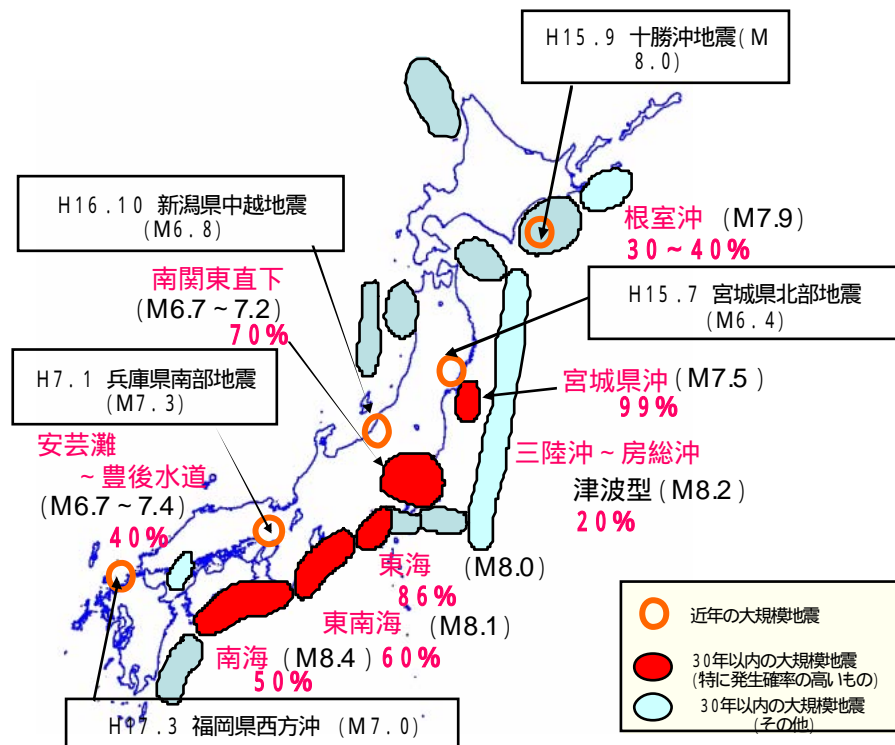


14. 安全・安心な暮らしへのニーズの高まり

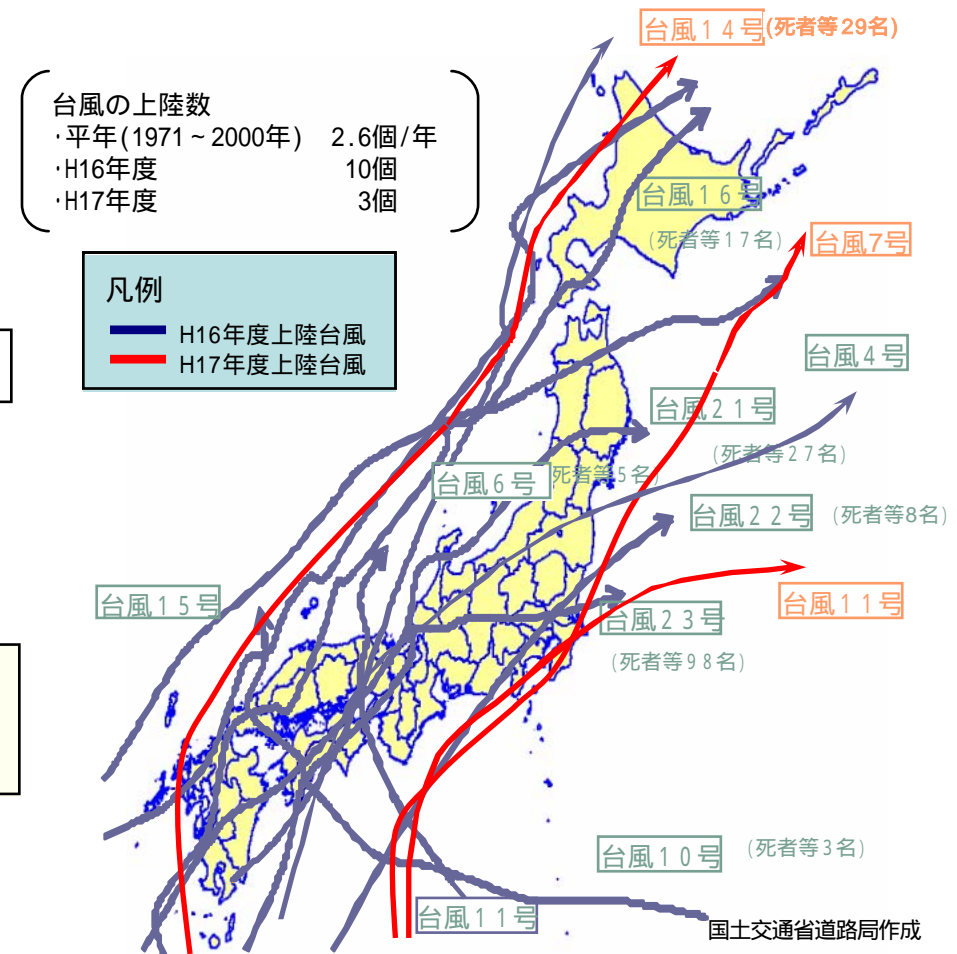
●近年頻発する台風や、予期される大地震に対して、危機感が高まっている

【最近発生した大規模地震と 想定されている大規模地震】



出典：近年の大規模地震については、気象庁発表値
 ・今後30年以内の大規模地震の発生確率・規模については、
 海溝型地震の長期評価(2005年1月1日算定値、平成17年4月13日現在) 地震調査研究推進本部発表

