

中部をむすんで、ひらいて

～ 元気な中部を支える道づくりの今 ～

平成17年度

道路行政の達成度報告書

平成18年度

道路行政の業績計画書

国土交通省
中部地方整備局 道路部



国土交通省 中部地方整備局 道路部
〒460-8514 名古屋市中区三の丸2丁目5番地1号（名古屋合同庁舎第2号館内）
Tel:052-953-8168 Fax:052-953-7294

中部地方整備局道路行政評価サイト -道路IRサイト- <http://www.cbr.mlit.go.jp/road/ir/index.htm>

昨年度に実現した成果と今年度の計画についてお知らせします。

中部地域にお住まいの皆様におかれましては、ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。また、平素は国土交通行政にご理解とご協力を賜り厚く御礼申し上げます。ここに、中部地方整備局における道路行政の平成17年度の業績成果と、平成18年度の計画を取りまとめましたのでご報告いたします。

平成17年度の事業概要と業績成果

将来ビジョン実現に向けた骨格を形成

中部地域の動脈となる主要幹線国道を管理※1する中部地方整備局は、地域の将来ビジョン※2として『日本の「まんなか」である地理的優位性を活かし、暮らし・産業が調和した、世界に誇れる中部の創造』を掲げその実現に向けて各種取り組みを実施しています。特に中部地域は、移動手段の6割を自動車に依存していることから、円滑で安全・安心して移動できる道路の提供が我々の重要な使命と認識しております。

平成17年度は、「環状時代の到来と、新たな地域連携の年」と位置づけ、環状道路の利活用と次なる整備促進、地域を結ぶ道路の渋滞・交通安全・沿道環境対策や橋梁の耐震補強、更に中山間地域のネットワーク形成等を重点的に実施しました。その中で、

国道361号権兵衛峠道路をはじめ、約15kmの新たな国道が開通しました。

この結果、平成17年3月に開通した東海環状自動車道の効果もあり、平成17年度の目標を概ね達成することができました。中部地域の「ものづくり」がより活発化し、新たな就業機会も生まれています。また、道路の移動のしやすさに対する中部の皆様の満足度が向上したことも取り組みの成果と考えております。

(→P4参照)

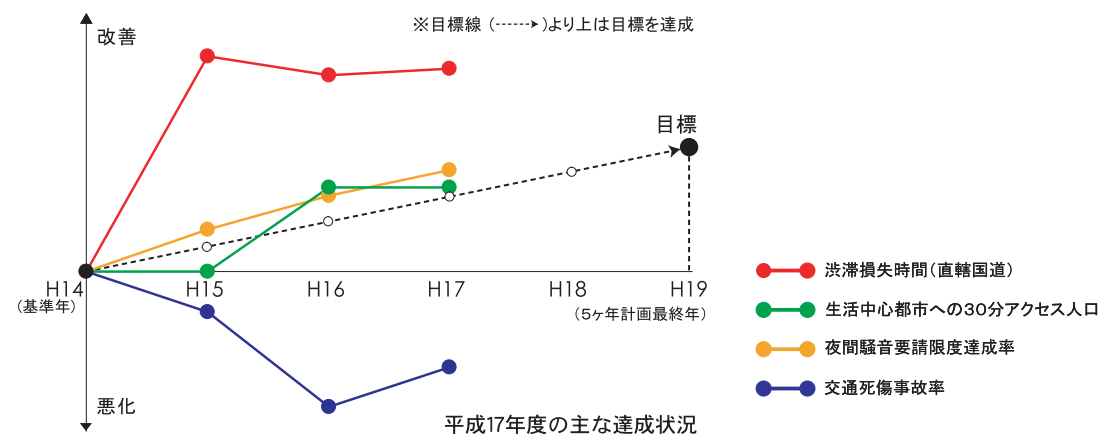
しかし、交通事故件数については、改善傾向にあるものの平成17年度目標を大きく下回り、愛知県の死亡事故者数が全国ワースト1となる緊急事態となっています。(→P3、P9参照)



日本のまんなかに半分形成された環状道路



木曽谷と伊那谷を直結した権兵衛峠トンネル



※1: 中部地方整備局は、国道1号や23号等の主要幹線国道約1750kmの道路管理とともに、バイパスなどの道路改良を担当。その他、東海環状自動車道などの高規格幹線道路の整備を担当しています。

※2: 中部地域の10～20年後の将来ビジョンとして、地域の皆様の声を聞きながら、平成15年6月に「まんなかビジョン」を関係行政機関、地元経済界等と共に策定。当面の5年間(平成15～19年度)の道路・河川・港湾行政等の達成目標を定めています。(p13参照)



小学生が育てたドングリを東海環状自動車道へ植樹

課題と平成18年度の戦略

選択と集中により着実な目標達成へ

中部地域全体の道路交通の課題は改善に向かっているものの、依然、都市部の渋滞は多く、中山間地ネットワークはまだ不十分です。また、交通事故についても、危険箇所対策が完了していないこともあり、十分な対策には至っていません。(→P9～12参照)

平成18年度は、「選択と集中による、効果的で着実な1年」を目指し、約2,600億円の予算を、常にコスト縮減を図りつつ、対策事業の緊急性や効果を判断し、有効に活用していきます。(→P7参照)

特に、国道23号岡崎バイパス(愛知)の全線開通など約25kmの新たな道路の開通、交通事故危険箇所の全箇所着手といったハード対策と、一般道路から既存の高速道路に交通転換を促す料金社会実験に

よる渋滞緩和などのソフト対策とを組み合わせ、工夫を凝らした道路行政を推進します。(→P13参照)

ただ、道路を取り巻く課題は、我々行政の取り組みのみでは解決できないのも事実です。皆様には、時差出勤や公共交通機関の利用によるラッシュ時間帯の渋滞緩和、安全運転意識向上による交通事故のない社会の実現をめざし、より一層のご協力をお願い申し上げます。

中部地方整備局では、本書を通して、道路行政に対するご意見を頂きながら、皆様から愛され育まれる社会資本を共に創り上げ、ますます「安全・安心で元気な中部づくり」を進めてまいりたいと考えております。



台風21号(平成16年)による被災(国道42号三重県紀北町)



地方部の幹線道路渋滞(国道21号岐阜県各務原市)

本書の内容

平成17年度の業績指標の達成状況と平成18年度の取り組みをご報告します。	
Ⅰ. 実現した成果とさらなる取り組み	3
平成17年度の主な取り組みとその効果についてご報告します。	
Ⅱ. 平成17年度のトピックス	5
道路行政の進め方についてご報告します。	
Ⅲ. 道づくりの工夫	7
参考データ	9

1. 平成17年度の成果指標
 2. 平成18年度への課題
 3. 平成18年度道路関係予算一覧
 4. 今後の道路整備と開通予定
- 中部の主要道路マップ・まんなかビジョン

実現した成果とさらなる取り組み

中部地域の将来ビジョンを実現するため、道路分野では、4つの政策テーマについて当面5年間で実現すべき目標※1を定めています。目標達成に向け、各政策の達成状況を数値で判断する代表的な指標を定め、毎年度の達成状況を評価し、効果的な次年度計画を策定・実行する「道路行政マネジメント」を行っています。

1. 安全で安心できる暮らしの確保

交通事故減少は目標を大きく下回る

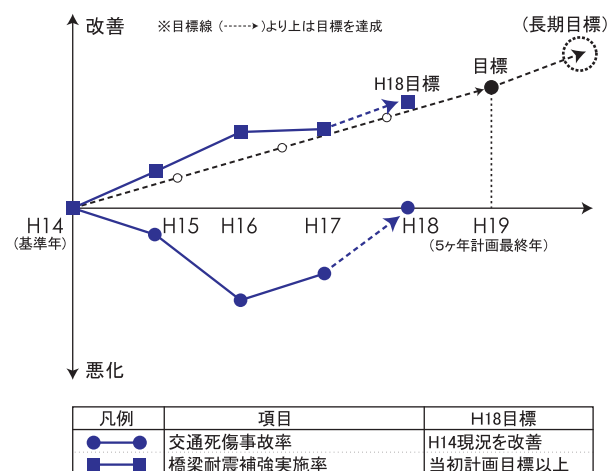
交通事故発生危険性の改善傾向にあり、住民満足度も向上しつつあるものの、交通死傷事故率は目標を大きく下回りました。これは、事故危険箇所の全対策が完了していないことや、新たな事故多発箇所の発生、高齢者事故の急増などが関係していると考えられます。（→P9参照）

