

社会資本整備審議会 道路分科会 中部地方小委員会（平成22年度 第1回）

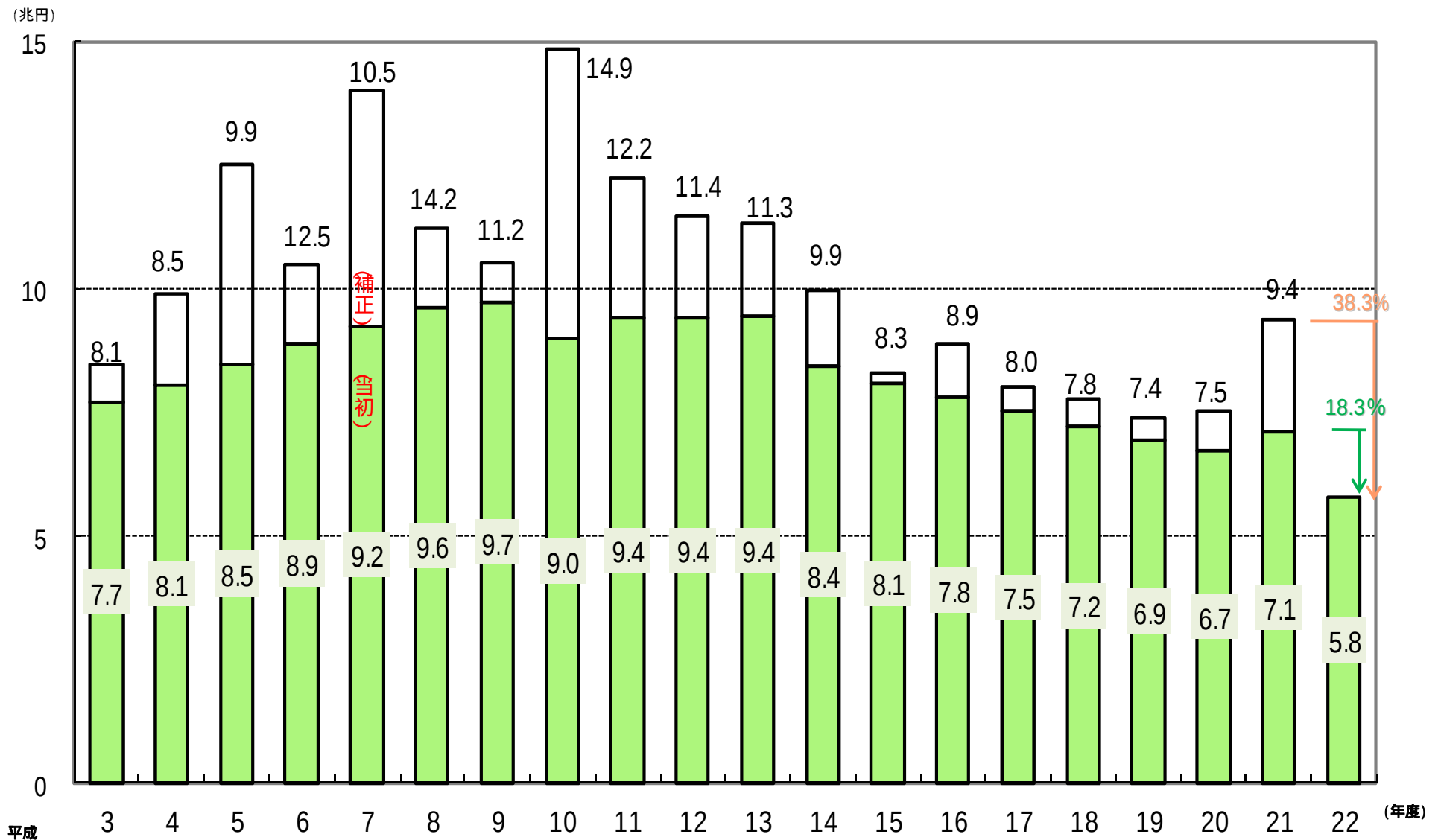
（ 2 ） 中部地域の道路事業について



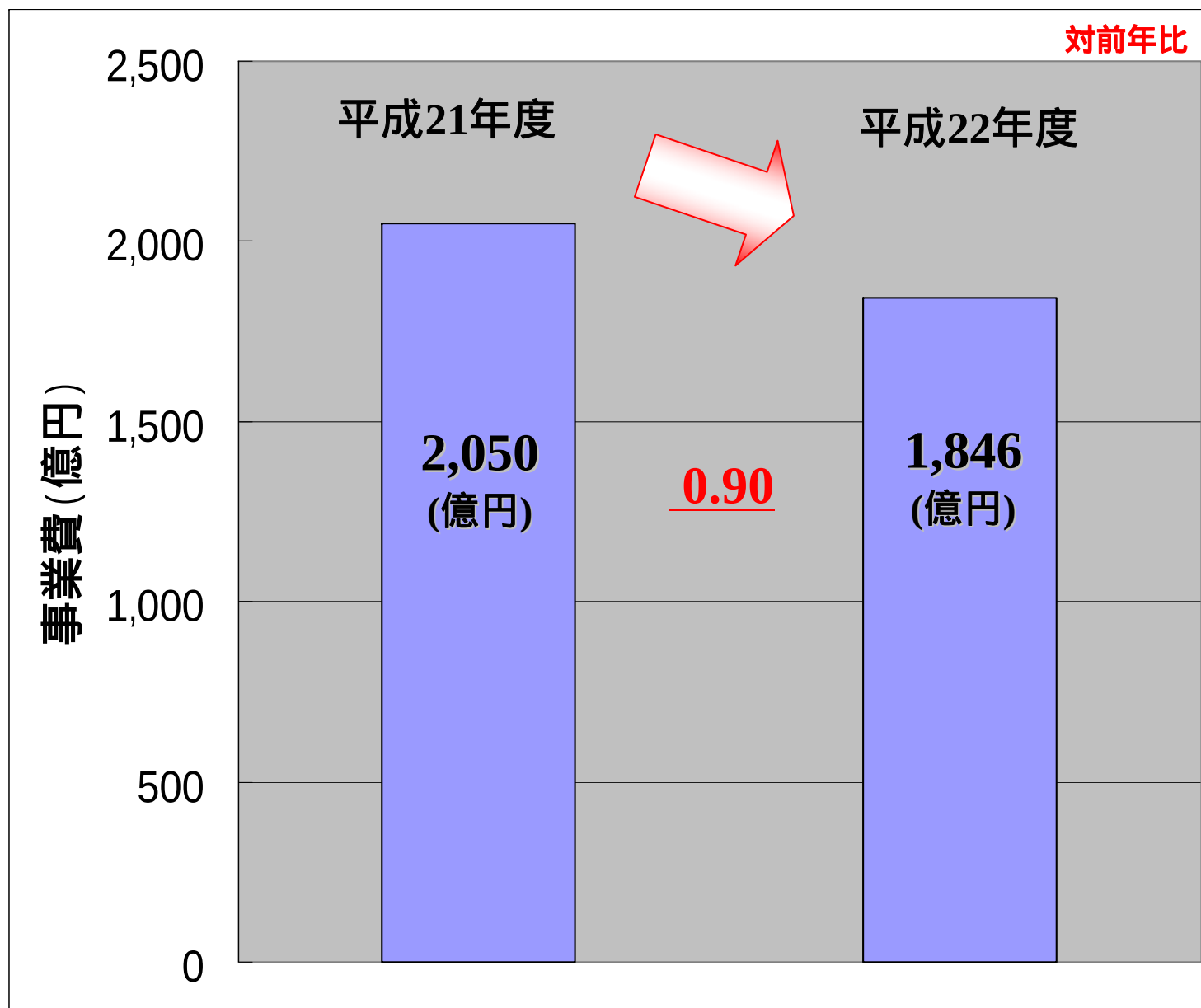
国土交通省中部地方整備局

1 . 国土交通省関係予算

公共事業関係費の推移



直轄事業[中部地整]道路関係予算(H21・H22の比較)



平成23年度「国土交通省」関係予算概算要求

国費総額 : 5兆7,079億円(1.02倍)
(うち、「元気な日本復活特別枠」 7,549億円)

○ 公共事業関係費 4兆8,342億円(1.00倍)

○ 非公共事業

・裁量の経費 5,188億円(0.92倍)

・義務の経費等 3,548億円(1.02倍)

平成23年度 道路関係予算概算要求

■ 平成23年度道路局関係予算概算要求（基本方針）

【平成23年度道路関係予算概要（H22.8）】

【予算の重点方針】

- 我が国の成長力・競争力の確保や地域の活性化に必要な道路事業に重点化する
とともに、事業効果の早期発現を図る観点から、今後3年間の開通予定箇所
（平成25年度迄）に重点化を実施
- 新規採択にあたっては、平成22年度より事業箇所総数を増やさないことを基
本とし、事業箇所数の総量を管理
- 直轄国道の維持管理については、サービスレベルの維持・向上等に係る様々な
工夫・取組みや地域の実情等を踏まえた運用の改善等を実践
- 地域主権の確立に向けた取組みの中で、平成23年度より、直轄事業の維持管
理の特定事業に係る地方負担を廃止することで、維持管理費に係る地方負担を
全廃

■ 平成23年度道路局関係予算概算要求（基本方針）

【平成23年度道路関係予算概要（H22.8）】

【効率的・効果的な事業実施】

< 厳格な事業評価の実施 >

- 現行の新規事業採択時評価等に加えて、計画段階におけるバイパス、交差点改良等の代替案も含めた評価の試行的実施、交通安全事業における「成果を上げるマネジメント」の導入など、政策目標評価型事業評価を導入

