

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。

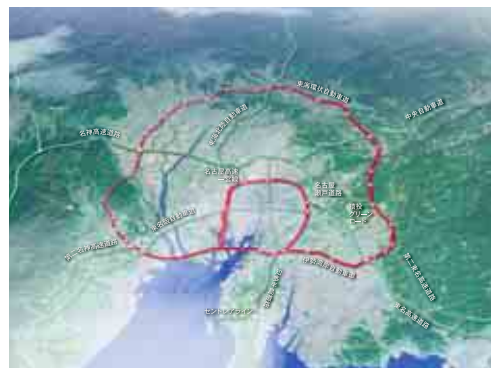
中部地域にお住まいの皆様におかれましては、ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。また、平素は国土交通行政にご理解とご協力を賜り厚く御礼申し上げます。ここに、中部地方整備局における道路行政の平成18年度の業績成果と、平成19年度の計画を取りまとめましたのでご報告いたします。

平成18年度の業績成果と事業概要

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※¹を管理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18年度は、「選択と集中による、効果的で着実な1年」と位置づけ、形成されつつある環状道路の整備を着実に推進し、地域の諸都市を結ぶ道路の渋滞・交通安全・沿道環境対策や、橋梁の耐震補強、更に中山間地・半島部の地域ネットワーク形成等を重点的に実施しました。



日本のまんなか^①に形成されつつある環状道路

その中で、国道23号岡崎バイパス（愛知）の全線開通をはじめ、国道23号中勢道路松阪工区（三重）など約25kmの新たな国道が開通しました。

この結果、平成18年度の目標を概ね達成することができました。東海環状自動車道の効果も引き続き現れ、中部地域の「モノづくり」がより活発化し、全国をリードしています。また、各地域の渋滞・事故等の課題を短期的対策によるスピーディーな事業実施により渋滞解消などの効果を発揮しました。（→P5～6参照）

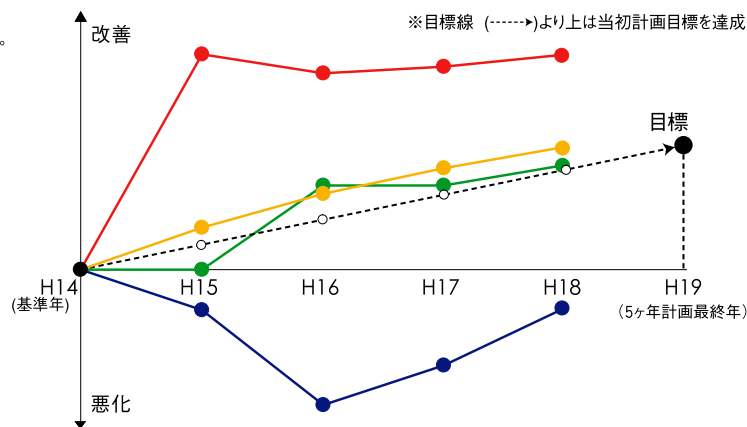
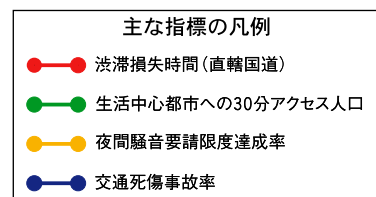
しかし、交通事故の減少については、事故危険箇所^②の対策等の実施により改善傾向にあるものの平成18年目標を下回り、愛知県の死亡事故者数が2年連続で全国ワースト1となる緊急事態となっています。（→P3、P9参照）



全線開通した国道23号岡崎バイパス

■平成18年度の主な指標達成状況

（達成状況を基準年を「0」、目標を「1」として模式化。指標の数値はP9を参照）



※ 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る。（P17参照）

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。



ファミリーウォーキング
（国道23号中勢道路松阪工区開通式）

課題と平成19年度の戦略

さらなる選択と集中により着実な目標達成へ

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・半島地域ネットワークはまだ不十分です。特に、交通事故は喫緊の課題です。（→P9～12参照）

平成19年度は、当面5年間で実現すべき目標※²の最終年度であることから、「着実な目標達成による地域交流促進の年」を目指し、約2,560億円の予算（→P12参照）を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、重点的、効率的に活用していきます。

特に、熊野尾鷲道路、高山清見道路（中部縦貫）、天城北道路（伊豆縦貫）、飯喬道路（三遠南信）等の中山間・半島地域のネットワークなど約40kmの新たな道路の開通を図ります。（→P13参照）また、地域の渋滞・事故など課題解決のための短期施策や、既存ストッ

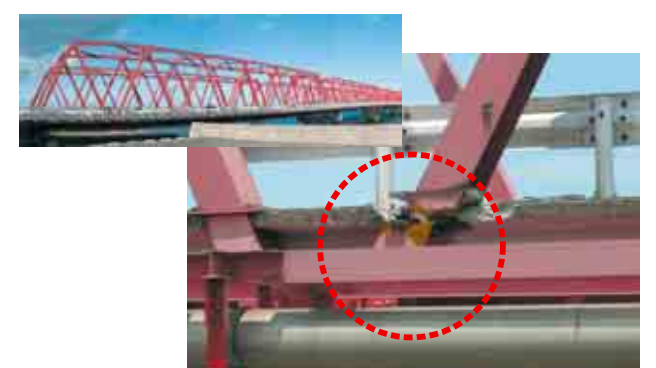
クの有効活用としてスマートIC（→P5参照）の設置、高速道路に交通転換を促す料金社会実験による渋滞緩和などのソフト対策とを組み合わせ、工夫を凝らした道路行政を推進します。

そして、豪雨・地震等による災害への対応や、平成19年6月に発生した国道23号木曽川大橋の破断をはじめとする道路ストックの老朽化への対応が重要な課題です。こうした皆様の安全・安心を守るための取り組みを着実に実施してまいります。

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、橋に損傷を与える過積載の防止や、安全運転意識向上による交通事故のない社会の実現を目指し、より一層のご協力をお願い申し上げます。



