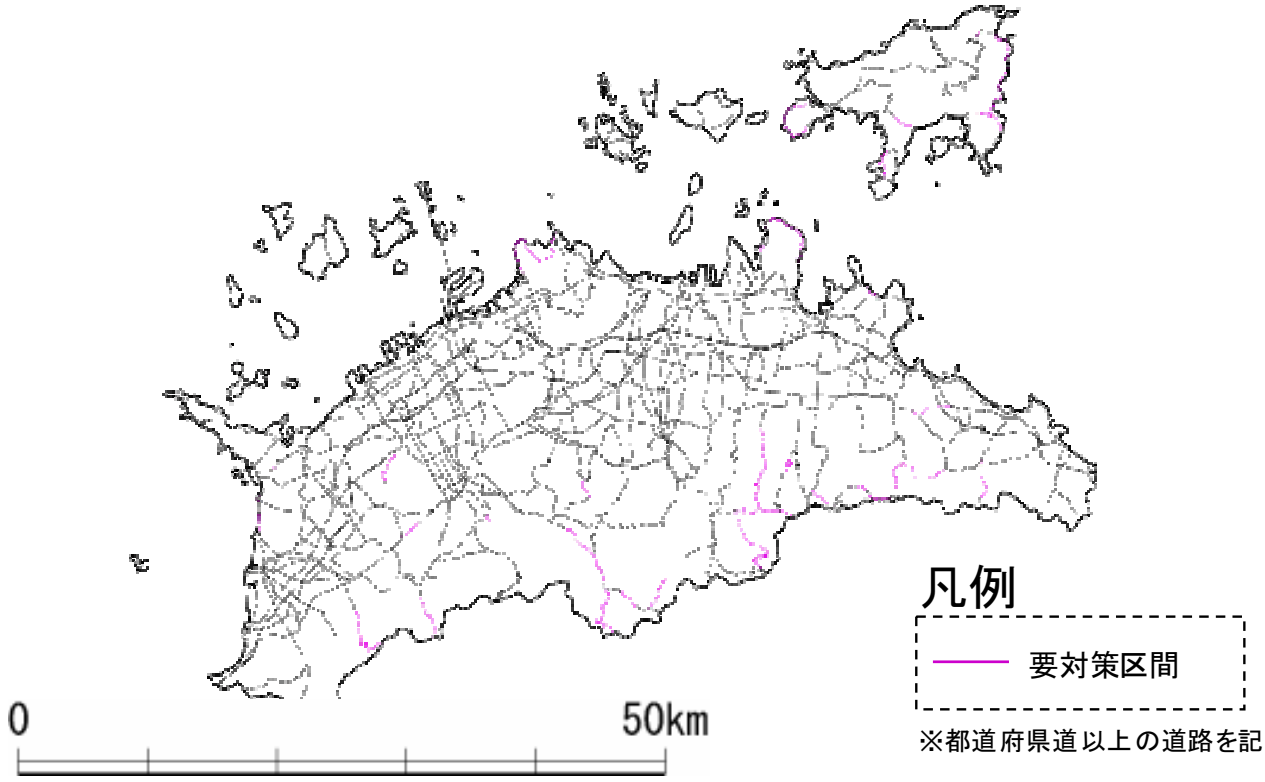
※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である

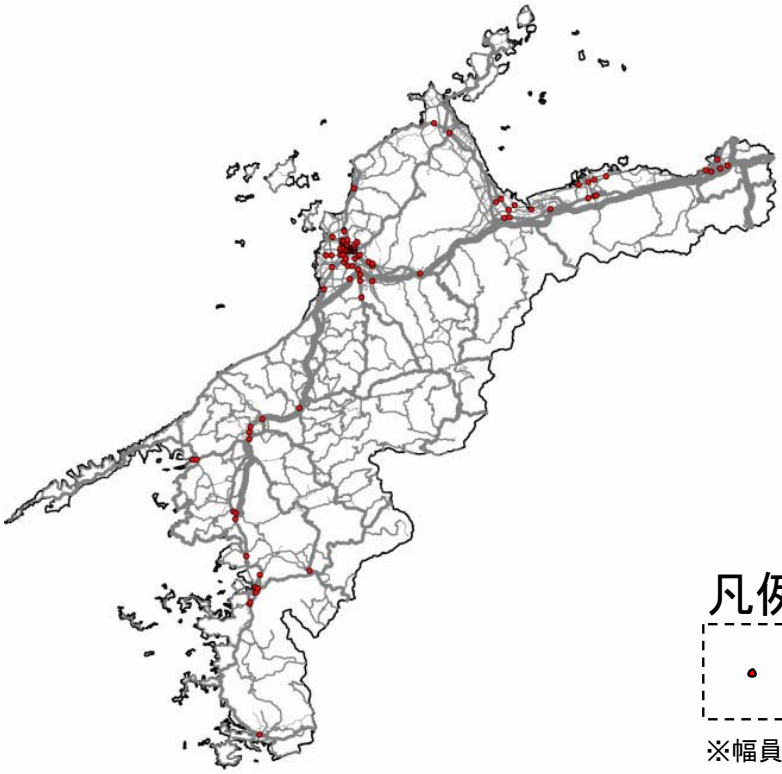


※都道府県道以上の道路を記載

愛媛県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



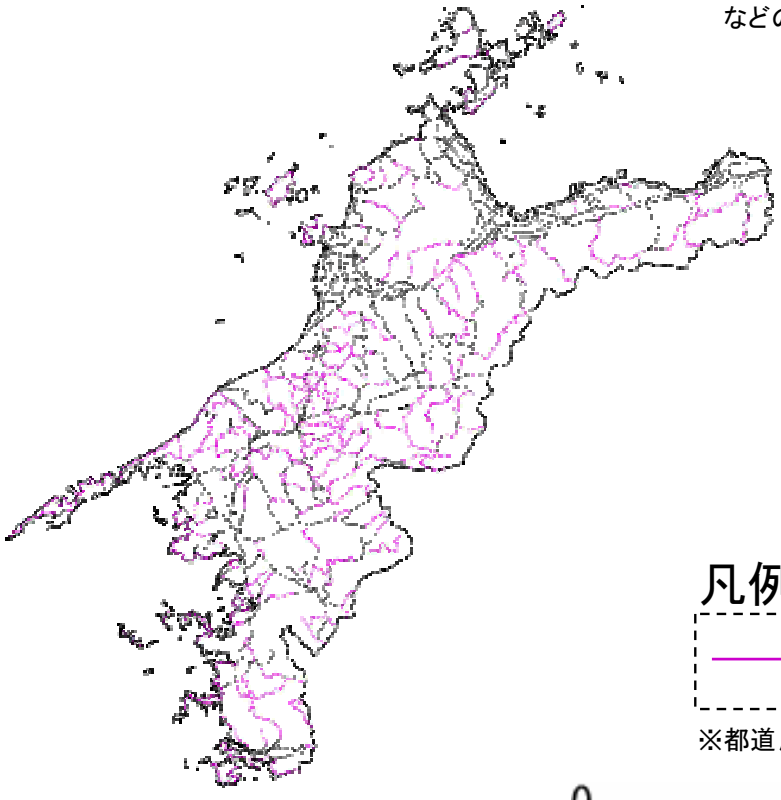
凡例

要対策箇所

※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



凡例

要対策区間

※都道府県道以上の道路を記載

0　50km

高知県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

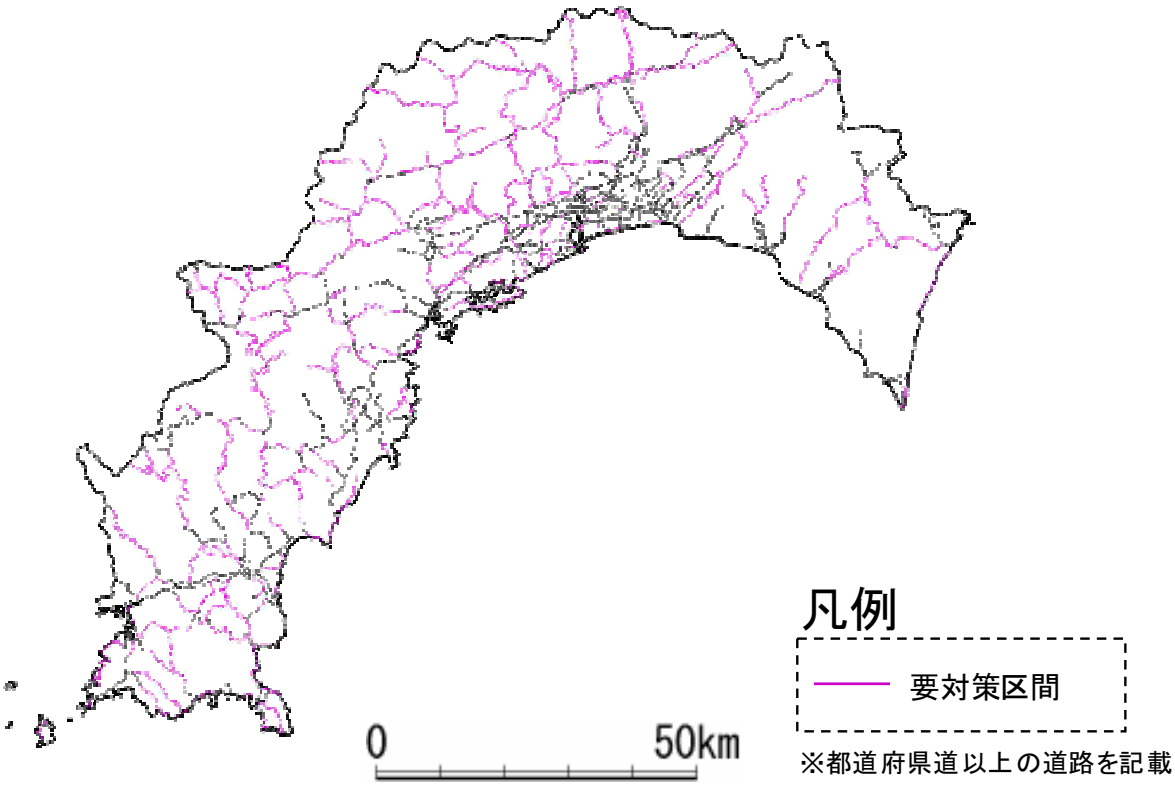
※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である

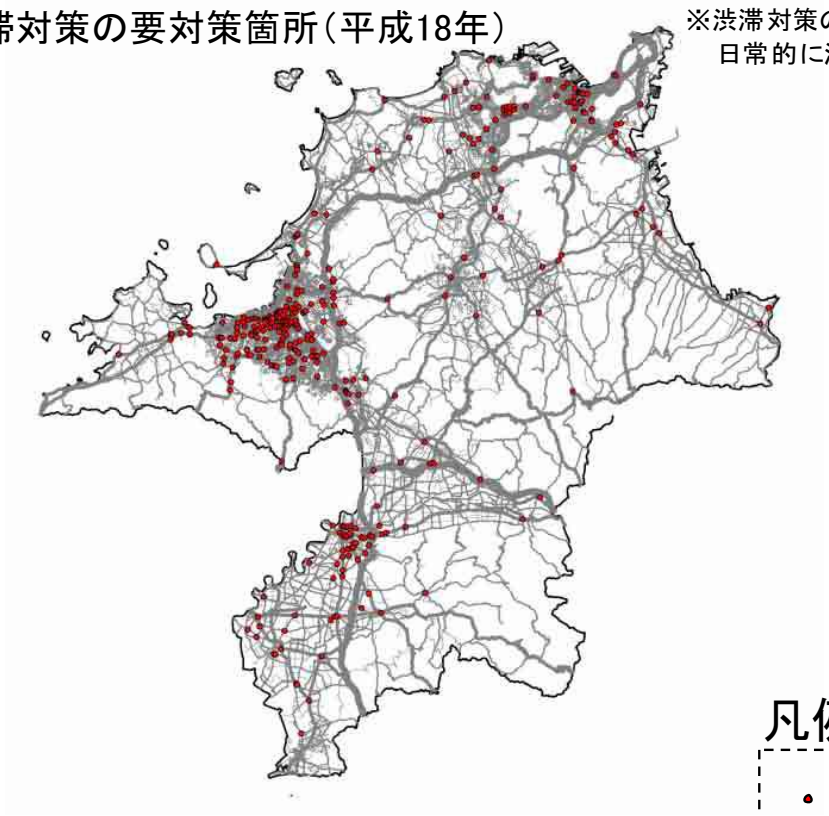


※都道府県道以上の道路を記載

福岡県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



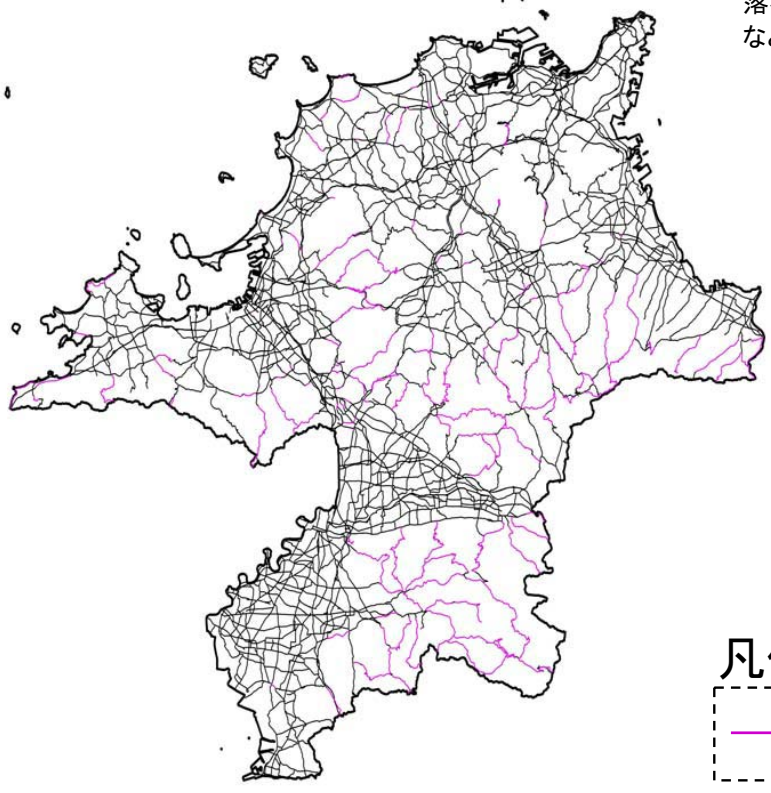
凡例

要対策箇所

※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩などのおそれのある区間である



凡例

要対策区間

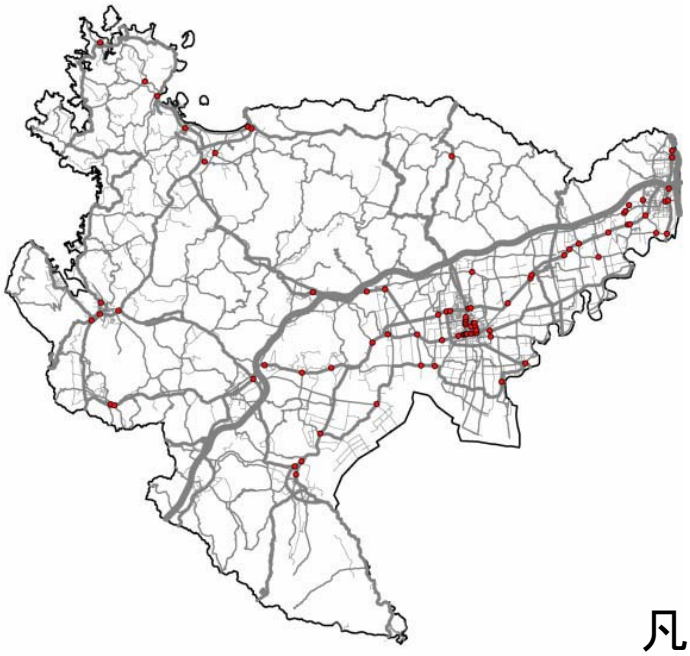
※都道府県道以上の道路を記載

0　50km

佐賀県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



凡例

要対策箇所

※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



凡例

要対策区間

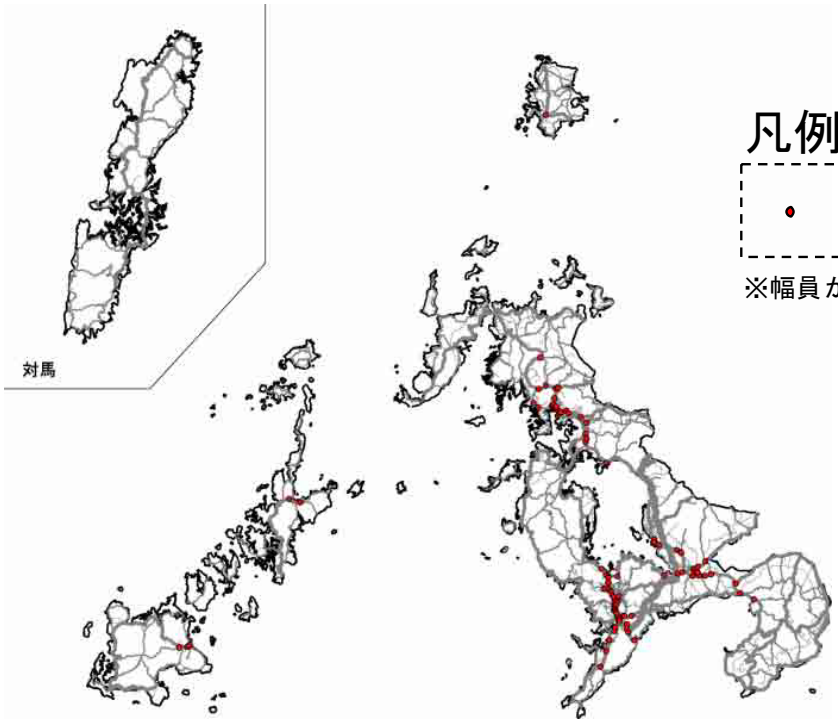
※都道府県道以上の道路を記載



長崎県

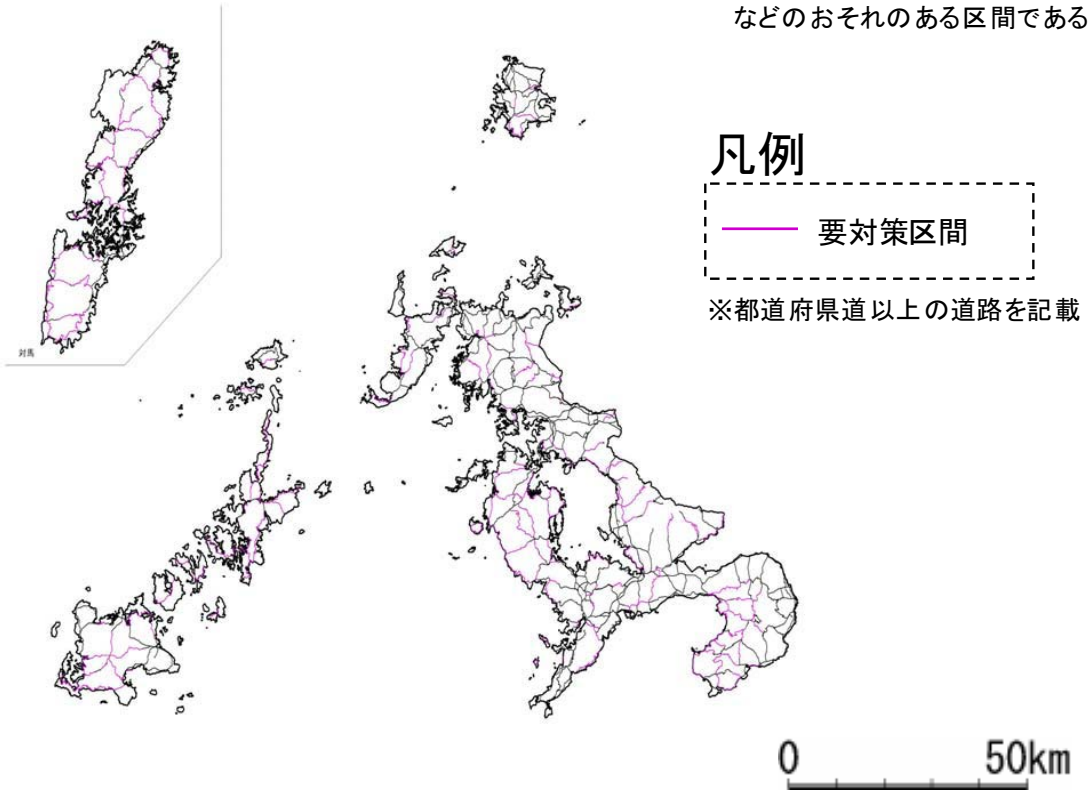
渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

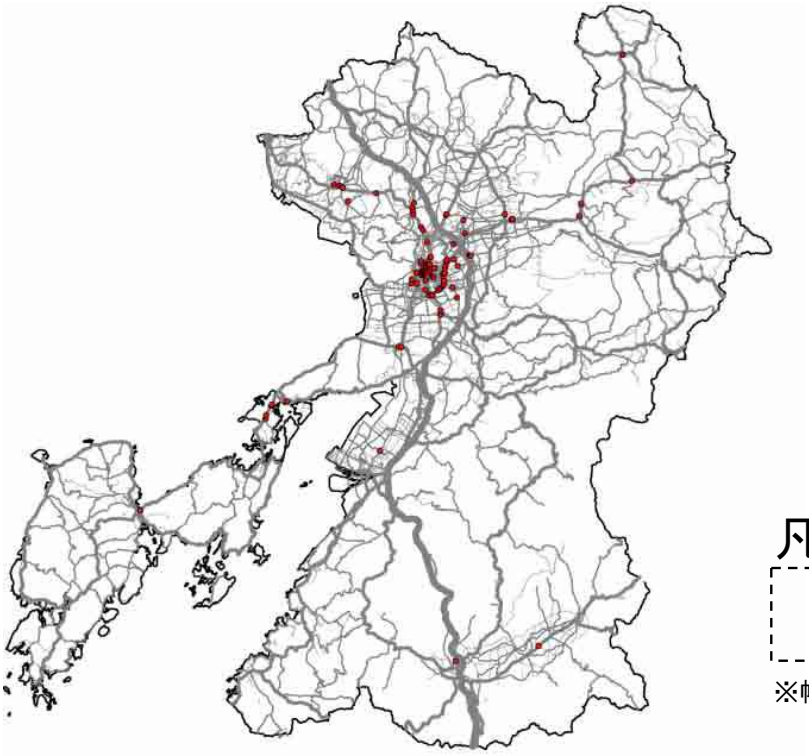
※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



熊本県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



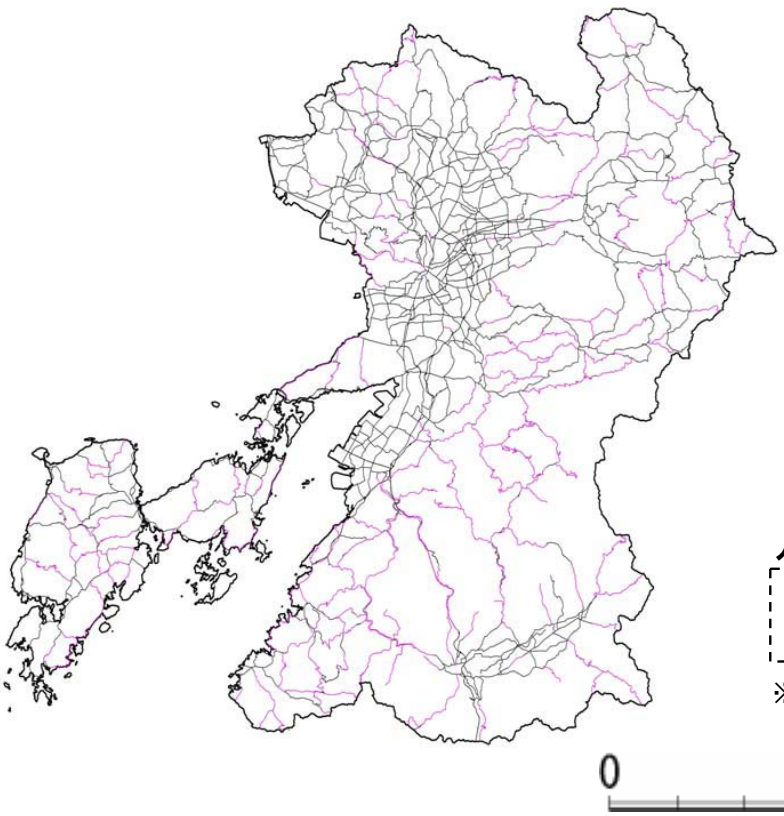
凡例

要対策箇所

※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



凡例

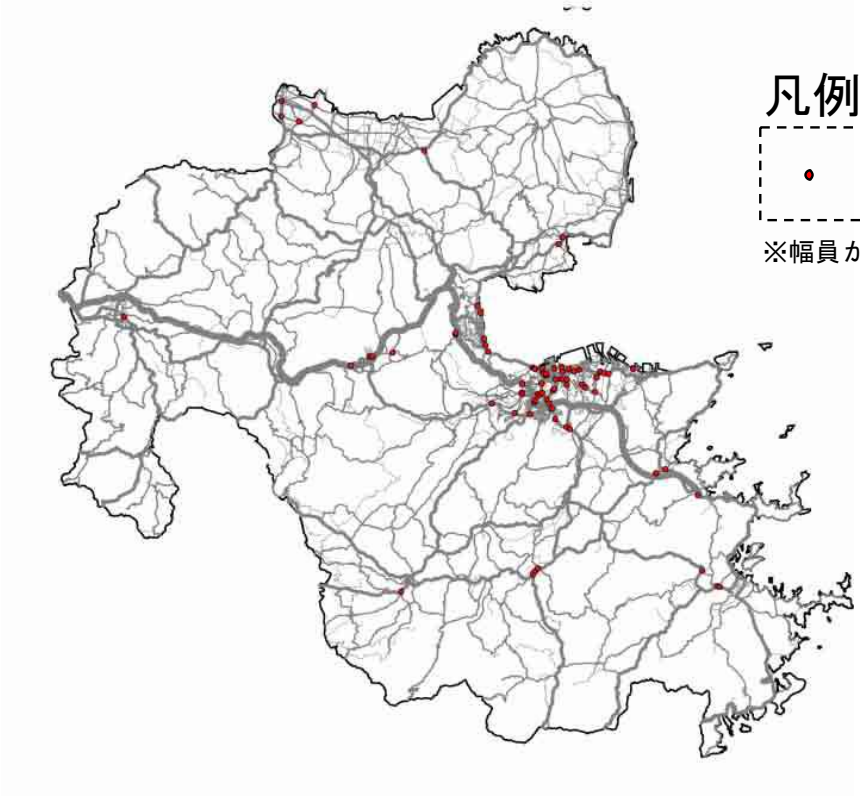
要対策区間

※都道府県道以上の道路を記載

大分県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



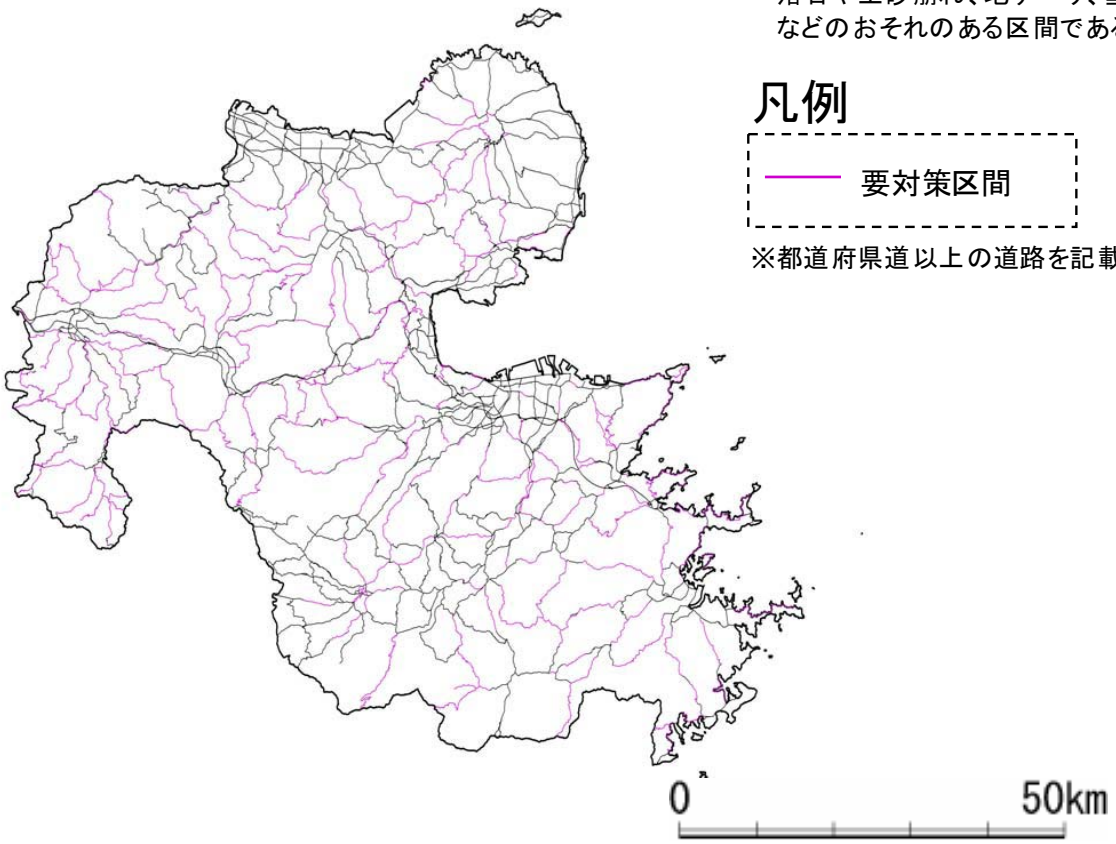
凡例

要対策箇所

※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



凡例

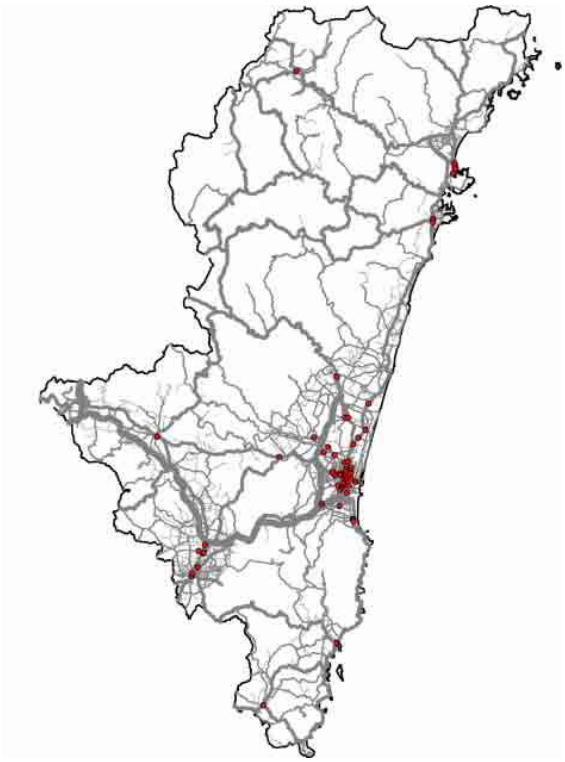
要対策区間

※都道府県道以上の道路を記載

宮崎県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



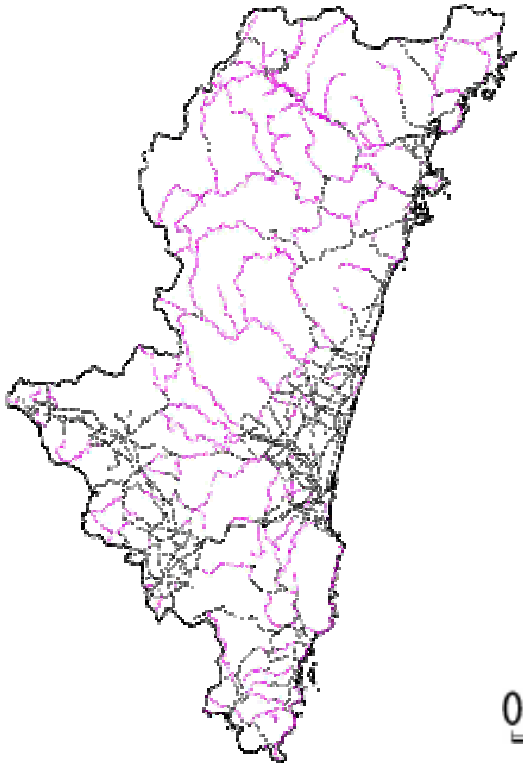
凡例

要対策箇所

※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



凡例

要対策区間

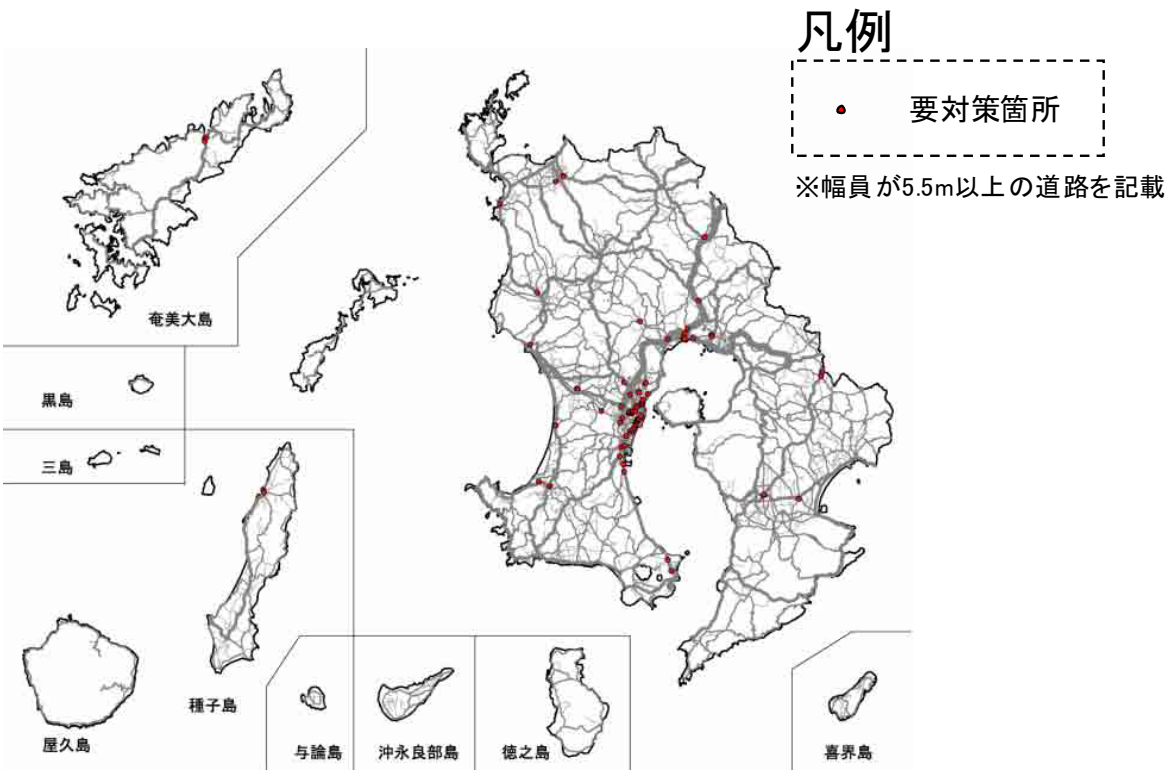
※都道府県道以上の道路を記載

0　50km

鹿児島県

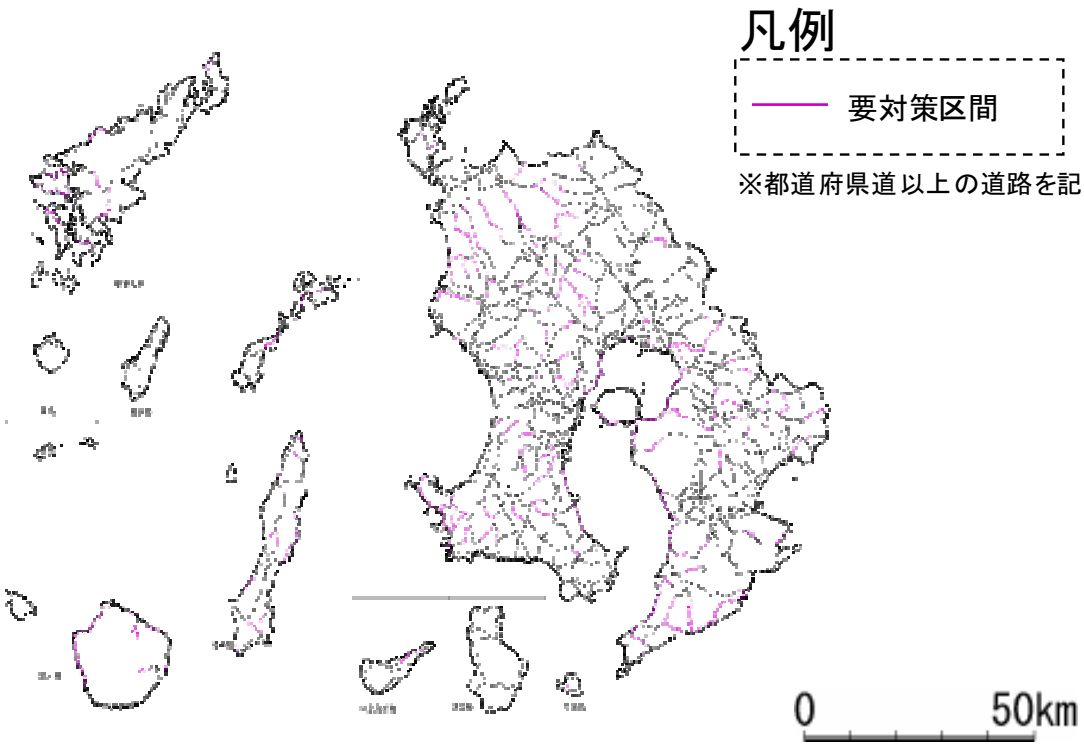
渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

