

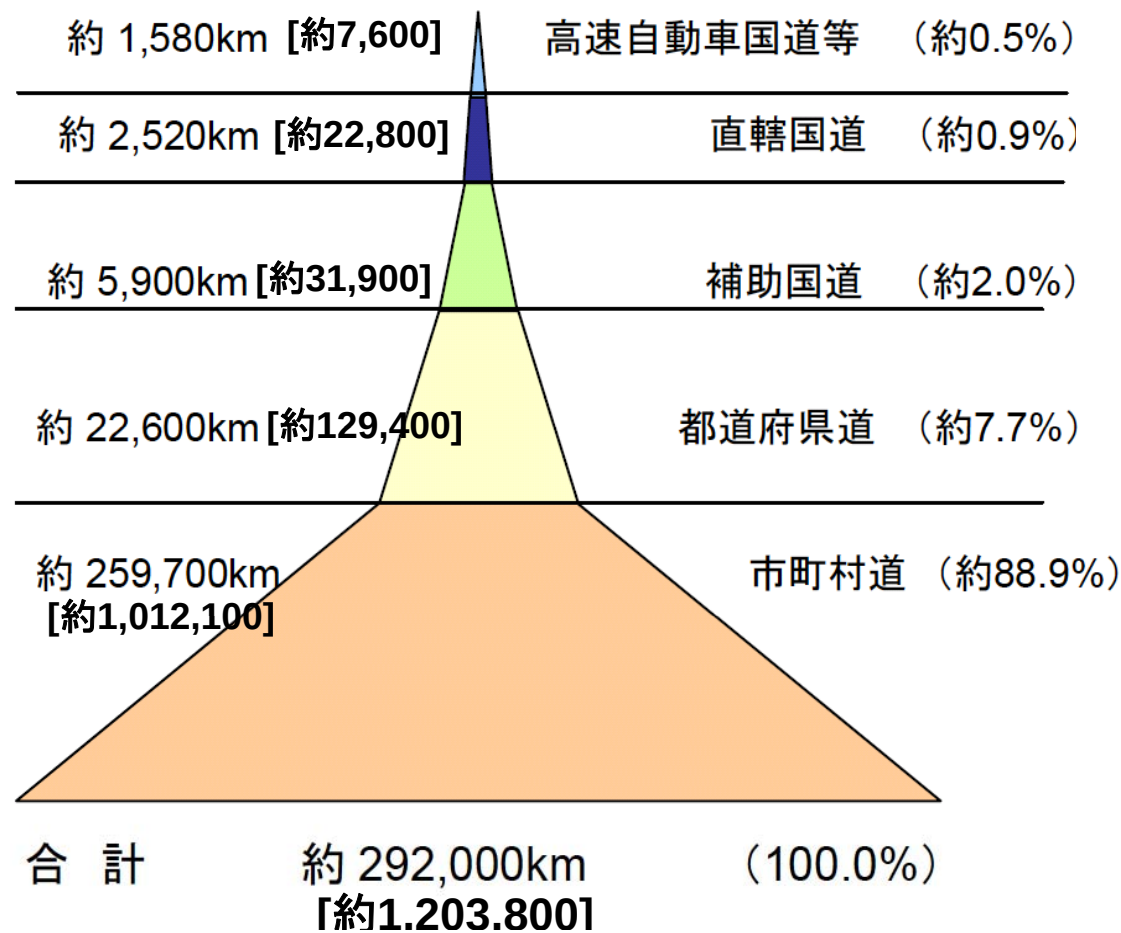
道路事業の仕組みと現状

関東地方整備局

1. 道路事業とは

(1) 道路の種類

道路網全体における構成延長比率



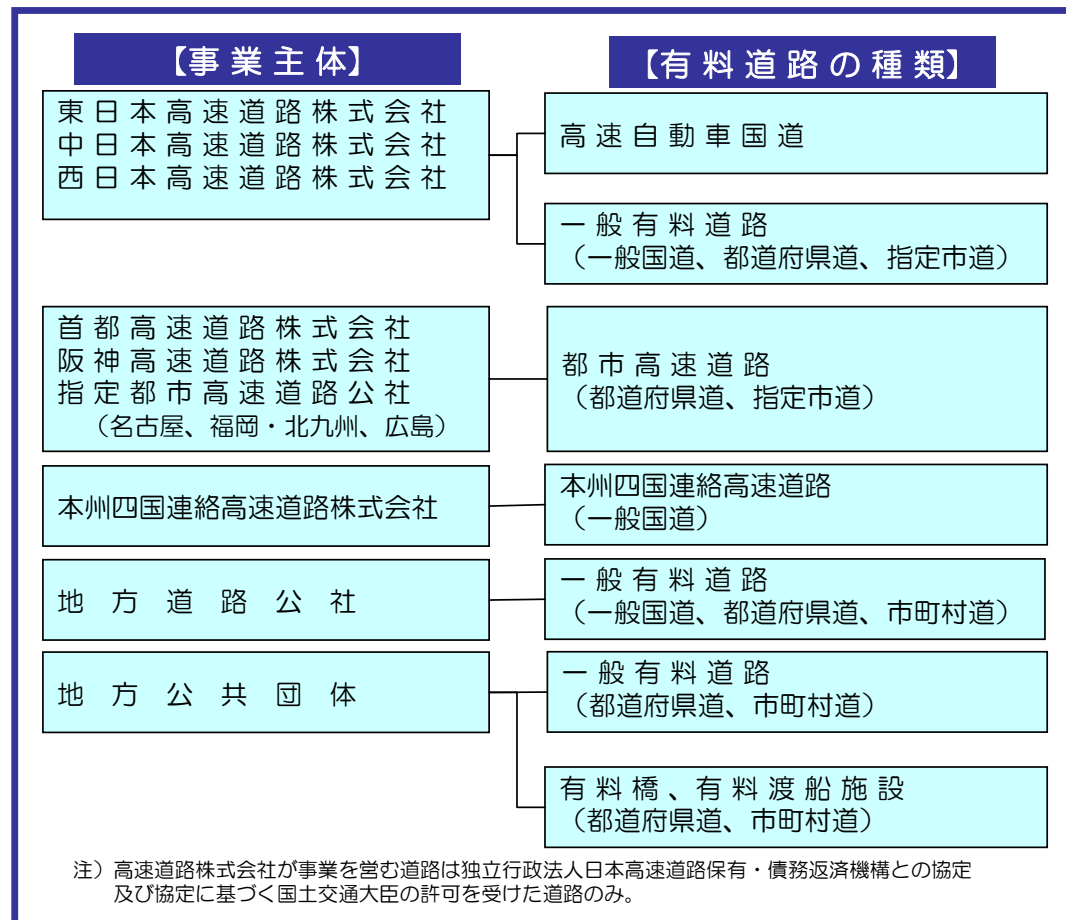
道路の種類		定義	管理者
高速自動車国道		全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、かつ、政治・経済・文化上特に重要な地域を連絡する道路その他国の利害に特に重大な関係を有する道路【高速自動車国道法第4条】	国土交通大臣
一般国道	直轄国道 (指定区間)	高速自動車国道とあわせて全国的な幹線道路網を構成し、かつ一定の法定要件に該当する道路【道路法第5条】	国土交通大臣
	補助国道 (指定区間外)		都府県 (政令市)
都道府県道		地方的な幹線道路網を構成し、かつ一定の法定要件に該当する道路【道路法第7条】	都道府県 (政令市)
市町村道		市町村の区域内に存する道路【道路法第8条】	市町村

