

未定稿

参 考

事業量算定方法

○高規格幹線道路及び地域高規格道路の整備

〔目標：地方の中心都市を連絡するなどネットワークとしての機能を概ね確保 など〕

① H19年度の実績

高速自動車国道	: 1.115兆円
一般国道自動車専用道路	: 0.617兆円
地域高規格道路	: 0.595兆円
合計	: 2.327兆円

注) 高速自動車国道については、国幹会議の議を経て決定されるものであり、現時点で道路種別毎の整備方針、整備箇所、整備方法、供用予定時期などを見積もることは困難である。このため、19年度の実績額の10年分にコスト縮減分を減額して算定している。

事業量^{注)}

② 10年間の投資額

$$2.327\text{兆円}/\text{年} \times 10\text{年} =$$

23.27兆円

H20.4 → H30.3

0.57兆円 → 22.70兆円 ⇒ 21.47兆円

▲5.4%

コスト縮減(共通)

〔空港港湾等で計上されている地域高規格を整理〕

○拠点的な空港・港湾からICへのアクセス改善及び国際標準コンテナ車の通行支障区間の解消

〔目標：拠点的な空港・港湾から高速道路等へのアクセス率を欧米並みの約9割
国際コンテナ通行支障区間に対して、集中的に対策を実施〕

空港・港湾
アクセス

15箇所

×

単価 420億円

=

0.63兆円

国際コンテナ

32区間

×

単価 220億円

=

0.70兆円

〔高規格道路・地域高規格道路による対策を含めて、平均した単価〕

合計

1.33兆円

H20.4 → H30.3

0.24兆円 → 1.09兆円 ⇒ 1.03兆円

▲5.4%

コスト縮減(共通)

〔基幹ネットで計上されている高規格を整理〕

<講じる施策>

- ・高規格幹線道路や地域高規格道路などについて、早期にネットワークとして機能させるため、徹底したコスト縮減を図り、必要に応じ現道も活用しつつ、効率的な道路整備を推進
- ・拠点的な空港・港湾からICへのアクセス道路の整備
- ・国際標準コンテナ車の通行に必要な耐荷力や空間を確保するため、橋梁補強や現道拡幅、バイパス整備

(参考資料)

○高規格幹線道路の整備状況

単位:km

	構想延長	19年度末 供用延長 ()は進捗率	19年度末 事業中延長
高速自動車国道	11,520	8,265(72%)	2,120
整備計画	9,342	7,553(81%)	1,789
(並行する一般国道 自動車専用道路)	—	[712]	[331]
一般国道自動車専用道路	2,480	1,067(43%)	978
合計	14,000	9,332(67%)	3,098

○地域高規格道路の整備状況

単位:km

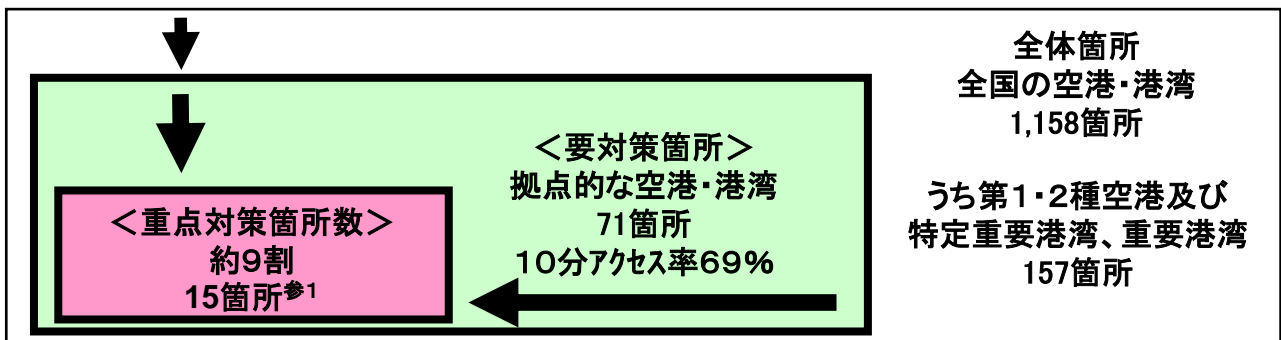
	供用延長	事業中延長
地域高規格道路	1,854	1,309

注1)計画路線として6,950kmを指定

【地域高規格道路の位置づけ】
「21世紀の国土のグランドデザイン」
(平成10年3月閣議決定)
「14,000kmの高規格幹線道路網とこれを補完し、
地域相互の交流促進等の役割を担う地域高規格道路が一体となった規格の高い自動車交通網…を形成する。地域高規格道路については、
既存ストックの有効活用も含めて、6,000km
～8,000kmの整備を進める」

○拠点的な空港・港湾からICへのアクセス改善

〔目標:拠点的な空港・港湾から高速道路等へのアクセス率を欧米並みの約9割〕



<参>1. 15箇所の10分アクセスを確保することにより、欧米並みのアクセス率(約9割)を達成

○国際標準コンテナ車の通行支障区間の解消

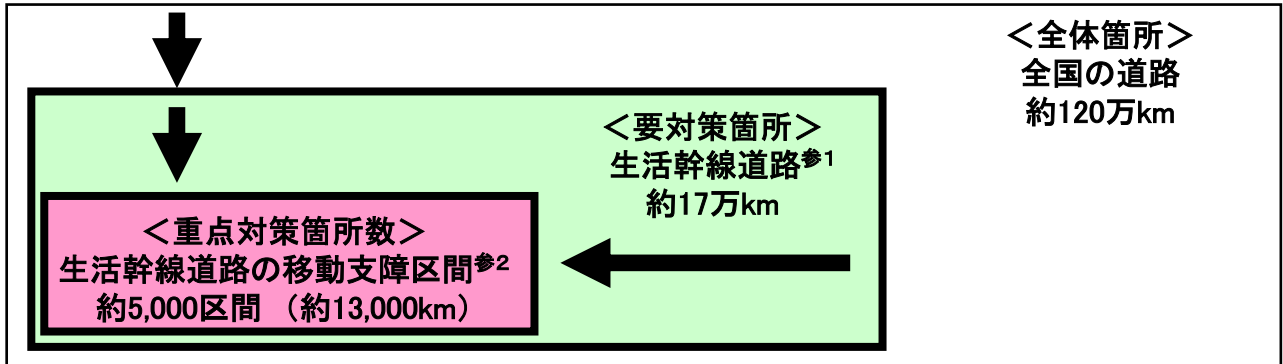
〔目標:国際コンテナ通行支障区間に対して、集中的に対策を実施〕



<参>2. すべての区間について対策を実施

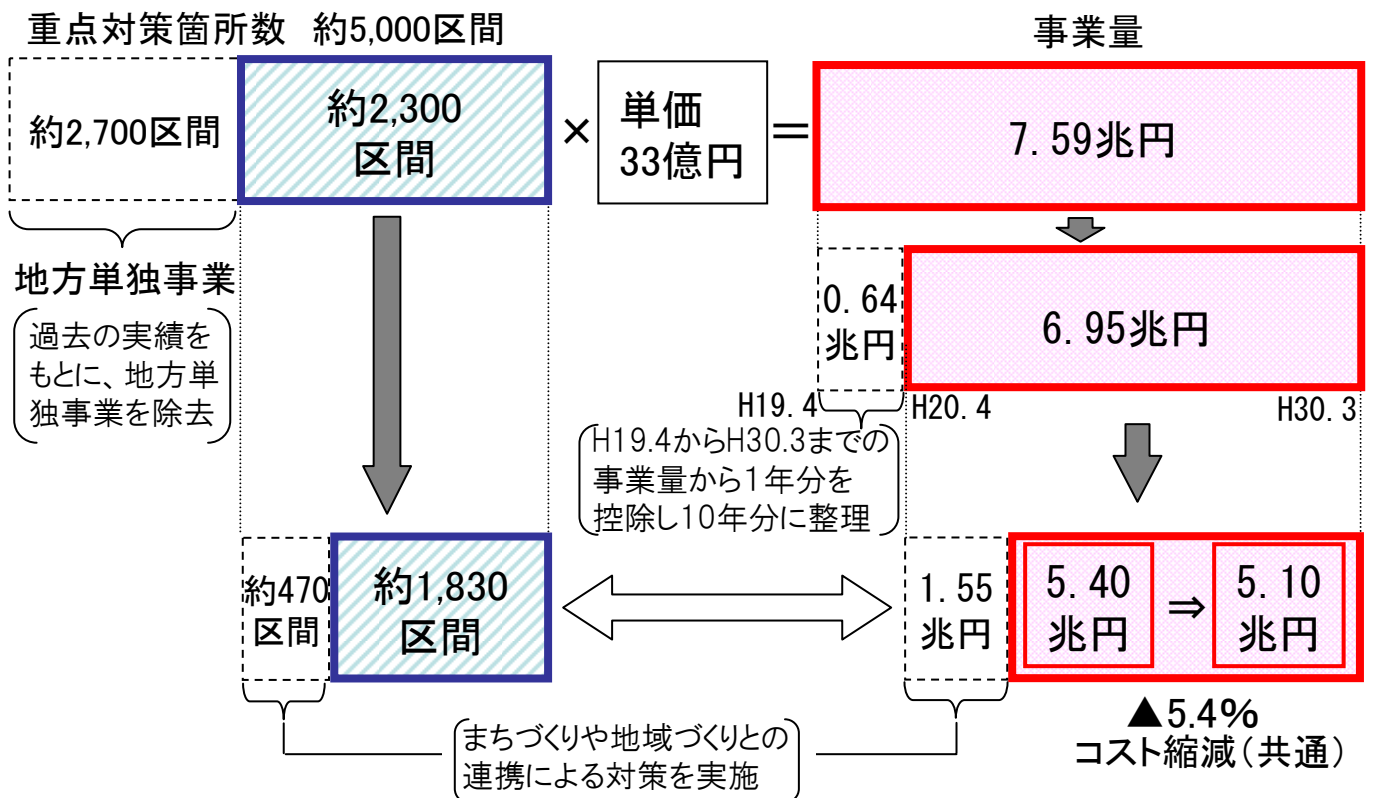
生活幹線道路ネットワークの形成

[目標: 救急医療施設への60分での移動を概ね達成 など]



