

第 8 回 基本政策部会

集中整備期間の具体事例

平成 1 4 年 6 月 2 4 日

国 土 交 通 省

過去5箇年(H10~H14) の投資事業費	H15以降の残事業費	
	重点整備区間 (2010年頃)	それ以外の区間
約1.2兆円	約2.8兆円	約5兆円



- 集中投資を行い、**当面の重点整備区間を2010年頃**に完成。
- 引き続き、**整備効果の高い区間**から重点的に整備。



凡例	
——	供用中
——	当面の整備
- - - -	事業中
. . . .	都計済
	調査中

首都圏の環状道路の整備効果その1 (渋滞解消)

現況 (平成14年4月現在)



整備状況: 放射9割、環状2割

渋滞状況: 圏央道内側の
主要渋滞ポイントは
約600箇所

渋滞による損失額

全国: 年間約12兆円
首都圏: 年間約3.2兆円
東京都: 年間約1.6兆円

当面の目標 (2010年頃)



整備予定: 放射9割、環状4割

効果:
・圏央道内側の主要渋滞
ポイントは、**約6割解消**
・走行時間の短縮、燃料費の
減少等による効果
年間約**2兆円**

・用地補償費が不動産購入、
建築物の新築等に使われる
ことによる効果 約**2兆円**

完成形



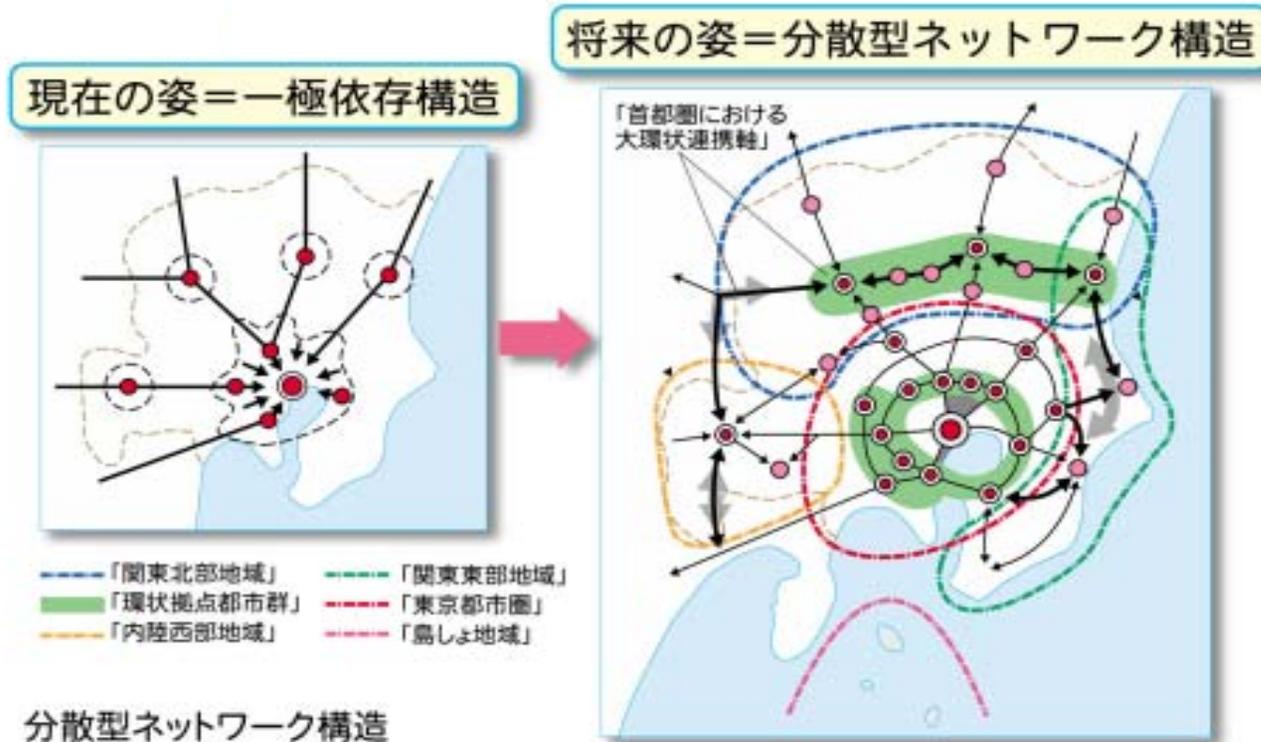
整備予定: 放射10割、環状10割

効果:
・圏央道内側の主要渋滞
ポイントは、**概ね解消**
・走行時間の短縮、燃料費の
減少等による効果
年間約**4兆円**

・用地補償費が不動産購入、
建築物の新築等に使われる
ことによる効果 約**6兆円**

首都圏の環状道路の整備効果その2 (都市構造の再構築)

