

2003

平成15年度
道路行政の業績計画書

1. 成果主義の道路行政マネジメントの意義

- ① 道路行政の効率化 : 「成果主義」を各部門へ浸透し行政の意識改革を図ります。
- ② 道路行政の透明性の向上 : 目指すべき「成果」を事前に公表し、国民と行政の信頼関係の再構築を図ります。

3. 成果主義の道路行政マネジメントの実際

成果主義の道路行政マネジメントの特徴 その1

生活実感にあった指標を設定し、
毎年度、わかりやすい数値目標を設定します。

成果主義の道路行政マネジメントの特徴 その2

目標達成のための手段である施策・事業の妥当性を
データを用いた論理的な分析を用いて明確にします。

成果主義の道路行政マネジメントの特徴 その3

客観的かつ詳細なデータに基づく
事業箇所の選定が可能になります。

成果主義の道路行政マネジメントの特徴 その4

さらに今後、予算との連動を図ります。

このように活用されます

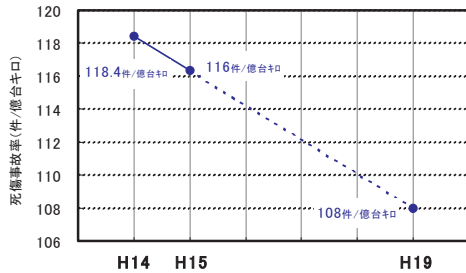
2. 「マネジメント・サイクル」の構築

成果主義の道路行政マネジメントの第一歩として、平成15年度から「マネジメント・サイクル」の構築をスタートします。

具体的には、成果指標を用いて1年後の数値目標等を示す「業績計画書」を策定・公表します。

指標の現況値と数値目標

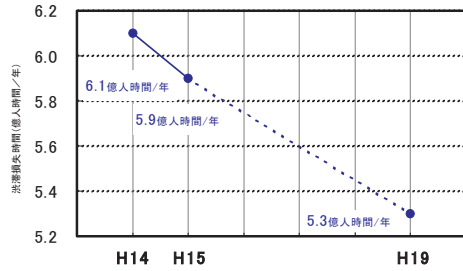
【死傷事故率】



死傷事故率の現況値及び数値目標

死傷事故率について、平成19年度までに約1割削減し、1億台キロあたり約108件とすることを中期的な目標とする。

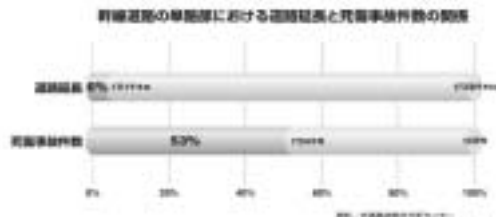
【渋滞損失時間】



渋滞モニタリング区間における道路渋滞による損失時間現況値及び数値目標

平成19年度までに、道路渋滞による損失時間を約1割削減することを中期的な目標とする。

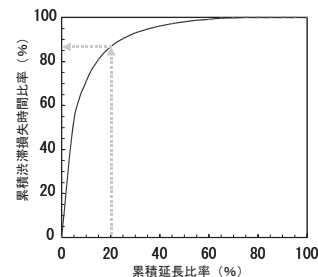
現状と問題点



幹線道路の単路部における道路延長と死傷事故件数の関係

特定箇所に集中する幹線道路での事故

幹線道路で発生した単路部事故の53%が、幹線道路のわずか6%の区間に集中。



幹線道路の単路部における道路延長と死傷事故件数の関係

2割の区間に8割を越す渋滞が集中

区間別の渋滞分布を分析すると、道路延長の比率で約2割の区間に約8割を越す渋滞が集中。

課題と講じる施策

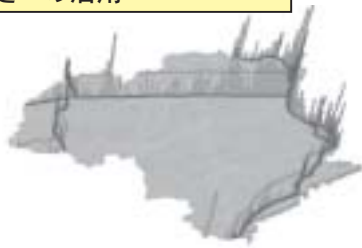
幹線道路の事故危険箇所の集中的な対策

「事故危険箇所緊急対策事業(3,956箇所を選定)」等

ボトルネック対策

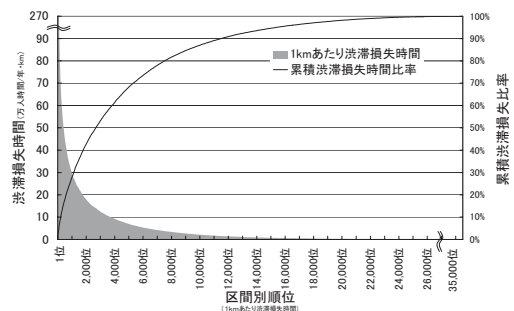
ボトルネックとなっている交差点や踏切等に対する対策を実施

事業箇所選定への活用



区間毎の死傷事故率イメージ

詳細なデータ分析から事故の多発している箇所を優先して対策を実施。



区間毎の渋滞損失イメージ

詳細なデータ分析から渋滞損失の大きい箇所を優先して対策を実施。

目 次

第1章 業績計画書の意義と目的-----	1
1. 業績計画書を策定するに至った背景-----	2
2. 業績計画書を策定する意義-----	6
3. 成果主義の道路行政マネジメントの実際-----	7
4. 道路行政マネジメントの課題と今後の継続的改善-----	8
第2章 平成15年度道路行政の概要-----	13
1. 平成15年度の道路行政の基本方針-----	14
2. 平成15年度の道路行政に関する政策テーマと指標-----	15
3. 指標ごとの目指す目標と効果-----	16
第3章 政策テーマごとの課題と対策-----	21
1. 活力 ～都市再生と地域連携による経済活力の回復～	
【指標－1】道路渋滞による損失時間 [最終7外6指標]	22
【指標－2】ETC利用率 [中間7外6指標]	34
【指標－3】路上工事時間 [中間7外6指標]	42
【指標－4】規格の高い道路を使う割合 [中間7外6指標]	46
【指標－5】拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 [中間7外6指標]	52
【指標－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 [中間7外6指標]	56
【指標－7】日常生活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 [中間7外6指標]	60

2. 暮らし ～生活の質の向上～

【指標－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 [中間7割が指標] 64

【指標－9】 市街地等の幹線道路の無電柱化率 [中間7割が指標] 72

3. 安全 ～安全で安心できる暮らしの確保～

【指標－10】 道路交通における死傷事故率 [最終7割が指標] 78

【指標－11】 道路構造物保全率（橋梁・舗装） [中間7割が指標] 94

【指標－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 [中間7割が指標] 98

4. 環境 ～環境の保全・創造～

【指標－13】 CO₂排出削減量 [最終7割が指標] 104

【指標－14】 NO_x・SPM環境目標達成率 [最終7割が指標] 108

【指標－15】 夜間騒音要請限度達成率 [最終7割が指標] 118

5. 道路行政の改革 ～アカウンタビリティの向上～

【指標－16】 道路利用者満足度 [最終7割が指標] 124

【指標－17】 ホームページアクセス数 [中間7割が指標] 136

第 1 章 業績計画書の意義と目的

1. 業績計画書を策定するに至った背景

(1) 行政改革に向けた社会潮流

① 道路行政改革の進め方

行政が肥大化し、国民の声が届かなくなるとともに、行政の効率自体が低下しているのではないかと批判は、我が国に限らず、多くの国において共通の問題として古くから認識されており、これを解決し、行政部門の効率化を図るため、様々な取り組みが行われてきた。