注) 対象とする施設等は現在のものを想定しており、今後施設等の設置・撤去に伴い、生活幹線道路が変わることがある。

- < 参 > 1. 市町村の中心部と基本的な生活エリアや病院、学校、工業団地、観光施設、IC等多くの人が利用する施設等を相互に連絡(市町村合併前の旧市町村間の連絡を含む)
 2. 急勾配や急カーブ、幅員が狭い部分が存在し、自動車のスムーズは走行やすれ違いに影響を及ぼす区間



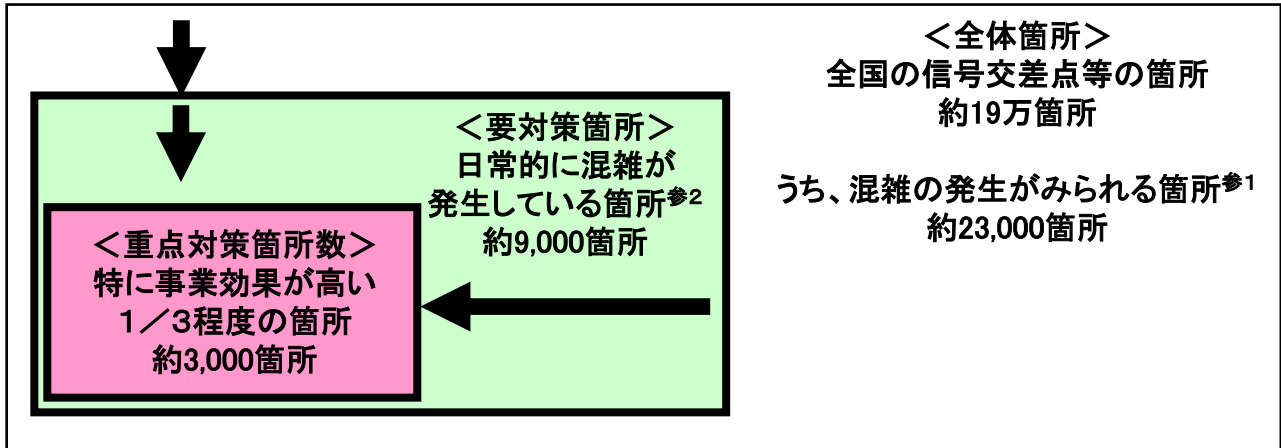
< 講じる施策 >

- ・ 地域高規格道路の整備、現道拡幅及びバイパス整備等の隘路の解消^{参3}推進

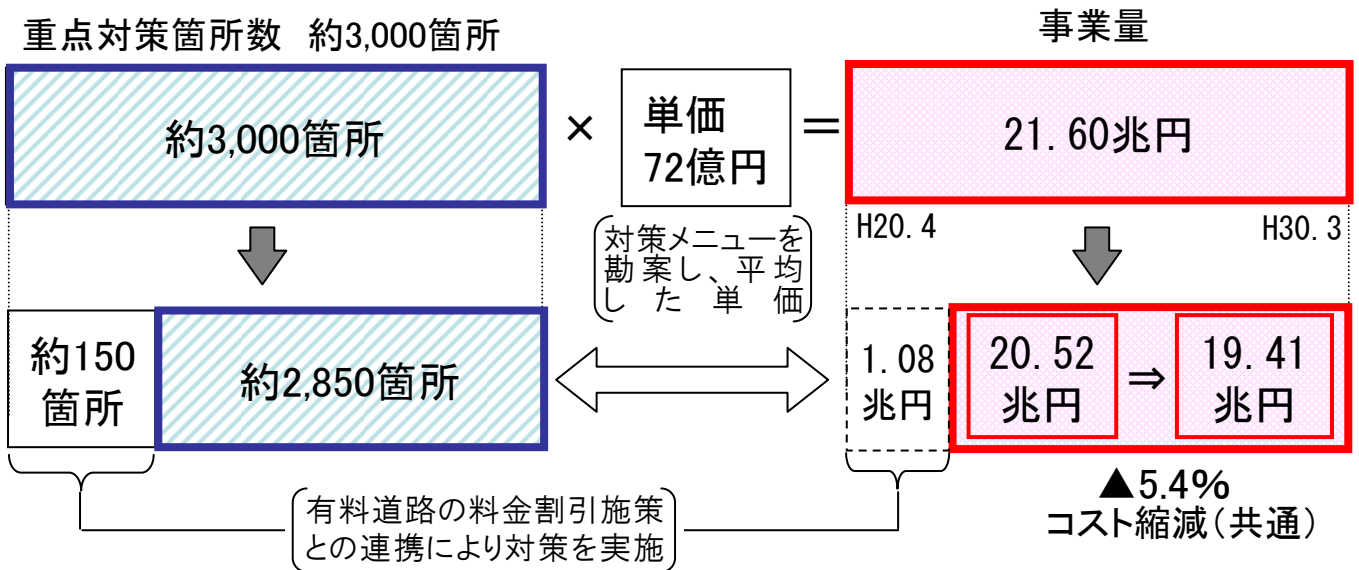
< 参 > 3. すべて2車線で整備するのではなく、山間部等における整備ではすれ違いのための待避所を整備する1.5車線の整備手法も活用

渋滞対策

[目標: 全国の幹線道路について渋滞損失時間を約3割削減 など]



<参> 1. 朝夕のラッシュ時等において、混雑発生時間帯が10%以上を占める箇所
 2. 朝夕のラッシュ時等において、混雑発生時間帯が50%以上を占める箇所

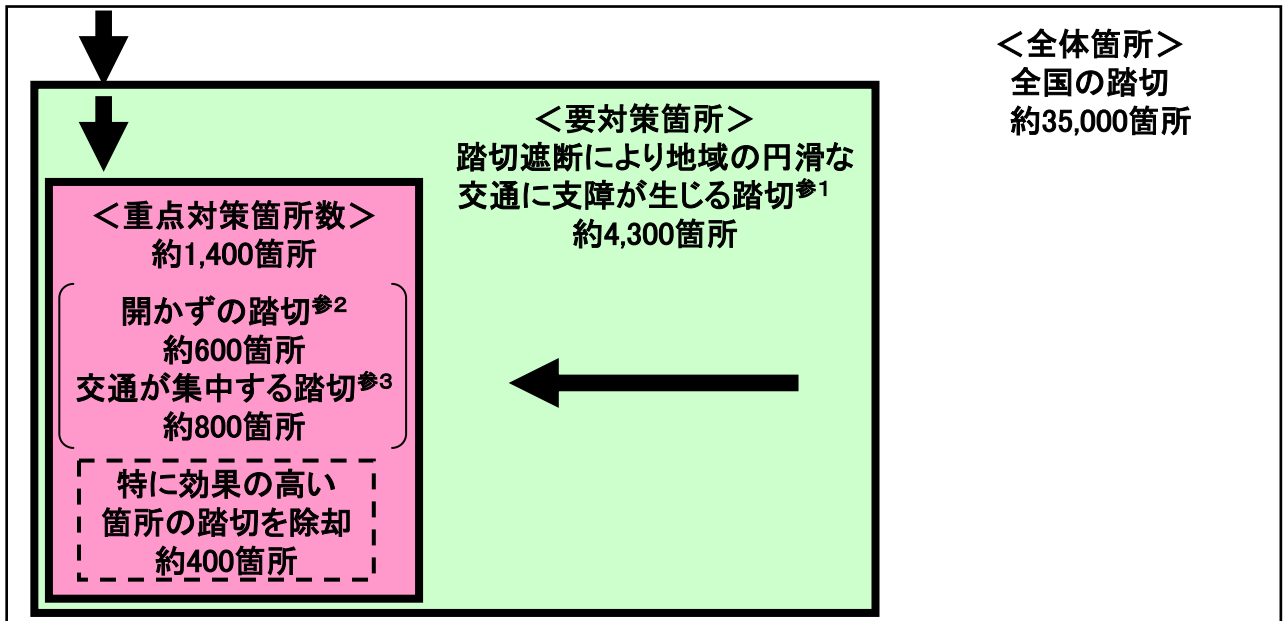


<講じる施策>

- ・環状道路やバイパスの整備
- ・交差点の立体化の推進
- ・交差点改良の推進
- ・有料道路における弾力的な料金施策の推進

開かずの踏切等を除却する対策

〔目標：国道、都道府県道等に残る開かずの踏切について概ね解消 など〕



<参>1. 踏切遮断により地域の円滑な交通に支障が生じている踏切：踏切道改良促進法第3条第1項の省令で定める立体交差化の指定基準に合致する踏切のこと。具体的には以下の要件に合致するもの（立体交差化の指定基準）

