

# 主要指標現況値算出マニュアル(案)

平成15年度版

道路局企画課 道路事業分析評価室



# 目 次

1 . 道路渋滞による損失時間 .....	5
2 . ETC利用率 .....	6
3 . 路上工事時間 .....	8
4 . 規格の高い道路を使う割合 .....	10
5 . 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 .....	18
6 . 隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合 .....	20
7 . 日常活動圏の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合 .....	24
8 . 1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設の周辺等の主な道路のバリ アフリー化の割合 .....	30
9 . 市街地の幹線道路の無電柱化率 .....	35
10 . 道路交通における死傷事故率 .....	38
11 . 道路構造物保全率（橋梁・舗装） .....	39
12 . 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 .....	41
14 . NO <sub>2</sub> ・SPM 環境目標達成率 .....	44
15 . 夜間騒音要請限度達成率 .....	49
16 . 道路利用者満足度 .....	52
17 . ホームページアクセス数 .....	54
付属様式集 .....	57



## 本マニュアルの位置付け

道路行政においては、平成15年度より、より効果的、効率的かつ透明性の高い道路行政へと転換を図るため、道路行政に「成果主義」を採り入れているところである。

そのため、事業の効果を反映する指標(アウトカム指標)による評価システムを導入し、アウトカム指標等、客観的なデータに基づいて計画を策定し、これに基づき行政運営を行う方式に、われわれの組織や行政プロセスを転換していく考えである。

本マニュアルは、本省、各地方整備局等、国道事務所等及び地方公共団体等において、毎年度の「業績計画書」及び「達成度報告書」の策定作業の際、必要な現況データの収集及び指標の現況値を算出する際の手順等についてまとめたものである。

# 1. 道路渋滞による損失時間

担当課室: 企画課 道路経済調査室

## 1. 定義

### (1) 「道路渋滞による損失時間」

特に渋滞の著しい都市圏において、その実態を数量的に把握し、それをもとに事業を選別して実施することが重要である。

そこで、渋滞を数量的にわかりやすく表す指標としてアウトカム指標として『道路渋滞による損失時間』を採用することとする。なお、本指標は、都道府県道以上(指定市の主要市道を含む)の各区分毎に算出するものであり、「都道府県別」及び「全国」の値を集計する。

$$\text{道路渋滞による損失時間} = \left\{ \frac{\text{区間の距離}}{\text{通常時の旅行速度}} - \frac{\text{区間の距離}}{\text{基準旅行速度}} \right\} \times \text{区間交通量} \times \text{平均乗車人数}$$

### (2) データの取得レベルと渋滞損失評価に用いるデータの整理

取得可能なデータの質に応じて、「データ取得レベル」を下表の通り定義する。

レベル	取得データ		基準旅行速度	渋滞損失評価手法の概要
	交通量	旅行速度 (旅行時間)		
1	センサス( 1)	混雑時旅行	道路種別別基準速度	損失台時 = (損失台時) × (平均乗車人数) 損失台時 = { 区間の距離 / 通常時の旅行速度 } - 区間の距離 / 基準旅行速度 } × 区間交通量 (平日 / 土曜日 / 休日別、区間別、走行方向別、車種別)
1 +	トラカン( 2)	速度( 3)		
2	センサス	プローブ( 4)	10% タイル速度	
2 +	トラカン	プローブ		
3	センサス	プローブ( 5)	10% タイル速度	
3 +	トラカン	プローブ		

1: 平成 11 年度道路交通センサスによる交通量データ

2: 道路上のトラフィックカウンターによる交通量データ

3: 平成 11 年度道路交通センサスによる混雑時旅行速度

4: プローブカーにより取得する旅行時間データ(調査車両を走らせる等、一時的に旅行速度調査を行うもの: 特定期間取得)

5: プローブカーにより取得する旅行時間データ(バス等、年間を通じて各時間帯で安定的にデータが取得できるもの(トラフィックカウンターの地点速度を活用するものを含む): 常時取得)

レベル2以上のデータのうち、現状で毎年度実測を行っている区間を「渋滞モニタリング区間」と定義する。

なお、その他詳細な定義及び算出体制等については、別途道路経済調査室より通知する。

## 2. ETC利用率

担当課室: 有料道路課

### 1. 定義

#### (1) 「ETC利用率」

ETCの導入による料金所渋滞の解消、有料道路利用者の利便性向上等の効果は、走行車両に占めるETC車両の比率に強く依存し、その比率の向上に伴って拡大する性格を有する。

そこで、アウトカム指標として「ETC利用率」を採用し、以下の単位で算出することによって、それぞれ記載した政策立案に活用するものとする。

有料道路事業主体別	公団等ごとの料金政策、関連施策の企画立案
主要料金所別	主要料金所のETC専用運用方針の立案、関連施策
都道府県別	地域別の利用傾向の把握、地域別料金政策の立案
車種別	利用者特性の把握、料金政策の活用
全国	全国的な利用傾向の把握、料金政策の立案

$$\text{ETC利用率} = \frac{\text{ETCが導入されている料金所におけるETC車の入口取扱い交通量}}{\text{ETCが導入されている料金所における入口総交通量}}$$

### 2. 算出方法

#### (1) ETC利用率

必要なデータ

「ETCが導入されている料金所における入口総交通量」。

ETCが導入されているインターチェンジ入口の取扱い交通量を使用。各年度の代表値として、年度末である3月の月平均データを年間利用率算定に使用。

「ETCが導入されている料金所におけるETC車の入口取扱い交通量」

「ETCが導入されている料金所における入口総交通量」のうち、ETC車の料金所取扱い交通量を使用する。1回の道路利用につき1台とカウントする。各年度の代表値として、年度末である3月の月平均データを年間利用率算定に使用。

算出方法

各公団等ごとの営業データに基づき算出。全国値の算出にあたっては、各公団等ごとの数値の合算により算定。

### 3. 算出体制等

#### (1) 算出フロー

ETC利用率

ETC利用率の算出フローは右図の通りとする。

#### (2) 各機関の具体的な作業項目

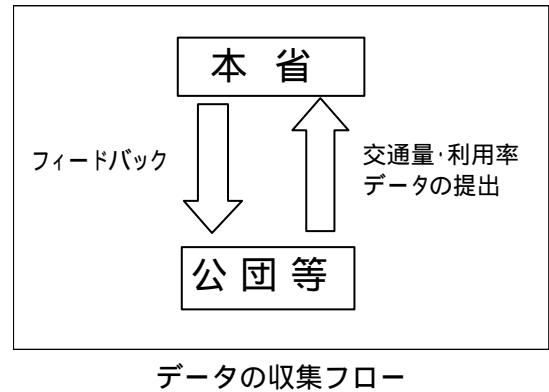
ETC利用率

##### 1) 各公団等

各公団等の営業データに基づいた交通量及び各算出単位別のETC利用率を本省に提出。

##### 2) 本省

各公団等で算定した交通量及びETC利用率を元に全国値を算定。





# 3 . 路上工事時間

担当課室: 国道・防災課

## 1 . 定義

### (1) 「路上工事時間」

都市内の交通の円滑化を図るためには、工事渋滞の原因である路上工事の縮減が必要である。

そこで、このアウトカム指標として『路上工事時間』(道路1kmあたりの、路上工事に伴う年間の交通規制時間)を採用することとする。なお、本指標は、「全国(直轄国道)」、「都市別(三大都市のみ(一般国道、主要地方道及び一般都道府県道))」、「および「事務所別(直轄国道)」の値を算出する。

$$\text{路上工事時間} = \frac{\text{路上工事に伴う年間の交通規制時間}}{\text{道路延長}}$$

### (2) 「路上工事に伴う交通規制時間」

ここでは、供用中の道路の路上工事(道路工事および占用工事)による車道に対する交通規制時間をカウントする。(ただし、当面は交通規制日数に標準的な1日あたりの路上工事時間に乗じることで路上工事に伴う交通規制時間とする。)車道部に作業帯、又は歩行者通路を設置しない工事等、車道に対する交通規制を伴わない路上工事は、交通渋滞を引き起こさないため対象としない。なお、交通規制時間は延べ時間とし、隣接する工事が同時期に行われていても別々にカウントする。これを各管内の工事に対して合算する。

## 2 . 算出方法

### (1) 「道路延長」(都市別(三大都市のみ)、事務所別)

使用するデータ

「道路延長」

最新の道路台帳および道路統計年報等を用いて、直轄国道(全国)、補助国道・主要地方道・一般都道府県道(東京23区、大阪市、名古屋市)の現状値を把握する。

### (2) 「路上工事に伴う月別の交通規制時間」(都市別(三大都市のみ)、事務所別)

使用するデータ

「路上工事に伴う交通規制時間」

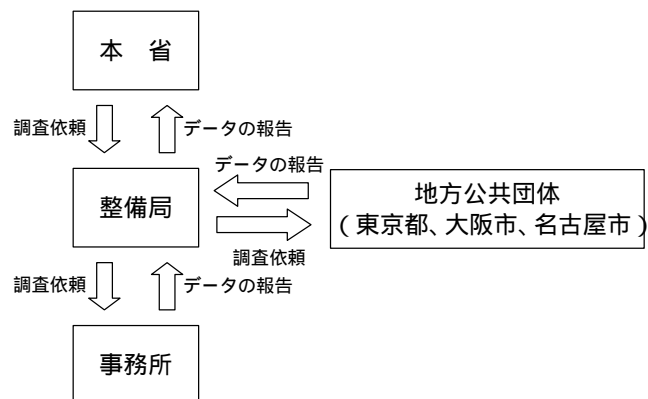
ここでは、供用中の道路の路上工事(道路工事および占用工事)による車道に対する交通規制時間をカウントする。(ただし、当面は交通規制日数に標準的な1日あたりの路上工事時間に乗じることで路上工事に伴う交通規制時間とする。)車道部に作業帯、又は歩行者通路を設置しない工事

等、車道に対する交通規制を伴わない路上工事は、交通渋滞を引き起こさないため対象としない。  
なお、交通規制時間は延べ時間とし、隣接する工事が同時期に行われていても別々にカウントする。これを各管内の工事に対して合算する。(当面は9時間/日を標準的な1日あたりの路上工事時間とする。)

### 3. 算出体制等

#### (1) 算出フロー

路上工事時間の算出フローは右図のとおりとする。



路上工事時間の算出フロー図

#### (2) 各機関の具体的な作業項目

##### 1) 地方公共団体(東京都、大阪市、名古屋市)

東京23区、大阪市、名古屋市の補助国道、主要地方道及び一般都道府県道の延長および、当該道路における路上工事に伴う交通規制日数を様式3.1に記入。

##### 2) 国道事務所等

管内の直轄国道の延長および、当該道路における路上工事に伴う交通規制日数を集計し、様式3.2に記入。

##### 3) 地方整備局等

国道事務所等および地方公共団体に対し調査を依頼。  
国道事務所等および地方公共団体から報告された道路延長および路上工事に伴う交通規制日数を都市別、国道事務所等別(直轄国道のみ)にとりまとめ、本省に報告。

##### 4) 本省

地方整備局に対し、調査を依頼。  
収集されたデータを元に、指標を算出。

## 4 . 規格の高い道路を使う割合

担当課室:企画課 道路経済調査室

### 1. 定義

#### (1)「規格の高い道路を使う割合」

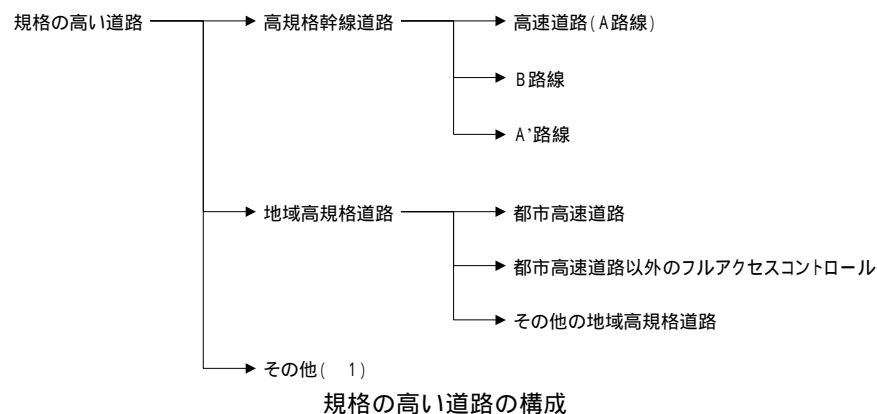
我が国における交通の円滑化、交通の安全や環境負荷の軽減を図るためには、どの地域においても約20～30%は存在する主として物流や観光などの長距離トリップを、一般道路よりも事故率が低く走行速度が高い自動車専用道路等の規格の高い道路へ適正に分担させることが効果的である。

そこで、このアウトカム指標として「規格の高い道路を使う割合」(全道路の走行台キロに占める規格の高い道路の走行台キロの割合)を採用することとする。なお、本指標は、「都道府県別」及び「全国」の値を算出する。

$$\text{規格の高い道路を使う割合} = \frac{\text{規格の高い道路の走行台キロ}}{\text{全道路の走行台キロ}}$$

#### (2)「規格の高い道路」

規格の高い道路とは、現道から転換させることで、交通の円滑化、交通の安全や環境負荷の軽減などの効果が見込まれる『国土ネットワークを形成する道路』であって、道路法上の道路を対象とする。以下にその構成を示す。