首都圏三環状道路の整備により、現在の一極依存構造から分散型ネットワーク構造へ変革し、周辺の拠点的な都市を中心に自立性の高い地域の形成が促進され、都市構造の再編が期待できる。



【第5次 首都圏基本計画の要旨】より抜粋

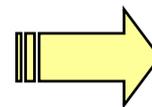
3. 目指すべき地域構造

地域構造の基本的方向

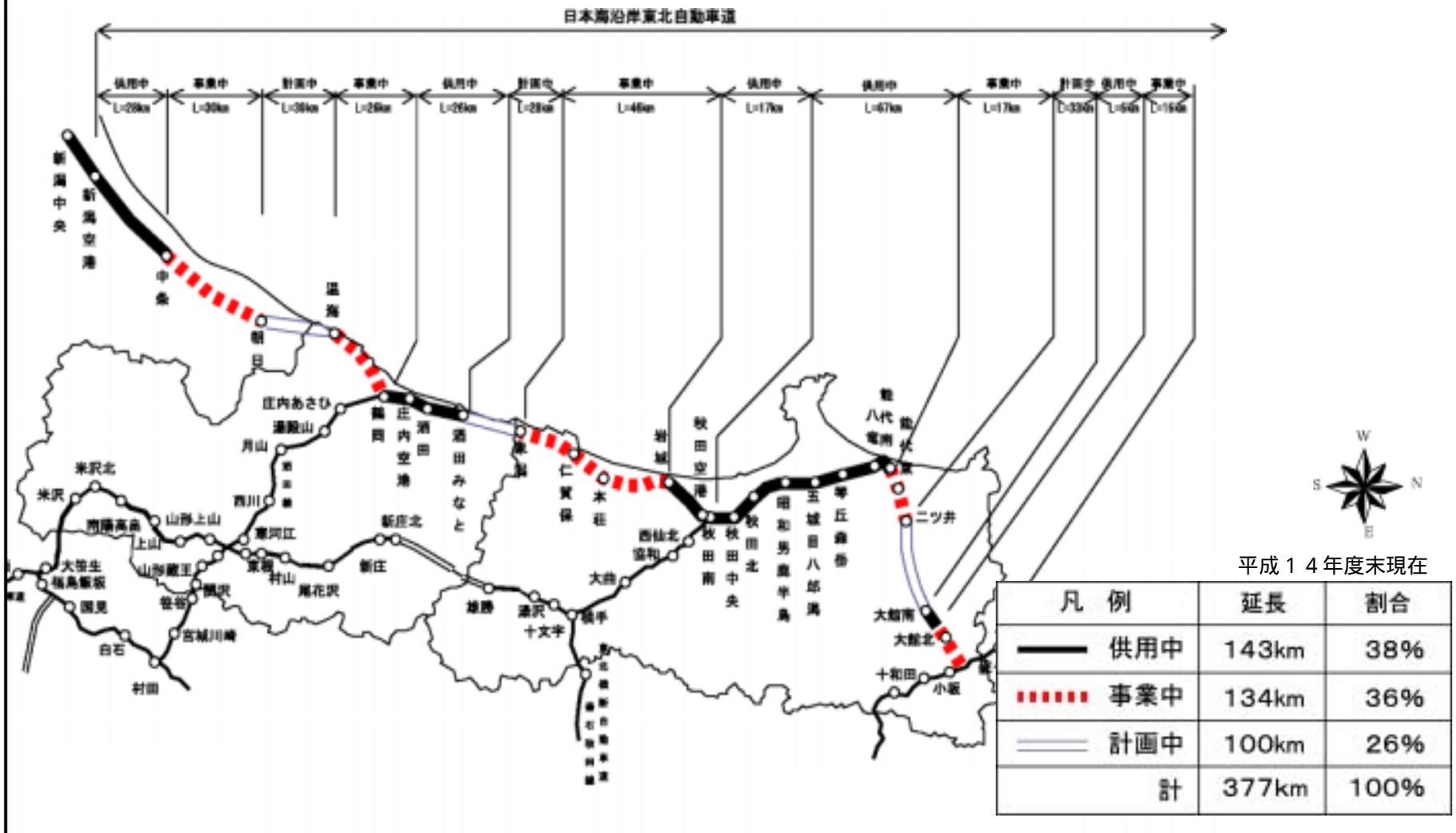
現在の東京中心部への一極依存構造から、首都圏の各地域が、拠点的な都市を中心に自立性の高い地域を形成し、相互の機能分担と連携・交流を行う「分散型ネットワーク構造」を目指す。

