

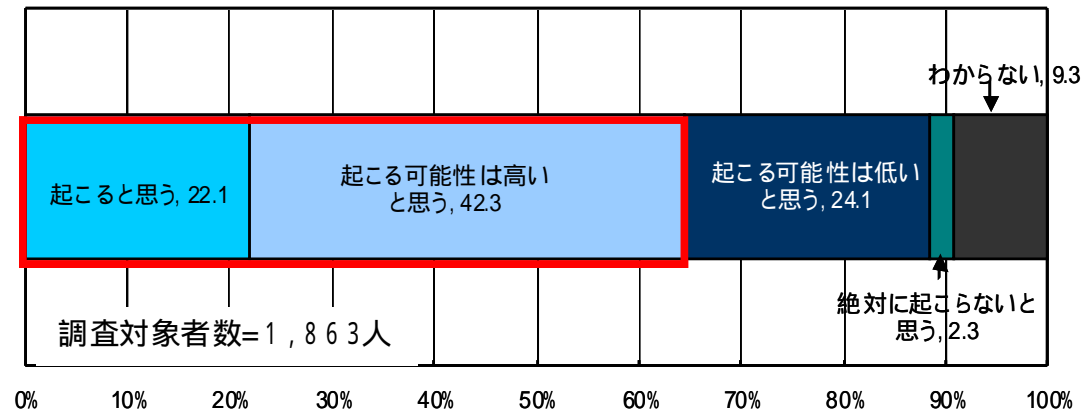
道路に関する主な課題例

1. 豪雨・豪雪・地震など災害への備え
2. 高齢化するストックの維持管理
3. 都市・地方問わず激しい交通渋滞
4. 依然として増え続ける交通事故
5. ますます求められる環境との調和
6. モビリティ地域格差の顕在化
7. 市街地の拡大と中心市街地の衰退
8. 貧しい歩道空間とバリアフリー化の遅れ
9. 残したくない沿道景観
10. 求められる観光立国の支援

災害を危惧する国民の声

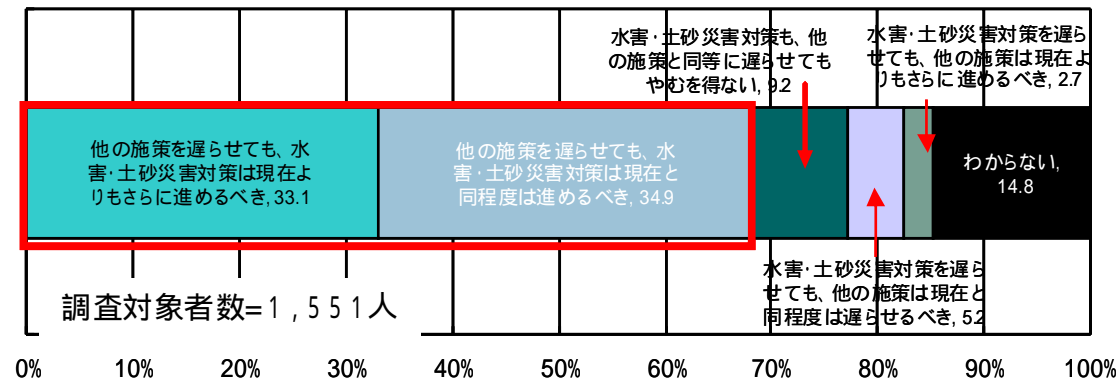
•国民の地震に対する危機感が高まっており、防災事業の必要性に対する意識は高い

大地震の起こる可能性について



出典: 内閣府世論調査「地震防災対策に関する世論調査」(H17.9)

予算制約下での水害・土砂災害対策

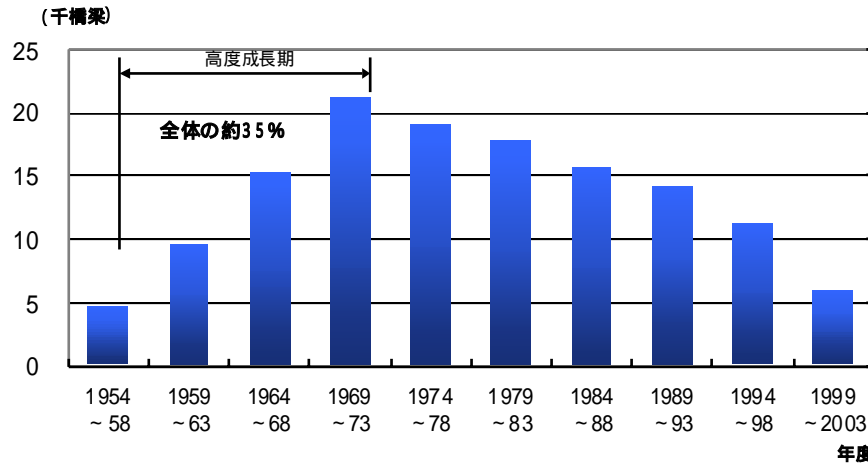


出典: 内閣府世論調査「水害・土砂災害等に関する世論調査」(H17.6)

ストックの高齢化と米国の教訓

【ストックの高齢化が進む日本】

- ・日本においては高度成長期に多くの道路ストックが形成され、今後これらの道路ストックが高齢化する。



出典：道路施設現況調査(国土交通省)より作成

【「荒廃するアメリカ」の克服】

- ・オハイオ州クリーブランドにあるヴェテランズ・メモリアル橋は架設後79年目に大規模補修を実施した。



補修前（架設後約70年）



補修後

（1995年(架設後79年目)に大規模補修）

出典：Public Roads (November/December 2001)