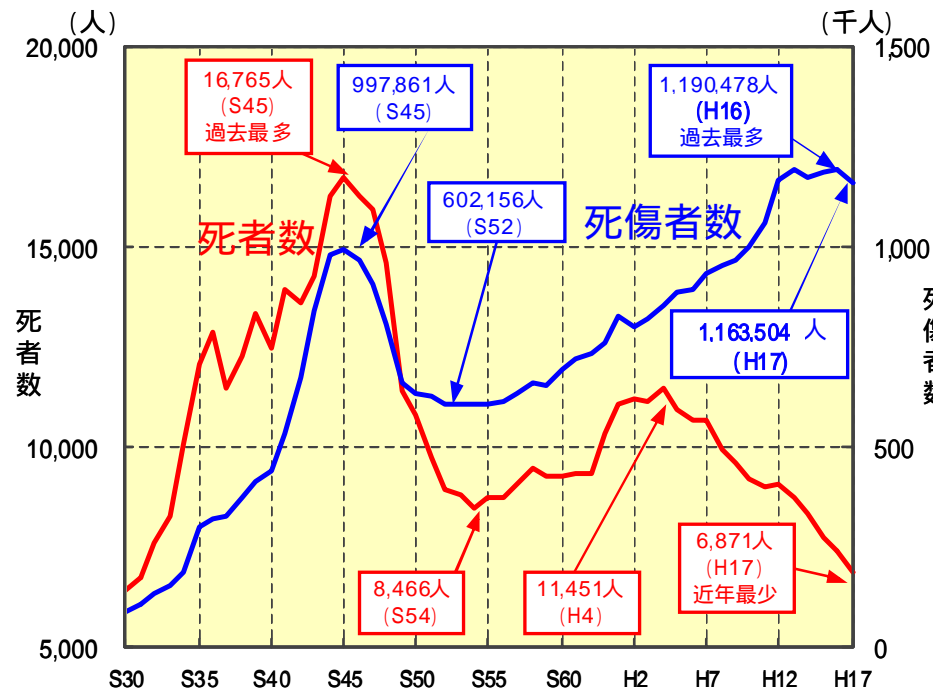
【H16 ~ 17年度に上陸した台風と人的被害】



15. 交通事故の状況

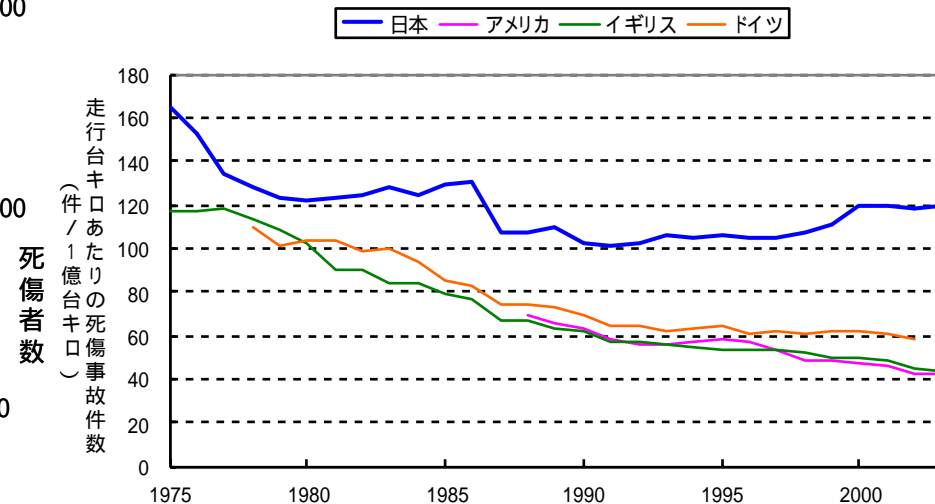
- ・第7次交通安全基本計画(平成13～17年度)では、政府目標として交通事故死者数8,466人以下を掲げていたが、平成17年の死者数は6,871人となり目標を達成
- ・しかしながら、約116万人が交通事故で死傷。これは国民の約100人に1人が1年間に死傷することに相当
- ・交通安全対策基本法施行後最低であった昭和54年の死者数
- ・単位走行台キロあたりの死傷者事故件数で見ても、欧米諸国と比較して、かなり高いレベル

【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

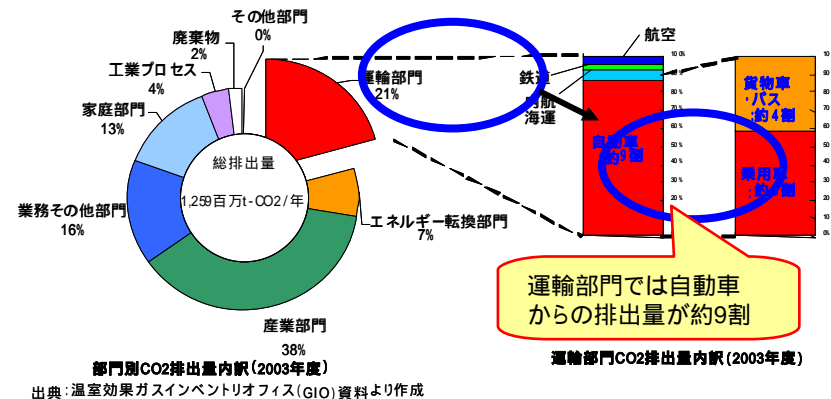
イギリス:Road Accidents Great Britain(～1994年)、Road Casualties in Great Britain 2003(1995年～)、Transport Statistics Great Britain

