

## 政策目標2 バリアフリー社会の実現

すべての人々、特に高齢者や障害者等にとって、生活空間が移動しやすく、暮らしやすい状態にあること

### (3) 移動空間をバリアフリー化する

高齢者や障害のある人が自立して社会生活を送っていく上で、快適で生活しやすい生活環境の基盤整備は重要な課題であるため、障害者等すべての人が安全に安心して移動し、社会参加できるよう、公共交通機関、歩行空間等移動空間のバリアフリー化を推進する。

**業績指標：バリアフリー歩行空間ネットワーク整備地区割合**

**目標値：2割(H14)**

**実績値：集計中**

**業績指標：1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港ターミナルのうち、それぞれ段差の解消がなされているものの割合**

**目標値：鉄軌道駅 60%(H17)**

**バスターミナル 80%**

**旅客船ターミナル 70%**

**空港ターミナル 70%**

**業績指標：低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数**

**目標値：低床バス 30%(H17)**

**ノンステップバス 10%**

**福祉タクシー 2,600台**

**業績指標：バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合**

**目標値：鉄軌道車両 20%(H17)**

**旅客船 25%**

**航空機 35%**

### 業績指標5：バリアフリー歩行空間ネットワーク整備地区割合

#### (指標の定義)

「バリアフリー歩行空間ネットワーク整備地区割合」とは、全国のDID地区内の住居・商業系地区(1地区概ね1k㎡)約14,000地区のうち、駅、商店街、病院、福祉施設等を連絡する地区内の主要ルートにおいて、車椅子が安心して通行できる幅員(原則として幅員3m以上)および、適切な段差・傾斜・勾配が確保された歩道等がネットワークとして整備されている地区の割合。

#### (目標値設定の考え方)

新道路整備五箇年計画に位置付けられた指標。将来DID地区(約14,000k㎡)全てにおいてバリアフリー歩行空間を整備することを目指す

交通バリアフリー法に基づく移動円滑化の促進に関する基本方針において、平成22年までに1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港ターミナルについて原則として移動円滑化を達成することを目指しており、それを現況値との勘案で平成17年度の目標値を設定している。

#### 過去の実績値の推移

	H11	H12	H13	H14
鉄軌道駅		29%	32.9%	集計中
バスターミナル		60%	68.2%	集計中
旅客船ターミナル		33.3%	37.5%	集計中
空港ターミナル		5%	9.5%	集計中

### 業績指標7：低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数

#### (指標の定義)

低床バスについては、床面高さ65センチメートル以下の車両。ノンステップバスについては、乗降口に階段のない車両。福祉タクシーは、寝台専用車、車椅子専用車、兼用車両であり、乗降設備としてリフトやスロープがある車両。

#### (目標値設定の考え方)

低床バス及びノンステップバスについては、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化の促進に関する基本方針において、バス車両に関し原則として10年から15年で低床化された車両に代替すること、平成22年までにバス総車両の20%から25%をノンステップバスとすることを目指しており、それを現況値との勘案で平成17年度の目標値を設定している。福祉タクシーについては、福祉タクシーの需要が特に増加し

#### 過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
		1割		集計中

### 業績指標6：1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港ターミナルのうち、それぞれ段差の解消がなされているものの割合

#### (指標の定義)

1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上である鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港ターミナルのうち、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準第4条(移動経路の幅、傾斜路、エレベーター、エスカレーター等についての基準)に適合する施設。

#### (目標値設定の考え方)

た年である平成9年度末時点からの倍増を目指す。

#### 過去の実績値の推移

	H9	H10	H11	H12	H13	H14
低床バス	1.4%	2.3%	3.6%	5.6%	10.1%	集計中
ノンステップバス	0.2%	0.7%	1.4%	2.6%	4.5%	集計中
福祉タクシー	1,315台	1,431台	1,812台	2,050台	2,339台	集計中

#### 業績指標8：バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合

##### (指標の定義)

鉄軌道車両については、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準第29条から第33条(乗降口、客室、連結部等の基準)に適合する車両。

旅客船については、移動円滑化基準第41条から第55条(出入口、客室、便所等についての基準)に適合する船舶。

航空機については、移動円滑化基準第56条から第61条(通路、客室、便所等の基準)に適合する航空機。

##### (目標値設定の考え方)

交通バリアフリー法に基づく移動円滑化の促進に関する基本方針において、平成22年までに鉄軌道車両については総車両数の約30%、旅客船については総隻数の約50%、航空機については、総機材数の約40%を移動円滑化することを目指しており、それを現況値との勘案で平成17年度の目標値を設定している。

#### 過去の実績値の推移

	H11	H12	H13	H14
鉄軌道車両		10%	14.8%	集計中
旅客船		0%	0.2%	集計中
航空機		0.7%	12.5%	集計中

#### 主な施策等

##### 主な施策の概要

###### 歩行空間のバリアフリー化の整備

市街地の駅、商店街、病院などの主要ルートにおいて、誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道などの整備、歩道の段差解消等を実施。特に旅客施設周辺における主な道路において歩行空間のバリアフリー化を推進。

予算額：市街地の歩行空間のバリアフリー化  
5,479億円(H15)

###### 旅客施設のバリアフリー化の推進

補助・税制・融資制度などの支援措置により、鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港等の旅客施設のバリアフリー化を推進。

予算額：鉄軌道駅におけるバリアフリー化の推進  
71.7億円(H15)

バスターミナルにおけるバリアフリー化  
19.9億円の内数(H15)

旅客船ターミナル等におけるバリアフリー化  
2944.4億円の内数+3.1億円の内数(H15)

空港のバリアフリー化  
469.8億円の内数(H15)

#### 車両等のバリアフリー化の推進

補助・税制・融資制度などの支援措置により、ノンステップバスの導入、旅客船のバリアフリー化等、車両等のバリアフリー化を推進。

予算額：ノンステップバス等の導入の促進等

30.9億円の内数+17.4億円の内数(H15)

旅客船のバリアフリー化の推進

0.3億円(H15)

#### 基本構想策定促進

市町村による基本構想の策定の一層の促進を図ることにより、旅客施設のバリアフリー化を推進する。

予算額：基本構想策定促進のための環境整備の推進

0.2億円(H15)

#### 他の関係主体

公共交通事業者等(事業主体)

#### 測定・評価結果

##### 目標の達成状況に関する分析

###### (指標の動向)

###### 1. バリアフリー歩行空間ネットワーク整備地区割合

平成14年度の実績値については現在集計中であるが、平成14年3月時点での見込みでは約2割を達成する見込みである。なお、今後、各市町村における基本構想の策定が進むに従い、更に整備促進されるものと考えられる。