【1980年代の「荒廃するアメリカ」の状況】

- ・例えば、1980年代のニューヨークの街路では、年間70万のポットホールが発見され、補修工事による渋滞が頻発した。



出典：1982年8月2日付、NEWSWEEK

【未だ「荒廃するアメリカ」を克服できない現状】

- ・2000年12月に、ウィスコンシン州にあるホーン橋の鋼主桁が脆性亀裂により損壊。

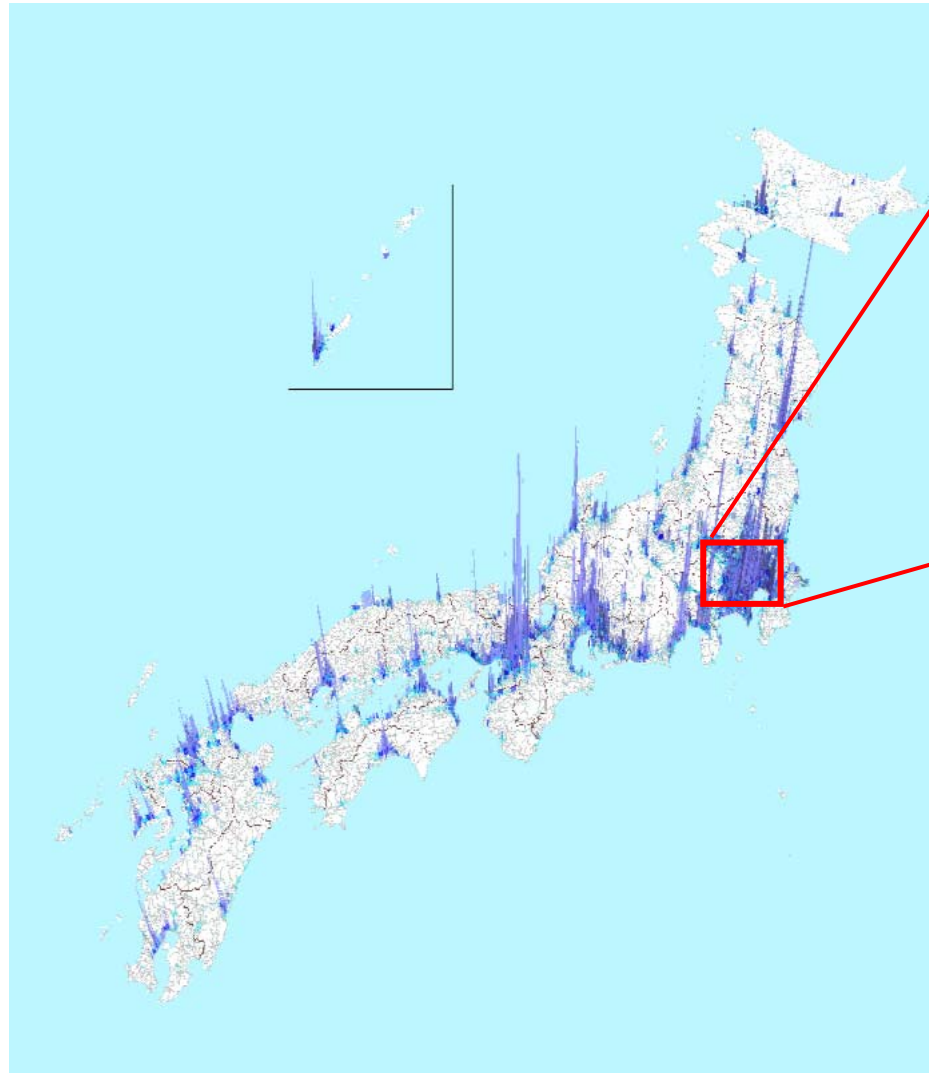


出典：左：MILWAUKEE JOURNAL SENTINEL HP

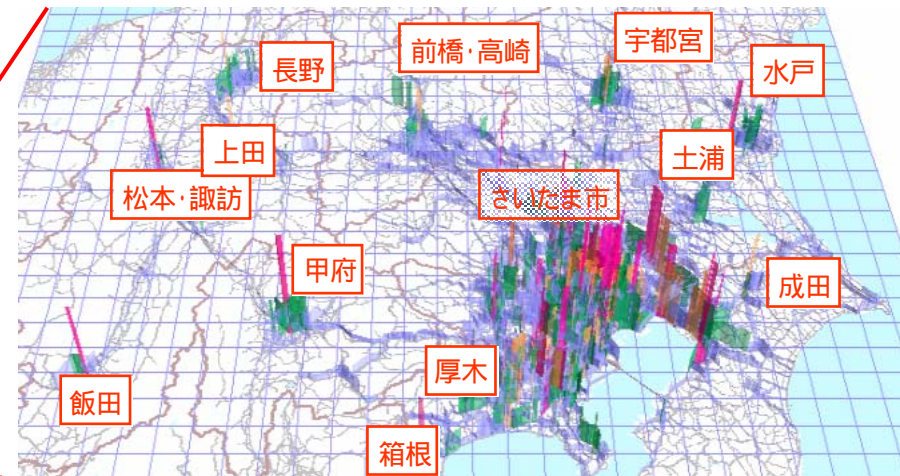
右：Minnesota Local Technical Assistance Program

我が国の渋滞状況

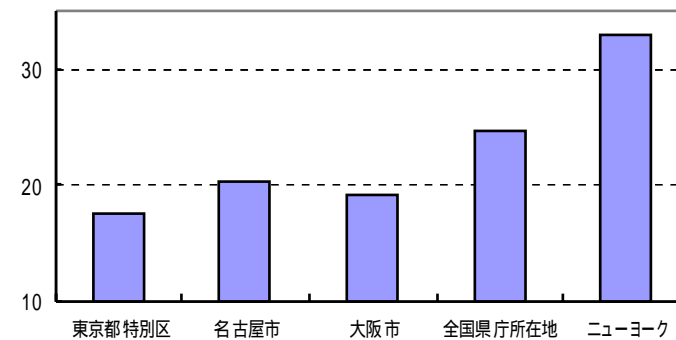
- ・渋滞による損失額は年間約12兆円。四国の域内総生産に相当
(時間に換算すると、年間約38億人時間に相当)
- ・全国の渋滞損失の1/3が関東地方に集中



渋滞3Dマップ(全国・関東・東京23区)



三大都市及び全国の県庁所在地の旅行速度はニューヨークの旅行速度よりも遅い

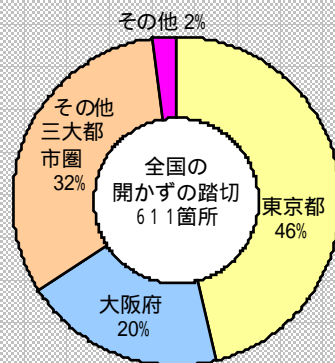


「開かずの踏切」と踏切事故

- ・ピーク時に40分以上閉まる“開かずの踏切”は全国に約600箇所
- ・踏切待ちによって、年間約1兆5千億円(推計値)が損失

“開かずの踏切”の98%が
三大都市圏に集中

～開かずの踏切の分布～



全国の踏切における1日当たり損失時間は約140万人・時間
1年間当たりの損失額に換算すると約1兆5千億円相当。(推計値)