ドイツ:Verkehr in Zahlen 2003/2004

16. 自動車交通によるCO₂排出と京都議定書の目標達成計画

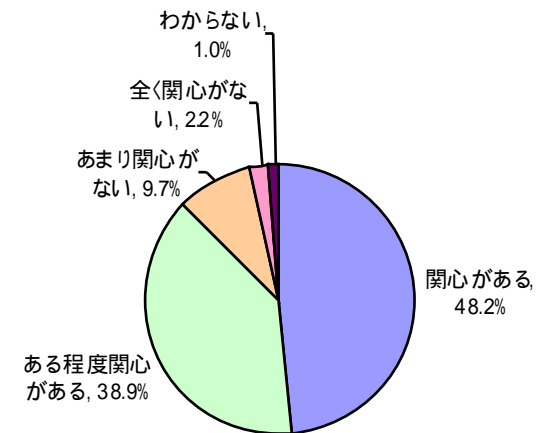
● 京都議定書の目標を達成するためには、2010年までに、より効率的な自動車交通を実現する道路政策の推進が必要不可欠

CO₂総排出量のうち、運輸部門の排出量は21%、その約9割が自動車からの排出量



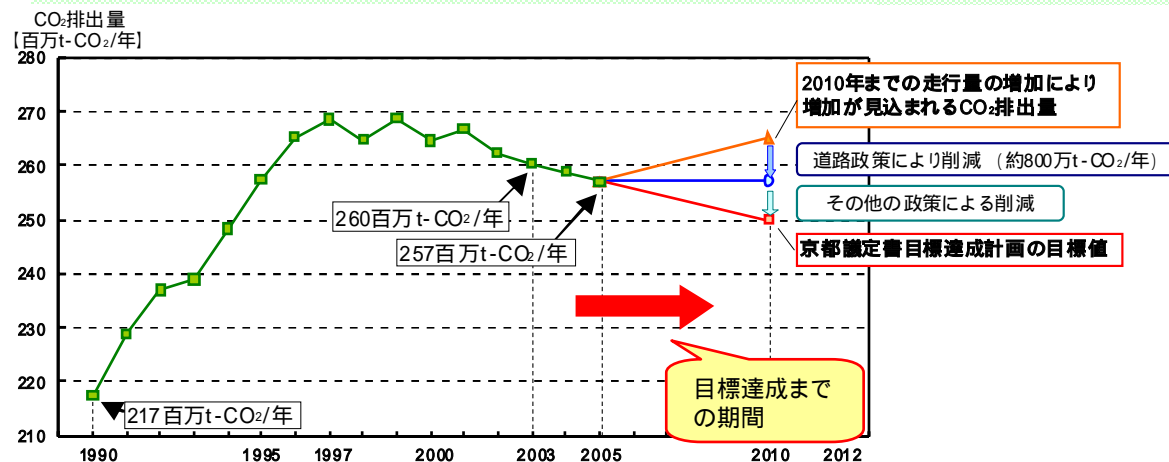
【地球環境問題に対する関心】

Q あなたは、地球の温暖化、オゾン層の破壊、熱帯林の減少などの地球環境問題に関心がありますか。それとも関心がありませんか。



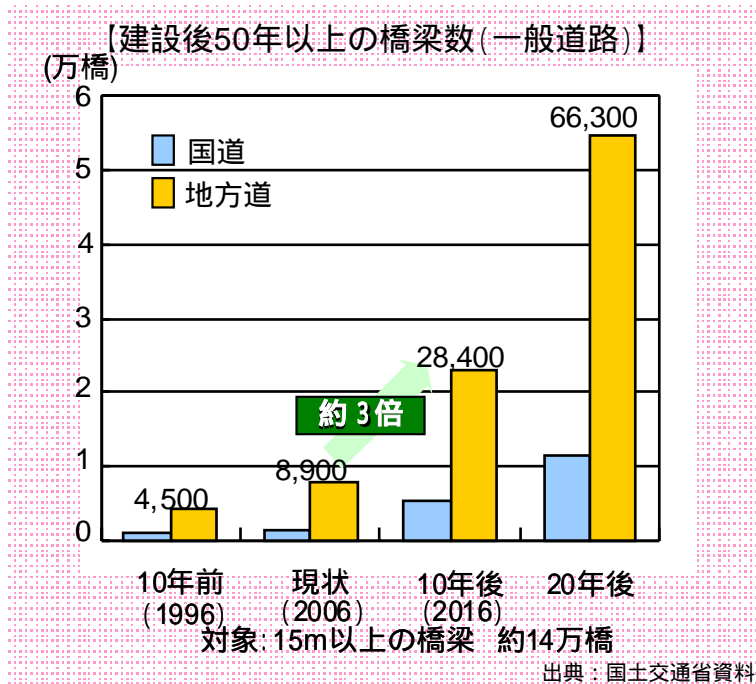
平成17年7月内閣府「地球温暖化対策に関する世論調査」

京都議定書の目標達成のためには、2010年までに、道路施策により約800万t-CO₂/年の削減が必要



17. 我が国の高齢化ストックの増加と米国の経験

- 建設後50年を超える老朽橋梁が、今後10年で3倍、20年で7倍以上に増加
- 米国が経験した「荒廃するアメリカ」の状況に陥らないよう、戦略的な道路管理が必要



【1980年代の「荒廃するアメリカ」の状況】

・ウエストサイドハイウェイは、6車線の高架道路が走る「自動車王国アメリカ」を象徴する存在だったが、老朽化が進んだため、高架道路が解体された。



完成当時の様子
 (1927年～1931年に建設)