###### 2. 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港ターミナルのうち、それぞれ段差の解消がなされているものの割合

###### 鉄軌道駅

平成14年度の実績値は現在集計中であるが、平成12年度の実績値は29%、平成13年度は33%である。事業者別の実績値をみると、JR旅客会社については平成12年度の22%から平成13年度には26%に、大手民鉄については平成12年度の31%から平成13年度には35%に、営団・公営地下鉄については、平成12年度の32%から平成13年度には34%にそれぞれ増加している。このうち、JRの値がやや平均値を下回っているのは、1事業者当たりの対象駅数が多いとともに、比較的古い駅施設が多いため、エレベーター、エスカレーター等を新たに設置する場合には、相当程度の改良工事が必要とされることが一因であると考えられる。また、営団・公営地下鉄については、地下に駅があるために、新たにエレベーター、エスカレーター等を設置する場合、大規模な改良工事を行う必要があること等の理由から、段差の解消が進みにくい駅もあるが、比較的新しく開通した地下鉄については、整備の段階からバリアフリーを考慮していること等から、ほぼ段差が解消されている。全ての事業者において、輸送人員の減少等の経営的な不安要素はあるものの、鉄軌道駅の段差の解消は進捗してきている。

バスターミナル、旅客船ターミナル、空港ターミナル  
平成14年度の実績値は現在集計中であるが、平成12年度の実績値はバスターミナルについては60%、旅客船ターミナルについては33.3%、空港ターミナルについては5%であり、平成13年度はバスターミナルについては68.2%、旅客船ターミナルについては37.5%、空港ターミナルについては9.5%である。輸送人員の減少等の経営的な不安要素はあるものの、

旅客施設のバリアフリー化設備整備は進捗してきている。

### 3. 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数

- ・平成 14 年度の実績値は現在集計中であるが、平成 13 年度の実績値は低床バス車両の導入割合については 10.1%、ノンステップバスの導入割合については 4.5%、福祉タクシーの導入数については 2,339 台となっている。輸送人員の減少に伴い、交通事業者においては長期的には減収減益が懸念される中、バリアフリーに対する投資については堅実に推移している。

### 4. バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合

- ・平成 14 年度の実績値は現在集計中であるが、平成 13 年度の実績値は鉄軌道車両の割合については 14.8%、旅客船の割合については 0.2%、航空機の割合については 12.5%となっている。
- ・鉄軌道車両及び航空機については、目標に向けて実績値を着実に伸ばしている。今後、鉄軌道車両及び航空機の代替が進むなかで、引き続き交通事業者に対して働きかけを行うほか、支援制度を併せて活用することで目標に向けて着実に実績値が伸びるものと考えられる。
- ・旅客船については、平成 14 年度よりバリアフリー化基準が適用されたため、平成 13 年度末では実績値が低い水準にとどまっている。今後は、船齢 15 年以上の船舶を中心に代替建造が進むなかで、引き続き、旅客船事業者によりバリアフリー化の働きかけを行うほか、支援制度を併せて活用することで、バリアフリー船への代替が進むものと考えられ、目標に向けて実績値は伸びるものと考えられる。

#### (施策の実施状況)

##### 1. バリアフリー歩行空間ネットワーク整備地区割合

- ・歩行空間のバリアフリー化については、市街地の駅、商店街、病院などの主要ルートにおいて、誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道などの整備、歩道の段差解消等を実施するとともに、特に旅客施設周辺における主な道路において歩行空間のバリアフリー化を推進している。今後、各市町村の基本構想の策定が進むに従い、整備も進捗するものと考えられる。

##### 2. 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港ターミナルのうち、それぞれ段差の解消がなされているものの割合

- ・旅客施設のバリアフリー化については、基本的には交通事業者がバリアフリー化のための投資を行っており、補助・税制・融資等の支援制度の活用を通じてバリアフリー化を進めている。輸送人員の減少に伴い、今後交通事業者の投資意欲が減退する恐れがあるが、各支援制度の有効活用及び交通バリアフリー法における基本構想の策定促進などの施策を推進することを通じて旅客施設のバリアフリー化が進むと考えられる。

##### 3. 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数

- ・低床バス、ノンステップバス車両のバリアフリー化及び福祉タクシーの導入については、基本的には交通事業者がバリアフリー化のための投資を行っており、補助・税制・融資等の支援制度の活用を通じてバリアフリー化を進めている。輸送人員の減少に伴い、今後交通事業者の投資意欲が減退する恐れがあるが、各支援制度の有効活用及び交通バリアフリー法

における基本構想の策定促進などの施策の推進の推進に加え、既存の車両の買い替えが進むことにより、バス車両のバリアフリー化等が進むと考えられる。

### 4. バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合

- ・鉄軌道車両、旅客船及び航空機のバリアフリー化については、基本的には交通事業者がバリアフリー化のための投資を行っており、補助、税制、融資等の支援制度の活用を通じてバリアフリー化を進めている。輸送人員の減少に伴い、今後交通事業者の投資意欲が減退する恐れがあるが、各支援制度の有効活用等に加え、既存の車両等の買い替えが進むことにより、鉄軌道車両、旅客船、航空機のバリアフリー化が進むと考えられる。

### 5. 基本構想の策定促進

- ・交通バリアフリー法においては、市町村は、地域の実情に応じて、主要な旅客施設とその周辺の重点的かつ一体的なバリアフリー化を進めるための基本構想を作成できることとしている。平成 15 年 5 月末現在、5 千人以上の旅客施設の所在する 565 市町村のうち、77 の市町村の作成した基本構想を受理するほか、策定中が 34、今後、作成予定としているところが 241 となっており、これらで全体の 63%を占めている。今後、これらの市町村の策定する基本構想に即したバリアフリー化が進捗すると考えられるほか、引き続き、事業者や市町村に対する補助・税制・融資等の支援措置及び情報提供等を通じて、基本構想の策定の一層の促進を図ることにより、目標に掲げた旅客施設のバリアフリー化が進むと考えられる。

#### 今後の取組の方向性

- ・上記で分析したように、今後は補助・税制・融資等各種支援制度を有効に活用することで、さらに移動空間のバリアフリー化に努めていく。
- ・また、個別の旅客施設について、きめ細かく実態把握し、個々の旅客施設のバリアフリー化への対処に努める。
- ・さらに、車両等については、バリアフリー化がなされたものへの代替をより一層促進するため、さらなる支援措置を講ずることとする。

#### (新たな目標設定)

- ・1日の平均利用者数が5,000人以上の旅客施設周辺等における主な道路のうちバリアフリー化された割合を、平成14年度末の約2割から平成19年度末までに約5割に引き上げることを目標。  
(交通バリアフリー法に基づく「移動円滑化の促進に関する基本方針」において、平成22年までに特定旅客施設周辺の特定経路において移動円滑化することを目指す。)
- ・1日当たりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設のうち、原則として段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備等バリアフリー化がなされたものの割合を指標として採用。  
交通バリアフリー法に基づく移動円滑化の促進に関する基本方針において、平成22年までに1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上の旅客施設について原則として移動円滑化を達成することを目指しており、現況値を勘案した上、過去の実績等を考慮した上で、社会資本整備重点計画の目標年次である平成19年度の目標値を設定している。  
平成14年度の実績値は現在集計中であるが、平成19年度までに段差の解消がなされたものの割合を7割強、視覚障害者誘導用ブロックが整備されたものの割合を8割強に引き上げることを目指す。