このため、1980年代より、一部の国では、経営学的手法を採用した、いわゆるニュー・パブリック・マネジメント(NPM)といわれる一連の行政改革を進めている。例えば、米国や英国においては、その一環として、成果を表す指標であるアウトカム指標等を用いて政策目標を設定し、毎年度、業績を分析、評価し、以後の施策、事業に反映する制度を、道路行政も含む、政府全体として導入している。

(図1)

我が国においても、平成14年度より、「行政機関の行う政策の評価に関する法律」が施行され、成果志向の行政への転換が推進されている。また、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2003(平成15年6月27日閣議決定)」においても、「事前の目標設定と事後の厳格な評価の実施により、税金がどのような成果を上げたかについて、国民に説明責任を果たす予算編成プロセスを構築する」等、成果を重視した行政マネジメントの本格的な導入が進められているところである。

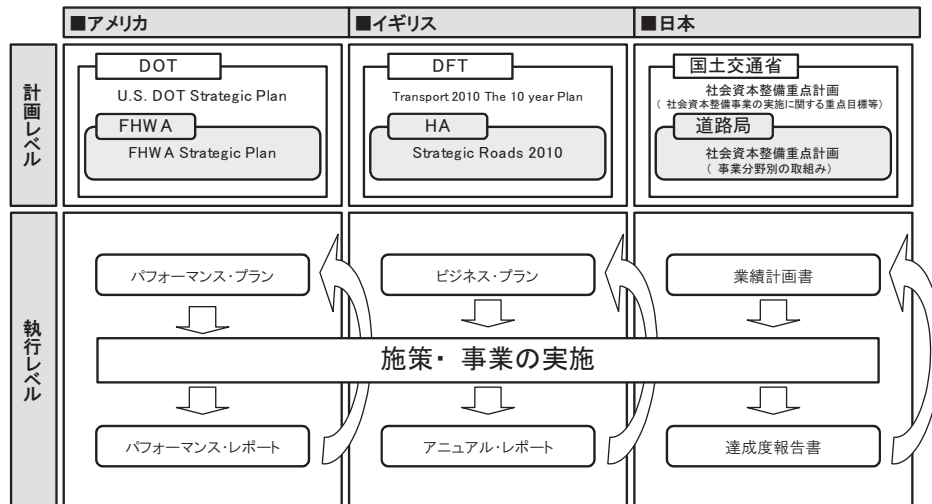


図1 成果主義の新たな道路行政マネジメント(日米欧の比較)

DOT: 米国連邦交通省 (Department of Transportation)
 FHWA: 米国連邦道路庁 (Federal Highway Administration)
 DFT: 英国交通省 (Department for Transport)
 HA: 英国道路庁 (Highways Agency)

これらを受け、我が国の道路行政においても、透明性や効率性の向上のため、納税者であり道路利用者でもある国民に「成果」が見え、実感できる行政が求められている。これまでの画一的な道路整備の追求から、道路利用者のニーズに即した「成果」を重視する方向への転換を図ることとしている。

②「成果主義」の道路行政マネジメントのスタート

道路行政においては、「成果」を重視する行政運営の一環として、行政の意識改革を図り、国民と行政の信頼関係を再構築するため、平成15年度より毎年度、事前に定量的な成果目標を定め、事後に達成度の評価を行い、評価結果を以降の行政運営に反映させる「マネジメント・サイクル」を構築する。（図2）

「平成15年度 道路行政の業績計画書」は、この新しいマネジメント・サイクルの第一歩として、策定・公表するものである。

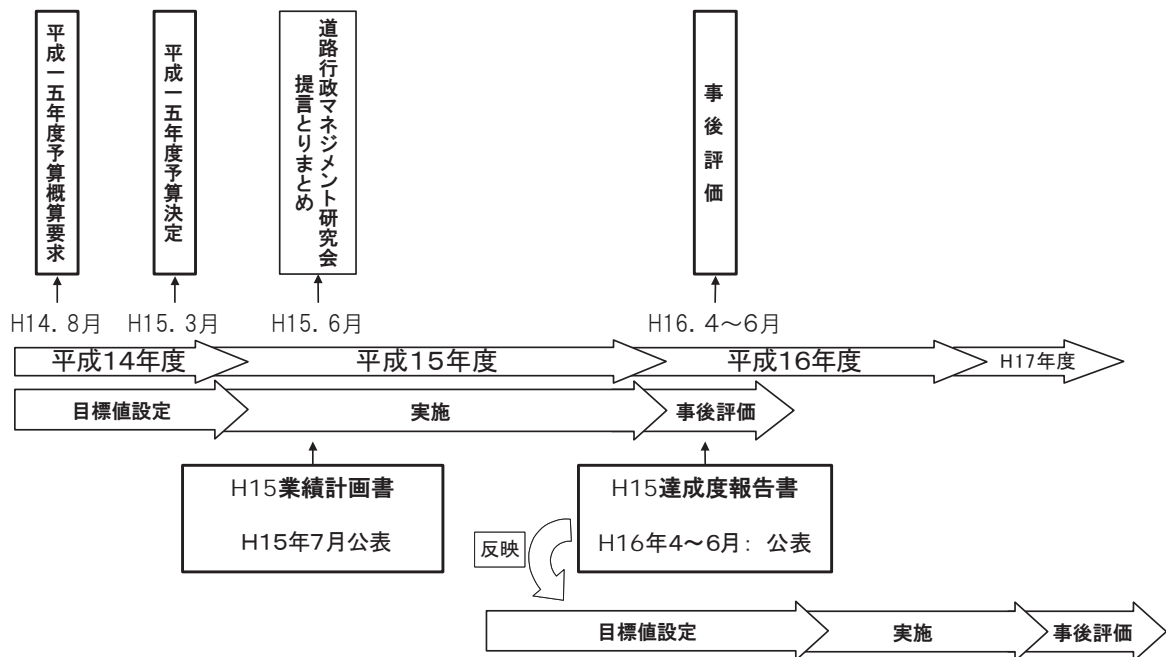


図2 新たな道路行政マネジメントの流れ ～平成15年度を例に～

(2)成果主義の道路行政マネジメントへの転換 ー理論から実践へー

国土交通省では、成果主義の行政運営への社会的ニーズを踏まえて、平成15年3月より「道路行政マネジメント研究会（委員長：古川俊一筑波大学教授）」を設置し、成果主義の新たな道路行政マネジメントのあり方について、理論的な裏付けに加え、実際に実践するための方策の検討を進めてきた。

それらの検討の結果を踏まえ、平成15年6月に取りまとめられた研究会提言「『成果主義』の道路行政マネジメントへの転換」では、成果主義の道路行政マネジメントの3つの柱と、その実践のための5つの戦略が提示された。

