

# 地域の自立と競争力強化

## 1. 地域の再生

### (1) 規格の高い道路ネットワークの整備

地域の再生のため、医療サービスなどの広域的な共有や、事故・災害に対する高速定時サービスの信頼性向上などのための基盤となる高規格幹線道路、地域高規格道路等の規格の高い道路ネットワーク整備を推進します。

高規格幹線道路：事業費 18,849 億円

地域高規格道路：事業費 6,707 億円

なお、高速自動車国道については、高速道路株式会社による「有料道路方式」と「新直轄方式」の2本立てにより、事業・調査を推進します。また、全国路線網に指定された一般有料道路については、高速道路株式会社が高速自動車国道と一体的に整備を推進します。

「有料道路方式」：事業費 6,743 億円

「新直轄方式」：事業費 2,000 億円

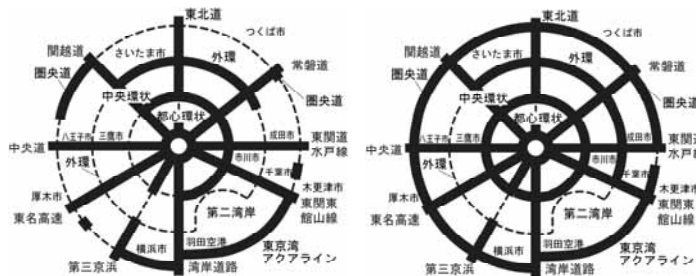
### (2) 環状道路の整備の推進

都市の骨格の形成に加え、交通渋滞の緩和、良好な生活空間創造のため、全国の都市圏において、環状道路の整備を重点的に推進します。

H19までに三大都市圏の環状道路整備率を50%まで向上

環状道路整備：事業費 7,191 億円 首都圏中央連絡自動車道等

うち三大都市圏環状道路整備：事業費 4,813 億円



現況

平成20年代半ば

#### 【首都圏環状道路の効果】

H20年代半ば迄に全体の約9割完成

- ・通過交通の排除、交通の分散など環状道路としての機能を概ね発揮
- ・業務核都市や成田空港等の拠点を連絡し拠点分散型の都市ネットワークを構築

### (3) 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

地方においてはすでに人口減少や少子高齢化の影響が現れつつあり、十分な医療サービスが受けられない等の深刻な状況が生じています。高速定時サービスの提供によって医療サービス等を広域的に共有していくため、高規格幹線道路、地域高規格道路およびこれらへのアクセス道路等を重点的かつ効率的に整備します。

高度医療施設等への早急かつ安全なアクセスを可能とする高規格幹線道路等の整備：  
きたかたのへあか  
北方延岡道路（宮崎県）等

< 参 > 1. 高度医療施設：脳卒中、心筋梗塞等の重篤な患者を24時間体制で受入、高度の診療を提供する救命救急センター等の第三次医療施設

#### (4) 日常生活に必要な移動の確保

地域の幹線道路ネットワークの隘路の解消等による日常生活を営む上で必要不可欠な移動や、病院などの地域の暮らしにとって重要な拠点へのアクセスを確保するための道路整備を推進します。特に、合併市町村の拠点を連絡する道路整備を重点的に支援します。

市町村合併支援道路整備事業：事業費4,260億円

志摩市（三重県）等 約370地域

交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業：事業費127億円

主要地方道岐阜美山線（岐阜県）等 約20箇所

#### (5) 魅力ある観光地づくりの支援

魅力ある地域を形成するため、地域との協働により、道路空間や沿道環境の整備や、利用者の視点に立った情報提供を推進します。

「日本風景街道（<sup>参2</sup>シーニック・バイウェイ・ジャパン）」の推進

走りやすさに関する情報によるカーナビの高度化支援<sup>参3</sup>

観光客のための道路案内システムの構築：国費3億円

#### (6) わかりやすい道案内の推進

わかりやすく目的地に案内するため、通り名での道案内方式や高速道路等の路線番号表示、交差点名表示の充実などの取組みを推進します。

「通り名で道案内」方式の実施：長崎市、堺市等

交差点名称を表す標識の充実及び道路地図・カーナビへの反映

#### (7) 「道の駅」の新たな展開

道の駅の休憩・情報発信・地域の連携機能に加え、非常用施設の整備等を進め、防災拠点機能を高めます。

また、道の駅と周辺の自然や歴史、文化等のスポットを結び、回遊できる駅として整備・配置し、地域の面的な観光振興を支援します。

道の駅を核とした面的な展開のイメージ



#### (8) 首都高速道路・阪神高速道路の整備と利用促進

都市再生に寄与する環状道路の整備など都市高速道路の着実な整備を進めます。また、E T Cを活用した対距離料金制導入に向けた社会実験を行います。<sup>参4</sup>