< コストの徹底した縮減 >

- 道路構造について、当面の現道活用を含めた検討や道路構造令の弾力的運用、維持管理について統一的な基準の設定などにより、徹底したコストの縮減等の取組みを実施

< 既存ストックの有効活用 >

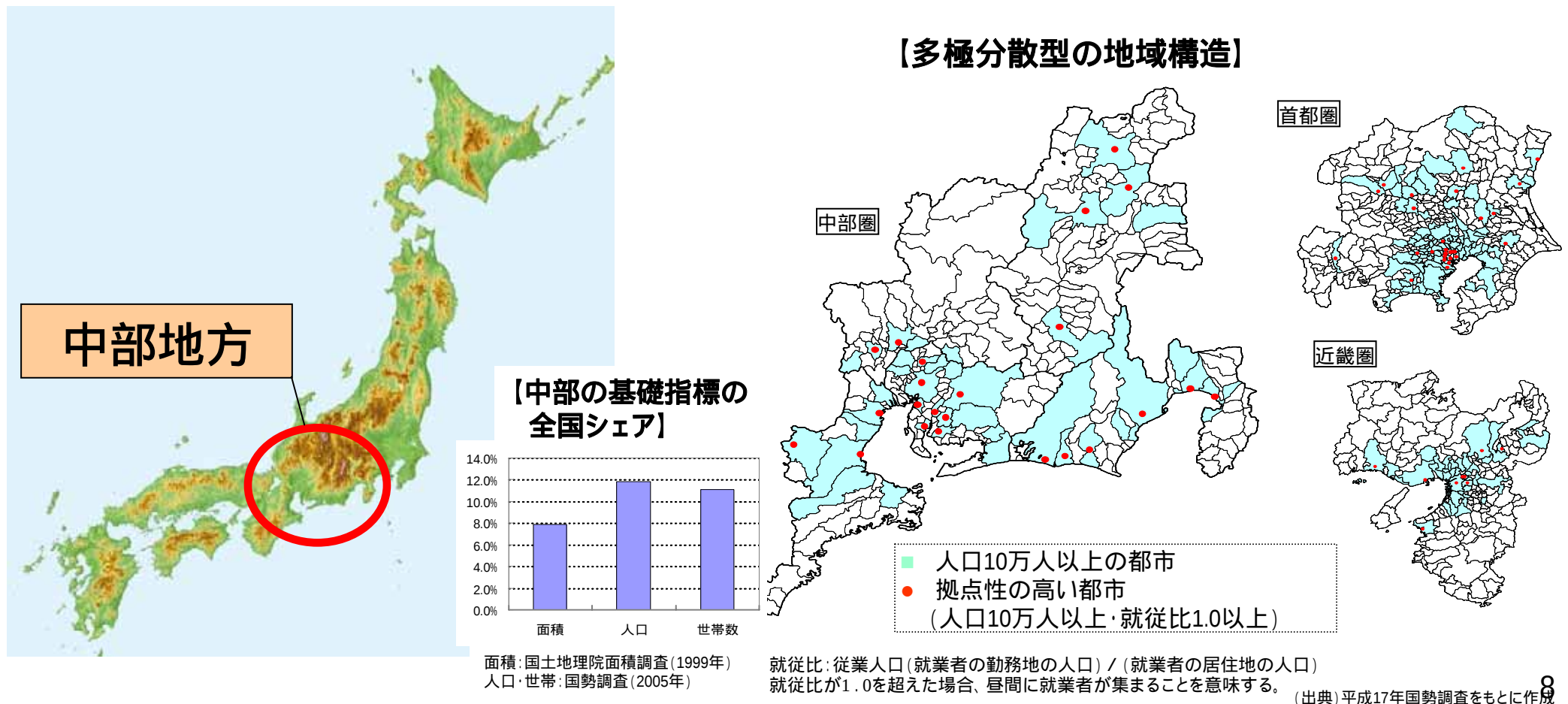
- 高速道路の原則無料化の社会実験や料金施策、I T S 技術の活用を通じて、並行する一般道路の円滑化等の取組みを推進
- 既存道路の上下空間を民間開放するなど、新たな官民連携を推進

2 . 中部地方の特徴及び道路を巡る課題

中部地方の特徴 (多極分散型地域構造)

中部地方は、わが国の中央に位置し、太平洋沿岸の温暖な平地部と内陸部の日本を代表する山岳地域に大別。中部の全国における面積シェアは8%。人口シェアは12%。

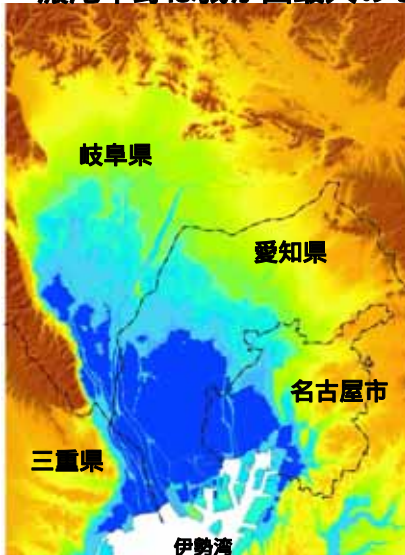
中部圏は、自立性の高い都市が多極分散型で立地
人口10万人以上の拠点性の高い都市が分散。



中部地方の特徴 (脆弱な地勢)

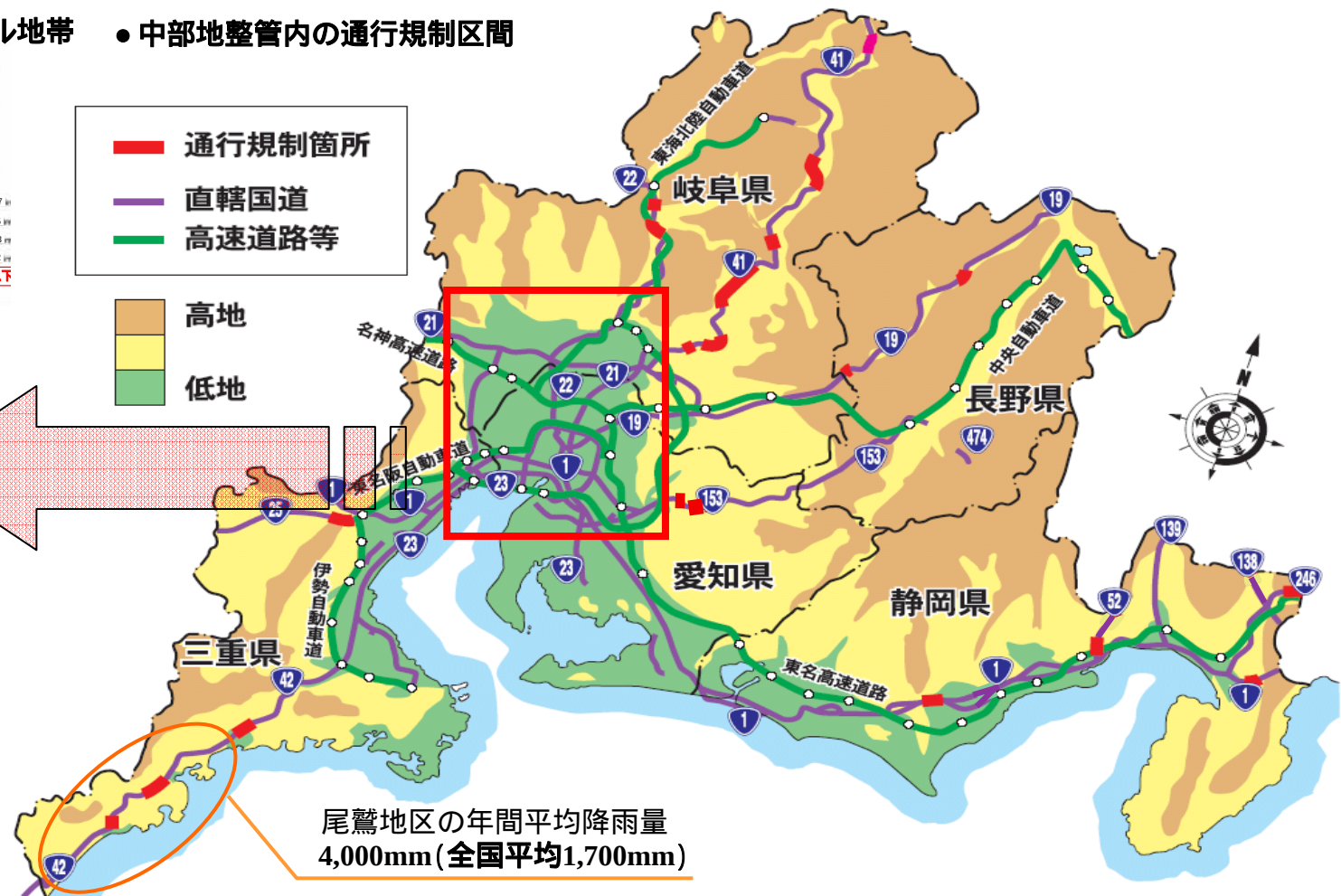
- 濃尾平野は我が国最大のゼロメートル地帯で、河川の氾濫や津波・高潮による危険性大。
(ゼロメートル地帯: 約395km²、約90万人が生活)
- 東西軸から南北に伸びる主要幹線道路については、厳しい地形等により、雨量規制区間が多数存在する。

● 濃尾平野は我が国最大のゼロメートル地帯



出典: 国土地理院(数値地図
50mメッシュ(標高))を基に作成

● 中部地整管内の通行規制区間



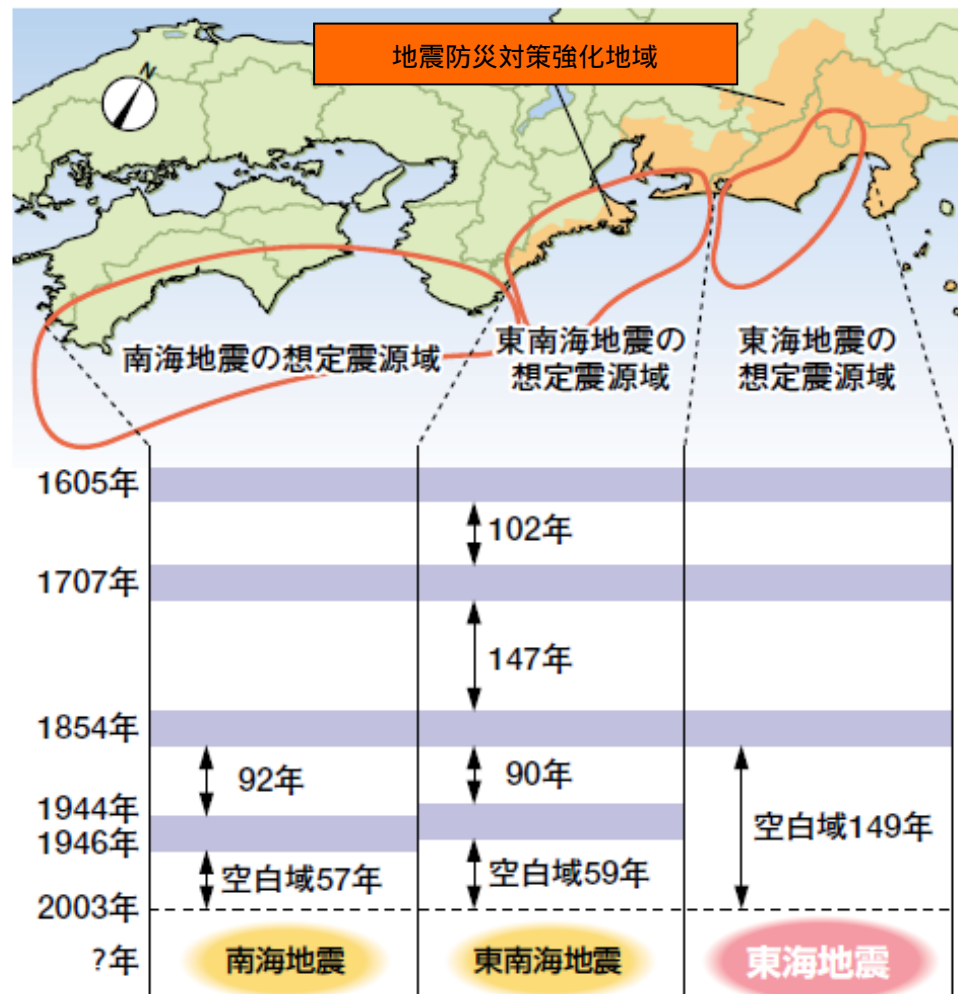
- H12.9東海豪雨による被害状況
清須市(旧枇杷島町)内の浸水状況



中部地方の特徴 (大規模地震の発生)

