

道路整備の中期ビジョン(案)

～ 真に必要な道路整備についての議論のために～

国土交通省 道路局
国土交通省 都市・地域整備局

1. 中期ビジョン(案)の概要

(1) 課題と背景

アジアの急成長などグローバル競争激化の中での国際競争力の強化、急速に進展する少子・高齢化社会への対応及びCO₂排出量削減など地球環境問題への対応が喫緊の課題。

わが国の社会・経済・生活を支える基幹的な社会インフラである道路は、今後の修繕・更新需要の増大、年間損失額が約12兆円にも上る交通渋滞、年間で死者6,000人・死傷者110万人を上回る交通事故、地方部での隘路の存在及び沿道を含めた道路空間の再生など多くの課題。

(2) 中期ビジョン(案)の考え方

道路行政が進めるべき施策を国民に対して明らかにし、その重要性に関する認識を共有することが不可欠。

昨年末に政府・与党でとりまとめられた「道路特定財源の見直しに関する基本方針」を踏まえ、真に必要な道路整備について議論が必要。

このため、中期的な(概ね10年間の)整備目標とその達成に必要な事業量等を「道路整備の中期ビジョン(案)」として整理。

(3) 中期ビジョン(案)の構成

1) 中期ビジョン(案)

中期ビジョン(案)の概要

今後実施すべき道路施策及びそのポイント

道路施策の進め方

(参考1) 事業中区间等の残事業費

(参考2) 道路投資の経済効果

2) ブロック別主要事業(案)

主要な施策のブロック別事業量一覧表

ブロック別主要事業図(案)

3) 中期ビジョン(案)詳細編

今後実施すべき道路施策に関する詳細な資料

2. 今後実施すべき道路施策の概要

▶ 道路を巡る様々な問題の対応にあたり、中期的な整備目標を設定し、以下の施策を実施

・供用中道路の維持・修繕・更新

・既存ストックの延命化 等

建設後50年に達する橋梁 約28,400橋の延命化

・供用中道路の安全・安心の確保

緊急輸送道路等の防震災対策

橋梁の耐震補強 約3,800橋

防災・防雪施設 約36,500箇所

交通事故対策と安全快適な歩行空間の構築 等

事故多発箇所への対策 約20,000箇所

通学路の歩道整備 約23,000km

・道路交通の円滑化

・三大都市圏環状道路の整備

約600kmの整備

・交差点など渋滞が頻繁に発生する主要渋滞ポイントの対策

約2,200箇所の緩和・解消

・開かずの踏切等の抜本対策 等

約600箇所の対策を実施

・都市と地域の活性化

国際競争力強化と国民生活を支える高速定時サービスの提供

三大都市圏環状に加え高規格幹線道路約3,300km等を整備

日常生活に必要な移動の確保

著しい隘路等を解消 約5,000km

美しい景観の保全・創造 等

無電柱化約5,700km

重複 ・環境の保全

地球温暖化防止

CO₂排出量約800万t 削減

沿道環境の保全

環状道路やバイパスの整備 約1,200km

重複 ・国際競争力強化

拠点的空港・港湾へのアクセス向上

16の拠点的な空港・港湾を接続

国際物流基幹ネットワークの確保

国際標準コンテナ車の通行に支障がある区間約560kmを解消

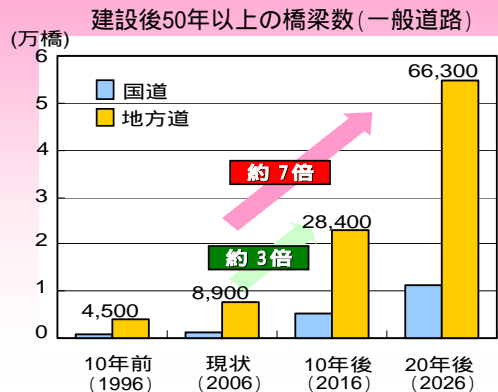
三大都市圏環状を含む基幹ネットワークを約5,200km整備

3. 今後実施すべき道路施策のポイント(その1)

供用中道路の維持・修繕・更新(1)