このため、平成19年度までに交通事故危険箇所の対策を完了させるとともに、ドライバーへ事故危険箇所を知らせるマップ等の配布や、走行速度を抑制するソフト対策にも取り組みます。

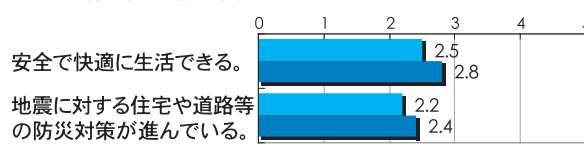
交通事故の削減には、ドライバーである皆様の安全運転への心がけも必要ですので、交通ルールやマナーの遵守にご協力をお願いします。

なお、東海・東南海地震災害にも強い道路とするための橋梁の補強は当初計画以上に進捗しています。引き続き、橋梁の耐震補強や災害危険箇所の防災対策を推進していきます。

■業績指標の達成状況（達成状況を模式化。指標の数値等はP9を参照）



■中部地域の住民満足度（5点満点）



2. 沿道環境の保全

幹線国道の沿道環境は着実に改善

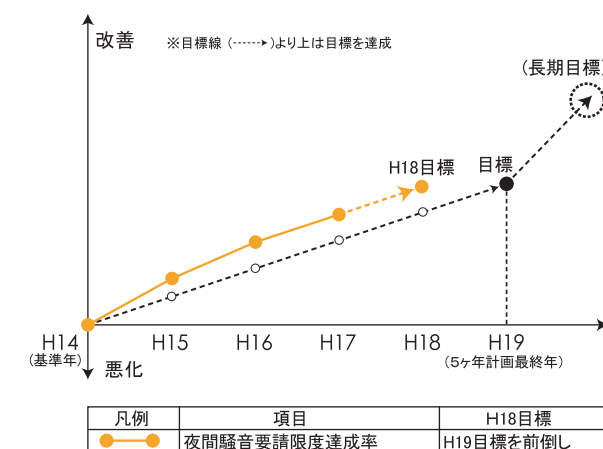
中部地方整備局が直接管理する主要幹線国道（以下、直轄国道）の沿道環境は、法律で定められた夜間の騒音要請限度※2を超えない区間が、約7割に増加しました。これにより平成17年度の目標を達成し、住民満足度も向上しています。

これは遮音壁等の騒音対策を着実に実施してきたことと、東海環状自動車道開通により現道の通過交通が高速道路へ転換された成果と考えております。

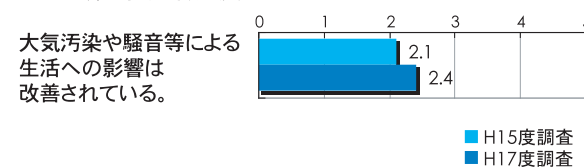
しかしながら、要請限度を達成できない区間も数多く残されており、従来の遮音壁設置や低騒音舗装の敷設などの対策に加え、バイパス整備や高速道路等の料金割引施策による現道交通を減らす取り組みなどを通じ、さらなる沿道環境改善を目指します。

（→P10参照）

■業績指標の達成状況（達成状況を模式化。指標の数値等はP9を参照）



■中部地域の住民満足度（5点満点）



3. 円滑なモビリティの確保

都市間の移動がよりスムーズに

直轄国道の渋滞は緩和されつつあり、平成19年度目標を2年早く達成し、都市間の移動に対する住民満足度も大きく向上しました。

これは、東海環状自動車道の利用増加や平成17年度中に一部開通した国道1号静清バイパスなど約15kmの道路開通の結果といえます。

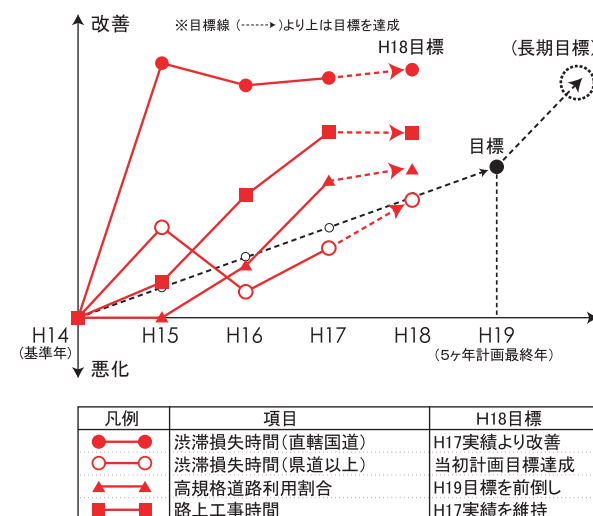
さらに、渋滞原因の1つとなっている路上工事の時間縮減目標を達成したことや、既存の高速道路利用割合が増加し、一般道路の交通量が減少したことも大きく寄与していると考えられます。

しかし依然、都市部の渋滞は大きく、路上工事に対する満足度も低迷している状況です。次なる目標を前倒して達成できるよう、優先度の高い道路整備を始め、路上工事縮減等に一層取り組みます。

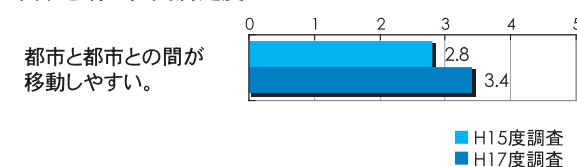
（→P10参照）

なお、バイパスの整備には時間がかかるのも事実です。道路利用者の皆様には、時差出勤や公共交通利用による渋滞緩和などにご協力をお願いします。

■業績指標の達成状況（達成状況を模式化。指標の数値等はP9を参照）



■中部地域の住民満足度（5点満点）



4. 地域再生・都市再生の支援

地方、中山間地のネットワークは発展途上

地域再生・都市再生には、円滑なモビリティ確保の他、都市間や空港・港湾へのアクセス性向上による産業・文化の活性化が欠かせません。

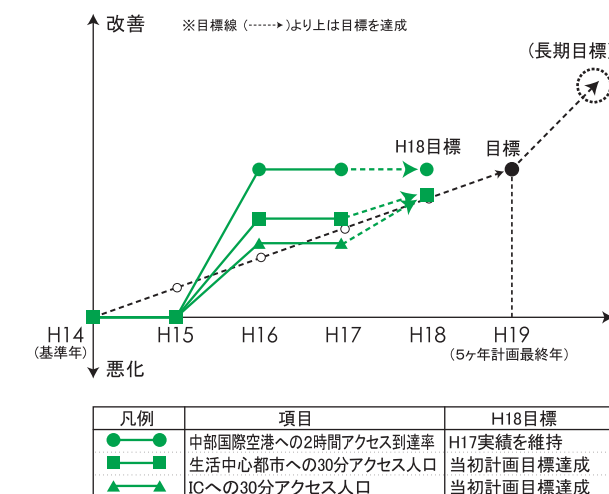
東海環状自動車道等の開通により、自動車専用道路のインターや日常生活に必要な中心都市へのアクセス性については、平成17年度には中部地域の人口の約9割の方が30分でアクセスできるようになりました。

しかし、この数値は、人口の多い都市部の状況が改善された影響が現れたものであり、地方部や中山間地域のネットワークについては住民満足度が表すように、いまだ発展途上にあるといえます。

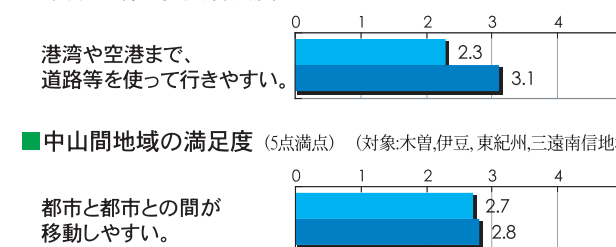
（→P12参照）

平成18年度は、都市圏の環状道路の整備に加え、地方部や中山間地域の道路の整備を一層進めてまいります。

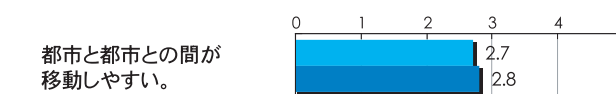
■業績指標の達成状況（達成状況を模式化。指標の数値等はP9を参照）



■中部地域の住民満足度（5点満点）



■中山間地域の満足度（5点満点）（対象木曽、伊豆、東紀州、三遠南信地域）



※1: まんなかビジョン策定と同時に、現状の課題を踏まえ、道路分野として平成19年度までに実現すべき目標を設定

※2: 「騒音規制法第17条第1項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令」により夜間騒音限度を70デシベルと定められています。