日本海沿岸東北自動車道

過去5年間(H10~H14) の投資事業費	H15以降の残事業費
約3,000億円	約1兆円



今後、過去5年と同程度の投資が可能であれば、
約1.5年で概成。



日本海沿岸東北自動車道

現在、東北地方には骨格となる軸は1つのみ。(東北道)
日本海沿岸東北自動車道の完成により、日本海沿岸地域の骨格が形成されるとともに、大阪・名古屋大都市圏へ至る最短(迂回)ルートが形成。。

日本海沿岸東北自動車道

凡例

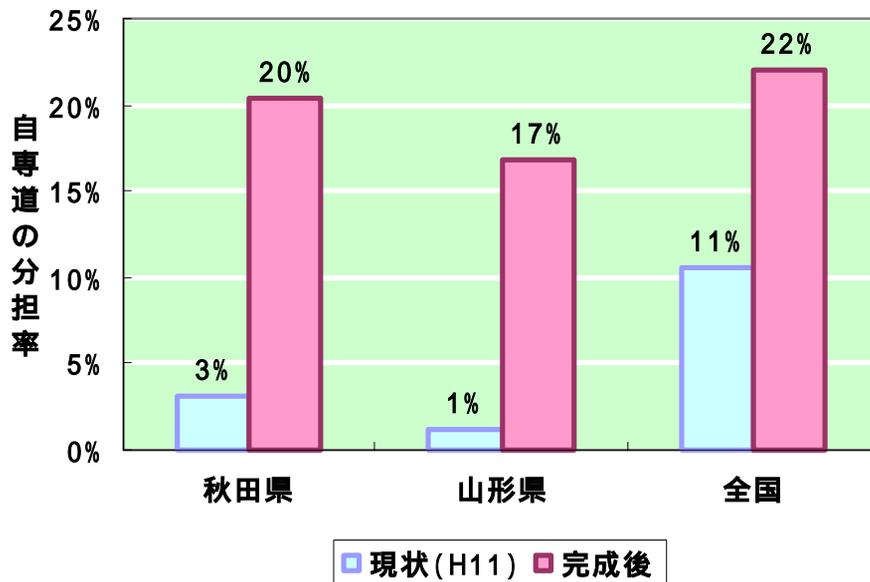
— 供用中(平成13年度末)



日本海沿岸東北自動車道の整備効果

自動車専用道路分担率

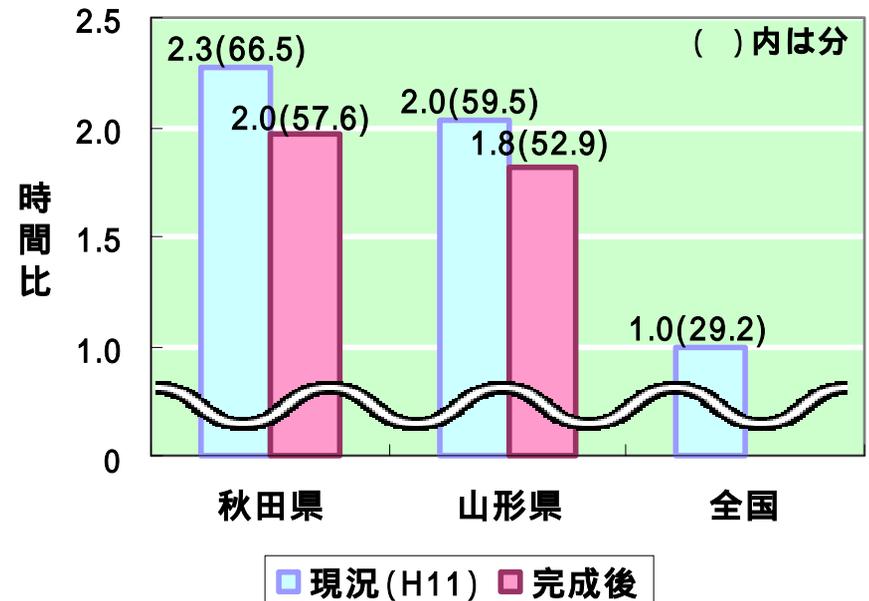
自動車専用道路の交通分担率を秋田県で20%、山形県で17%まで向上でき、渋滞の緩和、交通事故の減少、環境負荷の軽減が図られる。



