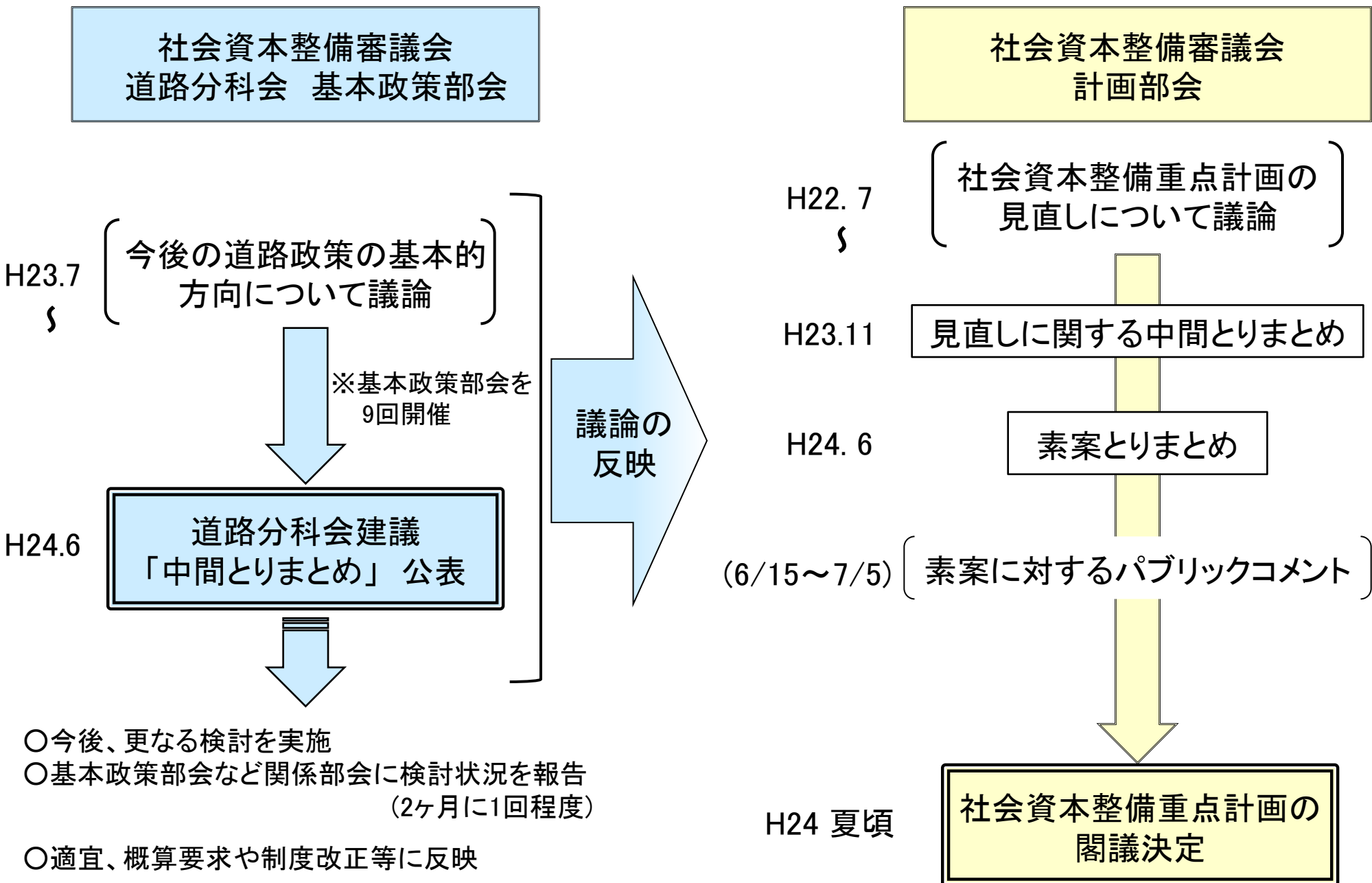


# 道路分科会建議中間とりまとめと 社会資本整備重点計画（素案）

---



# 道路分科会建議 中間とりまとめ 概要

## I 道路政策の現状認識

1. 一定の量的ストックが形成、一定の政策効果
2. これまでの道路政策の課題
  - ① 増大する自動車交通への対応を優先した政策展開
  - ② 「使う」観点の欠如
  - ③ 整備状況やサービスレベルの地域的な偏在
  - ④ 他の主体や施策との連携に課題

