

道路整備の中期ビジョン(案) の骨子について

(参考資料2)

国土交通省 道路局

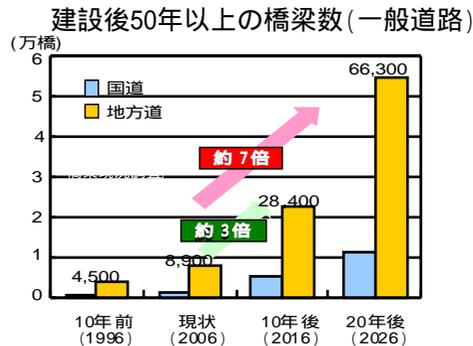
国土交通省 都市・地域整備局

数値は精査中

< 課題 >

適切な維持管理

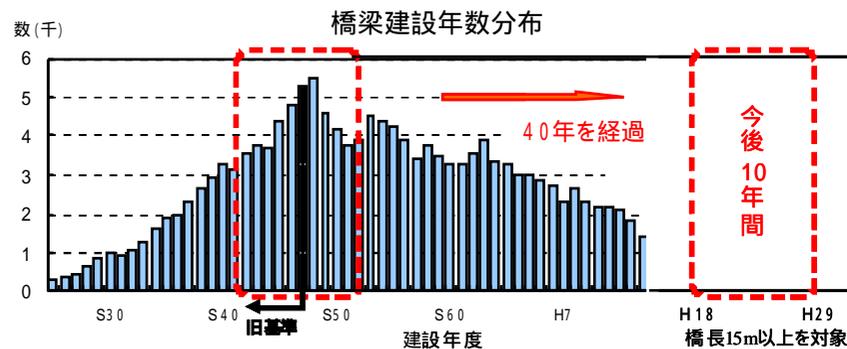
橋梁など高度経済成長期に作られた多くの道路ストックが、今後急速に高齢化



橋梁は十分なメンテナンスが行わなければ、平均60年程度で寿命

適切な時期にメンテナンスを実施することで、約100年に延命し、トータルコストを縮減可能。

旧基準の橋梁は、床版が薄く、鉄筋量も少ないため、40～50年で床版にひび割れ、陥没等の損傷が発生



< 目標設定と講じる施策 >

< 目 標 >

- 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

< 施 策 >

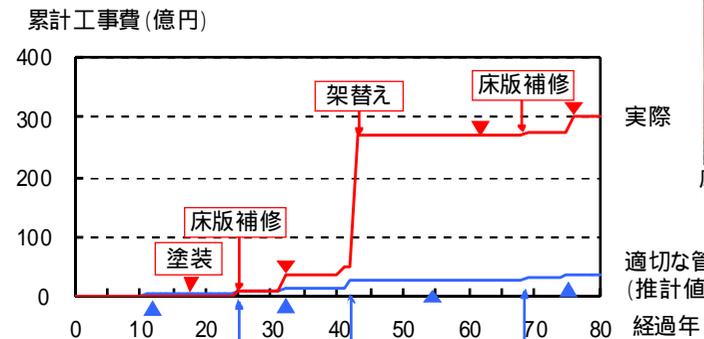
- 修繕・更新については
ライフサイクルコストが最小となるよう、適切な時期に必要な修繕を実施
- 維持作業については
可能な限りコストを縮減しつつ実施



< 効 果 >

既存橋梁等の延命化とライフサイクルコストの削減 等

< 事例 >



(1962年に架設した橋の例: 約1,200m)



床版損傷事例
S45建設の橋(供用後34年)

