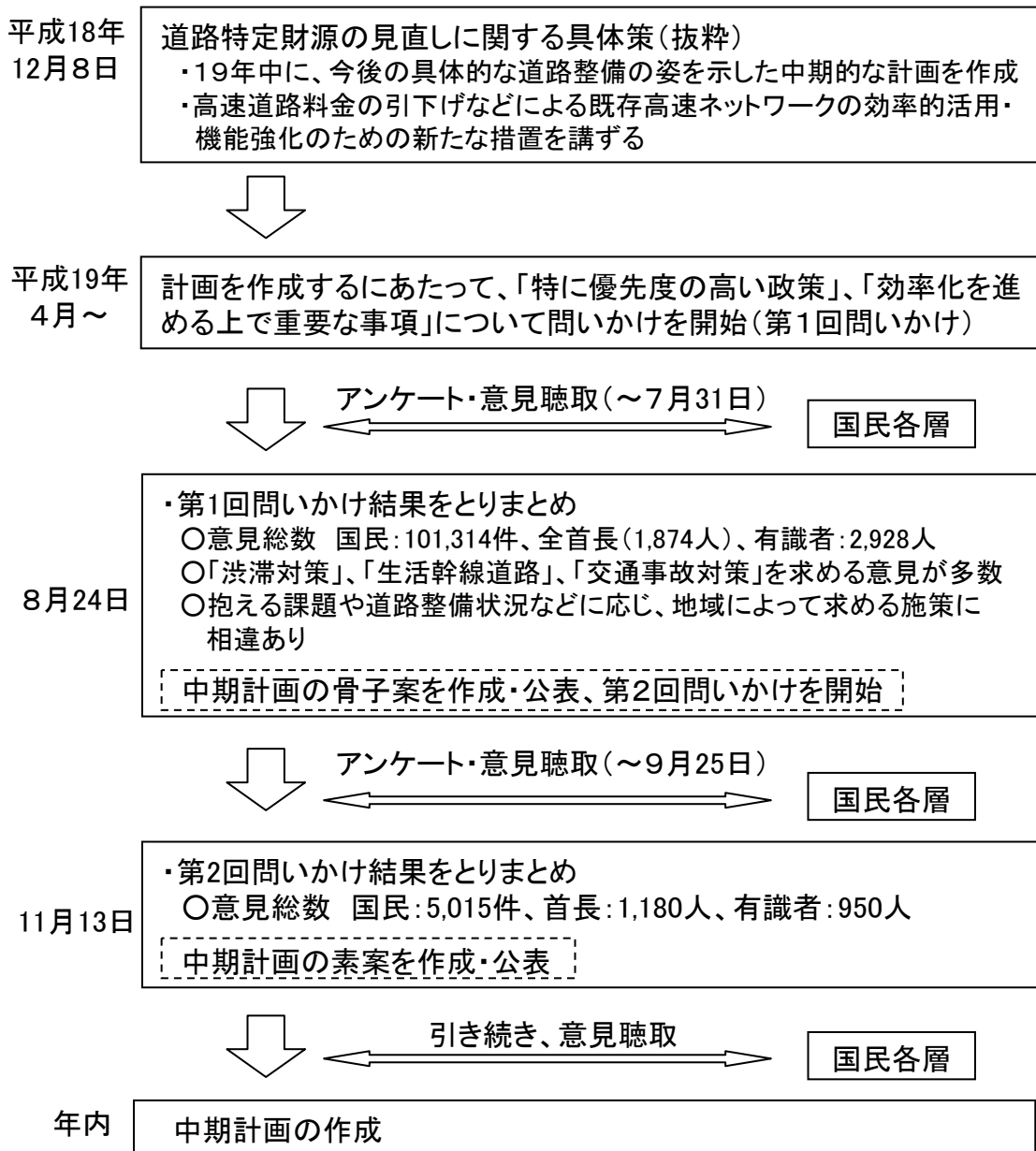


1. 策定の趣旨

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。

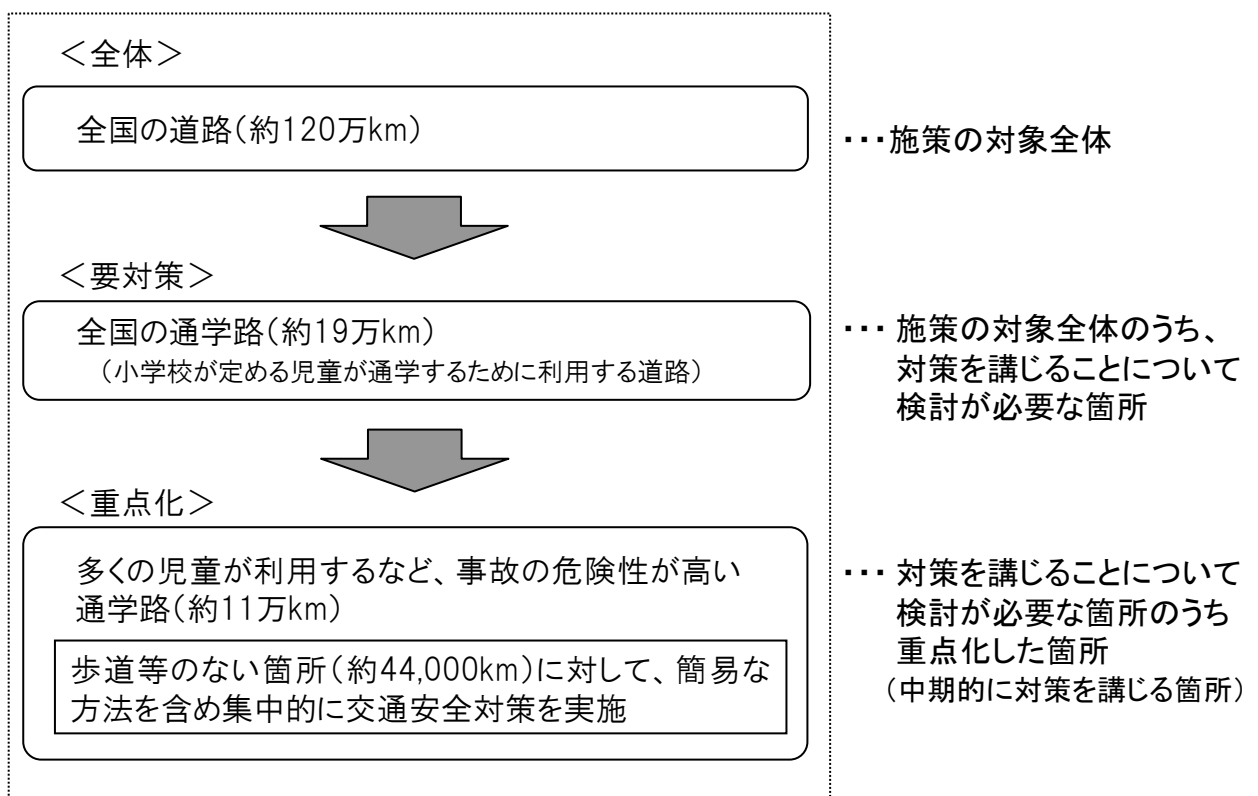
なお、今後の社会経済の動向や財政事情等を勘案しつつ、必要に応じ計画を見直す。

(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率的な事業を実施する。

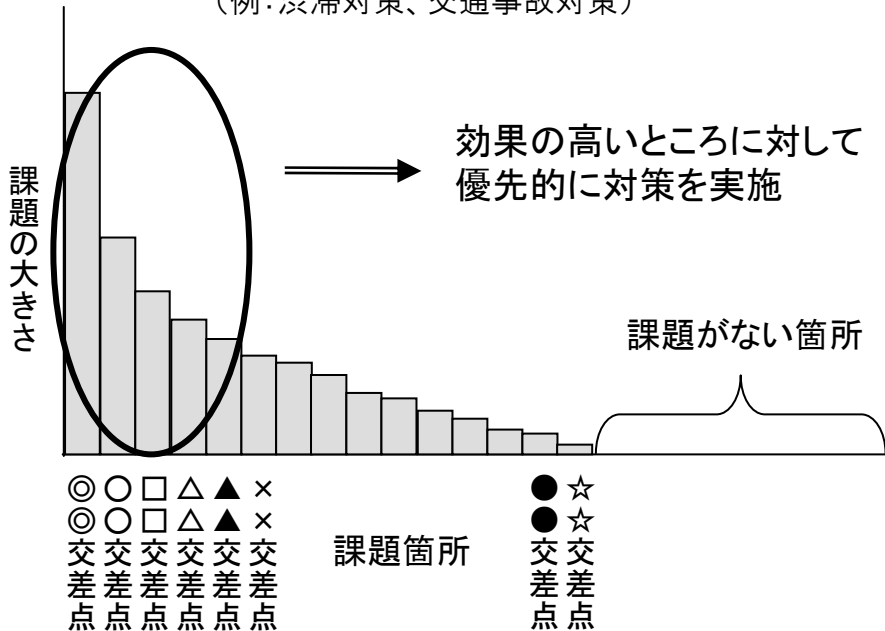
【重点方針の例(通学路の歩道整備)】



<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)



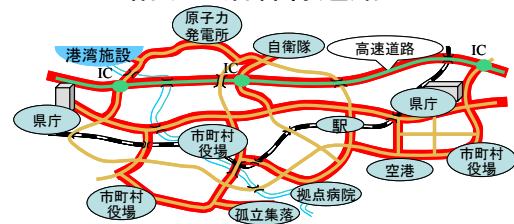
安全・安心な国民生活を維持する施策等については、地域の実情を踏まえて対象とする課題や道路などの条件を明確にし、条件に合致するところに対して集中的に対策を実施。

(例:防災・防雪対策)

条件① 落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩などのおそれのある区間



