

事前評価票【No.25】

施策等名	沿道と一体となった道路空間（沿道空間）の構築	担当課 （担当課長名）	国道・防災課(鈴木課長) 地方道・環境課(祢屋課長)
施策等の概要	防災機能の向上・景観の形成・バリアフリー歩行者空間の確保の観点から、官民協定等に基づき、沿道建築物所有者が道路と一体的に建築物及び建築敷地の計画・整備を行う場合、建築物の耐震補強・建替・意匠の整備・公共用通路の整備に対して、一部助成を行う。		
施策等の目的	大規模地震など災害時において救援活動、緊急物資輸送等に極めて重要な役割を担う緊急輸送道路等の沿道において、道路と建築物が一体となって、防災機能の確保を図る。また、道路区域等の管理区域にとられない沿道と一体となった景観整備により、より美しく味わいのある魅力的な沿道空間の創出、バリアフリーネットワークの構築を図る。		
関連する政策目標	8) 地震・火災による被害の軽減		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>緊急輸送道路等の道路は、救援活動、緊急物資輸送等に極めて重要な役割を担っており、通行の確保を図ることが不可欠であるが、建築物等の耐震化はまだ不十分なことから、沿道建築物の倒壊による緊急輸送道路の閉塞のおそれがある。また、景観形成において調和が図られていない、歩行空間のバリアフリー化が図られていない等の問題がある。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>現行制度では、官民空間を峻別し道路と建築物の一体的整備が困難。 （＝原因分析）</p> <p>防災機能の向上、景観形成、バリアフリー歩行空間の確保の観点から、官民協定等に基づき、シームレスに整備・管理する柔軟な仕組みが必要。 （＝課題の特定）</p> <p>このため、防災機能の向上・景観の形成・バリアフリー歩行者空間の確保の観点から、官民協定等に基づき、沿道建築物所有者が道路と一体的に建築物及び建築敷地の計画・整備を行う場合、建築物の耐震補強・建替・意匠の整備・公共用通路の整備に対して一部助成を行い、これらを重点的に推進する。 （＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>大規模地震対策は、社会全体で取り組まなければならない緊急課題であるため、「地震防災戦略」（中央防災会議平成17年3月）においては、緊急に取り組むべき事項と目標を国、地方公共団体、関係機関、住民等が共有し、その達成に向け、対策の強化、充実を図るものとされている。</p> <p>急速に高齢化が進むわが国では、高齢者や障害者はもちろん、歩行者の誰もが安心してスムーズに移動できるような、ユニバーサルデザインによる歩行空間の整備が急務となっている。そのために、平成12年度に施行された「交通バリアフリー法」に基づき、道路から歩行者の通行に障害となるものをなくす「バリアフリー歩行空間」の整備事業を総合的に進めている。</p>		
行政の関与	<p>公共施設の管理は行政が責任を持って行うものであり、災害発生時に、建築物等の倒壊により緊急輸送道路の機能に大きな影響を及ぼす可能性がある建築物の耐震化は建築物所有者の自主的な努力に任せていては、十分な効果が望めないことから、行政の関与が不可欠である。</p> <p>道路法第42条により、道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維</p>		

	<p>持し、修繕し、もって一般交通に支障を及ぼさないように努めることとされている。</p> <p>災害対策基本法第34条に基づき中央防災会議にて策定された防災基本計画において、震災時に、救助・救急・医療・消火活動を迅速に行い、緊急物資を供給するために、交通を確保し、緊急輸送を行う必要があるとされている。</p> <p>「交通バリアフリー法（平成12年5月17日法律第68号）」に基づき、道路から歩行者の通行に障害となるものをなくす「バリアフリー歩行空間」の整備事業を総合的に進める必要がある。</p>
国の関与	<p>災害対策基本法第3条において、国は国土並びに国民の生命、身体及び財産を災害から保護する使命を有することにかんがみ、防災に関し万全の措置を講ずる責務を有するとされている。</p> <p>平成16年12月に施行された景観法第3条において、国の責務として、景観法の基本理念にのっとり、国は良好な景観の形成に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有するとされている。</p>
施策等の効率性	<p>災害により被害が生じた場合、迅速な救援活動に支障が生じ、二次再災害が拡大するおそれがあるとともに、その復旧に要する費用も増大することから、事前に防災対策を講じておくことは、結果としてコストを抑えることに繋がる。</p> <p>道路と一体的に整備を行うことにより、効率的に良好な景観形成、バリアフリー空間の確保が図られる。</p> <p>別途バイパス整備により緊急輸送道路を確保するよりも経済的かつ効率的である。</p>
施策等の有効性	<p>道路と沿道施設が一体的に対策を講じることにより、災害に強い道路や地域の実現が早期に図られる。</p> <p>道路と沿道建築物の一体的な整備・管理を行うことにより、緊急輸送道路の通行の確保など防災機能の向上、良好な景観の形成、バリアフリーネットワークの構築等が図られる。</p>
その他特記すべき事項	<p>災害対策基本法第34条に基づき中央防災会議にて策定された防災基本計画において、震災時に、救助・救急・医療・消火活動を迅速に行い、緊急物資を供給するために、交通を確保し、緊急輸送を行う必要があるとされている。</p>