1. 1日の踏切交通遮断量が1万台時以上の踏切、又は、自動車交通量に歩行者、自転車を加えた1日の踏切交通遮断量が5万台人時以上の踏切のうち、歩行者と自転車のみ遮断量が2万台人時以上である踏切
2. 遮断時間が40分/時以上となる踏切 等
3. 自動車や歩行者・自転車が集中し、円滑な交通に支障が生じている踏切

重点対象箇所数

約1,400箇所

×

単価
29億円

=

4.06
兆円

⇒

3.84
兆円

対策メニューを
勘案し、平均
した単価

H20.4

▲5.4%

H30.3

コスト縮減(共通)

(参考：対策メニューの内訳)

除却対策

約400箇所

×

単価
80億円

=

3.20兆円

除却対策に向けた対策

約1,000箇所

×

単価
9億円

=

0.90兆円

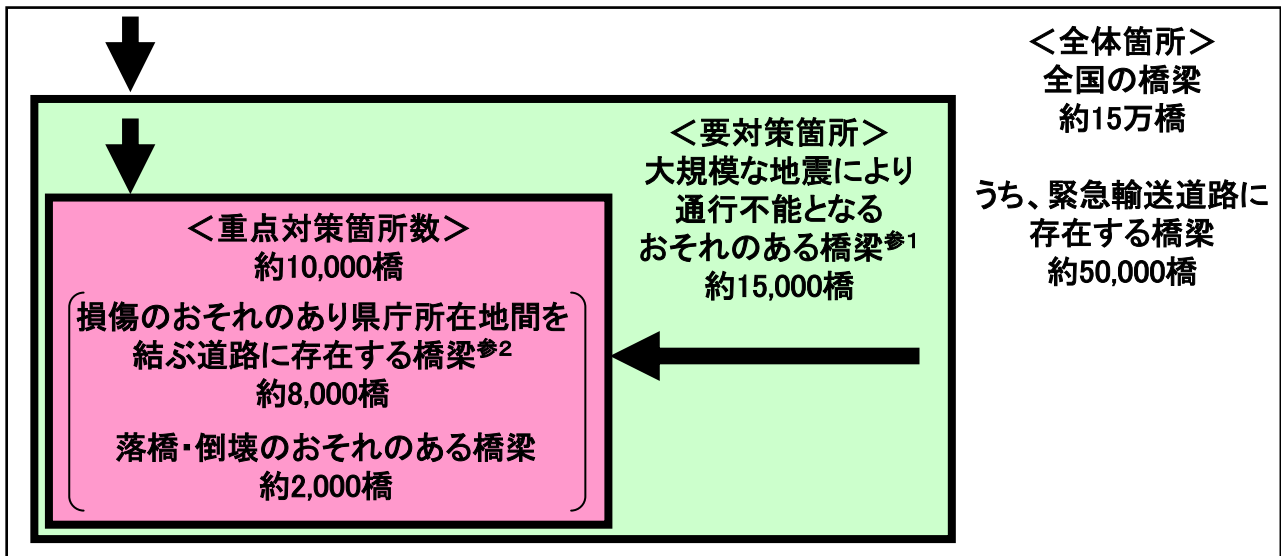
※四捨五入の関係で事業量の和が合成単価(29億円)による事業量4.06兆円と一致しない

<講じる施策>

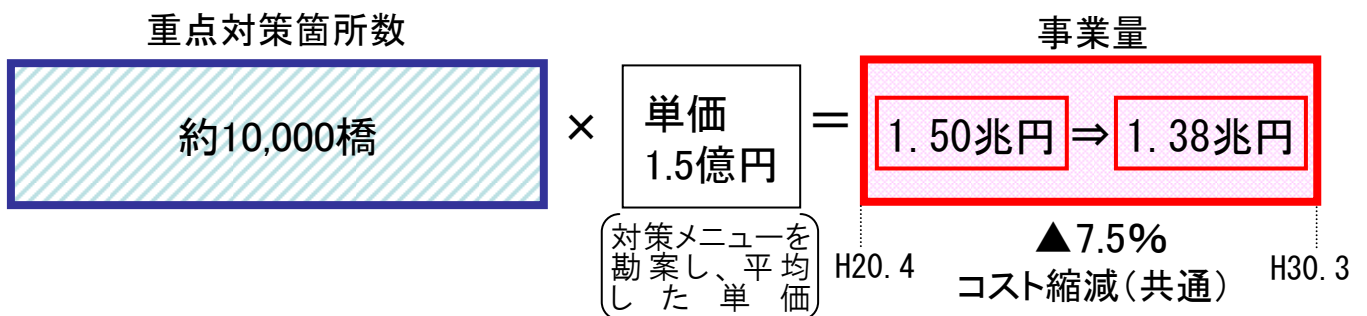
- ・連続立体交差事業や道路の立体化等の推進
- ・遮断時間適正化のための踏切遮断機の改良 等

耐震対策

目標：大規模な地震の発生時において、緊急輸送路のうち県庁所在地間を結ぶ道路については、すべての橋梁の重大な損傷を防止
など



<参> 1. 損傷のおそれのある橋梁(約13,000橋)、落橋・倒壊のおそれのある橋梁(約2,000橋)
2. 広域部隊等の移動のための県庁所在地間を結ぶ道路を対象



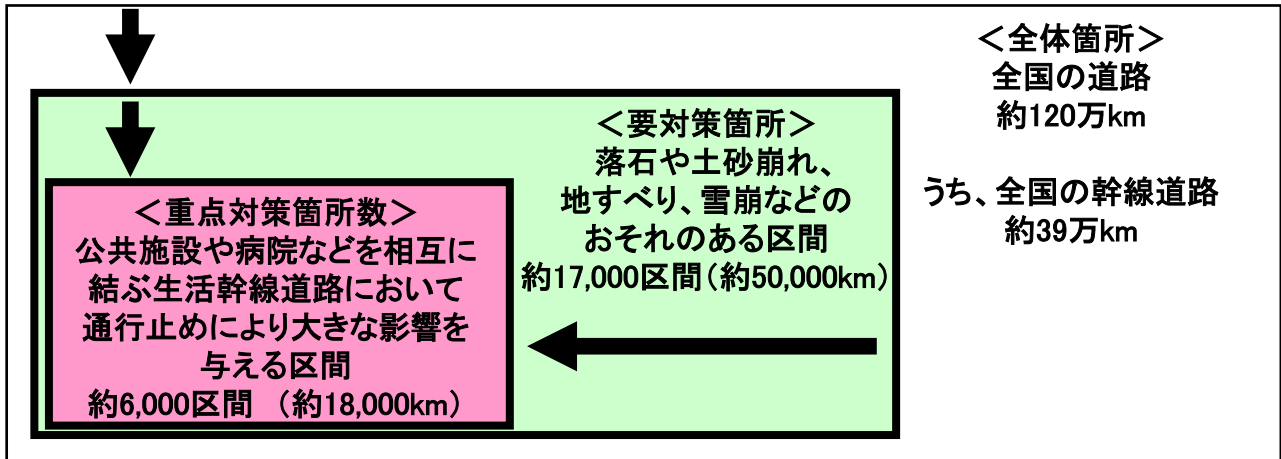
<講じる施策>

落橋を防止する装置の設置、鋼板やコンクリートによる橋脚の補強等の耐震対策を推進

- ・橋梁の重大な損傷を防止する対策
- ・橋梁の落橋・倒壊を防止する対策

防災・防雪対策

〔目標：豪雨・豪雪時においても、公共施設や病院などを相互に結ぶ生活幹線道路の安全な通行を確保〕



注) 対象とする公共施設等は現在のものを想定しており、今後公共施設等の設置・撤去に伴い、通行止めにより生活に大きな影響を与える区間が変わることがある。

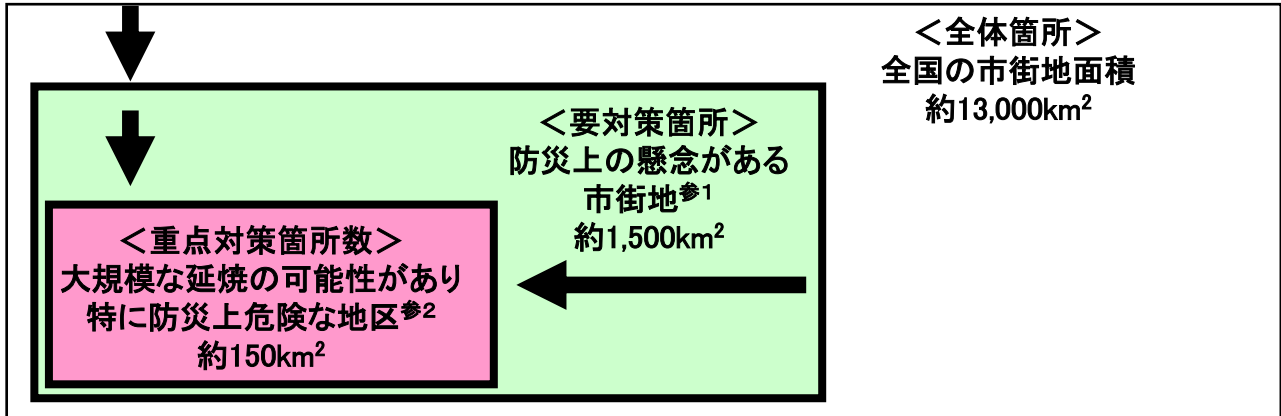
重点対策箇所数		事業量
約6,000区間	×	単価 2.7億円
		=
		1.62兆円 ⇒ 1.49兆円
	(対策メニューを 勘案し、平均 した単価)	H20.4 ▲7.5% H30.3 コスト縮減(共通)