平成17年度のトピックス

次々と企業進出 新たな雇用も

東海環状自動車道等^{※1}の開通により、沿線地域への企業進出が活性化しています。沿線の工業団地では、開通に伴い分譲地が次々と完売しています。また、新たな就業機会も増えています。

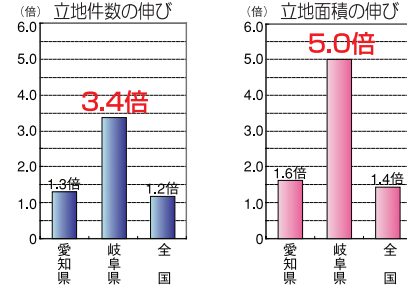
◇読売新聞 平成18年3月23日



こうした東海環状自動車道等の開通は、5,080億円／年^{※2}の生産額増加につながると推計されるなど経済波及効果が見られます。

さらに環境面では、東海環状内側の高速道路の渋滞が、ゴール

◇平成17年の工場立地（前年比）



デンウィーク中で約5割減るなどスムーズに走行できるようになり、1万6千トン-CO₂/年^{※3}の二酸化炭素排出量が削減されました。これは、中部国際空港3個分の植林が吸収するCO₂に相当します。

◇平成17年3月に開通した東海環状自動車道



伊勢神宮初詣の渋滞を解消

伊勢神宮の初詣客で最大14kmあった渋滞を、新たに道路をつくることなく、3年間で解消することができました。

毎年正月に渋滞する伊勢自動車道（伊勢西IC）の対策として、伊勢市や関係機関などと一体となって、既存の施設を利用した「パーク&バスライド」を実施しました。

伊勢自動車道に直結した臨時駐車場に直接車を止め、シャトルバスで神宮へアクセスすることにより、車を減らす取組みです。

◇伊勢新聞 平成18年1月3日



平成16年からはじめ、毎年取組みに改良を加えてきたことと、利用者の皆様のご協力により、順次渋滞が緩和され、平成18年1月は、伊勢自動車道の渋滞を解消することができました。

また、愛・地球博開催期間中においても、渋滞対策として名古屋空港（小牧）など周辺地区に大型駐車場を設け「パーク&バスライド」に取り組むと共に、路上工事を抑制しました。

トンネルで交流の芽生え

平成18年2月、長野県の本谷と伊那谷を結ぶ国道361号権兵衛峠道路が開通しました。中央アルプスで隔てられ、これまで車で1時間半以上もかかっていた両地域を、約30分で連絡できます。

新たな道路を、より一層地域に活かしていこうと、開通の5年前から、地元市町村や商工会議所などと共に、地域活性化に取り組んできました。

例えば、工事中のトンネルに「ごんべえ号」を走らせ、地元の方に開通の効果を実感して頂きました。道づくりと相まって、これら取り組みが、新たな観光や文化の発展に大きく貢献しています。

開通式当日、地元の小坂伊那市長さんが披露された句に、地域のみなさんの権兵衛峠道路への期待が伺われます。この句は市民から寄せられたものだそうです。

トンネルの 口ぽっかりと 山笑う
（「山笑う」は春の季語）

◇毎日新聞 平成18年4月2日



“木曾かめ”で事故減少

交通事故が多発する国道19号木曾地域で、地域の方々と一体となって取り組む交通安全対策により、事故件数が2年間で約5%を減少しました。

一般道でありながら「木曾高速」といわれる国道19号は、「速度超過」が事故原因の1つになっています。そのため警察や地域と連携して、ペースカーとなる「木曾かめ君」を運行していますが、「木曾かめ君」のみでは常に速度を抑えることはできません。

そこでペースカーを増やすため、国道19号を利用するドライバーの

方々から「木曾かめクラブ」会員を募り、制限速度以内で安全に木曾地域を走行して頂く取り組みも行っています。木曾かめクラブ会員は、目標8千台のところ、平成17年度で約5千台に達しました。

◇クラブ会員ステッカー



また、道路の中央にポストコーンを設置し、無理な追い越しを防ぎ、正面衝突事故を減らす対策も行っており、ソフトとハードの両面から地域の皆様と共に、木曾地域の事故削減に努めています。

◇制限速度内で走行する「木曾かめ君」



※1：2005年度に開通した、東海環状自動車道、伊勢湾岸自動車道、セントレアライン、名古屋高速一宮線、名古屋瀬戸道路の5路線で総事業費1兆4千億円プロジェクト。

※2：東海環状自動車道などの5路線の経済効果として、三菱UFJリサーチ&コンサルティングが平成18年3月22日に発表。

※3：中部国際空港（セントレア）面積470ha。植林吸収量10.6t-CO₂/ha/年で開通前後の平均交通量で試算。

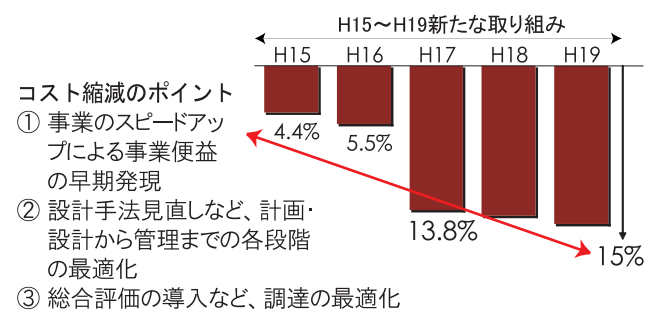
道づくりの工夫

コストを約200億円縮減し、スピードアップ

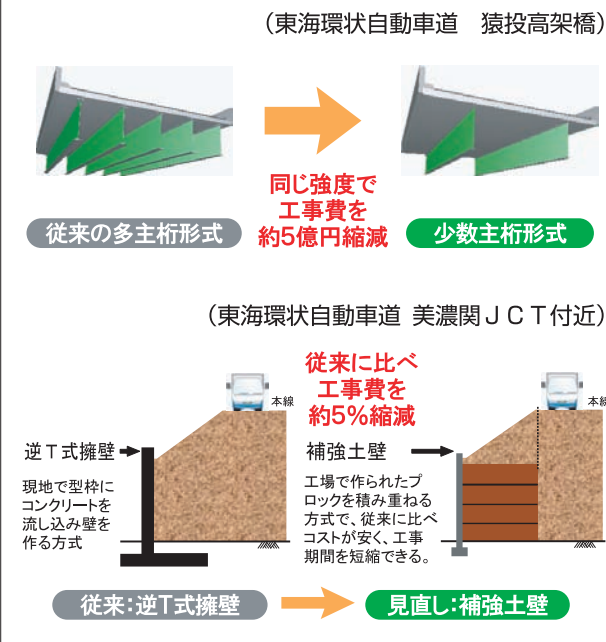
新工法や新技術の採用、橋梁などの構造物の見直し、発生残土の有効活用などにより、平成17年度は、平成14年度時点の設計価格に比べ約200億円（暫定計算値）の事業コストを縮減しました。

更に、その予算を工事中の突発事象（予期せぬ地質の変更など）への対応に活用したり、予定していた工事を前倒し発注することにより、事業が早期に完成できるよう取り組みました。