条件② 公共施設や病院などを相互に結ぶ生活幹線道路



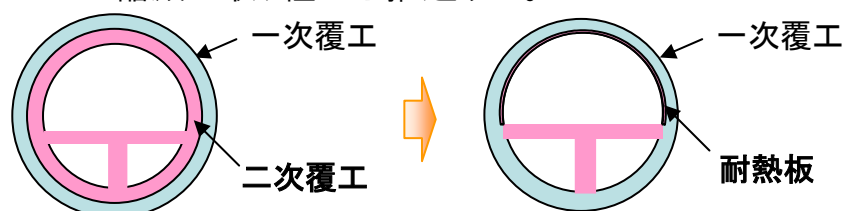
全国の幹線道路

対象を明確化

集中的に対策を実施

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・バイパスの整備、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

- ・斜面对策、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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>大規模な地震の発生時において、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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
防災・防雪対策	<ul style="list-style-type: none"> ・豪雨・豪雪時等においても、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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・NO2及びSPMの環境基準を概ね達成
騒音対策	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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9,308km(平成19年度末見込)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

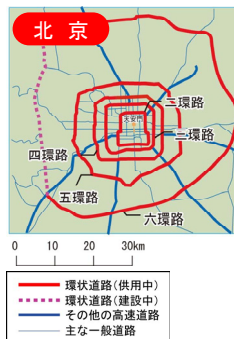
◇既に供用している国際物流基幹ネットワークについても橋梁の強度やトンネルの高さの問題などから国際標準コンテナ車^{参3}の通行に支障のある区間が32区間(約450km)存在

等から、国際物流に対応した基幹ネットワークが不十分



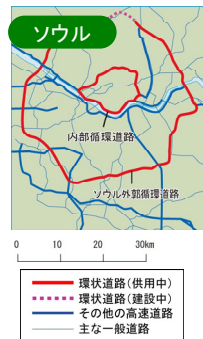
計画延長	521km
開通延長	209km
整備率	40%

(H19.9月末現在)



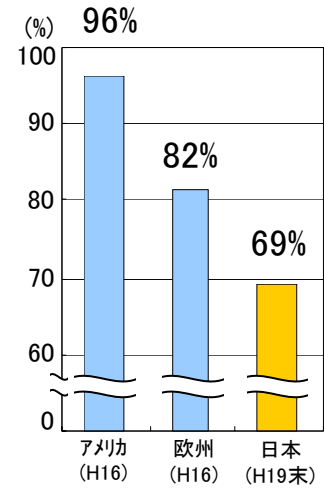
計画延長	436km
開通延長	379km
整備率	87%

(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)