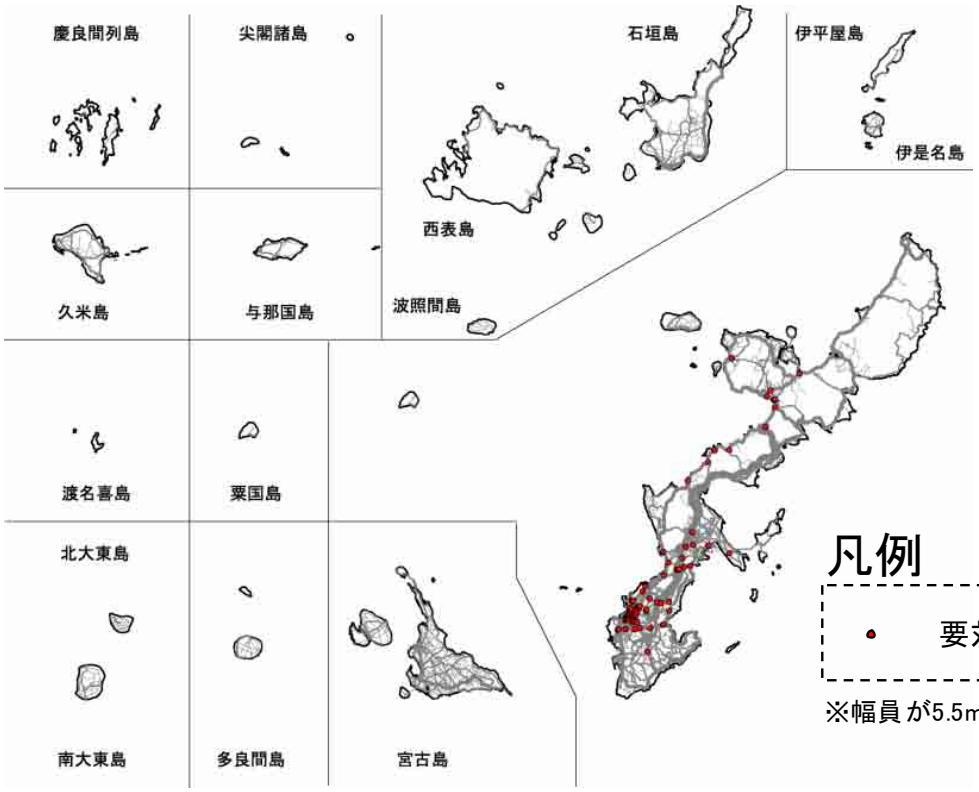
※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



沖縄県

渋滞対策の要対策箇所（平成18年）

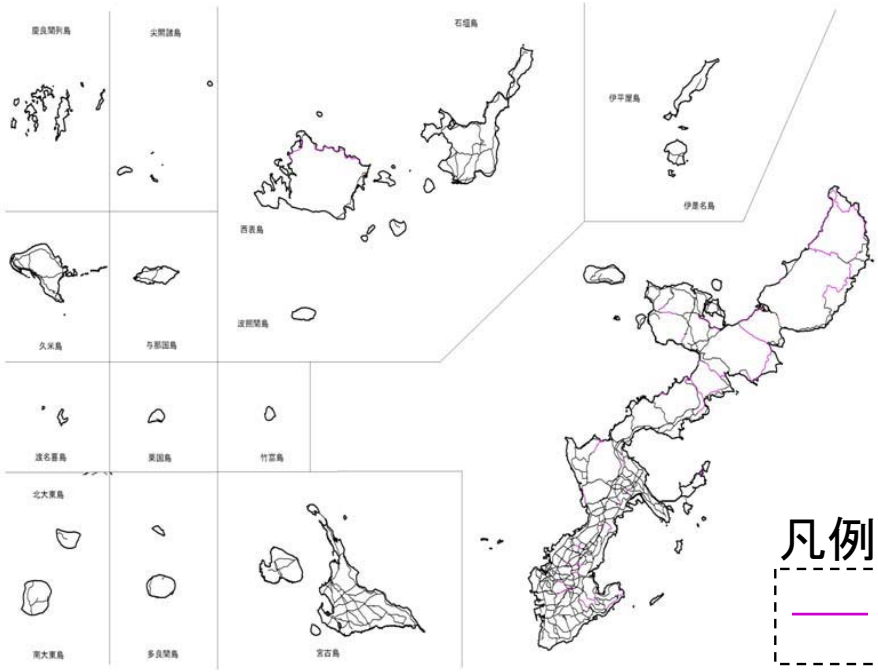
※渋滞対策の要対策箇所とは
日常的に混雑が発生している箇所である



※幅員が5.5m以上の道路を記載

防災・防雪対策の要対策区間(平成19年度末見込)

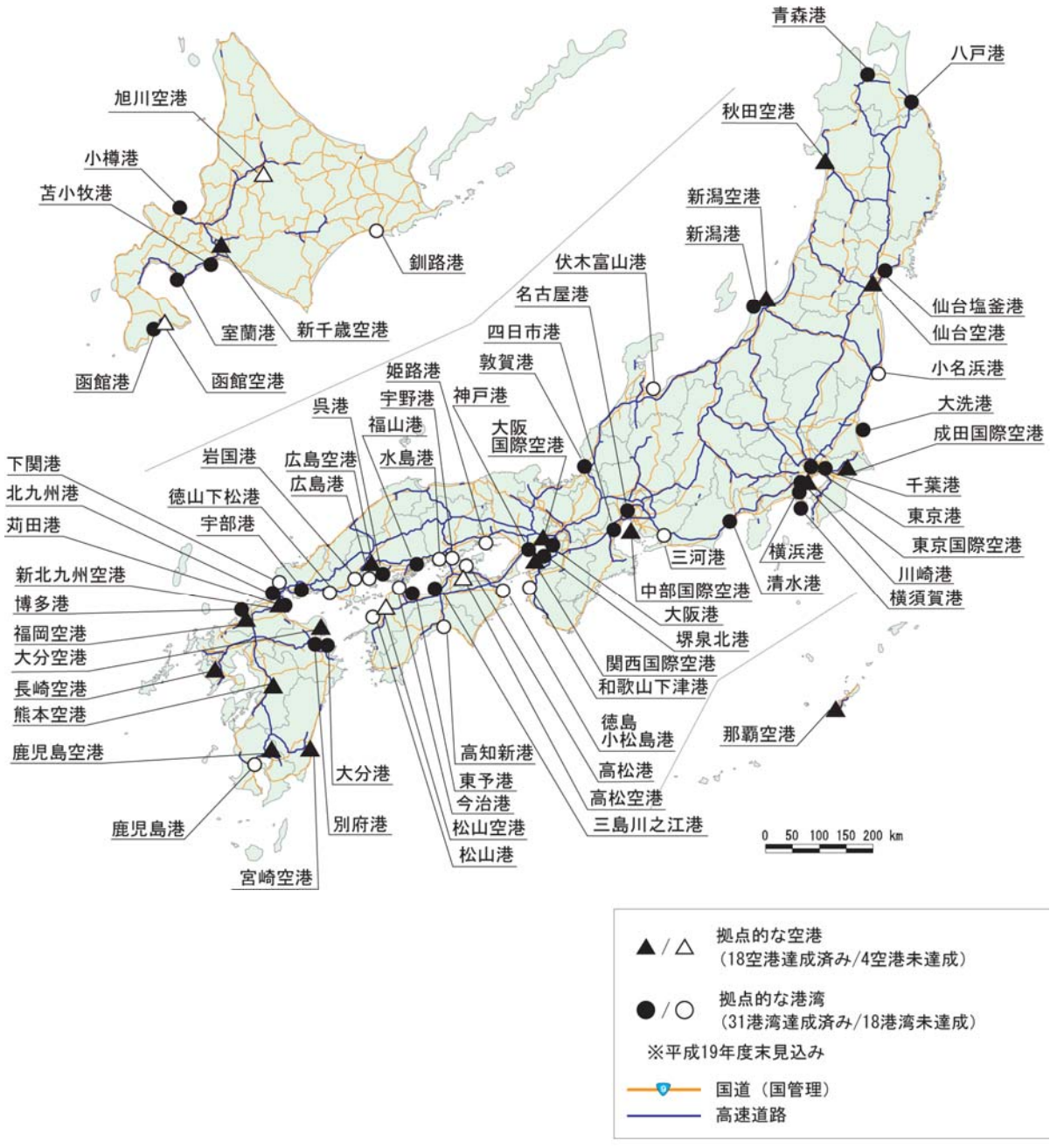
※防災・防雪対策の要対策区間とは
落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩
などのおそれのある区間である



※都道府県道以上の道路を記載

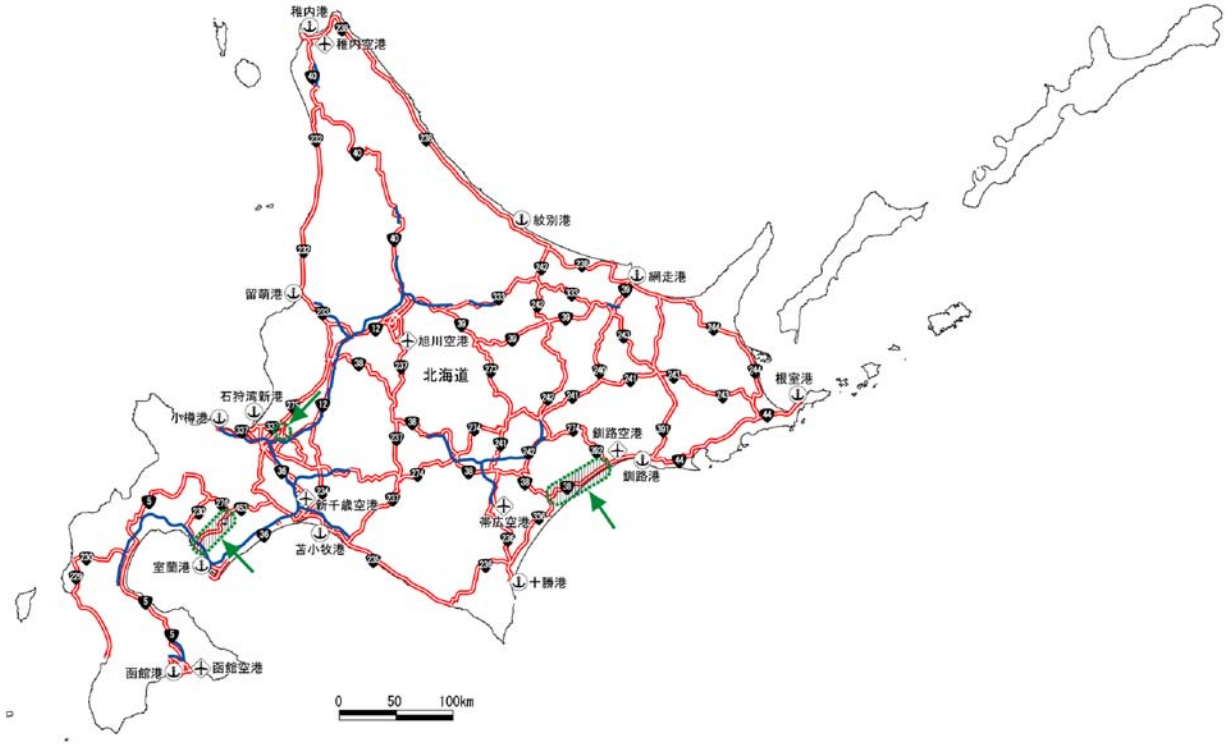
○基幹ネットワークの整備の現状

拠点的な空港・港湾からICへのアクセス達成・未達成箇所（平成19年度末見込）



国際コンテナ車通行支障区間（平成20年４月見込）

北海道



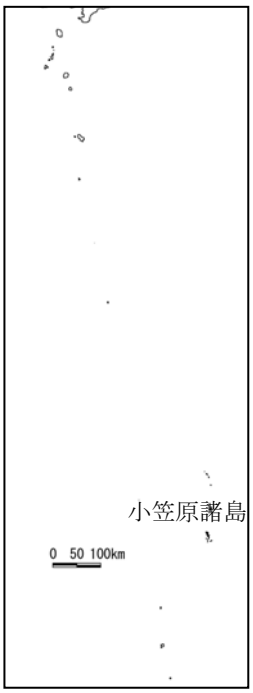
東北

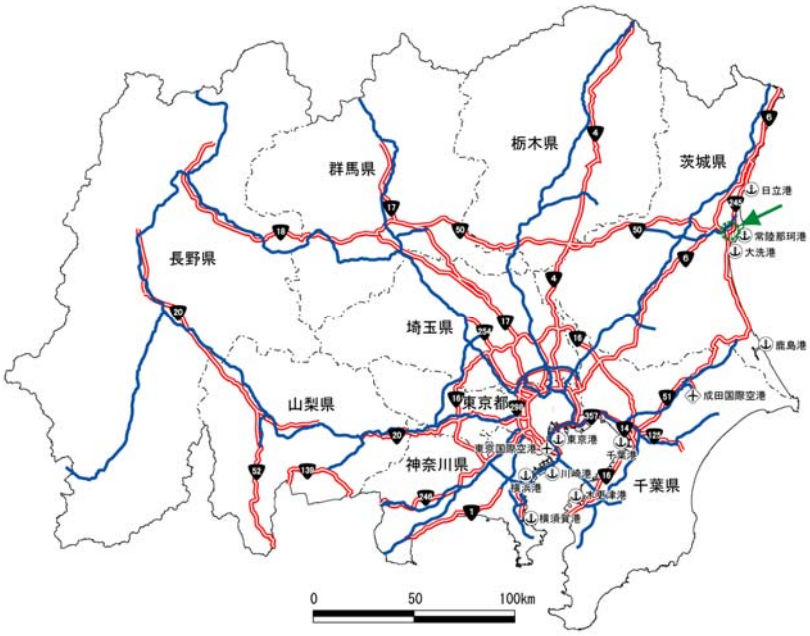


	自動車専用道路	一般道
国際物流基幹ネットワーク	供用中区間	供用中区間
国際コンテナ通行支障区間		
重要な空港・港湾	空港：第1種空港、第2種空港	
	港湾：特定重要港湾、重要港湾	

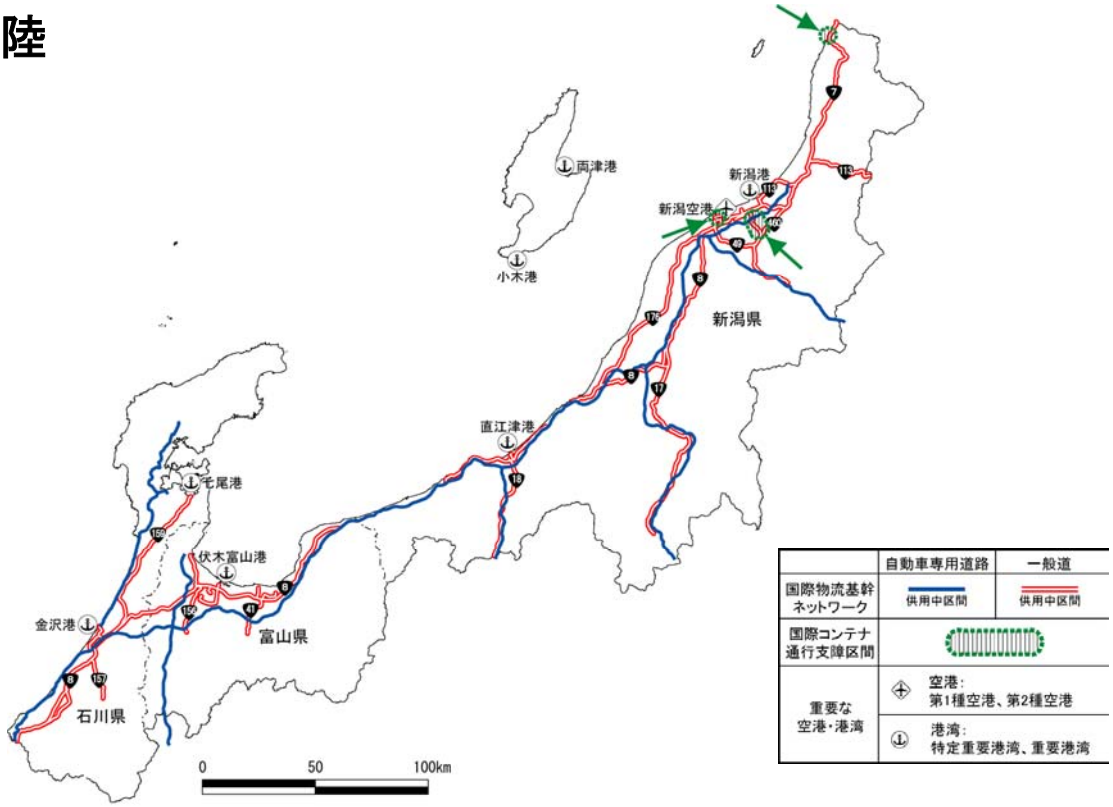
国際コンテナ車通行支障区間（平成20年４月見込）

関東



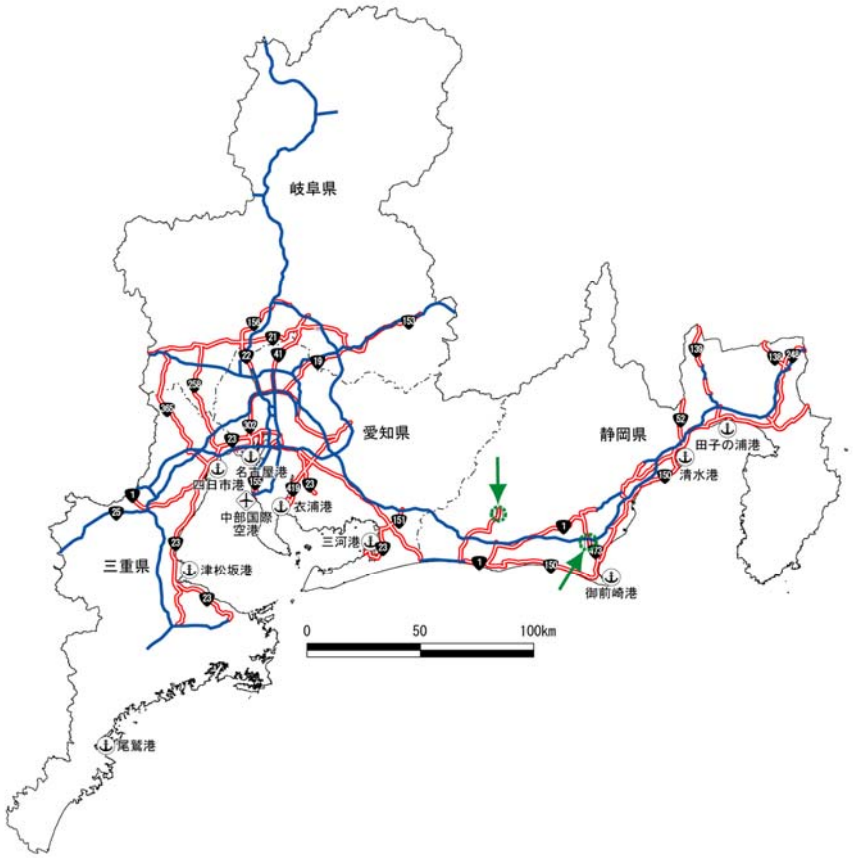


北陸

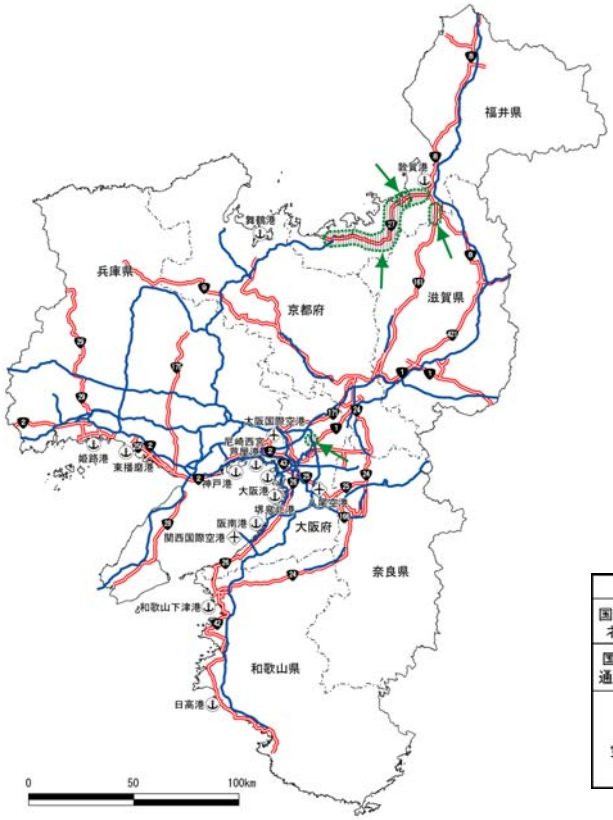


国際コンテナ車通行支障区間（平成20年４月見込）

中部



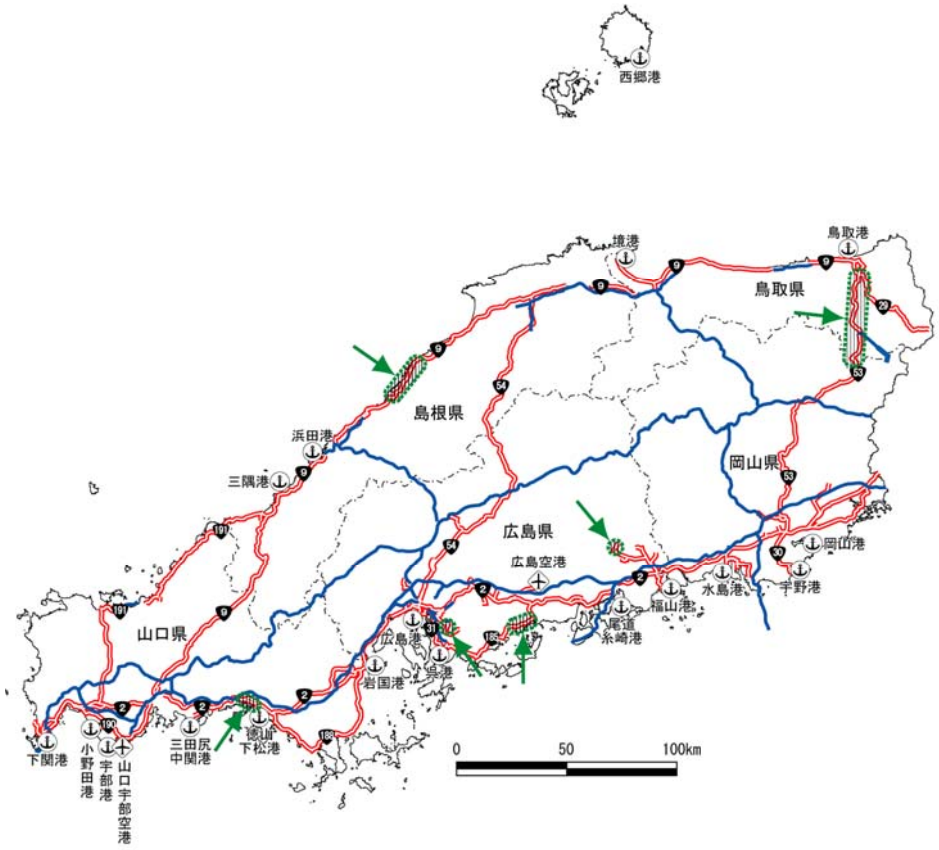
近畿



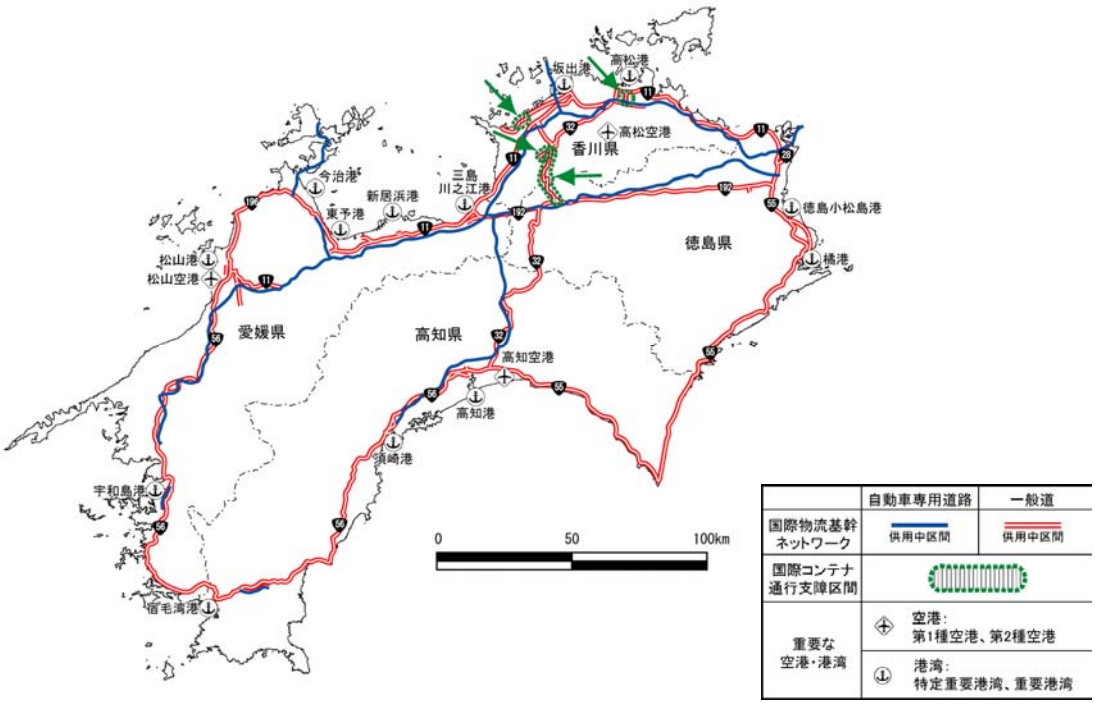
	自動車専用道路	一般道
国際物流基幹ネットワーク	供用中区間	供用中区間
国際コンテナ通行支障区間		
重要な空港・港湾	空港：第1種空港、第2種空港	
	港湾：特定重要港湾、重要港湾	

