
各ブロックの今後の道路政策のあり方 (詳細版)

平成19年1月19日
国土交通省道路局

1. 北海道地方の課題と道路政策の方向性

北海道開発局

1. 取り巻く情勢・課題認識

北海道における克服すべき課題

北海道の地域特性による課題

北海道の広大な地理的条件
遅れている高速ネットワークの構築
広大な医療カバー圏への対応
6圏域中心都市や観光地における渋滞の解消
歩行者・自転車交通さらには地域空間としての役割
などの配慮
交通事故死者数や交通事故死傷事故率の削減
1年を通じた通行規制への対応
積雪寒冷な気候
冬期における旅行速度の低下
冬期交通障害への対応

近年顕在化してきた課題

人口減少と医師不足
医療過疎地域における医療サービス享受
東アジアの経済的成長
背高コネクタ通行等、国際物流ネットワークの確保
増加する外国人観光光への対応
地球温暖化への対応
自動車交通におけるCO₂排出量の削減
戦後の道路ストック
道路ストックの長寿命化
公共事業への批判
選択と集中による更なる効率的な道路事業の推進
利用者ニーズを踏まえた更なる透明性の向上

伸ばすべき魅力

広大な面積に起因する多種多様な気象・風土。
北海道の豊かな自然環境や多様な文化資源は、人を幸せにする、感動を与える情報の宝庫であり、「感幸の大地」、「国民の健康保養の基地」、食糧基地としての良質で安全な食糧供給に加え、バイオなどの素材基地、原材料の供給基地などのポテンシャル
北海道の豊かな労働力・人材
札幌という都市圏のポテンシャル
シーニックバイウェイ北海道のような、地域再生・維持を進めている地域住民協働の意識

今後の北海道を取り巻く社会情勢の動向

我が国に前例のない社会情勢の変化

全国よりも10年先行して進行する人口減少・少子高齢化

北海道では、全国に先駆けて少子高齢化社会が進行しているが、そのような社会においても道民の生活はあり、医療圏の問題や冬の除排雪など、地方の生活の維持、地域の再生が重要。

厳しい財政状況と道路投資を踏まえ、さらなる効率化が求められている道路行政

財源的な制約がある中で、この広大な北海道で道路政策を行っていくには、各項目・各分野の優先順位を明らかにしていくことが必要とされている。また、めまぐるしい社会変化に対応するために、次々と顕在化する新たな潮流や課題への対応が可能な、柔軟で的確・効率的な道路行政が求められている。

2. 今後の道路施策の方向性

道路施策の前提(必要な理念・視点)

道路行政における「北海道イニシアティブ」の発揮

・北海道が持つ優位性を活かし全国や東アジアをリードする取り組みを先駆的に進めていくことが重要。
・必要性を重層的にとらえ、複合的な効果を発揮する取り組みが重要。
・限られた予算の中で、北海道が自立するために必要な施策を真摯に考え、地域の実情や個性・ニーズを踏まえ真に必要な道路施策を選択と集中により重点的に進めていくことが必要。

既存ストック(資源・人材・社会資本)の徹底的な利活用

・人口減少、少子高齢化社会の中では、北海道が有する資源、人材、道路などの社会資本等の既存ストックを有効に活用し、いかに価値を高めていくかといった視点が今後一層必要。

内外の交流を支え、多様な主体とともに進める道路施策の展開

・交通ニーズ以外の道路空間へのニーズに対し、民産学官のネットワークの活用や地域住民と協働したより良い道路施策を推進。

道路施策の方向性(4つの柱)

1. 我が国がこれから迎える少子高齢化社会への対応をリードし、美しくゆとりある成熟社会の実現に向けた道路施策の実施

高次な都市機能の享受を支援
長寿社会をリードし、まちづくりと一体となった道路施策
高齢者が社会参加しやすい安全安心な都市空間の整備

2. 東アジアでも優位な北海道の豊かな自然環境、食料基地としてのポテンシャルを伸ばす・活かすための道路施策の実施

物流観光拠点等を効率的にネットワーク
国際競争力を高めるための道路機能の強化
サイクリング・徒歩によって地域の魅力を味わえる空間づくり
冬期間でも安全で安心して移動できる交通環境の整備
6圏域中心都市や観光地に集中する渋滞の改善
シーニックをはじめとした地域協働の舞台となる取り組み
ドライブ観光の支援
北海道の地域特性を活かした道路構造の採用

3. 1年を通して安全で安心な暮らしの実現に向けた道路施策の実施

災害時の代替性強化に寄与するネットワーク整備
更なる交通死亡事故削減
横断いを続ける死傷事故の削減
道路網密度の低い北海道における確実性・代替性の強化
地域と一体となった防災・減災への取り組み
道路ストックの適切な管理
冬期間でも安全で安心して移動できる交通環境の整備

4. 北海道の地域特性を活かした地球環境問題への対応(地球温暖化と二酸化炭素排出削減に向けた道路施策の実施)

環境負荷の少ない自然環境と調和のとれたまちづくり
6圏域中心都市や観光地に集中する渋滞の改善
北海道の地域特性を活かした道路構造の採用

3. 具体の対策テーマ

具体の対策テーマ

今後の道路施策の方向性を実現するための具体的な取り組みについては、各々の目的のみならず、他の目的に効果が波及することから、効果が重複する取り組み毎に8つのテーマに分類

具体の取り組みテーマ

ネットワークの戦略的整備・活用
施策、
安全安心
防災・減災
施策、
交通安全
施策、
安全・安心な冬期交通
施策
観光振興の支援
施策、
道路の長寿命化
施策
渋滞の改善
施策
都市空間の整備
施策、

これからの道路行政の進め方

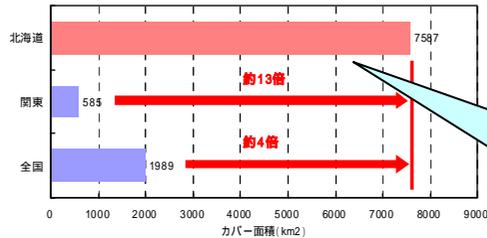
効率的・効果的な道路行政の進めるにあたっての視点を整理

取り組み内容

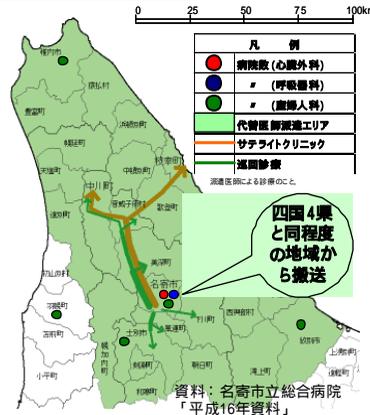
優先順位を考慮し、「選択と集中」による重点的かつスピーディーな道路整備の実施
既存ネットワークの徹底的な活用によるサービスの向上
質的な効果の評価の検討
道路管理者間の連携強化

北海道を取り巻く地域課題・社会情勢の動向

広大な医療カバー圏と地域医療の実態



地方センター病院1つ当たりのカバー面積は全国平均の約4倍

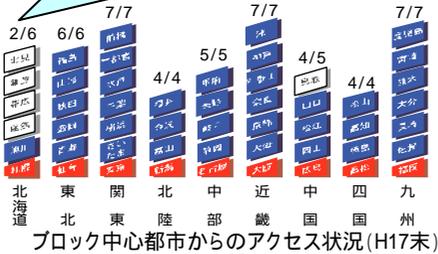
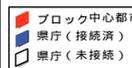


地方センター病院1つ当たりのカバー面積

資料: 全国都道府市区町村別面積調(H17)
日本救急医学会HP (H18.2)

遅れている高速ネットワーク整備と国際物流への課題

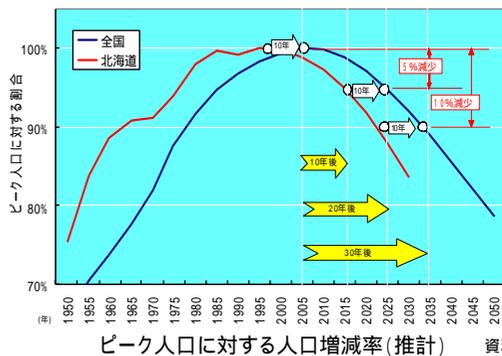
県庁所在地(北海道では6圏域中心都市)同士は、鳥取県と北海道内のみ連結されていない。



近年の社会情勢

全国より10年先行する人口減少・少子高齢化

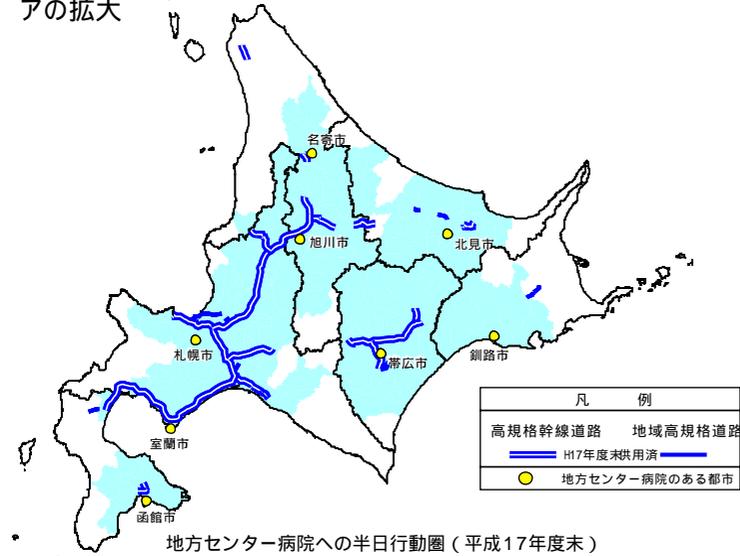
地方部を中心に、人口減少により、都市機能の維持が困難な都市が増加。



今後の方向性

高次な都市機能の享受を支援

- ・(圏域中心都市へのアクセスを向上し都市機能享受エリアを拡大)
- ・医療サービス享受のための効率的なネットワーク化
- ・圏域中心都市からのネットワーク化による都市機能を享受可能エリアの拡大



物流拠点と観光拠点・生産地等を効率的にネットワークし、北海道の優位なポテンシャルを活かす道路施策

- ・圏域中心都市間のネットワーク化
- ・道都札幌市とのネットワーク化、札幌市内からのICアクセスの強化
- ・空港港湾と点在する拠点とのアクセス性向上

国際競争力を高めるための道路機能の強化

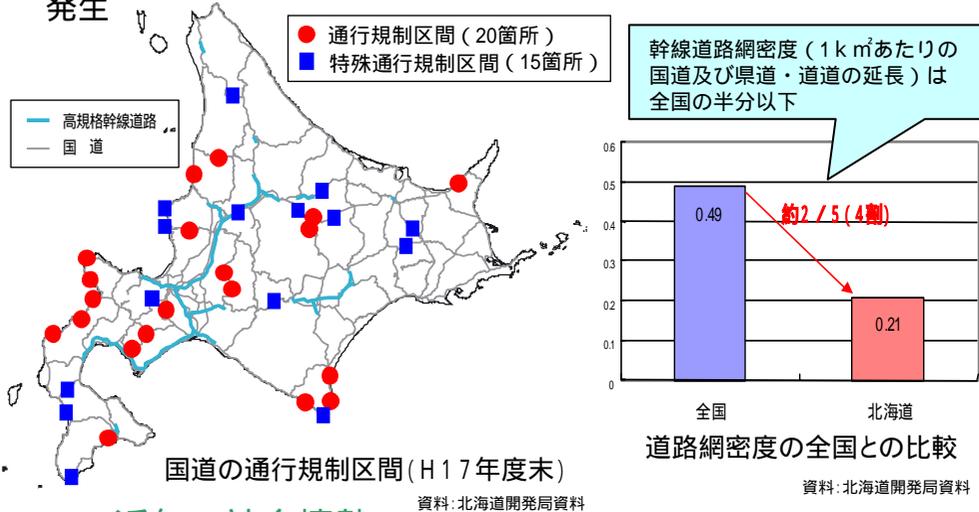
- ・背高コンテナが通行可能な国際物流ネットワークの確保

災害発生時における代替性の強化に寄与するネットワーク整備

- ・災害時の通行止めにより長大な迂回が発生する区間でのネットワーク整備

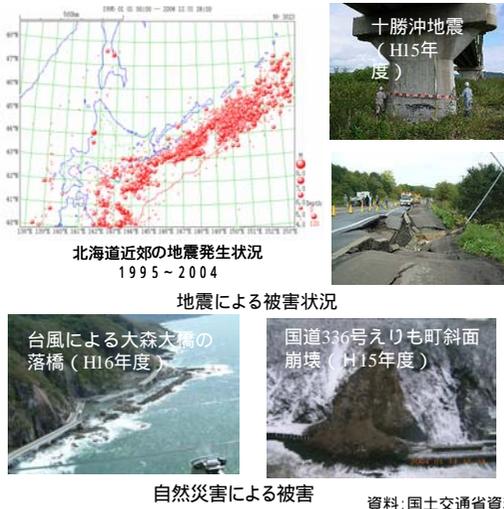
北海道を取り巻く地域課題・社会情勢の動向

道路網密度の低い北海道では、通行規制による地域孤立や大きな迂回が発生

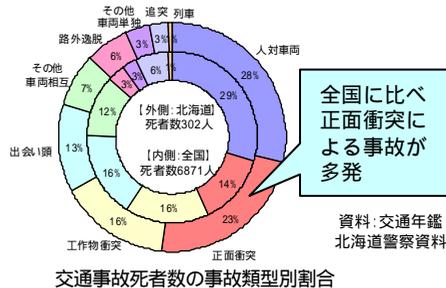
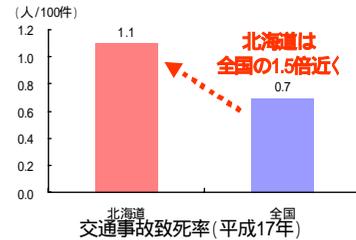


近年の社会情勢

近年頻発する自然災害



年間300人を越す交通事故死者数



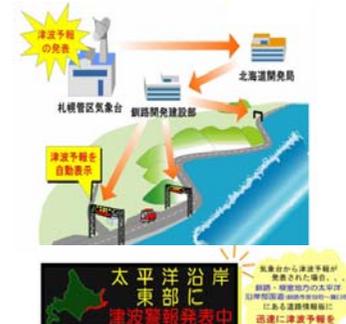
今後の方向性

道路網密度の低い北海道における確実性・代替性の強化

- ・通行規制区間での防災対策を優先的に整備
- ・緊急輸送道路などの確実性の強化

地域と一体となった防災・減災への取り組み

- ・適格で迅速な情報提供
- ・道路情報媒体を用いた災害予測情報の提供
- ・地域と協働した危機管理体制の強化による予防保全的な取り組みの徹底



【防災情報共有WAN整備による情報共有】

【道路防災情報の円滑かつ迅速な伝達・共有】

更なる死亡事故減少に向けた対策

- ・他人を巻き込む事故への重点的な対応

正面衝突等の効率的な事故対策を推進



高齢者が社会参加しやすい・歩きやすい安心性・安全性を高める都市空間の整備

- ・歩行空間の確保(効率的な歩道の整備等歩行者への安全対策の推進)

