

20道建第117号

平成20年10月20日

国土交通省 道路局長 殿

愛知県知事

神 田 真 秋



今後の道路行政についての意見・提案の提出について（回答）

平成20年9月19日付け国道企第37号で依頼のありましたこのことについて、別紙のとおり回答します。

担 当 建設部道路建設課企画・橋梁グループ

電 話 052-954-6541

道路行政全般について改善すべき点、要望や提案

わが国は今、時代の大きな転換期にあり、産業の急速なグローバル化、人口減少・超高齢化社会の到来など、かつて経験したことのない課題に直面している。愛知県としてはこのような社会情勢の中、持続的な経済成長を維持し、県民が安心して安全に生活できる地域づくりを進めていくことが重要であると考えている。このため、様々な社会基盤の整備が必要であるが、なかでも最も基本的な社会基盤である道路の効果的かつ効率的な整備が不可欠である。

特に、日本で一番元気と言われる愛知県が、国際競争力を高め日本を引き続き牽引していくためには、国と地方の役割を明確にした上で、それぞれが効率的に物流などを担う道路ネットワークの整備とさらなる充実に向けた取り組みを推進していく必要がある。

一方で、橋梁など、高度成長期に造られた多くの道路施設が更新時期を迎え、その適正な管理は重要な課題となっている。

こうした課題に対応するためには、道路財源の充実強化が重要であり、また、地域の実情に合った整備効果の把握や既存ストックの有効活用など選択と集中の観点から、効率的な道路整備や維持管理を適切に進めていく必要があると考える。

これらを踏まえ、以下の点を提案・要望する。

1. 道路整備に関する財源の確保

政府は、道路特定財源制度は、本年の税制抜本改革時に廃止し、来年度から一般財源化するとしたところであるが、本県における道路整備予算は、道路特定財源の約2倍に当たる一般財源を投入して、道路の整備および維持管理を実施している。

本県では、広域ネットワークの形成、渋滞緩和、交通事故削減、山間部の道路整備促進など様々な課題を抱えており、また、道路整備に対する市町村のニーズも非常に高いことから、今後も計画的かつ効果的に整備を進めていく必要がある。道路特定財源の一般財源化に当たっては、必要とされる道路整備が計画的に進められるよう確実な予算措置を講じるとともに、地方の道路整備財源の充実強化を図ること。

2. 国が取り組むべき道路の整備促進

現在、国・都道府県それぞれが担うべき役割を適切に果たし、行政の重複が解消できるよう、国から地方への権限移譲が進められている。国は、全国的な交通ネットワークの形成を図る路線を担うこととなっており、全国的にみて極めて重要な位置づけである第一種空港やスーパー中枢港湾と高規格幹線道路とを結ぶような道路については、国と地方の役割分担の観点から、国が責任をもって整備・管理を進めていくべきと考える。

県内では、地域高規格道路の西知多道路、一宮西港道路などが該当しており、これらの路線については、速やかに国を事業主体として位置づけ、整備促進を図っていただきたい。

また、国土開発幹線自動車道の基本計画路線である名古屋環状2号線西南部・南部区間については、一刻も早い整備を進めるために、国において、弾力的に国幹会議を開催し、整備計画に格上げをし事業着手を図っていただきたい。

3. 高速道路利用促進に向けた柔軟で弾力的な施策の推進

「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律」の施行により、高速道路料金引下げやスマート・インターチェンジの設置を促進する制度が設立されたところであるが、物流コストの低減、交通混雑緩和、沿道環境対策など地域の課題解決を図るため、高速道路料金の大幅な値下げや、スマート・インターチェンジの整備促進など、さらなる高速道路利用促進に向けた施策の推進が必要である。

また、高速ネットワークの一翼を担う地方道路公社の道路についても、利用者の負担の軽減が図られるような国の総合的な施策が必要である。

4. 地域高規格道路の見直しについて

地域高規格道路は、一般的に大規模であり、計画立案から完成まで非常に長期にわたる事業が数少なくない。

一方、わが国は、本格的な人口減少社会を迎えようとしており、現在整備の見通しが不透明な路線は、果たして整備効果が発揮されるかが疑問である。

こうしたことから、最新の需要推計を基に、整備効果や波及的影響などを改めて検証し、候補路線を始めとした地域高規格道路を見直す必要がある。

5. 地方道路公社のETC導入促進に対する国の支援

地方道路公社によるETC設備の導入は、初期投資が多額であることに加え、継続的なシステム改良に伴う費用や通行料の金額の多寡に関わらず通行台数比で負担が求められる運営経費等、維持管理経費も多額であり、低額な料金設定が多い地方道路公社においては経営を圧迫する要因の一つとなっている。

こうしたことから、地方道路公社の健全な財政運営の確保並びにETCの積極的な活用を図るためには、ETCの新規導入及び維持管理経費に対する新たな国の助成制度の創設、並びに、全国的にETCの運営を主導しているNEXCOに対して費用負担のあり方等について適切な指導が必要である。

6. 道路事業の評価手法の充実

現在の道路事業評価手法は、走行時間や走行経費、交通事故の減少といった自動車交通量に起因する効果を金銭価値化することで、事業の投資効果を評価している。

道路には道路交通の円滑化以外にも様々な役割や機能があり、その効果を適切に評価するためには、自動車交通量に起因する効果だけでなく、山間部の道路整備による緊急時の代替性や安心感、歩道設置や景観整備など車線増の伴わない事業による沿線住民や利用者の満足度など、質の向上に対する効果を評価する必要がある。

こうしたことから、様々な効果に対する客観的な評価手法に見直す必要がある。

愛知県の現状と課題

○現 状

＜産業・経済＞

- ・30年連続製造品出荷額日本一であり、自動車関連産業を始めとしたモノづくりの集積地である。
- ・農業産出額は全国6位であり、バランスのとれた、力強い産業構造が特色である。
- ・県内の広い範囲で、生産活動、物資流動が発生しており、物流のほとんどは、自動車を利用する。

＜交通特性＞

- ・自動車保有台数は、長期的に増加傾向にあり、全国で最も多い。
- ・世帯当たりの保有台数も、1.79台と全国平均(1.60台)を上回っている。
- ・輸送機関の内、県内移動に自動車を利用する割合は、81.5%となっており、東京都の31.0%や大阪府の52.1%と比較して自動車依存度が極めて高い。
- ・人口あたりの運転免許取得率は、77.1%と全国よりも高い。
- ・渋滞損失時間は、全国ワースト3位である。
- ・交通事故死者数は、平成17年以降3年連続で全国ワースト1位を記録している。