1. 道路事業とは

(2) 有料道路

○財源不足を補う方法として借入金を用い、完成した道路から通行料金を徴収してその返済に充てるという方式

【道路法の対象となる有料道路の種類と事業主体】



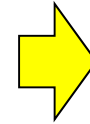
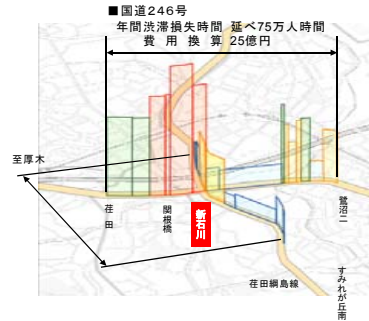
1. 道路事業とは

(3)道路事業の役割(渋滞対策、交通安全、維持管理)

■渋滞対策(交差点立体化<国道246号新石川交差点の例>)



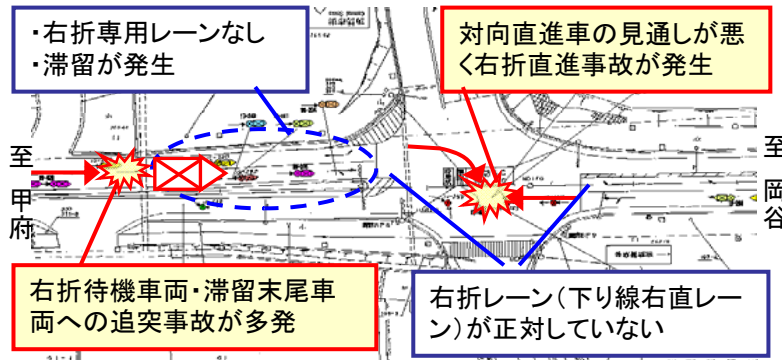
開通前



開通後



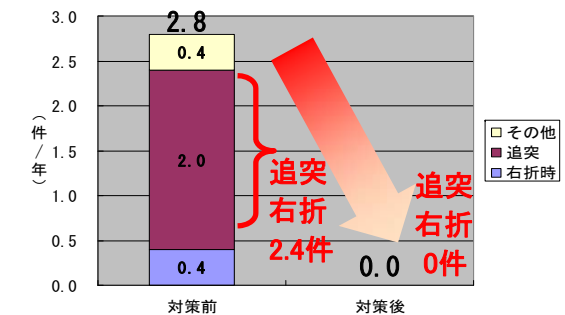
■交通安全(右折レーン設置等<国道20号BP諏訪IC入口交差点>)



対策

- ・電光掲示標識板「追突注意」による注意喚起
- ・右折レーンの確保による右折車の視認性向上
- ・路面表示による右折導線の安定化

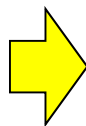
【対策前後の事故件数】



※対策前: H15～H19の事故件数の平均値
対策後: H21.12～H22.2(3ヶ月)の事故件数

■維持管理(日常管理、災害時の対応 等)

