

重点的に対応すべき地域の課題 事例集(案)

～ 都道府県・市町村から頂いたご意見・ご提案から～

目次

1. 活力	1
(1) 基幹ネットワークの整備	1
主要都市間を連絡する規格の高い道路	1
事例1 宮崎県より(東九州自動車道)	
事例2 三重県より(紀勢自動車道・熊野尾鷲道路)	
事例3 兵庫県、鳥取県より(鳥取豊岡宮津自動車道)	
大都市の環状道路	6
事例4 岐阜県、三重県より(東海環状自動車道)	
事例5 東京都ほかより(首都圏三環状道路)	
空港・港湾へのアクセス道路	8
事例6 大分県、福岡県より(九州自動車道のアクセス道路、東九州自動車道等)	
事例7 山口県より(一般国道2号)	
国際コンテナ通行支障区間の解消	10
事例8 島根県斐川町より(一般国道9号)	
(2) 生活幹線道路ネットワークの形成	11
安全で快適な移動の実現(地域高規格道路)	11
事例9 岐阜県より(濃飛横断自動車道)	
事例10 山梨県より(西関東連絡道路)	
事例11 大分県より(中九州横断道路)	
事例12 愛知県より(名豊道路)	
(3) 慢性的な渋滞への対策	17
バイパスの整備	17
事例13 岡山県倉敷市より(岡山バイパス、玉島バイパス)	
開かずの踏切の解消	19
事例14 大阪市より(阪急京都線・千里線ほか)	
事例15 福岡県より(西鉄天神大牟田線(春日原～下大利))	
公共交通機関等の利用促進	21
事例16 京都府長岡京市より(京都第二外環状道路・阪急新駅)	

2. 暮らし・環境	22
(1) 生活環境の向上	22
バリアフリー対策	22
事例17 愛知県瀬戸市より(歩いて暮らせるまちづくりを目指す)	
事例18 山口県より(都市計画道路 泉町平川線、一般県道陶湯田線)	
事例19 栃木県より(一般国道119号)	
安全で快適な道路空間の形成(無電柱化)	25
事例20 兵庫県より(都市計画道路 阪急駅前線ほか)	
事例21 千葉県より(成田市仲町、香取市佐原)	
(2) 道路環境対策	27
道路環境対策	27
事例22 愛知県より(沿道環境事業の推進)	
事例23 栃木県より(一般国道4号)	
3. 安全	32
(1) 交通安全の向上	32
道路の特性に応じた交通事故対策	32
事例24 千葉県より(主要地方道 市川印西線、船橋我孫子線)	
事例25 愛媛県より(国道317号 今治市役所前交差点改良)	
通学路における歩行空間の整備	36
事例26 福島県より(国道118号(東館小学校)ほか)	
事例27 兵庫県より(県道姫路新宮線ほか)	
事例28 京都府より(誰もが安心して歩ける道路整備)	
自転車利用環境の整備	39
事例29 島根県より(都市計画道路 中島染羽線)	
事例30 兵庫県より(市街地における自転車走行空間の整備)	
事例31 富山県より(とやまのみちフレッシュアップ事業)	

(2)防災・減災対策	42
耐震対策	42
事例32 和歌山県、大阪市より(橋梁の耐震化)	
事例33 石川県より(主要地方道 七尾輪島線 高瀬橋、市ノ坂大橋)	
道路斜面等の防災対策	44
事例34 青森県より(一般国道102号十和田市億入瀬溪流ほか)	
雪寒対策	45
事例35 青森県より(冬期における快適な道路空間の確保)	
災害のおそれのある区間を回避する道路	46
事例36 岩手県宮古市・釜石市、宮城県気仙沼市・本吉町・南三陸町より (東北横断自動車道釜石秋田線、三陸縦貫道、国道45号・106号周辺)	
安心な市街地の形成	47
事例37 兵庫県より(尼崎港川西線外3線)	
4. 既存ストックの効率的活用	48
(1)安全・安心で計画的な道路管理	48
道路橋の長寿命化(予防保全)	48
事例38 福島県より(10年後に橋長50m以上の老朽橋は今の5倍以上に)	
事例39 和歌山県より(橋梁の予防保全により今後の維持管理費を縮減)	
地域性を踏まえた効率的な維持管理、コスト縮減	50
事例40 愛媛県より(地域住民、企業、NPO 等との協働で維持管理)	
事例41 千葉県より(アダプト制度による多様な主体の連携強化)	
(2)既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化	52
効果的な料金施策	52
事例42 広島県より(瀬戸内しまなみ海道)	
スマートインターチェンジの増設	53
事例43 岩手県八幡平市より(安比スマートIC)	

地方公共団体から頂いた多くの意見・提案から、その地域の課題や道路政策による効果がわかりやすく示されていたものを事例集として12月16日時点でまとめたものです。引き続き充実を図ってまいります。

1. 活力

(1) 基幹ネットワークの整備

< 事例1 >

主要都市間を連絡する規格の高い道路 東九州自動車道

宮崎の豊富で良質な労働力と環境を活かす。(宮崎県より)

- ・県外就職率は、高速道路整備が進んでいる地域との差が歴然。
- ・高速道路が開通している九州北部に企業立地が集中。
- ・宮崎県の自立と発展のためには高規格幹線道路の整備は最低の条件。

企業誘致

県内での就職が厳しい！

有効求人倍率 (全 国:0.92, 大分県0.91, **宮崎県:0.59, 延 岡:0.45**)

県外就職率 (全 国:19.3%, 大分県24.4%, **宮崎県:41.2%**)

製造品出荷額等 (福岡県:8.2兆円,
(平成18年度) 大分県:3.9兆円,
宮崎県:1.3兆円)

県外就職率は、高速道路整備が
進んでいる地域との差が歴然！

高速道路が開通している九州北部に、
企業立地が集中！

他地域との
差が歴然！

福岡県
359件

大分県
121件

宮崎県
68件

立地規模
■:50件
■:20件
■:10件

自動車関連立地状況

(平成19年12月)

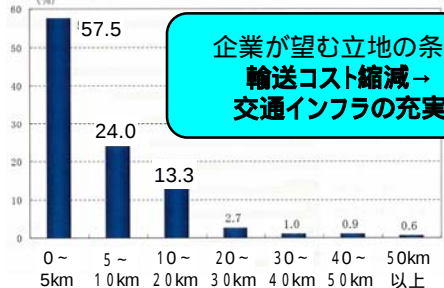
【現況】ICから10km以内の工業団地 9 / 20

高速道路が完成すると……

【整備後】IC10km以内工業団地 **18 / 20**

**宮崎県の自立と発展のためには
高規格幹線道路の整備は最低の条件**

高速道路ICからの距離別立地件数(全国、H18)



企業が望む立地の条件
輸送コスト縮減→
交通インフラの充実

細島港を活用する企業進出が期待できる
細島港貨物量:4百万t(計画の約50%)
(参考)大分港:67百万t

高速道路ネットワーク
完成時に予想される
経済波及効果

「H16.5 東九州軸産業戦略委員会」

生産誘発額
九州:**約3.9兆円**
宮崎:**約5.7千億円**

【数値はネットワーク整備後と未整備時(H16.4.1)の差】

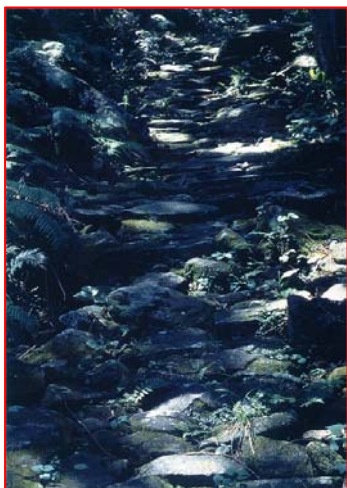
雇用誘発
九州:**約157千人**
宮崎:**約26千人**

< 事例2 >

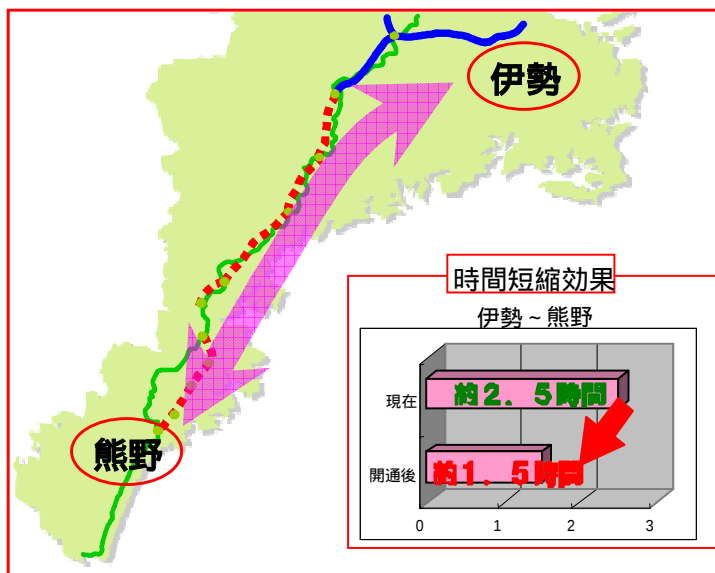
主要都市間を連絡する規格の高い道路 紀勢自動車道・熊野尾鷲道路

伊勢神宮式年遷宮を契機とした地域活性化に向けた幹線道路網整備(三重県より)

- ・ 熊野古道の年間入り込み客数は、世界遺産に登録された平成16年以降急増。
- ・ 紀勢自動車道・熊野尾鷲道路は熊野古道と伊勢神宮を結ぶ観光周遊ルートを形成。
- ・ 伊勢神宮式年遷宮との相乗効果により、840万人を上回る来訪者を予想。
- ・ 東海・東南海地震の発生も想定されており、災害や異常気象に強いライフラインとしての効果が期待。
- ・ 医療施設への定時性が確保されるとともに約1時間の所要時間の短縮



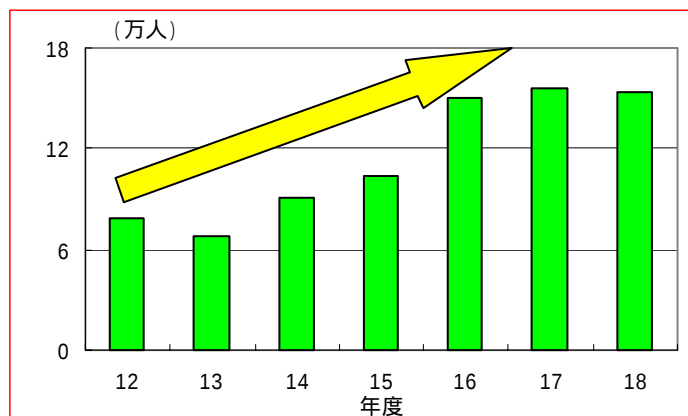
熊野古道



医療施設への時間短縮効果



紀勢自動車道 紀勢IC(仮称)
平成20年度開通予定



熊野古道伊勢路入込み客数

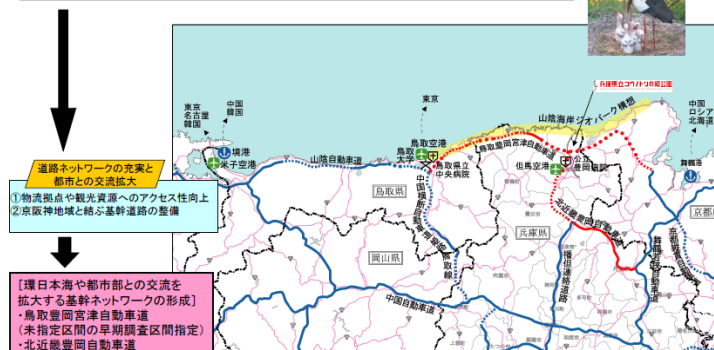
< 事例3 >

主要都市間を連絡する規格の高い道路 鳥取豊岡宮津自動車道

災害時の代替路となる高規格道路の整備(兵庫県、鳥取県より)

- ・ 鳥取豊岡宮津自動車道は兵庫県但馬地域から京阪神地域や、北東アジアへのゲートウェイとなる舞鶴港、境港への基幹となる道路。
- ・ H16の台風23号により、豊岡市への幹線道路が通行止め。救急活動、緊急援助物資の輸送、生鮮食料品の輸送が困難。
- ・ 物流基盤の強化、観光アクセス、救急医療機関へのアクセスなど連携・交流の促進、災害時の緊急路として期待。

＜但馬地域の将来像＞ → 『地域資源を活かした魅力あふれる地域の形成』
 ■兵庫県但馬地域及びその周辺地域においては、
 ・北東アジア諸国へのゲートウェイとなる舞鶴港や境港など物流拠点
 ・日本海沿岸に点在する多様な自然環境や観光資源を有しているが、自動車交通への依存が大きいエリアであり、人口減少社会における地域の自立や医療体制の確保に向け、高速道路空白地帯の解消などが不可欠。



道路ネットワークの充実と
都市との交流拡大
①物流拠点や観光資源へのアクセス性向上
②京阪神地域と結ぶ基幹道路の整備

〔環日本海や都市部との交流を
拡大する基幹ネットワークの形成〕
 ・鳥取豊岡宮津自動車道
 (未指定区間の早期調査区間指定)
 ・北近畿豊岡自動車道



複数のルートで災害時の緊急対応が可能！

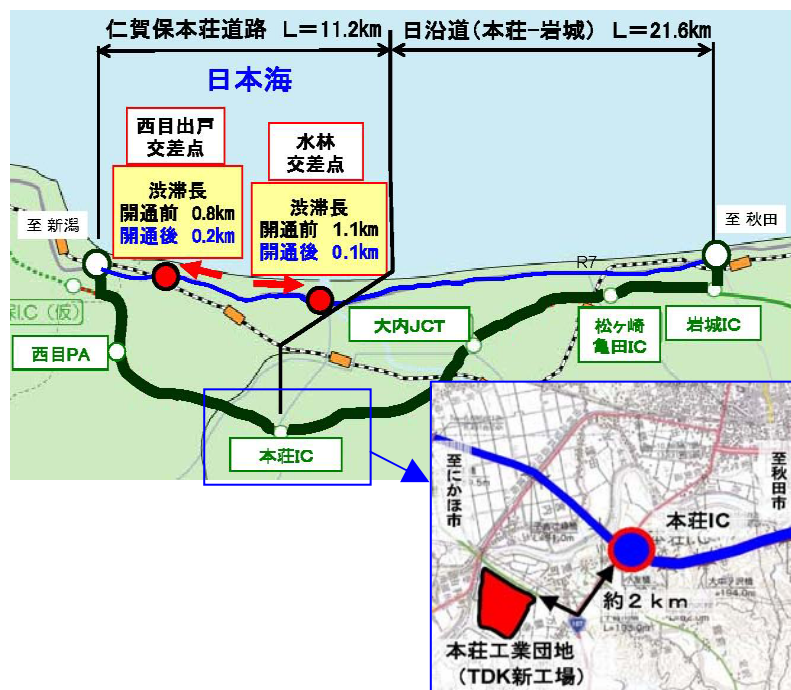


食料品など生活必需品
が不足し生活危機に！



【参考】日沿道・仁賀保本荘道路 平成19年9月17日開通

日沿道・仁賀保本荘道路の開通を契機に工場が立地し**新たな1,400人の雇用を創出**



	【日沿道(本荘～岩城)】	【国道7号 仁賀保本荘道路】
・工事期間	平成12年度～平成19年度	平成14年度～事業中
・延長	21.6km	12.5km(H19開通11.2km)
・事業費	約760億円	約360億円(H19開通区間)
・幅員	12.0m(暫定)	12.0m(暫定)



○国道7号の交通の4割が日沿道に転換

国道7号:21,000台/日



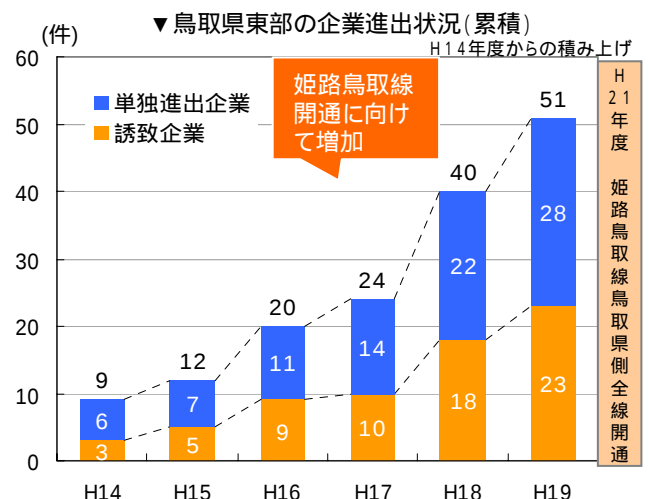
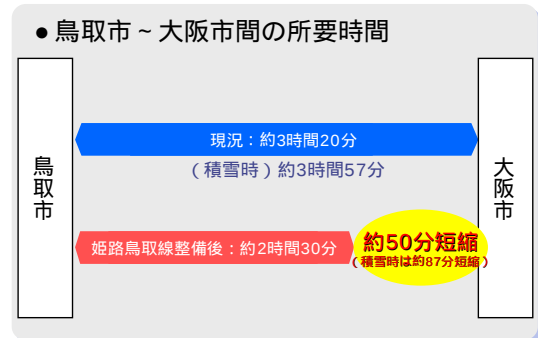
国道7号:12,000台/日
日沿道:9,000台/日