踏切事故は年間410件発生、死者数は年間144名にのぼる。
(数値は平成16年度)

昭和60年代頃と比較すると、約半分に減少しているものの、
依然として高い水準。

“開かずの踏切”では悲惨な事故も

東武伊勢崎線竹ノ塚踏切において、4名
が死傷する悲惨な事故が発生(H17.3)

踏切事故はひとたび発生すると重大事故につながり、
その影響は大。

踏切事故は多方面に多大な影響

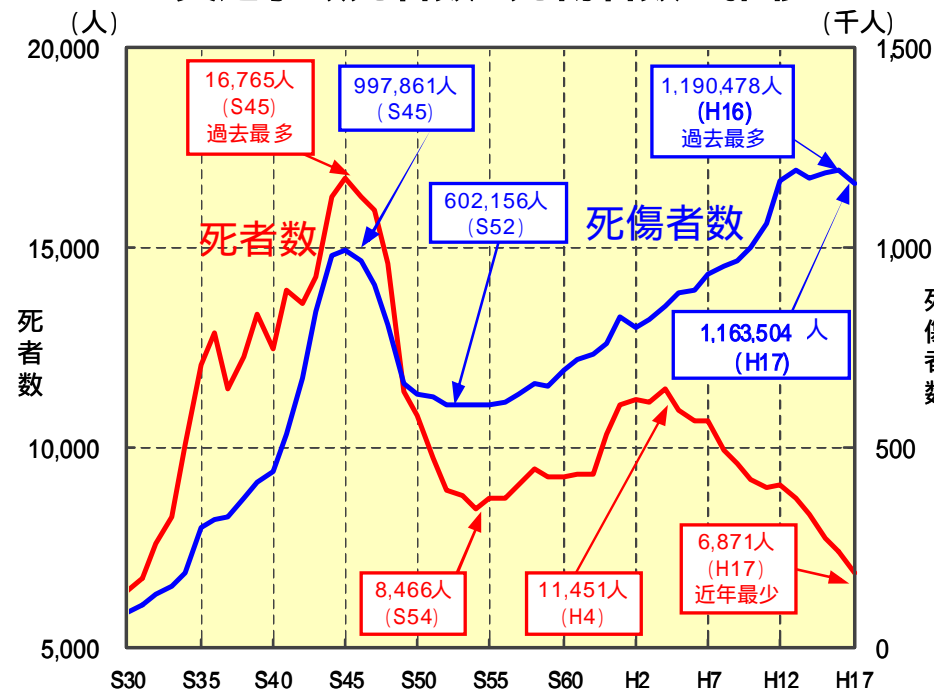
10万人が影響を受け、復旧まで20時間を
要した踏切事故(H14.9 名鉄名古屋本線)



交通事故の状況

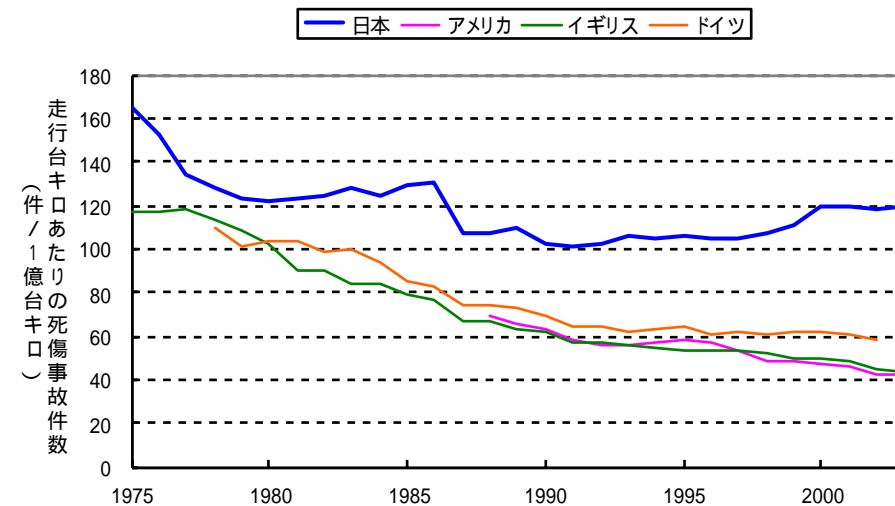
- ・第7次交通安全基本計画(平成13～17年度)では、政府目標として交通事故死者数8,466人以下を掲げていたが、平成17年の死者数は6,871人となり目標を達成。
- ・しかしながら、約116万人が交通事故で死傷。これは国民の約100人に1人が1年間に死傷することに相当。
交通安全対策基本法施行後最低であった昭和54年の死者数
- ・単位走行台キロあたりの死傷者事故件数で見ても、欧米諸国と比較して、かなり高いレベル。