出典：H11道路交通センサス、陸運統計要覧、国土交通省資料

三次救急医療機関へのアクセス性の改善

三次救急医療機関への到達時間は、沿線地域にとっては大幅に短縮され、秋田県・山形県全域でも、それぞれ約9分・約7分の短縮が可能となる。



出典：国土交通省資料

「1.5車線への思いと知恵」 より抜粋

1.5車線という言葉をご存じだろうか。従来、道路の道幅を改良するときには、二車線化が原則だったが、これでは時間もかかるしお金もかかる。そこで、せめて車がすれ違えるようにと工夫されたのが1.5車線への道幅の改良だ。ただ、これは、あくまでも原則の枠外だから、道路特定財源ではなく地方独自の財源で取り組んでいる。乏しい懐から、ひねり出した工夫だが、中山間地域での集落間の移動時間短縮には効果がある。

「たぬきしか通らない道」といった、地方への冷やかしの声が強まる中で、こんな話を切りだしても、都会の方にどう映るのか自信はない。が、例えば年とともに高齢化が進み、医療機関との時間距離が切実な課題になっている、日本全国の地方の思いにも、もう少し耳を傾けてもらいたい。

(中略)

大都市、地方を問わず、目前にせまる課題や、分権型社会での地域ビジョンへの取り組み、といった国民の暮らしぶりを直接、左右する道だけに、そのあり方や進め方はもちろん、満足いくサービスを、どう持続させるか、そのための分かりやすく公平な仕組みはどうあるべきか、の整理を礎に、その実現手順としての長期計画を、まず国が示すことが必要だと考える。

この長期計画を示すことを、国民と行政の間の契約と認識すれば、「どれだけのサービス水準を、いつまでに、誰の責任で、」の明示は欠かせないはずである。

(中略)

道のあり方を、「量とか質」で捉えようとするのではなく、道の先につながる都市の暮らしぶり、地方の暮らしぶり、として捉える視点を持ちあえば、対立の構図にわい小化のされることなく、国民の期待する構造改革に、つながっていくのではないかと思う。

(中略)

例えば、高知県では、今、中山間地域の2地区で、突然の道路崩壊により、400名以上の人達が孤立に近い状態にあり、医療や生活物資の調達という生活の基本ですら辛抱しながら、2車線の道路でなくても安全で安心な道路になることを願いながら、現実と向きあっていることを、ご存じだろうか。

(以降、略)

地域の産業と生活、そして命を支える道路、その信頼性の向上が行政の責務です

(事前及び災害による通行規制による影響)
1年間に154回 8,061時間、通行が規制され、

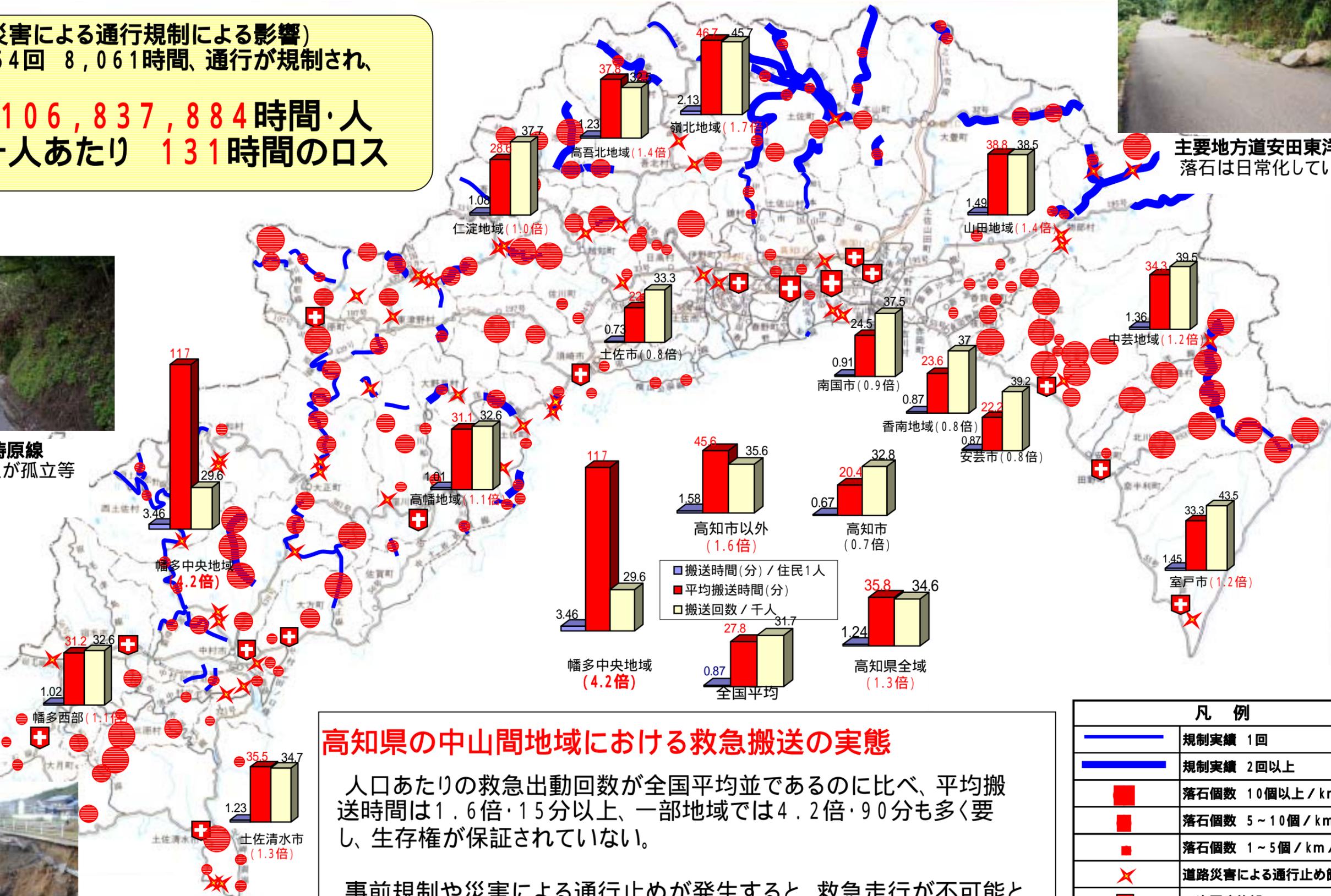
年間 **106,837,884時間・人**
県民一人あたり **131時間のロス**