- これまでの国道7号は、渋滞が発生するなどの物流面の課題から工場はあまり立地していない状況。
- 開通後は、渋滞の解消や本荘ICと本荘工業団地との**アクセスが向上**し、TDKの新工場建設が決定。
- 新工場立地によって、**1,400人の新規雇用が創出**。

【参考】中国横断道姫路鳥取線

姫路鳥取線の開通を見据え、企業の進出が活発化。

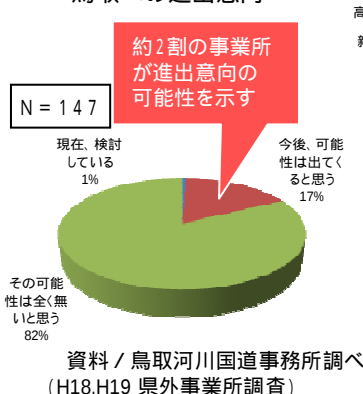
- 鳥取県東部では、2009年度の中国横断道姫路鳥取線の開通や山陰道の整備を見据え、企業の進出が活発化。
- H14～H19の6年間に進出した企業は延べ51社、新たに約800人の雇用を創出。



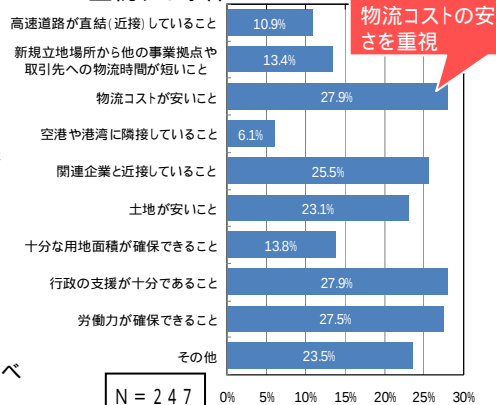
H19年度はH20.1末までの件数
単独進出企業：誘致企業以外の新規企業進出及び工場増設を行った企業数
誘致企業：行政が誘致した企業数
資料 / 鳥取県商工労働部、鳥取市産業振興課の提供資料により鳥取河川国道事務所まとめ

県外企業の鳥取県東部地域への進出意向 & 条件は？

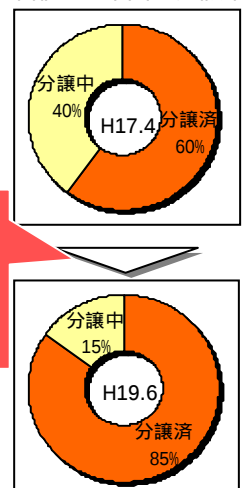
▼姫路鳥取線整備後の鳥取への進出意向



▼新たな地域に進出する場合に重視する条件



▼鳥取県東部の工業団地分譲率



資料 / 鳥取県企業立地課調べ

< 事例4 >

大都市の環状道路 東海環状自動車道

人・モノが活発に交流する岐阜県(岐阜県より)

- ・ 名古屋圏域は、名古屋市を中心に30～40kmに点在する都市で形成。
- ・ 東海環状自動車道は都市間の連携を強化。東回り区間の開通により、沿線工業団地が完売。
- ・ 西回り区間については4,800億円/年の生産額増加(試算)。

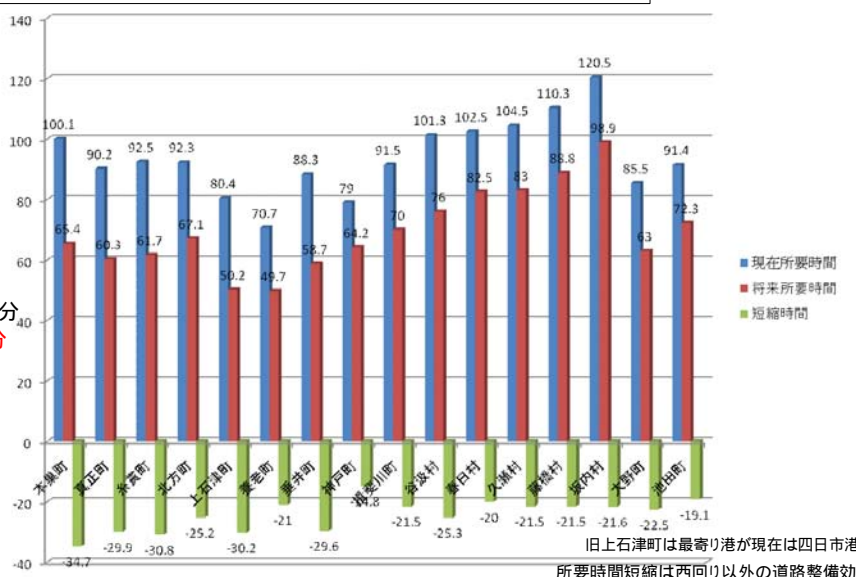
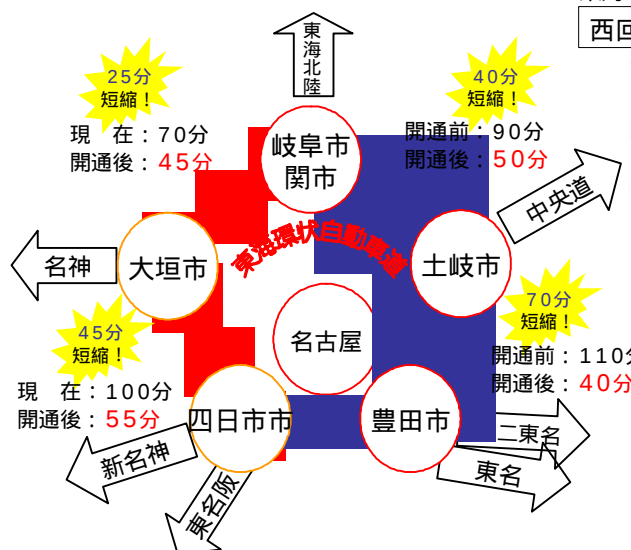
伊勢神宮式年遷宮を契機とした地域活性化に向けた幹線道路網整備(三重県より)

- ・ 四日市～大垣市～岐阜市・関市間の所要時間が大幅に短縮され、東海北陸自動車道を利用した日本海側との新たな物流が生まれる事が期待。

アクセス時間の短縮

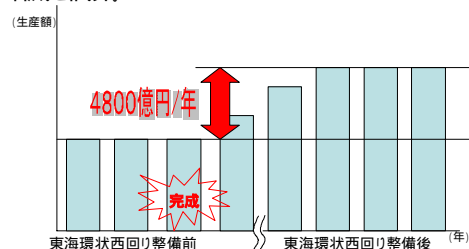
東海環状自動車道西回り沿線の市町から四日市港や名古屋港への到達時間の短縮

西回り効果により名古屋港までのアクセス時間が短縮する地域



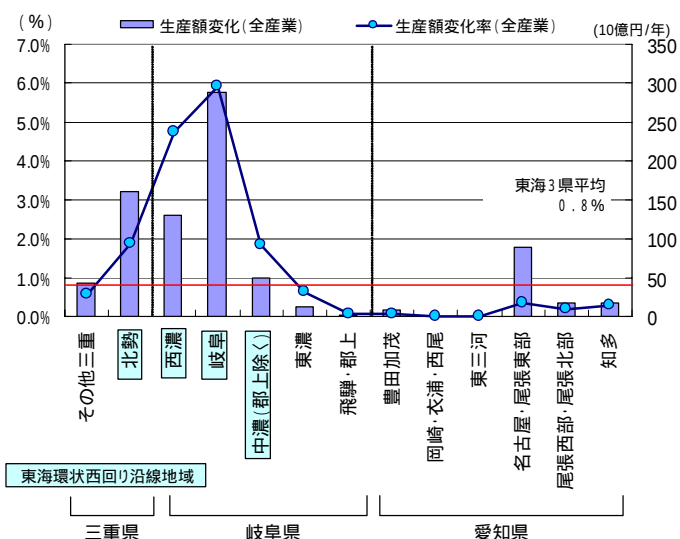
経済波及効果(生産額の拡大)

東海環状自動車道西回りの整備がもたらす経済波及効果。SCGEモデルを用いて時間短縮がもたらす生産額増減を試算。



効果が最大限発現された後の生産額と整備前の生産額の差

注: SCGE モデルとは、空間的応用一般均衡モデルのことで、市場の価格メカニズムによる波及効果を含むストック効果を推定するモデル

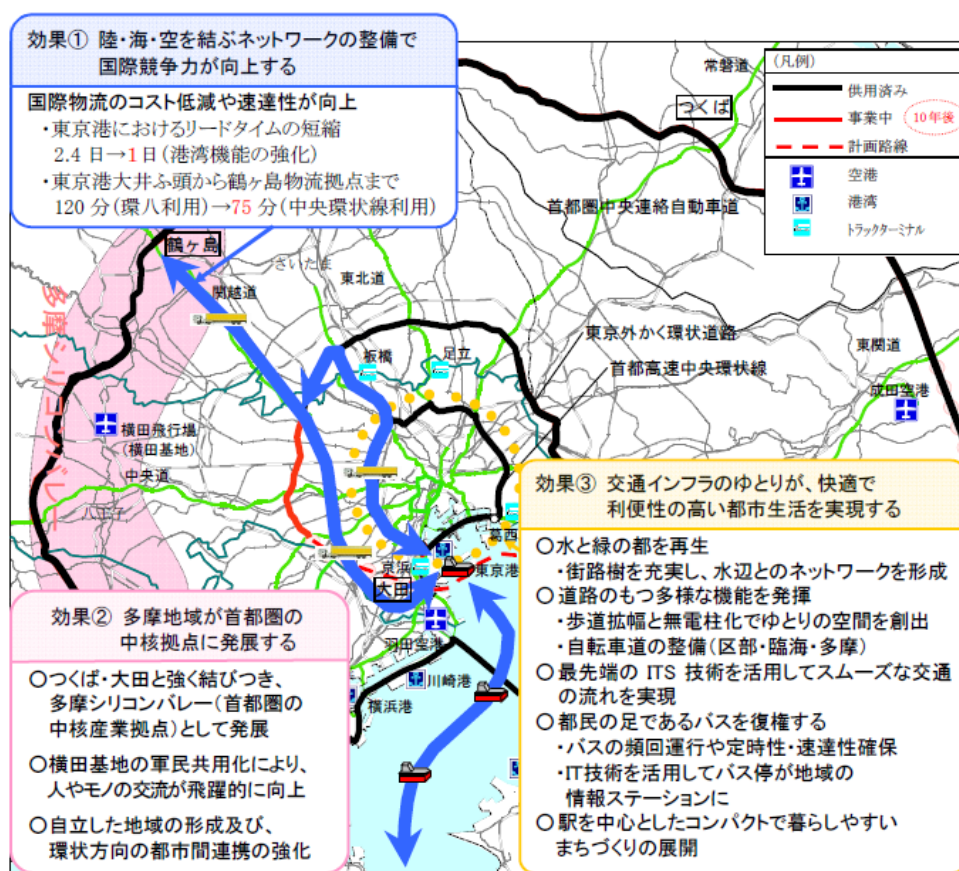


< 事例5 >

大都市の環状道路 首都圏三環状道路

三環状道路により東京が生まれ変わる。(東京都ほかより)

- ・ 東京首都圏における環状道路の整備は北京・ソウルなど諸外国の首都に大きく遅れているところ。
- ・ 三環状道路により陸/海/空を結ぶネットワークが整備され国際競争力が向上。
- ・ 多摩地域が首都圏の中核拠点に発展。
- ・ 交通インフラのゆとりが快適で利便性の高い都市生活を実現。



10 年後の東京の姿

陸・海・空を結ぶネットワークが飛躍的に向上

三環状道路の整備	羽田空港の再拡張・国際化	成田空港の平行滑走路延伸	横田基地の軍民共用化	東京港のふ頭機能強化
整備率 約35% 約90% (2016年)	空港容量 29.6 40.7 (万回/ (2009年末)	空港容量 20 22(万回/年) (2009年度末)	国内線需要 560万人(2022年) 雇用創出 8,850人(2022年)	外貿コンテナ貨物量 359 460(万TEU) (2015年)
	国内旅客数 5,905 8,030(万人) (2017年度)	国際旅客数 3,063 5,210 (万 (2012年度)		24時間365日 フルオープン化
	国際旅客数 81 700(万人) (2010年)			

交通需要への対応から、
インフラを活かしたより機
能的で魅力的な都市づく
りが可能

< 事例6 >

空港・港湾へのアクセス道路 九州自動車道のアクセス道路、東九州自動車道等

交通ネットワークの充実(大分県より)

- ・ 東九州自動車道により、生産拠点等と中津港や新北九州空港とのアクセスを向上。

福岡県境～宇佐間 約13km(有料区間)

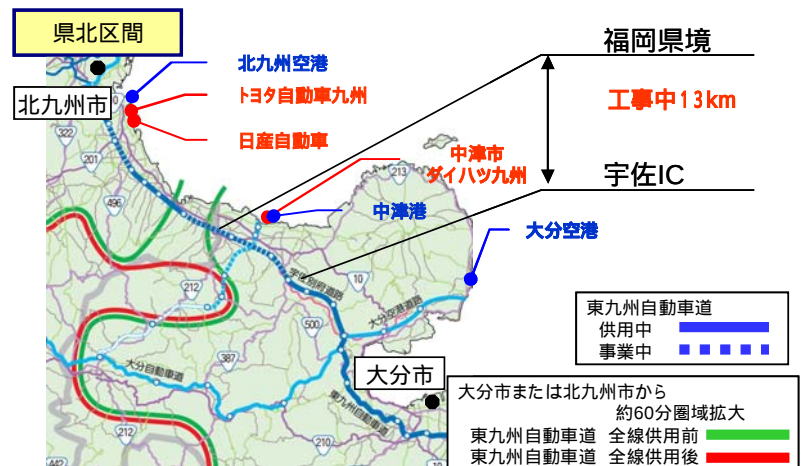
西日本高速道路(株)事業中

- ・ 中津港、新北九州空港へアクセス向上
- ・ 物流効率化→北部九州「カーアイランド九州」
「ダイハツ九州(株)(中津市)」他
- ・ 通勤圏拡大

< 東九州自動車道 >

全延長 436km

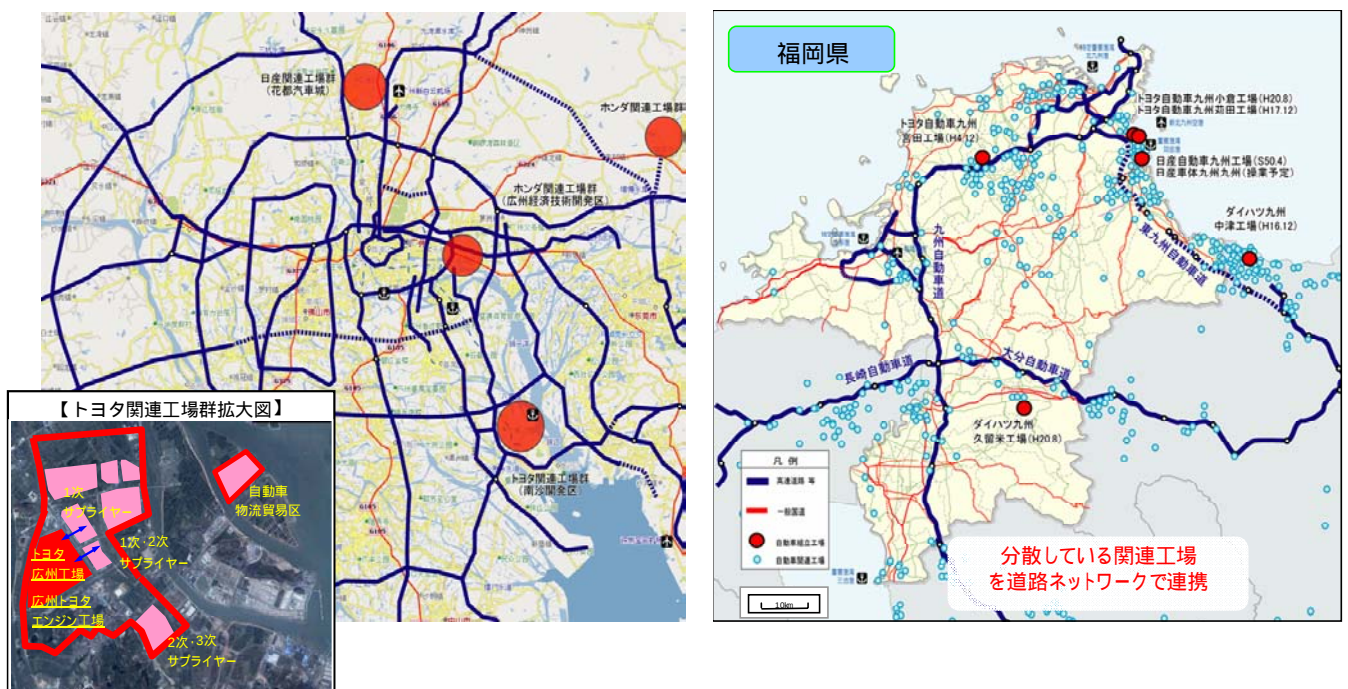
供用済 158km 36%



北部九州自動車150万台生産拠点構想(福岡県より)

- ・ 広大な土地を持つ中国では、工場群として関連工場を集約し効率化。
- ・ 福岡県では、県内各地域に点在する関連工場を道路ネットワークで連携することにより対抗。

