

事前評価票【No.21】

施策等名	路上工事の縮減	担当課	道路局国道・防災課
施策等の概要	<p>路上工事による渋滞を軽減するため、道路管理者や占用企業者等の関係者間における「内部調整型」から、占用企業者の縮減インセンティブを働かせつつ、道路利用者によって工事实施状況の監視を行うなどの、「外部評価型」の施策に転換する。</p> <p>【予算要求額：道路事業費35,407億円(国費)の内数】</p>		
施策等の目的	路上工事に伴う交通規制時間の短縮を図ることで、路上工事に伴う渋滞を軽減する。		
関連する政策目標	<p>7) 都市内渋滞の緩和 (「都市内交通の快適性・利便性の向上」に変更することで検討中) <社会資本整備重点計画(案)の「都市交通の快適性、利便性の向上」に対応></p>		
関連する業績指標	<p>- (「路上工事時間の縮減率」を追加することで検討中) <社会資本整備重点計画(案)の「路上工事時間の縮減率」に対応></p>		
指標の目標値等	<p>- (平成19年までに約2割削減) <平成19年までに約2割削減></p>		
施策等の必要性	<p>東京23区内の夜間渋滞のうち、約15%が工事渋滞である等、路上工事による交通規制は、道路交通に深刻な影響を及ぼしており、路上工事の縮減は、都市内渋滞の緩和のための重要な課題の一つである。</p> <p>東京23区の路上工事は最近10年間で半減しているが、近年は鈍化傾向にあり、一方、道路利用者満足度調査(平成15年5月～6月実施)によれば、「よく使う路上工事のやり方」について、約7割の回答者が「やや不満」「非常に不満」と回答するなど、国民の多くが不満を持っているのが実状である。 (=目標と現状のGAP)</p> <p>東京23区の路上工事の約8割が占用企業者の工事であり、路上工事の縮減をさらに進めるためには、その多くの割合を占める占用工事の縮減が有効であるが、その占用企業者等に、工事縮減のインセンティブが働く仕組みが十分に構築されていないことなどが挙げられる。(=原因分析)</p> <p>そこで、占用企業者等に、工事縮減のインセンティブが働く仕組みを構築することが必要。(=課題の特定)</p> <p>施策の具体的内容は以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 占用企業者に縮減インセンティブの働く施策 <ul style="list-style-type: none"> ・ 企業名と工事理由が一目で分かる工事看板の設置 ・ 企業者別の工事渋滞の縮減貢献度の公表 ・ 工事渋滞軽減度に応じたインセンティブ/チャージの検討 - 道路管理者自らの縮減強化 <ul style="list-style-type: none"> ・ 年度末の使い切り型予算制度の見直し ・ 渋滞コスト最小の者が受注できる落札方式の促進 - 利用者への情報提供と監視強化 <ul style="list-style-type: none"> ・ リアルタイム路上工事情報提供システムの構築 ・ 道路利用者の路上工事監視による工事实施方法の改善 - 更なる縮減のためのマネジメント強化 <ul style="list-style-type: none"> ・ 工事時間の総量抑制 ・ 掘り返し規制エリアの明示 ・ 交通工学の専門家を取り入れた工事計画・実施方法のマネジメント (=施策の具体的内容) 		

社会的ニーズ	平成15年5月～6月にかけて、全国約37,000人を対象に行った「道路利用者満足度調査」において、「道路工事のやり方（工事の数や期間、時間帯など）」について、約7割の回答者が「やや不満」「非常に不満」と回答するなど、国民の多くが不満を持っており、さらなる路上工事の縮減を図り、これらの不満の緩和を図ることは、社会的ニーズに適っていると考えられる。
行政の関与	路上工事による渋滞の緩和を図ることは道路管理者の責務。
国の関与	国道における修繕工事等は国が直接行っており、修繕工事の縮減には国が直接の責任を負う。
施策等の効率性	路上工事は道路管理者（官）および占有企業者等（民）が実施しているものであり、官民ともに縮減に取り組む施策を実施することが効率的である。
施策等の有効性	東京23区内の夜間渋滞のうち、約15%が工事渋滞である等、路上工事による交通規制は、道路交通に深刻な影響を及ぼしており、その縮減は、既存の道路ストックの有効活用につながる等から、さらなる路上工事縮減施策の実施は、都市内渋滞の緩和に資する施策として有効であると考えられる。
その他特記すべき事項	社会資本整備審議会中間答申（平成14年8月答申）において、行政システムの改革のための既存ストックの有効活用策の一つとして「路上工事に伴う交通規制日数の縮減を図らなければならない」等と指摘されている。