成果主義の道路行政マネジメントに向けた3つの柱

- 毎年度のマネジメントサイクルの確立

毎年度、事前に数値目標を定め、事後に達成度を評価し、評価結果を以降の行政運営に反映し、マネジメントサイクルを確立

- わかりやすさと実現性の両立

道路利用者にとってのわかりやすさに加え、実際の行政運営に反映できる実現性のあるしくみを構築

- 国民と行政とのパートナーシップの確立

数値目標、達成度については、バックデータとともに公開したうえで国民の参画も図り、国民と行政とのパートナーシップを確立

成果主義の道路行政マネジメントの実践のための5つの戦略

- 目標と指標の設定

政策目標ごとにアウトカム指標を設定

- 効率的なデータ収集

評価に必要な交通量等のバックデータも速やかに公表

- 毎年度の業績計画の策定及び達成度の把握

毎年度、数値目標を設定し、達成度を評価

- 予算・人事のしくみへの反映

成果買い取り型の予算運用等、成果を反映するしくみを構築（事務所ごとの達成度等を明らかにし、競争原理を活用（ベンチマーキング））

- アカウンタビリティ・評価の妥当性の確保

数値目標及び評価結果をそれぞれ毎年度、「業績計画書」及び「達成度報告書」として策定、公表

政策評価制度



マネジメントは「理論」から「実践」へ

●成果主義の道路行政マネジメントに向けた3つの柱：

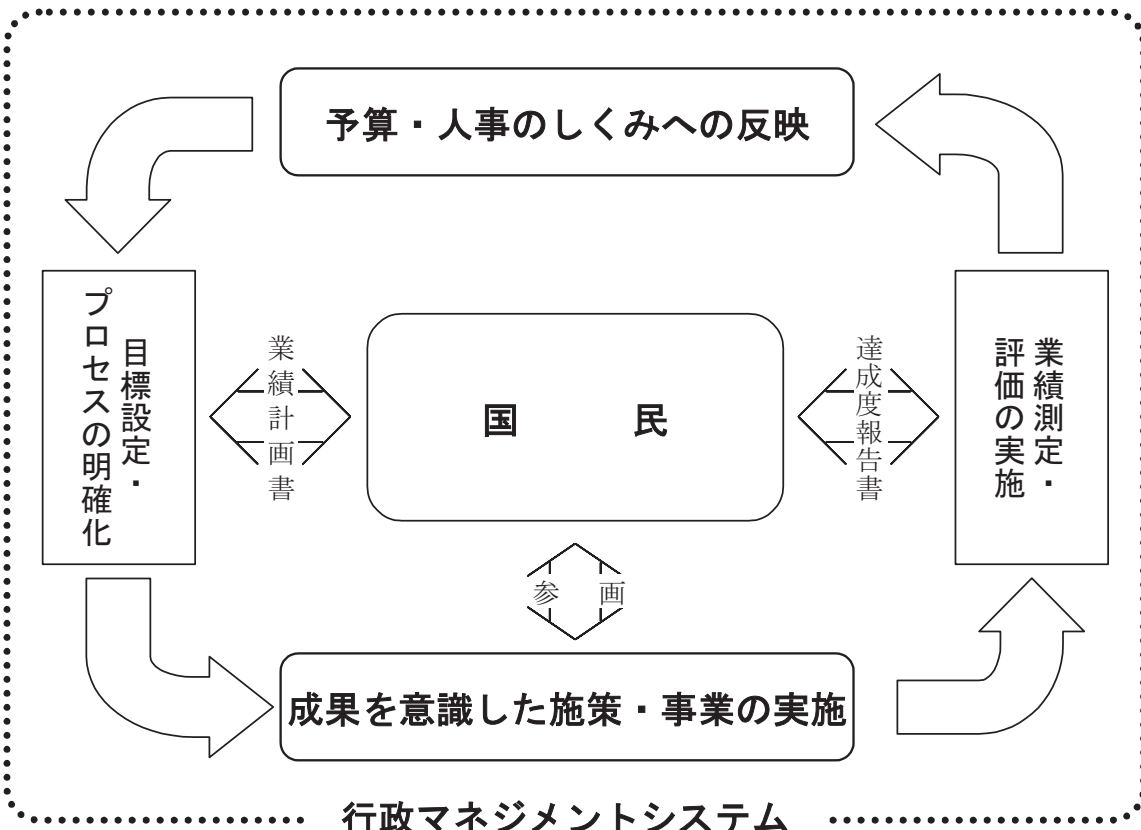
毎年度のマネジメント
サイクルの確立

わかりやすさと
実現性の両立

国民と行政との
パートナーシップの確立

●実践のための5つの戦略

- ・目標と指標の設定
- ・効率的なデータ収集
- ・毎年度の業績計画の策定及び達成度の把握
- ・予算・人事のしくみへの反映
- ・アカウントビリティ・評価の妥当性の確保



行政マネジメントシステム

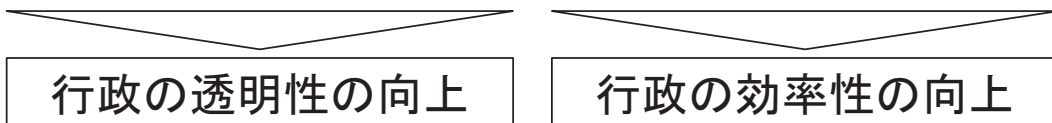


図3 『成果主義』の道路行政マネジメントへの転換

2. 業績計画書を策定する意義

成果主義の道路行政マネジメントを進めることの意義は、道路行政における効率性の向上と透明性の向上にある。以下、この2つの観点から、新たな道路行政マネジメントが、いかなるプロセスにより、これらの目的に資するか説明する。

(1) 厳格な評価とその結果の反映による効率性の向上

成果重視の道路行政マネジメントにおいては、事前に定量的な成果目標を定め、事後に達成度の評価を行い、評価結果については、以降の行政運営に確実に反映する。これは、適切な場所・対象に対し、適切な資源配分を行い、対策を講じていく枠組みであり、行政の効率化に資するものである。

また、定量的な成果目標の設定により、道路行政における施策、事業について、計画から実施に至る各段階において評価を行い、目標を達成するための手段である施策、事業に至るプロセスの妥当性を明らかにし、「業績計画書」としてとりまとめ、公表する。

この計画書で示された数値目標や、それを実現するための手段に至るプロセスの妥当性については、年度終了時に評価し、「達成度報告書」としてとりまとめ、公表する。ここでの評価結果は、次年度以降の予算や行政運営に反映していくことで、成果主義を徹底し、行政の意識改革につなげるものである。