## II 今後の社会経済の展望

1. 本格的な人口減少、超高齢化社会、縮退する地域社会
2. 厳しい財政制約
3. 国際競争の激化と対アジア交流の重要性の増大
4. 国土の脆弱性の克服
5. 低炭素・循環型社会

## III 今後の道路政策の検討にあたっての基本的な視点

### 〈転換の視点〉

1. 「クルマ」主役から「多様な利用者の共存」へ
2. 道路を「賢く使う」～利用状況やニーズの的確な反映を前提に～
3. 道路を「進化させる」  
～道路の有する機能や価値の再評価・醸成・創出～
4. 国土の再編・強化に向け、  
道路の「ネットワーク機能を重点的・効率的に強化する」  
～大都市・ブロック中心都市の機能強化、  
地域間で機能・役割を効率的に分担する連携生活圏の形成～
5. 強くしなやかな国土の形成に向け、「道路の役割を再認識する」  
～大災害に備え、強い国土を守るための道路へ～

### 〈更に強化・充実していくべき視点〉

1. 総合的な交通体系の中での道路交通システムの最適化
2. 安全・安心でクリーンな移動の実現
3. 持続可能で効率的な政策運営

## IV 具体的施策の提案

1. 道路の賢い使い方による多様な利用者の共存
2. 道路が有する新たな価値の創造
3. 交通結節機能の充実・高度化、公共交通利用の促進
4. 基幹ネットワークの戦略的な整備・活用
5. 防災も含めた国土の信頼性確保
6. 持続可能で的確な維持管理・更新
7. 低炭素型モビリティの普及促進に向けた対応、  
道路空間のグリーン化

## V 施策の進め方についての提案

1. 多様な利用を促進する新たな枠組みの検討
2. 利用者との協働による道路の総合的なマネジメントの導入
3. 早期の事業効果発現のための環境整備と評価の充実
4. 技術開発・活用による品質確保と道路の進化
5. 持続可能で多様な財源制度

## 1. 道路の賢い使い方による多様な利用者の共存

### (1) 多様な利用者が共存する道路空間の形成

#### ① 道路空間の再配分等による自転車通行空間、歩行空間の形成

- ・地域の道路を面的に俯瞰して、道路毎に誰が主役なのかを明確にし、限られた道路空間を有効活用する再配分を推進
- ・幹線道路については、バイパス等の整備による自動車交通の転換や分散を行いつつ、車道空間を歩行者・自転車等へ再配分

#### ② 生活道路における歩行者・自転車優先の徹底

- ・生活道路における人優先のエリア作り

#### ③ 「スローな交通」への対応等の多様な利用者の共存

#### ④ ユニバーサルデザイン、無電柱化、通学路の整備等の連携

#### ⑤ 多様な利用者の共存に向けた仕組みの構築

- ・一定のエリアにおける道路利用に関して、関係機関が一体的な計画を策定・実施する仕組みを構築
- ・行政と地域住民との合意形成や地域における様々な意見を学識経験者がコーディネートする仕組み
- ・事故に関するデータや全国の取り組み状況をモニタリングして公表し、地方公共団体の取り組みを促進

### (2) 交通事故削減のための更なる効率的・効果的な取り組み

- ・幹線道路と生活道路における事故対策を両輪に展開
- ・プローブデータの活用等による危険箇所<sup>※</sup>の面的かつ効率的な把握
- ・環境負荷の小さいラウンドアバウトの導入・展開

### (3) 利用者責任の明確化も含めた道路の適正な利用の徹底

#### ① 路上駐車、路上工事による影響の最小化

- ・渋滞損失等の影響を面的かつ簡易にモニタリングできる仕組みを構築
- ・利用者と道路管理者との協働による路上駐車防止に関する計画づくり
- ・レーンレンタル制度等を参考にした最適な工事時間や時間帯等の設定とその実現のための誘導策の導入等による路上工事の縮減