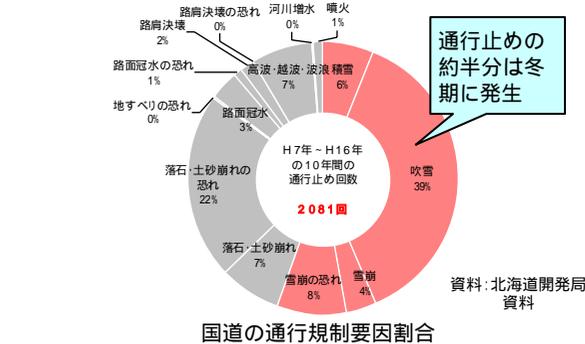
北海道を取り巻く地域課題・社会情勢の動向

冬期交通障害への対応



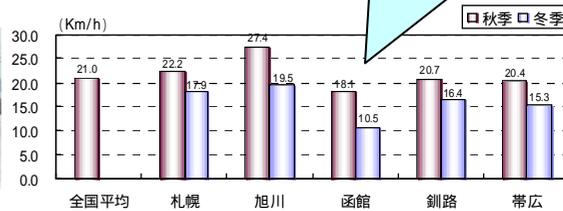
R39号女満別町付近の視程障害と吹き溜まり

冬期における旅行速度の低下



資料:北海道開発局資料

6圏域中心都市の旅行速度は、冬期には、全国平均以下に低下



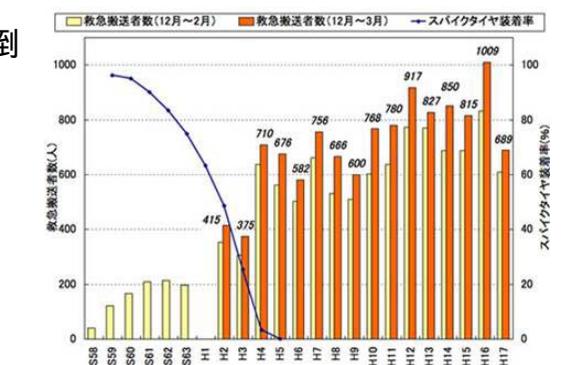
資料:道路交通センサス

近年顕在化した課題

ツルツル路面による冬期転倒事故の増加



資料:札幌市消防局、札幌市資料



資料:札幌市消防局、札幌市資料

今後の方向性

冬期間でも安全で安心して移動できる交通環境への改善

- ・冬期観光客の多いエリアでの重点的な冬期交通対策
- ・冬期来道観光客への情報提供の充実
- ・地吹雪など冬期交通障害による通行止めへの対策
- ・民の自助・共助による冬期VSP体制の構築
- ・冬期のバリアフリー環境の整備
- ・夏期に比べ著しく低下する冬期速度の改善と定時制の確保
- ・ハード・ソフト施策の有効的な組み合わせによる冬期道路管理



【地域協働による転倒事故防止啓発】



【WEB、携帯電話による情報提供】



【地域協働による冬期道路管理】



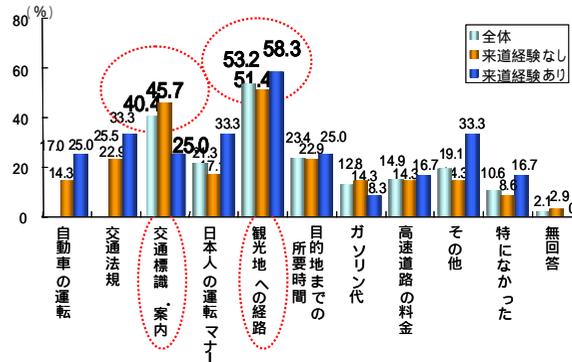
【都市部交差点の除排雪強化】

北海道を取り巻く地域課題・社会情勢の動向

シーニックバイウェイ北海道による地域再生・地域協働の実践
急増する外国人観光客へのドライブ観光支援



地域協働による景観診断(上)と
ビューポイント整備(下)

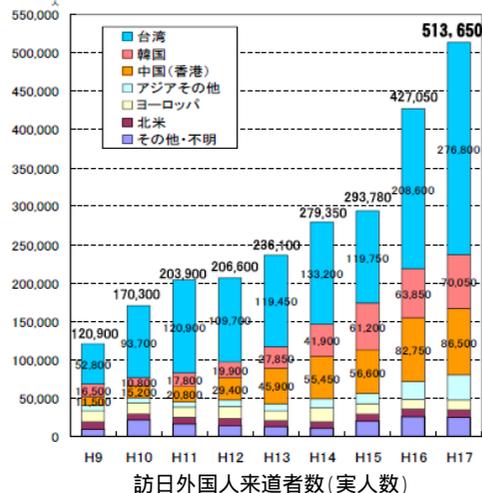


外国人観光客の北海道観光に関する不満
(シンガポール観光客対象)

資料：平成17年度シンガポール訪日観光客アンケート調査
(北海道開発局資料)

近年の主な潮流

増加する外国人観光客



訪日外国人来道者数(実人数)

資料：北海道観光入り込み客数調査報告書

益々高まる北海道観光ニーズ

順位	ソウル	香港	台北	上海
1	62.0 欧州の国	29.6 欧州の国	64.0 米国	47.8
2	45.6 日本	28.4 日本	43.1 欧州の国	40.0
3	34.6 米国	19.2 米国	34.6 日本	31.4
4	29.8 米国	15.4 ユーロッパ	23.6 欧州	29.0
5	23.8 カナダ	15.8 カナダ	17.3 カナダ	21.0
6	23.0 臺灣	14.6 臺灣	15.4 カナダ	21.0
7	18.6 中国	13.8 中国	15.2 香港	20.0
8	10.6 ロシア	11.6 ロシア	7.8 タイ	11.0
9	10.2 タイ	11.2 アフリカの国	7.0 ユーロッパ	10.6
10	6.8 中東の国	10.8 タイ	5.6 ユーロッパ	9.2



訪問してみたい国、日本で訪れたい観光地

資料：日本経済新聞社「アジアから見た日本の観光地意識調査 (2004/06~07)」より作成

今後の方向性

シーニックバイウェイの活動をはじめ、地域再生・地域協働の舞台となりうる施策の推進

・居住者と観光客の両方を考慮し、地域特有の魅力を最大限引き出す取り組み



周辺の景観に配慮した道路空間の形成

景観ポイントの整備

ドライブによる観光を支援する道路整備・情報提供

・レンタカー利用などドライブ観光に対応した道路整備
・外国人観光客などへのわかりやすく適切な情報提供

外国人観光客への情報提供



豊かな自然環境をはじめとした北海道の地域特性を活かした道路構造の採用(北海道スタンダードの導入)

・防雪林や道路敷地における緑化等の徹底による北海道らしい景観の形成と合わせた緑化の推進

・自然エネルギーの活用を支援する道路整備の推進



既存林、地形の活用



北海道らしい走行景観の形成

サイクリングや徒歩により地域の魅力を味わえる空間づくり

東北の今後の道路政策のあり方 - 提言 - (東北のみちのあり方を考える懇談会)

東北地域の特性

東北地域のポテンシャル

- 全国2割を占める広大な国土
- 白神山地や伊豆沼などの豊かな自然環境
- 三内丸山遺跡などの歴史ある文化や風土
- ブナ林などの自然林を有する水資源の源
- 安全な食料生産地・エネルギー基地
- ゆとりと癒しの地
- 地場企業群の集積(機械加工、電子・電気、鋳造等)

東北地域の課題

- 全国に比べ1.4倍の長い都市間距離の克服
- 奥羽山脈などの脊梁山脈、峠、豪雪の克服
- 全国を上回る少子高齢化・人口減少への対応
- 力強さを欠く経済への対応
- 財政的制約への対応
- 地震、豪雪、豪雨などの災害問題への対応
- 中心市街地の空洞化への対応
- 地球規模での環境問題への対応
- 身近な暮らしの質の向上や個性ある地域形成を重視する傾向への対応
- 安全で安心な生活環境の実現に対する要請への対応

懇談会での共通認識

・東北地域は
国際経済競争力を
活性化するための
道路が不十分

便利で豊かに安心
して暮らすための道
路が不十分

・「道路はもう必要ない」などという意見
に対しては、同意
できない。
東北地域には、必
要性、効率性、緊
急性の高い、投資
に値する多くの道
路があり、その整
備が必要

今後の道路政策に 求めるポイント

新たな国土づくりへ
の対応

既存道路の戦略的
維持管理及び有効活用

道路利用者・地域住民
とともに進める
道路整備

目標を具体的に設定
したスピーディな
政策展開

提言

提言1

広域的な交流・連携の促進と、東アジアとの近接性を活かした産業経済の国際競争力の強化
- 高速道路ネットワークの整備による「強い東北」の形成 -

提言2

個性と活力のある持続可能な地域づくり
- すべての人のくらしに快適さを運ぶ道路の確保 -

提言3

豪雪・地吹雪などの厳しい冬を克服した安全・快適な地域づくり
- 冬期交通障害の緩和による冬期道路交通サービスの確保 -

提言4

だれもが心から安心して生活できる地域づくり
- くらしと命を守り、災害に備えた道路の確保 -

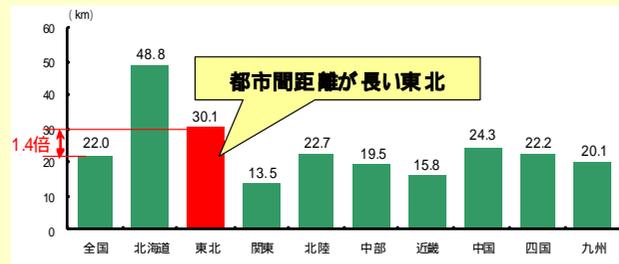
提言5

次世代につなげる地球環境の保全と美しい風景の育成
- 美しい環境と調和し、観光資源としての価値を高める道路の確保 -

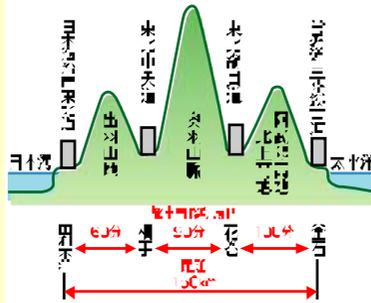
提言1：広域的な交流・連携の促進と、東アジアとの近接性を活かした産業経済の国際競争力の強化 - 高速道路ネットワークの整備による「強い東北」の形成 -

東北地域の課題

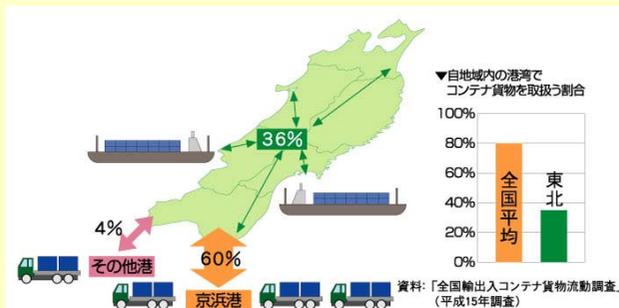
- 全国に比べ1.4倍の長い都市間距離の克服



- 奥羽山脈などの脊梁山脈、峠の克服

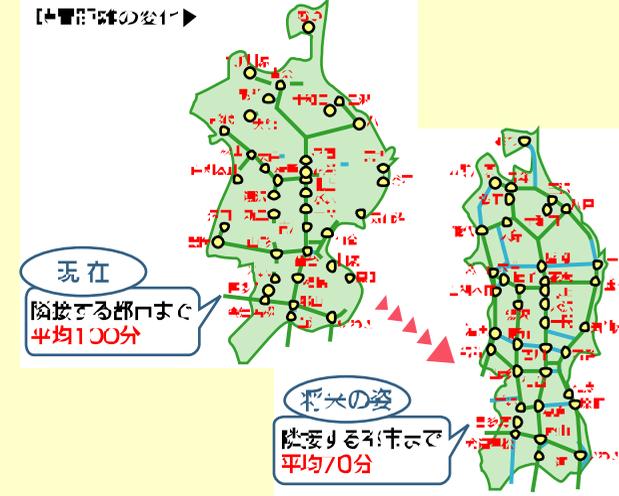


- グローバル化の遅れ(東北の国際海上コンテナ等の約8割が東北以外の港湾を利用)

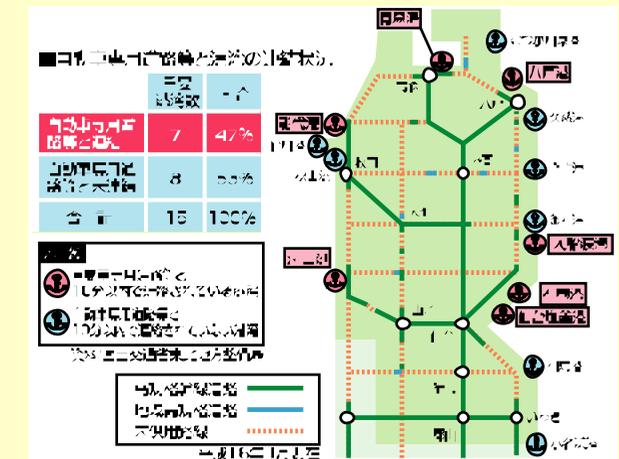


道路交通の課題

- 速度サービス水準の向上



- 不連続な高速道路の連結
- 人・もの・情報の流れの効率化



道路施策(案)

- 格子状高速道路ネットワークの整備
- 既存道路の機能強化・活用も視野にサービス水準の高いネットワークの構築
- 新直轄方式などの整備手法による着実な高速道路の整備(ミッシングリンクなど)
- 国際物流基幹ネットワークの整備(高速道路と港湾・空港との連結、国際標準コンテナ対応など)
- 弾力的な高速道路料金体系
- 確実に速達性の高いネットワークの整備

