

# 平成24年度のフォローアップとりまとめ(案) 参考資料

---

# 通学路の交通安全対策(緊急合同点検)

- 昨年の4月以降、京都府亀岡市などで相次いで登下校中の児童生徒等が巻き込まれる交通事故が発生



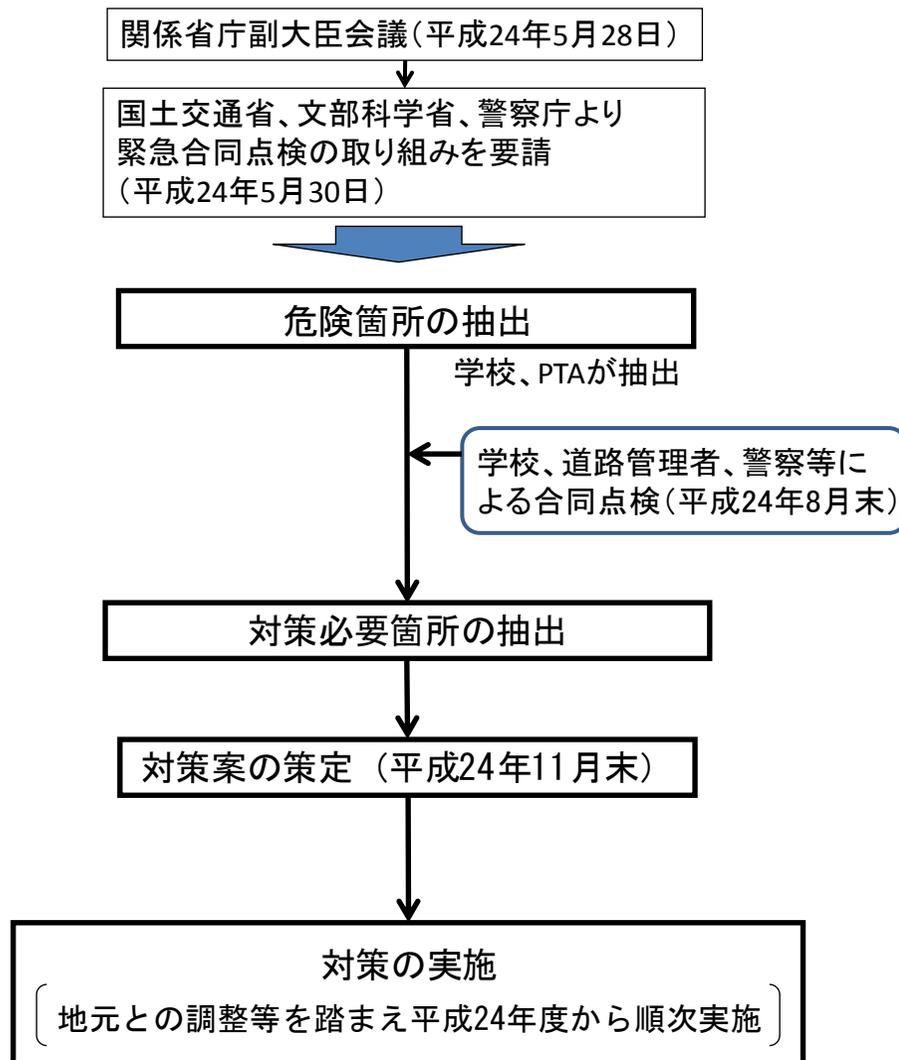
- 道路管理者、学校・教育委員会、警察、PTA等による通学路の緊急合同点検を実施

- 緊急合同点検実施学校数 : 20,160校
- 緊急合同点検実施箇所数 : 80,161箇所
- 対策必要箇所数 : 74,483箇所(うち22,714箇所対策済)

## ②対策必要箇所の内訳及び対策状況(平成24年度末時点)

- 対策必要箇所数 : 74,483箇所(うち42,662箇所対策済)
  - ・道路管理者による対策 : 45,020箇所(うち22,818箇所対策済)
  - ・学校等による対策 : 28,925箇所(うち26,077箇所対策済)
  - ・警察による対策 : 19,715箇所(うち12,263箇所対策済)

## 《通学路の緊急合同点検の実施フロー》



# 通学路の交通安全対策(緊急合同点検)

- 通学路の安全確保について地域で認識を共有する観点から、学校毎に対策内容を示した箇所図等を作成し、ホームページ等で公表<sup>※1</sup>
- 25年度以降の取組として、以下について3省庁で連携して推進。
  - ①対策が着実に進むように必要な支援を実施
  - ②合同点検を定期的の実施するなど、継続的な取組を推進
  - ③関係者から構成される協議会等の推進体制を構築

※1:14,715校(約85%)で公表済み(平成25年5月31日現在)