◇平成14年度からのコスト縮減率推移



◇コスト縮減事例



コスト縮減施策ホームページ
<http://www.cbr.mlit.go.jp/keikaku/cost.html>

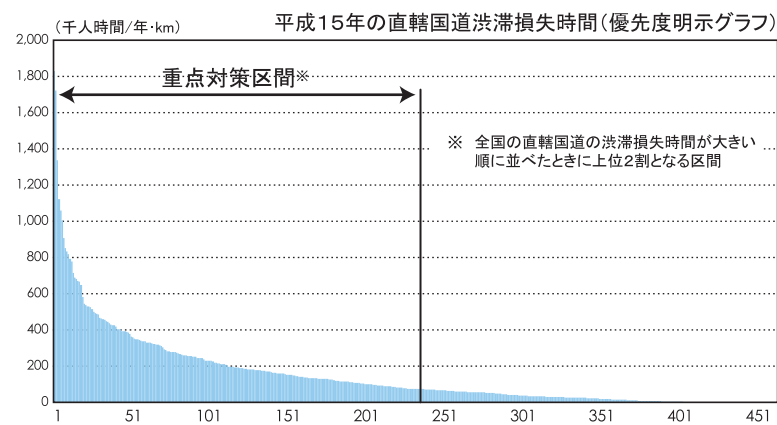
選択と集中 — 優先度の高い箇所へ集中対策

渋滞や交通事故対策を、効果の高いところから重点的に実施するため、渋滞や交通事故の多い区間から順に並べた「優先度明示グラフ」を活用しています。例えば渋滞では、毎年計測される道路の区間毎の渋滞損失時間を数値の高い区間から順に並べ、上位の区間を集中的に対策する区間としています。

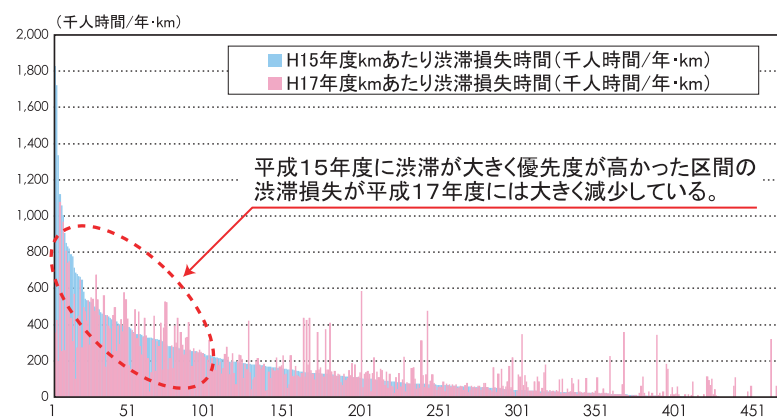
その結果、右図のように、平成15年度に重点対策区間であった区間の渋滞損失を、平成17年度に約2割減らすことができました。

また、平成17年度の結果から、再度、優先度明示グラフを並べ替え、重点的に対策する区間を「選択」し、「集中」して対策を行っていきます。

◇渋滞重点対策区間の考え方



◇直轄国道の渋滞損失時間の変化
 （平成15年の優先度明示グラフが平成17年にどの様に変化したか）



事業プロセスにおける厳格なチェック

バイパスなどを新規に整備する際には、「新規事業評価」により、投入コストを上回る事業効果が得られるかを事前に確認します。また、学識経験者等で構成される「事業評価監視委員会」により、事業途中には「事業再評価」を、事業完了後には期待していた効果が得られているかをチェックする「事後評価」を行っています。事業中であっても総合的な見地から必要性が低いと判断された場合には、事業を中止することもあります。

進行中の事業は、開通目標を確実に達成するため、毎年、工事の年間計画の達成状況評価、突発事象

への早期対応、コスト縮減検討により、事業のスピードアップとコストダウンに取り組んでいます。特に、数年以内に開通を予定している事業は（→P13参照）、厳しい事業進捗管理とコスト管理のもと、より早くより安く開通できるよう、工夫し努力しています。

事業の進捗状況や開通予定は逐次皆様にお知らせしていくなど、道路行政に対する透明性を確保し、事業の効率的な執行と早期の開通を目指します。

道路政策・事業の評価（道路IRサイト）
<http://www.cbr.mlit.go.jp/road/ir/index.htm>
 道路整備効果事例集2006
<http://www.mlit.go.jp/road/koka6/>

◇事業評価事例：平成18年度からの新規事業に採択された坂祝バイパス（岐阜県坂祝町大針～勝山区間）



事業実施による効果（便益）

・走行時間短縮便益	=	756億円
・走行費用短縮便益	=	94億円
・交通事故減少便益	=	10億円
便益(B)合計	=	860億円

事業実施に必要なコスト

・建設コスト	=	125億円
・維持管理コスト	=	12億円
コスト(C)合計	=	137億円

※上記費用は開通後40年間の費用を現在価値に換算した値

よって坂祝バイパス開通による効果が事業コストを上回る(B/C=6.3)ことから、平成18年度より事業を実施

関係機関やNPO等との協働

伊勢神宮の初詣渋滞を解消したパーク＆バスライド（→P5参照）や、木曾かめクラブ（→P6参照）の様に、県、市町村などの関係行政機関や地域の皆様と一体となって、地域全体の様々な課題解決を図ります。

また、継続的な地域活動でしか得ることのできない専門的知識やアイデアをお持ちのNPOの方々とも連携を図り、よりよい道路整備を進めてまいります。



◇静岡コミュニティシンクタンクで実施された市民による道路空間の「プチメンテナンス」

利用者の皆様へのお願い

道路交通に対する問題の多くは、我々道路行政の取り組みのみでは解決することはできません。

中部地域の皆様におかれましては、引き続き道路行政にご理解を賜りますと同時に、スムーズに移動でき、交通事故のない社会をめざし、時差出勤や公共交通機関利用によるラッシュ時間帯の渋滞緩和、交通ルールの遵守とマナー向上などに、より一層のご協力を頂きますようお願い申し上げます。

「ボランティアサポートプログラム」ホームページ
<http://www.cbr.mlit.go.jp/road/volunteer/>

参考データ

1. 平成17年度の成果指標

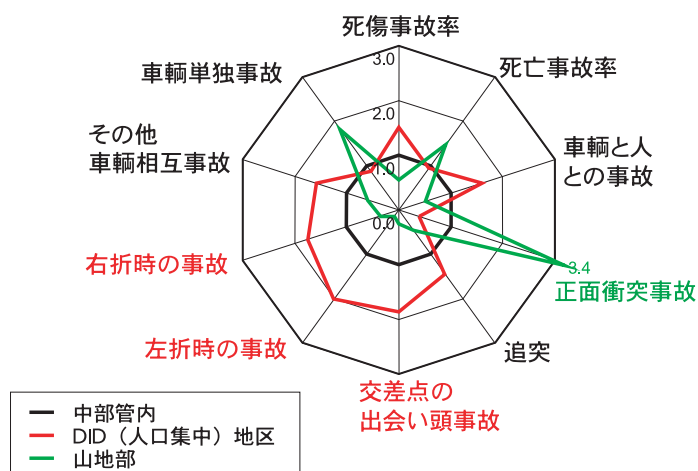
道路行政の 政策テーマ	代表的な指標項目	指標の説明	基準値	計画目標	平成17年度	平成17年度	平成18年度	備考
			平成14年度	平成19年度	目標	実績	目標	
1. 安全で安心できる暮らしの確保	橋梁耐震補強3箇年プログラム実施率（％）	中部地方整備局の直轄国道※1で対策が必要とされる橋梁の耐震補強対策を実施している割合（対策実施中含む）	59	概ね100	84	85	93 （当初計画目標以上）	H19に概ね完了
	交通事故死傷事故率（中部4県） （件/年・億台キロ）	交通事故の発生比率を表す指標で、年間の交通事故による死傷事故件数を、道路交通の量（自動車走行台キロ）で除した値	117	105	110	123	117未満 （H14現況を改善）	5年間で1割減
2. 沿道環境の保全	夜間騒音要請限度達成率（直轄国道）（％）	環境基準類型指定地域または騒音規制区域のいずれか指定のある区域を通過する直轄国道のうち、夜間騒音要請限度を達成している道路延長の割合	57	72	66	69	72 （H19目標 前倒し）	5年間で2割増
3. 円滑なモビリティの確保	渋滞損失時間（直轄国道） （億人時間/年）	ドライバーが渋滞により無駄となってしまう時間の総量を表す数値で、中部管内の直轄国道の渋滞による損失時間	1.98	1.78	1.86	1.66	1.66未満 （H17実績より改善）	5年間で1割減
	渋滞損失時間（県道以上） （億人時間/年）	中部管内の県道以上の渋滞による渋滞損失時間	5.84	5.26	5.49	5.57	5.38 （当初計画目標達成）	5年間で1割減
	路上工事時間（時間/km年）	中部管内の直轄国道1kmあたりの路上工事に伴う年間の交通規制時間	188	150	165	141	141 （H17実績を維持）	5年間で2割減
	規格の高い道路を使う割合（％）	高速道路などの自動車専用道路を利用している割合で、中部管内の自動車専用道路の走行台キロを、全道路の走行台キロで除した値	15.2	17.5	16.6	17.3	17.5 （H19目標 前倒し）	5年間で約2割増
4. 地域再生・都市再生の支援	日常生活中心都市30分到達率（人口割合 ⅴ）	二次生活圏域の中心都市から30分以内で到達できる圏域の人口割合	82	88	86	86	87 （当初計画目標達成）	5年間で1割増
	高規格幹線道路・地域高規格道路のICへ30分到達率（人口割合 ⅴ）	自動車専用道路のインターへ30分以内で到達できる圏域の人口割合	91	93	92	92	約93 （当初計画目標達成）	5年間で2ポイント増
	中部国際空港へ2時間アクセス到達率（人口割合 ⅴ）	各市町村中心から中部国際空港への所要時間が、2時間以内で到達できる市町村の人口割合（全交通手段）	72	80	77	80	80 （H17実績を維持）	5年間で1割増