○日常管理



- ・舗装の損傷状況やガードレールなど付属物の破損などを点検。
- ・異常があれば通行止めを行い、速やかに補修を実施。

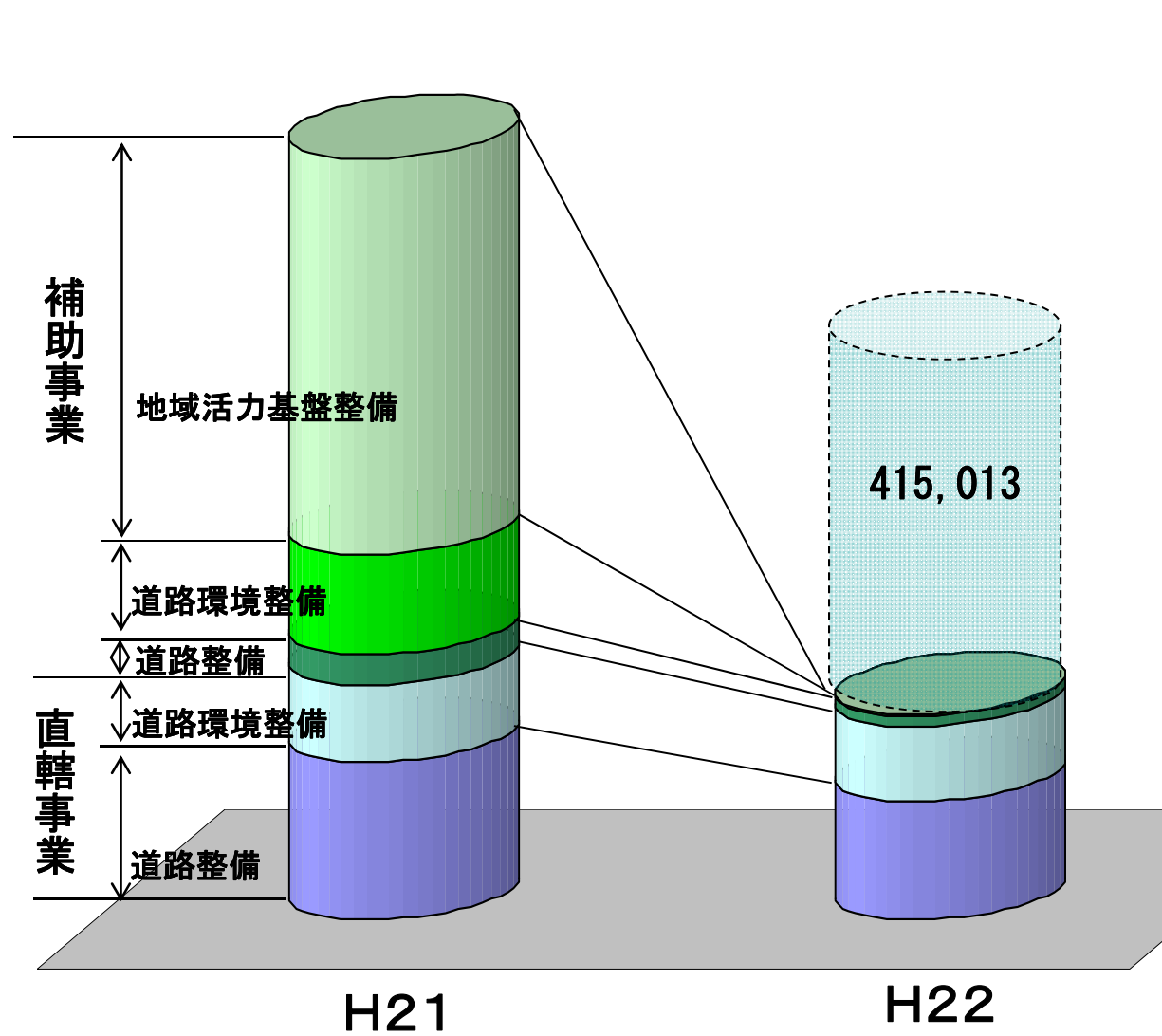
○災害時の対応



- ・大雨時には冠水状況等被災状況を速やかに確認し、現地の安全を確保
- ・道路情報板等によりドライバーへ情報提供。

2. 道路予算の仕組み

(1)道路関係予算



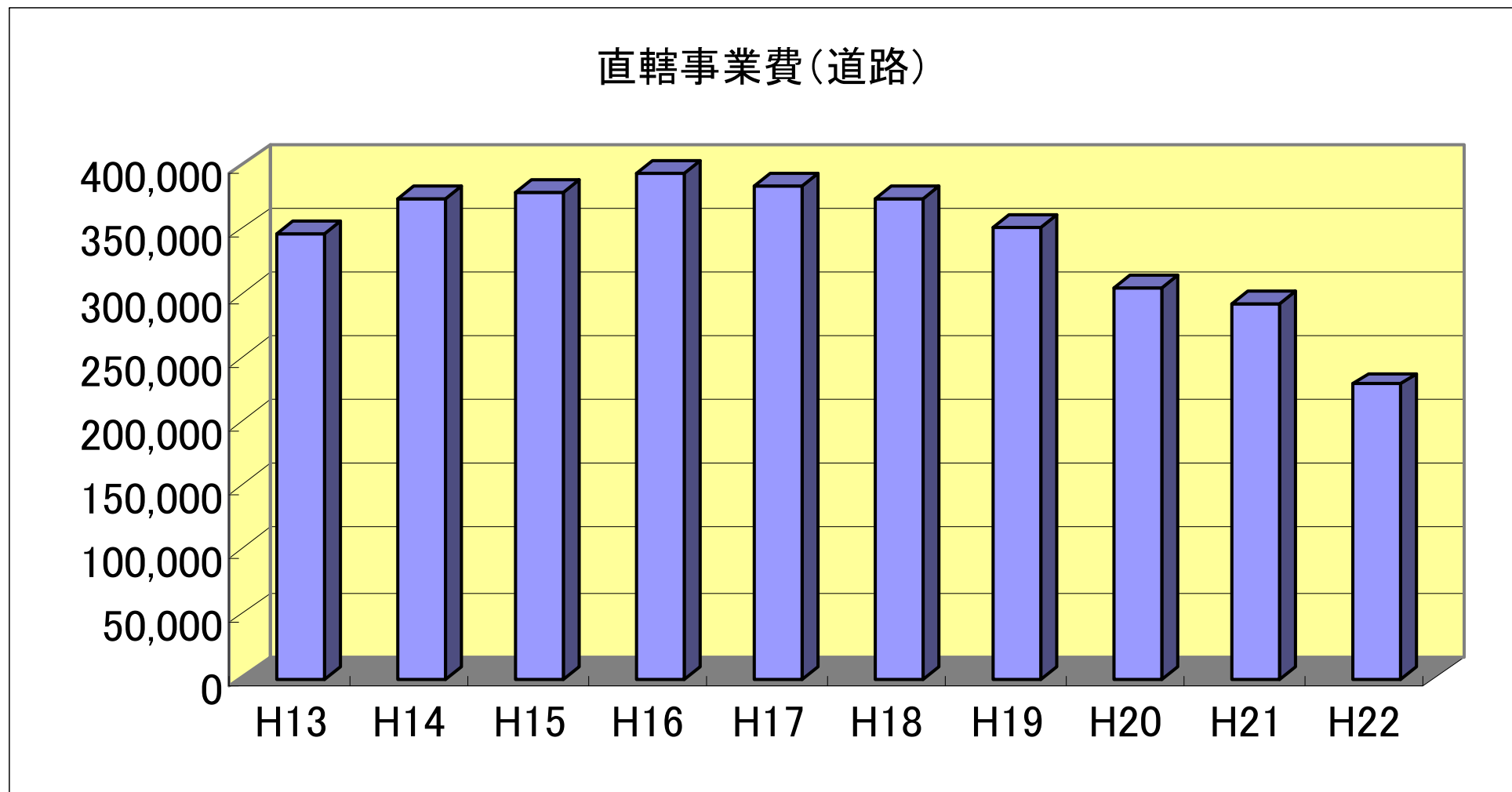
(単位:百万円)

区 分	平成21年度 当初予算	平成22年度 当初予算
道路関係予算	871,013	241,035
直轄事業	269,162	228,613
道路整備	180,878	141,862
道路環境整備	88,284	86,751
補助事業	601,851	12,422
道路整備	35,103	11,738
道路環境整備	113,805	684
地域活力基盤整備	452,943	0

上記の他、道路を含む「活力創出基盤整備」など4つの制作分野に渡る社会資本整備総合交付金415,013百万円(道路整備関係)があります。

2. 道路予算の仕組み

(2) 関東地整の道路関係予算の推移



(単位: 百万円)

年度	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
直轄改築費(道路)	346,305	373,878	377,806	394,294	382,559	373,529	350,657	305,120	290,950	228,613

2. 道路予算の仕組み

(3)直轄事業負担金

平成22年度

道路の種類		道路管理者	費用負担	国の負担の割合	
				新設・改築	維持・修繕
高速自動車国道	有料道路方式	国土交通大臣 【高速自動車国道法 § 6】	高速道路会社 (料金収入)	借入金で新設・改築・修繕を行い、料金収入で債務返済及び管理費を賄う 【道路整備特別措置法 § 3等】	
	新直轄方式		国 都道府県 (政令市)	3／4負担 【高速自動車国道法 § 20①】	維持 10／10負担 修繕 3／4負担(※) 【高速自動車国道法 § 20①】
一般国道	直轄国道	<新設又は改築> 国土交通大臣 【道路法 § 12】 <維持、修繕、 その他の管理> 指定区間: 国土交通大臣	国 都道府県 (政令市)	2／3 負担 【道路法 § 50①】	維持 10／10負担 修繕 5. 5／10 負担(※) 【道路法 § 50②】