国際コンテナ車通行支障区間（平成20年４月見込）

中国

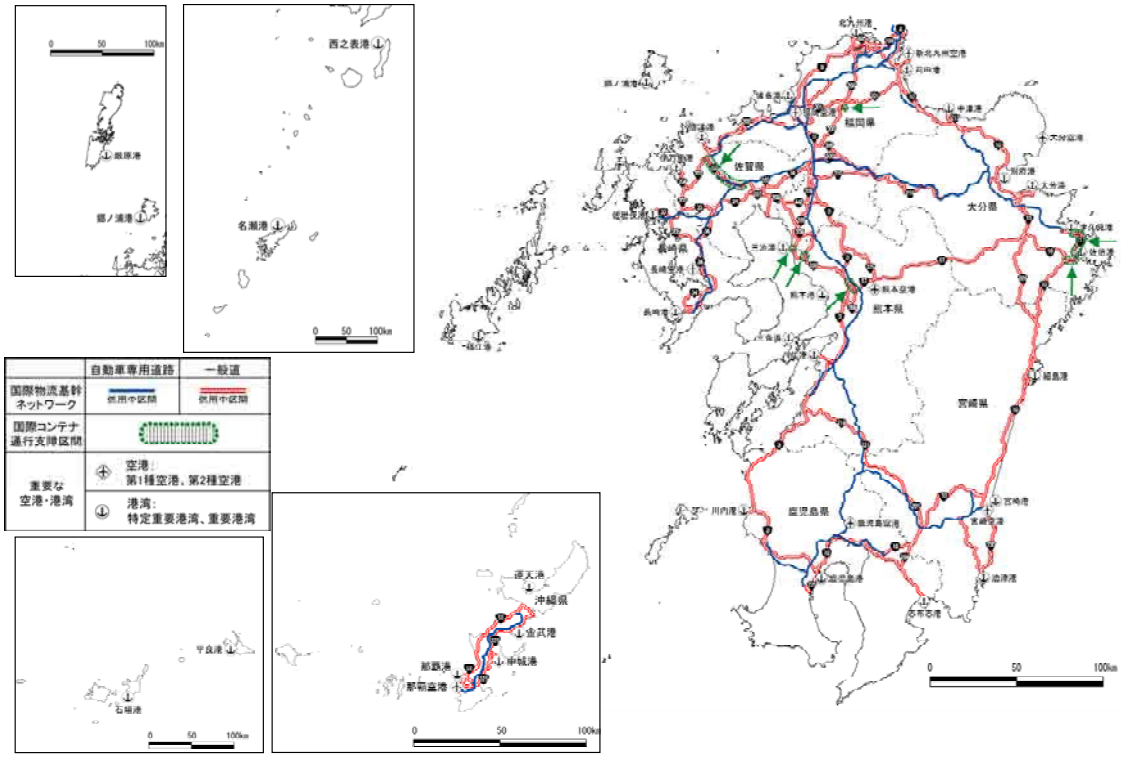


四国



国際コンテナ車通行支障区間（平成20年４月見込）

九州・沖縄

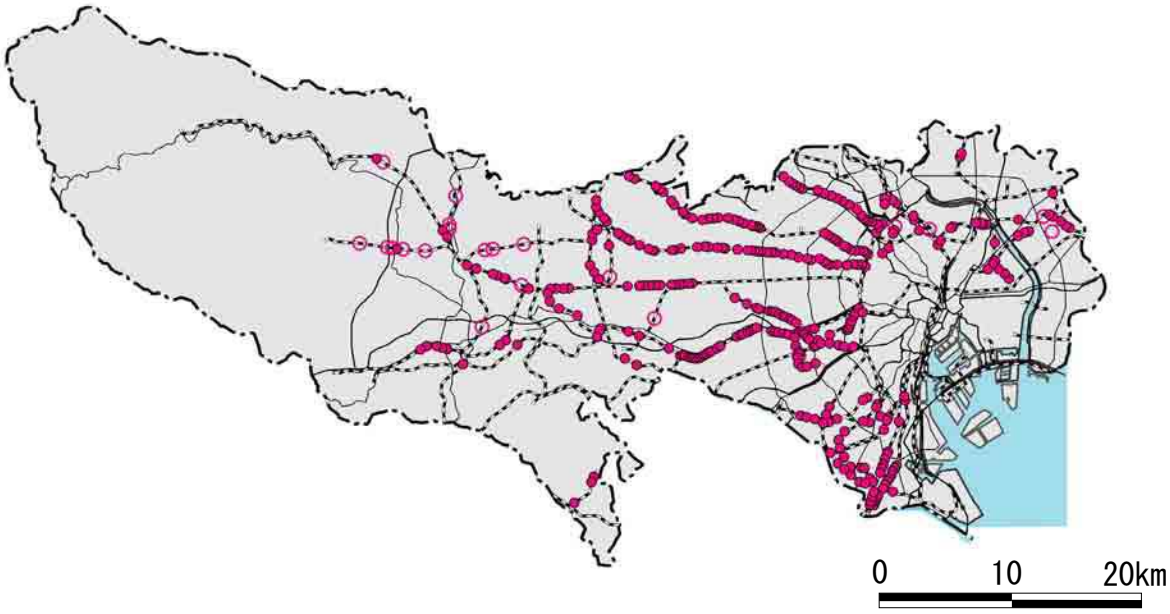


○開かずの踏切等を除却する対策及び踏切の安全対策の現状

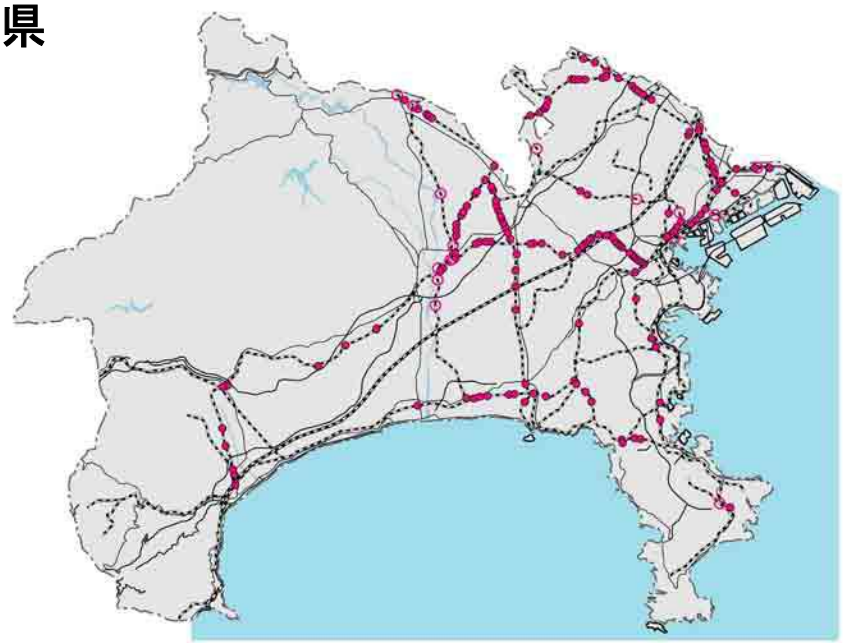
開かずの踏切、交通が集中する踏切及び安全上課題のある踏切

（平成19年度末見込）

東京都



神奈川県



○ 安全上課題のある踏切

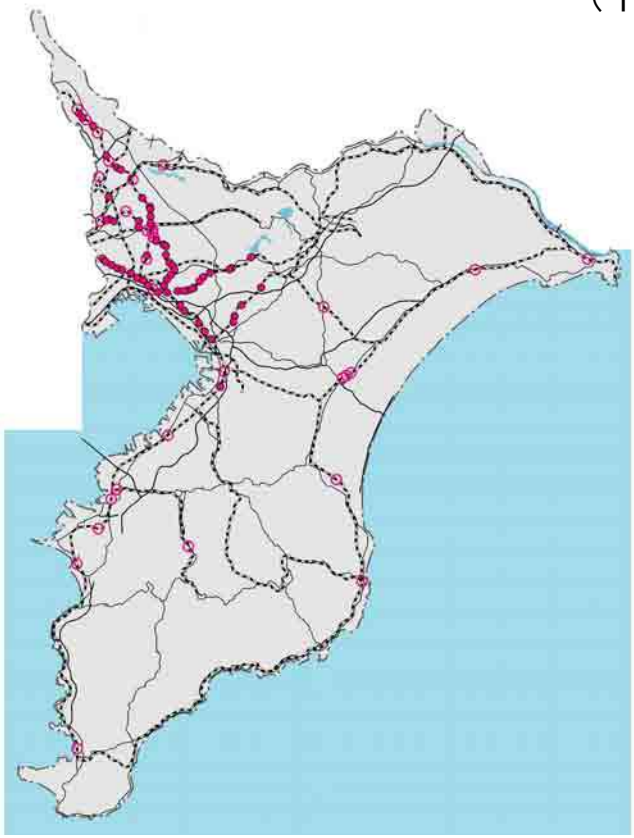
● 安全上課題のある踏切　かつ
開かずの踏切・交通が集中する踏切

※代表例として重点化した踏切の多い都府県を記載

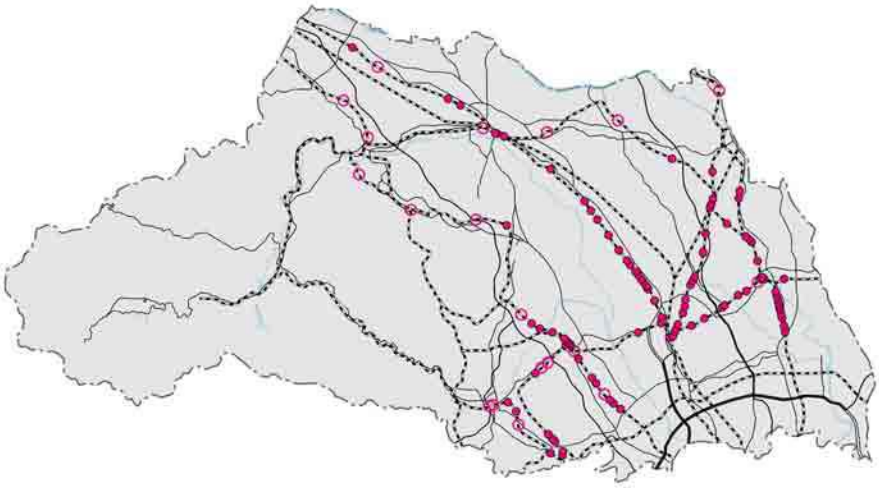
開かずの踏切、交通が集中する踏切及び安全上課題のある踏切

（平成19年度末見込）

千葉県



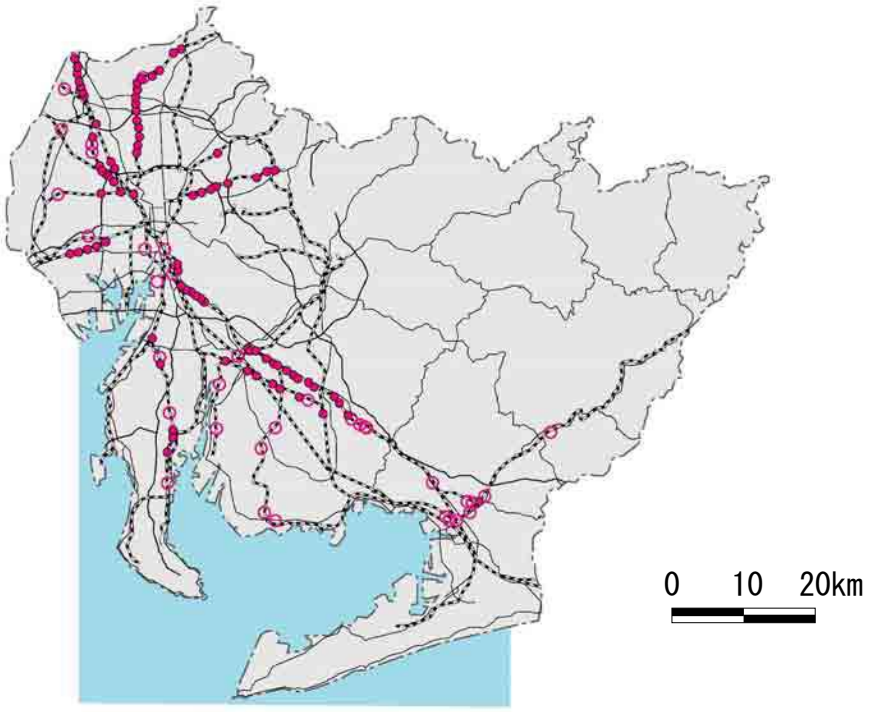
埼玉県



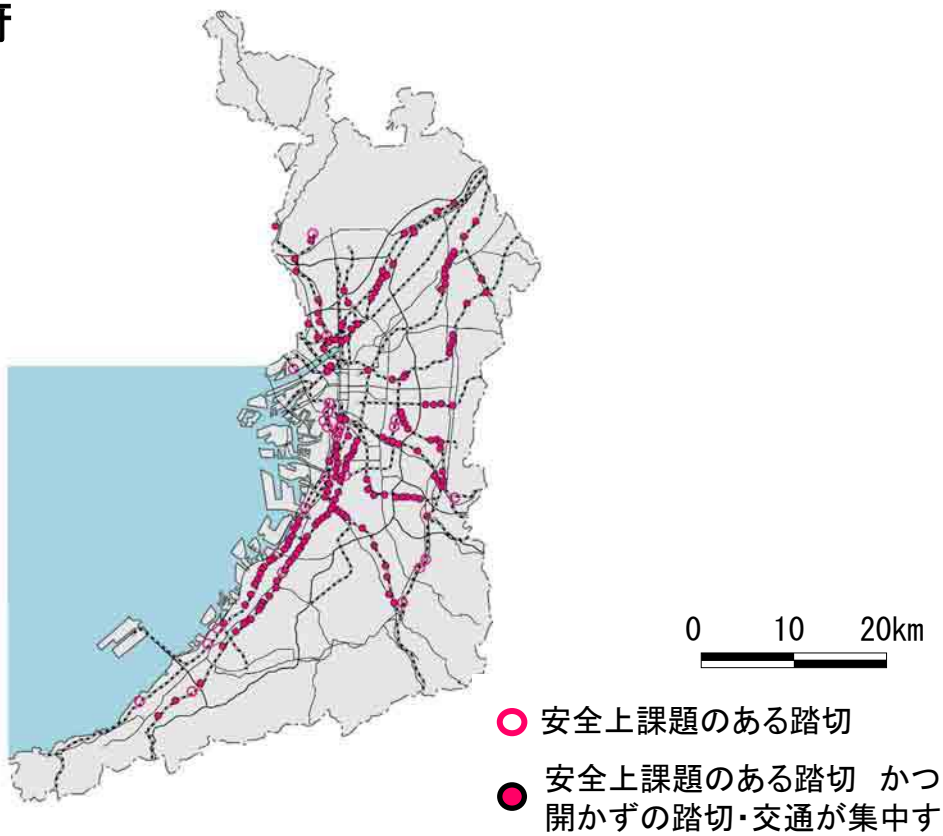
※代表例として重点化した踏切の多い都府県を記載

開かずの踏切、交通が集中する踏切及び安全上課題のある踏切
（平成19年度末見込）

愛知県



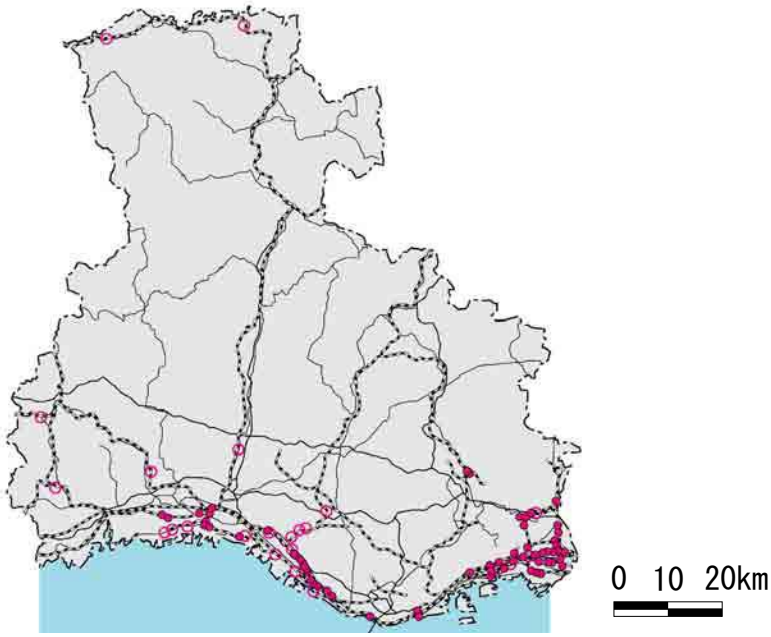
大阪府



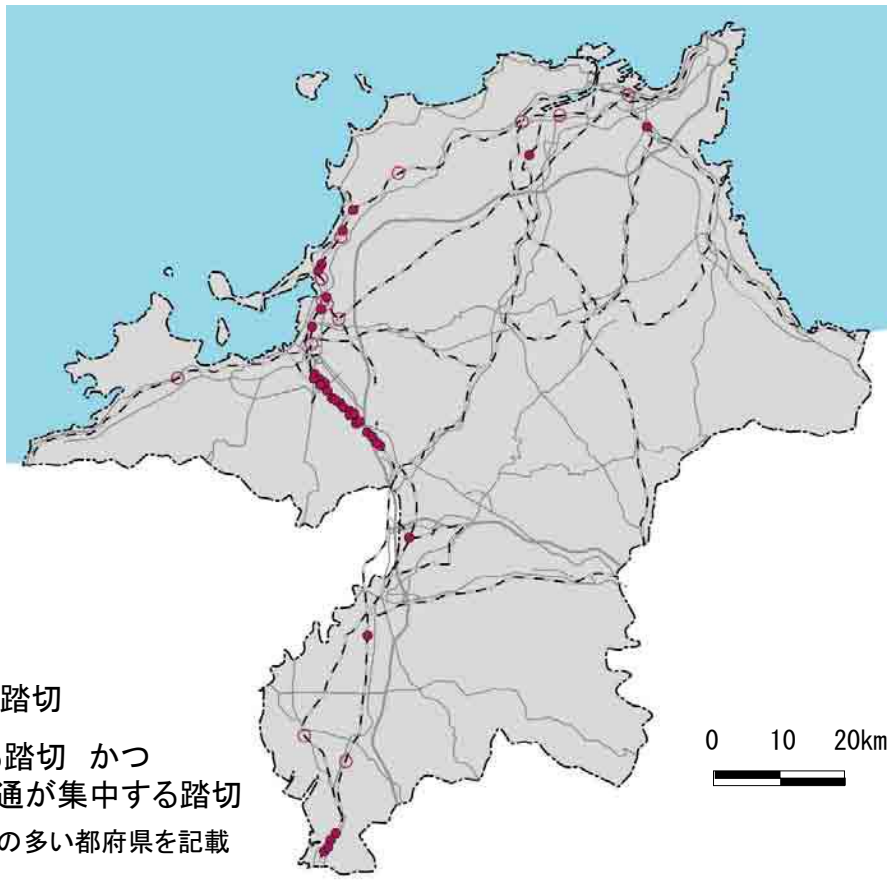
※代表例として重点化した踏切の多い都府県を記載

開かずの踏切、交通が集中する踏切及び安全上課題のある踏切
（平成19年度末見込）

兵庫県



福岡県



○ 安全上課題のある踏切

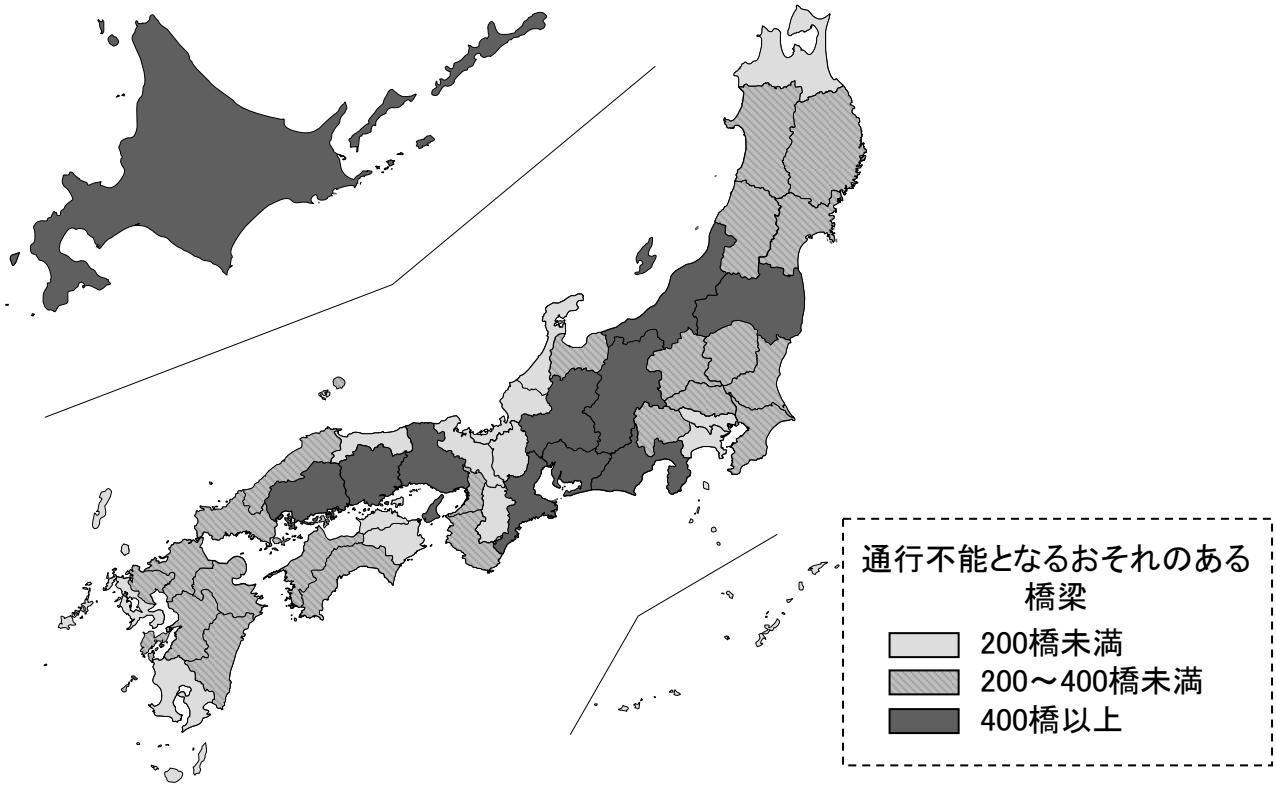
● 安全上課題のある踏切　かつ
開かずの踏切・交通が集中する踏切

※代表例として重点化した踏切の多い都府県を記載

（3）地域別にみた課題の傾向

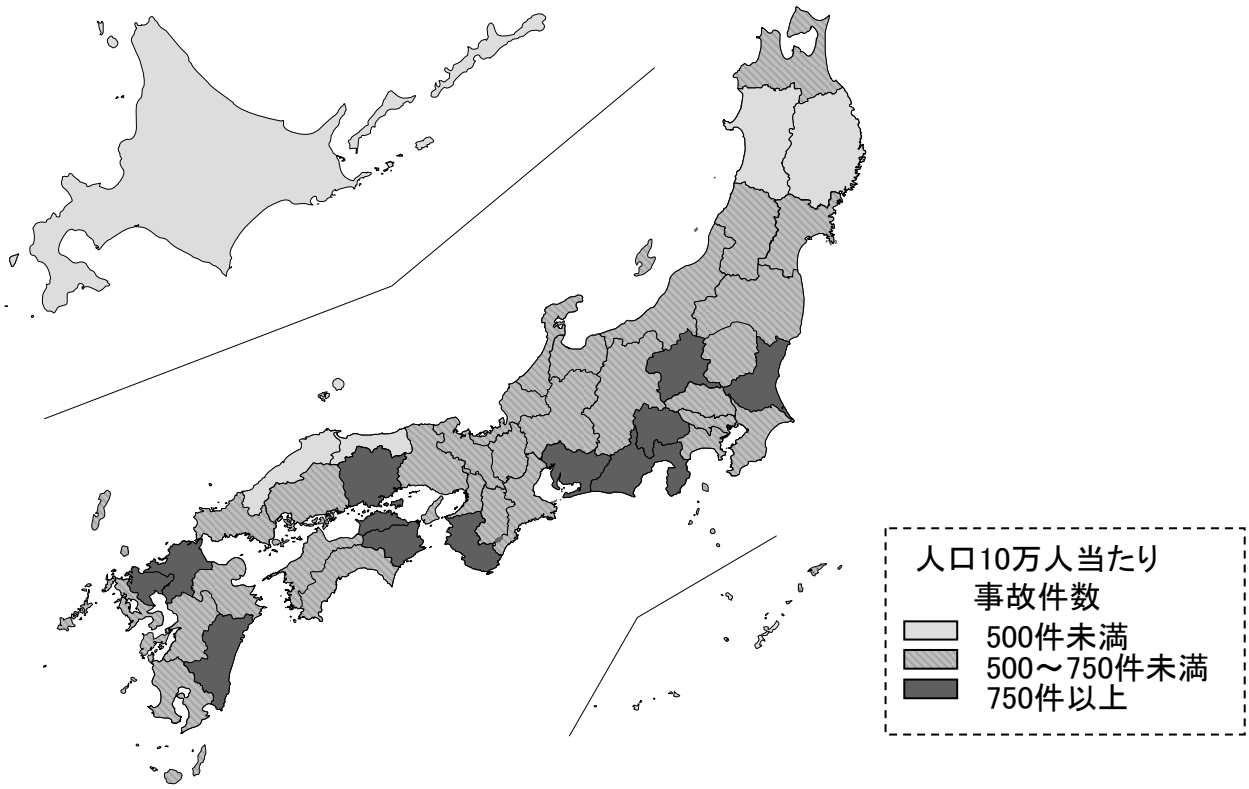
○耐震対策の現状

大規模地震により通行不能となるおそれのある橋梁数（平成19年度末見込）



○交通事故対策の現状

人口10万人当たりの事故件数（平成18年）



（4）日本とアメリカの橋梁の現状

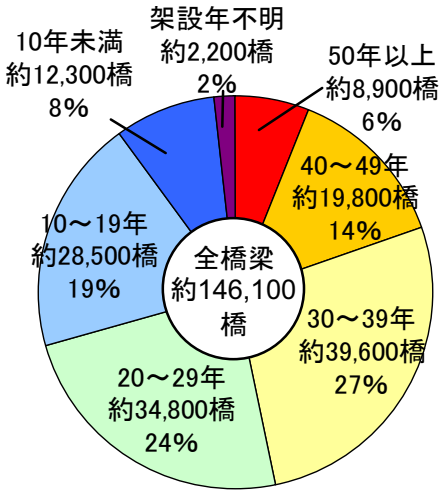
（日本の現状）

・日本では、今後、高度経済成長期に建設された橋梁など道路ストックの高齢化が進む

・一般国道（国管理）の橋梁でも損傷が発生



【コンクリートに覆われたトラス鋼材の破断】
＜国道23号木曽川大橋（三重県）＞

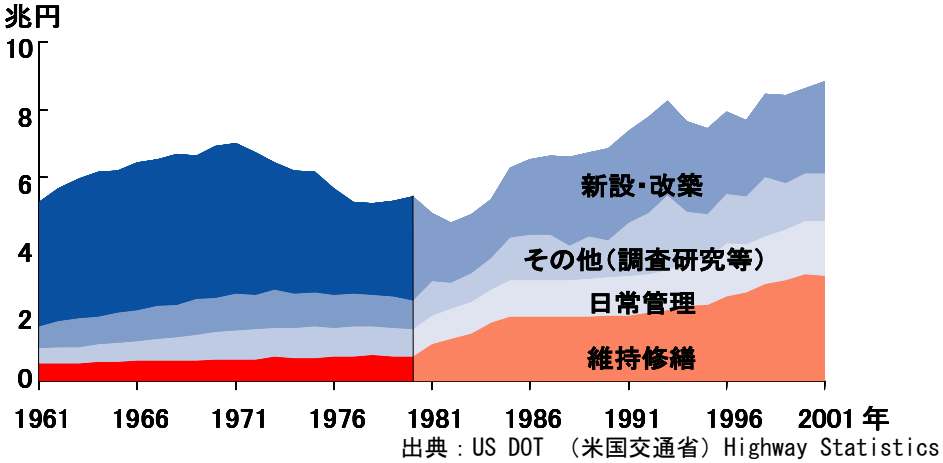


【全国の橋齢別橋梁数】

出典：国土交通省

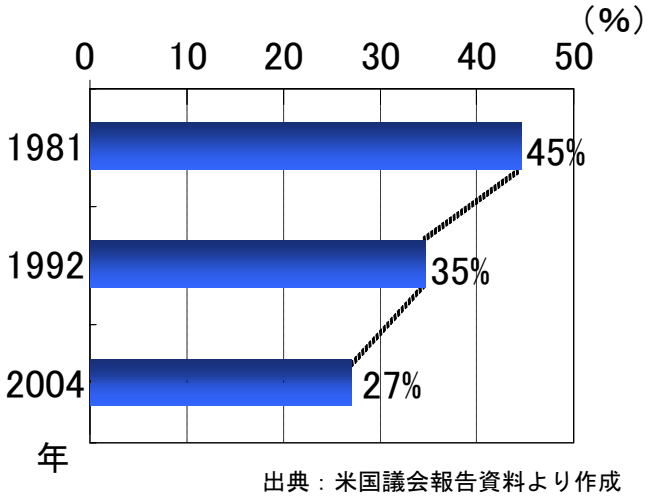
（アメリカの現状）

・アメリカでは、70～80年代で「荒廃するアメリカ」と言われ、落橋や橋の通行止めが頻発し、その教訓から予防的安全対策に投資



【米国の道路投資額の推移】

・維持補修に力を入れたことにより欠陥橋梁[参1]は減少したものの、2004年時点で未だ30%近い欠陥橋梁が存在



出典：米国議会報告資料より作成

【欠陥橋梁が占める割合の推移】



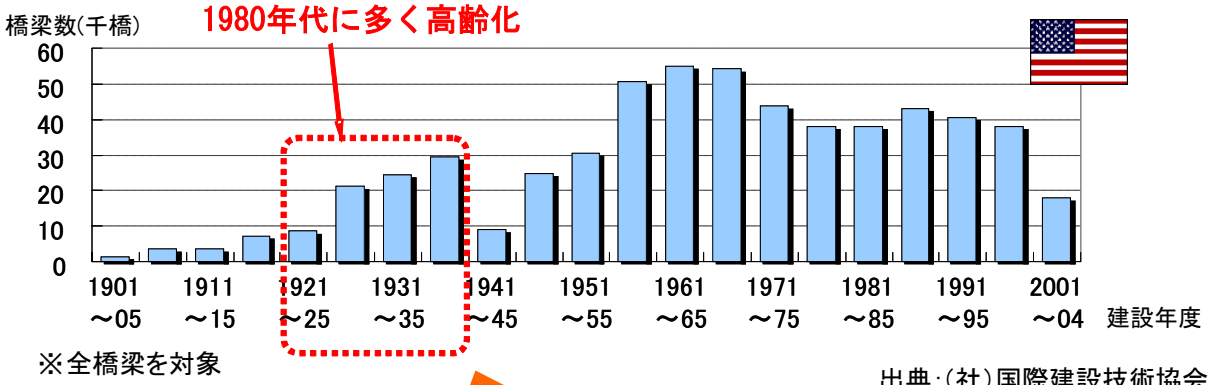
出典：読売新聞社提供

【本年8月1日にミシシッピ川に架かる高速道路の橋が崩壊】

（日本とアメリカの橋梁の建設年の比較）

・アメリカでは、日本よりも30年早い1980年代に多くの道路施設が高齢化
日本でも近い将来に高齢化が進展

【米国の橋梁の建設年】

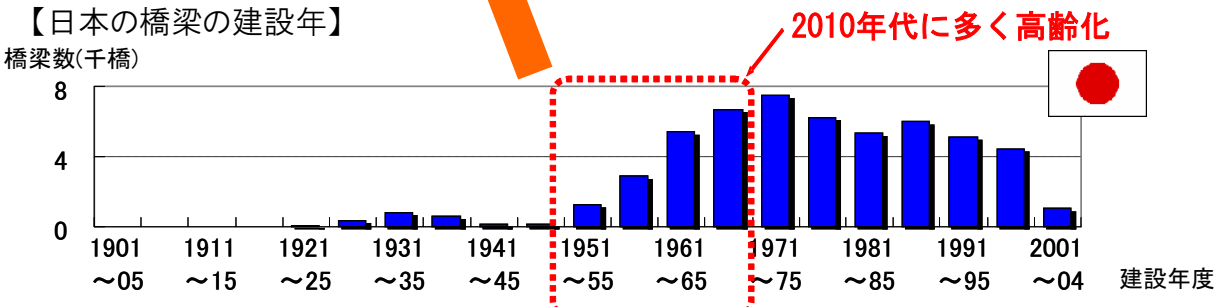


※全橋梁を対象

出典：(社)国際建設技術協会

30年早く高齢化

【日本の橋梁の建設年】



※ 国道・都道府県道の橋梁を対象

出典：道路施設現況調査（国土交通省）より作成

＜参＞1. 欠陥橋梁：劣化のため車両通行規制がかかる構造的に欠陥のある橋梁や幅員不足など機能的に基準を満たさない橋梁

参考３．高規格幹線道路の点検結果の概要

（１）点検の趣旨

第１回の問いかけにおいて、既に高規格幹線道路が完成した地域とこれから整備する地域とでは、その整備に対する意識が大きく異なることから、道路関係四公団の民営化時と同様の評価手法を用いて、客観的にその整備効果などについて点検を実施。

（２）点検方法の概要

民営化時と同様の評価手法を用い、費用対便益に加え、外部効果も加味して、下記２）に示す手順で点検を実施。

（点検方法の詳細な内容については、http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-douro-keikaku/pdf/tenken.pdfを参照。）

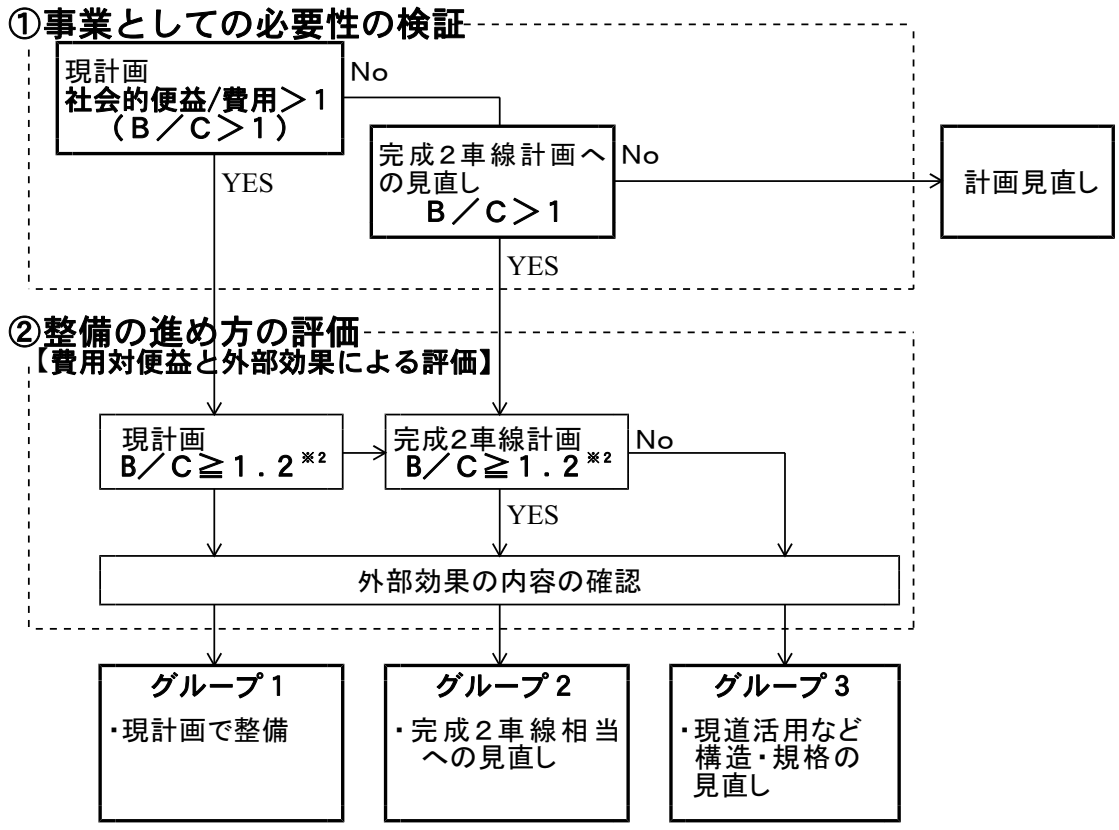
１）点検対象区間

高規格幹線道路のうち、民営化時に評価を行った区間以外で、全ての未供用区間※1の約2,900km（平成19年度末時点）を対象とした。

＜点検対象区間の延長＞

	高規格幹線道路の延長	約14,000km
－	民営化時に評価を行った区間の延長	9,342km
－	民営化時に評価を行っていない区間のうち平成19年度末までの供用延長	1,787km
	点検対象区間の延長	約2,900km

２）点検手順の流れ



３）評価指標の考え方

①費用対便益

〔便益の算出〕

便益の算出に用いる交通量は、1999年に実施した道路交通センサス等を基に推計した全国将来交通需要（平成14年11月公表）から、2030年の値を推計した。推計された将来交通量を用いて、「費用便益分析マニュアル」（平成15年８月国土交通省道路局、都市・地域整備局）を適用し、走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益の３つの便益の合計を、社会的便益として算出した。

〔費用の算出〕

事業中区間については、個別に積算した建設費用を用い、未事業化区間については、これまでに導入してきたコスト縮減の成果を反映しつつ、現在実施中の一般的な事業の実績等を基に、用地費、土工、橋梁、トンネル等の工種別に推計し、建設費用を算定し、これに管理費を加えて算出した。

〔費用対便益の算出〕

上記の考え方で算出された各評価対象区間毎の便益と費用により費用対便益を算出した。なお、事業中区間のうち、「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」（平成15年３月国土交通省）に従って再評価時に費用対便益の分析を実施し、その結果を第三者から構成される委員会に諮った上で公表している区間については、その値を用いて点検を行った。

②外部効果

費用換算が困難な外部効果について、民営化時に用いた16指標の各評価点の算出式を適用し、入力データは可能な限り最新のものを用いて算定した。

（例）高度な医療施設までの搬送時間の短縮効果
物流拠点へのアクセス時間の短縮効果
自動車からのCO_2排出量の削減効果

（３）点検の結果

すべての点検対象区間に関して、現計画又は完成２車線計画で、社会的便益が費用を上回ることが確認できた。

さらに、費用対便益と外部効果の結果を用いて、整備の進め方について評価を行い、その結果は、以下の表に示すとおりである。

今後は、この点検結果を踏まえて、地域の意見も聞きながら具体的な計画内容の検討を進めていく。

点検結果を受けた整備の進め方（案）

	区　分	対　象		ネットワーク機能を早期に確保するための方策
		区間数	延長(km)	
ｸﾞﾙｰﾌﾟ１	現計画で B/C ≧1.2※2	158	2,038 (70%)	現計画に基づき、暫定2車線での整備も採用しつつ、早期にネットワークの機能を確保する
ｸﾞﾙｰﾌﾟ２	完成2車線計画で B/C ≧1.2※2 (ｸﾞﾙｰﾌﾟ1を除く)	17	422 (14%)	4車線から完成2車線相当の構造に見直し、早期にネットワークの機能を確保する
ｸﾞﾙｰﾌﾟ３	完成2車線計画で 1.2 ＞ B/C ＞ 1.0 かつ 外部効果が相対的に高い	12	468 (16%)	4車線から完成2車線相当の構造に見直しつつ、これに加え、円滑な走行が可能な現道の一部を当面、活用するなど構造・規格の見直しを行い、早期にネットワークの機能を確保する

なお、外部効果については、16指標を基に重み付けをした偏差値を算出した。この値が、相対的に低い区間については、地域振興プロジェクトとの連携や地域の創意工夫の取組などを今後より一層推進することが望ましい。

※１：高規格幹線道路に並行する自動車専用道路又はそれに準ずる道路として、一連の区間が供用されている区間は、今回の点検対象外とした。

※２　Ｂ／Ｃ＝１．２：未事業化区間で、一部ルートやＩＣの位置が確定していないなど、事業費の不確実性（感度分析±10%）等を加味し、より厳格に設定

（参考）点検結果を受けた整備イメージ

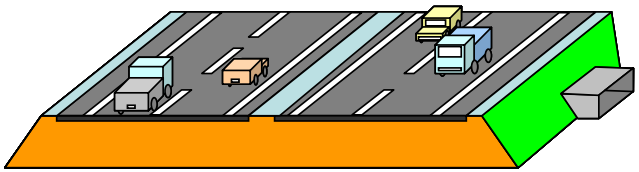
【グループ1の整備イメージ
（暫定2車線整備を活用）】

・4車線分の用地取得が必要
・暫定供用時はラバーポール等により往復通行を区分

**グループ1の
目標事業費＝85**

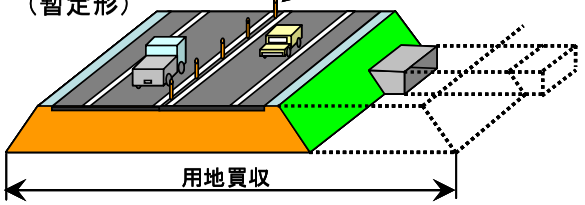
（完成形（4車線等））

事業費＝100



（暫定形）

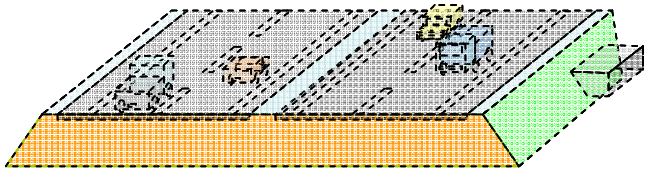
ラバーポール等の設置



【グループ2の整備イメージ
（完成2車線相当の構造に見直し）】

・2車線分の用地のみを取得
・中央分離帯の設置による往復分離構造を採用

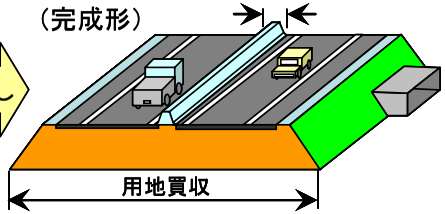
**グループ2の
目標事業費＝75**



見直し

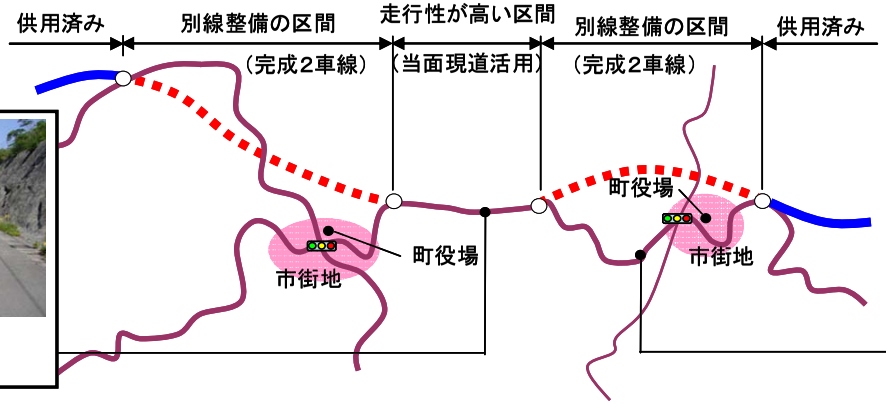
（完成形）

中央分離帯の設置



【グループ3の整備イメージ（当面現道活用のイメージ）】

**グループ3の
目標事業費＝60**





交通量　：3,000台／日
実勢速度：60km/h

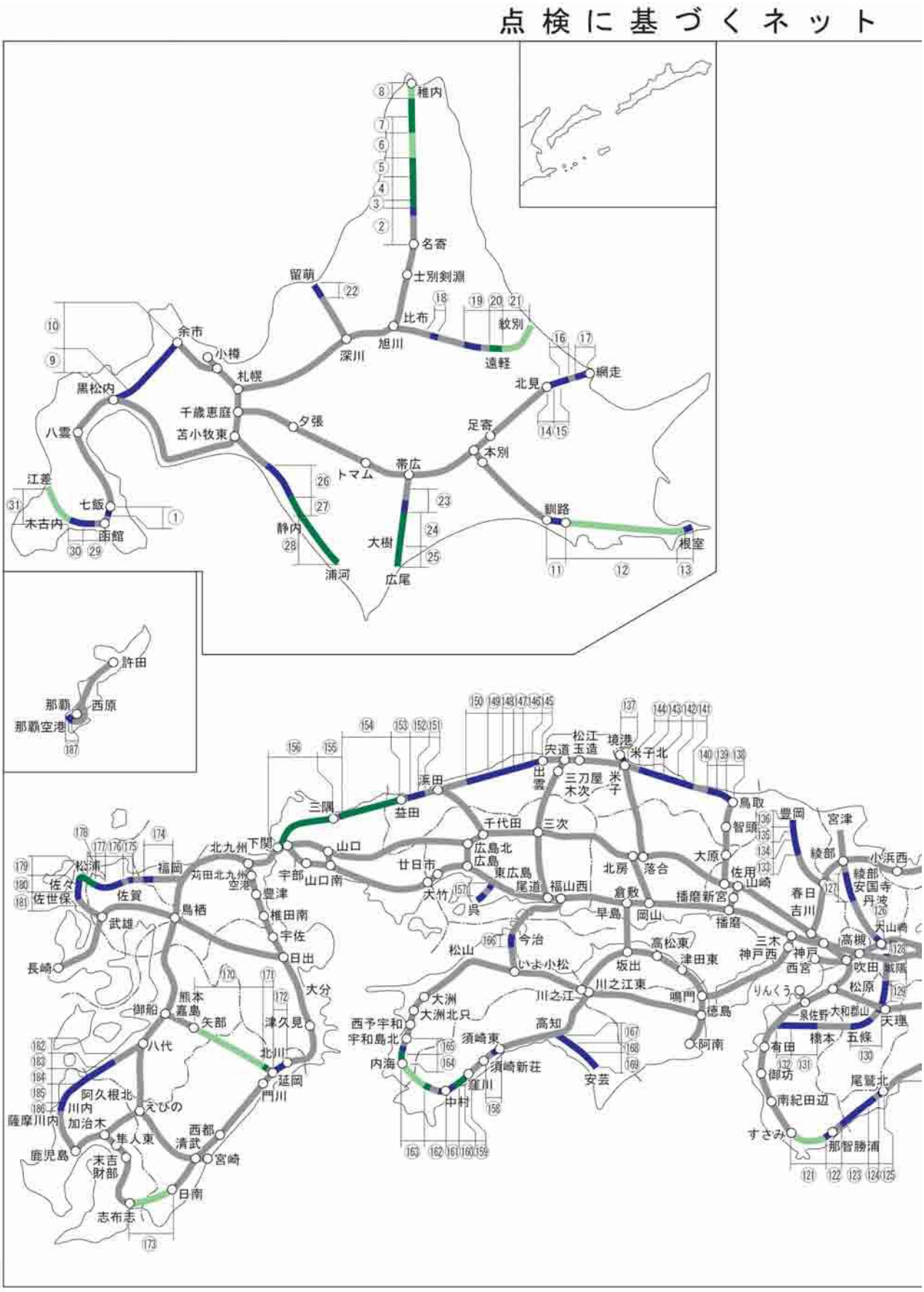
**※延長の約2割で現道を活用した場合、
完成4車線整備に比べて約4割コスト削減**