- 東海地震、東南海・南海地震などの大規模地震が高い確率で発生すると予測。
(東海地震の発生確率は30年以内に87%、想定死者数24,700人、想定被害額約81兆円)
中部地域の面積の約45%、人口の約65%が地震防災対策強化地域に指定されている

● 東海地震・東南海・南海地震などの大規模地震



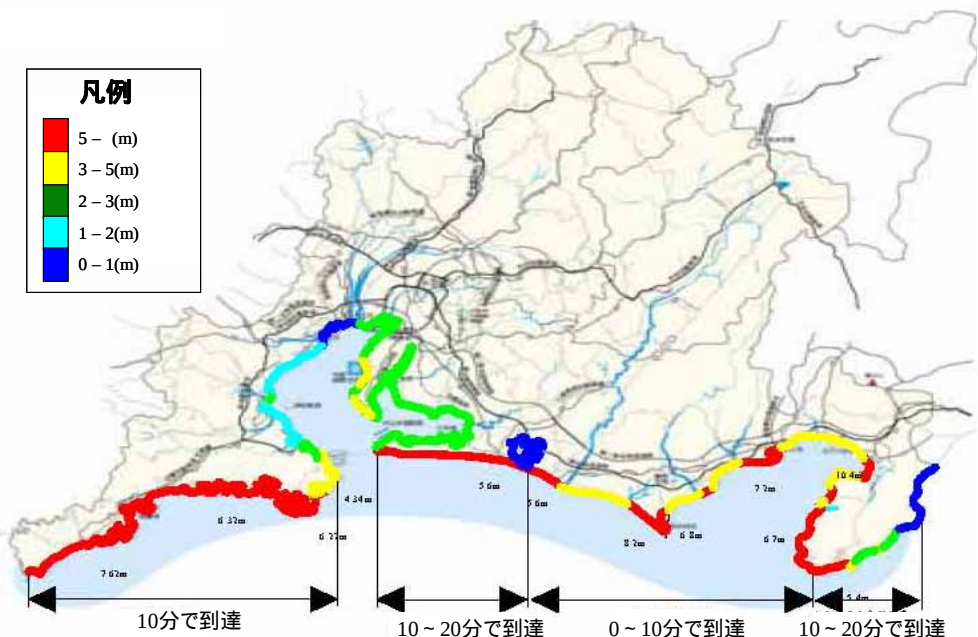
30年発生確率:

57%

68%

87%

● 津波浸水予想図



地震防災対策強化地域の検討の基とする海岸における津波高さの分布
(各検討ケースの最大値)

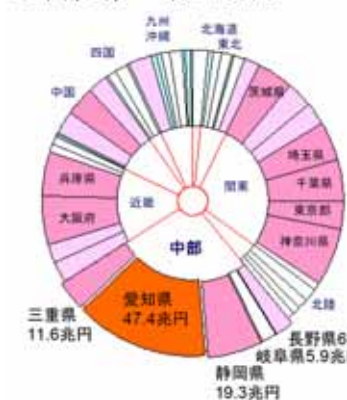
出典: 中央防災会議(東海地震に関する専門調査会報告)

中部地方の特徴 (日本の「モノづくり」の拠点)

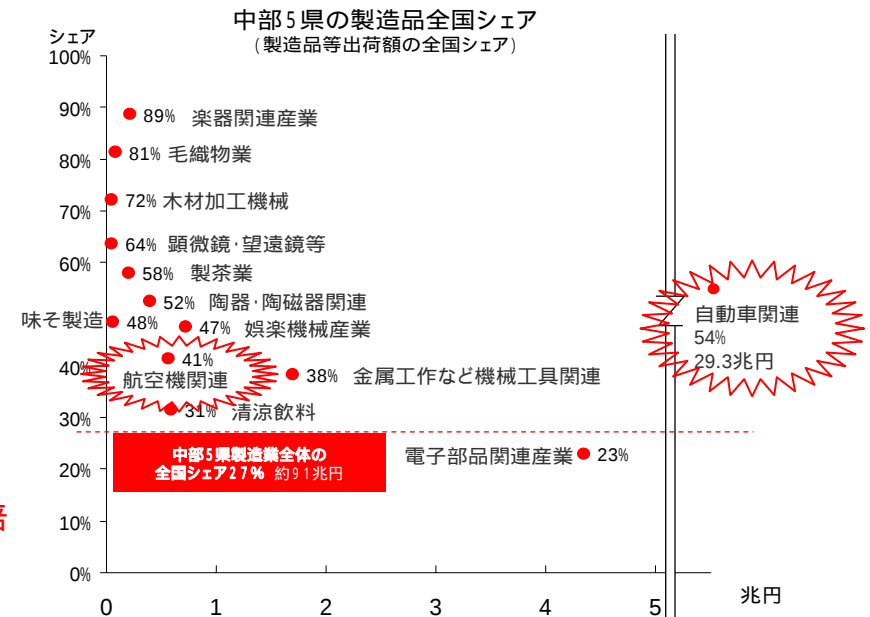
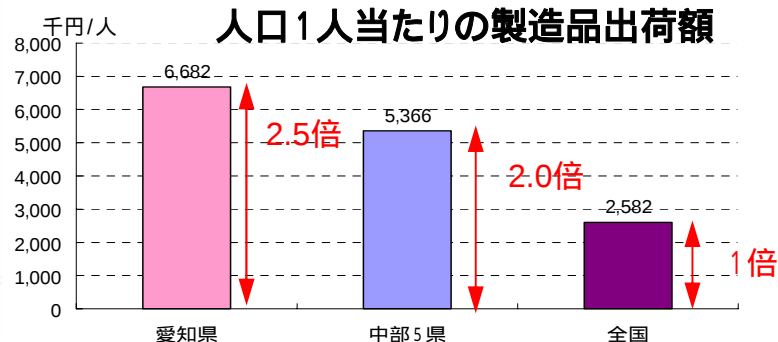
- 中部5県の製造品出荷額は全国の約 1 / 4 を占め、人口 1 人当たりの出荷額は全国の2.0倍。
- 愛知県は中部5県の出荷額の半分を占め、人口 1 人当たりの出荷額は全国の2.5倍。

■ 製造品出荷額の中部のシェア

- 日本全体 約336兆円
- 中部5県 約91兆円



特に愛知県は製造品出荷額の中中部 5 県の約 4 割を占め、32年間連続で全国1位。
人口 1 人当たりの出荷額は全国の2.5倍。



■ 中部 5 県の製造業の状況

	面積 (2008.10.1) km ²	住民基本台帳人口 (2006.3.31) 人	製造品出荷額等 (2007年) 億円	製造事業所数 (2007年)	製造業従業者数 (2007年) 人	人口1人当たりの 製造品出荷額等 千円/人
愛知県	5,116	7,106,585	474,827	21,768	876,351	6,682
静岡県	7,329	3,775,903	194,103	12,427	457,695	5,141
三重県	5,761	1,857,456	116,018	4,598	212,181	6,246
岐阜県	9,768	2,105,011	58,786	7,508	216,652	2,793
長野県	13,105	2,190,874	70,332	6,358	222,000	3,210
中部5県	41,080	17,035,829	914,066	52,659	1,984,879	5,366
全国	377,944	127,055,025	3,367,566	258,232	8,518,545	2,650
中部の全国比	10.9%	13.4%	27.1%	20.4%	23.3%	2.0倍

中部地方の特徴 (観光交流)

○ 中部地方は、街道文化・産業観光等多種多様な観光資源が豊富な地域。

中部の観光圏、広域観光協議会、主要な観光地



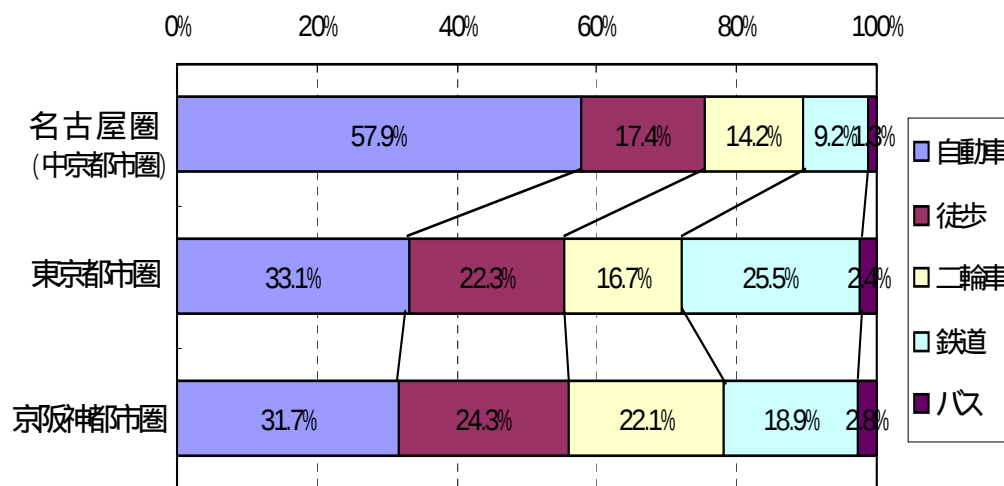
中部地方の特徴 (交通流動)