事前評価票【No.22】

施策等名	電線類地中化の推進（土地区画整理事業、市街地再開発事業における非幹線道路の電線類地中化の推進）	担当課	道路局地方道・環境課 都市・地域整備局市街地整備課
施策等の概要	土地区画整理事業及び市街地再開発事業の施行地区内の非幹線道路（区画道路）における電線共同溝整備費用を補助限度額等に追加 【予算要求額：電線共同溝整備事業費703億円（国費）の内数】		
施策等の目的	良好な景観形成や歩行空間のバリアフリー化、防災対策等の観点から電線類地中化が必要とされており、特に、良好な都市環境・住環境の形成が必要な地区においては、主要な非幹線道路を含めた面的な整備が必要である。 土地区画整理事業、市街地再開発事業は、面的な都市整備を行うものであり、その施行地区内において、非幹線道路を含めた電線類地中化を推進し、良好な都市環境を形成するものである。		
関連する政策目標	4) 住環境、都市生活の質の向上		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>良好な景観形成や歩行空間のバリアフリー化、防災対策等の観点だけでなく、交通安全の観点からも電線類の地中化推進を目指しているが、我が国の地中化はわずか1.5%と欧米に比べ大きく立ち遅れており、特に身近な生活空間を構成する非幹線道路は遅れがちである（＝目標と現状のGAP）</p> <p>これは、電線類の地中化が、架空配線に比べ高コストであると共に、特に非幹線道路については、全額が地方自治体の負担となる事が多いため、地方自治体の財政状況が悪化している現状において、その整備に対して十分な投資が困難であることが原因となっている。（＝原因分析）</p> <p>電線類の地中化について、非幹線道路における整備に関して、コスト縮減や補助事業制度の拡充などにより、地方自治体の負担を軽減するような施策が必要。（＝課題の特定）</p> <p>現在、新たな「無電柱化計画」（H16～20 目途）を H15 年度中の策定を目指して検討中であり、くらしのみちゾーン、重要伝統的建造物群保存地区等、既成市街地等で都市計画決定された土地区画整理事業・市街地再開発事業地区等の非幹線道路で、電線共同溝方式による地中化に着手することとしている。これを受けて、新たに土地区画整理事業及び市街地再開発事業の施行地区内の非幹線道路（区画道路）における電線共同溝整備費用を補助限度額算入対象に追加し、非幹線道路の無電柱化を推進する。なお、地中化コスト縮減のための取組みとして、都市部のバイパス事業、街路事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業等に併せた電線共同溝等の原則同時施工を実施する。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	平成15年5月～6月にかけて、全国約37,000人を対象に行った「道路利用者満足度調査」において、「よく使う生活道路」について、約5割の回答者が「やや不満」「非常に不満」と回答したほか、「よく使う道路の歩道の歩きやすさや、自転車での走りやすさ」について、約7割の回答者が「やや危険を感じ、不満」「大変危険を感じ、非常に不満」と回答するなど、生活道路の安全性等について、国民の多くが不満を持っており、生活道路の多くを占める非幹線道路において良好な景観形成や歩行空間のバリアフリー化、防災対策等の観点から電線類地中化を進めることは、社会的ニーズに適っていると考えら		

	れる。
行政の関与	電線共同溝は、「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」において、「当該道路の構造の保全を図りつつ、安全かつ円滑な交通の確保と景観の整備を図る」ことを目的として、道路管理者が道路の地下に設けるものとして定義されている。
国の関与	電線類の地中化が、架空配線に比べ高コストであり、地方自治体の財政状況が悪化している現在、特に非幹線道路については、全額が地方自治体の負担となる事が多く、その整備が立ち遅れているのが現状である。一方、平成15年3月31日の電線類地中化関係副大臣会合における基本方針において、幹線道路のみでなく良好な都市環境・住環境の形成等が必要な地区において主要な非幹線道路を含めた面的整備を実施することが位置づけられており、また、平成15年8月8日に電線類地中化推進検討会議において示された「無電柱化推進計画骨子」においても、主要な非幹線道路が整備対象に位置づけられるなど、非幹線道路における電線類の地中化については、政府として取り組むべき課題となっている。
施策等の効率性	土地区画整理事業及び市街地再開発事業における道路整備と電線共同溝整備を同時施行することで、道路整備後に地中化工事を実施する場合に比べ舗装費、既設地下埋設物等移設費が不要となり、大きなコスト削減となる。
施策等の有効性	区画道路まで含めて一体的に整備する土地区画整理事業及び市街地再開発事業の施行に併せて電線共同溝の整備をすることにより、電線類地中化を面的に実施することが可能となる。また、同時施行によって低コストによる整備が実施でき、将来道路管理者の負担を削減することが可能となる。
その他特記すべき事項	<p>下記の政策等において、電線類地中化の推進が位置づけられている。</p> <p>社会資本整備審議会中間答申（平成14年8月答申）において、安全で安心できる質の高い暮らしの実現のための施策として「住宅地などの生活道路については（略）沿道と協働した緑化、無電柱化を行い、より質の高い生活環境を創出するゾーン対策を推進しなければならない」等と指摘。</p> <p>また、美しい国づくり大綱においても、関係行政機関等と調整を図りながら、新たな「電線類地中化計画」を策定して、電線類地中化の一層の推進をはかることを位置付け。</p> <p>平成13年12月の都市再生プロジェクト(第三次決定)において、地震時に大きな被害が想定される危険な密集市街地における電線類の地中化等の総合的・集中的な実施を位置付け。</p> <p>平成14年12月に小泉総理メールマガジンに寄稿され、内閣官房副長官を始めとする関係副大臣により「電線類地中化の着実な推進に向けた基本方針」が打出され、その中で平成16年度を初年度とする新たな「電線類地中化計画」を策定することを位置付け。</p> <p>「e-Japan 重点計画 - 2003」において、電線類地中化を推進するとともに新たな「電線類地中化計画」を策定することを位置付け。</p> <p>観光支援の観点から、「観光立国行動計画」において、電線類地中化を推進するとともに新たな「電線類地中化計画」を策定することを位置付け。</p>