(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

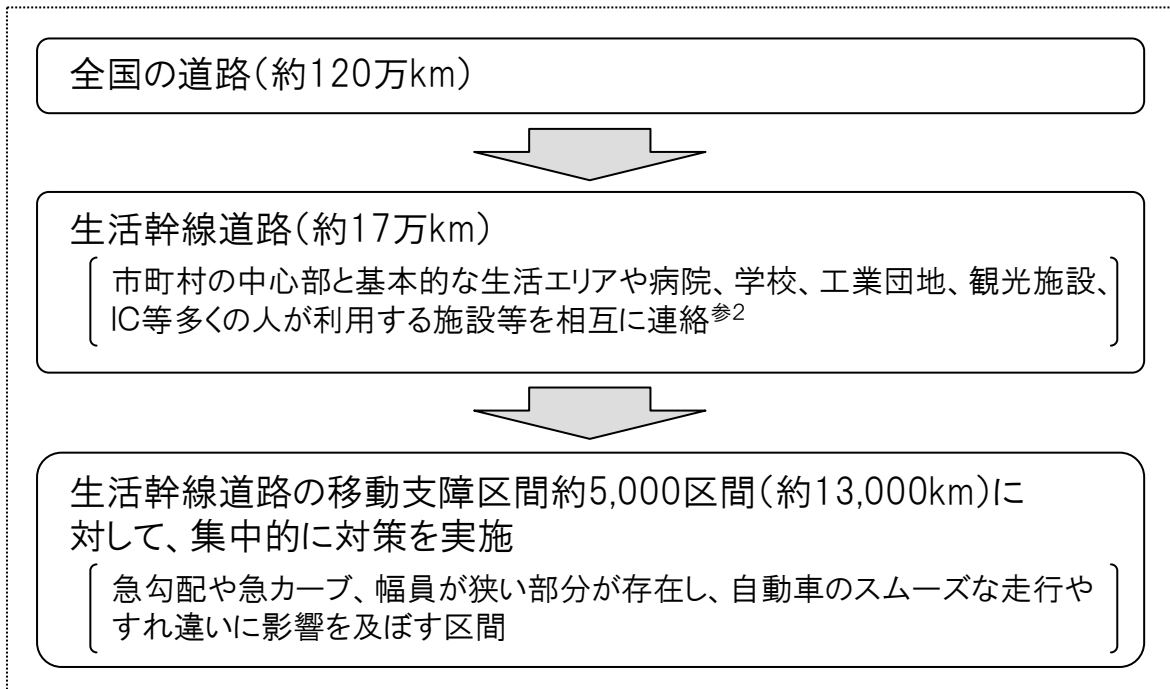
生活幹線道路について、定時性や速達性を備えたネットワークとしての機能を確保することにより、地域において安全で快適な移動を概ね実現

- ・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

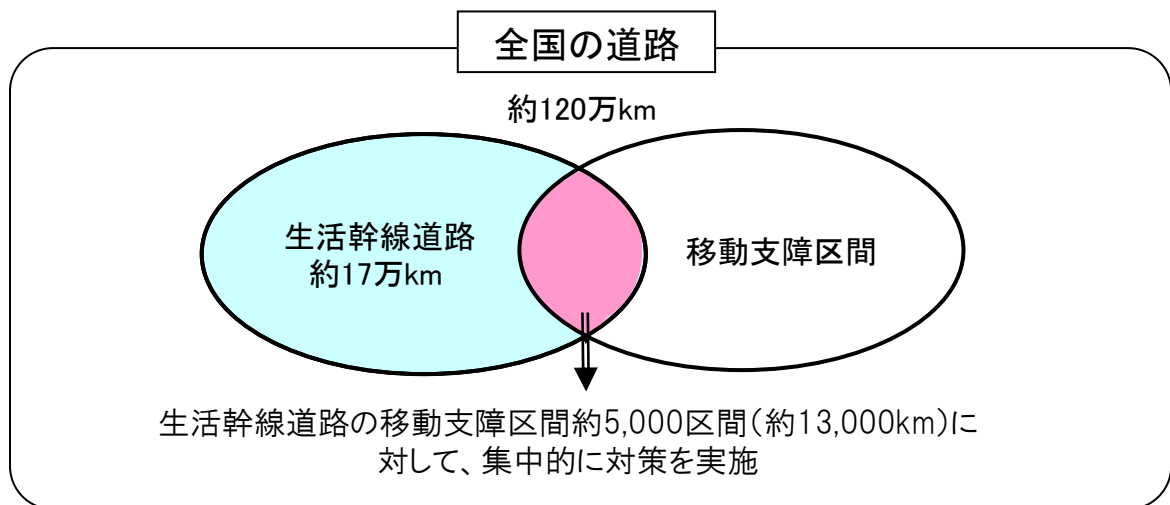
<参>1. 生活中心都市：地方生活圏のうち、二次生活圏の中心都市であり、商店街や総合病院、高等学校等地域の日常生活の中心となる機能が立地