自動車依存度が高い地域

- 名古屋圏の交通の特徴として、東京圏・大阪圏を連絡する国土軸上に位置し、大量の東西交通を分担。
- 三大都市圏のうち、名古屋圏(中京都市圏)、東京、京阪神に比べ、自動車利用率が高く(中京圏58%、東京33%、京阪神32%)、自動車保有台数においても、1世帯当たり1.6台を保有(全国平均1.2台)と自動車依存度が極めて高い。

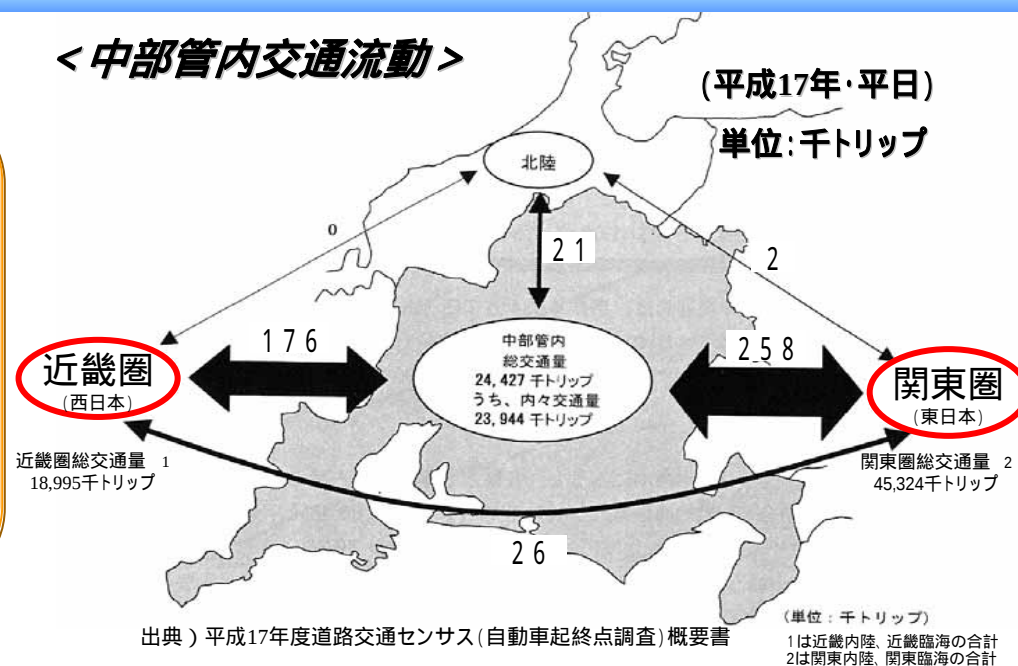
自動車交通中心の生活スタイル

自動車交通利用が多い中部地方 (三大都市圏の代表交通手段別利用率)

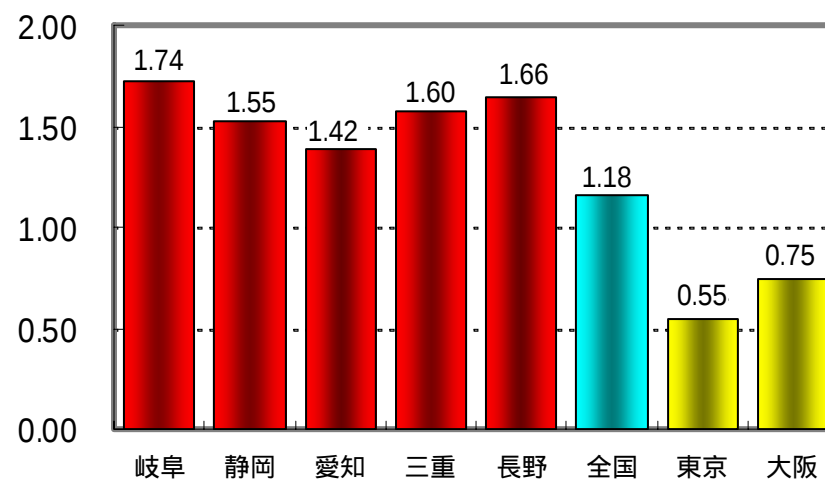


出典：名古屋圏 / 平成13年パーソントリップ調査
東京都市圏 / 平成10年パーソントリップ調査
京阪神都市圏 / 平成12年パーソントリップ調査

< 中部管内交通流動 >



< 自動車保有台数 (1世帯当たり乗用車保有率) >



出典：自動車検査登録協会HP：保有台数統計(H22.3)、H17国勢調査(世帯数、人口)より算出

道路を巡る課題 (渋滞)

- 中部地方の自動車利用時間は約18億時間で、時間損失率は約41% (全国値約37%)。
- 都市部では時間損失率が約56%と非常に高い。
- 直轄国道では**東西軸のkm当たり損失時間が大きい**。

■ 中部地方の時間損失等 (H21年度)

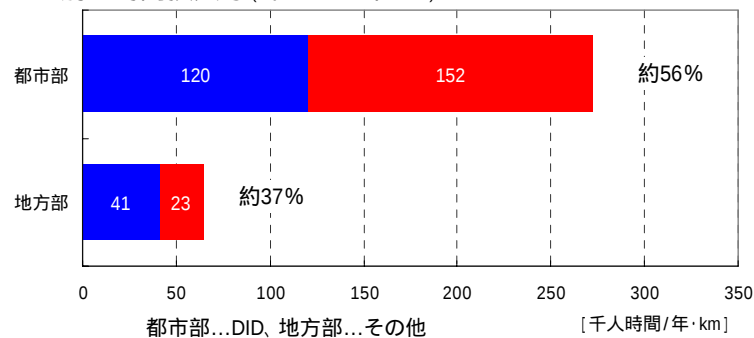
← 中部地方の自動車利用時間 約18億時間/年 →

基準所要時間 約11億時間

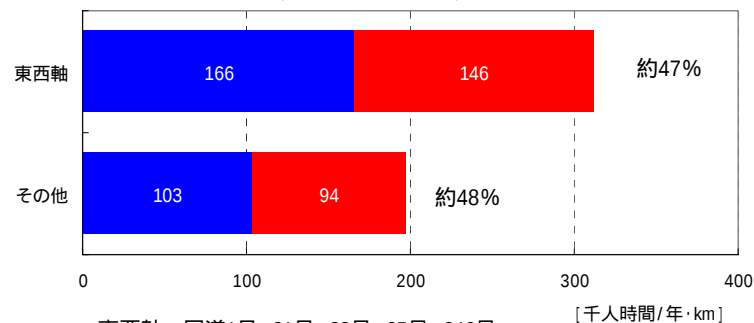
損失時間 約7億時間

時間損失率 約41%

■ 地区別の時間損失等 (年・1km当たり)



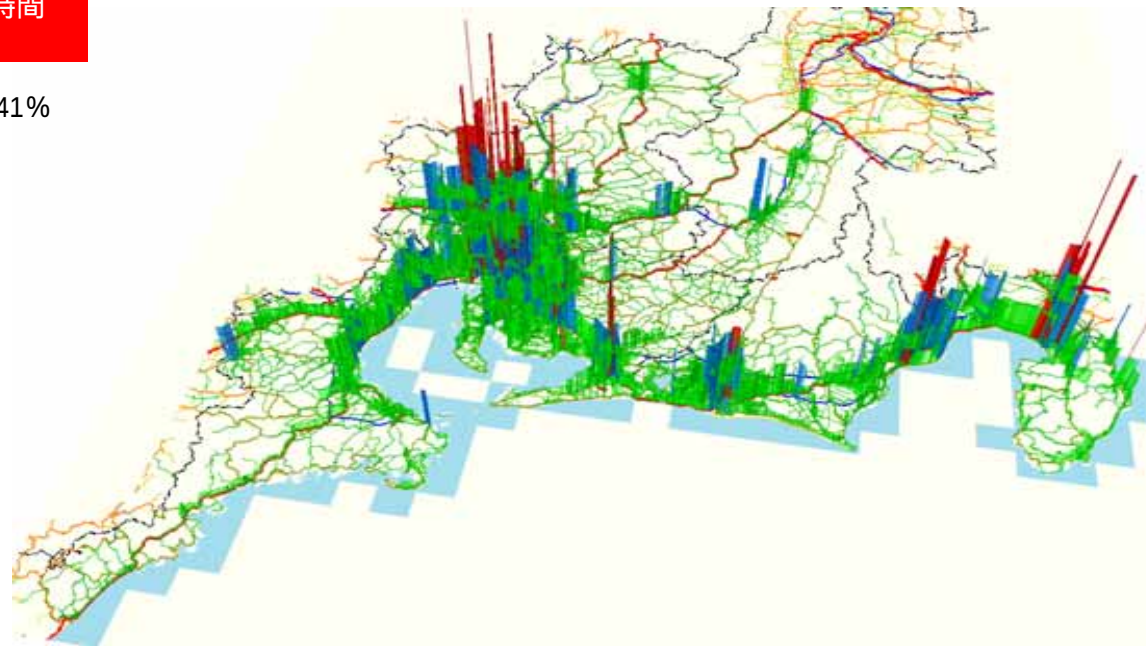
■ 直轄国道の時間損失等 (年・1km当たり)



東西軸...国道1号, 21号, 23号, 25号, 246号

その他...国道19号, 22号, 41号, 42号, 52号, 138号, 139号,
153号, 155号, 156号, 158号, 258号, 302号, 474号

