

安全・安心の確保

1. 防災・減災等 ～災害に強い国土づくり～

安全で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、高規格幹線道路や都市圏の環状道路等の防災性の高い道路網を整備するとともに、地震、津波、豪雨、豪雪等に対する道路の防災対策を推進します。

(1) 地震・津波対策の推進

首都直下地震等の大規模地震への対策が急務であり、地震発生時の救援活動や緊急物資輸送に不可欠な道路交通を確保するとともに、新幹線や高速道路をまたぐ橋梁の落橋等による二次被害を防止する必要があります。



【兵庫県南部地震による橋脚の被災】



【耐震補強の実施により新潟県中越地震では甚大な被害無し】

このため、緊急輸送道路等で特に優先的に耐震補強が必要な橋梁について、耐震補強3箇年プログラム^{参1}に基づき緊急対策を推進します。また、建築物の道路への倒壊を防止するための沿道建築物の耐震改修等への支援、津波被害を軽減するための避難路等の整備を推進します。

緊急輸送道路等の橋梁の耐震補強：事業費1,410億円

(高速道路の橋梁約2,000橋脚、一般道路の橋梁約1,000橋)

耐震改修促進計画に基づく緊急輸送道路沿道の建築物の耐震改修等支援
非常用施設を備え防災拠点となる「道の駅」整備の推進[再掲]

緊急輸送道路における緊急的な橋梁耐震補強の実施率

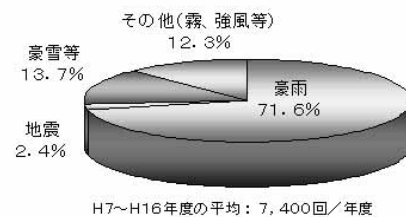
- ・高速道路(約35,800橋脚)・・・H16末(実績)92% H19末(目標)概ね完了
- ・一般道路(約11,600橋)・・・H16末(実績)54% H19末(目標)約8割
(優先確保ルート^{参2}は概ね完了)

(2) 豪雨対策等の推進

災害による道路の通行止め原因の約7割が豪雨によるものです。

豪雨等の異常気象時においても安全で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路の斜面对策や地域の孤立を防ぐ生命線となるバイパス等の整備を推進するとともに、対策の実施を踏まえ事前通行規制の緩和を進めます。また、災害時において夜間の復旧作業を支える照明車等の災害対策用機械の整備を推進します。

道路防災総点検のフォローアップを踏まえ重点的に対策を実施



【災害による道路の通行止め原因の構成比】

<参> 1. 耐震補強3箇年プログラム：緊急輸送道路の橋梁、新幹線や高速道路をまたぐ橋梁のうち、昭和55年より前の道路橋示方書を適用した橋梁等で、特に優先的に耐震補強を実施する必要がある橋梁を対象に、橋脚等の主要部分に対して緊急的に対策を実施することを目的とした計画(平成17年度～19年度)

2. 優先確保ルート：主要な防災拠点(県庁、市役所等の行政機関、公共機関、医療拠点、自衛隊駐屯地等)や重要港湾、空港等を結ぶなど、緊急輸送道路のうち特に重要なもの

(3) 雪国の生活を支える冬期道路交通の確保

平成18年豪雪では、雪崩等のため集落の孤立等が発生しました。このため、雪崩防止柵設置等の防雪対策の推進や除雪等の実施により、積雪寒冷特別地域の生活を支える冬期道路交通の確保を図ります。

除雪、防雪及び凍雪害防止等雪寒対策：事業費1,081億円

(4) 密集市街地における都市防災対策の推進

重点密集市街地^{参3}内の防災環境軸^{参4}を構成する都市計画道路について、完了期間の宣言どおりに整備が進むよう重点的に支援するとともに、道路整備とあわせて沿道建築物の建替えを促す措置を講じます。

完了期間宣言防災路線の重点的支援：補助第81号線（東池袋）等
市街地再開発事業等の面積要件の緩和

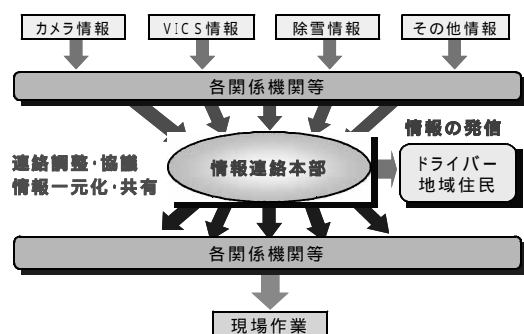
(5) 情報共有の仕組みと危機管理体制の強化

災害発生に伴う初動時の情報共有の強化と情報提供の迅速化等、体制の強化・再構築を図り、施設整備によるハード対策と一体となったソフト対策を進めます。また、甚大な災害時には資機材の貸与や被災調査の人的支援を実施するなど、地方公共団体への支援体制の充実を図ります。

