

## 第3 平成19年度道路関係予算概算要求のポイント

### 国際競争力の強化

- 課題
- ・中国をはじめアジアの経済成長は著しく、国際競争が激化する中、国内経済に活力を与える基盤整備が急務
  - ・国際物流に対応した道路ネットワークの不足が、日本の国際競争力の相対的な低下や企業の海外流出等に影響

#### 国際物流基幹ネットワークの整備（P.6参照）

- ・三大都市圏環状道路など高規格幹線道路、地域高規格道路等の整備を推進
- ・国際コンテナ通行支障区間の早期解消

#### 空港・港湾へのアクセス道路の整備（P.6参照）

- ・高規格幹線道路等のICから拠点的な空港・港湾へのアクセス率を欧米並みの水準（約9割）まで向上させるために、アクセス道路等を重点的かつ効果的に整備
- 荷さばき駐車対策の推進（P.6参照）
- ・違法駐車取締り強化を踏まえ、地域・民間事業者等の連携による荷さばき駐車対策を支援

### 地域の自立と競争力強化

- 課題
- ・少子高齢化・人口減少により、地方が深刻な状況。地域社会を支えるため、医療、買い物等のサービスを広域的に共有できる連携・交流基盤が必要
  - ・全国の年間渋滞損失額約12兆円。都道府県庁所在地に全国の渋滞損失時間の8割が集中。主要渋滞ポイントは約2,200箇所

#### 医療施設等の広域的な共有を可能とする高速定時サービスの提供（P.7参照）

- ・高度医療施設等への早急・安全なアクセスを可能とする高規格幹線道路等の整備
- 日常生活に必要な移動の確保（P.8参照）
- ・地域の幹線道路ネットワークの著しい隘路を解消
  - ・合併市町村の拠点を連絡する道路整備を重点的に支援

#### モビリティの向上（P.9参照）

- ・三大都市圏における規格の高い環状道路を整備、主要渋滞ポイント約2,200箇所等の対策としてバイパス整備、交差点改良等を実施
- ・総合的な交通のあり方についての戦略を策定した都市・地域について、各種交通のモード間連携や交通結節点等の整備などを総合的かつ重点的に支援

#### 既存ストックの有効活用（P.10参照）

- ・スマートICの整備促進、緊急出入口の有効活用と更なる整備、ITSの推進
- 多様で弾力的な料金施策の実施（P.10参照）
- ・地域の交通混雑や沿道環境の悪化などの課題解決を図るため、多様で弾力的な料金施策を実施

### 安全・安心の確保

- 課題
- ・首都直下地震等の大規模地震、集中豪雨、豪雪への対策が急務
  - ・交通事故年間死傷者数は約116万人（H17年）、子供（19歳以下）の死因で第一位
  - ・開かずの踏切など緊急対策が必要な踏切が約1,800箇所存在

#### 防災・減災等（P.12参照）

- ・緊急輸送道路等の橋梁の耐震補強、豪雨・豪雪対策等を推進
- ・災害発生に伴う初動時の情報共有の強化と迅速化

### 交通事故対策の推進（P.14参照）

- ・幹線道路と生活道路における重点的な交通事故対策を推進。通学路等における歩道等の整備など安心して子育てのできる歩行者優先のみちづくりを推進

### 踏切対策のスピードアップ（P.15参照）

- ・「開かずの踏切」等に対し、歩道の拡幅などの速効対策（約1,100箇所）と連続立体交差事業などの抜本対策（約1,400箇所）を着実に実施

## 豊かな生活環境の創造

- 課題
- ・地球温暖化防止のための京都議定書目標（2008～2012年の間に、CO<sub>2</sub>1990年比-6%）達成に向けて、運輸部門でのCO<sub>2</sub>排出量削減のためには、大きなウエイトを占める自動車からの排出量削減対策が急務
  - ・大気、騒音などの沿道環境の改善。美しいまちづくりへの期待
  - ・駅周辺のバリアフリー化率は約3割（鉄道は約5割）

### 地球温暖化対策（P.16参照）

- ・交通渋滞を緩和・解消するとともに、車の利用方法の改善などを体系的かつ集中的に実施する『CO<sub>2</sub>削減アクションプログラム』を推進

### 集中的な道路環境対策の実施（P.17参照）

- ・交差点改良・低騒音舗装の敷設等の沿道環境改善事業を継続的に推進

### 快適な生活環境の構築と活力ある市街地の形成（P.18参照）

- ・歩行空間のバリアフリー化や無電柱化により、安全・快適・美しい歩行空間を形成
- 美しい景観や活力ある地域づくりのための「日本風景街道(シニック・ハイウェイ・ジャパン)」の推進（P.20参照）

## 既存ストックの長寿命化

- 課題
- ・道路ストックが急速に高齢化（例えば、建設後50年以上経過した橋梁の全橋梁に対する割合。現在：6% 20年後：47%）するが、計画的な管理に必要な道路ストックの健全度の把握が不十分。また、厳しい財政状況の下、効率的な管理が不可欠

### 戦略的な道路管理手法の確立（P.21参照）

- ・道路ストックの健全度の把握、予防保全の実施や橋梁の長寿命化、適切な管理手法の検討。自治体管理橋梁の修繕計画の策定のための支援

## 道路施策の進め方

- 課題
- ・事業効果の早期実現、地方の裁量を高め地域の課題を解決、沿道との連携、訪れる人と迎える地域の豊かな交流による地域コミュニケーションの再生が必要

### 事業のスピードアップ（P.22参照）

- ・用地取得と埋蔵文化財調査の迅速化、沿道コミュニティからの協力確保

### 多様な主体の協働による新しい道路空間の形成（P.24参照）

- ・バリアフリー、景観、防災、地域の賑わいなど、多様化するニーズに対応するため、既存の道路の機能や区域、管理者といった概念にとらわれることなく、新しい道路・沿道空間の形成に関する柔軟な制度を構築（道路ルネッサンスの推進）

### 国と地方のパートナーシップ（P.25参照）

- ・補助国道の事業採択や地方道路整備臨時交付金の手続き簡素化など更なる改善