■ 中部地方における渋滞3Dマップ



【中部地整管内の渋滞損失時間3Dマップ】

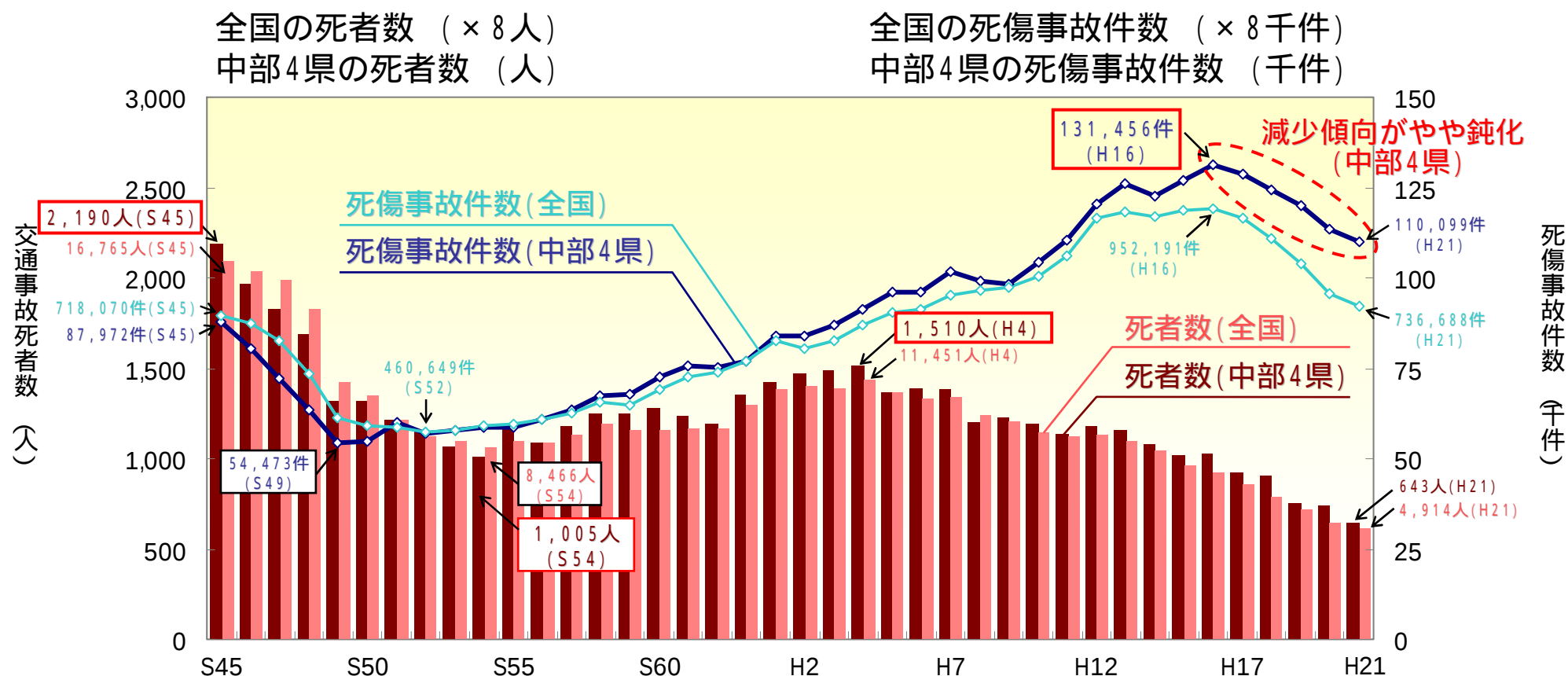
- 色と高さで渋滞等による損失の程度を表す

資料: 国土交通省資料 平成19年度値

道路を巡る課題 (交通事故)

- 死傷事故件数は、平成16年のピーク(約13万件)後、改善傾向が続くものの、全国と比べると減少傾向がやや鈍化。
- 交通事故死者数は、昭和45年のピーク(2,190人)後、一旦半減(昭和54年:1,005人)。その後増加に転じ、平成4年に再度ピーク(1,510人)を示し、以降は減少傾向が続く。

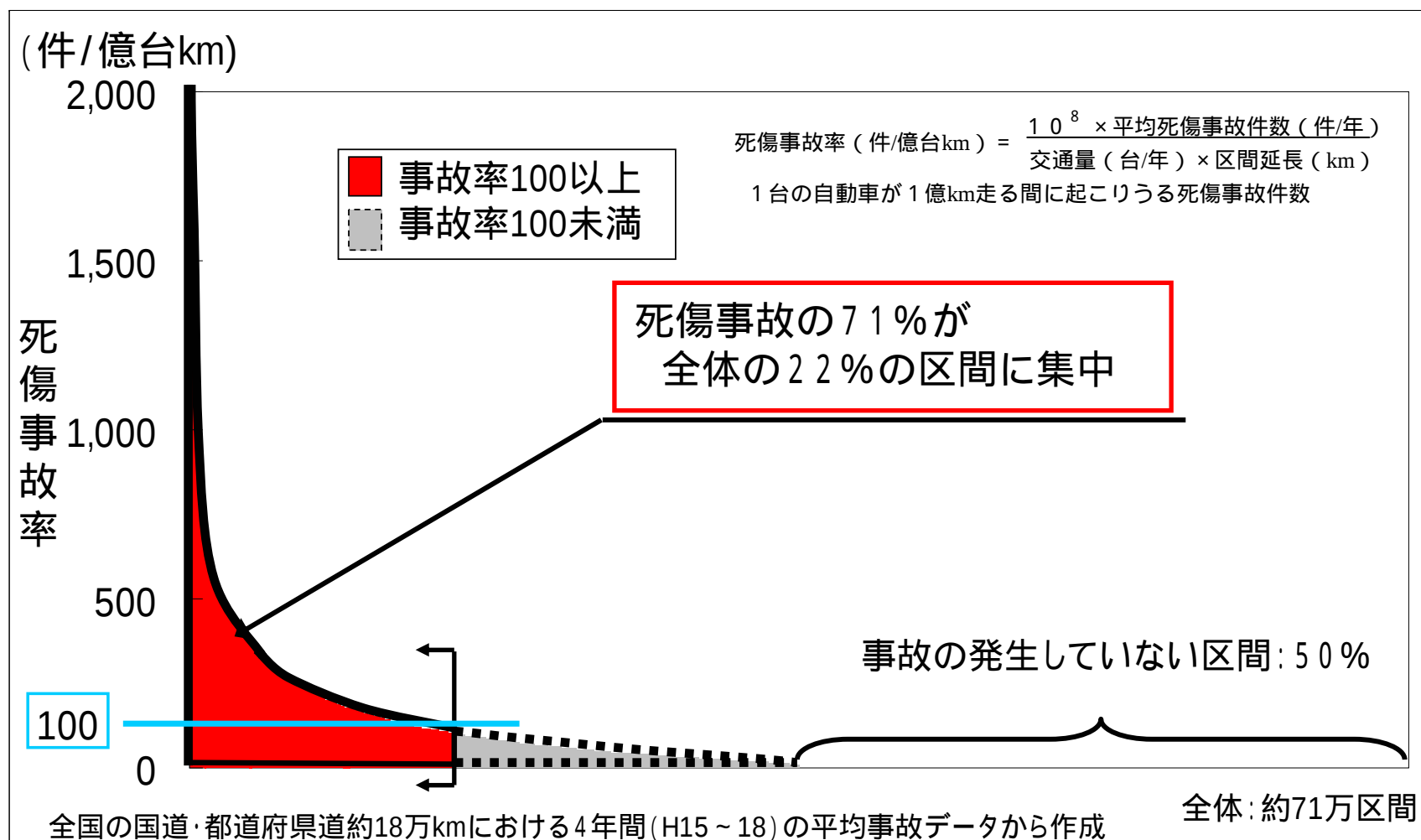
■ 全国、中部4県の死傷事故件数と交通事故死者数の推移



道路を巡る課題 (交通事故)

- 全国の国道・都道府県道を約71万区間に分割し、死傷事故率を高い順に並べると、死傷事故の71%が全体の22%の区間に集中
- 交通事故は特定の箇所に集中して発生しており、データに基づく対策箇所の選定が重要

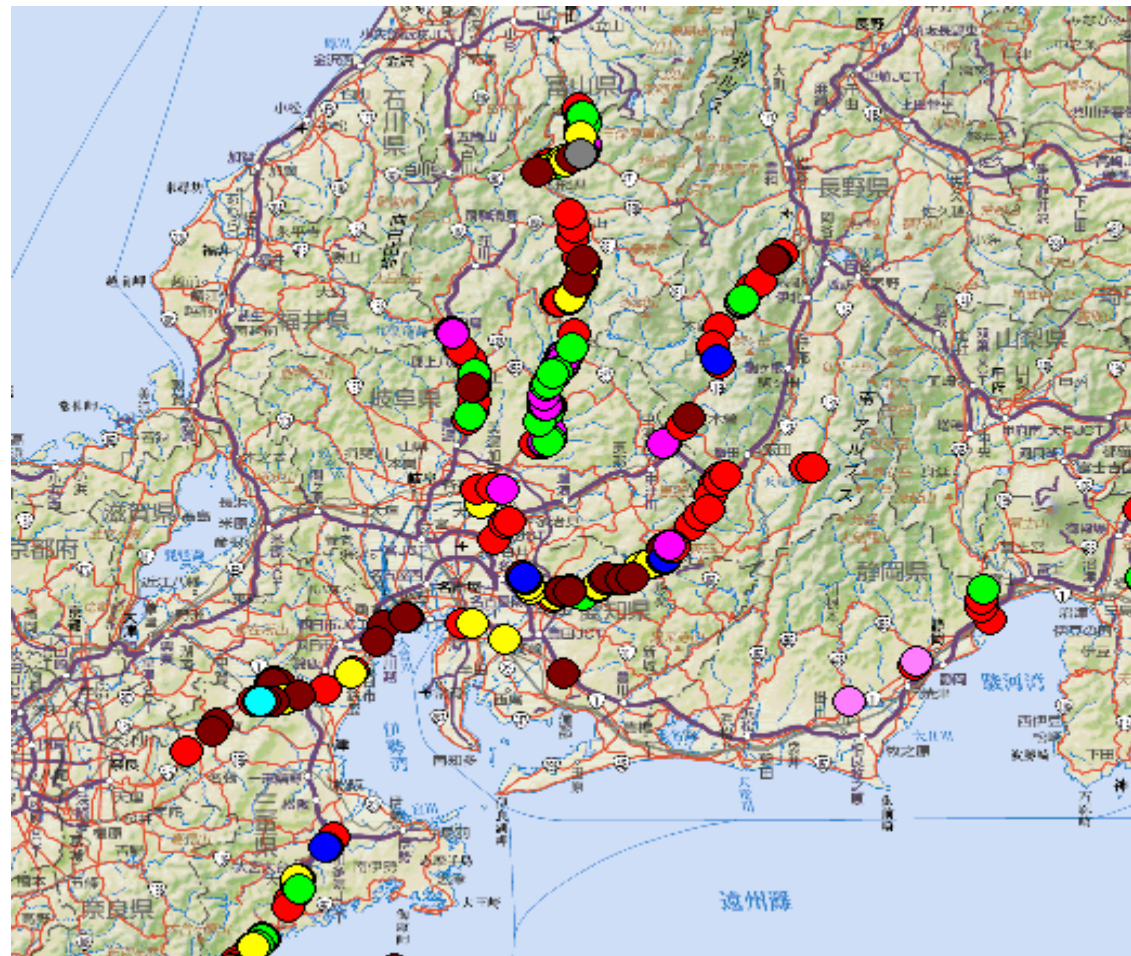
【全国(国道・都道府県)の死傷事故率】



道路を巡る課題(災害)