1 高規格、地域高規格以外の規格の高い道路のうち、国土ネットワークを形成し、自動車のみの交通の用に供する道路(観光道路など上の定義に当てはまらない箇所等は除く。)

(例)小田原厚木道路、姫路バイパス、加古川バイパス 等

## 2. 算出方法

### (1) 「全道路の走行台キロ」(都道府県別)

必要なデータ

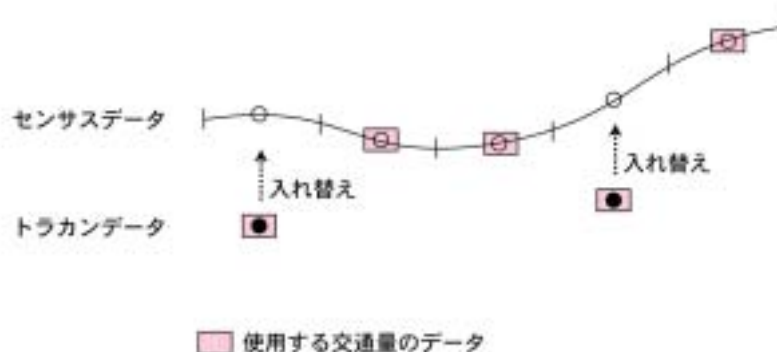
「全道路の走行台キロ」(陸運統計要覧)

「陸運統計要覧」:年間毎(最近2年は月毎)のデータを翌年度末に公表。

「都道府県道以上の走行台キロ」(トラカン又はセンサス等)

トラカンデータを基本に、トラカンデータがない地点はセンサスデータで補完する。また、新規供用区間などでトラカン及びセンサスデータの両方がない場合は、事後評価のために計測した交通量を用いる。

データの補完のイメージ



データの使用年度一覧

分担率の算出年度	全道路の走行台キロ	都道府県道以上の走行台キロ(交通量及び区間延長)	
		トラカン有区間	トラカン無区間
N年度	N - 1年度末データ (陸運統計要覧N年版)	N年度 (トラカンデータ)	H11年度 (H11年度道路交通センサス)

「全道路の走行台キロ」の最近5年間の年変動(伸率)は1.3%と比較的小さいため、N年度の分担率算出に当たっては、N - 1年度(その時の最新データ)をそのまま使用し、原則として補正は行わない。

### 算出方法

陸運統計要覧に記載の『全道路の走行台キロ』は全国のみであり、都道府県毎の数値は不明である。

このため、トラカン又はセンサスから求められる『都道府県道以上の走行台キロ(都道府県別)』の都道府県別比率によって『市町村道以下の走行台キロ(全国)』を都道府県別に配分することで、『都道府県別の全道路の走行台キロ』を算出する。

なお、全道路の走行台キロの詳細な算出方法は別添1のとおり。

(2)「規格の高い道路の走行台キロ」(都道府県別)

必要なデータ

「規格の高い道路の単位区間毎の年平均日交通量及び延長」(トラカン又はセンサス等)

トラカンデータを基本に、トラカンデータがない地点はセンサスデータで補完する。また、新規供用区間などでトラカン及びセンサスデータの両方がない場合は、事後評価のために計測した交通量を用いる。

データの使用年度一覧

規格の高い道路を使う割合の算出年度	規格の高い道路の走行台キロ(交通量及び区間延長)	
	トラカン有区間	トラカン無区間
N年度	N年度 (トラカンデータ)	H11年度 (H11年度道路交通センサス)

算出方法

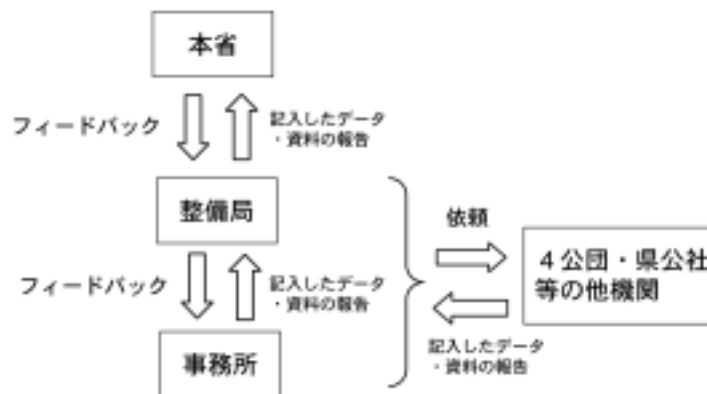
規格の高い道路の各区間の年平均日交通量(台/日)にその区間延長(km)を乗じて走行台キロを算出し、これを都道府県別に集計して『規格の高い道路の走行台キロ』を算出する。

なお、詳しい算出方法は別添2のとおり。

3. 算出体制等

(1)算出フロー

規格の高い道路を使う割合の算出フローは以下のとおりとする。



規格の高い道路を使う割合の算出フロー図

## (2)各機関の具体的な作業項目

### 1)4公団・県公社等の他機関

各機関が所有しているトラカンデータ等の交通量データ(年平均日交通量及び調査方法)を「様式4.2(14、15、17欄)」、「様式4.3(14、15欄)」に記入。【別添2 - 〇】、【別添3 - 〇】区間別データ「様式4.2、様式4.3」を整備局または国道事務所に提出。

### 2)国道事務所等

地方整備局等と調整し、規格の高い道路の対象となる路線を選定し、「様式4.2(1~13、16欄)」を作成。【別添2 - 〇】

自動車専用道路以外の箇所、交通量データの把握が可能な箇所について、「様式4.3(1~13、16欄)」を作成。【別添3 - 〇】

〇の作業については、適宜、他機関等へ協力を依頼。

事務所が所有している国道のトラカンデータ等及び調査方法を「様式4.2(14、15、17欄)」、「様式4.3(14、15欄)」を作成。【別添2 - 〇】、【別添3 - 〇】

事務所のデータと他機関のデータを統合し、都道府県別の規格の高い道路走行台キロ「様式4.1」を算出。【別添2 - 〇】

都道府県に複数の国道事務所等がある場合はあらかじめ代表事務所を選定。

規格の高い道路走行台キロ総括表「様式6.1」、区間別データ「様式4.2、様式4.3」を地方整備局等へ提出。

### 3)地方整備局等

国道事務所等が行う、規格の高い道路の選定作業の協力。【別添2 - 〇】

国道事務所等から提出された、規格の高い道路走行台キロ総括表「様式4.1」をブロック別にとりまとめる。【別添2 - 〇】

規格の高い道路走行台キロ総括表「様式4.1」、区間別データ「様式4.2、様式4.3」を本省に提出。

本省からフィードバックされた都道府県別の規格の高い道路を使う割合を各国道事務所等へフィードバック。

### 4)本省

地方整備局等より提出されたデータ「様式4.2、様式4.3」から、都道府県道以上走行台キロを算出。【別添3 - 〇】

を用いて全道路の走行台キロ(都道府県別)を算出【別添1 - 〇】

と地方整備局等から提出されたデータ「様式4.1」を合わせて、全国・都道府県別の規格の高い道路を使う割合を算出。【別添2 - 〇】

地方整備局等へ都道府県別規格の高い道路を使う割合をフィードバック。

【 〇 】は算出方法との対比を示している。

## 全道路の走行台キロの算出方法について

### 全道路の走行台キロ（全国）の算出

『陸運統計要覧』より、貨物輸送と旅客輸送の走行台キロを足し合わせ、全道路の走行台キロを算出する。

【算出式】

$$\text{全道路の走行台キロ（日当たり）} = \frac{(\text{貨物輸送の走行台キロ} + \text{旅客輸送の走行台キロ})}{365 \text{（日）}}$$

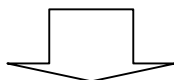


### 市町村道以下の走行台キロ（全国）の算出

□全道路の走行台キロから都道府県道以上の走行台キロ（別添3）を差し引いて、市町村道以下の走行台キロ（全国計）を算出する。

【算出式】

$$\text{市町村道以下の走行台キロ（全国計）} = \text{全道路の走行台キロ} - \text{都道府県道以上の走行台キロ}$$

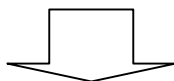


### 市町村道以下の走行台キロ（全国）を都道府県別に配分

市町村道以下の走行台キロ（全国計）を都道府県道以上の走行台キロ（都道府県別）の都道府県別割合によって按分する。

【算出式】

$$\begin{aligned} \text{市町村道以下の走行台キロ（ 県）（台キロ・日）} = \\ \text{市町村道以下の走行台キロ（全国）} \times (\text{都道府県道以上の走行台キロ（ 県）} / \text{都道府県道以上の走行台キロ（全国）}) \end{aligned}$$



### 全道路の走行台キロ（都道府県別）の算出

都道府県道以上の走行台キロ（都道府県別）と市町村道以下の走行台キロを足し合わせ、都道府県別の全道路の走行台キロを算出する。

【算出式】

$$\begin{aligned} \text{全道路の走行台キロ（ 県）（台キロ・日）} = \\ \text{市町村道以下の走行台キロ（ 県）} + \text{都道府県道以上の走行台キロ（ 県）} \end{aligned}$$

## 規格の高い道路の走行台キロの算出方法について

### 規格の高い道路の該当路線の抽出

規格の高い道路（高規格幹線道路、地域高規格幹線道路、その他）に該当する路線を区間毎に抽出する。



### 『トラカン等』データの入力

#### -1 該当路線データの記入

抽出した該当路線の区間に対応する道路交通センサスのデータを様式 4 . 2 の 道路交通センサス欄 に記入する。

#### -2 選定区分の記入

抽出した該当路線の選定区分（理由）の番号を様式 4 . 2 の 選定区分欄 に記入する。

#### 【選定区分番号】

11:高規格（A）、12:高規格（B）、13:高規格（A'）

21:地域高規格（都市高）

22:地域高規格（都市高を除くフルアクセスコントロール）

23:地域高規格（その他の地域高規格道路）、31:その他

#### -3 日交通量の記入

抽出した該当路線の区間に対応する『トラカン等』のデータがある場合、その交通量（台/日）を様式 4 . 2 の トラフィックカウンタ等・交通量欄 に記入する。

#### -4 有料無料区分

抽出した該当路線の区間における有料・無料の区分を様式 4 . 2 の 有料無料区分欄 に記入する

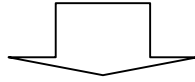
【有料無料区分番号】1:有料、2:無料

#### -5 調査方法

交通量の調査方法の番号を様式 4 . 2 の トラフィックカウンタ等・調査方法欄 に記入する。

【調査方法番号】1:トラカン、2:料金所データ、3:その他



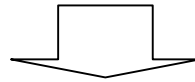


### **規格の高い道路の走行台キロ（都道府県別）の算出**

『トラカン等』データ等から、路線別の交通量と路線距離を乗じて自動車専用道路の路線区間別の走行台キロを算出し、都道府県別に集計する。（総括表に記入）

【算出式】

$$\text{規格の高い道路の走行台キロ（都道府県別）} = \\ \text{（該当路線の交通量（台・日）} \times \text{路線延長（km））}$$



### **規格の高い道路の走行台キロ（ブロック別・全国）を算出**

□都道府県別の走行台キロをブロック別に算出する。また、ブロック別走行台キロを合計し全国の走行台キロを算出する。

【算出式】

○規格の高い道路の走行台キロ（ブロック別）

$$\text{規格の高い道路の走行台キロ（ブロック別）} = \\ \text{（規格の高い道路の走行台キロ（都道府県別））}$$

○規格の高い道路の走行台キロ（全国）

$$\text{規格の高い道路の走行台キロ（全国）} = \\ \text{（規格の高い道路の走行台キロ（ブロック別））}$$

## 都道府県道以上の走行台キロの算出方法について

### 規格の高い道路以外の道路の『トラカン等』データの入力

#### -1 該当路線データの記入

『トラカン等』データが存在する規格の高い道路以外で交通量が把握できる路線の区間に対応する道路交通センサスのデータを様式 4 . 3 の道路交通センサス欄に記入する。

#### -2 選定区分の記入

抽出した規格の高い道路以外の選定区分（理由）の番号を様式 4 . 3 の選定区分欄に記入する。

【選定区分番号】99:規格の高い道路等以外で交通量が把握できる箇所

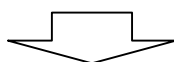
#### -3 日交通量の記入

抽出した規格の高い道路以外の区間に対応する『トラカン等』データの日交通量を様式 4 . 3 のトラフィックカウンタ等・交通量欄に記入する。

#### -4 調査方法

交通量の調査方法の番号を様式 4 . 3 のトラフィックカウンタ等・調査方法欄に記入する。

【調査方法番号】1:トラカン、2:料金所データ、3:その他



### 規格の高い道路以外の都道府県道以上の走行台キロの算出

『トラカン等』データを基本に、『トラカン等』データがない地点は『センサス』データで補完して、規格の高い道路以外の都道府県道以上の走行台キロを都道府県別に算出する。