＜人口の動向＞

- ・本県の人口は、738万7160人で、東京、神奈川、大阪に次いで全国第4位である。
- ・人口増減は、全国が低下傾向にある中、本県は高い水準（全国2位）で推移しており、今後も増加傾向にある。
- ・社会増減（転入者数－転出者数）は、近年、増加傾向で推移している。活発な産業経済活動に支えられ、国外及び県外から、相当数の転入増がある。

＜県内の道路整備状況＞

- ・本県における道路の改良率は、78.0%であり、全国平均より上回るが、整備率は48.5%と全国平均を下回っている。
- ・特に自動車利用割合が高い三河山間地域は、改良率が48.8%と低い水準にある。
- ・県管理道路4,700Kmのうち、歩道整備率は54%、通学路は300kmが未整備である。

○課 題

＜ネットワーク形成の充実＞

- ・我が国の発展をリードする国際交流圏域を目指し、本県が引き続き日本を牽引する重要な役割を担うためには、産業・経済を支え、世界と直結する広域交通基盤の一層の充実とそのネットワーク化を図っていくことが重要な課題である。

＜交通事故＞

- ・増加が続いていた死傷者数は、近年、歯止めをかけつつあるが、依然県民の100人に1人が死傷し、交通戦争時代に匹敵する過去最悪の状況が続いている。
- ・県民意向調査でも、「交通事故の削減」が最も優先すべき施策とされ、安全・安心な道路交通環境の整備が喫緊の課題となっている。

＜防災機能の強化＞

- ・本県は、発生が懸念されている東海地震や東南海・南海地震の対策強化地域または対策推進地域に指定されており、危険箇所の解消や橋梁の耐震化などの防災対策の強化が急務である。

＜渋滞損失＞

- ・県内の渋滞発生箇所は、都市部や幹線道路上に集中しており、経済活動の停滞、環境負荷の増大、医療施設への緊急移送の妨げとなっている。

＜山間部の道路整備＞

- ・道路の改良率が低い水準にある三河山間地域は、産科医療機関がない地域でもあることから、救急時の対応のためにも道路整備は喫緊の課題である。

＜道路施設の高齢化＞

- ・県が管理する50歳以上の橋梁は20年後に3.5倍になるなど、道路施設は急速に高齢化を迎えており、適切な維持管理のために、長寿命化や維持管理コストの縮減が不可欠である。

愛知県の現状と課題を踏まえて、この地域づくりを実現するために、下記の重点施策を軸に道路整備を進めている。

重点施策

1: 陸海空の交流基盤の連携をさらに強化する道路ネットワークの形成

空港・港湾といった国際交流・物流拠点の機能を十分発揮させ、活発な経済活動を維持していくため、新東名・名神高速道路、名古屋環状2号線、名豊道路など広域圏が一体となる道路ネットワークの早期形成を図る。

特に、国際的な物流拠点となる中部国際空港やスーパー中核港湾名古屋港並びに重要港湾三河港や衣浦港へのアクセス性を高める道路は極めて重要であり、整備が急務である。

2: 交通安全対策の推進

自動車交通に大きく依存し、危機的な交通事故状況が続く本県では、交通安全対策の推進は県民の悲願となっている。

このため、歩道整備や交差点改良などの交通安全施設の整備を強力に推進するとともに、事故集中箇所に対し緊急的な事故削減対策を講じ、安全な道路交通環境を整備する。

また、高齢化社会への対応や美しい都市景観の形成などの課題に対しても、バリアフリー化や無電柱化など、多角的に施策を展開し、誰もが安心・快適に利用できる道路環境の整備を目指す。

3: 災害に強い道路整備

東海・東南海地震や風水害などによる自然災害に備えるためには、社会基盤の整備や機能の強化、リダンダンシーの確保など、安心・安全の確立に向けた基盤強化が重要である。地域の防災力の向上に資する緊急輸送道路の整備、危険箇所の解消、橋梁の耐震化などのより一層の推進が切望されている。

4: 都市部の渋滞緩和を図り、環境改善・地球温暖化防止に資する道路整備

多くの交通が集中する踏切や交差点などボトルネックとなる箇所の渋滞解消は、自動車交通に起因するNO_x、CO₂等の排出ガスを軽減することができ、環境改善・地球温暖化防止に大きな役割を果たす。このため、都心部を迂回する環状道路やバイパスの整備促進、並びに、踏切や交差点の立体化および連続立体交差事業の拡大等の渋滞対策を積極的に推進していく。

5: 三河山間地域における命や生活を支える道路整備

三河山間部では、人口減少や産業の衰退などにより、地域社会の維持が困難になり、地域活力のアンバランスが一層拡大しつつある。このため、医療施設への安全・安心な連絡のみならず、観光による交流人口の拡大や地域外からの定住者の確保を進めるために、山間地域の道路整備の促進を図る。

6: 高齢化する道路施設の長寿命化の推進

地域にとって道路はなくてはならない社会資本であり、既存ストックを有効活用する視点が重要である。また、既存施設が急速に高齢化していくなかで、今後も継続して適切な維持管理を行うことが求められている。このため、予防保全的な補修に移行し、橋梁及び舗装の長寿命化、架け替え時期の平準化を進め、中長期的な視点から補修・更新費用の縮減を目指す。