2. 平成18年度への課題

【交通事故】 愛知県の交通事故死者数が全国ワースト1

残念ながら、平成17年度に愛知県の交通事故死者数は全国ワースト1となり、その4割は高齢者です。

都市部では交差点の事故、地方の山地部では車線逸脱の正面衝突事故が多発する傾向にあり、こうした事故特性にあった対策が必要です。



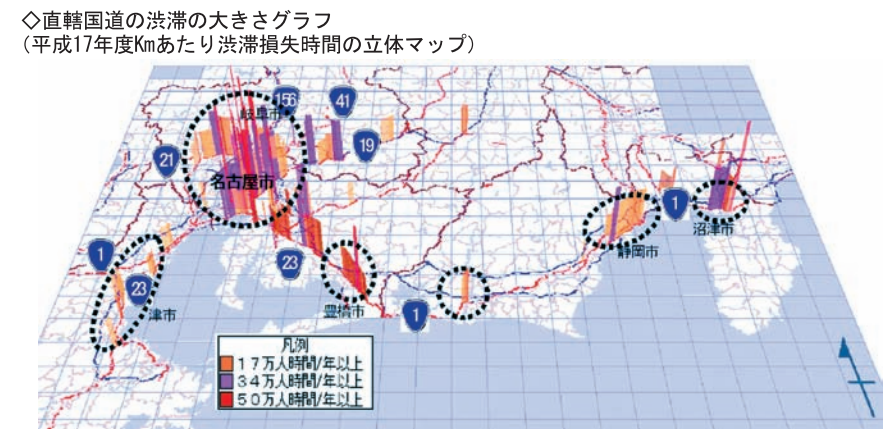
都道府県	10万人当たりの交通死亡数
愛知県	17.1
千葉県	14.7
東京都	14.6
大阪府	13.5
神奈川県	13.4
埼玉県	13.3
福岡県	12.5
北海道	10.0
宮城県	10.1

愛知県内の昨年1年間、人の搬送中に17.1人が死亡した。これは、全国で最も多い。これは、愛知県の交通死亡数が増えたことによる。愛知県の交通死亡数は、昨年1年間で1,710人増えた。これは、愛知県の交通死亡数が、昨年1年間で1,710人増えたことによる。愛知県の交通死亡数は、昨年1年間で1,710人増えた。これは、愛知県の交通死亡数が、昨年1年間で1,710人増えたことによる。

【渋滞】名古屋圏や地方都市圏では依然大きな渋滞が発生

名古屋圏に加え静岡市、津市などの地方都市圏においても、依然として大きな渋滞が発生しており、また、平成16年度からの変化では、名古屋圏から放射状に伸びていく幹線道路で渋滞が増加する傾向です。

さらなる渋滞緩和対策が必要です。



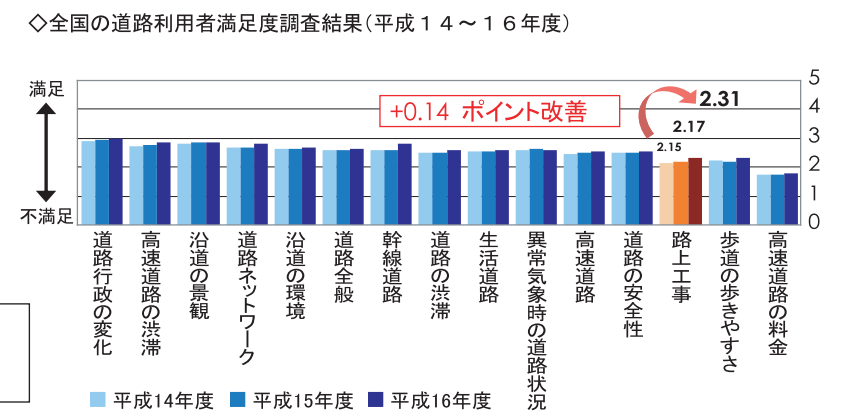
◇直轄国道の渋滞の増加量グラフ
(平成17年度に渋滞損失時間が増加した量を表した立体マップ)



【路上工事】 利用者満足度の低い路上工事

路上工事については通行規制時間の縮減を進めてきておりますが、全国の利用者の満足度はワースト3と依然低い水準に留まっています。

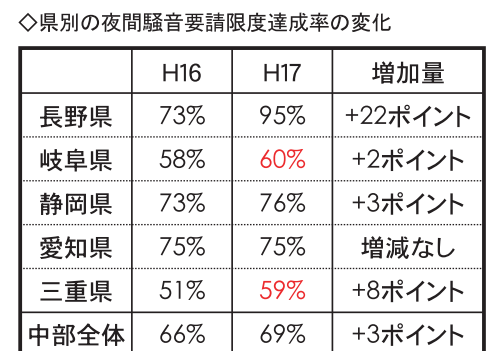
より一層の規制時間縮減と工事情報の提供が必要です。



【沿道騒音】 数多く残る騒音要請限度を上回る区間

沿道環境を示す夜間騒音要請限度達成率については、平成16年度から17年度にかけて改善傾向にあります。各県に未達成区間が残され、特に三重県や岐阜県で達成率が低くなっています。

優先かつ緊急性の高い区間を含めた着実な対策推進が必要です。



騒音に強いまちづくり・道づくり
<http://www.cbr.mlit.go.jp/road/f/a/>
 環境対策・騒音対策状況(道路IRサイト)
<http://www.cbr.mlit.go.jp/road/ir/>

※1：直轄国道：中部地方整備局が直接管理する主要な幹線国道で、国道1号や23号等の約1750kmの道路。

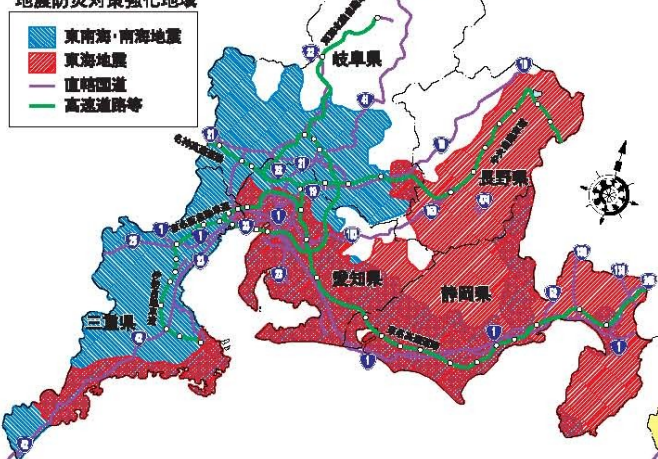
【震災・防災対策】 直轄国道のほとんどは地震強化地域に存在

中部の主要な直轄国道のほとんどは、東海地震および東南海・南海地震の防災対策地域内にあります。大地震により道路が倒壊すると、緊急支援物資の輸送に支障をきたすばかりか、「ものづくりの中部」の経済活動に大きな影響を与えます。現在、平成19年度を目途に橋梁耐震補強3箇年プログラムを進めています。平成17年度の対策済み橋梁は64%であり、引き続き一日も早い対応が必要です。また中山間地では、幹線国道が谷間を通過していることから、土砂崩落災害等の危険性があり、大雨の事前通行規制区間が数多く存在しています。