課題

- ・橋梁など高度経済成長期に作られた多くの道路ストックが、今後急速に高齢化。



目標

- ・既存橋梁の延命化(平均60年程度を約100年以上に)を図ることにより、ライフサイクルコストを最小化。

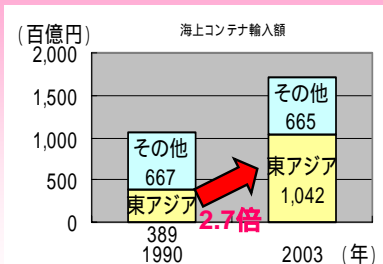
事業

- ・建設後50年以上となる約28,400橋をはじめとする道路に対し、適切な時期に必要な維持・修繕・更新を実施。

国際競争力強化(重複)

課題

- ・アジア諸国との経済的な連携の下に国内経済に活力を与える基盤整備が必要。



- ・[現況] 拠点的な空港・港湾へのアクセス率66% (米国:91%、欧州84%)

目標

- ・国内の物流拠点及び生産拠点間の円滑な通行を確保。
- ・拠点的な空港・港湾の9割(60箇所/67箇所)と規格の高い道路網を10分以内で連絡。

事業量

- ・国際標準コンテナ通行支障区間約560kmを解消するとともに、三大都市圏環状道路約600kmを含む国際物流のための基幹ネットワークを約5,200km整備。
- ・未連絡の16の空港・港湾と規格の高い道路網を連絡するアクセス道路の整備。

3. 今後実施すべき道路施策のポイント(その2)

緊急輸送道路等の防震災対策(Ⅱ-)

課題

・全道路約120万kmに、耐震補強未対策の橋梁が数多く存在。このうち、緊急輸送道路約90,000kmに限っても、耐震補強未対策橋梁は約3,800橋。注)

・全道路約120万kmに、道路斜面等において土砂崩れ等の対策が必要な箇所が存在。このうち、緊急輸送道路又は豪雨等での事前通行規制区間に該当する約10万kmに関しては、約36,500箇所注)が未対策。

注)：平成18年度未見込み

目標

・緊急輸送道路及び豪雨等での事前通行規制区間等の防震災対策を完成させて、災害時等において、救急活動や緊急物資輸送の途絶を防ぐ。

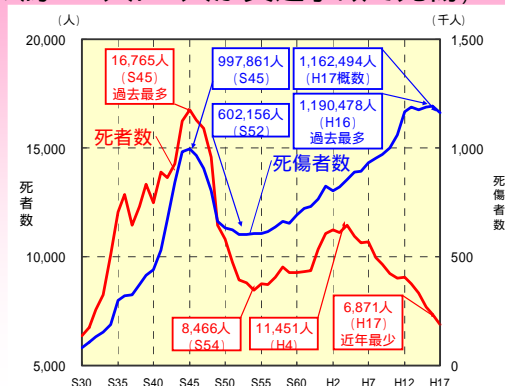
事業量

・緊急輸送道路等について、耐震補強未対策橋梁約3,800橋、防災・防雪要対策約36,500箇所について対策を実施。

交通事故対策(Ⅱ-)

課題

・交通事故による年間死者数6,871人、年間死傷者数約116万人(H17年)
(国民の約100人に1人が交通事故で死傷)



目標

・人・車への対策と併せて、道路施策を実施し、交通事故死者数5,000人以下、死傷者数100万人以下とする。

事業量

・学童の利用が多くかつ自動車交通量の多い通学路などの歩道約23,000kmを整備。
・幹線道路において繰り返し事故が発生している事故多発箇所(死傷事故率が県平均の4倍以上等)約2万箇所の対策を実施。

3. 今後実施すべき道路施策のポイント(その3)

道路交通の円滑化と地球温暖化防止(Ⅲ),(重複)

課題

- ・全国の年間渋滞損失約12兆円。
- ・三大都市圏では年間約5.4兆円の渋滞損失が発生。
- ・都道府県庁所在地に全国の渋滞損失時間の8割が集中。
- ・主要渋滞ポイントが約2,200箇所存在。
- ・開かずの踏切など抜本対策が必要な緊急対策踏切が約1,400箇所存在。
- ・運輸部門でのCO₂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。



緊急車両の走行にも影響

目標

- ・主要渋滞ポイントや緊急対策踏切における渋滞の緩和・解消
- ・京都議定書目的達成のために2010年までに約800万tのCO₂を削減するとともに、引き続きその削減を促進。