## 【通学路対策箇所図(イメージ)】



## 【通学路の安全確保に向けた継続的な取組事例】

### ○通学路安全確保対策プログラムの概要(山形県)

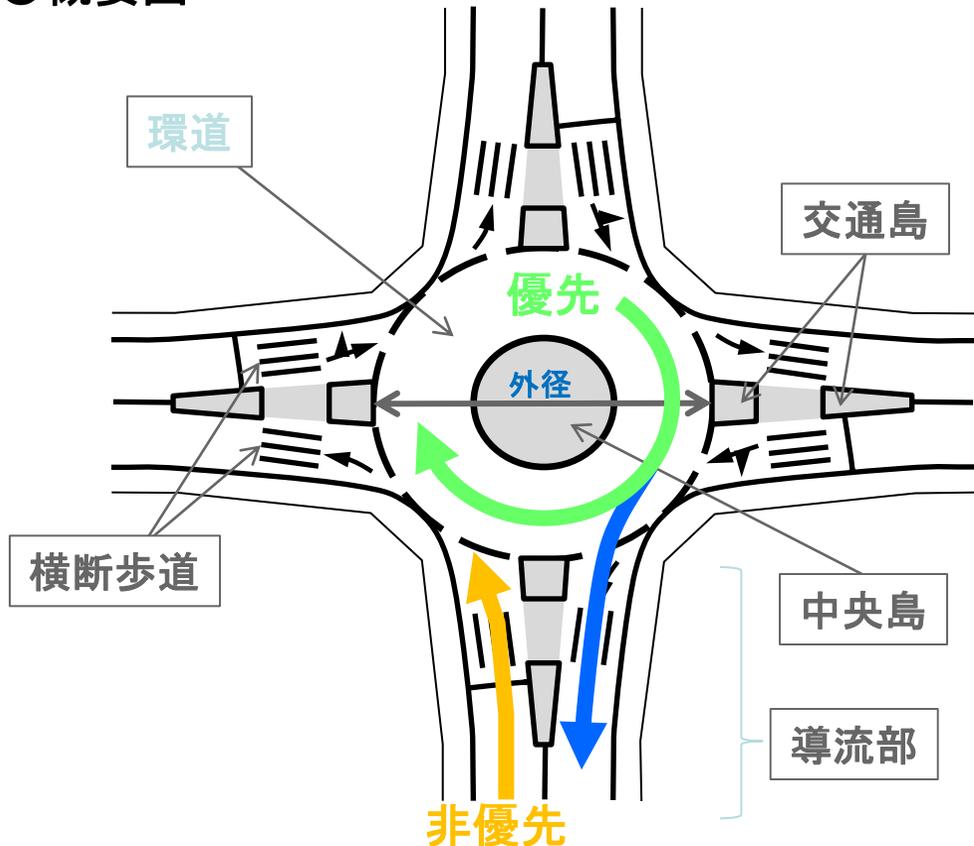
- ・関係機関が連携し、一体となって通学路の安全を確保。
- ・対策実施後も、対策の効果検証を行い、継続的な点検の実施。
- ・これにより、対策内容の見直しや対策内容を充実。
- ・さらに、冬季における通学児童の安全対策を推進。

平成24年度	平成25年度	平成26年度以降
緊急合同点検	冬季合同点検	冬季合同点検
	合同点検	合同点検
	効果検証	効果検証
緊急対策実施(即効性のある対策)		対策実施(即効性のある対策)
歩道整備等の対策実施		

# ラウンドアバウトの概要

- 円形平面交差点のうち、環道の交通が優先されるもの
- 環道交通は時計回りの一方通行、信号や一時停止の規制を受けない
- 環道に進入する車両は徐行 (信号制御がない)

## ○概要図



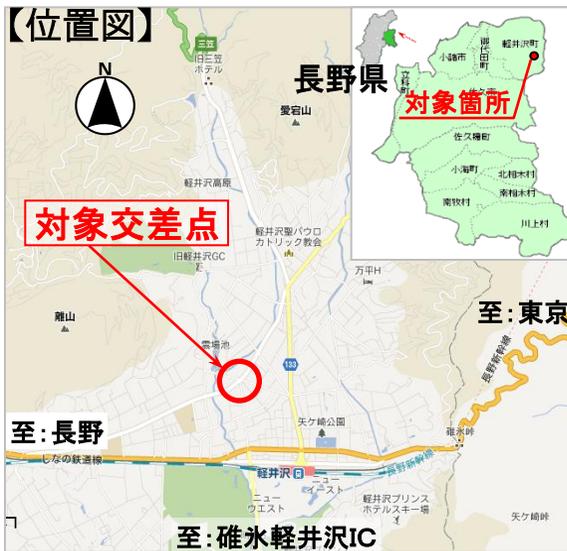
## ○ラウンドアバウトの例



出典: Roundabouts: An Informational Guide Second Edition (NCHRP Report 672, FHWA)

# 軽井沢町六本辻におけるラウンドアバウト社会実験の概要

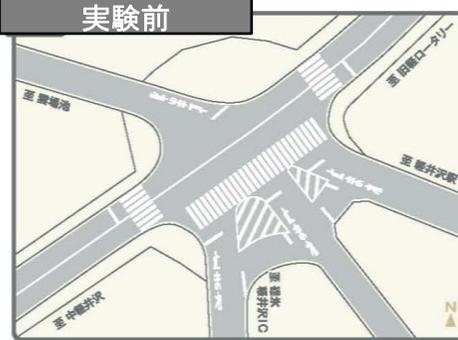
## 【位置図】



## 社会実験の背景、目的

- ・ 県外者の車両やレンタサイクル、歩行者の通行も多く、無信号の六肢交差点であるため、交通の錯綜が発生し危険
- ・ ラウンドアバウトにより交通の整序化を図ることを期待

### 実験前



### 実験中



## 社会実験の実施体制

軽井沢六本辻ラウンドアバウト社会実験協議会（構成メンバー）

○会長 軽井沢町長

○知識経験者

軽井沢旧区長

軽井沢観光協会会長

信州大学准教授

○交通関係者

軽井沢警察署

軽井沢町交通安全協会会長

○教育関係者

軽井沢町教育委員会教育長

○行政

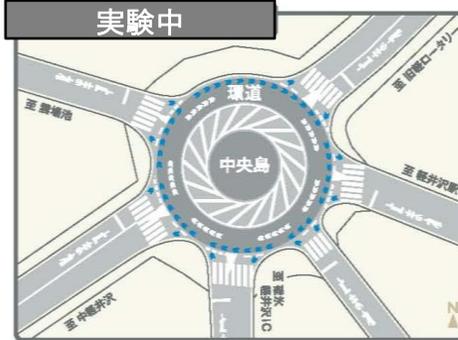
国土交通省長野国道事務所

軽井沢町（事務局）

○オブザーバー

名古屋大学教授

### 実験中



### 実験前



## 社会実験の概要

期 間:平成24年11月13日～平成25年3月末※

内 容:路面標示、ポストコーン、注意看板等を設置し、ラウンドアバウトとして改良

調査項目:交通挙動調査(速度、自動車走行軌跡等)、アンケート調査(ドライバー、歩行者等)