#### (9) 民間投資を誘発する都市基盤等の整備

中心市街地の活性化、都市拠点の形成、民間投資の誘発等を推進するため、都市内の道路整備、土地区画整理事業、市街地再開発事業等を重点的に推進します。

土地区画整理事業：秋葉原駅付近地区（東京都）等 約420地区

市街地再開発事業：環状第二号線新橋・虎ノ門地区（東京都）等 約90地区

<参> 2. P20「4. 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（シーニック・バイウェイ・ジャパン）」の推進」参照

3. P11「(2). ITSの推進」参照

4. 「利用の程度に応じた負担」という考え方に基づく料金（平成20年度導入予定）

## 2. モビリティの向上

### (1) 渋滞対策の推進

渋滞損失時間や主要渋滞ポイントなど実測データに基づき、優先的に対策すべき箇所を抽出し、渋滞の激しい箇所に重点的に渋滞対策予算を投入して、効率的・効果的な対策を実施します。

具体的には、三大都市圏における規格の高い環状道路整備、主要渋滞ポイント約2,200箇所等に対する対策としてバイパス整備、交差点改良、開かずの踏切等の対策や公共交通利用の支援、右折レーン設置等既存の道路空間の再配分、V I C Sの整備やE T Cの普及促進等を実施します。

H19までに道路渋滞による損失時間を約1割削減（H14比）	
H17(実績)35.1億人時間/年 (H14比8%削減)	H18(見込)1年前倒しで約1割削減（H14比）

交通円滑化事業：事業費8,531億円

### (2) 違法駐車対策の推進

平成18年6月1日より改正道路交通法が施行され、放置駐車違反車両の取締りが一部民間委託されています。これによる駐車需要の高まりにも対応するため、駐車場整備を図るとともに、駐車場満空情報等による既存駐車場の利用促進により、違法駐車対策を一層推進します。また、荷主企業や物流事業者等が連携して行う荷さばき駐車施設整備を支援します。さらに、整備が遅れている自動二輪車の駐車対策については、駐車場整備に対する補助制度の拡充等を実施します。

地域・民間事業者の連携による駐車場整備等の取組みへの支援〔新規〕

自動二輪車駐車システム導入促進〔新規〕

### (3) 都市・地域総合交通戦略（仮称）の策定と事業の推進

都市圏の安全で円滑な交通の確保と魅力ある将来像を実現するため、関係者で構成される協議会等が総合的な交通のあり方や必要な施策に関して目標を定め、戦略を策定する際に支援します。

また、歩行者、自転車、自動車、公共交通等のモード間連携や、交通結節点等の整備など、戦略に位置づけられた施策について、総合的かつ重点的に支援します。

都市・地域総合交通戦略（仮称）策定・事業推進

： 宇都宮市（栃木県）等 約10地区

### (4) 交通結節点の整備

公共交通機関の乗継等の利便性向上のため、駅等の交通結節点において、鉄道施設等の民間施設の整備などと連携し、バリアフリーに対応した歩行者空間の確保や駅前広場の整備等を重点的に推進します。

交通結節点改善事業：事業費881億円

渋谷駅地区（東京都） 静岡駅地区（静岡県） 約160箇所

### (5) 公共交通機関への支援

都市内交通の円滑化を促進するため、L R Tの走行空間整備や都市モノレール等の整備、バスの走行空間改善等を推進します。

L R Tの整備を関係部局の連携により総合的に支援：呉羽町袋線（富山県）等

都市モノレール・新交通システム<sup>参5</sup>の整備：日暮里・舎人線（東京都）等 6路線

L R Tの接近情報提供システムの開発等：国費3億円

### (6) 路上工事の縮減

路上工事調整会議（道路管理者、占用企業者等で構成）において、地域住民や交通工学等の有識者の意見を聞きつつ、路上工事時間縮減要因の分析および縮減目標の設定により、観光シーズンの工事抑制や、五・十日の工事抑制等の地域の行事や道路利用を踏まえたきめ細かな路上工事縮減を推進します。また、「問い合わせ番号」の全国展開など、利用者への路上工事についての広報を推進します。

