

近 畿 地 方 整 備 局
資 料 配 布

配布日時	平成21年 6月10日 16:00
------	----------------------

件 名	「道路の中期計画(近畿地方版)(素案)」について
-----	--------------------------

概 要	<p>本日開催されました「第2回近畿圏広域地方計画協議会」及び「関西広域機構と近畿広域戦略会議との合同会議」の合同会議において、「道路の中期計画(近畿地方版)(素案)」を参考配布いたしましたので、情報提供いたします。</p> <p>なお、今回、参考配布しました「道路の中期計画(近畿地方版)(素案)」をもとに、今後、府県、市町村及び経済界の皆様からご意見等を頂き、道路の地方版の計画としてとりまとめる予定です。</p>
-----	---

取 り 扱 い	_____
---------	-------

配 布 場 所	<p>近畿建設記者クラブ</p> <p>大手前記者クラブ</p>
---------	----------------------------------

問 い 合 わ せ 先	<p>国土交通省 近畿地方整備局 道路部</p> <p>計画調整課長 福井貴規 (内線4311)</p> <p>計画調整課 課長補佐 中川圭正 (内線4312)</p> <p>電話：06-6942-1141(代表)</p> <p>06-6945-7420(直通)</p>
-------------	---

道路の中期計画(近畿地方版)

(素案)

平成21年6月10日

国土交通省 近畿地方整備局

目次

1.はじめに	1
2.近畿地方の現状と課題	2
(1)近畿地方の特徴	2
(2)近畿地方における近年の状況変化	3
(3)近畿地方における道路の現状と課題	5
3.今後の道路整備の進め方 - 選択と集中 -	8
(1)厳格な事業評価	8
(2)政策課題・投資の重点化	8
(3)徹底したコスト縮減・無駄の排除	8
4.今後目指すべき方向性と重点的に取り組む道路施策	9
(1)活力	9
(2)暮らし・環境	13
(3)安全	15
(4)ストックの有効活用	17
5.主なアウトカム指標	18

本計画では、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、福井県の7府県を「近畿地方」としている。

1. はじめに

今後の道路整備・管理の実施に際しては、人口減少・高齢社会の到来や道路ストックの更新・投資の本格化などの社会的背景を踏まえ、計画的かつ効率的に進めることが必要であり、国土交通省においては、政府・与党の合意、社会資本整備審議会道路分科会における審議等を踏まえ、平成20年度を初年度とする5年間を計画期間とする「新たな中期計画」を平成20年12月24日に策定・公表したところである。

「新たな中期計画」では、計画内容を「事業費」から「達成される成果」(アウトカム目標)へと転換するとともに、厳格な事業評価の実施、政策課題及び投資の重点化、徹底したコスト縮減、無駄の徹底した排除など、今後の道路整備・管理における選択と集中の基本的な方向性を示す内容となっており、河川・港湾・空港など他の社会資本整備との連携を図るため、平成21年3月31日に閣議決定された社会資本整備重点計画と一体化されている。

「道路の中期計画(近畿地方版)」(以下、「本計画」と言う)は、この「新たな中期計画」の地方版として位置付けられるものであり、「新たな中期計画」の策定に当たって各自治体等から頂いた意見・提案や近畿地方の道路が抱える課題等を踏まえ、今後の近畿地方における道路整備・管理の方針や代表事例などを取りまとめたものである。

本計画は、平成20年度を初年度とする5年間を計画期間とし、他の社会資本整備との連携を図るため、「近畿地方の社会資本の重点整備方針」に反映する。

今後、近畿地方における計画期間中の道路整備・管理は本計画に基づき実施し、近畿地方の多様な特色を生かした地域の発展に向けて、選択と集中の基本的な方向性に基づき、計画的かつ効率的に進めることとする。

なお、本計画は、今後の社会経済の動向や財政事情を勘案しつつ、必要に応じ内容を見直すこととする。

2. 近畿地方の現状と課題

(1) 近畿地方の特徴

地域構造

近畿地方は、北は日本海、南は太平洋に囲まれ、瀬戸内海、大阪湾を有するとともに、大阪平野を中心にほぼ同心円状に盆地、山地が連続して広がる地形を有し、我が国最大の半島である紀伊半島をはじめ、淡路島や六甲山系、中国山系、生駒山系、和泉山系、金剛・葛城山系等の豊かな自然が広がっている。

また、京阪神都市圏を含む兵庫県播磨地域から琵琶湖東部にかけて軸状に伸びる地域に都市・交通・産業機能が高密度に集積しており、特に、我が国最大の湖水である琵琶湖とそれを主な水源とする淀川の流域圏は、人口の8割以上が生活するとともに、いにしえより多様な政治・経済・文化活動が営まれてきた日本文化の発祥地として我が国を象徴する地域となっている。また、これを取り巻く域内各地には、固有の歴史・文化に裏打ちされた貴重な地域資源をもつ地方都市や農山漁村が存在し、ともに圏域を支えている。

いにしえの歴史が息づく近畿

近畿地方は、古くから飛鳥、奈良、京都、大阪、大津等に都が置かれ、長い年月をかけて多様な文化を創造・継承・蓄積してきたことから、世界文化遺産、国宝、重要文化財など、我が国を代表する歴史・文化資産が集中している。また、この多様で厚みのある歴史・文化は、生活様式、祭事、食文化、工芸、街並み・景観等にも活かされ、現代の人々の生活に深く息づいている。

最先端の技術力でわが国の発展を牽引する近畿

近畿地方は、経済規模が先進国一に匹敵する等、人口、産業、情報、技術、知的財産等において相当規模の集積を有し、個性の異なる都市が競争しつつ古くからわが国の発展を牽引してきた。世界有数の家電関連・バイオ・医療・ソフトコンテンツ産業、多様で層の厚いものづくり基盤技術を有する企業、世界最高水準の大学・研究機関が集積するとともに、「次世代スーパーコンピュータ」の立地が決定している。また、一開港化により一体的な運用が図られている阪神港や完全24時間運用が可能な関西国際空港など、次世代産業の発展に資する高いポテンシャルを有している。

人と自然が共生する近畿

近畿地方は、都市・農山漁村・自然が適度に分散し、都市的魅力と自然的魅力の双方を同時に享受できる恵まれた条件を有している。また、琵琶湖・淀川流域等の水環境対策、地球温暖化防止京都会議等の環境問題をテーマとした国際会議の開催、コウノトリとの共生など、人と自然の持続的な共生を目指す取り組みを先進的に進めている。

本計画では、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、福井県の7府県を「近畿地方」としている。

様々な災害リスクを抱える近畿

近畿地方は、多様で豊かな自然環境に恵まれる反面、毎年のように台風、地震、豪雪などによる自然災害が発生し、各地の被害は深刻である。また、東南海、南海地震や都市直下型地震による大規模被災、文化遺産の倒壊・焼失、淀川・大和川下流域の低平地での洪水被害、近接した都市の同時被災による都市機能の麻痺など、今後、激甚な災害が発生するリスクも抱えている。一方、国際的な研究・教育施設など防災関連機関が数多く集積するとともに、阪神・淡路大震災の経験を活かした官民協働の被災地支援活動が活発であるなど、防災、復旧・復興に関する先進的なノウハウを有している。

(2) 近畿地方における近年の状況変化

人口減少・高齢化の進展

近畿地方では、三大都市圏の中でも、年少人口の減少、高齢者人口の増加が最も急速に進んでおり、特に、日本海側や紀伊半島南部地域では、高齢化、過疎化が深刻である。一方、都市部の人口は回復傾向にあるものの、近畿全体では人口流出が続いている。

回復が遅れる近畿の経済

近畿の経済は長い低迷から回復しつつあるものの、バブル期以前の成長が他圏域に比べ鈍かったことや、バブル崩壊以降、関東や中部ではそれぞれの得意分野が経済の落ち込みに一定の歯止めをかけたのに対し、近畿では著しい悪化が続いたことから、我が国における位置づけを本格的に回復するに至っていない。そうした中であって、大阪湾臨海部においては、情報家電、新エネルギー等の産業立地が急速に進み、液晶・プラズマパネル、太陽電池パネルの新工場の集積が「パネルベイ」と呼称されるなど、臨海部の優位性が評価されつつある。