中国(広州)と福岡県の自動車関連工場等の立地状況比較

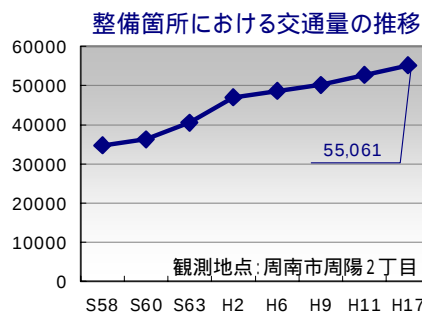


< 事例7 >

空港・港湾へのアクセス道路 一般国道2号

安全で快適な都市交通網の形成(山口県より)

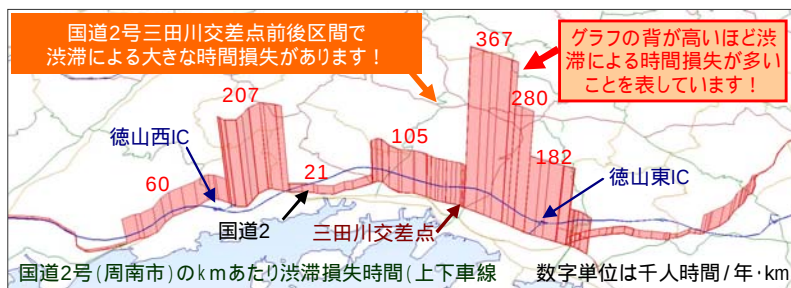
- ・ 国道2号は、通勤・通学をはじめ、物流等の経済活動、医療等の救急活動、防災活動等さまざまな面において地域の主要な幹線道路。
- ・ 渋滞が慢性化している国道315号との交差点(三田川交差点)が顕著で企業活動、日常生活に深刻な影響。
- ・ 立体化による渋滞緩和により、臨海部(特定重要港湾徳山下松港)のコンビナートを中心とする工場群へのアクセスが向上。



県内トップクラスの交通量

順位	路線名	車線数	24時間交通量	観測地点
1	一般国道2号	4	64,382	下松市末武中宇岩崎
2	一般国道190号	4	64,310	宇部市妻先開作
3	一般国道2号	4	59,584	周南市桜木町2丁目
4	一般国道2号	4	55,061	周南市周陽2丁目
5	一般国道2号	4	50,535	下関市長府江下町

平成17年道路交通センサ調査(平日)による



整備後

- 事業区間通過時間 (住吉中前交差点 ~ 山陽自動車道 徳山東IC)
21分 → 12分 (9分短縮)
- 港湾アクセス時間(特定重要港湾徳山下松港 ~ 山陽自動車道徳山東IC)
26分 → 18分 (8分短縮)

< 事例8 >

国際コンテナ通行支障区間の解消 一般国道9号

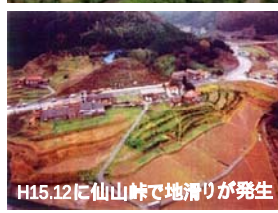
物流を効率化し、国際競争力を向上(島根県斐川町より)

- ・ 下関港へのアクセス道路として利用される一般国道9号は、線形不良箇所や、高さ制限箇所区間があり国際標準コンテナの通行に支障のあるトンネルが6ヶ所存在するなど、物流に多大な影響。
- ・ 山陰道の整備により、物流の効率化が図られ、産業活動の国際競争力が向上。

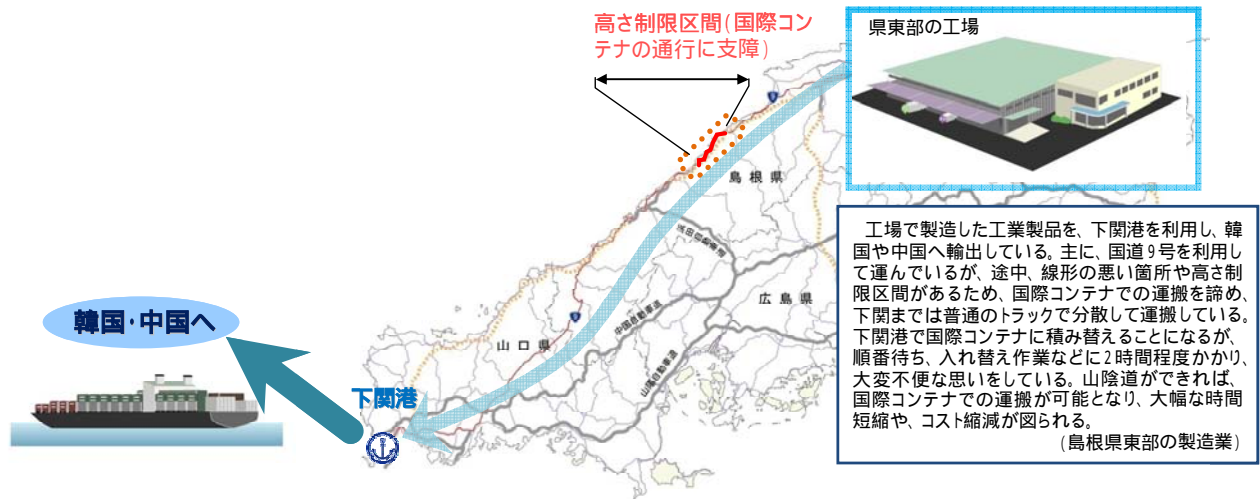
国道9号には線形不良区間が多く事故が多発



度重なる災害で国道9号が遮断→大幅な迂回



国際コンテナ通行支障トンネル(6箇所)の存在



現況

積み替え作業に1~2時間のロス・作業費が発生!

現在は、国際コンテナの通行に支障があるため、コンテナに入らずに一旦複数のトラックで下関港まで運んだ後に、コンテナに積替えて輸出。
国際コンテナへの積み替えで時間ロスや作業費が発生!



< 複数のトラックに分けて運搬 >

将来: 山陰道整備

将来は、直接、工場から国際コンテナに積み込み、**山陰道を利用して**下関港まで行き、そのまま**積み替え無しで輸出**したい。



< 国際コンテナで直接運搬 >

(2) 生活幹線道路ネットワークの形成

< 事例9 >

安全で快適な移動の実現(地域高規格道路) 濃飛横断自動車道

高速交通網を補完し、観光周遊ルートを形成(岐阜県より)

- ・ 濃飛横断自動車道は、高速交通網を補完するとともに、岐阜県の高速度交通サービスの空白地域である下呂地域へのアクセスを確保。
- ・ 「人・モノ・情報」の交流を促進し、地域連携や産業の振興に大きく貢献。
- ・ 特に、下呂温泉を始めとする日本有数の観光資源を有する郡上市、下呂市、中津川市を結ぶ観光周遊ルートを形成し、地域産業の活性化に貢献。
- ・ 濃飛横断自動車道の完成により、高速道路 IC への30分アクセス人口が98.8%に。

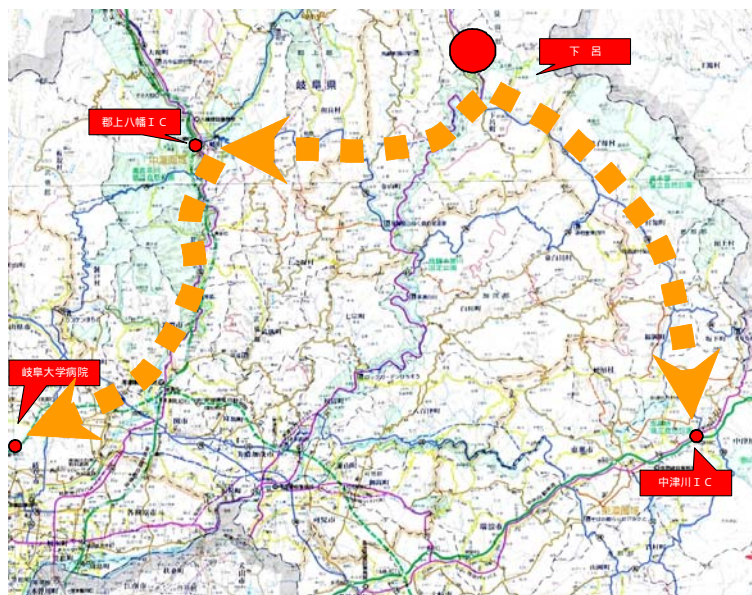
・アクセス時間の短縮

下呂市から高速ICまでの所要時間

	郡上八幡IC	中津川IC
現 況	80分	65分
10年後	56分	65分
将 来	45分	52分

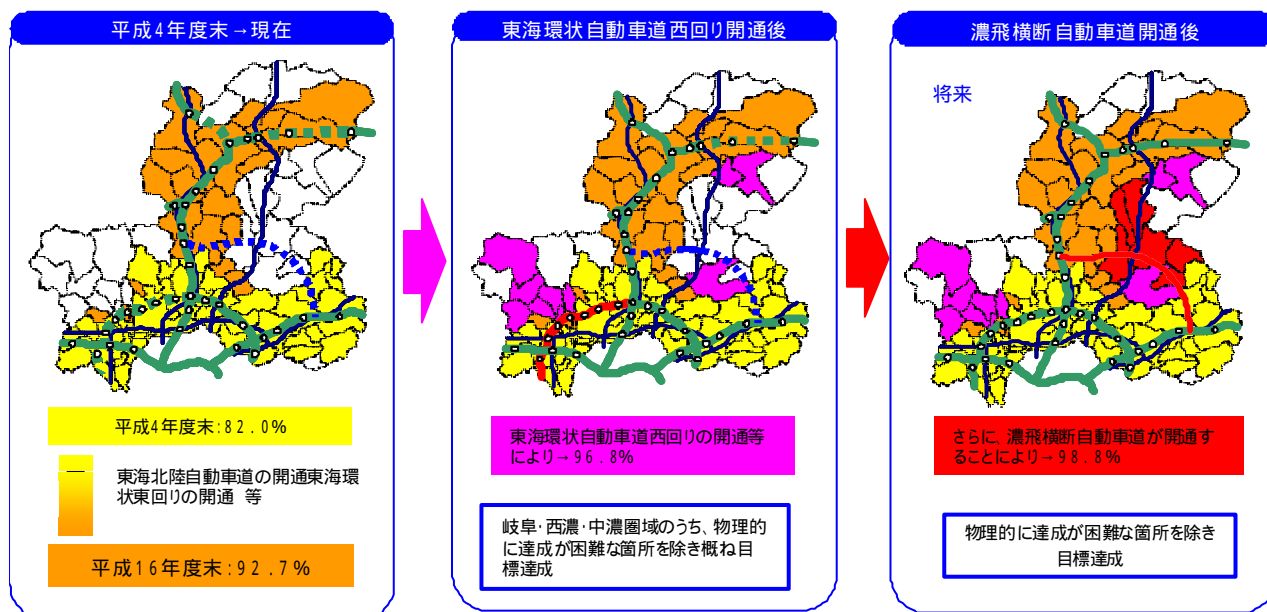
下呂温泉病院から岐大病院までの所要時間

	岐阜大学病院
現 況	153分(2時間33分)
10年後	106分(1時間46分)
将 来	80分(1時間20分)



・高速 IC アクセス 30 分交通圏の拡大

(各市町村役場から最寄りの IC へ概ね 30 分以内で到達できる市町村に在住する人口の割合(旧市町村単位で算出))

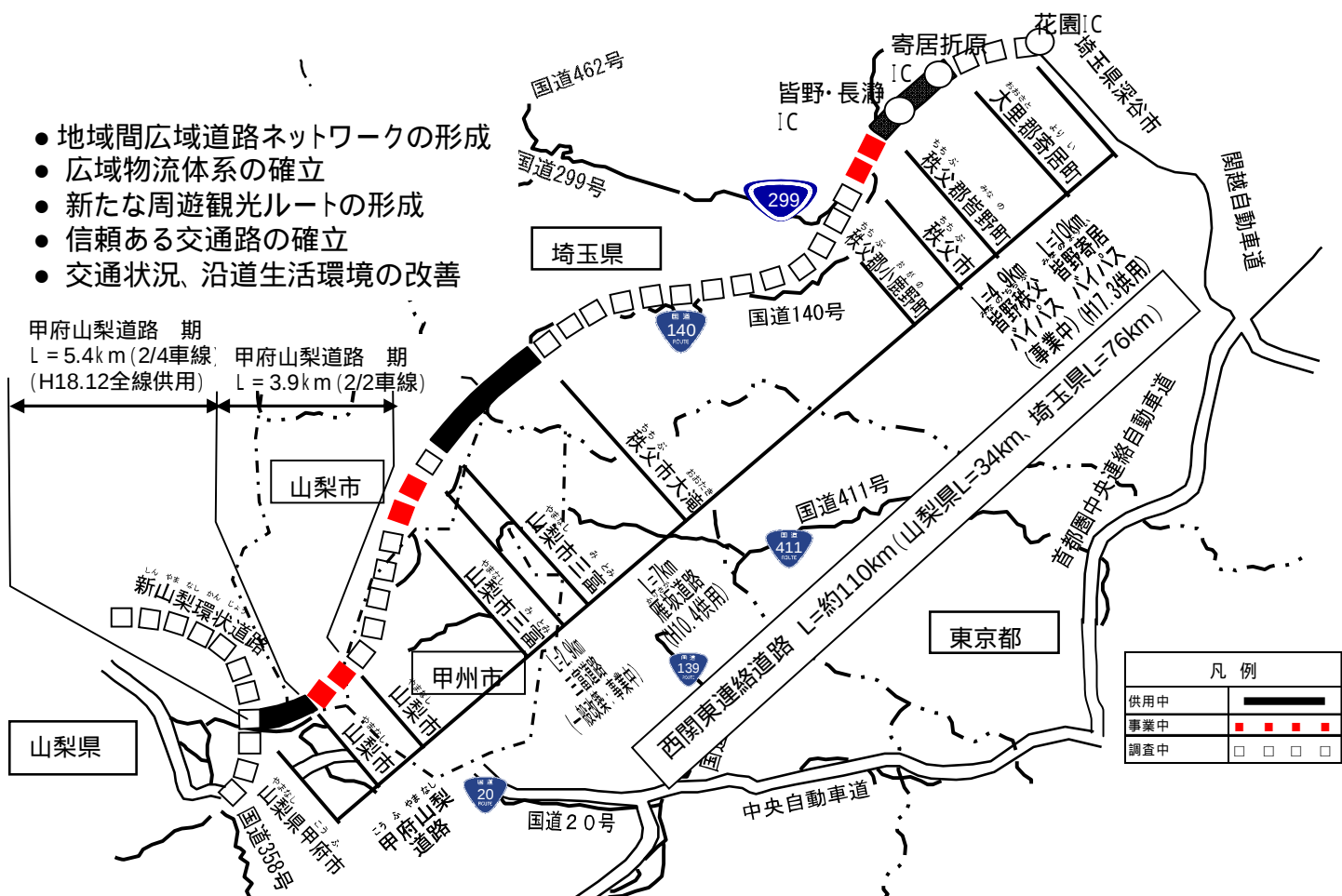


< 事例10 >

安全で快適な移動の実現(地域高規格道路) 西関東連絡道路

甲府都市圏との連絡が強化(山梨県より)

- ・ 通過交通の転換により、現道の交通量が減り渋滞ポイントが解消。
- ・ さらに、現道と併せ甲府都市圏との連絡が強化されるなど地域間の交流軸として大きな期待。
- ・ 沿線自治体から救急救命センターである県立中央病院への30分到達圏が拡大し(1.4万人)、周辺地域における救急医療サービスが向上。



安全で快適な移動の実現(地域高規格道路) 中九州横断道路

中九州横断道路により、大分市、熊本市間の地域ブロックの連携・交流を拡大。
県西部(竹田・直入地域)を中心に、大分市の医療施設まで60分圏人口が
約2万人増加。



効果①. 国道57号の交通の転換

- ・犬飼千歳道路は約7千台（平日）～約6千台（休日）利用されています。
- ・国道57号の約7割に当たる約5千台（平日）～約4千台（休日）が犬飼千歳道路へ転換しました。



開通前調査:平成 18 年 11 月 21 日(平日)12 月 3 日(休日)
開通後調査:平成 19 年 5 月 22 日(平日)5 月 20 日(休日)

ピーク時の速度が約 30km/h 向上しました！

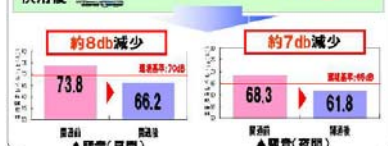
・大體1C~千歳1C間の走行速度が約30km/h向上し、所要時間が約6分短縮！走行がラクにスムーズになりました。



国道57号の大型車両の削減により、超過していた昼間と夜間の騒音環境基準を達成！

・犬師千歳道路への大型車両の転換により国道57号沿線の騒音が7~8db減少し、超過していた環境基準を達成しました。

供用前  2,090台/12h
供用後 440台/12h



< 事例12 >

安全で快適な移動の実現(地域高規格道路) 名豊道路

陸/海/空の連携を強化(愛知県より)

- ・ 沿線各地域間の所要時間が大幅に短縮、地域交流の活発化や日常生活圏が拡大。
- ・ 国際物流拠点である三河港のアクセス性を大きく向上。
- ・ さらに名古屋港、衣浦港、中部国際空港等へのアクセス道路として物流を支援。
- ・ 国道1号の渋滞を緩和。