※平成23年度以降は、10／10負担

3. 事業評価

(1)事業の各段階と事業評価

公共事業の実施過程の透明性を一層向上させるため、事業の必要性等が検証可能となるよう 評価の手法を改善するとともに、計画段階での事業評価を新たに導入

1. 政策目標評価型事業評価の導入

政策目標評価型事業評価として、以下の取り組みを実施する。

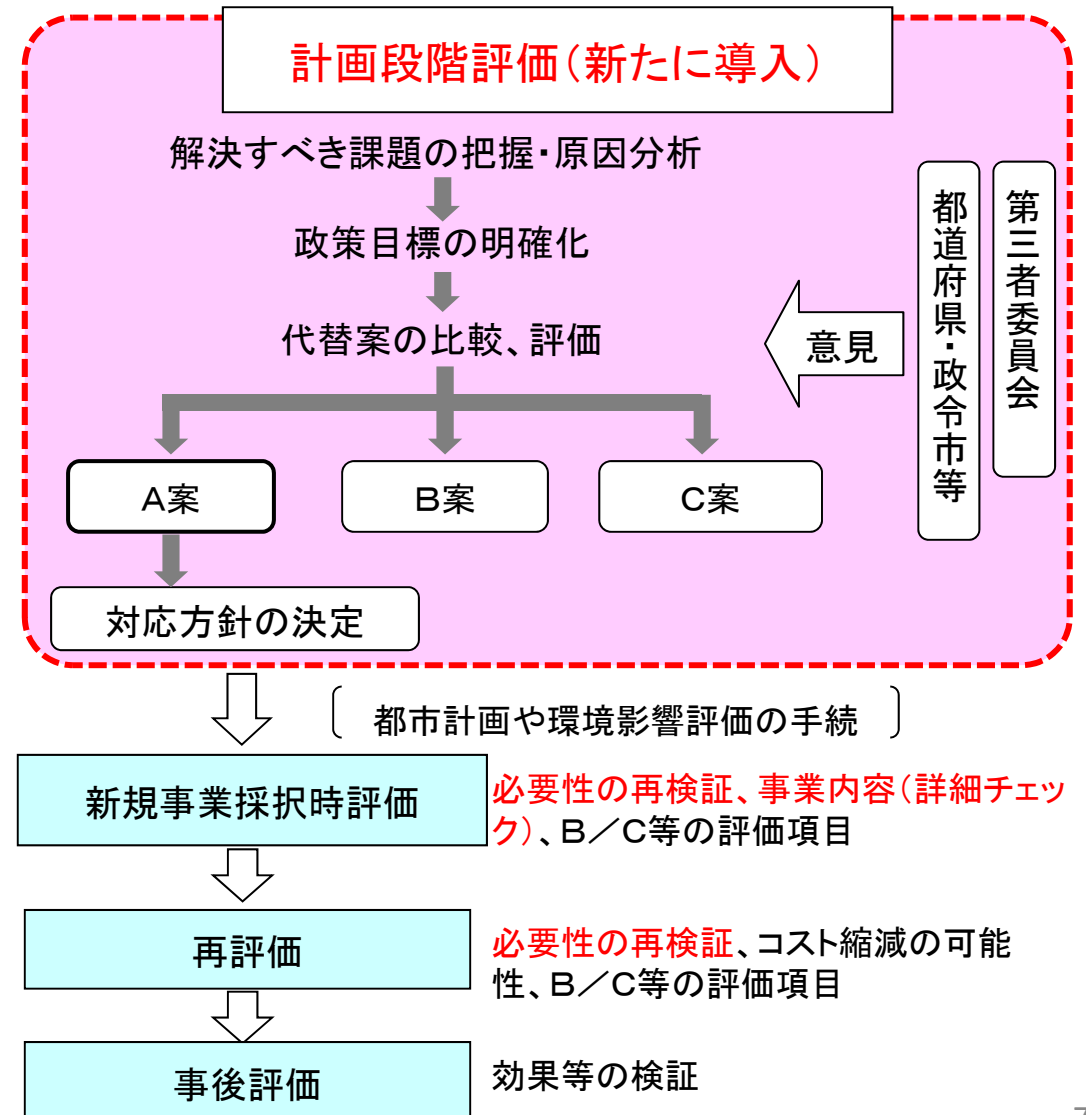
①事業の必要性や内容が検証可能となるよう 評価の手法を改善

- 事業目的となる解決すべき課題・背景の把握、原因分析
- 政策目標の明確化
- 政策目標に応じて評価項目を設定し、代替案を提示した上で、具体的データやコスト等から比較、評価