- 中部管内の中山間地・沿岸地域等では、降雨による事前通行規制区間や、落石等による防災対策の必要な箇所が多数点在。
- 近年の集中豪雨等により、各所で災害が発生し通行止め等により生活・物資輸送に影響。

■ 直轄国道における要防災対策箇所の分布図



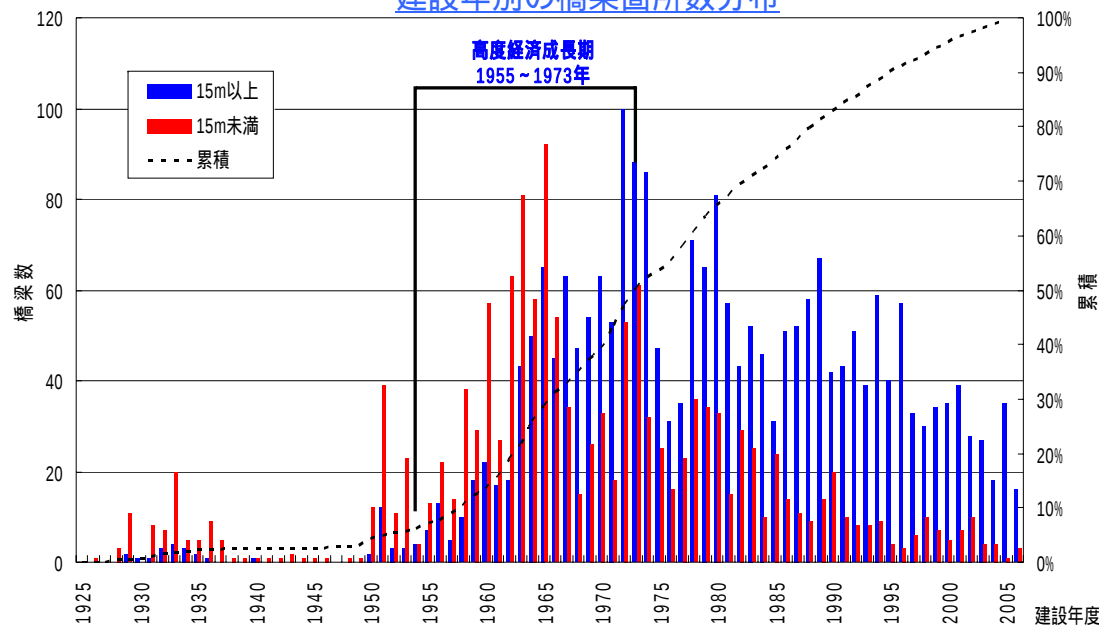
点検対象項目	
●	落石・崩壊
●	岩石崩壊
●	地すべり
●	雪崩
●	土石流
●	盛土
●	擁壁
●	橋梁基礎の沈下
○	地吹雪
●	その他



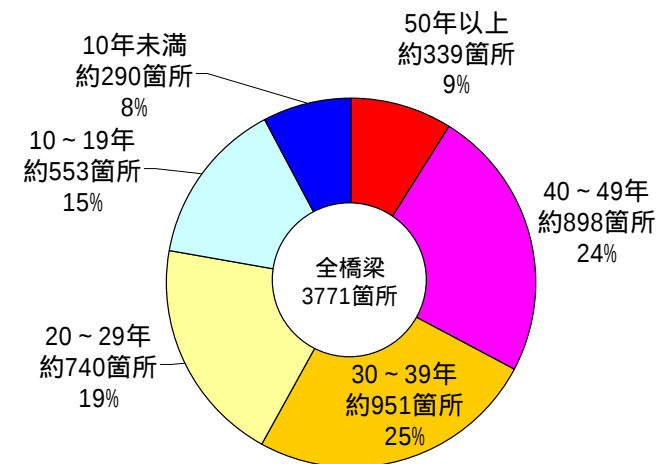
道路を巡る課題 (災害)

- 中部地方整備局が管理する道路橋は現在3,771橋あり、1955年から1973年にかけての高度経済成長期に全体の約42%の約1,569橋が建設されている。
- 今後これらの高齢化が一斉に進むことから、集中的に多額の修繕・架替え費用が必要となることが懸念される。

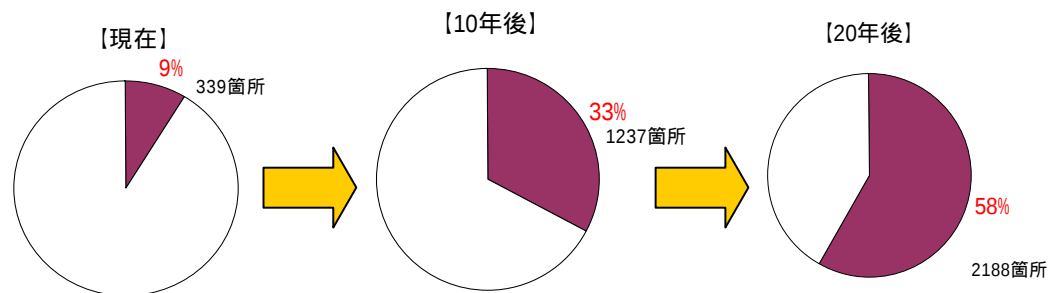
建設年別の橋梁箇所数分布



年齢別橋梁割合

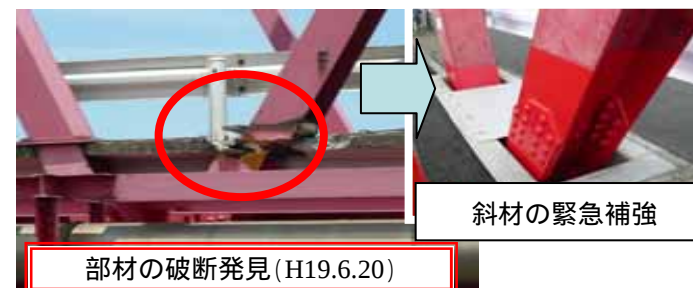


建設後50年以上の橋梁数の推移



木曽川大橋

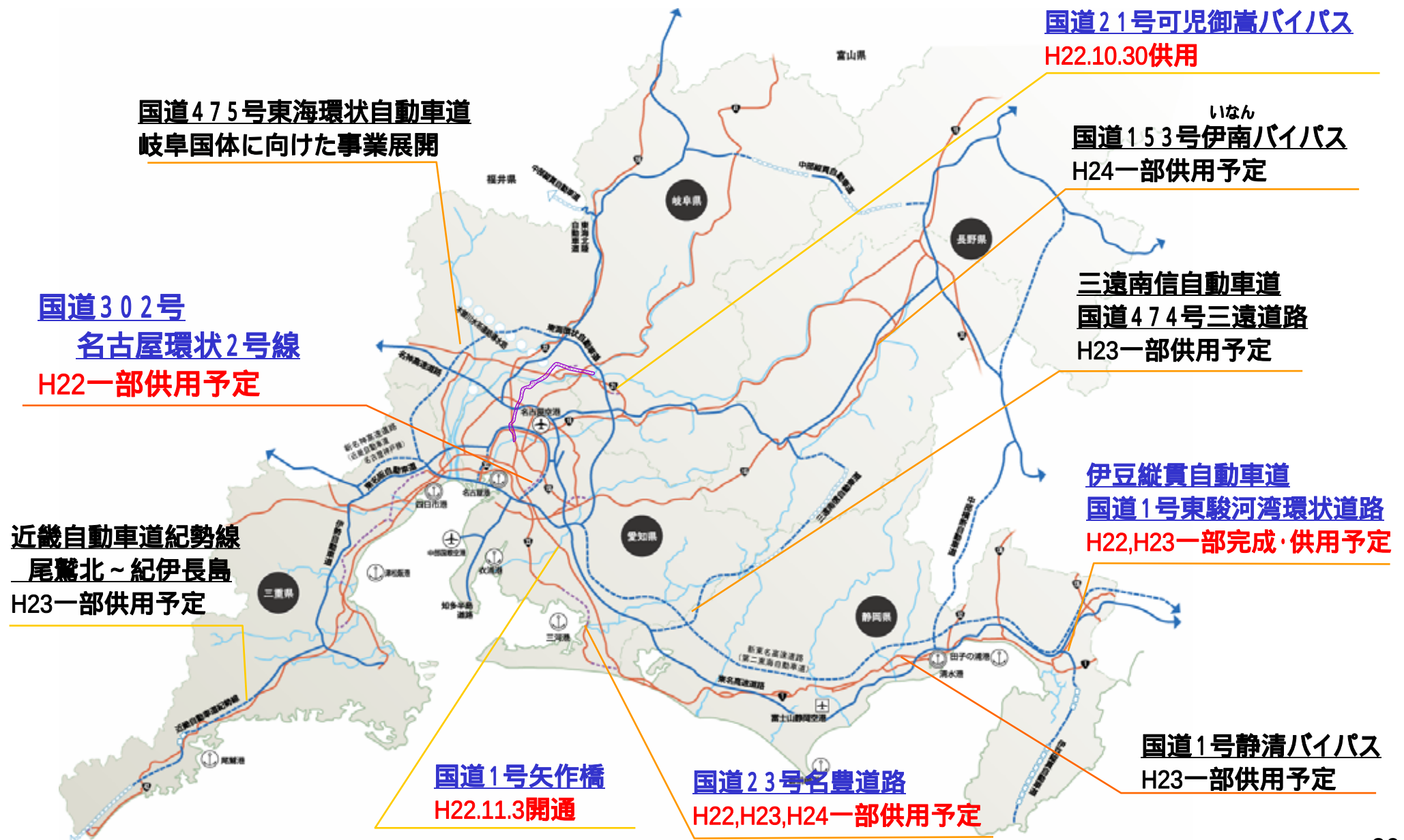
平成19年6月に建設後45年(1963年架設)の国道23号木曽川大橋(上り)で斜材が破断(約4ヶ月間通行規制が発生)



出典: 中部地方整備局 橋梁保全判定会資料

3 . 中部地方における道路整備の概要

中部地方整備局の主な整備箇所(位置図)