老朽化により解体
 (1977年～1989年)

【未だ「荒廃するアメリカ」を克服できない現状】

・2005年12月28日に、建設後45年経過した州際道路上の跨道橋が崩壊。



I-70のあるペンシルバニア州

【I-70 コンクリート跨道橋崩壊の状況】



出典: (社)国際建設技術協会

【日本でも厳しい条件下では損傷が増加】



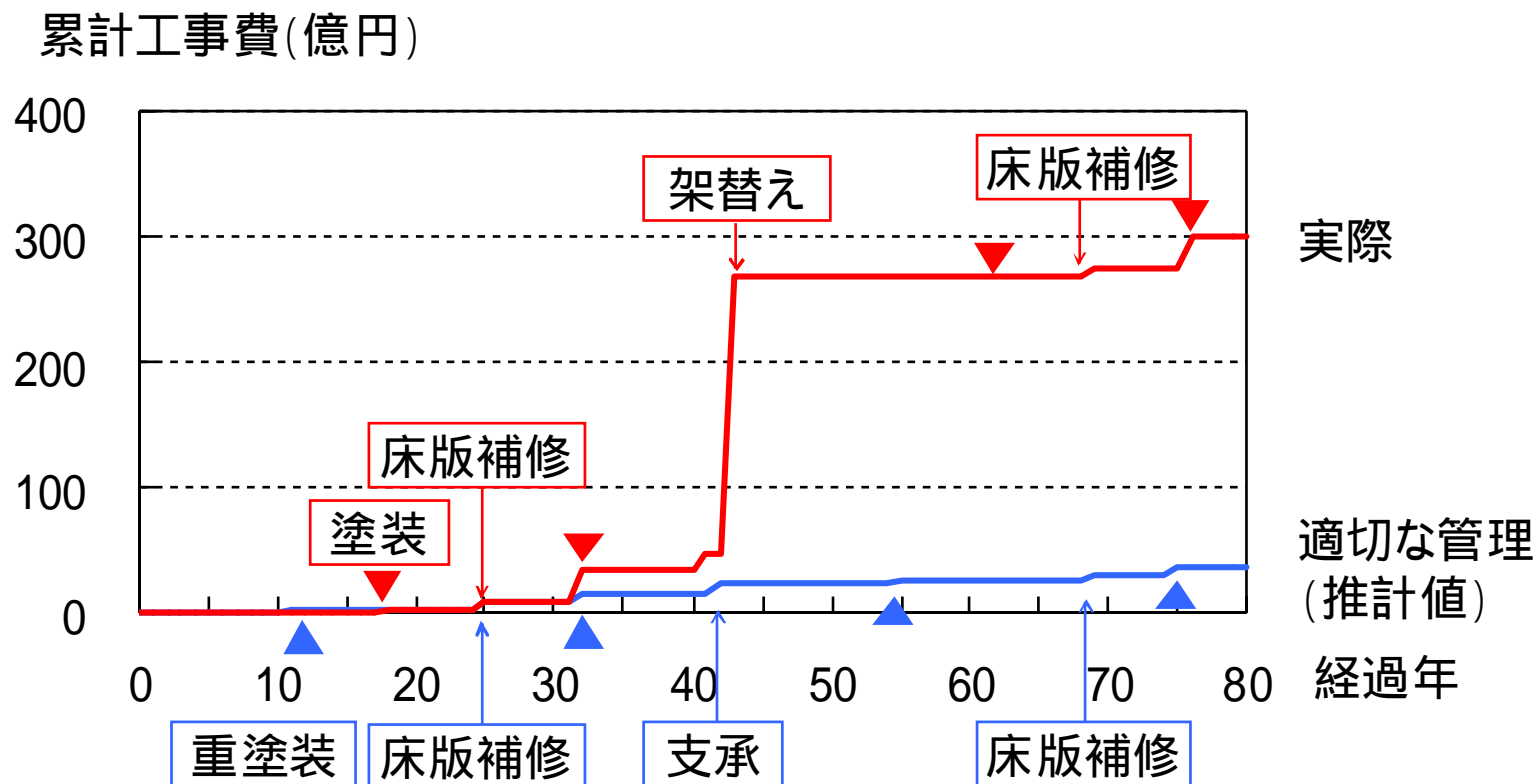
蛇淵橋(国道9号 兵庫県)
 橋長: 137m
 架設年: 昭和41年



香町橋(主要地方道 岡山県)
 橋長: 20m
 架設年: 昭和48年 出典: 国土交通省

18. 戦略的な道路管理がトータルコストを抑制

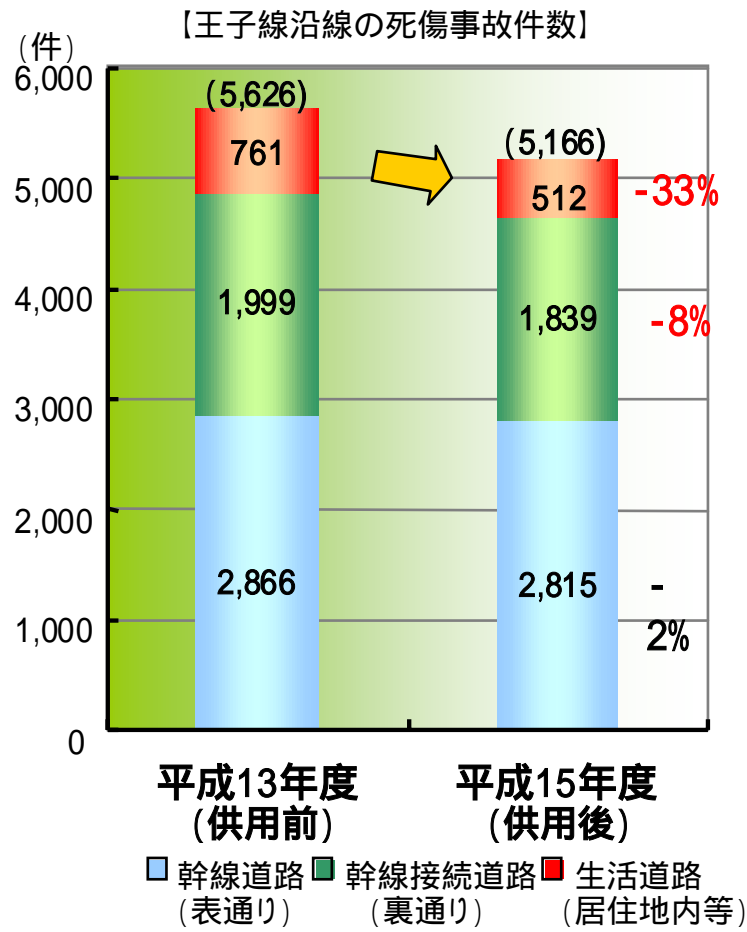