<講じる施策>

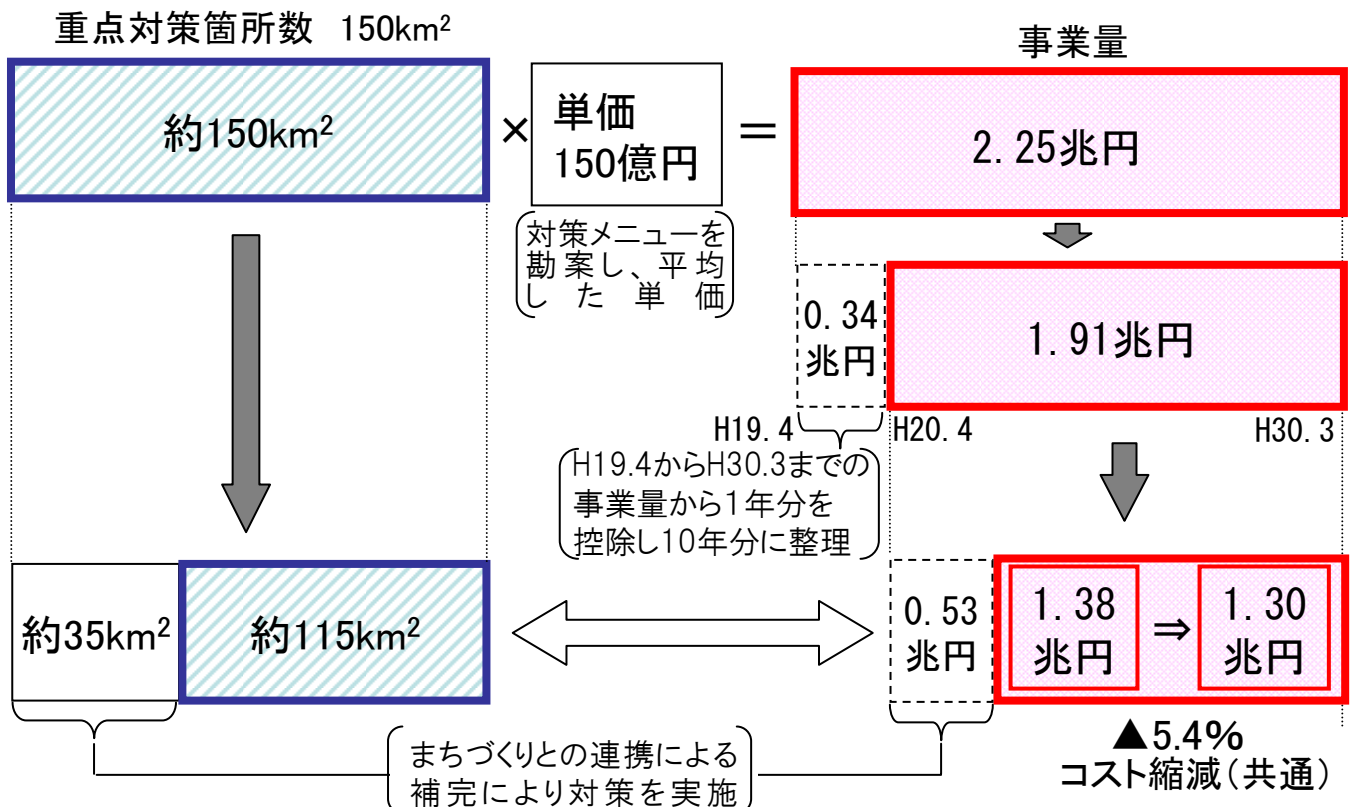
- ・道路斜面や盛土等の防災対策、雪崩対策、災害のおそれのある区間を回避する道路の整備を推進
- ・また、過去の災害履歴や対策実績を踏まえ、事前通行規制の緩和・解消を推進
- ・併せて、津波発生時などにおいて人命の安全確保を図るため、避難に必要な道路の整備を推進

安心な市街地形成

目標:地震時等において大規模な延焼の可能性がある市街地を建築物の不燃化と連携することで概ね解消 など



- <参> 1. 集積度合いの高い市街地(人口密度100人/ha以上)、道路面積率の低い市街地(道路面積率18%以下) 阪神・淡路大震災時に被害が大きかった市街地に相当 全国の市街地の1割に相当
 2. 木造家屋が立ち並ぶなど火災時に被害が大きい市街地(燃えやすさを示す不燃領域率40%未満等) 中央防災会議における市街地の安全性を確保する目標値 東京23区(約621km²)約1/4に相当

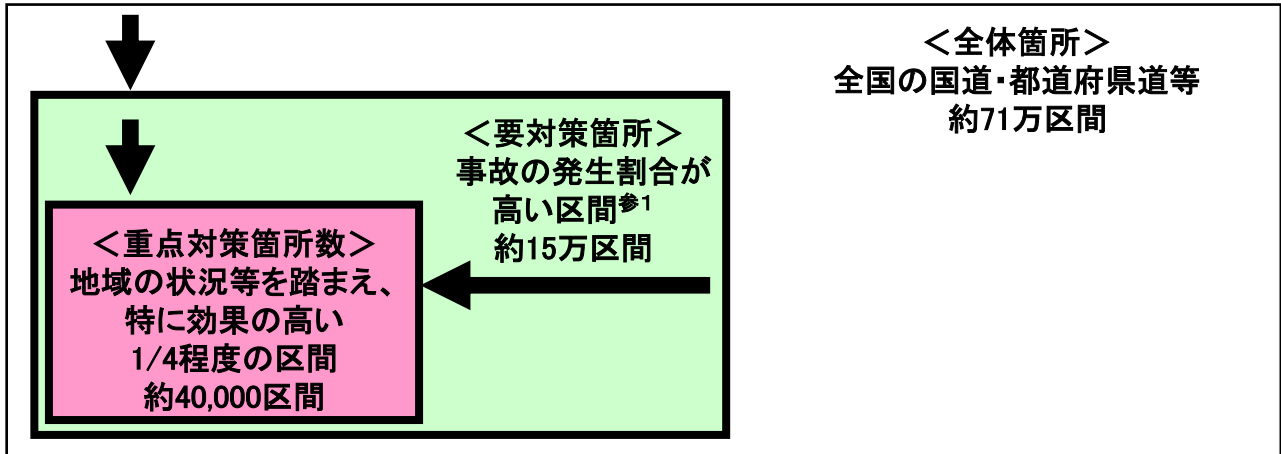


<講じる施策>

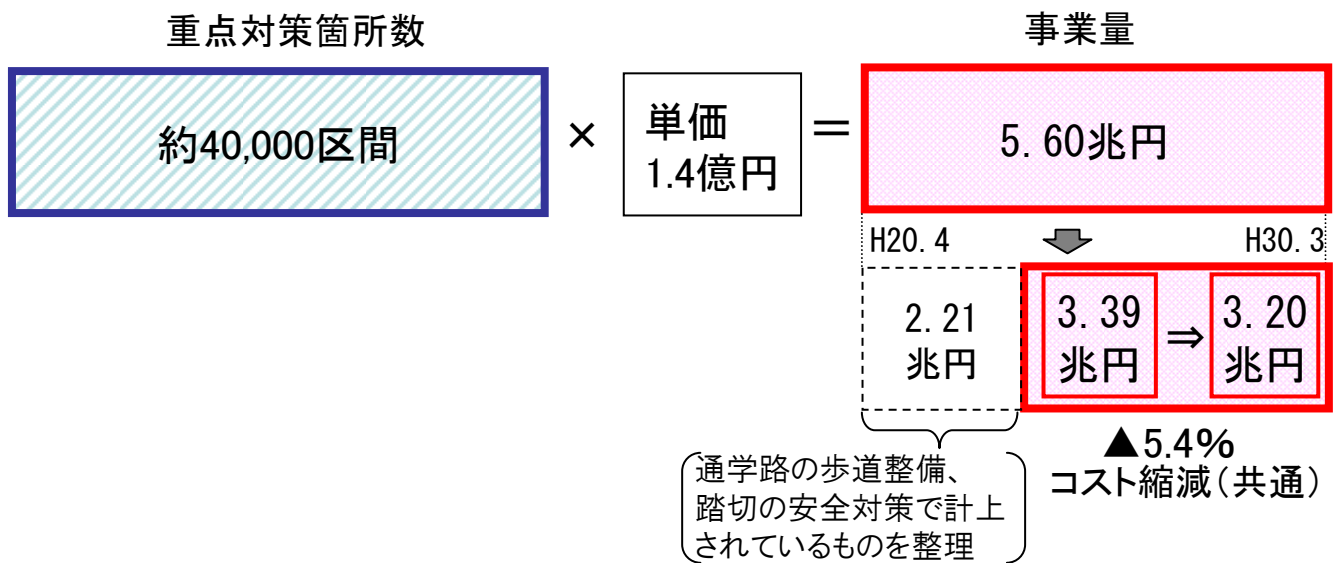
面的な市街地整備や延焼遮断帯、緊急車両の進入路・避難路として機能する道路の整備を推進