平成18年7月豪雨による被災（国道19号長野県塩尻市植川）



国道23号木曽川大橋の鋼材破断（平成19年6月発生）

本書の内容

平成18年度の業績指標の達成状況と今後の取り組みをご報告します。

I．実現した成果と次の取り組み 3

平成18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18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18年度の成果指標
2. 平成19年度への課題
3. 平成19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

I.実現した成果と次の取り組み

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、次年度計画に反映・改善し実行する「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下回る

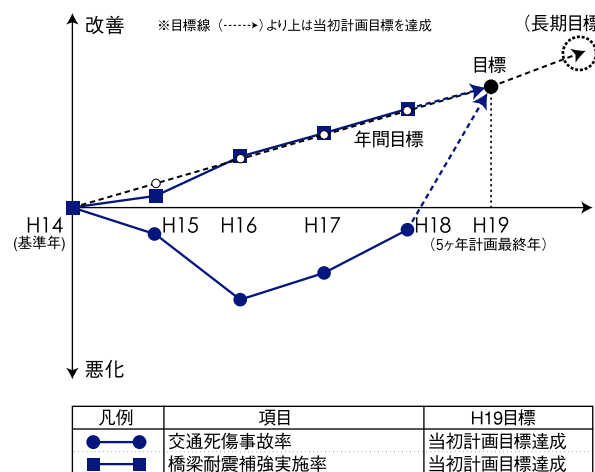
交通事故死傷事故率は改善傾向にあり、住民満足度も向上しつつあるものの目標を下回りました。これは、事故危険箇所の全対策が完了していないことや、新たな事故多発箇所の発生、高齢者事故の増加などが関係していると考えられます。(→P9参照)

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、地域と連携した取り組みとして、緊急事故抑止会議・合同現場点検を行い、より効果的な対策を実施します。

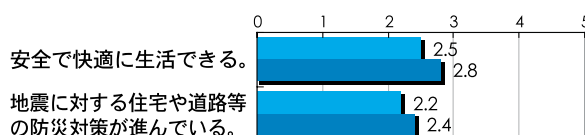
交通事故の削減には、ドライバーである皆様の安全運転が必要ですので、交通ルールやマナーの遵守にご協力をお願いします。

なお、東海・東南海地震災害にも強い道路とするための橋の補強は、当初の計画とおりに進捗しています。引き続き、橋梁の耐震補強、迂回路のない箇所の防災対策や、橋梁の老朽化に対応する修繕を計画的に推進していきます。

■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

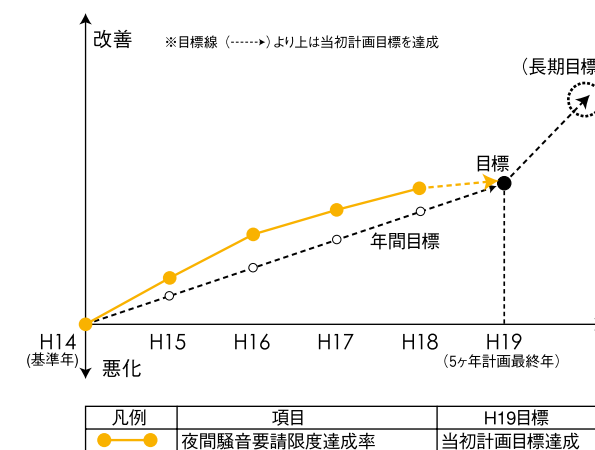
幹線国道の沿道環境は着実に改善

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)のうち、①騒音の環境基準の類型指定、②騒音規制法に基づく地域指定のいずれかの地域を対象に遮音壁や低騒音舗装等の対策を実施しました。

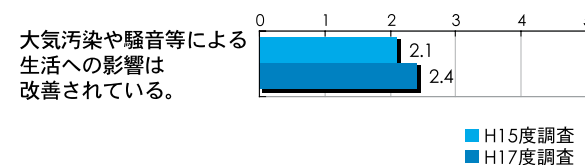
その結果、夜間の騒音要請限度※2を達成した区間は7割を越えましたが、平成18年度の目標は達成できませんでした。(→P9～10参照)

遮音壁や低騒音舗装等の騒音対策とともに、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。

■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

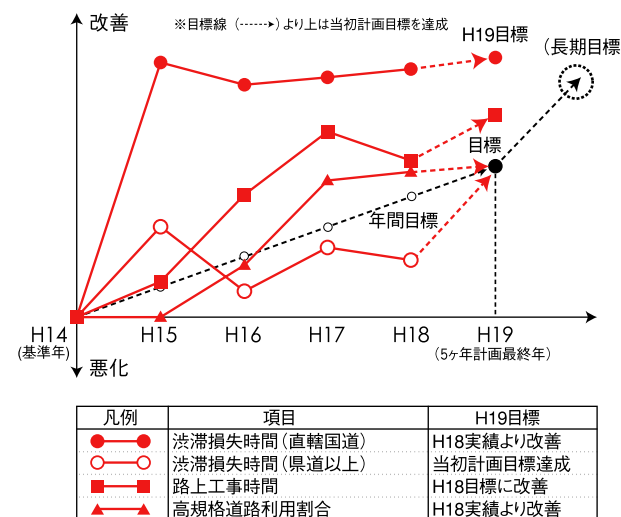
直轄国道の渋滞は緩和されつつあり、平成19年度目標を2年早く達成し、都市間の移動に対する住民満足度も大きく向上しています。

これは、国道23号中勢道路の一部開通や国道1号静清バイパスの一部4車線化、交差点改良による円滑化推進の結果といえます。さらに、東海環状自動車道の利用増加等により、高速道路利用割合が増加し、一般道路の交通量を減少できたことも大きく寄与していると考えられます。

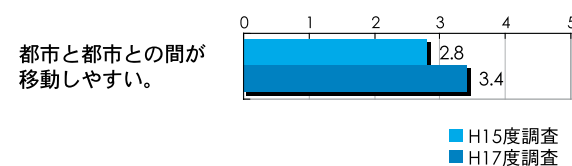
しかし依然、都市部の渋滞は大きく、渋滞原因の1つとなる路上工事の時間縮減は、当初計画目標は達成しているものの昨年度の時間を上回りました。さらに改善できるよう、路上工事縮減、渋滞緩和に資する道路整備等に一層取り組みます。(→P10参照)