東アジア地域の台頭

近畿と歴史的につながりの深い東アジア地域では、中国をはじめとして急速な経済成長が進んでおり、今後、域内の人、物、情報の行き来が一層緊密で高頻度になるものと予想される。また、アジアの空港・港湾では、アジアのハブ(交通結節点)を目指した港湾・空港の機能強化が進められ、急増する貨物取扱量は世界の中でも高い占有率を占めている。一方、関西国際空港では航空需要が伸び悩んでおり、阪神港でも基幹航路が東アジアへ移行し、寄港する基幹航路数が更に減少する可能性が指摘されている。

日本文化に対する関心の高まりと観光振興への取り組み

国民の価値観は、歴史・伝統、自然、文化・芸術をより重視する方向に変化してきている。一方、海外でもわが国の歴史・文化への関心が高いことから、近畿を訪問する外国人旅行者は多く、近年も増加傾向にある。加えて、マンガ・アニメ・ゲームなどわが国の新しい文化への人気も高まっている。特に観光については、国を挙げた取り組みが行われており、近畿地方においても産学官が連携し府県を超えた広域観光戦略の検討が進められている。

深刻化する地球規模の環境問題

温室効果ガスによる可能性が高いと思われる地球温暖化は、自然環境にも大きな影響を与えることが予想されている。平成20年より京都議定書の第一約束期間が始まったものの、わが国の排出量は基準年を大きく上回っており、社会経済規模が大きく、多くの温室効果ガスを排出する近畿においても一層の対策の充実が急務となっている。

東京一極集中に伴うリスクの増大

政治・行政・経済等の中枢機能は首都圏に集中しており、直下型地震等の大規模災害が発生した場合、国内にとどまらず、世界中に大きな影響を与えることが予想される。近畿地方は、首都圏に次ぐ社会経済規模を有し、同時被災の可能性が低い距離に位置するため、首都圏被災時に期待される役割が大きくなっている。

生活・産業へのICTの浸透

ETCの利用率の向上、物流EDIの普及、一般家庭でのブロードバンド環境の浸透など、ICTは産業や生活を支える不可欠なインフラとなっている。また、近畿地方では、全国を上回るスピードで情報発信量が増加し、全国に占める割合も拡大している。

(3) 近畿地方における道路の現状と課題

これまでの近畿地方における道路政策の取り組み

我が国そして近畿の近代化、特に戦後の復興と経済発展は、社会資本ストックの絶対的不足のハンディキャップのもとでスタートせざるを得なかった。このため、近畿地方でも産業や都市活動の発展の基盤として急激に増加する交通需要に対応し、高速道路網などの道路整備を進め、近畿地方の発展を支えてきた。

これまでの道路行政は量的不足を効率的に解消することを目標として整備を進めてきた結果、近畿地方全体では、道路改良延長が1950年度から2005年度の間約3倍、道路舗装率が2005年度時点で約7割に達するなど量的な整備の水準は着実に向上している。

一方、量の充足だけでなく、質の向上が求められており、生活に身近な道路においては、生活環境改善、良好な景観の創造、安全・安心な暮らしの確保のための取り組みとして、開かずの踏切対策などの渋滞対策、遮音壁や低騒音舗装などの沿道環境改善、無電柱化等による都市景観の向上、緊急輸送道路の橋梁耐震化、防災対策、交通事故対策、歩道整備やバリアフリー化なども着実に進展している。

その結果、道路改良率などで示される量的整備は一定の水準に達している地域もあるが、都市部の環状道路や地方部における規格の高い道路などの整備、渋滞対策や歩道整備などはまだまだ遅れており、近畿地方の将来にとって必要な道路整備について、地域が一体となって取り組んでいくことが求められている。

国際的な競争力を持つ魅力ある地域づくり

人口の減少、高齢化の進展、東アジア地域の急速な経済成長等により、わが国の国際的地位の低下が危惧される中、近畿地方が、産業、情報、技術、知的財産等の集積を活かし、今後も国際競争力を維持・強化していくためには、近畿地方と日本全国を連絡する国土軸の強化や物流拠点と産業拠点を連絡する円滑な道路交通ネットワークが不可欠である。しかし、近畿圏の国土軸は、その膨大な交通需要に対し、道路交通ネットワークの脆弱性が危惧される状況にある。また、一開港化により一体的な運用が図られている阪神港や完全24時間運用が可能な関西国際空港など、高いポテンシャルを有する国際物流拠点の整備が進む一方で、これらの物流拠点と大阪湾臨海部、播磨臨海地域、京滋地域、奈良盆地地域、和歌山紀北地域等の産業拠点や消費拠点を結ぶ道路交通ネットワークは十分とはいえない状況にある。

また、北東アジア交流圏の形成に向けた日本海沿岸拠点相互間や日本海側と京阪神都市圏などを結ぶ道路交通ネットワーク、国家プロジェクトとして進めている関西文化学術研究都市における関西国際空港とのアクセスや学研クラスター間の道路交通ネットワーク等についても未だ整備途上の状況にある。

さらに、近畿都市圏の環状道路の整備率は約6割となっており、諸外国の主要都市と比較して十分な競争力を有しているとはいえない。一方、地方部では、中心市街地の空洞化が進行し、特に生活基盤施設等の基礎的条件の厳しい中山間地域や農山漁村では、過疎化と高齢化により地域の活力が低下し、日常生活に必要な一次医療の確保すらままならないところもあるなど、都市部との地域間格差が拡大している。

観光交流面では、世界的に交流が活発化し国際的な都市間競争が激化する一方、特

にアジアからの訪日外国人が年々増加している状況であり、世界遺産である古都京都の文化財、古都奈良の文化財、法隆寺地域の仏教建築物、姫路城、紀伊山地の霊場と参詣道をはじめ、自然景勝地や産業観光資源など、近畿地方を巡る広域観光ルートの整備が急がれている。

これらの状況を踏まえ、ミッシングリンクの解消による産業競争力の強化や地方の発展する機会の確保、放射・環状道路ネットワークの整備などによる関西経済圏の活性化、都市部を中心とした渋滞対策や物流の効率化を図ることが求められている他、生活幹線道路の整備、公共交通機関との連携、バリアフリー化の推進、地域農産物・海産物の大都市への迅速な輸送、すれ違い困難箇所や通行不能箇所の解消、積雪寒冷地の冬期交通の確保、高次医療機関への搬送時間の短縮、観光地へのアクセス改善などにも大きな期待が寄せられている。

暮らしやすく環境にやさしい地域づくり

近畿地方においては、年少人口の減少や高齢人口の増加が急速に進んでおり、歩道の拡幅や段差解消等のバリアフリー対策、公共交通機関との交通結節点の強化、無電柱化等を推進することにより、高齢者・障害者を含む全ての人々が安心して暮らせる地域社会の実現や安全で快適な道路空間の形成を図ることが求められている。

また、都市部における低騒音舗装や遮音壁等による沿道環境の改善や地方部における豊かな自然と歴史・文化資源を活かした地域活性化、観光振興、道路景観の形成等が求められている。

さらに、近畿地方は、その経済規模や自動車交通需要の大きさから多くの温室効果ガスを排出しており、京都議定書の温室効果ガス削減目標の達成を積極的に図るため、交差点改良などによる渋滞対策、高速道路の弾力的料金施策などのソフト施策、公共交通機関との結節点強化などによる公共交通の利用促進、自転車走行環境の整備などによる環境配慮型の交通体系への転換等により、環境への過大な負荷を是正することが求められている。

安全・安心な地域づくり

多くの産業等が集積し、わが国を代表する港湾や空港等の社会資本を多く有する近畿地方においては、大規模地震や水害等の自然災害等に耐えうる都市基盤の整備、減災のための情報提供、危機管理体制の強化等はもちろんのこと、身近な日常生活における交通安全対策や防災対策等により、人々が安全かつ安心に暮らし、働くことができる地域社会を実現することが必要である。

しかし、近畿地方は、面積の約3割が積雪寒冷地域であるなど気象条件の厳しい地域が多く、毎年のように自然災害が発生するとともに、東南海・南海地震、都市直下型地震、ゲリラ豪雨による洪水被害等の激甚な災害が発生するリスクが高まっており、様々な自然災害を想定した防災・防雪対策、橋梁等の耐震補強の推進、高速道路等の機能向上やダブルネットワーク化による代替性のある交通網の形成、さらに中山間地域等における集落孤立化等への対策に取り組み、地域の安全性や交通網の信頼性を高めることが重要である。