#### ② 沿道利用変化に伴う影響の最小化

- ・交通アセスメント制度の導入可能性の検討

#### ③ 大型車両の利用適正化

- ・事業者等への啓発を行った上で、大型車両の違反通行データ等の活用、違反者の公表等による指導・取締りの実効性向上

## 2. 道路が有する新たな価値の創造

### (1) 道路空間のオープン化・多機能化

#### ① 道路の上下空間に建物を建設するための空間としての活用

- ・立体道路制度の制度拡充を通じた民間開発・まちづくりと一体的な更新手法の整備、自由通路・駅ビル等の一体的整備

#### ② たまり場や収益活動の場としての活用

- ・街の秩序や美観を保つためのまちづくり関係者が連携する仕組みの検討

#### ③ 公共空間としての機能向上

- ・地域の顔として誇れる景観形成、津波対策の標高表示等による公益に資する空間形成、街路樹管理へのボランティアの活用

### (2) 道文化の再発見・醸成・創造

- ・文化が交流する道としての認識、街道・古道といった既存の道文化の再発見、新たな道文化の創造などを通じた道路の持つ機能の発揮
- ・NPOや地域住民などとの連携・協調により、道路の文化的な価値や機能を一層高め、活用していく取組みが必要

### 3. 交通結節機能の充実・高度化、公共交通利用の促進

#### (1) 交通結節機能の充実・高度化

##### ① 主要な空港、港湾、鉄道駅などへのアクセス向上

- ・高速道路から主要な空港、港湾、鉄道駅等の交通拠点へのアクセス状況について、再点検し、スムーズなアクセスへと改善

##### ② 交通結節点における乗り換え利便性の向上

- ・交通結節点での案内の充実・上下移動を抑制した歩行者動線確保等により、交通手段毎の動線を整序、乗換利便性の向上を実現

##### ③ 交通結節点の高度利用の推進

- ・駅前広場の立体的整備、道路空間の上空利用により、都市機能を集積
- ・特定地域での集中的事業を可能とする事業制度を創設、民間施設を含めた立体的整備を可能とする制度も拡充

#### (2) 公共交通利用の促進

##### ① バス等の利便性向上

- ・リバーシブルレーン・バス専用レーンの導入等により公共交通の利用を促進
- ・利用者とのコミュニケーションや啓発活動を通じた過度な自動車利用から公共交通や自転車の利用への行動変容を促す取り組みの実施
- ・相乗りマッチング等のTDMに取り組む民間組織の育成・支援

##### ② 移動困難者への対応

- ・福祉施策との連携やNPOとの協働等によるコミュニティバスやデマンドバス等の小規模な公共交通サービスの確保

#### 4. 基幹ネットワークの戦略的な整備・活用

##### (1) 大都市・ブロック中心都市におけるネットワークの緊急強化

- ・環状道路など、飛躍的にネットワーク機能を高める抜本的対策を加速
- ・「渋滞の名所」と呼ばれるボトルネック箇所への集中的対策を実施
- ・路肩の活用などの運用改善、既設出入口の時間運用等ネットワークを最大限に活かす工夫

##### (2) 国土のミッシングリンクの迅速・効率的な解消

- ・人口減少社会に対応し、地域間で機能・役割を効率的に分担する連携生活圏を形成するためには、基盤となる道路ネットワークが重要
- ・脆弱な地域の災害への対応力を高めるため、走行性の高い国道も活用し、国土のミッシングリンクを迅速かつ効率的に解消

##### (3) 整備プロセスの透明化

- ・高速道路や並行する国道などを含め、整備計画の制度等を一体的に整理し、整備プロセスを透明化

##### (4) 効率的な物流ネットワークの強化

- ・コンテナの大型化に対応した物流ネットワークの再検証
- ・橋梁補強、バイパス整備等の緊急対策の実施による国際海上コンテナ車の通行支障区間解消
- ・道路構造物の状況、物流効率化を考慮した、特殊車両通行許可制度の見直し