○取り組む内容

<重点方針>



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

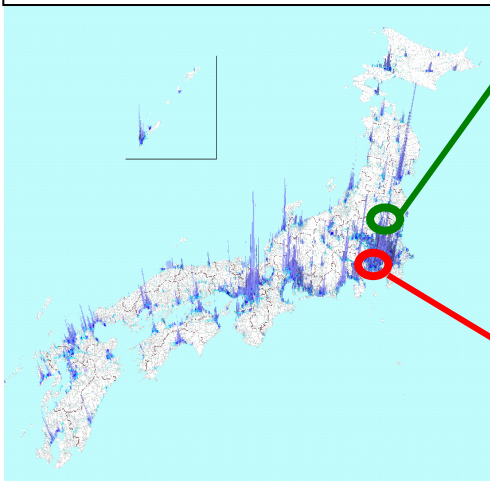
2) 慢性的な渋滞への対策

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】

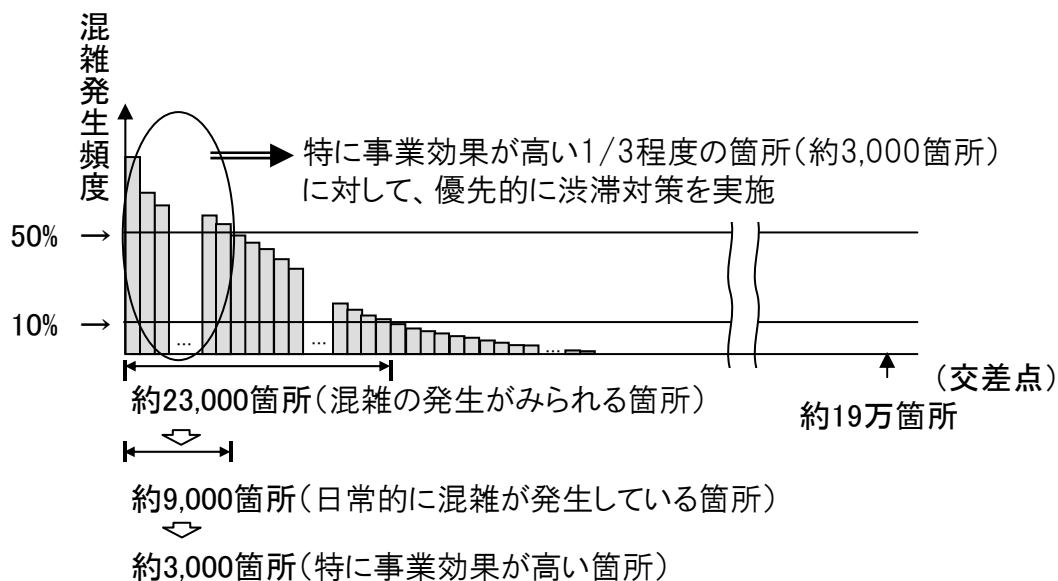
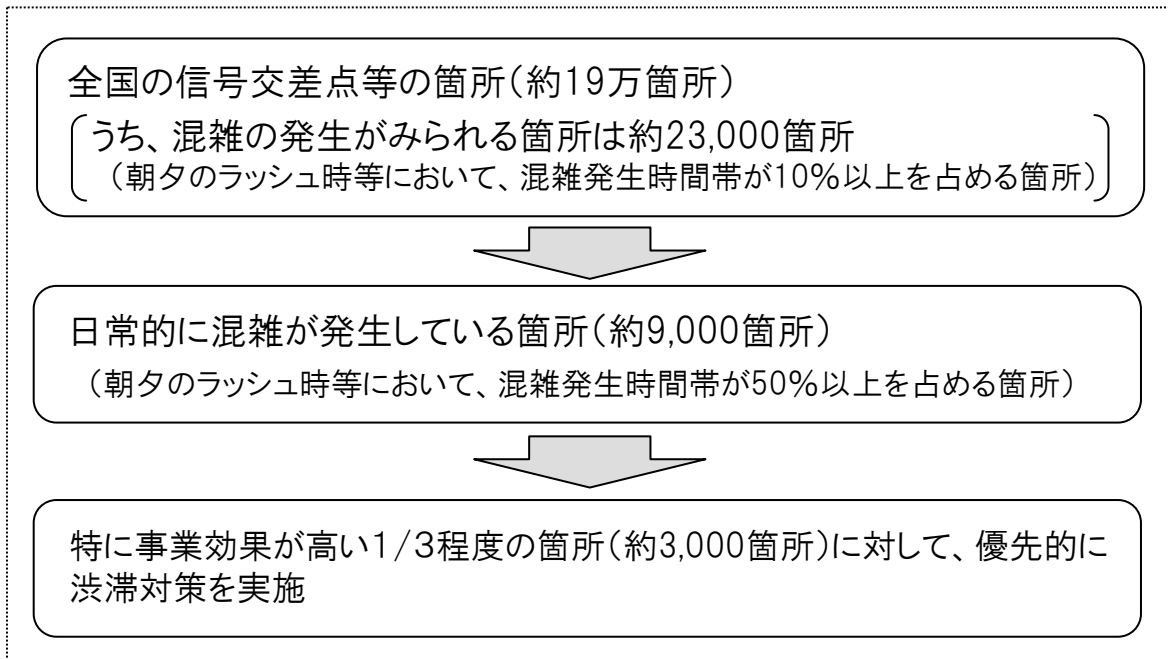
○目標