< 課 題 >

緊急輸送道路確保

全道路約120万kmのうち、緊急輸送道路約9万kmの橋梁の耐震補強は約5割が未対策

〔 直轄国道 + 都道府県管理道路において
11,605橋のうち5,376橋が未対策
(平成16年度末) 〕

道路法面等において土砂くずれ等の対策が必要な箇所約7割が未対策

〔 103,000箇所のうち71,000箇所が未対策
(平成16年度末) 〕

安心な市街地形成

消防活動が困難な市街地が約15万ha、うち道路面積率が特に低く、かつ老朽家屋が多い地区等が約1万ha存在

< 目標設定と講じる施策 >

< 目 標 >

災害時等において、救護物資輸送の途絶を防ぐため、緊急輸送道路等の防震災対策を完成させる

< 施 策 >

緊急輸送道路等について耐震補強、法面对策、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 等

< 目 標 >

・安全・安心な市街地形成のため、消防活動が困難な地域を解消する

< 施 策 >

・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



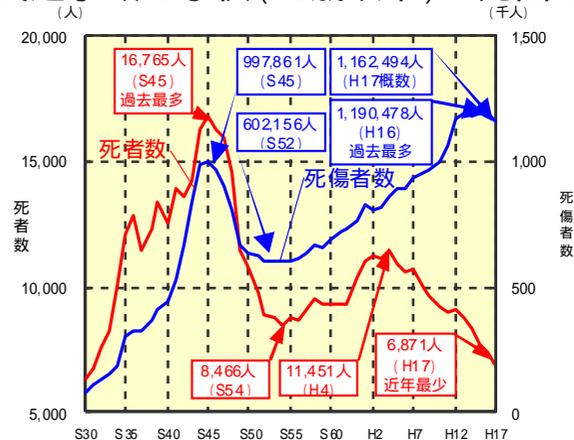
< 効 果 > 安全・安心な社会の実現

< 課題 >

交通安全対策

死傷者数年間116万人 (H17年)
 (国民の約100人に1人が交通事故で死傷)

- ・全体の死者数6,871人の約4割(2,924人)が65歳以上
- ・歩行中や自転車乗車中に約3,000人が死亡
- ・交通事故は子供(19歳以下)の死因で第1位



交通量の多い幹線道路(都道府県道以上)の通学路でも歩道設置は道半ば

- ・学童通行量の多い通学路(100人/日以上)の歩道の整備率
 - 一般国道 : 80% (3,600km)
 - 都道府県道 : 60% (4,500km)
 - 市町村道 : 35% (8,000km)

< 目標設定と講じる施策 >

< 目標 >

- ・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

< 施策 >

- ・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
- ・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(死傷事故率が平均の4倍以上等)約 **箇所**の対策を実施

等



< 効果 >

世界一安全な道路環境を実現 等



< 課題 >

踏切安全対策

歩道狭隘など、歩行者が横断するのに危険な踏切が約1,300カ所存在
事故は1日1件。死者数は100人を越える

踏切事故発生件数(H16年度)

踏切事故件数	踏切事故死者数
410	144

踏切数

東京23区	ニューヨーク	ロンドン	ベルリン	パリ
699	113	19	12	14

バリアフリー化

平均利用者が5,000人/日以上(2,758駅(平成16年度))等周辺に限っても主要道路のバリアフリー化率は約3割(鉄道は約5割)

〔 5,516kmのうち対策済みは、1,712km (平成16年度) 〕

< 目標設定と講じる施策 >

< 目標 >

- ・歩行者等が安全に渡れる踏切とするため、危険な踏切をなくす

< 施策 >

- ・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歩道拡幅など速効対策約1,300箇所を完了

< 目標 >

- ・誰もが安心して移動できる生活環境を構築するため、道路の段差等を改善

< 施策 >

- ・利用者数 5,000人/日以上(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



< 効果 >

高齢者、身障者をはじめとした歩行者の移動の円滑化 等

< 課題 >

渋滞対策

全国の年間渋滞損失約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 が約2,200箇所存在

主要渋滞ポイントとは、以下の要件に合致するもの
 一般道路(DID内):最大渋滞長が1,000m以上または最大通過時間が10分以上
 一般道路(DID外):最大渋滞長が500m以上または最大通過時間が5分以上
 渋滞対策協議会で位置づけられたポイントで、例えば、
 ・アンケート結果で改善要望が高い箇所
 ・渋滞損失時間上位2割に入っているが、渋滞ポイント(定義)には合致しない箇所

[局所的に発生している渋滞]