#### 【算出式】

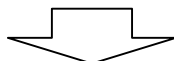
『トラカン等』データが有る区間

走行台キロ（台キロ・日）= 交通量（台・日）× 調査単位区間延長

『トラカン等』データが無い区間

走行台キロ（台キロ・日）=

平日昼間 12 時間交通量（自動車類計）× 昼夜率 × 調査単位区間延長



### 都道府県道以上の走行台キロの抽出

規格の高い道路の走行台キロ（別添 2）と 規格の高い道路以外の都道府県道以上の走行台キロを集計し、都道府県道以上の走行台キロを都道府県別に算出する。

#### 【算出式】

都道府県道以上の走行台キロ（台キロ・日）= 規格の高い道路の走行台キロ + 規格の高い道路以外の都道府県道以上の走行台キロ

## 5. 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率

担当課室：企画課道路経済調査室

### 1. 定義

#### (1) 「拠点的な空港・港湾への道路アクセス率」

国際的な人、物及び情報の移動を促進し、我が国の国際競争力と魅力の向上を図るためには、空港及び港湾と高規格幹線道路等との連携強化を図り、積み替えや乗り換えの円滑化を図ることが不可欠である。

そこで、国際的な水準の交通サービスの確保等のために特に重要な空港・港湾へのアクセス道路の整備の進捗を表すアウトカム指標として「拠点的な空港・港湾への道路アクセス率」を採用することとする。

なお、本指標は、「全国」の値のみ算出する。

拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 = 高規格幹線道路、地域高規格道路又はこれらに接続する自動車専用道路のインターチェンジ等から10分以内に到達が可能な拠点的な空港・港湾( )の割合

( ) 拠点的な空港：第一種空港及び国際定期便が就航している第二種空港。  
拠点的な港湾：総貨物取扱量が1,000万t/年以上又は国際貨物取扱量が500万t/年以上の重要港湾及び特定重要港湾(国際コンテナ航路、国際フェリー航路及び内貿ユニット航路のいずれも設定されていないものを除く)。

#### (2) 「拠点的な空港・港湾」

現在のところ、「拠点的な空港・港湾」及び達成状況は別紙のとおりである。

なお、今後新規に開港される空港・港湾については、その都度定義に該当するか否かを判定し、必要に応じ対象として追加する。

### 2. 算出方法

未達成になっている箇所について、達成が見込まれる事業が実施された後に地方整備局等において実際の所要時間(IC等から空港区域又は港湾区域の端まで)を計測し、10分以内のアクセスが達成されたことを確認する。

### 3. 算出体制等

各機関の主な作業項目は以下のとおりとする。

#### (1) 地方整備局等

達成が見込まれる事業が了した後、平日の任意の時間帯における実際の所要時間を計測(実際に走行し、所要時間を時計を用いて測る。)し、年度末に本省へ提出する。

#### (2) 本省

地方整備局等から提出されたデータを基に、全国値を算定する。

## 対象空港及び港湾の一覧

対象空港名	H14末の連絡状況
新千歳	
函館	
秋田	
仙台	
新東京国際	
東京国際	
新潟	
名古屋	
中部国際	
関西国際	
大阪国際	
広島	
高松	
松山	
福岡	
大分	
長崎	
宮崎	
鹿児島	
那覇	

対象港湾名	H14末の連絡状況
苫小牧	
室蘭	
函館	
小樽	
釧路	
青森	
八戸	
仙台塩釜	
小名浜	
千葉	
横浜	
川崎	
東京	
横須賀	
大洗	
新潟	
伏木富山	
名古屋	
四日市	
清水	
三河	
大阪	
神戸	
堺泉北	

対象港湾名	H14末の連絡状況
和歌山下津	
姫路	
敦賀	
水島	
徳山下松	
宇野	
福山	
宇部	
呉	
広島	
岩国	
下関	
高松	
松山	
東予	
高知	
徳島小松島	
北九州	
大分	
鹿児島	
博多	
苅田	
別府	

丸印を付している空港及び港湾は、平成14年度末の段階で10分以内のアクセスを達成している箇所である。

## 6 . 隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合

担当課室: 国道・防災課

### 1. 定義

#### (1) 「隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合」

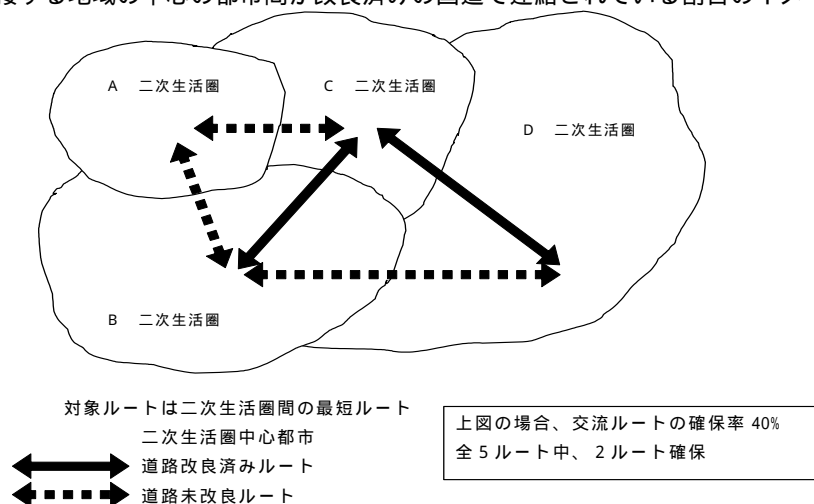
我が国の道路ネットワークにおいて、日常活動圏間を時間最短で連絡するネットワークについては、地域間交流、物流、公共交通機関利用、安定性の観点から重要性が高く、重点的な整備が必要な区間である。

そこで、アウトカム指標として、隣接する日常活動圏中心都市を最短時間で連絡する道路をネットワークとして、全ての隣接する日常活動圏中心都市間数に対する改良済みの道路で連結されている隣接する日常活動圏中心都市間数の割合で定義される「隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合」を採用することとする。なお、本指標は「全国」の値のみ算出する。

$$\text{隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合} = \frac{\text{改良済みの道路で連結されている隣接する日常活動圏中心都市間数}}{\text{全ての隣接する日常活動圏間中心都市間数}}$$

ここで改良済とは、最小車道幅員5.5m以上が確保されている事とする。

#### 【隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合のイメージ】



## (2) 日常活動圏中心都市

ここでは、首都圏、近畿圏、中部圏の大都市圏を除く全国土に設定されている286の二次生活圏の中心都市とする。ただし、二次生活圏の設定がされていない北海道については地方生活圏の中心都市を、首都圏、近畿圏、中部圏については都府県庁所在地を日常活動圏中心都市とする。ただし、同一の二次生活圏に複数の中心都市が存在する場合は人口の多い都市を対象とする。

(「日常活動圏の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合」における「日常活動圏」とは定義が異なるため注意)

### 日常活動圏中心都市303都市の内訳

群島単位で二次生活圏を形成し、陸路で連絡する隣接二次生活圏の存在しない9圏域(佐渡・淡路・小豆・上五島・下五島・壱岐・対馬・熊毛・大島)を除く二次生活圏中心都市277都市

地方生活圏中心都市20都市(北海道)

大都市圏の県庁所在地6都市(さいたま市、東京、横浜市、名古屋市、大阪市、奈良市)

1つの圏域に複数の中心都市が存在する場合は人口の多い都市を採用

なお、以下に標準的な圏域構成を示す。

#### 標準的な圏域構成

	地方生活圏	二次生活圏
圏域範囲	半径 20 ~ 30km	半径 6 ~ 10km
時間距離	バス 1.5 時間	バス 1 時間以内
中心都市及び 中心部人口	15 万人以上	1 万人以上
中心部の施設	総合病院、各種学校、中央市場等の広域利用施設	高度の買い物ができる商店街、専門医をもつ病院、高等学校等の地方生活圏、中心都市の広域利用施設に準じた施設

【出典：道路交通経済要覧】

## (3) 対象ネットワーク

隣接する日常活動圏間を結ぶネットワークは、一般国道(地域高規格を含む。)を対象とする。

## 2. 算出方法

### (1)「日常活動圏中心都市間最短ルート」

#### 必要なデータ

DRMデータ(データ更新は毎年実施されている)

旅行速度データ(任意設定速度:概ね法定速度)

#### 算出方法

DRMの旅行速度を下表に設定し、隣接する日常活動圏間の時間最短ルートをDRM上で計算によりルートを算定する。

道路種別	走行速度(km/時)
地域高規格道路(自動車専用道路)	80
地域高規格道路(暫定2車線)	60
地域高規格道路(上記以外)	60
一般国道(4車線以上)	60
一般国道(2車線)	50
都道府県道(4車線以上)	40
都道府県道(2車線以上)	30
一般国道及び都道府県道(1車線)	30

### (2)道路未改良区間

#### 必要なデータ

日常活動圏中心都市間最短ルート上の道路未改良(最小車道部幅員5.5m未満)の箇所名、地点、延長

なお、日常活動圏中心都市の中心部(ここでは市役所を想定)から半径2km以内については、対象ルートに含まないこととする。

#### 算出方法

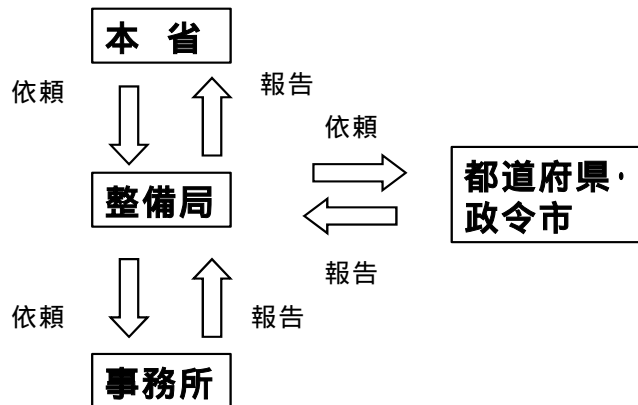
初期値はDRMの幅員データより算出。以降、地方整備局等道路管理者が実施するフォローアップ調査の結果を用い、改良済み区間のデータの更新を図る。

最小区間単位はリンク単位

### 3. 算出体制等

#### (1) 算出フロー

「隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合」の算出フローは右図のとおり



#### (2) 各機関の具体的な作業項目

##### 1) 国道事務所等・都道府県・政令市

国道事務所等、都道府県、政令市が管理している一般国道の未改良区間の状況報告

また、その年度内に供用する整備箇所を管内図に図示し、地方整備局等に報告する。(様式

6.1)

##### 2) 地方整備局等

国道事務所等、都道府県、政令市への調査依頼と各機関からの結果とりまとめ

(本省へ報告)

##### 3) 本省

地方整備局等への調査依頼と調査結果に基づく指標値の算出



## 7. 日常活動圏の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合

担当課室：地方道・環境課

### 1. 定義

#### (1) 「日常活動圏の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合」

日常活動において高いサービスを楽しむ要求が高まるなか、道路の整備とモータリゼーションの成熟により、通勤・通学、通院、買い物等の日常活動が行われる圏域が拡大している。各個人の移動距離が拡大することで、活動圏が行政圏域を超えるようになり、行政圏域に制約されるような道路整備では、このような日常活動圏の拡大に的確に対応できない部分が現れつつある。

このような状況もあり、地方自治体では、日常活動圏の拡大に対応するため市町村合併といった市町村間での連携を強化する動きが見られる。

また地方自治体の道路サービスとして、交通の隘路の解消や、交通の安全性・快適性を確保することを目的に、トンネル・橋梁整備、現道拡幅、交差点改良、歩道設置等を実施しており、これらが地方道の道路事業の太宗を占めている。

そこで、このような一般的な道路整備についても、整備効果を的確に表現する指標が必要であり、アウトカム指標として「日常活動圏の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合」(以下「安定到達率」)を採用する。

なお、本指標は「全国」の値のみ算出する。

#### 特徴

- ・ 日常活動圏の中心都市へ移動をする際、既改良済み区間における幅員拡幅等質的向上を旅行速度向上、快適性向上として評価する。

$$\begin{array}{l} \text{日常活動圏の中心となる都市まで、} \\ \text{30分以内で安全かつ快適に} \\ \text{走行できる人の割合} \\ \text{(安定到達率)} \end{array} = \frac{\text{(メッシュ内人口} \times \text{快適走行率)}}{\text{30分圏内メッシュ}} \times \frac{\text{日常活動圏人口}}{\text{日常活動圏人口}}$$

30分圏：H14DRMにより計算される最短時間経路で日常活動圏中心都市から30分で到達できるメッシュ(道路の整備現況毎に速度を設定する。)

$$\text{快適走行率} = \frac{\text{最短時間経路のうち幅員5.5m以上の改良済区間延長}}{\text{最短時間経路延長}}$$

快適走行率：日常活動圏中心都市まで各メッシュから最短時間経路で移動する際、快適に走行できる延長の割合

## (2)対象道路

本指標では、一般国道、都道府県道、市町村道を対象とする。

## 2.算出方法

### (1)「メッシュ人口(1km<sup>2</sup>毎人口)」

最短時間経路で30分圏域に含まれる人口のうち、1km<sup>2</sup>毎の人口。

必要なデータ

「1km<sup>2</sup>あたり人口」(平成12年度国勢調査デジタルメッシュデータ)

対象とするメッシュは人口1人以上の登録がなされているメッシュとする。

### (2)「快適走行率」

必要なデータ

#### ア 平成14年度デジタル道路地図(H14DRM)

H14DRMについては、財団法人日本デジタル道路地図協会にて作成しており、このデータを基礎データとして解析を行う。(H15-H19まで全期間でH14DRMを基礎データとして用いる。)

#### イ 各整備局等から提出が必要なデータ(H14年度は不要)

対象道路:直轄国道、一般国道、都道府県道、市町村道(有料で供用するものは除く)