国道1号の渋滞緩和効果

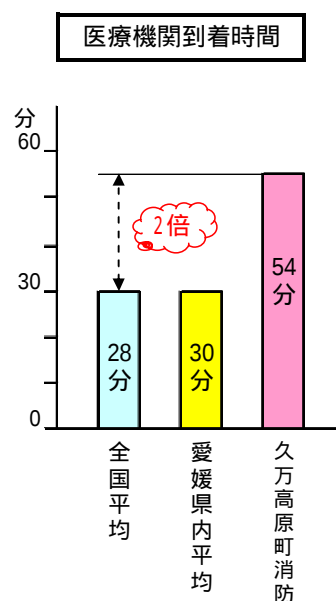
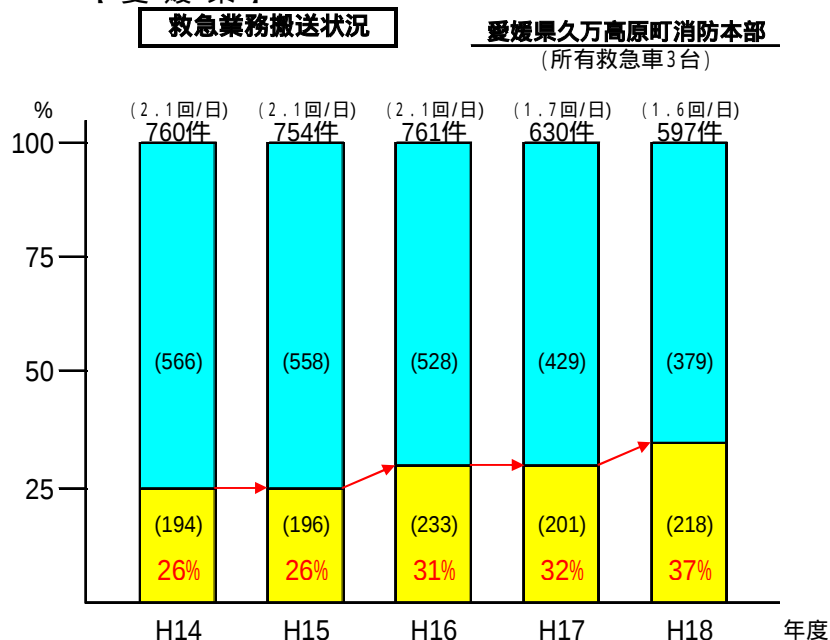


時間短縮効果

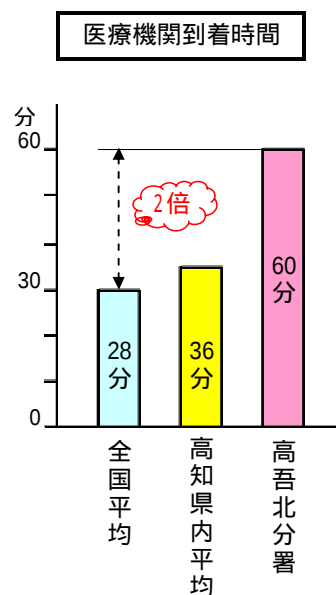
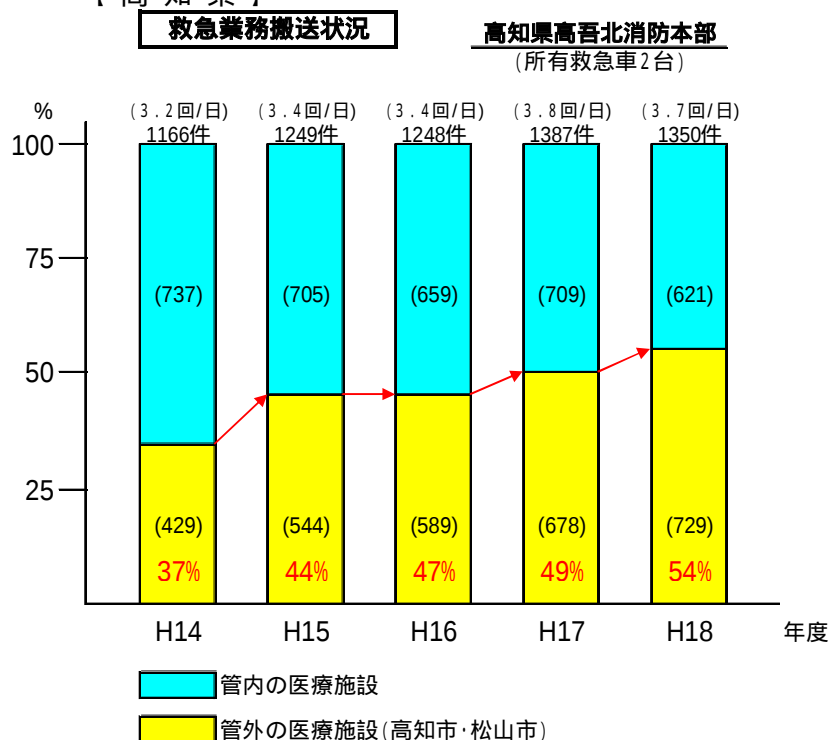
【参考】沿線市町村救急業務搬送状況(高知県越知町より)

一般国道33号の山間部沿線町村では、救急業務搬送件数の30%から50%が、都市部の第3次高度医療施設への搬送となっており、年々増加傾向にある。また、出動回数は1日約2～4回と多く、かつ医療施設への到着時間も全国平均に比べ2倍となっている。

【愛媛県】



【高知県】



新たなバス路線が誕生し生活圏が拡大。

- 伊那木曽連絡道路の開通により木曽地域と伊那地域の所要時間は90分から約45分に短縮。
- 地域医療や職の選択肢を拡大。
- 両地域を結ぶ定期連絡バス「ごんべえ号」が平成20年4月より運行を開始。生活者の足となり両生活圏の更なる交流に貢献。



「ごんべえ号」運行開始で更なる生活圏拡大

平成20年4月1日より定期路線バスとして「ごんべえ号」を運行開始。

救急医療機関(木曽病院 - 伊那中央病院)を結ぶことにより**通院手段として活躍**。

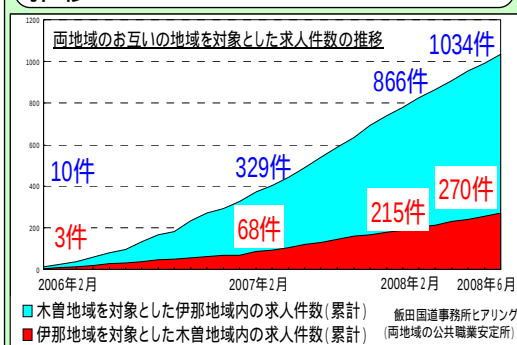
主要公共交通機関(鉄道・高速バス)を結ぶ事で職の選択肢が拡大し、**通勤手段として貢献**。



信濃毎日新聞(平成19年1月30日掲載記事)

職の選択肢の拡大

両地域を対象とした求人が順調に推移

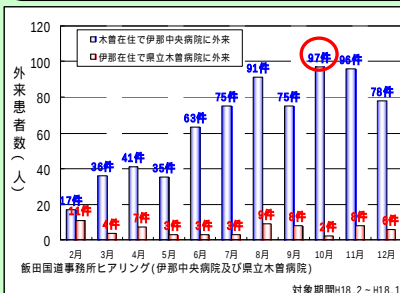


木曽と伊那 労働交流盛んに
職安が調査
トンネルの開通で就職に道が開けた

信濃毎日新聞 平成20年3月21日掲載

医療の選択肢の拡大

木曽在住で伊那中央病院への外来患者が月最大97名



(3) 慢性的な渋滞への対策

< 事例13 >

バイパスの整備 岡山バイパス、玉島バイパス

バイパスの整備による渋滞対策(岡山県倉敷市より)

- ・ 国道2号玉島バイパスは、特定重要港湾水島港と水島臨海工業地帯を結ぶ重要な路線であるとともに、玉島ICとも連結しており、今後さらなる交通量の増加の予想。
- ・ 高梁川大橋本線付近(上り付近)の渋滞により、沿線住民の日常生活、経済活動に大きな支障。
- ・ 倉敷立体区間(倉敷市新田～船穂町)の早期整備による、道路交通の安全確保、高梁川大橋本線付近の渋滞緩和、沿線住民の日常生活の利便性・快適性の向上。



玉島ハーバーアイランド

H20.6現在 8区画約21ha分譲中

水島臨海工業地帯



高梁川大橋本線付近(上り付近)の渋滞

【参考】 多様な事業手法による渋滞対策(兵庫県より)

- ・ 右折車線等の設置、交差点の再整備、道路の拡幅など多様な手法により渋滞対策を実施。
- ・ 即効対策により短時間で渋滞解消することでコストも縮減。
- ・ 地元市町との連携・協働による取り組みを展開。渋滞交差点解消プログラムを公表し、一般住民への周知を図り、効率的・効果的に取り組む。
- ・ 渋滞交差点解消プログラムにより、223箇所の渋滞交差点を半減(111箇所)。
- ・ 渋滞損失額を約440億円から約296億円に約33%削減。

■ 右折車線等の設置

- ・ 右折車線の新設
- ・ 右折車線の延伸



■ 交差点の再整備

- ・ 交差点形状の整形
- ・ 歩道の設置
- ・ 偶切り部の改良



■ 道路の拡幅

- ・ 道路の幅員を広げる



効果

渋滞箇所の半減
223箇所 ⇒ 111箇所 (半減)



渋滞損失額の削減
約440億円 ⇒ 約296億円 (約33%減)



< 事例14 >

開かずの踏切の解消 阪急京都線・千里線ほか

鉄道の連続立体交差化(大阪市より)

- ・ 大阪市では高度に人口・産業が集積。周辺地域からの通過交通の流入により慢性的に渋滞。そのため他都市と比べて、自動車の平均速度は遅い。
- ・ 大阪市における「開かずの踏切」は、JR阪和線の連続立体交差事業により12箇所が解消したが、現在もなお29箇所が存在。
- ・ 踏切遮断により、交通渋滞や地域分断等が発生。
- ・ 更なる連続立体交差事業の実施により、交通渋滞や地域分断の解消の他、踏切事故、騒音・排気ガス等の道路環境等の改善が期待される。

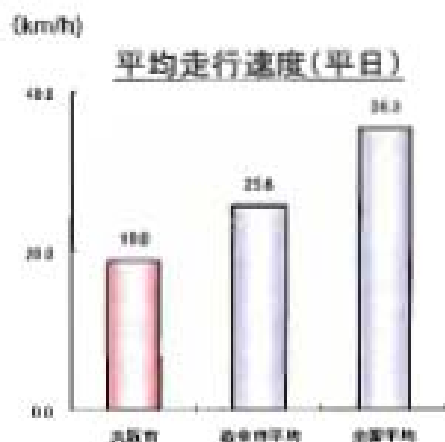


踏切遮断による渋滞例



大阪市内の開かずの踏切箇所

踏切による地域分断状況



※道路交通センサス(国土交通省)平成17年度
 図「高速道路計」と「一般道路計」を用いたものとする。
 国政指定都市のうち堺市、浜松市は除く



連続立体交差事業 実施箇所図

< 事例15 >

開かずの踏切の解消 西鉄天神大牟田線(春日原～下大利)

踏切遮断により交通に支障が生じているボトルネックの解消 (福岡県より)

- ・ 福岡都市圏南部である沿線地域は、踏切により道路が慢性的に渋滞。(福岡県の渋滞損失額は全国第11位)
- ・ 連続立体交差事業により、緊急対策踏切8カ所を含む12カ所の踏切を一体的に除去し、渋滞緩和を図る。
- ・ 花畑駅付近で行った立体交差化事業では、国道209号の旅行速度が時速10.3キロから28.6キロに向上。

対策箇所

西鉄天神大牟田線(春日原～下大利)

整備前の状況



整備目標

踏切遮断時間

最大39分/時 → 0分/時

旅行速度(県道 那珂川大野城線)

12.2km/時 を向上

【春日原6号踏切】
(県道 那珂川大野城線)

改善事例

西鉄天神大牟田線(花畑駅付近)



整備効果

踏切遮断時間

最大26分/時 → 0分/時

旅行速度(一般国道209号)

10.3km/時 → 28.6km/時へ向上

< 事例16 >

公共交通機関等の利用促進 京都第二外環状道路・阪急新駅

高速道路 IC と鉄道駅との一体整備による利便性向上(京都府長岡京市より)

- ・ 長岡京市では朝夕ラッシュ時に慢性的な交通渋滞が発生。
- ・ 京都第二外環状で通過交通を迂回させることにより慢性的な渋滞の緩和を図る。
- ・ 併せて IC と駅の結節点にパーク＆ライド駐車場等を整備し、長岡京市南部地域における公共交通の利便性が向上。公共交通へのシフトを図る。
- ・ これらの交通分散施策により中心市街地の交通渋滞緩和を期待。

通過交通による渋滞



鉄道踏切による慢性的な交通状態



事業概要図



2.暮らし・環境

(1)生活環境の向上

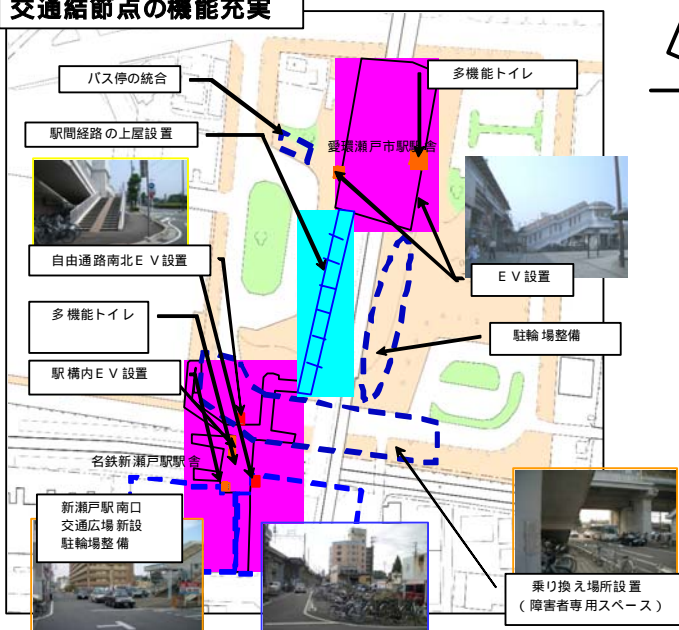
< 事例17 >

バリアフリー対策

歩いて暮らせるまちづくりを目指す（愛知県瀬戸市より）

- ・ 名鉄新瀬戸、愛知環状鉄道瀬戸市駅の二つの鉄道路線が交差する利便性を活かし、結節機能を充実。
- ・ 併せて周辺の生活関連経路のバリアフリー化を図り、公共交通の利用促進やまちなか居住を促進。

交通結節点の機能充実



生活関連経路のバリアフリー化

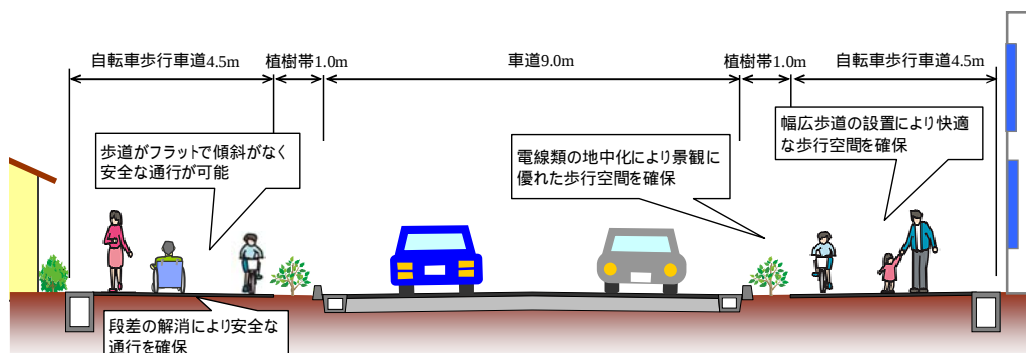
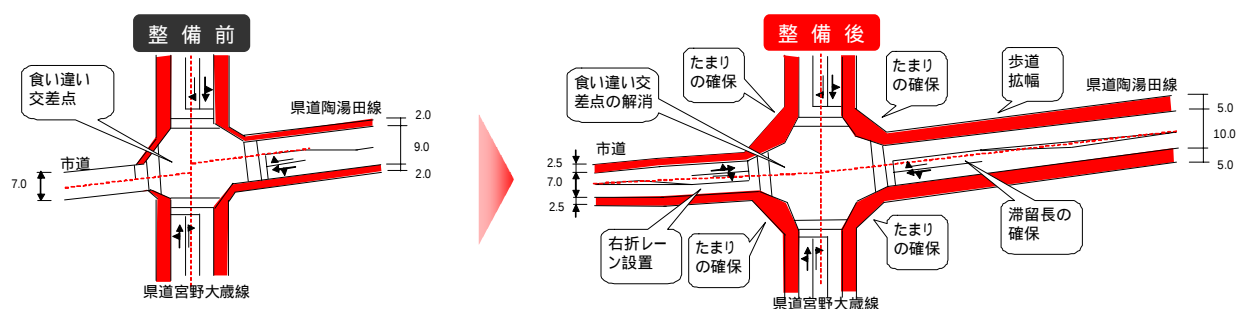
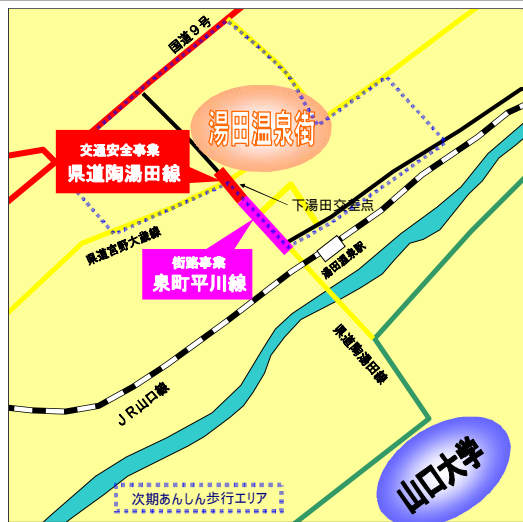