## 5. 防災も含めた国土の信頼性確保

### (1) 大規模広域地震への備え

#### ① 道路網の防災・減災対策による国土・地域の耐災性の向上

- ・ネットワークの多重性・耐災性を適正に評価、ミッシングリンクを解消
- ・道路施設が持つ副次的機能による減災への貢献

#### ② 発災後の的確な災害対応の実施

- ・広域的な道路啓開・応急復旧等、大規模地震に対する事前準備

### (2) 全国各地で頻発する集中豪雨や大雪に対する道路網の信頼性と安全性の確保

- ・災害に対する道路の通行確保の程度(アベイラビリティ)を明確化
- ・豪雨等に対する通行規制の運用等を改善

### (3) 様々な手段を効果的に活用した災害情報の提供

- ・通行止め情報等の一元的かつわかりやすい提供
- ・情報収集・提供にあたっての沿線店舗等の協力、カーナビ・携帯電話の活用

## 6. 持続可能で的確な維持管理・更新

### (1) 道路ストックの長寿命化

- ・道路橋の予防保全によるライフサイクルコストの縮減
- ・道路構造物の棚卸しによる将来的な維持修繕・更新費の算定
- ・技術開発や技術者の育成を通じたアセットマネジメントシステムの確立
- ・事業者等への啓発を行った上で、大型車両の違反通行データの活用、違反者の公表等による指導・取締りの実効性向上

### (2) 効率的な維持管理の実施

- ・データ収集・分析による「的確な維持管理レベルを設定」
- ・コスト縮減等の工夫と「地域・利用者との協働による維持管理」



## 7. 低炭素型モビリティの普及促進に向けた対応、道路空間のグリーン化

### (1)低炭素型社会への対応

#### ①交通流対策によるCO<sub>2</sub>発生抑制

- ・道路ネットワーク整備・ボトルネック踏切等の対策やITSの推進による交通流の円滑化

#### ②低炭素型モビリティの普及促進への対応

- ・電気自動車向けの充電施設の設置、自転車利用環境の整備・支援

#### ③道路施設の省エネ化

- ・LED照明の積極的な採用、再生可能エネルギー発電施設の活用

### (2)道路空間のグリーン化

#### ①ヒートアイランドへの対応

- ・街路樹の再整備、芝生舗装等の活用

#### ②持続可能な社会への貢献

- ・道路における環境負荷の低減(リサイクル材などの環境にやさしい材料や工法の採用、生物多様性に配慮した環境保全措置)

#### ③沿道環境の保全・創造

- ・良好な沿道環境の保全・創造(遮音壁の設置など沿道騒音対策の推進、TDM施策等による沿道環境の保全)

## 1. 多様な利用を促進する新たな枠組みの検討

- ・多様化する利用ニーズ、地域づくりやまちづくりとの関係、他の交通機関との連携などの観点からの道路機能の再整理
- ・道路における自転車・公共交通などの位置付けの再整理、多様な機能・利害に応じた道路利用ルールと調整方法の明確化、「道路網管理」の考え方の導入など道路の利用に対する新たな枠組みの検討
- ・利用に関する計画の継続性の担保を目的とした「道路の利用に関する計画(仮称)」の策定

## 2. 利用者との協働による道路の総合的なマネジメントの導入

### (1) 利用者の視点に立ったニーズの把握

- ・既存の道路を賢く利用するための道路の使われ方の的確な把握(人・自転車も含めた道路の使われ方、利用目的に応じた沿道も含めた地域単位でのデータ取得)
- ・データ共有化のための情報プラットフォームの構築
- ・道の相談室等のサービス向上
- ・多様な主体、市民参画を通じて、現状を把握し、道路施策の決定につなげるPDCAサイクルの充実

### (2) 多様な主体との協働

- ・多様な主体との積極的なパートナーシップによる道路サービスの実現(管理・改善段階におけるNPO等の道路サービスの担い手としての位置付け、活動に必要な情報提供や民間からの寄付の促進)
- ・NPO等の柔軟な発想やアイデアの活用や技術的・制度的にチャレンジできるような社会実験の導入

## 3. 早期の事業効果発現のための環境整備と評価の充実

### (1) 事業のスピードアップ

- ・on time on budgetの事業マネジメントの強化(土地収用法の活用による手続きの迅速化、事業進捗を図るための技術評価、工程管理を徹底するCM方式やFIDIC約款を参考にした契約方式の導入、受注者側のインセンティブが働くような仕組みの導入)

### (2) 評価システムの充実

- ・道路事業の目的や効果に見合った評価手法の構築(緊急性が高い箇所に対する迅速な評価、都市再生・地域活性化や救急搬送にかかる効果の計測)
- ・計画段階評価の導入による事業の計画に対する合意形成の充実