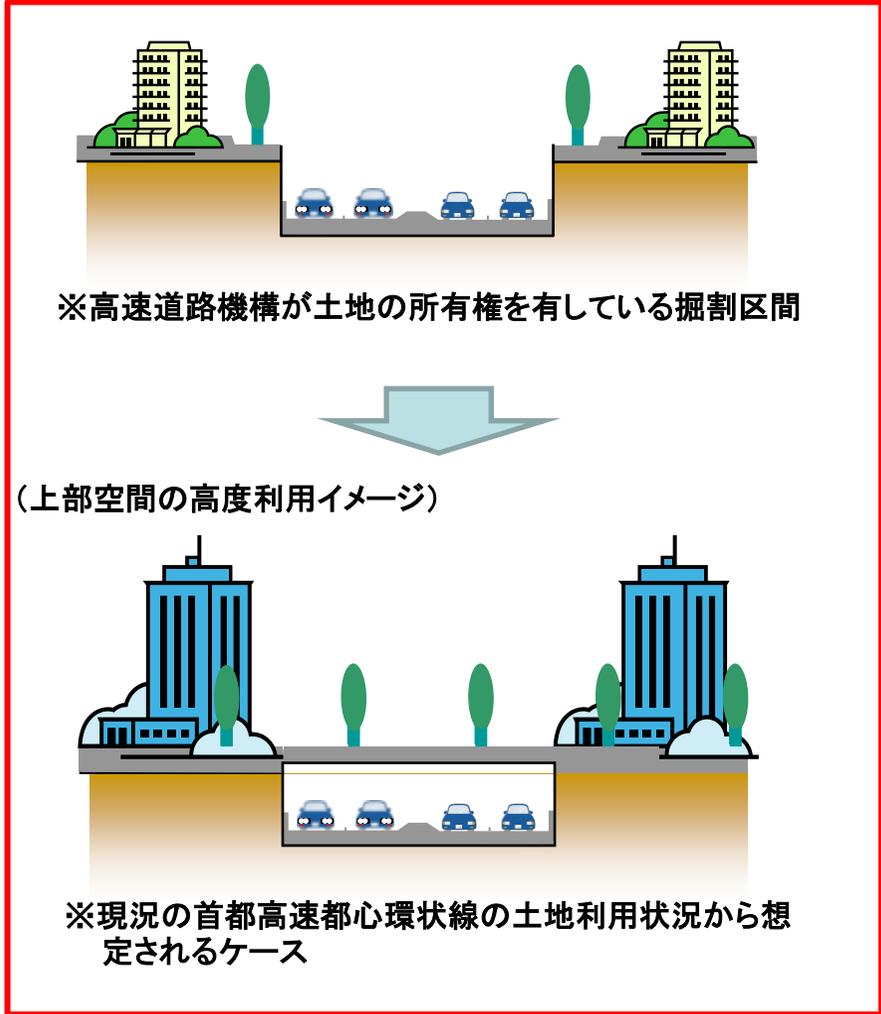
➡ 自動車の速度抑制及び円滑性、歩行者、自転車の危険性を検証

※現在も継続して効果検証を実施中

# 首都高速再生に関する具体的な検討について

- 首都高速道路の老朽化対策については、民間都市開発と一体的に行うなどPPPの活用により都市と高速道路の一体的な再生を推進。
- 都市再生プロジェクトと連携した首都高速の再生を進めるため、東京都等関係機関と連携した検討会を設置し、築地川区間等をモデルケースとして検討を進める。

## 都心環状線の周辺



# 道路占用制度におけるPPPの導入

## これまでの措置

- 都市における道路空間利用のニーズが高まる中、厳しい財政事情の中での民間資金の活用に資する観点から、道路空間のオープン化を推進。  
都市再生特別措置法の改正により、都市再生整備計画の区域内（道路管理者が指定した区域）に設けられるオープンカフェ等の道路占用許可基準の特例制度を創設（H23.10～）。
- また、道路法施行令を改正（H25.4～）し、太陽光発電設備等を占用許可対象物件に追加。



## 今後の予定

さらに、オープンカフェ又は太陽光発電設備等については、民間の資金やノウハウを活用する観点から、道路占用料を減額して道路空間への参入を容易化し、併せて、占用主体による道路の維持管理（占用区域外の除草、清掃又は道路施設への電力供給等）を図る措置を実施。

# 海拔表示シートの設置について

- 平成24年5月28日に「道路管理者による海拔情報の提供について」を発表し、現在、各地域において、海拔情報の提供の取組が進められている。
- 平成25年3月末時点で、海に面していない8県を除く全39都道府県で13,819kmの設置計画が策定され、約10,860kmに設置されている。

## 海拔表示シートの設置状況(平成25年3月末)



設置事例(国道42号 和歌山県串本町)

	設置計画策定済み (都道府県数)			設置開始(都道府県数)		
	計画①	設置済②	②/①	計画①	設置済②	②/①
国道(国管理)	39	39	(100%)	39	39	(100%)
国道(都道府県等管理)、 都道府県道、市町村道	26	39	(67%)	25	39	(64%)

	設置延長(km)			設置数(基) <sup>※2</sup>		
	計画①	設置済②	②/①	計画①	設置済②	②/①
国道(国管理)	4,301	3,612	84%	11,294	9,339	71%
国道(都道府県等管理)、 都道府県道、市町村道	9,518	7,248	76%	18,953	13,067	69%
合計	13,819	10,860	79%	30,247	22,406	74%

※1)道路標識適正化委員会(各都道府県に設置され、関係する道路管理者が参画し、標識等の表示内容等を検討する委員会)において調整の上、決定された仕様に基づくものについて集計したもの