②計画段階の事業評価を導入

- 代替案の比較評価を行う計画段階における事業評価を実施

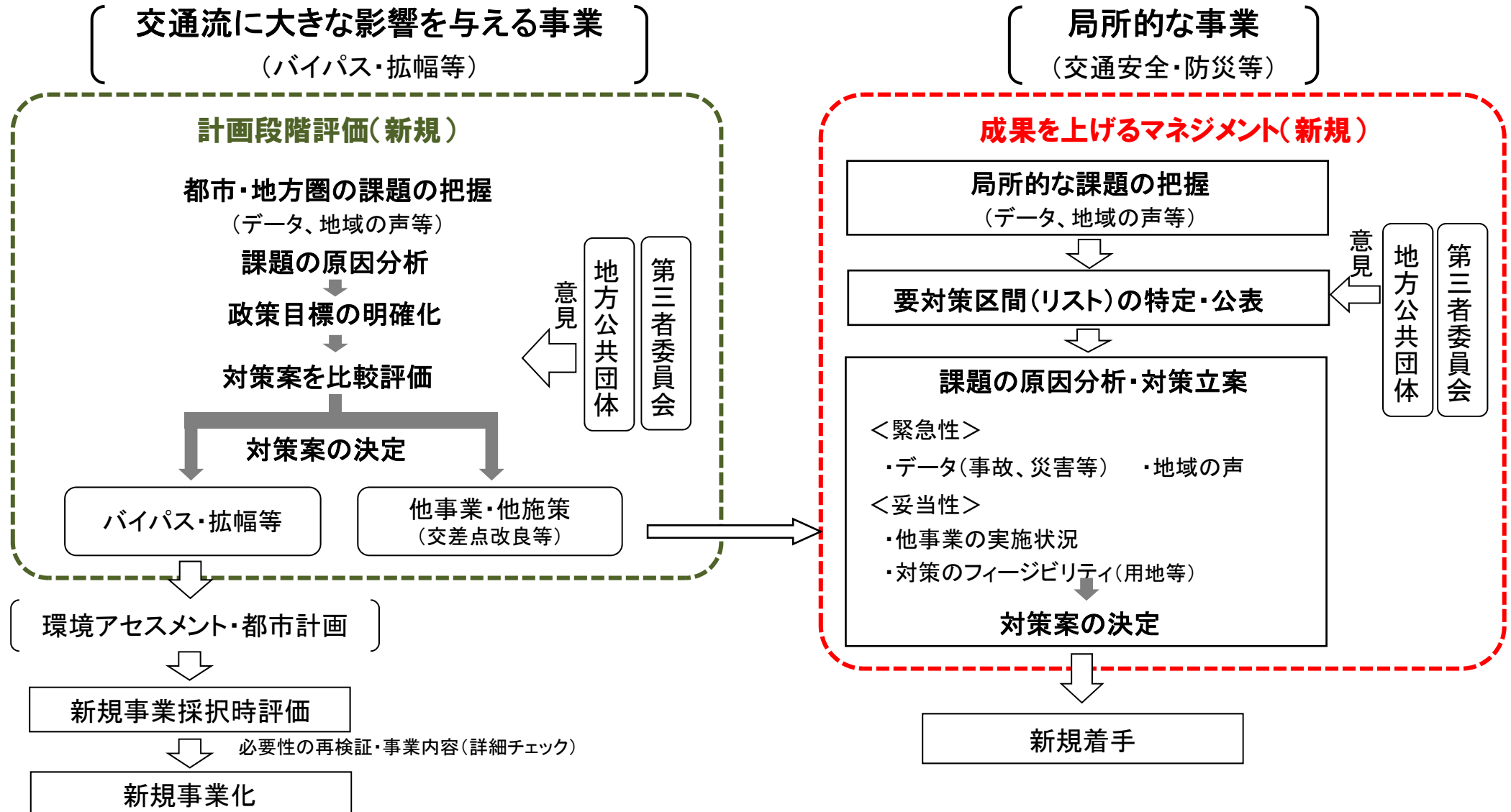
【政策目標評価型事業評価の一般的な流れ】



3. 事業評価

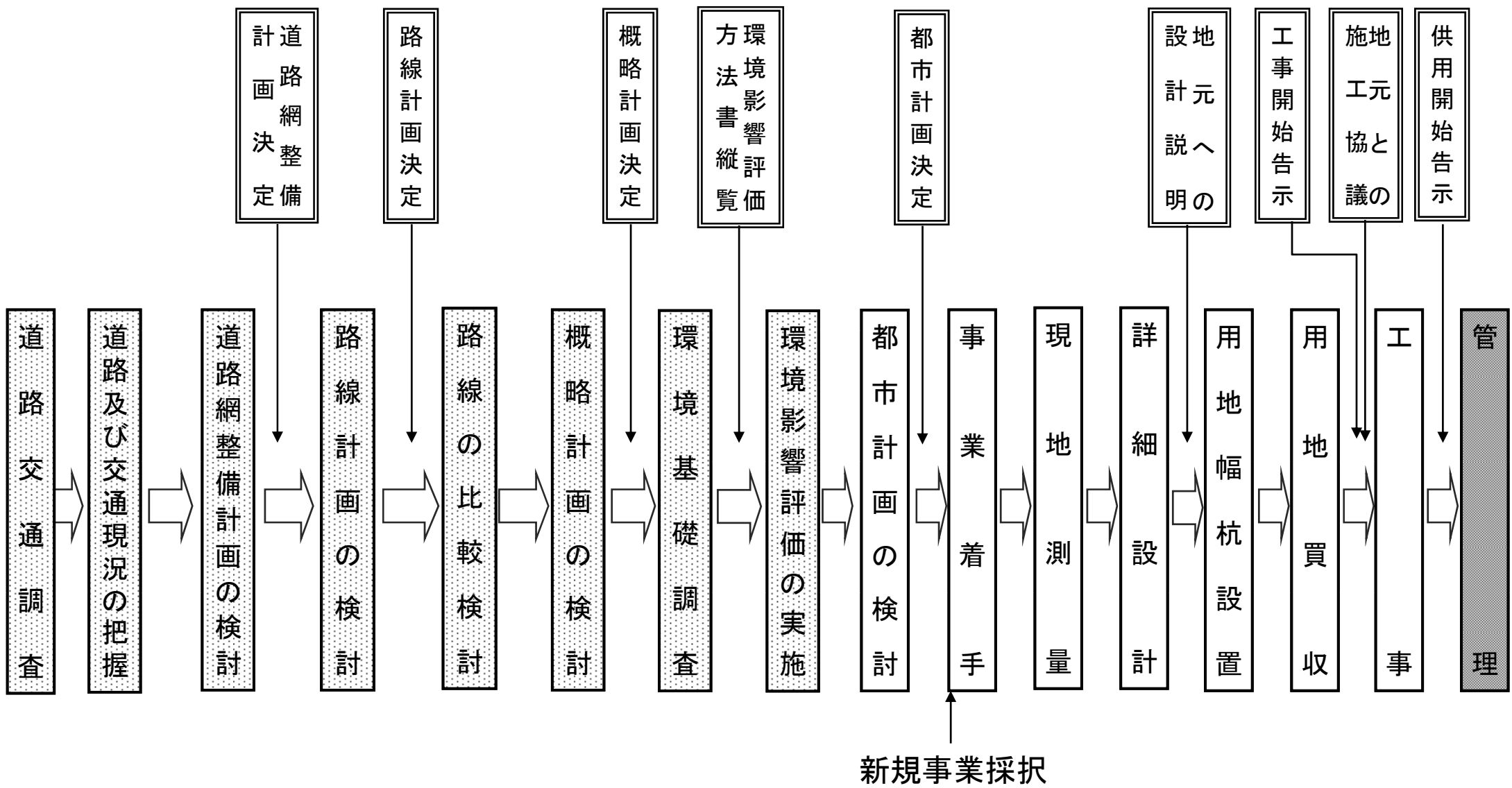
(2)計画段階評価

道路事業の透明性・効率性を高めるため、バイパス・拡幅事業等に計画段階評価を導入するとともに、局所的な事業に対し、データ等に基づく「成果を上げるマネジメント」の取組みを導入。