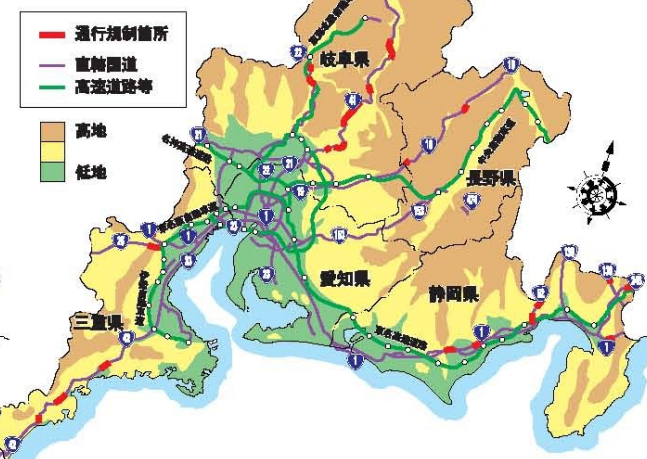
災害に強い道路ネットワークを確保するための、震災対策・防災対策が急務です。

◇東海地震および東南海・南海地震防災対策地域と直轄国道

地震防災対策強化地域



◇山間を通過する直轄国道



【名古屋圏ネットワーク】 ものづくりの中部を支える南北軸が脆弱

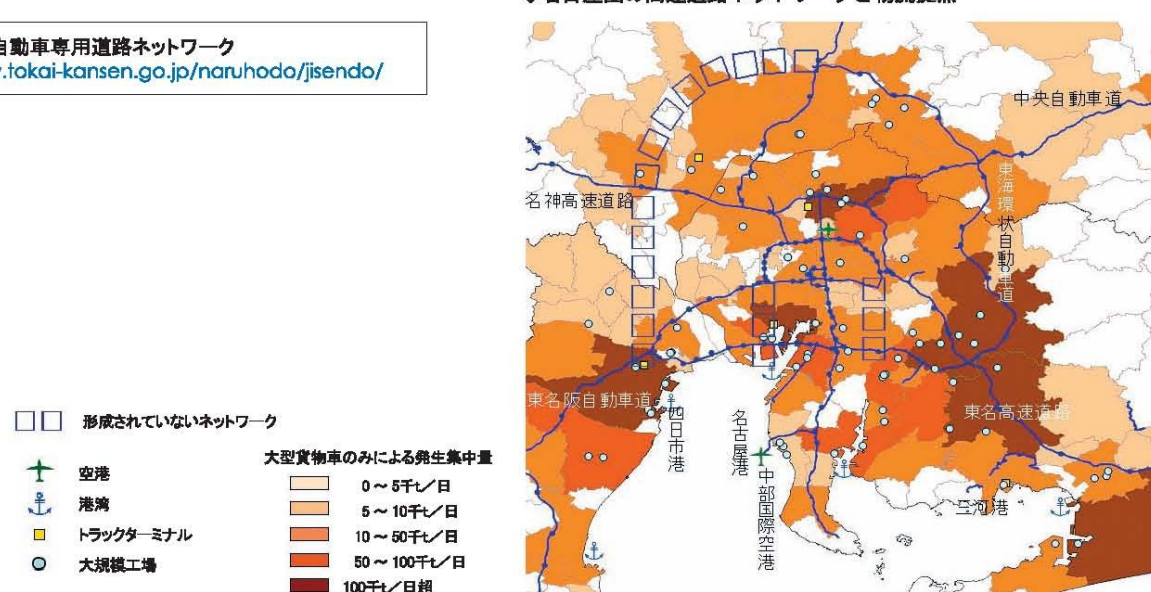
東海環状自動車道（東部区間）等の開通により、「ものづくりの中部」がより元気になっていますが、産業を支える物流ネットワークは充足しているとはいえません。特に、港湾や空港といった物流拠点を結ぶ南北方向の高速道路が非常に少なく脆弱な状態です。

成長を続ける「ものづくりの中部」を失速させないためにも、名古屋圏の環状道路網を中心とした道路ネットワークの更なる整備が必要です。

名古屋圏の自動車専用道路ネットワーク

<http://www.tokai-kansen.go.jp/naruhodo/jisendo/>

◇名古屋圏の高速道路ネットワークと物流拠点



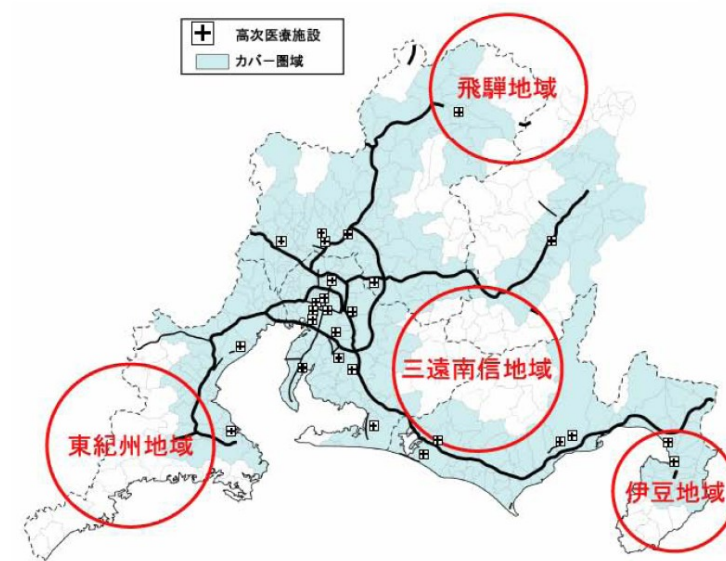
【中山間地ネットワーク】 中山間・半島地域に足りない「命の道」ネットワーク

都市部に比べて高齢化が進んでいる中山間地域では、高度な医療を受けられる施設までなかなかたどり着けない現状です。

いざという時に1時間以内で高度な病院へたどり着ける「命の道」ネットワークの整備が急務です。

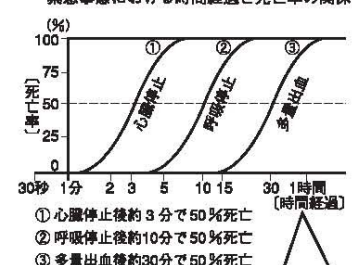
◇高次医療施設まで1時間で到達可能な圏域図

※ ○: 高度医療への搬送が、カバー仕切れていない地域



◇カーラーの救命曲線※1

緊急事態における時間経過と死亡率の関係



救命率を上げるためには、1時間以内の救命措置が不可欠

3. 平成18年度道路関係直轄事業費一覧表

(単位: 百万円)

項目	平成18年度 事業費 (A)	平成17年度事業費		伸率 (A) / (B)
		当初事業費 (B)	保留解除等後	
道路整備関係	183,467	183,936	190,907	1.00
交通円滑化事業費	69,869	68,337	72,897	1.02
地域連携推進事業費	86,944	86,725	88,075	1.00
直轄道路維持修繕費	25,445	27,536	28,506	0.92
雪害地域道路事業費	1,209	1,338	1,429	0.90
道路環境整備関係	62,275	52,172	52,181	1.19
交通連携推進事業費	2,934	1,560	1,560	1.88
交通安全施設等整備事業費	10,391	8,693	8,693	1.20
交通事故重点対策事業費	13,696	11,913	11,922	1.15
沿道環境改善事業費	29,170	24,022	24,022	1.21
電線共同溝整備事業費	6,084	5,984	5,984	1.02
事業費計	245,742	236,108	243,088	1.04
道路調査費	955	1,170	2,165	0.82
直轄道路等災害復旧費	—	—	—	—
附帯及び受託工事費	14,804	11,266	11,266	1.31
道路関係事業費計	261,501	248,544	256,519	1.05