塩害の厳しい場所にある橋梁では、対策が事後的になり、多くの費用を要した上、短期間で架け替えるに至る例がある。



(1962年に架設した橋の例: 約1,200m)

19. 道路の機能分化の意義(例) ~ 環状道路整備による生活道路の機能回復

- ・中央環状王子線(平成14年12月開通)沿線の生活道路では、死傷事故件数が開通前に比べ3割減少
- ・環状道路整備は、渋滞していた幹線道路からの交通の転換を促し、容量の空いた幹線道路への生活道路からの交通の転換を促進

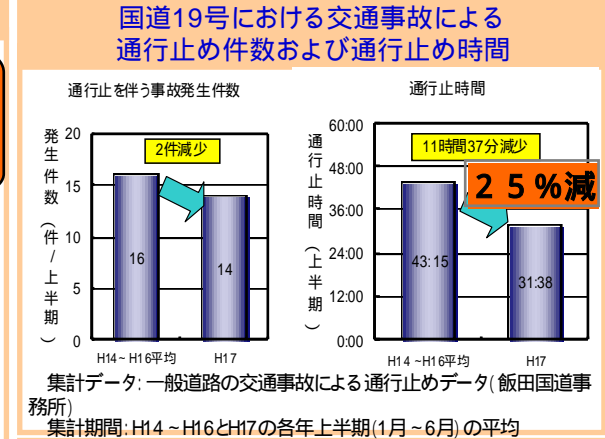
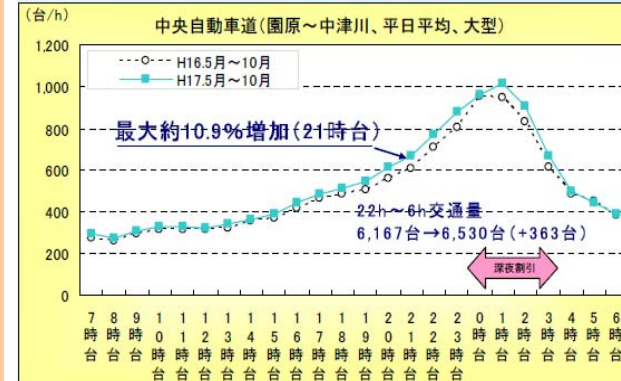
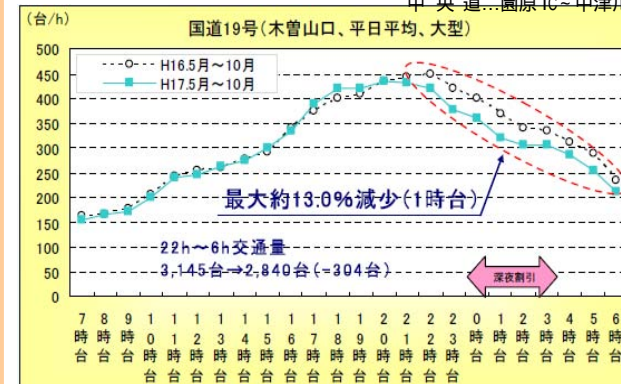
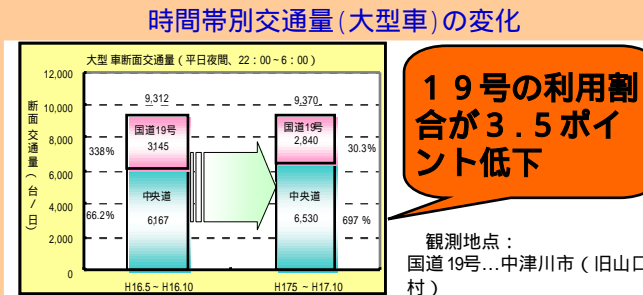