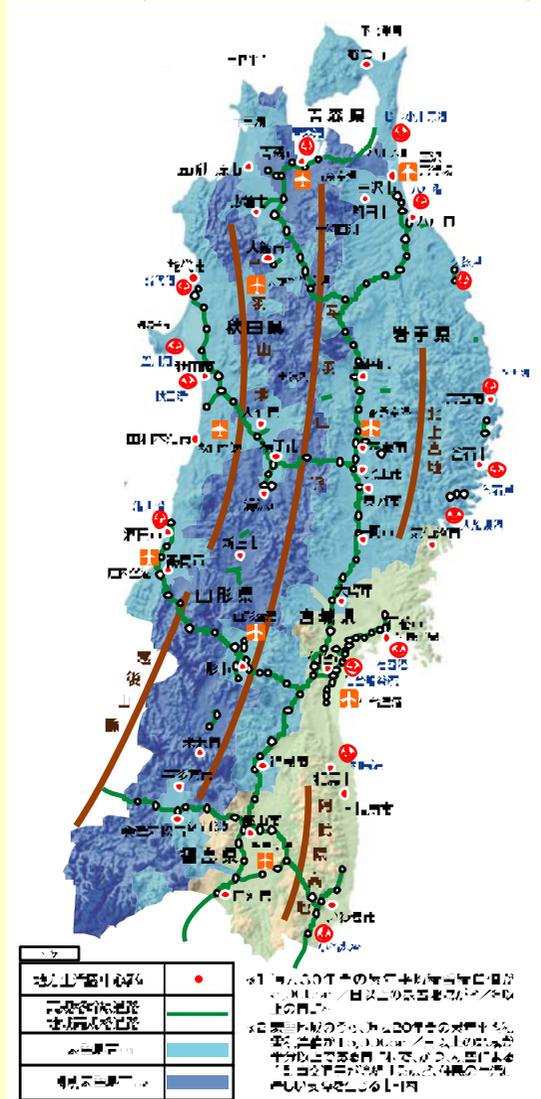
提言3 豪雪・地吹雪などの厳しい冬を克服した安全・快適な地域づくり

- 冬期交通障害の緩和による冬期道路交通サービスの確保 -

東北地方整備局

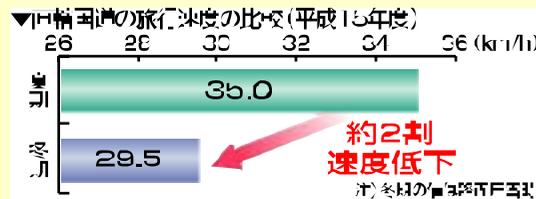
東北地域の課題

- 豪雪の克服(東北地域の約8割が豪雪地帯)



道路交通の課題

- 豪雪・地吹雪による交通障害の防止
- 冬期交通不能区間の解消
- 冬期における安全かつ円滑な道路交通サービスの確保
- 冬期運転マナーの向上



雪害による通行規制回数

	直轄国道	補助国道	地方道
青森県	0	7	6
岩手県	1	5	5
秋田県	9	10	26
宮城県	1	0	5
山形県	4	3	15
福島県	1	1	3
東北計	16	26	60

雪崩により通行止め



(H18.2.14)

国道113号弁当沢トンネル

出典:東北地方整備局調べ
(H18.2.24現在)



積雪による歩行空間の圧迫

道路施策(案)

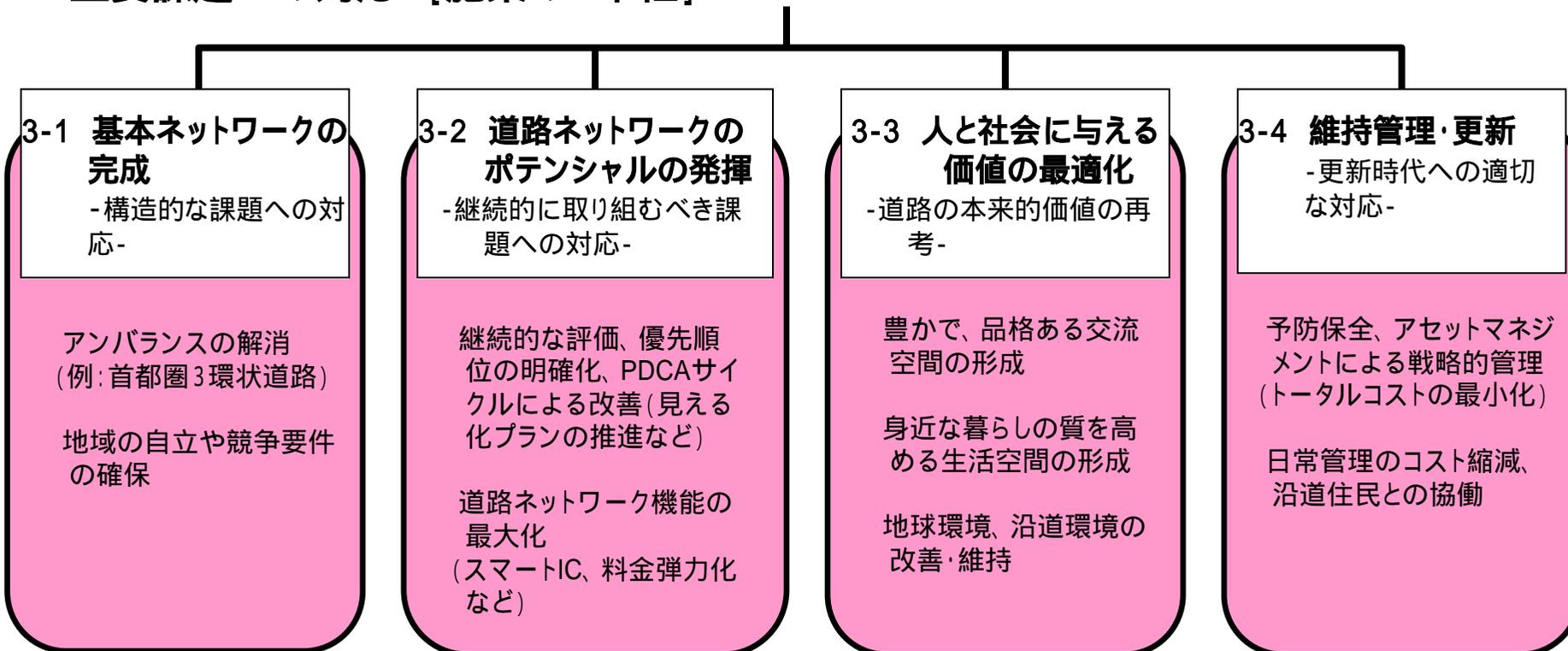
- 冬期通行不能区間の解消、地域の気象状況にあった車道・歩道の除雪、流雪溝整備による排雪、風向分析などに基づく防雪施設の整備、雪情報の提供
- 堆雪幅の確保、チェーン着脱場や地吹雪を避けるための待避所の整備など冬期に対応した道路構造の検討
- 車両やタイヤ、照明施設、防雪柵などの雪氷対策技術、ITS技術の開発などの防雪対策の検討
- 冬みちの使い方を道路利用者に向け広域的に情報発信、関係機関と連携した指導・取り締まり
- 雪氷などを観光資源として利用することを念頭に置いた冬期道路交通サービス水準の向上

1. 関東の道路政策・道路整備の現状

2. 関東の道路行政が目指すべき姿(ビジョン)

世界に誇れる道路交通インフラの構築
個人、地域、国の価値の向上
国民に見える、わかりやすい道路行政

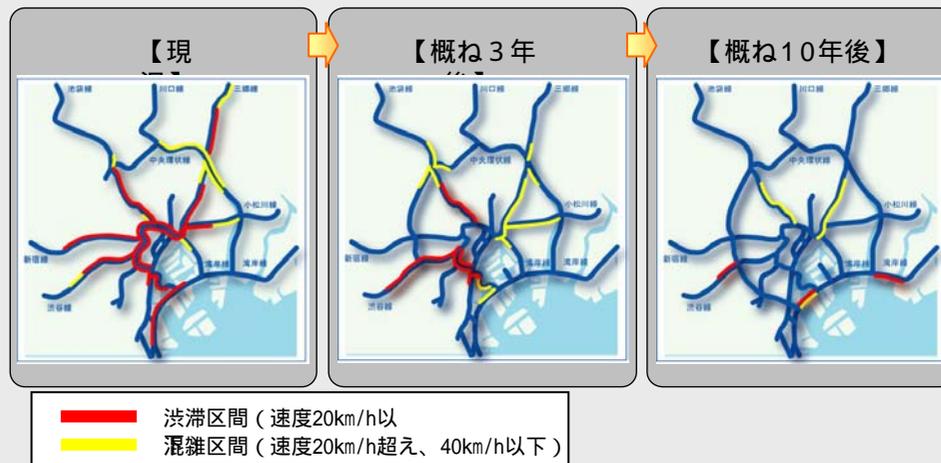
3. 主要課題への対応 [施策の4本柱]



2. 主な課題や対応に関する説明 - 3環状道路 -

事業効果

環状道路の整備によって、都心に用いない車を分担することになります。それによって、放射方向の道路がゆとりを取り戻し、機能を回復します。



渋滞状況は、平日朝のピーク時(11時)の渋滞・混雑区間を、方向別に示しています。

交通渋滞の緩和

環状道路の整備は、都心に用いない交通を分担することによって、渋滞していた放射方向の道路がゆとりを取り戻し、機能を回復します。

その結果、車の走行速度が向上し、都心環状線を先頭とした放射方向の上り線での交通渋滞の9割が概ね10年後には解消します。

首都圏の交通状況を大きく改善する3環状道路

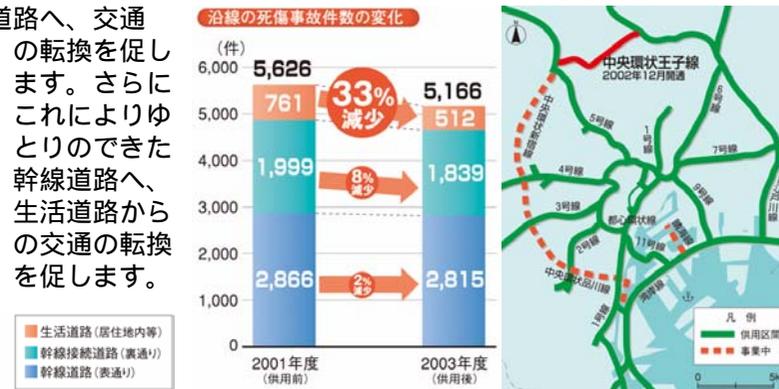


首都高速道路の都心環状線を通る車の実に約6割が通過交通です。首都圏に行くのが目的ではなく、通り抜けのための集中であり、これが東京の渋滞の主たる原因になっています。放射方向の上り線の機能を低下させ、慢性的な渋滞を発生、環境を悪化、さらには渋滞を回避しようとする車が、生活道路に入り込んで事故を増加させています。このような首都圏の渋滞・環境・事故問題を大きく改善する鍵となるのが3環状道路の開通です。

交通事故の減少

3環状を整備した場合、生活道路での交通事故も削減されます。例えば、中央環状王子線(平成14年開通)沿線の生活道路では、王子線の開通によって死傷事故件数が開通前に比べて3割減少しました。環状道路の整備は、渋滞していた幹線道路から環状道路へ、交通

の転換を促します。さらにこれによりゆとりのできた幹線道路へ、生活道路からの交通の転換を促します。



出典:国土交通省関東地方整備局資料

2. 主な課題や対応に関する説明 - 道路見える化計画 -

関東の道路ネットワークにおいて渋滞、交通事故、災害に対する脆弱性は、市民生活に直結する身近でかつ深刻な問題。この問題を継続的に評価し、優先順位を明確にした上で、PDCAサイクルにより解決を進める(道路見える化プランの推進)。

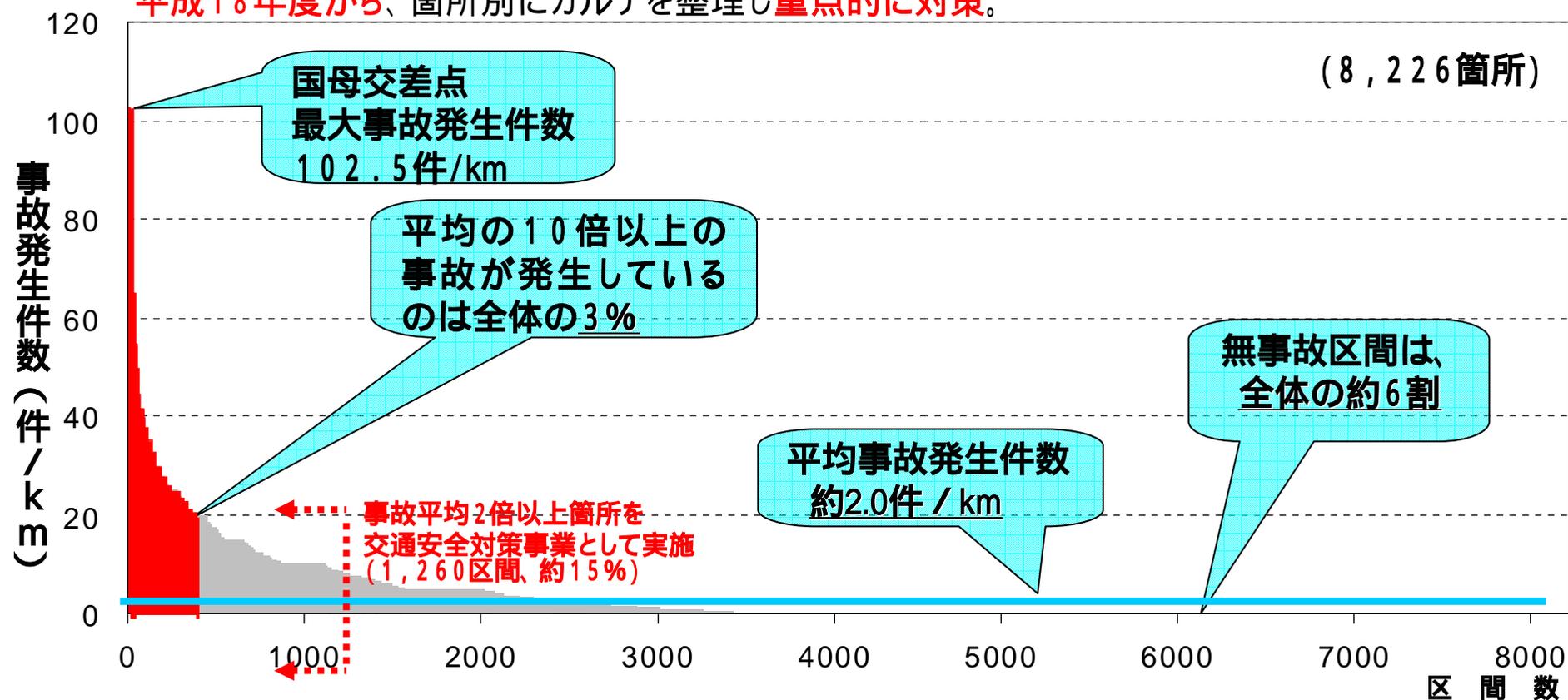
【山梨県交通安全見える化プランの例】

事故発生件数が県平均の10倍を超える区間は、257箇所(全体の3%)。

「見える化プラン」では、さらに47箇所(0.6%)まで危険箇所を厳選。

現在、47箇所のうち事業に着手しているのは、10箇所にとどまる。

平成18年度から、箇所別にカルテを整理し重点的に対策。



2. 主な課題や対応に関する説明 - 道路の本来価値の再考 -

魅力ある景観を持ち、にぎわいや文化を生み出す地域の顔となる道路や、心地よく利用でき身近な暮らしの質を高める生活空間としての道路を形成。

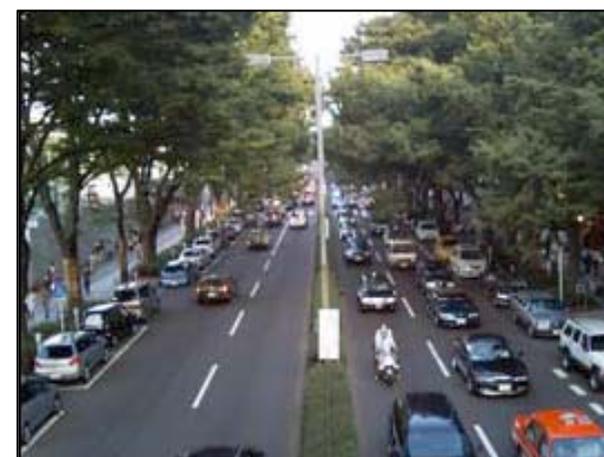
オープンカフェ



品格ある道路空間



山下公園通り(横浜)