様式④目次

重点施策	代表事例		重点施策	代表事例	
1：陸海空の交流基盤の連携をさらに強化する道路ネットワークの形成	○新東名高速道路		3：災害に強い道路整備	○危険箇所の解消（(国) 301号、(国) 473号、(国) 420号、(主) 設楽根羽線）	
	○名古屋環状2号線（東部・東南部、西南部・南部区間）			○橋梁の耐震補強（(主) 豊橋渥美線：三河港大橋線 他）	
	○名豊道路			○安城南明治第一土地区画整理事業	
	○西知多道路		○(国) 247号・(主) 半田常滑線・(主) 半田南知多線		
	○新東名高速道路へのアクセス		○(国) 247号中央バイパス		
2：交通安全対策の推進	○交通安全対策	○新・事故危険箇所	4：都市部の渋滞緩和を図り、環境改善・地球温暖化防止に資する道路整備	○(国) 248号（豊田南拡幅事業）	
		○新あんしん歩行エリア		○(主) 東三河環状線	
		○速攻対策 ～より機動的に		○(都) 衣浦岡崎線	
		○抜本対策 ～より広範に		○(都) 豊田則定線	
		○事故対策のPDCAマネジメント		○東海連続立体交差事業	
		○県民参加による交通安全総点検		○沿道環境改善事業の推進（(国) 248号岡崎市、(国) 23号蒲郡市）	
	○交通弱者対策	○バリアフリー対策		5：三河山間地域における命や生活を支える道路整備	○(国) 473号設楽バイパス
		○通学路対策			○(国) 151号三輪バイパス
	○その他特定テーマ	○無電柱化対策	○(一) 振草三河川合停車場線		
		○自転車利用空間の整備	6：高齢化する道路施設の長寿命化の推進	○橋梁長寿命化修繕計画の策定	
		○緊急踏切対策		○橋梁の再塗装（(国) 248号葵大橋 他）	
		○歩道ネットワーク接続対策		○舗装補修	

今後の道路行政について意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他																									
①陸海空の交流基盤の連携をさらに強化する道路ネットワークの形成	新東名高速道路	(事業概要) 新名神とともに国土の新たな大動脈となる高規格幹線道路。 平成26年度完成を目標に、中日本高速道路(株)により事業中。 東海 IC～静岡県境 L=約83km(事業中区間 豊田東 JCT～静岡県境 L=約53km) (期待する効果や評価等) ・東名高速道路の渋滞緩和→交通事故削減、CO₂削減、定時制の確保 ・東海地震等災害時の代替機能確保 ・大都市圏の連携強化 ・中部国際空港、名古屋港という国際物流拠点へのアクセス強化 ・新東名沿線の地域活性化(産業立地、観光振興)																										
渋滞回数経年変化 <table><thead><tr><th>区間</th><th>2004年</th><th>2005年</th><th>2006年</th><th>2007年</th></tr></thead><tbody><tr><td>岡崎～豊田(上)</td><td>17</td><td>84</td><td>185</td><td>259</td></tr><tr><td>岡崎～豊田(下)</td><td>14</td><td>132</td><td>208</td><td>203</td></tr><tr><td>音羽蒲郡～岡崎(下)</td><td>10</td><td>18</td><td>22</td><td>17</td></tr><tr><td>音羽蒲郡～岡崎(上)</td><td>40</td><td>45</td><td>74</td><td>118</td></tr></tbody></table> 新東名・新名神 東名・名神・中国道 神戸～豊田 201km 40分 2時間00分 短縮 豊田～海老名 258km 20分 2時間40分 短縮 神戸～海老名 459km 60分 4時間40分 短縮 東名・名神・中国道 242km 2時間40分 豊田～海老名 270km 3時間00分 神戸～海老名 512km 5時間40分 渋滞箇所 東海地震				区間	2004年	2005年	2006年	2007年	岡崎～豊田(上)	17	84	185	259	岡崎～豊田(下)	14	132	208	203	音羽蒲郡～岡崎(下)	10	18	22	17	音羽蒲郡～岡崎(上)	40	45	74	118
区間	2004年	2005年	2006年	2007年																								
岡崎～豊田(上)	17	84	185	259																								
岡崎～豊田(下)	14	132	208	203																								
音羽蒲郡～岡崎(下)	10	18	22	17																								
音羽蒲郡～岡崎(上)	40	45	74	118																								

今後の道路行政について意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
①陸海空の交流基盤の連携を強化する道路ネットワークの形成 	名古屋環状2号線(東部・東南部、西南部・南部区間)	(事業概要) 名古屋都市圏の骨格を形成する環状の高規格幹線道路。平成22年度完成を目標に、中日本高速道路(株)により東部・東南部区間の整備が進められており、これにより伊勢湾岸自動車道と接続。残る西南部・南部区間により環状道路が完成する。総延長66.2kmの内、約42kmが供用済み。 (期待する効果や評価等) ・名古屋市内の通過交通の削減 →渋滞緩和、交通事故削減、CO₂削減、所要時間削減 ・名古屋市周辺における南北交通軸の強化 ・中部国際空港、名古屋港という国際物流拠点へのアクセス強化 ・名古屋港のスーパー中枢港湾整備と連携した地域産業活性化	

今後の道路行政について意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
①陸海空の交流基盤の連携を強化する道路ネットワークの形成	名豊道路	(事業概要) 名古屋市～ 豊橋市 L=約 73km 国道 23 号の知立、岡崎、蒲郡、豊橋、豊橋東の 5 つのバイパスとして整備されている。 供用延長(暫定 2 車区間を含む):約 47 km (期待する効果や評価等) - 沿線各地域間の所要時間が大幅に短縮され、地域交流の活発化や日常生活圏が拡大 - 国際物流拠点である三河港のアクセス性を大きく向上することを始め、名古屋港、衣浦港、中部国際空港等へのアクセス道路として物流を支援 - 国道 1 号の渋滞を緩和	