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機関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。実際の数値等はP9を参照)



■中部地域の住民満足度(5点満点)



貫通した熊野尾鷲道路新八鬼山トンネル(尾鷲市)

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

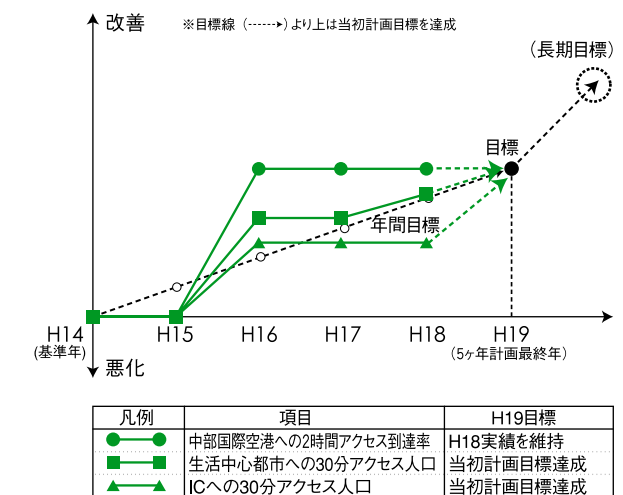
地域再生・都市再生には、円滑なモビリティ確保の他、都市間や空港・港湾へのアクセス性向上による産業・文化の活性化が欠かせません。

東海環状自動車道、国道23号岡崎バイパス等の開通により、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、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。

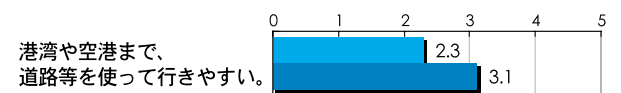
しかし、この数値は、人口の多い都市部が改善された影響が現れたものであり、地方部や中山間・半島地域のネットワークは発展途上にあるといえます。(→P12参照)

平成19年度は、都市圏の環状道路等の整備に加え、地方部や中山間・半島地域の道路の整備を進め、9月に開通した高山清見道路(中部縦貫)をはじめ、熊野尾鷲道路や天城北道路(伊豆縦貫)等の開通を図ります。

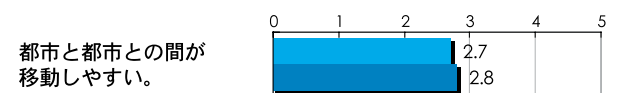
■業績指標の達成状況(達成状況を模式化。実際の数値等はP9を参照)



■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る。

Ⅱ.平成18年度のトピックス

3箇所のスマートICが本格導入

高速道路の有効利用のため、サービスエリア(SA)やパーキングエリア(PA)に簡易なETCゲートを設置し直接出入りできる「スマートIC※1」が、中部地方で「亀山PA」、「遠州豊田PA」、「富士川SA」

の3箇所で平成19年4月1日から本格導入されました。例えば、「亀山PAスマートIC」の設置の効果として、隣接する工業団地までの距離が約2km短縮され、所要時間が7分短縮されま

した。また、国道1号(小野町西交差点)で発生していた朝・夕の渋滞(最大4.2km)が大幅に緩和されました。

◇中部地方のスマートIC 3箇所本格導入



◇工業団地に貢献する亀山PAスマートIC



渋滞ボトルネックをスピード解消

最大750mもあった東名音羽蒲郡ICに入る国道1号の交差点渋滞が検討から約1年で解消できました。

この対策には、国土交通省、音羽町、愛知県警が一体となり、短期間に実施可能な対策を、現況交通の

分析を徹底して行い、知恵を出し合った結果、歩道をせばめることなく、元の道路幅の中で右折レーンを増す工夫ができました。

これにより、短期間に対策ができ、年間約27億円の渋滞損失が解消さ

れました。

このような取り組みを平成19年度も引き続き行い、各地域の課題解決に向けて、地域の方々と連携をとり実施していきます。

◇国道1号音羽蒲郡IC交差点の渋滞対策



◇東日新聞 平成19年6月16日



交通事故ワースト1の返上に向けて

中部地方整備局管内では、愛知県が2年連続で交通事故死者数全国ワースト1(→P9参照)、浜松市が政令市で人口10万人当たりの交通事故死者数ワースト1、名阪国道が自動車専用道路での1km当たりの死亡事故件数ワースト1となっています。

このため、交通死亡事故対策を重点的に取り組みました。愛知県西三河地区の国道23号では、車両相互の正面衝突による交通死亡事故が急増したことから、緊急

交通事故抑止対策を実施し、死亡事故を1/5に減少※2できました。

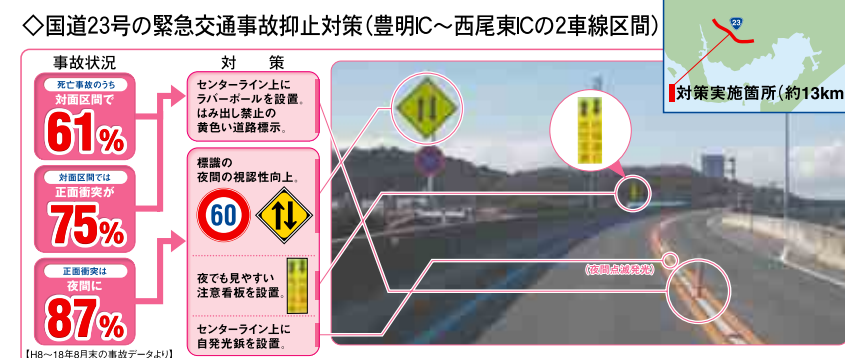
対策にあたって交通事故緊急対策会議を開催し、道路管理者と交通管理者が連携して、事故分析及び対策の検討を行い、対策としては、センターライン上にラバーポール、自発光鎮、注意喚起看板の新設などを実施しました。

また、この取り組みについて積極的に広報活動を行い、利用者の

皆様に認知していただくことで、対策へのご理解と安全運転への意識向上が図られるように努めました。

平成18年度に実施したノウハウを活用し、平成19年度は、直轄国道だけでなく、地域全体の事故削減を進めるため、道路管理者、交通管理者、沿線自治体が連携してソフトとハードの両面から地域の皆様と共に、事故削減に努めています。

