

国土交通省 中部地方整備局

道路行政の

平成17年度 達成度報告書

平成18年度 業績計画書

平成18年9月

国土交通省
中部地方整備局 道路部



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 達成度報告書 / 平成18年度 業績計画書 スライド集の構成

1. 概況ポイント
2. 中部地域の特性
3. 実現すべき中部の将来像 ～まんなかビジョン～
4. 道路行政マネジメント ～成果を意識した道路行政への転換～
5. 主な業績成果と戦略
 - 5-1 平成17年度の事業概要と業績成果
 - 5-2 平成18年度への主な課題
 - 5-3 平成18年度の戦略
6. 実現した成果とさらなる取り組み
 - 6-1 安全で安心できる暮らしの確保
 - 6-2 沿道環境の保全
 - 6-3 円滑なモビリティの確保
 - 6-4 地域再生・都市再生の支援
7. 平成17年度のトピックス
8. 道づくりの工夫

【参考資料】

- 1) 平成17年度の成果指標、
- 2) 平成18年度道路関係直轄事業費一覧表
- 3) 中部地方整備局の主要道路事業

渋滞緩和や環境改善など概ね目標達成！

1. 概況ポイント

○平成17年度の主な達成状況

- ・渋滞緩和、沿道環境、地域間の時間短縮などで、年間目標を達成。
- ・交通事故対策では、愛知県が死亡者数全国ワースト1となり目標未達成。

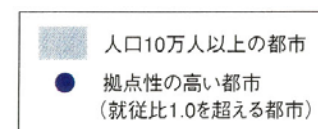
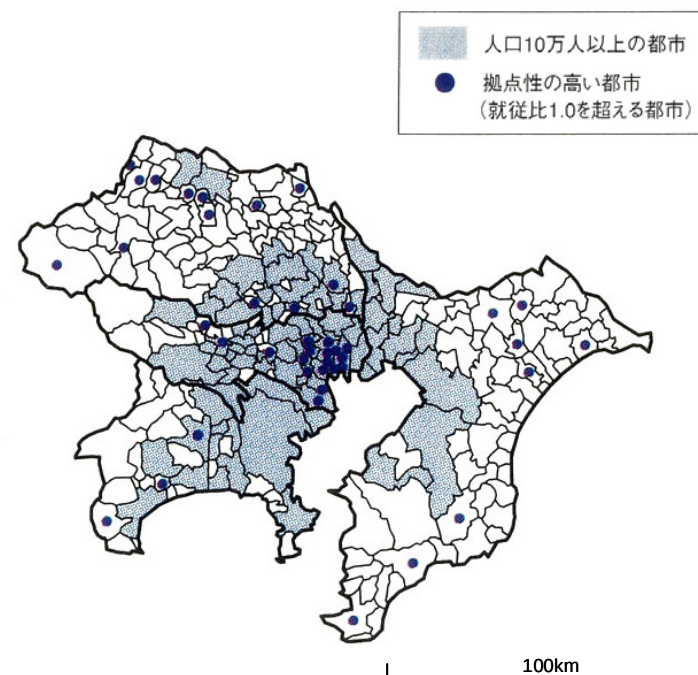
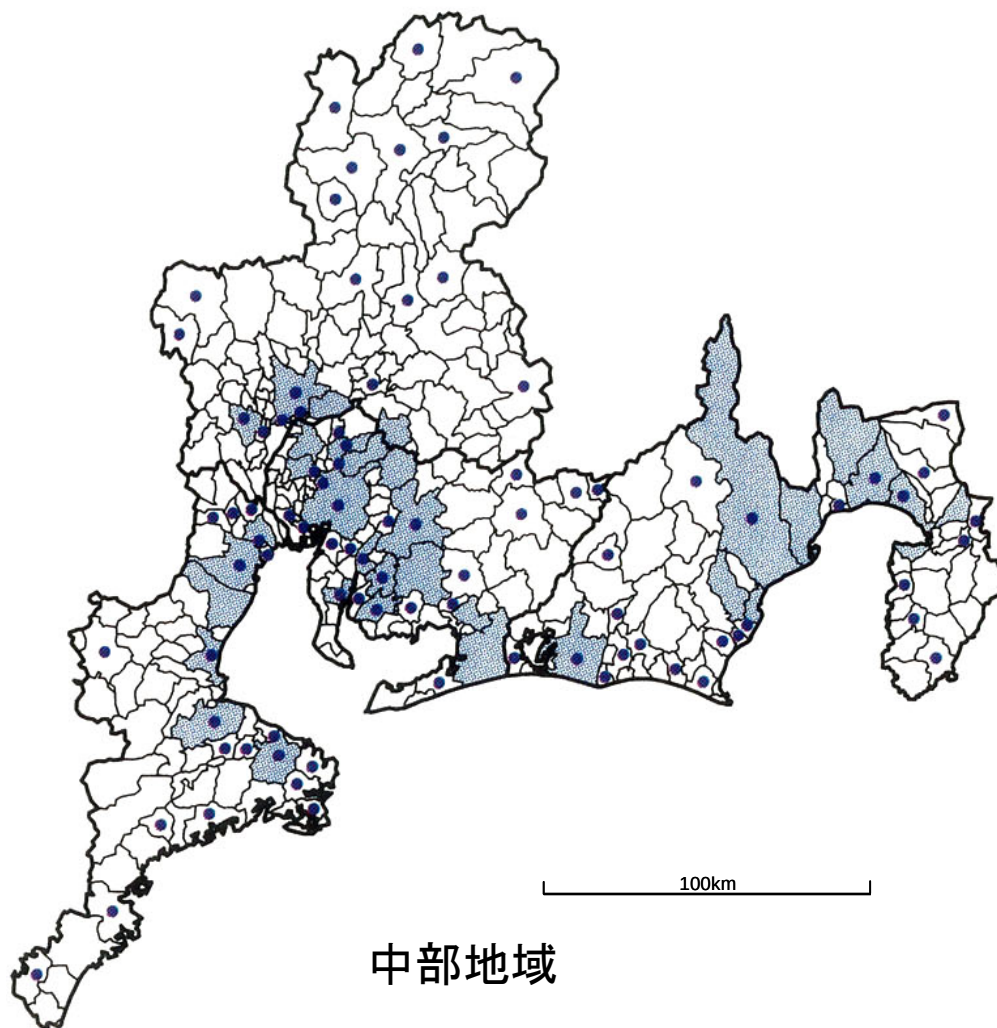
○反省・改良を踏まえた平成18年度計画

- ・事故死者数ワースト1を返上すべく、
警察や地域と連携した交通事故対策を強化。
- ・依然多い都市部の渋滞や、山間地の豪雨災害などの対策を推進。
- ・「選択と集中」により、効果の高い事業のスピードアップを図る。