また、近畿地方は死傷事故件数は減少傾向にあるが、高齢者の死傷事故が近年増加

傾向にあり、歩道整備や交通事故対策などの交通安全対策等、身近な道路整備に対しても早急な対応が求められている。

ストックの計画的かつ効果的な維持管理・更新と有効活用

近畿地方の道路は、平野部が少なく、急峻地が多い地形のため、トンネルや橋梁などの構造物が多い。直轄国道の橋梁は、現在約1,500橋(橋長15m以上)あり、このうち建設後50年以上経過した橋梁は全体の約10%に過ぎないが、20年後には50%以上となり、急速に増加していく。トンネルについても、老朽化に伴うコンクリートの剥落等が懸念される。

このように、高度経済成長期に急速に整備された橋梁等の社会資本が老朽化し、あるいは機能面で社会の要請に応えられなくなっていくことが必至である。今後、維持管理・更新費用の急激な増大が見込まれるため、計画的な予防保全の実施により施設の長寿命化を図り、維持管理・更新費用全体のコストを縮減させることが求められている。

また、管理主体が複数存在する京阪神都市圏の高速道路において、都市部の深刻な渋滞の軽減や高速道路ネットワークの有効活用を図るため、効果的な料金施策に取り組むことが求められている。

3. 今後の道路整備の進め方 - 選択と集中 -

(1) 厳格な事業評価

今後の道路整備に当たっては、最新のデータに基づく交通需要推計結果をもとに、見直した評価手法を用いて事業評価を厳格に実施する。なお、社会経済情勢等に大きな変化があればその都度必要な見直しを実施する。なお、事業評価においては、評価結果に地域からの提案を反映させるなど、救急医療、観光、地域活性化、企業立地、地域が持つ潜在的な魅力、安全・安心の確保など様々な効果についても、総合的に評価する仕組みを導入する。

(2) 政策課題・投資の重点化

全国の傾向と同様に、近畿地方においても、高度経済成長期に整備してきた多くの道路ストックの老朽化が進んでいる。このため、これまで蓄積してきた既存ストックの機能を維持し、その利用価値を高め、道路利用者にとってより使いやすい道路とするため、点検や予防保全による長寿命化を図るとともに、その機能を最大限に有効活用する。

生活道路や歩道の整備、歩行空間のバリアフリー化、渋滞対策や事故対策、自転車走行環境の整備など生活に身近な道路整備の実施に当たっては、重点的に対策を要する箇所・区間を明確にした上で、この中から、地域の実情を踏まえ、事業を優先的に実施する。

近畿地方を支える基幹ネットワークの整備については、徹底したコスト縮減のもとで、ネットワークとしての整備効果の発現を図るため、ミッシングリンクの早期解消などを目指す。

(3) 徹底したコスト縮減・無駄の排除

最新の将来交通需要予測に合った計画規模の適正化を図りながら、計画・設計段階から維持・管理・更新段階に至る全てのプロセスにおいて、ニーズや地域特性等から求められるサービスレベル、地形や気象等の自然条件などを踏まえ、総合的なコスト縮減を徹底的に行う。山間部などの比較的交通量の少なく、十分な幅員の確保が困難な箇所においては、1.5車線化を図るなど、地域の状況、道路の利用形態に応じた道路整備を行う。

また、道路関係業務の執行に当たっては、無駄の徹底した排除に取り組む。

4. 今後目指すべき方向性と重点的に取り組む道路施策

新たな中期計画の策定にあたり、平成20年9月に国民、都道府県知事、市町村長を対象として、「道路行政について改善すべき点」、「地域の現状と抱える課題と目指すべき将来像」、「道路施策として重点的に取り組むべき事」などについて、意見・提案を募集し、このうち近畿地方の自治体としては、7府県の227自治体から回答を頂いた。

近畿地方の各自治体からの意見は、全国の自治体の傾向と同様に、生活道路や歩道の整備、バリアフリー化の推進等、「身近な道路整備」に関するものが最も多く、次いで、都市や拠点を結ぶ道路の整備、通勤、通院など日常の暮らしを支える主要な道路の整備等、「幹線道路の整備」を求めるものが多かった。

また、都市交通の利便性、快適性の向上を図るための「渋滞対策」、東南海・南海地震等の大規模災害時の緊急輸送路や代替路線の整備を行う「災害対策」に関する意見・提案も多数頂いた。

近畿地方の道路が抱える課題や各自治体の意見・提案を踏まえ、今後の道路整備の目指すべき方向性と重点的に取り組む具体的な道路施策を次に示す。

(1) 活力

近畿各地において創造・継承・蓄積されてきた多様な歴史・文化・風土を核とした個性あふれる地域づくりを行うとともに、近隣他地域を含む交流・連携ネットワークの強化や利用しやすい交通システムの構築を行うことにより、世界の人々を惹きつける魅力を持った広域・国際観光圏を形成する。また、近畿が持つ人口・産業・情報や歴史・文化等の集積を活かし、京阪神地域や播磨臨海地域等の近畿圏域内各地や隣接圏域とのつながり・連携を強化することにより、日本経済を牽引しうる総合的な経済力を備えた圏域を実現する。さらに、紀伊水道に面する四国圏との隣接地域においては、海を介した多様なネットワークの形成による四国圏との交流・連携機能の強化を図る。また、バイオ・ライフサイエンス産業、未来型情報家電産業、環境・エネルギー産業、コンテンツ産業等、国際競争を生き抜く次世代産業等を展開するため、陸・海・空の人流・物流の総合交通網を確立し、アジアを先導する圏域を実現する。

基幹ネットワークの整備

- ・国土軸の強化及び国土軸へのアクセス強化を図り、日本全国との連携を強化する。
- ・物流の効率化を図るための産業拠点を結ぶ高速道路網のミッシングリンク部の整備を推進する。
- ・大阪湾ベイエリア等の空港・港湾へのアクセスを強化する幹線道路などの整備を推進し、陸・海・空の交通ネットワークの強化を図る。
- ・国際物流基幹ネットワーク上の国際コンテナ通行支障区間の解消を図る。
- ・広域観光ルートや周遊観光ルートを形成する幹線道路ネットワークの整備を推進するとともに、自動車による観光客への案内標識の充実、道の駅間の連携、情報発信機能の強化を図る。

- ・関西文化学術研究都市や大阪駅北地区の開発など国際交流拠点の整備を推進するとともに、これら拠点へのアクセス強化を図る。
- ・拠点都市間や隣接圏域との連携強化を図る幹線道路ネットワークの整備を推進する。
- ・都市と地方、地方都市とその周辺地域の連絡を強化し、都市と自然の魅力をつなく、幹線道路ネットワークの整備を推進する。
- ・企業立地の促進、雇用創出、観光振興、農林水産業の振興など、地域の自立・活性化を図り、地方の発展する機会を確保するため、幹線道路ネットワークの整備を推進する。
- ・北東アジア交流圏の形成に向け、幹線道路ネットワークの整備を推進し、日本海沿岸拠点相互や日本海側と京阪神都市圏等との連携を強化する。
- ・幹線道路ネットワークの整備効果を最大限に発揮するため、これらのネットワークへのアクセス機能の強化を図る。

【主要事業】

高規格幹線道路の整備

近畿自動車道名古屋神戸線〔新名神高速道路〕、近畿自動車道紀勢線〔(海南～有田)4車線化：H22年度一部完成〕、近畿自動車道敦賀線〔小浜西～敦賀：H23年度一部完成〕、中国横断自動車道姫路鳥取線〔佐用～岡山県境：H21年度一部完成〕、京奈和自動車道〔一般国道24号大和・御所道路：H23年度一部完成、一般国道24号紀北東道路：H23年度一部完成〕、中部縦貫自動車道〔一般国道158号永平寺大野道路：H24年度一部完成〕、京都縦貫自動車道〔一般国道478号京都第二外環状道路：H24年度完成〕、北近畿豊岡自動車道〔一般国道483号和田山八鹿道路：H23年度一部完成〕、一般国道42号那智勝浦道路 及びアクセス道路