情報連絡本部の設置など災害時の情報共有の強化

規制開始・解除の見通し情報の提供

ハザードマップを活用した救援ルート確保計画の策定



大雪警報発令時には関係機関等が参集し情報を共有

【豪雪時の情報連絡本部のイメージ】

(6) 緊急出入口の整備など高速道路のフル活用

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。

既存の緊急出入口の有効活用と更なる整備〔再掲〕



【既存の緊急出入口】

<参> 3. 重点密集市街地：都市再生プロジェクト（第三次決定）において定められた地震時に大きな被害が想定される危険な密集市街地のうち、特に大火の可能性が高い危険な市街地

4. 防災環境軸：道路等の防災公共施設及び沿道建築物が一体となり、避難・延焼遮断機能を持つ都市の骨格軸

2.暮らし ～安全で安心できる暮らしの確保～

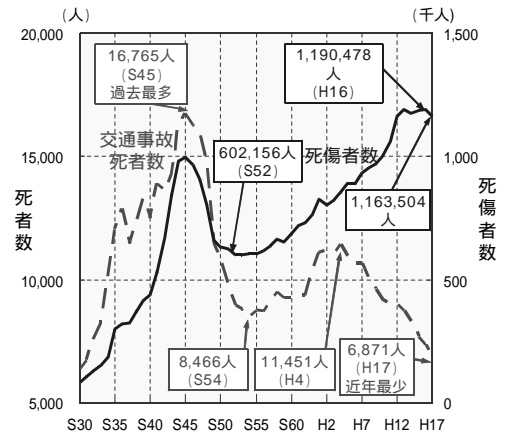
(1)交通事故対策の推進

平成17年の交通事故による死傷者数は100万人を超えており、歩行中や自転車乗用中に約3,000人が死亡するという深刻な状況です。また、交通事故は子供(19歳以下)の死因第一位となっています。

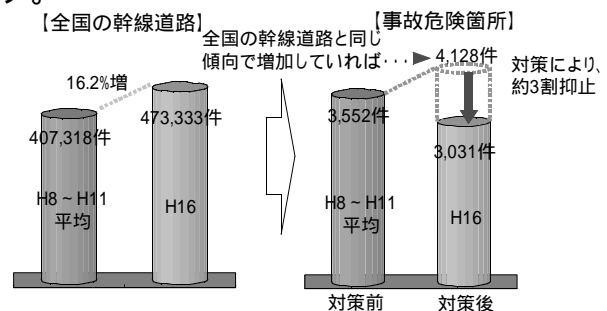
このため、幹線道路と生活道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策を推進するとともに、歩行者優先のみちづくりを推進します。

幹線道路の交通事故対策

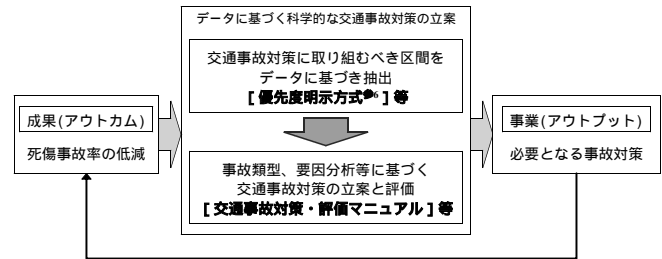
幹線道路において、「事故危険箇所^{参5}」の対策等、死傷事故率の高い区間を優先度明示方式^{参6}により抽出することで、より効果的・効率的な交通事故対策を推進します。また、個別の対策実施にあたっては「交通事故対策・評価マニュアル^{参7}」を活用する等、引き続き科学的分析に基づく重点的な交通事故対策を推進します。