表参道(東京)

1. 北陸地方の課題と道路政策の方向性(案)

北陸の目指す姿

道路の主な課題

道路政策の方向性

強く・誘なう北陸

いのち

誰にも安心な雪国へ

北陸は、自然災害のデパート。道路・鉄道等の交通機能が集中する区間が多く、大規模災害時には全ての交通機能が停止。大都市圏のエネルギー基地としての機能を維持するための道路、および、政情不安定な対岸の有事の際の迅速な避難が不可欠。北陸は全域が豪雪地域。降雪により社会・経済活動が大きく低下。北陸の雪は、東北・北海道よりも積雪量が多く、重い。除雪困難や雪崩の危険から冬期閉鎖区間が多く、豪雪時は集落が孤立化。中山間地を中心に高次医療施設60分圏域外人口21万人(冬期57万人)を抱える。

代替性のある災害に強い道路づくり
冬期の社会経済活動を支える雪に強い道路づくり
雪による集落孤立化を解消する道路づくり
医療格差を是正する道路づくり

くらし

人に優しい雪国へ

都市部を中心に著しい渋滞が発生。冬期はこれが拡大。自動車依存率が著しく高く、公共交通が衰退。通院や通学といった生活の足の確保が困難に。地方部では、特に採算が取れず公共交通の廃線が進行。バリアフリー化の遅れ。冬期はさらに悪化。高齢者事故・冬期事故が多発。歩道整備にも遅れ。生活道路に通過交通が流入し、住居地域で事故が多発。一人当たりCo2排出量が全国トップクラス。また騒音の夜間要請限度超過区間が多い。市町村合併に伴う道路整備の必要。地方部ではすれ違い困難箇所が多い。

冬期も含めた交通円滑化
公共交通等の利便向上支援
日常生活に必要な移動の確保
誰もが円滑に移動できるバリアフリーな歩道づくり
交通事故対策
道路の適切な機能分担
歩行空間ネットワークの整備
沿道環境・地球環境の保全
合併市町村の拠点を連絡する道路づくり
地方の幹線道路ネットワークの隘路解消

かつりよく

地域が賑わう雪国へ

東アジアのゲートウェイとして、背後地輸送と太平洋側のスーパー中枢港湾の国際物流リダンダンシーを強化する広域道路ネットワーク。北陸新幹線開業(H26)効果の最大限発揮。企業数減少、工業団地誘致鈍化。働く場の減少。国内観光客の減少。外国人観光客の増加。周辺景観に配慮した道路や立ち寄れる施設の不足。街並みの景観・魅力低下。中心市街地の衰退。

雪や災害に強い国際物流基幹ネットワークの整備
北陸新幹線駅と観光地等を連絡するアクセス道路の整備
産業活性化を支援する道路ネットワークの整備
国内・外からの観光を支援する道路ネットワークの整備
美しい景観や活力ある地域づくり
(日本風景街道プロジェクト)
中心市街地の活性化支援

戦略的な道路管理

多様なニーズへの対応。日本初の高速道路割引実験、道の駅等、新たな取り組みの先駆者たる道路整備・管理の工夫。全国に比較して多い道路構造物。その損傷および老朽化の進行。膨大な維持管理コスト。事業のスピードアップ。道路管理者間の連携・情報共有不足。

- ㉑ 地域住民とのパートナーシップの形成
- ㉒ 既存ストックの有効活用
- ㉓ 効率的な道路管理
- ㉔ 日常管理・道路維持のコスト縮減
- ㉕ 道路管理者間の連携と情報共有化

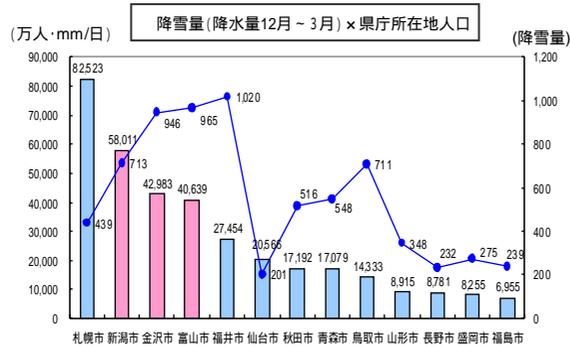
2. 主な課題や対応に関する説明

～いのち～ 誰にも安心な雪国へ

雪による社会・経済活動の停滞

北陸は全域が豪雪地域。人口の多い都市部の降雪が多く、豪雪に伴う交通渋滞や交通マヒによる社会・経済活動への影響が大きい。

豪雪地域指定の道・県庁所在地降雪状況 (H18)



豪雪で交通渋滞や交通マヒが発生



国道18号 (新潟県上越市)

豪雪地域：積雪の度が特にはなはだしく、産業の発展が停滞的かつ、住民の生活水準の向上が阻害されている地域として指定を受けた市町村
 県庁所在地人口：合併後 (H18.10月現在)

資料：気象庁HP 平成17年度 国勢調査 (速報値)

豪雪時には、停電・停滞で市民生活や経済活動に大打撃



富山新聞 (06.1.6)

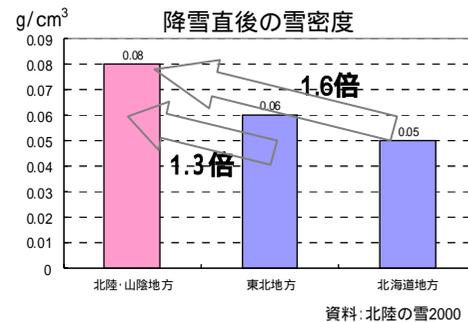
新潟日報 (05.12.23)

富山新聞 (05.12.23)

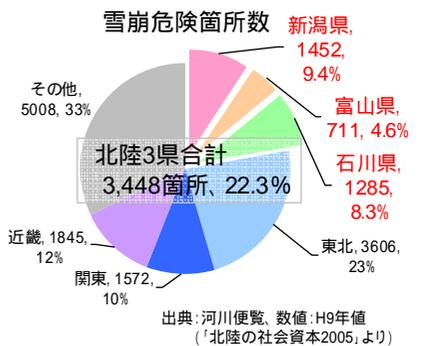
豪雪による集落の孤立化

北陸は東北・北海道地方よりも積雪が多く雪質も重い。豪雪時には、山間部に通行止めが多発し、代替路を有さない集落では孤立化が発生している。

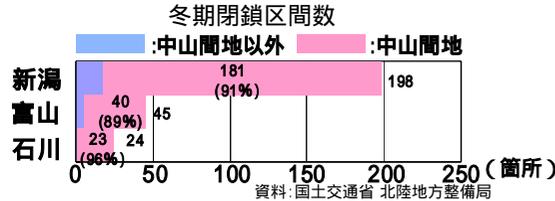
北陸は東北・北海道地方より雪質が重い



北陸は雪崩危険箇所を多く抱える



冬期閉鎖区間が約250箇所存在



中山間地では、集落が孤立化

生鮮品届かず、燃料も底が見え...



出典：新潟日報 (06.1.12)

平成18年豪雪で、山間部に通行止めが多発
 平成18年豪雪通行止め状況 (H17.12.16 ~ H18.3.31)

道路種別	県名			北陸計
	新潟県	富山県	石川県	
国道 (直轄)	3	0	0	3
県管理	国道	36	3	39
	県道	78	25	20
合計	117	28	20	165

冬期の社会・経済活動を支える雪に強い道路づくり

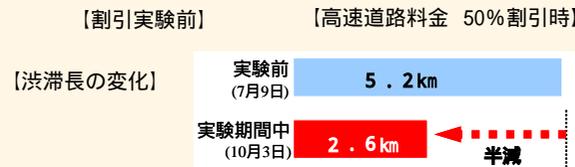
雪による集落孤立化を解消する道路づくり

2. 主な課題や対応に関する説明

北陸は新たな取り組みの先駆者

(1) 日本初の高速道路料金割引実験(H14)

阿賀野川ゆとり通勤大作戦



出典:新潟日報(H14.10.5)

(2) 公共交通支援

LRT(富山ライトレール)



(3) ローカルルールを採用による渋滞対策

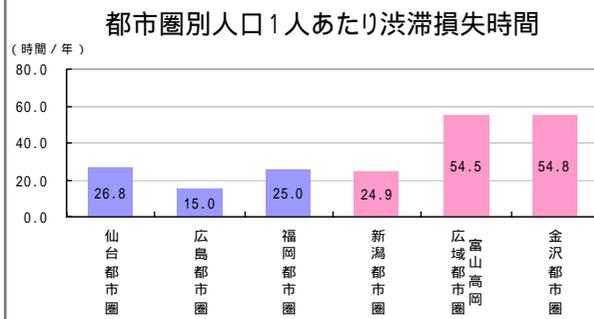
国道8号金沢市神野町～野々市町間御経塚5車線化



多様なニーズに柔軟に対応

都市部で交通渋滞が発生

都市部では交通渋滞が社会・経済活動のネックとなっている。



新潟都市圏渋滞状況



冬期も含めた交通円滑化

自動車同士のすれ違い困難箇所が存在

地方部や山間部では、自動車同士のすれ違いが困難な幅員狭小な道路が依然約21,000km存在。

幅員狭小である未改良道路の割合(北陸3県合計)

	道路延長		未改良割合 (%)
	(km)	未改良延長 (km)	
国道	3,078.1	334.4	10.9%
県道	8,739.1	2,847.9	32.6%
市著村道	50,805.0	17,831.6	35.1%
合計	62,622.2	21,013.9	33.6%

県道以上の未改良区間については幅員5.5m未満
出典: 国土交通省道路局 道路統計年報2006

1.5車線の整備ですれ違いを可能に。



地方の幹線道路ネットワークの隘路解消

2. 主な課題や対応に関する説明

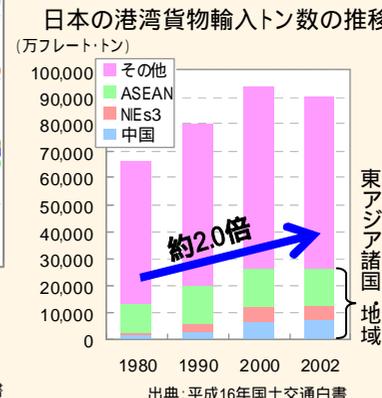
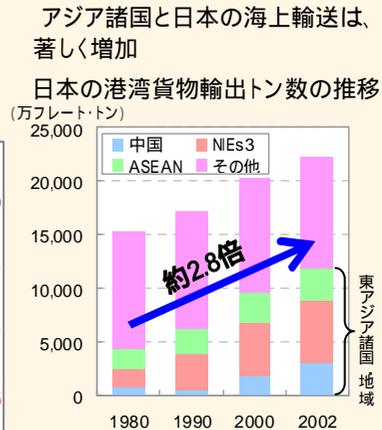
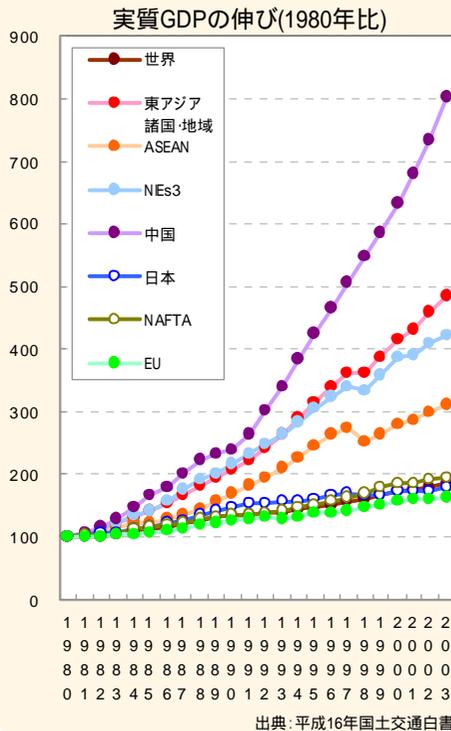
～ 活力 ～ 地域が賑わう雪国へ

国際物流基幹ネットワークの整備と強化

- 北陸は、経済成長著しい東アジア諸国との対岸距離が太平洋側に比べて近く、対岸から見た日本のゲートウェイ。その一方で、対東アジア貿易のシェアは1%台で地理的優位性を活かしてきていない。
- 平成19年に開設される中国～新潟間の新航路を機会に背後地への輸送と、太平洋側のスーパー中枢港湾の国際物流リダンダンシーを強化する雪や災害に強い広域道路ネットワークの整備が不可欠。

- 日本の国際競争力強化には経済成長著しい東アジア諸国との連携強化が不可欠

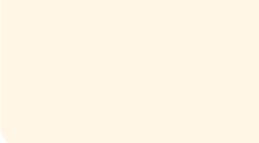
東アジア諸国・地域の実質GDPは、1,980年から2,003年で4.85倍。特に中国の成長が著しい。



- 北陸は、東アジア諸国と近く、日本のゲートウェイ。
- 太平洋側のスーパー中枢港湾と等距離に位置する。

北東アジア諸国にとっての日本のゲートウェイ (北東アジア諸国と地理的優位性を持つ)

