

道路整備の中期ビジョン(案) の骨子について

国土交通省 道路局

国土交通省 都市・地域整備局

1. 中期ビジョンの基本的な考え方

「簡素で効率的な政府」の実現を目指し、行政全般にわたる大きな変革の流れ。国際競争力の強化、少子・高齢社会への対応などが求められている中、道路はわが国の社会・経済・生活を支える基幹的な社会インフラであるものの、交通渋滞、交通事故、沿道を含めた道路空間の再生など多くの課題。道路行政そのものも、納税者・受益者である国民の視点に立ち、道路行政の原点に帰った見直しが必要。今後は、スピード感をもった道路行政へと転換し、整備目標を明確にした上で、時間軸を意識した計画的な道路整備が求められる。その際、厳格な事業評価や徹底したコスト縮減により重点化、効率化を図る。

- 既存ストックを最大限活用しつつ、真に必要な道路整備を推進
- 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

⇒ 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・事業費を「道路整備の中期ビジョン」として整理

2. 現状と課題

- ▶ 我が国が直面している社会情勢や、道路の課題を踏まえると、限られた期間に多くの課題に対応する必要がある

我が国が直面している 社会情勢

東アジア諸国の経済規模は、
将来日本にほぼ匹敵する状況
になる中での国際競争力の強化

少子高齢化社会の進展

地球温暖化が深刻化する中、
京都議定書のCO₂削減目標
達成への対応

道路の課題

老朽化する道路資産の修繕・更新費用が
長期的に増大

災害時における代替路の未整備

依然6千人を超える交通事故死者数

年間約12兆円に及ぶ渋滞損失

開かずの踏切等で抜本対策が必要な
緊急対策踏切が約1,400箇所存在

⋮

今後、概ね**10年間**が戦略的に投資を行うために残された重要な期間

3 . 中期的に実施すべき施策

▶ 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

・ 供用中道路の防災・安全の確保

緊急輸送道路等の防震災対策
交通事故対策と安全快適な歩行空間の構築

・ 道路交通の円滑化

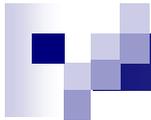
・ 三大都市圏環状道路の整備
・ 交差点など渋滞が頻繁に発生する主要渋滞ポイントの対策 等
・ 開かずの踏切等の抜本対策