交通事故死者数と死傷者数の推移



出典:警察庁発表資料

交通事故による死傷事故件数の国際比較



出典: 日本: 交通統計平成15年版

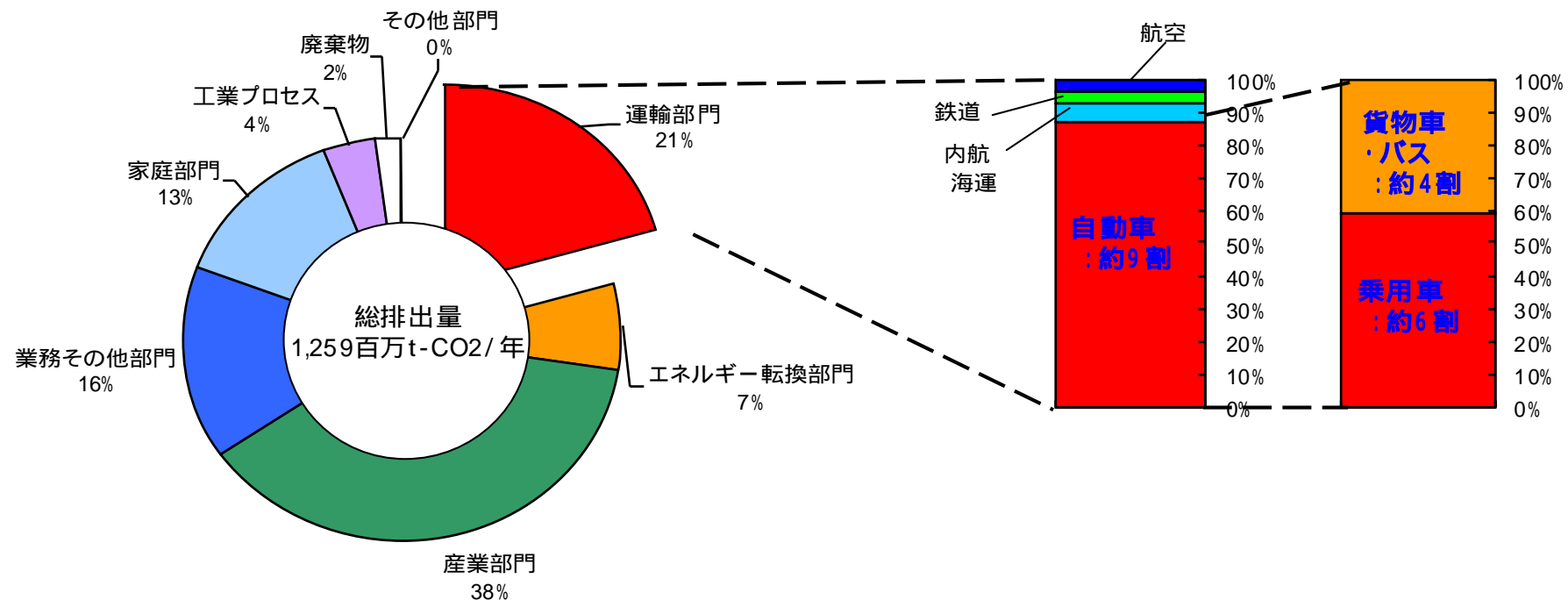
アメリカ: Transport Safety fact 2003

イギリス: Road Accidents Great Britain(～1994年)、Road Casualties in Great Britain 2003(1995年～)、Transport Statistics Great Britain

ドイツ: Verkehr in Zahlen 2003/2004

ますます求められる環境との調和

・総排出量のうち、運輸部門のCO2排出量は21%で、その約9割が自動車、さらにその約6割が乗用車からの排出



部門別CO2排出量内訳(2003年度)

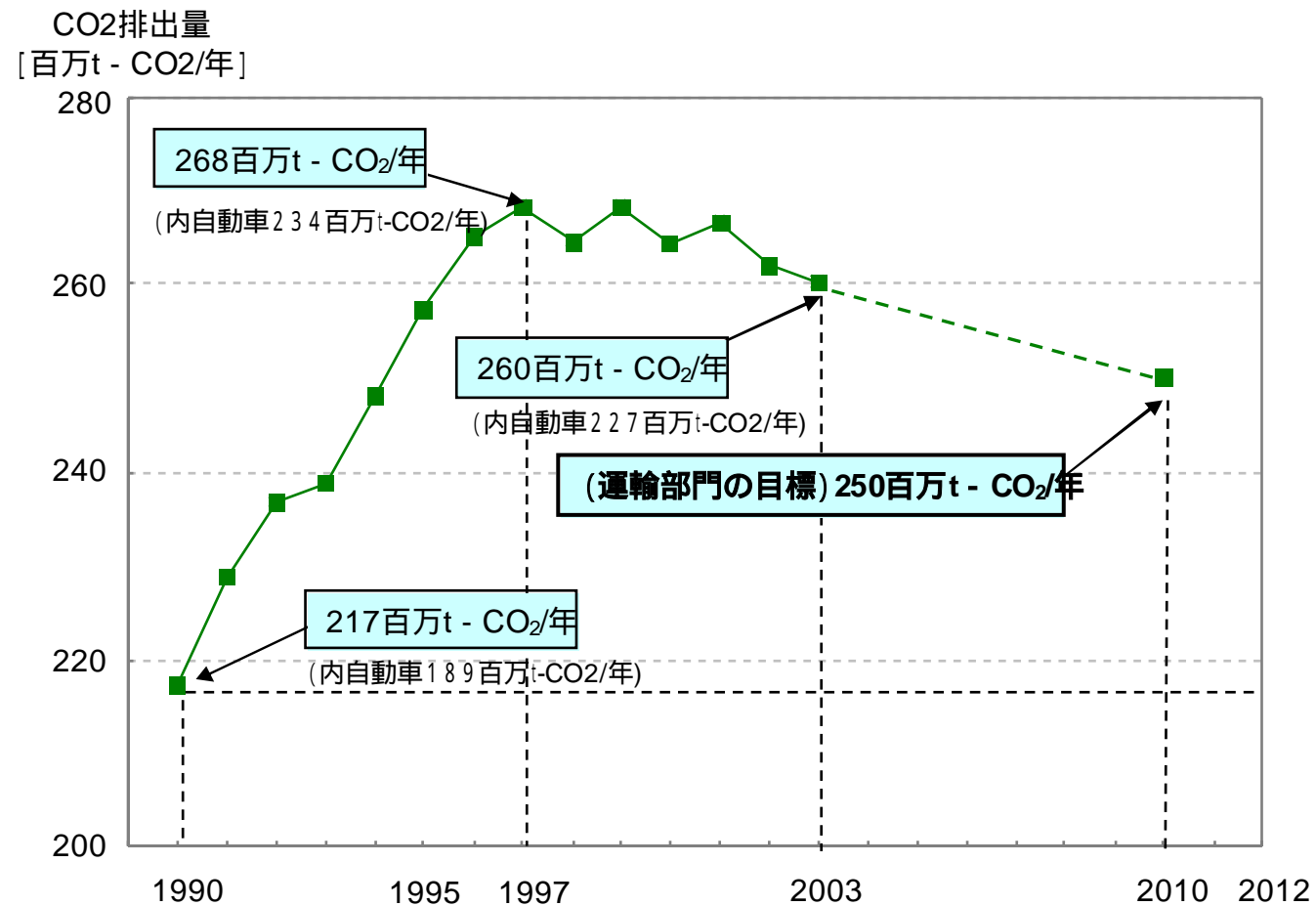
運輸部門CO2排出量内訳(2003年度)