## 平成 15 年度における新規の取組

### 交通バリアフリー基本構想策定促進のための環境整備の推進

交通バリアフリーに対する住民の意識を高めることにより、市町村による交通バリアフリー基本構想の策定を促進するため、主要都市で地域の関係者を対象としたシンポジウムを行うとともに、地域に交通バリアフリーポロモーターを派遣する。

## 担当部局等

担当部局：総合政策局交通消費者行政課

関係部局：道路局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局

## 政策目標 5 住環境、都市生活の質の向上

住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりある、質の高い生活を送ることができること

### (5) 良好な都市形成に必要な道路空間を確保する

都市内交通の改善とともに、良好な市街地形成などまちづくりの広い分野に資する都市計画道路の整備が必要である。

業績指標：都市内の都市計画道路の整備率

目標値：60% (H14)

実績値：59.9%

#### 業績指標 19：都市内の都市計画道路の整備率

##### (指標の定義)

市街地(市街化区域または用途地域設定区域)における幹線道路の都市計画決定延長に対する完成延長の割合。

##### (目標値設定の考え方)

新道路整備五箇年計画に位置付けられた指標。

##### (考えられる外部要因)

地元調整の状況等

##### 【街路整備済延長】

H10 年度 L=27,679km、H11 年度 L=28,087km、

H12 年度 L=28,589km、H13 年度 L=29,057km、

H14 年度 L=29,805km (速報値)

##### 今後の取組の方向性

- ・ 今後は、都市の再生に資し、投資効果の早期発現が見込まれる都市計画道路の機動的・重点的整備を進める。
- ・ 都市の骨格の形成に資する主要な幹線道路等の整備を推進する。
- ・ 平成 14 年度の実績値 59.9%を平成 19 年度までに 64%に引き上げることを目指す。

#### 平成 15 年度における新規の取組

##### 土地区画整理事業の面積要件と幅員要件の見直し

道路整備特別会計の制度について、既成市街地において補助採択要件を緩和(面積要件を 2 ha まで引き下げ、補助限度額の算出対象となる都市計画道路の幅員条件を 8 m に引き下げ)することにより、既成市街地における土地区画整理事業及び、事業区域内の都市計画道路整備を推進する。

##### 都市部の環状道路等の都市計画道路への貸付制度の拡充

道路開発資金による貸付対象として、都市再開発法に規定する大都市に加え、密集市街地(東京、大阪各々約 6,000ha に関連する地域)で行われる事業を対象に加える。

#### 主な施策等

##### 主な施策の概要

###### 都市計画道路の整備

都市活動を支えるトラフィック機能の充足等を目標に、都市の骨格の形成に資する主要な幹線道路等の整備を行う。

##### 他の関係主体

都道府県、市町村、公団等(事業主体)

#### 担当部局等

担当部局：都市・地域整備局街路課

関係部局：都市・地域整備局市街地整備課

#### 測定・評価結果

##### 目標の達成状況に関する分析

###### (指標の動向)

- ・ 平成 14 年度の実績値は 59.9%であり、目標はほぼ達成した。
- ・ 目標の達成については順調に進んだが、整備率に関しては依然として低い水準にある。
- ・ その原因としては、市街地の道路整備では、補償件数が多いことや、権利関係の輻輳等により、事業に時間を要することが考えられる。

###### (施策の実施状況)

- ・ 平成 8 年度より、街路事業の重点化を実施。
- ・ 都市の骨格の形成に資する主要な幹線道路等の整備及び渋滞対策のための緊急対策を実施。

## 政策目標5 住環境、都市生活の質の向上

住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりある、質の高い生活を送ることができること

### (8) 電線類を地中化する

都市景観や防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保等を図るため、まちなかの幹線道路における電線類の地中化を引き続き重点的に進めることが必要である。

#### 業績指標：電線類地中化延長

目標値：6,400km (H15)

#### 業績指標 22：電線類地中化延長

##### (指標の定義)

「電線類地中化延長」とは、まちのメインストリート等において、電線共同溝等の整備による電線類地中化を実施している延長

##### (目標値設定の考え方)

新電線類地中化計画に記載。

・「新電線類地中化計画」：関係省庁・関係事業者と共同で定めた、中規模商業系地域や住居系地域も対象に加えて、平成11～15年度の5年間に約3,000kmの電線類地中化を推進する計画。(昭和61～平成10年度までに、第1～3期の電線類地中化計画により、大規模商業系地域を中心に、13年間で約3,400kmの地中化を実施済。)

整備することを目標として整備を実施。

##### 今後の取組の方向性

- ・ 今後は、新電線類地中化計画の達成に向けて引き続き積極的に推進
- ・ また、関係行政機関等の協力の下、平成16年度を初年度とする「次期地中化計画」(平成11年度から平成15年度までの5年間で約3,000kmの電線類地中化を推進する計画(「新電線類地中化計画」)の後、継続して地中化を実施するために必要な計画。)の策定に向けた検討を進める。

##### (新たな目標設定)

- ・ 今後は、「市街地等の幹線道路の無電柱化率」を新たな指標として採用し、従来の整備延長ベースではなく、無電柱化された道路の延長ベースで設定。
- ・ 平成14年度の実績値7%を、平成19年度までに13%まで向上させることを目指す。

#### 過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
3,400km	-	4,600km	-	集計中

実績値は10月頃集計予定

#### 担当部局等

担当部局：道路局地方道・環境課

#### 主な施策等

##### 主な施策の概要

##### 電線類の地中化

安全で快適な通行空間の確保等のため、道路の地下空間を活用して、電力線等をまとめて収容する電線共同溝を整備する費用に対し、国庫による負担及び補助を行う。(予算額:2,228億円(H15))

##### 他の関係主体

地方公共団体、関係行政機関(総務省、経済産業省、警察庁)、関係事業者(電力、通信、CATV等)

#### 測定・評価結果

##### 目標の達成状況に関する分析

##### (指標の動向)

・ 電線類地中化については、平成11年度から平成15年度までの5年間で約3,000km整備することを目標に整備を推進。計画の達成に向けて引き続き積極的に推進していく必要。

##### (施策の実施状況)

平成11年度から平成15年度までの5年間で新たに約3,000km

## 政策目標 6 公共交通の利便性の向上

公共交通が、より多様で、より利便性の高いものとなること

### (2) 都市モノレール等を充実させる

自動車交通からの利用者の転換による道路交通の円滑化や環境負荷の軽減を図るため、都市モノレール・新交通システム等の整備を推進し、公共交通機関網の充実を図ること等により公共交通の利便性を向上する必要がある。