なごやけんかんじょう
名古屋圏環状道路の整備

名古屋圏環状道路の整備

名古屋都市圏の骨格を形成するとともに、中部国際空港や伊勢湾スーパー中枢港湾等の主要な物流拠点へのアクセス性を高める名古屋圏環状道路の整備推進

- とうかいかんじょう
○ 国道475号東海環状自動車道

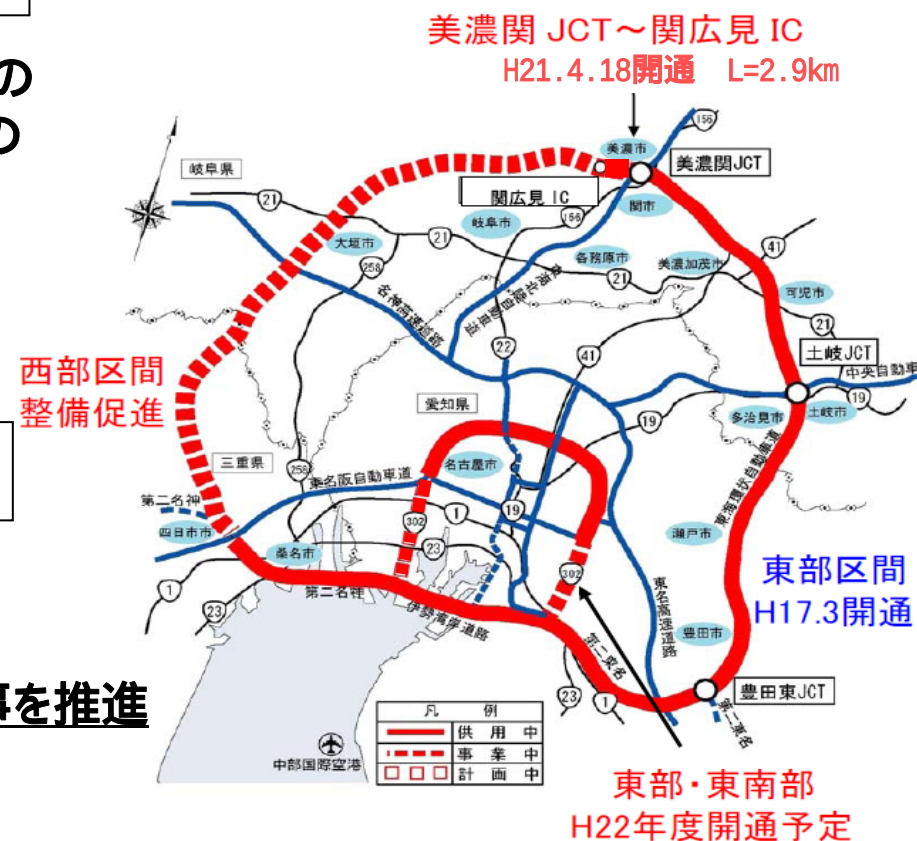
西部区間の整備により、岐阜・三重間の連携軸の構築、四日市港へのアクセス強化を図り、物流の効率化を支援。

平成22年度は、西部区間全線で事業を推進

- なごやかんじょう
○ 国道302号名古屋環状 号線

平成22年度は、

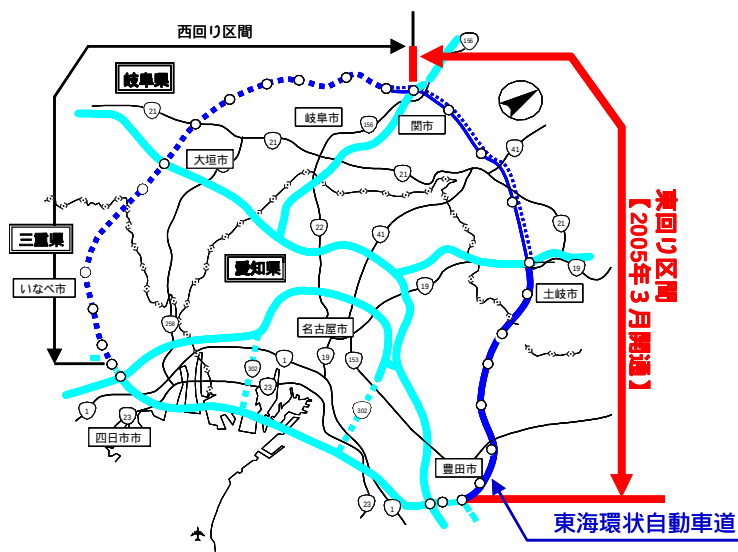
- ・ 東部・東南部区間のH22年度開通に向け工事を推進



【参考】東海環状自動車道東回り区間の整備効果

経済波及効果

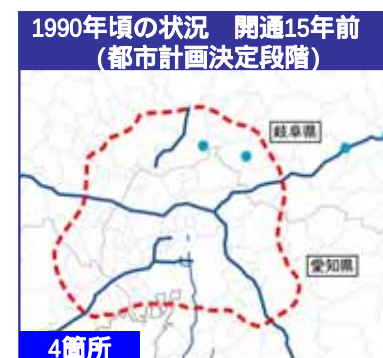
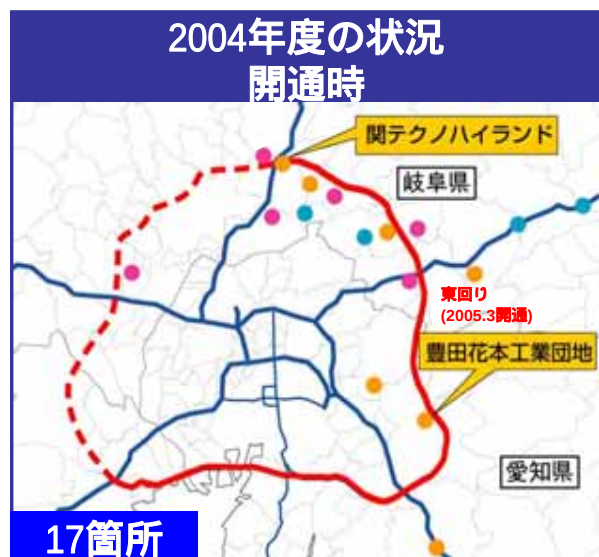
- 東海環状東回り区間の開通により、沿線に立地する工業団地の数は、開通15年前の1990年頃と比べ約4倍に増加
- 便益は年間1,080億円/年、生産額の増加は5,080億円/年



東海環状自動車道等のネットワーク整備による経済波及効果

- 生産額（全産業）の増加は、
全国合計で **5,080 億円/年**。
- 世帯が受ける単年度の便益は、
全国合計で **1,080 億円/年**。
- 東海3県沿線地域の生産額（全産業）平均増加率は **1.6 %**。

三菱UFJリサーチ&コンサルティングが試算



東海環状道の開通を見込んで
沿線に工業団地が進出

約4倍
＜開通時＞ 17箇所
＜1990年頃＞ 4箇所

- 1989年以前に完成した工業団地等
- 1990年から2000年に完成した工業団地等
- 2001年以降に完成した工業団地等

いずじゅうかん
伊豆縦貫自動車道

ひがしするがわんかんじょう
伊豆縦貫自動車道 東駿河湾環状道路

伊豆半島部への高速交通サービスの提供、及び観光交通混雑の緩和を図る

平成22年度は、

ながいずみ

・長泉JCTが完成予定

みしま つかはら

だいば かんなみ

・三島塚原IC～大場・函南IC間の工事を推進



伊豆縦貫自動車道 長泉JCT付近 (H22.1)



ぬまづおかのみや みしまつかはら

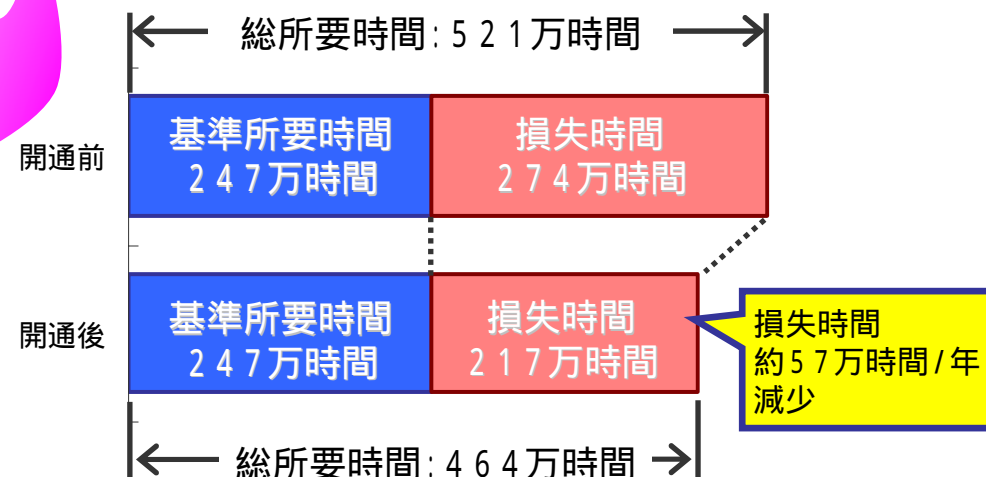
【参考】伊豆縦貫自動車道（沼津岡宮IC～三島塚原IC） 開通1年後の整備効果



< 損失時間の減少 >

- 伊豆縦貫道の開通により、沼津・三島市街地を走行する車両の損失時間が年間約57万時間減少
- 沼津・三島市街地から生じる「自動車交通の損失時間」減少量は年間約15億円に相当

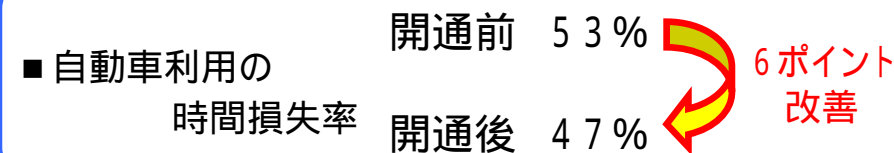
図 伊豆縦貫道の開通前後における沼津・三島市街地の損失時間変化



< 損失時間・損失額の算出方法 >

損失時間はプローブカーシステムのデータで取得した自由走行時の速度と各時間の速度による遅れ時間に調査等で取得した交通量を乗じて算定。損失額は平均賃金等に基づく時間価により換算して算定。

(開通前:平成21年6月(平日)、開通後:平成22年6月(平日))