< 事例18 >

バリアフリー対策 都市計画道路 泉町平川線、一般県道陶湯田線

安心・安全 人に優しい歩行空間の創造(山口県より)

- ・ 本路線は、主要な観光地である湯田温泉を通過し、山口大学へ通じる道路であり、通勤・通学などの日常生活をはじめ、観光交通にも利用されている重要路線。
- ・ 現状は、交差点には、たまり(歩行者や自転車の信号待ちのスペース)が少なく、歩道も狭く、また歩道がない箇所もあり、歩行者または自転車利用者の安全な通行が未確保。
- ・ 交差点部は食い違い形状になっており、円滑な通行に支障。
- ・ 歩道の拡幅やたまりの確保、食い違い交差点の解消により、快適な歩行空間の形成や、安心・安全の確保を目指す。



高齢化社会の進展や
障害者の社会参加への高まり

歩行空間の
バリアフリー
ユニバーサルデザイン

< 事例19 >

バリアフリー対策 一般国道119号 東町地区

まちづくりを支える道路整備(栃木県より)

- ・ 本路線は世界遺産「日光の社寺」への参道として、来訪者や市民に広く利用。
- ・ 現状は、歩道が狭く、電柱等の支障物も多く、歩きづらいという意見が多数あり、さらに、観光シーズンには多くの来訪者が歩道からはみ出しており、「日光の表玄関」としては見るに堪えない状態。
- ・ 歩道を拡幅し、バリアフリー化、無電柱化することにより、来訪者の円滑な移動が可能となり、また美しい景観が創出され観光地としての活性化を期待。



狭くて電柱が林立する歩道の状況



整備イメージ

< 事例20 >

安全で快適な道路空間の形成(無電柱化)

交差点部を集中的に無電柱化(兵庫県より)

- ・ 歴史的街並みや自然景観を保全する地区、新しいまちづくり地区などにおいて、無電柱化を推進。
- ・ 安全で快適な歩行空間の確保、優れた景観の保全と形成、防災機能の強化等を図る。
- ・ 交差点部での集中的な実施により、低コストで高い効果を期待。

①駅や公共施設周辺等快適空間の確保



▲(都)阪急駅前線(伊丹市)



▲(都)今津西線(西宮市)

②歴史的景観の保全



▲(都)赤穂駅前大石神社線(赤穂市)

③新たなまちづくりと併せた良好な都市景観形成



整備前



整備後

▲土地区画整理事業地区内の道路
(阪急西宮北口駅周辺地区(西宮市))

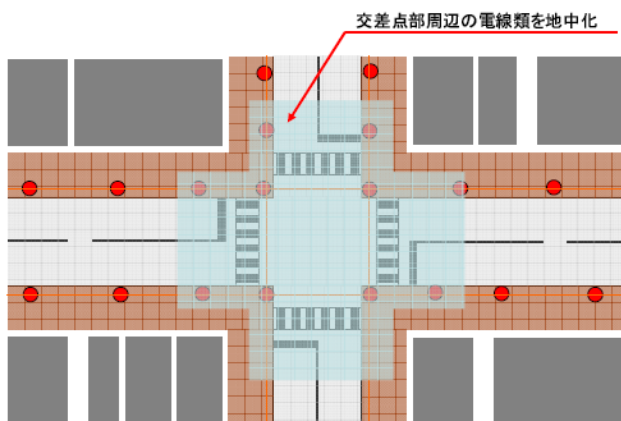


▲南芦屋浜地区(芦屋市)

■交差点部はドライバーや歩行者の目につきやすい

□無電柱化の集中実施

イメージ



交差点部周辺の電線類を地中化

- ・ 集中的な実施により低コストで高い効果
- ・ 交差点部の安全性向上も期待できる

[交差点を横断する電線類]



< 事例21 >

安全で快適な道路空間の形成(無電柱化)

無電柱化による観光振興、安全性の向上(千葉県より)

- ・ 沿道の都市景観や都市防災機能の向上を図るため、無電柱化を推進。
- ・ さらに、歴史のある街並みを復活・保全し、地域の観光を活性化。
- ・ 路上障害物をなくすことにより、歩行者の快適な歩行空間を創設。

効果1:観光振興



整備後



整備前

効果2:安全性の向上



整備後



整備前

(2) 道路環境対策

< 事例22 >

道路環境対策

沿道環境改善事業の推進(愛知県より)

- ・ 愛知県管理道路において、自動車騒音が環境基準を超えている箇所がH18調査では55箇所あり、内29箇所が3年連続環境基準を超えている。
- ・ 既設舗装から低騒音舗装への切り替えを積極的に推進。
- ・ 騒音低減による沿道環境の改善を期待。

環境基準超過箇所(騒音)

		H16	H17	H18	3年連続 超過
路線数	国 道	8	9	7	6
	地方道	37	33	25	13
	計	45	42	32	19
箇所数	国 道	25	33	18	12
	地方道	60	44	37	17
	計	85	77	55	29

* 自動車騒音調査結果 (H19.10 愛知県環境部) より、愛知県の管理道路分を抽出



< 事例23 >

道路環境対策 一般国道4号

パイパス整備による生活環境の改善(栃木県より)

- ・ 一般国道4号は首都圏から東北方面へ向かう広域軸を担っており、栃木県の生活や経済を支える重要な路線。
- ・ 激しい渋滞が発生しており、振動、騒音により、生活環境が劣悪な状況。
- ・ バイパスの整備により、大型車を含めた通過交通が排除され、CO₂ や NO_x の排出量削減や騒音レベルの削減が期待。
- ・ 併せて大田原市最大の工場団地への輸送時間の短縮による地域の活性化や地域住民の安全で安心な生活を確保。

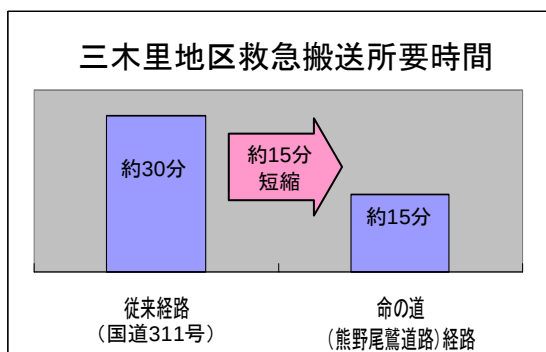


渋滞の状況

【参考】熊野尾鷲道路（尾鷲南IC～三木里IC）平成20年4月20日開通

◇「命の道」で救急搬送開始！

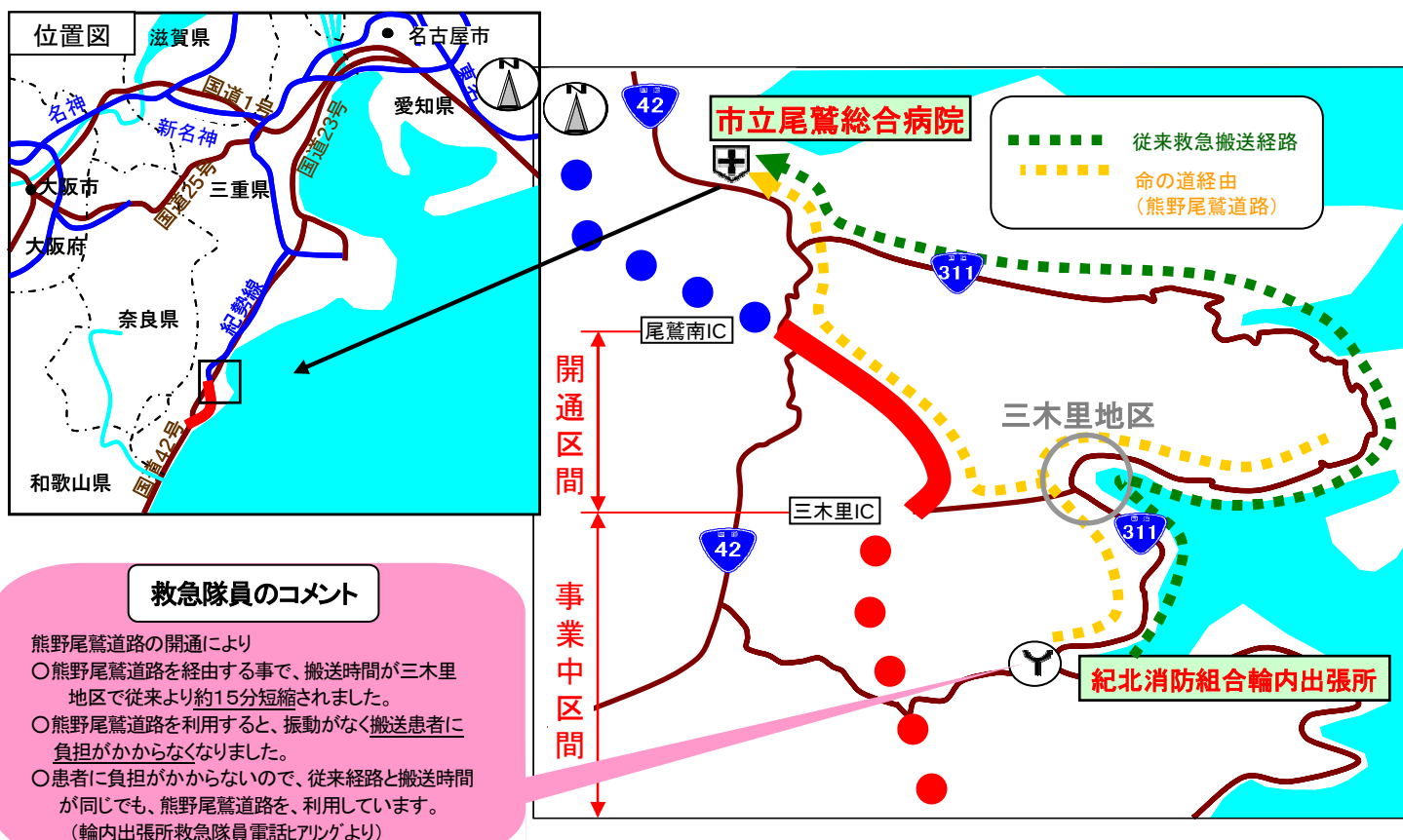
- 命の道（熊野尾鷲道路）一部開通
により三木里地区では、尾鷲総合
病院までの救急搬送所要時間が
約半分に！



* H17センサス・規制速度等により算出。



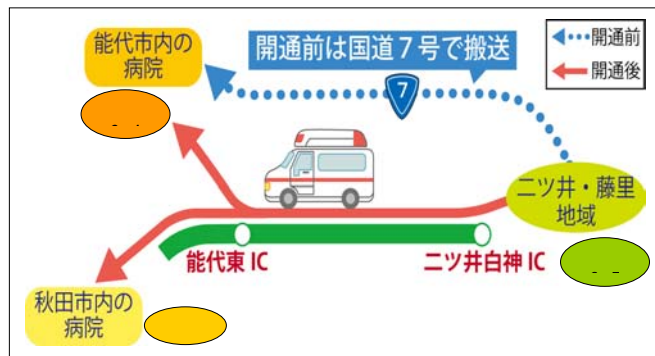
- 命の道（熊野尾鷲道路）を経由した救急搬送が
4月20日の開通から4ヶ月で**既に約60件の利用**
(輪内出張所への聞き取り調査結果)



【参考】国道7号 琴丘能代道路 平成19年8月12日開通

◇国道7号 琴丘能代道路が全線開通して救急搬送に貢献

- 平成19年8月12日
能代東～二ツ井白神間開通)



○二ツ井・藤里地域から二ツ井白神ICを利用した救急搬送が開通後7ヶ月間で延べ252件、琴丘能代道路を100%利用！



○所要時間が**10分短縮**
(能代山本組合病院～旧二ツ井町間)

開通前 34分

開通後 24分

○国道7号の通過交通のうち
約5割が琴丘能代道路へ転換

国道7号: 14,500台/日

国道7号 : 7,400台/日

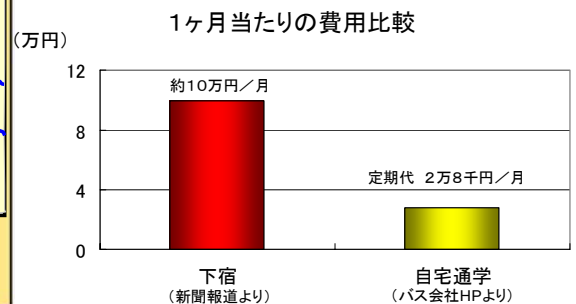
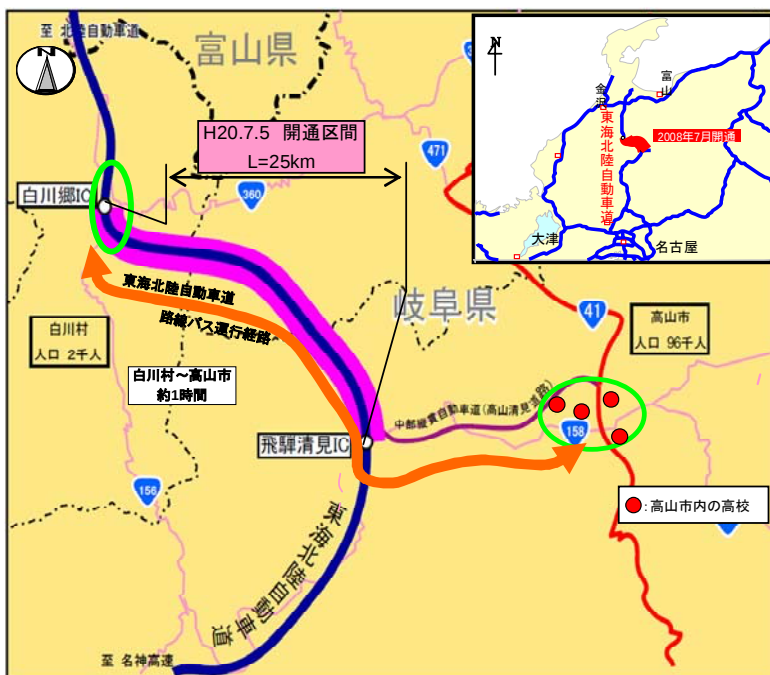
琴丘能代道路: 8,200台/日

・事業期間: S58～H19年度
・延長: 33.8km (三種町鹿渡～能代市二ツ井町)
・幅員: 12m (2車線)
・総事業費: 約1,300億円

【参考】東海北陸自動車道（飛騨清見 IC～白川郷 IC）平成 20 年 7 月 5 日開通

◇一本のトンネルが家族だんらんへ

- 白川村には高校がなく高校生は下宿生活を余儀なくされていた
- 東海北陸自動車道（飛騨清見 IC～白川郷 IC）の開通を見据え、村が通学バスの委託運行開始（3ヶ月間）
- 開通後は路線バスが新設され、下宿による経済的負担の緩和。
親子が毎日、顔を合わせられる安心感が向上



白川村長のコメント(H20.7.4岐阜新聞より)

高校生の通学が可能になるのも大きい。これまで、村の高校生は3分1が高山、3分の1が富山、残りが岐阜市近郊に進学し、下宿していた。それが、全通でバス通学が可能になるため、今年から高山への進学がグッと増えた。やはり自宅から通えるというのが一番いいのではないかな。



H20.7.8中日新聞



H20.7.8岐阜新聞

「困ったとき、すぐ親に相談できる」
「通学時間が短くなり、朝の時間にゆとりができ、お弁当を作ってくれる母の負担が減ってうれしい」

3. 安全

(1)交通安全の向上

< 事例24 >

道路の特性に応じた交通事故対策 主要地方道 市川印西線、船橋我孫子線

交通事故の削減、歩行者等の安全の確保。(千葉県より)

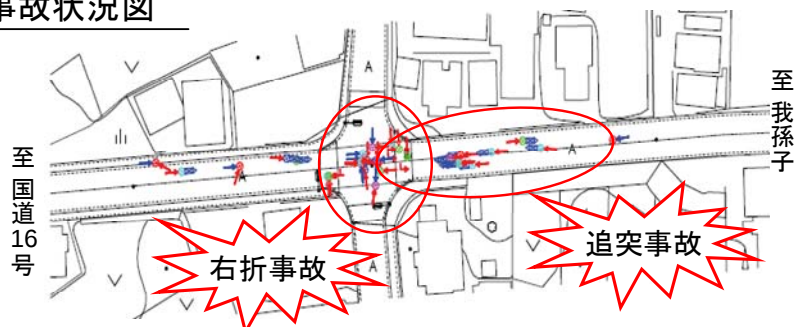
- ・ 千葉県内の交通事故死者数は、全国ワースト4位(H19:254人)であり、うち65歳以上の高齢者が占める割合が4割以上。
- ・ 歩道整備により、高齢者等の歩行者・自転車の交通事故削減に取り組む。
- ・ また、交差点内での右折に起因した事故については、右折レーンの設置により、安全の向上を図る。

歩道の整備(主要地方道 市川印西線)