業績指標：都市モノレール及び新交通システムの整備延長

目標値：141km (H14)

実績値：138km

業績指標 25：都市モノレール及び新交通システムの整備延長

#### (指標の定義)

都市モノレール、新交通システムの整備延長

#### (目標値設定の考え方)

新道路整備五箇年計画に位置付けられた指標

#### (新たな目標設定)

・新たな指標として導入する「道路渋滞による損失時間」により、本施策が目的とする成果が表される。

#### 担当部局等

担当部局：都市・地域整備局街路課特定都市交通施設整備室

#### 過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
		127km		138km

#### 主な施策等

##### 主な施策の概要

##### 都市モノレール、新交通システムの整備

地方公共団体（道路管理者）の整備する都市モノレール・新交通システムのインフラ部分に対する補助など。

予算額：踏切関連及び公共交通支援 1,709 億円の内数（H15 国費）

##### 他の関係主体

地方公共団体（事業主体）

#### 測定・評価結果

##### 目標の達成状況に関する分析

##### (指標の動向)

- ・平成14年度の実績値は138kmであり、目標は概ね達成された。
- ・その結果、都市モノレール・新交通システムの1日当たり平均利用者数は、平成9年度から平成14年度までの5年間で約29万人増加した。

##### (施策の実施状況)

- ・平成10年度以降、5路線38kmの整備が完了し、公共交通機関の利便性向上等が図られた。

##### 今後の取組の方向性

- ・今後とも、自動車交通の円滑化や環境負荷の軽減等を図るため、都市モノレール、新交通システムの整備を推進する。

## 政策目標7 都市内渋滞の緩和

都市における交通渋滞が緩和され、円滑な交通が確保できること

### (1) 都市内の交通渋滞を緩和する

交通渋滞は、時間やエネルギーのロスにより経済活動へ多大な損失を与えるとともに、環境問題・交通事故の増加を引き起こす。特に、都市部においては、慢性的な交通渋滞が発生しており、これを緩和する必要がある。

業績指標：主要渋滞ポイント解消数

目標値：約 1,000 箇所 (H14)

実績値：集計中

業績指標：朝夕の三大都市圏人口集中地区の自動車走行速度

目標値：22km/h (H14)

実績値： -

### 業績指標 27：主要渋滞ポイント解消数

#### (指標の定義)

「主要渋滞ポイント」とは、以下の定義により抽出された箇所及び関連する箇所をいう。

一般道路(DID 内)：渋滞長が 1,000m 以上または通過時間が 10 分以上

一般道路(DID 外)：渋滞長が 500m 以上または通過時間が 5 分以上

高速自動車国道：インターチェンジの出入り口においてボトルネックとなっている箇所で渋滞回数 30 回 / 年以上または平均渋滞長概ね 2km 以上。

首都高速・阪神高速：平均渋滞長が概ね 4km 以上。

平成 9 年度時点で渋滞ポイント数約 3,200 箇所

#### (目標値設定の考え方)

新道路整備五箇年計画に位置付けられた指標

#### (考えられる外部要因)

交通需要の変動等

### 主な施策等

#### 主な施策の概要

##### 交通容量の拡大

- 体系的な道路整備（高規格幹線道路・バイパス・環状道路の整備、国道の 4 車線化等）
- 連続立体交差事業・交差点の立体化等の推進

##### 交通需要の調整・抑制

- 時差通勤、パーク & ライドなど交通需要マネジメント (TDM) 施策の推進

##### 各種交通機関の連携と公共交通機関の支援

- マルチモーダル施策の推進、バス利用促進、都市モノレール及び新交通システムの整備、駅前広場等の交通結節点の整備等

#### 他の関係主体

- 公安委員会（交差点の信号制御、交通規制等）
- 地方公共団体（道路管理者）

### 測定・評価結果

#### 目標の達成状況に関する分析

##### (指標の動向)

- 全国主要渋滞ポイントの解消については、目標を達成できる見込みである。
- しかしながら、朝夕の旅行速度等については、マクロ的には指標の大幅な向上が見られない見込みである。
- これは朝夕の混雑時つまり通勤時におけるクルマの利用が東京圏で約 1.2 倍 (S63 H10) に増加したことや高齢者や女性ドライバーが 1.5 倍 (H6 H11) に増加したこと等によるものと考えられる。
- 今後も、主要渋滞ポイントの解消・緩和を図るとともに、TDM 等交通需要の抑制・調整を図り、ピーク時の負担の軽減等を図る必要がある。

#### (施策の実施状況)

#### 過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
		約 600 箇所		集計中

実績値は 10 月頃集計予定

### 業績指標 28：朝夕の三大都市圏人口集中地区の自動車走行速度

#### (指標の定義)

三大都市圏の人口集中地区とは、東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、愛知県、三重県、京都府、大阪府、兵庫県の県庁所在都市の人口集中地区を指す

#### (目標値設定の考え方)

新道路整備五箇年計画に位置付けられた指標

#### (考えられる外部要因)

交通需要の変動等

#### 過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
	21km/h			

5 年に 1 度程度の調査に基づく値のため H14 の実績値はなし



- ・交通容量拡大策、TDM施策、マルチモーダル施策を推進
- ・平成10年度より、周辺地域も含めた都市圏全体の渋滞解消のため、「都市圏交通円滑化総合計画」を関係機関、自治体、企業、市民等の参画を得て共同で策定し、これまでに12都市圏を指定した。
- ・渋滞状況をより正確に把握するため、「プローブカー」等による調査を平成13年度より実施。

#### **今後の取組の方向性**

- ・引き続き、交通容量拡大策、TDM施策、マルチモーダル施策を推進。
- ・引き続き周辺地域も含めた都市圏全体の渋滞解消のため、「都市圏交通円滑化総合計画」を関係機関、自治体、企業、市民等の参画を得て共同で策定し、これを推進。

#### **(新たな目標設定)**

- ・道路交通における渋滞の発生による損失状況を数量的に表す指標として、「道路渋滞による損失時間」を新たに採用。
- ・平成14年度の実績値38.1億人時間/年を、平成19年度までに約1割削減することを目指す。  
(社会資本整備重点計画の今後の検討により、指標・目標値の変更がありえる。)

#### **担当部局等**

担当部局：道路局企画課道路経済調査室

関係部局：道路局高速国道課、有料道路課、国道・防災課、地方道・環境課、都市・地域整備局街路課

**政策目標 8 アメニティ豊かな生活環境の形成**

水と緑豊かで、美しい景観を有する生活環境の中で暮らせること

**(3) 公共空間における緑化等を推進する**

都市等における緑地は、美しい景観を形成し、市民にうるおいと安らぎを提供する機能を有すると共に、都市域におけるヒートアイランド現象の抑制に資する。緑地の保全・創出を行い、アメニティ豊かな生活環境を形成するため、公園の整備、緑地の保全・創出、道路・港湾等の公共空間の緑化を行う必要がある。

