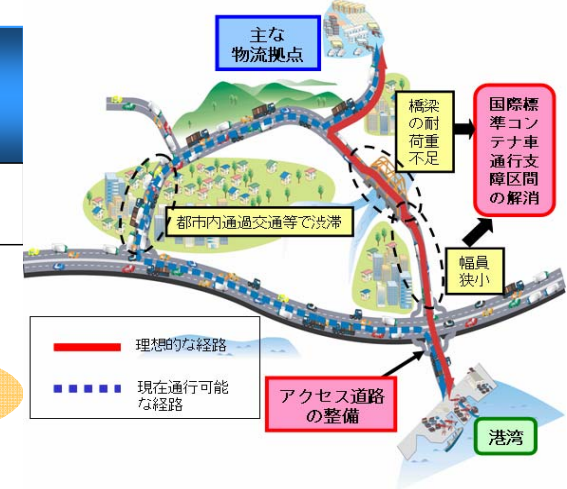


①国際水準の物流ネットワークの構築

～国際競争力の強化と環境負荷低減の推進～

- ◇ コスト・リードタイムの削減による国際競争力の強化
- ◇ 都市間・都市内物流の円滑化による環境負荷低減



背景・課題

- ①国際物流に対応した道路ネットワークが不足
 - (1)東アジア地域における国際競争力の相対的な低下や企業の海外流出に対する懸念
→幹線道路ネットワークに国際標準コンテナ車が通行できない区間が存在
(全国に約50区間、約560km)
- ②空港・港湾へのアクセス道路が未整備
 - (1)10分アクセス率は66%(欧米は約9割)(H17末)
→空港・港湾アクセス率を欧米並み水準へ向上
- ③交通流障害となる貨物車の荷さばき駐車
 - (1)駐車規制の民間委託の開始等への対応
- ④市街地への貨物車流入
→荷さばき駐車場施設整備など駐車対策等の都市内物流対策の推進

施策のポイント・効果

- ①国際物流基幹ネットワークの構築
 - ・三大都市圏環状道路など高規格幹線道路・地域高規格道路の整備を推進
 - ・国際標準コンテナ車が通行できない区間については、橋梁補強等の緊急対策事業により、スーパー中枢港湾に係る区間等を中心に早期に解消
- ②拠点的な空港・港湾へのアクセス率の向上
 - ・空港・港湾へのアクセス道路の整備を重点的かつ効果的に推進
- ③道路の有効活用による物流効率化
 - ・スマートIC設置や料金施策による、貨物車の規格の高い道路の活用促進
 - ・高速道路のポテンシャルを最大限に活用した幹線物流の実現
- ④荷さばき駐車対策への取組支援
 - ・地域における課題解決に向けた取組の支援、民間事業者による取組の促進



- ・物流コスト・リードタイムの削減
- ・貨物車交通の誘導や駐車対策による交通流の円滑化

②多様な主体の協働による新しい道路空間の形成

～道路ルネッサンスの推進に向けて～



◇沿道と連携した空間の形成に関する柔軟な制度の構築

背景・課題

①国民の道路に対するニーズが多様化している一方で現在の道路は当該ニーズに十分に対応できていない。

(1) 自動車交通が優先され、それ以外の機能については考慮されず

(2) 道路区域と区域外が明確に区分され、地域と道路との一体性が希薄化

(3) 道路区域内は道路管理者が一元的に管理しており、沿道住民や地方公共団体など道路管理者以外の者が道路の整備・管理に参画する枠組みが不十分

→沿道コミュニティのニーズや地域の実情、周辺的环境との調和などに的確に対応できる制度とすることが必要。

施策のポイント・効果

①沿道と連携した空間の形成に関する柔軟な制度の構築

- ・沿道住民や地方公共団体等が参画して、道路の性格の決定や計画の作成を行う仕組み
- ・計画に基づき、様々な主体が参画して沿道も含めた空間の一体的な整備・管理を行う仕組み
- ・道路のあり方・性格に応じて、構造基準・占用許可基準を多様化する仕組み



バリアフリー、景観、防災、地域の賑わいなど、道路に対する多様なニーズに対応した、新しい道路空間の形成が可能

③都市・地域総合交通戦略の策定とそれに基づく事業推進



交通結節点

- ◇過度な車利用を抑制し、公共交通の支援を積極的に推進
- ◇歩行者、自転車利用の促進により戦略的に都市の交通を円滑化

背景・課題

①拡散した都市を放置した際の都市交通の問題

超高齢

拡散

環境

コスト

- 少子・超高齢社会進展は都市内の交通弱者を増大
- 都市機能の拡散・立地は中心市街地を一層衰退
- 都市内移動に伴う渋滞はCO2排出量を増加
- 拡散した都市機能を維持するコストが増大