※2)この他、「道路管理者による海拔情報の提供について(平成24年5月28日記者発表)」とは別に、地方公共団体が独自に設置していたもので、その後、各地域の道路標識適正化委員会において調整の上、決定された仕様に含まれるとしたものが、16,792基存在する。

# 福岡県における海拔表示シート設置状況(3月末時点)

## ③設置例



〈国道3号 北九州市  
穴生4丁目交差点付近〉



〈国道202号 福岡市  
堅粕1丁目交差点付近〉

## ②設置予定範囲の概要

TP5m以下の範囲の以下の区間

国道3号(L=22km)、10号(L=8km)

国道201号(L=4km)、202号(L=12km)

国道208号(L=21km)、209号(L=3km)

県道18号(L=32km)、25号(L=15km)

## ①位置図



〈国道199号 北九州市  
末広町交差点付近〉

# 総合物流施策大綱(2013-2017)について

## 総合物流施策大綱について

政府における物流施策や物流行政の指針を示し、関係省庁が連携して総合的・一体的な物流施策の推進を図るものとして、「総合物流施策大綱(2013-2017)」を2013年6月25日に閣議決定。

### 【これまでの総合物流施策大綱】

- 1) 総合物流施策大綱(1997-2001)、1997年4月閣議決定
- 2) 新総合物流施策大綱(2001-2005)、2001年7月閣議決定
- 3) 総合物流施策大綱(2005-2009)、2005年11月閣議決定
- 4) 総合物流施策大綱(2009-2013)、2009年7月閣議決定

## 物流を取り巻く現状・課題

### (1) グローバル・サプライチェーンの深化と物流の構造変化

- 我が国産業は、付加価値の高い分野を国内に残しつつも、海外生産を増加させており、アジア域内の調達・生産・販売網を拡大。  
→ 我が国の物流システムを海外展開する一方、立地競争力強化に資する取組が必要。

### (2) 地球温暖化など環境問題の状況

- 東日本大震災後、エネルギー需給が逼迫する中、エネルギー使用量の削減は、エネルギーセキュリティの観点からも重要。

### (3) 安全・安心な物流をめぐる状況

- 東日本大震災の経験を踏まえた取組の強化を各分野において進めることが重要。
- 社会資本の老朽化への対応や、国内物流の安全確保、海賊対策等の国際物流の安全確保の継続等が重要。

# 今後の物流施策の方向性と取組及び推進体制

## 強い経済の再生と成長を支える物流システムの構築

～国内外でムリ・ムダ・ムラのない全体最適な物流の実現～

### 【今後の方向性と取組】

**I**  
産業活動と  
国民生活を  
支える効率的な物  
流の実現

- 我が国物流システムのアジア物流圏への展開
  - ・アジア各国との政策対話による海外展開の環境整備
  - ・NEAL-NET(北東アジア物流情報サービスネットワーク)のアジア展開
- 我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等
  - ・船舶の大型化に対応した港湾機能の強化
  - ・港湾のコンテナターミナル周辺の渋滞対策
  - ・国際海上コンテナ積載車両の通行支障解消
  - ・シャーシの相互通行の実現、国際コンテナの鉄道輸送の推進
- 関係者の連携による物流効率化等
  - ・荷主と物流事業者のパートナーシップ強化
  - ・運送契約の書面化、輸送コストの明確化
  - ・物流人材育成、3PL事業の育成・振興