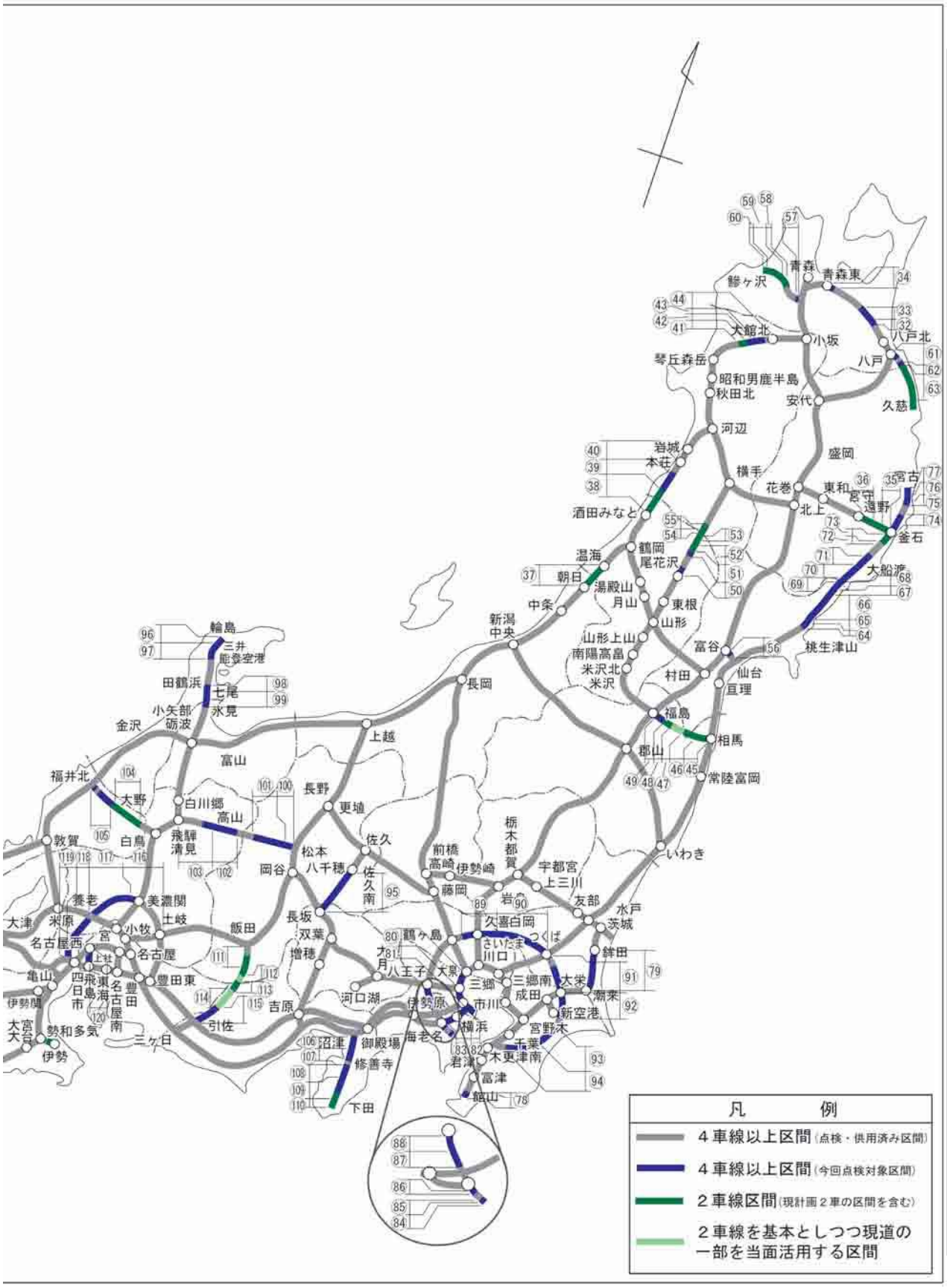
交通量　：2,000台／日
実勢速度：40km/h

隘路区間

点検に基づくネット


稚内
名寄
士別剣淵
留萌
比布
旭川
深川
紋別
遠軽
網走
北見
余市
小樽
札幌
黒松内
千歳恵庭
苫小牧東
夕張
八雲
足寄
本別
帯広
トマム
江差
七飯
木古内
函館
静内
浦河
大樹
広尾
釧路
根室
許田
那覇
西原
那覇空港
松江
宍道
玉造
境港
米子北
出雲
三刀屋
木次
米子
浜田
三隅
益田
鳥取
千代田
三次
智頭
豊岡
宮津
下関
北九州
山口
広島北
広島
綾部
小浜西
松浦
福岡
苅田北九州空港
宇部
山口南
廿日市
東広島
尾道
福山西
北房
落合
大原
佐用
山崎
倉敷
播磨新宮
春日
吉川
佐々
佐賀
佐世保
豊津
大竹
呉
早島
岡山
播磨
武雄
鳥栖
椎田南
宇佐
松山
今治
高松東
三木
神戸西
神戸
高槻
長崎
日出
いよ小松
坂出
津田東
西宮
吹田
松原
熊本
嘉島
御船
大分
大洲
川之江東
鳴門
徳島
りんくう
泉佐野
大和郡山
天理
津久見
矢部
西予宇和
宇和島北
高知
須崎東
阿南
八代
北川
内海
須崎新荘
有田
橋本
五條
延岡
門川
中村
安芸
御坊
尾鷲北
阿久根北
川内
えびの
加治木
薩摩川内
隼人東
西都
清武
南紀田辺
すさみ
那智勝浦
鹿児島
末吉
財部
宮崎
日南
志布志

ワークのイメージ図


凡　例
４車線以上区間（点検・供用済み区間）
４車線以上区間（今回点検対象区間）
２車線区間（現計画２車の区間を含む）
２車線を基本としつつ現道の一部を当面活用する区間

高規格幹線道路の点検結果（個別区間表）

区間番号	路線名	評価区間※3	評価区間延長	現計画断面車線数※4	現計画で検証			
					事業費※5	将来交通量	費用対便益	
					現計画断面	現計画※8断面	現計画断面 便益／総費用※9	
			(km)		(億円)	(台／日)		(評点)※13
1	北海道縦貫自動車道	七飯藤城～七飯	3	4	130	22,100	2.51	56.2
2	北海道縦貫自動車道	名寄～美深 ※1	20	4	957	5,200 ～ 6,100	1.49	44.0
3	北海道縦貫自動車道	美深～美深敷島 ※1	3	2	59	4,800	2.39	54.8
4	北海道縦貫自動車道	美深敷島～音威子府	36	4	1,555	4,800 ～ 5,200	1.18	40.2
5	北海道縦貫自動車道	音威子府～中川 ※1	19	2	786	4,500	1.62	45.5
6	北海道縦貫自動車道	中川～幌延	60	4	2,478	3,300 ～ 4,100	0.90	36.8
7	北海道縦貫自動車道	幌延～豊富サロベツ ※1	11	2	304	4,400	1.96	49.6
8	北海道縦貫自動車道	豊富北～稚内	28	4	1,117	4,700	0.92	37.1
9	北海道横断自動車道 根室線	黒松内JCT～黒松内※1	5	4	264	8,100	1.76	47.2
10	北海道横断自動車道 根室線	黒松内～余市	74	4	3,507	12,000 ～ 19,400	2.18	52.3
11	北海道横断自動車道 根室線	釧路～別保 ※1	17	4	1,059	13,800 ～ 17,100	1.62	45.5
12	北海道横断自動車道 根室線	別保～温根沼	119	4	4,852	4,600 ～ 9,500	0.89	36.7
13	北海道横断自動車道 根室線	温根沼～根室 ※1	7	4	193	4,100	1.21	40.6
14	北海道横断自動車道 網走線	北見～北見市端野町川向 ※1	10	4	615	8,300 ～ 9,400	1.76	47.2
15	北海道横断自動車道 網走線	北見市端野町川向～北見市端野町共和	4	4	165	10,500	1.84	48.2
16	北海道横断自動車道 網走線	北見市端野町共和～高野（交差点）	18	4	730	10,600	1.85	48.3
17	北海道横断自動車道 網走線	女満別空港～網走	23	4	952	7,400 ～ 9,400	1.72	46.7
18	旭川紋別自動車道	上川層雲峡～浮島	18	4	911	11,500	2.42	55.1
19	旭川紋別自動車道	白滝～丸瀬布	16	4	616	12,800 ～ 12,900	2.78	59.4
20	旭川紋別自動車道	丸瀬布～遠軽	21	2	473	4,500 ～ 12,400	3.40	66.9
21	旭川紋別自動車道	遠軽～紋別	33	4	1,453	5,600 ～ 10,400	0.97	37.7
22	深川留萌自動車道	留萌幌糠～留萌	13	4	552	8,400	1.29	41.6
23	帯広広尾自動車道	帯広川西～中札内	19	4	771	9,000 ～ 11,200	1.95	49.5
24	帯広広尾自動車道	中札内～大樹	22	2	461	6,800 ～ 7,100	1.60	45.3
25	帯広広尾自動車道	大樹～広尾	22	4	975	3,800 ～ 5,200	0.85	36.2
26	日高自動車道	日高富川～厚賀	20	4	950	14,000 ～ 18,400	1.82	47.9
27	日高自動車道	厚賀～静内	15	2	646	11,700 ～ 14,000	4.10	75.3
28	日高自動車道	静内～浦河	41	4	1,816	4,000 ～ 5,700	1.04	38.5
29	函館江差自動車道	函館～茂辺地	18	4	991	10,200 ～ 20,400	1.53	44.4
30	函館江差自動車道	茂辺地～木古内	16	4	849	16,200	2.17	52.2
31	函館江差自動車道	木古内～江差	31	4	1,546	5,800 ～ 9,900	0.89	36.7
32	東北縦貫自動車道 八戸線	六戸（1）～上北 ※1	8	4	243	9,100 ～ 11,200	3.19	64.4
33	東北縦貫自動車道 八戸線	上北～天間舘	21	4	917	4,400 ～ 14,800	1.52	44.3
34	東北縦貫自動車道 八戸線	滝沢～青森東	4	4	209	8,100	1.41	43.0
35	東北横断自動車道 釜石秋田線	釜石～釜石西	6	4	339	8,700	1.09	39.1
36	東北横断自動車道 釜石秋田線	遠野住田～遠野	10	4	396	6,400	1.03	38.4
37	日本海沿岸東北自動車道	朝日～温海	36	4	1,936	10,400 ～ 11,900	1.16	40.0
38	日本海沿岸東北自動車道	酒田みなと～象潟	29	4	1,286	9,800 ～ 10,900	1.13	39.6
39	日本海沿岸東北自動車道	象潟～仁賀保 ※1	14	4	440	20,200	2.40	54.9
40	日本海沿岸東北自動車道	仁賀保～本荘 ※1	13	4	517	20,200	2.29	53.5
41	日本海沿岸東北自動車道	二ツ井白神～あきた北空港	16	4	784	10,400	1.06	38.8
42	日本海沿岸東北自動車道	あきた北空港～北秋田市栄※1	6	4	274	12,300 ～ 14,900	3.26	65.2
43	日本海沿岸東北自動車道	北秋田市栄～大館市櫃崎 ※1	8	4	364	14,900	2.25	53.0
44	日本海沿岸東北自動車道	大館市櫃崎～大館北 ※1	9	4	480	17,600 ～ 20,500	2.30	53.7
45	東北中央自動車道	相馬JCT～相馬西	5	2	179	4,600	1.82	47.9
46	東北中央自動車道	相馬西～阿武隈 ※1	11	2	370	4,400	1.40	42.8
47	東北中央自動車道	阿武隈～霊山町 石田	6	4	310	4,500	1.02	38.3
48	東北中央自動車道	霊山町 石田～霊山町 小国 ※1	11	2	243	8,600	2.47	55.8
49	東北中央自動車道	霊山町 小国～福島北JCT	11	4	590	7,800 ～ 8,700	1.63	45.6
50	東北中央自動車道	尾花沢～新庄 ※1	18	4	900	23,000 ～ 30,600	1.80	47.7

※1：高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路
※2：有料区間：点検対象区間約2，900kmについては、原則無料とするが、有料道路として事業中の区間及び有料を前提に計画を地域に公表している区間など有料が想定される区間については有料として設定。
※3：評価区間の設定：事業中の区間は、事業化された単位で評価区間を設定するとともに、未事業化の区間は、事業化区間に挟まれた単位や残りの端末区間で評価区間を設定した。なお、未事業化の区間の中でも、都市計画決定の有無等計画の進捗に差がある場合には、そこで評価区間を分けて設定した。
※4：現計画：都市計画決定済みもしくは基本計画以上の区間は、それらの計画に定められた計画内容を「現計画」とし、それ以外の計画については原則4車線の計画を「現計画」とした。但し、PI（パブリックインボルブメント）等により計画内容を既に公表している場合には、その公表計画を「現計画」とした。
※5：事業費：事業中区間については、評価区間を対象に個別に積算した建設費及び各地域の地価水準を踏まえた用地補償費から算出。未事業化区間については、現在事業中の高規格幹線道路の一般的な実績等を基に、用地費、土工、橋梁、トンネル等の工種別に推計し、評価区間延長に基づき算出。
※6：平成19年4月に決定された都市計画を踏まえて、インターチェンジの設置を想定した事業費。
※7：計画内容が未確定なため、ジャンクション間を直線的に結んだルートを仮定し、外環（関越～東名）の事業費をもとに概略の単価を設定し、試算。
※8：現計画断面の将来交通量：高規格幹線道路のネットワーク条件として、整備計画区間9,342kmについては整備計画の内容で供用、既供用区間（平成19年度末時点）はその内容で供用、それ以外となる点検対象区間は現計画断面で供用したとそれぞれ仮定して、将来交通量を算定した。
※9：現計画断面の費用対便益：「費用便益分析マニュアル」（平成15年8月国土交通省道路局都市・地域整備局）を適用し、現計画断面での評価区間の整備の有無による便益と費用（事業費と維持管理費の合計）から算定。

区間番号	完成2車断面※10計画で検証					外部効果															
	事業費※5	将来交通量		費用対便益		※14費用対便益グループ	※15重み付け偏差値	16指標の偏差値 ※16													
								住民生活			地域社会			地域経済			環境			安全		
	完成2車断面	完成2車断面※11		完成2車断面※12 便益総費用				指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標
								1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
	(億円)	(台／日)			(評点)※13																
1	―	―		―	―	①	32	54	32	37	47	40	42	48	43	46	51	54	42	42	47	45	42
2	―	―		―	―	①	41	53	37	50	47	49	43	48	45	46	69	42	45	44	47	45	44
3	―	―		―	―	①	41	53	40	54	47	51	47	48	47	47	59	42	46	41	47	45	40
4	1,187	4,500 ～	4,600	1.38	41.2	②	45	53	43	54	47	51	49	48	54	49	64	42	45	48	47	45	40
5	―	―		―	―	①	49	53	45	58	47	58	45	48	54	47	69	42	44	47	56	45	40
6	1,891	3,000 ～	3,800	1.05	37.3	③	51	53	41	59	47	55	45	48	52	46	59	42	43	58	49	45	52
7	―	―		―	―	①	41	53	38	59	47	52	43	48	45	46	64	42	42	41	48	45	41
8	853		4,300	1.07	37.5	③	51	53	38	59	47	46	46	48	59	56	59	42	40	49	48	45	57
9	―	―		―	―	①	40	57	35	49	47	51	44	48	45	46	45	54	46	51	47	45	42
10	―	―		―	―	①	63	57	43	50	53	54	93	48	65	53	54	54	55	55	47	45	50
11	―	―		―	―	①	41	58	32	43	47	38	44	48	47	54	61	54	46	41	47	45	49
12	3,703	4,500 ～	9,000	1.09	37.7	③	63	58	36	54	48	46	55	48	124	65	61	42	46	45	48	45	54
13	―	―		―	―	①	47	58	37	60	47	46	46	48	68	48	44	42	40	45	48	45	53
14	―	―		―	―	①	37	54	49	34	47	36	48	48	61	46	49	54	39	42	47	45	44
15	―	―		―	―	①	39	54	48	41	47	47	42	49	43	48	57	54	39	42	48	45	44
16	―	―		―	―	①	38	51	48	44	47	49	42	49	43	46	57	42	40	42	48	45	48
17	―	―		―	―	①	50	48	49	52	47	54	55	49	70	62	57	42	41	44	49	45	45
18	―	―		―	―	①	37	53	30	37	47	35	42	48	43	46	69	42	48	58	47	45	41
19	―	―		―	―	①	42	53	48	41	47	50	42	48	43	46	66	42	43	58	48	45	41
20	―	―		―	―	①	41	53	52	37	47	48	45	48	47	47	66	42	39	58	48	45	41
21	1,109	4,400 ～	9,800	1.15	38.4	③	55	53	56	42	47	63	53	49	82	49	66	42	44	52	52	45	45
22	―	―		―	―	①	41	56	34	39	47	47	47	48	49	49	69	42	49	43	47	45	47
23	―	―		―	―	①	41	54	36	49	47	51	42	49	43	51	69	42	44	42	47	45	45
24	―	―		―	―	①	44	54	50	50	47	54	44	48	60	55	69	42	44	42	47	45	33
25	600	3,700 ～	4,900	1.23	39.4	②	47	54	49	51	47	58	44	48	63	49	62	54	43	43	48	45	39
26	―	―		―	―	①	53	59	48	51	48	62	42	48	43	46	52	54	50	76	51	45	41
27	―	―		―	―	①	60	59	49	53	48	60	49	48	63	47	49	54	49	77	48	45	49
28	1,386	3,800 ～	5,500	1.26	39.7	②	61	54	51	55	47	62	49	48	72	46	48	54	43	71	57	45	51
29	―	―		―	―	①	46	58	41	53	47	42	46	48	47	46	49	54	40	62	49	45	44
30	―	―		―	―	①	45	58	44	54	47	35	43	48	47	46	63	42	42	60	47	45	45
31	1,180	5,600 ～	9,600	1.09	37.8	③	52	58	46	57	47	64	51	48	56	49	69	42	46	46	49	45	45
32	―	―		―	―	①	40	35	53	48	48	47	42	48	43	46	52	42	44	41	47	45	59
33	―	―		―	―	①	41	35	49	38	51	45	50	48	55	49	49	42	43	42	47	45	59
34	―	―		―	―	①	31	35	38	37	47	41	42	48	43	46	42	42	40	49	47	45	52
35	259		8,600	1.37	41.0	②	49	57	67	45	47	50	42	49	43	47	42	42	41	54	47	45	68
36	302		6,200	1.27	39.9	②	47	57	65	36	48	52	42	49	43	46	44	42	41	53	47	45	67
37	1,478	9,100 ～	9,600	1.23	39.4	②	53	40	44	43	50	48	44	48	44	47	43	66	44	64	59	72	55
38	982	9,600 ～	10,400	1.38	41.1	②	72	49	54	63	50	53	73	51	50	48	60	66	63	61	47	72	55
39	―	―		―	―	①	65	49	45	65	47	51	54	48	46	46	67	66	55	62	47	72	52
40	―	―		―	―	①	64	49	69	64	48	38	42	48	43	46	67	54	55	63	47	72	56
41	599		9,700	1.26	39.8	②	49	47	53	42	49	50	51	49	50	49	50	42	45	73	48	45	48
42	―	―		―	―	①	51	47	55	43	47	54	51	49	50	46	67	42	60	45	47	45	56
43	―	―		―	―	①	45	47	47	33	48	54	42	49	43	49	67	42	60	45	47	45	56
44	―	―		―	―	①	43	47	64	41	47	54	42	49	43	46	42	42	43	52	47	45	56
45	―	―		―	―	①	49	54	49	40	48	57	42	48	43	46	44	42	44	54	62	72	54
46	―	―		―	―	①	46	54	49	33	49	58	42	48	43	46	43	42	43	53	62	72	50
47	237		4,000	1.17	38.7	③	52	54	49	54	48	35	42	48	43	47	45	42	43	54	62	72	60
48	―	―		―	―	①	51	54	49	49	49	46	42	48	43	47	44	42	43	53	58	72	59
49	―	―		―	―	①	49	53	41	44	48	35	44	49	52	48	43	66	46	41	73	72	48
50	―	―		―	―	①	41	39	53	46	50	56	49	49	47	54	37	42	46	45	47	45	46

※10：現計画で、費用対便益≧1.2となる区間については、事業費、将来交通量、費用対便益の欄に「－」と記載。
※11：完成2車断面の将来交通量：高規格幹線道路のネットワーク条件として、整備計画区間9,342kmについては整備計画の内容で供用、既供用区間(平成19年度末時点)はその内容で供用、それ以外の点検対象区間は完成2車断面で供用したとそれぞれ仮定して、将来交通量を算定した。
※12：完成2車断面の費用対便益：「費用便益分析マニュアル」(平成15年8月国土交通省道路局都市・地域整備局)を適用し、完成2車断面での評価区間の整備の有無による便益と費用(事業費と維持管理費の合計)から算定。
※13：評点：全評価区間における各区間の費用対便益の偏差値を算出。
※14：費用対便益
グループ① ： 現計画で整備する区間
グループ② ： 完成2車線相当への見直しが必要な区間
グループ③ ： 完成2車線の見直しを基本としつつ、現道の一部を当面活用するなど構造・規格の見直しが必要な区間
※15：外部効果(重み付け偏差値)：16指標ごとの各点数(偏差値)をもとに、道路事業評価手法検討委員会による重み付けを用いて算定した値の偏差値。
※16：16指標の偏差値：以下の指標毎に算出した評価点の偏差値
なお、評価点の算出において、グループ①は現計画での整備を、また、グループ②及び③は完成2車線での整備を想定して算出している。
指標 1：高速バス等長距離自動車交通の利便性向上を評価
指標 2：新幹線・空港等幹線交通網への利便性向上を評価
指標 3：高度な医療施設までの搬送時間の短縮を評価
指標 4：拠点都市間を連絡し、相互連携の可能化を評価
指標 5：日常活動圏の中心都市へのアクセス向上を評価
指標 6：複数の主要観光地を連絡し、広域的な観光産業の発展への貢献を評価
指標 7：物流拠点へのアクセス向上、産業立地の振興を評価
指標 8：高速道路へのアクセス向上、農林水産品の流通利便性の向上を評価
指標 9：高速道路の整備と併せた地域振興計画の推進を評価
指標10：自動車からのNOx、SPM排出量の削減率を評価
指標11：並行道路における騒音レベルの低減を評価
指標12：自動車からのCO2排出量の削減量を評価
指標13：並行する緊急輸送道路が通行止めになった場合の迂回路長を評価
指標14：並行する緊急輸送道路における冬期交通障害や異常気象時の通行規制の程度を評価
指標15：並行する高速道路の代替路線の形成の有無を評価
指標16：地方の創意工夫による自主的な取組み状況を評価

高規格幹線道路の点検結果（個別区間表）

区間番号	路線名	評価区間※3	評価区間延長	現計画断面車線数※4	現計画で検証			
					事業費※5	将来交通量		費用対便益
					現計画断面	現計画※8断面		現計画断面※9 便益／総費用
			(km)		(億円)	(台／日)		(評点)※13
51	東北中央自動車道	新庄～新庄北 ※1	5	4	200		12,400	1.91	49.0
52	東北中央自動車道	新庄北～金山町飛ノ森	21	2	715	6,800 ～	8,900	1.39	42.7
53	東北中央自動車道	真室川町及位～湯沢市上院内	9	4	462		6,200	1.16	40.0
54	東北中央自動車道	湯沢市上院内～湯沢市下院内 ※1	3	2	141		5,700	1.94	49.4
55	東北中央自動車道	湯沢市下院内～雄勝こまち	5	4	217		5,700	1.09	39.2
56	常磐自動車道 ※2	利府JCT～富谷JCT ※1	14	4	1,184		35,200	1.60	45.3
57	津軽自動車道	浪岡JCT～浪岡	2	4	69		6,200	2.05	50.7
58	津軽自動車道	五所川原北～つがる市柏	4	2	108		12,800	2.86	60.4
59	津軽自動車道	つがる市柏～つがる市木造	13	2	421	9,300 ～	15,100	2.13	51.6
60	津軽自動車道	つがる市木造～鰺ヶ沢	4	2	55		9,600	2.75	59.1
61	八戸久慈自動車道	八戸JCT～八戸南	9	4	450	4,600 ～	12,500	1.50	44.1
62	八戸久慈自動車道	八戸南～ 階上	9	4	306	7,700 ～	9,800	1.78	47.4
63	八戸久慈自動車道	階上～久慈北	29	4	1,281	5,900 ～	6,700	1.13	39.7
64	三陸縦貫自動車道	桃生豊里～登米	14	4	570	19,300 ～	22,100	2.00	50.1
65	三陸縦貫自動車道	登米～志津川	16	4	550		14,000	2.50	56.1
66	三陸縦貫自動車道	志津川～大谷	21	4	991	12,500 ～	13,800	1.96	49.6
67	三陸縦貫自動車道	大谷～気仙沼	7	4	238		17,100	4.40	79.0
68	三陸縦貫自動車道	気仙沼～唐桑町只越	8	4	455	12,300 ～	13,300	2.57	56.9
69	三陸縦貫自動車道	唐桑町只越～唐桑町舘	3	4	207		8,500	1.51	44.2
70	三陸縦貫自動車道	唐桑町舘～高田	9	4	490	7,800 ～	8,500	1.25	41.0
71	三陸縦貫自動車道	高田～大船渡碁石海岸	8	4	251	10,100 ～	13,200	4.00	74.1
72	三陸縦貫自動車道	三陸～吉浜	4	2	140		8,400	2.25	53.1
73	三陸縦貫自動車道	吉浜～釜石	13	4	658	7,800 ～	8,200	1.17	40.0
74	三陸縦貫自動車道	釜石～山田南	23	4	910	8,500 ～	14,900	1.50	44.1
75	三陸縦貫自動車道	山田～金浜	13	4	580	7,400 ～	12,800	1.76	47.2
76	三陸縦貫自動車道	金浜～松山	5	4	190		16,900	2.19	52.4
77	三陸縦貫自動車道	松山～宮古北	6	4	329		13,200	2.21	52.7
78	東関東自動車道 館山線	富浦～館山	5	4	551		9,500	1.33	42.1
79	東関東自動車道 水戸線 ※2	潮来～鉾田	31	4	1,375	19,200 ～	21,300	1.63	45.6
80	東京外かく環状道路 ※2	大泉JCT～東名JCT	16	6	※6 16,000	82,000 ～	104,800	3.44	67.4
81	東京外かく環状道路 ※2	東名JCT～平和島JCT	24	6	※7 19,000		59,600	2.35	54.3
82	第二東海自動車道 ※2	玉川～横浜泉JCT	36	6	※7 27,000	78,100 ～	88,800	1.76	47.2
83	第二東海自動車道 ※2	横浜泉JCT～海老名南JCT	10	6	※7 11,000	77,200 ～	94,000	1.78	47.4
84	首都圏中央連絡自動車道 ※2	釜利谷JCT～戸塚	9	6	4,300	47,300 ～	55,100	2.20	52.5
85	首都圏中央連絡自動車道 ※2	栄JCT～藤沢	8	4	2,345		40,700	1.68	46.2
86	首都圏中央連絡自動車道 ※2	西久保JCT～海老名南JCT	8	4	2,507	36,000 ～	48,300	1.74	46.9
87	首都圏中央連絡自動車道 ※2	海老名北～相模原	10	4	2,242	33,300 ～	50,000	3.02	62.3
88	首都圏中央連絡自動車道 ※2	相模原～八王子JCT	17	4	4,076	41,600 ～	43,400	2.90	60.9
89	首都圏中央連絡自動車道 ※2	川島～五霞	33	4	4,862	39,100 ～	50,500	2.10	51.3
90	首都圏中央連絡自動車道 ※2	五霞～つくばJCT	40	4	1,760	34,800 ～	40,700	2.00	50.1
91	首都圏中央連絡自動車道 ※2	つくばJCT～大栄JCT	40	4	2,030	23,000 ～	30,000	1.60	45.3
92	首都圏中央連絡自動車道 ※2	大栄JCT～松尾横芝	19	4	1,040	20,100 ～	24,000	1.40	42.9
93	首都圏中央連絡自動車道 ※2	東金JCT～茂原長南	22	4	1,902	18,400 ～	21,800	2.44	55.3
94	首都圏中央連絡自動車道 ※2	茂原長南～木更津JCT	28	4	2,002	22,900 ～	26,000	2.00	50.1
95	中部横断自動車道	長坂JCT～八千穂	34	4	1,637	9,300 ～	9,600	1.33	42.0
96	能越自動車道	輪島～三井	7	4	338		8,400	1.41	43.0
97	能越自動車道	三井～能登空港	5	4	210		8,100	1.39	42.7
98	能越自動車道	田鶴浜～七尾	10	4	288	8,200 ～	19,700	1.45	43.5
99	能越自動車道	七尾～氷見	28	4	1,472	7,500 ～	18,000	1.39	42.7
100	中部縦貫自動車道	松本JCT～波田	5	4	264		17,500	1.84	48.2

※1：高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路
※2：有料区間：点検対象区間約2，900kmについては、原則無料とするが、有料道路として事業中の区間及び有料を前提に計画を地域に公表している区間など有料が想定される区間については有料として設定。
※3：評価区間の設定：事業中の区間は、事業化された単位で評価区間を設定するとともに、未事業化の区間は、事業化区間に挟まれた単位や残りの端末区間で評価区間を設定した。なお、未事業化の区間の中でも、都市計画決定の有無等計画の進捗に差がある場合には、そこで評価区間を分けて設定した。
※4：現計画：都市計画決定済みもしくは基本計画以上の区間は、それらの計画に定められた計画内容を「現計画」とし、それ以外の計画については原則4車線の計画を「現計画」とした。但し、PI（パブリックインボルブメント）等により計画内容を既に公表している場合には、その公表計画を「現計画」とした。
※5：事業費：事業中区間については、評価区間を対象に個別に積算した建設費及び各地域の地価水準を踏まえた用地補償費から算出。未事業化区間については、現在事業中の高規格幹線道路の一般的な実績等を基に、用地費、土工、橋梁、トンネル等の工種別に推計し、評価区間延長に基づき算出。
※6：平成19年4月に決定された都市計画を踏まえて、インターチェンジの設置を想定した事業費。
※7：計画内容が未確定なため、ジャンクション間を直線的に結んだルートを仮定し、外環（関越～東名）の事業費をもとに概略の単価を設定し、試算。
※8：現計画断面の将来交通量：高規格幹線道路のネットワーク条件として、整備計画区間9,342kmについては整備計画の内容で供用、既供用区間（平成19年度末時点）はその内容で供用、それ以外となる点検対象区間は現計画断面で供用したとそれぞれ仮定して、将来交通量を算定した。
※9：現計画断面の費用対便益：「費用便益分析マニュアル」（平成15年8月国土交通省道路局都市・地域整備局）を適用し、現計画断面での評価区間の整備の有無による便益と費用（事業費と維持管理費の合計）から算定。