(1)都市交通の問題は、街の質低下の大きな要因

(2)過度な車利用は、地域の足を衰退させる原因

(例) 衰退した国内路面電車（営業延長）

・昭和7年 約1,480km → 平成17年 約210km

→共通認識、目標のもとでの関係者の連携必須

②コンパクトな街づくりには適正な交通の分担が必要

(1)これまで都市交通支援は利用機関別に実施

：自転車走行空間の現状（整備率）

・日本約0.2% ⇔ オランダ8.6%

(2)適正な交通分担への誘導に対する支援不足

→多岐にわたる問題に対し各支援施策を統合的に利用できる施策体系の必要性

施策のポイント・効果

①関係者と連携した公共交通の整備促進・利便性向上

(1)多様な担い手の参画のもと

市民

国

地方公共団体

警察

事業者等

地元団体等

都市・地域総合交通戦略策定調査（地方公共団体）を实践(H18～)

(2)都市交通の目標を定め都市・地域総合交通戦略を策定した都市に対して、歩行者、自転車、公共交通、交通結節点等の施策を一括して評価し、優先採択等により総合的に支援

→歩行者・自転車を優先すべき地区について、交通結節点からの歩行・自転車道の面的拡がりを考慮し事業を実施

→整備にあたっては、交通状況を踏まえ、既存道路空間を有効利用し空間を再配分

②都市交通円滑化に向けた戦略的な取組み

○軌道系公共交通：概ね10都市に導入

○バス走行円滑化：バス専用レーン・バスベイの整備促進

○交通結節点強化：徒歩、自転車、公共交通のつなぎの効率化を重視し整備促進

○自動二輪駐車場：自動二輪駐輪場整備に間接補助

○歩行者・自転車：地域の特性に応じ専用道等を整備

徒歩・自転車・公共交通の適正分担による都市交通の円滑化が不可欠

④既存ストックの有効活用

～出入口の増設、既存道路の改良再生～

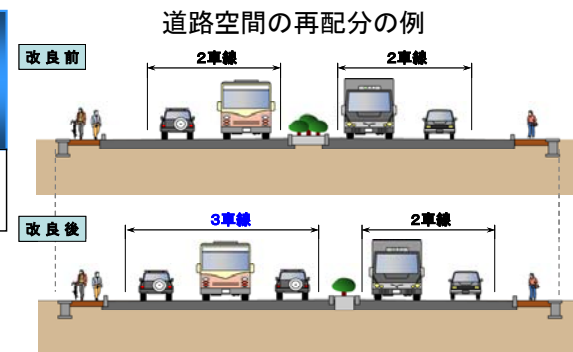
- ◇ 弾力的な料金施策の推進
- ◇ 追加IC（スマートIC等）や緊急出入口を増設
- ◇ 既存道路の部分的な改良により交通課題を解消

背景・課題

- ①本来、高速道路を利用すべき車が高速道路を活用しない
(1)日本の平均IC間隔は約10kmで、欧米諸国(4～5km)の約2倍
(2)高速道路が通過する市町村のうち、約3割(196市町村)にICがない
(3)高速道路と主要道が交差する444箇所にICがない
→有料道路と周辺の一般道路の需要バランスの調整が必要
- ②既存ストックのネットワーク機能を有効活用して災害後の対応力を高めることが必要
→災害復旧等を速やかに行える高速道路の有効活用
- ③既存道路の「改良再生」により、価値を高めることが必要

施策のポイント・効果

- ①弾力的な料金施策の推進
利用者の様々なニーズに対応し、渋滞対策や沿道環境対策として、弾力的な料金施策を推進
- ②追加IC(スマートIC等)の増設
高速道路と主要道が交差する箇所、SA/PAに新たなICを設置
- ③緊急出入口の活用による災害救援活動等の支援
- ④ITSを活用した新たなサービス推進
安全走行支援の推進・ETCの民間利用の促進
- ⑤既存道路の部分的な改良により交通課題を解消
(既存の道路空間の再配分による車線数の見直しや歩行者・自転車の空間確保、荷さばきスペースの確保等)



既存の道路幅員内で、渋滞が著しい方向を3車線に改良→3,000m以上あった渋滞が350mに



救急車退出路

(青森自動車道; H16.10.14供用)