## 4. 技術開発・活用による品質確保と道路の進化

### (1) ライフサイクルコスト(LCC)の最小化と道路の品質確保

- ・LCC最小化の視点をより重視した総合的なコスト縮減の推進
- ・工事完成から一定期間後の品質確認・評価の仕組みの導入
- ・施工と維持管理、設計と施工を一体とした契約による品質の確保

### (2) 技術開発と民間の技術力活用

- ・企業の技術力をより活用する発注方式の適用拡大
- ・産・学・官が連携した効果的な技術開発の促進
- ・良い成果をあげた受注者、企業による技術開発にメリットを与える仕組みの検討

### (3) ITSによるサービスレベルの向上と道路行政の変革

- ・プローブ情報や車載カメラ情報などを収集し、道路のマネジメントや管理への活用により道路行政を効率化
- ・道路インフラからの情報に基づく適切な情報提供や自動車制御との連携を推進
- ・世界をリードする我が国のITSの更なる発展により道路交通問題を解決

### (4) 進化する乗り物への対応

- ・新しいモビリティの実現に向けた技術研究開発
- ・道路空間の再配分等に際しての公平なモビリティ環境の実現

## 5. 持続可能で多様な財源制度

### (1) 持続可能で公正な高速道路料金制度への転換

### (2) 道路の維持、管理、更新などにかかる新たな負担のあり方

### (3) PPP/PFIの積極的な導入

# 新たな社会資本整備重点計画(素案)の全体像

## 1. 社会資本整備事業を巡る現状とその対応

厳しい財政状況

既存ストックの老朽化

人口減少、少子・高齢化

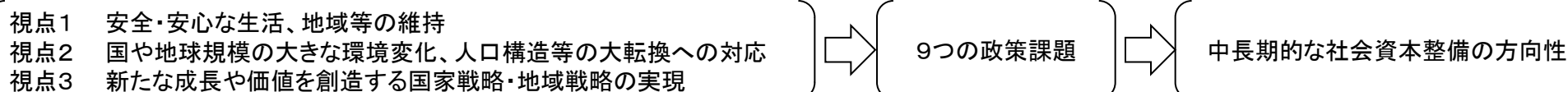
グローバルな競争の進展

災害リスクの高まり

## 2. 社会資本整備のあるべき姿

### ○社会資本整備の方向性

社会資本整備事業を巡る現状等を踏まえ、3つの視点と9つの政策課題ごとに中長期的な社会資本整備の方向性を示す。



中長期的な同じ政策目標を共有する分野横断的な事業・施策の集合体を「プログラム」ととらえ、その実現に向けた事業・施策を記載。

## 3. 計画期間における重点目標と事業の概要

### ○「選択と集中」の基準を踏まえた重点目標

#### 「選択と集中」の基準

- (1) 今整備をしないと、大規模又は広域的な災害リスクを低減できないおそれのあるもの
- (2) 今整備をしないと、我が国産業・経済の基盤や国際競争力の強化が著しく困難になるおそれのあるもの
- (3) 今整備をしないと、「持続可能で活力ある国土・地域づくり」の実現に大きな支障をもたらすおそれのあるもの
- (4) 今適確な維持管理・更新を行わないと、将来極めて危険となるおそれのあるもの

- 重点目標1 大規模又は広域的な災害リスクを低減させる
- 重点目標2 我が国産業・経済の基盤や国際競争力を強化する
- 重点目標3 持続可能で活力ある国土・地域づくりを実現する
- 重点目標4 社会資本の適確な維持管理・更新を行う

重点目標の達成のため実施すべき社会資本整備事業の概要を記載、達成状況を定量的に測定するため、指標を設定。

## 4. 計画の実効性を確保する方策

審議会によるフォローアップ、地方ブロック毎の重点整備方針の策定、その他社会資本整備を効果的・効率的に実施するための必要な措置等を明示。

## 3つの視点、9つの政策課題、18のプログラム

### 視点1 安全・安心な生活、地域等の維持

#### 【政策課題】

- ① 国土の保全
- ② 暮らしの安全の確保
- ③ 地域の活性化

#### 【プログラム】

- 1 災害に強い国土・地域づくりを進める
- 2 我が国の領土や領海、排他的経済水域等を保全する
- 3 陸・海・空の交通安全を確保する
- 4 広域的な移動や輸送がより効率的に円滑にできるようにし、都市・地域相互間での連携を促す
- 5 社会資本の維持管理・更新を計画的に推進するストック型社会へ転換する