区間番号	完成2車断面※10計画で検証					外部効果															
	事業費※5	将来交通量		費用対便益		※14 費用対便益グループ	※15 重み付け偏差値	16指標の偏差値 ※16													
	完成2車断面	完成2車断面※11		完成2車断面※12 便益総費用				住民生活			地域社会			地域経済			環境			安全		
					(評点)※13			指標1	指標2	指標3	指標4	指標5	指標6	指標7	指標8	指標9	指標10	指標11	指標12	指標13	指標14	指標15	指標16
	(億円)	(台／日)																			
51	—	—		—	—	①	49	49	49	52	48	55	48	49	49	48	32	66	39	54	47	45	57
52	—	—		—	—	①	50	50	58	51	49	46	48	48	49	46	34	66	47	67	47	45	45
53	352		6,100	1.46	42.1	②	39	50	52	36	48	42	42	48	43	46	36	42	46	65	47	45	51
54	—	—		—	—	①	41	50	48	33	47	40	42	48	43	46	42	42	42	65	47	45	61
55	166		5,300	1.29	40.1	②	39	50	35	34	47	35	42	48	43	46	42	42	41	65	47	45	61
56	—	—		—	—	①	38	28	39	33	48	45	42	54	43	46	46	66	58	43	47	72	37
57	—	—		—	—	①	38	48	40	54	47	43	42	48	43	46	52	54	43	41	47	45	41
58	—	—		—	—	①	39	40	50	63	47	36	58	48	50	46	41	42	39	43	47	45	41
59	—	—		—	—	①	46	40	53	62	47	35	67	48	67	49	45	42	40	43	47	45	45
60	—	—		—	—	①	41	40	57	61	47	35	55	48	48	46	47	42	40	41	47	45	45
61	—	—		—	—	①	44	51	54	47	48	50	55	48	52	46	45	54	44	41	47	45	48
62	—	—		—	—	①	47	51	55	55	47	60	46	48	47	47	47	42	46	45	47	45	52
63	978	5,900 ～	6,500	1.41	41.5	②	51	51	51	66	47	61	52	48	57	46	45	42	48	44	47	45	51
64	—	—		—	—	①	43	55	44	33	48	46	51	49	62	46	46	42	45	46	47	45	59
65	—	—		—	—	①	51	55	50	37	48	53	56	48	68	46	52	42	55	47	47	45	59
66	—	—		—	—	①	55	55	53	64	48	55	51	48	53	46	54	42	57	50	47	45	50
67	—	—		—	—	①	45	55	31	65	47	51	42	48	43	54	46	54	45	48	47	45	46
68	—	—		—	—	①	53	55	40	63	47	54	55	48	64	46	50	42	54	53	47	45	46
69	—	—		—	—	①	43	55	43	62	47	55	42	48	43	46	43	42	41	48	47	45	46
70	—	—		—	—	①	46	55	40	62	48	56	42	48	44	51	42	42	41	49	47	45	55
71	—	—		—	—	①	50	55	35	54	47	60	48	48	47	46	45	42	41	53	47	45	67
72	—	—		—	—	①	48	55	46	67	47	63	42	48	43	46	43	42	42	54	47	45	47
73	502	7,600 ～	8,100	1.46	42.1	②	57	55	57	67	48	63	42	48	43	46	46	42	43	51	47	45	71
74	—	—		—	—	①	68	51	67	71	48	55	48	48	50	52	48	66	42	63	47	45	73
75	—	—		—	—	①	55	51	55	67	47	52	46	48	48	51	55	54	43	64	47	45	44
76	—	—		—	—	①	49	51	50	64	47	35	43	48	44	53	42	42	42	67	47	45	56
77	—	—		—	—	①	53	51	53	65	47	35	55	48	54	51	42	42	41	65	47	45	56
78	—	—		—	—	①	29	38	40	42	47	46	53	48	49	50	40	42	39	41	47	45	32
79	—	—		—	—	①	44	41	40	42	50	50	43	48	58	51	47	66	57	42	47	45	48
80	—	—		—	—	①	102	35	66	50	143	48	74	142	44	46	73	66	107	41	47	72	32
81	—	—		—	—	①	73	35	62	33	111	44	42	142	43	46	42	66	62	41	47	72	36
82	—	—		—	—	①	44	20	69	33	56	35	43	67	43	46	44	66	64	42	47	72	34
83	—	—		—	—	①	55	35	67	33	49	53	43	65	43	46	50	66	99	41	47	72	36
84	—	—		—	—	①	45	25	51	55	47	47	42	61	43	46	47	66	65	42	47	45	40
85	—	—		—	—	①	46	25	53	42	47	56	70	50	44	46	46	66	63	41	47	45	44
86	—	—		—	—	①	40	25	71	50	47	53	52	54	44	46	47	42	59	41	47	45	32
87	—	—		—	—	①	41	6	74	33	48	35	59	53	44	46	52	66	61	41	47	72	32
88	—	—		—	—	①	46	2	73	44	47	35	63	52	46	46	45	66	70	41	47	72	38
89	—	—		—	—	①	75	36	60	49	89	48	84	51	56	131	41	42	65	40	49	72	42
90	—	—		—	—	①	54	36	41	49	56	47	49	49	76	79	47	66	77	41	47	45	32
91	—	—		—	—	①	52	65	43	38	50	41	50	53	62	59	47	66	83	42	47	45	36
92	—	—		—	—	①	39	36	40	39	47	45	49	56	54	46	44	66	43	39	47	45	48
93	—	—		—	—	①	40	47	50	46	47	38	59	49	49	46	40	66	45	41	47	45	40
94	—	—		—	—	①	45	47	42	52	47	49	64	48	51	46	47	42	57	42	47	45	48
95	—	—		—	—	①	47	67	46	53	59	44	43	48	47	46	47	42	54	44	49	72	37
96	—	—		—	—	①	42	55	60	52	47	45	58	48	49	46	47	42	45	42	47	45	38
97	—	—		—	—	①	41	55	59	52	47	45	44	48	45	46	49	42	43	42	47	45	45
98	—	—		—	—	①	41	55	44	45	47	44	43	48	43	50	55	54	50	41	47	45	44
99	—	—		—	—	①	48	57	46	53	51	55	67	48	50	47	48	42	47	41	50	45	45
100	—	—		—	—	①	40	60	55	49	47	50	43	49	47	46	52	42	55	41	47	45	32

※10：現計画で、費用対便益≧1.2となる区間については、事業費、将来交通量、費用対便益の欄に「－」と記載。
※11：完成2車断面の将来交通量：高規格幹線道路のネットワーク条件として、整備計画区間9,342kmについては整備計画の内容で供用、既供用区間(平成19年度末時点)はその内容で供用、それ以外の点検対象区間は完成2車断面で供用したとそれぞれ仮定して、将来交通量を算定した。
※12：完成2車断面の費用対便益：「費用便益分析マニュアル」(平成15年8月国土交通省道路局都市・地域整備局)を適用し、完成2車断面での評価区間の整備の有無による便益と費用(事業費と維持管理費の合計)から算定。
※13：評点：全評価区間における各区間の費用対便益の偏差値を算出。
※14：費用対便益
グループ① ： 現計画で整備する区間
グループ② ： 完成2車線相当への見直しが必要な区間
グループ③ ： 完成2車線の見直しを基本としつつ、現道の一部を当面活用するなど構造・規格の見直しが必要な区間
※15：外部効果(重み付け偏差値)：16指標ごとの各点数(偏差値)をもとに、道路事業評価手法検討委員会による重み付けを用いて算定した値の偏差値。
※16：16指標の偏差値：以下の指標毎に算出した評価点の偏差値
なお、評価点の算出において、グループ①は現計画での整備を、また、グループ②及び③は完成2車線での整備を想定して算出している。
指標1：高速バス等長距離自動車交通の利便性向上を評価
指標2：新幹線・空港等幹線交通網への利便性向上を評価
指標3：高度な医療施設までの搬送時間の短縮を評価
指標4：拠点都市間を連絡し、相互連携の可能化を評価
指標5：日常活動圏の中心都市へのアクセス向上を評価
指標6：複数の主要観光地を連絡し、広域的な観光産業の発展への貢献を評価
指標7：物流拠点へのアクセス向上、産業立地の振興を評価
指標8：高速道路へのアクセス向上、農林水産品の流通利便性の向上を評価
指標9：高速道路の整備と併せた地域振興計画の推進を評価
指標10：自動車からのNOx、SPM排出量の削減率を評価
指標11：並行道路における騒音レベルの低減を評価
指標12：自動車からのCO2排出量の削減量を評価
指標13：並行する緊急輸送道路が通行止めになった場合の迂回路長を評価
指標14：並行する緊急輸送道路における冬期交通障害や異常気象時の通行規制の程度を評価
指標15：並行する高速道路の代替路線の形成の有無を評価
指標16：地方の創意工夫による自主的な取組み状況を評価

高規格幹線道路の点検結果（個別区間表）

区間番号	路線名	評価区間※3	評価区間延長	現計画断面車線数※4	現計画で検証			
					事業費※5	将来交通量	費用対便益	
					現計画断面	現計画※8断面	現計画断面 便益／総費用※9	
			(km)		(億円)	(台／日)		(評点)※13
101	中部縦貫自動車道	波田～中ノ湯	27	4	2,560	15,300	1.56	44.8
102	中部縦貫自動車道	平湯～丹生川	21	4	1,205	12,100	1.61	45.4
103	中部縦貫自動車道	丹生川～飛騨清見	25	4	2,203	13,500 ～ 17,100	2.20	52.5
104	中部縦貫自動車道	大野～油坂出入口	32	4	1,800	8,200 ～ 8,500	0.98	37.8
105	中部縦貫自動車道	福井北JCT～大野	26	4	1,292	11,000 ～ 17,200	2.70	58.5
106	伊豆縦貫自動車道	岡宮～函南	15	4	1,852	35,600 ～ 57,200	2.30	53.7
107	伊豆縦貫自動車道	函南～修善寺JCT	16	4	939	10,400	1.18	40.3
108	伊豆縦貫自動車道	修善寺～天城湯ヶ島	7	4･2	570	11,700 ～ 27,800	3.20	64.5
109	伊豆縦貫自動車道	天城湯ヶ島～下田北	22	4･2	1,387	10,000 ～ 13,500	1.27	41.3
110	伊豆縦貫自動車道	下田北～下田	6	2	260	9,700 ～ 12,400	3.00	62.1
111	三遠南信自動車道	飯田山本～喬木	22	4･2	1,354	4,100 ～ 17,600	1.90	48.9
112	三遠南信自動車道	程野～南信濃	13	4	787	6,800	0.95	37.4
113	三遠南信自動車道	南信濃～水窪北	13	2	1,071	3,900 ～ 4,400	1.40	42.9
114	三遠南信自動車道	水窪北～佐久間	20	4	1,030	4,700 ～ 6,500	0.91	37.0
115	三遠南信自動車道	佐久間～引佐JCT	28	4	1,980	6,600 ～ 11,500	1.28	41.4
116	東海環状自動車道※2	土岐南多治見～西関	39	4	3,978	23,500 ～ 33,000	1.70	46.5
117	東海環状自動車道※2	西関～養老	44	4	5,139	20,800 ～ 30,900	1.60	45.3
118	東海環状自動車道※2	養老～北勢	18	4	1,460	15,000	1.90	48.9
119	東海環状自動車道※2	北勢～四日市北JCT	14	4	1,294	15,900 ～ 26,600	1.60	45.3
120	近畿自動車道 伊勢線※2	名古屋西JCT～飛島	12	4	1,502	16,900 ～ 34,300	2.68	58.2
121	近畿自動車道 紀勢線	すさみ～太地	36	4	1,936	5,800 ～ 6,500	0.94	37.3
122	近畿自動車道 紀勢線	太地～新宮※1	15	4	1,242	14,200 ～ 15,600	1.50	44.1
123	近畿自動車道 紀勢線	新宮～大泊	42	4	3,132	7,600 ～ 12,100	1.25	41.0
124	近畿自動車道 紀勢線	大泊～尾鷲南※1	19	4	1,273	7,400 ～ 9,400	1.21	40.6
125	近畿自動車道 紀勢線	尾鷲南～尾鷲北	5	4	300	8,100	1.22	40.7
126	京都縦貫自動車道※2	久御山～沓掛（大枝）	16	4	3,970	21,800 ～ 30,600	1.80	47.7
127	京都縦貫自動車道※2	丹波～綾部JCT	29	4	2,146	12,200 ～ 16,300	2.10	51.3
128	京奈和自動車道※2	巨椋JCT～城陽JCT	6	4	1,772	25,300 ～ 35,300	2.95	61.5
129	京奈和自動車道※2	奈良北～大和郡山JCT	12	4	2,961	23,300 ～ 41,300	3.20	64.5
130	京奈和自動車道	大和郡山JCT～五條北	27	4	4,614	23,800 ～ 51,800	6.30	101.8
131	京奈和自動車道	高野口～打田	17	4	1,229	16,600 ～ 35,300	3.30	65.7
132	京奈和自動車道	打田～和歌山JCT	12	4	1,160	22,200 ～ 30,900	3.70	70.5
133	北近畿豊岡自動車道	和田山～八鹿	14	4	1,011	18,500 ～ 22,400	2.15	51.8
134	北近畿豊岡自動車道	八鹿～日高	10	4	690	22,600	4.00	74.1
135	北近畿豊岡自動車道	日高～豊岡南	6	4	326	21,900 ～ 27,500	4.30	77.7
136	北近畿豊岡自動車道	豊岡南～豊岡竹野	6	4	342	11,200 ～ 18,400	1.72	46.8
137	中国横断自動車道 岡山米子線	米子北～境港	20	4	1,501	18,600	1.80	47.6
138	山陰自動車道	鳥取～吉岡温泉※1	7	4	401	22,100 ～ 30,300	3.20	64.5
139	山陰自動車道	吉岡温泉～瑞穂※1	6	4	304	30,000	2.94	61.4
140	山陰自動車道	瑞穂～青谷	6	4	313	27,400	3.03	62.5
141	山陰自動車道	はわい～東伯※1	14	4	627	7,600 ～ 22,800	2.56	56.9
142	山陰自動車道	東伯～赤碕中山※1	12	4	592	22,900 ～ 23,100	2.47	55.7
143	山陰自動車道	赤碕中山～下市※1	4	4	147	23,200	2.37	54.5
144	山陰自動車道	下市～淀江※1	12	4	531	29,300 ～ 39,500	4.80	83.7
145	山陰自動車道	出雲～多伎	9	4	423	16,400	1.79	47.5
146	山陰自動車道	多伎～朝山※1	9	4	292	18,500	2.37	54.5
147	山陰自動車道	朝山～大田※1	6	4	235	18,000	3.50	68.2
148	山陰自動車道	大田～仁摩	13	4	515	16,300	1.97	49.8
149	山陰自動車道	仁摩～福光※1	12	4	660	15,200 ～ 15,400	2.20	52.5
150	山陰自動車道	福光～江津	13	4	619	16,300	2.13	51.6

※1：高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路
※2：有料区間：点検対象区間約2，900kmについては、原則無料とするが、有料道路として事業中の区間及び有料を前提に計画を地域に公表している区間など有料が想定される区間については有料として設定。
※3：評価区間の設定：事業中の区間は、事業化された単位で評価区間を設定するとともに、未事業化の区間は、事業化区間に挟まれた単位や残りの端末区間で評価区間を設定した。なお、未事業化の区間の中でも、都市計画決定の有無等計画の進捗に差がある場合には、そこで評価区間を分けて設定した。
※4：現計画：都市計画決定済みもしくは基本計画以上の区間は、それらの計画に定められた計画内容を「現計画」とし、それ以外の計画については原則4車線の計画を「現計画」とした。但し、PI（パブリックインボルブメント）等により計画内容を既に公表している場合には、その公表計画を「現計画」とした。
※5：事業費：事業中区間については、評価区間を対象に個別に積算した建設費及び各地域の地価水準を踏まえた用地補償費から算出。未事業化区間については、現在事業中の高規格幹線道路の一般的な実績等を基に、用地費、土工、橋梁、トンネル等の工種別に推計し、評価区間延長に基づき算出。
※6：平成19年4月に決定された都市計画を踏まえて、インターチェンジの設置を想定した事業費。
※7：計画内容が未確定なため、ジャンクション間を直線的に結んだルートを仮定し、外環（関越～東名）の事業費をもとに概略の単価を設定し、試算。
※8：現計画断面の将来交通量：高規格幹線道路のネットワーク条件として、整備計画区間9,342kmについては整備計画の内容で供用、既供用区間（平成19年度末時点）はその内容で供用、それ以外となる点検対象区間は現計画断面で供用したとそれぞれ仮定して、将来交通量を算定した。
※9：現計画断面の費用対便益：「費用便益分析マニュアル」（平成15年8月国土交通省道路局都市・地域整備局）を適用し、現計画断面での評価区間の整備の有無による便益と費用（事業費と維持管理費の合計）から算定。

区間番号	完成2車断面※10計画で検証				外部効果															
	事業費※5	将来交通量	費用対便益			16指標の偏差値 ※16														
	完成2車断面	完成2車断面※11	完成2車断面※12 便益総費用		※14 費用対便益グループ	※15 重み付け偏差値	住民生活			地域社会			地域経済			環境			安全			
				(評点)※13			指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標
	(億円)	(台／日)					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
101	—	—	—	—	①	39	60	57	33	51	35	43	49	47	46	57	42	49	48	68	45	32
102	—	—	—	—	①	49	60	57	61	50	65	42	49	43	47	40	42	59	47	47	45	42
103	—	—	—	—	①	52	43	57	47	50	50	90	48	61	48	38	42	48	60	48	45	42
104	1,374	7,900 ～ 8,300	1.23	39.4	②	61	56	46	51	50	53	51	48	47	59	40	42	40	64	64	45	79
105	—	—	—	—	①	70	56	44	46	49	48	60	49	50	51	40	42	50	43	143	45	80
106	—	—	—	—	①	54	54	47	38	48	39	66	54	49	46	48	66	65	43	47	45	63
107	716	9,000	1.31	40.4	②	40	54	69	33	47	35	53	48	45	46	45	42	61	41	51	45	43
108	—	—	—	—	①	48	56	69	60	47	56	42	48	43	46	45	42	62	41	47	45	43
109	—	—	—	—	①	70	56	78	67	47	62	74	48	47	46	47	42	66	42	92	45	51
110	—	—	—	—	①	65	56	87	76	47	70	82	48	47	46	41	42	47	46	47	45	51
111	—	—	—	—	①	43	53	39	40	50	42	53	48	46	46	35	54	41	57	67	45	48
112	601	6,500	1.16	38.6	③	53	53	39	50	50	65	43	48	43	46	39	42	45	59	97	45	51
113	—	—	—	—	①	58	53	59	66	50	66	43	48	43	46	38	42	45	51	87	45	52
114	786	4,500 ～ 6,300	1.11	38.0	③	54	53	62	67	52	66	42	48	43	46	42	42	49	47	74	45	45
115	—	—	—	—	①	47	53	52	54	54	52	46	48	44	46	42	42	45	45	81	45	40
116	—	—	—	—	①	45	26	37	42	50	48	66	49	48	59	41	66	46	43	47	72	43
117	—	—	—	—	①	55	45	53	55	55	46	75	50	59	51	36	54	51	42	47	72	45
118	—	—	—	—	①	56	54	59	59	57	63	47	50	44	51	37	66	47	42	47	72	45
119	—	—	—	—	①	52	54	53	49	55	45	44	56	46	51	32	66	41	41	47	72	59
120	—	—	—	—	①	44	35	33	40	48	48	42	69	43	46	44	54	52	42	47	72	49
121	1,478	5,600 ～ 6,000	1.14	38.3	③	51	51	50	53	49	49	51	48	48	49	48	42	51	72	50	45	43
122	—	—	—	—	①	59	51	54	49	47	64	56	48	46	53	48	54	45	78	47	45	53
123	—	—	—	—	①	52	53	49	51	49	48	64	48	55	47	50	42	51	76	48	45	34
124	—	—	—	—	①	50	53	47	50	48	62	43	48	43	47	42	42	51	68	49	45	52
125	—	—	—	—	①	47	53	42	48	47	35	42	48	43	46	38	42	48	72	50	45	63
126	—	—	—	—	①	47	44	39	38	53	42	49	55	43	46	50	54	64	47	47	72	45
127	—	—	—	—	①	45	38	42	40	72	48	46	48	44	46	34	66	61	46	47	45	51
128	—	—	—	—	①	42	55	35	42	95	36	42	48	43	46	42	54	49	41	47	72	32
129	—	—	—	—	①	41	55	42	41	52	56	44	51	44	46	33	66	51	42	47	45	43
130	—	—	—	—	①	57	55	41	53	59	70	63	49	48	46	65	66	47	43	47	45	51
131	—	—	—	—	①	63	46	58	57	49	58	62	49	61	53	40	66	41	43	47	45	83
132	—	—	—	—	①	54	46	52	50	48	48	58	50	56	53	44	42	44	42	47	45	79
133	—	—	—	—	①	53	52	46	64	51	59	48	48	46	51	49	54	66	41	47	45	45
134	—	—	—	—	①	47	52	47	64	50	60	48	48	46	46	44	42	55	43	47	45	45
135	—	—	—	—	①	43	52	48	65	50	60	42	48	43	46	42	42	48	42	47	45	41
136	—	—	—	—	①	44	52	48	45	49	60	70	48	51	60	40	42	43	41	47	45	41
137	—	—	—	—	①	38	50	38	40	47	42	58	48	51	62	51	42	39	42	47	45	40
138	—	—	—	—	①	47	49	36	45	47	42	42	48	43	46	62	66	57	41	47	45	60
139	—	—	—	—	①	41	49	43	45	47	42	42	48	43	46	51	42	51	43	47	45	60
140	—	—	—	—	①	45	49	43	45	48	43	42	48	43	46	68	42	53	60	47	45	48
141	—	—	—	—	①	42	49	43	45	48	35	53	48	51	64	45	42	49	41	47	45	50
142	—	—	—	—	①	49	49	55	57	48	47	49	48	57	46	40	42	56	48	47	45	55
143	—	—	—	—	①	49	49	53	57	47	52	42	48	43	46	51	42	57	43	47	45	62
144	—	—	—	—	①	52	49	47	55	48	52	47	48	51	46	45	42	67	44	47	45	62
145	—	—	—	—	①	41	54	49	43	47	39	42	48	43	48	33	66	46	50	47	45	49
146	—	—	—	—	①	47	54	51	44	47	35	42	48	43	47	57	54	59	48	48	45	57
147	—	—	—	—	①	57	50	51	44	47	41	50	48	50	72	61	66	59	48	47	45	57
148	—	—	—	—	①	49	52	50	33	47	43	50	48	50	54	40	66	50	63	47	45	57
149	—	—	—	—	①	46	52	58	52	47	43	42	48	43	47	31	42	49	63	47	45	57
150	—	—	—	—	①	43	52	34	47	47	35	42	48	43	46	35	66	55	53	47	45	57

※10：現計画で、費用対便益≧1.2となる区間については、事業費、将来交通量、費用対便益の欄に「－」と記載。

※11：完成2車断面の将来交通量：高規格幹線道路のネットワーク条件として、整備計画区間9,342kmについては整備計画の内容で供用、既供用区間(平成19年度末時点)はその内容で供用、それ以外の点検対象区間は完成2車断面で供用したとそれぞれ仮定して、将来交通量を算定した。

※12：完成2車断面の費用対便益：「費用便益分析マニュアル」(平成15年8月国土交通省道路局都市・地域整備局)を適用し、完成2車断面での評価区間の整備の有無による便益と費用(事業費と維持管理費の合計)から算定。

※13：評点：全評価区間における各区間の費用対便益の偏差値を算出。

※14：費用対便益
グループ① ： 現計画で整備する区間
グループ② ： 完成2車線相当への見直しが必要な区間
グループ③ ： 完成2車線の見直しを基本としつつ、現道の一部を当面活用するなど構造・規格の見直しが必要な区間

※15：外部効果(重み付け偏差値)：16指標ごとの各点数(偏差値)をもとに、道路事業評価手法検討委員会による重み付けを用いて算定した値の偏差値。

※16：16指標の偏差値：以下の指標毎に算出した評価点の偏差値
なお、評価点の算出において、グループ①は現計画での整備を、また、グループ②及び③は完成2車線での整備を想定して算出している。
指標 1：高速バス等長距離自動車交通の利便性向上を評価
指標 2：新幹線・空港等幹線交通網への利便性向上を評価
指標 3：高度な医療施設までの搬送時間の短縮を評価
指標 4：拠点都市間を連絡し、相互連携の可能化を評価
指標 5：日常活動圏の中心都市へのアクセス向上を評価
指標 6：複数の主要観光地を連絡し、広域的な観光産業の発展への貢献を評価
指標 7：物流拠点へのアクセス向上、産業立地の振興を評価
指標 8：高速道路へのアクセス向上、農林水産品の流通利便性の向上を評価
指標 9：高速道路の整備と併せた地域振興計画の推進を評価
指標10：自動車からのNOx、SPM排出量の削減率を評価
指標11：並行道路における騒音レベルの低減を評価
指標12：自動車からのCO2排出量の削減量を評価
指標13：並行する緊急輸送道路が通行止めになった場合の迂回路長を評価
指標14：並行する緊急輸送道路における冬期交通障害や異常気象時の通行規制の程度を評価
指標15：並行する高速道路の代替路線の形成の有無を評価
指標16：地方の創意工夫による自主的な取組み状況を評価

高規格幹線道路の点検結果（個別区間表）

区間番号	路線名	評価区間※3	評価区間延長	現計画断面車線数※4	現計画で検証			
					事業費※5	将来交通量		費用対便益
					現計画断面	現計画※8断面		現計画断面※9 便益／総費用
			(km)		(億円)	(台／日)		(評点)※13
151	山陰自動車道	原井(はらい)～三隅(みすみ) ※1	15	4	890	16,100 ～ 16,600	2.78	59.5
152	山陰自動車道	三隅(みすみ)～遠田(とおだ)	14	4	700	16,200	2.51	56.2
153	山陰自動車道	遠田(とおだ)～須子(すこ) ※1	8	4	724	9,100 ～ 17,400	1.50	44.1
154	山陰自動車道	須子(すこ)～萩(はぎ)	68	4	3,426	9,700 ～ 10,600	1.10	39.2
155	山陰自動車道	萩(はぎ)～三隅(みすみ) ※1	15	4	968	14,900	1.26	41.2
156	山陰自動車道	三隅(みすみ)～小月(おづき)JCT	48	4	2,296	6,000 ～ 11,900	1.18	40.3
157	東広島・呉自動車道	東広島(ひがしひろしま)JCT～阿賀(あが)	33	4	1,925	16,600 ～ 31,000	1.90	48.9
158	四国横断自動車道	須崎東(すさきひがし)～須崎新荘(すさきしんじょう) ※1	5	4	425	7,200 ～ 8,700	1.69	46.3
159	四国横断自動車道	窪川(くぼかわ)～金上野(きんじょうの)	5	2	174	5,400	1.46	43.6
160	四国横断自動車道	金上野(きんじょうの)～拳ノ川(こぶしのかわ) ※1	6	2	190	9,000	2.09	51.2
161	四国横断自動車道	拳ノ川(こぶしのかわ)～中村(なかむら)	26	4・2	1,302	7,300 ～ 10,200	1.46	43.6
162	四国横断自動車道	中村(なかむら)～宿毛(すくも) ※1	23	4・2	1,200	11,000 ～ 14,700	2.71	58.6
163	四国横断自動車道	宿毛(すくも)～内海(うちうみ)	33	4	1,700	3,900 ～ 6,900	0.94	37.4
164	四国横断自動車道	内海(うちうみ)～岩松(いわまつ)	10	4	521	5,800 ～ 6,700	1.09	39.2
165	四国横断自動車道	岩松(いわまつ)～宇和島北(うわじまきた) ※1	18	4・2	1,822	6,200 ～ 29,900	2.10	51.3
166	今治小松自動車道	今治(いまばり)～今治湯ノ浦(いまばりゆのうら)	10	4	855	7,600 ～ 11,700	1.62	45.5
167	高知東部自動車道	高知(こうち)～高知空港(こうちくうこう)	15	4	1,300	4,200 ～ 35,300	2.40	54.9
168	高知東部自動車道	高知空港(こうち)～芸西西(げいせいにし)	13	4	751	10,300 ～ 18,300	3.06	62.8
169	高知東部自動車道	芸西西(げいせいにし)～安芸西(あきにし)	9	4	580	10,900 ～ 13,600	1.98	49.8
170	九州横断自動車道　延岡線	矢部(山都)(やべ(やまと))～蔵田(くらた)	52	4・2	2,914	6,700 ～ 7,200	1.00	38.1
171	九州横断自動車道　延岡線	蔵田(くらた)～延岡(のべおか)JCT ※1	13	4・2	405	10,100 ～ 14,200	2.20	52.5
172	東九州自動車道	北川(きたがわ)～延岡南(のべおかみなみ) ※1	21	4	1,187	14,400 ～ 33,900	1.90	48.9
173	東九州自動車道	日南(にちなん)～志布志(しぶし)	38	4	1,964	3,200 ～ 7,300	0.90	36.9
174	西九州自動車道 ※2	福重(ふくしげ)JCT～(福井(ふくい))	22	4	2,118	19,100 ～ 38,400	1.71	46.6
175	西九州自動車道	鹿家(しかか)～唐津(からつ)	10	4	690	26,500 ～ 30,800	1.50	44.1
176	西九州自動車道	唐津(からつ)～伊万里東(いまりひがし)	18	4	878	24,900 ～ 30,000	2.00	50.1
177	西九州自動車道	伊万里東(いまりひがし)～伊万里西(いまりにし)	7	4	249	21,200 ～ 22,600	2.70	58.5
178	西九州自動車道	伊万里西(いまりにし)～松浦(まつうら)	17	2	677	7,900 ～ 13,800	1.30	41.7
179	西九州自動車道	松浦(まつうら)～佐々(させ)	16	4・2	942	10,000 ～ 19,700	1.68	46.2
180	西九州自動車道	佐々(させ)～佐世保(させぼ)	9	4	541	26,100 ～ 31,100	2.40	54.9
181	西九州自動車道 ※2	佐世保(させぼ)～佐世保大塔(させぼだいとう)	8	4	1,629	16,100 ～ 24,100	2.10	51.3
182	南九州西回り自動車道	日奈久(ひなぐ)～芦北(あしきた)	17	4	1,190	25,100 ～ 26,500	1.80	47.7
183	南九州西回り自動車道	芦北(あしきた)～出水(いずみ)	30	4	1,421	18,800 ～ 24,100	1.90	48.9
184	南九州西回り自動車道	出水(いずみ)～鶴川内(つるかわうち)	15	4	555	23,500 ～ 25,300	2.80	59.7
185	南九州西回り自動車道	鶴川内(つるかわうち)～川内(せんだい)	20	4	1,028	15,500 ～ 18,600	1.81	47.8
186	南九州西回り自動車道	川内(せんだい)～薩摩川内都(さつませんだいみやこ)	10	4	334	19,700 ～ 22,000	2.90	60.9
187	那覇空港自動車道	那覇空港(なは)～豊見城・名嘉地(とみぐすく・なかち)	5	4	521	22,300 ～ 35,300	3.09	63.2

※1：高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路
※2：有料区間：点検対象区間約2，900kmについては、原則無料とするが、有料道路として事業中の区間及び有料を前提に計画を地域に公表している区間など有料が想定される区間については有料として設定。
※3：評価区間の設定：事業中の区間は、事業化された単位で評価区間を設定するとともに、未事業化の区間は、事業化区間に挟まれた単位や残りの端末区間で評価区間を設定した。なお、未事業化の区間の中でも、都市計画決定の有無等計画の進捗に差がある場合には、そこで評価区間を分けて設定した。
※4：現計画：都市計画決定済みもしくは基本計画以上の区間は、それらの計画に定められた計画内容を「現計画」とし、それ以外の計画については原則4車線の計画を「現計画」とした。但し、PI（パブリックインボルブメント）等により計画内容を既に公表している場合には、その公表計画を「現計画」とした。
※5：事業費：事業中区間については、評価区間を対象に個別に積算した建設費及び各地域の地価水準を踏まえた用地補償費から算出。未事業化区間については、現在事業中の高規格幹線道路の一般的な実績等を基に、用地費、土工、橋梁、トンネル等の工種別に推計し、評価区間延長に基づき算出。
※6：平成19年4月に決定された都市計画を踏まえて、インターチェンジの設置を想定した事業費。
※7：計画内容が未確定なため、ジャンクション間を直線的に結んだルートを仮定し、外環（関越～東名）の事業費をもとに概略の単価を設定し、試算。
※8：現計画断面の将来交通量：高規格幹線道路のネットワーク条件として、整備計画区間9,342kmについては整備計画の内容で供用、既供用区間（平成19年度末時点）はその内容で供用、それ以外となる点検対象区間は現計画断面で供用したとそれぞれ仮定して、将来交通量を算定した。
※9：現計画断面の費用対便益：「費用便益分析マニュアル」（平成15年8月国土交通省道路局都市・地域整備局）を適用し、現計画断面での評価区間の整備の有無による便益と費用（事業費と維持管理費の合計）から算定。

区間番号	完成2車断面※10計画で検証				※14 費用対便益グループ	外部効果															
	事業費※5	将来交通量	費用対便益			※15 重み付け偏差値	16指標の偏差値 ※16														
							住民生活			地域社会			地域経済			環境			安全			
	完成2車断面	完成2車断面※11	完成2車断面※12 便益総費用				指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標	指標
				(評点)※13			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
	(億円)	(台／日)																			
151	—	—	—	—	①	63	44	60	66	47	58	42	48	43	46	57	66	52	53	47	72	58
152	—	—	—	—	①	60	44	68	69	47	35	42	48	43	46	53	66	54	52	47	72	58
153	—	—	—	—	①	70	44	64	68	47	43	51	48	49	55	57	66	57	68	47	72	58
154	2,615	9,100 ～ 10,100	1.31	40.4	②	59	61	59	61	49	53	45	48	44	57	37	54	56	46	49	72	58
155	—	—	—	—	①	59	56	50	40	47	54	66	48	53	47	52	54	56	46	48	72	63
156	1,885	4,500 ～ 10,800	1.24	39.6	②	59	56	38	48	49	49	53	49	54	50	63	54	57	43	53	72	60
157	—	—	—	—	①	67	57	80	52	47	41	67	48	50	70	50	66	63	44	49	45	65
158	—	—	—	—	①	39	53	50	39	47	40	46	48	52	46	54	42	43	41	47	45	52
159	—	—	—	—	①	44	53	55	46	47	42	42	48	43	46	47	42	40	68	47	45	48
160	—	—	—	—	①	45	53	56	47	47	47	42	48	43	46	47	42	45	67	47	45	48
161	—	—	—	—	①	63	53	56	47	48	64	54	48	56	74	54	54	51	62	47	45	56
162	—	—	—	—	①	61	58	58	65	47	48	53	48	64	53	54	42	41	64	50	45	56
163	1,298	2,800 ～ 6,800	1.10	37.9	③	76	58	69	73	48	78	52	48	84	88	49	42	40	62	47	45	55
164	397	5,700 ～ 6,200	1.35	40.7	②	63	58	68	73	47	84	42	48	43	46	46	42	40	66	47	45	59
165	—	—	—	—	①	75	58	53	53	47	83	54	48	79	58	72	54	63	66	47	45	57
166	—	—	—	—	①	37	8	38	43	48	46	42	50	43	46	46	54	43	50	47	72	49
167	—	—	—	—	①	57	58	47	62	47	39	44	49	46	53	69	66	47	42	47	45	64
168	—	—	—	—	①	69	58	50	63	48	58	51	48	54	57	68	42	53	76	47	45	61
169	—	—	—	—	①	60	58	52	62	48	58	43	48	44	46	63	42	49	76	47	45	56
170	2,224	6,000 ～ 6,700	1.17	38.7	③	58	64	59	53	61	61	52	48	50	47	38	54	49	56	51	45	53
171	—	—	—	—	①	61	64	56	53	50	56	45	48	47	48	59	42	52	60	51	45	67
172	—	—	—	—	①	43	48	51	33	47	35	42	48	43	46	55	54	40	61	47	45	59
173	1,499	3,100 ～ 7,000	1.11	38.0	③	54	73	48	52	51	59	47	48	65	50	49	42	43	45	47	45	59
174	—	—	—	—	①	62	65	55	49	74	45	61	48	55	75	53	54	67	47	47	45	38
175	—	—	—	—	①	39	57	47	45	55	35	42	48	43	46	47	54	59	42	47	45	39
176	—	—	—	—	①	58	56	46	45	62	49	74	48	59	49	69	54	64	42	47	45	48
177	—	—	—	—	①	53	54	45	47	51	65	53	48	51	49	66	54	65	42	50	45	43
178	—	—	—	—	①	46	52	46	47	47	65	45	49	54	51	49	54	44	44	49	45	47
179	—	—	—	—	①	44	52	54	48	47	62	58	48	69	47	44	42	41	42	48	45	36
180	—	—	—	—	①	56	52	53	48	47	62	82	48	63	46	56	54	53	46	47	45	43
181	—	—	—	—	①	46	31	49	45	50	56	42	48	43	46	68	42	58	48	47	45	55
182	—	—	—	—	①	57	46	58	51	49	62	50	48	49	47	71	66	60	56	47	45	41
183	—	—	—	—	①	63	46	55	54	51	68	50	48	63	49	56	66	61	54	47	45	55
184	—	—	—	—	①	60	46	50	54	49	61	47	49	67	46	61	66	52	41	47	45	65
185	—	—	—	—	①	57	46	57	53	50	60	45	49	49	50	62	66	50	43	47	45	61
186	—	—	—	—	①	61	37	49	51	47	60	42	49	43	117	58	54	50	50	47	45	58
187	—	—	—	—	①	32	64	43	42	47	35	59	52	44	46	41	42	39	41	47	45	32

※10：現計画で、費用対便益≧1.2となる区間については、事業費、将来交通量、費用対便益の欄に「－」と記載。

※11：完成2車断面の将来交通量：高規格幹線道路のネットワーク条件として、整備計画区間9,342kmについては整備計画の内容で供用、既供用区間(平成19年度末時点)はその内容で供用、それ以外の点検対象区間は完成2車断面で供用したとそれぞれ仮定して、将来交通量を算定した。

※12：完成2車断面の費用対便益：「費用便益分析マニュアル」(平成15年8月国土交通省道路局都市・地域整備局)を適用し、完成2車断面での評価区間の整備の有無による便益と費用(事業費と維持管理費の合計)から算定。

※13：評点：全評価区間における各区間の費用対便益の偏差値を算出。

※14：費用対便益
グループ① ： 現計画で整備する区間
グループ② ： 完成2車線相当への見直しが必要な区間
グループ③ ： 完成2車線の見直しを基本としつつ、現道の一部を当面活用するなど構造・規格の見直しが必要な区間