対象地域:北海道、内地、沖縄(本島に限る。)なお、離島、奄美は除く。

対象地域	詳細な範囲
北海道	北海道(離島を除く)
内地	東北～九州(離島を除く) 東京都、神奈川県及び大阪府の全域と埼玉県、千葉県、愛知県、京都府、兵庫県及び奈良県の一部を除く 京都市、神戸市については日常活動圏外であるが、中心都市として含む。
沖縄	沖縄県のうち、沖縄本島に限る。
× 離島 対象外	離島振興法の離島振興計画に基づく離島
× 奄美 対象外	奄美群島振興開発特別措置法に基づく鹿児島県名瀬市及び大島郡の区域

対象期間:H15年度当初～H19年度末

提出データ:

<計画>:全体整備計画延長(km)・計画幅員(m)・全体事業費(百万円)

<供用>:供用延長(km、H15～供用)・年度別事業費(百万円、H15～供用までの年度毎事業費)

事業箇所(図示)・供用車道幅員(m、暫定供用の場合は暫定車道幅員を記入)・車線数

事業箇所(図示)については、H14DRMにデータを入力するにあたり、箇所を特定するために必要な資料である。

記入方法は用例1による。

## ウ 対象事業

	対象	対象外
改築(交通連携含む)	バイパス、現道拡幅、特殊改良、交差点立体、橋梁架け替え、踏切除却	交差点立体
共同溝	-	全て
電線共同溝	-	全て
交通結節点	-	全て
沿道環境	交差点立体	左記以外
自転車道	-	全て
災害防除	-	全て
補修	-	全て
雪寒	-	全て
交通安全	-	全て

供用延長 事業延長 100m 以上(部分供用により 100m 未満であっても、全体計画で 100m を越える事業の場合は計上)  
 対象金種 通常補助、交付金

## 算出方法

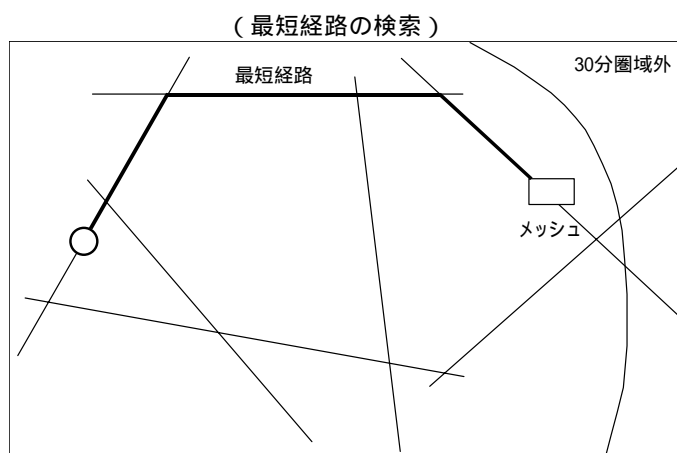
### ア 中心都市 30 分到達圏域

日常活動圏の中心都市から各メッシュへ最短経路を利用して 30 分以内に到達できるメッシュの集合体を、30 分到達圏域とする。

### イ 最短経路の検索

最短経路とは、各メッシュの中心と、日常活動圏中心都市を結ぶ路線で H14DRM の解析により得られる経路とする。

最短経路の解析ではあるメッシュ中心と中心都市の 2 点から一定間隔で到達可能な路線を抽出し、最も早く連絡した経路を最短経路とする。



30 分到達圏域に係るメッシュ全てについて同様の解析を行い、各メッシュからの最短経路を全て抽出する。

### ウ 最短経路における快適走行率の算出

あるメッシュと中心都市を結ぶ最短経路について、2点間の快適走行率を算出する。快適走行率の定義は以下のとおり。

$$\text{快適走行率} = \frac{\text{最短時間経路のうち幅員5.5m以上の改良済区間延長}}{\text{最短時間経路延長}}$$

快適走行率：日常活動圏中心都市まで各メッシュから最短時間経路で移動する際、快適に走行できる延長の割合

## (3) 「日常活動圏人口」

必要なデータ

### ア 日常活動圏人口

平成12年度国勢調査データによる。

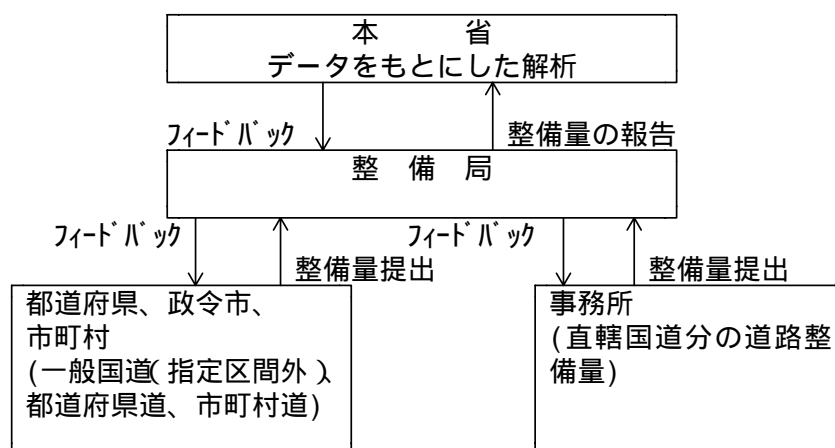
平成19年度までの人口移動はないものとして解析を実施。

首都圏等三大都市圏を除く345都市を対象。ただし、二次生活圏が設定されていない首都圏、近畿圏、中部圏は対象外とする。

(「隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合」における「日常活動圏」とは定義が異なる(同一の二次生活圏に複数の中心都市が存在する場合はいずれの都市も対象とする)ため注意)

## 3. 算出体制等

### 作業手順



## (2)各機関の具体的な作業項目

### 1)国道事務所等

各国道事務所等が管理している直轄国道の整備量の報告

各国道事務所等は、その事業箇所について、地方整備局等と調整し、各年度に供用する道路延長等を地方整備局等に報告する。(様式7.1)

また、その年度内に供用する整備箇所を管内図に図示し、地方整備局等に報告する。  
(図示の方法は用例1)

### 2)都道府県、政令市、市区町村

各都道府県、政令市、市区町村が管理している一般国道(指定区間外)、都道府県道、市区町村道の整備量の報告

都道府県、政令市、市区町村はその事業箇所について、各年度に供用する道路延長等を地方整備局等に報告する。

なお、市区町村(政令市を除く)については都道府県道路部局を介して、地方整備局等に報告する。(様式7.1)

また、その年度内に供用する整備箇所を管内図に図示し、地方整備局等に報告する。  
(図示の方法は用例1)

### 3)地方整備局等

地方整備局等における作業

地方整備局等は、各国道事務所及び各都道府県等から報告された様式7.1と管内図を集計し、本省に県別に報告する。(様式7.1)

また、本省よりフィードバックされた全国の「日常活動圏中心への安定到達率」について、各国道事務所及び各都道府県等にフィードバックする。

### 4)本省

本省における作業

地方整備局等より提出されたデータ(様式7.1)及び管内図から、「日常活動圏中心への安定到達率」を算出。

地方整備局等へ計算結果をフィードバック。

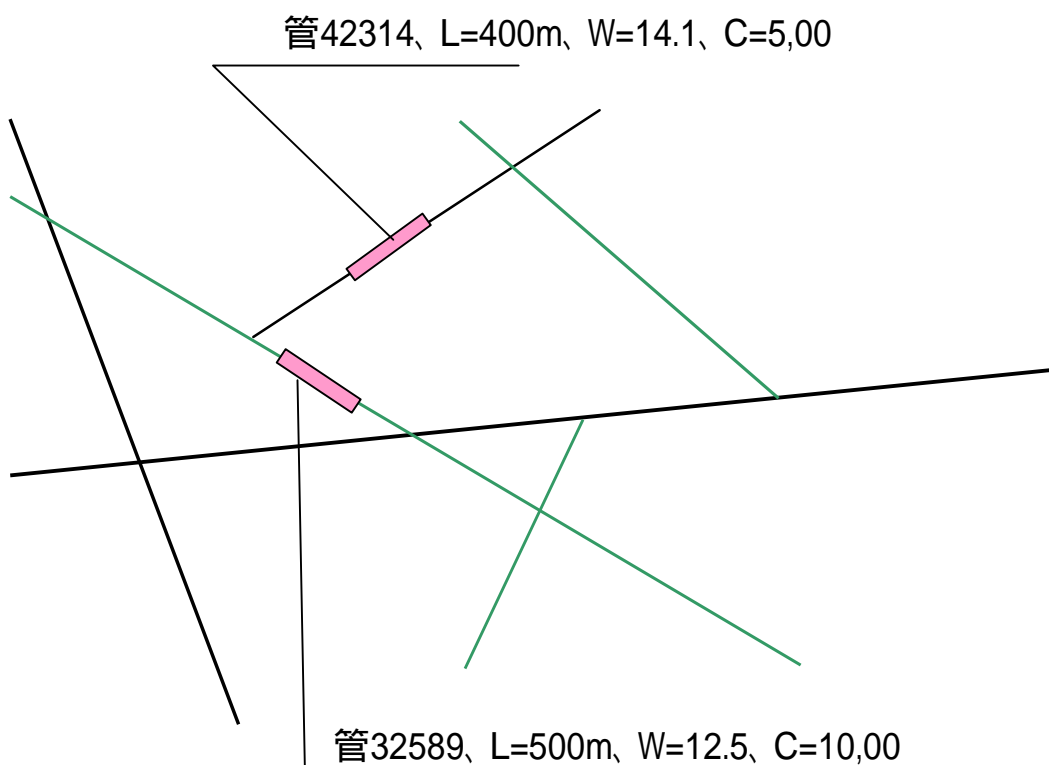
役割の概要

事務所等	役割
本省	アウトカム算出
地方整備局等	取りまとめ、報告 フィードバック
国道事務所	報告、集計(直轄国道)
都道府県・政令市 市町村	報告、集計 (一般国道(指定区間外)、都道府県道、市町村道)

## 事業箇所の図示(用例1)

### 直轄、補助国道、都道府県道、市町村道用

- ・既存の管内図を活用し、H年度内の供用を予定している事業箇所を記入(1/20万を基本)
- ・認識しにくい事業箇所は、1/5万でも可。
- ・各道併せて1枚の地図に集約することも可。
- ・管理番号、供用延長(km)、車道幅員(m)、全体事業費(百万円)事業箇所(図示)
- ・箇所については、点ではなく、赤の実線で記入



## 8. 1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設の周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合

担当課室：地方道・環境課

### 1. 定義

#### (1) 1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設の周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合

急速な高齢社会を迎えるなかで、高齢者・身体障害者等を含む誰もが、安全に安心して活動し、社会参加するために、交通バリアフリー法の基本方針等に基づき、主要な旅客施設周辺において、安心して歩ける快適な歩行空間を整備する必要がある。

そこで、当該施策におけるアウトカム指標として『1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設の周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合(以下、バリアフリー化率)』を採用することとする。なお、本指標は「全国」の値のみ算出する。

$$\text{バリアフリー化率} = \frac{\text{うちバリアフリー化された道路延長}}{\text{主要な旅客施設 周辺における主要道路 の全延長}}$$

主要な旅客施設：交通バリアフリー法に基づく特定旅客施設  
主要道路：交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路

#### (2) 「主要な旅客施設」

交通バリアフリー法<sup>1</sup>に基づく特定旅客施設<sup>2</sup>をさす。

1 交通バリアフリー法：「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(平成12年5月17日法律第68号)」

2 特定旅客施設：

交通バリアフリー法で定める旅客施設(鉄道駅、軌道停留所、バスターミナル、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナル)のうち、以下の要件に該当するもの。

1日あたりの平均的な利用者数が5,000人/日以上である旅客施設。

当該旅客施設が所在する市町村の高齢者等の割合からみて、高齢者等の利用人数がの旅客施設と同程度以上であると認められる旅客施設。

当該施設の1日あたりの高齢者等の利用者数(推定)<sup>注1)</sup>                      利用者数五千人/日の1日あたりの高齢者等の利用者数(推定)<sup>注2)</sup>

注1)：当該旅客施設の利用者数/日×当該旅客施設が所在する市区町村の高齢者割合(当該市区町村の高齢者人口/当該市区町村人口)

注2)：5,000×全国の高齢者割合(16.2%)

その他、市町村において当該旅客施設周辺を優先的に実施する必要があると認めた旅客施設。

#### (3) 「主要な旅客施設周辺における主要道路」

交通バリアフリー法に基づく重点整備地区<sup>3</sup>における特定経路<sup>4</sup>をさす。

3 重点整備地区：交通バリアフリー法第2条の7に基づく地区。

特定旅客施設との間の移動が通常徒歩で行われ、かつ、高齢者、身体障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設、その他の施設の所在地を含む地区、及び特定旅客施設と各施設の経路となる道路、駅前広場等(「一般交通用施設」という。)の整備が必要な地区。

4 特定経路：交通バリアフリー法第2条の7に基づく経路。

当該特定旅客施設と特定旅客施設との間の移動が通常徒歩で行われ、かつ、高齢者、身体障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設、その他の施設との間の経路。