事業量

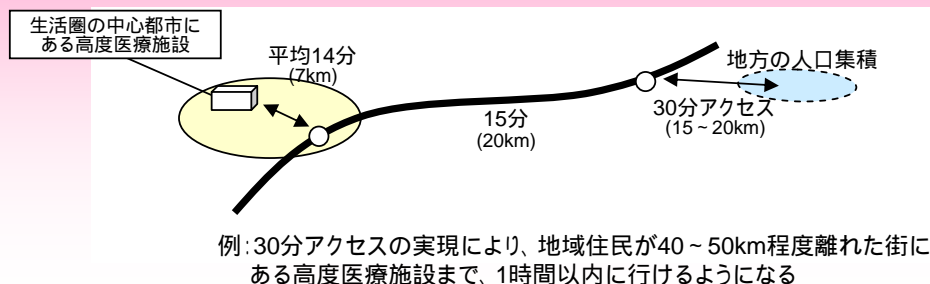
- ・渋滞損失時間が集中する三大都市圏において高規格な環状道路約600kmを整備。
- ・交差点をはじめ、渋滞が頻繁に発生する主要渋滞ポイント約2,200箇所等について、環状道路整備・バイパス、交差点改良等を実施し、渋滞を緩和・解消。
- ・開かずの踏切など抜本対策が必要な緊急対策踏切約1,400箇所のうち、大都市の連担している踏切等約600箇所の抜本対策を実施。

3. 今後実施すべき道路施策のポイント(その4)

国民生活を支える高速定時サービスの提供(IV-)

課題

- ・少子高齢化・人口減少により、地方が深刻な状況に。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。
- ・規格の高い道路までの30分アクセスでみると、全国で人口のカバーは87%、都道府県別では80%に達していない県が13県。



目標

- ・事故・災害や渋滞に対して高速定時サービスの信頼性を高める。
- ・地方の人口集積地を高規格幹線道路ネットワークに接続。41の都道府県においてアクセス可能人口を拡大し、新たに合計700万人を30分以内に高速定時サービスにアクセス可能とする。都道府県別にみても、最低80%をカバーする。

事業量

- ・既掲の三大都市圏環状道路に加え、高規格幹線道路約3,300kmを整備し、高規格幹線道路網を概成。

4. 道路施策の進め方

コストダウンとスピードアップ

- ・ 調達方法の改善、新技術の開発、新たな技術を活用した計画や工程の見直しなど、一層のコスト縮減に努める。
- ・ 各個別事業の供用目標をできるだけ明示し、早期供用を目指した時間管理に努める。
- ・ 地域の特徴とニーズに合わせ、規格・構造に創意工夫を凝らす。