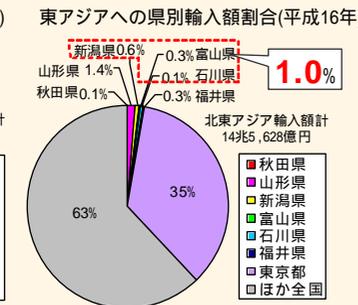
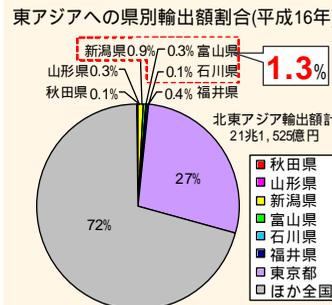
平成19年に中国～新潟間の新航路開設



日本列島の扇の要 (3大都市圏のほぼ300km圏域)



- 北陸と東アジア諸国との外易は、高速道路の供用を一要因として近年増加するも、国内シェアは僅か1%台



雪や災害に強い国際物流基幹ネットワークの整備

中部地方ブロック懇談会資料（案）

【議論のポイント】

中部ブロックの懇談会では、中部地方の主要な特性を踏まえ、
日本の「ものづくり」競争力の強化、市民生活や企業活動の安全・安心の確保、といった視点を中心に今後の道路政策のあり方について議論する予定。

中部地域のみなさんからの意見

日本の「ものづくり」を支える基盤整備は十分か？

東海環状自動車道東側区間の整備効果は非常に大きい。西側区間や東海北陸自動車道が全通すればさらに効果は大きくなる。(有識者)
中部の特徴である製造業の国際競争力強化にはさらなる道路網整備が必要。製造業を更に強くするために、各拠点を結ぶ道路網の整備が必要。(企業)
中部は「日本のモノづくりの中心」である。名古屋を中心とした都市の連携強化が必要(経済団体)
ものづくり中部が今後ともそのポテンシャルをたもちつつ競争に勝ち残るためには、特に物流を支えるネットワークの整備、拡充が不可欠である(首長)

日本の「ものづくり」の中心として発展してきた一方で、地域に多大な負荷を与えてきたのではないか？

物流の増加にともない、都市内で渋滞が多発している。交通容量アップをはかり、渋滞緩和・交通事故の減少させる。(企業)
大型車、通過交通が生活道路に入り込んで渋滞を引き起こしている。(NPO)
地球温暖化防止を考えなければならない。エコドライブの普及、公共交通機関の利用促進及び道路緑化の推進が必要。(首長)
渋滞時の排出ガスが大気を汚染している。渋滞を解消することが必要。(福祉団体)

市民生活や企業活動の安全・安心を確保できるに足る十分な対策がとられているか？

東海大地震など大規模災害の時に安心できる迂回ルートと緊急輸送路の確保に取り組むべき。(NPO)
本県の大部分が強化地域等に指定されている東海・東南海地震に備え、災害時にも確実に移動、輸送できる道路の確保や耐震対策が必要である。(首長)
橋梁等の道路の耐震性能のアップは不可欠(企業)
地方の道路整備はまだできていません。特に生命にかかわる道路整備を進めることが必要。(首長)
同じ道路が、トラックが走る産業道路、生活道路、観光道路として同じ道路が使われており、生活者の安全・安心が十分確保できていない。(有識者)
交通事故対策やユニバーサルデザインによる誰もが安心して通行できる歩行空間ネットワーク構築(歩道網整備)が不足している。(首長)

施策の方向性

日本の「ものづくり」を支える中部の道路

(施策例)

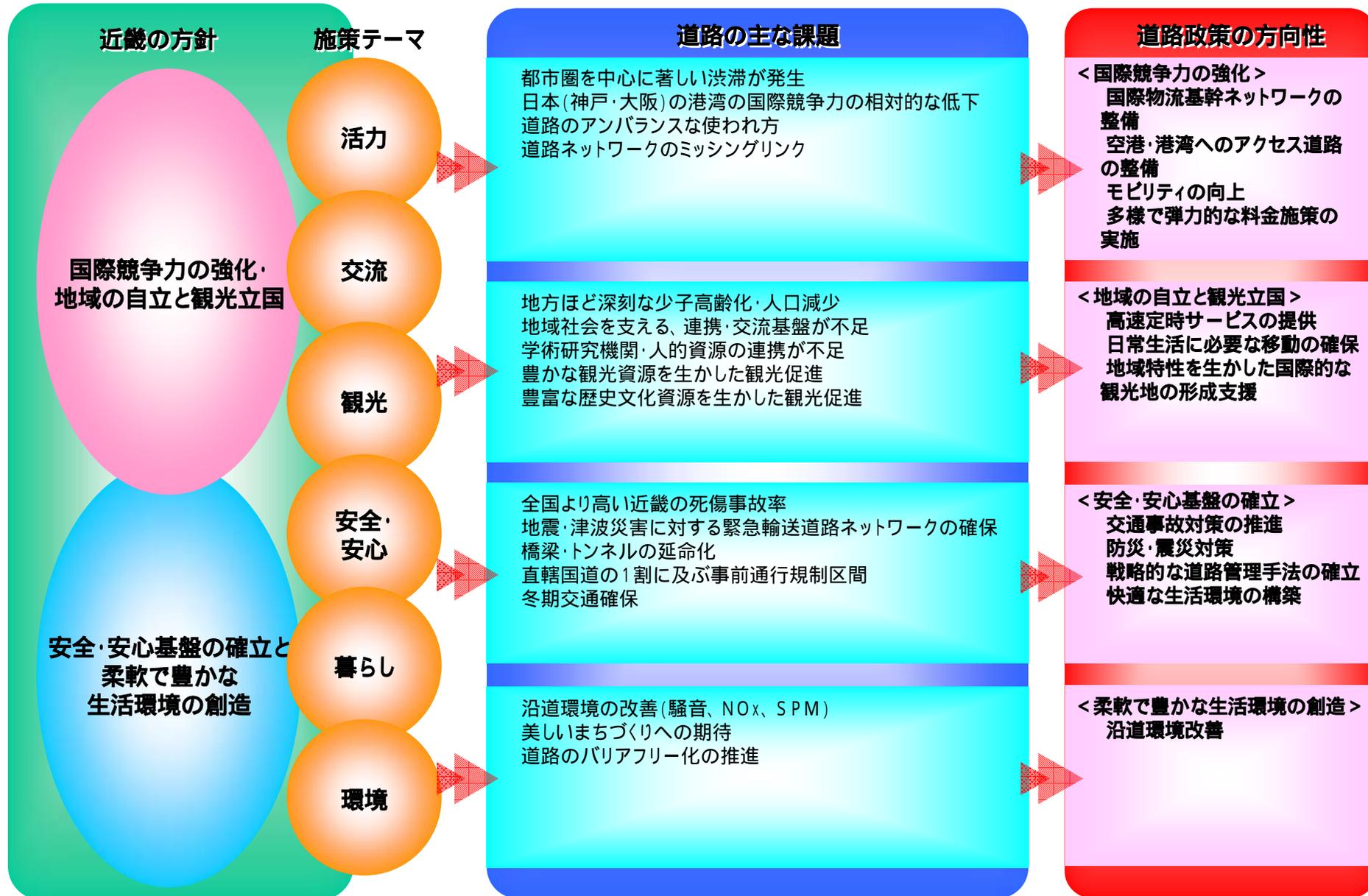
ものづくりの世界競争を支える国際標準の道路ネットワークの早期形成
物流コストの低減に資する道路の「信頼性」や「質」の向上
企業の立地・投資計画の策定を支援する道路の情報提供
企業城下町における通勤・帰宅時等の渋滞対策
物流交通の多い東西幹線等の沿道環境改善
産業観光を活用した地域の活性化
ニューインフラの展開に向けた新物流システム等の研究
企業のニーズを踏まえたビジネスサポートインフラの強化(道路構造等)

「安全・安心」な市民生活や企業活動を支える道路

(施策例)

災害時の孤立回避、高度医療機関へのアクセス等を可能とする「命の道」の整備
東海、東南海・南海地震等の自然災害に強い道路ネットワークの構築
災害時でも機能不全を起こさないインフラのバックアップ機能の強化
地域や企業に対する道路の防災情報や災害時情報の効果的な提供
交通事故死亡者数ワーストワン返上を目指し、
・基本となる交通事故対策の実施(ハードとソフトの両輪)
・先進的なITS技術の活用により交通安全先進地域の実現
道路構造物の安全性確保等のためのアセットマネジメント

1. 近畿地方の課題と道路政策の方向性(仮)



1. 中国地方の課題と道路政策の方向性

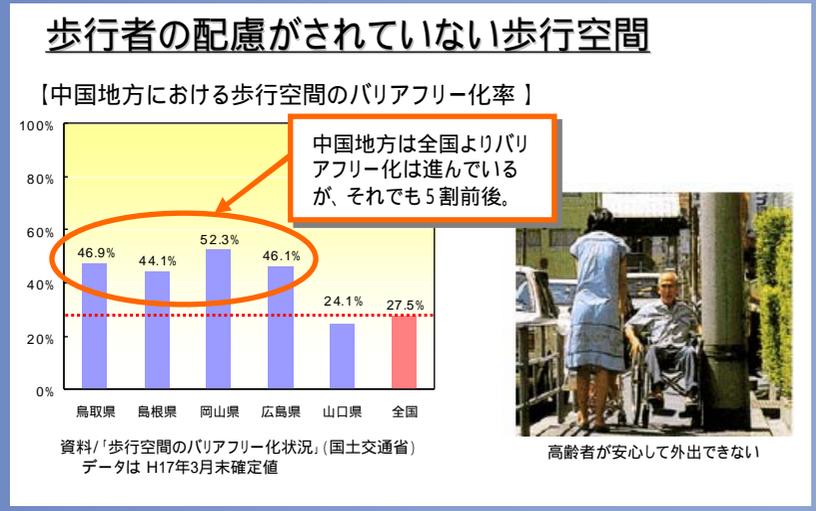
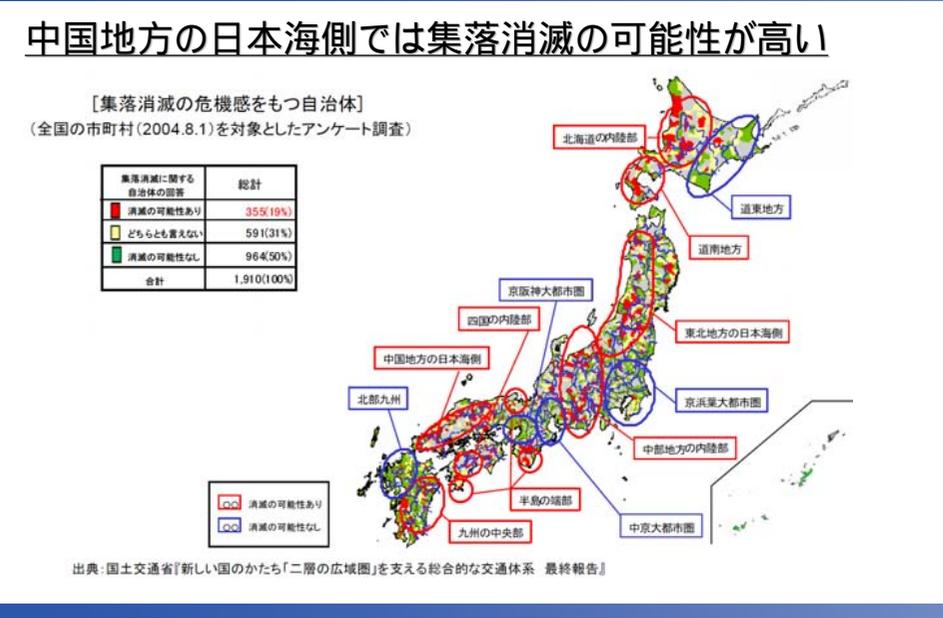
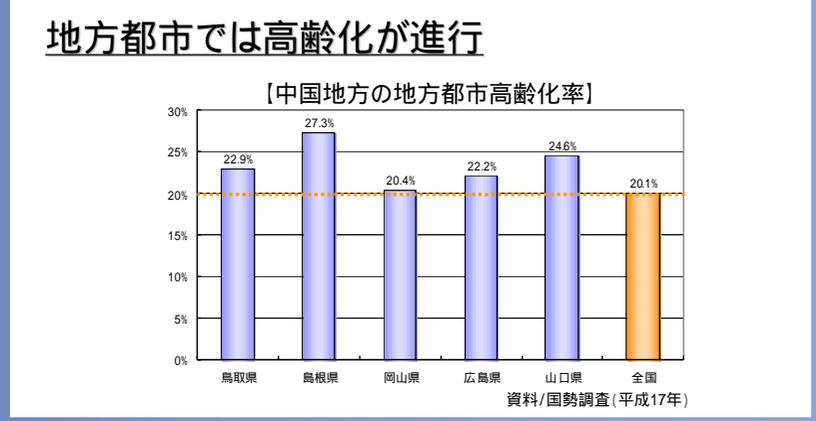
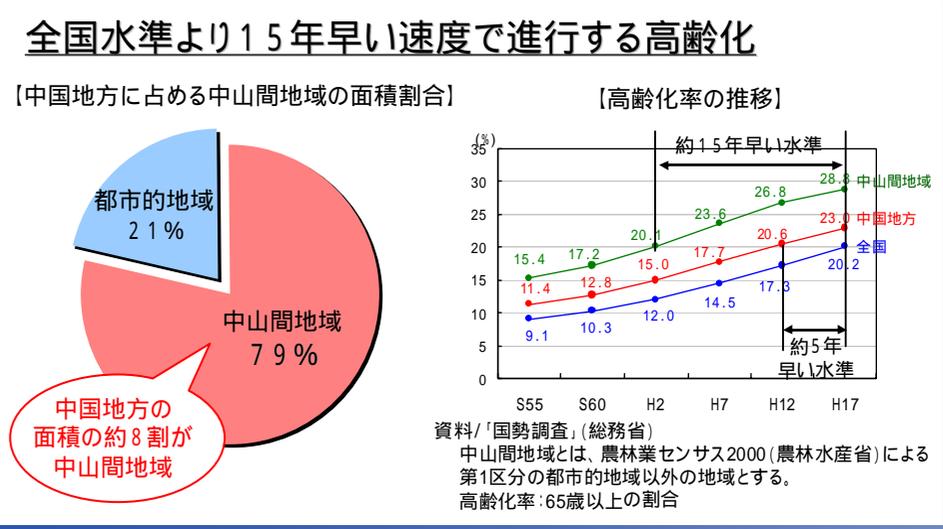
中国地方の視点	各視点に対する課題	中国地方で憂慮すべき論点	道路政策の方向性
1. 少子高齢化社会への対応	面積の約8割を占める中山間地域では全国水準より15年早く進行する高齢化 日本海側(中山間含む)では集落消滅の可能性が高い	論点1: 中山間地域の危機にどのように対処すべきか	今後、懇談会にて議論を予定
	中国地方の地方都市でも高齢化が進行 歩行空間は高齢者への配慮が不十分	論点2: 地方都市で遅れている高齢化対応にどのように取り組むべきか	
2. グローバル経済や観光など、地方での競争力強化への対応	中国地方の外貿コンテナ取扱量は増加傾向であるが、全国シェアはわずか3%程度 中国地方最大の広島港の外貿コンテナ取扱量は博多港の1/6程度	論点3: 地理的優位性を活かした経済のグローバル化など、経済振興にどのように取り組むべきか	
	世界遺産をはじめ自然・歴史などの観光資源が点在 観光入込客数は横ばいであり、ポテンシャルを活かしきれていない	論点4: 観光振興の伸び悩みをいかに克服するか	
3. 安全で安心な社会の実現に向けての対応	集中豪雨により想定外の災害も頻発化 土砂崩れなど自然災害が頻発	論点5: 防災・減災対策をどのように進めるべきか	
	増加する交通事故件数 幹線道路に集中する死傷事故	論点6: 増加する死傷事故にどのように対処すべきか	
4. 地球環境の問題への対応	近年10年間、1時間に100mmを超える降水の発生回数は2倍以上に増加 土砂崩れなど自然災害が頻発	論点7: 進行する地球温暖化にどのように対処すべきか	
5. 国土形成計画への対応	中枢機能 ¹ について中国地方各地から均等に享受できることが重要 地域間競争力向上のため中国地方で求心力のある都市の形成が必要	論点8: 中国地方で求心力のある都市の形成にどのように対応すべきか	