■ 国道 1 号の渋滞緩和効果

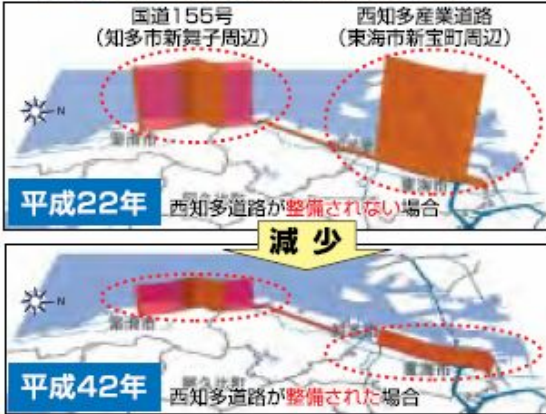


■ 時間短縮効果



今後の道路行政について意見・提案

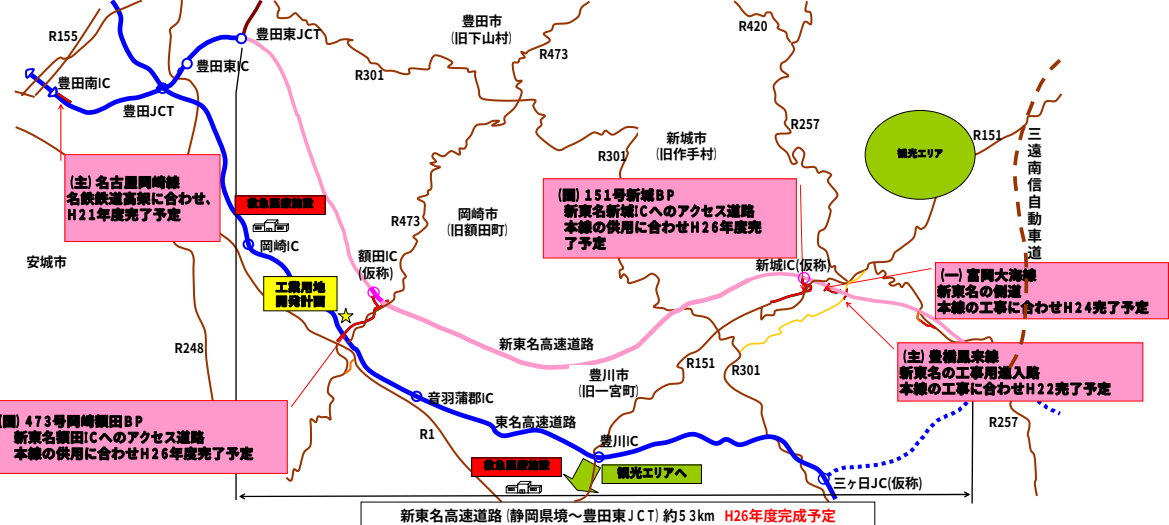
③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
①陸海空の交流基盤の連携をさらに強化する道路ネットワークの形成	西知多道路	○期待する効果や評価等 (事業概要) 東海市～常滑市 L=約 20km H16.3 地域高規格道路調査区間に全線が指定される。 (期待する効果や評価等) ・ 知多北部地域、特に現道の西知多産業道路、国道155号等の交通渋滞が大幅に緩和 ・ 中部国際空港へのアクセス道路充実による国際競争力の強化及び代替性の確保、定時性・信頼性の充実、知多北部地域の安全、安心の向上 ・ 全国的な広域幹線道路網と知多地域および中部国際空港が接続されることにより、広域的な物流機能が向上 ■国道155号等における将来の渋滞予測 (赤い部分の大きさが、交通渋滞の大きさを表しています)  平成22年 西知多道路が整備されない場合 平成42年 西知多道路が整備された場合	○その他 ■代替路の確保  ■空港および知多地域の広域連携強化 

今後の道路行政について意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

愛知県

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
①陸海空の交流基盤の連携をさらに強化する道路ネットワークの整備	(新東名高速道路へのアクセス) ・(国) 473号岡崎額田 BP ・(国) 151号新城 BP ・(主) 名古屋岡崎線 ・(主) 豊橋鳳来線 ・(一) 富岡大海線	・平成26年度に完成を迎える新東名へのアクセス道路の整備 ・交通結節点となるインターへのアクセス道路を整備することにより、円滑な物流活動、産業立地の促進、観光地や医療施設へのアクセス向上など各地域の活性化が期待される。 	

今後の道路行政について意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

愛知県

②交通安全対策の推進

(1) 交通事故対策

[全国施策]

①新・事故危険箇所

②新あんしん歩行エリア

[県独自の強化策]

③速効対策

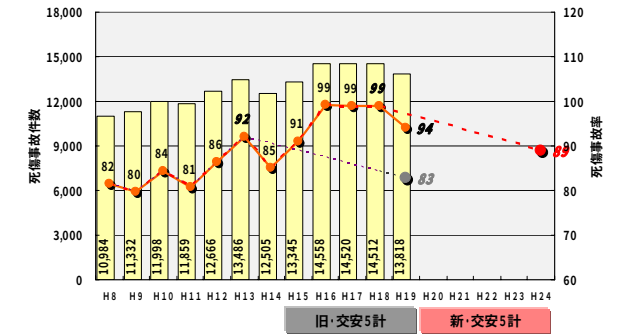
～より機動的に

④抜本対策

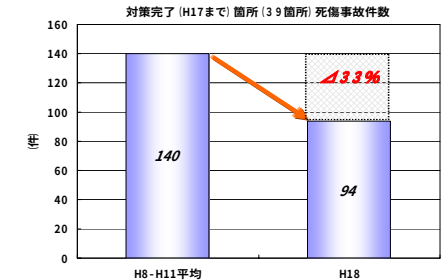
～より広範に

- ・ 県警・国・市町村等と連携し、事故削減対策を集中的に投入
 - ・ 新交安5計では、全国施策のほか、県独自の強化対策を実施
- 効果・目標**
- 知事マニフェスト「H22 迄に事故死者数 290 人以下」を確実に達成
 - H17以降3年連続で続く「事故死者数・全国ワーストの早期脱却」
 - 今後5年間で「県管理幹線道路の死傷事故率を1割削減
(H18=99 件/億台キロ→H24=89 件/億台キロ)
 - 「県管理道路116箇所」を5年で対策完了、死傷事故を3割削減
(旧5計・88 箇所から大幅に拡充、H20から実施移行)
 - ・ 近年、死傷事故が多発・集中し、「死亡事故が再起する可能性が高い箇所」「死傷事故が急増するなど緊急対策が必要な箇所」を抽出
 - 「19地区」を5年で完了、地区内の歩行者・自転車事故を2割削減
 - ・ 近年、歩行者・自転車事故、生活道路の事故が多発する地区を抽出
 - ・ 県警・市町村とゾーン・生活道路・幹線道への対策を総合的に実施
 - 「新たな事故多発交差点」を単年度で対策、死傷事故を3割削減
 - ・ 毎年、交通の変化等により生じる「新たな事故多発交差点」を抽出
 - ・ 現道内で、右折ポケットやカラー舗装などの速攻対策を実施
 - ・ H19実施＝H17多発・22箇所、H20実施＝H18多発・23箇所
 - 抜本的な施設整備に速攻対策を加え、「レッドゾーンを5年・イエローゾーンを長期10年」を目標に幹線道路上の危険箇所を解消
 - ・ 事故集中箇所(死傷事故率が幹線平均の2倍以上＝イエローゾーン、5倍以上＝レッドゾーン)を抽出
 - ・ 計画的な交差点改良や歩道設置などの抜本対策を重点的に実施