H19までに路上工事時間を約4割減(H14比)

H17(実績)126時間/km・年

H19(目標)121時間/km・年

## 3. 既存ストックの有効活用

### (1) 「使える」ハイウェイ施策の推進

スマートIC（ETC専用IC）の整備促進  
高速道路の利便性を向上し、地域生活の充実、地域の活性化を図るため、引き続きスマートICの整備を促進します。

多様で弾力的な料金施策の実施

高速道路を有効に活用し、地域の交通混雑や沿道環境悪化などの課題解決を図るため、環状道路等において多様で弾力的な料金施策を実施します。

E T C利用促進に向けた支援を実施<sup>参6</sup>

利用者の利便性・快適性の向上や料金所周辺の環境改善、多様で弾力的な料金施策の実施のため、引き続きE T C車載器リース制度等、E T Cへの利用転換の促進に向けて支援します。



【SA・PAに接続するスマートIC】

H19春までに首都高速・阪神高速のE T C利用率を90%へ向上

(H17実績)

(目標)

(首都高速) H18春 73%

H19春 90%

(阪神高速) H18春 65%

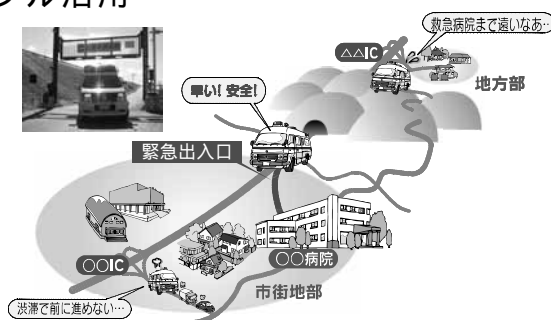
H19春 90%

<参> 5. 都市モノレール・新交通システム：インフラ部（支柱、桁等）を道路事業により整備

6. E T C総合情報ポータルサイト（<http://www.go-etc.jp>）参照

## 緊急出入口の整備など高速道路のフル活用

救命救急活動や災害時の避難・救助活動においては高速道路を利用することが効果的です。このため、高速道路における緊急出入口の有効活用等により、救命救急病院へのアクセス強化や災害時の避難活動等の迅速化を支援します。



【緊急出入口のイメージ図】

既存の緊急出入口の有効活用と更なる整備[新規]

## (2) ITSの推進

ITSは、渋滞、交通事故、環境悪化等社会的課題の解決に貢献するセカンドステージに入っています。2006年3月にとりまとめた官民共同研究を踏まえ、一つのITS車載器で多様なサービスを利用できる車内環境を実現するため、システムの規格・仕様の策定及び具体化に向けて検討を行います。

ITSの推進：事業費733億円

### ITSサービスの高度化

円滑な交通を確保し環境の改善を図るため、音声や静止画像を活用して情報を提供するとともに、プローブ情報の活用<sup>参7</sup>の検討等を行い、道路交通情報提供の充実を図る2007年からのITSサービスを実現します。

### 安全走行支援の推進

安全・安心の一層の向上のため、IT新改革戦略<sup>参8</sup>等を踏まえ、走行支援道路システム(AHS)<sup>参9</sup>を推進するとともに、地図情報との連携や走りやすさに関する情報を活用したカーナビの高度化を支援します。

安全情報収集・提供システム<sup>参10</sup>の検討[新規]

さらなるITSサービスへの取組  
多様なニーズに対応するサービス

展開や新規産業の創出等を図るため、駐車場ゲートの通過や車両のフェリー乗船手続き等における民間事業者によるETCの応用利用の支援、防災を含む道路管理やIT技術を活用した特殊車両管理の高度化の検討等を推進します。



渋滞や事故発生と同時にカーブ手前で情報提供

【走行支援道路システム】

<参> 7. プローブ情報：車両を通じて収集される位置・時刻・路面状況等のデータ

8. IT新改革戦略：2006年1月にIT戦略本部決定。世界一安全な道路交通社会の実現を目指し、2010年から安全運転支援システムの全国展開を図ることが位置づけられている

9. AHS (Advanced Cruise-Assist Highway Systems)：安全運転支援システムの一つ。道路とクルマが連携し、センサや路車間通信などの技術を用いて交通事故や渋滞の削減を目指すシステム

10. 安全情報収集・提供システム：道路上の落下物や路面凍結等の異常情報を車両の挙動等から効率的に収集し、提供するシステム