交通事故対策

目標：国道、都道府県道等の死傷事故率について、5年間で約1割削減など



<参> 1. 事故発生割合が、欧米水準の約2.5倍以上、国内の平均値以上

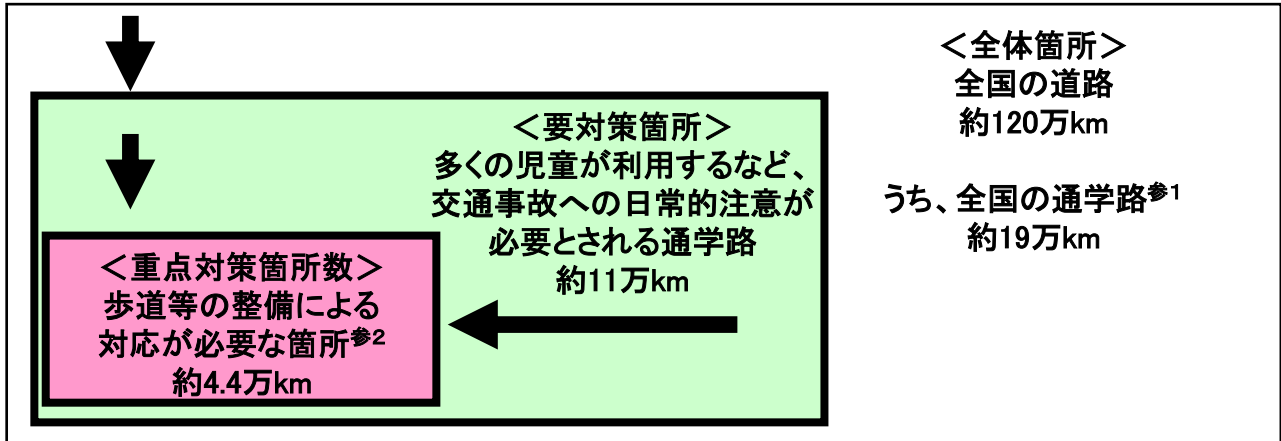


<講じる施策>

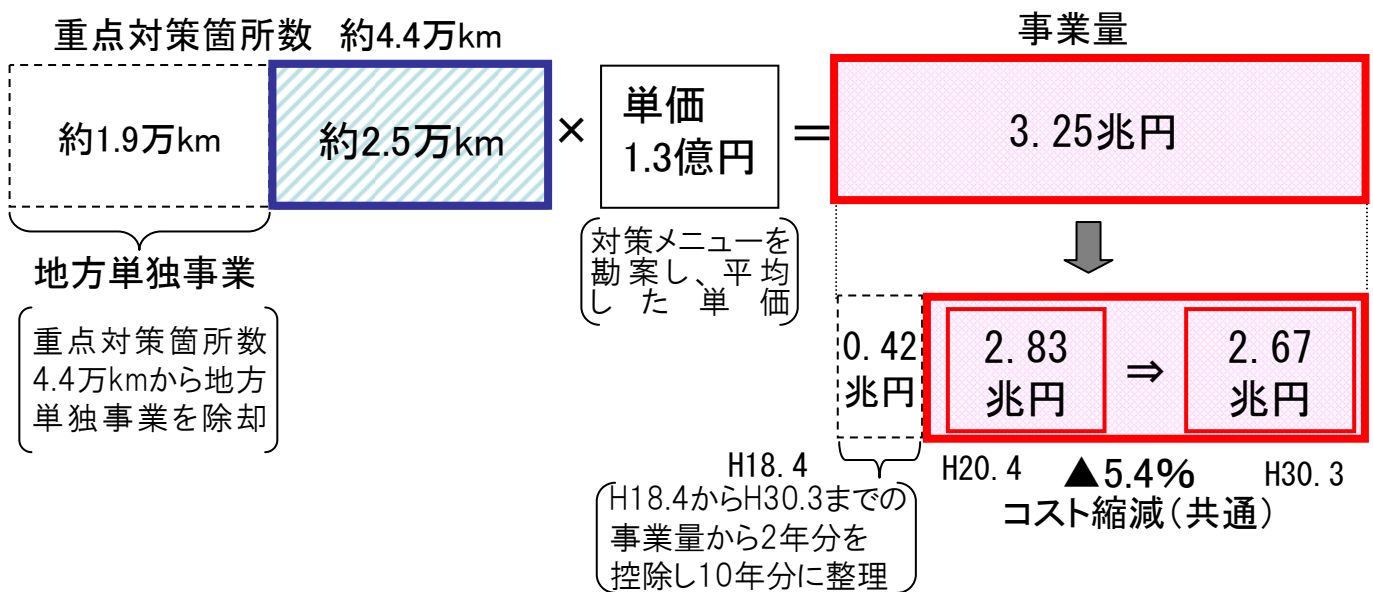
- ・ 交差点改良や、防護柵・照明等の交通安全施設整備を推進
- ・ 併せて、生活道路の交通事故対策や自転車走行環境の整備を推進

通学路の歩道整備

〔目標：事故の危険性が高い通学路については、安全・安心な歩行空間を概成〕



<参> 1. 小学校が定める児童が通学するために利用する道路
 2. 簡易な方法を含めて安全対策を実施

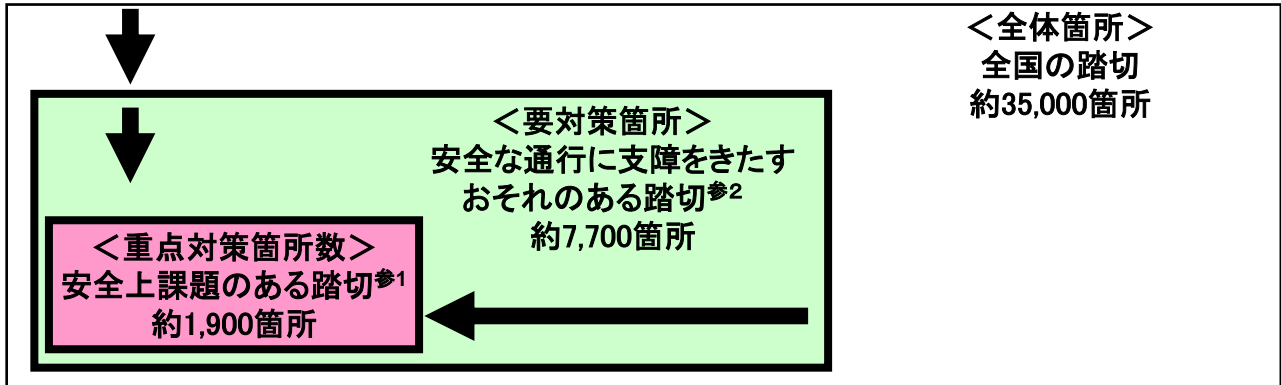


<講じる施策>

歩道等の整備のほか、簡易な方法として路肩のカラー舗装や防護柵の設置等を推進

踏切の安全対策

〔 目標：踏切を安全に通行できるように安全上課題のある踏切^{参1}をすべて解消 〕



- <参> 1. 安全上課題のある踏切：開かずの踏切、前後の道路よりも歩道が狭い踏切、1日の踏切交通遮断量が5万台時以上の踏切、又は、自動車交通量に歩行者、自転車を加えた1日の踏切交通遮断量が5万台人時以上の踏切のうち、歩行者と自転車だけの遮断量が2万台人時以上である踏切
2. 安全な通行に支障をきたすおそれのある踏切：踏切道改良促進法第3条第1項の省令で定める構造の改良の指定基準に合致する踏切のこと。具体的には以下の要件に合致するもの
1. 1日の踏切交通遮断量が2千台時以上になり次のいずれかに該当するもの
 - ①踏切道における車道の幅員と前後道路の幅員との差が1m以上のもの
 - ②踏切道に接続する道路の踏切道の区間の縦断こう配が4%以上のもの 等
 2. 歩道の幅員が前後道路の歩道の幅員未満のもの
 3. 遮断時間が40分/時以上となる踏切 等

重点対策箇所数		事業量		
約1,900箇所	×	単価 2.8億円	=	0.53兆円 ⇒ 0.49兆円
				▲7.5% H20.4 コスト縮減(共通) H30.3