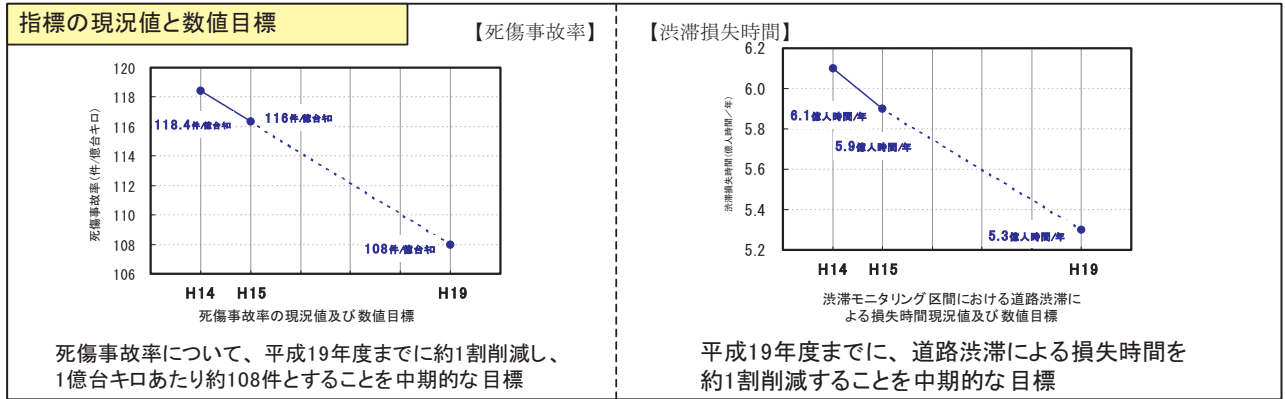
平成15年度は、このマネジメント・サイクルの開始年次であり、成果主義の新たな道路行政マネジメントの出発点として位置付けるものである。

(2) 数値目標及び評価結果を公表することによる透明性の向上

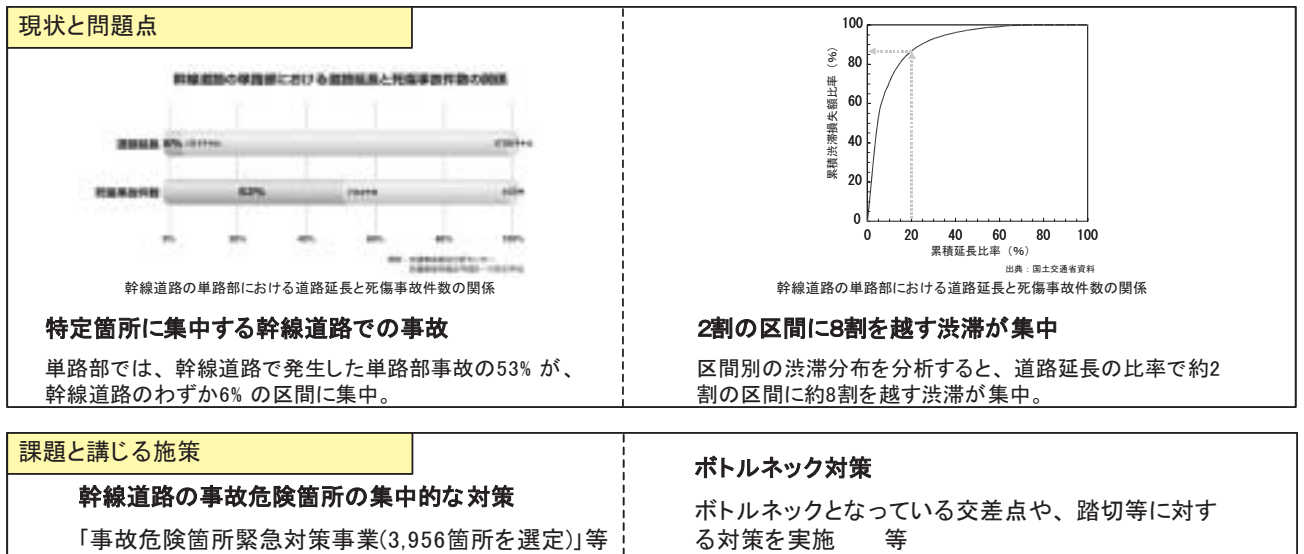
「業績計画書」においては、目指す成果を、国民の生活実感にあった指標を用いた数値目標として事前に公表し、その実現のための手段の妥当性を明らかにすることによって、国民と行政が課題と目標を共有することを可能にする。これにより、道路行政における成果重視の姿勢を明確にするとともに、国民と行政との信頼関係を再構築し、行政の透明性の向上を図るものである。

3. 成果主義の道路行政マネジメントの実際

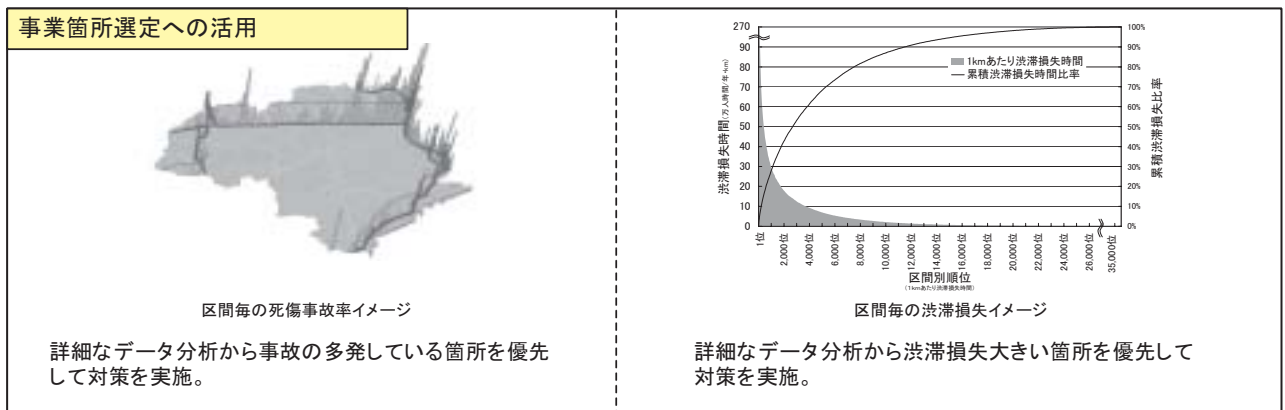
①生活実感にあった指標を設定し、毎年度、わかりやすい数値目標を設定



②目標達成のための手段である施策・事業の妥当性を数字を用いた論理的な分析を用いて明確化



③客観的かつ詳細なデータに基づく事業箇所の選定が可能に



4. 道路行政マネジメントの課題と今後の継続的改善

(1) 平成 15 年度の道路行政マネジメントにおける課題

平成15年度「道路行政の業績計画書」は、これからの道路行政における理想と哲学を具現化するための第一歩を示したものであるが、初年度であるが故の限界や、費用対効果などの側面から、以下の事項について、依然として制約がある。これらの事項については、成果主義の道路行政マネジメントを進めるための課題として取り組み、今後、データや分析手法の向上、新たな制度の導入等により、これらの課題を解決するため、引き続き所要の取り組みを続けていく所存である。

① マネジメント・サイクルの立ち上げ初年度であることによる制約

平成15年度は、予算編成のスケジュール上、年度途中に「道路行政マネジメント研究会」の提言を受けており、マネジメント・サイクルをスタートさせた年度である。

真に有効なマネジメント・サイクルの構築のためには、毎年度の予算との連携が不可欠であり、業績計画書における年次目標等は、予算要求と同時に決定されるべきものである。しかしながら、これらの理由により、平成15年度においては、予算編成後に平成15年度の数値目標を設定し、公表するものである。