2. 中部地域の特性

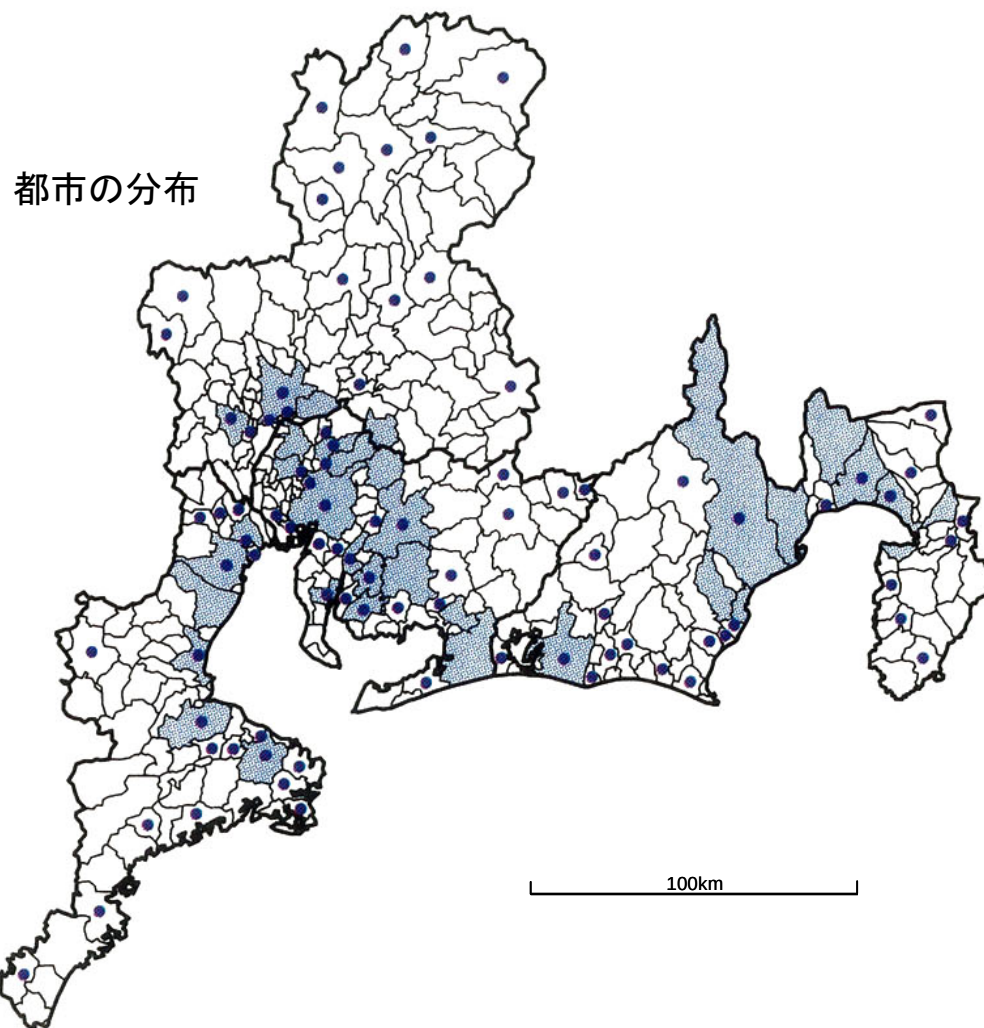
2-1. 中部地域の位置と都市構造①

- ・日本の国土のほぼ中央で、東西交通の要衝
- ・独立分散型の都市構造で拠点都市が分散



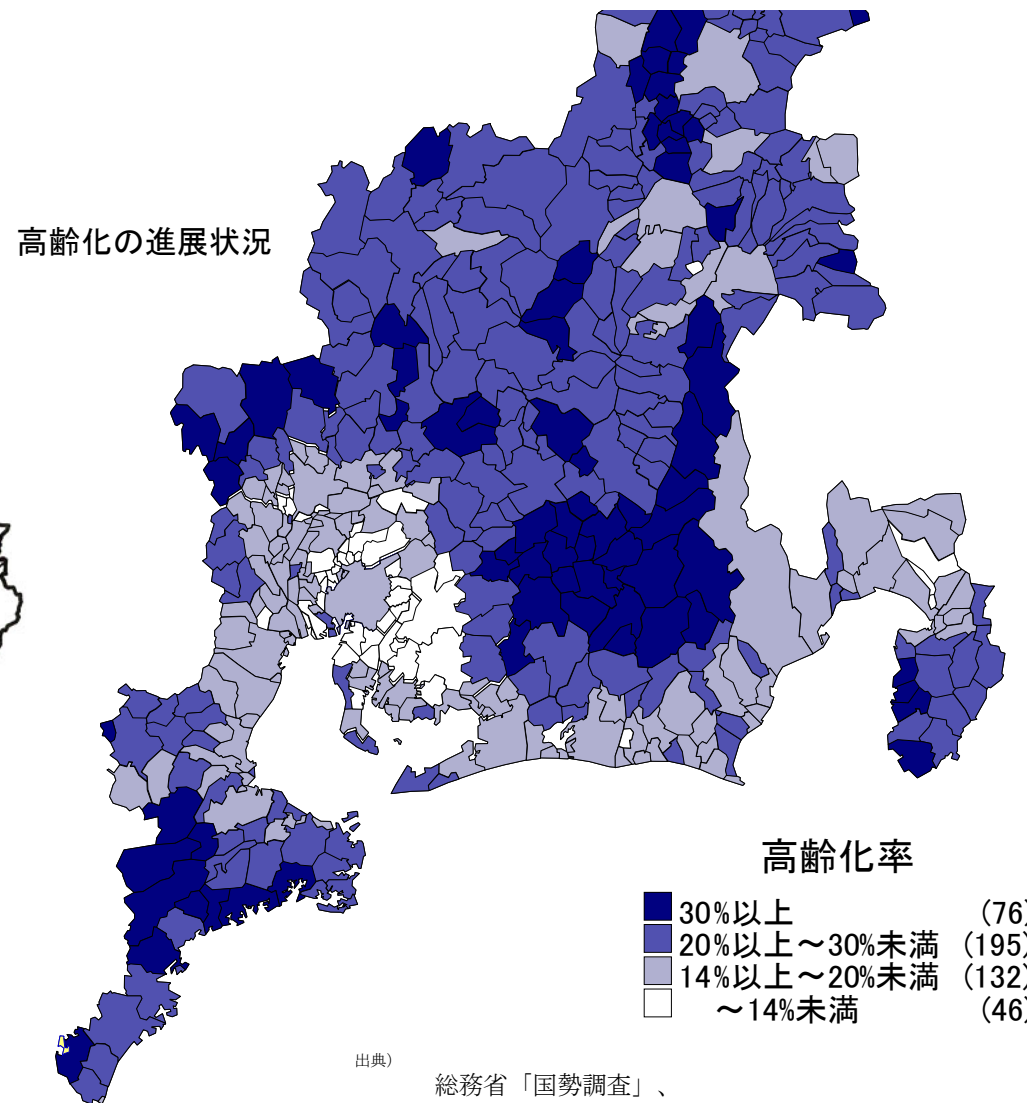
2. 中部地域の特徴

2-1. 中部地域の位置と都市構造②



出典) 総務省「国勢調査」より作成

・中山間地域や半島地域では高齢化が進行



出典)

総務省「国勢調査」、

(財)統計情報研究開発センター「人口推計」より作成

2. 中部地域の特性

- 2-2.産業・経済規模(ものづくりの中部) ①
- ・中部のGRP(地域内総生産)は、世界第10位の規模
 - ・貿易黒字額も、日本全国の黒字額の7割に相当

【諸外国の国内総生産（GDP）ランキング（2001年）と
中部地方各県のポジション】

中部地方5県合計のGRP

= **585,985 百万US\$**

世界第10位

順位	国	GDP (百万US\$)
1	米国	10,128,000
2	日本	4,162,415
3	ドイツ	1,855,660
4	イギリス	1,431,806
5	フランス	1,320,716
6	中国	1,175,702
7	イタリア	1,090,380
8	カナダ	715,044
9	メキシコ	622,047
10	中部地方（5県）	585,985
11	スペイン	584,340
...	...	...
18	ロシア	306,632
	愛知県	275,339
...	...	...
31	トルコ	145,573
	静岡県	127,533
32	ベネズエラ	126,197
...	...	...
45	チリ	68,418
	長野県	67,052
46	チェコ	61,078
	岐阜県	59,069
	三重県	56,931
47	パキスタン	55,276

出典）内閣府、内閣府経済社会研究所（国民経済計算年報）、
世界経済データ・ベース

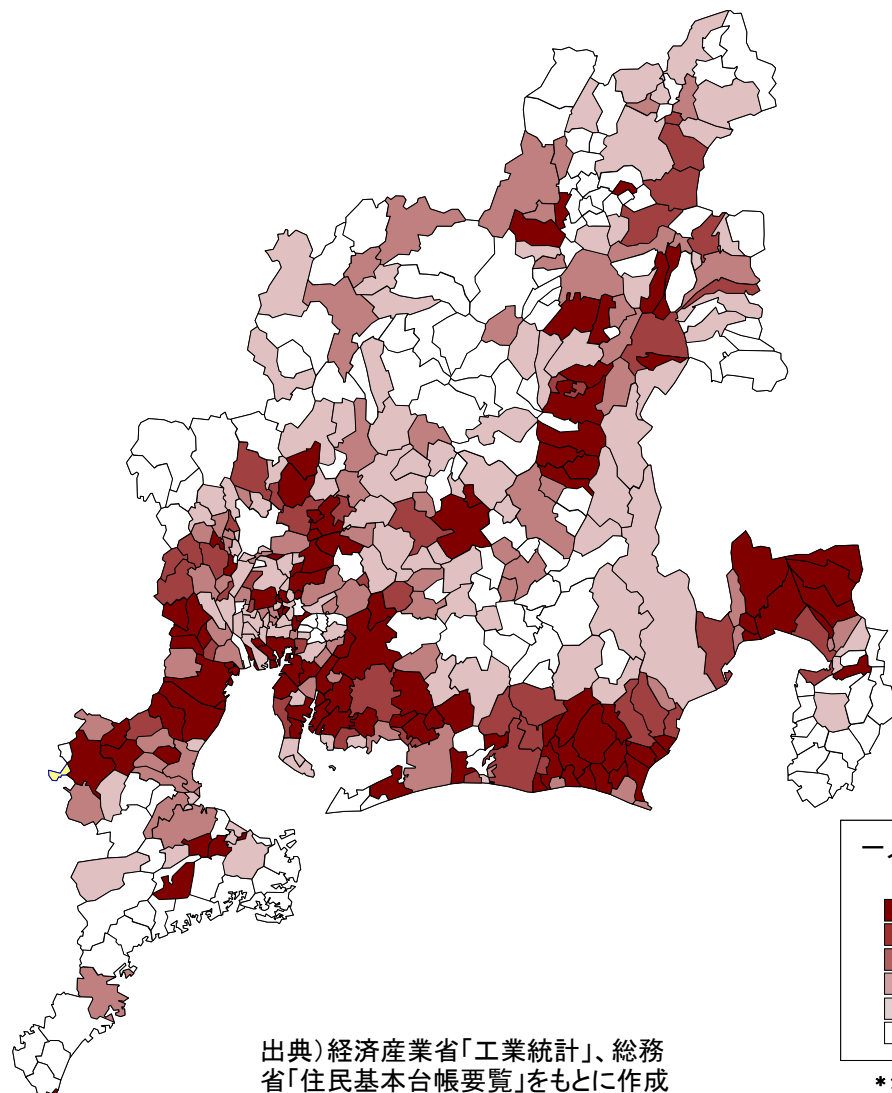
（注）中部地方5県：長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県の5県

2. 中部地域の特徴

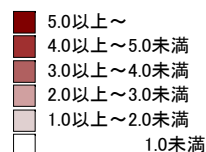
2-2.産業・経済規模(ものづくりの中部) ②

- ・製造出荷額は全国の約1/4 を占める
- ・愛知県は、昭和52年以降28年連続全国1位！

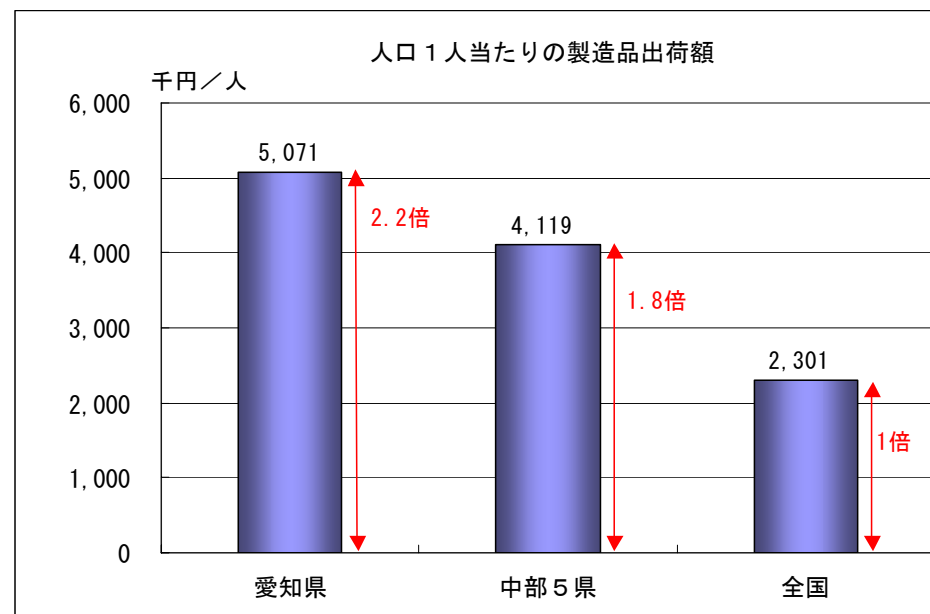
【中部地方における一人あたり製造品出荷額等(2001年)の状況】



一人あたり製造品出荷額等*
(単位:百万円/人)



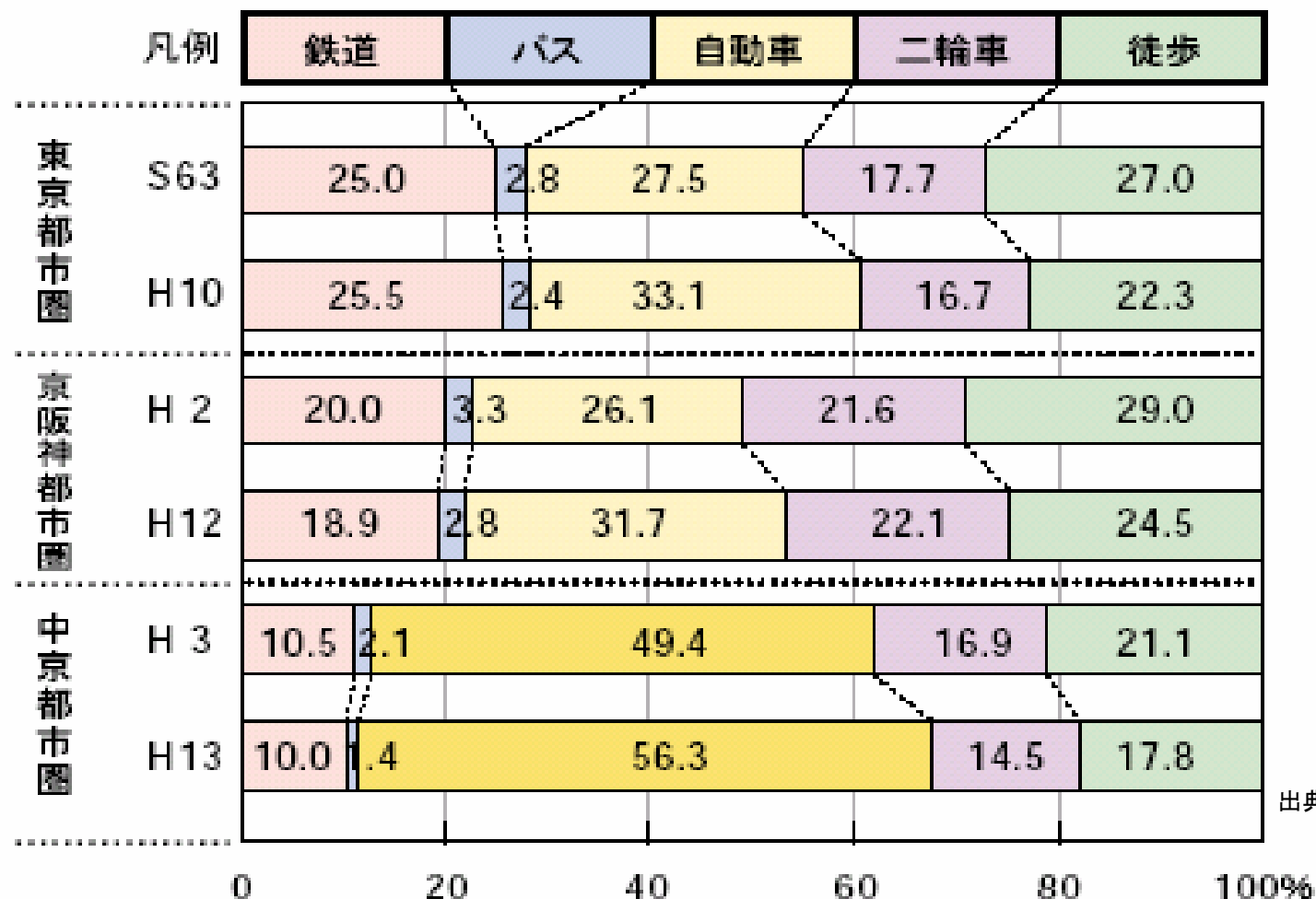
* 全国市町村平均:2.02百万円/人
(東京特別区は除く)