・ 都市と地域の活性化

我が国の経済と国民生活を支える高速定時サービスの提供
日常生活に必要な移動の確保
美しい景観の保全・創造

・ 環境の保全

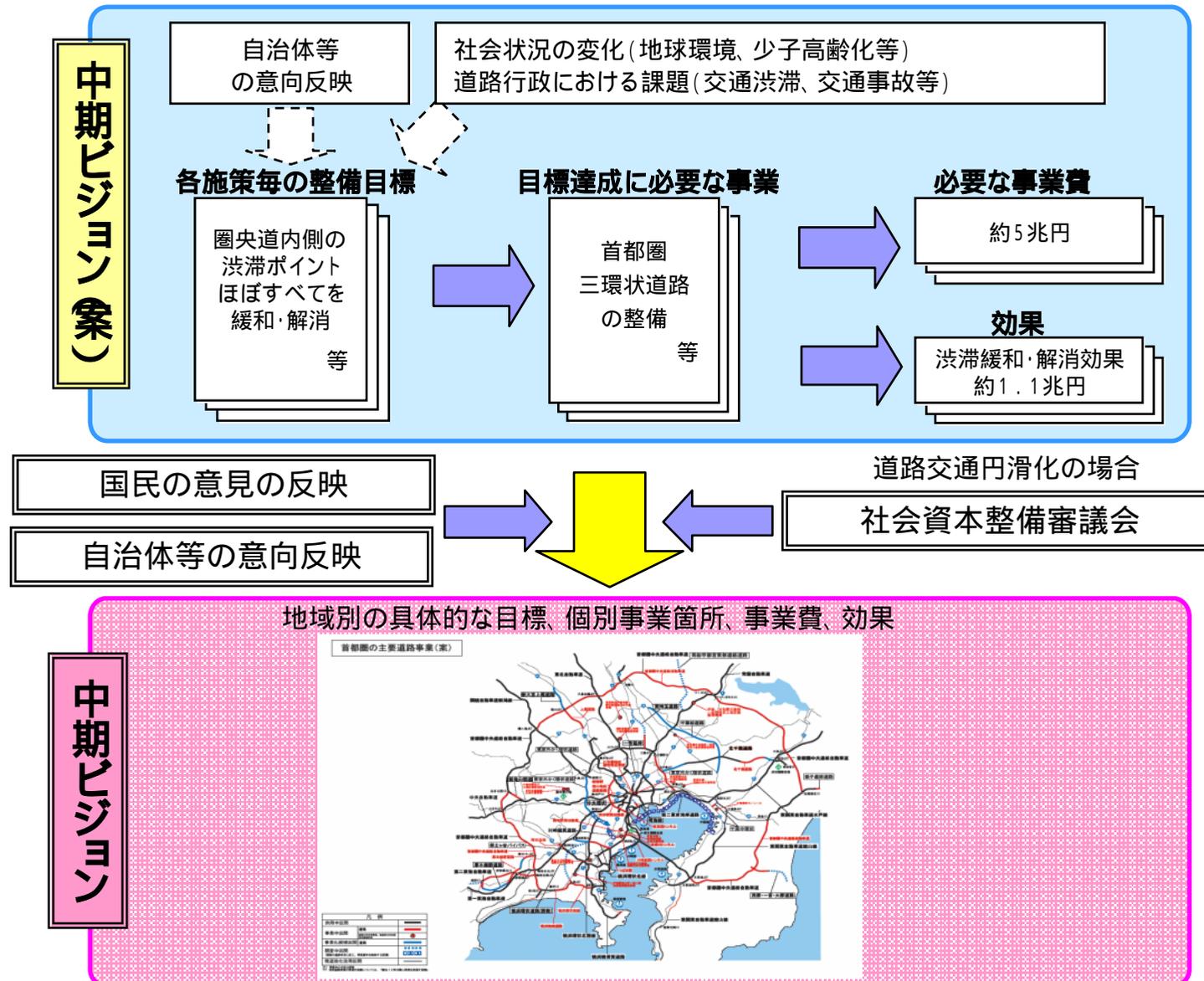
地球温暖化防止
沿道環境の保全



(数字は精査中)

4. 中期ビジョンの概要

▶ 中期ビジョン(案)に国民の意見等を反映し、中期ビジョンを策定



5. 中期的に実施すべき各施策の整備目標・事業量(イメージ)

(数字は精査中)