**II**  
さらなる環境負荷  
の低減に向けた  
取組

- ・鉄道・内航海運の輸送力強化とモーダルシフトの推進、トラック・船舶・鉄道等の省エネ化等
- ・荷主・物流事業者の連携による輸配送共同化の促進

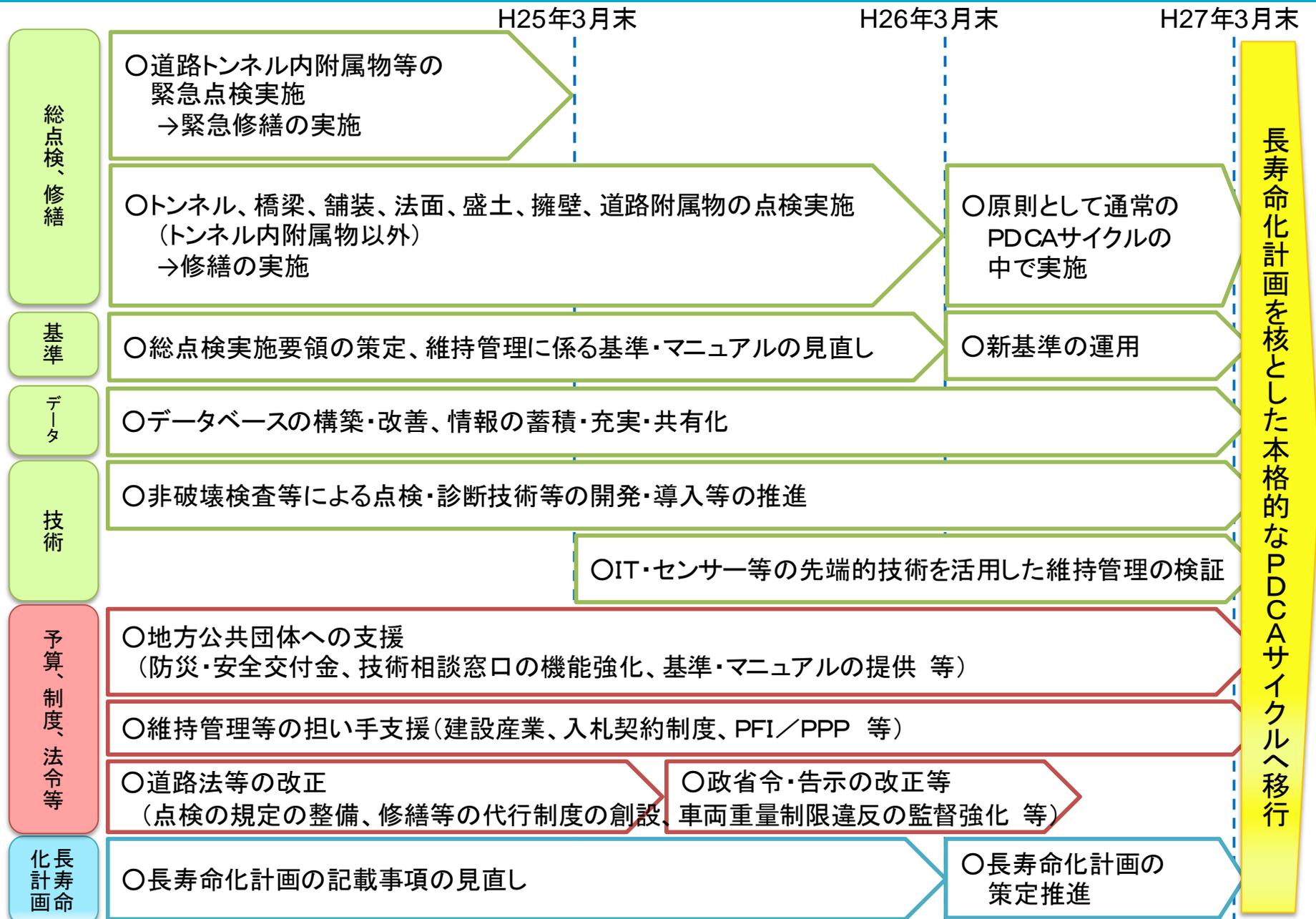
**III**  
安全・安心の確保  
に向けた取組

- 物流における災害対策
  - ・道路、港湾等の地震・津波対策の推進、道路啓開・航路啓開等の応急復旧計画等の事前準備等
  - ・支援物資オペレーションに物流事業者のノウハウや施設を活用するための連携体制の整備
- 社会資本の適切な維持管理・利用
  - ・貨物車が通行すべき経路を指定し、望ましい経路を貨物車が通行するよう誘導しつつ、適正な道路利用を促進
- セキュリティ確保と物流効率化の両立
  - ・AEO事業者の輸出入手続簡素化の推進
- 輸送の安全、保安の確保
  - ・運行管理制度の徹底、監査の充実等
  - ・海賊対策の一層の強化

### 【今後の推進体制】

- 関係省庁による推進会議の開催
- 中長期的な見通しを持ちつつ、目標を設定し、工程表を作成
- 毎年度、PDCA方式により進捗管理

# 社会資本の維持管理・更新に関し当面講ずべき措置 工程表(道路関係)



長寿命化計画を核とした本格的なPDCAサイクルへ移行

# 渋滞対策検討

- 各県の渋滞対策協議会において、「渋滞の現状・対応の基本方針」策定に向けた検討を実施中
- 渋滞状況のモニタリングを実施しつつ、「道路を賢く使う」手法の積極的な活用など具体策を議論

## ◆検討のフロー

## ◆静岡の渋滞協における検討事例

○静岡エリアにおける主要渋滞箇所の分析と現在の対策等



○H24.6~7月

- ・2回にわたり協議会を開催。
- ・データの共有・分析を踏まえた渋滞箇所案を策定。  
(警察、トラック協会等の利用者団体、道路管理者等の地域の関係者を巻き込んだ議論)

○H24.11月

パブリックコメントを実施(地域の声の反映)

○H24.12月~H25.2月

主要渋滞箇所の特定・公表

(高速道路:約300箇所 一般道:約9000箇所)

「渋滞の現状・対応の基本方針」を策定

今後、渋滞対策協議会の場で、渋滞状況のモニタリング等による検証、具体的な渋滞対策の立案、様々な観点から道路の走行性に関する課題の抽出などを検討

# <残された期間の集中投資>スピードアップのための事業マネジメント強化

- 開通予定や課題を定期的に公表し、道路事業のプロセスを明確化、進捗管理を徹底。(事業マネジメントの強化)
- 関係機関や地域と連携した課題解消や事業実施段階の効率化により 事業をスピードアップ

## <事業マネジメント強化の取り組み>

- 各年の予算を踏まえ、開通の見通しを公表
  - ・企業誘致など、民間投資の促進や計画的なまちづくりに貢献
- 課題が生じている箇所の課題を公表
  - ・関係機関・地域の協力を得た課題解決
- 事業実施体制の強化や民間委託の活用等を検討

→平成25年6月14日各地方整備局等にて記者発表を実施】  
～九州地方整備局より記者発表(抜粋)～

### <開通の見通し>

- 用地取得に一定の進捗が見られるなど、完成に向けた円滑な事業実施環境が整った事業について、平成25年度予算を踏まえた開通の見通しをお知らせいたします。

(参考) 開通未公表箇所の課題等

- 用地取得に一定の進捗が見られるものの、課題等により、開通見通しが確定していない主な箇所は以下の通りです。
- 今後の課題解消等により、開通見通しが明らかになった場合には、随時公表いたします。