## 2. 算出方法

### (1) 必要なデータ

主要な旅客施設の数

交通バリアフリー法に基づく特定旅客施設数。

うち周辺の主要道路がバリアフリー化されている数

交通バリアフリー法に基づく特定経路を構成する道路がバリアフリー化されている数。

主要な旅客施設周辺における主要道路の全延長

交通バリアフリー法に基づく特定経路を構成する道路の全延長。

うちバリアフリー化された道路延長

交通バリアフリー法に基づく特定経路を構成する道路のうちバリアフリー化されている道路の延長。

～ の調査は、交通バリアフリー法に基づく特定旅客施設が存在する市区町村及び政令市において実施する。調査内容は、別添の「様式8.1実施箇所状況一覧表の作成」を参照のこと。

### (2) 算出方法

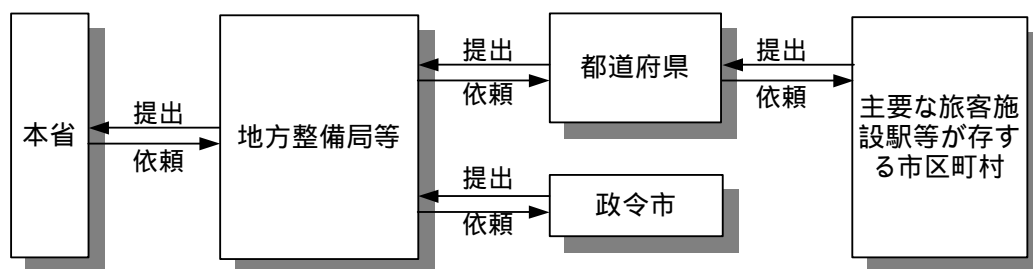
主要な旅客施設の数、うち周辺の主な道路がバリアフリー化されている数、主要な旅客施設周辺における主な道路の全延長、うちバリアフリー化された道路延長を各々とりまとめて集計し、以下の計算式により、都道府県別、ブロック別及び全国の「バリアフリー化率」を算出し、調査票に記入する。

なお、調査票の記入方法は、「様式8.2状況総括票総括表の作成」を参照のこと。

## 3. 算出体制等

### (1) 算出フロー

「バリアフリー化率」の算出フローは以下のとおりとする。





## (2)各機関の作業実施項目

### 1)主要な旅客施設等が存在する市区町村(政令市も含む)

主要な旅客施設等が存在する市区町村(政令市も含む)は、主要な旅客施設等周辺の歩行空間のバリアフリー化についての調査及び市区町村単位の「バリアフリー化率」の算出を行い、様式8.1を記入し、都道府県に提出。なお、政令市の場合は、地方整備局に提出。

調査票の記入方法は、別添の「様式8.1実施箇所状況一覧表の作成」を参照のこと。

### 2)都道府県

都道府県は、市区町村から提出された様式8.1をとりまとめて集計し、都道府県単位の「バリアフリー化率」の算出を行い、様式8.2の該当欄を記入し、様式8.1及び様式8.2を地方整備局等へ提出。

### 3)地方整備局等

地方整備局等は、都道府県及び政令市から提出された様式8.1及び様式8.2をとりまとめて集計し、ブロック単位の「バリアフリー化率」の算出を行い、様式8.2の該当欄を記入し、様式8.1、様式8.2を本省へ提出する。

### 4)本省

地方整備局等から提出された調査票をとりまとめて集計し、全国の「バリアフリー化率」を算出する。

主要な旅客施設駅周辺における特定経路を構成する道路のバリアフリー化状況を  
市区町村別に把握し、「バリアフリー化率」を算出する。

## (1) 作成対象

- ・ 主要な旅客施設が存在する市区町村
- ・ 政令市

## (2) 作成内容

担当地整

都道府県・政令市名

市区町村名

それぞれ該当する項目について記入(市区町村名については、政令市は、当該地区の所在する区名を記入)

地区名

特定旅客施設を含み歩行空間のバリアフリー化を実施すべき地区の名称を記入する。地区が決まっていない場合は、地区面積を概ね 1km<sup>2</sup> となるように設定し仮称名を記入する。

合計欄には、地区名の総数を記入する。

特定旅客施設名

で定めた地区に含まれる特定旅客施設について、事業者名(略名)と施設名を記入する。(例えば営団地下鉄東京駅)但し、地区内に複数の特定旅客施設がある場合でも、1施設毎に登録する。(例えば、営団地下鉄東京駅、JR東京駅は別々に登録)

実施状況(○or×)

特定旅客施設を含む地区において、特定経路を構成する道路がバリアフリー化されている場合は“ ”、まだバリアフリー化されていない場合は“ × ”を記入する。

合計欄には、 を記入した箇所数を計上する。

特定経路延長

特定経路の総延長を記入する。

特定経路が決定していない場合は、重点整備地区内を想定したとき特定経路となりうる道路の総延長を記入する。

道路延長は、少数第1位まで記入する。

特定経路整備延長

特定経路(想定を含む)のうち、バリアフリー化されている道路延長を記入する。

道路延長は、少数第1位まで記入する。

バリアフリー化率

以下の計算式により算出し記入する。

$$\text{バリアフリー化率} = \frac{\text{特定経路整備延長の合計(D)}}{\text{特定経路の総延長(C)}}$$

## 様式 8 . 2 状況総括表の作成

主要な旅客施設駅周辺における特定経路を構成する道路のバリアフリー化状況を都道府県別・政令市別に把握し、「バリアフリー化率」を算出する。

### (1) 作成対象

- ・ 政令市
- ・ 都道府県
- ・ 地方整備局等

### (2) 作成内容

#### 対象都市数

- ・ 都道府県は、様式 8 . 1 を提出した市区町村の数を該当欄に記入する。
- ・ 地方整備局等は、該当ブロックの小計を記入する。

#### 地区数

- ・ 都道府県は、市区町村が提出した様式 8 . 1 より地区の数を集計し、該当欄に記入する。
- ・ 政令市は、様式 8 . 1 より地区の数を集計し、該当欄に記入する。
- ・ 地方整備局等は、該当ブロックの小計を記入する。

#### バリアフリー化実施地区数

- ・ 都道府県は、市区町村が提出した様式 8 . 1 より「実施状況」欄の“ ”の数を集計し、該当欄に記入する。
- ・ 政令市は、様式 8 . 1 より「実施状況」欄の“ ”の数を集計し、該当欄に記入する。
- ・ 地方整備局等は、該当ブロックの小計を記入する。

#### 特定経路総延長

- ・ 都道府県は、市区町村が提出した様式 8 . 1 より特定経路総延長を集計し、該当欄に記入する。
- ・ 政令市は、様式 8 . 1 を集計し、該当欄に記入する。
- ・ 地方整備局等は、該当ブロックの小計を記入する。

#### 特定経路整備延長

- ・ 都道府県は、市区町村が提出した様式 8 . 1 より特定経路整備延長を集計し、該当欄に記入する。
- ・ 政令市は、様式 8 . 1 を集計し、該当欄に記入する。
- ・ 地方整備局等は、該当ブロックの小計を記入する。

#### バリアフリー化率

以下の計算式により算出し、各該当欄を記入する。

少数第 2 位を四捨五入して少数第 1 位で記入する。(記入例 23.4%)

$$\text{バリアフリー化率} = \frac{\text{特定経路整備延長}}{\text{特定経路総延長}}$$

## 9. 市街地の幹線道路の無電柱化率

担当課室：地方道・環境課

### 1. 定義

#### (1) 「市街地の幹線道路の無電柱化率」

安全で快適な歩行空間の確保、都市景観の向上、都市災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上等を図るため、道路の地下空間を活用して電力線、通信線等をまとめて収容する電線共同溝等の整備による電線類の地中化を推進している。

電線類の地中化は、昭和61年から始まる「電線類地中化計画」に基づき比較的大規模な商業地域、オフィス街、駅周辺地区などを積極的に推進し、現在、平成11年度から始まる「新電線類地中化計画」により、中規模程度の商業系地域や、住居系地域における幹線道路なども整備対象とし、より一層推進しているところである。

電線類地中化の目標は「快適な生活空間の確保」であり、「電柱・電線のない状態の実現 (= 無電柱)」である。従って、この状態を評価するアウトカム指標として『市街地の幹線道路の無電柱化率』を採用することとする。これにより、地中化事業以外による無電柱区間も含めた無電柱の状態を総括的に評価し、美しい街並みの形成に資するものとなる。

なお、本指標は全道路を対象とするのではなく、整備効果等の観点から地中化の必要性が高いと思われる市街地の幹線道路を対象とするものである。

本指標は下記に示す算出式により、「全国」の値のみ算出する。

$$\text{市街地の幹線道路の無電柱化率} = \frac{\text{うち無電柱化された幹線道路延長}}{\text{市街地の幹線道路 全延長}}$$

市街地：原則的に都市計画法における「市街化区域」をいう。  
幹線道路：一般国道及び都道府県道をいう。

#### (2) 「全道路延長」

各対象範囲内の道路種別別(直轄国道・補助国道・都道府県道)の全道路延長。なお、自動車専用道路を除く延長とする。

ただし、自動車専用道路の定義は「4. 規格の高い道路を使う割合」における定義に準じる。

\* 延長の入力単位は km とし、小数点以下 1 桁以上の入力を必須とする。

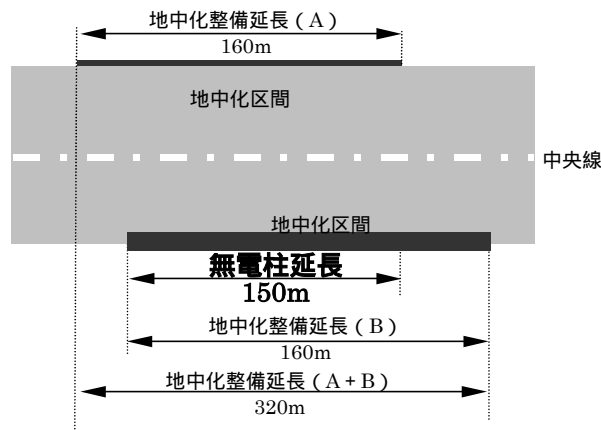
#### (3) 「無電柱延長」

対象道路又は対象地区における無電柱区間の道路延長。

「無電柱区間」とは、電気事業者・電気通信事業者・有線放送業者・道路管理者等の行政用の電線(光ファイバーも含む)とそれらを支持する電柱が存在しない区間であり、地中化事業によらない場合の延長も含む。なお、トンネル及び上空に電線が存在しない橋梁は無電柱区間とする。

\* 各調査時点で電柱が抜柱される等により、無電柱区間となっている道路延長とする。

\* 延長の入力単位は km とし、小数点以下 1 桁以上の入力を必須とする。



無電柱延長の考え方（両側電柱区間を地中化して電柱を抜いた場合）

- \* 無電柱化には、電線管理者による単独地中化及び裏配線等のソフト地中化も含む。
- \* 両側電柱区間及び今後両側設置が見込まれる場合は、上図の算定方法に従うこととする。
- \* 片側電柱区間の場合は、その区間での抜柱済み延長 = 無電柱延長となる。

#### (4) 指標算出対象市区町村

下記の市区町村を指標算出の対象とする。

都市計画法における「市街化区域」が定められている市区町村

- \* 人口 10 万人以上の都市に関しては、「市街化区域」が定められていなくても調査の対象とし、この場合、「市街化区域」を代替するものとして、「用途地域」内のデータを収集する。
- \* 市街化区域及び用途地域の指定時点は、調査時点の前年度末とする。
- \* 人口は、最新の国勢調査の値による。

## 2. 算出方法

### (1) 市街地の幹線道路の無電柱化率

#### 幹線道路全延長

市街地(市街化区域。但し、市街化区域が定められていない人口 10 万人以上の都市は用途地域)内の幹線道路について、道路種別別(直轄国道・補助国道・都道府県道)の全道路延長を調査し、幹線道路の全道路延長として、直轄国道・補助国道・都道府県道の全道路延長を合計する。

- \* 延長の入力単位は km とし、小数点以下 1 桁以上の入力を必須とする。

#### 無電柱延長

市街地(市街化区域、市街化区域が定められていない人口 10 万人以上の都市は用途地域)内の道路種別別(直轄国道・補助国道・都道府県道)の無電柱延長を調査し、幹線道路全体の無電柱延長として、直轄国道・補助国道・都道府県道の無電柱延長を合計する。

- \* 整備延長とは異なることに留意する。
- \* 延長の入力単位は km とし、小数点以下 1 桁以上の入力を必須とする。

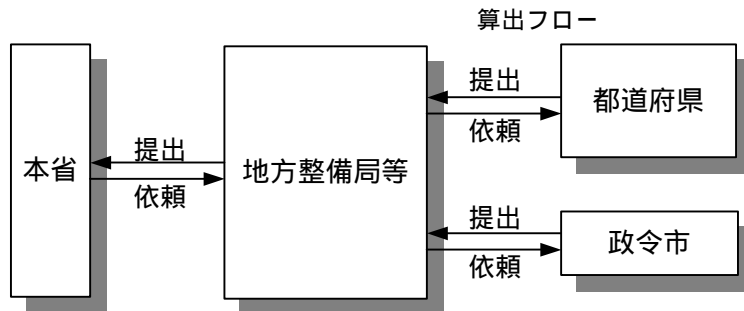
#### 無電柱化率

道路種別別(直轄国道・補助国道・都道府県道)、幹線道路全体の各々の無電柱延長と全道路延長から無電柱化率を算出する。

## (2) 調査に当たっての留意事項

算出に当たっては、平成 10 年度に実施した「無電柱道路調査について(依頼)」及び平成 13 年度より実施している「電線類地中化データベースについて(データ入力依頼)」における調査結果等を有効活用し、極力負担の少ないように調査することとする。