交差点内事故対策(主要地方道 船橋我孫子線)

事故状況図

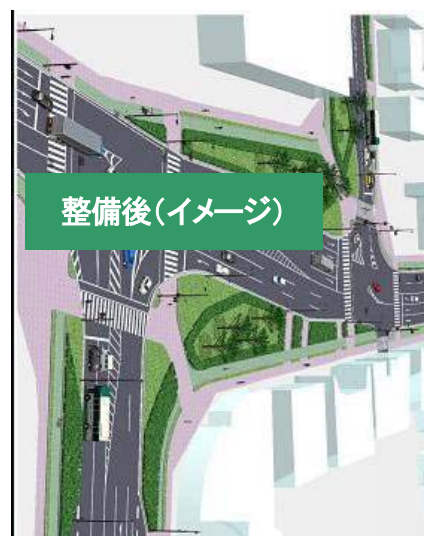
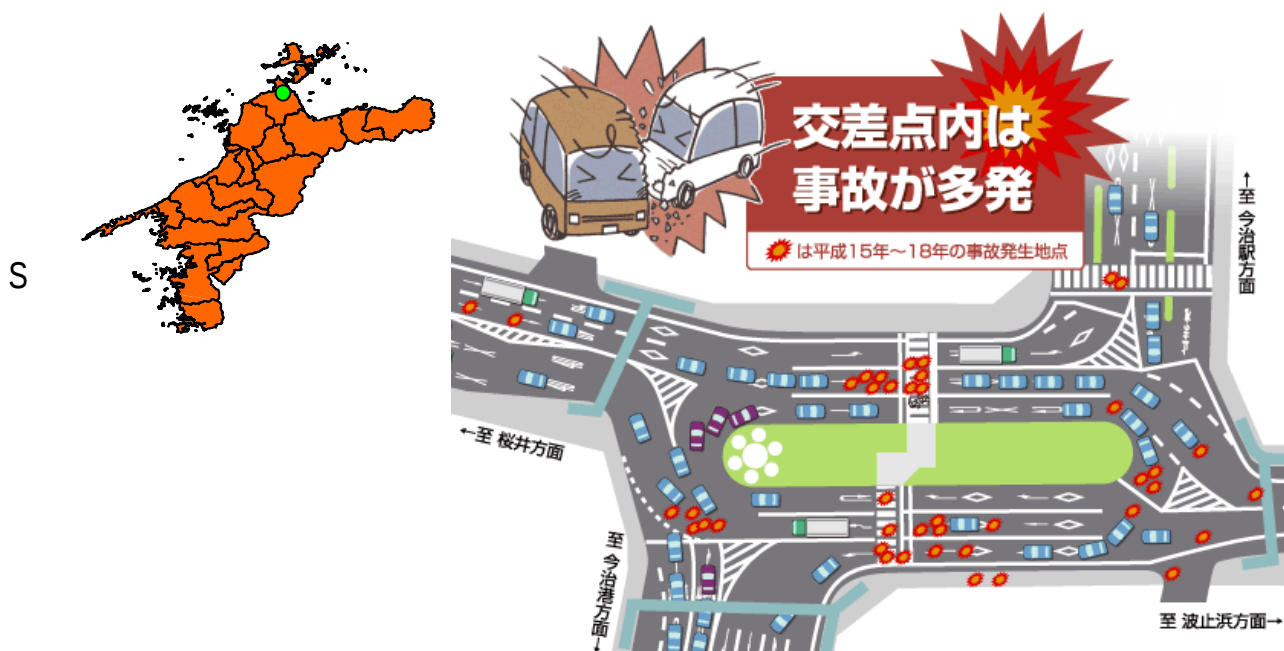


< 事例25 >

道路の特性に応じた交通事故対策 国道317号 今治市役所前交差点改良

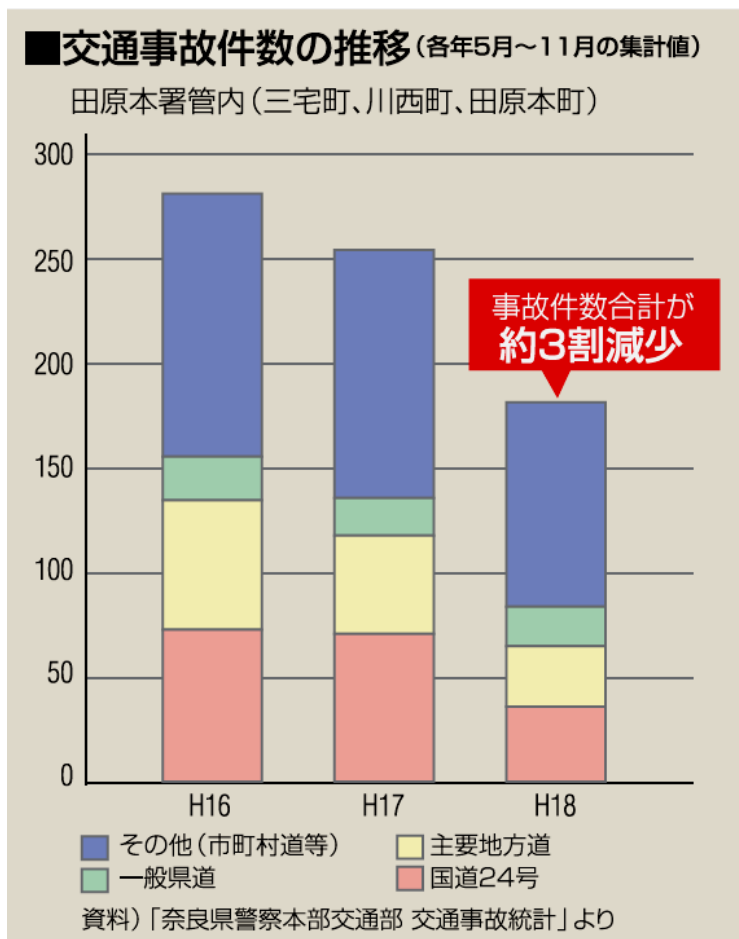
交通事故を減少させる交差点改良(愛媛県より)

- ・ 今治市役所前交差点においては、3カ年(H16～H18)で43件の事故が発生。(うち1件が死亡事故)
- ・ 交差点がロータリーとなっており走行経路が複雑であることや、横断歩道の視認性が悪いことなどに起因する交通事故が多発。
- ・ 事故率の高い箇所において、実状に即した対策を早期に実施していく必要。



【参考】京奈和自動車道（大和区間） 平成 18 年 4 月 15 日開通

◇周辺道路の交通量の減少により交通事故件数が約3割減少



※京奈和自動車道（大和区間）
郡山南IC～橿原北IC H18年4月15日供用



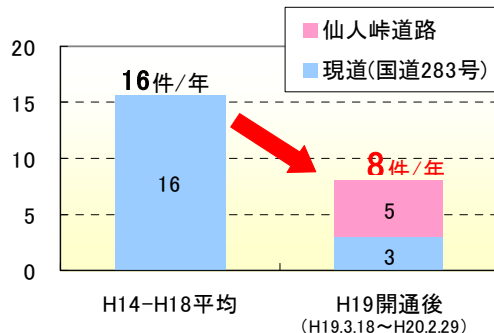
交通量が減少



県道結崎田原本線 宮前橋付近交差点

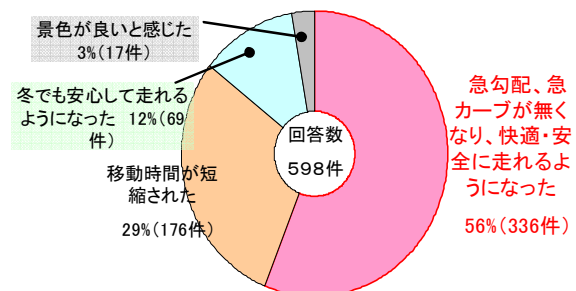
①峠道の解消で 安全・快適な走行が実現

○交通事故発生件数が半減



▲交通死傷事故件数の変化

○約6割の利用者が、急勾配、旧カーブの 解消で、安全・快適な走行を実感

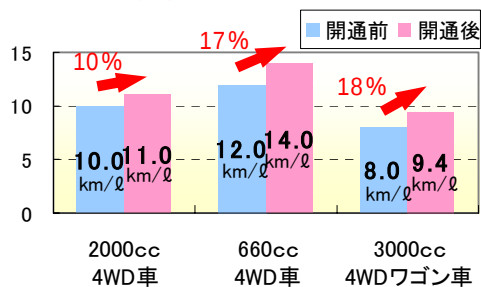


▲仙人峠道路利用者アンケート結果

新しい道路は、勾配は緩く、急カーブも解消、道幅も広く、トンネルは明るく快適に運転が出来ます。以前は、新車を固定しているワイヤーのゆるみ、張り出す木の枝でのキズの発生等を気にしながら、急カーブ、急勾配区間で細心の注意を払ってハンドル・ブレーキ操作をしていましたが、新しい道路ではこれらの心配が必要なく、精神的ストレスが半減、運転の疲れも大幅に低下しました。
(トヨタ輸送(株)ドライバーのコメント)

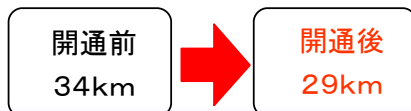
②通勤(釜石～遠野)の ガソリン代を年間5万円節約

○自動車の燃費が10～18%向上

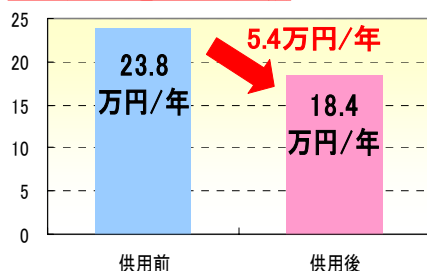


▲釜石～遠野間自動車燃費の変化

○釜石・遠野間の通勤距離が5km短縮



○ガソリン代を5万円削減



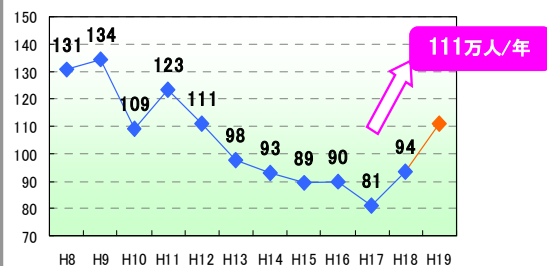
▲釜石～遠野間の通勤車両燃料費(試算)

【算定条件】

(供用前) 34km/10km/ℓ × 140円/ℓ × 2 × 250日 = 23.8万円/年
(供用後) 29km/11km/ℓ × 140円/ℓ × 2 × 250日 = 18.4万円/年
年間燃料費削減量 (23.8万円 - 18.4万円) = 5.4万円/年

③釜石市の観光・行楽客が 7年ぶりに100万人突破

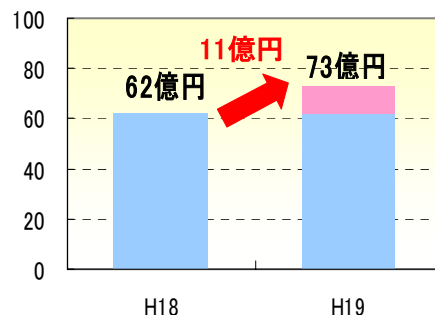
○釜石市の観光入込数が111万人/年



※H17の落込みは、「まるごと味覚フェスティバル」時の天候不順等による

▲観光入込数の変化(釜石市)

○釜石市内で観光客が消費する金額が 11億円増加し、約1.2倍



▲釜石市における観光消費額の変化(試算)

【算定条件】

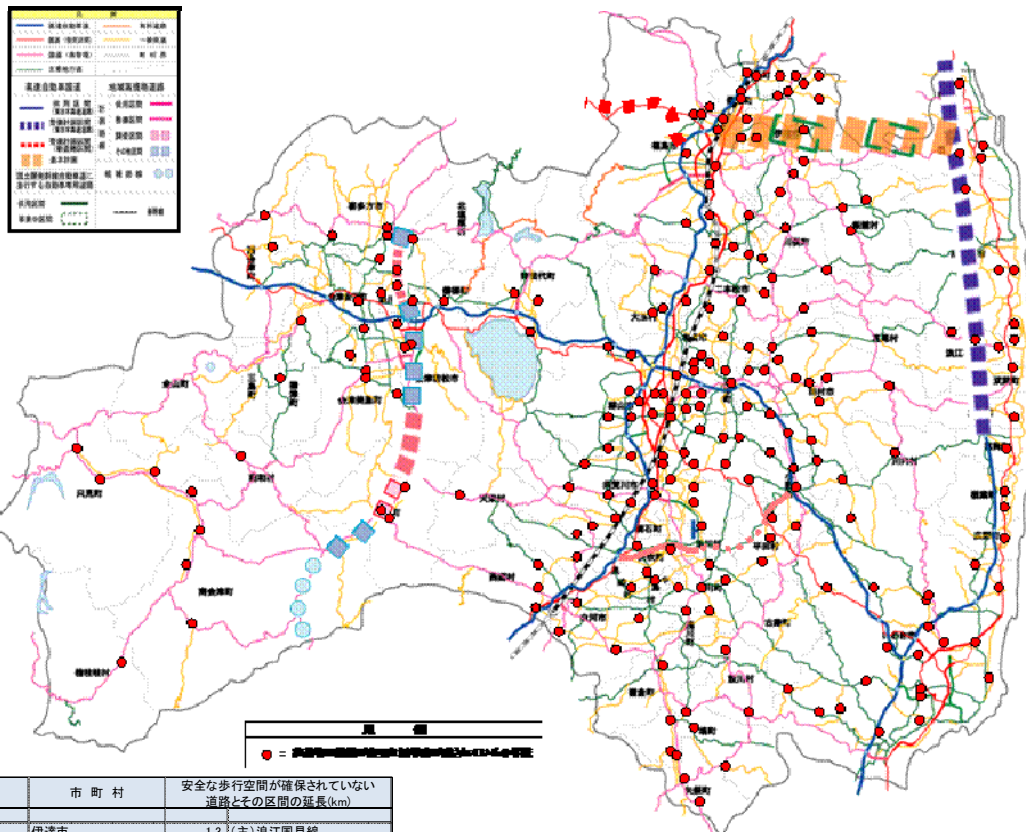
釜石市の観光入込数 H18: 約94万人 H19: 約111万人(実績値)
1人1日当り観光消費額 6,657円 (H18岩手県観光統計概要)

< 事例26 >

通学路における歩行空間の整備 国道118号(東館小学校)ほか

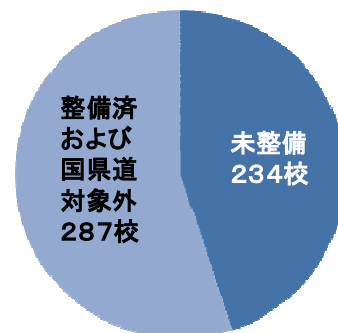
通学路の歩道整備により通学児童の安全を確保(福島県より)

- ・ 県内の小学校521校のうち234校で通学路に歩道未整備箇所が残っており、早期の解消が課題。
- ・ 通学路の歩道未整備区間の中でも、利用児童が多い通学路を重点的に対策。



No.	小学校	市町村	安全な歩行空間が確保されていない道路とその区間の延長(km)
●県北地域			
	栗野小学校	伊達市	1.3 (主)浪江国見線
	小坂小学校	国見町	1.5 (主)白石国見線 他
	油井小学校	二本松市	3.1 (一)福島安達線 他
	他 44校	県北地域 全120校中	47校 62.4
●県中地域			
	常葉小学校	田村市	4.1 国道288号 他
	中谷第一小学校	石川町	2.2 (一)石川子線
	湯本小学校	大蔵村	2.0 国道118号
	他 71校	県中地域 全141校中	74校 77.3
●県南地域			
	金子小学校	白河市	1.4 (主)棚倉矢吹線 他
	東館小学校	矢野町	1.8 国道118号 他
	他 23校	県南地域 全46校中	25校 26.0
●会津若松地域			
	河東学園小学校	会津若松市	1.3 (主)北山会津若松線 他
	筑川小学校	湯川村	1.6 (一)浜崎高野会津若松線
	高田小学校	会津美里町	1.1 国道401号 他
	他 12校	会津若松地域 全37校中	15校 12.2
●喜多方地域			
	喜多方第一小学校	喜多方市	0.2 (主)喜多方西会津線 他
	鹿島小学校	喜多方市	9.7 (主)北山会津若松線 他
	他 10校	喜多方地域 全35校中	12校 14.3
●南会津地域			
	南郷第一小学校	南会津町	1.1 国道401号 他
	南郷第二小学校	南会津町	1.3 国道289号 他
	朝日小学校	只見町	1.8 国道289号
	他 8校	南会津地域 全16校中	11校 15.0
●相双地域			
	上真野小学校	南相馬市	1.2 国道6号 他
	新地小学校	新地町	1.3 (一)新地停車場前線 他
	熊町小学校	大熊町	1.0 (一)小泉ヶ浜野上線
	他 21校	相双地域 全49校中	24校 35.7
●いわき地域			
	湯本第一小学校	いわき市	0.6 (主)常磐勿来線
	磐城小学校	いわき市	0.6 (主)常磐勿来線
	他 24校	いわき地域 全77校中	26校 24.2
	福島県全体	全521校中	234校 267.1

福島県内の小学校521校のうち、234校で歩道未整備箇所が残っています



< 事例27 >

通学路における歩行空間の整備

小学校1km 圏内の歩道整備(兵庫県より)