施策名	課題	整備目標・事業量
供用中道路の維持・修繕・更新	・高度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	・日常生活を支える生活空間を保全するよう既存道路の健全な状態を確保するため、修繕・更新についてはライフサイクルコストが最小となるよう、適切な時期に必要な修繕を実施し、既存橋梁等の延命化とライフサイクルコストを削減。また、維持作業については可能な限りコストを縮減しつつ実施。
供用中道路の防災・安全の確保	緊急輸送路等の防震対策	<p>・全道路約120万kmのうち、災害緊急時の救護・物資運搬を確保するための緊急輸送道路約9万kmについて、橋梁の耐震補強は約5割が未対策</p> <p>・災害時等において、救護物資輸送の途絶を防ぐため、緊急輸送道路等について、耐震補強、斜面对策、雪崩対策等の要対策箇所全箇所約5万箇所の対策を実施</p>
	交通事故対策と安全快適な歩行空間の構築	<p>・消防困難な密集市街地約15万haのうち、特に道路面積率が低く、かつ老朽家屋が多い地区等約1万haが存在</p> <p>・安全・安心な市街地形成のため、消防活動が困難な区域のうち、道路面積率が特に低い等、特に整備の必要性が高い区域(約1万ha)について面的整備の対策を概成</p>
交通安全の確保	交通安全対策と安全快適な歩行空間の構築	<p>・死傷者数年間116万人</p> <p>・交通量の多い幹線道路の通学路でも、歩道設置は道半ば</p> <p>・交通事故死者数5,000人以下、死傷者数100万人以下の目標を達成するため、学童通行量100人以上かつ自動車交通量の多い通学路等について、約 kmの歩道を整備。また、幹線道路において、繰り返し事故が発生している重大事故多発箇所(死傷事故率が4倍以上等)約 箇所の対策を実施し、世界一安全な道路環境を実現</p> <p>・歩行者等が安全に渡れる踏切とするため、歩道が狭隘な踏切や開かずの踏切の緊急対策が必要な踏切について速効対策約1,300箇所を完了</p>
	交通安全対策と安全快適な歩行空間の構築	<p>・平均利用者数5,000人/日以上主要駅周辺に限っても、主要道路のバリアフリー化率は約3割</p> <p>・誰もが安心して移動できる生活環境を構築するため、利用者数5,000人/日以上の駅等の周辺道路や病院など主要な公共施設周辺について約5,100kmのバリアフリー化を実施し、高齢者、身障者をはじめとした歩行者の移動を円滑化</p>

5. 中期的に実施すべき各施策の整備目標・事業量(イメージ)

(数字は精査中)

施策名	課題	整備目標・事業量
道路交通の円滑化	<ul style="list-style-type: none"> ・年間渋滞損失は約12兆円 ・都道府県庁所在地に全国の渋滞損失時間の8割が集中 ・主要渋滞ポイントは約2,200箇所 ・開かずの踏切など緊急対策の必要な踏切が約1,400箇所存在 	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞を解消し、国民の移動時間の短縮や、経済活動の効率化を図るため、以下の施策を実施することで、渋滞緩和・解消効果約3.8兆円 ・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 ・交差点など渋滞が頻繁に発生する主要渋滞ポイント約2,200箇所について地方都市の環状道路整備・バイパス、交差点改良等を実施 ・利用者の利便性向上に資するETCの普及促進を実施 ・道路交通情報を提供して円滑な交通を確保するVICSの整備 ・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箇所について、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
都市と地域の活性化	<ul style="list-style-type: none"> ・隣接する県庁所在地間も、規格の高い道路で十分には連絡されていない ・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 ・拠点的な都市間において事故・災害などによる機能停止が生じれば、経済・国民生活に重大な影響 ・交通需要の多い区間では、渋滞による機能低下が発生 ・中国をはじめアジアの経済成長は著しく、グローバル競争は激化 ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・県庁所在地等の主要都市を相互に結び、国民生活と経済活動を効率化、また、地方の人口集積地をネットワークに接続し、高速定時サービスが利用可能な範囲を拡大、さらに事故・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ために、以下の施策を実施 ・高規格幹線道路 kmを整備し、高規格幹線道路網の %を完成 ・地域高規格道路 kmを整備 ・高規格幹線道路ICに接続する道路約 kmを整備 ・国際競争力を高めるため、規格の高い道路網で接続された拠点的な空港・港湾の割合を66%から80%に向上させる。

5. 中期的に実施すべき各施策の整備目標・事業量(イメージ)

(数字は精査中)

施策名	課題	整備目標・事業量
都市と地域の活性化	日常生活に必要な移動の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・日常生活を営む上で必要不可欠な移動を確保するため、地域の幹線道路ネットワーク約28万kmについて、未改良区間約7万kmが存在し、このうち著しく隘路となっている区間約5,000kmを整備することで、すれ違い困難箇所等を概ね解消 ・合併市町村の一体化について、合併市町村の中心部と旧市町村の連絡や公共施設等の共同利用を促進する道路整備を重点的に支援・地域の暮らし、産業にとって重要な拠点を支えるため、公共施設等の地域重要拠点へのアクセス道路について、約1,600箇所を整備し、日常生活に必要な地域公共施設の利用を可能に
	美しい景観の保全・創造	<ul style="list-style-type: none"> ・無電柱化率は東京23区でも1割以下で海外に比べ立ち後れ ・地域固有の景観、自然、歴史、文化、レクリエーション資源を有効に活用した美しく味わいのある道づくりを目指すため、日本風景街道(シーニック・バイウェイ・ジャパン)を促進。また、住民や地域の方々との協働により、訪れる人と迎える地域の豊かな交流による地域コミュニケーションを再生