② データ収集上の限界と制約

合理的な成果目標を決定し、その成果を客観的に評価するためには、正確なデータ収集が必要となる。例えば渋滞状況の把握に関しては、時刻と位置を記録する装置がついたバス等を一種のセンサーとして使う「プローブカー」等を用いた情報収集体制の確立を進めているが、それらの体制の整った道路は未だ一部に過ぎず、全ての道路に関するデータを毎年度取得する体制は確立できていない。また、山間部等の交通量の少ない場所で、都市部と同様のデータ収集体制を確立することは費用対効果の面から非効率であり、その意味からも、全ての道路について同じ品質のデータを集めることは現実的ではない。

このようなデータ上の制約から、一部の指標については、道路種別を限定した評価や、データの収集が可能な一部の区間のみを対象とした評価にとどまる場合もある。なお、この場合は業績計画書にその旨を明示する。

これらのデータについては、今後とも、効率的な収集体制を確立し、体系的なデータを整備していく所存である。

③ 外部要因の存在

道路は、最も生活に密着した社会資本の一つであり、国民の一人ひとりが利用者であるインフラであるため、そのサービスの質は、ドライバーのマナーや沿道立地のあり方等にも左右され、必ずしも行政のみがマネジメントできるものではない。

また、道路サービスに係る行政は、必ずしも国土交通省による道路行政のみではなく、他省庁や地方公共団体も含む、他の行政機関の施策の影響が大きいケースも存在する。

このような、外部要因の影響が大きい成果目標については、その目標の達成にある程度寄与する道路行政の進捗状況などを用いた中間的なアウトカム指標を設定し、それぞれの要因による寄与度等を分析し、確実に内部の執行の管理が可能なくみを確立することが、現実的な行政マネジメントに向けた今後の課題である。

④ 施策の効果が発揮されるまでのタイムラグの存在

一般に、道路整備は成果を得るために一定の時間を必要とする。例えば、都市圏の環状道路ネットワークは、一部区間が供用した段階ではその効果は十分に発揮できない。また、交通事故等、確率的事象に基づく成果の中には、統計的に成果の発揮を確認できるまでに一定の測定期間が必要となるものもある。加えて、達成度の把握に必要なデータの収集に時間がかかるなど、年度途中のデータや前年度のデータを利用せざるをえない場合は、データ取得時期以降に得られた成果の評価が困難、または不可能である場合もある。実際のマネジメントに際しては、関連する施策の進捗を示す指標等を用いて評価を行うことが必要である。

(2) 地域における取り組み

成果主義の道路行政マネジメントを実効性あるものとするためには、地域の特性や、地域ごとのニーズに応じた、即地性のある道路行政マネジメントを進める必要がある。また、職員の一人ひとりが成果を意識した行政マネジメントを推進するためには、出先部門まで成果主義を徹底する必要がある。

これらの目的のため、全国レベルの取り組みに加え、都道府県ごと等、地域レベルにおいても、業績計画を策定した上で達成度を把握、評価し、その結果を以降の施策、事業に反映する、地域レベルの道路行政マネジメントのしくみを構築することとする。その際には、地方公共団体等、他の行政機関における取り組みとも可能な限り連携する。

地域レベルの道路行政マネジメントにおいては、渋滞状況や交通事故の発生状況等に関する即地的なデータを活用し、生活実感にあった地域ごとの課題とその原因を明らかにし、その対策として実施する施策、事業の妥当性を明らかにする。また、地域の課題を的確に表す指標を用いて数値目標を設定し、関連する施策、事業の妥当性ととも業績計画書としてとりまとめ、公表する。また、事後に達成状況を把握・評価し、全国レベルの取り組みと同様に達成度報告書としてとりまとめ、公表する。

地域ごとの業績計画書等の策定にあたっては、国道事務所等や都道府県等によって構成される幹線道路協議会等を活用し、様々な道路管理主体の参画を図るとともに、パブリック・コメントの実施や、第三者により構成される委員会の意見を反映する等、道路利用者の声を反映するための取り組みについても実施することが必要である。

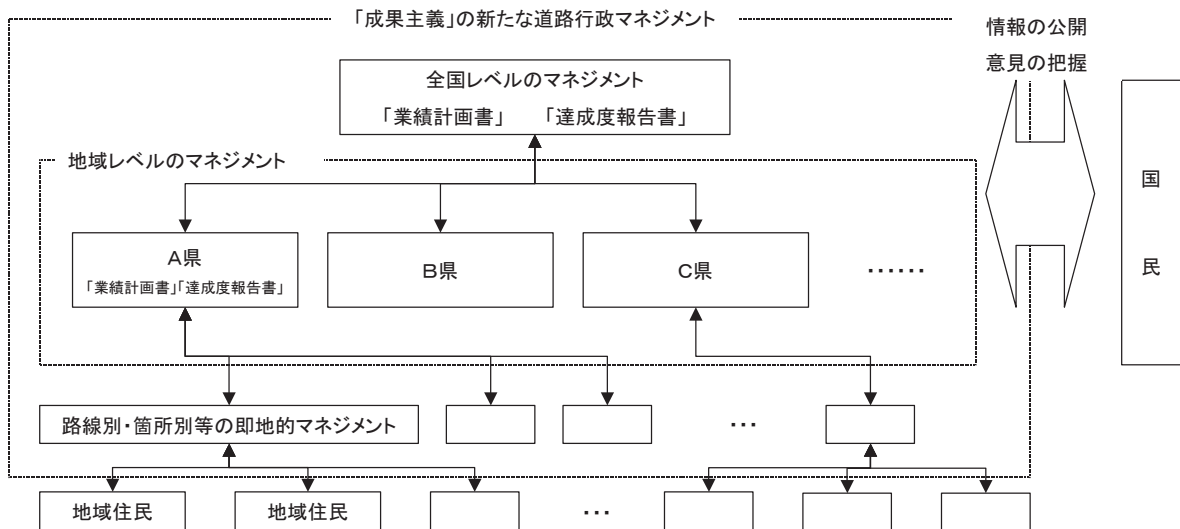


図4 地域における取組みと全国レベルの取組みの連携

(3) 国民と行政のパートナーシップの確立

① 業績計画書の公表とその意義

道路行政の透明性を向上し、アカウンタビリティを確保するため、本業績計画書については、インターネット等を用いて、広く国民に公表する。

数値目標及びその達成のための施策、事業を公表することは、単なる情報公開にとどまらず、国民との間でいわば「約束」を事前に交わすことであり、対話型の行政運営のための重要なツールである。

業績計画書を公表することで、国民と行政の間で課題や目標を共有し、目標設定の妥当性や施策や事業の妥当性について、国民の視点からのチェックを行うことが可能となる。

② 関連データの公表

業績計画書に記載されている指標、数値目標、施策や事業の妥当性について、国民の視点から客観的なチェックを行うためには、判断の背景となるデータについても同時に公表する必要がある。

そのため、指標値そのものに加え、関連するバックデータや、月次データ等の詳細なデータについても、業績計画書とともに、道路行政評価サイト（道路IRサイト：<http://www.mlit.go.jp/road/ir/>）等、インターネットを通じて公表する。