注1) 地域連携推進事業費の平成17年度は高速自動車国道建設費を含みます。

注2) 道路関係直轄事業費一覧表には、街路交通調査費を含みません。

注3) 保留解除等後には、H17当初+保留解除等（高速自動車国道・維持修繕・雪害・事業調整費・補正・有料道路買取分）の事業費です。

※1: カーラーの救命曲線: 緊急事態における時間経過と死亡率の関係を示したグラフ。

4. 今後の道路整備と開通予定

【抜本的なハード対策】

様々な課題解決に向けたネットワーク整備、震災対策、防災対策、沿道環境対策、交通安全対策等を推進。

◇直轄国道の道路開通予定一覧

番号	県政令市	事業種別	国道番号	事業名	予定区間	延長(km)	予定年度
①	愛知県	道路改築	23	豊橋東バイパス	七根IC～野依IC	2.3	H18
②	愛知県	道路改築	23	岡崎バイパス	芦谷IC～須美IC	5.5	H18
③	愛知県	道路改築	22	名岐道路関連	清須市朝日～一宮市緑	9.4	H18
④	愛知県	道路改築	153	豊田西バイパス	豊田市千足町～同市西新町	1.0	H18
⑤	愛知県	道路改築	153	足助バイパス	豊田市足助町狭石～同市富岡町下切	2.5	H19
⑥	愛知県	交通安全対策	153	三好町三好交差点改良(右折車線設置)	西加茂郡三好町三好(三好前田交差点)	1カ所	H19
⑦	愛知県	電線共同溝	19	春日井電線共同溝	春日井市梅ヶ坪町～十三塚町	2.2	H18
⑧	愛知県	電線共同溝	1	安城電線共同溝	安城市東栄町～今本町	2.5	H18
⑨	愛知県	道路改築	1	岡崎環境整備	岡崎市矢作町	0.4	H19
⑩	名古屋市	道路改築	1	愛知1号震災橋架替大慶橋架替	緑区鳴海町～南区鳴尾町	0.4	H18
⑪	名古屋市	電線共同溝	41	萩野電線共同溝	名古屋市北区黒川本通～中切町	1.5	H18
⑫	岐阜県	道路改築	158	高山清見道路	高山西IC～高山IC(仮)	6.5	H19
⑬	岐阜県	道路改築	360	宮川細入道路	飛騨市宮川町小豆沢～同市称宣ヶ沢上	2.7	H19
⑭	岐阜県	道路改築	41	美濃加茂バイパス	(県)山之上古井線～一般国道41号	3.5	H19
⑮	岐阜県	道路改築	41	高山国府バイパス	(主)高山清見線～高山IC(仮)	0.3	H19
⑯	岐阜県	道路改築	19	恵中拡幅	中津川茄子川	1.0	H19
⑰	岐阜県	道路改築	156	岐阜東バイパス	(都)岐阜蘇原線～(都)岐阜環状線	2.5	H19
⑱	岐阜県	交通安全対策	258	林町歩道整備(歩道のバリアフリー化)	大垣市林町地内	0.8	H18
⑲	静岡県	交通安全対策	1	中田島交差点改良(右折車線設置)	浜松市中田島町(中田島交差点)	1カ所	H18
⑳	静岡県	道路改築	1	南二日町交差点	三島市南二日町(南二日町交差点)	0.5	H18
㉑	静岡県	道路改築	1	東駿河湾環状道路	岡宮IC(仮)～塚原IC(仮)	10.0	H19
㉒	静岡県	道路改築	414	天城北道路	修善寺IC～大平IC(仮)	1.6	H19
㉓	静岡県	道路改築	1	浜松バイパス(新天拡幅)	磐田市小立野～浜松市安新町	3.0	H19
㉔	静岡県	道路改築	246	裾野バイパス	沼津IC南交差点立体化	0.3	H19
㉕	静岡市	道路改築	1	静清バイパス	八坂～鳥坂IC	4.1	H19
㉖	静岡市	道路改築	1	静清バイパス	昭府IC(仮)～平和IC(仮)	1.4	H19
㉗	静岡市	道路改築	1	静岡駅前交通結節点改善事業	静岡市葵区御幸町～同市葵区黒金町	0.4	H19
㉘	三重県	道路改築	23	中勢道路	松阪市嬉野新屋庄町～同市小津町	2.8	H18
㉙	三重県	道路改築	1	関バイパス	名阪国道大阪方面ランプ部 名阪国道名古屋方面ランプ部	0.7 0.7	H18 H19
③①	三重県	道路改築	42	松阪多気バイパス	松阪市上川町	1.3	H18
③②	三重県	道路改築	42	熊野尾鷲道路	尾鷲南IC(仮)～三木里IC(仮)	5.0	H19
③③	三重県	交通安全対策	42	長島地区交差点改良(右折車線設置)	紀北町紀伊長島区東長島～長島	1カ所	H18
③④	三重県	電線共同溝	1	四日市中部電線共同溝	四日市市川原町～同市中部	0.6	H18
③⑤	長野県	道路改築	474	飯喬道路	飯田南JCT(仮)～天竜峡IC(仮)	7.2	H19
③⑥	長野県	道路改築	153	伊南バイパス	駒ヶ根市赤穂福岡～市道中通線	1.3	H19
③⑦	長野県	交通安全対策	19	伊谷交差点改良(本橋拡幅・改良舗装)	木曽郡木曽町伊谷	1カ所	H18

県政令市	事業種別	国道番号	事業名	予定区間	延長(km)	予定年度
中部全域	震災対策	—	緊急輸送道路の橋梁耐震補強3ヵ年プログラム	直轄国道の橋梁耐震対策の概ね完了	約700カ所	H19
中部全域	防災対策	—	山間地の斜面等の防災対策	対策推進	—	—
中部全域	交通安全対策	—	交通事故危険箇所対策	直轄国道の交通事故危険箇所の対策完了	155カ所	H19
中部全域	沿道環境対策	—	住宅密集地域の沿道騒音対策等	バイパス整備、道路拡幅の他、低騒音舗装、遮音壁設置等による対策推進	—	—
愛知県名古屋市	沿道環境対策	23	愛知23号環境対策	対策推進	—	—

※左側の番号は、P15-16に掲載の「中部の主要道路事業」の箇所番号と対応しています。
※開通予定は、平成18年度予算とほぼ同程度の道路整備予算が確保されることを前提としています。
今後、予算規模が大きく変動した場合など適宜見直しを行います。

〈交通安全対策の事例〉



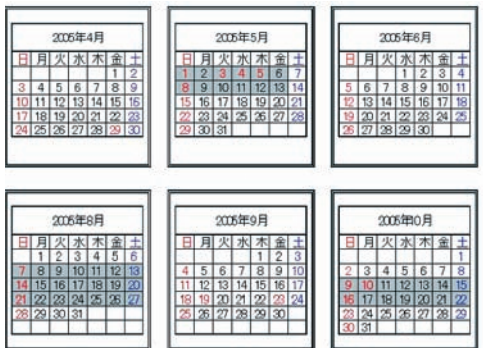
【ソフト的な対策の実施】

抜本的なハード対策とともに、短期的に効果を発現できるソフト対策を展開します。

○ 路上工事縮減対策

- ・ 集中工事や新工法等の採用。
- ・ 交通が多くなる曜日や日の工事を抑制する工事抑制カレンダー。
- ・ 県・市道と併せ路上工事抑制対策の検討。

◇路上工事抑制カレンダーの一例



○ 交通事故対策

- ・ 事故危険箇所マップや事故カレンダーなどの配布によるドライバーへの注意喚起。
- ・ 木曾かめクラブの様な、地域と一体となった事故抑止対策。

○ 短期的渋滞対策

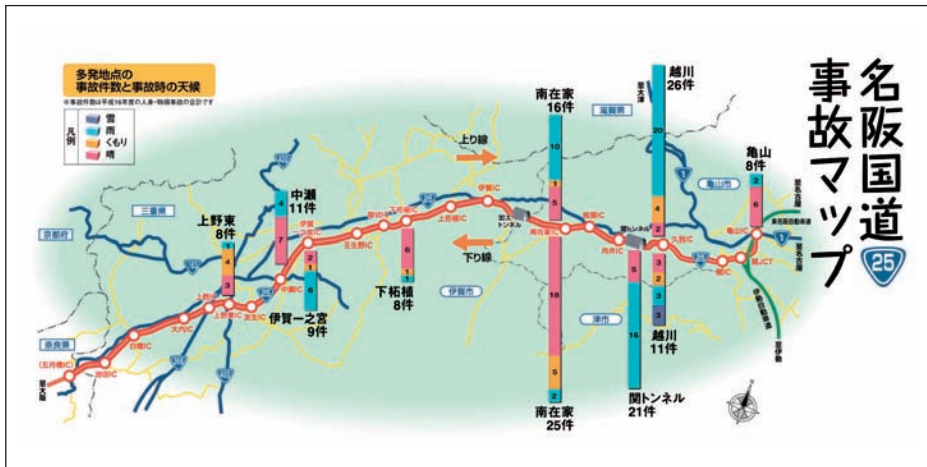
- ・ 問題となっている交差点の一部改良。
- ・ 公共交通機関の利用促進や、ラッシュ時を避けた自動車利用の促進。
- ・ 一般道の通行車両を高速道路へ転換させる多様で弾力的な料金施策。