### 視点2 国や地球規模の大きな環境変化、人口構造等の変化への対応

#### 【政策課題】

- ④ 地球環境問題への対応
- ⑤ 急激な少子・高齢化への対処
- ⑥ 人口減少への対処

#### 【プログラム】

- 6 低炭素・循環型社会を構築する
- 7 健全な水循環を再生する
- 8 生物多様性を保全し、人と自然の共生する社会を実現する
- 9 生活・経済機能が集約化された地域社会を構築する
- 10 日常生活において不可欠な移動が、より円滑に、快適にできるようにする
- 11 離島・半島・豪雪地域等の条件不利地域の自立的発展を図る

### 視点3 新たな成長や価値を創造する国家戦略・地域戦略の実現

#### 【政策課題】

- ⑦ 快適な暮らしと環境の確保
- ⑧ 交流の促進、文化・産業振興
- ⑨ 国際競争力の確保

#### 【プログラム】

- 12 健康で快適に暮らせる生活環境を確保する
- 13 良好なランドスケープを有する美しい国土・地域づくりを進める
- 14 国際交流拠点の機能を強化し、ネットワークを拡充する
- 15 大都市におけるインフラの機能の高度化を図り、産業・経済活動のグローバル化に対応する
- 16 我が国の優れた建設・運輸産業、インフラ関連産業等が、世界市場で大きなプレゼンスを発揮する
- 17 個性的で魅力あふれる観光地域を作り上げ、国内外から観光客を惹きつける
- 18 社会資本整備に民間の知恵・資金を活用する

**プログラム1**

- 走行性の高い国道も活用しながら、国土のミッシングリンクをできる限り早期に解消
- 災害時における通行止め情報等の集約を情報技術の活用等により強化

**プログラム3**

- プローブデータを活用し面的かつ効率的に事故危険箇所を把握
- 環境負荷の小さいラウンドアバウト等の新たな交通安全対策の施策導入に向けた研究

**プログラム4**

- 路肩の活用などの運用改善や簡易ICの増設、ICTをフルに活用した施策など、ネットワークを最大限に活かす工夫

**プログラム5**

- 社会資本の実態把握、「事後的管理」と「予防保全的管理」の適確な使い分けの促進、重量制限違反車両に対する指導や処分の厳格な実施等を推進し、トータルコストの縮減

**プログラム6**

- 環境対応車(電気自動車等)の普及やそれを促進する充電施設の整備

**プログラム10**

- 交通アセスメント制度の創設、路上工事調整や路上駐車抑制等による交通容量の拡大策を推進
- 自転車通行空間や歩行空間を含めた道路空間の再配分
- 駅へのアクセスや他の交通機関との乗り換えがスムーズに行えるよう、歩行者の上下移動を抑制する動線を確認しつつまちづくりと一体となった駅前広場を整備

**プログラム13**

- 住民、NPO、企業など地域の多様な主体との更なる連携・協働を深め、道を舞台に地域ならではの風景や自然、歴史、文化などの資源を活かした美しい景観を創出

**プログラム14**

- 大都市周辺におけるボトルネック箇所への集中的対策や首都圏3環状等の大都市圏環状道路の整備
- 高速道路ICと交通拠点とのアクセスの現状を再点検し改善を実施
- 道路構造物の状況に応じた特殊車両通行許可手続きの運用改善

**プログラム15**

- 道路の上下空間の有効活用による駅ビル等の複層的整備

**プログラム18**

- オープンカフェやイベント施設の設置など、官民連携による道路空間のオープン化を促進

## 重点目標1 大規模又は広域的な災害リスクを低減させる

(※)[番号]は、本文中の指標番号に対応  
赤字は、道路関係の指標

### 1-1 大規模地震の発生に備えた耐震化やソフト対策の推進

#### (1) 強い振動に伴う地盤や構造物の損壊防止、市街地の防災性向上

- ① 首都直下地震や東海・東南海・南海地震等の大規模地震の発生に備えた耐震・液状化対策の促進
- ② 公共インフラの機能の損失による人的・物的な二次被害の拡大の防止

○ [1]主要なターミナル駅の耐震化率 【88% (H22年度末)→概ね100% (H27年度末)】  
 ○ [3]大規模地震への対策が未実施の河川管理施設の耐震化率  
 【河川堤防: 0% (H23年度末)→約77% (H28年度末)、水門・樋門等: 0% (H23年度末)→約84% (H28年度末)】