※15：外部効果(重み付け偏差値)：16指標ごとの各点数(偏差値)をもとに、道路事業評価手法検討委員会による重み付けを用いて算定した値の偏差値。

※16：16指標の偏差値：以下の指標毎に算出した評価点の偏差値
なお、評価点の算出において、グループ①は現計画での整備を、また、グループ②及び③は完成2車線での整備を想定して算出している。

指標 1：高速バス等長距離自動車交通の利便性向上を評価
指標 2：新幹線・空港等幹線交通網への利便性向上を評価
指標 3：高度な医療施設までの搬送時間の短縮を評価
指標 4：拠点都市間を連絡し、相互連携の可能化を評価
指標 5：日常活動圏の中心都市へのアクセス向上を評価
指標 6：複数の主要観光地を連絡し、広域的な観光産業の発展への貢献を評価
指標 7：物流拠点へのアクセス向上、産業立地の振興を評価
指標 8：高速道路へのアクセス向上、農林水産品の流通利便性の向上を評価
指標 9：高速道路の整備と併せた地域振興計画の推進を評価
指標10：自動車からのNOx、SPM排出量の削減率を評価
指標11：並行道路における騒音レベルの低減を評価
指標12：自動車からのCO2排出量の削減量を評価
指標13：並行する緊急輸送道路が通行止めになった場合の迂回路長を評価
指標14：並行する緊急輸送道路における冬期交通障害や異常気象時の通行規制の程度を評価
指標15：並行する高速道路の代替路線の形成の有無を評価
指標16：地方の創意工夫による自主的な取組み状況を評価

参考４．中期計画の効果

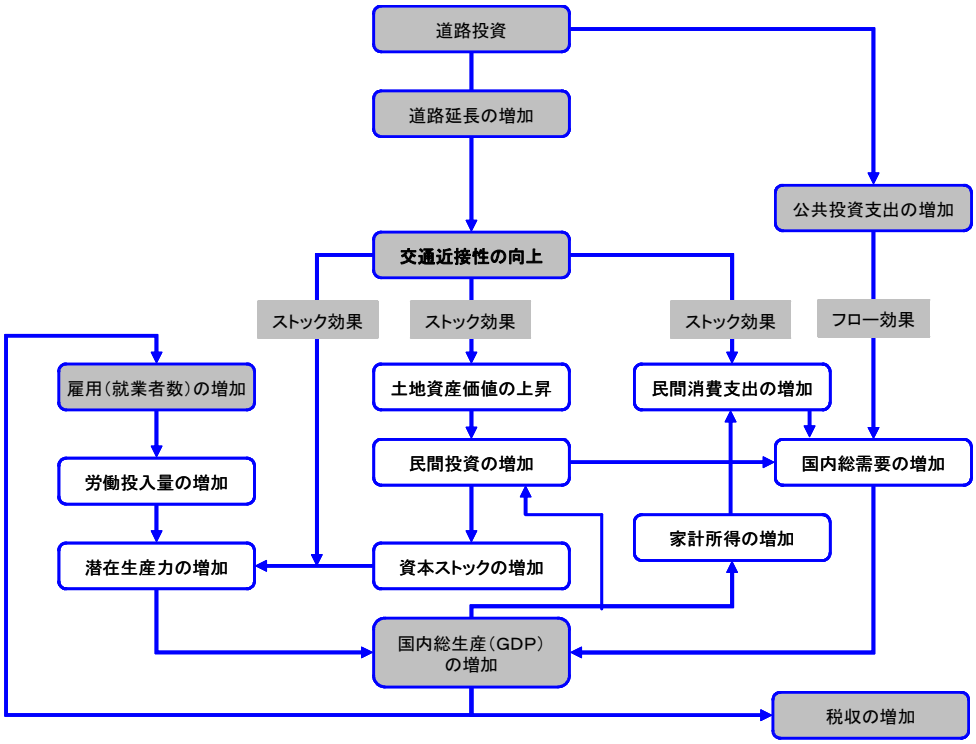
○道路整備による経済効果

道路の整備は、輸送条件の改善による流通の合理化、生産性の向上などを通じて生産力を拡大させ、また、道路投資そのものが最終需要を創出することにより、国内総生産を増加させる効果を持っている。

道路整備の効果の一つの分類方法としては、道路整備の際の財政支出が有効需要を創出して国内総生産の増加をもたらすというフロー効果（需要創出効果）と、道路が建設され、社会資本として蓄積される中で、その本来の機能（交通機能、空間機能等）から発生するストック効果（生産力効果）とに分類する方法がある。

こうした効果を本計画について当てはめるため、マクロ計量経済モデルを用いて道路整備による国内総生産の増加効果の推計を実施した。このモデルにおいては、フロー効果とストック効果の両方を計測しており、ストック効果については、道路が整備され供用されることで、交通近接性（移動時間が短縮するなど交通の利用のしやすさ）が向上することに伴い、以前と同じ資本・労働量でより多くの生産が可能となる効果や、自動車で行ける範囲が拡大し、観光・レジャー関連の消費が増加する効果などの発現するプロセスを反映させたものとなっている。この結果、平成20年度に１兆円の道路投資を行った場合における10年間の効果の合計は、約2.6兆円と推計される。

これを、フロー効果、ストック効果の２つの要因にわけて計測すると、フロー効果が約1.0兆円、ストック効果が約1.6兆円である。また、国内総生産が増加することにより、税収が約4,500億円増加し、雇用が約2.2万人増加することが推計される。



【マクロ計量経済モデルにおける効果波及過程の概念図】

道路投資の経済効果

道路投資１兆円の効果

（平成20年度に1兆円の投資）

10年間合計の効果(平成20～29年度)

国内総生産（ＧＤＰ）の増加

フロー効果（道路投資による需要創出効果（用地補償費（約2,200億円）の効果を除く。））：

約１．０兆円

ストック効果（交通利便性の向上がもたらす経済波及効果（道路ストックがある限り発現しつづける効果））：

約１．６兆円

合計：　**約２．６兆円**

うち製造業におけるＧＤＰの増加	約14,200億円
うち不動産業におけるＧＤＰの増加	約 5,400億円
うち運輸業におけるＧＤＰの増加	約 1,400億円

※国民一人当たり換算（一人当たり投資額　約7,800円）

フロー効果：　約8,000円　　ストック効果：約12,300円　　合計：約20,300円

税収の増加　約４，５００億円

雇用の増加　約２．２万人

（備考）　各経済効果はマクロ計量経済モデルによる。なお、これは全国モデルのため、地域毎のインプット・アウトプットは算出していない。また、投資の翌年度に供用すると仮定。

四捨五入の関係で、各項目の合計が一致しない場合がある。

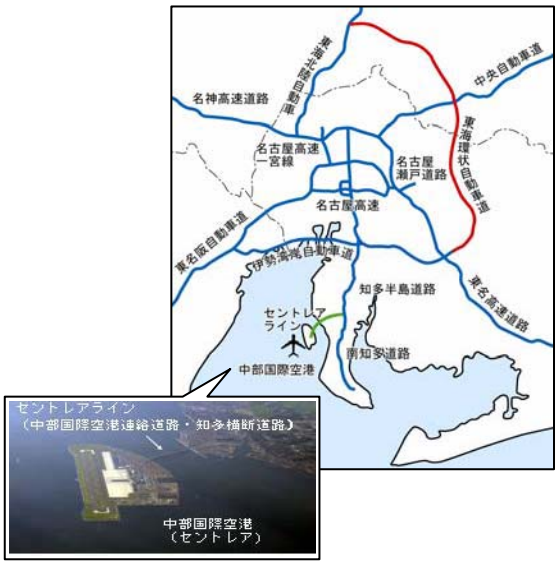
参考５．道路事業の整備効果

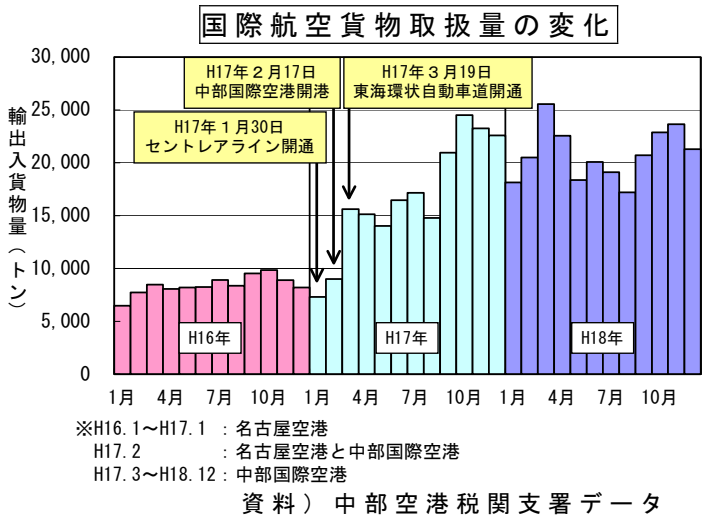
国際競争力の確保に不可欠な基幹ネットワーク

国際空港や特定重要港湾等へのアクセス性が飛躍的に向上。我が国の国際競争力強化に欠かせない役割を担っています。

事例１ 国際空港に直結する幹線道路の開通で国際航空貨物の取扱量が急増
～東海環状自動車道・セントレアライン等（愛知県・岐阜県）

■ 中部国際空港の開港とほぼ同時の東海環状自動車道・セントレアライン等の開通により中部国際空港へのアクセスが確保され、国際貨物取扱量は名古屋空港を上回り大幅に増加しています。





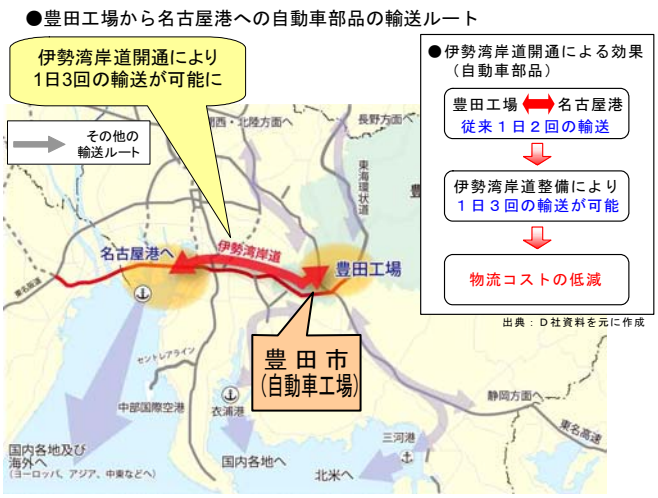
※H16.1～H17.1 ：名古屋空港
H17.2 ：名古屋空港と中部国際空港
H17.3～H18.12：中部国際空港

資料）中部空港税関支署データ

事例２ 自動車や家電製品など輸出港への所要時間短縮、物流コストも低減
～伊勢湾岸自動車道（愛知県・三重県）

■ 伊勢湾岸自動車道の開通により名古屋港へのアクセス性が向上しました。

■ 豊田市の自動車工場や亀山市の家電工場から名古屋港までの所要時間が短縮し、物流コストの低減に貢献しています。

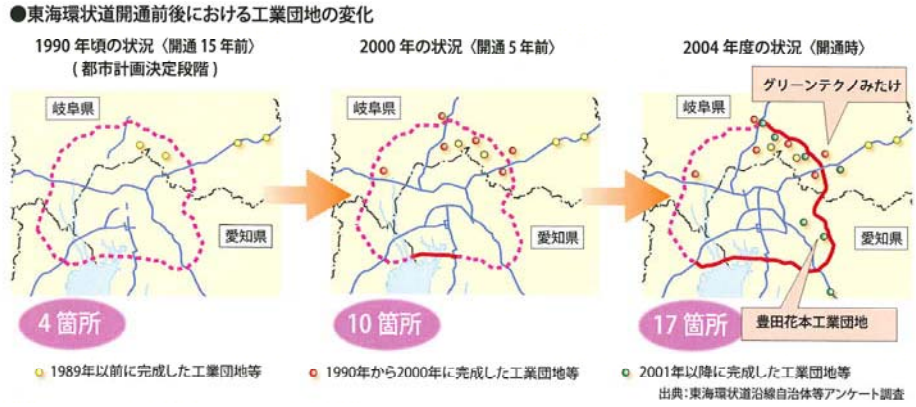


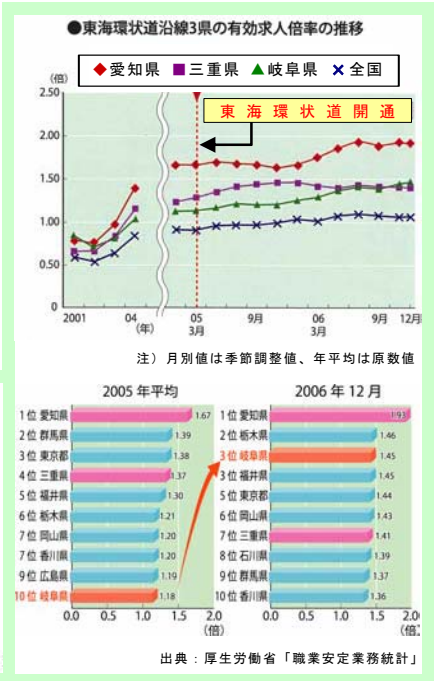


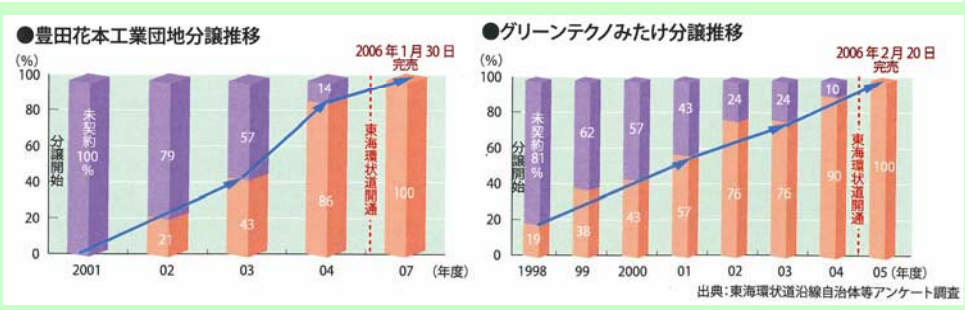
事例３ 高速道路の開通を機に工業団地が完売、地域の雇用創出に多大な貢献
～東海環状自動車道（愛知県・三重県・岐阜県）

■ 東海環状自動車道沿線では工業団地が続々と整備され、そのほとんどが完売するなど企業の進出が活発化しています。

■ 東海環状自動車道沿線３県の有効求人倍率はいずれも全国平均を上回っています。特に岐阜県の伸びが大きく、2005年平均の全国10位から2006年12月には全国３位にまで上昇しています。



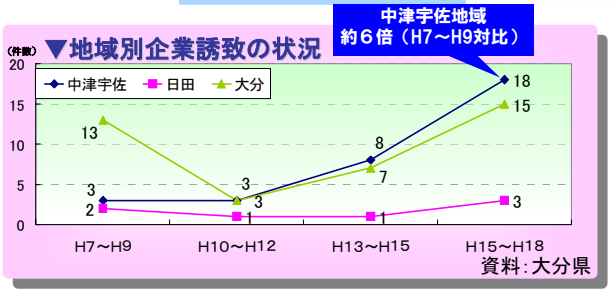




事例４ アジアをにらむ自動車産業の集積加速。高速道路・港湾一体で下支え
～東九州自動車道等（大分県・福岡県）

■ 北部九州地域においては、東九州自動車道等の高速道路網及び港湾の周辺に自動車関連工場の立地が促進され、現在では年間生産台数約150万台を目標とする生産拠点となっており、地域の人口定着にも大きく貢献しています。







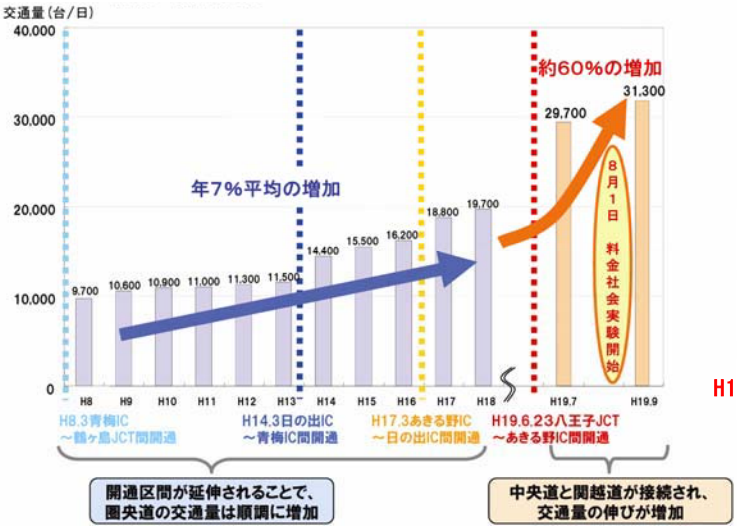
大都市の構造転換を実現する環状道路

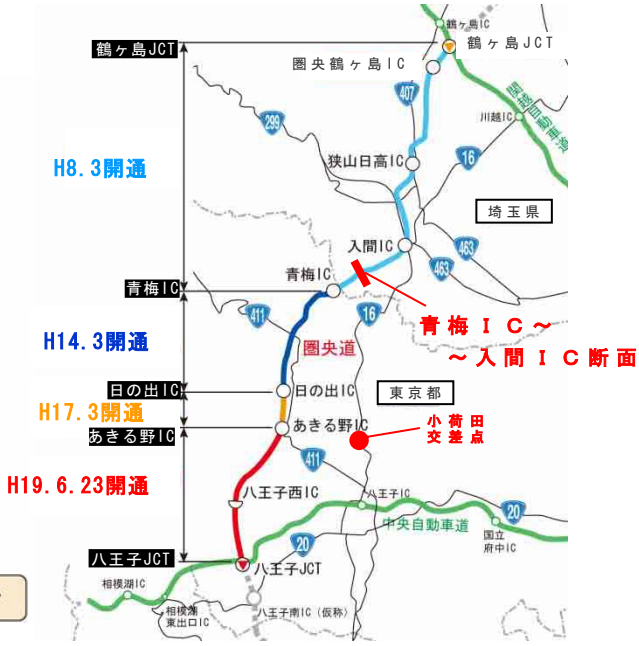
環状道路は都心部へ流入する通過車両の削減や一般道路からの転換を促し、慢性的な渋滞解消の決め手となる都市の基幹ネットワークです。

事例１ 環状道路の開通で周辺一般道路交差点の渋滞長が約３分の１に短縮
～一般国道468号首都圏中央連絡自動車道（東京都）

- 圏央道は開通区間の延伸とともに順調に交通量の増加を続け、中央道と関越道の接続により約60％と大幅に増加しました。
- これに伴って、周辺の一般道路の渋滞が大幅に緩和されました。

青梅ＩＣ～入間ＩＣの断面交通量





資料／NEXCOデータ

周辺一般道の状況（一般国道16号小荷田交差点）

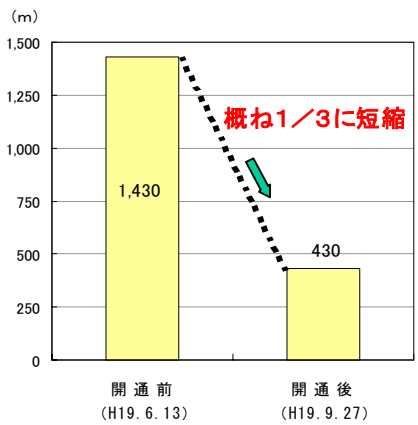


開通前（H19.6.13　8時頃撮影）

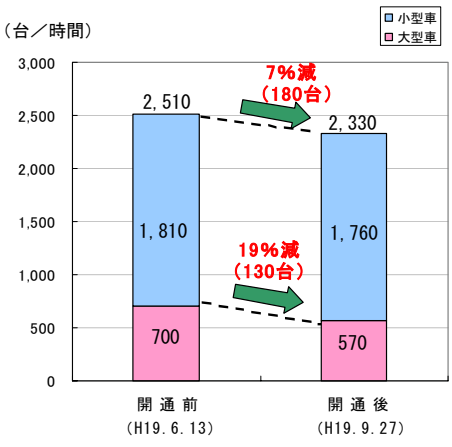


開通後（H19.9.27　8時頃撮影）

■渋滞長



■ピーク時間交通量（７時台）



事例２　都心部への流入交通が減少、渋滞緩和や交通安全に絶大な効果
～金沢外環状道路山側幹線（石川県）

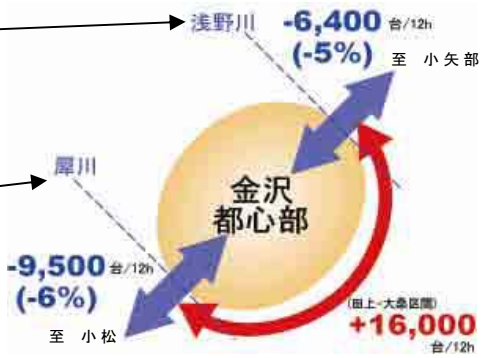
■ 山側環状の開通により、金沢都心部に流入、流出する交通が約16,000台/12h減少しました。

■ これにより、市中心部入口の小坂町交差点では渋滞長が2,200m減少し、都市内の渋滞緩和に寄与しました。

現　地　状　況



都心部を通る車が減少！

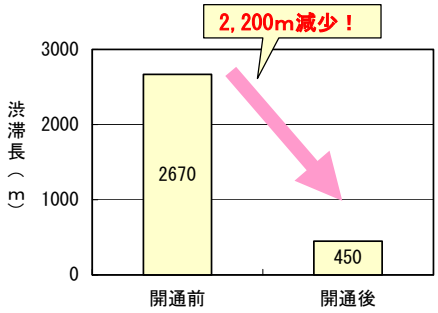


※12h交通量：７時～19時（平日昼間）



小坂町交差点の渋滞状況（金沢市内中心部方面を望む）

■国道１５９号の小坂町交差点の渋滞長の変化

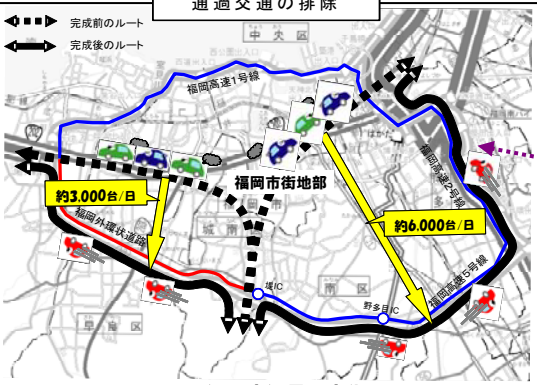


事例３　中心市街地の通過車両が減少、空港へのアクセスも大幅に向上
～福岡外環状道路（福岡県）

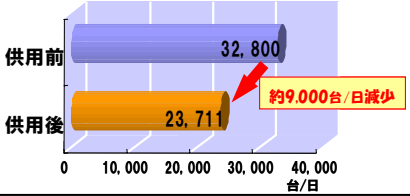
■ 福岡市では福岡高速及び福岡外環状道路により環状道路が完成した結果、福岡市街地部の通過交通量が約9,000台/日排除されました。

■ また、福岡市西部から福岡空港へのルートが、市街部通過から環状道路経由となり、所要時間が約半分に短縮しました。

通過交通の排除



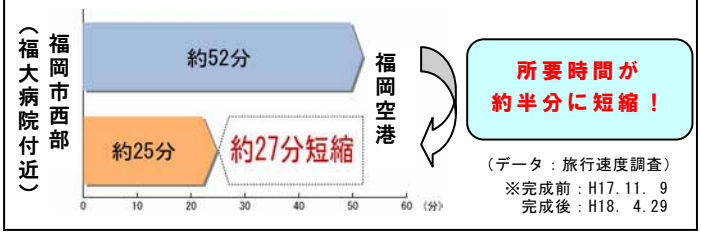
通過交通量の変化



空港までのアクセス性向上



福岡市西部～福岡空港の所要時間



（データ：旅行速度調査）

※完成前：H17. 11. 9
完成後：H18. 4. 29

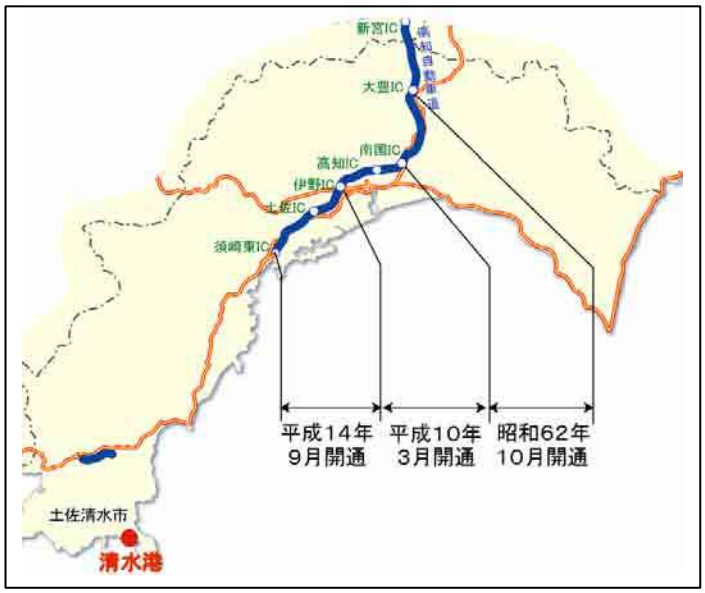
鮮度の高い農水産物を運ぶ基幹ネットワーク

高速道路網の延伸に伴って、遠隔地で獲れた農水産物を大都市の市場に運ぶルートが確立。大都市の消費者がいつでも新鮮な食材を味わえるようになりました。

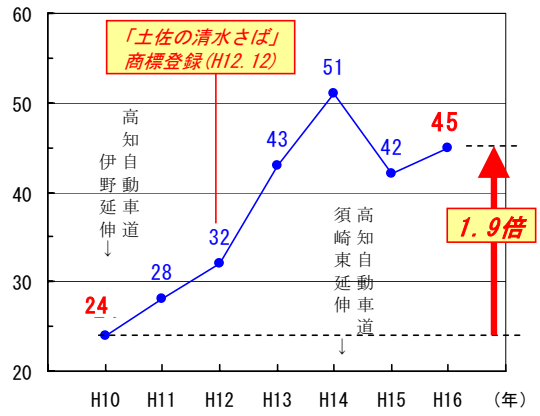
事例１　土佐清水のゴマサバ、高速道路で鮮度を保ち首都圏市場に販路拡大 ～高知自動車道（高知県）

■ 高知自動車道の整備に伴い、清水港で水揚げされる高鮮度のゴマサバ、「土佐の清水サバ」（平成12年商標登録）の出荷量が５年で約1.9倍に増加し、水揚げ時の鮮度を保ったまま翌日に販売できるエリアが、近畿、中部、関東へと拡大しました。

【高知自動車道延伸状況】

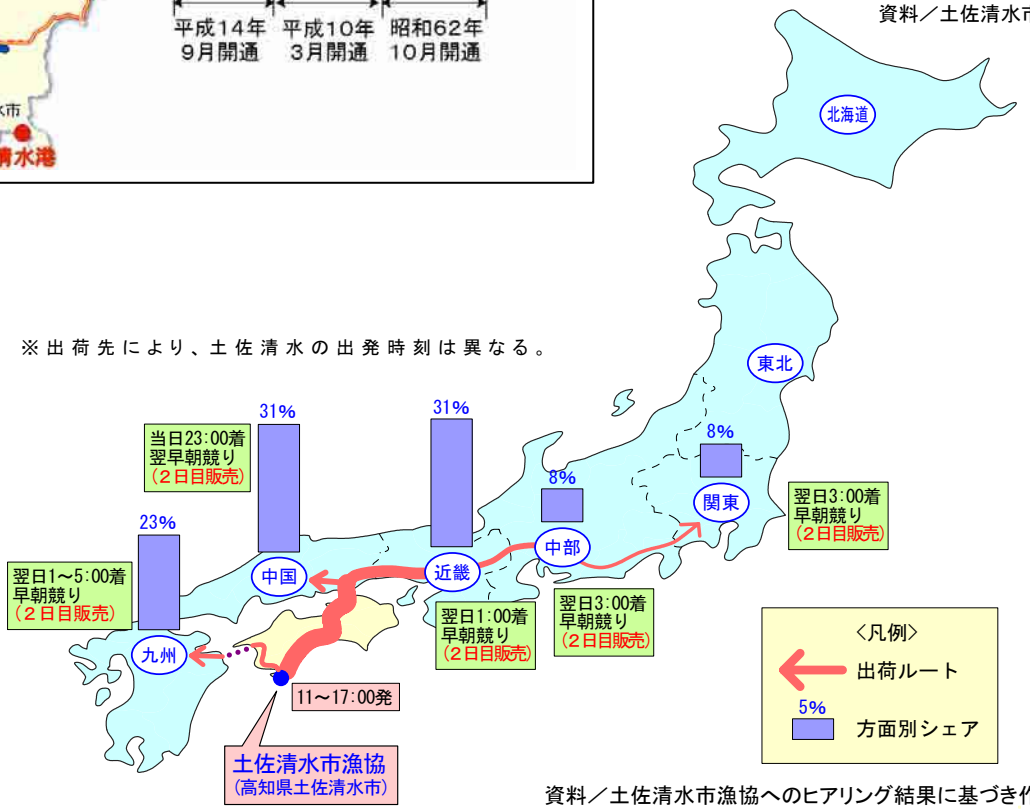


【土佐の清水さば出荷量】



資料／土佐清水市漁協調べ

※出荷先により、土佐清水の出発時刻は異なる。



資料／土佐清水市漁協へのヒアリング結果に基づき作成

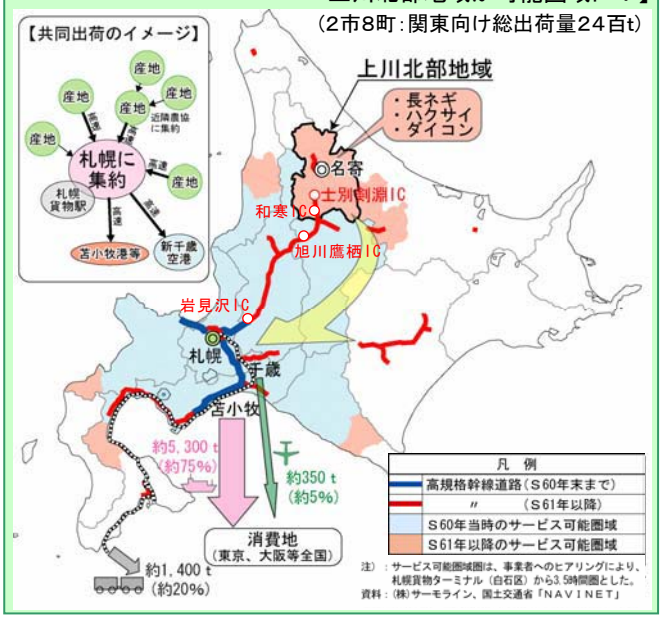
事例２　北海道産農産物、道北からも札幌・東京市場への安定供給の道開く
～北海道縦貫自動車道（北海道）

■ 北海道縦貫自動車道の整備によって、札幌での荷出しの時間リミットに間に合う地域が拡大し、上川北部地域からも長ネギ、ハクサイ、ダイコン等が出荷できるようになりました。

■ なかでも、夏場に本州で不足するダイコンは価格が高騰していましたが、北海道からの入荷量増加によって東京市場での価格が約２割低減しました。

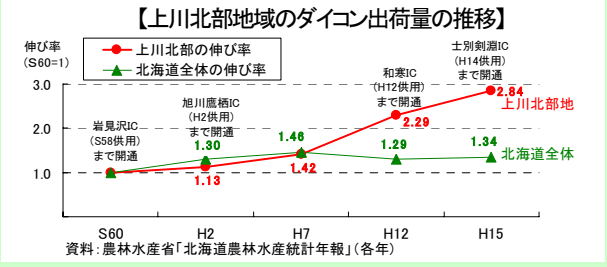
●高規格幹線道路整備で共同出荷可能圏域が拡大

【北海道縦貫自動車道整備(美唄IC～士別剣淵IC：139km)で、上川北部地域が可能圏域に！】



●高規格幹線道路の整備とともに、出荷量が約3倍！

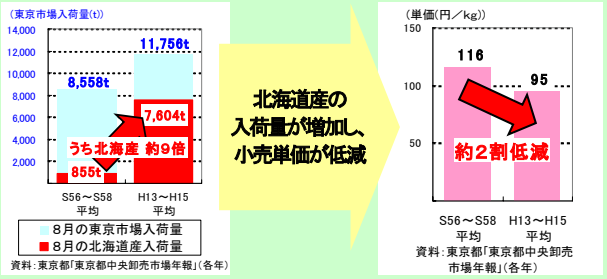
【上川北部地域のダイコン出荷量の推移】



資料：農林水産省「北海道農林水産統計年報」(各年)

●本州産が不足する夏場に、北海道産入荷量が約9倍！　**●8月の平均単価が約2割低減！**

【東京市場での北海道産ダイコンの入荷量増加と価格の低減】



資料：東京都「東京都中央卸売市場年報」(各年)

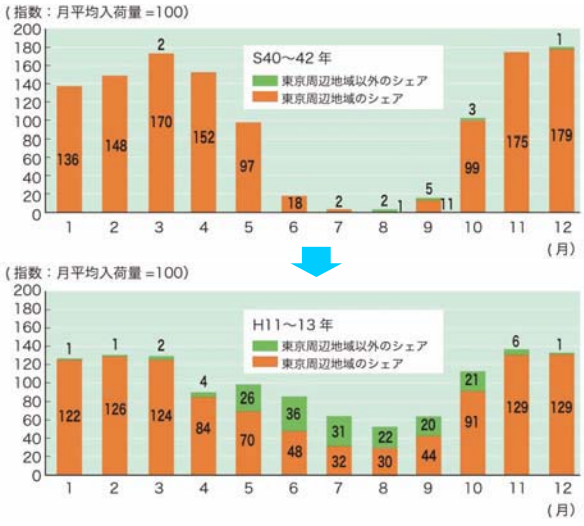
事例３　高速道路網整備で東京都中央卸売市場に集まる野菜は全国津々浦々から
～全国高速道路網整備

■ 高速道路の整備に伴い、東京都中央卸売市場へ入荷する野菜の産地は全国各地に拡がっています。

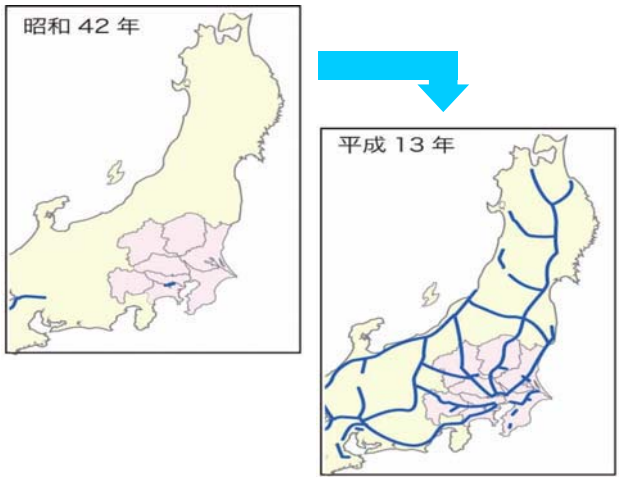
■ 例えばほうれん草の入荷量を見ると、主に端境期に東京周辺以外の地域から入荷できるようになり、年間を通じて入荷量が平準化しています。

●高速道路整備で入荷量が平準化

【東京都中央卸売市場のほうれん草の月別入荷量】



【関東周辺における高速道路網の変化】



※東京周辺：東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、栃木県、群馬県、茨城県、山梨県

資料：東京都「東京都中央卸売市場年報」

救急医療を支える「生命線」

一分一秒を争う救急医療にとって、高度医療機関への迅速な搬送が生死の鍵を握ります。曲がりくねった峠道の改良や自動車専用道路の整備は患者の安静搬送に欠かせない「生命線」です。