5. 中期的に実施すべき各施策の整備目標・事業量(イメージ)

(数字は精査中)

施策名		課題	整備目標・事業量
環境の保全	地球温暖化防止	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・道路整備により走行速度が向上すれば、CO₂排出量が減少 	<ul style="list-style-type: none"> ・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するため、以下の施策を実施することで、地球温暖化防止に向けてCO₂排出削減目標(2008年から2012年の間に、1990年比 - 6%)達成に貢献 等 道路交通を円滑化 高規格幹線道路、地域高規格道路約3,800kmを整備 エコドライブの普及や、公共交通機関の利用促進等
	沿道環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> ・全国的には改善傾向にあるが、三大都市圏を中心に環境基準未達成箇所が残存 ・全国的に厳しい状況であり、直轄国道沿道の要請限度(夜間70dB)の達成率は全国で68%、大都市圏では64% 	<ul style="list-style-type: none"> ・大気質に関して、環境基準を概ね達成させる NO₂環境基準達成率:(H16年度) 89% 概ね100% SPM環境基準達成率:(H16年度) 96% 概ね100% ・騒音に関して、直轄国道沿道の夜間騒音要請限度達成率を向上させる 夜間騒音要請限度達成率:(H16年度) 68% 概ね90% ・夜間騒音要請限度や大気環境基準を超過している区間について、交通流を分散する環状道路やバイパス約1,200kmを整備。また、直轄国道の夜間騒音要請限度を超過している区間について低騒音舗装約4,500kmを敷設し、遮音壁約100kmを設置することで、沿道環境を改善し、良好な生活環境を実現

6. 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)

数字は精査中

10年間の効果 (2006～2015年度)

フロー効果 道路投資を行う際の景気浮揚効果 (用地補償費 (1,800億円) の効果を除く。)

GDPの増加
約1.2兆円

家計可処分所得の増加
約6,300億円
(人口1人当たり約5,000円)

民間消費の増加
約4,200億円

民間設備投資の増加
約2,600億円

税収の増加
約2,600億円

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

家計可処分所得の増加
約7,000億円
(人口1人当たり約5,000円)

民間消費の増加
約7,400億円

民間設備投資の増加
約6,800億円

税収の増加
約2,900億円

10年間合計

GDPの増加
約2.5兆円

家計可処分所得の増加
約1.3兆円
(人口1人当たり約1万円)

民間消費の増加
約1.2兆円

民間設備投資の増加
約9,500億円

税収の増加
約5,500億円

20年間の効果 (2006～2025年度)

GDPの増加
約4兆円

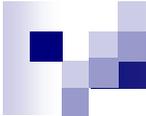
家計可処分所得の増加
約2.1兆円
(人口1人当たり約1.7万円)

民間消費の増加
約2.1兆円

民間設備投資の増加
約1.7兆円

税収の増加
約8,800億円

(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 38.0km、一般道路 71.3kmと仮定。なお、それぞれ投資の翌年度に供用すると仮定。



7. 道路施策の進め方

説明責任の向上

- ・ 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。
- ・ 構想段階から管理に至るまでのPIプロセスを推進する。

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。

多様なパートナーシップ

- ・ 各施策を進めるにあたっては、行政機関の連携や官民の境界を越えた取組みを積極的に進めることで、より利用者ニーズに合った展開を目指す。
- ・ また、より広い分野において市民団体等との間で、「対話と協働」、「参加と責任」による施策の推進を図る。