3. 事業評価

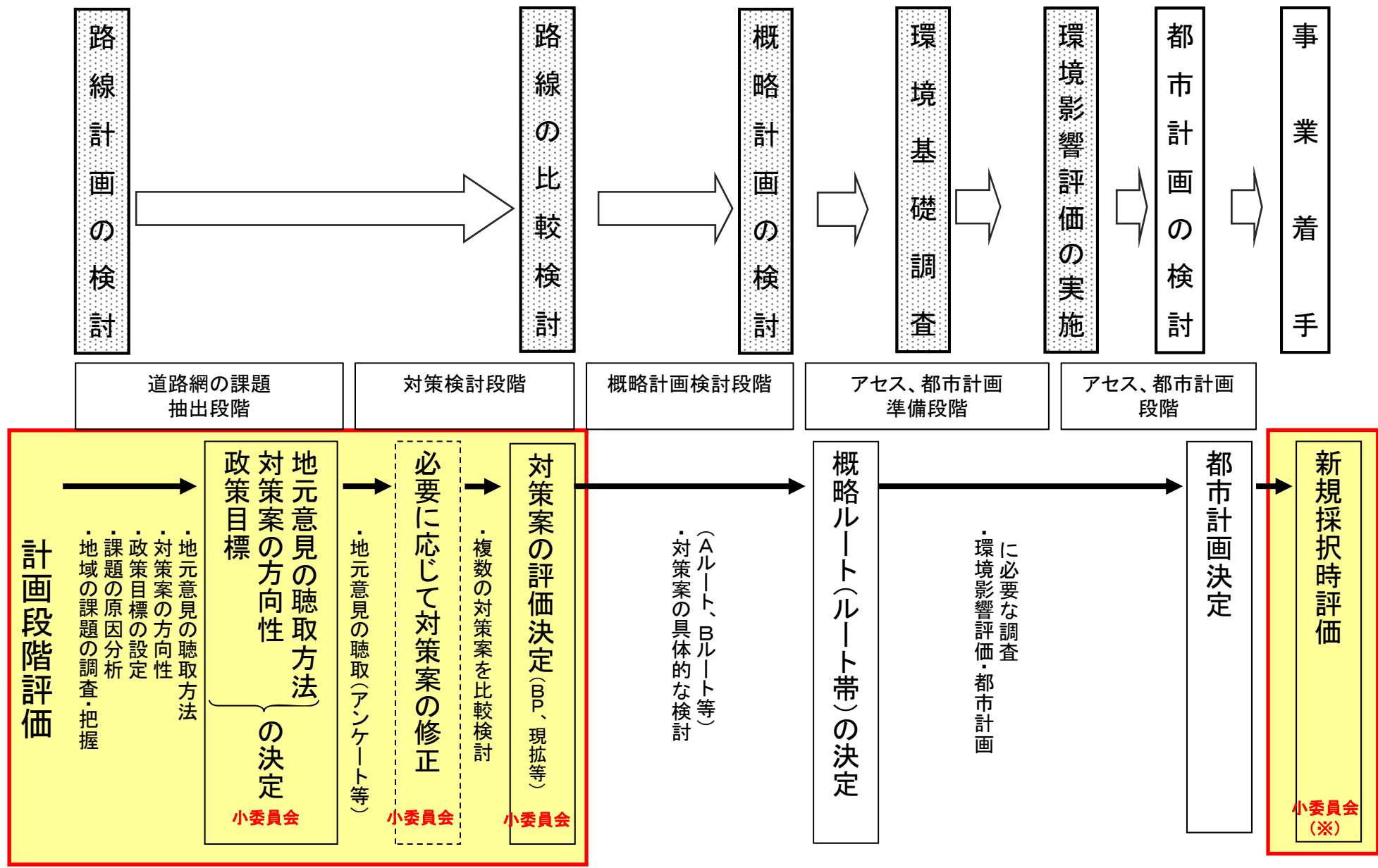
(3) バイパス、拡幅等のプロセス



3. 事業評価

(4)パイパス、拡幅等のプロセス

道路調査の段階

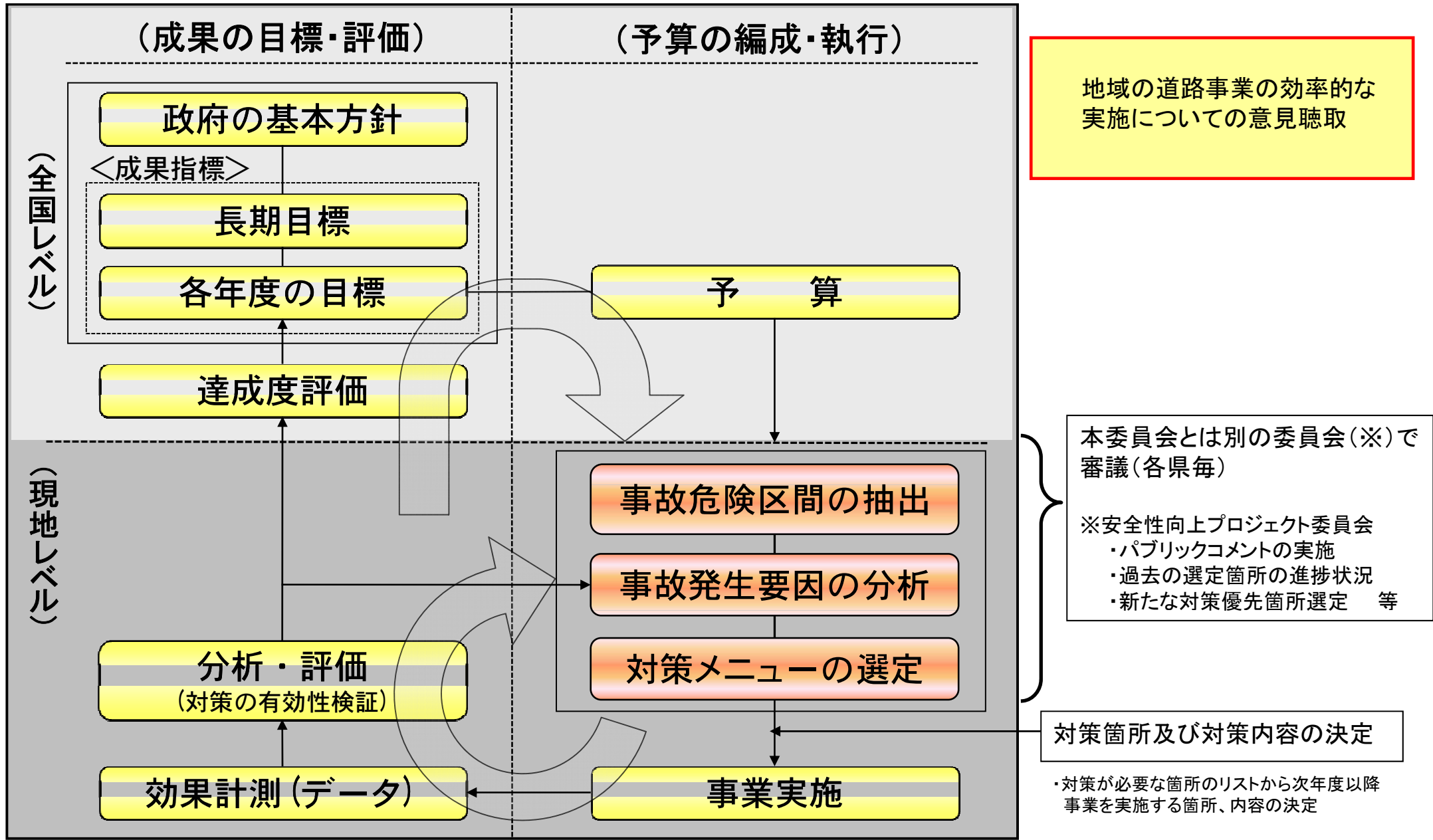


： 本委員会で御審議して頂く事項

※: 高規格幹線道路、総事業費250億円以上の事業を除く

3. 事業評価

(5)交通安全事業等のプロセス

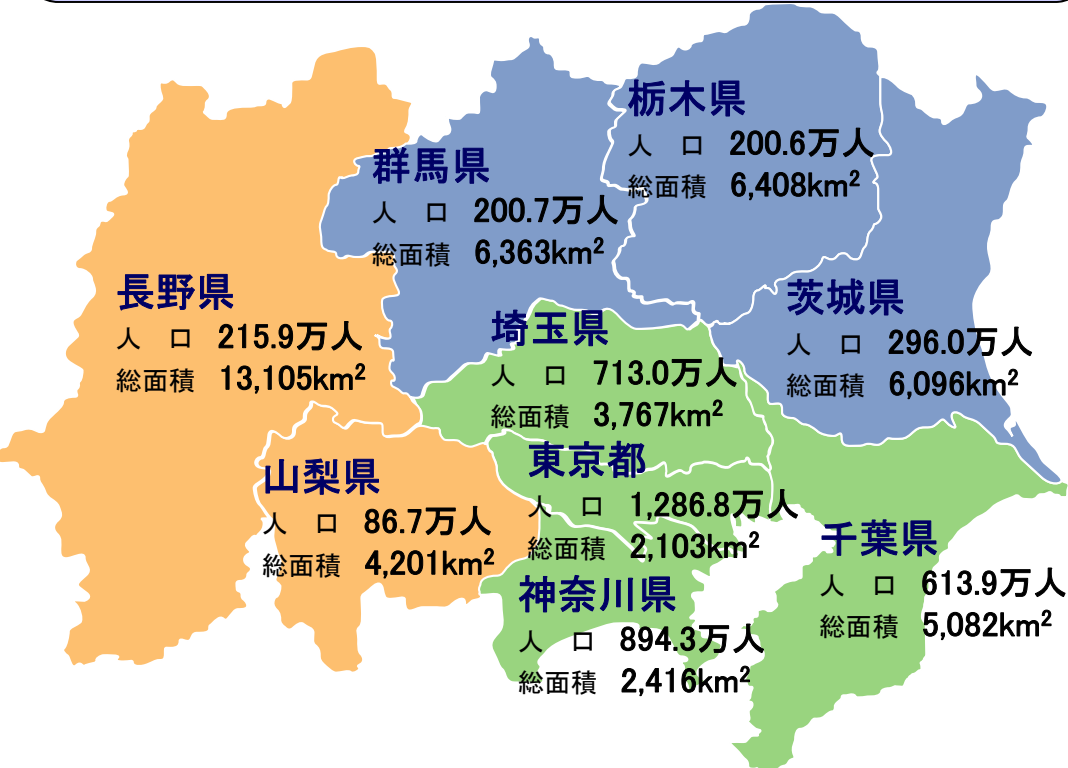


4. 関東地方の特徴(人口、面積)

- ・日本の人口・GDPの約4割が集積する、首都中枢機能を有する圏域
- ・東アジアの成長等により、国際的な相対的地位は低下傾向

関東1都8県

- ・面積：49,541km²（日本全体の約13%）
- ・人口：4,508万人（日本全体の約35%）
- ・経済規模(GDP)：203.7兆円（日本全体の約39%）



出典：(人口)総務省「人口推計」(平成21年10月1日現在)
(総面積)国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」(平成21年10月1日現在)
(経済規模)内閣府「平成19年度県民経済計算」(平成19年度)

首都圏の経済規模(GDP)は、イギリス、イタリア等の一国分に相当

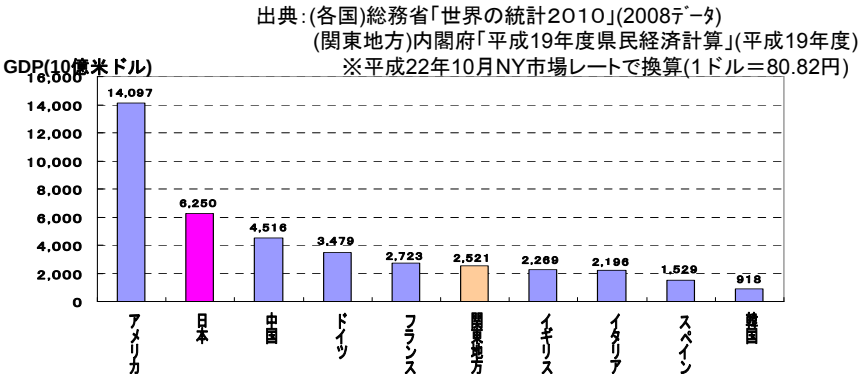


図1 主要各国と関東地方のGDP(名目)

中国や韓国等の新興国の台頭による地位低下

(単位:万TEU)

1980年	港名	取扱量
1	ニューヨーク/ニュージャージー	195
2	ロッテルダム	190
3	香港	146
4	神戸	146
5	高雄	98
6	シンガポール	92
7	サンファン	85
8	ロングビーチ	83
9	ハンブルク	78
10	オークランド	78
12	横浜	72
16	釜山	63
18	東京	63
39	大阪	25
46	名古屋	21

2009年速報値	港名	取扱量
1 (1)	シンガポール	2587
2 (2)	上海	2500
3 (3)	香港	2088
4 (4)	深圳	1825
5 (5)	釜山	1,195
6 (6)	広州	1,119
7 (7)	ドバイ	1,112
8 (8)	寧波	1,050
9 (9)	青島	1,026
10 (10)	ロッテルダム	974
26 (24)	東京	374
30 (29)	横浜	280
39 (39)	名古屋	※ 262
44 (44)	神戸	※ 256
50 (50)	大阪	※ 224

出典：関東地方整備局東京港湾事務所

図2 世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング

4. 関東地方の特徴(道路交通状況)