2. 中部地域の特徴

2-3. 交通手段

・交通手段として自動車への依存度が非常に高い



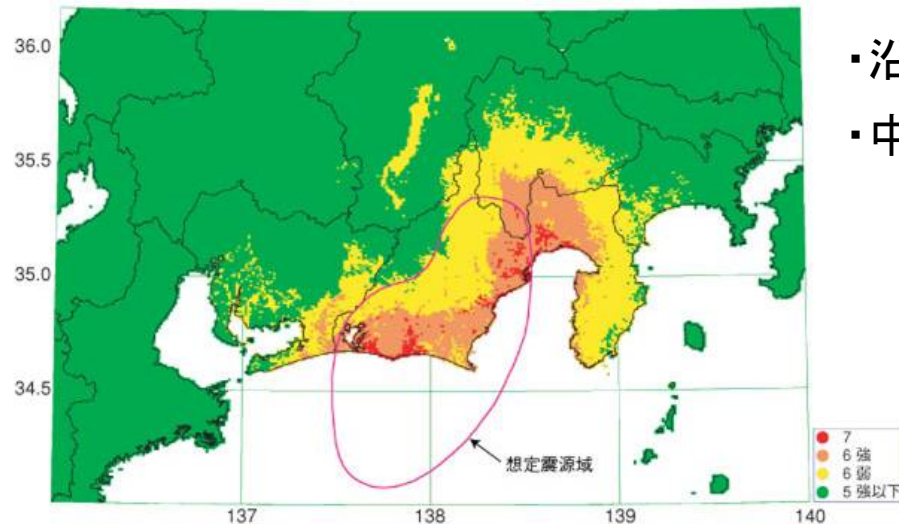
三大都市圏の交通手段分担率

出典) 各都市圏のパーソントリップ調査
(平成13年)

2. 中部地域の特徴

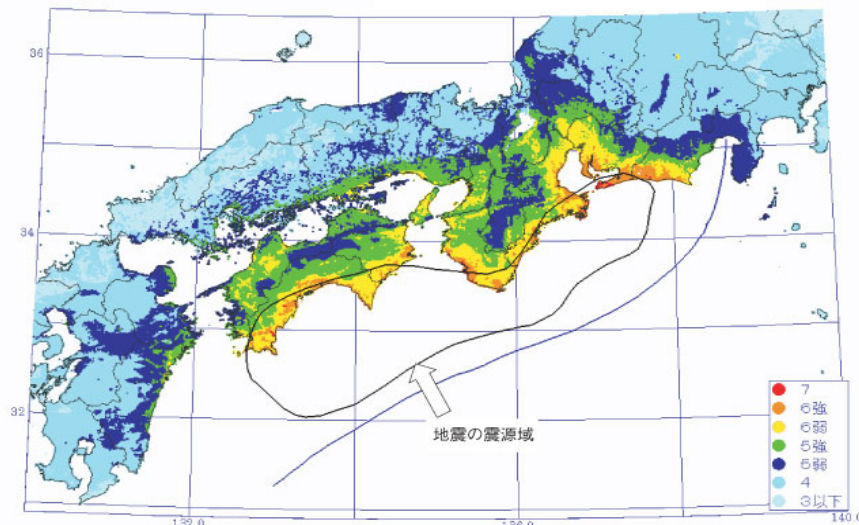
2-4. 自然災害

- ・東海地震、東南海・南海地震の想定震源域に直面
- ・沿岸部を中心に地震対策強化又は対策推進地域に指定
- ・中山間地域では、土砂災害の危険性の高い地域が分布



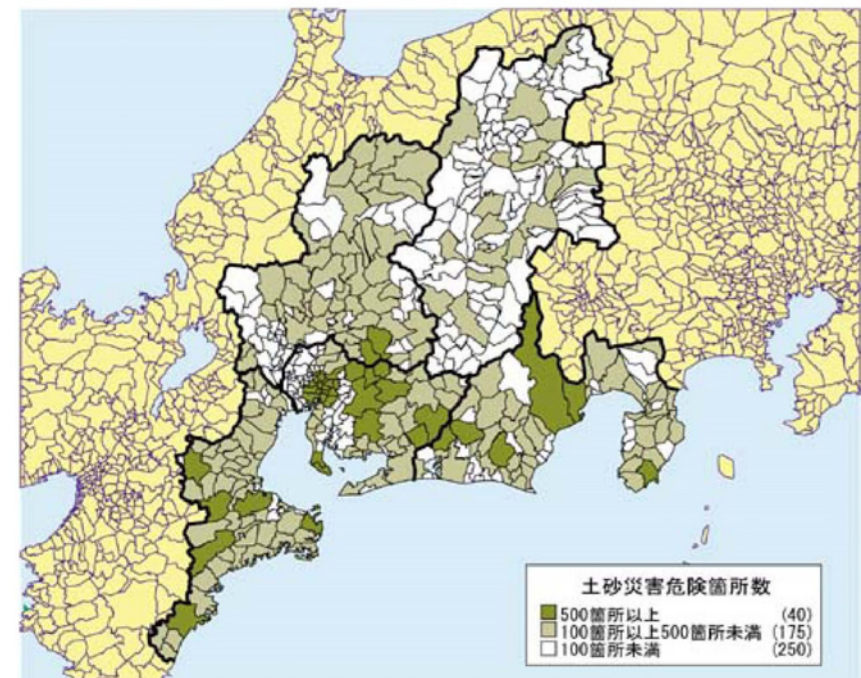
東海地震想定震源域と想定震度

出典：中央防災会議（平成15年3月18日）資料



東南海・南海地震震源域と想定震度

出典：中央防災会議（平成15年12月16日）資料



土砂災害危険箇所

出典）国土交通省資料

3. 実現すべき中部の将来像 ～まんなかビジョン～

中部地方の課題

中部地方が持続的な発展を続ける上で、「モノづくり」をはじめ産業の国際競争力の強化が求められるとともに、中部地方の国際社会から見た魅力の向上と交流・観光の強化が必要です。また、誰もが生き生きと暮らせる生活空間、東海・東南海・南海地震をはじめとした災害に強い地域づくり、自然環境や緑の保全、地球温暖化対策、環境問題への積極的な対応および、農山漁村地域の活力向が求められています。

地理的特長

日本のまんなか

国土の中央に位置し、
国内外の交流の要所

生活の特長

分散型地域構造

拠点都市が分散しており、
ゆとりある生活が可能

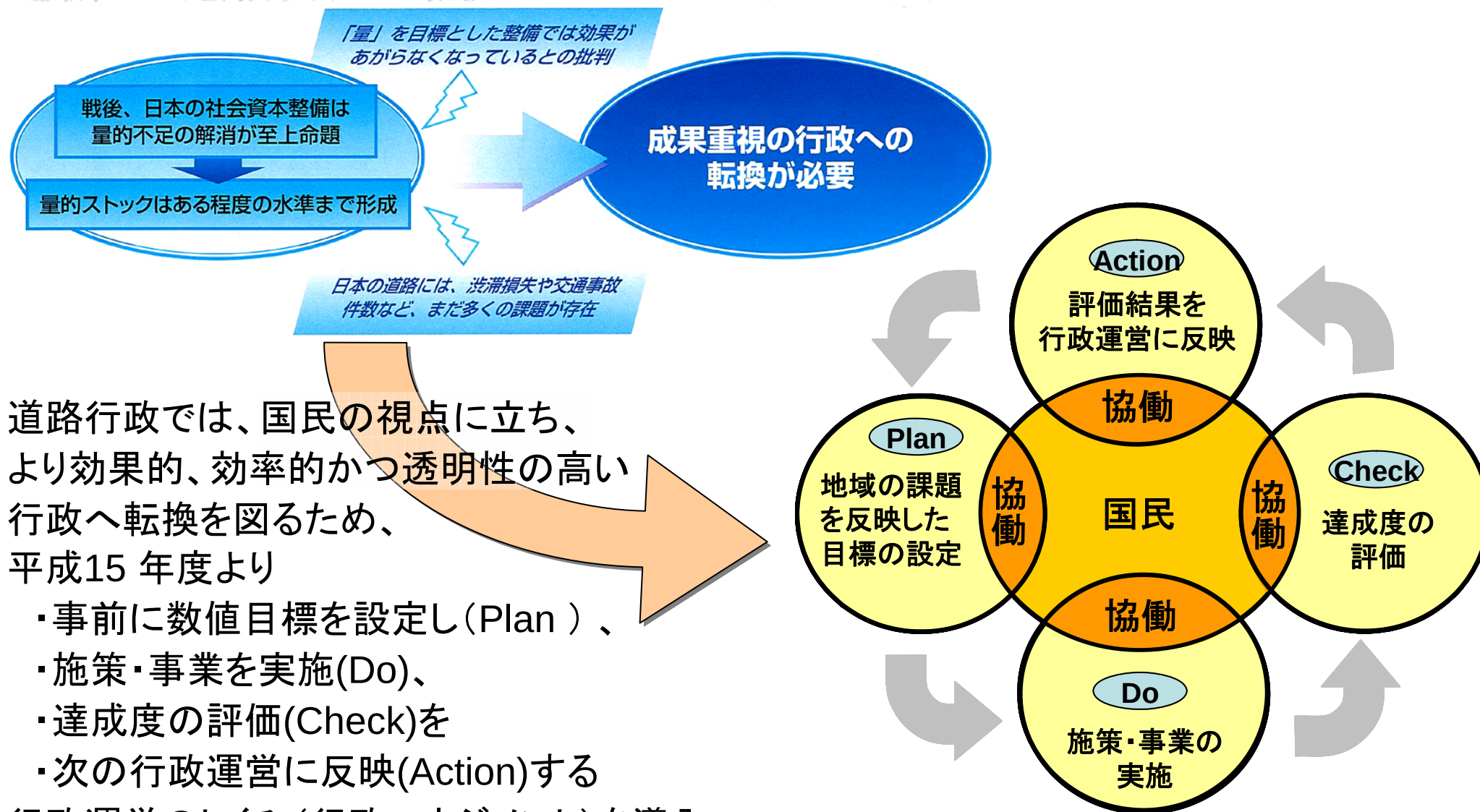
産業の特性

卓越した産業集積

日本の産業を牽引する
優れた産業の構造

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。

4. 道路行政マネジメント ～成果を意識した道路行政への転換～



道路行政では、国民の視点に立ち、より効果的、効率的かつ透明性の高い行政へ転換を図るため、平成15年度より

- ・事前に数値目標を設定し(Plan)、
 - ・施策・事業を実施(Do)、
 - ・達成度の評価(Check)を
 - ・次の行政運営に反映(Action)する
- 行政運営のしくみ(行政マネジメント)を導入。