地域高規格道路の整備

第二京阪道路〔一般国道1号大阪北道路：H21年度完成、一般国道1号京都南道路：H21年度完成〕、第二阪和国道〔一般国道26号第二阪和国道：H22年度一部完成〕、阪神高速道路〔淀川左岸線：H24年度一部完成、大和川線：H24年度一部完成、神戸山手線：H22年度一部完成〕、鳥取豊岡宮津自動車道〔一般国道312号宮津野田川道路：H22年度一部完成、一般国道178号余部道路：H22年度完成〕、神戸西バイパス、京都高速道路〔油小路線：H22年度完成〕、学研都市連絡道路、中和東幹線

連携強化を図る幹線道路の整備

一般国道169号奥瀬道路(二期)、一般国道371号橋本バイパス、一般国道480号鍋谷峠道路、主要地方道泉佐野岩出線〔H21年度一部完成〕

国際コンテナ通行支障区間の解消

一般府道大阪中央環状線〔鳥飼大橋：H21年度一部完成〕、一般国道161号愛発除雪拡幅

生活幹線道路ネットワークの形成

- ・安全で安心な日常の暮らしを支えるため、生活圏中心部への移動や救急活動に不可欠な生活幹線道路ネットワークの整備を推進する。
- ・市町村合併後の新しいまちづくりを支援するため、新旧市町の中心部を結ぶ道路ネットワークの形成を図る。

【主要事業】

地域高規格道路の整備

鳥取豊岡宮津自動車道【一般国道312号宮津野田川道路：H22年度一部完成、一般国道178号余部道路：H22年度完成】、東播磨南北道路【H21年度一部完成】、東播丹波連絡道路、琵琶湖西縦貫道路【一般国道161号志賀バイパス：H22年度一部完成】、甲賀湖南道路、神戸西バイパス、大阪橋本道路、中和東幹線、五條新宮道路【一般国道168号川津道路：H22年度一部完成、一般国道168号十津川道路：H22年度、H23年度一部完成】、学研都市連絡道路

現道拡幅及びバイパス整備

一般国道2号相生有年道路、一般国道8号福井バイパス、一般国道8号敦賀バイパス、一般国道8号塩津バイパス、一般国道8号米原バイパス、一般国道8号野洲栗東バイパス、一般国道9号福知山道路、一般国道25号斑鳩バイパス、一般国道27号金山バイパス、一般国道27号美浜東バイパス、一般国道28号洲本バイパス、一般国道29号姫路北バイパス、一般国道163号北大河原バイパス、一般国道162号栗尾バイパス、一般国道169号上北山道路、一般国道169号奥瀬道路（期）、一般国道169号高取バイパス【H23年度一部完成】、一般国道175号平野拡幅、一般国道175号神出バイパス、一般国道176号名塩道路、一般国道307号信楽道路、一般国道307号長野バイパス、一般国道308号大宮道路【H22年度完成】、一般国道417号冠山峠道路、一般国道421号石樽峠道路、一般国道421号石樽峠道路・黄和田工区、一般国道422号大石東バイパス、一般国道424号修理川バイパス【H21年度完成】、一般国道424号滝頭拡幅、一般国道425号福井バイパス、一般国道480号父鬼バイパス、一般国道480号鍋谷峠道路、一般国道480号梨子ノ木バイパス、一般国道165号大和高田バイパス、主要地方道大津能登川長浜線（馬場・上砥山工区）、主要地方道泉佐野岩出線【H21年度一部完成】、（都）十三高槻線、（都）歌島豊里線外、主要地方道有馬山口線、（都）東中央線、（都）天神山線、主要地方道八幡木津線、（都）尼崎宝塚線

市町村合併後のまちづくりを支援する道路整備

一般国道305号河内～奥野々道路、一般国道372号野村河高バイパス、一般国道482号丹後弥栄道路、主要地方道洲本五色線三木田バイパス、主要地方道京都広河原美山線二ノ瀬バイパス

慢性的な渋滞への対策

- ・都市部での慢性的な交通渋滞の解消を図るため、環状道路などの整備を推進するとともに、開かずの踏切などボトルネック箇所の対策を推進する。
- ・交通結節点の強化による利用しやすい交通システムの構築により公共交通機関の利用促進を図る。
- ・主要な観光地へのアクセス道路を整備することにより、観光シーズンにおける慢性的な渋滞解消を図る。
- ・共同溝の整備や無電柱化の推進により、道路の掘り返し防止による路上工事の縮減等、道路工事による通行規制の抑制を図る。

【主要事業】

高規格幹線道路の整備

近畿自動車道名古屋神戸線【新名神高速道路】、近畿自動車道紀勢線【（海南～有田）4車線化：H22年度一部完成】

地域高規格道路の整備

第二京阪道路【一般国道1号大阪北道路:H21年度完成、一般国道1号京都南道路:H21年度完成】、第二阪和国道【一般国道26号第二阪和国道:H22年度一部完成】、阪神高速道路【淀川左岸線、大和川線:H24年度一部完成、神戸山手線:H22年度一部完成】、京都高速道路【油小路線:H22年度完成】、琵琶湖西縦貫道路【一般国道161号志賀バイパス:H22年度一部完成】、甲賀湖南道路、神戸西バイパス、学研都市連絡道路、東播磨南北道路【H21年度一部完成】

現道拡幅及びバイパス整備

一般国道2号相生有年道路、一般国道2号神戸2号交差点改良、一般国道8号米原バイパス、一般国道8号福井バイパス、一般国道8号敦賀バイパス、一般国道8号野洲栗東バイパス、一般国道9号京都西立体交差、一般国道9号福知山道路、一般国道25号斑鳩バイパス、一般国道27号金山バイパス、一般国道27号美浜東バイパス、一般国道42号有田海南道路、一般国道42号田辺西バイパス、一般国道158号(奈良瀬～境寺バイパス)、一般国道250号坂越道路、一般国道370号阪井バイパス、一般国道371号橋本バイパス、一般県道寺武生線((都)戸谷片屋線)、主要地方道草津守山線・(都)大津湖南幹線、(都)宇治淀線、一般府道大阪狭山線、(都)向日町上鳥羽線【H24年度完成】、主要地方道枚方大和郡山線、(都)歌島豊里線外、(都)尼崎宝塚線、(都)西脇山口線、(都)松島本渡線

主要な観光地へのアクセス道路の整備

主要地方道有馬山口線

交通結節点の整備

一般国道8号米原貨物ターミナル・アクセス道路、三宮駅地区(三宮駅前東線)【H22年度完成】、阪急京都線新駅(主要地方道大山崎大枝線)、一般国道372号(繁昌盛交差点)、(都)鳳上線

連続立体交差事業

阪神電鉄本線(住吉駅東方～芦屋市境)、阪神電鉄本線(鳴尾駅付近)、阪急電鉄京都線(淡路駅付近)、阪急電鉄京都線(洛西口駅付近)、近鉄奈良線(若江岩田駅～東花園駅付近)、南海電鉄本線・高師浜線(羽衣駅～高石駅付近)、南海電鉄本線(松ノ浜駅～泉大津駅付近)、南海電鉄本線(諏訪ノ森駅～浜寺公園駅間)、山陽電鉄本線(西新町駅付近)、JR関西線・JR桜井線(奈良駅付近)【H22年度完成】、JR北陸線外2線(福井駅付近)、JR東海道線支線(大阪駅北付近)、JR山陰本線等(福知山駅付近)、JR山陽本線等(姫路駅付近)

共同溝

一般国道25号御堂筋共同溝、一般国道26号浪速第1共同溝、一般国道26号浪速第2共同溝、一般国道24号伏見電線共同溝、一般国道479号清水共同溝

(2)暮らし・環境

大都市と自然豊かな農山漁村との近接性を活かし、都市と農山漁村との共生・交流・連携の強化を図るとともに、にぎわい空間やゆとり空間の創出、地域資源を活用した産業の活性化等により、都市と自然の魅力に親しめる持続可能な地域社会を形成する。また、循環型社会の形成や温室効果ガスの低減を図るため、環境負荷の低い道路交通体系の実現を目指す。さらに、近畿のどこに住んでいても医療・福祉など基本的な生活サービスを円滑に受けられることができ、高齢者や障害者など誰もが社会に参画できるユニバーサルデザインの地域づくりを推進する。