◇交通事故緊急対策会議



電線類は地中へ 歩道は“すっきり”

静岡市清水区内の国道1号において約1km区間の辻町電線共同溝、二の丸電線共同溝が完成し安全で快適な歩行空間となりました。

電線共同溝事業は、道路上の電線類をまとめて地下に埋設することで、今まで歩道上にあった電線類や電柱を無くすことが出来

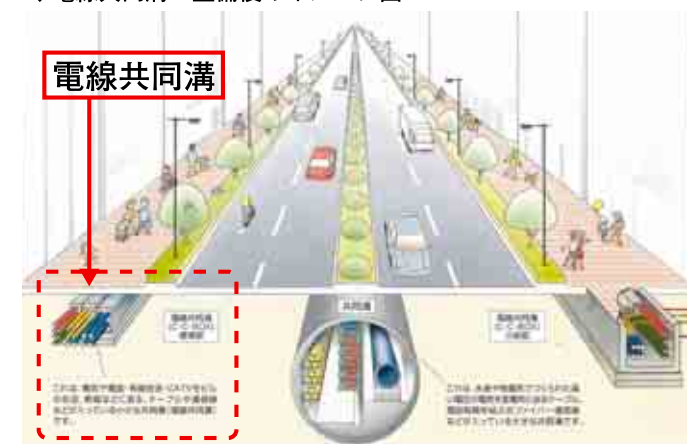
ることから無電柱化計画とも呼ばれています。

電柱・電線類などを無くすことで、安全で快適な歩行空間に生まれ変わり、都市景観の向上を図ることができました。特に、国道1号のこの区間は地震防災対策強化地域に位置し、第1次緊急輸送

道路に指定されているため、地震時の電柱などの倒壊を防ぐことで、第1次緊急輸送道路※3として機能が確保されます。

今後も引き続き、道路管理者、電力・通信事業者の協力のもと、未整備区間の“無電柱化”を推進していきます。

◇電線共同溝 整備後のイメージ図



◇国道1号静岡市辻町電線共同溝



※1：スマートインターチェンジ(スマートIC)は、地方公共団体が主体となって発意し、整備するETC専用の追加インターチェンジです。「スマートIC」の設置により、今まで出入りできなかった地域へのアクセスが可能となり、時間短縮や渋滞回避ができ、人や物の流れが盛んになり地域が活性化されます。また、災害時の代替ルートの確保や救急医療にも活用が可能です。

※2：死亡事故を1/5とは、対策実施前の平成18年1月～5月と実施後の平成19年1月～5月を比較したものです。

※3：第1次緊急輸送道路とは、災害時に救援物資などを、空港、重要港湾等や主要都市間で輸送するための道路です。

Ⅲ.道づくりの工夫

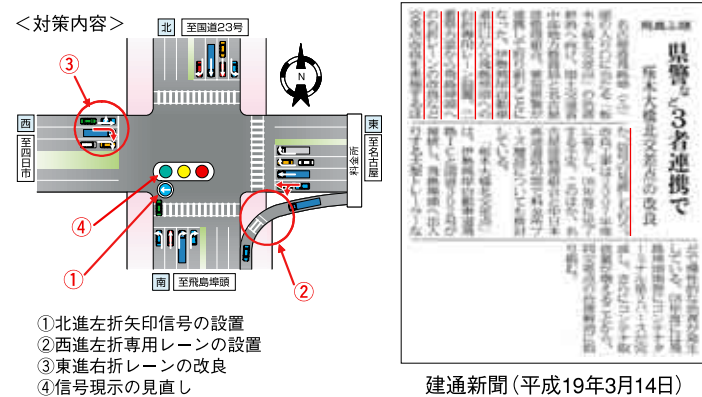
連携・工夫により短期で効果のある対策を実施

渋滞対策や交通事故対策など、多くの課題がある中で、抜本的対策としてのバイパスなどの整備を行っています。バイパスの整備には、用地買収や大規模な構造物の施工など、時間と費用がかかります。

しかし、早急に解決すべき逼迫した課題も多くあります。これらを放置せず、少しでも改善するため、職員一人一人の創意工夫や組織の連携により、部分的な交差点の改良や、施設の設置など少ない予算・時間で実施できる対策の立案を行い、速やかに実施しています。

例えば、スーパー中枢港湾※1名古屋港への物流交通での交通混雑の著しい伊勢湾岸自動車道 飛島IC出入口にある国道302号「桜木大橋北交差点」の渋滞対策に、道路管理者、港湾管理者、県警とが連携して、短期間（平成19年から2年間）で左折専用レーンの設置などの交差点の改良や信号の見直しなど、効果のある対策を実施していきます。