1 中枢機能とは、「中枢」は中心となる大切なところ。重要な部分の意味。神経系という脳や脊髄を指し、ここではそのような位置付けを持つ、社会・経済等の機能とした。

2. 主な課題や対応に関する説明

少子高齢化社会への対応

現状と課題



方向性

今後、懇談会にて議論を予定

2. 主な課題や対応に関する説明

安全で安心な社会の現実に向けての対応

現状と課題

集中豪雨により想定外の災害も頻発化

土砂災害危険箇所数 ワースト5	
1	広島県 31,987
2	島根県 22,296
3	山口県 22,248
4	兵庫県 20,748
5	大分県 19,460

広島県、島根県
山口県がワースト3を
占める

資料/ 都道府県別土砂災害危険箇所数
(国土交通省 砂防部)
土砂災害危険箇所とは、土石流危険渓流等、
急傾斜地崩壊危険箇所等、地すべり危険箇所
の合計値
土石流危険渓流等、急傾斜地崩壊危険箇所等
は、H14公表値
地すべり危険箇所は、H10公表値



2006年9月の台風13号の豪雨により、
河川が氾濫し、護岸や橋をえぐり取ら
れた



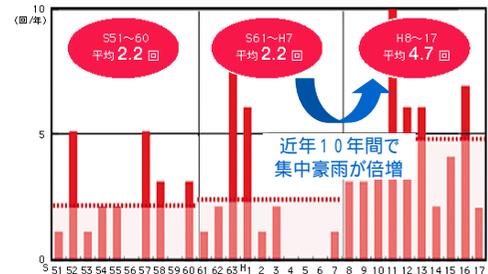
2006年7月の豪雨災害で崩落した山陰道
(松江玉造IC～宍道IC)

土砂崩れなど自然災害が頻発



梅雨前線に伴う豪雨(平成18年7月)により、雲南
市掛合町でがけ崩れが発生。住民2名が生き埋め
となり、1名の犠牲者が発生する事故となった。

【1時間降水量100mm以上の降水の発生回数の推移】

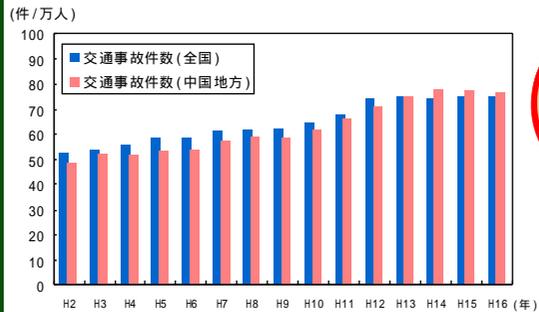


平成18年7月に発生した山崩れの現場
(岡山県新見市)

資料/気象庁資料より、国土交通省作成
全国のアメダス地点約1,300箇所における1時間降水量の
年間延べ発生件数 資料/国土交通省

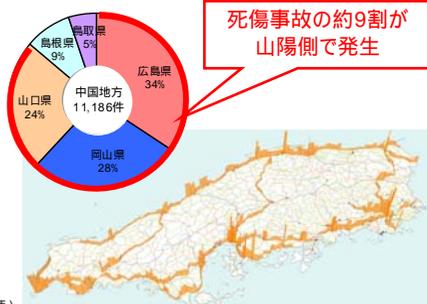
人口あたりの交通事故発生件数は増加

【人口あたりの交通事故発生件数の推移】



資料/交通統計(警察庁/平成17年現在)

【県別死傷事故発生件数】



死傷事故の約9割が
山陽側で発生

資料/事故統合データベースH13~16
H13-H16年間平均(直轄国道のみ)

方向性
今後、懇談会にて議論を予定

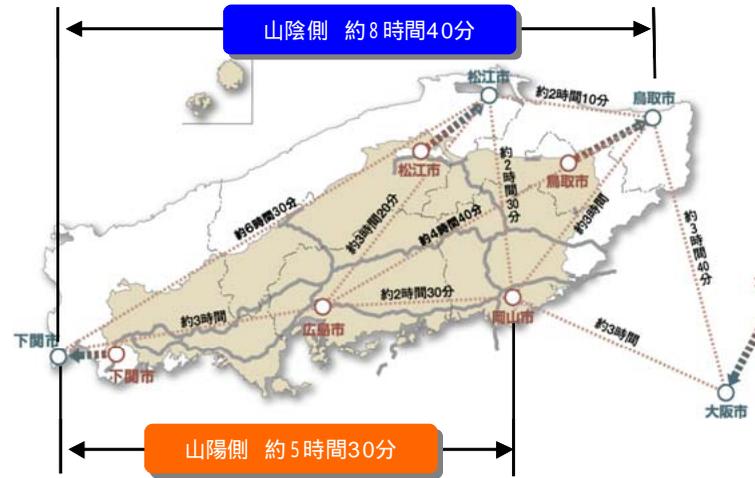
2. 主な課題や対応に関する説明

国土形成計画への対応

現状と課題

都市間移動に時間を要する中国地方

【主要都市の地理的位置と時間から見た位置】



資料/「道路時刻表2005～2006」
 時間から見た主要都市の位置は、広島市～岡山市を基準とした場合のイメージであり、都市間の所要時間と位置関係において、一部に一致していない都市間がある。
 図中の所要時間は、道路を利用した場合の所要時間

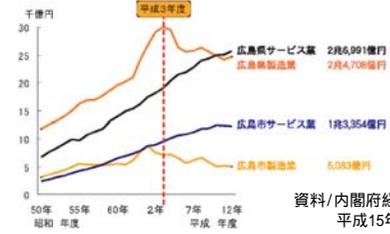
高次都市サービス水準の低い山陰・中山間

【高次都市サービス施設の分布】



主要産業は第3次産業(サービス業)へ

【広島県・市におけるサービス業と製造業】



資料/内閣府経済社会総合研究所編「県民経済計算年報」平成15年版より横本氏作成

方向性
 今後、懇談会にて議論を予定

1. 四国地方の目指す姿と道路政策の方向性（案）

四国の目指す姿 基本コンセプト：「共生」（人々が共に助け合って生きる）

四国を形成する 6つの特徴的な背景

全国に比較して人口減少
と高齢化が進行

拠点都市が無く各県が拮抗

他地域との移動が少ない
(家族の多くが四国内に居住)

四国内はほぼ日帰り圏で
連携が容易

地域住民主体の地域づく
りが盛ん

ボランティア活動が盛ん

四国が目指す5つの 「共生」

四国内での共生

- ・四国4県の連携を通じて交流人口を創出し、相互の活性化を図り、豊かで元気な四国
- ・豪雨、地震などの自然災害に備えるため、4県が相互扶助の関係にある四国

都市と中山間地との共生

- ・都市と中山間地の持つ機能を相互に理解し、また、それぞれの地域が魅力づくりに取り組むことで、地域間の交流と多様性のある四国

都市内での共生

- ・環境問題では、都市内の住民同士が不便を分かち合いながらも、環境負荷の少ない持続可能な四国

中山間地での共生

- ・子供や高齢者など全ての人々の移動を確保することにより、地域全体で助け合える、活力ある暮らしやすい四国

家族の共生

- ・別々に暮らしている、両親・兄弟・子供などの家族が助け合いながら、楽しく安心して暮らせる四国

四国外との共生については検討中

「共生」を実現させる基本的方向

小ぶりながら個性ある各地域が「産業」「空間」「機能」を通して、「人と人」「人と自然」が共生し、多様で厚みのある四国づくりを目指す。また、共生をさらに拡大促進していくために、四国内はもちろん、国際競争力や他地域との連携を高める、地球環境に優しい、効率的な交通ネットワークの構築を図る。

道路政策の方向性 (道路政策の柱：3分野6項目)

【戦略的道路投資】

一体化

- ・四国内の時間格差縮減
- ・都市部と中山間地の共生関係の構築

推進力

- ・既存の社会資本施設、人口集積地の連携を推進

広域連携性

- ・国際化や他地域との連携の強化

魅力の保持・創造

- ・中山間地の持続的安定を進め、四国の魅力を保持・創造

【問題解決型投資】

環境（地球温暖化）への対策

- ・エネルギー効率のよい交通体系を構築
- ・ソフト施策による交通環境の改善

【安全・安心への投資】

安全・安心な基礎整備

- ・高齢者の交通安全推進
- ・災害に備えた信頼性の高い交通ネットワーク
- ・道路ストックの適切な管理

2.四国地方の目指す姿「共生」の事例



地域委託による
除草作業



地域委託による
側溝清掃

取り組みのきっかけ

檮原町では、従前から自主的に道路沿いの草刈りを実施。

H15、町内の国道・県道の草刈りを、町内の住民に委託を開始。

H17、草刈り作業以外の維持作業にも対応するため、町と県が協定を結び、町は県から維持作業を一括して受託し、町内の6つの区に業務委託。

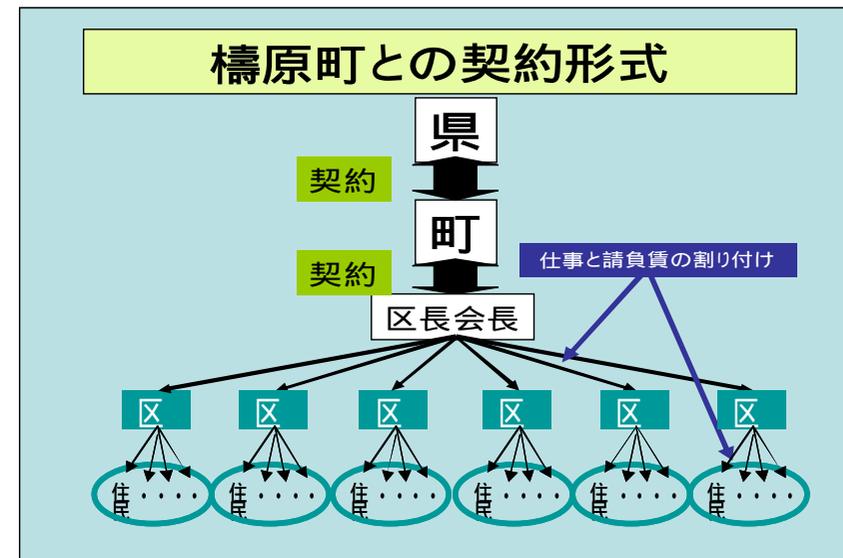
“住民力”による道路維持作業を開始。

委託内容 (H17～)

- 町内の国道・県道の維持作業
- ・草刈り
- ・側溝清掃
- ・小動物の死骸の除去 など

委託による効果

- コスト縮減
- 住民サービスの向上
- 地元雇用の促進
- ・作業者に対する報酬(現金収入の確保)
- ・町役場内に専属(地域委託関連)の非常勤を常駐



1. 九州地方の課題と道路政策の方向性

九州の現状と課題

1. 自然・地理的環境

脆弱な地質と厳しい自然条件
(全国の6割を占める土砂災害)
東アジアに近接
(上海まで約900km、ソウルまで約500km)

2. 人口の高齢化と偏在

急速に進む高齢化
(H17:全国20.1%、九州22.3%)
九州北部、県庁所在地への人口の偏在
(人口伸率 H17/S45
福岡県:1.25 長崎県:0.94)

3. 産業

日本の食料基地
(農業・水産業出荷額 全国の2割)
立地及び拠点化が進む自動車産業
(福岡:トヨタ、日産、大分:ダイハツ)
増加する観光客
(観光入り込み客数 H16/S60
九州:1.63倍 熊本:2.27倍)
拡大する地域格差
(福岡の県内総生産は、南九州3県の合計より大)

今後の道路政策の方向

1. 道路整備に関する施策

- 高速道路などの基軸となる道路ネットワーク等の早期整備
- 安全で安心して利用できる道路の整備、都市空間の創出
- 具体的な目標設定によるスピーディーな事業展開

2. 既存道路の活用に関する施策

提言	高規格幹線道路、地域高規格道路ネットワークの整備促進
提言	都市部における渋滞対策の積極的推進
提言	市町村合併の副作用を回避し、効果を引き出すための道路の整備
提言	観光など地域産業や地域資源の振興・活用に寄与する道路整備
提言	災害に強い道路の整備
提言	安全・快適な歩行空間の実現等、交通安全対策の積極的推進
提言	具体的な目標設定によるスピーディーな事業展開
提言	既存ストックの積極的な活用
提言	高齢化する道路ストックに対応した戦略的な道路管理
提言	利用者と進める道路・沿道空間の再生

創設・構築すべき新たな枠組みの提案

1. 道路事業全般

国と地方の役割の見直し
(道路の機能・性格で国と地方の建設・管理等の役割分担を再構築)
主要プロジェクトについて供用時期を公表
(地域開発への影響が大きい高規格幹線道路等の開通目標時期を公表)
複数年度の予算を確保する制度の創設
(国債の範疇を超えた複数年度の予算を確保する制度)
間接効果を含めた事業評価の実現
(地域開発の効果等を追加)