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 $2[\text{万台/日}] \times 1.5[\text{人/台}] \times (2/60)[\text{時間}] \times 365[\text{日}] = 36.5[\text{万人時間/年}]$ と計算される。

○取り組む内容

<重点方針>



<講じる施策>

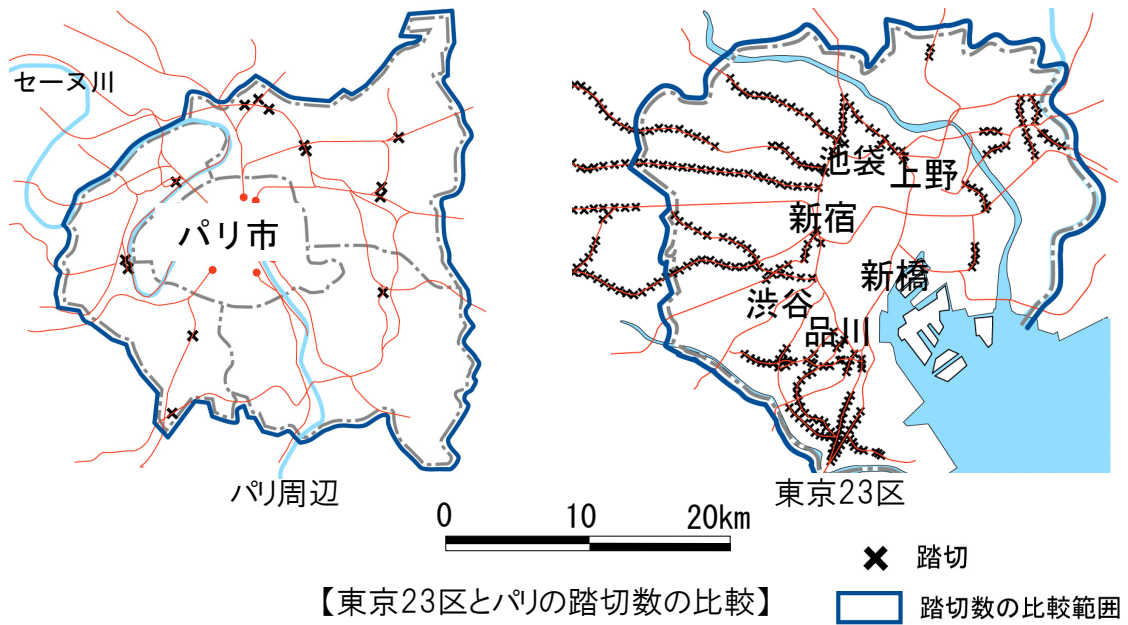
- ・環状道路やバイパスの整備、交差点の立体化等交通容量拡大策の推進
- ・路上工事の縮減や有料道路における弾力的な料金施策の推進
- ・LRT^{参3}の導入、交通結節点の改善、TDM施策等公共交通機関や徒歩・自転車への交通行動転換策の推進