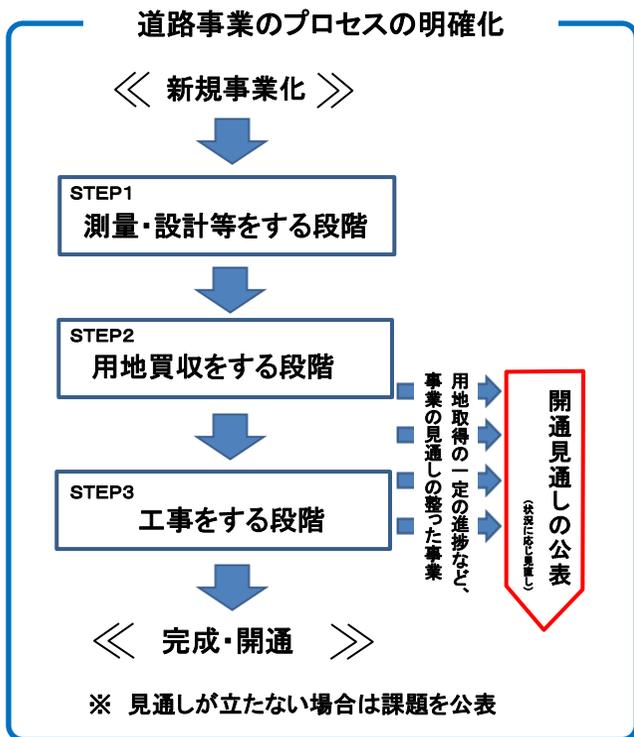
開通予定	路線名	箇所名	事業規模	段階
25年度	九州横断自動車道 延岡線	嘉島JCT～小池高山IC	1.8キロ	工事
25年度	有明海沿岸道路	有明海沿岸道路(大牟田～大川) 大牟田北IC～黒崎IC(付加車線)	1.3キロ	工事
25年度	有明海沿岸道路	有明海沿岸道路(大牟田～大川) 徳益IC～三橋IC(一般部)	1.7キロ	工事
25年度	佐賀唐津道路	巖木バイパス 長部田IC～岩屋IC	2.1キロ	工事
25年度	鹿児島東西幹線道路	鹿児島東西道路 鹿児島IC～建部IC	2.2キロ	工事
29年度★	南九州西回り自動車道	出水阿久根道路 出水IC～高尾野IC	3.9キロ	工事
29年度★	有明海沿岸道路	有明海沿岸道路(大牟田～大川) 徳益IC～柳川西IC(自専部)	4.5キロ	工事
29年度	一般国道3号	博多バイパス 福岡市東区下原～松島交差点	5.2キロ	工事
29年度★	一般国道10号	新富バイパス 田中地区	0.8キロ	工事
29年度	一般国道10号	新富バイパス 日向大橋関連	1.0キロ	工事
29年度	一般国道34号	武雄バイパス 北方町大字大崎	1.4キロ	工事
30年度★	九州横断自動車道 延岡線	小池高山IC～北中島IC	10.8キロ	工事
30年度★	西九州自動車道	伊万里松浦道路 調川IC～松浦IC	2.2キロ	工事

★:新たな公表箇所、●:変更箇所

- 開通の見通しは、標準的な工程を想定した場合の目安であり、今後の予算状況や施工上の条件変化等により、変更がありますので留意ください。

□ :未開通箇所は新たな公表箇所

路線名	箇所名	事業規模	課題等	段階
東九州自動車道	清武南IC～北郷IC	17.8キロ	用地取得及び施工等に関する不確定要素等	工事
東九州自動車道	志布志IC～鹿屋串良IC	19.2キロ	用地取得及び施工等に関する不確定要素等	工事
九州横断自動車道 延岡線	北中島IC～矢部IC	10.4キロ	用地取得及び施工等に関する不確定調整等	工事
熊本天草幹線道路	熊本宇土道路 海路口IC～城塚IC	3.8キロ	用地取得及び施工等に関する不確定要素等	工事
一般国道10号	豊前橋樫 唐原交差点～新山岡大橋交差点	0.5キロ	施工計画に関する不確定要素等	工事
一般国道201号	飯塚内田川バイパス 佛道口/原田線～見立入口交差点	3.5キロ	施工に関する不確定要素等	工事
一般国道205号	針尾バイパス 江上交差点～針尾橋交差点	2.2キロ	用地取得及び施工等に関する不確定要素等	工事
一般国道322号	八丁峠道路 嘉麻市大力～新倉市秋田野島	4.5キロ	施工に関する不確定要素等	工事