**業績指標：都市における公園・緑地の確保量**

**目標値：118,000ha (H14)**

**実績値：集計中**

**業績指標：都市内道路緑化率**

**目標値：51% (H14)**

**実績値：51%**

**業績指標：港湾空間の緑化率**

**目標値：8% (H18)**

**業績指標 31：都市における公園・緑地の確保量**

**(指標の定義)**

「都市公園等(都市公園及びカントリーパーク(都市計画区域外の一定の農山漁村に整備する公園))と「法律に基づき指定された緑地等」の確保量

**(目標値設定の考え方)**

都市における公園・緑地の確保量に係る近年のトレンドを分析し、設定。

10%を目指す。当面の目標として平成18年までに約8%の港湾空間の緑化率を目指す。

過去の実績値の推移				
H10	H11	H12	H13	H14
		7%		7%

**主な施策等**

**主な施策の概要**

**国営公園の整備**

我が国固有の優れた文化的資産の保存及び活用や広域的レクリエーション需要への対応を図るため、未供用の国営アルプスあづみの公園の整備を促進するとともに、供用中の15公園について着実な整備を推進する。  
予算額：国営公園整備 約299億円(H15)

**都市公園等整備事業に対する補助**

地方公共団体が行う都市公園等の整備に対して補助を行い、都市公園等の整備を支援する。  
予算額：都市公園事業費補助 約2,405億円(H15)

**古都及び緑地保全事業の推進**

古都及び緑地保全事業を推進することにより、良好な緑地の保全を図る。  
予算額：古都及び緑地保全 約148億円(H15)

**道路緑化の推進**

良好な景観を形成し、CO<sub>2</sub>の吸収など環境への負荷を軽減するため、良質な緑の道路空間を構築するため、植樹帯、中央分離帯の植樹等、道路緑化を積極的に進める。  
予算額：343億円(H15)

**港湾環境整備事業の推進**

港湾内の生活・労働環境の改善などを図り、港湾空間におい

過去の実績値の推移				
H10	H11	H12	H13	H14
103,200ha	106,400ha	109,200ha	112,300ha	集計中

実績値は8月頃集計予定

**業績指標 32：都市内道路緑化率**

**(指標の定義)**

全国 DID 地区内の完成4車線以上の国道、都道府県道、市町村道の管理延長のうち、植樹帯、中央分離帯等において植樹された延長の割合

**(目標値設定の考え方)**

新道路整備五箇年計画に位置付けられた指標

過去の実績値の推移				
H10	H11	H12	H13	H14
45%	46%	48%	50%	51% 見込み

確定値は10月頃集計予定

**業績指標 33：港湾空間の緑化率**

**(指標の定義)**

港湾空間の陸域面積に占める緑地面積の割合

**(目標値設定の考え方)**

21世紀初頭までに港湾緑地を倍増し、港湾空間の緑化率

て良好な環境を実現するため、港湾において計画的に緑地を整備する。

予算額：約 150 億円(H15)

## 他の関係主体

地方公共団体（事業主体）

## 測定・評価結果

### 目標の達成状況に関する分析

#### （指標の動向）

- 都市公園等の供用面積は平成 13 年度末で約 99,000ha となっており、目標の達成については厳しい状況となっている。これは、水面等用地取得を行わずに開設することを見込んでいた公園区域における権利調整の難航等により公園の整備・供用が遅れていることが主な要因と考えられる。
- 一方で、都市生活の質の向上等を図るため、緑地保全地区等の指定を推進するとともに、市民緑地制度等、都市における緑地を保全・創出する手法の充実を図った結果、これら都市公園以外の手法により確保されている緑地面積は平成 13 年度末で約 13,300ha となっており、公園・緑地面積の 1 割を占めるまでに至っている。
- 都市内の良好な景観形成に寄与し、環境負荷を軽減する道路緑化については、整備目標を概ね達成する見込みである（平成 14 年度見込み）。
- 港湾内の生活・労働環境の改善などを図り、港湾空間において良好な環境を実現するための港湾における緑地の整備は、当面の整備目標を概ね達成する見込みである。
- 今後は、公共空間における緑化をより積極的に推進していくために、都市公園事業・緑化・緑地保全施策・港湾緑地の整備等の総合的な取り組みにより、緑とオープンスペースを効率的・効果的に確保していく必要がある。

#### （施策の実施状況）

- 直轄事業においては、平成 13 年度に吉野ヶ里歴史公園、明石海峡公園の 2 公園が新たに供用開始するなど、平成 10 年度～ 14 年度の間に全国 15 箇所、約 480ha を供用した。
- 補助事業においては、都市公園事業費補助により地方公共団体による公園整備を支援した結果、平成 10 年度～ 13 年度の間に、約 6,150 箇所、8,180ha の都市公園等が供用した。
- 平成 14 年度より古都保存統合補助事業、緑地保全等統合補助事業を創設し、地方公共団体の裁量による機動的な緑地確保を推進している。
- 平成 13 年に道路構造令を改正により、原則として植樹帯を設置すべき道路を都市内の交通量の多い幹線道路から都市内の幹線道路に拡大。
- 平成 12 年度より、新規供用道路又は既供用道路を選定し、道路緑化計画を策定するとともに、その計画に基づき道路の緑化を図る『道路緑化モデル事業』を全国約 60 箇所を実施。
- 平成 14 年度に港湾における緑地の整備を全国約 120 港で実施。

### 今後の取組の方向性

- 地球温暖化の防止、ヒートアイランド現象の緩和、生物多様性の保全等我が国が抱える緊急な課題に対応し、水と緑豊かで美しい景観を有する生活環境を形成することを

目標として、公共空間の緑化を行うための以下の取り組みを総合的に推進する。

- 明確な事業効果が発現するような事業への重点的投資による事業効果の早期発現等、都市公園事業の重点化の推進
- 借地方式・立体的な土地利用による都市公園整備の推進
- 良質な緑の道路空間を構築する道路緑化の推進
- 港湾空間における良好な環境を実現する港湾緑地の整備の推進

### （新たな目標設定）

- 今後は新たな指標として「都市域における水と緑の公的空間確保量」を採用する予定。今後の目標数値は調整中であるが、平成 14 年度 12.1 m<sup>2</sup>/人 を平成 19 年度に 13.1 m<sup>2</sup>/人まで向上させることを目指す。  
（社会資本整備重点計画の今後の検討により指標・目標値の変更がありうる。）