## 3. 算出体制等



### (1) 各機関での作業実施項目

#### 都道府県・政令市における対応

調査対象の都道府県・政令市は、管理している補助国道及び都道府県道のうち、対象となる区間について調査を行い、様式 9.2 にデータを記入の上、地方整備局に提出する。

#### 地方整備局等における対応

地方整備局等は、調査対象の市区町村の直轄国道について調査を行い、都道府県及び政令市より提出された様式 9.2 の該当欄にデータを記入する。

様式 9.2 のデータを用いて、都道府県・政令市別に総括・集計し、様式 9.1 を作成する。

様式 9.1 ~ 9.2 を本省に提出する。

- \* なお、直轄国道において、各自治体が街路事業により地中化事業を行っている場合等に注意すること。
- \* 様式 9.2 のデータは、調査対象市区町村の数だけ存在する点に注意すること。

#### 本省における対応

地方整備局等より提出された様式 9.1 により全国値を算出する。

# 10 . 道路交通における死傷事故率

担当課室: 地方道・環境課

## 1. 定義

近年、道路交通事故件数はほぼ一貫して増加しており、年間90万件以上の交通事故が発生し、約9千人もの尊い命が奪われている。また、自動車走行台キロ当たりの事故件数である事故率は、他の先進国と比較してもかなり高い値を示しており、道路の交通安全を確保することは喫緊の課題である。

そこで、道路の事故発生頻度を表す指標として、「道路交通における死傷事故率」を採用することとし、より効率的な事業執行に役立てるものとする。なお、本指標は「都道府県別」及び「全国」の値を算出する。

$$\text{道路交通における死傷事故率} = \frac{\text{年間死傷事故件数}}{\text{自動車走行台キロ}}$$

## 2. 算出方法

### (1) 平成N年値の算出に必要なデータ

全国、都道府県別死傷事故件数(件/年)

全国、および各都道府県別の平成N年の死傷事故件数(件/年)

全国、都道府県別走行台キロ(年あたり)

「規格の高い道路を使う割合」にて算出される「全道路の走行台キロ」(日あたり)に365日を乗じて算出。

### (2) 算出方法

全国、又は都道府県別の死傷事故件数は交通統計(平成N年版は平成 N+1 年3月に入手可能)から抜粋。

## 3. 算出体制等

算出は本省が交通事故総合分析センターを通じて行うものとし、算出したデータを各地方整備局等から都道府県、政令市等に配布することとする。

# 1.1. 道路構造物保全率（橋梁・舗装）

担当課室：国道・防災課

## 1. 定義

### (1) 「道路構造物保全率（橋梁・舗装）」

良好なサービス水準を保ちつつ、効率的な維持管理を実施する施策において、構造物の保全の水準をチェックする指標として、構造物保全率を定義する。本指標は、「舗装」「橋梁」のそれぞれについて、道路構造物としての機能が良好に維持されている割合を算出する。なお、本指標は、「全国集計値（直轄国道）」について算出する。

$$\begin{aligned} \text{道路構造物保全率 (橋梁)} &= \frac{\text{直轄国道橋梁のうち、今後5年間程度は通行規制や重量制限の必要のない段階<sup>1</sup>で、予防的修繕<sup>2</sup>が行われている橋梁の延長}}{\text{直轄国道の橋梁のうち、延長15m以上の橋梁総延長}} \\ \text{道路構造物保全率 (舗装)} &= \frac{\text{直轄国道のうち、路面の轍やひび割れによる振動や騒音が少なく道路利用者が快適に感じる舗装の状態 (MCI<sup>3</sup> > 4.0) の延長}}{\text{直轄国道の管理延長}} \end{aligned}$$

- 1 今後5年間程度は通行規制や重量制限の必要のない段階：橋梁定期点検（1回／5年）において、「速やかに補修する必要がある」の判定とならない段階。
- 2 予防的修繕：劣化が進行して構造物に大きな損傷を発生させる前に適切な修繕を行うこと。
- 3 MCI（維持管理指数）：路面特性を表すひび割れ率（C％）、わだち掘れ（深さ：D（mm））、縦断凹凸（平坦制：mm）という3つの要因を組み合わせることで舗装を評価する方法。

## 2. 算出方法

### (1) 必要となるデータ

MCI

直轄国道に対するMCIを計測し、MCIの数値ごとに延長を算出する。

橋梁点検結果

「橋梁点検要領」に基づき実施した点検結果の橋梁点検ランクを対象にして、直轄国道に設置されている延長15m以上の全橋梁を対象にして「速やかに補修する必要がある」の判定とならない段階の橋梁延長を算出する。

道路延長

直轄国道の総延長を把握する。

橋梁延長

直轄国道に架かる延長15m以上の一般橋の総延長を把握する。



### 3. 算出体制等

#### (1) 算出フロー

構造物保全率の算出フローは右図のとおりとする。

#### (2) 各機関の具体的な作業項目

##### 1) 国道事務所等

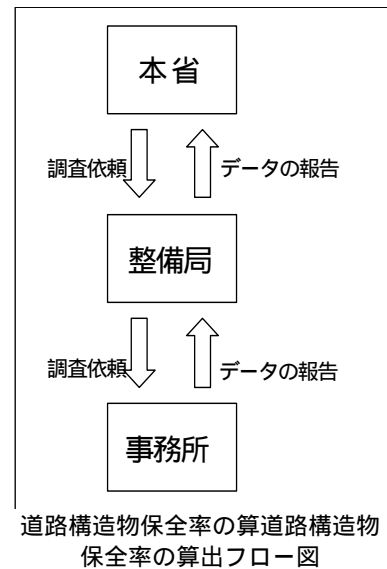
管内の直轄国道の舗装、橋梁の状況を集計し、各地方整備局等に登録(様式11.1)。

##### 2) 地方整備局等

国道事務所等に対し調査を依頼。  
国道事務所等から報告された舗装、橋梁の状況をとりまとめ、本省に登録(様式11.1)。

##### 3) 本省

地方整備局等に対し、調査を依頼。  
収集されたデータを元に、指標を算出。目標値達成状況をチェックし、不足している場合には、改善策を策定。



# 1 2 . 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

担当課室: 国道・防災課 道路防災対策室

## 1. 定義

### (1) 「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」

我が国の道路ネットワークにおいて、日常活動圏間を時間最短で連絡するネットワーク及びその迂回路については、災害時の緊急支援等の観点から、防・震災対策等の災害予防の必要性が高い区間である。

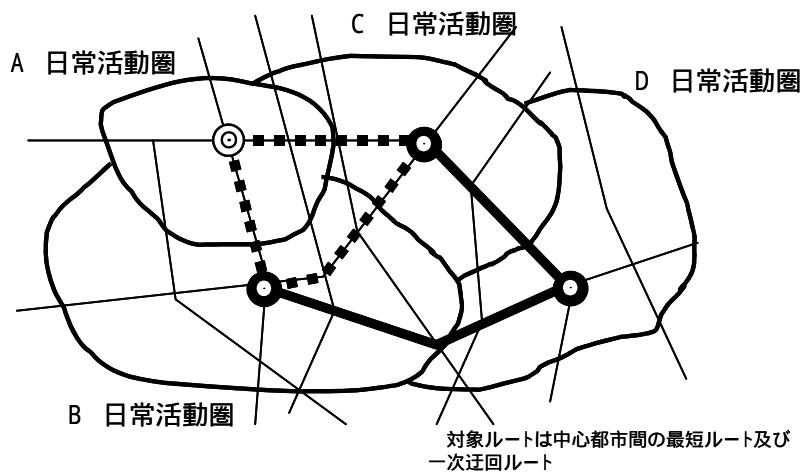
そこで、このアウトカム指標として、隣接する日常活動圏中心都市を最短時間で連絡する道路及びその一次迂回路を対象ネットワークとして、全ての日常活動圏中心都市数に対する防・震災対策が完了している道路で連結されている隣接する日常活動圏中心都市を少なくとも一つ確保している日常活動圏中心都市の割合を「災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合(以下、災害時救援ルート確保率)」として算出する。

なお、本指標は「全国」の値のみ算出する。

$$\begin{array}{l}
 \text{災害時に広域的な} \\
 \text{救援ルートが確保されて} \\
 \text{いる都市の割合}
 \end{array}
 = \frac{\begin{array}{l} \text{防・震災対策が完了している 道路で連結されている} \\ \text{隣接する日常活動圏中心都市を少なくとも一つ} \\ \text{確保している日常活動圏中心都市数} \end{array}}{\text{日常活動圏中心都市数}}$$

ここで防・震災対策済みとは、「橋脚の耐震補強」かつ「5年確率で規制が発生する事前通行規制区間の防災対策」が完了していることを指す。

【災害時救援ルート確保率のイメージ】



- 災害時に広域的な救援ルートの確保された中心都市
- 災害時に広域的な救援ルートが未確保である中心都市

- 防・震災対策完了ルート
- - - - 防・震災対策未完了ルート
- 対象外ルート

本例の場合、  
救援ルートが確保されている都市の割合は75%

## (2) 日常活動圏中心都市

ここでは、首都圏、近畿圏、中部圏の大都市圏を除く全国土に設定されている286の二次生活圏の中心都市とする。ただし、二次生活圏の設定がされていない北海道については地方生活圏の中心都市を、首都圏、近畿圏、中部圏については都府県庁所在地を日常活動圏中心都市とする。ただし、同一の二次生活圏に複数の中心都市が存在する場合は人口の多い都市を対象とする。

(「日常活動圏の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合」における「日常活動圏」とは定義が異なるため注意)

### 日常活動圏中心都市303都市の内訳

群島単位で二次生活圏を形成し、陸路で連絡する隣接二次生活圏の存在しない9圏域(佐渡・淡路・小豆・上五島・下五島・壱岐・対馬・熊毛・大島)を除く二次生活圏中心都市277都市

地方生活圏中心都市20都市(北海道)

大都市圏の県庁所在地6都市(さいたま市、東京、横浜市、名古屋市、大阪市、奈良市)

1つの圏域に複数の中心都市が存在する場合は人口の多い都市を採用

なお、以下に標準的な圏域構成を示す。

#### 標準的な圏域構成

	地方生活圏	二次生活圏
圏域範囲	半径 20 ~ 30km	半径 6 ~ 10km
時間距離	バス 1.5 時間	バス 1 時間以内
中心都市及び 中心部人口	15 万人以上	1 万人以上
中心部の施設	総合病院、各種学校、中央市場等の広域利用施設	高度の買い物ができる商店街、専門医をもつ病院、高等学校等の地方生活圏、中心都市の広域利用施設に準じた施設

[出典: 道路交通経済要覧]

## (3) 対象ネットワーク

隣接する日常活動圏間を結ぶネットワークは、一般国道及び都道府県道(地域高規格を含む。)を対象とする。

## 2. 算出方法

### (1) 「日常活動圏中心都市間最短連絡ルート」

必要なデータ

- DRMデータ(データ更新は毎年実施されている)
- 旅行速度データ(任意設定速度:概ね法定速度)

算出方法

DRMの旅行速度を下表に設定し、隣接する日常活動圏間の時間最短ルート及び時間最短2番目ルート(迂回路)をDRM上で計算によりルートを算定する。

道路種別	走行速度(km/時)
地域高規格道路・自動車専用道路	80
地域高規格道路・(暫定2車線)	60
地域高規格道路・上記以外	60
一般国道・4車線以上	60
一般国道・2車線	50
都道府県道・4車線以上	40
都道府県道・2車線	30
一般国道及び都道府県道・1車線	30

### (2) 防・震災対策の完了の有無

橋脚の耐震補強の現状調査

「道路防災総点検後の対策工等の進捗状況調査」結果を活用  
フォローアップは毎年、各地方整備局等に依頼

規制確率5年以上の事前通行規制区間の防災対策の現状調査

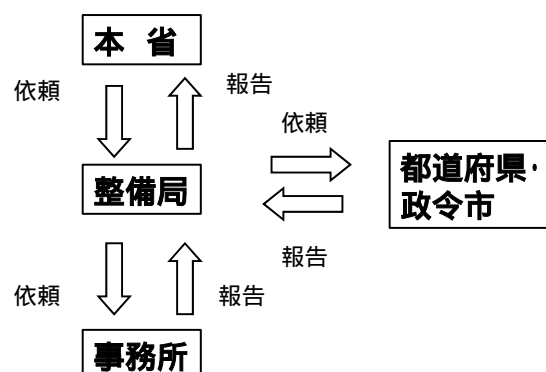
「事前通行規制区間の防災対策実施計画調査」結果を活用  
フォローアップは毎年、各地方整備局等に依頼

## 3. 算出体制等

### (1) 算出フロー

災害時救援ルート確保率の算出フローは右図のとおり

- フォローアップ調査
  - ・道路防災総点検後の対策工等の進捗状況調査
  - ・事前通行規制区間の防災対策実施計画調査



### (2) 各機関の具体的な作業項目

#### 1) 国道事務所等・都道府県・政令市

調査票の記入・報告

#### 2) 地方整備局等

国道事務所等、都道府県、政令市への調査依頼と各機関からの結果とりまとめ(本省へ報告)