都道府県庁所在都市の15km圏内に、全国の約8割の渋滞損失が集中



開かずの踏切対策

開かずの踏切など抜本対策が必要な緊急対策踏切が約1,400箇所存在

うち { 開かずの踏切 約600箇所
 自動車交通の著しい踏切 約500箇所
 歩行者交通の著しい踏切 約300箇所

踏切遮断による渋滞損失は年間約1.5兆円

< 目標設定と講じる施策 >

< 目標 >

・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、主要渋滞ポイントや開かずの踏切を緩和・解消する

< 施策 >

- ・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

等

< 効果 >

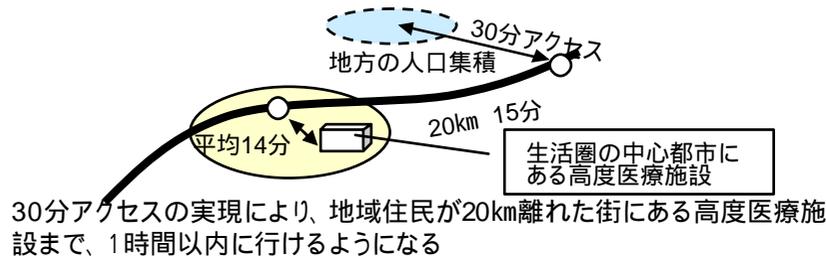
渋滞緩和・解消効果約3.8兆円 等

< 課題 >

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

〔連絡されていない都市ペアの例〕
秋田-青森、群馬-栃木、富山-岐阜、滋賀-三重、島根-広島、大分-宮崎 等

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

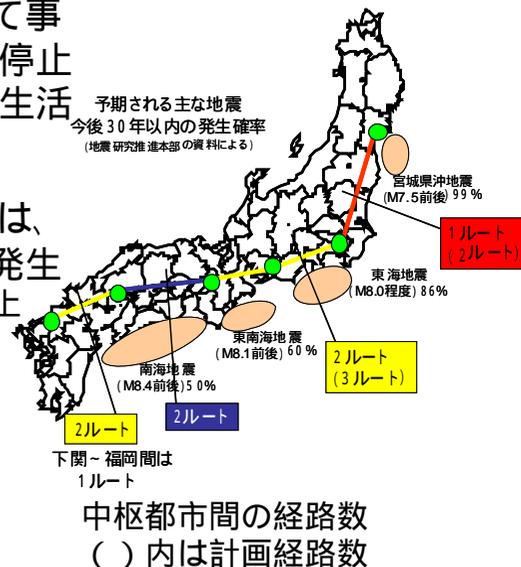


拠点的な都市間において事故・災害などによる機能停止が生じれば、経済・国民生活に重大な影響

交通需要の多い区間では、渋滞による機能低下が発生
●H18年のGW中に30km以上の渋滞が全国で33回発生

H18年GW中の渋滞実績

東北道	57km
名神高速	50km
東名高速	42km



< 目標設定と講じる施策 >

< 目標 >

- ・ 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
- ・ 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
- ・ 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

< 施策 >

- ・ 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

< 効果 >

- ・ 人口の90%、各都道府県で少なくとも人口の80%が30分以内で規格の高い道路網にアクセスし、通勤、業務、医療活動の範囲が拡大
- ・ 中枢都市を結ぶ縦貫軸に代替経路が完成し、信頼性が向上等

人口5万人以上の都市、主な半島の中心的都市

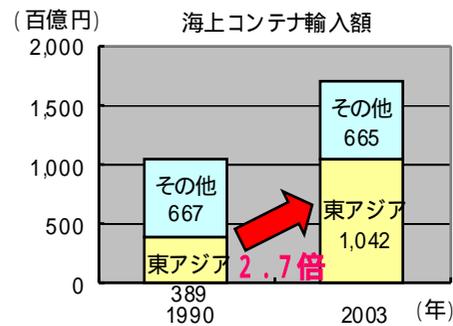
< 課題 >

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。

- ・中国の実質GDP成長率は約10%と世界平均の約2倍
世界5.1%、米国4.4%、日本2.7%、中国9.5%(2004年)

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

- ・東アジアとの貿易額は大幅に増加
海上コンテナ輸入額: 東アジア2.7倍、その他の地域1.0倍
(1990 2003)



- ・拠点的な空港・港湾へのアクセス率66%
(米国: 91%、欧州84%)
- ・新規の工場立地数の3/4(852件のうち635件)は高速ICから10km以内に立地

< 目標設定と講じる施策 >

< 目標 >

- ・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

< 施策 >

- ・10箇所の主要空港・港湾について規格の高い道路を連結するよう整備

[北部九州地域の自動車生産拠点化の例]