<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、パリの約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



踏切数				
東京23区	ニューヨーク	ロンドン	ベルリン	パリ
673	122	10	46	14
(H19.2月現在)	(H17現在)	(H17現在)	(H17現在)	(H14現在)

【東京23区と海外の主要都市との踏切数の比較】

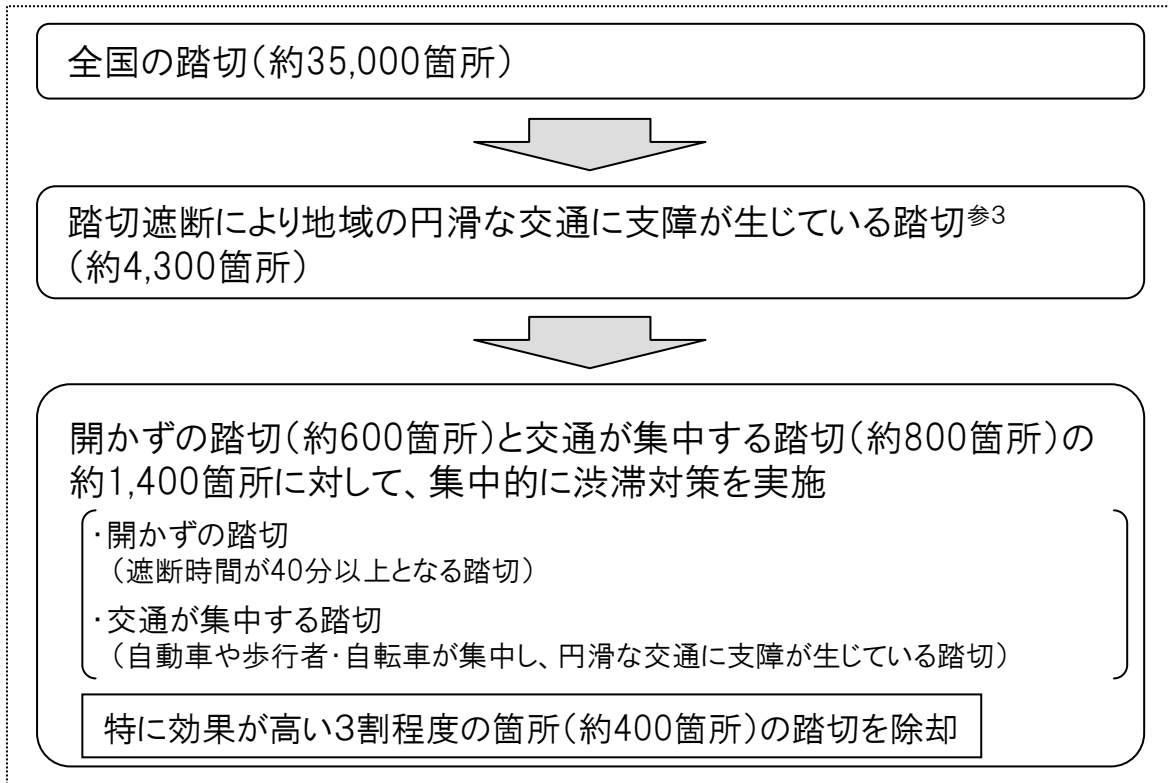
○目標

- ・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

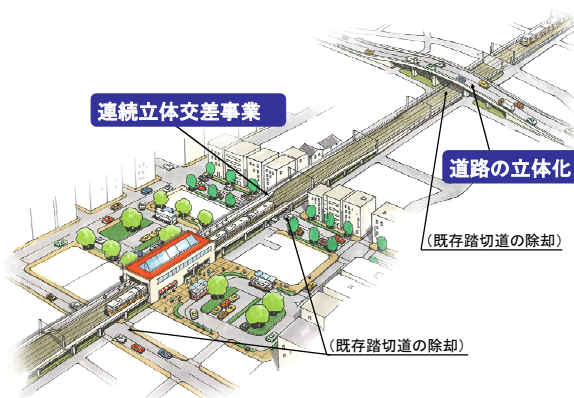
○取り組む内容

<重点方針>



<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