既存道路の有効活用や災害対策機能の向上、地域経済の活性化

⑤災害時の道路ネットワーク全体の危機管理体制づくり

～ 避難・救援活動を支える高速道路へ ～

- ◇ ネットワーク全体からみたハード対策、ソフト対策の強化
- ◇ 緊急出入口の有効活用など高速道路をフル活用



背景・課題

① 集中豪雨、台風、首都直下地震等の大規模地震への対策が急務

しかし、

・豪雨等の対策は約3割、橋梁耐震補強は約6割の進捗

→ 斜面对策及び耐震対策等ハード対策と情報共有の仕組みや危機管理体制の強化などのソフト両面の対策が必要



② 既存ストックのネットワーク機能を有効活用して災害後の対応力を高めることが必要

→ 特に災害復旧等を速やかに行える高速道路の有効活用

施策のポイント・効果

①-1 戦略的なハード対策

- ・豪雨・豪雪対策（防災点検のフォローアップを踏まえ対策の実施等）
- ・地震・津波対策（橋梁耐震補強、避難路等の確保等）

①-2 ソフト対策の強化

- ・災害時の情報共有の強化（豪雪時の情報連絡本部の設置など）
- ・通行規制開始・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の確保
- ・地方公共団体への支援体制の充実（資機材の貸与、被災調査の人的支援など）

豪雪時の「情報連絡本部」



大雪警報発令時には関係機関が参集し情報を共有化

ハード対策に加え、ソフト面を強化し、災害時でもネットワークとして機能が途絶しない道路の確保

② 緊急出入口の有効活用など避難・救援活動に高速道路をフル活用

- ・既存の緊急出入口の有効活用と更なる整備（医療施設等との連携）

避難、救援、復旧活動の効率化・迅速化

⑥安心して子育てのできる歩行空間ネットワークの形成

～車優先から人優先の道路空間の形成へ～

- ◇ 通学路を主とした歩道等の整備推進
- ◇ 用地取得困難等地区での対策を検討
- ◇ バリアフリー化の推進に向けて、新法に基づいた重点的な整備を実施



背景・課題

○安全・安心な歩行空間が十分確保されていない

①学童の通行量の多い(100人/日以上)道路においても歩道等の整備率は約46%と道半ば

②歩行中・自転車乗用中の死者数が全交通事故死者数の約4割を占める。

③交通バリアフリー法における重点整備地区内の特定経路におけるバリアフリー化率は約4割と道半ば

→連続的に整備のされていない歩道が存在するなど、ネットワークとしての歩道整備が必要

→人家連担地における用地取得が困難であるため、有効な対策立案が必要

施策のポイント・効果

①通学路を主とした歩道等の整備を着実に推進し、安全・安心な歩行空間ネットワークを整備

②用地取得困難等地区での対策を検討

→歩道等についてカラー舗装や防護柵の設置など、簡易な方法による整備により、歩行者の安全を確保

③バリアフリー化の推進に向けて新法に基づいた重点的な整備を実施



・学童の通行量が多く(100人/日)、かつ自動車交通量の多い(500台/日以上)箇所における通学路未整備箇所について、簡易な方法も含め全解消

・生活関連経路のバリアフリー化を概成(目標H22)

⑦戦略的な道路管理手法の確立

～急速な道路ストックの高齢化に対応する維持修繕～

- ◇ 既存の道路ストックの状況（健全度）の把握
- ◇ 実情を踏まえた戦略的な管理手法の導入



背景・課題

- ①道路ストックが急速に高齢化し、今後必要となる予算が増大する可能性
→現状及び今後の見通しを踏まえた計画的な管理を進めることが必要
- ②しかしながら、特に地方管理の道路を中心に道路ストックの健全度が十分に把握されていない
→適切に現状を把握することが不可欠
- ③道路ストックはメンテナンス次第。例えば橋梁は適切なメンテナンスで100年は使用可能
→適時適切な修繕（予防保全）により道路施設の延命化が可能
- ④予算や人員など益々厳しくなる中で、増大するストックを適切に管理できなくなる恐れ
→効率的な点検・管理体制の確立が必要
→特に日常管理については引き続き効率化を進めることが必要
→橋梁、舗装等について適切な管理水準の設定の検討が必要
→地方自治体への管理についての技術的な支援が必要
→効率的な管理を行うための技術開発の推進が必要

施策のポイント・効果

- ①既存の道路ストックの健全度の把握
地方公共団体管理道路を中心に、将来の計画的な管理に必要な道路ストックの健全度を早急に把握
- ②実情を踏まえた戦略的な管理手法の導入
 - (1)適切な管理水準の設定
・厳しい自然・交通条件を踏まえた適切な道路管理手法の検討
 - (2)効率的な道路管理の執行
・予防保全の実施や橋梁の延命化による経済的な道路管理を図る。
・日常管理について利用者の理解を得つつ効率化を図る。
 - (3)効率的な管理に向けた技術開発の推進
・修繕・点検・モニタリングのための技術開発 など
 - (4)技術支援の充実
・地方公共団体への点検手法の提供など
- ③地方の老朽化するストックの延命化等の支援



予防保全の実施や橋梁の延命化による効率的な道路管理