出典: 温室効果ガスインベントリオフィス(GIO) 資料より作成

自動車交通からのCO2排出量

運輸部門のCO2排出量の現状

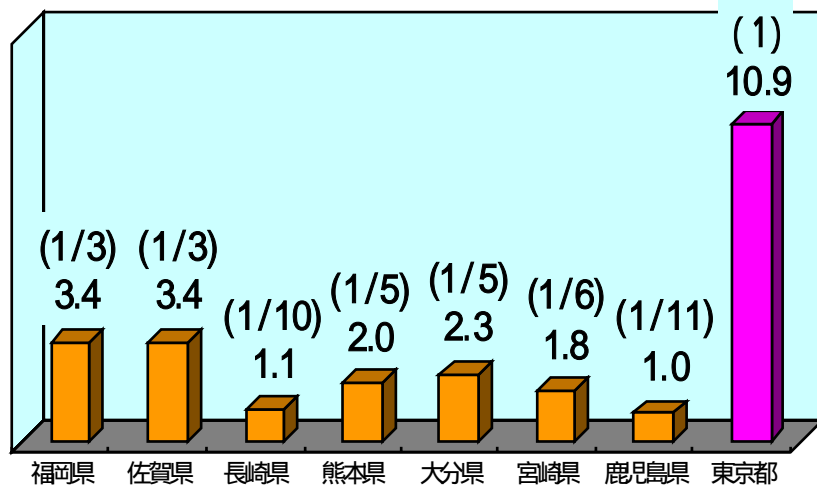
- ・運輸部門に割り当てられたCO2排出量の目標値は約250百万t-CO₂/年
- ・運輸部門からのCO2排出量は1997年をピークに減少傾向であるが、目標達成まであと、約1,000万t-CO₂/年の削減が必要



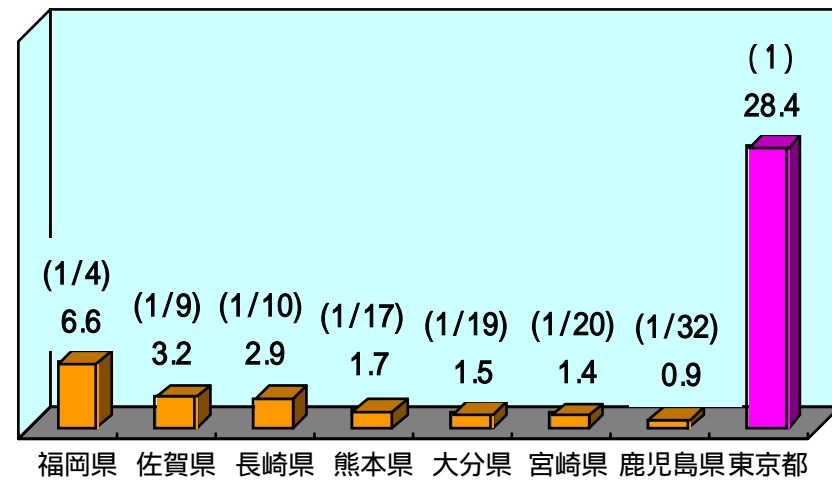
運輸部門のCO2排出量の推移

地方の貧しい交通基盤

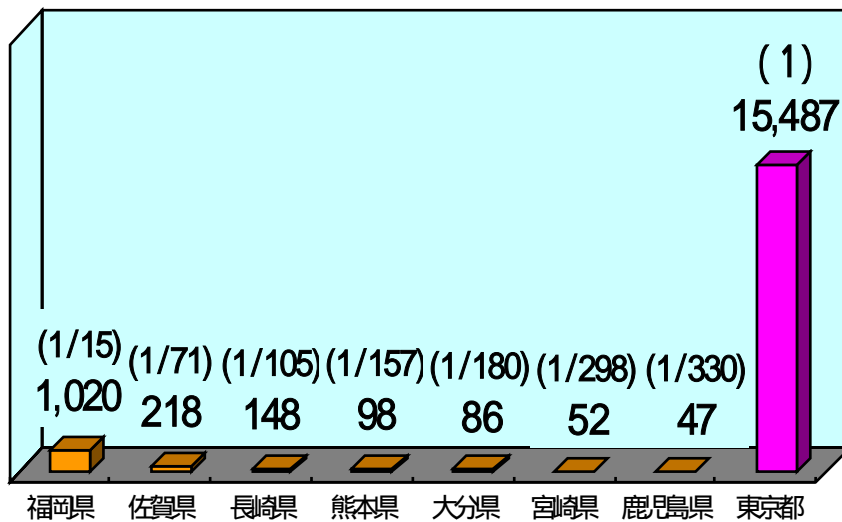
高速道路延長(10km四方あたり) (単位:km)



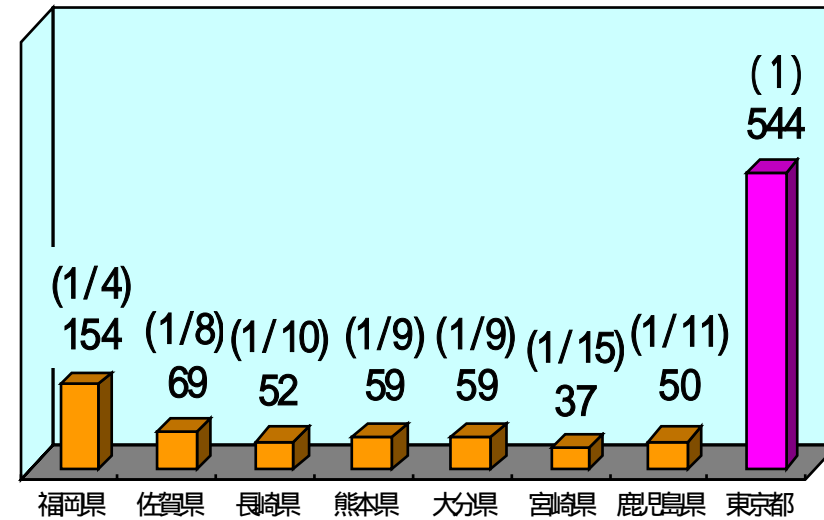
鉄道の駅数(10km四方あたり)