◇短期対策実施箇所（国道302号桜木大橋北交差点の渋滞）



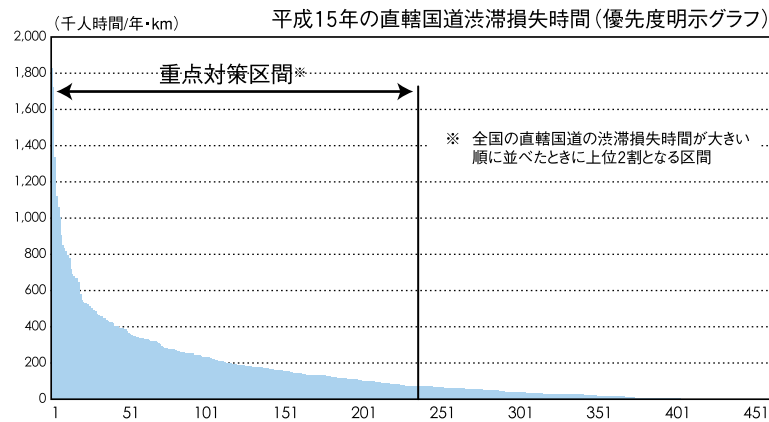
選択と集中 — 優先度の高い箇所へ集中対策

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。

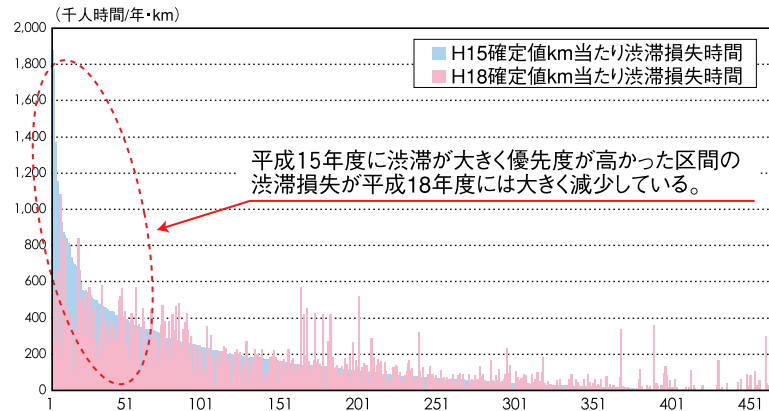
その結果、右図のように、平成15年度に重点対策区間であった区間の渋滞を、平成18年度までに約2割減らすことができました。

また、平成18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18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知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。

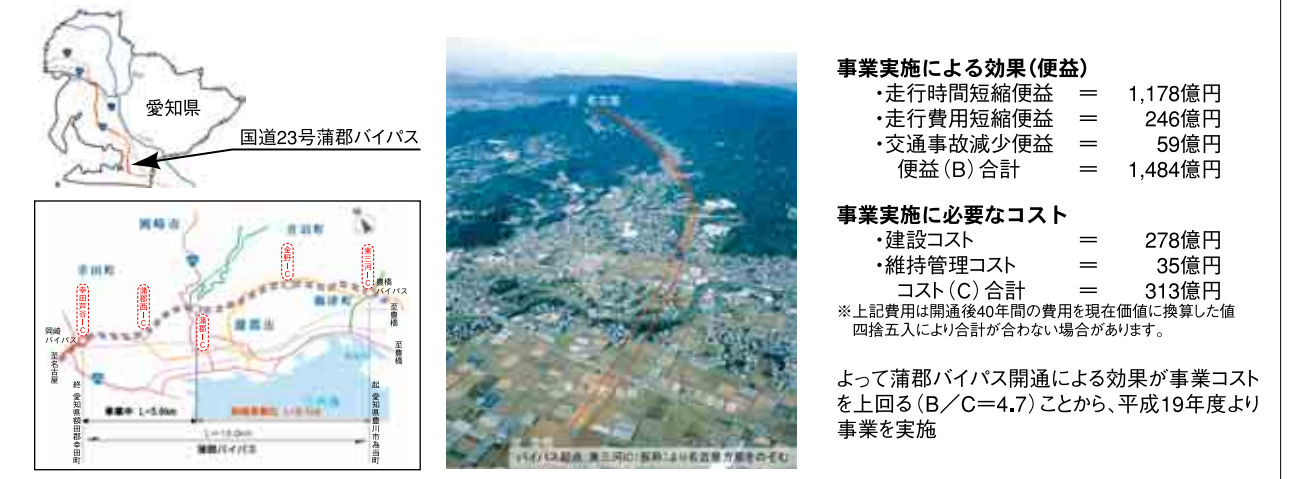
進行中の事業は、開通目標を確実に達成するため、毎年、工事の年間計画の達成状況評価、突発事象へ

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/>
 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19年度からの新規事業に採択された国道23号蒲郡バイパス（愛知県豊川市為当町～蒲郡市清田町区間）



つくるから使うへ ～地域主体のあらたな道の創出～

道を舞台として、地域の魅力・美しさを発見・創出するとともに、景観、自然、歴史、文化等を生かした国民的な原風景を創成する運動を促し、地域活性化、観光振興、美しい国土の形成を目指す「日本風景街道」を展開します。「風景街道」は、地域住民・NPO・企業など多様な主体の協働によるパートナーシップが活動の主体です。



◇平成19年9月10日から募集が開始された「風景街道」

「風景街道中部地方協議会」ホームページ
<http://www.cbr.mlit.go.jp/road/chubu-fukei/>

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、我々道路行政の対策のみでは解決することはできません。

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、交通ルールの尊種とマナー向上に、より一層のご理解、ご協力を頂きますようお願い申し上げます。

また、高速道路では料金割引を実施しておりますので、高速道路を有効にご活用下さい。

なお、道路の寿命を縮めてしまう過積載の防止にご協力をお願いします。

※ 1: わが国の港湾の国際競争力を強化するため、ソフト・ハード両面にわたる特例的な施策の導入等によって、コンテナターミナルの整備・管理運営方式やコンテナ物流システムの改革を推進する次世代高規格コンテナターミナルをモデル的に育成する港湾のことです。