## 平成 15 年度における新規の取組

### 時間管理概念の徹底

防災公園や国家的事業に関連する公園など、国が定める政策課題に対応した公園事業（個別補助金対象事業）について、5 年間で明確な事業効果が発現するよう事業計画を単位とした採択に移行、事業の重点的実施を図ることにより、公園区域の早期供用等事業効果の早期発現を促す。

### 国営公園整備プログラムの策定と着実な実施

国営公園の開園計画等を内容とする平成 15 年度からの次期「国営公園整備プログラム」を、地元自治体との調整の上で策定、公表し、これに基づく各国営公園の着実な整備を推進する。

## 担当部局等

担当部局：都市・地域整備局公園緑地課

関係部局：道路局地方道・環境課、港湾局環境整備計画室

## 政策目標 11 広域のモビリティの確保

全国的な基幹的ネットワークの整備等により、人や物の広域的な移動・交流の拡大、効率化が図られること

### (1) 地域の競争条件確保のための幹線道路網を構築する

高規格幹線道路の整備状況は、地域間で大きな格差が生じており、地域ブロックの自立的な発展や競争条件の確保、地域間の交流連携を図る上で、高規格幹線道路、地域高規格道路等の幹線道路網の構築が必要である。

業績指標：高規格幹線道路の面積カバー率

目標値：80% (H14)

実績値：79%

#### 業績指標 39：高規格幹線道路の面積カバー率

##### (指標の定義)

1時間で高規格幹線道路のインターチェンジに到達できる地域(ただし、離島部は除く。)の面積割合をいう。

##### (目標値設定の考え方)

新道路整備五箇年計画に位置付けられた指標

##### (考えられる外部要因)

地元調整の状況等

1,079km)

地域高規格道路の供用延長は目標を達成。

(H10～H14：供用目標 455km に対して、供用実績 456km)

- ・高規格幹線道路の供用延長が目標を下回ったことは、関係住民等との合意形成の遅れ等により事業進捗(特に用地取得)が当初の予定よりも進まなかったことや当初予定の事業費が確保できなかったことなどが原因。
- ・そのため、計画決定手続の透明性、客観性、公正さを確保するため、構想段階において、第三者等の慣用による市民等との双方向コミュニケーションを行う市民参画型道路計画プロセスを平成13年度から導入し、事業の効率的な進捗を図っているところ。
- ・また、構造規格の見直し等によりさらなるコスト縮減を図っていく必要がある。

##### 過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
71%	73%	74%	76%	79%

#### 主な施策等

##### 主な施策の概要

###### 高規格幹線道路の整備

高規格幹線道路、地域高規格道路等の幹線道路網の整備を推進。

予算額：高規格幹線道路 19,703 億円 (H15 事業費)

地域高規格道路 8,522 億円 (H15 事業費)

##### 他の関係主体

地方公共団体(道路管理者)

#### 今後の取組の方向性

- ・市民参画型道路計画プロセスの実施、継続。
- ・整備効果の早期発現、整備コストの縮減等を図るため、従来の規格による整備に加え、構造基準の緩和や地域の実情に応じた最適な構造(ローカルルール)を適用した整備を導入する。
- ・利用者の様々なニーズに対応し、料金割引による一般道路から交通の転換等を促進することにより有料道路の有効利用を図るとともに、沿道環境改善や渋滞緩和、交通安全対策などを推進。
- ・ETCを活用した追加インターチェンジの導入。

#### (新たな目標設定)

- ・他の道路よりも走行速度が高く事故率も約1/9と安全で快適な自動車専用道路への適正な機能分化を図り、交通渋滞の緩和、交通事故の減少、環境負荷の軽減、物流の効率化等の観点から、自動車専用道路ネットワークの投資効果を最大限発揮できるような重点的かつ効率的な取組みを示す指標として「自動車専用道路の交通分担率」を新たに採用。
- ・自動車専用道路の交通分担率の実績値13%を、平成19年度には15%に向上することを目指す。  
(社会資本整備重点計画の今後の検討により、指標・目標値の変更がありえる。)

#### 測定・評価結果

##### 目標の達成状況に関する分析

###### (指標の動向)

- ・高規格幹線道路の面積カバー率は目標値を概ね達成した。
- ・今後は、他の道路よりも走行速度が高く事故率も約1/9と安全で快適な自動車専用道路への適正な機能分化を図り、交通渋滞の緩和、交通事故の減少、環境負荷の軽減、物流の効率化等の観点から、自動車専用道路ネットワークの投資効果を最大限発揮できるような重点的かつ効率的な取組みを示す指標の設定が必要。

##### (施策の実施状況)

- ・高規格幹線道路の供用延長は目標の約80%を達成。  
(H10～H14：供用目標 1,361km に対して、供用実績

#### 平成15年度における新規の取組

- ・整備効果の早期発現、整備コストの縮減等を図るため、従来

- の規格による整備に加え、構造基準の緩和や地域の実情に応じた最適な構造（ローカルルール）を適用した整備を導入。
- ・有料道路における「長距離割引」、「夜間割引」及び「地方からの提案型」の社会実験の実施
  - ・E T Cを活用した追加インターチェンジの導入に向けた検討

## **担当部局等**

担当部局：道路局企画課道路経済調査室

関係部局：道路局高速国道課、有料道路課、国道・防災課、地方道・環境課、都市・地域整備局街路課

## 政策目標 13 物流の効率化

利便性が高く、効率的で魅力的な物流サービスが提供されること

### (1) 空港・港湾・道路等の連携を強化する

効率的なマルチモーダル輸送体系を構築するため、地域高規格道路をはじめとする空港・港湾等へのアクセス道路を重点的に整備する必要がある。

業績指標：主要な空港・港湾への連絡率

目標値：44% (H14)

実績値：45%

#### 業績指標 47：主要な空港・港湾への連絡率

##### (指標の定義)

- ・「連絡率」とは、高規格幹線道路と地域高規格道路又はこれらに接続する自動車専用道路等のICから10分以内の連絡が可能な空港・港湾の割合をいう。
- ・対象となる空港・港湾の数： 空港50、港湾118（対象港湾の数は、港湾の格下げ等により、当初に比べて減少している。）

##### (目標値設定の考え方)

新道路整備五箇年計画に位置付けられた指標。

##### (考えられる外部要因)

地元調整の状況等

##### (施策の実施状況)

平成10年から平成14年の間に、アクセスを達成した空港及び港湾は、次のとおりである。

空港：新千歳空港、女満別空港、秋田空港、山形空港、福島空港、富山空港、名古屋空港、山口宇部空港、出雲空港、熊本空港、大分空港

港湾：函館港、苫小牧港、室蘭港、八戸港、能代港、酒田港、常陸那珂港、千葉港、大洗港、新潟港、名古屋港、東予港、須崎港、呉港、尾道糸崎港、福山港、宇部港、三田尻中関港、小野田港、北九州港、博多港、佐世保港、別府港、津久見港、宮崎港、金武湾港