		道路整備率(%) ※1	道路改良率(%) ※1	旅行速度 (km/h) ※3	混雑度 ※3
高速自動車国道		—	100	81	0.53
一般国道		51	92	32	0.97
	直轄	※2 41	100	28	1.20
都県道		52	70	30	0.79
市町村道		50	50	—	—

※1: 整備率、改良率はH20.4.1現在(2009道路統計年報より)

- ・整備率: 整備済延長／実延長
- ・整備済延長: 改良済延長(車道幅員5.5m以上)－混雑度1.0以上の延長(車道幅員5.5m以上)
- ・改良率: 改良済延長(車道幅員5.5m以上)/実延長(市町村道は5.5m未満含む)

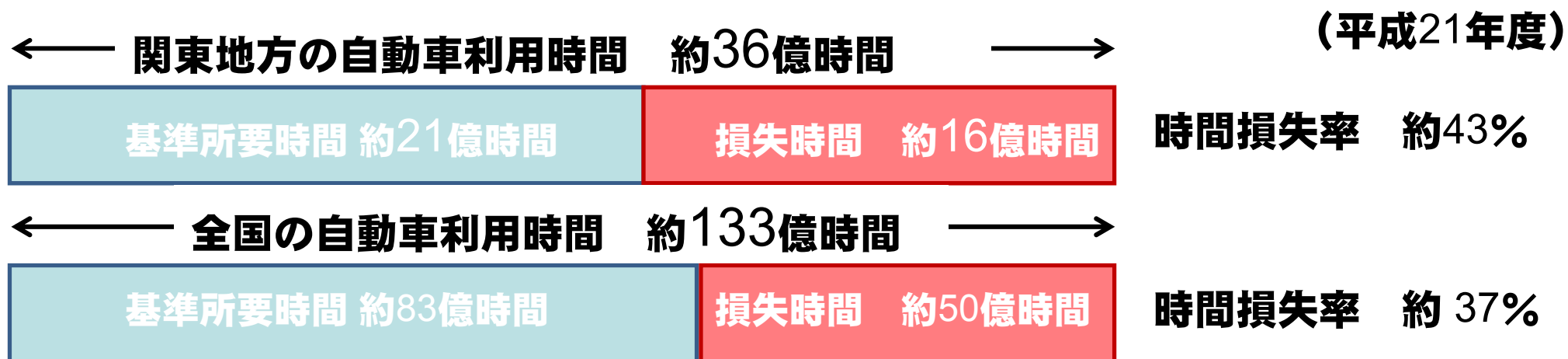
※2: 直轄の整備率、改良率は1都8県の一般国道指定区間のデータ

※3: 平成17年度道路交通センサスに基づく

- ・旅行速度(＝平均旅行速度): 信号や渋滞等による停止時間を含めた調査区間の調査区間延長／所要時間
- ・混雑度: 走行台キロ／容量台キロ

4. 関東地方の特徴(道路の混雑①)

- 関東地方の1年間の損失時間合計は、約16億時間(平成21年度)。
 - ・人口1人あたり、約35時間(およそ1週間分の労働時間)に相当。
- 時間損失率の関東平均は、約43%。



算出条件等

対象道路 : 一般都道府県道(指定市の主要市道を含む)以上の路線

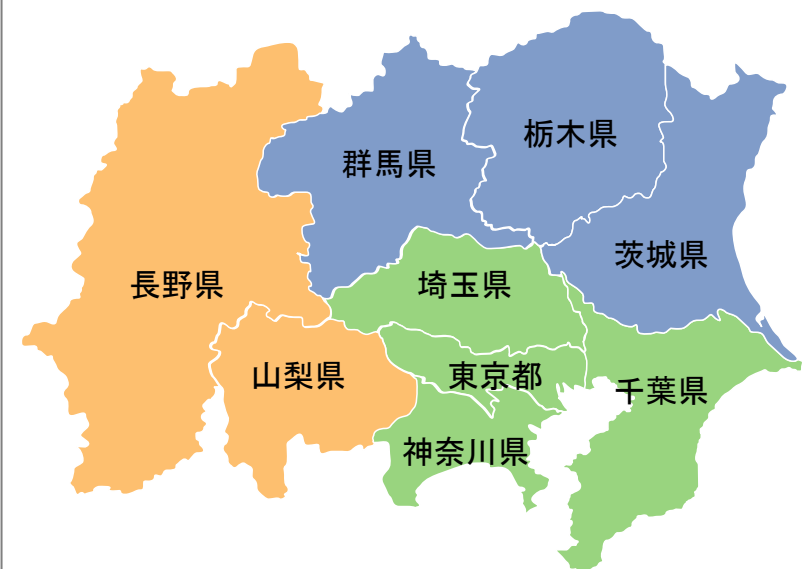
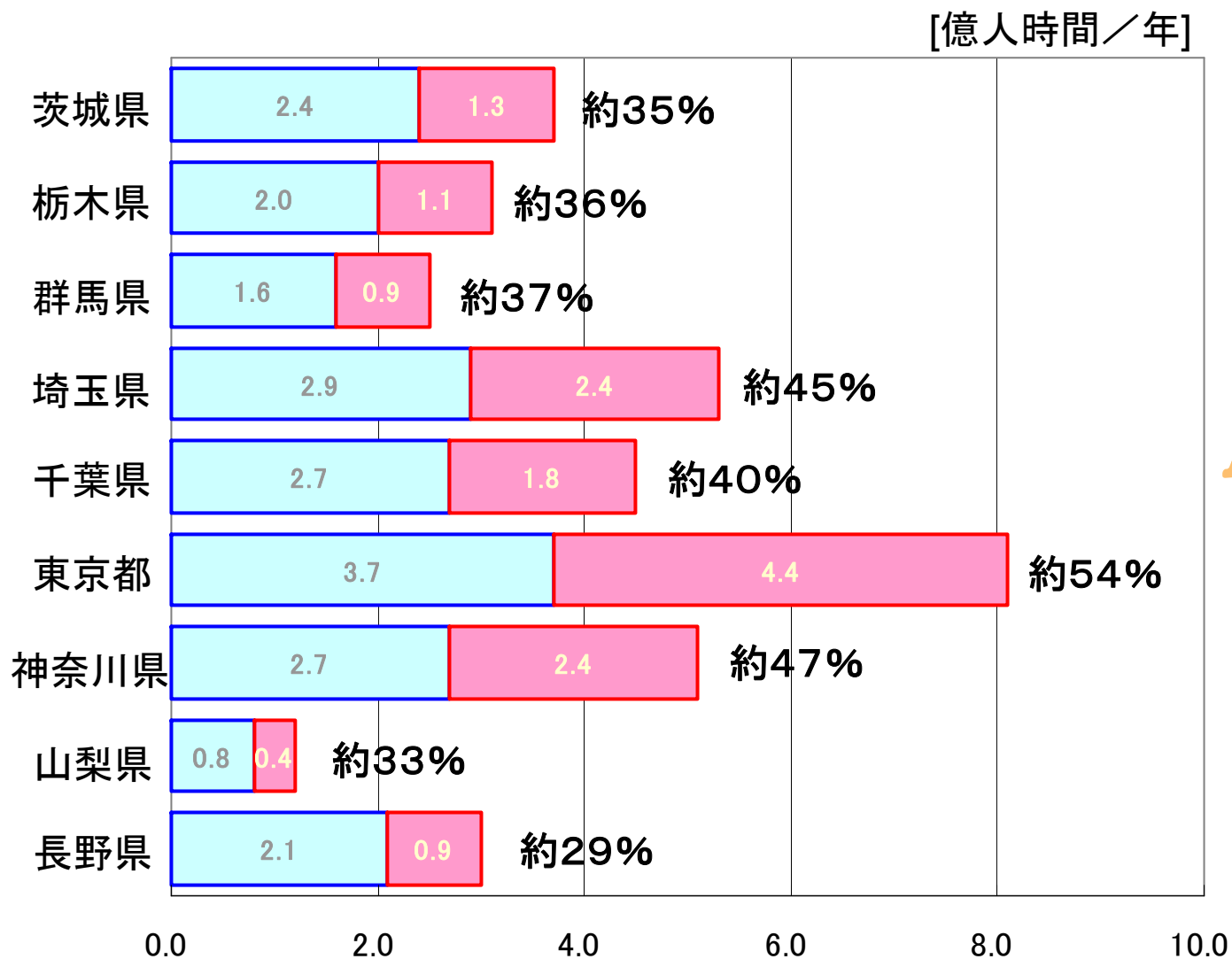
平成21年4月～22年3月(昼間12時間帯)のトラフィック・カウンターによる交通量データ及びプローブ・カー・システムによる速度データを元に算出。