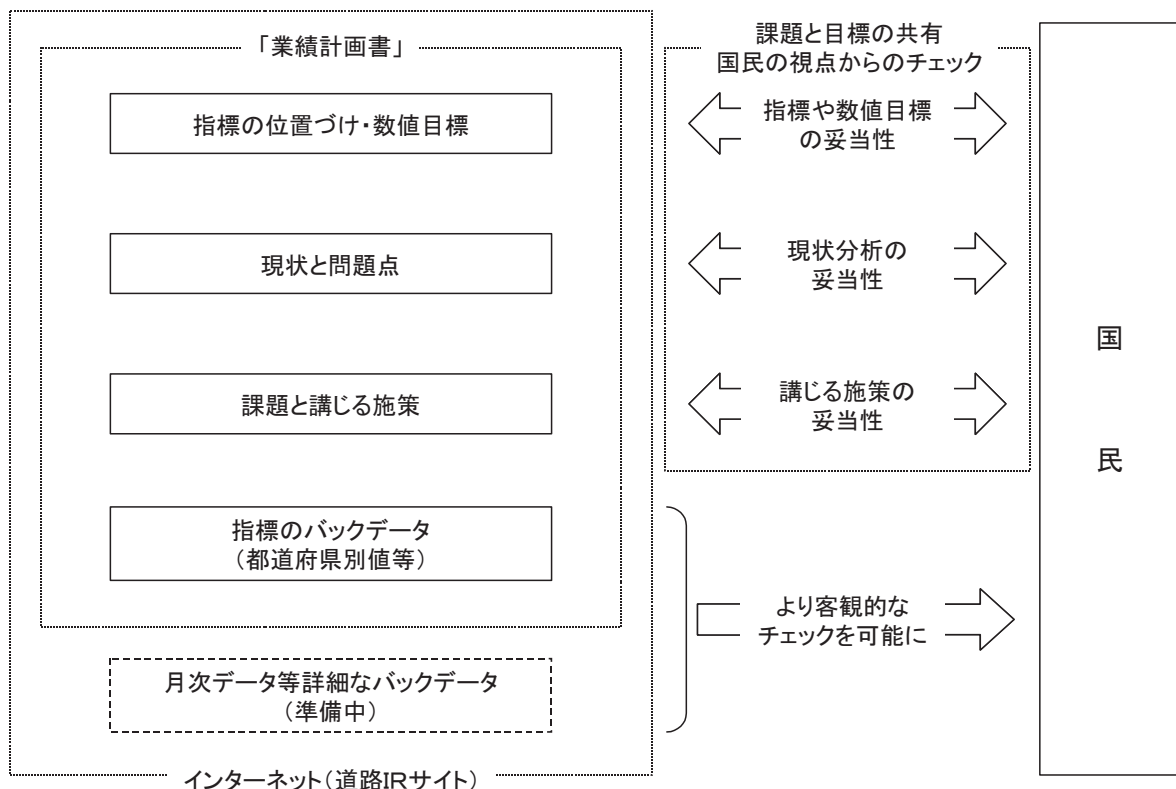


図5 国民と行政のパートナーシップの確立

第2章 平成15年度道路行政の概要

1. 平成15年度の道路行政の基本方針

(1)4つの政策テーマと道路行政改革による5つの柱

平成15年度は、「社会資本整備重点計画」の初年度として、「活力 ～都市再生と地域連携による経済活力の回復～」、「暮らし ～生活の質の向上～」、「安全 ～安全で安心できる暮らしの確保～」、「環境 ～環境の保全・創造～」の政策テーマを実現するため、他の行政分野と連携を図りつつ、21世紀の課題に対応した政策を重点的かつ計画的に進める。

この政策テーマをより効率的・効果的に達成するため、選択と集中、無駄なくスピーディにサービス提供、既存ストックの有効活用、事業の透明性・アカウンタビリティの向上、既存制度の見直しという視点に立って、道路行政の改革に取り組んでいく。

平成15年度の道路行政における4つの政策テーマ

活 力	～都市再生と地域連携による経済活力の回復～
暮 らし	～生活の質の向上～
安 全	～安全で安心できる暮らしの確保～
環 境	～環境の保全・創造～

(2)社会資本整備重点計画との整合性

21世紀の我が国において、持続可能な経済・社会の構築と安全で安心できる暮らしの実現を図るため、経済財政諮問会議「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2003」を踏まえ、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するために事業分野別の長期計画を統合した「社会資本整備重点計画」に即して道路整備を進める。

しかしながら、本業績計画書策定時においては、社会資本整備重点計画は策定作業の途上であり、本書における政策目標及び指標は、平成15年度の運営にあたり設定した現時点のものであり、今後社会資本整備重点計画の策定過程を反映して変更する可能性がある。

2. 平成 15 年度の道路行政に関する政策テーマと指標

平成15年度の道路行政の執行にあたっては、4つの政策テーマ（政策課題）と道路行政の改革の合計5つの柱のもとに、道路行政が目指すべき成果を表す指標として、施策の特性に応じ、下表に示す17の指標を設定した。

行政マネジメントに用いる指標としては、①生活実感にあったわかりやすい指標（最終アウトカム指標）、②政策目標に向けた施策の進捗を表す指標（中間アウトカム指標）及び③そのための事業の量を表す指標（アウトプット指標）の3種類があるが、本業績計画書において用いる指標としては、これらのうち、「①最終アウトカム指標」及び「②中間アウトカム指標」を選定している。

指標の選定にあたっては、客観的なデータを、少なくとも毎年度収集する体制が整っていることや、政策目標を体現し、指標値の向上に対する道路事業による寄与が明らかであること等の条件を考慮している。

政策テーマごとの指標一覧	
活力	道路渋滞による損失時間
	ETC利用率
	路上工事時間
	規格の高い道路を使う割合
	拠点的な空港・港湾への道路アクセス率
	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
	日常生活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
暮らし	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
	市街地の幹線道路の無電柱化率
安全	道路交通における死傷事故率
	道路構造物保全率
	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
環境	CO ₂ 排出削減量
	NO ₂ ・SPM環境目標達成率
	夜間騒音要請限度達成率
道路行政の改革 (アカウントビリティの向上)	道路利用者満足度
	ホームページアクセス数

※網掛けは①最終アウトカム指標、その他は②中間アウトカム指標

3. 指標ごとの目指す目標と効果

(1) 活力 ～都市再生と地域連携による経済活力の回復～

【指標－1】道路渋滞による損失時間【最終7つかみ指標】(→22頁)

定義： 渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差

現在の値： 年間約 38.1 億人時間（全国；計算値）
年間約 6.1 億人時間（渋滞モニタリング区間；実測値）

中期的な目標： 平成 19 年度までに約 1 割削減

平成 15 年度の目標： 渋滞モニタリング区間における渋滞損失を約 2.5%削減し、
年間約 5.9 億人時間まで減少

【指標－2】ETC利用率【中間7つかみ指標】(→34頁)