<講じる施策>

緊急対策として、

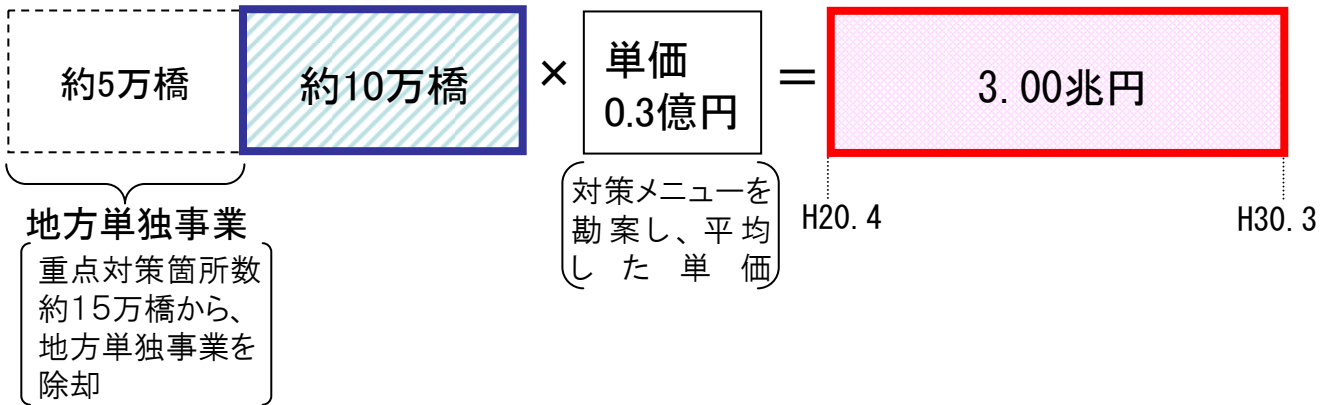
- ・歩道が狭くなっている踏切に対しては、拡幅や歩道の設置
- ・長時間遮断機がおりている踏切には、立体横断歩道橋の設置等の歩車道分離等を推進

橋梁等の修繕・更新、維持管理

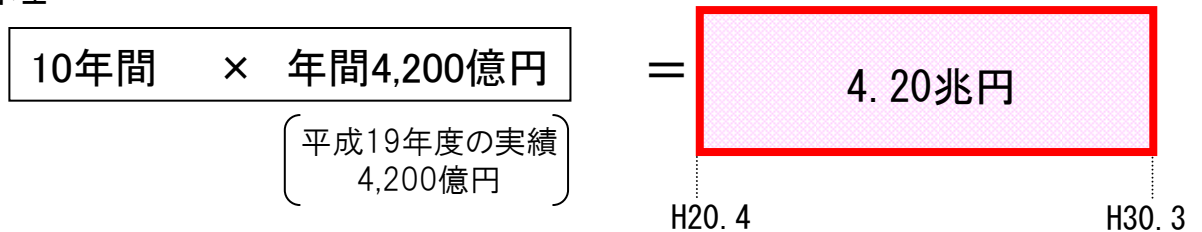
[目標:安全な通行を確保できる道路橋の寿命を100年以上に長寿命化]

橋梁等の修繕・更新

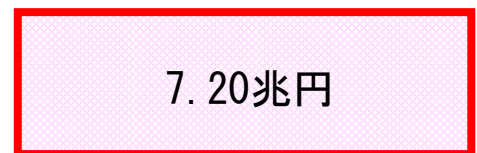
重点対策箇所数 約15万橋



維持管理



合計



<講じる施策>

橋梁等の修繕・更新

- ・定期点検を実施し、長寿命化修繕計画^{参1}を策定するなど高速道路から市町村道まですべての橋梁(約15万橋)について予防保全を実施
- ・国による地方公共団体への長寿命化修繕計画の策定支援や技術支援等を実施

<参> 1. 点検結果に基づき、必要な修繕・架替えの時期等を定めた計画

維持管理

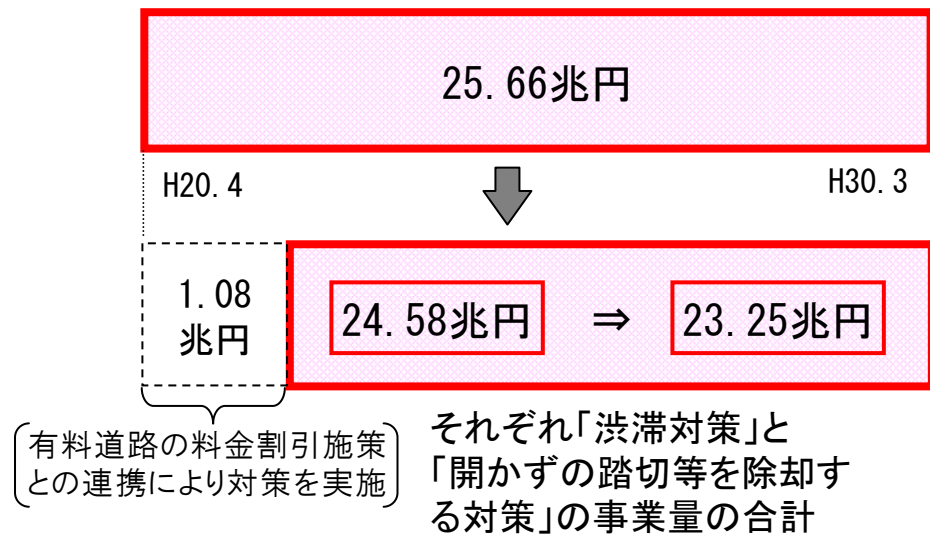
引き続きコスト縮減を図りつつ、道路の安全を常時確保するとともに、地方公共団体と連携して地域性を踏まえた維持管理を実施

地球温暖化対策

〔目標:自動車交通の年間CO2排出量を、10年後までに
約1,600万t-CO2削減〕

渋滞対策 事業量 21.60兆円 ⇒ 20.52兆円 ⇒ 19.41兆円

開かずの踏切等を
除却する対策 事業量 4.06兆円 ⇒ 4.06兆円 ⇒ 3.84兆円

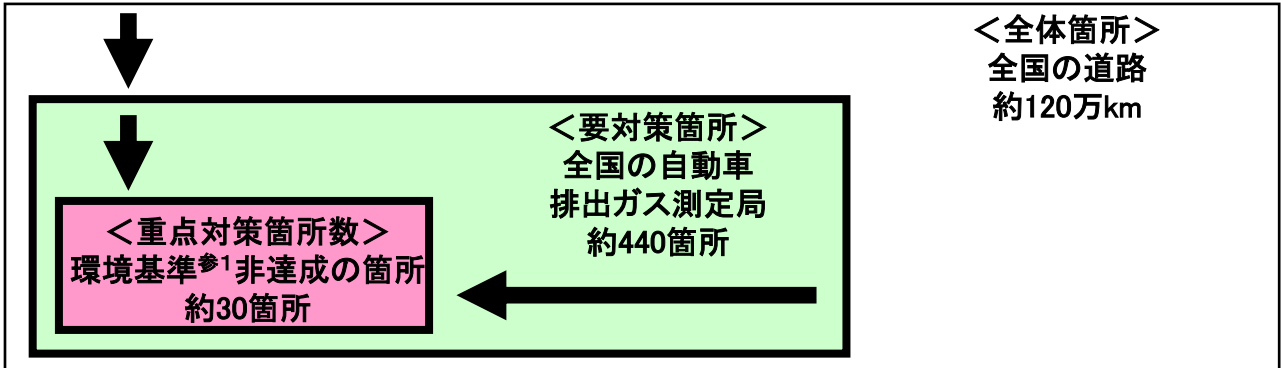


<講じる施策>

環状道路整備等の渋滞対策
開かずの踏切等を除却する対策
多様で弾力的な料金施策 等

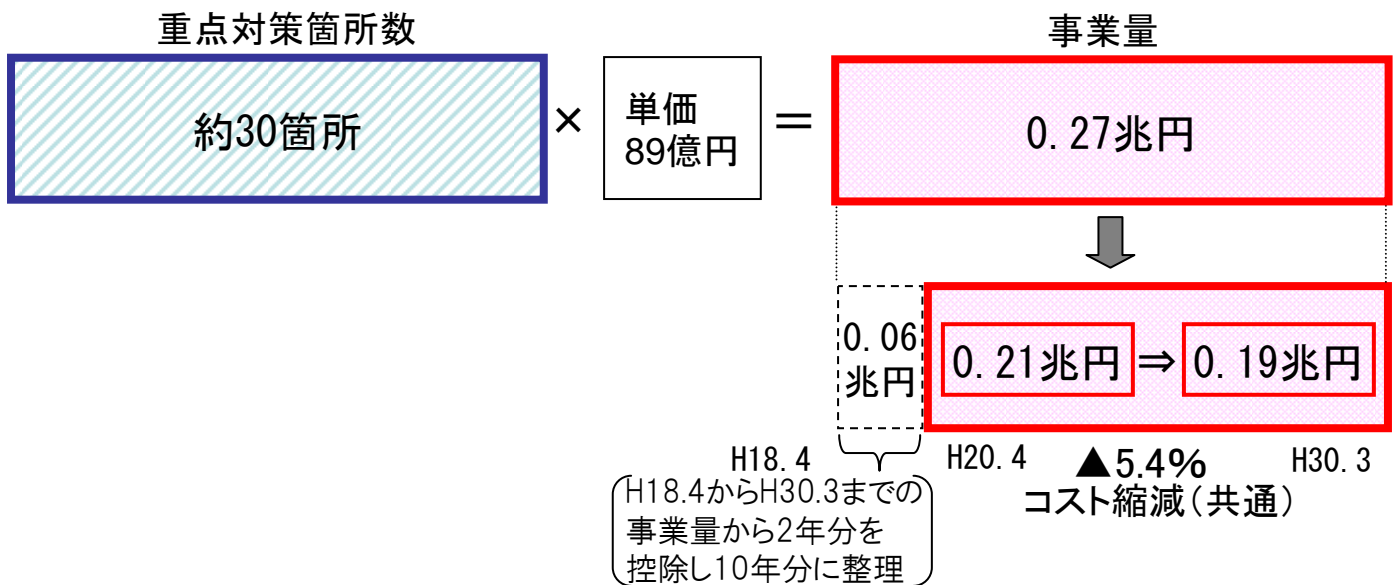
大気質対策

〔 目標：NO2及びSPMの環境基準を概ね達成 〕



注)重点対策箇所数は平成17年度に概ね3箇年以上環境基準を達成していない自動車排出ガス測定局数が約30箇所であることによるものであり、各年度ごとに測定値に変動があるため、具体的箇所は毎年度の予算審議の中で決まっていくものです。