#### (2) 災害時に避難地や防災拠点となる施設等の整備・耐震化、緊急輸送ルートの整備

- ① 一定水準の防災機能を備えるオープンスペース等の確保
- ② 陸海空の連携による、人流・物流確保のための対策
- ③ 災害時の緊急輸送のバックアップ機能の強化、円滑な交通の確保のための対策

○ [7]緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率 【77% (H22年度末)→82% (H28年度末)】  
 ○ [9]航空輸送上重要な空港のうち地震時に救急・救命、緊急物資輸送拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口  
 【約7,300万人 (H23年度末)→約9,500万人 (H28年度末)】  
 ○ [10]大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口  
 【約2,640万人 (H23年度末)→約2,950万人 (H28年度末)】

#### (3) ハード整備と一体となったソフト対策による安全の確保

### 1-2 大規模又は広域的な津波災害が想定される地域における津波対策及び人口・資産が集中する海面下に位置する地域等における高潮・侵食対策の強化

#### (1) 海岸・河川堤防の整備等による津波・高潮・侵食被害の防止・軽減

- ① 東海、東南海、南海地震等による津波の発生が想定されている地域等における津波対策の推進
- ② 高潮対策等の推進

○ [4]東海・東南海・南海地震等の大規模地震が想定されている地域等における海岸堤防等の整備率(計画高までの整備と耐震化)  
 【約28% (H23年度末)→約66% (H28年度末)】  
 ○ [15]大規模地震に備えた自動化・遠隔操作化が未実施の水門・樋門等の対策実施率 【0% (H23年度末)→約57% (H28年度末)】

#### (2) 津波防災地域づくり等による津波対策等の推進

○ [18]最大クラスの津波ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合 【0% (H23年度末)→100% (H28年度末)】

## 重点目標1 大規模又は広域的な災害リスクを低減させる

(※)[番号]は、本文中の指標番号に対応  
赤字は、道路関係の指標

### 1-3 人口・資産が集中する地域や近年甚大な被害が発生した地域等における治水対策の強化及び大規模土砂災害対策の推進

#### (1) 大規模水害の未然の防止等

○[20]過去10年間に床上浸水被害を受けた家屋のうち未だ浸水のおそれのある家屋数 【約6.1万戸(H23年度末)→約4.1万戸(約3割解消)(H28年度末)】

#### (2) 水害に強い地域づくり

○[22]下水道による都市浸水対策達成率 【約53%(H23年度末)→約60%(H28年度末)】

#### (3) 水害に対する警戒避難体制等の整備

#### (4) 大規模土砂災害の未然防止

○[25]道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率 【54%(H22年度末)→68%(H28年度末)】

#### (5) 大規模土砂災害に対する警戒避難体制等の整備

### 1-4 災害発生時のリスクの低減のための危機管理対策の強化

#### (1) 災害発生時における、早期復旧、二次災害防止のための対策の実施

#### (2) 災害発生時における、迅速な応急対応や活動支援のための準備

○[30]国土交通省等と市町村のリエゾン協定締結率 【約71%(H23年度末)→100%(H28年度末)】



## 重点目標2 我が国産業・経済の基盤や国際競争力を強化する

(※)[番号]は、本文中の指標番号に対応  
赤字は、道路関係の指標

### 2-1 世界的な競争に打ち勝てる大都市や国際拠点空港・港湾の機能拡充・強化とアクセス性の向上や、官民連携による海外プロジェクトの推進

#### (1) 国際競争力の基盤整備

- ① 都市機能の高度化及び都市交通ネットワーク整備
- ② 国際交流拠点の機能拡充・強化

○[34]三大都市圏環状道路整備率 【56% (H23年度末) → 約75% (H28年度末)】  
 ○[36]東京圏鉄道における混雑率 【166% (H22年度末) → 主要区間の平均: 150%以内、全区間: 180%以内 (H27年度末)】  
 ○[37]首都圏空港の発着容量 【64万回 (H23年度末) → 74.7万回 (H28年度末)】  
 ○[39]日本発着コンテナ貨物の釜山港等東アジア主要港でのトランシップ率 【10% (H20年) → 5% (H27年)】