1. 平成18年度の成果指標

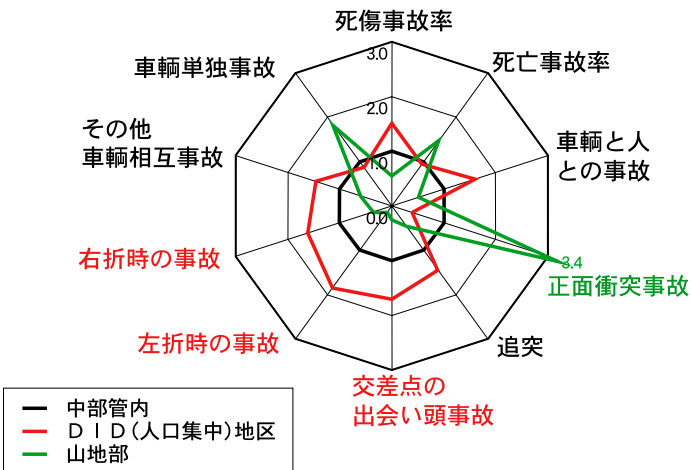
道路行政の 政策テーマ	代表的な指標項目	指標の説明	基準値	計画目標		平成18年度 目標	平成18年度 実績	平成19年度 目標
			平成14年度	平成19年度				
1. 安全で安心できる暮らしの確保	橋梁耐震補強3箇年プログラム実施率（％）	中部地方整備局の直轄国道※1で対策が必要とされる橋梁の耐震補強対策を実施している割合（対策実施中含む）	59	概ね100	H19に概ね完了	93	93	概ね100（当初計画目標達成）
	交通事故死傷事故率（中部4県）（件/年・億台キロ）	交通事故の発生比率を表す指標で、年間の交通事故による死傷事故件数を、道路交通の量（自動車走行台キロ）で除した値	117	105	5年間で1割減	117未満（H14現況を改善）	119	105（当初計画目標達成）
2. 沿道環境の保全	夜間騒音要請限度達成率（直轄国道※1）（％）	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	5年間で2割増	72（H19目標前倒し）	71	72（当初計画目標達成）
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ふ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	5年間で1割減	1.66未満（H17実績より改善）	1.64	1.64未満（H18実績より改善）
	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年間で1割減	5.38	5.62	5.26（当初計画目標達成）
	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	5年間で2割減	141（H17実績を維持）	149	141（H18目標に改善）
	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	5年間で約2割増	17.5（H19目標前倒し）	17.5	17.5以上（H18実績より改善）
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 ⅰ）	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	5年間で1割増	87	87	88（当初計画目標達成）
	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 ⅰ）	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	5年間で2ポイント増	93	92.4	93（当初計画目標達成）
	中部国際空港へ2時間アクセス到達率（人口割合 ⅰ）	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	5年間で1割増	80（H17実績を維持）	80	80（H18実績を維持）

2. 平成19年度への課題

【交通事故】 愛知県の交通事故死者数が2年連続で全国ワースト1

平成18年は、愛知県の交通事故死者数が、昨年より下回ったものの、2年連続で全国ワースト1となっています。そのうち4割以上は高齢者で、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。

◇直轄国道※1の事故特性（平成14年～17年交通事故統合データにより作成）



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



◇朝日新聞（平成19年1月1日）

【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、沼津市、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います。

平成17年度からの変化を見ると、東海環状自動車道が未整備の名古屋圏西側の四日市市～津市付近や、地方都市圏では渋滞が増加しています。特に都市部の渋滞は物流コストに影響し、企業の生産性も阻害しています。

このため、さらなる渋滞緩和対策が必要です。

渋滞対策・渋滞状況（道路IRサイト）
<http://www.cbr.mlit.go.jp/road/ir/>

◇直轄国道の渋滞の大きさグラフ（平成18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18年度に渋滞損失時間が増加した量を表した立体マップ）



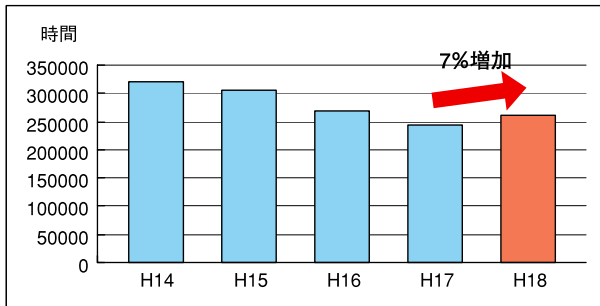
【路上工事】 路上規制時間が平成17年度から7％増加

路上工事については、路上規制時間の縮減を進めてきており、当初計画目標はすでに達成していますが、平成18年度は、愛知万博による抑制の反動もあり対前年比7％増加しました。

より一層の規制時間縮減と工事情報の提供が必要です。

ユーザーの視点に立った
道路工事マネジメントの改善委員会
<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/rojokoji/dorokoji/committee/>

◇路上工事の年間累積路上工事時間（平成14～18年度）



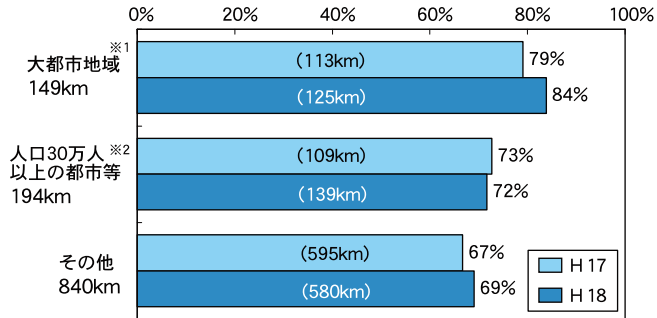
【沿道騒音】 夜間騒音要請限度未達成区間

夜間騒音要請限度達成率については、大都市部及び人口30万人以上の都市等で目標を達成し、全体として改善傾向にあります。

引き続き、優先かつ緊急性の高い区間を含めた着実な対策を推進する必要があります。

環境対策・騒音対策状況（道路IRサイト）
<http://www.cbr.mlit.go.jp/road/ir/>

◇都市規模別の夜間要請限度達成延長割合（直轄国道）



※1：政令指定都市

※2：人口30万人以上の都市及び県庁所在地（ただし、大都市地域を除く）

※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の道路を管理。

【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

中部の主要な幹線国道のほとんどは、東海地震および東海・東南海地震の防災対策強化地域内にあります。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18年度の対策済み橋梁は93％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。

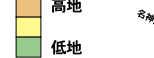
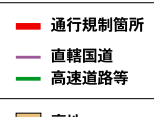
災害に強い道路ネットワークを確保するための、震災対策・防災対策が急務です。

◇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。

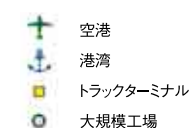
成長を続ける「ものづくりの中部」を失速させないためにも、名古屋圏の環状道路網を中心とした道路ネットワークの更なる整備が必要です。