鉄道1駅あたりの便数(1日あたり)



10km四方あたりの鉄道の便数

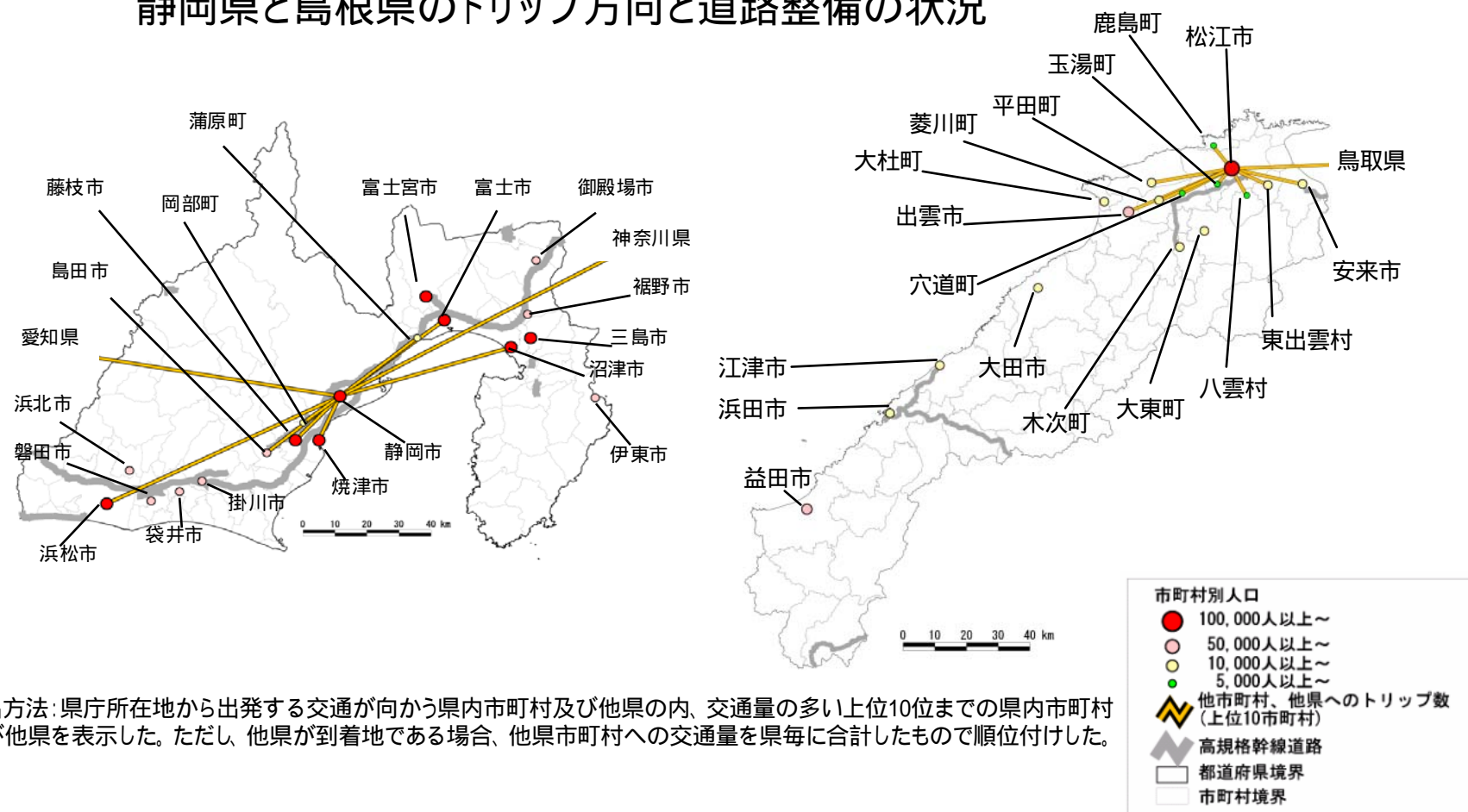


平成16年4月現在

地方の貧しい交通基盤

- 高速道路の整備された地域では移動が広域的

静岡県と島根県のトリップ方向と道路整備の状況

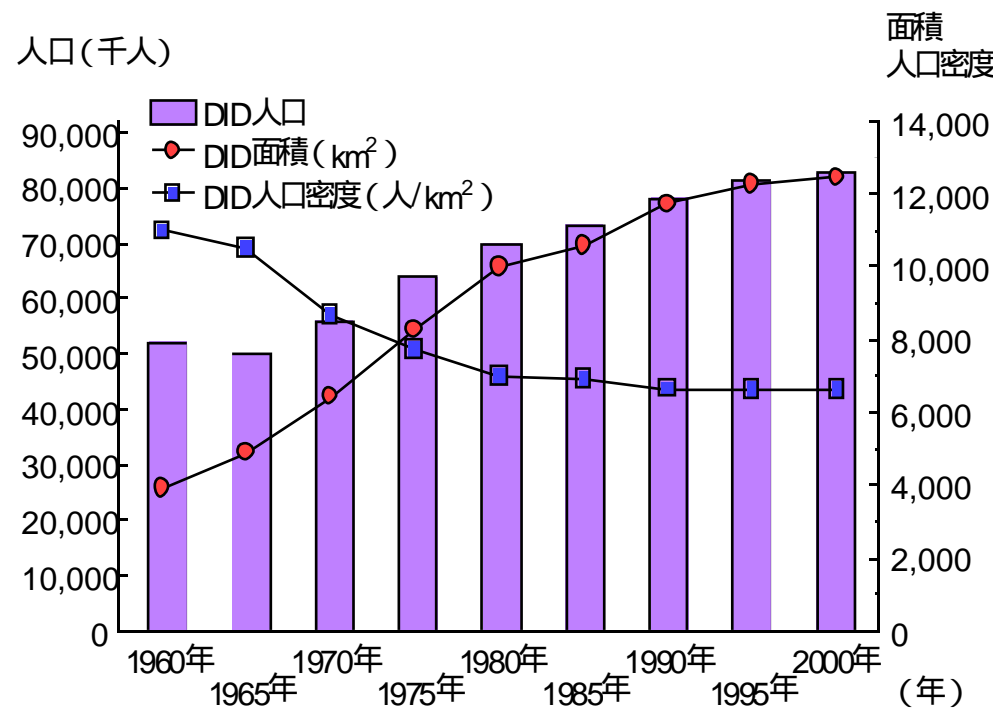


注)算出方法:県庁所在地から出発する交通が向かう県内市町村及び他県の内、交通量の多い上位10位までの県内市町村及び他県を表示した。ただし、他県が到着地である場合、他県市町村への交通量を県毎に合計したもので順位付けした。