【国民と協働する道路行政マネジメント】

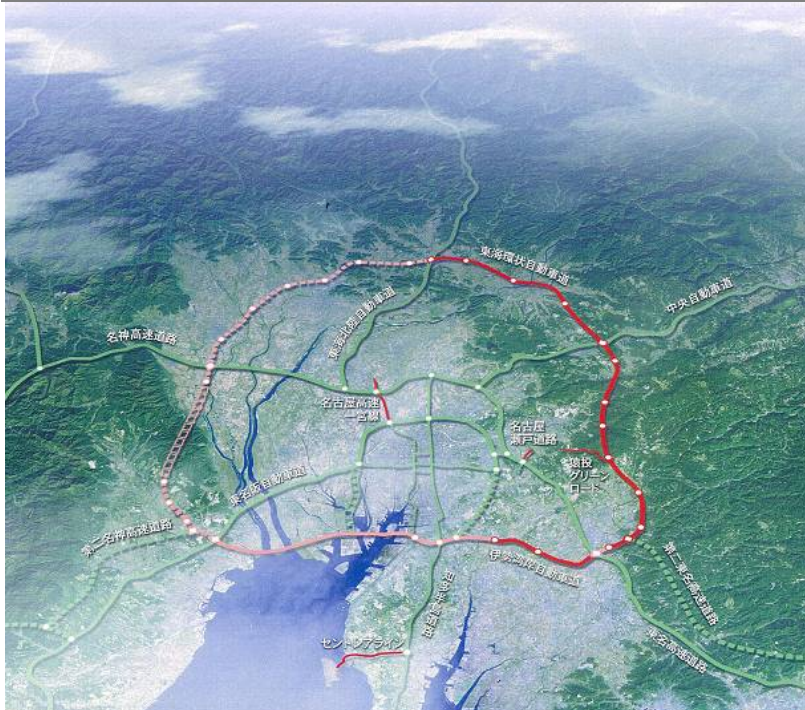
5. 主な業績成果と戦略

5-1 平成17年度の事業概要と業績成果

テーマ:「環状時代の到来と、新たな地域連携の年」

- ・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、橋梁の耐震補強、
- ・中山間地域ネットワーク形成等を実施。

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



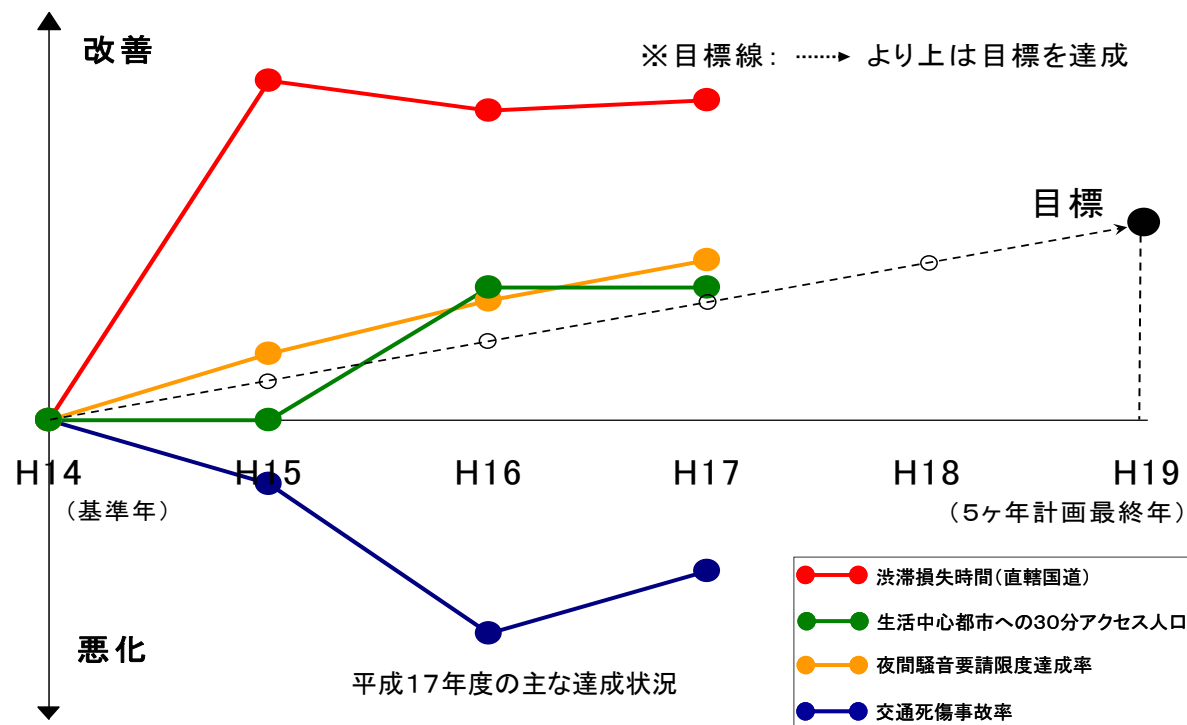
日本のまんなかにも半分形成された環状道路



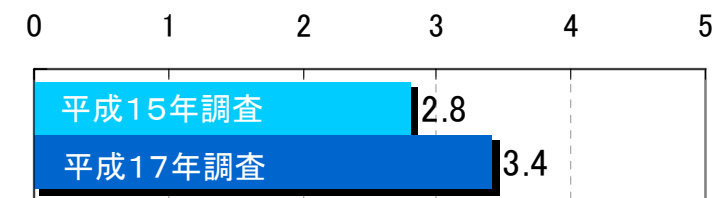
木曽谷と伊那谷を直結した権兵衛峠トンネル

主な達成成果

- ・渋滞緩和や環境改善など概ね目標達成。
- ・中部地域の「ものづくり」がより活発化し、新たな就業機会が増加。
- ・「道路の移動のしやすさ」満足度も向上。
- ・しかし、愛知県が事故死亡者ワースト1となるなど、年間目標を大きく下回る。



「都市と都市との間が移動しやすい」満足度



5-2 平成18年度への主な課題

- ・依然、多い都市部の渋滞
- ・不十分な中山間地ネットワーク
- ・交通事故は、愛知県で死者数ワースト1



台風21号(平成16年)による被災 (国道42号三重県海山町)



地方部の渋滞(国道21号岐阜県各務原市)

5-3 平成18年度の戦略

テーマ:「選択と集中による、効果的で着実な1年」

●常にコスト縮減を図りつつ、約2,600億円の予算を有効に活用。

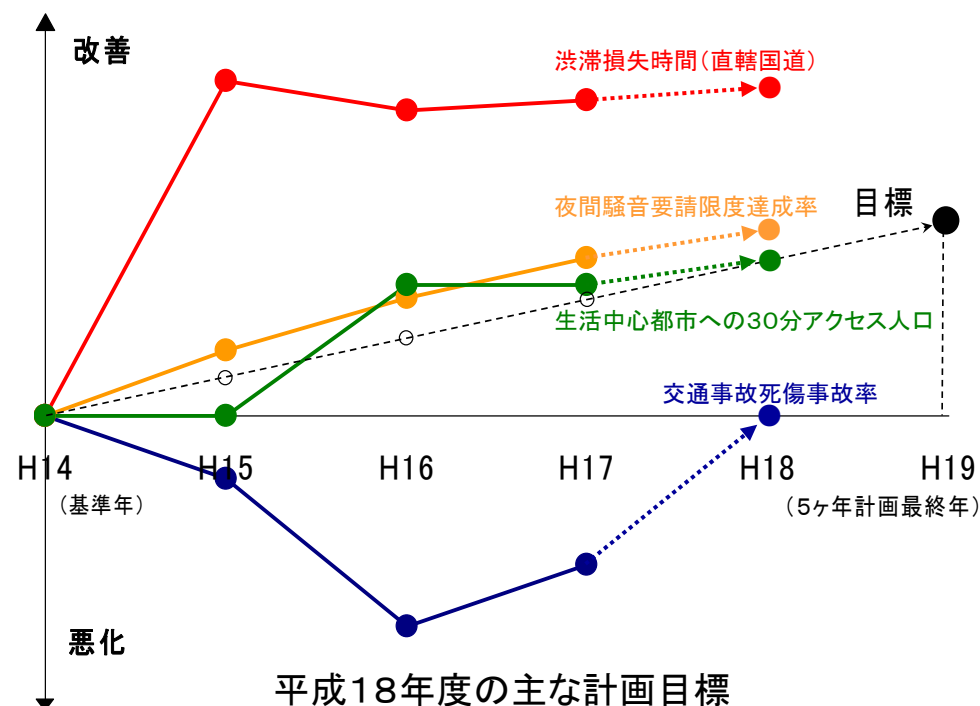
●ハード対策

- ・約25kmの新たな道路開通
- ・交通事故危険箇所の全箇所着手
- ・震災、防災対策や沿道環境対策

●ソフト対策

- ・路上工事縮減対策
- ・交通事故危険箇所マップなどの配布で注意
- ・多様で弾力的な高速道料金施策

ハードとソフトを組み合わせた、
工夫を凝らした道路行政を推進



6. 実現した成果とさらなる取り組み

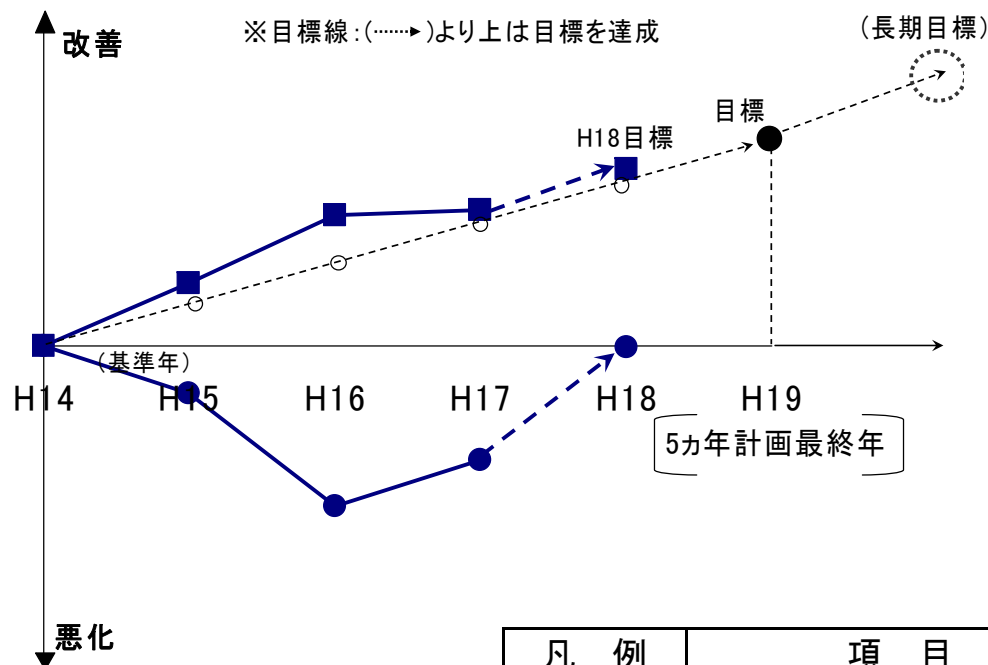
6-1 安全で安心できる暮らしの確保

交通事故減少は目標を大きく下回る

■ 平成17年度の達成度

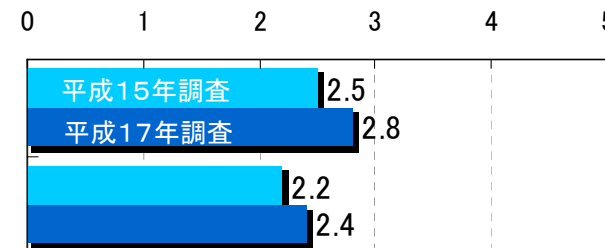
- ・交通事故対策は、目標を大きく下回る。
- ・地震災害に対する橋の補強は当初計画以上に進捗。

■ 業績指標の達成状況



■ 中部地域の住民満足度(5点満点)