- ・地方の交通基盤整備の進展に伴い、企業立地が促進



< 課題 >

日常生活に必要不可欠な移動の確保

地域の幹線道路では、未だにすれ違い困難区
間や、著しい急勾配・急カーブ等が存在し、日常
生活の移動や救急活動に支障
特に地方部では日常生活を自動車交通に依存

- ・世帯当たり自動車保有台数：山形県 2.29台/世帯
東京都 0.71台/世帯
- ・都道府県道の改良率は約6.5割、市町村道は5.5m
未満を加えても約5割
- ・17県で、生活中心都市や救急医療施設まで30分で
到達できる人口の増加といった目標を掲げている。

【すれ違い困難な狭隘な幹線道路】 【歩道が無く、危険な幹線道路】



合併市町村の一体化を促進

平成の大合併により、市町村数が大幅に減少
(3,229(H11.4) 1,820(H18.4)(約4割減))

交流増加、公共施設の統合等に対応した道路
網の再編が必要

< 目標設定と講じる施策 >

< 目 標 >

- ・日常生活を営む上で必要不可欠な移動を
確保するため

< 施 策 >

- ・地域の幹線道路ネットワーク¹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²し、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
公益施設等の共同利用を促進する道路を整備

< 効 果 >

日常生活で安心できる移動を確保 等

- 1：生活中心都市と周辺市町村、市町村中心部と集
落等を最短で連絡する道路
- 2：山間部等における整備では、すれ違いのための
待避所を整備する1.5車線の整備手法も活
用