- ・ 地域コミュニティの中心である小学校1km圏内の歩道整備を重点的に実施し、通学路の安全性を確保。
- ・ 高齢者を含めた地域の多様な道路利用者に安全で快適な道路空間を提供。

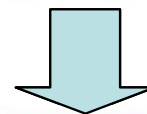
▼ 県道姫路新宮線（たつの市）



▼（都）浜坂駅港湾線（新温泉町）



▼ R179号（たつの市）



< 事例28 >

通学路における歩行空間の整備

誰もが安心して歩ける道路整備。(京都府より)

- ・ 京都府域の通学路のうち、概ね2 / 3の道路に歩道未整備。
- ・ 歩道設置が必要な道路のうち、通学路を優先的に整備。



< 事例29 >

自転車利用環境の整備 都市計画道路 中島染羽線

中心市街地の快適な通行環境整備(島根県より)

- ・ 幅員が狭く、交通量が多いために通学、買い物の歩行者や自転車利用者にとって危険な状況。
- ・ 安全で快適な通行環境の整備により、魅力ある商店街の形成、中心市街地の活性化を図る。



【工事箇所諸データ】

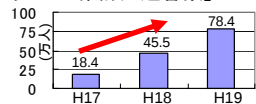
【幅員】

(現況) 車道 5.5m 全幅 8.0m

(改良) 車道 6.0m 歩道 4.5m(両側) 全幅 19.0m



【グラントワ累計入込客数】



H19.12.13(開館796日目)に
100万人達成!
(1日平均1,256人)

【地域の声・活動】

(地元自治会及び沿線の商店会)

・魅力ある商店街の形成のためにも 未着手区間の早期整備が是非とも必要。
(未着手区間の早期事業化を求める署名活動を行い、地区有権者数の半数以上を占める5,656名もの賛同を得る)

(推進協議会会長)

・中心市街地の活性化を図るためには、1日も早い全線開通が必要。水灯笼を通して地元の意気込みが伝われば。(地元の活動として、年末には未着手区間の道路両側に約600個の水灯笼が並べられ早期事業着手のアピールがなされている)

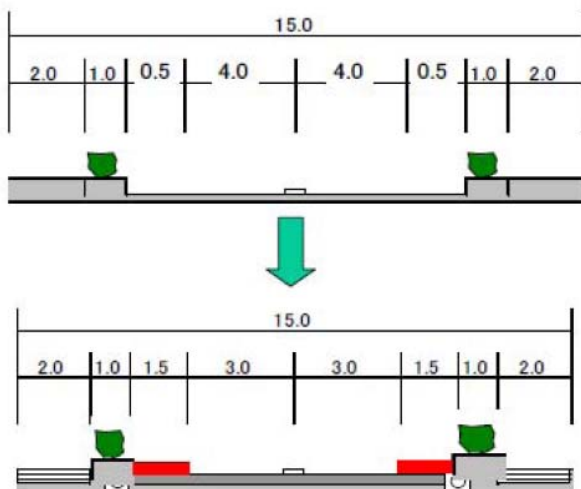
< 事例30 >

自転車利用環境の整備

市街地における自転車走行空間の整備(兵庫県より)

- ・ 歩行者及び自転車利用者の安全を確保するため、自転車レーンの設置や自転車歩行車道に自転車通行部分を明示するなどの自転車走行空間の整備を推進。

○ 自転車レーン整備イメージ



< 事例31 >

自転車利用環境の整備

とやまのみちフレッシュアップ事業による自転車道整備(富山県より)

- ・ 県民の皆さんからの提案や意見を取り入れ、今ある道路に「ひと工夫」を加えることで、安全、便利、快適に。

整備前



狭いうえ、段差もあり利用しにくい
自転車歩行者道



整備後



側溝敷を有効利用するとともに、
歩道と自転車道を視覚的に分離した
自転車歩行者道

(2)防災・減災対策

< 事例32 >

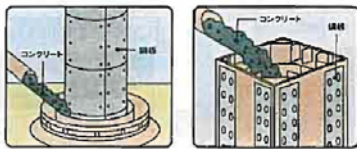
耐震対策

橋梁の耐震化（和歌山県、大阪市より）

- ・ 阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、将来に発生が予測される東南海・南海地震などの大規模地震への対応が急務。
- ・ 救急・救援活動の支援、物資の輸送、緊急輸送路の確保のため耐震対策を実施。

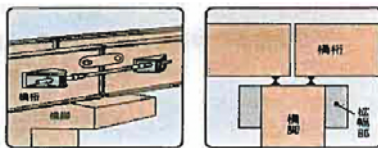
□橋脚補強

橋脚にコンクリートや鋼板を巻きたてることにより、橋脚が倒れたり、壊れたりするのを防止



□落橋防止

地震時に桁が橋脚や橋台から落橋を防ぐため、桁と桁、桁と橋台を連結させる。また、桁ののっている橋脚・橋台の台座部分をより広くして落橋を防ぐ



○道路施設（橋梁）耐震化の課題

大阪市



← 阪神・淡路大震災で倒壊した阪神高速3号神戸線

淀川に架かる大規模な橋梁や重要路線上の橋梁で耐震対策ができていない。



大規模地震により、広域緊急交通路が寸断される可能性あり。



主な耐震未対策橋梁

○橋梁耐震・道路法面強化

緊急輸送道路を集中的に整備し、30年以内に発生する確率が高いといわれる東南海・南海地震による大規模災害時の救助活動や物資輸送の円滑化



和歌山県の緊急輸送道路ネットワーク

- ・ 橋梁耐震化
- ・ 地震・風水害等に対する道路法面強化

和歌山県

【対策事例】

国道311号（真砂大橋）耐震補強工事



< 事例33 >

耐震対策 主要地方道 七尾輪島線 高瀬橋、七尾輪島線 市ノ坂大橋

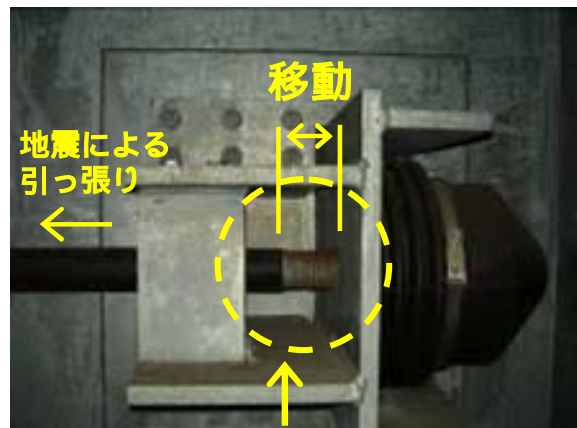
能登半島地震における落橋防止構造や橋脚補強の効果（石川県より）

- ・ 石川県では耐震補強対策として落橋防止構造の設置や橋脚補強の整備を推進。
- ・ 平成19年の能登半島地震において、落橋はゼロ、橋脚の一部に損傷はあったものの、柱については損傷が見られなかったなど効果が実証。

主要地方道 七尾輪島線 高瀬橋



変位制限構造である
支承サイドブロックが損傷



落橋防止構造が
正常に機能した痕跡

支承のサイドブロックは落橋しないように移動を制限するもの

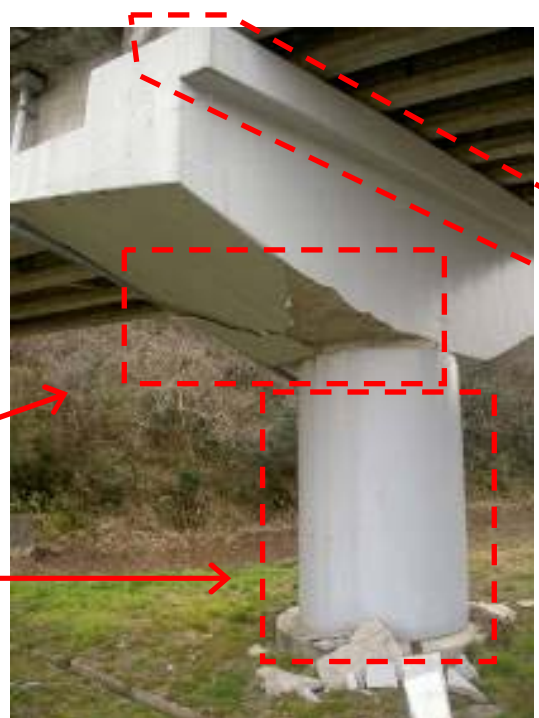
主要地方道 七尾輪島線 市ノ坂大橋

縁端拡幅による
落橋防止構造

梁のかぶり
コンクリートの剥落

鋼板巻立てに
よる耐震補強

柱に損傷は全く見られない

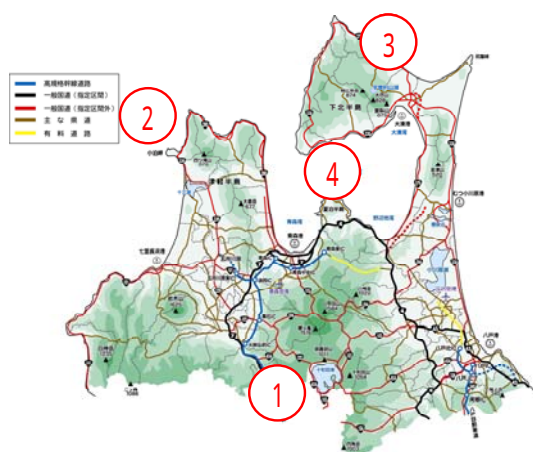


< 事例34 >

道路斜面等の防災対策

日常生活や経済活動を支援する安全で信頼性の高い道路機能の確保(青森県より)

- ・ 津軽下北両半島の海岸沿いや八甲田山麓を横断する代替路のない主要幹線道路などで頻発する大規模な落石等が頻発。
- ・ 緊急輸送道路をはじめとして道路の法面对策や橋梁震災対策、また災害発生時の代替路の確保に係る道路整備を計画的に進める必要。



1

一般国道102号十和田市奥入瀬溪流



(H20.7.24発生)
十和田湖(休屋)までの所要時間が
迂回により1時間増

2

一般国道339号 中泊町青岩



(H16.12発生)
五所川原市までの所要時間が
迂回により40分増

3

一般国道279号 風間浦村易国間



(H17.4発生)
むつ市までの所要時間が
迂回により1時間10分増

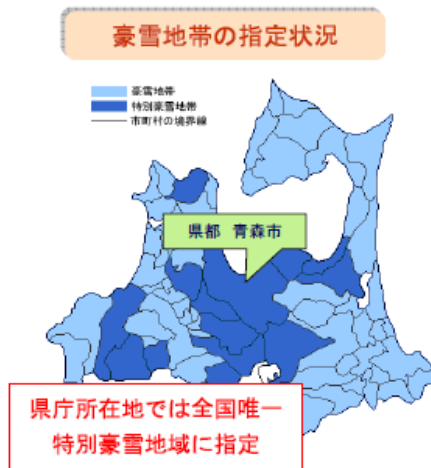
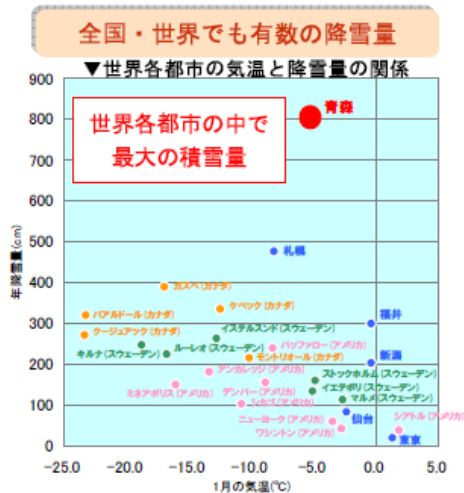
夏泊公園線(半島を周回する道路)(全面通行止め、H17.4発生)

< 事例35 >

雪寒対策

冬期における快適な道路空間の確保(青森県より)

- ・ 雪による道路幅員減少、歩行空間の閉塞、路面凍結による事故などの交通傷害の解消が課題。
- ・ 青森県の冬期通行不能率は全国ワースト1位の14.2%。



[平成 16、17 年豪雪の概要]

	H16	H17	10年平均 (H9～H18)
青森市の最大積雪深(cm) (下段:平均比)	174 (1.5)	145 (1.3)	113
県施行の除雪費(百万円) (下段:平均比)	3,428 (1.4)	3,223 (1.3)	2,460



▲車道を歩く歩行者



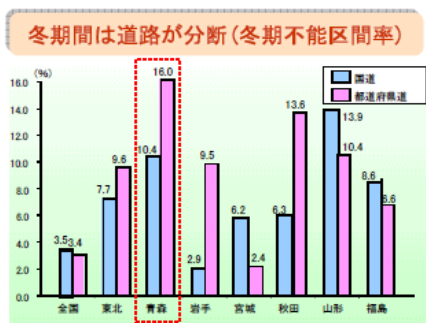
▲すれ違い困難な生活道路



▲青森市の朝の通勤ラッシュ



▲地吹雪による視程障害



道路利用者は冬期閉鎖のため長距離の迂回が必要に

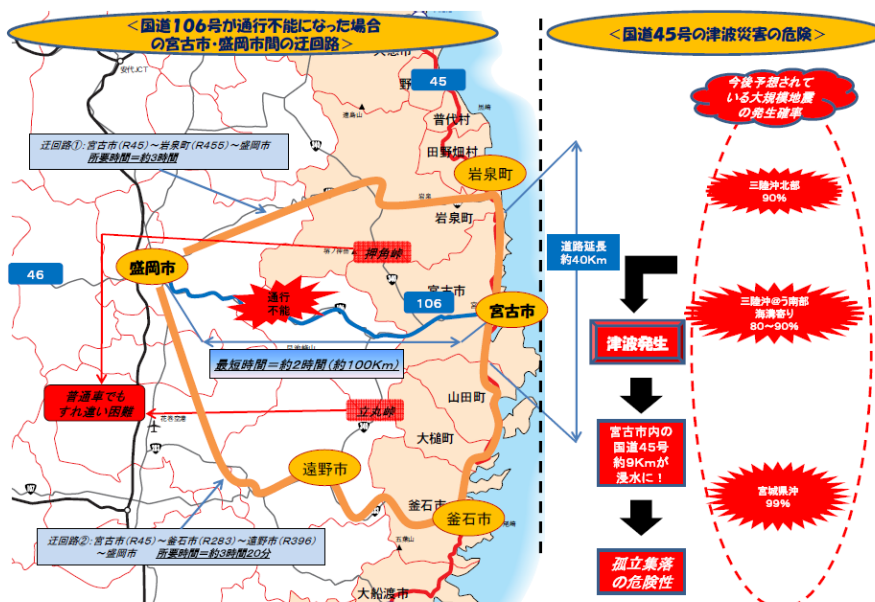
< 事例36 >

災害のおそれのある区間を回避する道路 東北横断道釜石秋田線、
三陸縦貫道、国道45号・106号周辺

過去に津波被害を受けた地域での緊急輸送路の必要性

(岩手県宮古市・釜石市、宮城県気仙沼市・本吉町・南三陸町より)

- ・ 大地震時に国道45号・106号等が通行不能となった場合には、太平洋沿岸部の各市町村に孤立集落が出るおそれ。
- ・ 仙台市や盛岡市を中心とした県内陸部主要都市との間に代替性のある道路ネットワークが必要。
- ・ 併せて、観光客の入り込み数の大幅増、水深の深い釜石港を活用した輸出用自動車の積み出しの大幅増、宮古や気仙沼に水揚げされる魚介類の販路拡大など地域活性化が期待。



昭和35年:チリ沖地震津波

■さんま

宮古のさんまを食卓に
海洋深層水氷で旨み新鮮そのまま
優良衛生品質管理認定市場で安全・安心

↓

三陸縦貫自動車道でその日のうちに首都圏へ
宮古～仙台間、6時間 → 3時間、半分に短縮
出荷先が関東中心から中部、関西地域まで拡大
輸送時間短縮、販路拡大で「宮古のさんまふるさと便」倍増

■さんまの水揚げ数量(418)

岩手県	40,841ト	23.9億円	国内第3位
宮古市	16,768ト	10.9億円	国内第7位

■「宮古のさんまふるさと便」出荷量

平成18年度	28,700箱
三陸縦貫自動車道がながると	50,000箱

ゆうパック
宮古水産物農産協同組合



昭和43十勝沖地震津波

< 事例37 >

安心な市街地の形成 尼崎港川西線外3線

都市の骨格を形成する幹線道路の4車線化整備(兵庫県より)

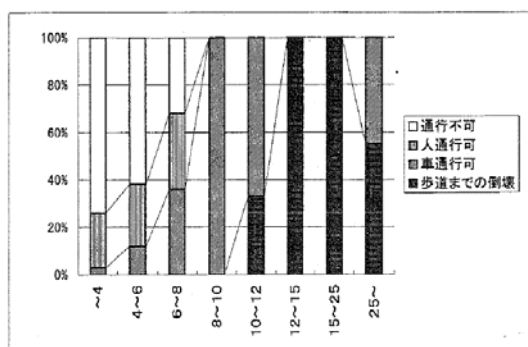
- ・ 尼崎港川西線外3線は、4車線化による交通の円滑化により、沿道商業施設の立地が進み、雇用場の提供するなど、地域経済の活性化に寄与。
- ・ 沿道に5階以上の建築物の建築が進み、土地利用が高度化。
- ・ 都市の骨格軸として、延焼防止や震災時の通行空間の確保など防災空間としての役割を担う。



(JR福知山線交差箇所 川西市小花付近)