市街地の拡大と中心市街地の衰退

都市の郊外化が進むにつれ、大規模店舗などが郊外に進出
 中心市街地の商店街等は空洞化が進行

【市街地面積の拡大と市街地人口密度の低下】



【商店街の空き室・空き店舗増加】



貧しい歩行空間

- ◆ 電柱・放置自転車により歩行者通行空間に障害
- ◆ 段差や波打ちにより歩きにくい歩道
- ◆ 災害時の安全・安心を脅かす電柱

電柱・放置自転車などにより妨げられた通行空間



波打ち歩道による歩きにくい歩道



未だ緊急避難道路に残る電柱

阪神大震災における神戸地区での被災状況

	被災率	被災延長 (100km)
		総延長 (100km)
架空線	2.4%	1.0
		415
地中線	0.03%	0.007
		240



NTTデータ

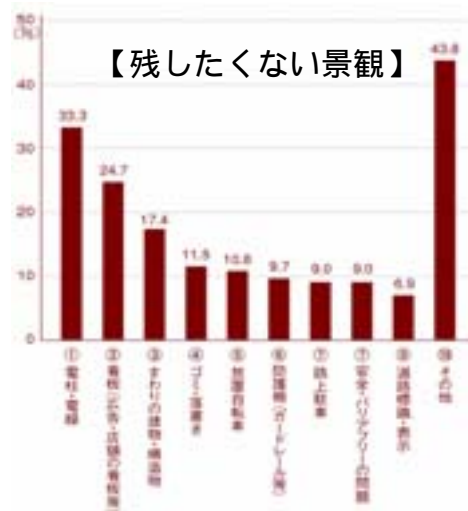
東京都区部における環状路線の地中化の現状 (緊急輸送道路)