○死傷事故件数と死傷事故率の推移と新交安5計の削減目標



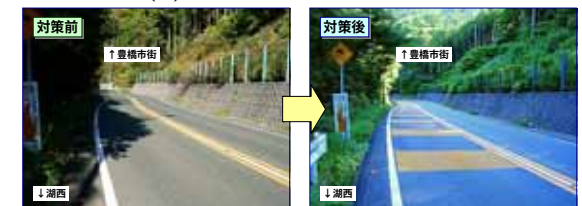
○旧事故危険箇所の死傷事故削減効果 (H17迄完了の39箇所)



○交差点対策 (一)半田環状線(河峰2交差点)の右折ポケット



○単路対策 (主)豊橋大知波線(多米峠)の減速



〔事故対策の
PDCA マネジメント〕

- 委員会による一貫したPDCAマネジメントにより着実に事故を削減
 - ・事故対策は、科学的に原因究明や工法選定を進めることが不可欠
 - ・実施過程で、即時効果検証を行い、危険な交通流を着実に改善することが、大きな事故削減効果に繋がる
 - ・新5計では、以下の取組みを強化、スパイラルアップを図る
 - <対策の標準化>
 - ・事故類型毎に適用する工法を標準化
 - ・国と連携し危険箇所対策の統一。利用者の認識しやすさを改善
 - <即時的な効果検証>
 - ・対策前後の交通挙動測定により即時改善効果を検証
 - ・標準化した工法はアイマークレコーダにより認知度を検証

○本県の学識者・県警・国等で組織する委員会

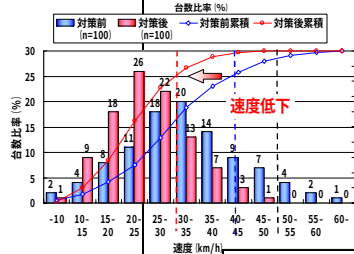
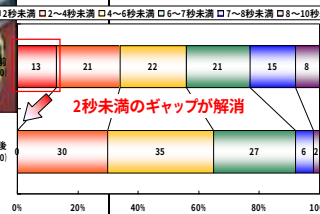


計画 Plan

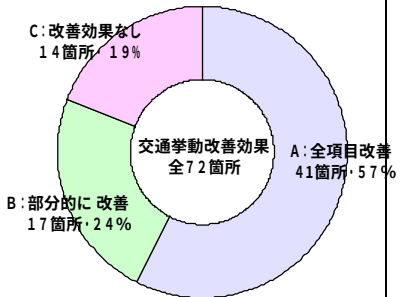
実施 Do

検証 Check

改善 Action



交通挙動改善が認められない場合は追加対策を実施



新たな試み～
〔県民参加による
交通安全総点検〕

- 「ドライバーや歩行者の立場」から、幹線道路の危険箇所を総点検
 - ・幹線道ヒヤリマップによる要注意箇所のPRや対策の実施に反映
 - ・初回は、新交安5計のパブリックコメントの一環として、新・事故危険箇所等道路管理者が講じる事故対策への意見聴取として実施
 - ・反響に応じて常設HPの開設等を検討

	交通挙動改善効果	死傷事故件数削減率
A ランク	全ての交通挙動を改善問題を解消	△49%
B ランク	改善効果は現れているが、一部の項目で効果が現れていない	△25%
C ランク	改善効果が表れていない	+24%

今後の道路行政について意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

②交通安全対策の推進

(2)交通弱者対策

⑤バリアフリー対策

⑥通学路対策

●今後5年で交通バリアフリー法の特定経路に生活関連施設を加えた103地区・239kmをバリアフリー化

<交通バリアフリー法の特定経路>

・H22までに特定旅客施設(88駅・79地区)周辺の特定経路(114km)の整備を完了

<新バリアフリー法対応の経路拡充>

・H24までに新バリアフリー法対応の239kmの整備を完了

・病院等生活関連施設を加味 237施設⇒638施設

・市街地内に新たな区域を設定 79地区⇒103地区

・特定経路を2倍に拡充 114km⇒239km

●身近な歩行空間の安全確保に向け通学路整備を促進

特に通学児童が多い幹線道路の危険通学路については、今後5年で緊急整備を概成

・県管理道路における危険通学路(通学学童数が40人以上の通学路)は363kmで約40kmが歩道未整備

・歩道設置(抜本対策)の促進と、カラー舗装による視覚分離(速効対策)などを加え、5年で緊急対策を概成

未整備区間

40km → 7km(H24)

整備率(簡易整備を含む)

89% → 98%(H24)

○バリアフリー計画

	旧計画(H15～H19)	新計画(H20～H24)		
	計画延長(km)	計画延長(km)	H20末整備延長(km)	H20末進捗率
国	0.7	5.5	2.2	40%
県	39.9	103.0	33.6	33%
市町村	73.7	130.7	59.0	45%
計	114.3	239.2	94.8	40%

※新計画は、以下を考慮し策定。(旧計画の延長含む)

・病院を始めとする生活関連施設を結び利便性の向上(新バリアフリー法反映)

・整備済路線と接続しネットワーク化の促進



[整備前]



[整備後]

(一)蒲郡碧南線(西尾市)

○抜本対策





○速効対策





③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

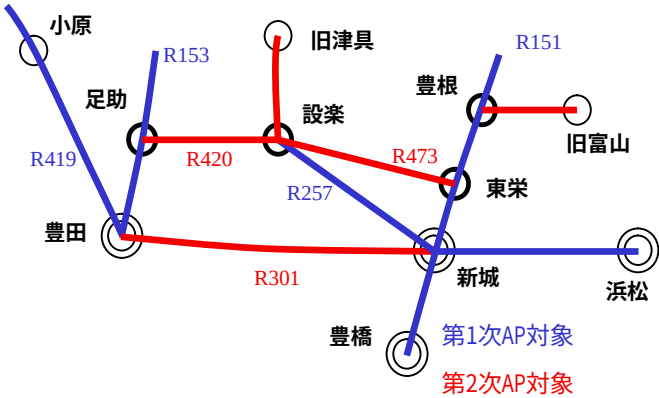
②交通安全対策の推進	(3)その他特定テーマ ⑦無電柱化対策 ⑧自転車利用空間の整備	●新たな無電柱化計画を策定し、街の顔となる道路の景観向上と安全確保のため対策を促進 ・ 景観の向上、歩行者・自転車の空間拡充、震災時のライフライン確保等の視点から無電柱化 ・ H16～20までの五箇年で国道248号を始め3.5kmの整備を完了 ・ 新たにH21から始まる次期5箇年計画を策定 ●大規模自転車道3路線に加え、一般道の危険箇所を中心に安全な自転車走行空間整備を推進 <モデル地区> ・ モデル地区（豊橋市、豊田市）で、歩道と物理的に分離した自転車道のネットワークを整備 <一般道への拡充> ・ 自転車と歩行者が錯綜する危険箇所を抽出 ・ 自転車通行帯の設置やカラー舗装による利用空間の明示などにより自転車利用空間を拡充	○電線共同溝整備 (一)高蔵寺停車場線(春日井市)  (国)259号(豊橋市) ○自転車通行帯整備 ▼車道・路肩利用(例) (整備前)  ▼自歩道利用(例) (整備後)  【危険箇所の錯綜状況】 (一)豊橋停車場線(豊橋モデル地区)  【整備済み】 (一)新一宮停車場線(一宮市)
-------------------	--	--	--