事業評価の徹底

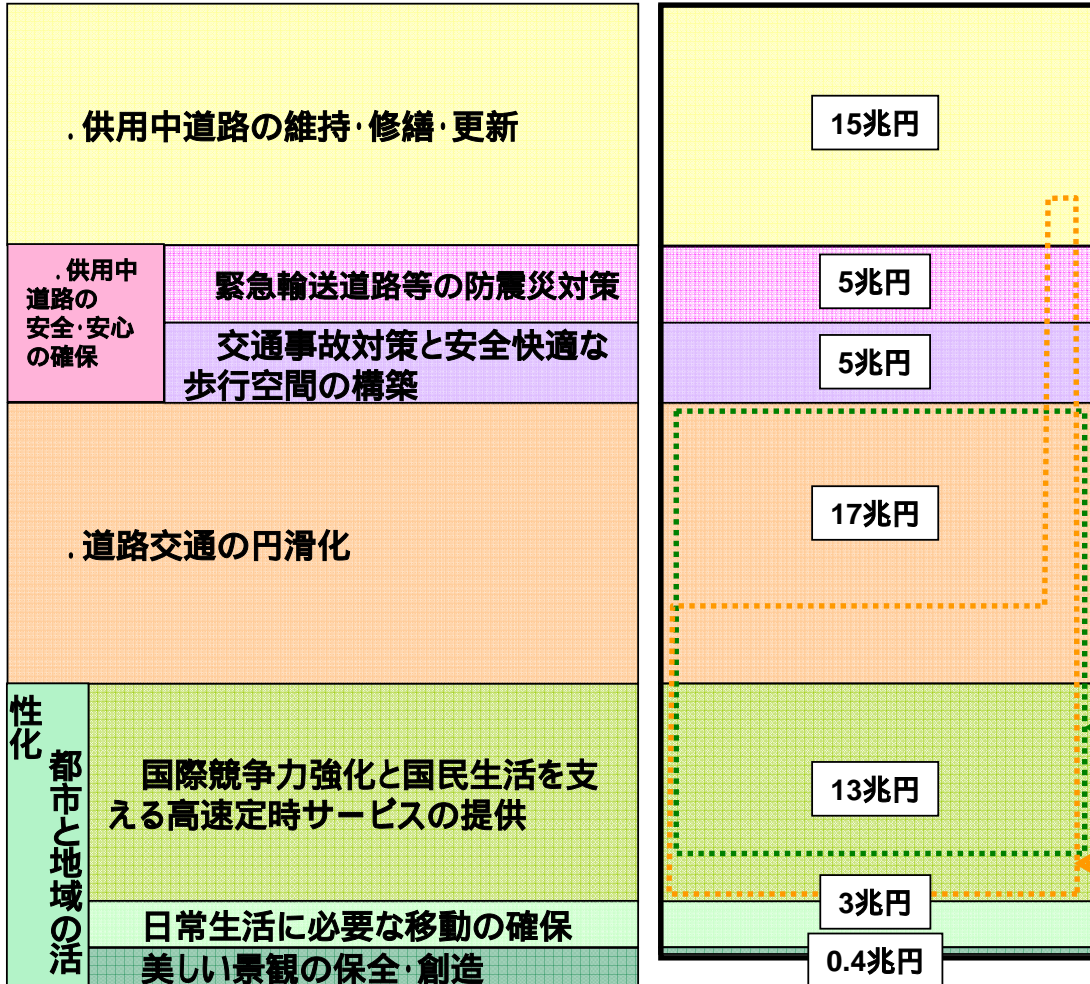
- ・ 各個別事業の投資判断に当たっては、厳格な事業評価を徹底することとし、より多様な便益要素を評価対象に取り入れ、的確な分析と説明に努める。

(参考1)事業中区分等の残事業費

各施策の整備目標を達成するために必要な事業のうち、事業中区分等の平成19年度以降の残事業費は、以下のとおり。

・この残事業費は最大限のコスト縮減結果を反映したものである。今後とも一層のコスト縮減に努める。
 ・事業化されていないバイパス、拡幅等事業の分は含まれていない。

維持・修繕・更新及び事業中区分の残事業費 58兆円^{1, 2}



事業中区分等の残事業費総括表

	一般道路	有料道路 ²	計
維持・修繕更新	11兆円	3兆円	15兆円
事業中区分 ¹	33兆円	10兆円	43兆円
計	44兆円	14兆円	58兆円
H18年度道路整備費	4.5兆円	1.4兆円	5.9兆円

1 供用中道路の安全・安心を確保するため、今後実施する計画等のある事業(10兆円)を含む
 2 有料道路事業については、日本高速道路保有・債務返済機構と各高速道路会社との協定に含まれている平成32年度までの新設・改築事業を含む

地球温暖化対策

28兆円(重複)

国際競争力強化

21兆円(重複)

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

(参考2) 道路投資の経済効果

道路投資1兆円の効果
(2006年度に1兆円の投資)

10年間の効果 (2006～2015年度)

フロー効果 道路投資による需要創出効果(用地補償費(1,800億円)の効果を除く。)

GDPの増加 **約1.2兆円**

税収の増加 **約2,500億円**

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続ける効果)

GDPの増加 **約1.3兆円**

税収の増加 **約2,800億円**

10年間合計

GDPの増加 **約2.4兆円**

税収の増加 **約5,400億円**

20年間の効果 (2006～2025年度)

GDPの増加 **約4兆円**

税収の増加 **約8,700億円**

(備考) 各経済効果は、マクロ経済モデルEMERLISによる。なお、これは全国モデルのため、地域ごとのインプット、アウトプットは算出していない。道路投資1兆円による道路延長の増加は、高速道路 39.1km、一般道路 53.8kmと仮定。なお、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。 高速道路とは、高規格幹線道路及び地域高規格道路をいう。