【出典】警視庁統計データ



20. 料金割引の効果事例～高速道路への交通の転換で交通事故が減少

夜間時間帯(22～6時)の一般道(国道19号)の大型交通量が減少(分担率が3.5ポイント低下)
 一般道路の交通事故による通行止め(上半期:6ヶ月)が2件減少、通行止め時間も約25%(11時間37分/半年)減少



新聞記事

木曾の国道19号 大型車両減った

高速道ETC割引制度功奏す

5月深夜に顕著

飯田国道事務所によると、飯田国道事務所管内の国道19号(木曾山口)の大型車交通量が、平成17年5月の深夜時間帯(22時～6時)に、前年同月同時間帯に比べて、最大約13%減少した。これは、高速道路のETC割引制度が功を奏していると考えられる。また、この時間帯の交通事故による通行止め件数も、前年同月同時間帯に比べて2件減少した。通行止め時間も、前年同月同時間帯に比べて、最大約25%減少した。

中日新聞
 (平成17年12月15日)

2.1. 規制による機能改善の例～ロンドンのロードプライシング～

| 項目 | 内容 |
|---------|---|
| 目的 | 交通環境改善 (渋滞緩和・環境改善等の諸施策を含む) |
| 開始時期 | 2003年2月17日 |
| 対象区域 | セントラルロンドン (Inner Ring Road の内側:面積22km ²) |
| 課金対象 | 対象地域内を走行又は駐車している車両 (エリア・プライシング方式) |
| 課金額 | 全車種一律 一日 £ 8 (約1,600円) |
| 課金時間帯 | 平日の午前7時から午後6時30分 (祝祭日は除く) |
| 課金徴収方法 | ・事前又は当日に入域許可証を購入 ・入域許可証は、商店のほか、郵便、電話、インターネット、携帯電話のメール等で販売。 |
| 課金収入の用途 | ・公共交通機関の改善と運賃引下げ ・歩行者、自転車利用者のための環境整備等 |

【主な効果】

- 区域内の渋滞(平均-ピーク時) **30%減少**
- 課金区域内の平均速度
14.1km/h 約17km/h (約2割増)
- 課金区域内交通量(台km)
12%減(課金対象車両は25%減、バス・タクシーは増加)
- バス乗客数 流入37%増、流出29%増
- 人身事故件数 約15%減少
- 排気量(推計)
NOx・PM約12%減少、CO2約19%減少

セントラルロンドン [22 km²]

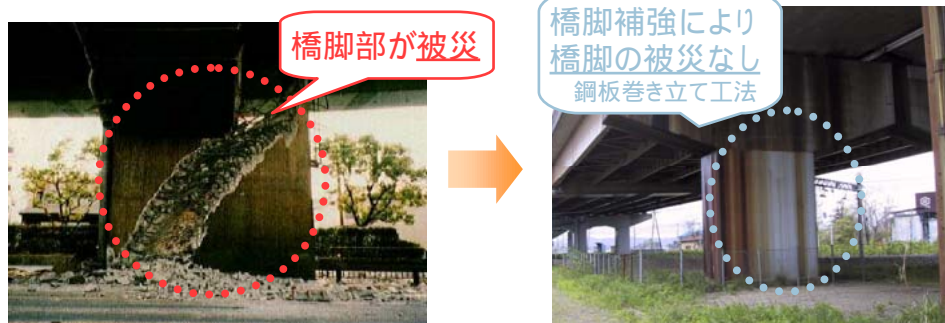


2.2. 道路の震災対策：道路橋の耐震補強の方針

- 兵庫県南部地震以降、道路橋の耐震補強を推進し、新潟県中越地震においては甚大な被災なし
- 未対策の橋梁については重要なものから重点的に対策を実施

緊急輸送道路の橋梁の耐震補強

新潟県中越地震においては、耐震補強を実施した橋梁の被害は軽微であり、迅速に復旧。



兵庫県南部地震(震度7)/神戸市東灘区
 写真・耐震補強(橋脚)の効果事例
 新潟県中越地震(震度7)/長岡市十日町

新幹線をまたぐ橋梁(跨線橋)の耐震補強

新幹線や高速道路をまたぐ道路の橋梁は、大規模地震で落橋・倒壊した場合、甚大な二次的被害を招くおそれ。

- ・新幹線をまたぐ橋梁に倒壊等が発生した場合、約1,500人の命を運ぶ新幹線と衝突すれば、その被害は極めて甚大。
- ・1日約40万人(東海道新幹線)の乗客の足にも多大な影響。



写真 東海道新幹線をまたぐ橋梁

表・緊急輸送道路の橋梁の耐震補強の実施率

| 高速道路 | | | | 一般道路 | |
|---------|--------|--------|----------|------|----------|
| 高速自動車国道 | 首都高速道路 | 阪神高速道路 | 本州四国連絡道路 | 直轄国道 | 都道府県管理道路 |
| 約9割 | 約10割 | 約10割 | 約6割 | 約5割 | 約5割 |

H17～19の3箇年プログラムにより**重点実施**
 優先的に耐震補強が必要な橋梁については、H19迄に、
 高速道路、直轄国道は概ね完了、都道府県管理道路は
 「優先確保ルート」を選定して概ね完了を目指す