- 1: 伊豆縦貫道と国道1号、沼津インター線で囲まれるエリア(対象道路:県道以上)
- 2: 年間の対象日は平日のみ年間246日分として算出、また沼津・三島市街地エリア内の主要一般道を対象とした所要時間減少効果のみによる試算
- 3: 渋滞等が無く、自由に走行できるときの速度。特異的に速度の高い車両の影響を除くため、速度の高い10%を除いた値を採用
- 4: 実際の車をセンサー代わりに、所要時間等の交通データを取得するシステム

さんえんなんしん
三遠南信自動車道

三遠南信自動車道 国道474号三遠道路
飯喬道路

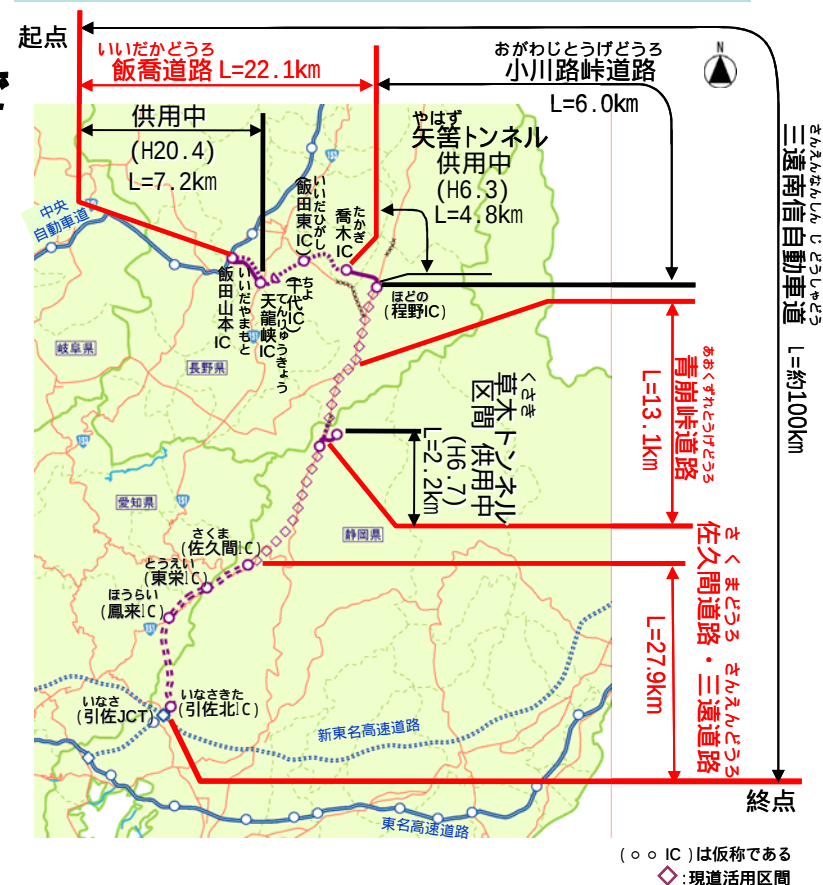
長野県南信地域、愛知県奥三河地域及び静岡県北遠地域への高速交通サービスの提供、地域間交流の活発化が図られ、医療・福祉の迅速な対応が可能

平成22年度は、

- ・三遠道路の鳳来IC(仮称)～引佐JCT(仮称)間で
工事を推進
- ・飯喬道路の天竜峡IC～喬木IC間で事業を推進



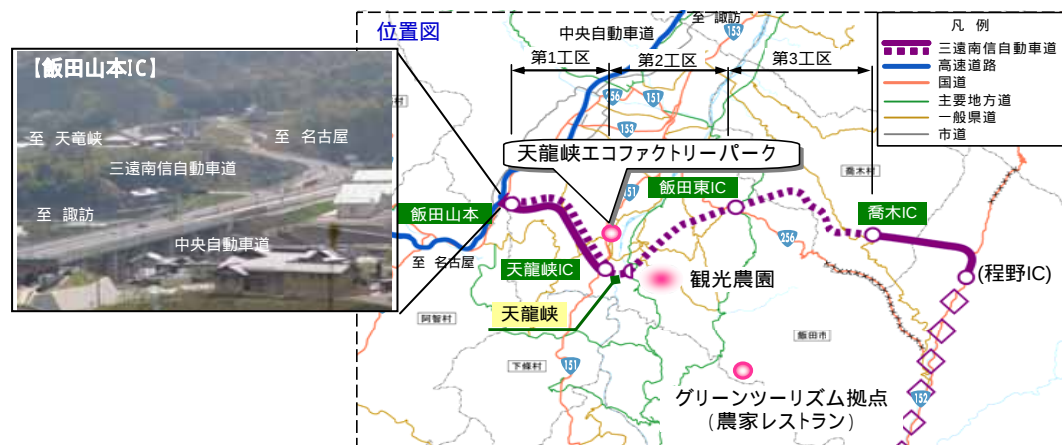
三遠南信自動車道全体位置図



【参考】三遠南信自動車道（飯田山本IC～天竜峡IC） の整備効果 [H20.4.13開通]

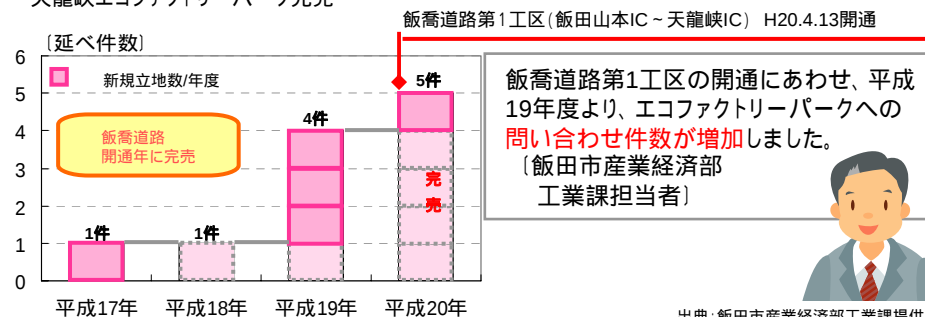
地域・観光の振興

- 三遠南信自動車道が中央自動車道へ直結したことにより、天竜峡エコファクトリーパークでは企業立地が進み、開通直後に「新産業ゾーン」が全区画完売。
- 飯田市の主要な観光地である名勝天竜峡では、観光客が増加傾向を示した。



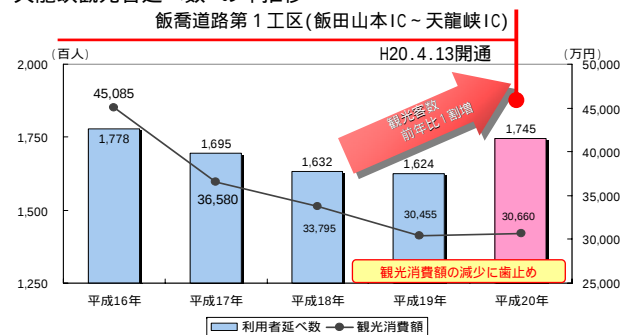
天竜峡エコファクトリーパーク

天竜峡エコファクトリーパーク完売

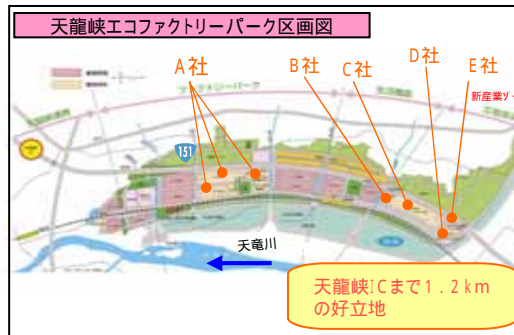


主要な観光地である名勝天竜峡

天竜峡観光客延べ数の年推移



出典：『平成20年観光地利用者統計調査結果』長野県観光部観光企画課



■ 天竜峡エコファクトリーパーク概要

所在地	飯田市川路
対象業種	食品関係、環境関連、研究開発型企業 ほか
都市計画	準工業地域 容積率200%、建ぺい率50%



近畿自動車道 紀勢線

地域の医療、福祉、防災など地域住民の安心・安全を守る「命の道」として、三重県東紀州地域を支える道路の整備

おわせきた

きい ながしま

ながしま

近畿自動車道紀勢線(新直轄) おわせきた 尾鷲北IC(仮称) ~ きい ながしま 紀伊長島IC(仮称)

くまのおわせ

国道42号熊野尾鷲道路

平成22年度は、

用地買収及び工事を全面的に推進



H20.4.20 開通

H20.4.20

尾鷲市

近畿自動車道紀勢線

(新直轄区間)
延長21.2km

国道42号熊野尾鷲道路

延長18.6km

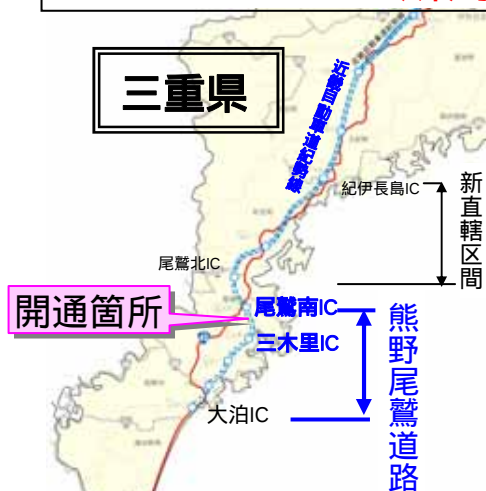
【参考】熊野尾鷲道路（^{おわせみなみ}尾鷲南IC～^{みきさと}三木里IC）
の整備効果 [H20.4.20開通]

命の道

緊急医療を支える“命の道”熊野尾鷲道路の開通により

- 尾鷲市三木里地区から尾鷲市内にある市立尾鷲総合病院への所用時間が短縮。

所用時間 約30分が 約15分に短縮、 利用実績 約1年で約190件



開通直後の利用者の声

熊野尾鷲道路の開通により

- 通院や救急車の搬送も時間短縮でまさに“命の道”だと思う。
- 尾鷲総合病院に入院していた父が亡くなる時、急いで向かったが5分遅く死に目に会えなかった。道路が完成していればと今思うと残念。

■ 命の道(熊野尾鷲道路)を經由した救急搬送が、開通から約1年で
約190件の利用

(紀北消防組合輪内出張所への聞き取り調査結果)

救急隊員のコメント

熊野尾鷲道路の開通により

- 熊野尾鷲道路を利用すると、振動がなく搬送患者に負担がかからなくなりました。
- 患者に負担がかからないので、従来経路と搬送時間が同じでも、熊野尾鷲道路を、利用しています。



約15分
短縮



現道を使用した救急搬送状況