#### 3) 本省

地方整備局等への調査依頼と調査結果に基づく指標値の算出

## 14 . NO<sub>2</sub>・SPM 環境目標達成率

担当課室: 地方道・環境課 道路環境調査室

### 1. 定義

沿道の大気環境は特に大都市圏において厳しい状況であるため、自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法において NO<sub>2</sub>・SPM に係る大気環境基準の確保を目標として、三大都市圏内の 276 市区町村(別添1)が対策地域に指定されており、総量削減計画を定めることとされている。

そこで、アウトカム指標として三大都市圏における自動車からの「NO<sub>2</sub>、SPM の環境目標達成率」を採用する。ここでは、NO<sub>2</sub>については自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法の対策地域内における自動車排出ガス測定局の全箇所数に対し、測定値が環境基準値を達成した箇所数の割合を示す。また SPM については同対策地域内で一般環境大気測定局より SPM 測定値が高い自動車排出ガス測定局において、当初の測定値における道路寄与分が半減した箇所数の割合を示す。

なお、本指標は「都市圏別」、「全国」について算出する。

$$\text{NO}_2\text{環境目標達成率} = \frac{\text{測定値が環境基準値を達成した局数}}{\text{自動車NO}_x\text{・PM法の対策地域内における自動車排出ガス測定局数}}$$
$$\text{SPM環境目標達成率} = \frac{\text{当初の測定値における道路寄与分が半減した局数}}{\text{自動車NO}_x\text{・PM法の対策地域内における一般環境大気測定局よりSPM測定値が高い自動車排出ガス測定局数}}$$

測定局:

一般環境大気測定局 (以下「一般局」): 都道府県知事が設置

自動車排出ガス測定局 (以下「自排局」): 都道府県知事が設置

大気の常時観測局 (以下「常観局」): 道路管理者が設置

【参考】環境基準値(長期的評価)

NO<sub>2</sub>: 1時間値の1日平均値の年間98%値 が0.04ppm から0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下であること。

1年間の測定を通じて得られた1時間値の1日平均値のうち低い方から数えて98%目にあたる量。

(参考)年間有効測定日が325日の場合は319(325×0.98=318.5)番目の値

SPM: 1時間値の1日平均値の2%除外値 が0.10mg/m<sup>3</sup> 以下であること。ただし、環境基準を超える日が2日以上連続した場合には、非達成。

1年間の測定を通じて得られた1時間値の1日平均値のうち高い方から数えて2%の範囲にある測定値を除外した後の最高値。

(参考)年間有効測定日が325日の場合は7(325×0.02=6.5)日分を除外した値=318番目の値

## 2. 算出方法

### (1) 対象測定局の選定

#### 必要なデータ

対策地域内の自排局、常観局の設置位置

#### データ入手方法

自排局: 最新の大气汚染状況報告書(環境省環境管理局)(以下「平成 N 年度環境省資料」)

常観局: 地方整備局等に対して調査を実施

#### 選定方法

調査結果をもとに対象測定局を選定

### (2) NO<sub>2</sub> 環境目標達成箇所数

#### 1) 現況値

#### 必要なデータ

対策地域内の自排局、常観局の「1時間値の1日平均値の年間98%値」

#### データ入手方法:

自排局: 平成 N 年度環境省資料

常観局: 地方整備局等に対して調査を実施

#### 算出方法

対策地域内の自排局、常観局を抽出し、

1時間値の1日平均値の年間98%値が環境基準値を達成している測定局数を集計する。

#### 2) フォローアップ

#### 必要なデータ

対策地域内の自排局、常観局の「1時間値の1日平均値の年間98%値」

#### データ入手方法:

a: N+1 年度末以降に N 年度のフォローアップを行う場合

自排局: 平成 N 年度環境省資料

常観局: 地方整備局等に対して調査を実施

b: N+1 年度末より前に N 年度のフォローアップを行う場合

自排局: 各測定局を管理する地方公共団体にデータ提示を依頼(環境省資料が未完成のため)

常観局: 地方整備局等に対して調査を実施

#### 算出方法

対策地域内の自排局、常観局を抽出し、

1時間値の1日平均値の年間98%値が環境基準値を達成している自排局、常観局数を集計する。

### (3) SPM 環境目標達成箇所数

#### 1) 現況値

##### 必要なデータ

対策地域内の各測定局の「1時間値の1日平均値の年間2%除外値」

##### データ入手方法

自排局、一般局：平成N年度環境省資料

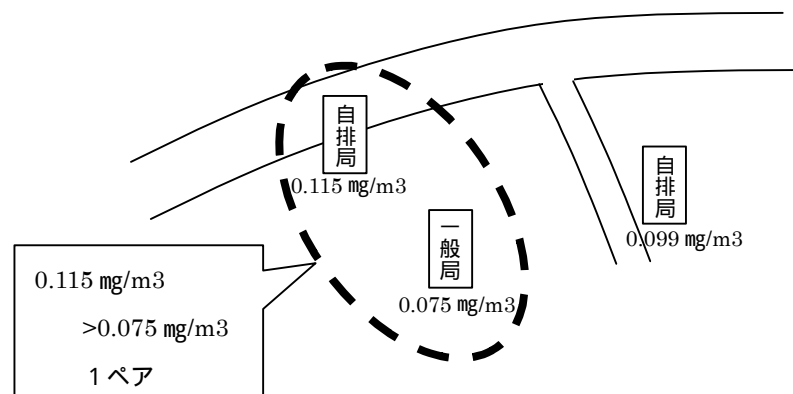
常観局：地方整備局等に対して調査を実施

##### 算出方法

測定値の過去4年間平均値について、最寄りの一般局(同一市区町村内に複数の一般局がある場合、それらの一般局の平均値)と差があり、かつ環境基準を超過している自排局または常観局について両者を抽出。

ペア数(測定濃度差のある2局で1ペアと数える)を集計。

(概念図)



#### 2) フォローアップ

##### 必要なデータ

対策地域内の各測定局の「1時間値の1日平均値の年間2%除外値」

##### データ入手方法:

a: N+1年度末以降にN年度のフォローアップを行う場合

自排局、一般局：平成N年度環境省資料

常観局：地方整備局に対して調査を実施

b: N+1年度末より前にN年度のフォローアップを行う場合

自排局、一般局：各測定局を管理する地方公共団体にデータ提示を依頼

常観局：地方整備局に対して調査を実施

##### 算出方法

現在値(平成14年度)として抽出した測定局のペアについて、当初(平成14年度)と比較し測定値の差が半減したペア数を集計

### 3. 算出体制

#### (1) 本省

- 1) 地方整備局に対し、常観局設置位置の調査を依頼。提出された様式14.1、14.2に基づき対象測定局を選定。
- 2) 現況値の算出。
- 3) フォローアップ
  - a 該当年度の環境省資料が発行されている場合  
地方整備局等に対し調査を依頼。  
報告された測定局数をブロック別及び全国で集計。指標の算出。
  - b 該当年度の環境省資料が発行されていない場合  
地方整備局等に対し調査を依頼。  
報告された測定局数をブロック別及び全国で集計。指標の算出。

#### (2) 地方整備局等

- 1) 常観局設置位置および測定値を調査し、様式14.1、14.2を作成。
  - aに該当する場合
    - 2) 環境省資料よりブロック内の測定局のデータをとりまとめ。
    - 3) 常観局のデータをとりまとめ。
    - 4) とりまとめた測定局のデータを本省に報告。
  - bに該当する場合
    - 5) 都道府県・政令市に対し測定局(自排局、一般局)のデータ提供を依頼。
    - 6) 常観局のデータをとりまとめ。
    - 7) 報告された測定局のデータをブロックでとりまとめ。本省に報告。



自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法で定められる対策地域（276市区町村）

<p>埼玉県</p> <p>川越市、熊谷市、川口市、行田市、所沢市、加須市、本庄市、東松山市、岩槻市、春日部市、狭山市、羽生市、鴻巣市、深谷市、上尾市、草加市、越谷市、蕨市、戸田市、入間市、鳩ヶ谷市、朝霞市、志木市、和光市、新座市、桶川市、久喜市、北本市、八潮市、富士見市、上福岡市、三郷市、蓮田市、坂戸市、幸手市、鶴ヶ島市、日高市、吉川市、さいたま市、北足立郡、入間郡大井町、同郡三芳町、比企郡川島町、同郡吉見町、児玉郡上里町、大里郡大里村、同郡岡部町、同郡川本町、同郡花園町、北埼玉郡騎西町、同郡南河原村、同郡川里町、南埼玉郡及び北葛飾郡の区域</p>
<p>千葉県</p> <p>千葉市、市川市、船橋市、松戸市、野田市、佐倉市、習志野市、柏市、市原市、流山市、八千代市、我孫子市、鎌ヶ谷市、浦安市、四街道市、白井市及び東葛飾郡の区域</p>
<p>東京都</p> <p>特別区、八王子市、立川市、武蔵野市、三鷹市、青梅市、府中市、昭島市、調布市、町田市、小金井市、小平市、日野市、東村山市、国分寺市、国立市、福生市、狛江市、東大和市、清瀬市、東久留米市、武蔵村山市、多摩市、稲城市、羽村市、あきる野市、西東京市、西多摩郡瑞穂町及び同郡日の出町の区域</p>
<p>神奈川県</p> <p>横浜市、川崎市、横須賀市、平塚市、鎌倉市、藤沢市、小田原市、茅ヶ崎市、逗子市、相模原市、三浦市、秦野市、厚木市、大和市、伊勢原市、海老名市、座間市、綾瀬市、三浦郡、高座郡、中郡、足柄上郡中井町、同郡大井町、愛甲郡愛川町及び津久井郡城山町の区域</p>
<p>愛知県</p> <p>名古屋市、豊橋市、岡崎市、一宮市、瀬戸市、半田市、春日井市、豊川市、津島市、碧南市、刈谷市、豊田市、安城市、西尾市、蒲郡市、犬山市、常滑市、江南市、尾西市、小牧市、稲沢市、東海市、大府市、知多市、知立市、尾張旭市、高浜市、岩倉市、豊明市、日進市、愛知郡、西春日井郡、丹羽郡、葉栗郡、中島郡平和町、海部郡七宝町、同郡美和町、同郡甚目寺町、同郡大治町、同郡蟹江町、同郡十四山村、同郡飛島村、同郡弥富町、同郡佐屋町、同郡佐織町、知多郡阿久比町、同郡東浦町、同郡武豊町、額田郡幸田町、西加茂郡三好町、宝飯郡音羽町、同郡小坂井町及び同郡御津町の区域</p>
<p>三重県</p> <p>四日市市、桑名市、鈴鹿市、桑名郡長島町、同郡木曾岬町、三重郡楠町、同郡朝日町及び同郡川越町の区域</p>
<p>大阪府</p> <p>大阪市、堺市、岸和田市、豊中市、池田市、吹田市、泉大津市、高槻市、貝塚市、守口市、枚方市、茨木市、八尾市、泉佐野市、富田林市、寝屋川市、河内長野市、松原市、大東市、和泉市、箕面市、柏原市、羽曳野市、門真市、摂津市、高石市、藤井寺市、東大阪市、泉南市、四條畷市、交野市、大阪狭山市、阪南市、三島郡、泉北郡、泉南郡熊取町、同郡田尻町及び南河内郡美原町の区域</p>
<p>兵庫県</p> <p>神戸市、姫路市、尼崎市、明石市、西宮市、芦屋市、伊丹市、加古川市、宝塚市、高砂市、川西市、加古郡播磨町及び揖保郡太子町の区域</p>

# 15. 夜間騒音要請限度達成率

担当課室: 地方道・環境課 道路環境調査室

## 1. 定義

### (1) 夜間騒音要請限度達成率

沿道環境の改善に向けて、騒音に関する対策として低騒音舗装や遮音壁等、道路構造対策を推進してきているが、依然として厳しい状況にある。

そこで、道路構造対策等によって、沿道の夜間騒音が要請限度以下まで低減された道路延長の割合を表すアウトカム指標として「夜間騒音要請限度達成率」を採用する。住居が連担している幹線道路の沿道において、夜間騒音要請限度を達成している区間の延長を集計し、対象道路延長に対する割合を求め、夜間騒音要請限度達成率とする。

なお、本指標は、「都道府県別」、「地方ブロック別」、「全国」について算出する。

$$\text{夜間騒音要請限度達成率} = \frac{\text{要請限度達成延長}}{\text{対象道路延長}}$$

対象道路延長: 環境基準類型指定地域または騒音規制区域いずれかの指定のある区域を通過する直轄国道。

### (2) 夜間騒音要請限度

夜間騒音要請限度は、以下の通り定義される。

#### 騒音規制法

第十七条 市町村長は、第二十一条の二の測定を行った場合において、指定地域内における自動車騒音が環境省令で定める限度を超えていることにより道路の周辺的生活環境が著しく損なわれると認めるときは、都道府県公安委員会に対し、道路交通法（昭和三十五年法律第五号）の規定による措置を執るべきことを要請するものとする。

指定地域: 騒音規制法第三条第一項により指定された地域

第二十一条の二 市町村長は、指定地域について、騒音の大きさを測定するものとする。

騒音規制法第十七条第一項に基づき、「騒音規制法第十七条第一項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令」が定められている。