安全で快適に生活できる。
地震に対する住宅や道路等の
防災対策が進んでいる。



凡 例	項 目	H18目標
●—●	交通死傷事故率	H14現況を改善
■—■	橋梁耐震対策化実施率	当初計画目標以上

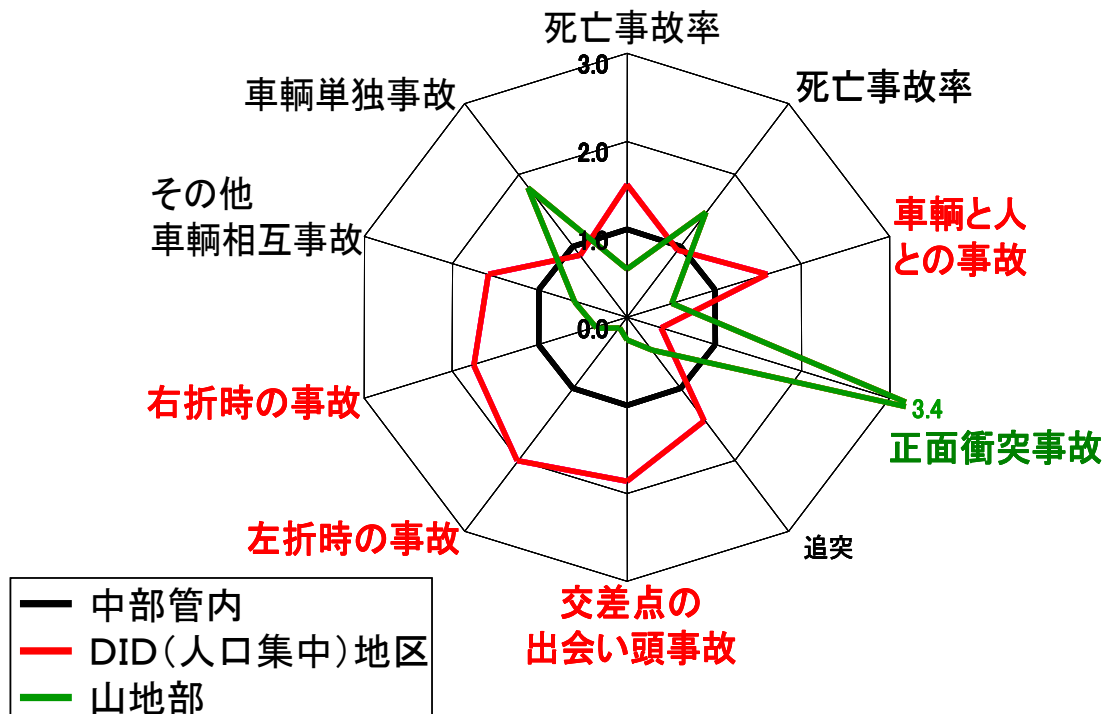
6-1 安全で安心できる暮らしの確保

■平成18年度への課題【交通事故】

- ・愛知県は交通事故死者数 全国ワースト1で、4割は高齢者。
- ・都市部の交差点事故、山地部は正面衝突事故が多発。

⇒事故特性にあった対策が必要。

◇直轄国道の事故特性



◇朝日新聞
(平成18年1月1日)

交通死、愛知が最悪
05年351人、4割が高齢者

愛知県内の昨年1年間「人(暫定数)」にのぼった交通事故死者は351人。これが県警のまとめで分かった。前年比で17%増だった。91年以降、14年ぶりに全国最悪となった。県警は、中部国際空港開港、愛知万博開催などに伴い、「交通の量と流れが大きく変化したのが原因では」とみている。

県警によると、12月30日までの人身事故件数は5万9980件で、前年比2・7%減、負傷者数は3・1%減の7万3638人だった。

都道府県別の交通事故死者数は、北海道が13年連続でワースト1位だったが、昨年は微減した。愛知県の死者の年齢別では、高齢者が133人と、全死者数の38%を占めた。

交通安全対策(道路IRサイト)
<http://www.cbr.mlit.go.jp/road/ir/index.htm>

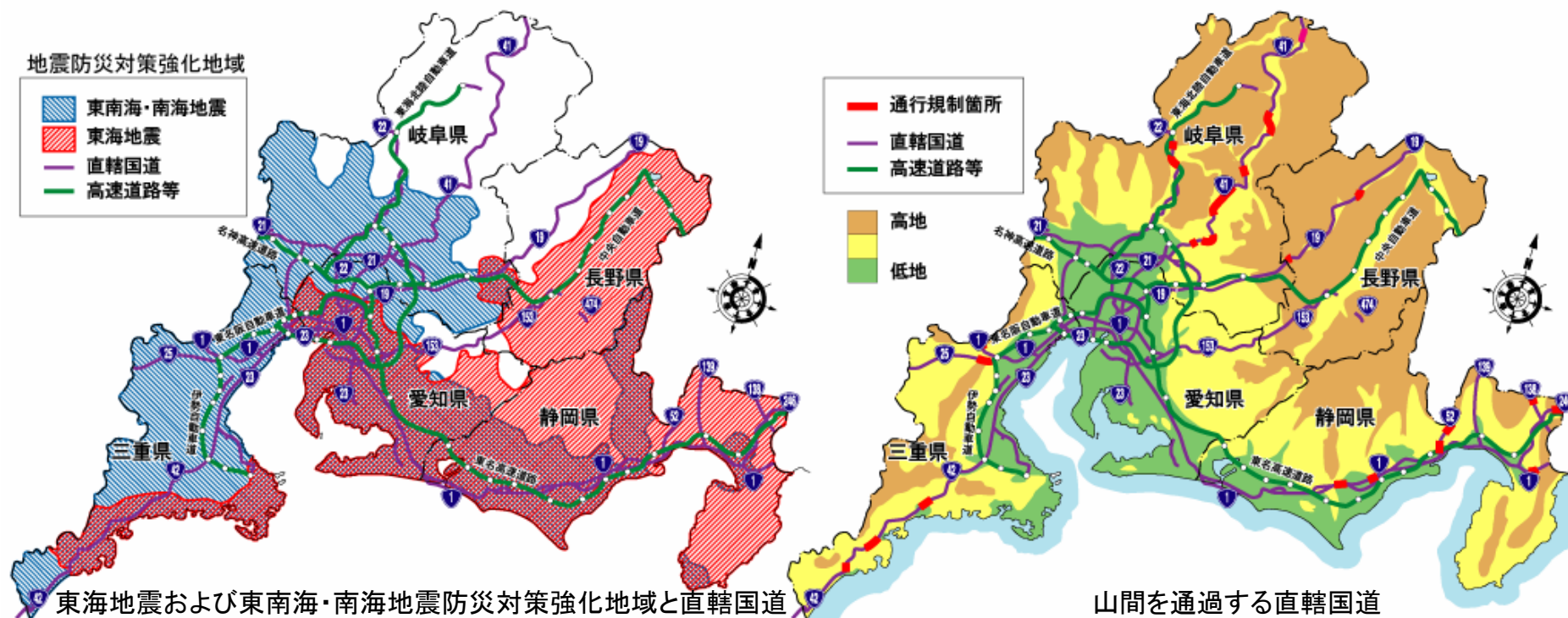
6-1 安全で安心できる暮らしの確保

■平成18年度への課題【震災・防災対策】

直轄国道のほとんどは、

- ・地震防災対策地域内にあり、被災の可能性大。
- ・土砂崩落災害の危険性があり、大雨の事前通行規制区間も多い。

⇒災害に強い道路ネットワークの確保が急務



6-1 安全で安心できる暮らしの確保

■平成18年度の業績計画

【交通安全対策】

- ・交通事故危険箇所の全箇所着手(155箇所)
- ・地域特性に応じた事故対策の実施
- ・注意喚起するマップの配布や、走行速度の抑制対策など

【震災・防災対策】

- ・橋梁耐震補強3箇年プログラムの着実な実施
- ・斜面の落石崩壊危険箇所対策の推進

など



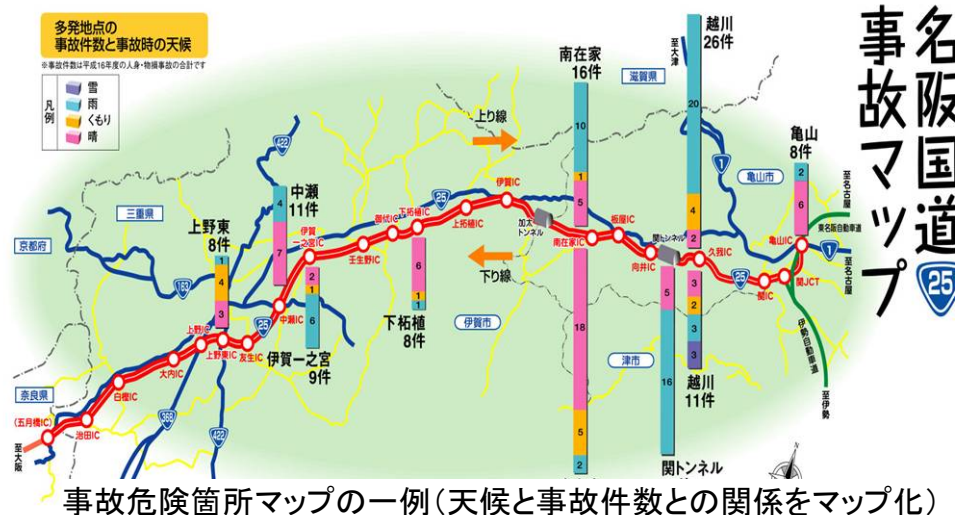
橋脚の耐震補強の一例



山地部のセンターポールによる逸脱防止対策例



都市部交差点のカラー舗装による主方向の誘導



6. 実現した成果とさらなる取り組み

6-2 沿道環境の保全

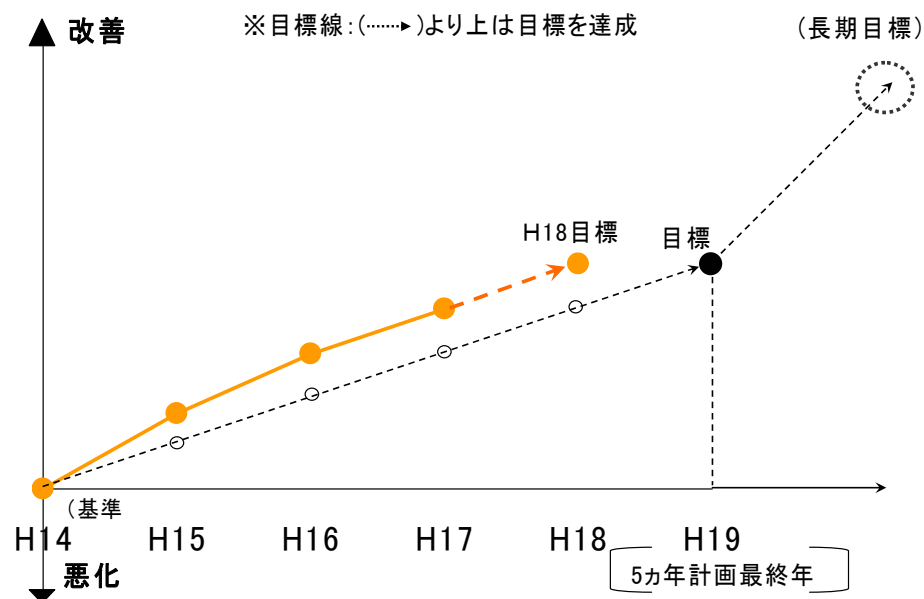
幹線国道の沿道環境は着実に改善

■ 平成17年度の達成度

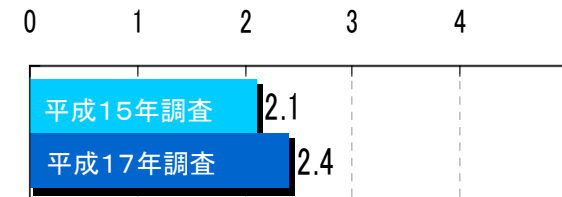
- ・直轄国道の夜間騒音要請限度達成率は、約7割で目標達成。

■ 業績指標の達成状況

■ 中部地域の住民満足度(5点満点)