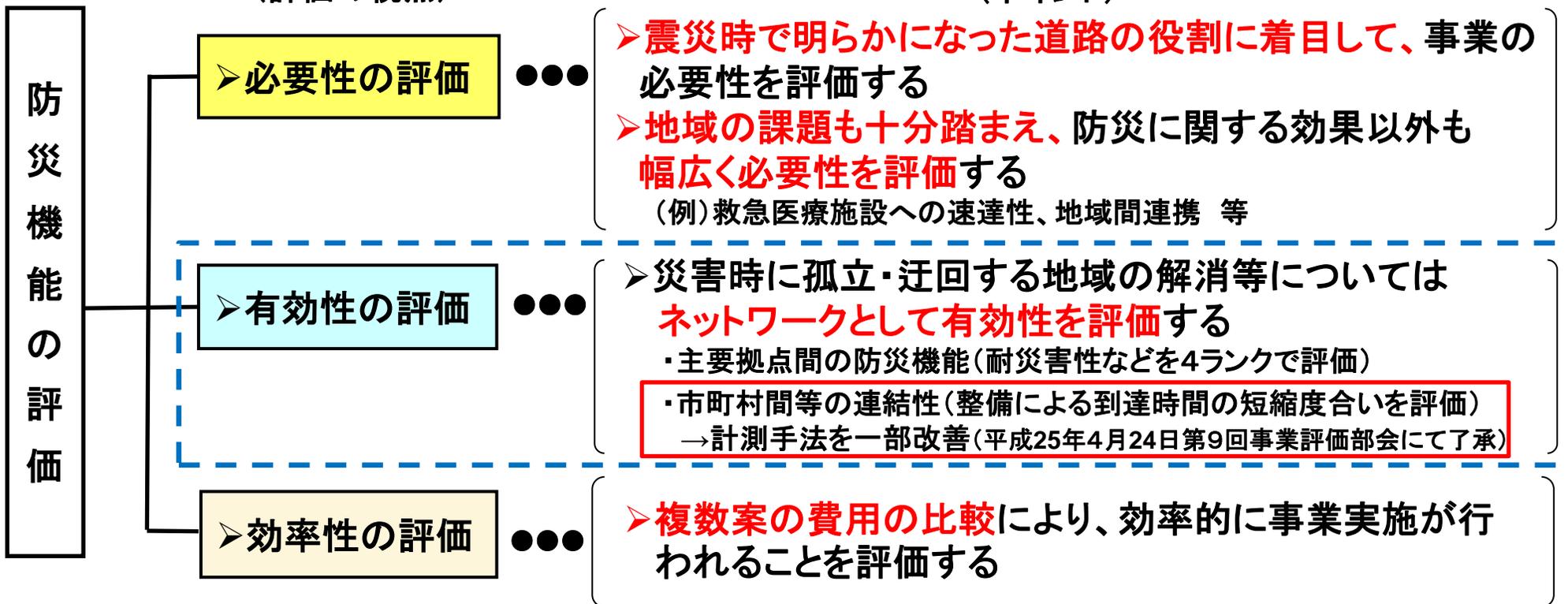
## 東日本大震災で明らかになった道路の役割

## (広域的防災に資する道路ネットワークの役割)

- 早期啓開し、救助・救援活動の支援、緊急物資の輸送、復旧活動を支える
- 津波襲来時の迅速な避難、被災地の生活を支える
- 避難場所、津波堰き止め効果(副次的な効果)

(評価の視点)

(ポイント)

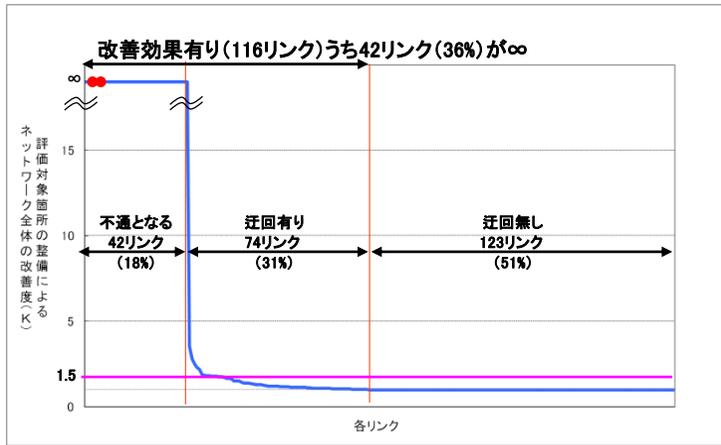


暫定案では、不通となる場合の隣接市町村等への到達時間を $\infty$ と設定しており、弱点度( $\alpha$ )、改善度(K)において、リンクの多くが同等の評価

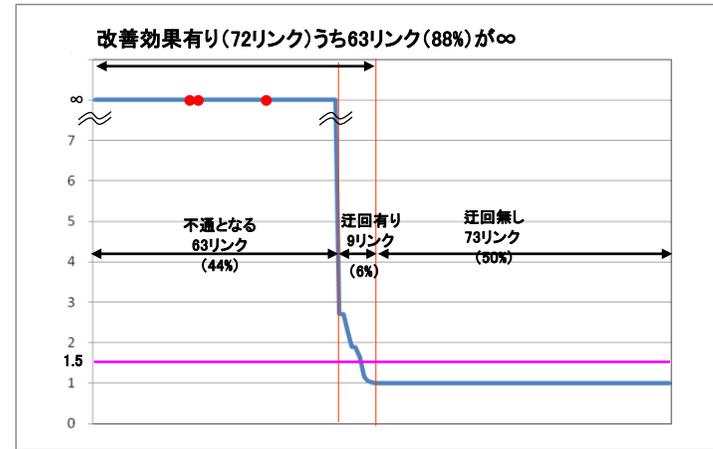
⇒不通となる場合の到達時間を48時間\*と設定することで、従前は同等の評価であった不通リンク間の弱点や改善の程度が比較可能

\*過去の災害時における直轄国道の通行止時間 ⇒ **概ね48時間以内**で通行止を解除していたため、48時間と設定

中部地方の事例:全239リンク

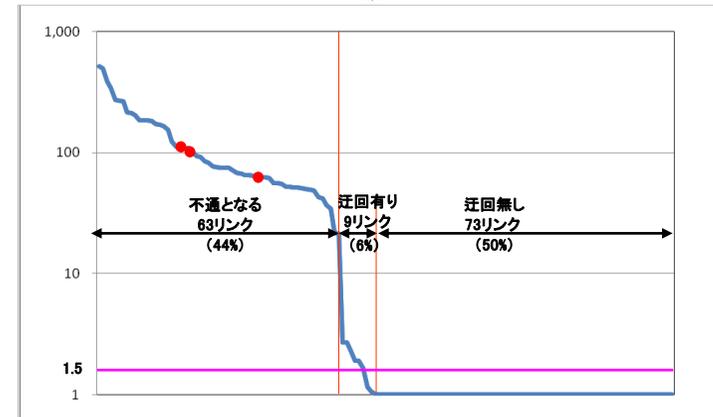
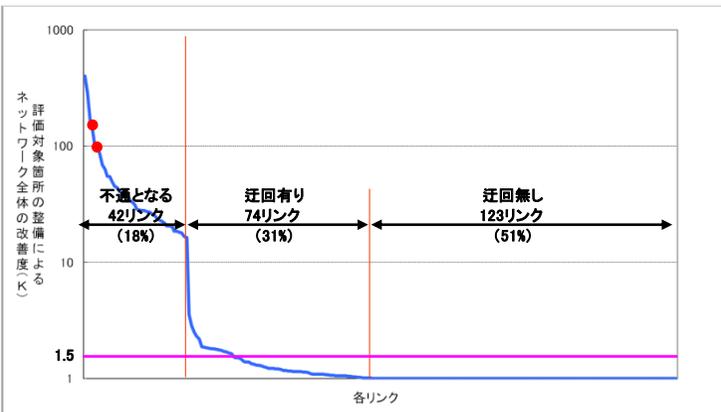