<参>1. NO2:1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下
 (1年間を通じて得られた1日平均値のうち、低い方から数えて 98%に該当する値を評価)
 SPM:1時間値の1日平均値が0.10mg/m3以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m3以下
 (1年間を通じて得られた1日平均値のうち、高い方から数えて2%を除外した後の最高値を評価)

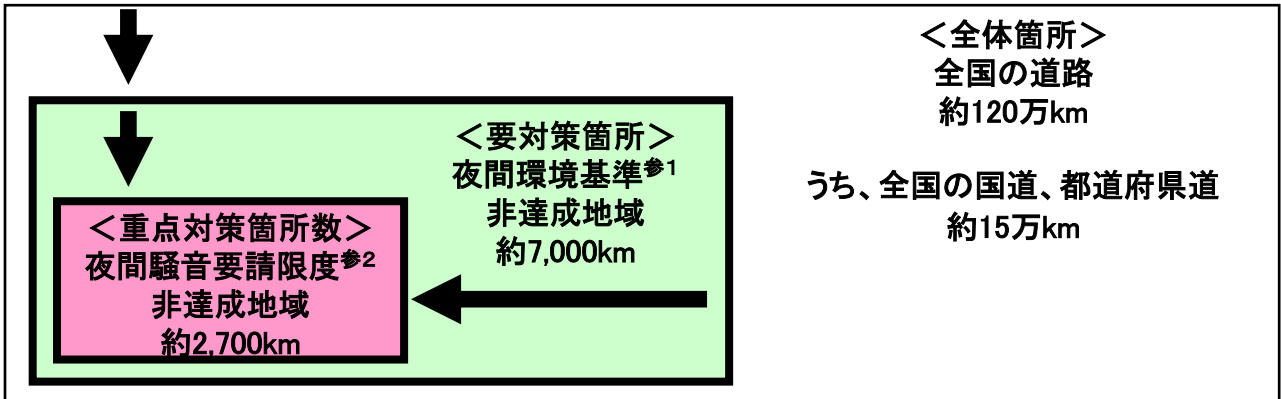


<講じる施策>

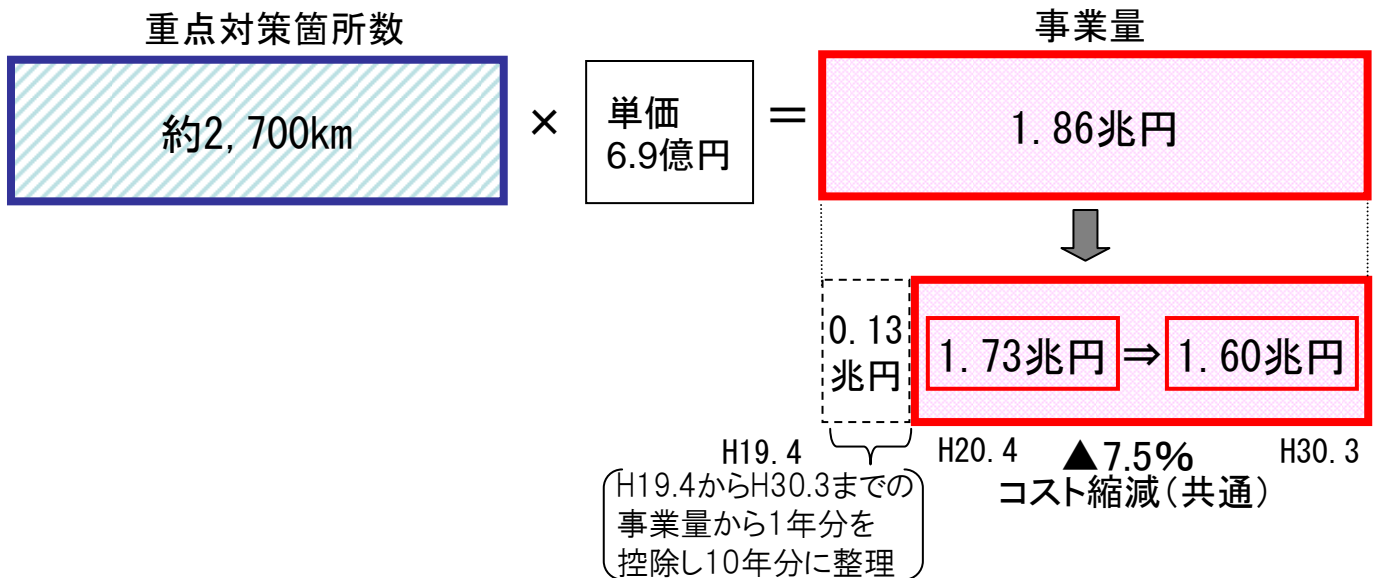
- ・環状道路やバイパス等道路ネットワークの整備の推進、交差点改良や植樹帯の設置等の対策し、推進
- ・併せて、関係機関と連携して、低公害車の普及促進等ソフト施策の推進

騒音対策

〔目標：騒音の状況を把握している国道、都道府県道について、
夜間騒音要請限度を概ね達成〕



<参> 1. 幹線交通を担う道路に近接する空間における基準値は65dB以下
 2. 幹線交通を担う道路に近接する空間における基準値は70dB以下



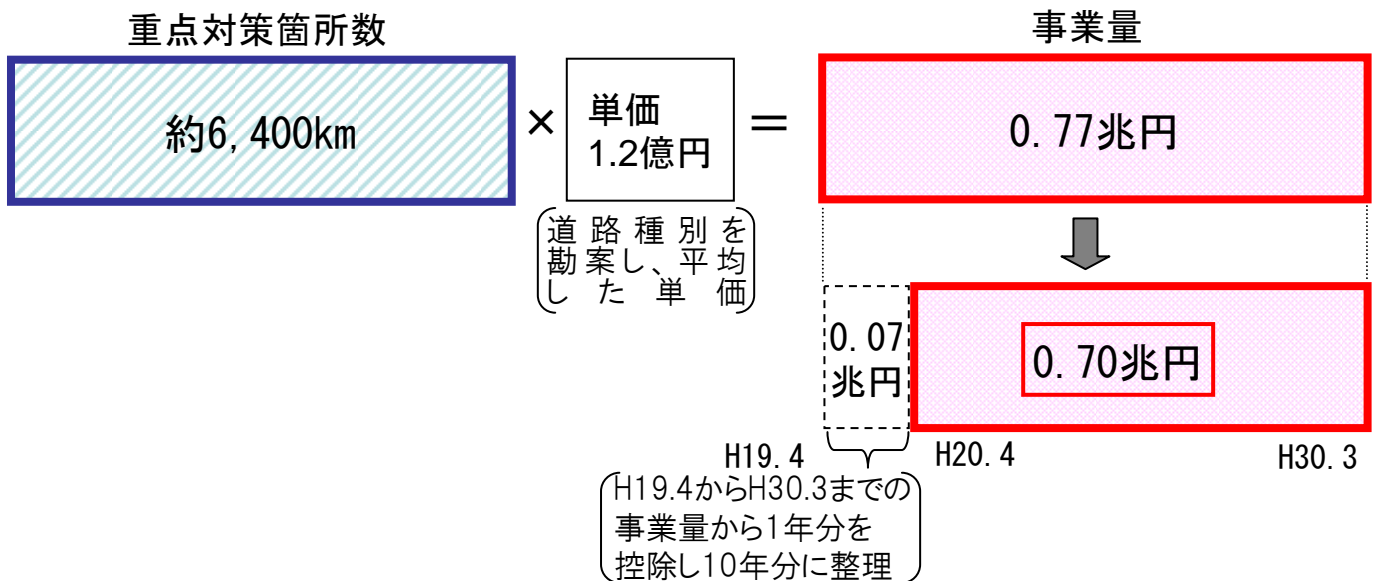
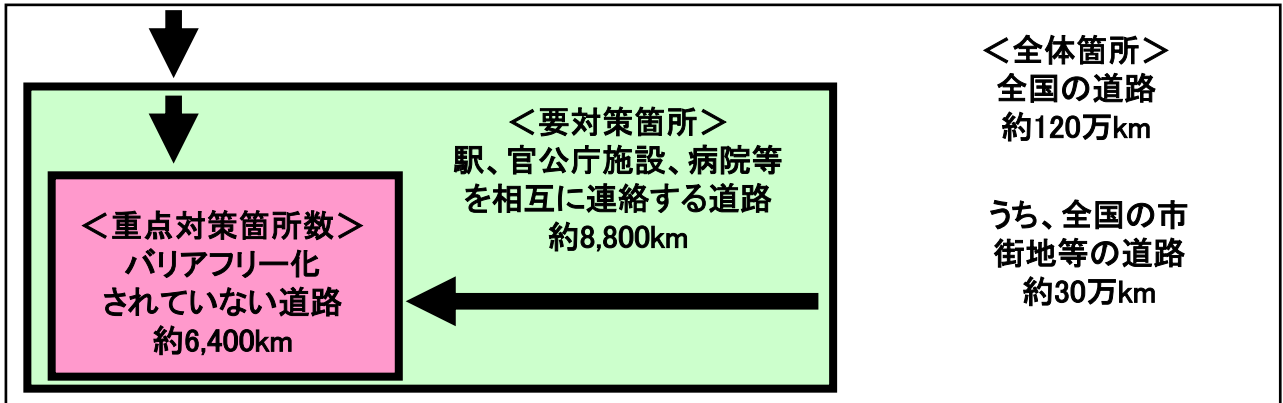
<講じる施策>