大気汚染や騒音等による
生活への影響は改善されている。



凡 例	項 目	H18目標
●—●	夜間騒音要請限度達成率	H19目標を前倒し

6-2 沿道環境の保全

■平成18年度への課題【沿道騒音】

- ・夜間騒音要請限度達成率では、特に三重県や岐阜県が低い。

⇒優先かつ緊急性の高い区間を含めた着実な対策が必要。

	H16	H17	増加量
長野県	73%	95%	+22ポイント
岐阜県	58%	60%	+2ポイント
静岡県	73%	76%	+3ポイント
愛知県	75%	75%	増減なし
三重県	51%	59%	+8ポイント
中部全体	66%	69%	+3ポイント

県別の夜間騒音要請限度達成率の変化

騒音に強いまちづくり・道づくり
<http://www.cbr.mlit.go.jp/road/f/a/01.html>
 環境対策・騒音対策状況(道路IRサイト)
<http://www.cbr.mlit.go.jp/road/i>

■平成18年度の業績計画

【沿道環境対策】

- ・遮音壁設置や低騒音舗装の敷設などのハード対策
- ・バイパス整備や高速道路等の料金施策による、現道交通量の減少対策

6. 実現した成果とさらなる取り組み

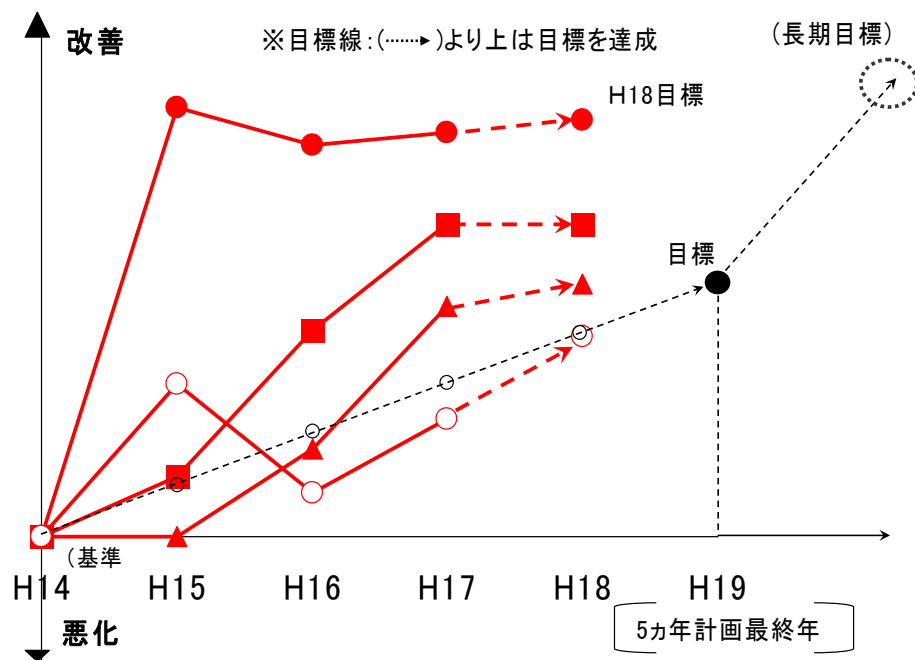
6-3 円滑なモビリティの確保

都市間の移動がよりスムーズに

■ 平成17年度の達成度

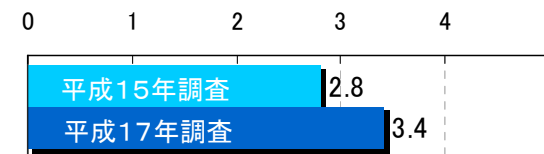
- ・直轄国道の渋滞は緩和傾向で、平成19年度目標を2年早く達成。
- ・路上工事時間の縮減や、既存の高速道路利用割合も目標達成
- ・住民満足度も大きく向上

■ 業績指標の達成状況



■ 中部地域の住民満足度(5点満点)

都市と都市との間が移動しやすい。



凡 例	項 目	H18目標
●—●	渋滞損失時間（直轄国道）	H17実績より改善
○—○	渋滞損失時間（県道以上）	当初計画目標達成
▲—▲	高規格道路利用割合	H19目標を前倒し
■—■	路上工事時間	H17実績を維持

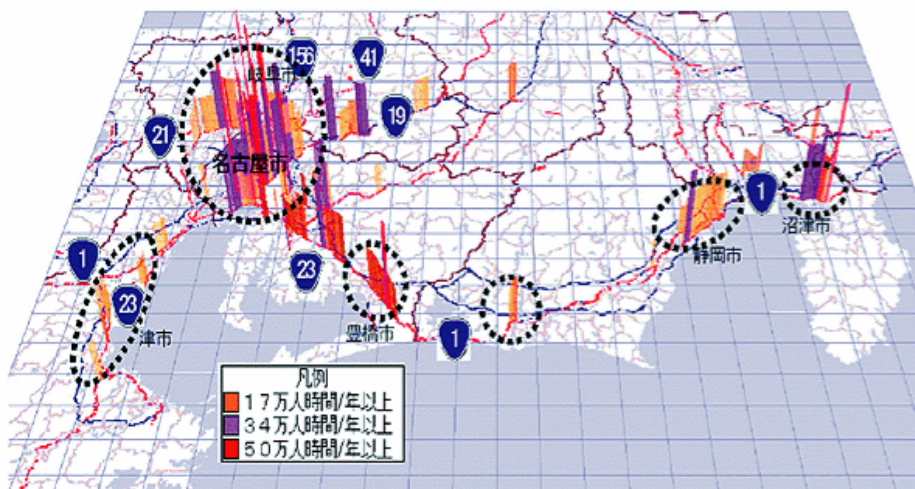
6-3 円滑なモビリティの確保

■平成18年度への課題【渋滞】

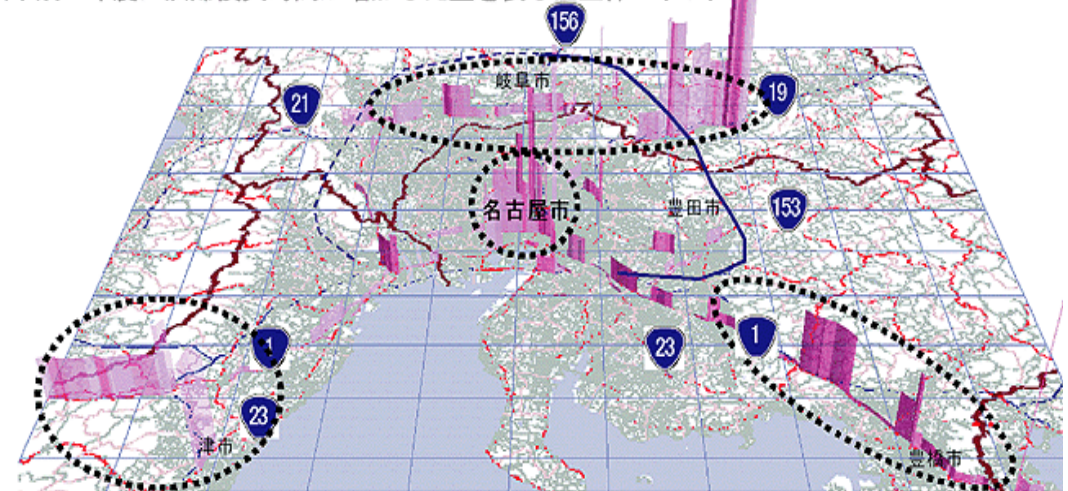
- ・名古屋圏や地方都市圏で、依然、大きな渋滞が発生。
- ・放射状に伸びる幹線道路で渋滞が増加傾向。

⇒さらなる渋滞緩和対策が必要

◇直轄国道の渋滞の大きさグラフ
(平成17年度Kmあたり渋滞損失時間の立体マップ)



◇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)



渋滞対策・渋滞状況(道路IRサイト)

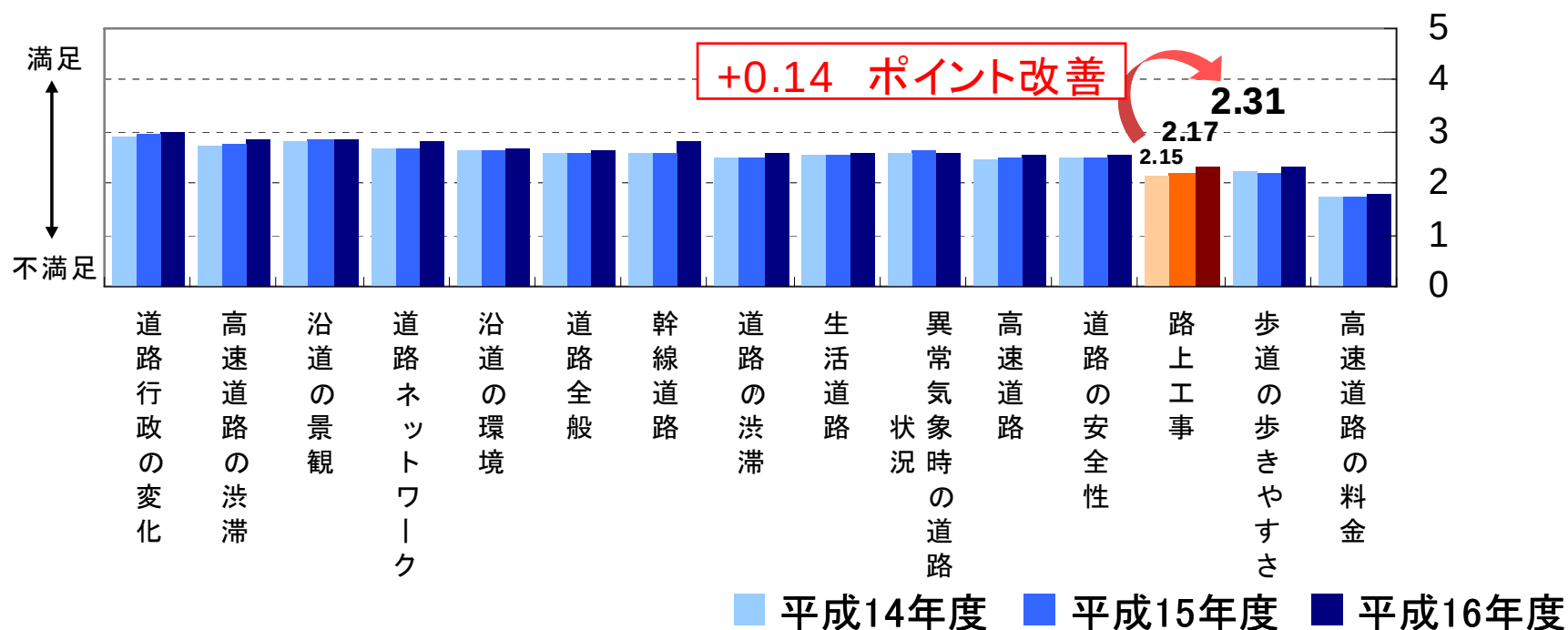
<http://www.cbr.mlit.go.jp/road/ir/index.htm>

6-3 円滑なモビリティの確保

■平成18年度への課題【路上工事】

- ・路上工事に対する、全国の利用者満足度はワースト3。

⇒より一層の規制時間縮減と工事情報の提供が必要



全国の道路利用者満足度調査結果(平成14～16年度)

6-3 円滑なモビリティの確保

■平成18年度の業績計画

【渋滞対策】

- ・優先度の高い道路整備推進
約25kmの新たな道路開通
- ・短期的な渋滞対策
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

【路上工事縮減対策】

- ・集中工事や新工法等の採用。
- ・交通が多い日の工事抑制や、
県・市道と併せ路上工事抑制対策を実施

路上工事抑制カレンダーの一例

※ハッチングは、交通量の多い混雑時期を示す

2005年4月						
日	月	火	水	木	金	土
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