事例１ 高速道路を活用した広域的な救急医療連携で救命率向上に寄与
～一般国道１号第二京阪道路（京都府・大阪府）

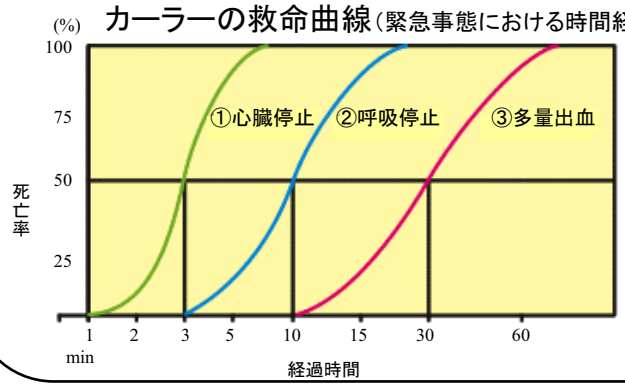
■ 第二京阪道路の一部開通により京都～枚方間が30分で救急搬送可能となったことから、枚方市の京阪奈病院と京都市の武田病院とで救急医療連携を行い、枚方市内においても24時間体制の循環器内科が開設されました。

■ 救急医療の場合には救命率が時間とともに大きく低下すると言われており、搬送時間の短縮が救命率向上に大きく貢献しています。





●「カーラーの救命曲線」に代表されるように、一般的に救急医療の場合には、救命率は時間経過とともに低下していくことが確認されています。



①心臓停止後約 3分で50%死亡

②呼吸停止後約10分で50%死亡

③多量出血後約30分で50%死亡

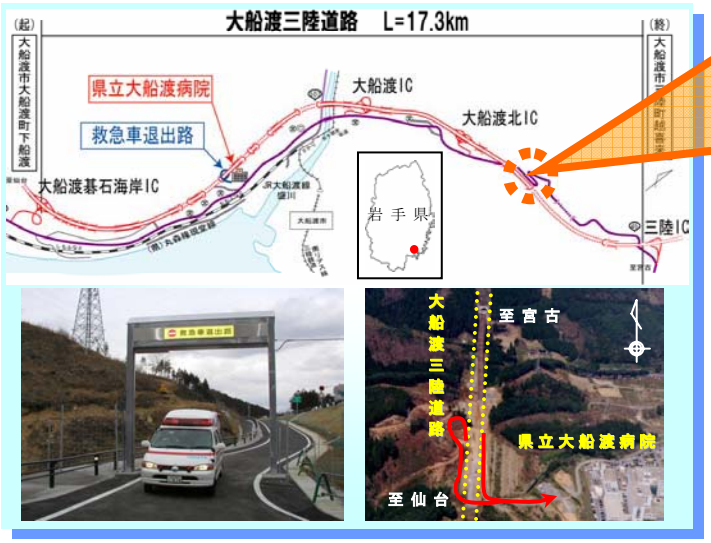
※カーラーの救命曲線
フランスの救急専門医M.Caraが1981年に報告したもの。
現在日本で行われている応急手当講習会の理論的根拠とされている。

事例２　自動車専用道路で救急患者を安静搬送、救急車専用の退出路でさらに時間短縮
～三陸縦貫自動車道大船渡三陸道路・救急車退出路（岩手県）

■ 大船渡三陸道路の整備により、急カーブ等による患者への負担が軽減されるようになりました。

■ また、直轄国道として全国初の救急車退出路を設置し、自動車専用道路と第３次救急医療施設（県立大船渡病院）を直結しました。救急車の大半がこの退出路を利用しており、搬送時間の短縮・救命率の向上に寄与しています。

▼救急車退出路の概要（大船渡三陸道路）



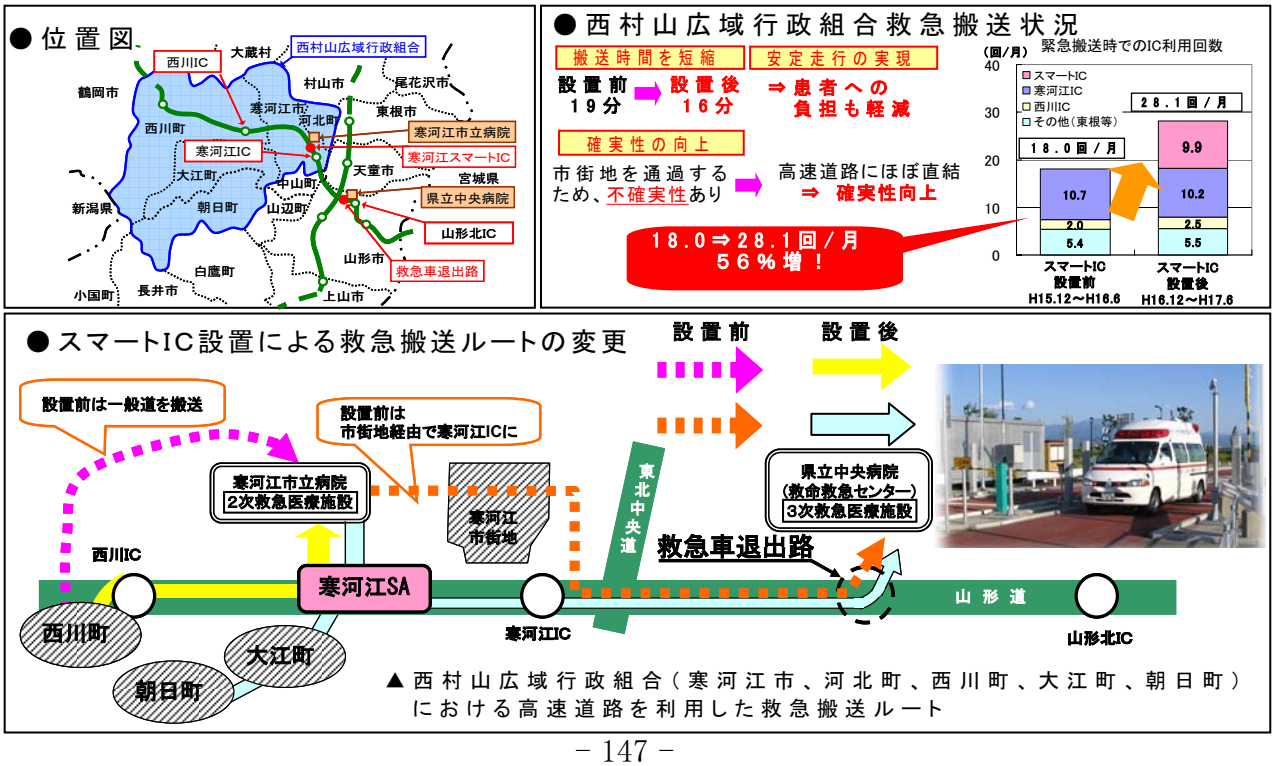


現道（一般国道45号）は急カーブが多く、患者への負担が大きい

事例３　スマートＩＣと救急車退出路で高度医療機関への搬送をスムーズに
～山形自動車道・寒河江ＳＡ（山形県）

■ 寒河江ＳＡにおけるスマートＩＣ及び県立中央病院付近の救急車退出路により、高度医療施設への搬送時間の短縮が実現しています。

■ これらにより西村山広域行政組合では救急搬送時の高速道路利用が５割以上増加するなど、スマートＩＣ及び救急車退出路が救急医療活動に貢献しています。



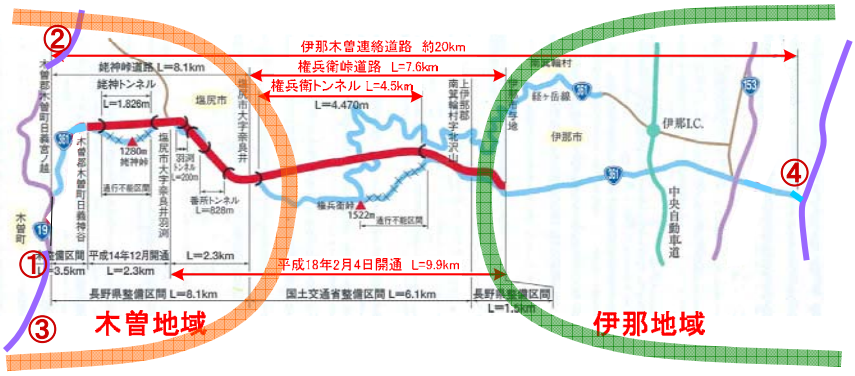
▲西村山広域行政組合（寒河江市、河北町、西川町、大江町、朝日町）における高速道路を利用した救急搬送ルート

観光地の活力と魅力を高める道路

観光地へのアクセス道路整備で広域的な周遊観光ルートが生まれ、観光客の増加、滞在時間の延長、土産物の売上増などの効果が出ています。

事例１ 峠部を貫くトンネル開通、異なる文化圏を結ぶ周遊観光ルートが実現
～一般国道361号伊那木曽連絡道路（長野県）

■ 権兵衛トンネルの開通により伊那地域と木曽地域を周遊する観光が実現し、周辺観光地の観光客が大幅に増大しています。

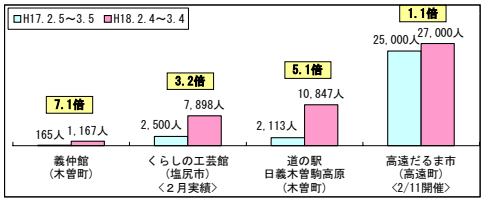


①義仲館　②くらしの工芸館　③道の駅 日義木曽駒高原
④高遠だるま市



←開通した権兵衛トンネル（伊那口）

◆伊那木曽連絡道路周辺における主要観光地の観光客数の変化



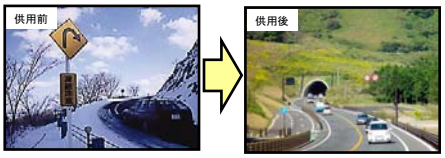
資料／地域企業等へのヒアリング

事例２ 南阿蘇地域へのアクセス道路整備で観光客増加、冬期の通行規制も解消
～主要地方道熊本高森線俵山バイパス（熊本県）

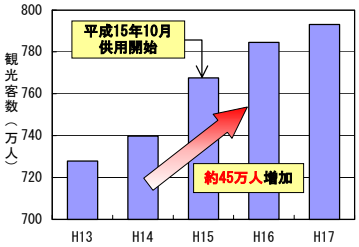
■ 俵山バイパスの開通により、熊本都市圏から南阿蘇地域へのアクセス性が向上し、南阿蘇地域への観光客数が大幅に増加しました。

■ また、安全性・走行性も向上し、冬期積雪による通行規制も解消されました。





◆南阿蘇地域観光客推移
（南阿蘇村、高森町、西原村）

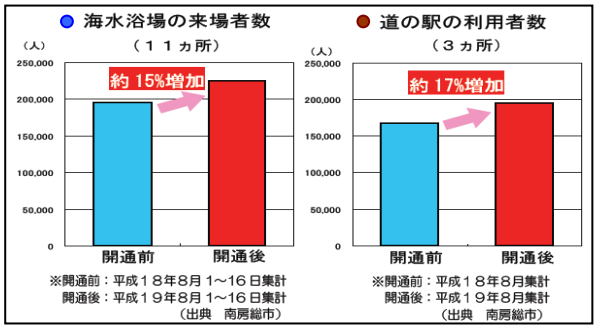


事例３ 高速道路の全通で南房総地域への観光客増加、一般道路の渋滞も緩和
～館山自動車道・一般国道127号富津館山道路（千葉県）

■ 館山自動車道と富津館山道路が全線開通し、首都圏の高速道路ネットワークとの連携が強化されたことで、南房総地域へのアクセス性が向上し、観光客数が飛躍的に増加しました。

■ また、一般道路を利用していた交通が高速道路へ転換したことにより、観光渋滞の解消が図られました。





【一般国道127号南房総市市部付近】

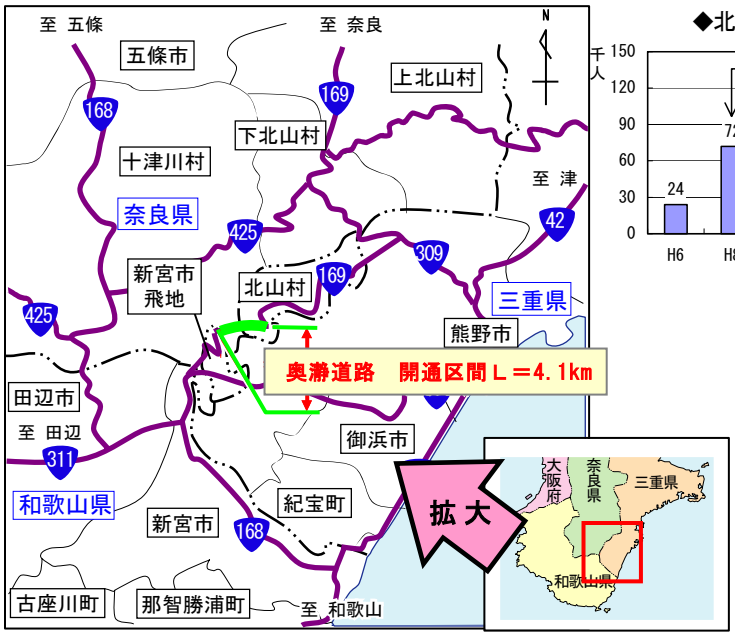




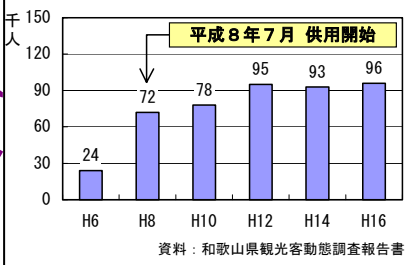
事例４ 山あいの村へのアクセス道路整備で観光客３倍増、地場産業も活性化
～一般国道169号奥瀞道路（和歌山県）

■ 奥瀞道路の一部開通により通行不能区間が解消し、北山村への観光入り込み客数が約３倍に増加しました。

■ 観光客の増加にともない、北山村やその周辺では地域開発も進み、北山村特産の「じゃばら」を使った加工食品が多く開発されるなど、地場産業の活性化に貢献しています。



◆北山村の観光入込客数



資料：和歌山県観光客動態調査報告書

◆整備前の通行不能区間



◆北山村特産
じゃばら



◆整備後の奥瀞道路

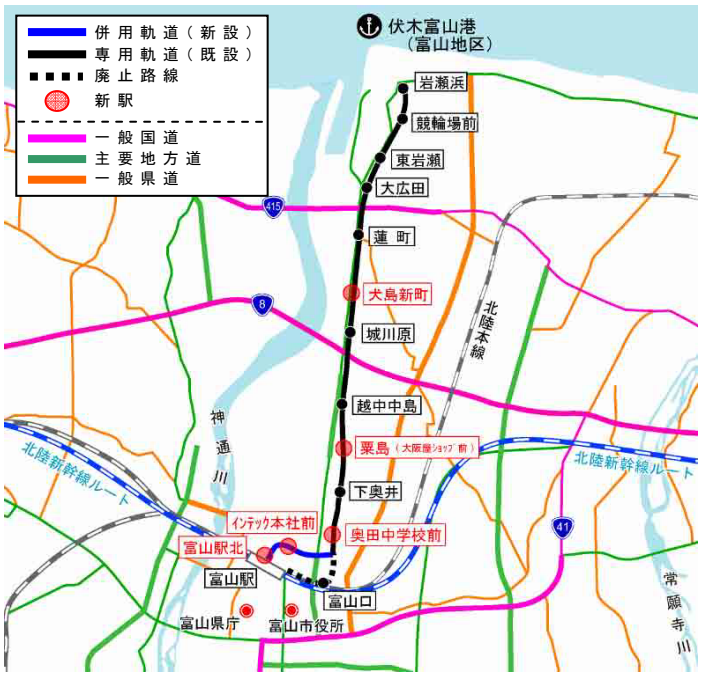


公共交通の利用促進や踏切解消による渋滞対策

公共交通機関の利用を促進するためのＬＲＴや駅前広場の整備、踏切の解消を図る連続立体交差事業などにより、都市内における渋滞対策を実施しています。

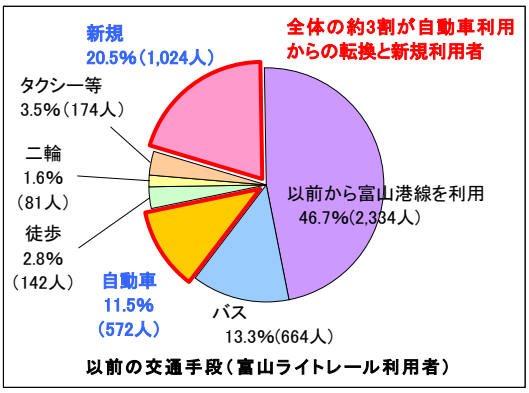
事例１ ＬＲＴ（次世代型路面電車）整備で高齢者や中高生等のモビリティ向上
～富山ライトレールの整備（富山県）

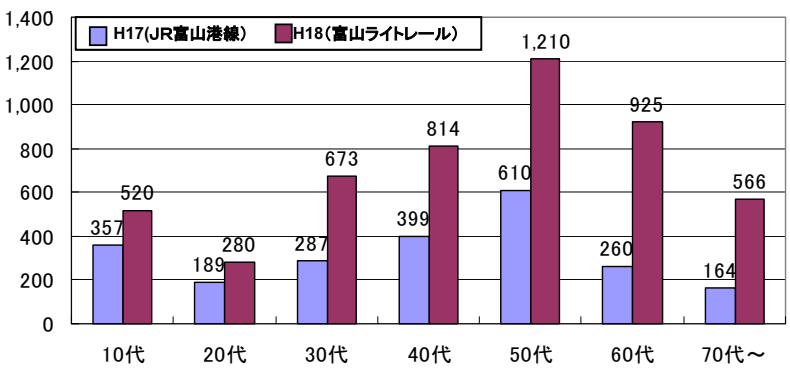
- 富山ライトレールの利用者の１割が自動車利用からの転換、２割が新規利用者となっています。
- 利便性が大幅に向上したことにより、特に高齢者のモビリティ（移動性）確保や日常の都市活動の活性化に寄与しています。




新設軌道の整備（富山駅北）


同一ホームによるフィーダーバスとの円滑な乗継ぎ（岩瀬浜駅）





年代別利用者数の変化（平日）

資料／富山市資料

事例２　鉄道と路面電車の乗り換えをスムーズにした交通結節点改善事業
～ＪＲ山陽本線横川駅前の交通結節点改善事業（広島県）

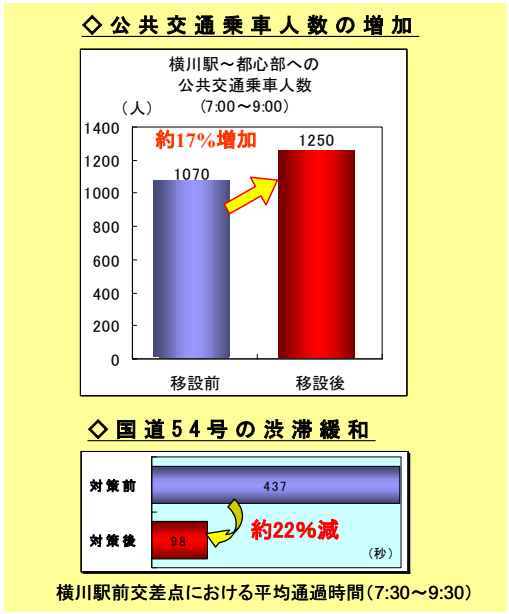
■ ＪＲ山陽本線横川駅の交通結節点改善事業により、路面電車の電停を駅前広場に移設しました。これにより乗り継ぎの利便性が向上し、横川駅での公共交通利用者数が大幅に増加しました。

■ また、電停が国道上から除去されたことにより国道54号の車線数が４車線から７車線に増加され、当該地区の通過時間が大幅に短縮しました。



事業の内容

○横川電停をJR横川駅前広場へ移設
○併せて、国道54号の車線を4車線から7車線に増加



事例３　連続立体交差で開かずの踏切を一挙に解消、横断時の事故も皆無に
～ＪＲ阪和線連続立体交差事業（大阪府）

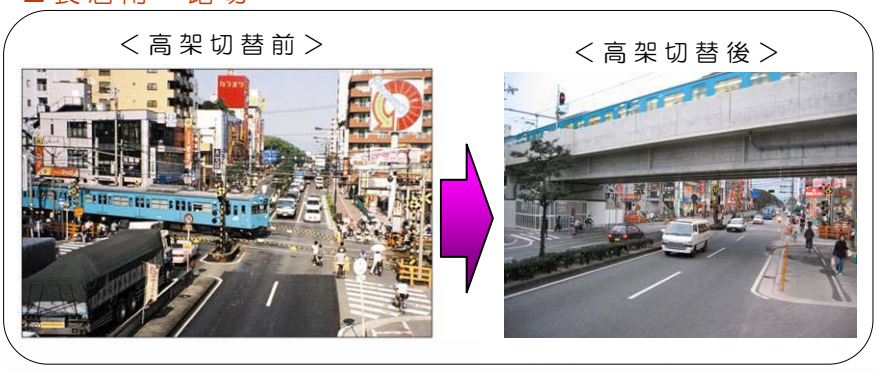
■ ＪＲ阪和線美章園駅～杉本町駅間の約５ｋｍを高架化し、開かずの踏切11箇所を含む計12箇所の踏切を除却しました。

■ 高架化に伴って、開かずの踏切における渋滞は解消しました。また、踏切事故による死亡者も無くなりました。



除却踏切：12箇所
うち開かずの踏切：11箇所（図中●）

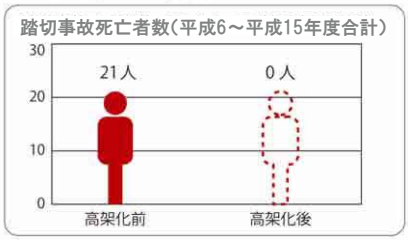
■ 長居南一踏切



■ 交通渋滞が解消



■ 踏切事故が解消



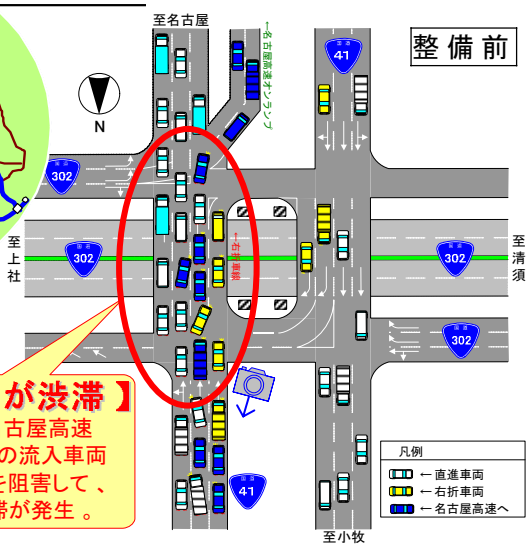
既存ストックを活用した渋滞対策

既存ストックの質的向上を主眼とした「改良再生」を積極的に実施し、工期短縮・低コスト化を図る工夫に取り組んでいます。

事例１ 高架下の既存道路用地を活用して渋滞を緩和
～一般国道41号・大我麻交差点の改良（愛知県）

- 大我麻交差点では、交差点内で進路変更する交通が入り乱れて慢性的な渋滞が発生していました。
- 既存用地内に新たな右折車線を設置するとともに、目的方向別にカラー舗装化したことで交通の輻輳が解消され、低コストでの渋滞緩和を実現しました。

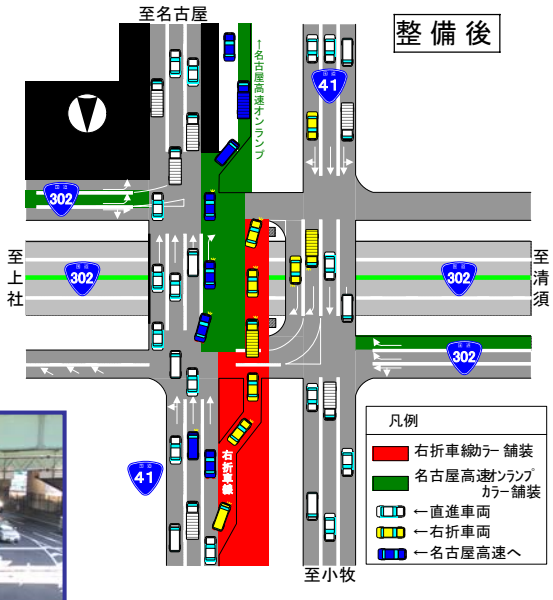





名古屋市街から小牧方向を望む

整備前



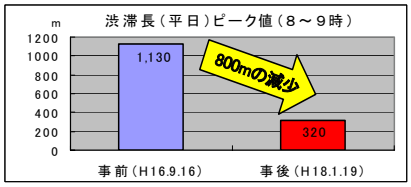


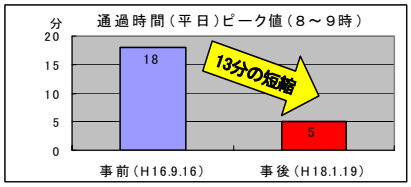
高架下の用地を利用して右折専用車線を新設。

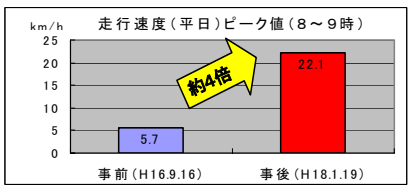
整備後



効果







事例２ 工事期間中の交通量削減キャンペーンと工期短縮工法の採用
～一般国道11号小坂交差点の立体交差化（愛媛県）

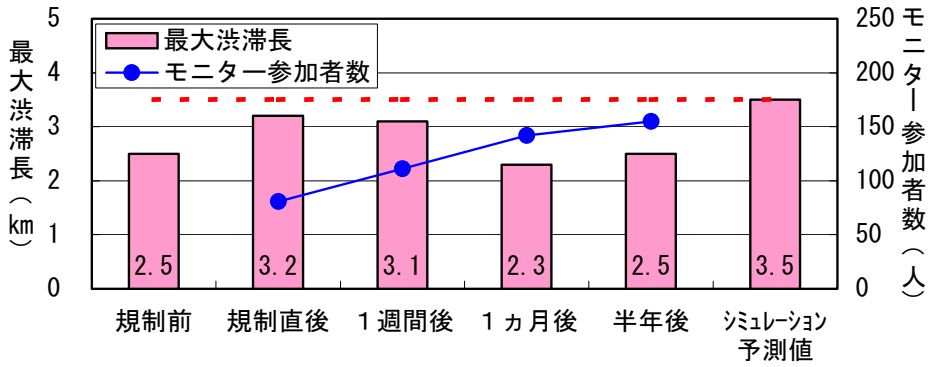
■ 工事にあたっては、「朝ピーク時交通量を300台削減することで工事による渋滞が増加しない」との予測結果を踏まえ、モニターを募り公共交通機関や自転車利用への変更を促しました。

■ また、施工方法を工夫することで交差点部の橋桁を一晩で架設するなど、全体の工期を約２年から１年１ヶ月に短縮しました。

◆規制開始直後から６ヵ月後までの渋滞状況およびモニター参加状況



高松方面から松山市内方面を望む
（H18.1.24規制直後）



※プレハブ材料を中央分離帯で組み立て、ドーリー（橋桁架設用大型建設車輌）で運搬して一括架設を行い、工期が約２年から１年１ヶ月に短縮！

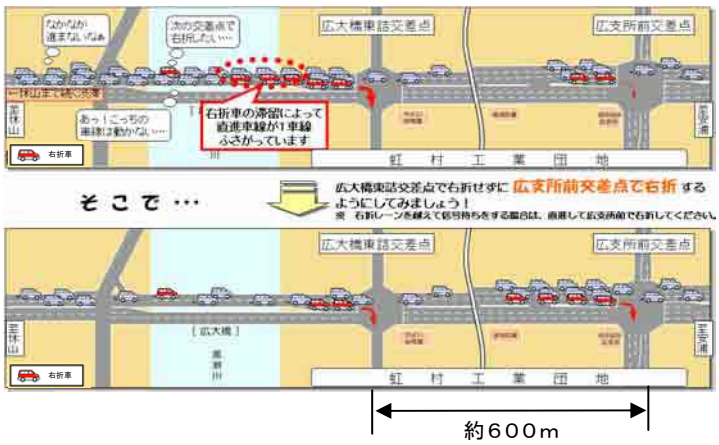




事例３ 数十万円の広報費で渋滞を緩和
～一般国道185号広大橋東詰交差点（広島県）

■ 呉市内の上記交差点においては、朝のピーク時に右折車両が集中することにより渋滞が発生していました。しかし、右折レーンを延伸するには橋梁の拡幅を行う必要があり、多額の費用がかかることが判明しました。

■ このため、当該交差点よりも約600m先の交差点での右折を誘導することで右折交通の分散を図ることとし、現地への看板設置や地元企業への協力の呼びかけを行いました。この結果、わずか数十万円の低予算で渋滞緩和が図られています。



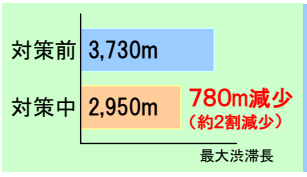
広大橋下り方向
朝ピーク時状況



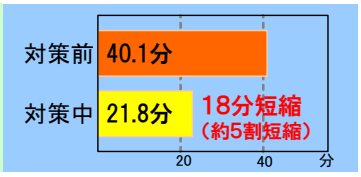
現地看板による
右折交差点変更の誘導



■最大渋滞長が減少



■朝ピーク時の通過時間減少



道路改良を一切行わず、低予算（チラシ、看板費等）で渋滞が大幅に緩和！

大規模災害時に真価を発揮するネットワーク機能

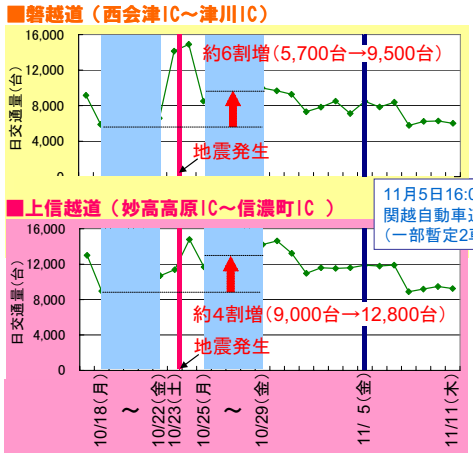
大規模な災害が発生して一部の道路等が通行止めとなった場合でも、複数の高速道路網が整備され、迂回路が確保されていれば、円滑な応急活動が行われ、経済に与える影響を最小限に食い止めることができます。

事例１ 震災時の迂回路を確保した複数の高速道路網。救援・復旧に貢献
～磐越自動車道・上信越自動車道（新潟県等）

■ 新潟県中越地震により、関越自動車道の一部区間が約２週間にわたり通行止めとなりましたが、磐越自動車道と上信越自動車道の広域ネットワークが迂回路となり、経済に与える影響を最小限に止めました。（震災前後の交通量は磐越自動車道で約６割増加、上信越自動車道で約４割増加）

■ また、特に被災の激しかった山古志村の復旧・復興に不可欠な国道291号の災害復旧を直轄権限代行により実施し、約１年２ヶ月後には旧山古志村役場までの開通を、約２年後には全線開通を行いました。

迂回路による交通流の確保







関越道（堀之内IC～越後川口IC）
（写真提供：NEXCO東日本）

国道291号　直轄権限代行災害復旧事業

【復旧の経緯】

- 平成16年11月 2日 新潟県知事の要請を受け、国道291号の直轄権限代行を 決定
- 現地調査、応急復旧検討
- 平成16年11月11日 官報告示を経て応急復旧工事に着手
- 平成17年12月22日 L≒5kmを開通 旧山古志村役場まで通行可能に
- 平成18年9月3日 全線開通





応急復旧施行状況H16.11.12撮影）



応急復旧概成(H17.12.12撮影)

事例２ 台風直撃で道路・鉄路寸断、迂回路の機能担った「しまなみ海道」～本州四国連絡道路（愛媛県等）

■ 平成16年の台風21号により北四国東西方向の国道、高速道路、ＪＲが２日間以上全面通行止めになりました。

■ 災害により交通機能が麻痺する中、しまなみ海道（西瀬戸自動車道）・瀬戸中央自動車道の広域ネットワークが迂回路となり、経済に与える影響を最小限に止めました。

●松山自動車道の被災現場（新居浜市）





【H16.9台風21号による通行規制の経緯】

路線	区間	9/29(水)（台風通過）	9/30(木)	10/1(金)	10/2(土)	10/3(日)	10/4(月)	10/5(火)
国道11号	新居浜市船木	通行止め			片側交互通行（12:00～）			
松山自動車道	三島川之江～いよ小松	通行止め					車線規制通行（7:40～）	
ＪＲ予讃線	川之江駅～伊予西条駅	運休				代行バス（国道・県道利用）（13:00～）		

【広域ネットワーク効果の事例①】
[新聞社の朝刊配送]



【広域ネットワーク効果の事例②】
[コンビニ大手チェーン店の配送]



資料／企業ヒアリング結果に基づき作成

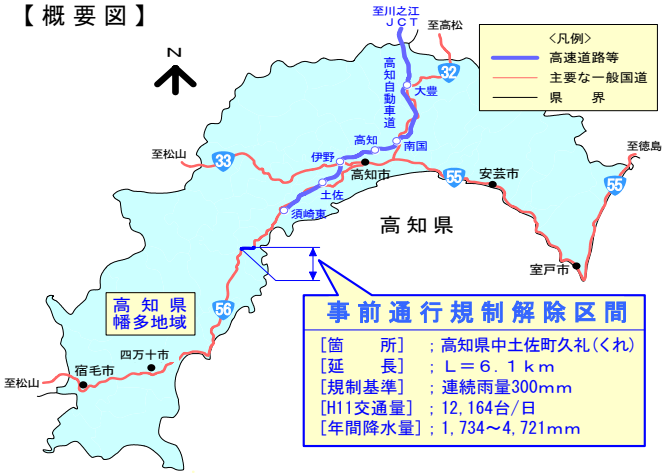
事前の防災対策と被災後の迅速な交通開放

豪雨時の通行止め区間を減らすため、道路斜面の防災対策等を講じています。また、大規模な災害の直撃を受けても、早期開放のための迅速な対応を図っています。

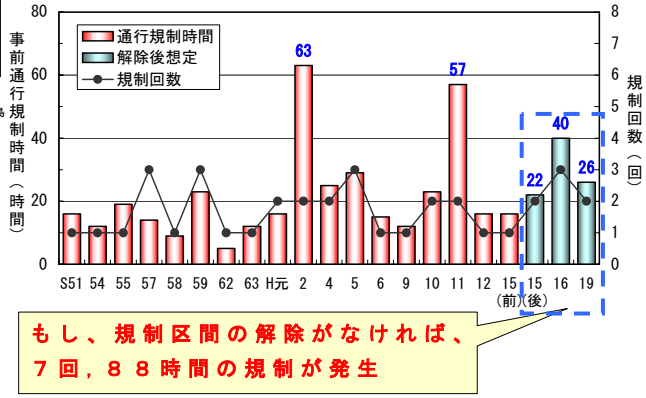
事例１ 道路斜面の防災対策によって豪雨時の事前通行規制を解消
～一般国道56号高知県中土佐町久礼地区防災対策（高知県）

- 一般国道56号中土佐町久礼では、大雨時の土砂災害から通行車両を守るため、昭和51年以降、29回、延べ382時間の事前通行規制を行っていました。
- 道路斜面の防災対策などを推進した結果、平成15年５月にこの規制が解除され、いつでも安全に通行することが可能になりました。

【概要図】



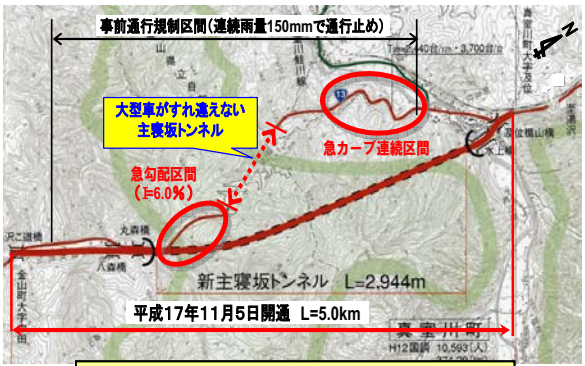
【連続雨量３００ｍｍ超過に伴う事前通行規制時間】



資料/四国地方整備局調べ

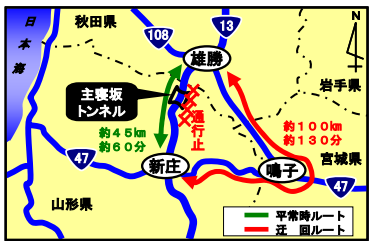
事例２ 危険な峠を迂回するバイパスを整備して豪雨時の事前通行規制を解消
～一般国道13号主寝坂道路（山形県）