##### 今後の取組の方向性

- ・効率的なマルチモーダル輸送体系を構築するため、地域高規格道路をはじめとする空港・港湾等へのアクセス道路については、今後とも重点的に整備する。

##### (新たな目標設定)

- ・今後は、より重点的な投資を行うため、対象となる空港・港湾を峻別した「拠点的な空港・港湾への道路アクセス率」を新たな指標として採用。
- ・平成14年度の実績値59%を、平成19年度までに68%まで向上させることを目指す。  
(社会資本整備重点計画の今後の検討により、指標・目標値の変更がありえる。)

#### 過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
		36%		45%

#### 主な施策等

##### 主な施策の概要

##### 拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の整備

物流の効率化と交通の円滑化を図るため、拠点的な空港、港湾との連携を強化する。

##### 他の関係主体

地方公共団体（補助事業等の実施主体）

#### 測定・評価結果

##### 目標の達成状況に関する分析

##### (指標の動向)

- ・全体としては、目標の達成に向けて着実に進捗しているものといえる。
- ・空港とのアクセスについては、平成14年度末の目標値である58%を達成し（実績値58%）、港湾とのアクセスについては、平成14年度末の目標値である38%を上回った（実績値40%）。
- ・進捗は順調であることから、引き続き円滑な事業執行に努めるほか、公共事業をめぐる状況にかんがみ、今後、事業実施に伴う一層の効率化・重点化を図る必要がある。

#### 担当部局等

担当部局：道路局企画課道路経済調査室

関係部局：道路局高速国道課、有料道路課、国道・防災課、地方道・環境課、都市・地域整備局街路課

## 政策目標 18 災害による被害の軽減

水害、土砂災害、地震、火山災害等の災害に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること

### (6) 震災時の緊急支援ルートを確認する

我が国は諸外国に比べ、厳しい自然条件、地形条件を有しており、すべての道路に対して必要な対策を短期間で完了することは困難である。そのため、被災した場合に緊急輸送活動や周囲への二次的被害の影響が大きい道路について橋脚耐震補強等の対策を実施し、地域の安全性を効率的に確保することが必要である。

業績指標：緊急輸送道路上の橋脚の耐震補強率

目標値：9割（H14）

実績値：約9割

#### 業績指標 73：緊急輸送道路上の橋脚の耐震補強率

##### (指標の定義)

地震直後から発生する緊急輸送を確保するために必要な道路について、地震に対する安全性が確保されている橋脚の割合を示すもの。

##### (目標値設定の考え方)

新道路整備五箇年計画に位置付けられた指標。

##### (考えられる外部要因)

関係機関との協議状況等

#### (施策の実施状況)

防災・震災対策事業費の推移

H10	4,618億円
H11	4,713億円
H12	4,844億円
H13	4,892億円
H14	4,593億円

#### 今後の取組の方向性

・災害に対して安全で信頼性の高い道路網を確保するため、地域の日常活動や災害時の緊急活動等を支える道路について、法面対策や橋脚耐震補強などの防災・震災対策を重点的に進める。

#### (新たな目標設定)

・今後は、震災に加え、豪雨や豪雪等の災害も含めた地域の安全性の確保状況を示す「災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合」を新たな指標として採用。  
・平成14年度の実績値69%を、平成19年度までに80%まで向上させることを目指す。  
(社会資本整備重点計画の今後の検討により、指標・目標値の変更がありえる。)

#### 担当部局等

担当部局：道路局国道・防災課道路防災対策室

関係部局：道路局高速国道課、有料道路課、国道・防災課、地方道・環境課、都市・地域整備局街路課

過去の実績値の推移				
H10	H11	H12	H13	H14
		8割		約9割

#### 主な施策等

##### 主な施策の概要

##### 道路の橋脚耐震補強等の推進

緊急輸送活動や周囲への二次的被害の影響が大きい道路等について橋脚耐震補強等の対策を推進する。

予算額：防災・震災対策 4,110億円（H15事業費）の内数

##### 他の関係主体

地方公共団体等

#### 測定・評価結果

##### 目標の達成状況に関する分析

##### (指標の動向)

・緊急輸送道路内の耐震橋脚の整備については、被災した場合に緊急輸送活動への影響が大きいものや跨線橋や跨道橋等、周囲への二次的被災の影響が大きいものについて、実施計画において約9割の橋脚耐震補強を確保したところであるが、跨線橋や跨道橋等については協議事項等の調整に時間を要しているところもあり、今後も精力的に関係機関との協議を進めるとともに、対策の優先順位をより明確化し、効率的に整備を進めることが必要である。

## 政策目標 19 交通安全の確保

陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故等の未然防止と被害軽減が図られること

### (5) 幹線道路の事故多発地点における交通事故を減らす

交通事故の発生件数が過去最悪の水準にある等道路交通安全を取り巻く環境は極めて厳しい状況にあり、また、死傷事故の半数以上が延長で2割に満たない幹線道路における事故であったこと等から、幹線道路における交通事故対策は喫緊の課題。さらに、幹線道路における事故が特定の箇所集中して発生していることから、それらの箇所に対して集中的な対策が必要である。

業績指標：幹線道路に係る事故多発地点対策箇所数

目標値：3,200箇所（H14）

実績値：集計中

#### 業績指標 80：幹線道路に係る事故多発地点対策箇所数

##### (指標の定義)

幹線道路における事故多発地点において対策を実施した箇所数。

・「事故多発地点」とは、10年毎に1件以上の死亡事故が再発して発生する可能性が高い箇所をいう。

##### (目標値設定の考え方)

新道路整備五箇年計画に位置付けられた指標。

##### (考えられる外部要因)

地元調整の状況等

地方公共団体等から構成する都道府県道路交通環境安全推進連絡会議等を開催した。

- ・事故多発地点緊急対策事業を実施した箇所と実施していない箇所の事故発生件数を比較したところ、約3割の事故抑止効果が得られた。
- ・一方で、対策を実施したものの事故多発地点の抽出基準を下回らなかった箇所も存在したことから、今後の幹線道路の事故対策についての新たな課題も見受けられた。

#### 今後の取組の方向性

- ・幹線道路の安全対策を効率的・効果的に進めるため、特に事故率の高い事故危険箇所について、交差点改良等の事故削減対策を集中的に実施することとする。また、事故危険箇所や対策を実施したものの事故多発地点の抽出基準を下回らなかった箇所等における事故対策の立案に資するため、以下の取り組みを予定している。
- ・事故分析を充実するとともに、事故対策のノウハウを蓄積し、今後の対策の検討に活用する仕組みを構築する。
- ・事故対策の事前・事後評価に際し、専門家の知見を活用する仕組みを導入する。