生活環境の向上

- ・近畿に根付く歴史・文化資産や豊かな自然を生かした道路の環境整備を推進する。
- ・御堂筋・水の都大阪・大阪湾ベイエリアの再生など都市再生を推進する。
- ・地方都市における大規模集客施設の適正立地や駅前再開発等による中心市街地活性化など都市の魅力を高め、にぎわい空間やゆとり空間を創出する。
- ・高齢者や障害者、外国人等の移動に際しての利便性及び安全性の向上を図るため、旅客施設、官公庁施設、福祉施設等を結ぶ経路についてバリアフリー化を行うとともに、案内標識の設置や多言語化を推進する。
- ・都市の魅力と農山漁村を含む自然の魅力を同時に享受できる近畿の特性を最大限に発揮するため、都市と地方、地方都市とその周辺地域の近接性を高める交通ネットワークの強化を図る。
- ・冬期積雪時の安全な通行の確保、緊急医療機関へのアクセス性を確保のための道路整備を推進する。
- ・無電柱化の推進などにより、各地の歴史・文化・自然などの固有資源を活かした景観整備を進め、地域活性化や観光振興を推進する。
- ・ETC等のIT技術も活用し、地域の魅力発信を行うなど、観光振興に資する取り組みを推進する。
- ・良好な住宅地形成など、魅力ある都市空間の形成に向け、土地区画整理事業等の市街地整備を推進する。

【主要事業】

高規格幹線道路の整備

近畿自動車道名古屋神戸線[新名神高速道路]、中国横断自動車道姫路鳥取線[佐用～岡山県境:H21年度一部完成]、中部縦貫自動車道[一般国道158号永平寺大野道路:H24年度一部完成]、北近畿豊岡自動車道[一般国道483号和田山八鹿道路:H23年度一部完成]

地域高規格道路の整備

鳥取豊岡宮津自動車道[一般国道312号宮津野田川道路:H22年一部完成、一般国道178号余部道路:H22年度完成]、神戸西バイパス、東播磨南北道路[H21年度一部完成]

現道拡幅及びバイパス整備

一般国道8号敦賀バイパス、一般国道417号冠山峠道路

歩行空間、バリアフリー対策

一般国道24号五條地区歩道整備、一般国道24号橿原八木地区歩道整備、一般国道25号斑鳩地区歩道整備、主要地方道宇治淀線(宇治橋通)、姫路市英賀保地区、梅田地区、嵯峨嵐山駅周辺地区、堺市堺区堺都心・堺市駅周辺地区、(都)三条菅原線【H22年度完成】、(都)大森高畑線【H22年度完成】、三宮地区、元町地区、神戸地区、垂水地区、三宮駅前地区(三宮駅前東線)【H22年度完成】、三宮駅前南地区(三宮駅前東地下線)【H22年度完成】

無電柱化

一般国道1号草津市東草津地区、一般国道161号大津市浜大津地区、一般国道367号北大路、一般府道豊中亀岡線、一般県道福井停車場米松線、(都)城の橋線、一般県道和歌山野上線、主要地方道宇治淀線(宇治橋通)、一般市道八坂通(産寧坂伝統的建造物群保存地区)、(主)美原太子線等、(都)御陵山崎線、今井地区

道路環境対策

- ・幹線道路の沿道環境の早期改善を図るため、バイパス整備、交差点立体化等のボトルネック対策を行うとともに、低騒音舗装等を推進する。
- ・騒音や大気質の状況が環境基準を大幅に上回っている箇所については、関係機関と連携し、重点的な対策を推進する。

【主要事業】

沿道環境対策

一般国道2号相生有年道路、一般国道9号西立体交差、一般国道8号福井8号環境対策、主要地方道小倉西舞鶴線、一般国道309号舗装、一般国道372号(繁昌盛交差点)

低騒音舗装の推進

主要地方道大阪中央環状線、一般国道250号(姫路市)

地球温暖化対策

- ・温室効果ガスを低減するため、渋滞緩和、公共交通機関の利便性向上、路上工事の縮減などを推進する。
- ・パーク&ライドなどの交通需要マネジメントの取組みの強化やLRTの導入など、IT技術等も活用しながら、環境負荷の低い交通体系の実現を目指す。

【主要事業】

自転車走行環境の整備

吹上砂山地区、新金岡地区、奈良市地区、福井市大和田地区、同志社三山木地区、福知山市土師地区

LRTの整備

堺東西鉄軌道

(3)安全

児童や高齢者をはじめとする全ての人が安全かつ安心して外出できるよう、通学路等の歩道整備や歩行者・自動車から分離された自転車走行環境の整備などを推進し、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境を実現する。また、阪神・淡路大震災での経験・教訓や防災関連機関の集積を活かし、東南海・南海地震等の大規模地震、津波、豪雨、豪雪、高潮等の自然災害に強く、安全・安心に生活や社会・経済活動が営まれる安全・安心圏域を実現する。

交通安全の向上

- ・通学路等における交通安全対策などに取り組み、安全・安心なまちづくりを推進する。
- ・事故発生割合の高い区間などについて優先順位を明確化し、交差点改良などの対策を重点的に実施する。
- ・歩道が狭隘な踏切や開かずの踏切など安全上問題のある踏切に対し、踏切の歩道拡幅などの速効対策や連続立体交差化などの抜本対策を実施する。
- ・自転車関連事故を抑制し、歩行者と自転車利用者にとって安全で快適な空間を確保するため、自転車走行環境の整備を推進する。

【主要事業】

交差点改良

一般国道8号上田地区交差点改良(六枚橋)、一般国道9号・一般国道372号(加塚交差点)、一般国道43号弁天町地区交差点改良、一般国道(旧)170号・主要地方道堺大和高田線、主要地方道田辺白浜線(大浦交差点)

歩行空間、バリアフリー対策

一般国道1号夏見・針地区自転車歩行者道整備、一般国道29号田井地区歩道整備、一般国道42号三輪崎地区歩道整備、一般国道416号(福井市明新地区)、安心歩行エリア(宇治・南陵町)整備、主要地方道上狛城陽線、一般国道423号、主要地方道御坊美山線(歩道整備)、一般府道枚方茨木線、梅田地区、嵯峨嵐山駅周辺地区、三宮地区、元町地区、神戸地区、垂水地区

自転車走行環境の整備

吹上砂山地区、新金岡地区、奈良市地区、同志社三山木地区、福知山市土師地区、福井市大和田地区

鉄道との立体交差

主要地方道亀岡園部線

踏切対策

主要地方道宮前千歳線(今津踏切)、富田村踏切改良、主要地方道粉河加太線(紀ノ川4号踏切)、主要地方道鯖江美山線(第一新出踏切改良)、主要地方道愛知川彦根線(稻枝・彦根工区)、一般国道373号(上月踏切)、(都)城廻り線

防災・減災対策

- ・東南海・南海地震などの大規模災害対策を推進するとともに、被災時の地域の孤立を防ぐための緊急避難路などの整備を推進する。
- ・大規模な災害時における橋梁の落橋・倒壊や重大な損傷の防止のため、緊急輸送道路において橋梁の耐震化を推進する。
- ・災害時における迂回路として機能する道路交通ネットワークを整備を推進し、リダンダンシー機能の強化を図る。
- ・積雪寒冷地における冬期の安全で円滑な交通確保のため、道路除雪等を実施する。
- ・生活幹線道路における道路斜面等の防災対策を推進する。
- ・安心な市街地を形成するため、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する。
- ・無電柱化の推進により、地震や台風時における電柱の倒壊を防ぎ、緊急輸送道路や避難路の機能を確保する。

【主要事業】

リダンダンシーの強化

近畿自動車道名古屋神戸線[新名神高速道路]、近畿自動車道紀勢線[(海南～有田)4車線化:H22年度一部完成]、近畿自動車道敦賀線[小浜西～敦賀:H23年度一部完成]、一般国道42号那智勝浦道路、一般国道305号河内～奥野々道路、鳥取豊岡宮津自動車道[一般国道312号宮津野田川道路:H22年度一部完成、一般国道178号余部道路:H22年度完成]、一般国道175号大川橋、(都)山手幹線[H22年度完成]

耐震対策、防災対策

一般国道8号防災、一般国道8号姉川橋架替、一般国道27号倉見防災、一般国道29号波賀町防災、一般国道42号有田海南道路、一般国道42号下里大橋耐震補強、一般国道173号下山橋耐震対策、一般国道176号名塩道路、一般国道178号(伊根町～京丹後市)、一般国道307号(田辺跨線橋)、一般国道309号松原跨線橋、一般県道常神三方線、主要地方道養父穴栗線防災対策、主要地方道和歌山停車場線(新町橋)、主要地方道御坊美山線、主要地方道大阪高槻京都線(長柄橋)外、(都)加島天下茶屋線[H22年度完成]、(都)豊里矢田線外、一般市道夢野白川線(車大橋)、一般市道有馬六甲線(六甲山)