※ハッチングは、交通量の多い混雑時期を示す

◇事故危険箇所カレンダーの一例



◇事故危険箇所マップの一例 (天候と事故件数との関係をマップ化)



中部地方整備局の主要道路事業



凡 例	
—	一般国道（直轄国道）
—	一般国道（補助）
—	一般国道直轄改築区間（自動車専用道路含む）
—	一般国道直轄（都市計画等手続き済み）
—	一般国道（計画中、着工準備含む）
—	高速自動車国道（供用中）
—	高速自動車国道（計画中）
—	一般有料道路（供用中）
—	高規格幹線道路（調査中）
⊕	空港（既設）
⊕	空港（建設中）
Ⓜ	特定重要港湾
Ⓜ	重要港湾
 	名古屋市中心部（拡大図範囲）
〇〇道路（赤字）	中部地方整備局の主要な道路事業
●	開通予定区間（○数字は13ページの一覧表番号と対応）

※事業中、計画中のインターチェンジ(IC)名は仮称。



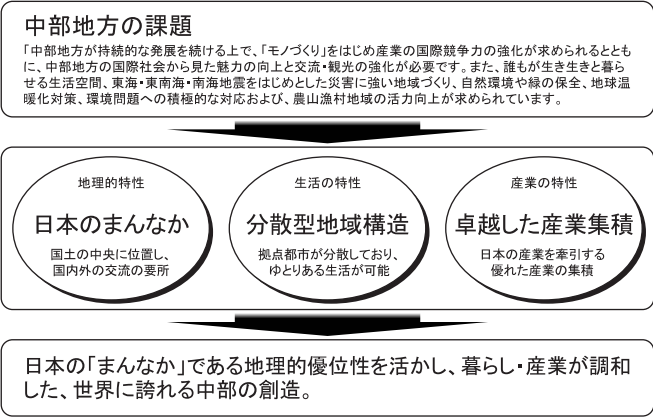
まんなかビジョン

中部地方整備局では、中部地域の10～20年後の将来ビジョンとして、地域の皆様の声を聞きながら、平成15年6月に「まんなかビジョン」を関係行政機関、地元経済界等と共に策定しています。

「まんなかビジョン」では『日本の「まんなか」である地理的優位性を活かし、暮らし・産業が調和した、世界に誇れる中部の創造』を将来ビジョンとし、当面の5年間（平成15～19年度）の道路・河川・港湾行政等の達成目標を定めています。

中部地方の特性と課題から、総合的かつ効率的な広域行政を目指し、国民本位、地域本意の地域づくりを実現するため、概ね10～20年後における中部地方の将来像と、中部地方の将来像や地域づくりの目指すべき方向について、中部地方の地域づくり関係者の共通認識を醸成することを目的としています。

【まんなかビジョンにおける中部地方の基本理念】



詳しくは、まんなかビジョンホームページ <http://www.cbr.mlit.go.jp/mannaka/>

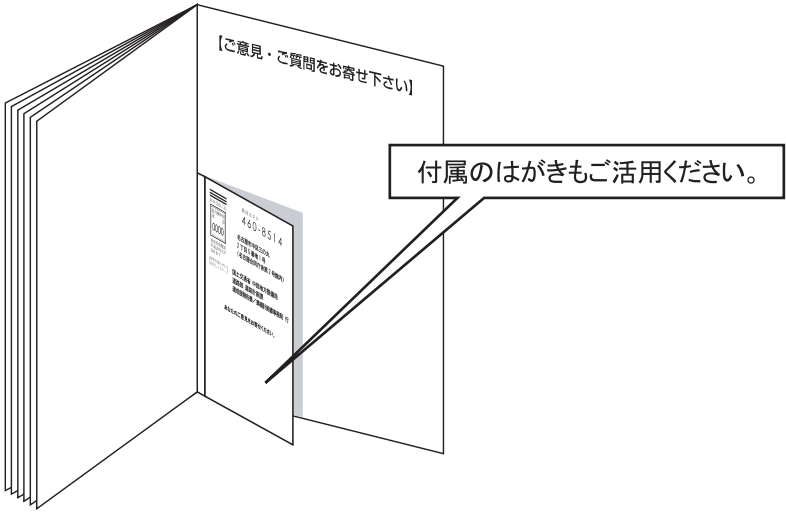
【中部地方整備局 道路関係組織一覧】

組織名	所在地	電話番号 (代表)	HPアドレス
中部地方整備局道路部	〒460-8514 名古屋市中区三の丸2丁目5番地1号	052-953-8168	http://www.cbr.mlit.go.jp/
多治見砂防国道事務所	〒507-0804 岐阜県多治見市坂上町6-34	0572-25-8020	http://www.cbr.mlit.go.jp/tajimi/
岐阜国道事務所	〒500-8262 岐阜市茜部本郷1丁目36番地の1	058-271-9811	http://www.gifukoku.go.jp/
高山国道事務所	〒506-0055 岐阜県高山市上岡本町7-425	0577-36-3811	http://www.cbr.mlit.go.jp/takayama/
沼津河川国道事務所	〒410-8567 静岡県沼津市下香貫外原3244-2	055-934-2001	http://www.cbr.mlit.go.jp/numazu/
浜松河川国道事務所	〒430-0811 静岡県浜松市名塚町266	053-466-0111	http://www.cbr.mlit.go.jp/hamamatsu/
静岡国道事務所	〒420-0054 静岡県静岡市葵区南安倍2丁目8-1	054-250-8900	http://www.shizukoku.go.jp/
名古屋国道事務所	〒467-0833 名古屋市瑞穂区鍵田町2－30	052-853-7320	http://www.cbr.mlit.go.jp/meikoku/
愛知国道事務所	〒464-0066 名古屋市千種区池下町2-62	052-761-1191	http://www.cbr.mlit.go.jp/aikoku/
名四国道事務所	〒467-0847 名古屋市瑞穂区神穂町5番3号	052-823-7911	http://www.cbr.mlit.go.jp/meishi/
東海幹線道路調査事務所	〒440-0888 豊橋市駅前大通2丁目33番地1号開発ビル6階	0532-54-5810	http://www.cbr.mlit.go.jp/tokai/
三重河川国道事務所	〒514-8502 津市広明町297	059-229-2211	http://www.cbr.mlit.go.jp/mie/
紀勢国道事務所	〒515-0005 三重県松阪市鎌田町144-6	0598-52-5360	http://www.cbr.mlit.go.jp/kisei/
北勢国道事務所	〒510-8010 四日市市南富田町4番6号	059-363-5511	http://www.cbr.mlit.go.jp/hokusei/
飯田国道事務所	〒395-0024 長野県飯田市東栄町3350	0265-53-7200	http://www.cbr.mlit.go.jp/iikoku/

本書及び本書に関する詳しい内容は、中部地方整備局 道路部ホームページに掲載しております。
<http://www.cbr.mlit.go.jp/road/ir/>

【ご意見・ご質問をお寄せ下さい】

国土交通省 中部地方整備局 道路部による「中部をむすんで、ひらいて」～元気な中部を支える道づくりの今～について、皆さんからのご意見・ご質問をお待ちしております！



返信ハガキのご記入いただきありがとうございました。
切り取ってハガキとして投函ください。皆様からいただいた貴重なご意見を、中部地域の道づくりの「改善」につなげていきたいと考えております。

中部をむすんで、ひらいて

～ 元気な中部を支える道づくりの今 ～ 平成17年度 道路行政の達成度報告書／平成18年度 道路行政の業績計画書

2006年9月

発行 国土交通省 中部地方整備局 道路部
〒460-8514 名古屋市中区三の丸2丁目5番地1号
Tel:052-953-8168 Fax:052-953-7294