2005年5月						
日	月	火	水	木	金	土
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

2005年6月						
日	月	火	水	木	金	土
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

2005年8月						
日	月	火	水	木	金	土
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

2005年9月						
日	月	火	水	木	金	土
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

2005年10月						
日	月	火	水	木	金	土
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

6. 実現した成果とさらなる取り組み

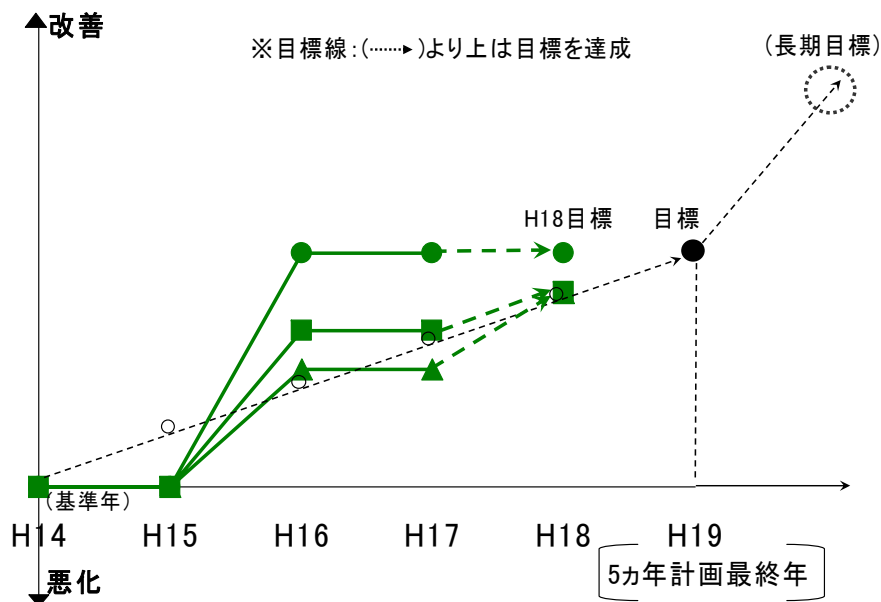
6-4 地域再生・都市再生の支援

地方・中山間地のネットワークは発展途上

■ 平成17年度の達成度

- ・人口の約9割が、自動車専用道路や、日常生活に必要な中心都市へ30分で到達可能に。

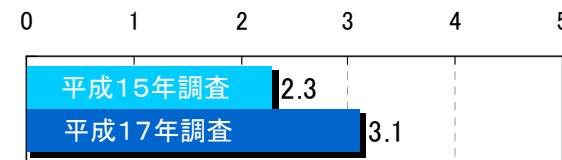
■ 業績指標の達成状況



■ 中部地域の住民満足度(5点満点)

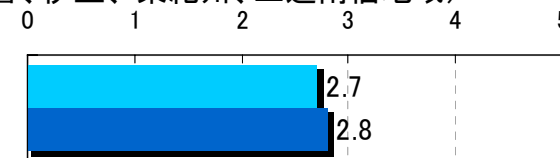
<中部地域全体>

港湾や空港まで、
道路等を使って行きやすい。



<中山間地域> (対象; 木曽、伊豆、東紀州、三遠南信地域)

都市と都市との間が移動しやすい。



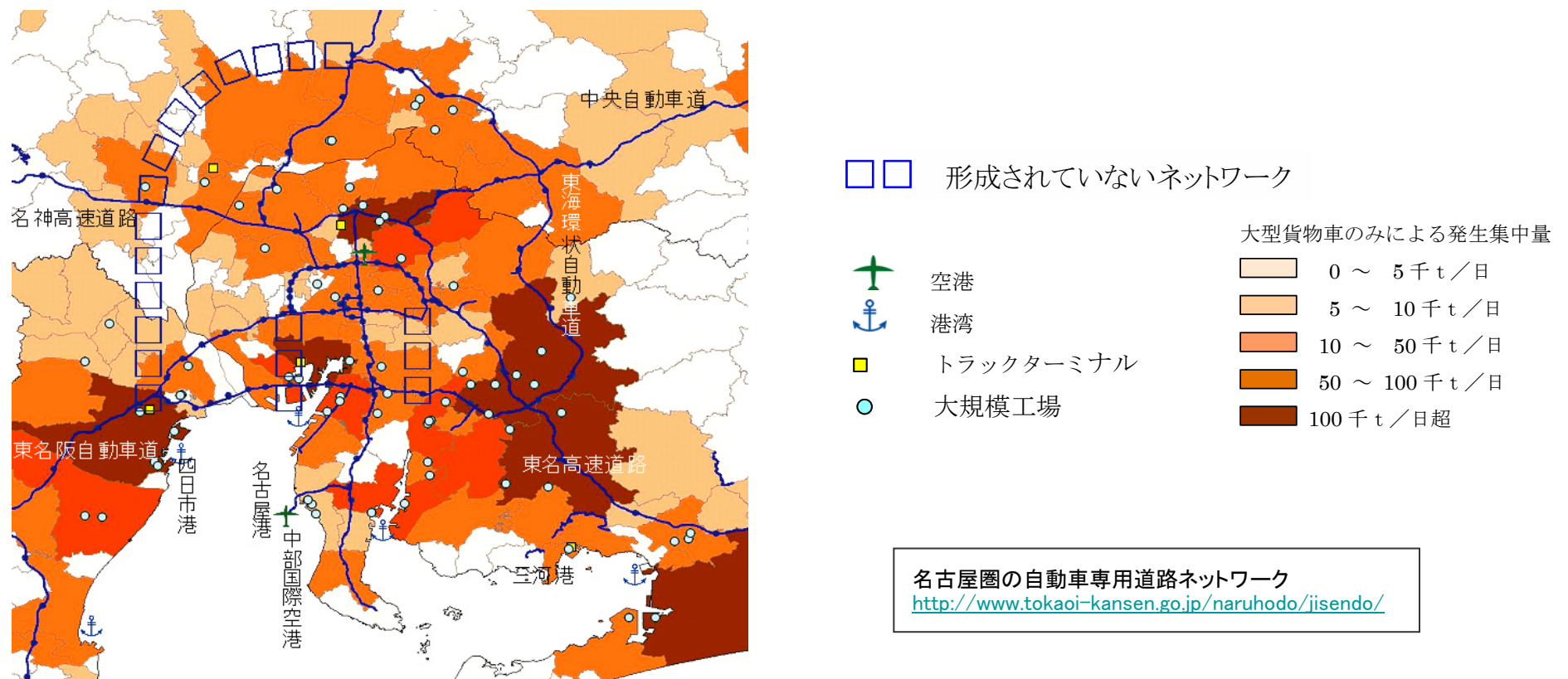
凡 例	項 目	H18目標
●—●	中部国際空港への2時間アクセス到達率	H17実績を維持
■—■	生活中心都市への30分アクセス人口	当初計画目標達成
▲—▲	ICへの30分アクセス人口	当初計画目標達成

6-4 地域再生・都市再生の支援

■平成18年度への課題【名古屋圏ネットワーク】

・「ものづくり」の物流拠点を結ぶ南北軸が脆弱

⇒更なる名古屋圏の環状道路網を中心とした道路ネットワーク整備が必要。



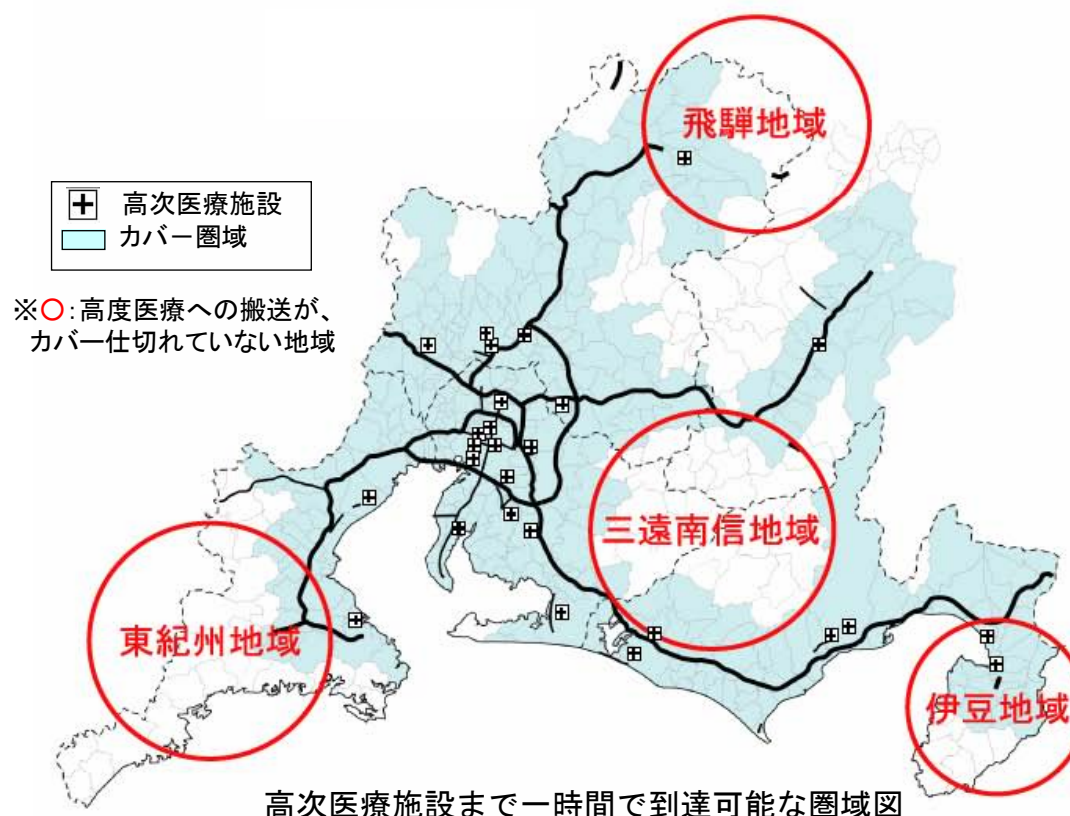
名古屋圏の高速道路ネットワークと物流拠点

6-4 地域再生・都市再生の支援

■平成18年度への課題【中山間地ネットワーク】

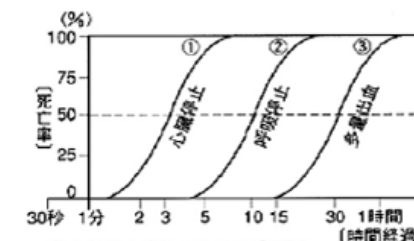
- ・高齢化が進展している中山間地域は、
高次医療施設まで、なかなかたどり着けない現状。

⇒「命の道」ネットワークの整備が急務。



◇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



- ① 心臓停止後約3分で50%死亡
- ② 呼吸停止後約10分で50%死亡
- ③ 多量出血後約30分で50%死亡

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

6-4 地域再生・都市再生の支援

■平成18年度の業績計画

- ・名古屋都市圏の環状道路の整備推進
東海環状自動車道(西部区間)、
名古屋環状2号線(国道302号)
- ・高規格道路や、ICアクセス道路の着実な整備
名豊道路(国道23号岡崎バイパスなど)、
国道1号北勢バイパス、静清バイパスなど
- ・中山間、半島地域の広域ネットワーク整備推進
中部縦貫、伊豆縦貫、三遠南信
自動車道や、熊野尾鷲道路など
- ・地域間を結ぶネットワーク整備推進
国道153号伊南バイパス(長野)、
国道360号宮川細入道路(岐阜) など



7. 平成17年度のトピックス

次々と企業進出。新たな雇用も

- ※1
東海環状自動車道等の開通により、
- ・沿線の工業団地は、次々と完売
 - ・新たな就業機会増加
 - ・生産額増加が、5,080億円／年と推計※2
 - ・二酸化炭素排出量が1万6千トン-CO₂／年の削減※3
(中部国際空港3個分の植林に相当)