雪害対策

一般国道158号(長野工区、箱ヶ瀬工区)、一般国道161号愛発除雪拡幅、国道162号盛郷、一般国道178号雪寒地域道路事業対策

無電柱化

一般国道1号東草津電線共同溝、一般市道上大和橋西道頓堀線(道頓堀・宗右衛門町)、一般国道8号敦賀曙電線共同溝

(4) ストックの有効活用

高度成長期に建設された数多くの道路橋など、今後老朽化が本格化する社会資本に対応するため、予防保全による考え方に立った計画的かつ効率的な維持管理を行うとともに、社会から要請されるニーズに対応した適切な機能向上などを着実に実施し、長期にわたる安全・安心な地域づくりを推進する。

安全・安心で計画的な道路管理

- ・社会資本のライフサイクル・コストの最小化を図るため、予防保全による長寿命化や既存ストックの機能更新など計画的・効率的な維持管理・更新(アセットマネジメント)を推進する。

【主要事業】

橋梁長寿命化

主要地方道和歌山港線(港橋)、一般県道明石高砂線(相生橋)

既存高速道路ネットワークの有効利用・機能強化

- ・地域活性化、物流の効率化、都市部の深刻な渋滞解消、地球温暖化対策等の観点から、ETC等のIT技術を活用しつつ、効果的な料金施策やスマートインターチェンジの増設等、既存高速道路ネットワークの有効活用と機能強化の取り組みを推進する。

【主要事業】

スマートインターチェンジ

北陸自動車道南条スマートインターチェンジのフル化【H21年度完成】

5. 主なアウトカム指標

道路整備による整備効果を表す主なアウトカム指標及び目標値は、次のとおりである。

施策の方向性	施策	指標
活力	基幹ネットワークの整備	近畿圏の環状道路整備率 61%(H19) 64%(H24)
		規格の高い道路を使う割合 21.7%(H19) H19年比約1割増(H24)
	生活幹線道路ネットワークの形成	近畿ブロックにおけるVSP団体数 1555団体(国:99団体、府県市:1456団体)(H19) 増加(H24)
	慢性的な渋滞への対策	道路渋滞による損失時間 697.7百万人時間/年(H19) H19年比約1割削減(H24)
暮らし・環境	生活環境の向上	(注1)特定道路におけるバリアフリー化率 約41%(H19) 約75%(H24)
	道路環境対策	夜間騒音要請限度達成率(直轄国道) 73%(H19) 81%(H24)
安全	交通安全の向上	道路交通における死傷事故率 約131件/億台キロ(H19) H19年比約1割削減(H24)
	防災・減災対策	要防災対策箇所に対する対策率(直轄国道) 約3割(H19) 約5割(H24)
		道路通行規制区間の解除延長(直轄国道) 6.2km(H24)
既存ストックの効率的活用	安全・安心で計画的な道路管理的活用	道路橋の長寿命化修繕計画策定率 39%(H19) 概ね100%(H24)

(注1)特定道路とは、駅、官公庁施設、病院等を相互に連続する道路のうち、多数の高齢者、障害者等が通常徒歩で移動する道路の区間として、国土交通大臣が指定したもの。

(参考資料) 重点的に取り組む道路施策による整備効果

* 本資料で示している各事業は、整備効果を説明するためのサンプルであり、今後よりわかりやすい資料とするため、調整を行っていく予定です。

(1) 活力
基幹ネットワークの整備

高規格幹線道路の整備

京奈和自動車道

- ・京奈和自動車道は、京都、奈良、和歌山を結ぶ延長約120kmの高規格幹線道路
- ・京都市、奈良市、和歌山市間の移動ルートは国道24号のみであり、高速道路等の代替路線がなく交通が集中

京奈和自動車道の整備により以下の効果が期待

生活環境の改善(国道24号の混雑緩和、交通事故減少、騒音、CO2排出量削減等)

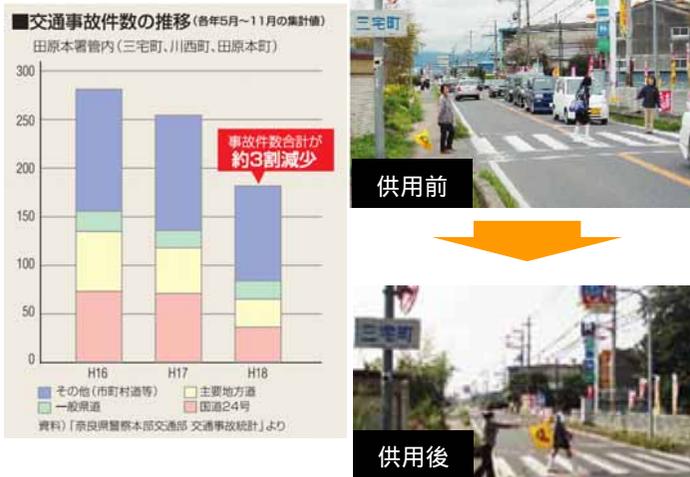
地域活性化(企業の立地促進、観光振興、定住促進)

緊急時の対応強化(救急医療の支援、複数のネットワーク形成に伴う災害時の代替路線確保)



主要都市間の幹線道路ネットワーク

【交通事故が約3割減少(大和御所道路)】



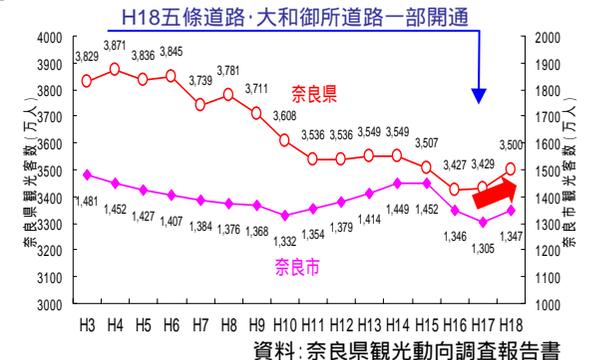
【観光客数が増加】

高野山の観光入込客数
(H19.6橋本道路全線供用)



奈良県観光客数の推移

(H18五條道路・大和御所道路一部供用)



【高次医療施設へのアクセス向上
(紀北東、紀北西道路)】



京奈和
沿線は
国道24号
のみ



(1) 活力
生活幹線道路ネットワークの形成

(3) 安全
防災・減災対策

現道拡幅及びバイパスの整備

耐震対策、防災対策

かみ きた やま どう ろ
一般国道169号上北山道路

- 上北山道路は、一般国道169号の土砂崩落多発箇所の抜本的対策を行う直轄権限代行による整備
- 平成19年1月に上北山村大字西原で発生した道路法面崩落により3名が死亡
- 国道169号は約3ヶ月間通行止めとなり、住民生活、産業等多岐に渡り多大な影響が発生
地域にとって唯一の生活道路、抜本的な対策により安心・安全な住民生活を確保

【被災状況】



奈良新聞(1面 H19.1.30)



「多発する崩落」

法面崩落状況
奈良県上北山村西原地先
H19.1.30

【住民生活、産業に多大な影響】

(国道169号に関するアンケート調査。ヒアリング調査より)



(資料: 上北山村建設産業課)

(1) 活力 慢性的な渋滞への対策

現道拡幅及びバイパス整備 一般国道9号京都西立体交差

・一般国道9号京都西立体交差は、京都西部地域の慢性的に交通混雑している主要交差点における立体交差化の整備
 ・近年、ニュータウンの建設などにより、朝夕のピーク時を中心に慢性的な交通混雑が発生し、経済活動や市民生活に支障を来している状況
交差点を立体化することにより、慢性的な渋滞を緩和し、定時性・信頼性を確保するとともに、安全で快適な環境づくりに寄与