定義： ETC導入済み料金所におけるETC利用車の割合

現在の値： 5%（うち首都高速 6%、阪神高速 3%）（平成 15 年 3 月現在）

中期的な目標： 平成 19 年度までに約 70%（うち首都・阪神高速 約 85%）まで向上
させ、料金所渋滞を概ね解消する

平成 15 年度の目標： 約 15%（うち首都高速 約 20%、阪神高速 約 15%）まで向上

【指標－3】路上工事時間【中間7つかみ指標】(→42頁)

定義： 道路 1km あたりの、路上工事に伴う年間の交通規制時間

現在の値： 1km あたり年間 235 時間（直轄国道全線）

中期的な目標： 平成 19 年度までに約 2 割削減し、路上工事に伴う渋滞の軽減を図る

平成 15 年度の目標： 約 4%削減（1km あたり年間 225 時間）（直轄国道全線）

【指標－4】規格の高い道路を使う割合【中間7つかみ指標】(→46頁)

定義： 全道路の走行台キロに占める自動車専用道路の走行台キロの割合

現在の値： 13%

中期的な目標： 平成 19 年度までに約 15%とする

平成 15 年度の目標： 新たに約 210 万台キロの交通を自動車専用道路へ転換
（規格の高い道路を使う割合：13%）

【指標－5】拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 <small>[中間7ウツカム指標](→52頁)</small>	
定義：	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
現在の値：	59%
中期的な目標：	長期的に国際競争力の向上に必要な水準が確保されたと考えられる状態（約90%）とすることを目標とし、平成19年度までに約68%とする
平成15年度の目標：	61%（青森港へのアクセスを確保）

【指標－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 <small>[中間7ウツカム指標](→56頁)</small>	
定義：	隣接する地域の生活の中心の都市間を結ぶルートが、最小車道幅員5.5m以上の国道で改良又は整備されているルート数の割合
現在の値：	72%（522ルート／722ルート）
中期的な目標：	平成19年度までに約77%まで向上する
平成15年度の目標：	73%（新たに6ルート改良）

【指標－7】日常生活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 <small>[中間7ウツカム指標](→60頁)</small>	
定義：	地域の生活の中心の都市まで、改良された道路を利用して30分以内に安全かつ快適に移動できる人の割合
現在の値：	63%
中期的な目標：	平成19年度までに約68%まで向上（日常生活の中心となる都市まで、30分以内に安全かつ快適に到達できる人口を約360万人増加）
平成15年度の目標：	約64%（同約80万人増加）

(2)暮らし ～生活の質の向上～

【指標－8】1日当たりの平均利用者が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 <small>[中間7ウツカム指標](→64頁)</small>	
定義：	1日当たりの平均の利用者が5千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道路の割合
現在の値：	約17%
中期的な目標：	平成22年度までに概成することを目標に、平成19年度までに約5割まで向上
平成15年度の目標：	約21%

【指標－9】市街地の幹線道路の無電柱化率〔中間アウトカム指標〕(→72頁)

定義： 市街地の幹線道路のうち、電柱・電線のない延長の割合

現在の値： 約 7%

中期的な目標： 平成 19 年度までに約 15%まで向上

平成 15 年度の目標： 約 8%

(3)安全 ～安全で安心できる暮らしの確保～**【指標－10】道路交通における死傷事故率〔最終アウトカム指標〕(→78頁)**

定義： 自動車走行台キロあたりの死傷事故件数

現在の値： 1 億台キロあたり 118.4 件

中期的な目標： 平成 19 年までに約 1 割削減し、1 億台キロあたり約 108 件とする
事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故を平成 19 年までに約 3 割抑止する

あんしん歩行エリア内の死傷事故を平成 19 年までに約 2 割抑止する
(歩行者・自転車事故については約 3 割抑止)

平成 15 年の目標： 1 億台キロあたり約 116 件

【指標－11】道路構造物保全率(橋梁・舗装)〔中間アウトカム指標〕(→94頁)

定義： 橋梁に関する道路構造物保全率：直轄国道における橋梁のうち、今後 5 年間程度は通行規制や重量制限の必要がない段階で、予防的修繕が行われている延長の割合

舗装に関する道路構造物保全率：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>4.0) の延長の割合

【橋梁】 現在の値： 86%

中期的な目標： 長期的に 100%を目指し、平成 19 年度までに約 93%まで向上させる

平成 15 年度の目標： 約 87%

【舗装】 現在の値： 91%

目標： 今後とも、現状の水準を維持する

【指標－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〔中間アウトカム指標〕(→98頁)

定義： 地域の生活の中心の都市のうち、隣接する中心都市への道路の防災・震災対策が完了しているルートを少なくとも一つは確保している都市の割合

現在の値： 66% (200 都市 / 303 都市)

中期的な目標： 長期的に概成することを目標に、平成 19 年度までに約 76%まで向上

平成 15 年度の目標： 68% (205 都市について救援ルートを確保)

(4)環境 ～環境の保全・創造～

【指標－13】CO₂ 排出削減量 <small>[最終アウトカム指標]</small> (→104頁)	
定義：	運輸部門全体における CO ₂ 排出削減量
中期的な目標：	平成 22 年度までに運輸部門における二酸化炭素排出量を約 250 百万 t-CO ₂ まで削減

【指標－14】NO₂・SPM 環境目標達成率 <small>[最終アウトカム指標]</small> (→108頁)	
定義：	NO ₂ ：自動車 NO _x ・PM 法対策地域内で、NO ₂ について環境基準を達成している測定局の割合 SPM：自動車 NO _x ・PM 法対策地域内で、SPM の自動車寄与分を現況に比べ半減した測定局の割合
【NO ₂ 】現在の値：	自動車 NO _x ・PM 法 ¹ における対策地域内で、環境基準を達成している測定局の割合が約 6 割
中期的な目標：	平成 19 年度までに約 8 割まで向上
平成 15 年度の目標：	約 3%向上
【SPM】中期的な目標：	平成 19 年度までに、自動車 NO _x ・PM 法における対策地域内において、対象とする測定局の約 6 割について道路寄与分を半減
平成 15 年度の目標：	対象とする測定局の約 1 割について、道路寄与分を半減

【指標－15】夜間騒音要請限度達成率 <small>[最終アウトカム指標]</small> (→118頁)	
定義：	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のうち、夜間騒音要請限度を達成している道路延長の割合
現在の値：	61%（直轄国道約 8,600km のうち、約 5,200km において夜間騒音要請限度を達成）
中期的な目標：	平成 19 年度までに約 72%まで向上
平成 15 年度の目標：	約 63%

(5)道路行政の改革 ～アカウントビリティの向上～

【指標－16】道路利用者満足度 <small>[最終アウトカム指標]</small> (→124頁)	
定義：	道路利用者に対する満足度調査結果
現在の値：	5 段階評価で 2.6 点（「やや不満」）
中期的な目標：	平成 19 年度までに 3.0 点まで向上
平成 15 年度の目標：	約 2.7 点

【指標－17】ホームページアクセス数 <small>[中間アウトカム指標]</small> (→136頁)	
定義：	道路関係ウェブサイトと携帯電話向けサービスのアクセス数の合計
現在の値：	年間 1,546 万アクセス（平成 14 年度）
中期的な目標：	平成 19 年度までにインターネットを通じた情報サービスを国民 1 人あたり平均 1 回提供することを目指し、年間約 1 億アクセスとする
平成 15 年度の目標：	約 2,600 万アクセス