区間毎の年間実績速度の上位10%値を、渋滞等がない時の自由走行速度と見なし、これにより基準所要時間を算出。

※ 損失時間等は現時点における算出値であり、今後のデータ追加等により異同がある。

4. 関東地方の特徴(道路の混雑②)

- 東京や神奈川では、乗車時間のおよそ半分が損失時間であり、混雑が顕著。
- 他県でも、乗車時間の約3～4割が損失時間。



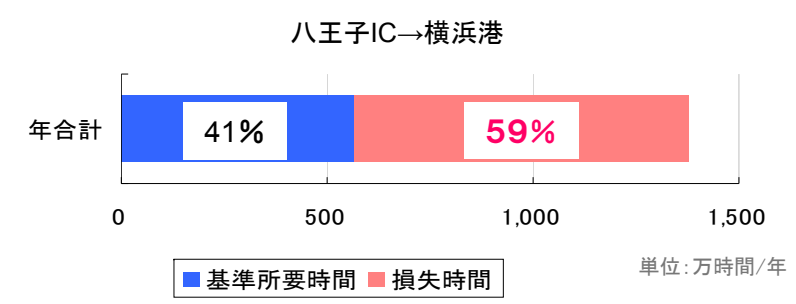
4. 関東地方の特徴(物流)

○国内最大のコンテナ取扱量を誇る京浜港への輸送は約9割が自動車輸送。
○八王子方面から国道16号経由で横浜港へ輸送する場合、輸送時間の約6割が損失時間。
また、混雑時には約1時間の到着遅れが発生する等、到着時間を読みづらい状況。

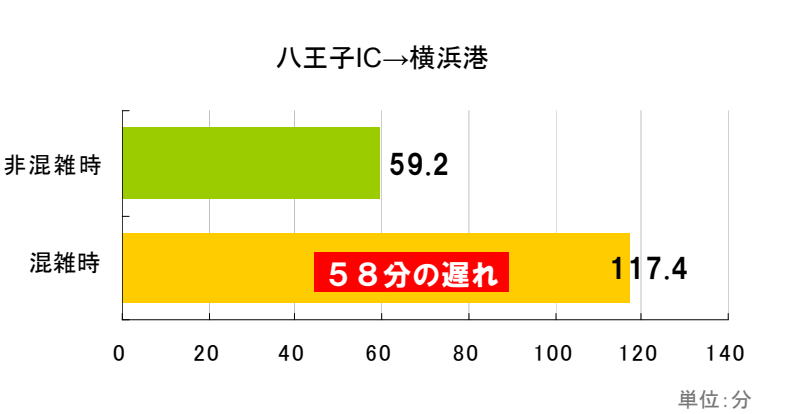
■八王子方面から横浜港への主な輸送ルートの混雑状況



■損失時間(中央道・八王子IC～横浜港)

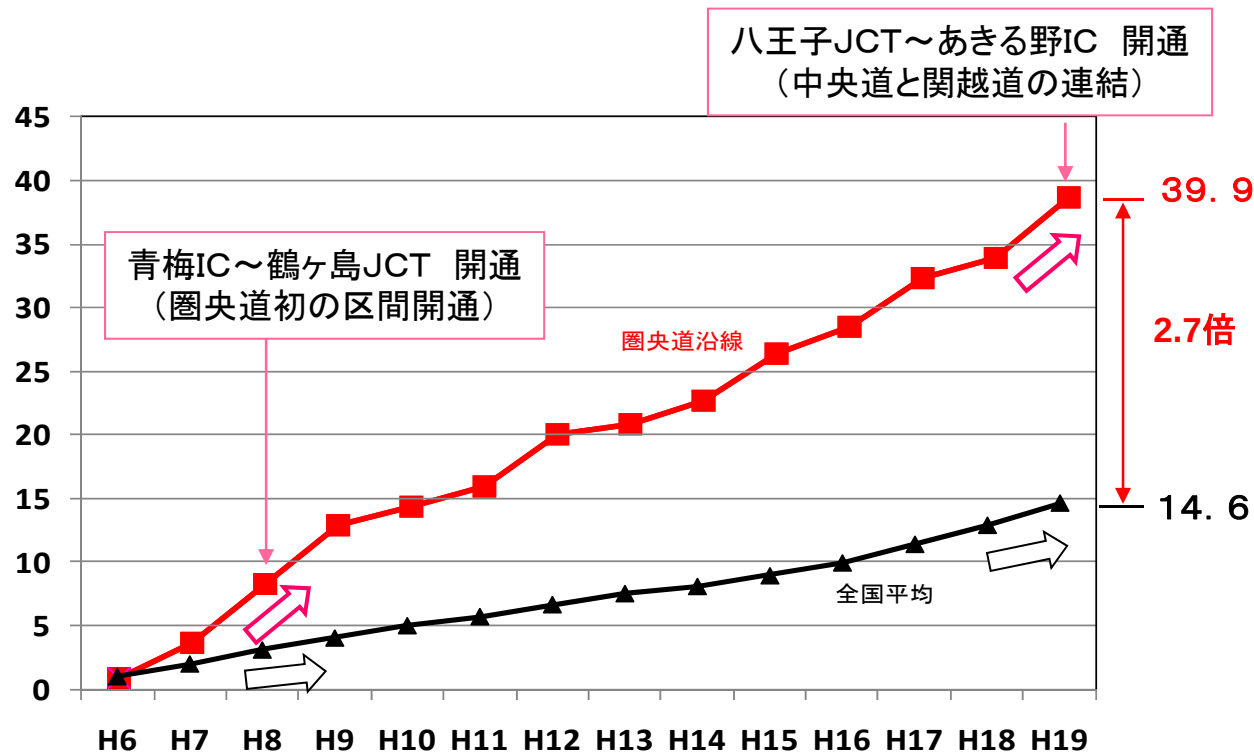


■所要時間(中央道・八王子IC～横浜港)



○対象道路: 国道16号等の一般道
○平成21年4月～平成22年3月(昼間12時間帯)のトラフィック・カウンターによる交通量データ及びプローブ・カー・システムによる速度データを元に算出
○区間毎の年間実績速度の上位10%値を渋滞等がない時の自由走行速度と見なし、これにより基準所要時間を算出
○損失時間: 渋滞が無いときより余計にかかる時間
○非混雑時: 渋滞がない時の速度である90%タイル速度を用いて算出
○混雑時: 最も速度が低下する時間帯(7時台)の平均速度を用いて算出

■圏央道の開通と新規工場立地※2面積(累積)の推移※2



※1 出典：下記のH上の資料を基に作成
神奈川県企業誘致促進協議会「かながわ産業立地情報」
東京都産業労働局「とうきょう産業立地ナビ」
埼玉県産業立地課「埼玉県工場・流通施設地図(平成22年版)」
埼玉県圏央道沿道沿地域産業・交通活性化協議会「いばらぎ圏央道沿線ナビ」
千葉県企業庁 分館地案内パンフレット「千葉県の工業団地 ご案内」
千葉県庁 平成18年工業統計調査「(参考2)内陸工業団地一覧」