◇名古屋圏の高速道路ネットワークと物流拠点

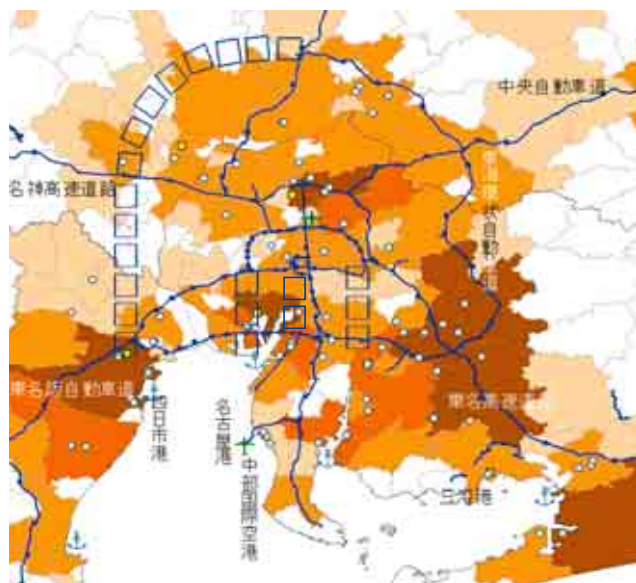
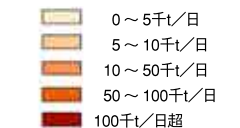
名古屋圏の自動車専用道路ネットワーク

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

□□ 形成されていないネットワーク



大型貨物車のみによる発生集中量

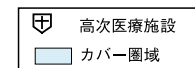


【中山間地ネットワーク】 中山間・半島地域に足りない「命の道」ネットワーク

都市部に比べて高齢化が進展して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時間以内で高次医療施設へたどり着ける「命の道」ネットワークの整備が急務です。

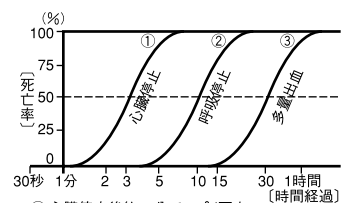
◇高次医療施設まで1時間で到達可能な圏域図

※○：高度医療への搬送が、カバー仕切れていない地域



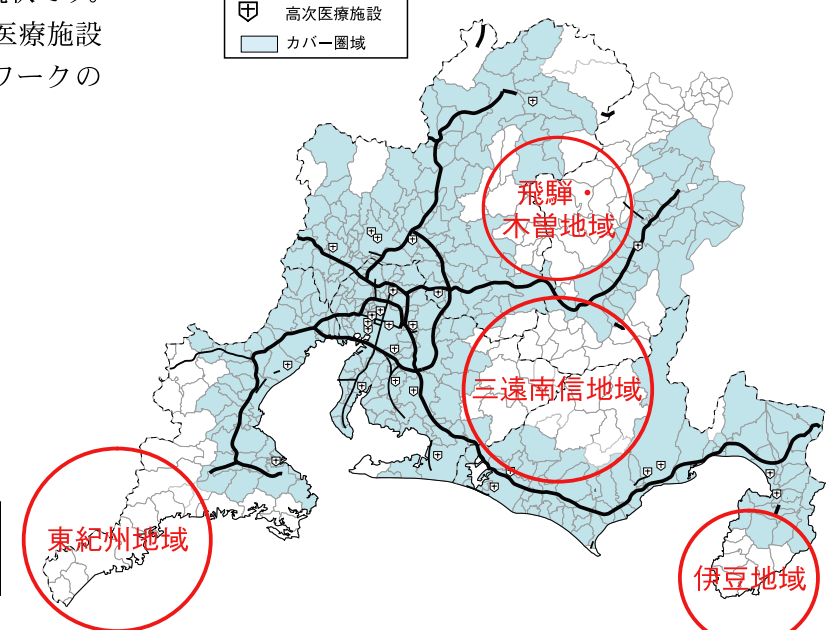
◇カーラーの救命曲線※1

緊急事態における時間経過と死亡率の関係



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



3. 平成19年度道路関係予算一覧

(単位:百万円)

項目	平成19年度 事業費 (A)	平成18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	178,689	183,467	198,982	0.97
交通円滑化推進事業費	77,609	69,869	79,868	1.11
地域連携推進事業費	74,380	86,944	89,074	0.86
直轄道路維持修繕費	25,516	25,445	28,240	1.00
雪寒地域道路事業費	1,184	1,209	1,800	0.98
道路環境整備関係	69,591	62,275	67,175	1.12
交通連携推進事業費	2,830	2,934	4,634	0.96
交通安全施設等整備事業費	9,517	10,391	10,431	0.92
交通事故重点対策事業費	14,629	13,696	15,856	1.07
沿道環境改善事業費	37,145	29,170	30,170	1.27
電線共同溝整備事業費	5,470	6,084	6,084	0.90
事業費計	248,280	245,742	266,157	1.01
道路調査費	882	955	1,710	0.92
直轄道路等災害復旧費	—	—	—	—
附帯及び受託工事費	6,763	14,804	14,804	0.46
道路関係事業費計	255,925	261,501	282,671	0.98

注1)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2)保留解除等後には、H18当初+保留解除等(調整費・推進費・保留解除・補正)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、橋梁耐震対策、防災対策、環境対策、交通事故対策を推進。