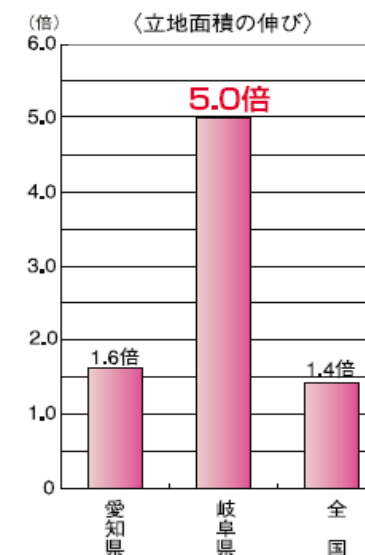
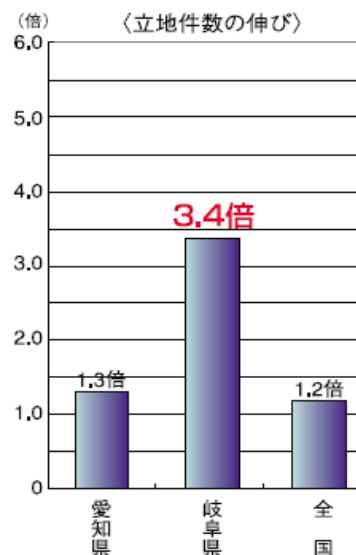
◇平成17年3月に開通した
東海環状自動車道



◇読売新聞 平成18年3月23日



◇平成17年の工場立地(前年比)



(出典：中部経済産業局資料)

※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1兆4千億円のプロジェク

※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。

7. 平成17年度のトピックス

トンネルで交流の芽生え

- ・国道361号権兵衛峠道路の開通で、
木曽谷～伊那谷を約30分で連絡。(60分短縮)
- ・新たな観光や文化の発展に大きく貢献。



権兵衛トンネル見学・通行体験バス
平成17年10月15日(土)16日(日)
「GO! GO! ごんべえ号」



◇平成18年2月に開通した権兵衛峠道路

◇毎日新聞 平成18年4月2日



観光関係者や関連施設から、誘客を図るなどしての動きを伺っています。いまいずれか。

トネリ木街道は警察隊に委託して町内車道による。本郡と城郭防部による。木留地帯は厥外科がないため、処置を要する多数患者は一時間以上かけて、松本市に搬送されていたしか間近の伊予市へ、お昼の近い伊予市への送付が可能となり、時間20分程度で7人乗りバスに連れて行く人伊予市へ運ばれたという。

○面商がはたれて
これは水留地域に住むのは松本方面や岐阜の中津川方面に賣いた切場川方がこれだけ、トンネル開通より地域の密着がなくなり、伊予市に出かけ人が増えたと見えて、伊予市に居住するようになった。同隣国結つきを考えると、木留地帯に配れる新に伊予市側面のズーパや

眼鏡店の折り込みチラシが目立つようになって、伊野公共事業年度には、本留地帯を緑陰州に含めた求みが出るようになり、本留地帯が同一定住所に警察署を付けるも現れられていて、置かれたままでは考えられなかった現象。来年には高校校のみも席に不足なのでは」と話す。

○公共交換機
伊予市と伊野バスと、伊那・太田間の路線バスに伊野について交換機を設置している。しかし伊野方面不安定な音が公共交換機の音響めくとして立っている。

木留広域病院に接点がある。伊野市病院へ搬送された患者が家族が夏休みに持ってきている。用具に苦行しており、一例も報告されており、生活面で困窮させ外傷発生後は、早急き御手紙交換の補助を求める声も出てきている。

7. 平成17年度のトピックス

“木曾かめ”で事故減少

- ・国道19号木曾地域で、事故件数が2年間で約5%減少。
- ・「木曾高速」といわれる国道19号で、警察や地域と連携して、「木曾かめ君」を運行。
- ・ペースカーを増やすため、「木曾かめクラブ」会員を一般募集。(平成17年度 5千台登録)
- ・木曾地域の方々と共に、事故削減の取組中。

◇制限速度内で走行する「木曾かめ君」



◇クラブ会員ステッカー



◇ポストコーンによる追い越し防止対策例

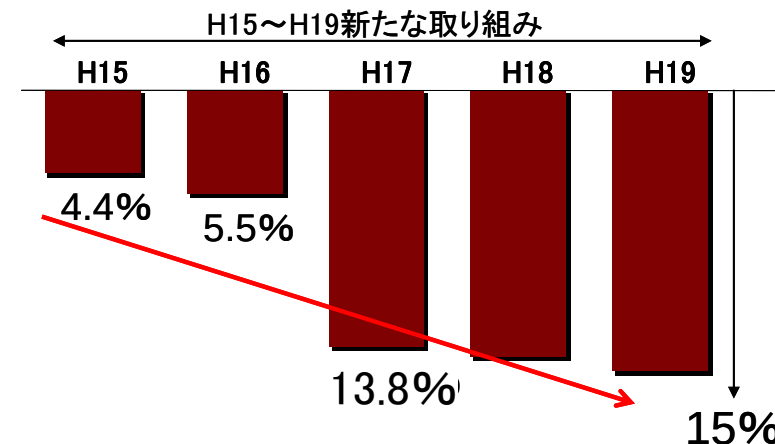


8. 道づくりの工夫

コストを約200億円縮減し、スピードアップ

- ・新工法、構造物の見直し、発残土の有効活用などで平成17年度は、約200億円の事業コストを縮減。^{※1}
- ・コスト縮減予算は、工事中の予期せぬ突発事象の対応や工事前倒しなど、事業の早期完成に活用。

◇平成14年度からのコスト縮減率推移



◇コスト縮減事例

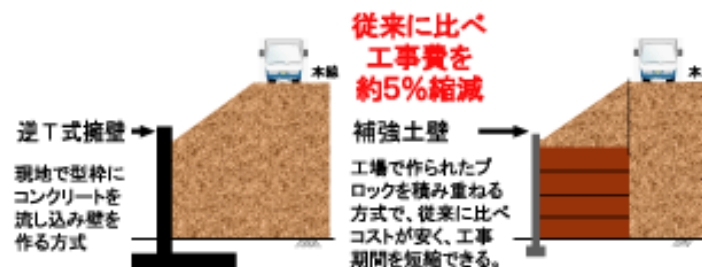
(東海環状自動車道 猿投高架橋)



従来:多主桁形式

少数主桁形式

(東海環状自動車道 美濃関JCT付近)



従来:逆T式擁壁

見直し:補強土壁

コスト縮減のポイント

- ① 事業のスピードアップ
- ② 計画・設計から管理までの

各段階における最適化

- ③ 調達の最適化

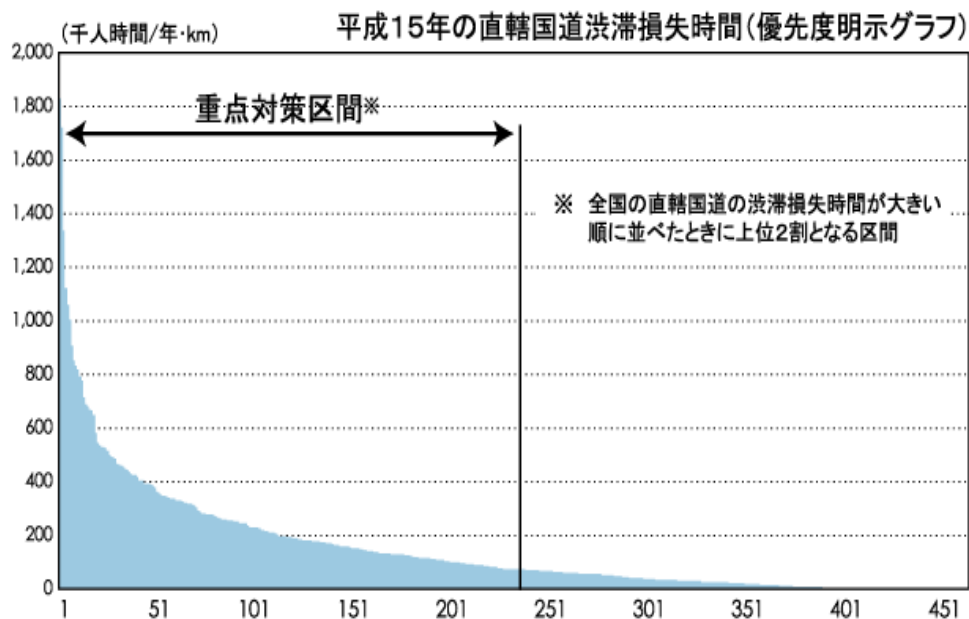
※1 暫定計算値、平成14年度時点の設計価格と比較した縮減額

8. 道づくりの工夫

選択と集中 — 優先度の高い箇所へ集中対策

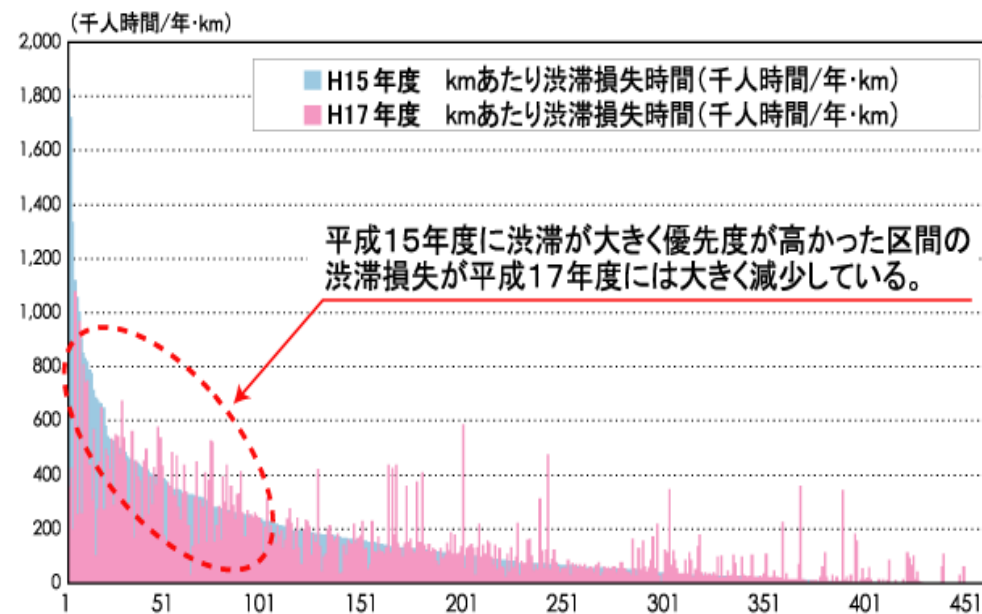
- ・渋滞や交通事故の多い区間から順に並べた「優先度明示グラフ」を活用。
- ・上位の区間を集中的に対策。
- ・重点対策区間の渋滞が、約2割減少。

◇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)



8. 道づくりの工夫

事業プロセスにおける厳格なチェック

- ・「新規事業評価」で、投入コストを上回る事業効果を確認。
- ・「事業評価監視委員会」で、「事業再評価」と「事後評価」を実施。
- ・開通目標を達成できるよう、厳しい事業進捗管理とコスト管理を徹底。

◇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

8. 道づくりの工夫

関係機関やNPOとの協働

- ・関係行政や地域住民、NPO等と連携し、よりよい道路整備を推進。



静岡コミュニティー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」

【参考資料】 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 目標	平成17年度 実績	平成18年度 目標	備考
			平成14年度	平成19年度				
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	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に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 (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 持または改善)	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(%)	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 %)	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	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 %)	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

【参考資料】 2) 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
雪寒地域道路事業費	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・雪寒・事業調整費・補正・有料道路買取分）の事業費です。

【参考資料】 3) 中部地方整備局の主要道路事業