阪神・淡路大震災における道路幅員と道路閉塞との関係



(建設省調査、平成7年度)

- 阪神・淡路大震災での事例 -

道路幅員と建物倒壊に伴う通行可能性調査結果によると、幅員8m以上の道路はほぼ100%車両通行可能であった。このことから、倒壊等を考慮した車両通行に必要な幅員(消防活動等に必要な幅員+落下等により閉塞される幅員)は8m程度と推定される。この結果からも避難路として15m以上の幅員が必要であると言える。

4. 既存ストックの効率的活用

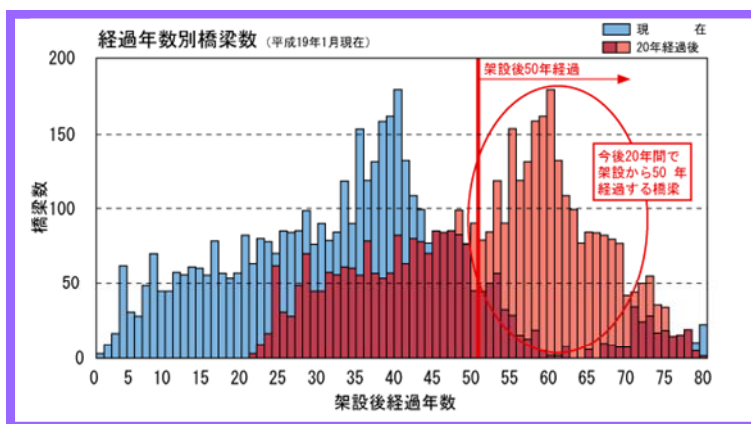
(1) 安全・安心で計画的な道路管理

< 事例38 >

道路橋の長寿命化(予防保全)

10年後に橋長50m以上の老朽橋の数は今の5倍以上に(福島県より)

- ・ 県内の国道・県道の橋梁5,202橋のうち、約500橋が老朽橋。
- ・ 10年後には全体の3割にあたる約1,600橋、20年後には全体の6割にあたる約2,900橋が老朽橋に。
- ・ 修繕や更新の費用が増大するため、計画的かつ効率的に実施。



現在の老朽橋 約500橋

20年後の老朽橋 約2,900橋

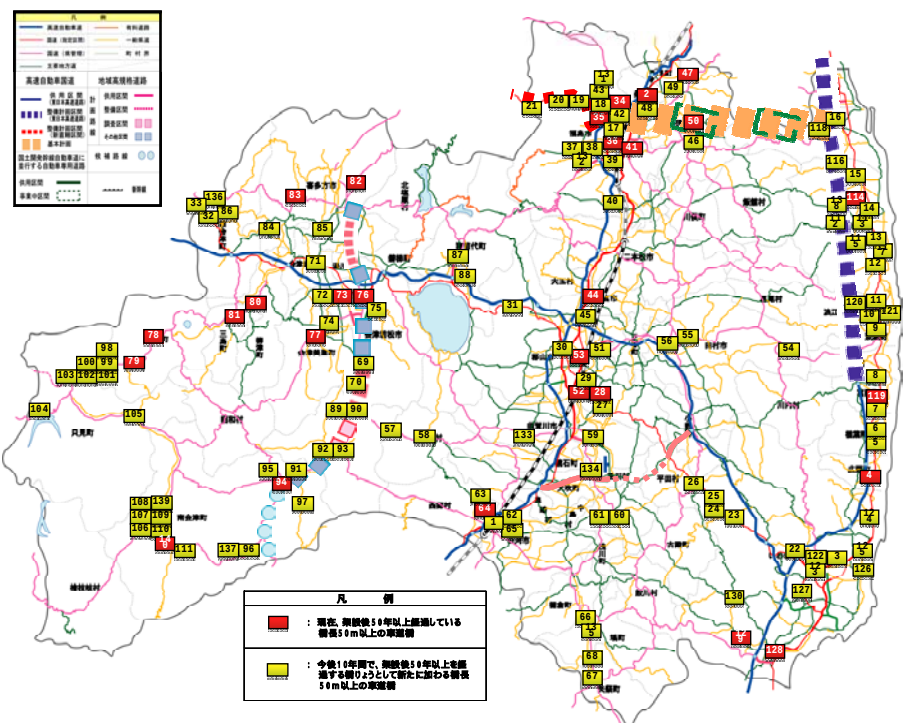
5倍以上に増加!!

現在、架設後50年以上経過している約500橋のうち、橋長50m以上の車道橋

28橋

今後10年間で、架設後50年以上を経過する橋りょうとして新たに加わる約1000橋のうち、橋長50m以上の車道橋

112橋



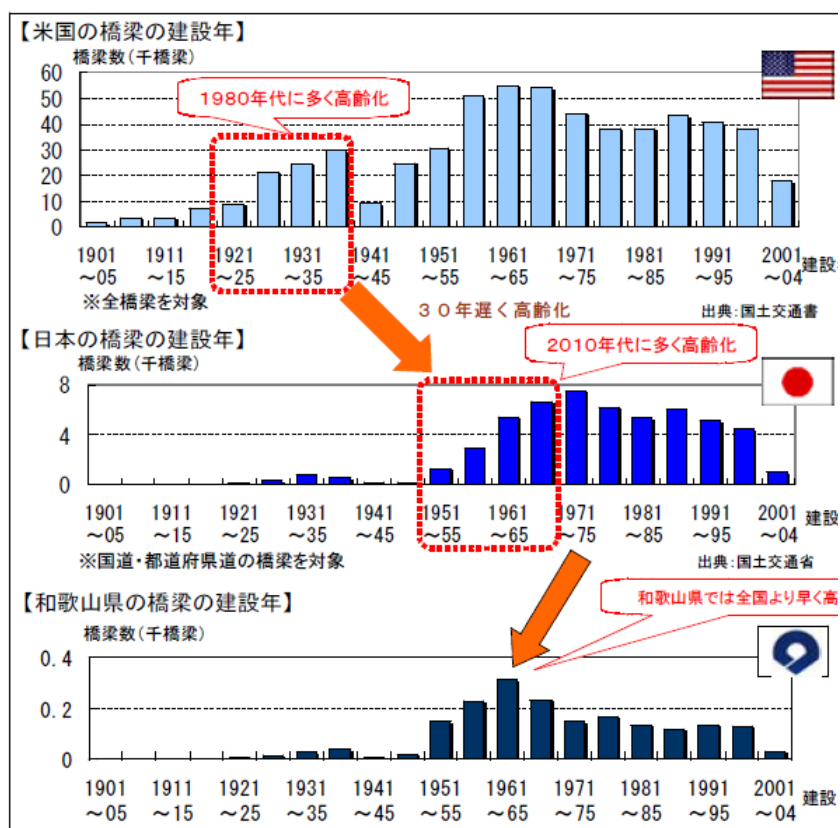
< 事例39 >

道路橋の長寿命化(予防保全)

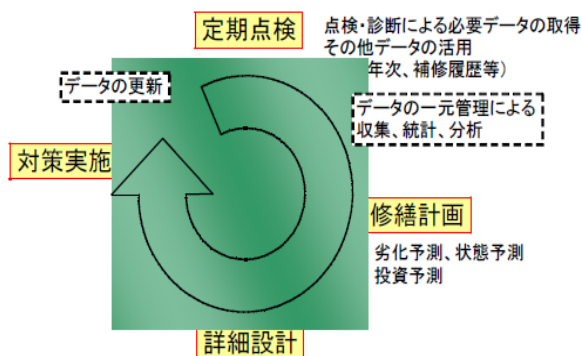
橋梁の予防保全により今後の維持管理費を縮減(和歌山県より)

- ・ 和歌山県では、築50年以上(15m以上)の橋梁が96橋(11%)あり、20年後には386橋(44%)。
- ・ 維持管理サイクルを継続し、予防保全に集中することで、今後のライフサイクルコストを縮減。

○ 米国、日本、和歌山県の建設年比較



維持管理のサイクル



< 事例40 >

地域性を踏まえた維持管理、コスト縮減

地域住民、企業、NPO 等との協働で維持管理（愛媛県より）

- ・ 地域が主体の新たな道路維持管理システムの構築を目指して、「えひめ愛ロード運動」を推進。
- ・ 草刈などの道路の維持管理を地域住民、NPO、民間企業等と協働して実施。

【えひめ愛ロード運動】のスキーム

えひめ愛ロードサポーター事業

- ・ パートナーのボランティアにより、道路の美化活動等を行う。

えひめ愛ロードスポンサー事業

- ・ パートナーの寄付等により道路の除草等や照明灯の整備を行う。

えひめ愛ロードコミュニティ事業

- ・ 自治会等の地域コミュニティに委託し、道路の除草等を行う。



【愛ロードサポーター事業(j)】

- 地域の住民や団体等が、道路の植樹帯や歩道等において、抜根草除草、草花植栽管理、ごみ清掃を行う。

H20年 124団体(構成員5,466人)
233kmで活動中

【愛ロードスポンサー事業(道路照明灯)】

- 社会貢献に理解のある企業等の協賛金を活用して道路照明灯の設置を行う。
- 県が必要とする道路照明灯の新設、更新にあたり道路照明灯の材料費(約24万円/基)を企業等スポンサーが負担するかわりに、県は協力を受けた旨の表示板を設置(表示期間;10年間)する。

H20年度は県内11箇所36基を対象に募集。

【愛ロードコミュニティ事業(j)】

- 中山間地域を中心に、地元自治会等に道路の路肩や法面等の草刈を業務委託する(有償)

H20年 45団体 192kmで実施

< 事例41 >

地域性を踏まえた維持管理、コスト縮減

アダプト制度による多様な主体の連携強化(千葉県より)

- 千葉県では、アダプトプログラムとして、10団体と協定を結び、協働・連携して安全で地域にふさわしい快適な道路環境づくりを推進。



【国道295号での植栽状況】

房総フラワーライン



千葉県道路アダプトプログラム



除草や植栽管理



美化作業



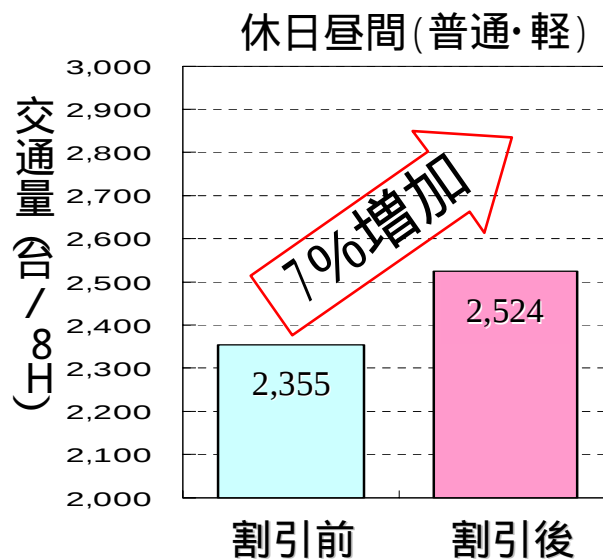
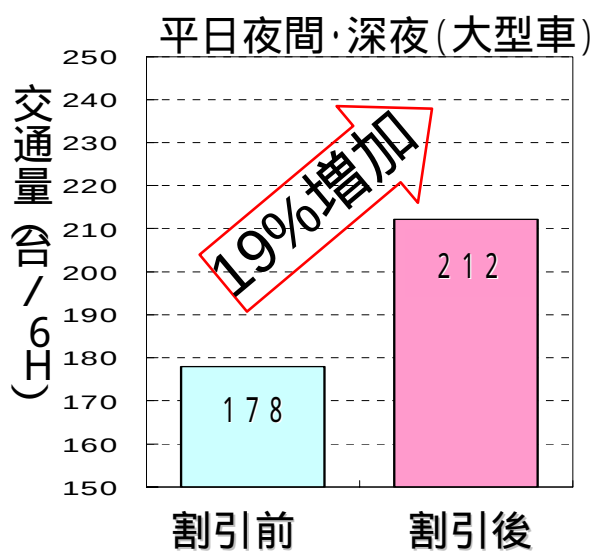
(2) 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

< 事例42 >

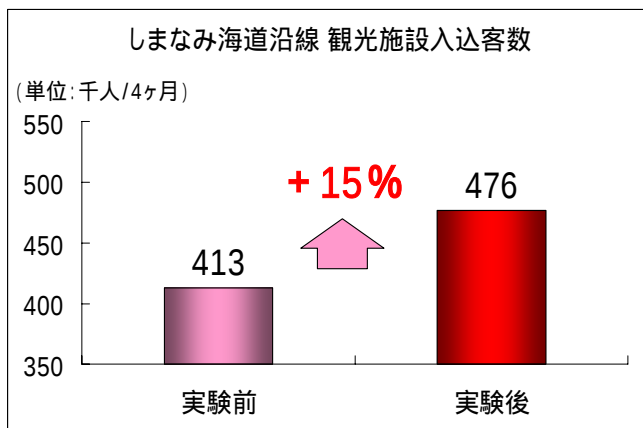
効果的な料金施策 瀬戸内しまなみ海道

瀬戸内しまなみ海道の料金割引により地域活性化(広島県より)

- ・ 料金割引により、県境断面の交通量が大きく増加。
- ・ 物流、観光振興、現道の交通円滑化など、地域の活性化に大きな効果を期待。



▼ 高速道路の料金割引による観光振興効果



【沿線の観光施設事業者の声】

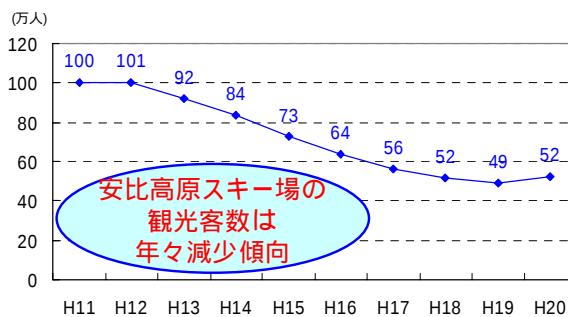
- ・ 前年同時期に比べ、利用客が増えた。
割引が地域活性化に繋がるので継続を。
(A社: 今治)
- ・ 割引が徐々に浸透しお客様が増加している。
(B社: 今治)
- ・ 予約なしのお客様が増えた。
割引をきっかけにお越しいただいている。
(C社: 因島)

< 事例43 >

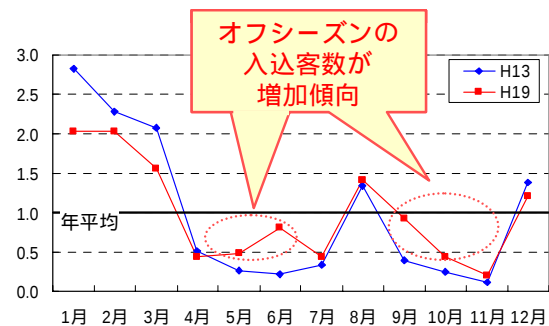
スマートインターチェンジの増設

観光振興に向け安比高原へのアクセス改善(岩手県八幡平市より)

- ・ 安比高原は、年間約117万人の観光客が訪れる岩手管内有数の観光地。
- ・ 約半数の観光客は東北縦貫自動車道からスキー場へのアクセスが悪いなどの道路状況について不満。
- ・ 安比スマートICの整備により、安比高原へのアクセス性が向上(36分→30分)。
- ・ ETC割引とセットの旅行パック商品の開発により、スキー客の増加やその他レジャー施設の利用増加を期待。



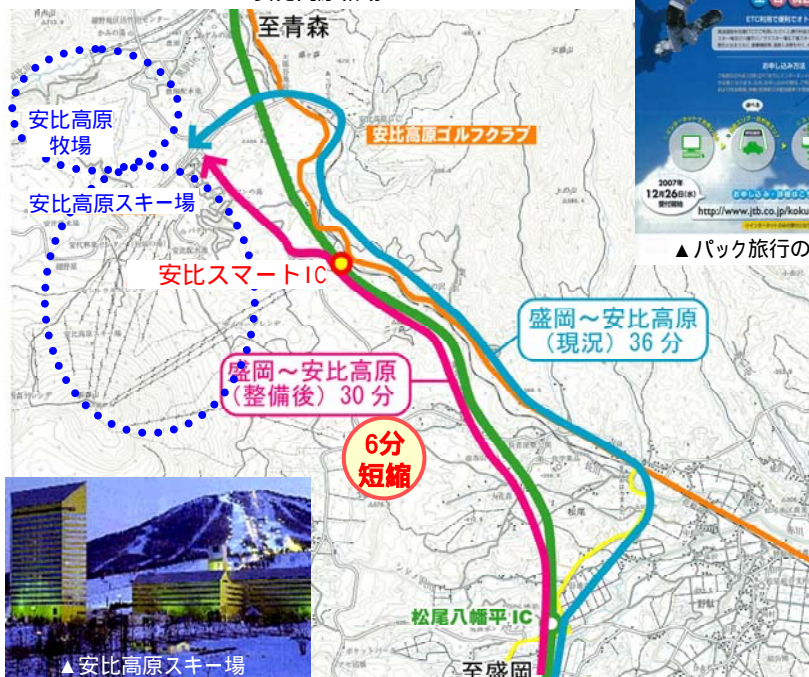
▲安比高原スキ - 場入り込み観光客の推移



▲安比高原入り込み観光客の季節変動
資料: H19観光統計概要



▲安比高原牧場



▲盛岡市～安比高原への所要時間短縮

資料: H17道路交通センサス



▲パック旅行の商品開発