◇直轄国道の平成19年度道路開通予定一覧

H19 新番号	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	153	足助バイパス	豊田市足助町狹石～同市富岡町下切	2.5	H19
②	愛知県	道路改築	1	岡崎環境整備	岡崎市矢作町	0.4	H19
③	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～同市十三塚町	2.2	H19
④	名古屋市	交通安全対策	19	中区伏見地区自転車歩行車道整備	中区伏見	2.3	H19
⑤	名古屋市	電線共同溝	41	菰野電線共同溝	北区黒川本通～同区中切町	1.5	H19
⑥	名古屋市	電線共同溝	1	昭和電線共同溝	熱田区六番町三丁目～中川区東起町	3.9	H19
⑦	岐阜県	道路改築	158	高山清見道路	高山西IC～高山IC	6.5	H19
⑧	岐阜県	道路改築	360	宮川細入道路	飛騨市宮川町小豆沢～同市祢々沢上	2.7	H19
⑨	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	0.3	H19
⑩	岐阜県	道路改築	19	恵中拡幅	中津川市茄子川	1.0	H19
⑪	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
⑫	岐阜県	交通安全対策	21	六条交差点改良(右折専用レーン設置)	岐阜市六条(六条交差点)	1カ所	H19
⑬	静岡県	道路改築	414	天城北道路	修善寺IC～大平IC(仮)	1.6	H19
⑭	静岡県	道路改築	1	浜松バイパス(新天拡幅)	磐田市小立野～浜松市東区安新町	3.0	H19
⑮	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
⑯	静岡市	道路改築	1	静清バイパス	八坂～鳥坂IC	4.1	H19
⑰	静岡市	道路改築	1	静清バイパス	昭府IC～平和IC	1.4	H19
⑱	静岡市	道路改築	1	静岡駅前交通結節点改善事業(一部)	静岡市葵区御幸町～同市葵区黒金町	0.4	H19
⑲	三重県	道路改築	1	関バイパス	名阪国道ランプ部	0.7	H19
⑳	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
㉑	三重県	交通安全対策	42	柏野視距改良(改良舗装)	度会郡大紀町柏野	1カ所	H19
㉒	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	H19
㉓	三重県	電線共同溝	1	四日市浜田電線共同溝	四日市市諏訪町～同市十七軒町	0.5	H19
㉔	長野県	道路改築	474	飯橋道路	飯田山本IC～天龍峡IC	7.2	H19
㉕	長野県	道路改築	153	伊南バイパス	駒ヶ根市赤穂福岡～同市中通線	1.3	H19
㉖	長野県	交通安全対策	19	洗馬歩道設置(歩道設置)	塩尻市宗賀	0.6	H19
	中部全域	震災対策	—	緊急輸送道路の橋梁耐震補強3カ年プログラム	直轄国道の橋梁耐震対策の概ねの完了	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。

〈交通安全対策の事例〉

事故を確実に減少させるため、ビデオなどを活用して交通の挙動を調査・分析し対策を実施。
速やかに効果を検証し、次の対策につなげています。



正面衝突事故防止対策として、
すぐ効果の発現する短期的対策を実施



交差点のコンパクト化により、車両の走行を
適正に誘導し、交差点事故を防止

【短期的で効果的な対策の実施】

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

○ 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。
- ・ 同じ箇所でも時期がずれてしまう工事などを、同時期に行う同調施工の徹底

◇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

○ 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。
- ・ 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等の部分的な改良。
- ・ 地域等との連携により公共交通への転換やラッシュ時を避けた自動車利用の促進、また、観光交通に対応する迂回路案内やシャトルバス対応などの取組みを実施。

◇事故危険箇所カレンダー



◇事故危険箇所マップ事例（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、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)
①	特定重要港湾
①	重要港湾
 	名古屋市中心部 (拡大図範囲)
○ ○ ○	道路 (赤字) 中部地方整備局の主要な道路事業
● ● ●	H19開通予定区間 (○数字は13ページの一覧表番号と対応)

※平成19年9月末時点で表示。
事業中、計画中のインターチェンジ(IC)名は仮称有り。

滋賀県

福井県

岐阜県

長野県

山梨県

静岡県

三重県

愛知県

奈良県

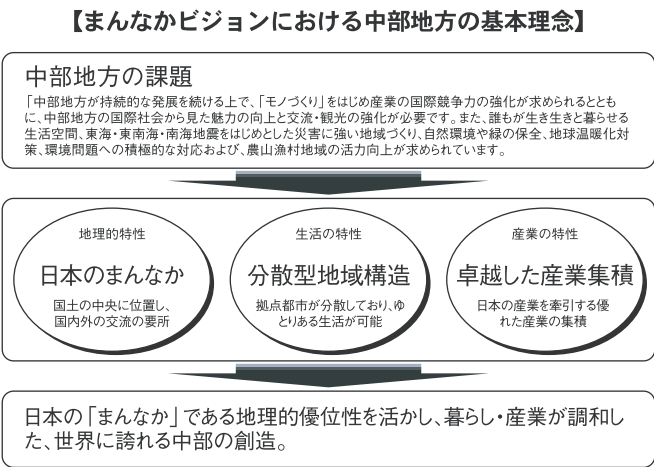
まんなかビジョン

中部地方整備局では、中部地域の50～100年先を見据えた、おおむね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月に関係行政機関、地元経済界等と共に「まんなかビジョン」を策定しています。

「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』を目指し、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。

2005年の愛・地球博、中部国際空港開港、東海環状自動車道開通により、新たな時代をスタートした中部地方。この中部地方にふさわしい将来ビジョンに改訂すべく、関係者と共に検討を進めています。

「まんなかビジョン」により、中部地方の地域づくり関係者の共通の認識を醸成し、中部地方の持続的発展を目指します。



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/>

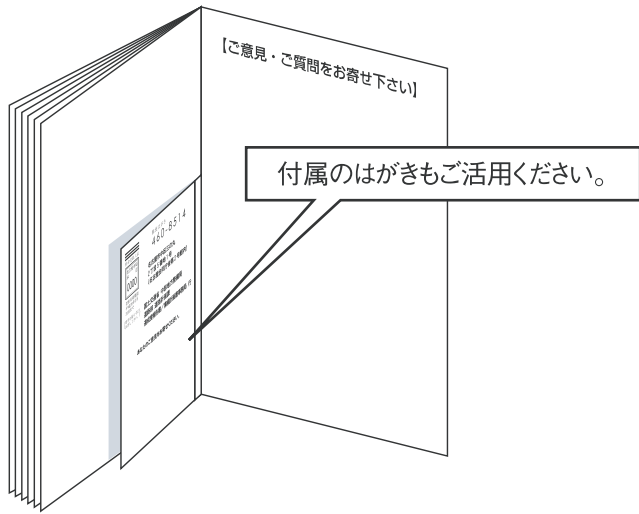
【中部地方整備局 道路関係組織一覧】

組織名	所在地	電話番号 (代表)	ホームページアドレス
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 岐阜県岐阜市茜部本郷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 浜松市中区名塚町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 愛知県豊橋市駅前大通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 三重県津市広明町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	〒510-8013 三重県四日市市南富田町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」 ～中部の骨格となる道づくりの今～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

～ 中部の骨格となる道づくりの今 ～ 平成18年度 道路行政の達成度報告書／平成19年度 道路行政の業績計画書

2007年11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