2. 補助制度

地方の自主性の拡大
(地方道路交付金事業の補助国道への拡大等)
維持修繕補助制度の拡大

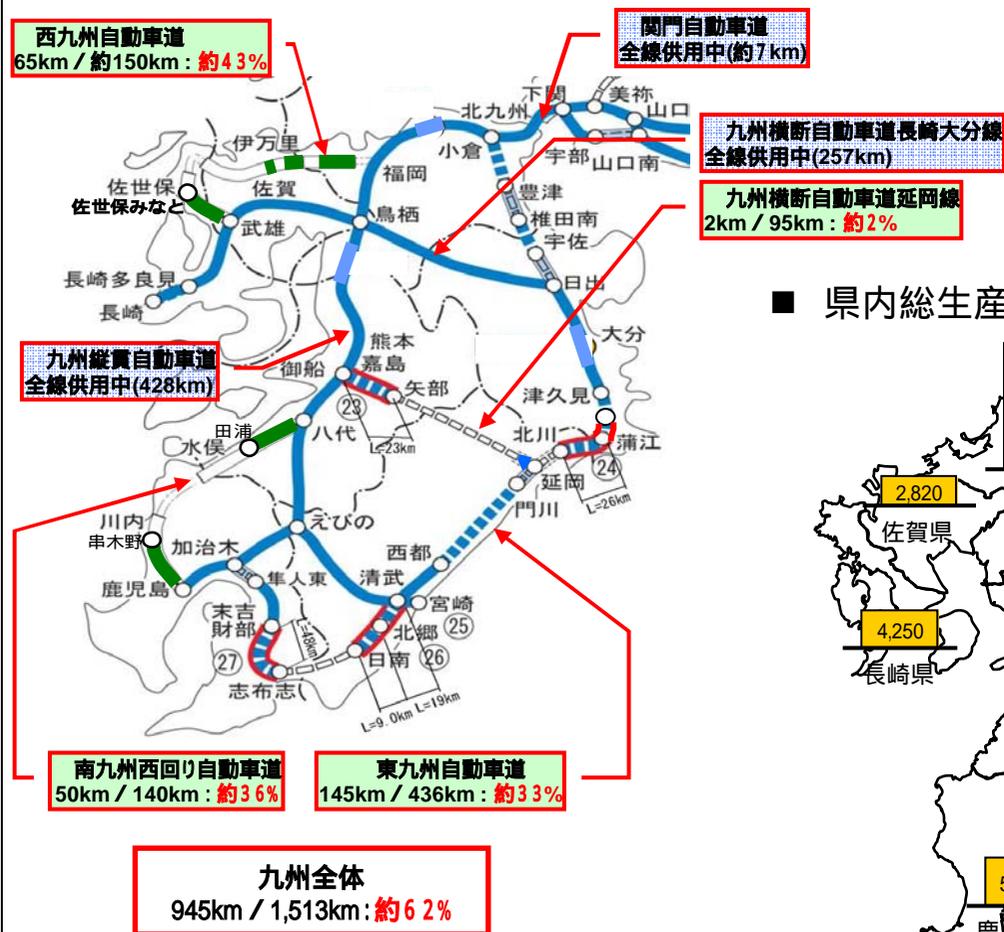
3. 有料道路制度

維持管理有料道路制度の創設
(供用当初から専ら維持管理費の確保を目的とした制度の確立)
地方道路公社有料道路への支援の創設
(財政支援、ETC設置に関する助成等)

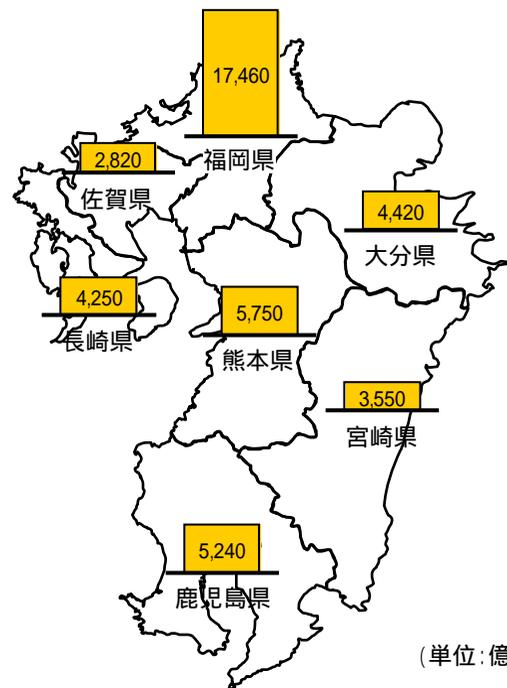
2. 主な課題や対応に関する説明 - 規格の高い道路ネットワーク等の早期整備 -

九州の現状と課題

■ 高規格幹線道路網の整備における東西格差



■ 県内総生産における南北格差



出典:県民経済計算報告(H15)

九州の道路施策

高規格幹線道路、地域高規格道路のネットワークを早期に整備



九州の主要産業を戦略的に支援し、その効果が九州内へ波及



地域の競争力の強化、物流・人物の効率化、さらには地域間格差の是正に大きく寄与

空港や港湾との接続を強化

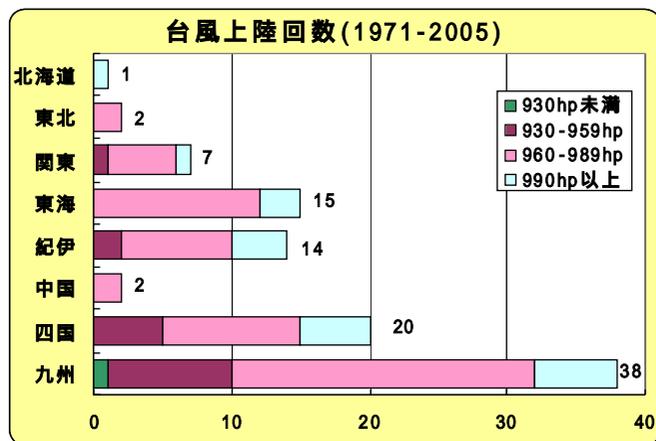


道路ネットワークの効果を更に引き出すことが可能

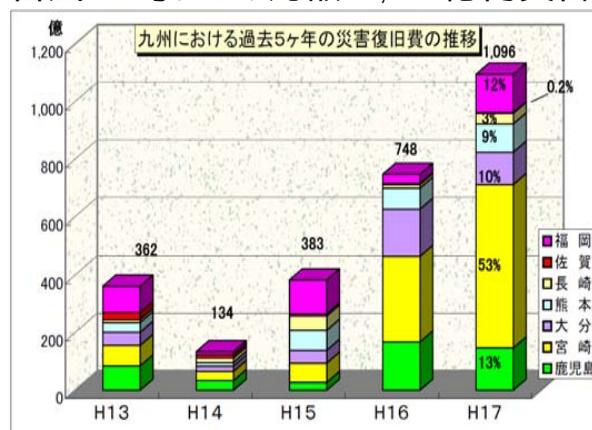
2. 主な課題や対応に関する説明 - 災害に強い道路整備 -

九州の現状と課題

■ 毎年の様に台風の襲来、豪雨

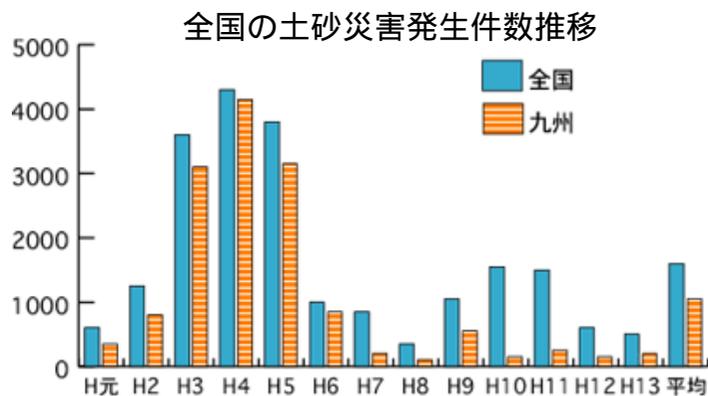


■ 平成17年度は、福岡県西方沖地震や台風14号により総額11,096億円災害



出典:九州地方整備局

■ 土砂災害の発生件数は全国の6割を占める。



) 発生件数は、土石流・地すべり・がけ崩れの年間発生件数の合計
) 土石流の発生件数には、雲仙普賢岳噴火に伴う火砕流も含む
 出典:国土交通省



一般国道220号鹿児島県垂水市牛根麓地区
 平成17年9月6日、台風14号に伴う豪雨等のため法面崩壊

九州の道路施策

防災要点検箇所、事前通行規制区間におけるのり面防災・減災対策の推進

災害発生もしくは通行規制により道路が途絶した場合においても、一定の迂回ルートが確保されるようリダンダンシーを強化

地震等の災害時に脆弱となる都市部の密集市街地等においては、土地区画整理事業、市街地再開発事業等を活用し、地域としての防災性を向上

政策の方向性

道路の主な現状と課題

政策の柱

1. 地域間の連携・交流の構築

道路のアンバランスな使われ方により地域間の連携を阻害
 米軍基地による地域分断
 那覇空港や重要港湾と規格の高い道路が未連結
 那覇都市圏を中心に著しい渋滞が発生
 沖縄県におけるCO₂排出量は自動車に起因しており、渋滞発生が激しい
 那覇都市圏に集中
 陸上輸送手段の大半を自動車に依存
 離島地域の不利・不便な生活環境
 脆弱な生命線道路
 開発による自然環境への懸念

拠点までのアクセス性・連結性の向上
 交通円滑化
 公共交通等の利便性向上支援
 県土の均衡ある発展のための離島振興支援

2. 観光への支援と沖縄らしい景観の保全・創出

年間の観光客が500万人を突破する観光立県としての取り組み
 沿道環境の向上
 観光客の移動手段であるレンタカーが急増
 拠点や観光地までのアクセス性向上

自然環境や沖縄らしい景観と調和した国際的な観光・リゾート地の形成支援
 観光・リゾート地へのアクセス性向上支援

3. 安全・安心な暮らしの創出

増加傾向にある交通事故件数
 沖縄県では6割以上の橋梁で耐震補強が未対策
 豪雨や台風襲来によって土砂災害や電柱倒壊による停電等の被害が発生

交通事故対策
 防災・震災対策

4. 基地跡地の有効利用と魅力あるまちづくり

地域振興の障害となっている米軍基地
 老朽・過密家屋の増加と中心市街地の空洞化
 ドライバー、歩行者、沿道住民にとって不便な道路環境
 未だ完成していないまちづくり
 国県道と比べ整備が遅れている市町村道
 市町村合併の支援

駐留軍用地跡地利用による都市の再構築
 都市空間の整備
 地域活性化支援

現状と課題

拠点までのアクセス性・連結性の向上

道路のアンバランスな使われ方により地域間の連携を阻害

米軍基地による地域分断

那覇空港や重要港湾と規格の高い道路が未連結

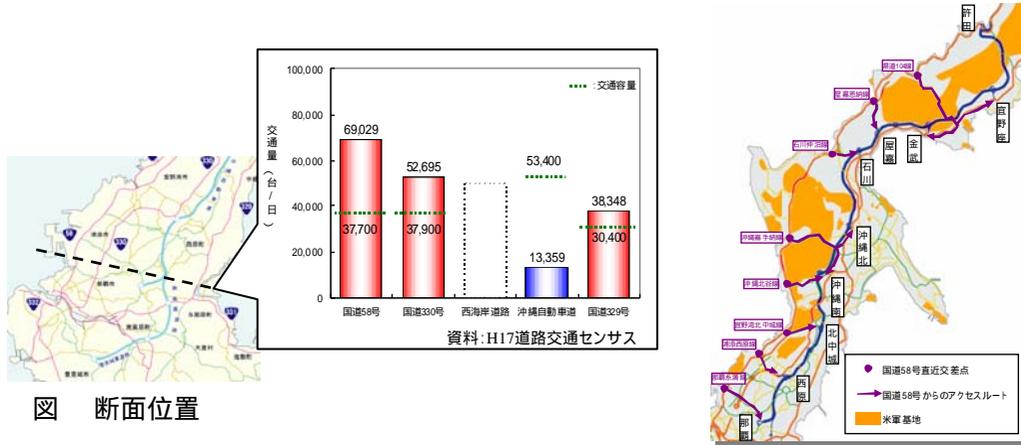


図 断面位置

図 国道58号から高速道路へのアクセスルート



図 那覇空港周辺の幹線道路網図

県土の均衡ある発展のための離島振興支援

離島地域の不利・不便な生活環境

脆弱な生命線道路

開発による自然環境への懸念



図 市街地での電柱倒壊(石垣島)

目標

地域間の連携を促すため、交通拠点(那覇空港・重要港湾)や、都市拠点までのアクセス時間を短縮

- ・ハシゴ道路ネットワークの構築を図る
- ・那覇空港や重要港湾から最寄りICへのアクセス時間短縮を図る
- ・各地から高速道路ICまでのアクセス時間短縮を図る
- ・沖縄自動車道、那覇空港自動車道の有効活用を進める



図 「ハシゴ道路」整備時のネットワーク

生活の安定を図り、離島の振興を支援

- ・生活環境の向上を図る
- ・モビリティの向上を図る
- ・安心ある暮らしを確保する
- ・基盤の構築による観光の振興と雇用機会の創出を支援
- ・自然環境との共生を図る



図 池間大橋(宮古島)

現状と課題

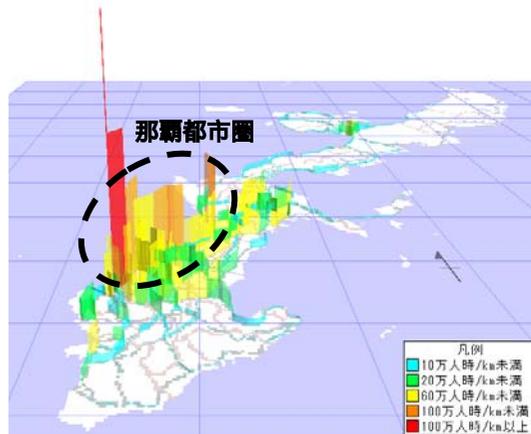
交通円滑化

那覇都市圏を中心に著しい渋滞が発生
 沖縄県におけるCO₂排出量は自動車に起因しており、渋滞発生
 の激しい那覇都市圏に集中

表 1km当たり渋滞損失時間
 ワースト地域(平成14年度)

都道府県	1km当たり 渋滞損失時間 (千人時間/年・キロ)
1 東京都	136.7
2 大阪府	107.7
3 神奈川県	76
4 埼玉県	53.5
5 愛知県	49.2
6 沖縄県	41.2
7 千葉県	40.5
8 宮城県	36.2
9 静岡県	34.4
10 京都府	32.1
全国平均	20.3