その他の橋梁については引き続き耐震補強を行う必要あり。

緊急輸送道路の橋梁のうち、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に対する実施率を示す。

また、耐震補強の実施については、橋梁等の主要部分に対して緊急的に行う対策を含む。

表・新幹線をまたぐ橋梁の耐震補強の実施率

| 直轄国道 | 都道府県管理道路 | 市町村道 |
|------|----------|------|
| 約6割 | 約3割 | 約3割 |

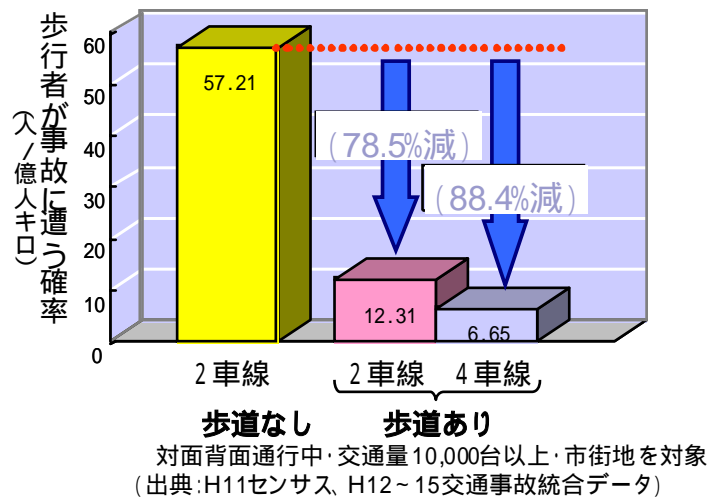
H17～19の3箇年プログラムにより
重点実施
 概ね完了を目指す

23. 交通安全(1): 通学路の整備方針

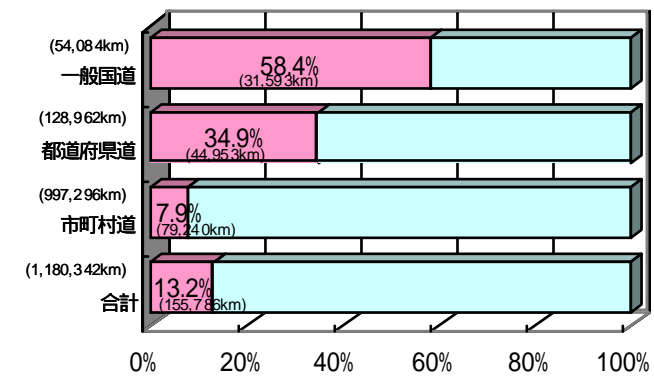
●学童の交通量の多い通学路の歩道等の整備率は約46%と未だ道半ばであり、重点的な整備を推進

「交通安全施設等整備事業の推進に関する法律」に基づき指定された通学路(児童又は幼児が小学校若しくは幼稚園又は保育所に通うため一日つきおおむね四十人以上通行する道路の区間)