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

10

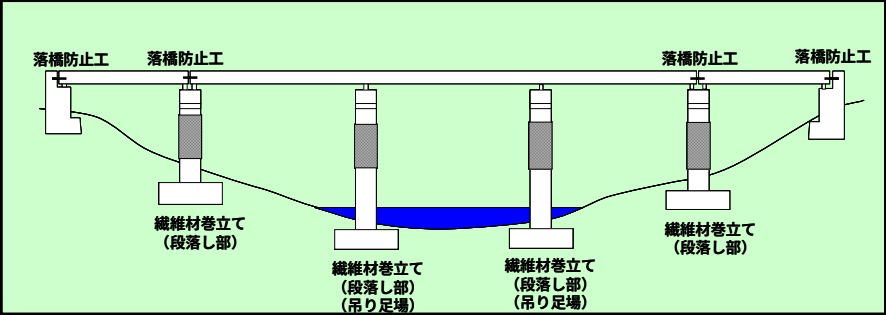
今後の道路行政について意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

③災害に強い道路整備	○危険箇所の解消 ・(国) 301号 豊田市 ・(国) 473号 東栄町 ・(国) 420号 設楽町 ・(主) 設楽根羽線	★事業概要と期待する効果 防災拠点を結ぶ緊急輸送道路において「第2次あいち地震対策アクションプラン」(H19～H26)に基づき、落石等危険箇所の対策を推進する。 このことにより地震・豪雨等の発生時において、災害を未然に防止するとともに、迅速な復旧を可能とすることで、早急な緊急輸送の確保を図る。	○ その他  
-------------------	---	--	---

今後の道路行政について意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

③災害に強い道路整備	○橋梁の耐震補強 ・(主)豊橋渥美線:三河港大橋 他	(事業の概要) ・昭和 55 年より古い基準で設計された複数径間の橋梁から優先的に対策することとしており、橋脚の補強や落橋防止構造の設置を実施する。  (期待する効果や評価等) ・地震の直接被害の軽減や緊急輸送道路の確保。地震に強いネットワークの構築が期待される。  【三河港大橋】 産業集積地である三河港周辺の物流強化により国際・地域競争力の向上を図る。 工事内容：落橋防止設置 橋脚補強	○その他 ＜橋脚補強の例＞   
-------------------	--	--	--

今後の道路行政について意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

愛知県

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
③災害に強い道路整備	○代表事例 [市街地整備] 安城南明治第一土地区画整理事業	★事業概要 施行者：安城市 面積：16.7ha 全体事業費：約235億円 施行期間：平成19年度～平成38年度 補助期間：平成16年度～平成36年度 ★期待する効果や評価等 本地区はJR安城駅の南側に隣接する中心市街地であるが、狭隘な道路、不整形な過小宅地、密集した木造老朽家屋、既存商店街の活力低下等により、「都市拠点」として十分な役割を果たしていない上に、災害に対して備えていない状況であり、早急な都市基盤整備が望まれる地域である。 本事業の施行により、根幹となる交通結節点機能を有する都市計画道路や生活道路などの都市基盤施設が整備され、商業地・宅地の利用増進、安全で安心な市街地の形成、駅前商店街の活性化が期待できる。 	

今後の道路行政について意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

愛知県

○その他

○重点事項

④都市部の渋滞緩和を図り、環境改善・地球温暖化防止に資する道路整備

○代表事例

- ・(国) 247号
- ・(主) 半田常滑線
- ・(主) 半田南知多線
- ・(国) 247号

○期待する効果や評価等

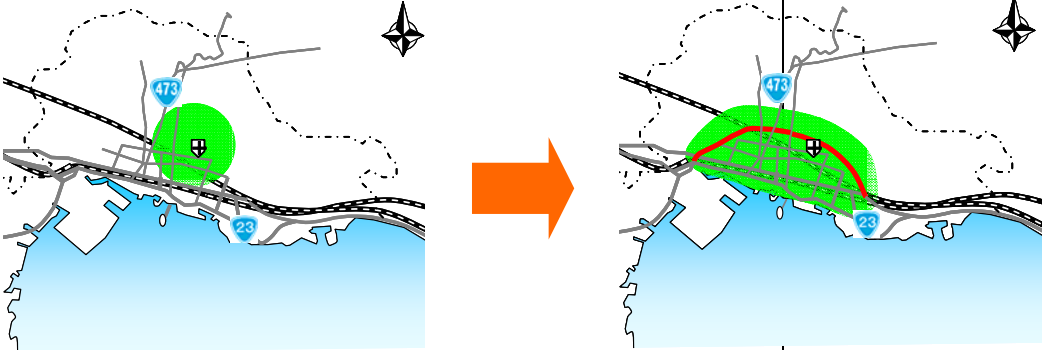
半田市は道路・鉄道の南北軸が近接していることに加え、東西軸がこれらと平面交差しているため、踏切遮断交通量が最多の住吉町1号踏切を始めとする3箇所の緊急対策踏切があり、これらの対策が強く求められている。国道247号成岩立体、(主)半田常滑線整備、(主)半田南知多線4車線化事業、国道247号碧南西尾拡幅を行うことにより東西を新たに結ぶネットワークを形成し、これにより半田市街地の踏切渋滞の緩和と西三河地域から中部国際空港へのアクセス性の向上を図り、知多、西三河両地域の発展に大きく寄与する。また、(主)半田常滑線、(主)半田南知多線の整備は武豊町に H22 にオープンする広域最終処分場への搬入ルートとなることにより、沿道環境の保全対策となる。