地域の区分	基準値	
	昼間	夜間
a区域及びb区域のうち1車線を有する道路に面する区域	65デシベル以下	55デシベル以下
a区域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する区域	70デシベル以下	65デシベル以下
b区域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する区域及びc区域のうち車線を有する道路に面する区域	75デシベル以下	70デシベル以下
幹線交通を担う道路に近接する区域	75デシベル以下	70デシベル以下

#### 備考

- 昼間: 午前6時から午後10時までの間 / 夜間: 午後10時から翌日の午前6時までの間
- a区域、b区域及びc区域とは、それぞれ次の各号に掲げる区域として都道府県知事が定めた区域をいう。
  - a区域 専ら住居の用に供される区域
  - b区域 主として住居の用に供される区域
  - c区域 相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される区域
- 幹線交通を担う道路: 高速自動車国道、一般国道、都道府県道、4車線以上の市町村道及び都市計画法施行規則第7条第1項第1号に定める自動車専用道路  
幹線道路を担う道路に近接する空間: 2車線以下の道路: 道路端から15m / 2車線を越える道路: 道路端から20m

## 2. 算出方法

### (1) 必要なデータ

データ種別	データ入手方法
騒音値	道路環境センサス
実施済み騒音対策箇所	事務所による調査

### (2) 算出方法

対象道路延長の集計

実施済み騒音対策延長の集計

対象区間のうち騒音対策が実施済みの箇所について延長を調査 別添1 様式15.1

当初達成延長の集計

道路環境センサスより夜間騒音要請限度達成延長を集計

## 3. 算出体制等

### (1) 本省

1) 現況値の集計

2) 現況値、各年度のフォローアップについて地方整備局に対し調査を依頼。

### (2) 地方整備局等

1) 地方整備局は国道事務所に対し騒音対策箇所の調査を依頼。国道事務所は、実施済み騒音対策について調査、様式15.1の作成。地方整備局への提出。

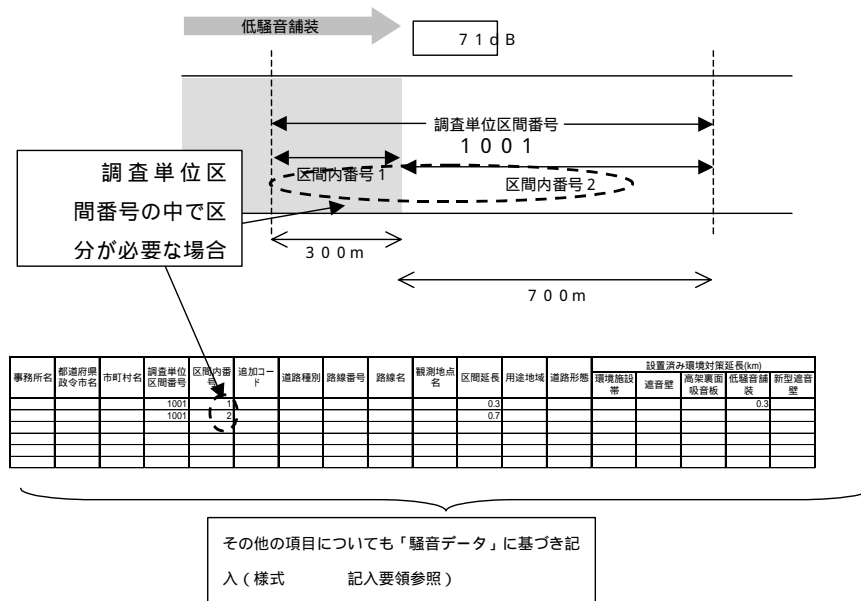
2) 報告された実施済み騒音対策のとりまとめ。

## 対策延長の集計方法について

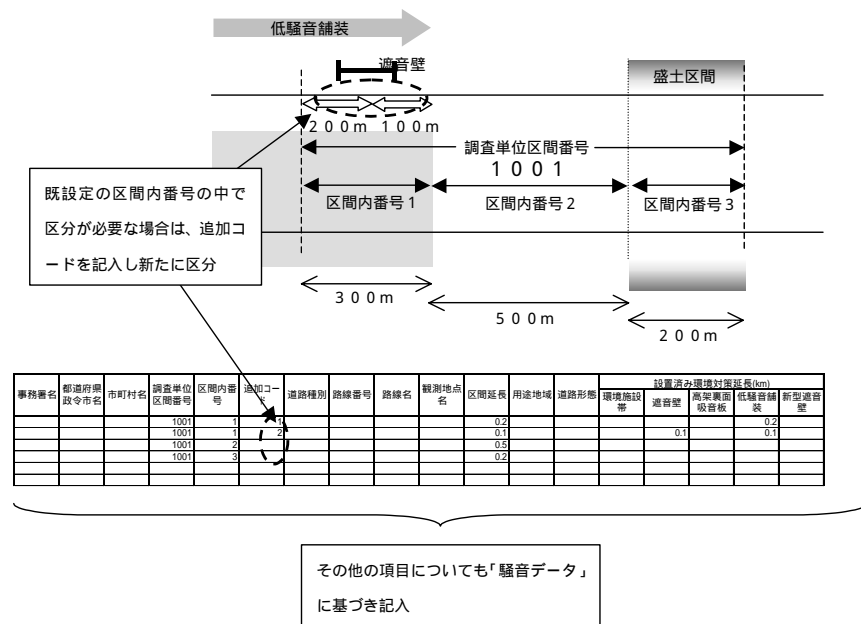
道路環境センサデータ(直轄)(以下「騒音データ」)から、騒音値が夜間騒音要請限度を超過している区間を抽出し、様式15.1に入力する。ここで、区間は実施済み対策毎に区分することとし、騒音データにおいて対策の実施、未実施による区分がなされていない場合、あるいは騒音データ作成時点から対策実施済み区間に変更がある場合、新たに区分を行う。

### 様式への入力

#### 調査単位区間を区分する場合



#### 区間内番号をさらに区分する場合



## 16 . 道路利用者満足度

担当課室:企画課 道路事業分析評価室

### 1. 定義・算出方法

この指標は、道路の利用者である国民を対象として、インターネット等を用いた、道路全般に対する満足度(利用者満足度)の測定結果である。同時に、利用者満足度の変化の要因分析を行うため、「道路種別ごと満足度」、「施策テーマ別満足度」の測定も行う。利用者満足度以外の満足度の値については、利用者満足度に対する寄与度を定性的に評価することを目的とするものであり、それ自体を主要指標値として公表を行うものではない。

なお、「利用者満足度」については、「都道府県」「地方ブロック」「全国」ごとに算出する。

#### (1)「道路利用者満足度」

「道路全般」に関する満足度を問う設問について、「わからない」を除く5段階の回答を満足度の高い順(「非常に満足」、「やや満足」、「どちらともいえない」、「やや不満」、「非常に不満」)にそれぞれ5点、4点、3点、2点、1点と点数を付し、算出対象範囲ごとに平均したもの。

#### (2)「道路種別ごと満足度」

以下の4種類の道路に関する満足度を問う設問について、「わからない」を除く5段階の回答を満足度の高い順(「非常に満足」、「やや満足」、「どちらともいえない」、「やや不満」、「非常に不満」等)にそれぞれ5点、4点、3点、2点、1点と点数を付し、算出対象範囲ごとに平均したもの。

##### 高速道路・有料道路

回答者が最もよく使う「高速道路や有料道路」に対する満足度について尋ねる。

##### 幹線道路

回答者が最もよく使う「国道、県道などの幹線道路」に対する満足度について尋ねる。

##### 生活道路

生活道路を「本来用のない自動車を通らない、主に住民の買い物や通勤・通学などで使う身近な道路」と定義した上で、生活道路に対する満足度について尋ねる。

### (3)「施策テーマ別満足度」

以下の8種類の施策テーマに関する満足度を問う設問について、「わからない」を除く5段階の回答を満足度の高い順(「非常に満足」、「やや満足」、「どちらともいえない」、「やや不満」、「非常に不満」等)にそれぞれ5点、4点、3点、2点、1点と点数を付し、算出対象範囲ごとに平均したもの。

#### 円滑なモビリティの確保

「車の流れや渋滞」に対する満足度について尋ねる。

また、高速道路・有料道路における「車の流れや渋滞」についても別途尋ねる。

#### 沿道環境の改善

「家の近くの道路環境(排気ガス、騒音など)」に対する満足度について尋ねる。

#### 安全な生活環境の確保 / 歩行者・自転車の重視

「車で走っている場合の安全性(道幅、カーブのきつさ、標識など)」、「歩いたり、自転車で走っている場合の安全性(歩道が狭い、障害物がある、歩道と車道が分かれていないなど)」に対する満足度について尋ねる。

#### 快適な生活空間の確保

「景観(電線や看板など)」に対する満足度について尋ねる。

#### 国土・地域ネットワークの構築

「日常生活を営む上での道路ネットワークの整備状況」に対する満足度について尋ねる。

#### 災害への備え

「災害の場合の道路の状況(除雪の状態、通行止めの頻度など)」に対する満足度について尋ねる。

#### 維持管理の充実

「道路工事のやり方(工事の数や期間、時間帯など)」に対する満足度について尋ねる。

#### 料金政策

有料道路の料金政策に関する諸施策の満足度への寄与率を把握するため、「高速道路や有料道路の料金」に対する満足度について尋ねる。

### (4)道路行政そのものに関する調査

最近の道路行政が以前に比べて変化しているかどうかについて尋ねる。

## 2. 算出体制等

調査は原則として毎年度当初に実施し、調査の実施、データ集計ともに本省が行う。

# 17. ホームページアクセス数

担当課室:企画課 道路事業分析評価室

## 1. 定義

道路行政の透明性向上や道路行政運営の説明責任を果たし、また、より効果的、効率的な道路行政を推進するために、インターネット等を通じた情報提供を推進し、国民とのコミュニケーションを深めることが必要である。国民のニーズに即した情報提供の度合いを測定するため、「ホームページアクセス数」を用いる。

「ホームページアクセス数」については、「全国(本省道路局)」「地方ブロック別(整備局別)」「国道事務所別」について算出することとする。

なお、提供している情報の品質を評価する補助指標として、本省道路局の道路IRコーナーを対象とした「道路IRサイト評点」を補助指標として用いる。「道路IRサイト評点」については、全国(本省道路局)値のみ算出する。

### (1) ホームページアクセス数

公開した情報がどれだけの人に伝達されたかを表すアウトカム指標として、「HPヒット数」と「携帯ヒット数」の合計を、「ホームページアクセス数」として定義する。

それぞれのヒット数については、各年度を通じた合計ヒット数とする。

#### HPヒット数

本省道路局、各地方整備局、国道事務所等の運営する各ウェブサイトのトップページのページビュー数をカウントするものとする。ただし、本省については、道路局ホームページのトップページを、整備局については、道路部門の窓口ページのヒット数をカウントするものとする。

#### 携帯ヒット数

携帯電話に対して情報提供を行っているページについてのヒット数を合計するものとする。

### (2) 道路IRサイト評点

本省道路局ホームページの「道路IRコーナー」で提供する情報の品質を表すアウトカム指標として、企業IRサイトの格付け業務を行っている外部の機関による採点結果を「道路IRサイト評点」として定義する。

## 2. 算出方法

### (1) ホームページアクセス数

HPヒット数については、道路関係ホームページアクセス分析システム(RSM)の計測結果を用いることを基本とする(H16以降)。H15実績及びH16以降でRSMでの計測に欠測がある場合、ウェブサイト管理データまたはサイトに掲載しているカウンターの値を用いる。

携帯ヒット数については、ウェブサイト管理データより算出する。

各ヒット数は原則として毎月計測(H15の整備局・事務所については四半期ごとに計測)し、各年度通じた合計値を最終的な指標値として算出する。(様式17.1)

サーバの事故等で計測できない期間等がある場合については、原則として補正は行わない。

### (2) 道路IRサイト評点

道路IRコーナーの評点については、道路局企画課道路事業分析評価室が、企業IRサイトの格付け業務を行っている外部の機関(H14、H15は大和インベスター・リレーションズ株式会社)に委託して採点してもらうこととする。

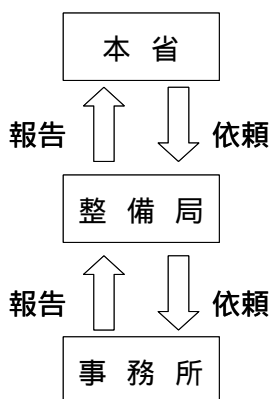
採点は、毎年度1回(H14は8月、H15は11月)とする。

採点に際して、株式に関する項目等、政府のサイトであることから評価に適さない項目については採点対象から除外し、残りの項目の合計点を満点として採点する。

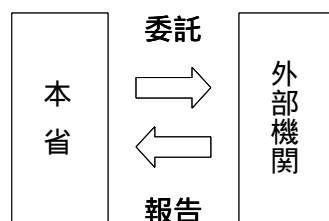
## 3. 算出体制等

ホームページ等アクセス数、道路IRサイト評点の算出フローは以下のとおりである。

RSMにより得られるデータ(ホームページアクセス数)については、本省で計測  
携帯サイト及びRSM欠測の場合の計測値修正等については四半期ごとに整備局に依頼  
「道路IRサイト評点」については、本省で委託し、計測



「ホームページアクセス数」算出フロー



「道路IRサイト評点」算出フロー