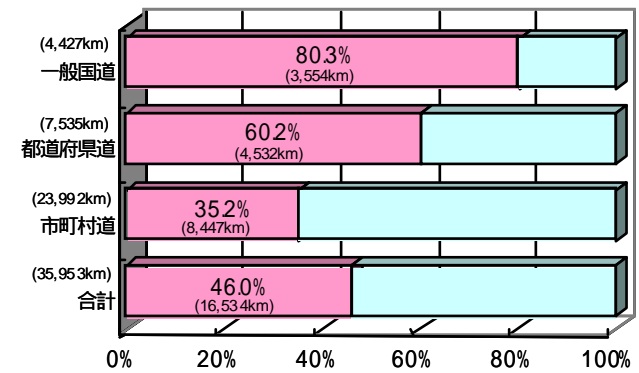
【歩道有無の比較による歩道設置効果】



【道路種別別の歩道整備率(H16)】



【学童の通行料の多い通学路の歩道等の整備率(H14)】



通学路の整備率は学童通行量が100人/日以上の上の通学路のもの

【地域の実情に即した工夫事例】



< 路側帯拡幅 >



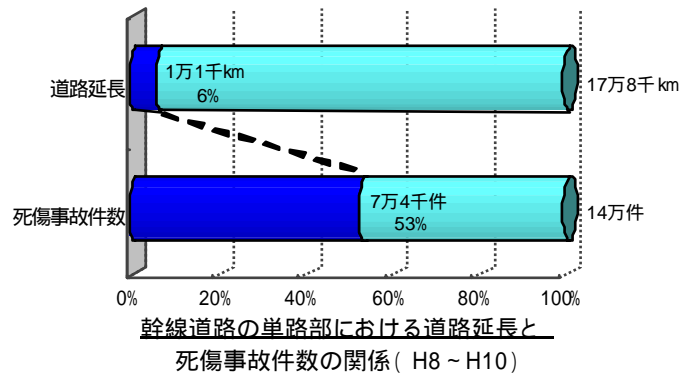
< ボラード >

出典: 「生活道路事故防止対策マニュアル(警察庁 H17.11)」より抜粋

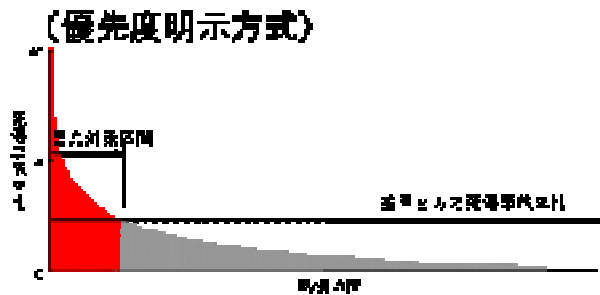
24. 交通安全(2): 幹線道路の対策方針

● 幹線道路では、死傷事故率が特に高い箇所等で集中的に対策を実施

【幹線道路での事故対策】



幹線道路の事故は6%の区間に53%の事故が集中



死傷事故率の高い区間を抽出し、優先的に対策を講ずべき区間を明示

事故対策の事例～熊本県熊本市迎町2丁目交差点(国道3号)～

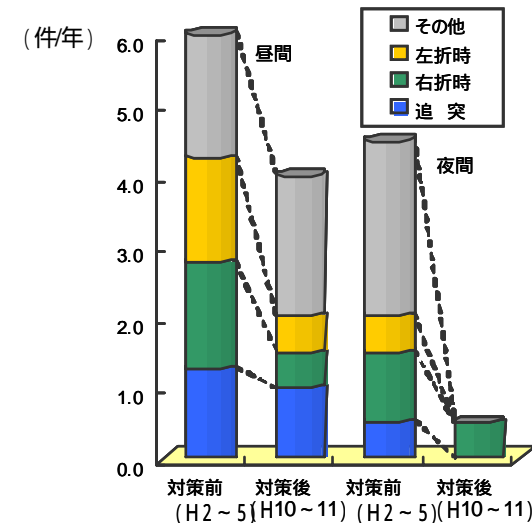


対策内容

- 交通島の設置、横断歩道・停止線の移設 (交差点のコンパクト化)
- カラー舗装による走行車線の明確化
- 道路照明の増設による夜間視認性の向上

整備効果

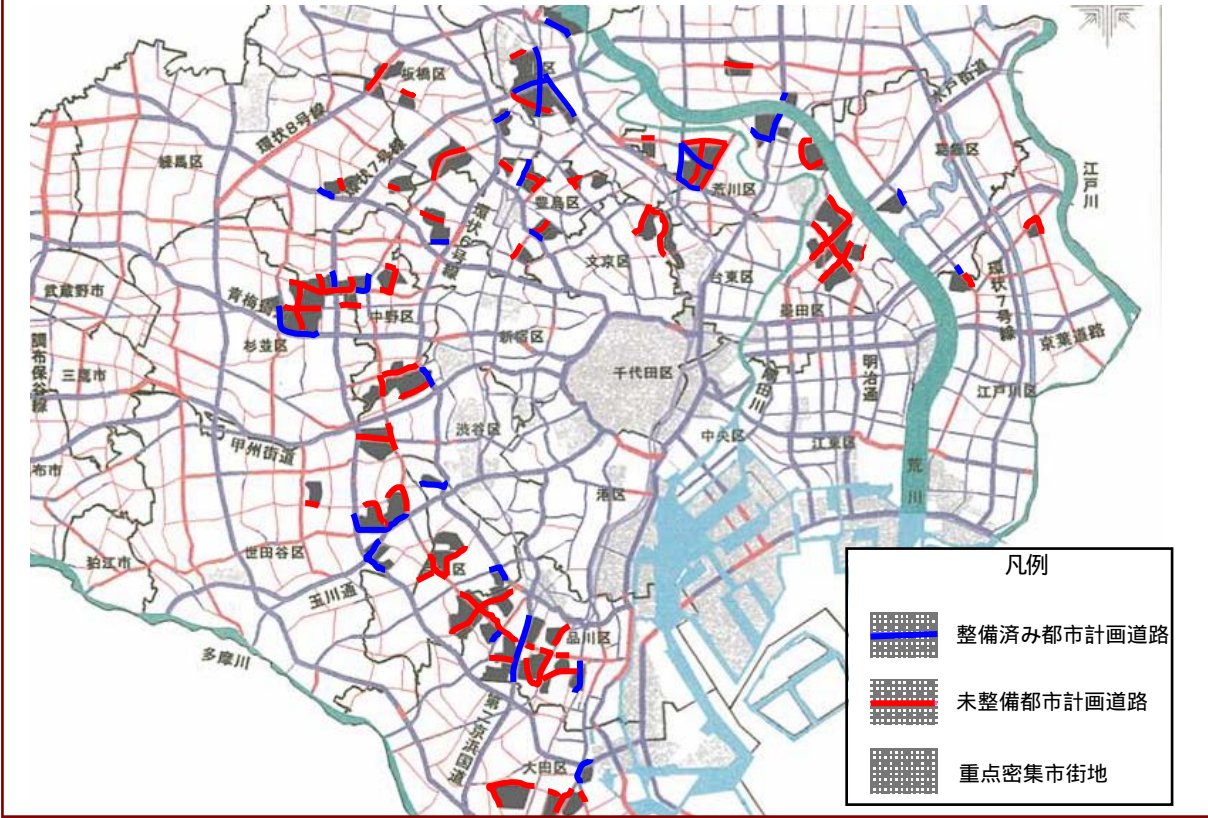
- 右折時事故が6割削減
- 左折時事故が8割削減
- 夜間の事故が9割削減



2.5. 密集市街地等における防災上の課題への対応～東京都の状況

- 地震時に大きな被害が想定される危険な密集市街地は全国に25,000haあり、特に大火の可能性が高い危険な市街地(重点密集市街地)は約8,000ha存在
- 木造密集市街地等においては、避難路、延焼遮断帯等の整備が遅れており、街路事業や土地区画整理事業による整備を推進

東京都における防災環境軸の形成状況(H16年度末)



整備状況(平成16年度末)

| | |
|------|----------------|
| 全体延長 | 80 km |
| 整備済み | 41 km (52%) |
| 未整備 | 39 km (48%) |



26. 日本風景街道のイメージ