今後の道路行政について意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

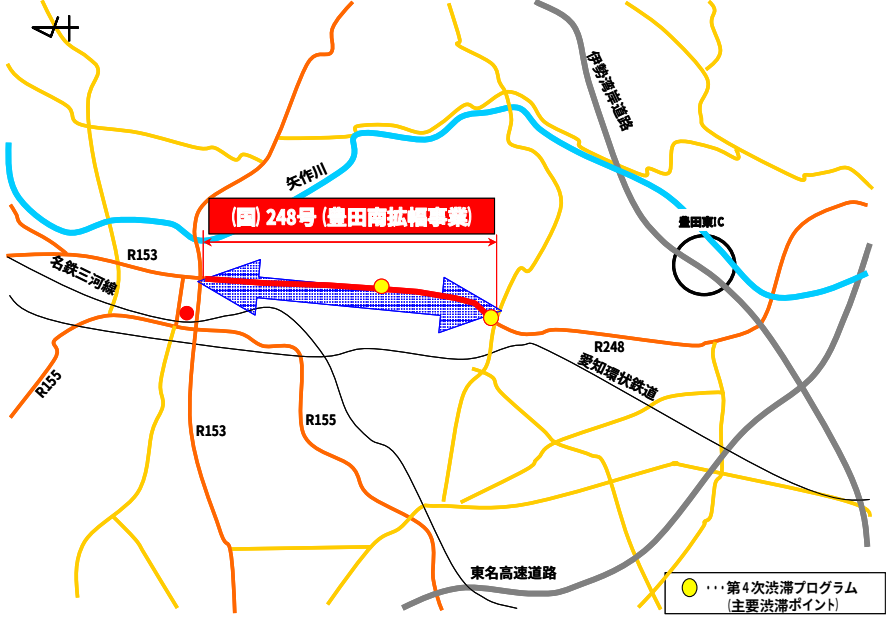
愛知県建設部(道路建設課)

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
④都市部の渋滞緩和を図り、環境改善・地球温暖化防止に資する道路整備	(環状道路の整備促進) ・(国)247号 中央バイパス	・蒲郡市中心市街部の交通渋滞の緩和を目的とする道路整備 ・蒲郡市の市街地を環状に迂回する(国)247号中央バイパスを整備することで広域交通を郊外へ誘導し、市の中心部における慢性的な渋滞緩和を図り、蒲郡市民病院へのアクセス時間短縮されるなどの効果が期待されている。 蒲郡市民病院への4分以内^(※)到達圏内の变化 (※)呼吸停止の場合、蘇生率50%以上が確保できる時間です。 整備前 ➡ 整備後  凡例 市民病院からの4分以内到達圏内	

今後の道路行政について意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

愛知県

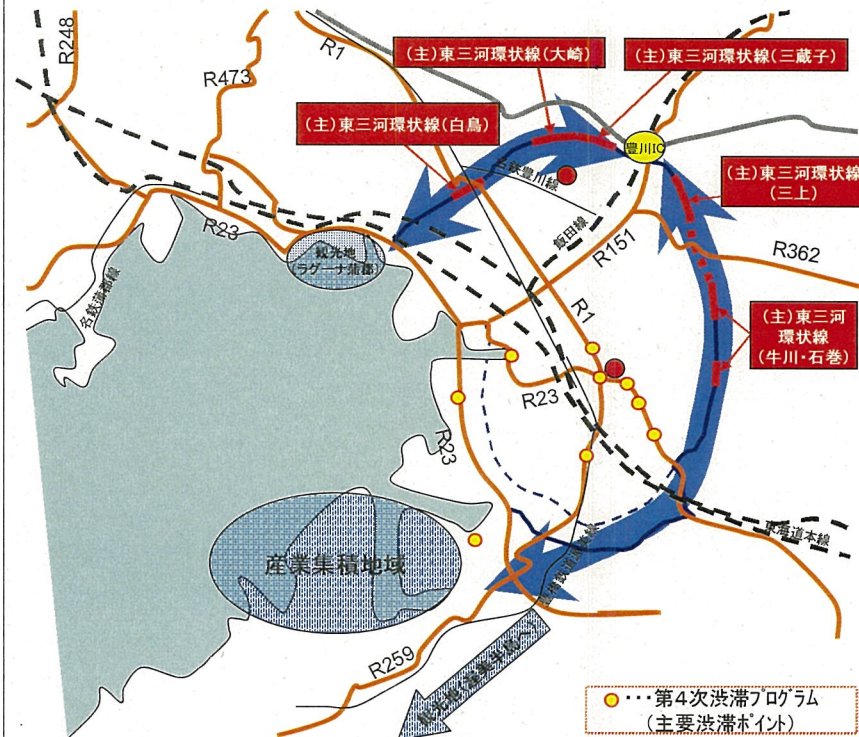
○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
都市部の渋滞緩和を図り、環境改善・地球温暖化防止に資する道路整備 (環状道路の整備促進)	・(国)248号(豊田南拡幅事業)	・豊田市街地の交通渋滞の緩和を目的とする道路整備 ・(国)248号(豊田南拡幅事業)で整備することにより、西三河地域の中心都市である豊田市中心部の渋滞緩和が図られ、また、第二東名豊田東ICへのアクセスが向上されることにより、地域の活性化や物流の効率化が期待される。 	

今後の道路行政について意見・提案

愛知県

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
④都市部の渋滞緩和を図り、環境改善・地球温暖化防止に資する道路整備	〔環状道路の整備促進〕 ・(主)東三河環状線	・豊橋市、豊川市中心部の交通渋滞の緩和を目的とする道路整備 ・(主)東三河環状線を整備することにより、東三河地域の中心都市である豊橋市、豊川市中心部の渋滞緩和が図られ、また渥美半島などの観光地や、自動車産業などの産業拠点へのアクセスが向上されることにより、地域の活性化や物流の効率化が期待される。	



今後の道路行政について意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

愛知県

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
④都市部の渋滞緩和を図り、環境改善・地球温暖化防止に資する道路整備	・(都)衣浦岡崎線	岡崎市内においては、市街地を通過する狭小な道路であり、また環状線道路の一部となるため、周辺地域の市街化の進展に伴う交通量の増大に対処できない状態となっている。 このため、JR東海道本線跨線橋を含む本路線の整備により、市街地の一体化及び、交通渋滞の解消が図れる。 走行時間の短縮 ((一) 岡崎幸田線～(主)安城幸田線) 現 況: 5.2分 (1.3km) ↓ 予 測: 1.4分 (1.0km) <約 4分の短縮> 	