事前評価票【NO.37】

施策等名	連続立体交差事業の拡充 (生活道路中心のミニ連立)	担当課 (担当課長名)	都市・地域整備局街路課 (松谷課長)
施策等の概要	生活道路を中心とした「開かずの踏切」対策を推進するため、連続立体交差事業制度の拡充を図る。		
施策等の目的	社会問題化している「開かずの踏切」等の対策を充実し、抜本対策のスピードアップを図る。		
関連する政策目標	20) 都市交通の快適性・利便性の向上 <社会資本整備重点計画第2章に記載あり> 9) 交通安全の確保		
関連する業績指標	93) 道路渋滞による損失時間 <社会資本整備重点計画第2章に記載あり>		
指標の目標値等	93) 約1割削減(平成19年度) <社会資本整備重点計画第2章に記載あり> 社会資本整備重点計画において、「ボトルネック踏切約1,000箇所を平成22年度までに半減することを目指した連続立体交差化を進める」とこととされている		
施策等の必要性	<p>大都市圏を中心に全国で約600箇所存在している「開かずの踏切」は、朝夕のラッシュ時に長時間解放されず、地域分断や鉄道横断交通の阻害等が生じている。また、平成17年3月には東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の歩行者交通の多い「開かずの踏切」において4名が死傷する事故が発生するなど踏切問題が社会問題化していることから、「開かずの踏切」などの解消は喫緊の課題であり、それら問題の解消のため連立事業等の抜本対策の推進が求められておりその対応が不可欠である。これらの踏切問題の抜本的な解決策は、連続立体交差事業などによる立体交差化であるが、大都市圏においては既に立体交差化された幹線道路の間に取り残された生活道路の「開かずの踏切」に代表されるように、抜本対策が立ち遅れている箇所が多く存在しており、そのような生活道路の踏切に対する抜本対策が必要である。(=目標と現状のギャップ)</p> <p>連立事業はこれまで幹線道路のボトルネック踏切対策を中心に取り組んできたところであり、踏切事故の発生した竹ノ塚駅付近の踏切のような、生活道路中心の「開かずの踏切」などへの取り組みは必ずしも十分でなかった。 (=原因分析)</p> <p>以上を踏まえ、幹線道路のボトルネック踏切対策に加え、これまで連立事業の対象として位置付けられていなかった生活道路の踏切に対する抜本対策を推進することが必要である。(=課題の特定)</p> <p>このため、歩行者交通の多い生活道路への取り組みを強化し踏切対策の推進を図る。(=具体的手段)</p>		
社会的ニーズ	平成16年度末の東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近での踏切事故など、踏切問題への早急な対策が強く求められている。		

行政の関与	踏切対策は、道路交通円滑化の観点から、鉄道会社のみならず、行政が主導して対応すべき課題である。
国の関与	「開かずの踏切」をはじめ、踏切は、交通渋滞による多大な経済損失、著しい環境負荷や、踏切事故による人命の喪失など、深刻な問題を引き起こしており、本問題を早期に解決し、国民の安全と安心を確保することは政府の基本的責務である。なお、交通対策本部（関係省庁次官会議）における「踏切事故防止総合対策」において、踏切対策を「強力的に推進」するものとされ、国家的な課題となっており、国の支援が必要である。
施策等の効率性	これまで対策の遅れてきた生活道路の「開かずの踏切」等の除却を本施策により推進出来る。
施策等の有効性	幹線道路の渋滞対策主眼をおいたこれまでの対策の中で、生活道路の踏切に対しては取り組みが遅れが生じているため、本施策によりこうした歩行者交通の多い生活道路の踏切を解消することが有効である。
その他特記すべき事項	交通対策本部（関係省庁次官会議）において「踏切事故防止総合対策」において、踏切対策を「強力的に推進」するものとされている。