一般国道9号の走行速度状況

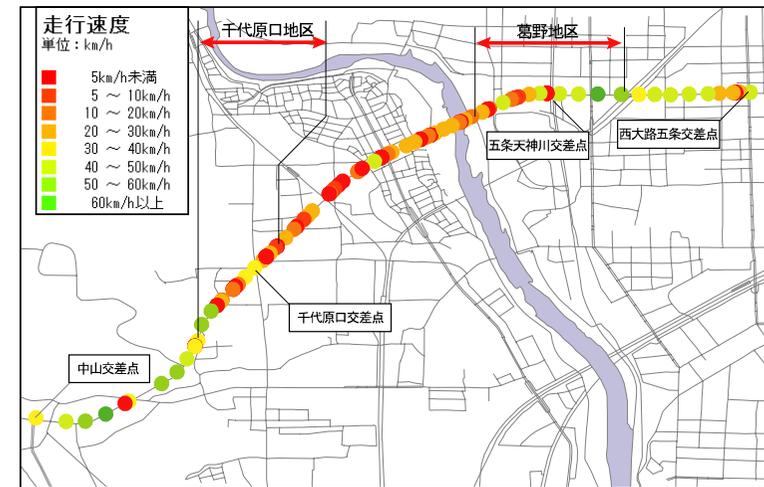


写真 : 千代原口交差点付近の交通混雑



写真 : 葛野西立交差点付近の交通混雑



写真 : 五条天神川交差点付近の交通混雑

(2)暮らし・環境
生活環境の向上

高規格幹線道路の整備

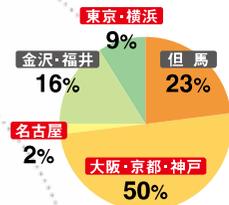
(1)活力
基幹ネットワークの整備

高規格幹線道路の整備

北近畿豊岡自動車道

- ・北近畿豊岡自動車道は、但馬地域と丹波地域を直結し、さらに京阪神都市圏との連結を強化し地域の活性化に資する高規格幹線道路。
- ・H16年の台風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及び生鮮食料品の輸送が困難。
物流基盤強化、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。

[地域の活性化]



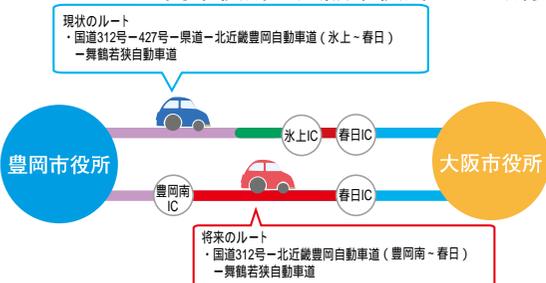
[地域の安全:災害時の代替路]



[地域の安心:医療機関ネットワーク]



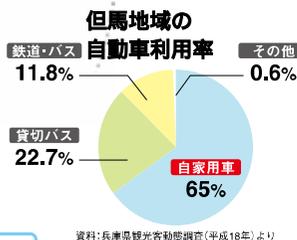
《豊岡市役所～大阪市役所までの所要時間》



現状ルートの場合
約180分

約40分短縮

北近畿豊岡自動車道の場合
約140分



(2)暮らし・環境
道路環境対策

(1)活力
慢性的な渋滞への対策

沿道環境対策

現道拡幅及びバイパス整備

一般国道2号相生有年道路

- ・一般国道2号相生有年道路は、バイパス及び現道拡幅による4車線化整備と歩道、遮音壁及び植樹の整備
 - ・相生市域、赤穂市域においては、昼夜を問わず大型車交通が多く(昼夜率1.7)、騒音値が環境基準を大きく上回っており、沿道環境の改善が急務
- 拡幅やバイパスによる4車線化や、遮音壁、高機能舗装及び植栽帯の設置等により沿道環境を大幅に改善**

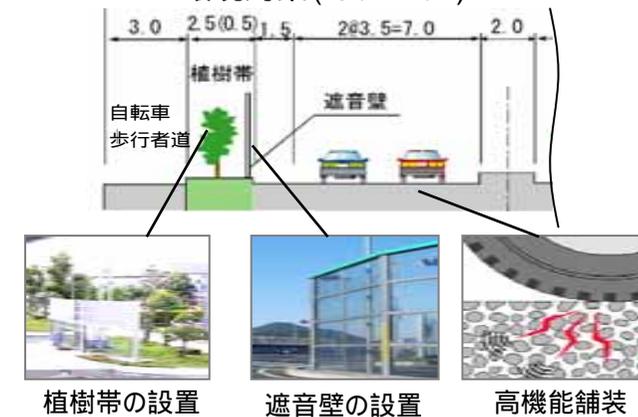
位置図



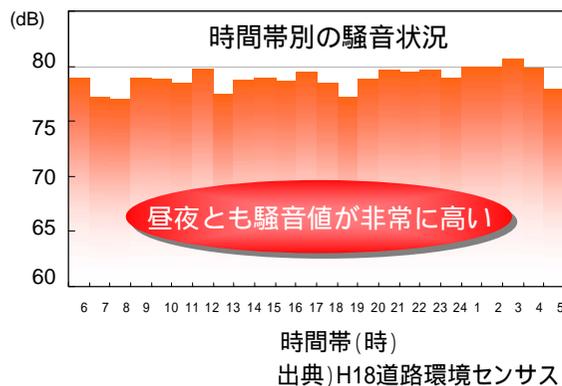
沿道の騒音状況



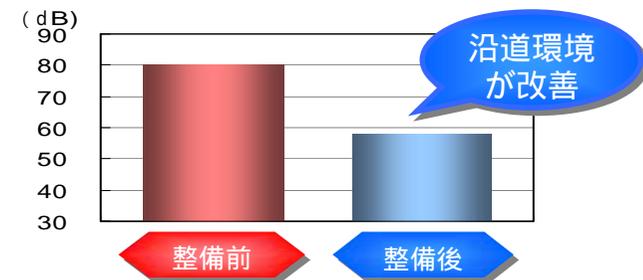
環境対策(イメージ)



時間帯別の騒音状況



交通量と昼夜率

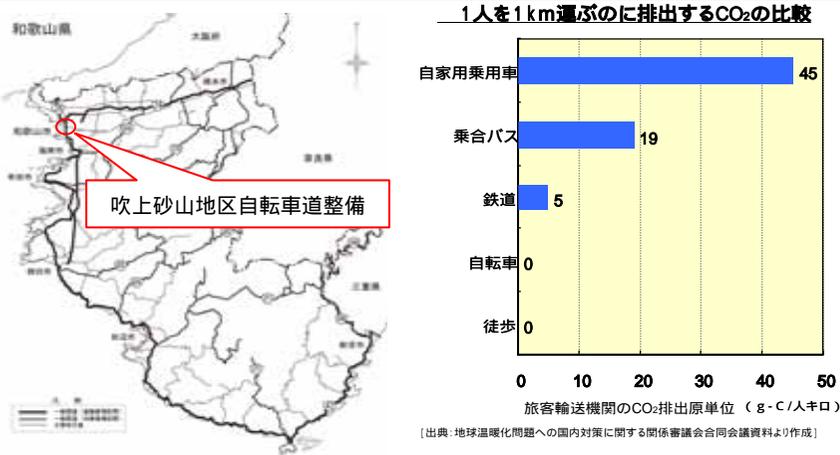


(2)暮らし・環境 地球温暖化対策

自転車走行環境の整備

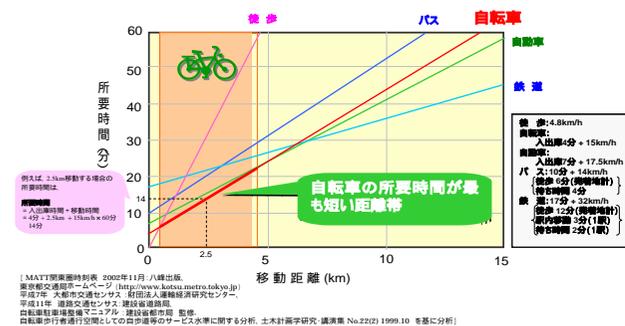
吹上砂山地区(和歌山市)

- ・和歌山市吹上砂山地区は、全国で98箇所指定された自転車通行環境整備モデル地区の1地区
 - ・自転車は排気ガスや騒音を出さない環境負荷の低い交通手段として見直され、健康志向の高まりなどを背景に買い物・通勤・通学・レジャーなどの様々な目的で多くの人々に利用されている交通手段で、保有台数は年々増加
- 自転車利用への転換により、地球温暖化防止に貢献**