#### (新たな目標設定)

- ・事故多発地点対策は、平成14年度を目標年度とする第6次特定交通安全施設等整備事業七箇年計画の主要施策として実施したものであるため、新たな目標設定は実施しない。
  - ・なお、別途、「道路交通における死傷事故率」を道路交通安全に関する業績指標として設定し、実績値118件/億台キロを、平成19年度までに約1割引き下げ、約108件/億台キロとすることを旨とする。
- (社会資本整備重点計画の今後の検討により、指標・目標値の変更がありえる。)

#### 担当部局等

担当部局：道路局地方道・環境課

関係部局：道路局国道・防災課

#### 過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
		2,700箇所		集計中

実績値は10月頃集計予定

#### 主な施策等

##### 主な施策の概要

##### 事故削減対策等の実施

警察庁と連携しながら交差点改良、道路照明の設置、交通規制の見直し等の事故削減対策を集中的に実施

##### 他の関係主体

・地方公共団体（事業主体）、都道府県交安委員会（事業主体）等

#### 測定・評価結果

##### 目標の達成状況に関する分析

##### (指標の動向)

・事故多発地点の対策については、バイパス整備等の抜本的な対策が平成14年度末までに完了できない箇所等を除き、概成した。

##### (施策の実施状況)

・警察庁と連携しながら交差点改良、道路照明の設置、交通規制の見直し等の事故削減対策を集中的に実施した。  
・対策の立案にあたっては、道路管理者と都道府県公安委員会、



## 政策目標 23 大気、騒音等に係る生活環境の改善

大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善が図られること

### (2) 幹線道路の沿道住民の騒音被害を軽減する

幹線道路の沿道では、自動車騒音の要請限度を超える区域がいまだに多く存在し、安眠を妨害されるなど沿道住民の生活環境が著しく損なわれていることから、改善が必要である。

**業績指標：夜間騒音要請限度達成率**

**目標値：65% (H14)**

**実績値：集計中**

#### 業績指標 94：夜間騒音要請限度達成率

##### (指標の定義)

住宅地等を通過する直轄国道約 13,000km のうち沿道の夜間騒音が要請限度まで低減された道路延長の割合をいう。

##### (目標値設定の考え方)

新道路整備五箇年計画に位置付けられた指標

##### (考えられる外部要因)

交通量、自動車の低騒音化、技術革新

評価対象とする道路を 騒音規制法に基づく指定、環境基準の類型指定がなされた地域を通過する一般国道に修正。  
・平成 14 年度の実績値 68% を、平成 19 年度までに 74% まで引き上げることを目指す。  
(社会資本整備重点計画の今後の検討により、指標・目標値の変更がありえる。)

#### 担当部局等

担当部局：道路局地方道・環境課道路環境調査室

関係部局：道路局高速国道課、有料道路課、国道・防災課

#### 過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14
60%	61%			集計中

実績値は 10 月頃集計予定

#### 主な施策等

##### 主な施策の概要

###### 道路構造対策

- ・騒音低減効果のある高機能舗装の敷設等道路構造対策

###### 交通流対策

- ・幹線道路ネットワーク整備等による交通の分散、TDM 施策等による交通量の抑制等の交通流対策

#### 測定・評価結果

##### 目標の達成状況に関する分析

###### (指標の動向)

- ・夜間騒音限度達成率については、目標を達成する見込みである。

###### (施策の実施状況)

- ・平成 11 年に沿道環境改善事業を創設し、低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置等を重点的に実施してきている。

##### 今後の取組の方向性

###### (今後の取組の方向性)

- ・今後も引き続き騒音対策に積極的に取組、夜間騒音要請限度達成率のさらなる向上を目指す。

###### (新たな目標設定)

- ・今後も、夜間騒音要請限度達成率を新たな指標として採用。
- ・環境基準等に基づき指定された地域において評価を行うため、

## 政策目標 26 IT革命の推進

国民生活や産業社会におけるIT化とともに、行政サイドのIT化が進められ、誰もが恩恵を享受できる「日本型IT社会」の実現が図られること

### (4) 道路・車両分野における電子化を推進する

道路・車両分野におけるIT革命の推進(高度道路交通システム(ITS)の推進)は、高度な道路利用、運転や歩行等道路利用における負荷の軽減を可能とし、道路交通の安全性、輸送効率、快適性の飛躍的向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じ環境保全に大きく寄与するものである。特に、ETC(ノンストップ自動料金支払いシステム)は、ITSの基本的要素の一つとして、料金所渋滞の緩和や周辺環境の改善等の様々な効果を発現させるため、その整備と利用促進を図ることが必要である。

業績指標：ETC 利用可能料金所整備率

目標値：69%(H14)

実績値：65%

#### 業績指標 110：ETC 利用可能料金所整備率

##### (指標の定義)

ETC 利用可能料金所の整備率。  
・「整備率」は、整備料金所数を全料金所数(平成14年度末1,300箇所)で除したものである。

##### (目標値設定の考え方)

新道路整備五箇年計画に位置付けられた指標。

##### (施策の実施状況)

- ・平成14年度末現在、850箇所の料金所でETCサービスを実施
- ・平成14年7月に「ETC前払割引」を導入

##### 今後の取組の方向性

- ・路側機器について平成15年度には高速自動車国道及び本四道路を含め、基本的に全ての料金所に整備拡大
- ・ETC利用者に特化した多様な料金施策の実施

##### (新たな目標設定)

- ・今後は、ETC利用率を新たな指標として採用。
- ・平成14年度の実績値5%を、平成19年度までに50%まで向上させ、料金所渋滞を概ね解消することを目指す。  
(社会資本整備重点計画の今後の検討により、指標・目標値の変更がありえる。)

#### 平成15年度における新規の取組

主に有料道路の多頻度利用者を対象とし、ETC車載器のリース等を支援する制度を創設し、ETC利用率の早期向上を図る

#### 担当部局等

担当部局：道路局有料道路課

過去の実績値の推移				
H10	H11	H12	H13	H14
		5%	52%	65%

#### 主な施策等

##### 主な施策の概要

###### ETC 路側機器の整備

首都高速道路、阪神高速道路のほぼ全ての料金所を含め、全国の主要な料金所にETCを整備する。

##### 他の関係主体

有料道路事業者

#### 測定・評価結果

##### 目標の達成状況に関する分析

###### (指標の動向)

- ・ETCについては、平成11年度の二次補正予算等により整備目標を大幅に前倒しし、約900箇所を目標に路側機器の整備を進めてきたところ、平成14年度末には首都高速道路、阪神高速道路のほぼ全ての料金所を含む全国の主要な料金所で整備を完了し、概ね目標を達成。
- ・しかしながら、有料道路におけるETC利用率は約5%(平成15年3月)にとどまっております、料金所渋滞の解消等、その様々なメリットを発揮し得るETC利用率には達していません。
- ・平成15年度には、基本的に全ての料金所にETCを整備することから、今後はETCの効果を発現させるためにETCの利用の促進を図ることが重要。