四国地方の事例:全145リンク



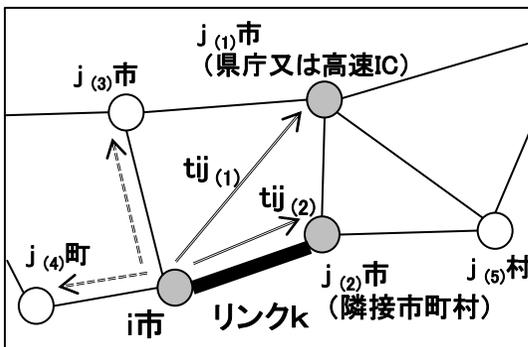
暫定案(到達時間)  $\infty$

改善案(到達時間) 48h



- 各市町村から、最寄りの県庁所在地又は高速道路IC及び隣接市町村等までの到達時間を計測。
- 当該リンクの整備による到達時間の短縮度合いからネットワーク全体の防災機能向上を評価。

## 弱点度・改善度の算出



リンクkを整備する場合、

$t_{ij(1)}$ : i市からj(1)市(県庁所在地  
又は背骨となる高速道路IC)  
までの到達時間

$t_{ij(2)}$ : i市からj(2)市(隣接市町村等)  
までの到達時間

➤  $t_{ij(n)}$  を合計  $T_{o1}^k = \sum_i \sum_j t_{ij(n)} \delta_{ij(n)}$

i から j のルートがリンクkを通る時: 1  
そうでない時: 0

➤ 以下の到着時間の総和を計測

$T_{o1}^k$ : リンク  $k$  を整備しない場合の通常時の到達時間

$T_{o2}^k$ : リンク  $k$  を整備しない場合の災害時\*の到達時間

$T_w^k$ : リンク  $k$  を整備した場合の災害時\*の到達時間

➤ 整備の有無によりネットワークへ与える影響を計測

(整備有の場合)

(整備無の場合)

$$\alpha_w^k = \frac{T_w^k}{T_{o1}^k}$$

$$\alpha_o^k = \frac{T_{o2}^k}{T_{o1}^k}$$

【ネットワークの弱点度】

➤ 整備有のネットワークへ与える影響を整備無との割合で計測

$$K^k = \frac{\alpha_o^k}{\alpha_w^k}$$

【ネットワークの改善度】

\* 災害時には、災害危険性が高い道路※が遮断されることとしている

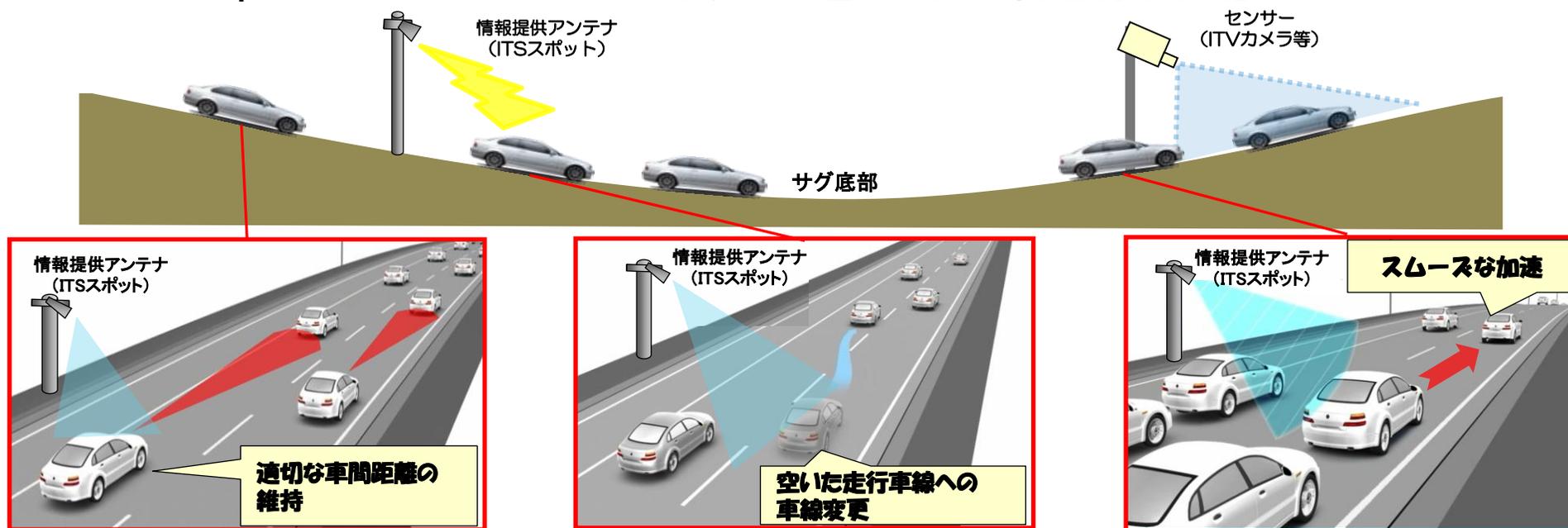
※災害危険性の高い道路とは、

- ・津波被害が想定される道路
- ・事前通行規制区間において地震時に土砂災害等の恐れのある道路
- ・耐震補強未了の橋梁等のある道路 のいずれかに該当するもの

# 渋滞多発個所における路車間連携による渋滞対策

- 渋滞多発個所における車間距離や速度を適正化し交通容量の増大を目指す
- 道路状況をセンサーにより把握し、情報提供アンテナより、最適速度・車間距離などの情報を発信。ACC搭載車両は、受け取った情報をもとに、車間距離等を自動制御
- 公道基礎実験等を踏まえサービスコンセプトを確立

※ACC（Adaptive Cruise Control）：自動で車速や車間制御を行う機能



※ACC搭載車両の混入率30%で約5割の渋滞量を削減  
(2010年8月21日(土)の渋滞におけるシミュレーション結果より)