今後の道路行政について意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
④都市部の渋滞緩和を図り、環境改善・地球温暖化防止に資する道路整備	・(都)豊田則定線	★事業概要 現況は幅員が狭い2車線道路であり、通学路として利用されている歩道が狭小で危険であるとともに、交通混雑が発生しており、将来交通量予測から4車線整備が必要とされています。 さらに、国道153号交差点から400mの一級河川矢作川に架かる高橋は、幅員が5.5mと狭小でボトルネックとなり、大型車のすれ違いが困難であり交通混雑を招いていることから、早期に架け替えが必要な状況となっています。 こうした状況に対処するため、本路線を整備し、交通の円滑化や安全な歩行者空間の確保を行い都市機能の向上を図るものです。 ★期待する効果等 4車線整備を行うことにより、渋滞解消が図られ、走行時間が約4分短縮できる。 歩道拡幅によって快適で安全な歩行者空間を確保し、魅力ある市街地が形成される。 中心市街地と足助方面を結ぶ唯一の公共交通機関であるバス路線となっており、橋梁の架け替えを含む本事業を推進することにより、利用者が快適に利用出来る路線とし、公共交通機関の利用促進に寄与する。	矢作川 (都)豊田則定線 L=800m 高橋 走行時間の短縮 (L=800m) 現況:5.6分 予測:1.5分 ☆約4分の短縮 豊田大橋 久澄橋 ○豊田スタジアム 足助方面 R155 R153 R153 R301 しんとうた とよたし



今後の道路行政について意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

愛知県

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
④都市部の渋滞緩和を図り、環境改善・地球温暖化防止に資する道路整備	・東海連続立体交差事業	★事業概要 本事業は、名古屋鉄道常滑線・河和線の太田川駅付近の約2.8kmにおいて鉄道を高架化することにより、6箇所の踏切を除却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る事業である。 ★期待する効果や評価等 連続立体交差事業は多数の踏切を一挙に除却し、交通渋滞の抜本的対策を図る事業である。 太田川駅直近の主要交差道路(都)太田川駅北線)においては、鉄道を高架化することにより約4分の通過時間の短縮が期待できる。 また、ピーク時遮断時間が約49分である「開かずの踏切」を解消し、都市内交通の円滑化を推進することができる。	

今後の道路行政について意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

愛知県

④沿道環境改善事業の推進	・(国) 248号 岡崎市 ・(国) 23号 蒲郡市	★事業概要 騒音が環境基準を上回る路線を対象に、低騒音舗装への切り替えを促進し、沿道住民の環境改善を図る。 ★期待する効果等 愛知県が管理している道路において、自動車騒音が環境基準を超えている箇所がH18調査結果では55箇所あり、内29箇所が3年連続環境基準を超えており、劣悪な沿道環境を強いられており、改善が進まないのが実態である。 このため、騒音低減に対し、非常に有効な対策として、<u>既設舗装から低騒音舗装への切り替えを積極的に推進する。</u>	○ その他 環境基準超過箇所 <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>H16</th> <th>H17</th> <th>H18</th> <th>3年連続超過</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">路線数</td> <td>国 道</td> <td>8</td> <td>9</td> <td>7</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>地方道</td> <td>37</td> <td>33</td> <td>25</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>45</td> <td>42</td> <td>32</td> <td>19</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">箇所数</td> <td>国 道</td> <td>25</td> <td>33</td> <td>18</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>地方道</td> <td>60</td> <td>44</td> <td>37</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>85</td> <td>77</td> <td>55</td> <td>29</td> </tr> </tbody> </table> ＊自動車騒音調査結果（H19.10 愛知県環境部）より、愛知県の管理道路分を抽出 			H16	H17	H18	3年連続超過	路線数	国 道	8	9	7	6	地方道	37	33	25	13	計	45	42	32	19	箇所数	国 道	25	33	18	12	地方道	60	44	37	17	計	85	77	55	29
		H16	H17	H18	3年連続超過																																				
路線数	国 道	8	9	7	6																																				
	地方道	37	33	25	13																																				
	計	45	42	32	19																																				
箇所数	国 道	25	33	18	12																																				
	地方道	60	44	37	17																																				
	計	85	77	55	29																																				

今後の道路行政について意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
⑤三河山間地域における命や生活を支える道路整備	・(国)473号 設楽バイパス	・奥三河山間部の地域連携を強化する道路整備 ・(国)473号設楽バイパスを整備することにより、現道の狭隘区間の解消や18箇所の落石危険箇所からの回避が図られ、奥三河地域の交流の活性化、災害時には緊急輸送道路の確保などの役割が期待されている。	

今後の道路行政について意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

愛知県

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
⑤三河山間地域における 命や生活を支える道路 整備	・(国)151号 三輪バイパス	・医療機関へのアクセスを強化する道路整備 ・(国)151号三輪バイパスを整備することにより、現道の狭隘トンネルの解消が図られ、奥三河地域の医療拠点である東栄病院への安全で円滑な経路が確保される。	
			

今後の道路行政について意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

愛知県

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
⑤三河山間地域における 命や生活を支える道路 整備	・(一)振草三河川合停車場線	・奥三河山間部の地域連携を強化する1.5車道的道路整備 ・(一)振草三河川合停車場線を整備することにより、現道でのすれ違いの困難が解消され、各集落間の地域交流の促進や、役場や医療施設等の公的施設へのアクセスが確保されることとなる。	
			

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

今後の道路行政について意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

愛知県

○重点事項 ⑥高齢化する道路施設の長寿命化の推進	○代表事例 ○舗装補修 ・(主) 豊田一色線 安城市 ・(国) 155号 (小牧市)	○期待する効果や評価等 ★事業概要および期待する効果等 愛知県が管理している道路においても、今後舗装の大量更新時期を迎えつつあり、道路延長は約4,600kmあるが、近年、道路管理瑕疵等の事故が多く発生している。 今後さらなる舗装の劣化が予想されており、計画的に修繕を行っていく必要がある。このため、舗装補修費の拡充を図ることが急務であり、国庫補助による修繕を行っていきたい。	○ その他 ひび割れ、わだち掘れ状況(MCI 3)  
--	---	---	--