事前評価票【No.41】

施策等名	この道ニッポン・プロジェクト(仮称)の推進	担当課 (担当課長名)	道路局地方道・環境課道路 環境調査室(吉崎室長)
施策等の概要	シーニックバイウェイをはじめとして、美しく、様々な地域活動の舞台となるような道づくりを積極的に推進するとともに、地域住民やNPO等による美しく味わいのある道づくり計画の企画立案や、この計画に基づくボランティアによる植栽などの道路景観の保全、オープンカフェなどの道路の多目的利用などに対して支援を行う。		
施策等の目的	地域や民間の主導により、地域固有の景観、自然、歴史、文化、レクリエーション資源を有効に活用し、美しく味わいのある道づくりを目指す。		
関連する政策目標	22) 地域間交流・観光交流等内外交流の推進		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>地域住民と行政が連携し、美しい景観や活力ある地域づくりを目指すシーニックバイウェイの活動や、地域住民と行政がともに道路を育て、守る「未知普請」の活動などが一部地域において開始されており、今後これを全国的連携体制の下で強力に推進していく必要がある。しかしながら、現段階においては、必ずしも全国的広がりを見るに至っておらず、又、各地域間の連携も不十分であるため、各地域限定的な活動に止まっている状況である。更に、国・地方の担当官や地域のリーダーが変われば、このような取組自体が消滅することが危惧されるところ。(=目標と現状のGAP)</p> <p>この原因として、現状においては、これらの取組に関する基本的なルールやスキームもなく、又、個々の担当者や関係者に共通・横断的な方向性が示されていないこと、これらの取組を人的・資金的に支援するための制度が未構築であること等が考えられる。(=原因分析)</p> <p>従って施策の目的を実現するためには、各地域での取組の自主性・独自性を尊重しつつ、それを妨げない範囲で、地域や民間の主導による美しい景観づくりや、NPO等の活動に関する共通・横断的な方向性を明示すると共に、行政が支援する場合の基本的ルール、手続き等を整理の上提示し、支援措置内容の拡充(助成対象とする活動範囲の拡大等)を図る必要がある。(=課題の特定)</p> <p>そのため、H17中に委員会を立ち上げ、これらの課題について整理、企画を行った上で、「この道ニッポン」の指定後、各地の協議会が行う道づくり計画の企画立案や、協議会が策定したプログラムに基づく活動(モデルルートの修景活動やビューポイントの整備等)に対して支援を行う。また、協議会等による修景活動やビューポイントの整備については、道路区域内に限定せず道路区域外も支援の対象とする。 (=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	各地で未知普請や道守りなどの地域住民による積極的な道路への働きかけが進展している。また、地域再生本部で認められた地域再生計画においては、全278件のうち、78件は観光振興をテーマにしたものである(H17.3)		
行政の関与	NPOや地域住民との協働による活動に対する支援体制を構築することにより、地域固有の景観、自然、歴史、文化、レクリエーション資源を有効に活		

	用し、美しく味わいのある道づくりを目指す。
国の関与	国は各地域横断的・共通的方向性の明示、支援制度の拡充（予算規模、スキームの確立等）、道路関係法制の機動的、弾力的運用等を通じて支援を行う。これらの取組みは国が関与する必要がある。
施策等の効率性	各地域横断的方向性、スキームを構築することにより、現在の各地域限定的取組が横断的連携へ進展することが期待される他、試行錯誤的に行われていた非効率な手続き、プロセスを省略しうる。
施策等の有効性	道路区域等の管理区域にとらわれない沿道と一体となった景観整備を行うことにより、美しく味わいのある魅力的な道路空間の再生を図ることができる。行政と地域住民や NPO との協働が整序化された穏やかなルールの下で整然と展開され、利用者の視点に立った使いやすい道の整備を行うことが可能。
その他特記すべき事項	「美しい国づくり施策大綱」（平成 15 年 7 月策定）において、公共事業について良好な景観形成を図るため、景観形成ガイドラインを分野ごとに策定することとなっている。 「道路デザイン指針検討委員会」での検討を経て、「道路デザイン指針（案）」を策定。平成 17 年 4 月に、関係各機関に通知。