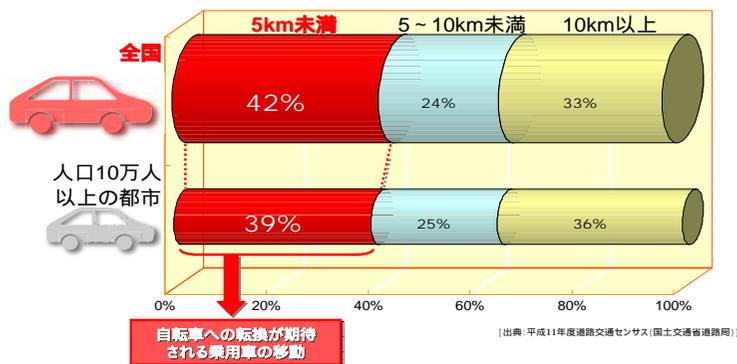
都市内の交通手段としての自転車の特徴

- ・自転車は5km程度の短距離の移動において、鉄道や自動車を始めとしたどの手段よりも所要時間が短く、都市内交通として最も効率的な移動手段である



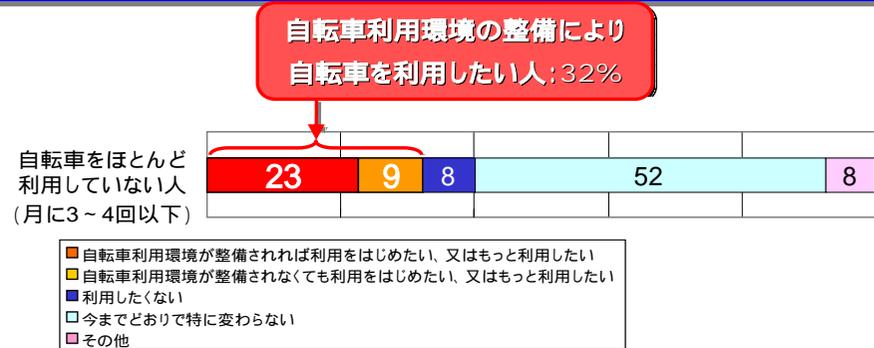
都市部における乗用車移動距離の特徴

- ・都市部における5km未満の自動車の移動は、全体の約4割を占めており、この移動距離における自動車から自転車へ転換が期待されている



自転車利用環境整備による自転車利用への転換の可能性

- ・アンケート調査によると、現在自転車を利用していない人の約3割は、自転車利用環境が整備されれば、自転車を利用したいと考えている



注1) 調査対象都市は、宮城県仙台市、埼玉県越谷市、静岡県静岡市、大阪府東大阪市、広島県広島市、徳島県徳島市、佐賀県佐賀市の7都市である。
注2) 調査期間: 1998年10月~11月

[出典:平成10年度自転車の安全かつ適正な利用の促進に関するアンケート調査(総務庁)より作成]

(3) 安全 交通安全の向上

歩行空間、バリアフリー対策

一般国道42号三輪崎地区歩道整備

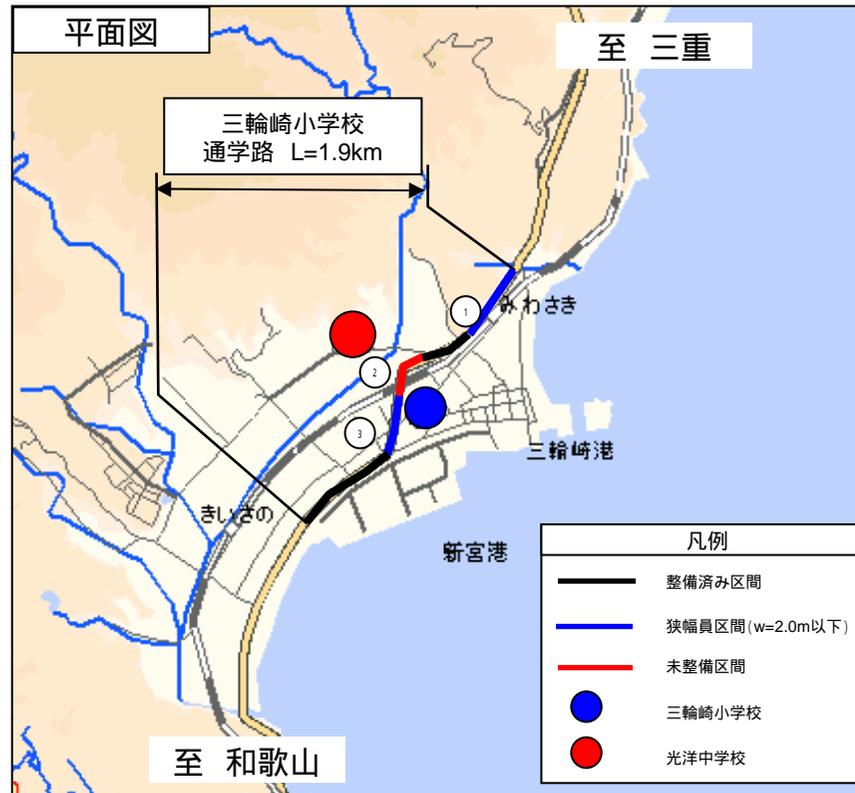
- ・一般国道42号三輪崎地区歩道整備は、和歌山県新宮市内で歩道整備を実施
 - ・当該箇所は、三輪崎小学校の通学路(政令指定通学路)に指定されているが、歩道が未整備もしくは、歩道幅員の狭い区間がほとんどであり、利用者の安全な通行に支障
- 歩道整備を行うことにより、安全・快適に通行できる歩行空間を確保**



通学路区間(L=1.9km)における歩道整備状況

歩道整備状況内訳

- ・歩道整備済区間 L=1.0km
- ・狭幅員区間 L=0.7km (W=2.0m以下)
- ・未整備区間 L=0.2km



(3) 安全 防災・減災対策

耐震対策、防災対策

一般国道8号防災

- ・一般国道8号防災は、越前市～敦賀市間の急峻な地形と降雪地域であり、防災対策や雪害対策などを実施
 - ・急峻な地形のため、トンネルやカーブが連続し、道路幅が狭く、異常気象時事前通行規制区間に指定
 - ・多量の降雪・積雪及び厳寒による路面凍結のため、通行止や交通渋滞が発生し、近年ではH17の豪雪により、最大3.8kmの渋滞が発生するなど、生活や産業活動に影響
- 法面等の防災対策、線形改良等により、交通の安全を確保し、安全で安心な日常生活を支える道路を確保**



倒木による車道閉塞

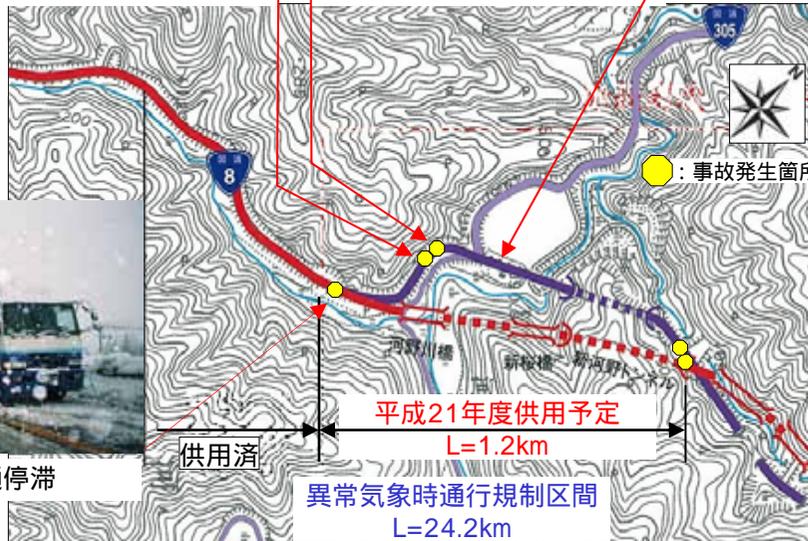


横転事故による通行止



堆雪帯の狭い老朽化した橋

至 敦賀市
(至 滋賀)



至 越前市
(至 石川)

食料品など生活
必需品が不足し
生活機器に！



積雪による交通停滞



過去10年間で豪雪による交通停滞が2回(最大渋滞長3.8km、延べ6日間)、
事故による通行止回数が5回(延べ約2.3時間)発生