路線名	整備延長	整備対象延長 (道路延長)	整備率
環状七号線	8.3km	114.4km (57.2km)	7.3%

平成16年度末現在
東京都データ

残したくない沿道景観

残したくない景観の上位は電柱・電線や看板・広告類
残したい景観の上位は街路樹、並木道や自然の風景

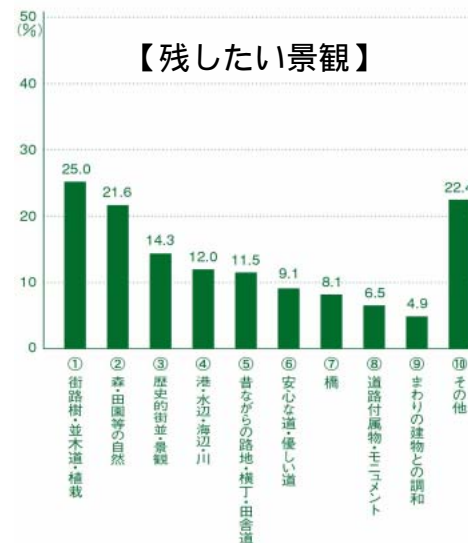


愛知県豊田市

看板(広告・店舗の看板等)の乱立



愛知県名古屋市



東京都荒川区

草木の管理が不届き



福岡県大牟田市

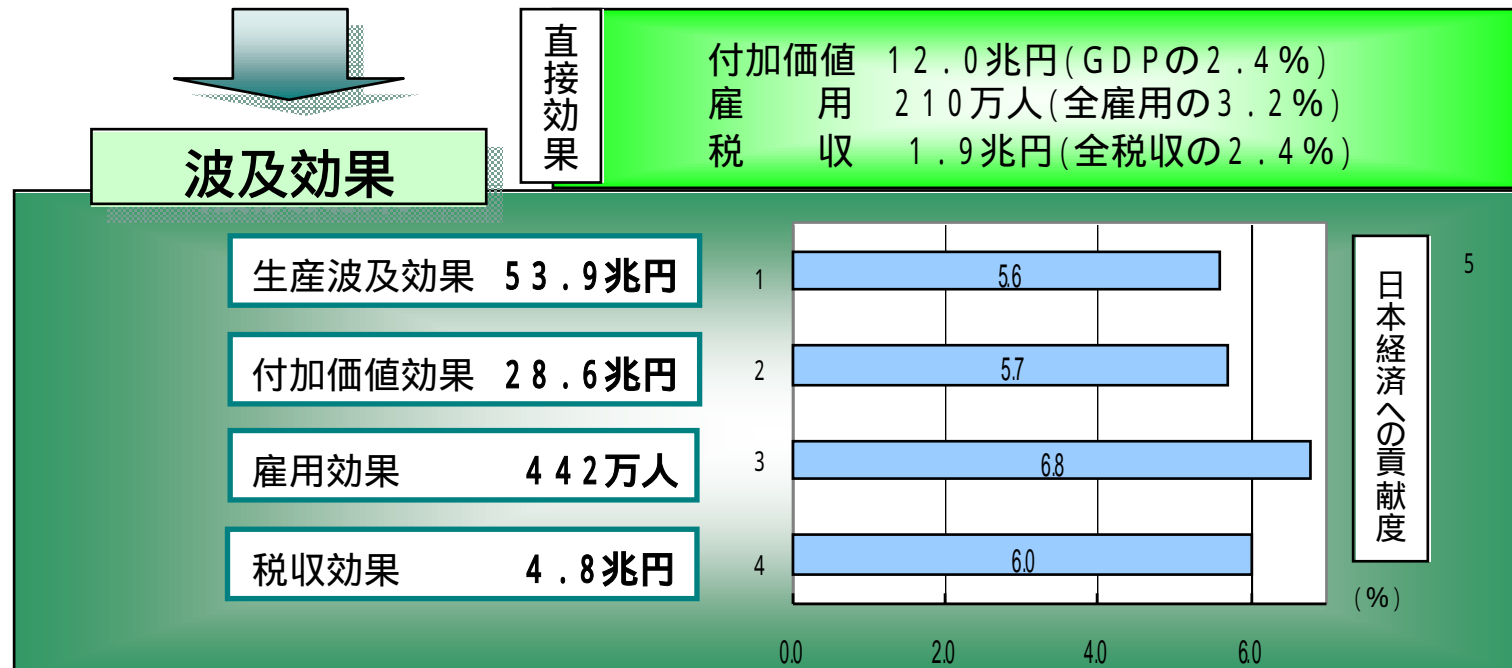
擁壁への落書き

出典：ニッポンの道・街並みの洗練に向けて（平成16年3月）

観光立国への視点

- 平成15年1月に観光立国懇談会が開催
- 観光立国実現に向けた施策の効果的かつ総合的な推進を図るため「観光立国行動計画」を策定(平成15年7月)

旅行消費額 23.8兆円(国内産業への直接効果 23.1兆円)

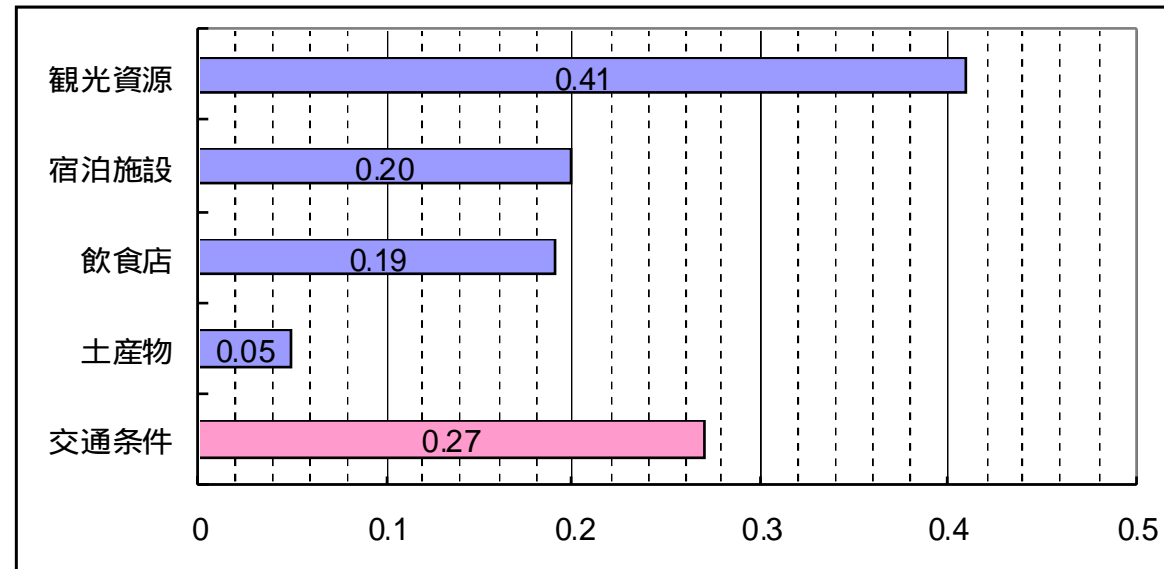


- 1: 産業連関表国内総生産額958.9兆円に対応(2000年)
 2: 国民経済計算における国内総生産501.5兆円に対応(2003年度)
 3: 国民経済計算における就業者数6,514万人に対応(2002年度)
 4: 国税+地方税(見込額)80.1兆円に対応(2003年)
 5: ここで言う貢献度とは全産業に占める比率

出典: H17版 観光白書

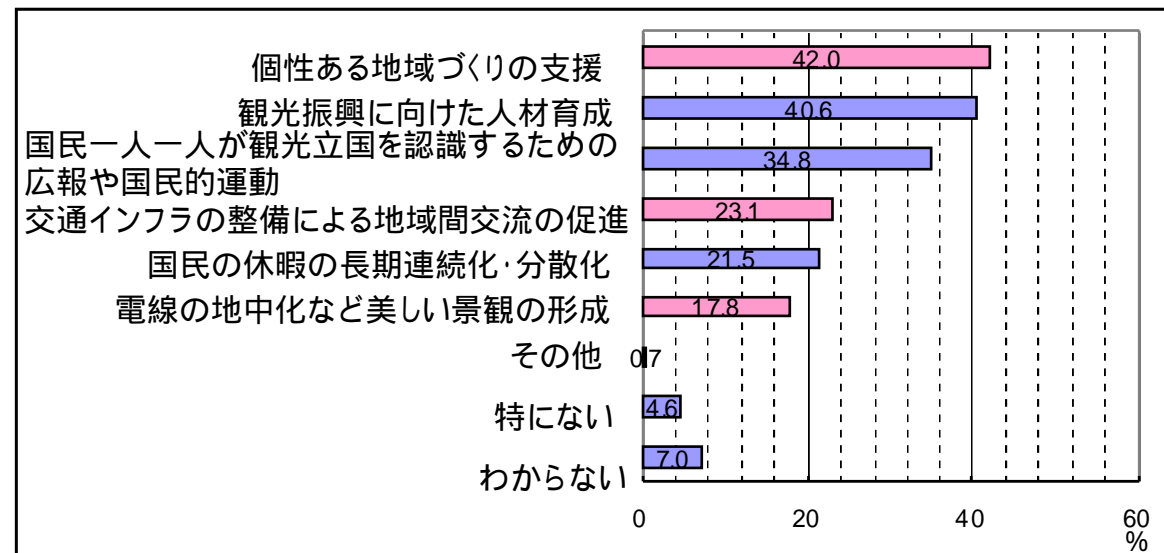
道路に対する観光支援の期待

観光地への魅力への影響度
(因子分析の結果)



出典) 観光地の魅力に関する観光客アンケート調査結果 (H14 九州地方整備局)

Q観光立国を実現し観光客を増やすためにはどのようなことを充実する必要があると思いますか？



出典) 内閣府 観光立国に関する特別世論調査 (H16)