- ・環状道路やバイパス等道路ネットワークの整備の推進、遮音壁の設置、低騒音舗装の敷設等の推進

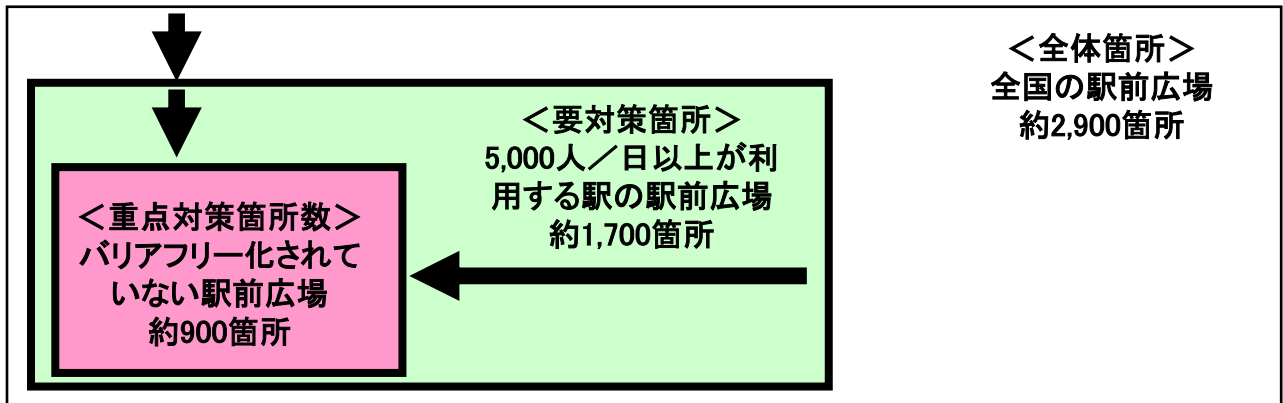
バリアフリー化

〔目標：5,000人/日以上が利用する駅等周辺において、駅、官公庁施設、病院等の相互間をバリアフリー化して連絡 など〕

バリアフリー



駅前広場



重点対策箇所数

約900箇所

× 単価
10億円 =

(対策メニューを
勘案し、平均
した単価)

事業量

0.90兆円



0.14兆円

0.76兆円

H19.4

H20.4

H30.3

(H19.4からH30.3までの
事業量から1年分を
控除し10年分に整理)

バリアフリーと駅前広場の合計

0.21兆円

1.46兆円 ⇒

1.35兆円

H19.4

H20.4

H30.3

(H19.4からH30.3までの
事業量から1年分を
控除し10年分に整理)

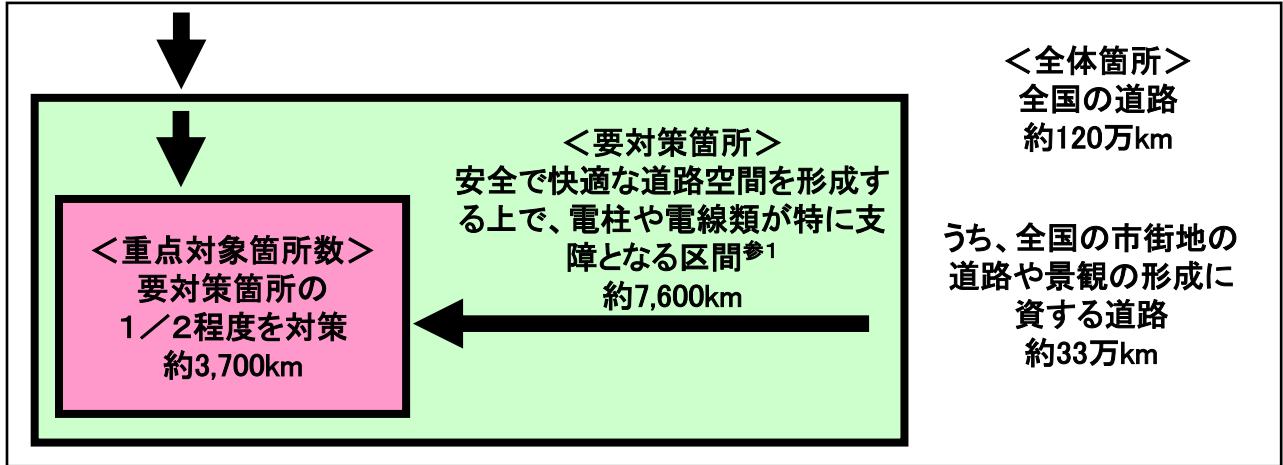
▲7.5%
コスト縮減(共通)

<講じる施策>

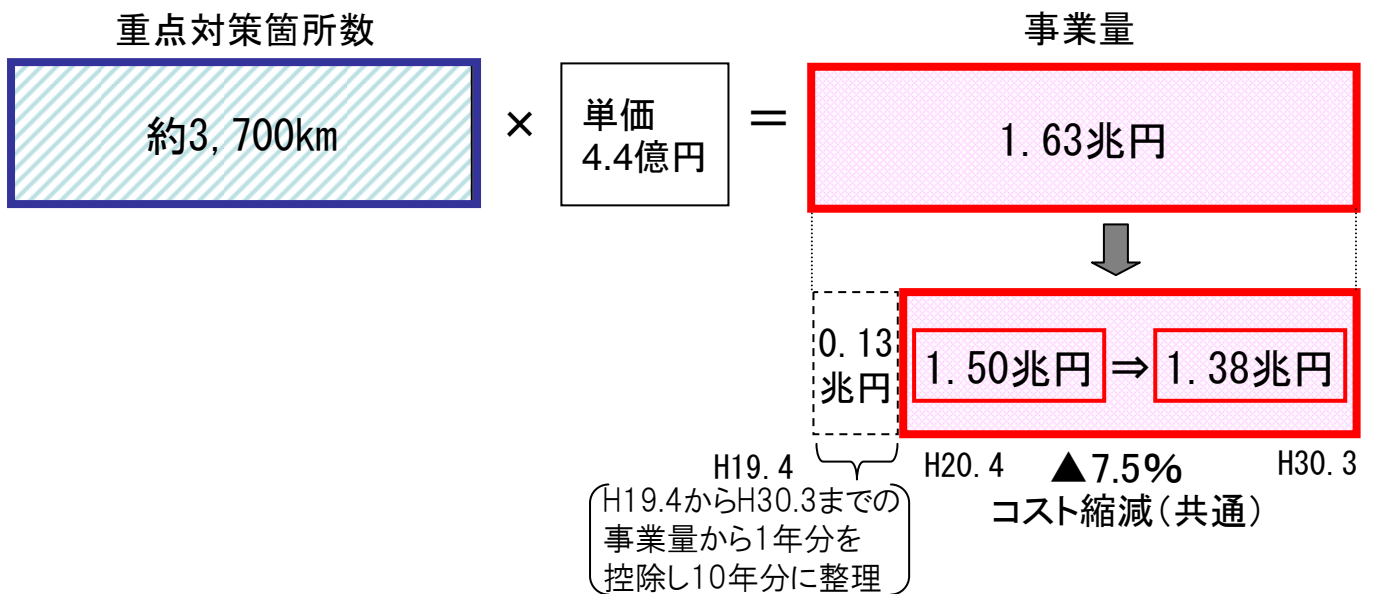
- ・幅の広い歩道の整備、既設歩道の段差解消及び勾配の改善、立体横断施設へのエレベーター設置等の推進
- ・駅前広場や駅自由通路、駐車場の整備等交通結節機能の強化、乗り継ぎ利便性の向上等

無電柱化

目標: 中心市街地の主要な道路については、欧米のレベルの無電柱化を達成 など



<参>1. 中心市街地の主要な道路、市街地における県庁所在地間を結ぶ緊急輸送道路のうち、災害時の電柱倒壊により通行の支障となる道路



<講じる施策>

- ・市街地における電線共同溝等の整備
- ・併せて、緊急輸送道路における無電柱化を推進