< 課 題 >

地域の重要拠点へのアクセス確保

病院、廃棄物処理施設、工業団地など、地域にとっての重要拠点の整備に伴い、幹線道路までのアクセス道路は必要不可欠



< 目標設定と講じる施策 >

< 目 標 >

- ・地域の暮らし・産業にとって重要な拠点を支えるため

< 施 策 >

- ・公共公益施設等の地域重要拠点 へのアクセス道路について、面的整備も含めて約1,600箇所を整備

重要拠点：病院、廃棄物病院、廃棄物処理施設等の公共公益施設、空港、港湾等の交通拠点、工業団地、観光施設等の地域開発拠点



< 効 果 >

日常生活に必要な地域公共施設の利用が可能に

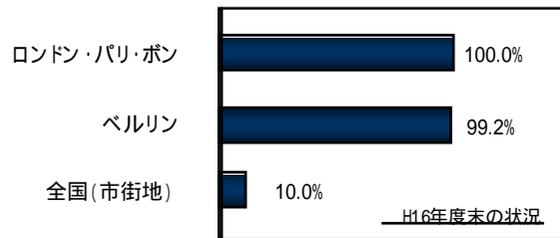
等

< 課題 >

電線類の無電柱化

無電柱化率は市街地の幹線道路でも1割程度で、海外主要都市に比べ大きく立ち遅れ

歴史的街並みを保存すべき地区においても、無電柱化されている箇所は一部



【無電柱化の国際比較】

美しく味わいのある道づくり

これまでの日本における道路は、単にモノ・人を運ぶ機能を有する「道具」として整備

近年「幅広い機能を有する道路空間への転換」や「沿道との一体的な連携」が求められている

< 目標 >

- ・ 主要都市における「まちの顔」となる道路、歴史的街並みを保存すべき地区など世界に誇れる日本の観光エリアの景観を向上するため

< 施策 >

- ・ 無電柱化約5,700kmを推進



< 効果 > 観光立国実現へ貢献 等

< 目標 >

- ・ 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

< 施策 >

- ・ 日本風景街道（シーニック・バイウェイ・ジャパン）を促進
- ・ 住民や地域の方々との協働



< 効果 >

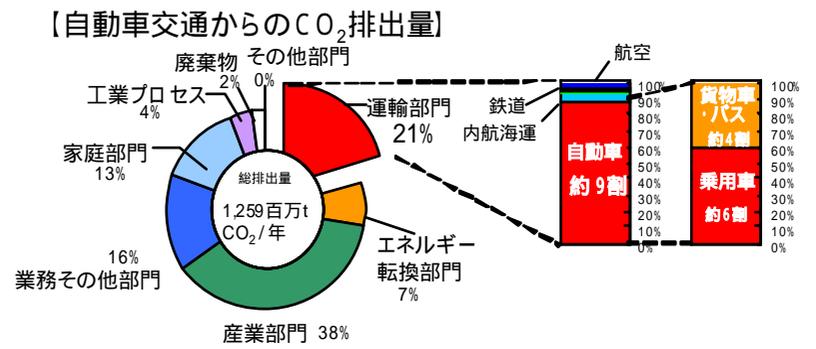
訪れる人と迎える地域の豊かな交流による地域コミュニケーションの再生

< 課題 >

地球温暖化対策

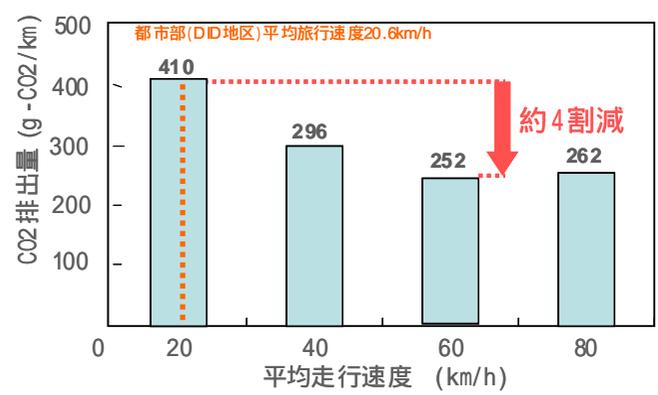
運輸部門でのCO₂排出量削減のためには、大きなウエイトを占める自動車からの排出量削減対策が急務

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



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

道路整備により走行速度が向上すれば、CO₂排出量が減少



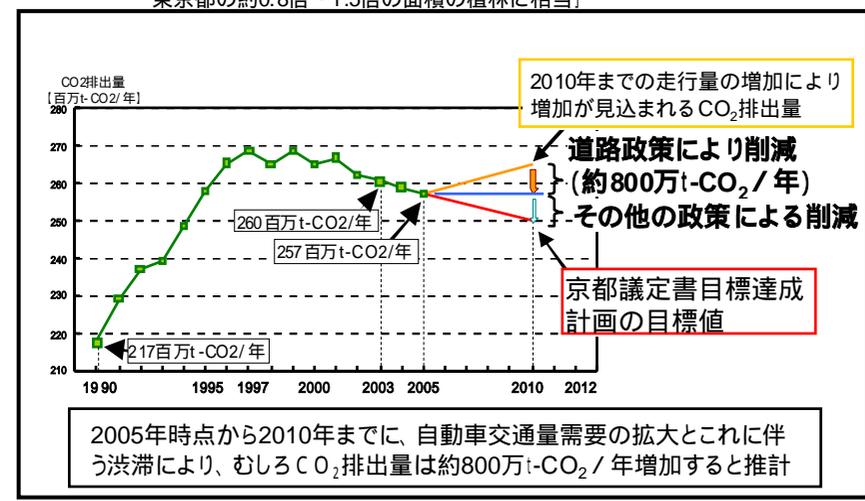
< 目標設定と講じる施策 >

- < 目標 >
- 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
- < 施策 >
- 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

< 効果 >

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

- [参考] 環状道路整備によるCO₂削減効果
- 東海環状自動車道等の自動車専用道路網による効果
名古屋都市圏のCO₂排出量約10% (23万t-CO₂/年) 削減
 - 首都圏三環状道路の整備 (平成20年代半ばまでに完成予定の区間)
年間約50~100万t-CO₂の排出量を削減
「東京都の約0.8倍~1.5倍の面積の植林に相当」



2005年時点から2010年までに、自動車交通量需要の拡大とこれに伴う渋滞により、むしろCO₂排出量は約800万t-CO₂/年増加すると推計

< 課題 >

大気汚染対策

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

【NO₂、SPMの環境基準達成率】

		NO ₂	SPM
全国	平成12年度	80%	66%
	平成16年度	89%	96%
自動車NO _x ・PM法 対策地域	平成12年度	65%	54%
	平成16年度	81%	96%

環境省自動車排出ガス測定局データによる

騒音対策

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%。

【直轄国道における夜間騒音の環境基準及び要請限度達成率】

		環境基準 (夜間)	要請限度 (夜間)
全国	平成12年度	24%	55%
	平成16年度	33%	68%
大都市地域	平成12年度	17%	52%
	平成16年度	27%	64%

< 目標設定と講じる施策 >

< 目 標 >

- ・良好な生活環境を実現するため、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%

- ・良好な生活環境を実現するため、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

(H16年度) 68% 概ね90%

< 施 策 >

- ・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

- ・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