主要地方道安田東洋線
落石は日常化している



主要地方道中平栲原線
この崩壊で370人が孤立等の影響を受けた



国道321号
高知県西南豪雨による被災

高知県の中山間地域における救急搬送の実態

人口あたりの救急出動回数が全国平均並であるのに比べ、平均搬送時間は1.6倍・15分以上、一部地域では4.2倍・90分も多く要し、生存権が保証されていない。

事前規制や災害による通行止めが発生すると、救急走行が不可能となったり、大幅な迂回が必要となり生命の危険にさらされている。

凡例	
	規制実績 1回
	規制実績 2回以上
	落石個数 10個以上 / km / 年
	落石個数 5~10個 / km / 年
	落石個数 1~5個 / km / 年
	道路災害による通行止め箇所
	二次医療施設
	三次医療施設

高知県・必要最小限の道路ネットワーク

道路整備における工夫と提案

- 1 道路の性格により整備の優先順位をつける
- 2 1.5車線的整備の積極的導入
- 3 道路特定財源の有効活用

県民が最小限満足できる水準を
約27年で達成

高知県が管理する国道・県道の現況

	延長(km)	2車線改良 済み	未改良	
			幅員5m以上	幅員5m未満
幹線道路	860	620	60	180
補助幹線道路	530	340	30	160
合計	1,390	960	90	340

1 道路の性格により整備の優先順位をつける

その他	地方道	1,320
-----	-----	-------

通学路、避難路等の指定
や混雑度、事故発生率、車両
通行台数による整備の緊急
度を精査

整備の必要性あり
660km

3 道路特定財源の有効活用
道路特定財源を国から地方へ大幅に
移譲し、地方の必要な道路整備を推進

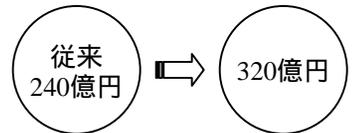
・補助幹線道路以上につい
て2車線整備。但し、幅員が
5m以上の地方道は後年整
備

2 1.5車線的整備の積極的導入

・その他の地方道につい
ては整備が必要な区間に1.
5車線の整備を積極的に導
入

整備に要する事業費
幹線・補助幹線
340km × 18.5 = 6,290億円
1.5車線の整備
660km × 3.5 = 2,310億円
合計 8,600億円

設定投資額
平成14年度当初予算内示額に
おける高知県一般財源をベース
年間可能投資額



整備に要する年数
8,600/320 = 27年

[参考]

従来どおりの2車線整備を行う場合

幹線道路ほか 1,090km × 18.5 = 20,165億円 → 20,200億円

整備に要する年数 20,200/240 → 84年