【交通事故死者・死傷者数の推移】



【事故危険箇所における交通事故抑止率】



【交通事故対策のスキーム】

交通事故対策の重点的実施：**事業費 2,538 億円**

生活道路の面的な交通事故対策

市街地内の事故発生割合の高い地区において、公安委員会と連携して「あんしん歩行エリア」の整備を推進します。

あんしん歩行エリアの整備：**事業費 896 億円**

平成19年度末までにあんしん歩行エリアの全箇所概成を目指す

加賀市大聖寺地区(石川県)等 約550箇所

H19までに道路交通における死傷事故率を1億台扣あたり108件まで削減
H17(暫定)1億台扣あたり120件 H18(目標)110件 H19(目標)108件

- <参> 5. 事故危険箇所：死傷事故率が幹線道路平均の5倍以上の箇所等のうち、対策効果が早期に発現する箇所として指定した箇所
6. 優先度明示方式：効果的・効率的に事業を進めるため、対策の必要性を示す客観的データを課題の高い順に並べて優先的に対策を実施すべき箇所を明示する方式
7. 交通事故対策・評価マニュアル：交通事故対策の立案から評価までの手順や留意点等を体系的にまとめたもの

安心して子育てのできる歩行空間ネットワークの形成
 子供の悲惨な事故を防止し、安心して子育て
 のできる歩行空間ネットワークを形成するため、
 通学路等の歩道整備等による歩行者優先のみち
 づくりを推進します。

通学路等における歩道等の整備の推進
 バリアフリー新法に基づく

重点的なバリアフリー化の推進



(2) 踏切対策のスピードアップ

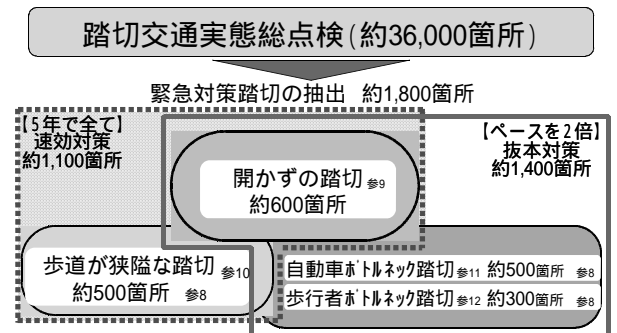
踏切事故や交通渋滞の大きな原因
 となっている「開かずの踏切」等
 に対し、歩道拡幅などの「速効対策」
 と連続立体交差事業などの「抜本対
 策」の両輪により総合的な対策を着
 実に進めます。

迅速な整備計画策定の推進

開かずの踏切^{参9} 連担区間等においては、道路管理者と鉄道事業者の
 役割を明確化するため、オープンな議論による総合的な整備計画の策
 定を促進します。

整備計画策定済み箇所での対策の強力な促進

整備計画に基づき踏切対策を強力に促進するため、改正踏切道改良
 促進法により対策の義務化を図る法指定をより積極的に行います。



- ・歩道拡幅等の速効対策の対象となる踏切は約1,100箇所
平成19年度までに約4割の箇所に対策を実施
- ・連続立体交差等の抜本対策の対象となる踏切は約1,400箇所
踏切除去ペースを2倍にスピードアップ
(H18年度～H19年度の事業箇所約230箇所、除却箇所約30箇所
(H13年度～H17年度の5年間に除却した箇所数と同程度))

踏切道対策:事業費4,416億円

うち連続立体交差事業:事業費2,126億円 JR中央線等 62箇所

遮断時間短縮のための踏切システム高度化の拡充(賢い踏切^{参13}):国費12億円

(3) 重量超過車両対策の推進

無許可や許可条件違反などの重量超過車両の走行や重大事故の発生
 を防止するため、平成19年度までに自動計測装置の整備を概成し(全
 国約30箇所)、計測データを基に指導警告書を発出するなど特殊車両
 通行許可制度の厳格な運用を図り、重量超過車両対策を推進します。

<参> 8. 開かずの踏切との重複は除く

9. 開かずの踏切: ピーク時間の遮断時間が40分/時以上の踏切

10. 歩道が狭隘な踏切: 前後の道路よりも歩道が狭く、自動車・歩行者が多い踏切

11. 自動車ボトルネック踏切: 1日の踏切交通遮断量が5万台時以上の踏切

12. 歩行者ボトルネック踏切: 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
5万人台時以上の踏切のうち、歩行者と自転車だけの遮断量が2万人台時以上である踏切

13. 賢い踏切: 急行、各停などの列車の速度を判断して、警報開始時間を最適化する踏切システム