#### (2) 官民連携による海外プロジェクトの推進

### 2-2 それぞれの地域が持つ魅力や強みを引き出すことによる地域の活力の維持・向上

#### (1) 国際競争力の高い魅力ある観光地域の形成、美しい国土・地域づくりの推進

- ① 国際競争力の高い魅力ある観光地域の形成
- ② 美しい国土・地域づくりの推進

○[43]景観計画に基づき取組を進める地域の数 【315団体 (H23年度末) → 550団体 (H28年度末)】  
 ○[8]市街地等の幹線道路の無電柱化率 【15% (H23年度末) → 18% (H28年度末)】

#### (2) 基幹となる交通・物流ネットワークの整備

○[11]道路による都市間速達性の確保率<sup>(※)</sup> 【46% (H22年度末) → 約50% (H28年度末)】

(※) 主要都市等を結ぶ都市間リンクのうち都市間連絡速度(都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの)60km/hが確保されている割合

## 重点目標3 持続可能で活力ある国土・地域づくりを実現する

(※)[番号]は、本文中の指標番号に対応  
赤字は、道路関係の指標

### 3-1 持続可能でエネルギー効率の良い暮らしのモデルの形成と国内外への普及・展開

#### (1) 都市における暮らしの低炭素化

○[46]公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合 【地方中枢都市圏: 69.1%(H22年度末)→69.5%(H28年度末)】

#### (2) 人流・物流から発生する温室効果ガスの排出抑制

### 3-2 少子・高齢化社会においても誰もが安全・安心して暮らすことができる社会への転換

#### (1) 都市機能の集約化・街なか居住の推進、地域内の移動円滑化

○[52]都市計画道路(幹線街路)の整備率 【59%(H21年度末)→63%(H28年度末)】

#### (2) 公共施設等のバリアフリー化

○[53]公共施設等のバリアフリー化率

- ・利用客数が3,000人/日以上、駅、バスターミナル等の旅客施設 【段差解消率: 78%(H22年度末)→約100%(H32年度末)】
- ・バリアフリー法で規定する特定道路 【77%(H23年度末)→約100%(H32年度末)】
- ・不特定多数の者等が利用する床面積2,000㎡以上の病院、劇場等の建築物 【48%(H22年度末)→約60%(H32年度末)】

○[54]車両等のバリアフリー化率

- ・ノンステップバスの導入率 【36%(H22年度末)→約70%(H32年度末)】
- ・福祉タクシーの導入台数 【12,256台(H22年度末)→約28,000台(H32年度末)】

#### (3) 交通安全の確保

○[56]通学路の歩道整備率 【51%(H22年度末)→約6割(H28年度末)】

○[58]鉄道の対象曲線部等における速度制限機能付きATS等の整備率 【73%(H22年度末)→100%(H28年6月末)】

○[59]鉄道の対象車両における安全装置の整備率 【運転士異常時列車停止装置: 90%(H22年度末)→100%(H28年6月末)】

#### (4) 健康で快適に暮らせる生活環境の確保

○[61]汚水処理人口普及率 【約87%(H22年度末(※岩手県、宮城県、福島県を除く))→約95%(H28年度末)】

重点目標3 持続可能で活力ある国土・地域づくりを実現する

(※)[番号]は、本文中の指標番号に対応  
赤字は、道路関係の指標

3-3 失われつつある自然環境の保全・再生

(1) 生物多様性の保全

○[63]特に重要な水系における湿地の再生の割合 【約3割(H23年度末)→約5割(H28年度末)】

(2) 健全な水循環の再生

○[65]良好な水環境創出のための高度処理実施率 【約33%(H23年度末)→約43%(H28年度末)】

重点目標4 社会資本の適確な維持管理・更新を行う

(1) 我が国の社会資本の実態把握と維持管理・更新費の推計

(2) 施設の長寿命化によるトータルコストの低減等

○[67]長寿命化計画の策定率	・主要な河川構造物	【約3%(H23年度末)→100%(H28年度末)】
	・下水道施設	【約51%(H23年度末)→約100%(H28年度末)】
	・道路橋	【75%(H23年度末)→100%(H28年度末)】
	・海岸堤防等	【約53%(H23年度末)→約100%(H28年度末)】
○[68]長寿命化計画に基づく港湾施設の老朽化対策実施率		【6%(H23年度末)→100%(H28年度末)】