出典：国土交通省

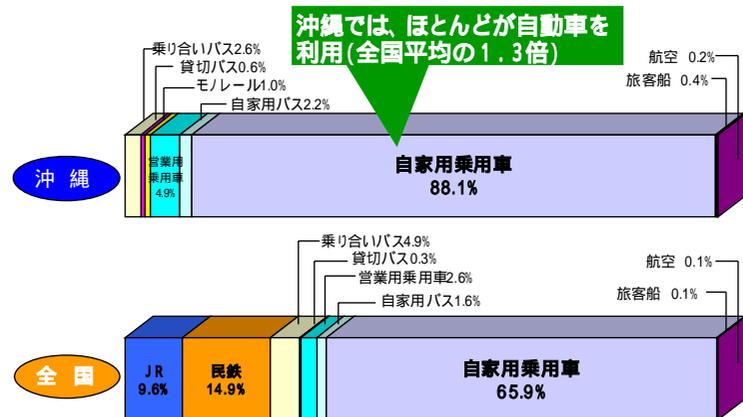


出典：沖縄総合事務局資料

図 1キロ当たり渋滞損失時間(H17確定値)

公共交通等の利便性向上支援

陸上輸送手段の大半を自家用車に依存



出典：H16年度旅客地域流動調査

図 交通機関別旅客輸送分担率

目標

スムーズな移動を可能にし、渋滞に奪われた経済損失や生活時間を取り戻す

- ・ 渋滞損失時間の高い混雑箇所への対策を図る
- ・ 那覇都市圏の交通円滑化対策を進める
- ・ CO₂排出の原因でもある主要渋滞ポイントについては、CO₂排出への環境対策を実施する
- ・ 観光、リゾート地周辺における行楽渋滞への対策を図る



【国道58号：泊高橋交差点（那覇市）】



【国道58号：港川交差点（浦添市）】

図 那覇都市圏での渋滞

公共交通機関の活用と利便性の向上

- ・ 公共交通の充実を図る
- ・ TDM（交通需要マネジメント）施策の支援を図る
- ・ バス交通体系の再構築に向けた施策の支援を図る



図 公共交通機関への転換のイメージ

現状と課題

自然環境や沖縄らしい景観と調和した国際的な観光・リゾート地の形成支援

年間の観光客が500万人を突破する観光立県としての取り組み
沿道環境の向上

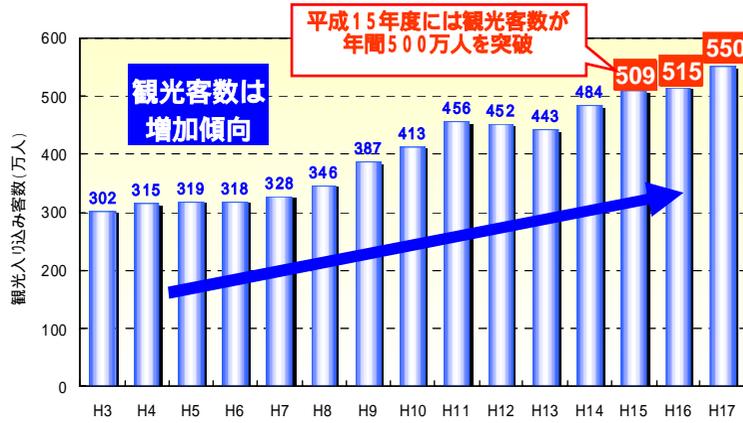


図 沖縄県の観光入り込み客の推移

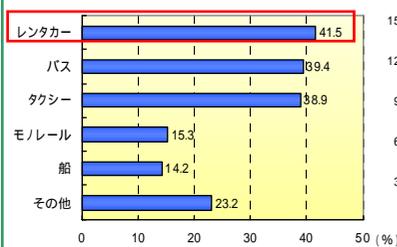


図 景観を阻害 (那覇市首里金城町石畳)

16世紀に首里から那覇港や沖縄本島南部へ通じる主要道路として造られた「真珠道(まだまみち)」の一部、琉球石灰岩による石畳道で、当時は総延長約10kmにも及んだ道であったが、現在では、金城町に約300mの石畳が残るのみとなっている。

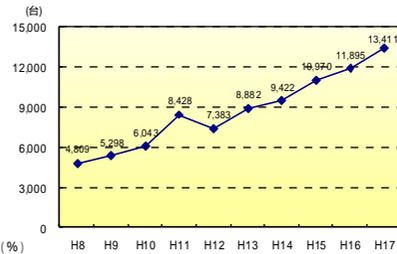
観光・リゾート地へのアクセス性向上支援

観光客の利用手段であるレンタカーが急増
拠点や観光地までのアクセス性向上



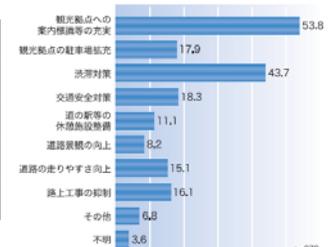
出典:「平成17年度観光要覧」沖縄県

図 観光客利用交通手段



出典:沖縄総合事務局「運輸要覧」

図 レンタカー登録台数の推移



出典:「平成15年度レンタカー利用者アンケート」沖縄総合事務局

目標

南国沖縄の魅力ある景観を形成

- ・ 特色ある道路景観の維持を図る
- ・ 景観向上のための電線類地中化を進める
- ・ 自然環境の保護・保全への配慮



図 道路景観
高木だけの植栽により海への眺望を確保し、連続した観光リゾートの風景を演出している(名護市)



図 道路景観
南国特有の植樹帯が目的地まで観光リゾートの風景を演出する(那覇市)



図 電線類地中化

観光地までのアクセス性・周遊性を向上

- ・ 主要な観光地と交通拠点までのアクセス性・連結性の向上を図る
- ・ 観光地までのアクセス道路における休憩施設等の整備
- ・ 観光地までのアクセス道路を構築する
- ・ わかりやすい道路案内を構築する



図 道の駅「喜名番所」(読谷村)



図 観光地案内板の設置(石垣市)



図 主要観光地までの強化が必要な区間

現状と課題

交通事故対策

増加傾向にある交通事故件数

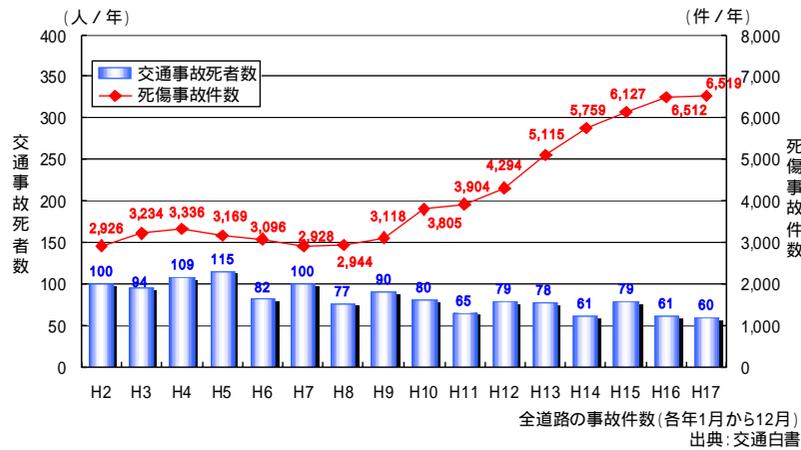


図 死傷事故発生件数と死者数の推移

防災・震災対策

沖縄県では6割以上の橋梁で耐震補強が未対策
豪雨や台風襲来によって土砂災害や電柱倒壊による停電等の被害が発生



【H15.9 宮古島(台風14号被害)】



【H18.6 沖縄県中城村(大雨による大規模な土砂災害)】

図 台風や大雨による被害・災害

目標

交通事故の低減

- 誰でも安心して利用できる道路空間の確保を図る



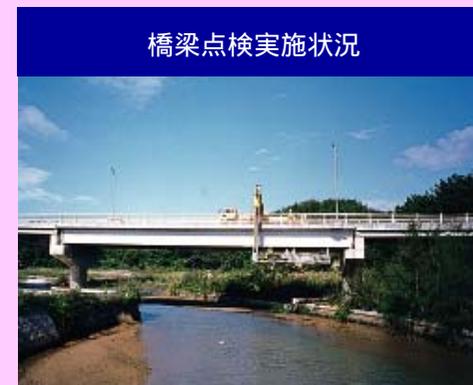
図 滑り止めカラー舗装による交差点改良 (国道58号名護市)



図 右折レーンカラー化による交差点改良 (国道329号那覇市)

安心できる暮らしを構築

- 緊急輸送道路等の確保と道路維持管理を進める
- 防震災面を考慮した無電柱化事業を進める
- 通行規制区間の早期解除を図る



橋梁点検実施状況



震災対策

落橋防止装置の設置

図 道路維持管理

現状と課題

駐留軍用地跡地利用による都市の再構築

地域振興の障害となっている米軍基地

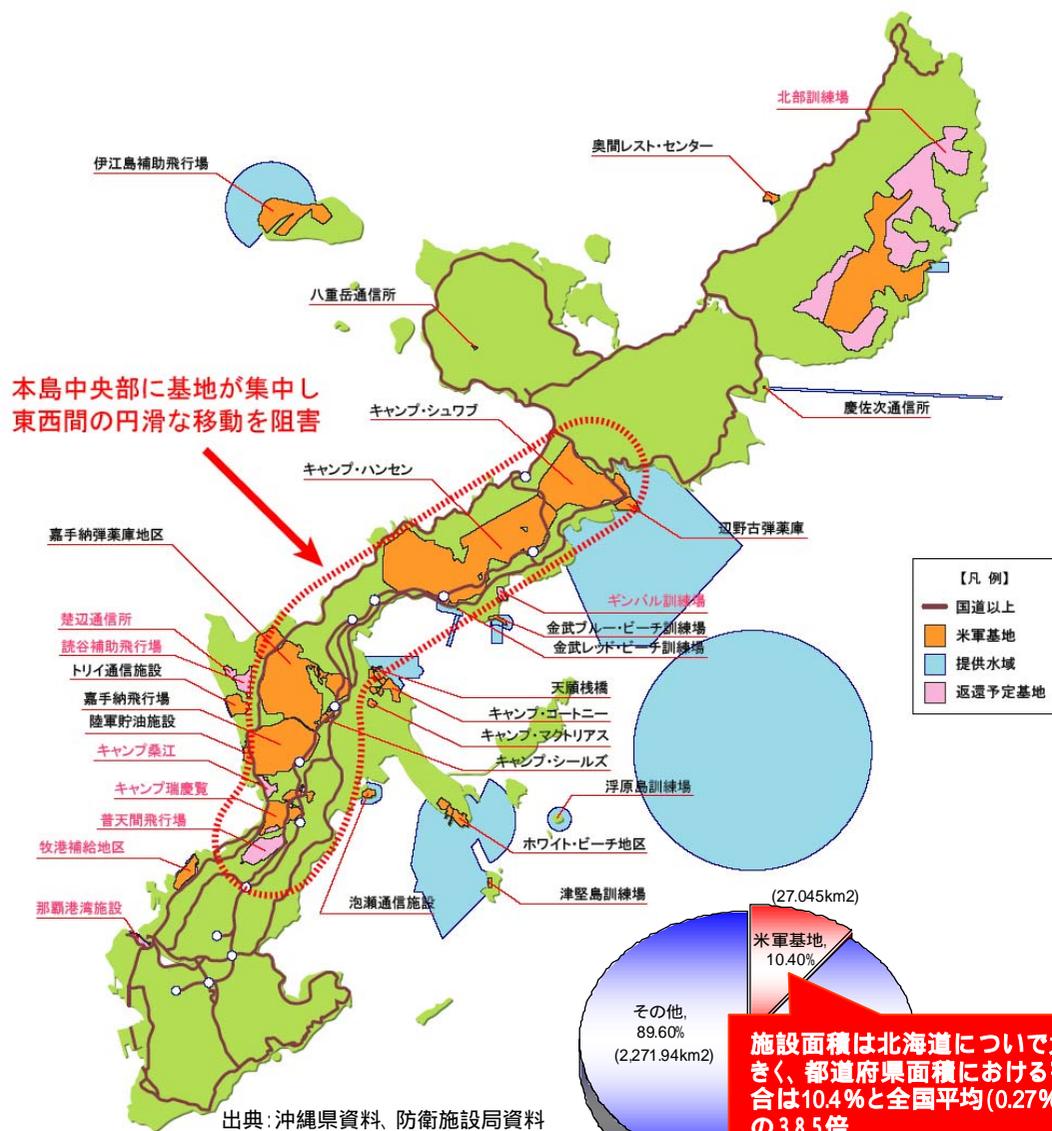


図 米軍施設・区域と返還予定地

出典：沖縄県統計年鑑
図 沖縄県土に立地する米軍基地の占める割合

目 標

駐留軍用地跡地と周辺市街地との一体的整備 新たな都市機能を結ぶ広域交通網の整備

- 都市的土地利用が見込まれる跡地は早期有効利用を図る
- 広域的な交流を促すため跡地には骨格となる幹線道路などの都市基盤施設を整備
- 跡地周辺に展開する密集市街地でも道路整備などによる住環境の改善を図る



図 土地区画整備事業による骨格道路の整備(那覇新都心地区の例)



図 米軍基地返還後の連結イメージ

現状と課題

都市空間の整備

老朽・過密家屋の増加と中心市街地の空洞化
ドライバー、歩行者、沿線住民にとって不便な道路環境
未だ完成していないまちづくり



図 中心市街地の空洞化(名護市)



図 消防、救急活動に影響(那覇市首里金城地区)

地域活性化支援

国県道と比べ整備が遅れている市町村道
市町村合併の支援

合併前の財政力又は整備計画の違いにより、同一路線の整備水準に格差が発生している



図 観光地アクセス道路でありながら幅員の狭い市道(石垣市)



図 南城市道大城船越線(南城市)

目 標

地域と一体となった快適な都市空間の構築

- ・老朽・密集家屋を集約・改善し安心・安全な街づくりを実施
- ・既成市街地を計画的に作り替え、都市機能の更新を実施
- ・都市における土地の合理的かつ健全な高度利用を図る
- ・商業・業務施設等の整備により中心市街地の活性化を図り、街なか居住の推進を図る
- ・交通基盤としての役割を担うとともに、地域のまちづくりに寄与する道路整備を推進
- ・暮らしの中の安全、安心を構築する道路整備の実施
- ・バリアフリー化された歩道の整備推進など快適な都市空間の創出
- ・市街地の秩序ある形成を促進する道路整備を推進



図 幅広歩道の整備(国際通り線(那覇市))

活力ある地域の創出

- ・活力ある地域づくりを支援する道路整備
- ・過疎地域の自立促進を図る道路整備
- ・合併市町村の一体化と基盤づくりの支援を実施



図 活力ある地域づくりを支援する道路整備(豊見城市)