- 事前通行規制区間、大型車がすれ違えない狭小トンネル、線形不良区間等の存在が課題であった峠部をトンネルで抜ける自動車専用道路を整備しました。
- これにより、狭小トンネル、急カーブ区間を含む事前通行規制区間の回避が可能となり道路の安全性・信頼性が確保されたとともに、走行環境が改善されました。



新主寝坂トンネルの整備により峠部の安全性･信頼性が向上！

…通行規制による大きな迂回



《通行規制の発生回数》
- H11～H16：計18回（年平均3.0回）
- H18：　**0回**（供用した主寝坂道路区間）

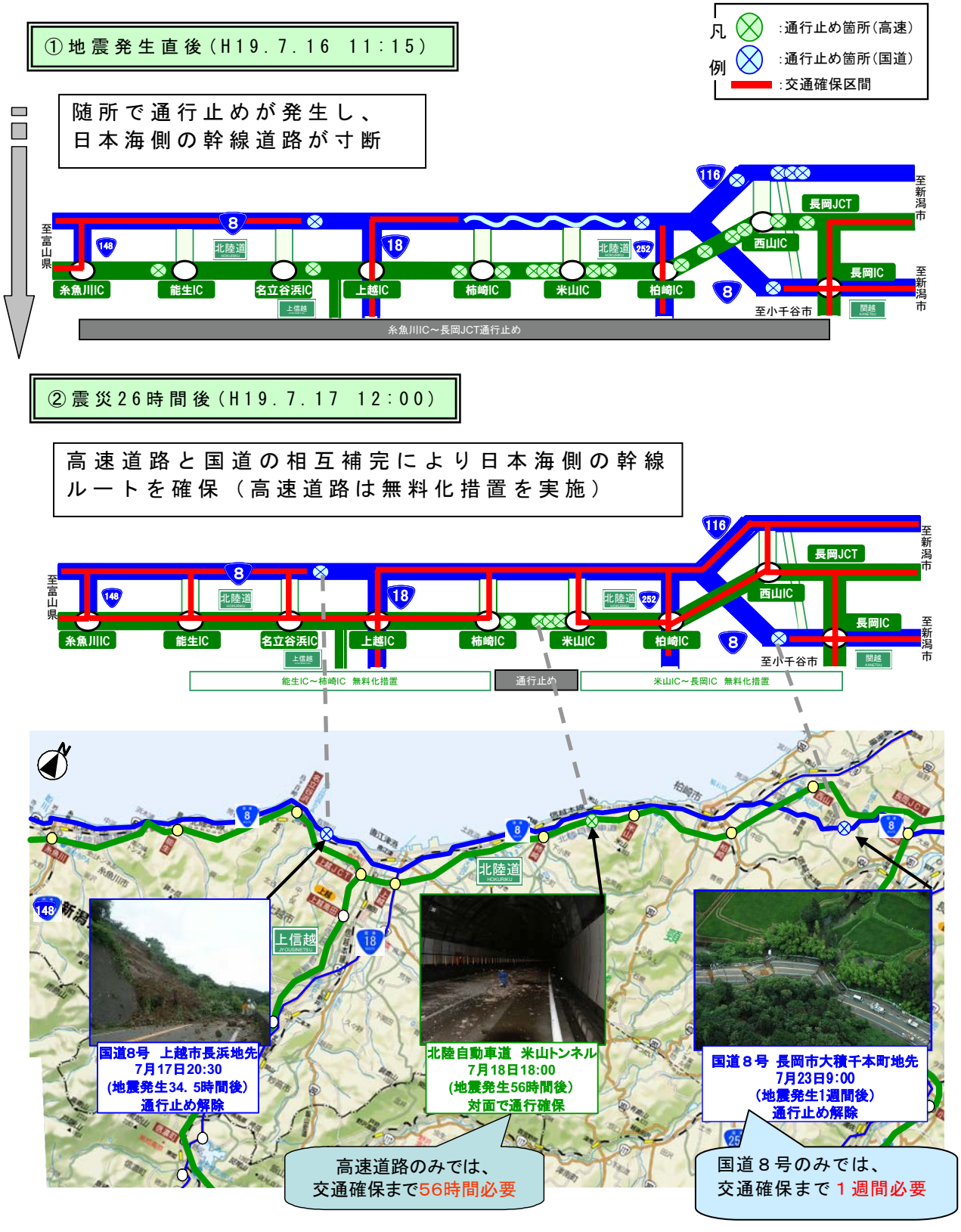
走行環境の改善



大型車のすれ違い困難を解消

事例３　大地震発生後、高速道路と一般国道の連携で早期にネットワークを確保
～北陸自動車道・一般国道８号　（新潟県）

■ 新潟県中越沖地震により、北陸自動車道、国道８号が全面通行止めとなりましたが、迅速な機能復旧により、地震発生から26時間後に北陸自動車道及び国道８号の相互補完により富山～新潟間の広域幹線ルート機能を確保しました。



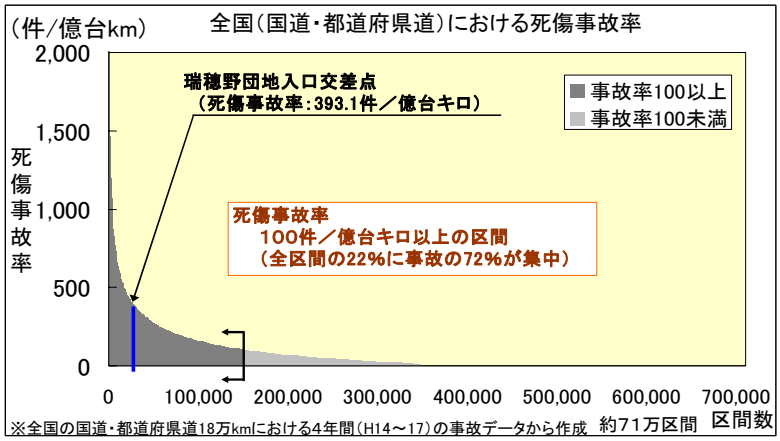
集中的な交通事故対策

特定の区間に事故の集中している幹線道路では、事故発生割合の高い区間での重点的な対策により、交通事故を抑制します。

事例１ 交差点の立体化により事故の多発する「魔の交差点」を解消
～一般国道４号瑞穂野団地入口交差点（栃木県）

■ 渋滞や追突事故が多発し、一時期「魔の交差点」と呼ばれていた瑞穂野団地入口交差点の立体化を図ることで、渋滞と交通事故が解消しました。

開通前の事故状況



位置図



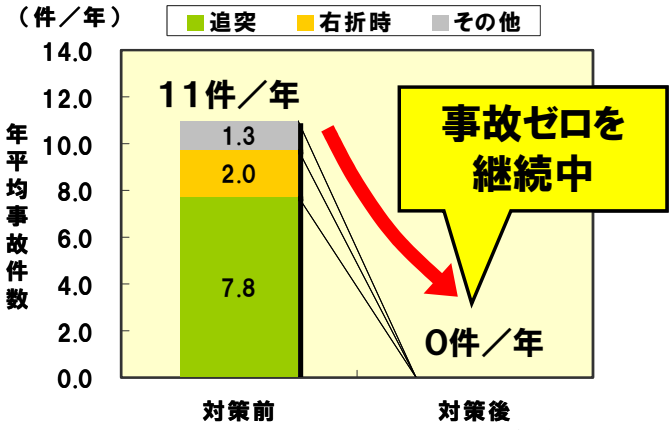


開通前



開通後

対策実施後、交通事故ゼロを継続中



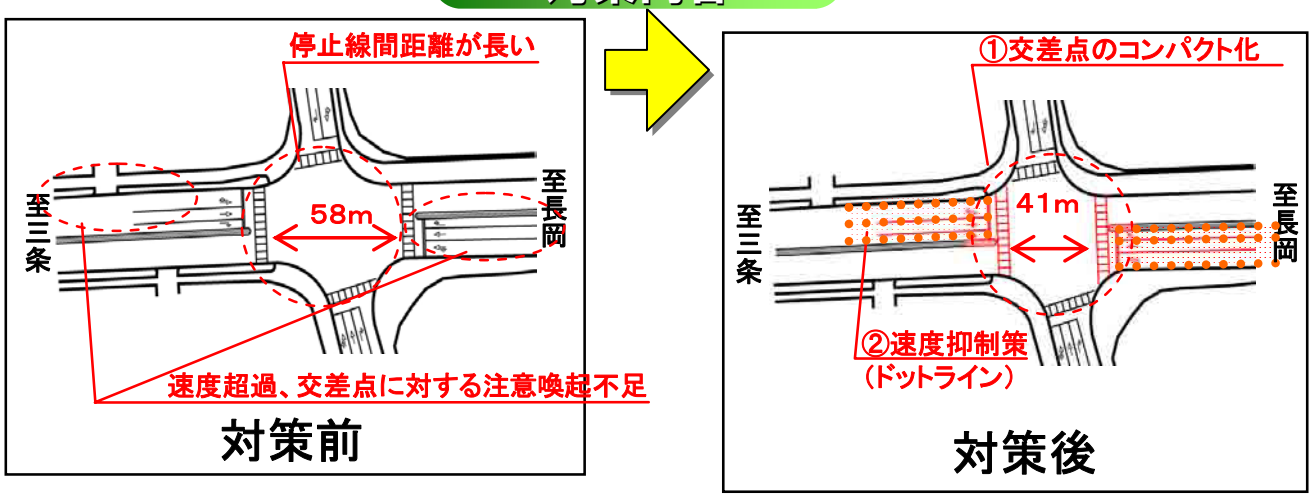
※事故件数は、
対策前：H12～H15の４年間
対策後：H19.7～H19.9の
３ヶ月間の事故件数
を年間値に換算

事例２ 交差点のコンパクト化、ドットラインによる事故削減
～一般国道８号灰島新田交差点（新潟県）

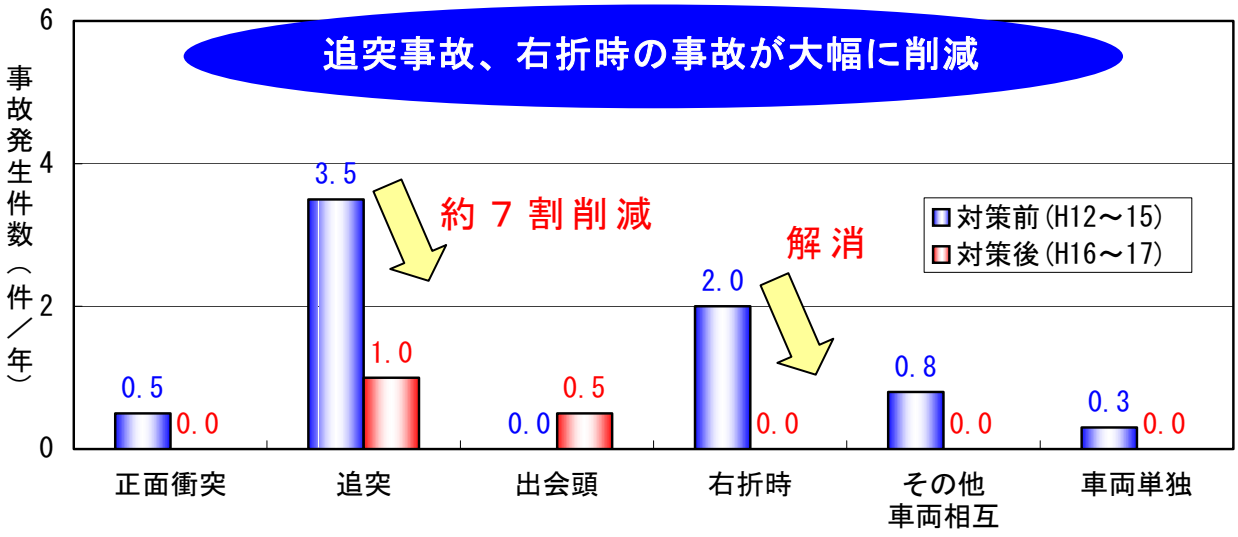
■交通事故が多発していた灰島新田交差点に対して、交差点のコンパクト化、ドットライン標示による交差点改良を実施しました。

■対策の結果、事故件数が約8割減少し、中でも多発していた追突事故は約7割減、右折時の事故は解消と、大幅に安全性が向上しました。

対策内容



対策効果



ドットライン



交差点のコンパクト化

※停止線や横断歩道を交差点中心部にずらして、横断歩道に囲まれた部分を小さくしたり、交差点四隅の緩やかなカーブをきつくしたりすること。

コンパクト化の効果

交差点が小さく見えることで、ドライバーの視認性が高まったり、より慎重になりスピードを落としたりする。

生活道路における安全な空間の確保

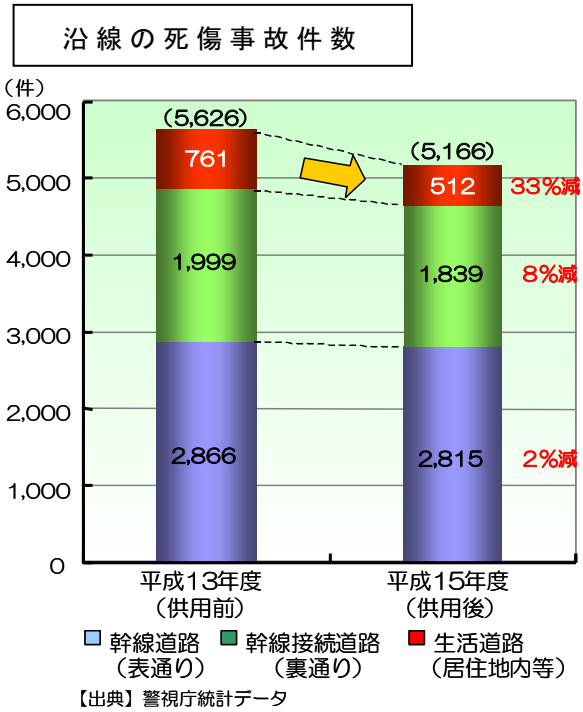
生活道路では、幹線道路整備などによる通過交通の排除と合わせて、地元の合意形成を図りながら歩道整備や車両速度を抑制する道路構造を採用することにより、交通事故を抑制します。

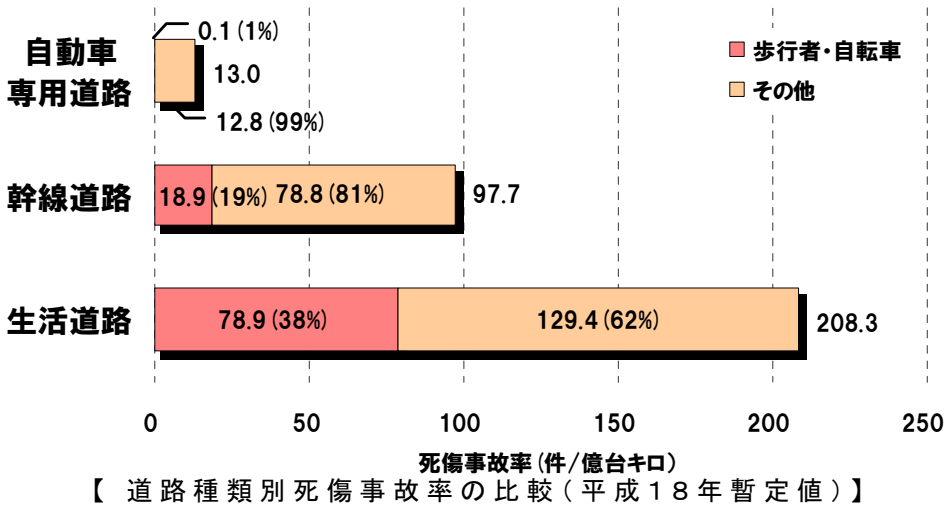
事例１ 環状道路整備により生活道路から通過交通が排除
～中央環状王子線（東京都）

■生活道路の通過交通を排除し、道路ネットワーク全体としての安全性の向上を図るため、生活道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い幹線道路や自動車専用道路の整備等を推進し、より多くの交通量を幹線道路や自動車専用道路に分担させることに努めています。

■中央環状王子線沿線の生活道路では、王子線の開通により、死傷事故件数が開通前に比べて３割減少しました。







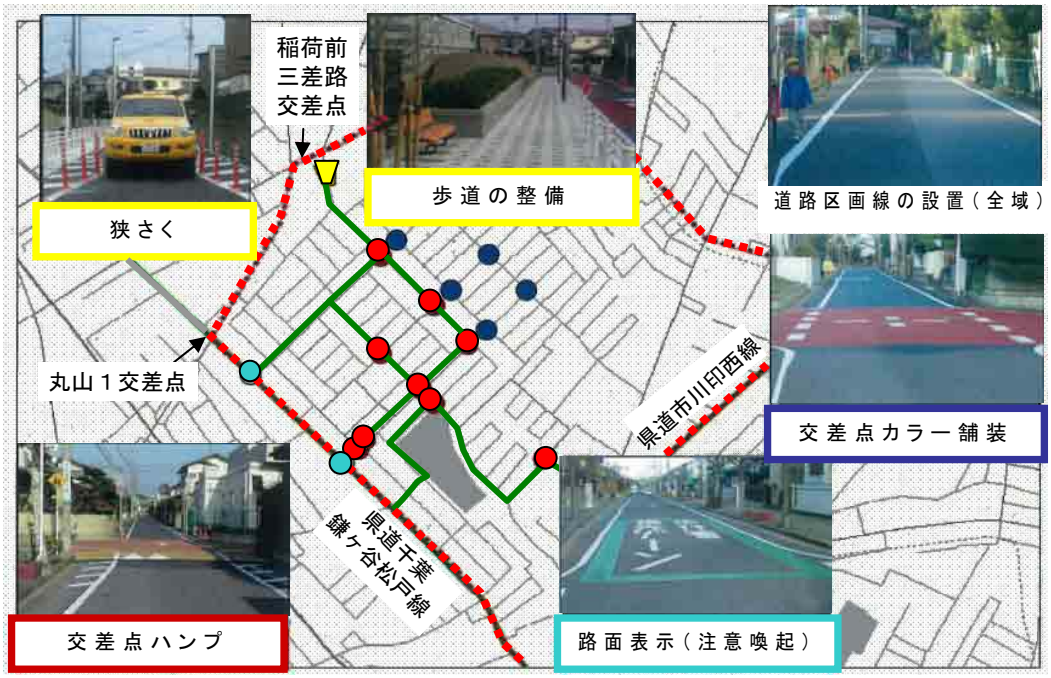
【道路種類別死傷事故率の比較（平成１８年暫定値）】

事例２　全面ハンプ及び狭さく設置により生活道路の交通事故を削減
～生活道路の交通事故対策（千葉県）

■ 鎌ヶ谷市東初富地区では、自治会・ＰＴＡ・老人会など様々な主体が連携し、協議会において、事故発生地点・ヒヤリハット地図・交通量調査・通過交通の経路調査などを実施しました。

■ この結果を踏まえ、車両速度を抑制するための交差点ハンプの設置や、通過交通抑制のための狭さく設置などの対策を実施した結果、交通事故発生件数が半減しました。

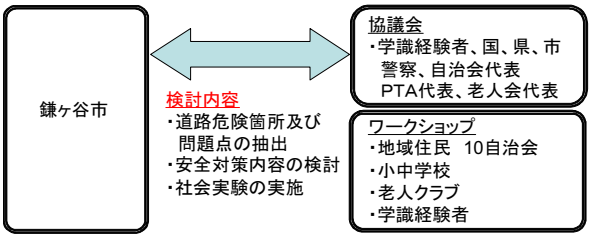
対策内容



対策実施エリア

【凡例】
- 交差点ハンプ
- 路面表示（注意喚起）
- 交差点カラー舗装
- 狭さく、歩道の整備
- 通過交通の主な経路

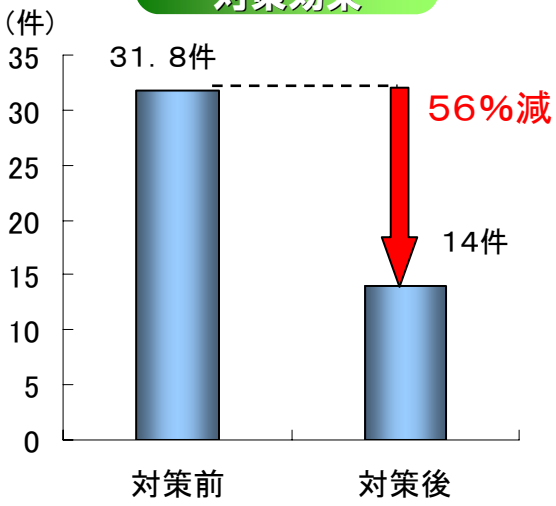
地域との連携



【協議会状況】



対策効果



※対策前：平成７～１１年の４年平均値
　対策後：平成１７年値
※外周幹線道路を含まない

道路整備による環境改善

渋滞解消によってCO_2排出量が削減されます。また、渋滞解消、交通の転換等により騒音の軽減等沿道環境が改善します。

事例１ 交差点立体化事業による渋滞解消に伴いCO_2排出量が大幅減
～一般国道17号熊谷バイパス柿沼肥塚立体（埼玉県）

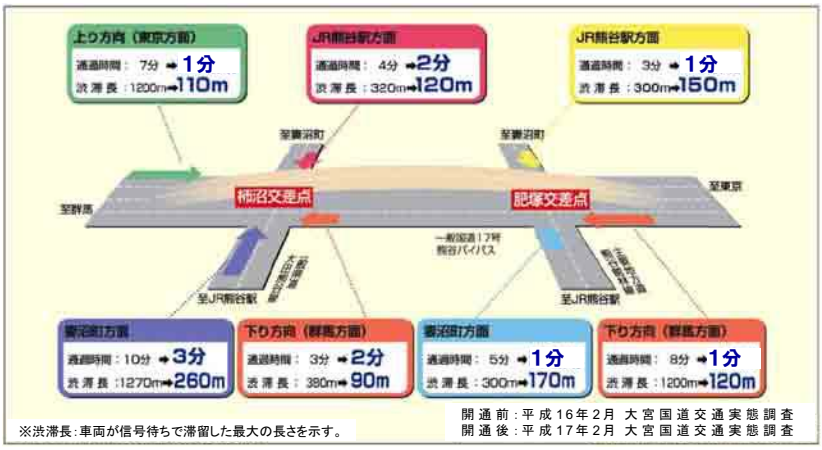
- 柿沼交差点と肥塚交差点を連続的に立体化したことにより、熊谷バイパスの渋滞は解消し、CO_2排出量が年間約1.8万ｔ削減されました。
- 柿沼肥塚立体供用後は、主交通が立体部を走行することからバイパス沿線の騒音も低減し、昼夜ともに環境基準が満足されました。



【肥塚交差点】



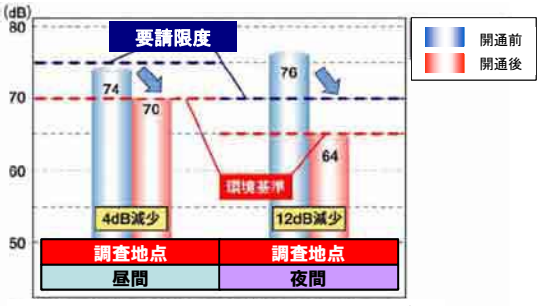
【立体整備前後の渋滞状況（混雑時）】



※渋滞長：車両が信号待ちで滞留した最大の長さを示す。

開通前：平成16年2月 大宮国道交通実態調査
開通後：平成17年2月 大宮国道交通実態調査

【開通前後の昼夜別騒音レベル】



※環境基準、要請限度：環境基本法、騒音基本法に基づき定められていた自動車騒音の限度

【CO_2排出量】

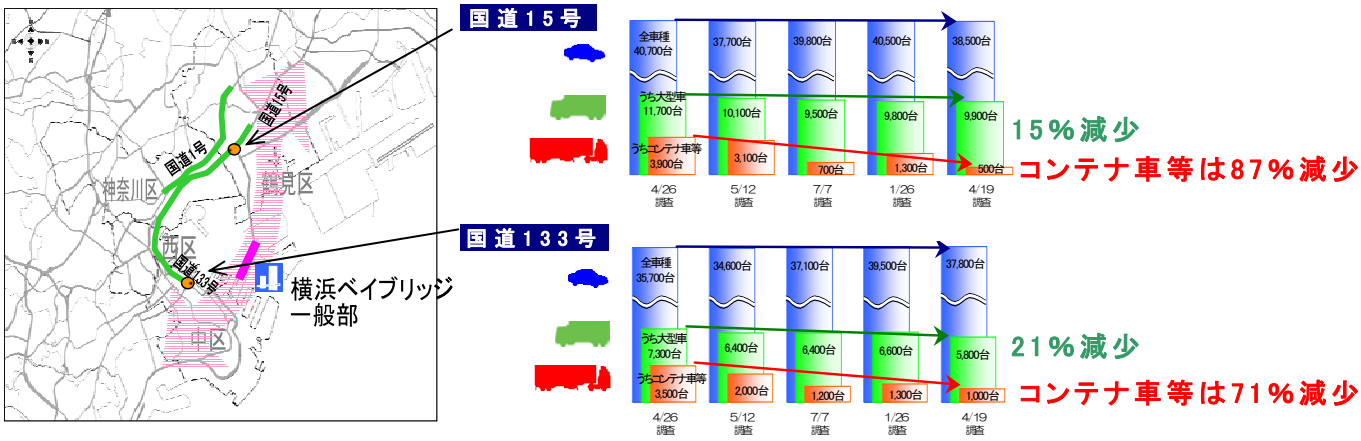




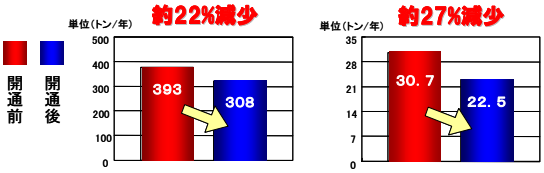
※植林によるCO2森吸収量は10.6t-CO2/ha/年とした。
（出典：「土地利用、土地利用変化及び林業に関するグット・プラクティス・ガイダンス」）

事例２ 横浜都心部の大型車激減、「コンテナ街道」の汚名を返上
～横浜ベイブリッジ一般部（国道357号）　（神奈川県）

■ 横浜ベイブリッジ下層部に一般部が開通（平成16年４月）したことで、①市街地を走行するコンテナ車等が約７割～９割減少、②大気質（NOx、SPM）の排出量が約２割減少といった効果を実現しました。



NOxの削減量約85トン/年　SPMの削減量約8．2トン/年



対象路線：国道1号等



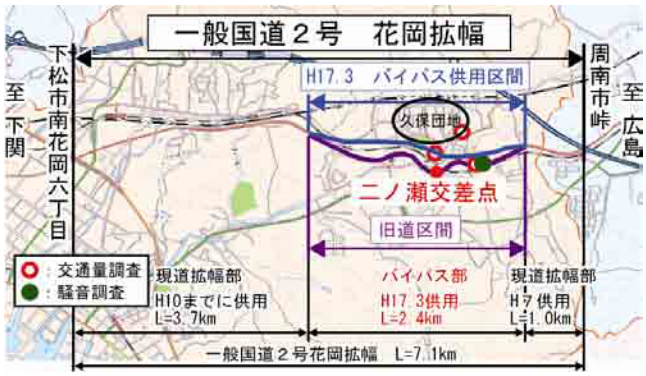
【中華街東門付近の状況の変化】

事例３ バイパス整備で旧道から交通転換、沿道の騒音が大幅に低減
～一般国道２号花岡拡幅・バイパス区間（山口県）

■ 国道２号花岡地区のバイパス区間（2．4km）が開通したことにより、旧道の交通が大幅にバイパスへ転換しました。また、団地内の通過交通も同様にバイパスへの転換がみられました。

■ バイパス整備前における旧道の騒音は、昼夜ともに環境基準を超過していましたが、開通後は昼夜ともに環境基準を下回っています。

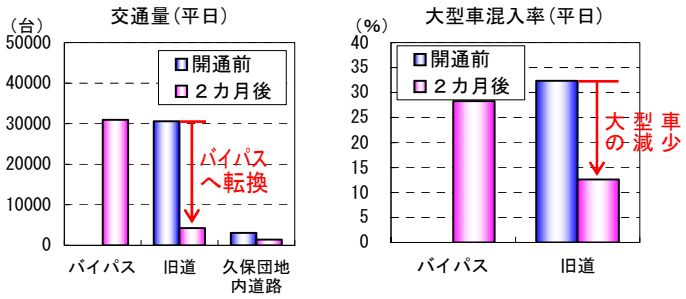
【位置図】



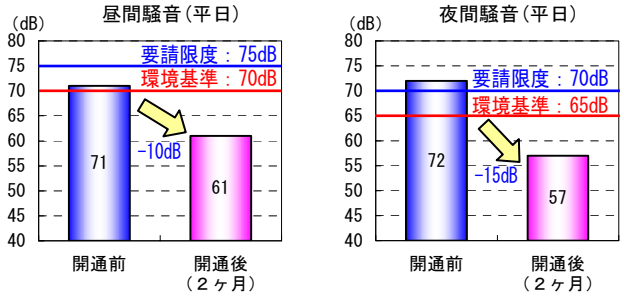
【バイパスへの交通転換（二ノ瀬交差点）】



【交通量調査結果】



【騒音調査結果】



既存高速ネットワークの効率的な活用と機能強化

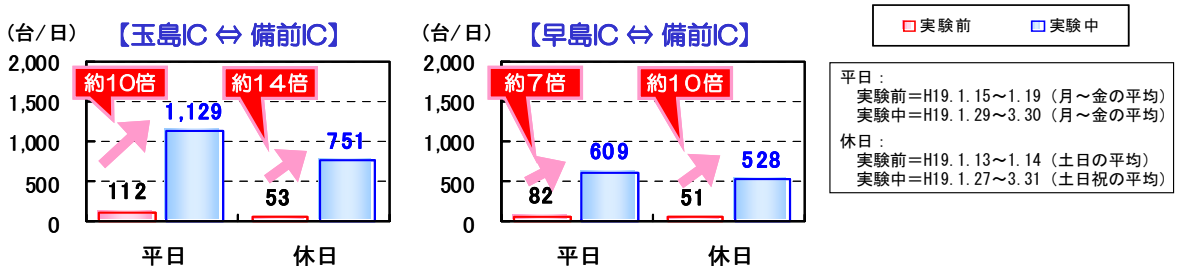
高速道路料金の弾力的な運用、スマートインターチェンジの整備など、既存ネットワークの有効活用により各種課題の解決に取り組んでいます。

事例１ 高速道路の料金割引社会実験により市内の渋滞が約４割減少
～山陽自動車道料金割引社会実験（岡山県）

■ 岡山市中心部流入道路の国道２号・53号・180号はピーク時に渋滞が発生していたため、交通容量に余裕のある山陽自動車道の料金を５割引きにし、交通の転換を図りました。

■ 山陽自動車道の利用交通量が増加し、市内の交通量が減少した結果、交差点を先頭とする渋滞が約４割減少しました。

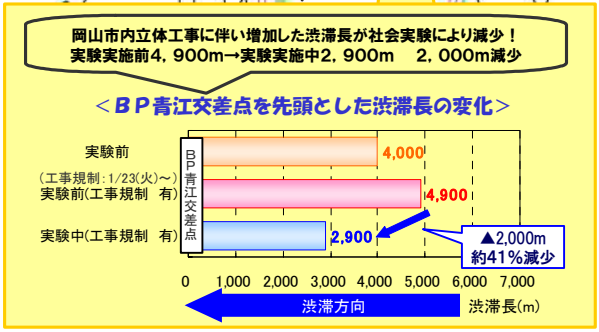
＜ICペア交通量の変化＞

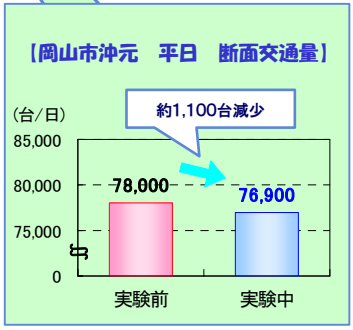




※渋滞長調査日
実験前 =H19.1.17(水)
実験前(工事規制) =H19.1.25(木) 8時
実験中 =H19.1.29～3.30
（月～金 8時の平均渋滞長）
なお、工事規制とは、岡山市内立体事業に伴う国道2号の工事規制のこと

※断面交通量調査日
実験前=H19.1.15～1.19（月～金の平均）
実験中=H19.1.29～3.30（月～金の平均）



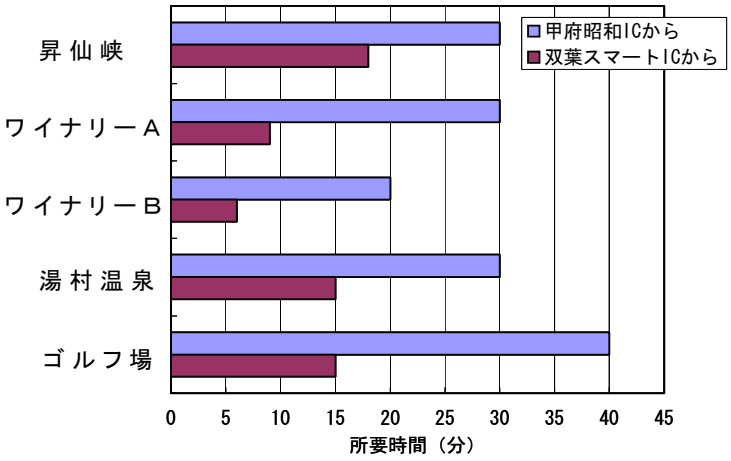


事例２ スマートＩＣ整備によって周辺観光施設へのアクセス性が向上
～中央自動車道・双葉ＳＡスマートＩＣ（山梨県）

■ 双葉ＳＡでは、平成17年４月に社会実験としてスマートＩＣが設置され、平成18年10月より本格運用となりました。

■ 周辺観光施設へのアクセス時間が大幅に短縮しました。





主要観光地へのアクセス時間の変化

事例３ スマートＩＣの整備が周辺地域の開発を誘発
～東名高速道路　遠州豊田ＰＡスマートＩＣ（静岡県）

■ 遠州豊田ＰＡでは、平成17年１月に社会実験としてスマートＩＣが設置され、平成19年４月より本格運用となりました。

■ スマートＩＣ周辺に工場、商業施設等の立地が決定しました。（工場等14社、商業施設１社、宿泊施設１社）

■遠州豊田PAスマートIC





H17. 1	社会実験開始
H18. 8	商業施設立地決定
H18.10	工場等立地決定
H19. 4	本格導入

道路特定財源の見直しに関する具体策（平成18年12月８日　閣議決定）

我が国の競争力、成長力の確保や地域の活性化のため必要な道路整備を計画的に進めることは、引き続き、重要な課題である。他方、我が国財政は極めて厳しい状況にあり、国民負担の最小化のため、歳出削減を徹底し、ゼロベースで見直すことが必要となっている。

このため、昨年末の政府与党合意、行革推進法等に基づく道路特定財源の見直しについては、以下に定めるところにより行うものとする。

１．　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、引き続き、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こととし、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。

特に、地域間格差への対応や生活者重視の視点を踏まえつつ、地方の活性化や自立に必要な地域の基幹道路の整備や渋滞解消のためのバイパス整備、高速道路や高次医療施設への広域的アクセスの強化など、地域の自主性にも配慮しながら、適切に措置する。

２．　２０年度以降も、厳しい財政事情の下、環境面への影響にも配慮し、暫定税率による上乗せ分を含め、現行の税率水準を維持する。

３．　一般財源化を前提とした国の道路特定財源全体の見直しについては、税率を維持しながら、納税者の理解を得ることとの整合性を保ち、

①　税収の全額を、毎年度の予算で道路整備に充てることを義務付けている現在の仕組みはこれを改めることとし、２０年の通常国会において所要の法改正を行う。

②　また、毎年度の予算において、道路歳出を上回る税収は一般財源とする。

４．　なお、以上の見直しと併せて、我が国の成長力や地域経済の強化、安全安心の確保など国民が改革の成果を実感できる政策課題に重点的に取り組む。その一環として、国民の要望の強い高速道路料金の引下げなどによる既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化のための新たな措置を講ずることとし、２０年の通常国会において、所要の法案を提出する。