¹ 自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法

【「第3章 政策テーマごとの課題と対策」の読み方】

各アウトカム指標ではまず、政策テーマの目標に照らし、現況値と数値目標（平成15年度及び平成19年度等）を提示するとともに、指標ごとのより詳細な定義と政策テーマにおける位置付けを明らかにしている。

その上で、指標に関連する客観的なデータを用いて現状及び問題点を明らかにし、数値目標を達成する上でポイントとなる課題と問題点、関連して平成15年度に講じる施策について取り上げている。

<p>【 指標－〇】 指標名</p> <p>現在の値： ○○○（現況値） 中期的な目標： ○○○（平成19年度の目標） 平成15年度の目標： ○○○</p> <p>①指標の現況値と数値目標</p> <p>○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <p>②指標の定義、位置づけ、目標</p> <p>○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○</p>	<p>③指標の示す現状と問題点</p> <p>○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <p>④課題と講じる施策</p> <p>○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <p>⑤指標のバックデータ</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr><td style="width: 25%; height: 15px;"></td><td style="width: 25%; height: 15px;"></td><td style="width: 25%; height: 15px;"></td><td style="width: 25%; height: 15px;"></td></tr> <tr><td style="height: 15px;"></td><td style="height: 15px;"></td><td style="height: 15px;"></td><td style="height: 15px;"></td></tr> <tr><td style="height: 15px;"></td><td style="height: 15px;"></td><td style="height: 15px;"></td><td style="height: 15px;"></td></tr> <tr><td style="height: 15px;"></td><td style="height: 15px;"></td><td style="height: 15px;"></td><td style="height: 15px;"></td></tr> <tr><td style="height: 15px;"></td><td style="height: 15px;"></td><td style="height: 15px;"></td><td style="height: 15px;"></td></tr> <tr><td style="height: 15px;"></td><td style="height: 15px;"></td><td style="height: 15px;"></td><td style="height: 15px;"></td></tr> <tr><td style="height: 15px;"></td><td style="height: 15px;"></td><td style="height: 15px;"></td><td style="height: 15px;"></td></tr> <tr><td style="height: 15px;"></td><td style="height: 15px;"></td><td style="height: 15px;"></td><td style="height: 15px;"></td></tr> </table>																																

第3章 政策テーマごとの課題と対策

【指標－１】 道路渋滞による損失時間（最終アウトカム指標）

現在の値：	年間約38.1億人時間（全国；計算値） 年間約6.1億人時間（渋滞モニタリング区間；実測値）
中期的な目標：	平成19年度までに約1割削減。
平成15年度の目標：	渋滞モニタリング区間における渋滞損失を約2.5%削減し、年間約5.9億人時間まで減少

①指標の現況値と数値目標

渋滞状況の測定値及び、5年に1度調査を行う道路交通センサスのデータを活用した計算値によると、現在、全国の都道府県道以上の道路において、年間38.1億人時間の渋滞損失が発生していると見込まれており、平成19年度までに、これを年間1割削減することを中期的な目標としている。

ただし、5年に1度の道路交通センサスのデータを用いた計算値であり、毎年の厳密な評価を行うには実際の測定データが必要である。今回、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」とし、その区間において毎年度の目標値を設定することとする。渋滞モニタリング区間は、全国の都道府県道以上の道路に対する延長ベースで約2%、渋滞損失時間ベースで約16%を占め、そのほとんどが国が管理する幹線国道（直轄国道）である。都道府県が管理する道路については、データ取得が進んでおらず、評価を行うためのデータが十分に取れていない。

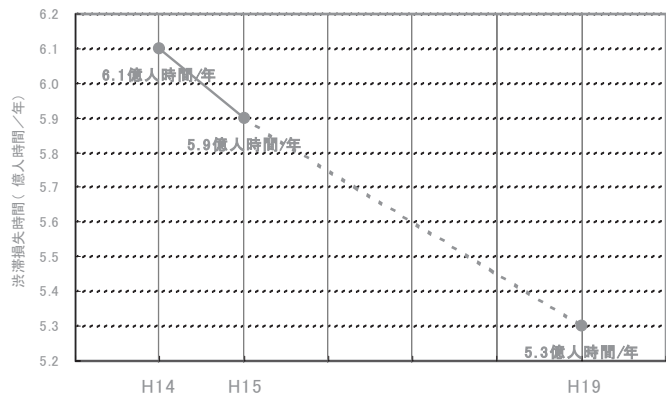
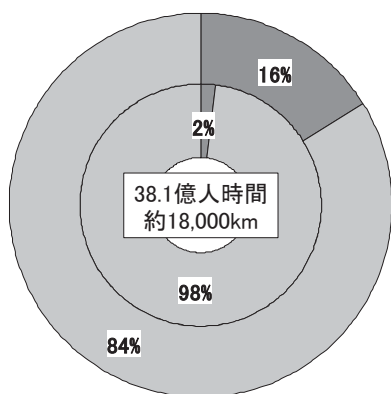


図1-1 渋滞モニタリング区間における道路渋滞による損失時間 現況値及び数値目標

毎年度の渋滞損失時間については、渋滞モニタリング区間における年間約6.1億人時間の渋滞損失を約2.5%削減し、年間約5.9億人時間まで減少させることを平成15年度の目標として、渋滞対策を推進する。（図1-1～図1-3）

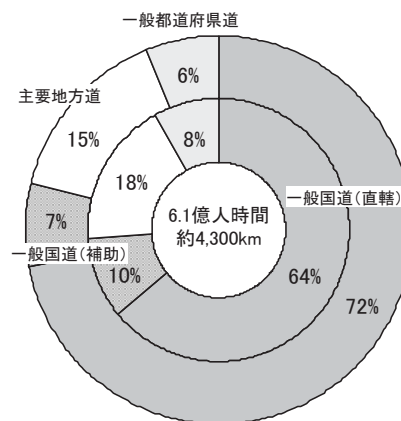
なお、「渋滞モニタリング区間」は、今後拡大していくこととする。



※外輪：損失時間ベース 内輪：延長ベース

■ 渋滞モニタリング区間 □ その他区間

図1-2 全国値に対する渋滞モニタリング区間の割合



※外輪：損失時間ベース

※内輪：延長ベース

図1-3 渋滞モニタリング区間の内訳

②指標の定義、位置づけ、目標

【指標の定義・位置づけ】

「道路渋滞による損失時間」は、一般都道府県道以上の道路における渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差を表すものであり、道路交通における渋滞の緩和、解消の度合いを表すため、道路交通における渋滞による損失状況を数量的に表す指標として採用した。

【指標の示す目標】

道路交通における渋滞の発生は、物流コストの増大などを通じ、経済活動の妨げとなっている。また、本来幹線道路を走るべき大型車が、幹線道路の渋滞を迂回して生活道路に流入することが、生活道路における交通事故の増加、沿道環境の悪化などの発生原因ともなる。

加えて、渋滞により旅行速度が低下することで、自動車から排出するCO₂、NO_xをはじめとする大気汚染物質の自動車からの排出量が増大する。

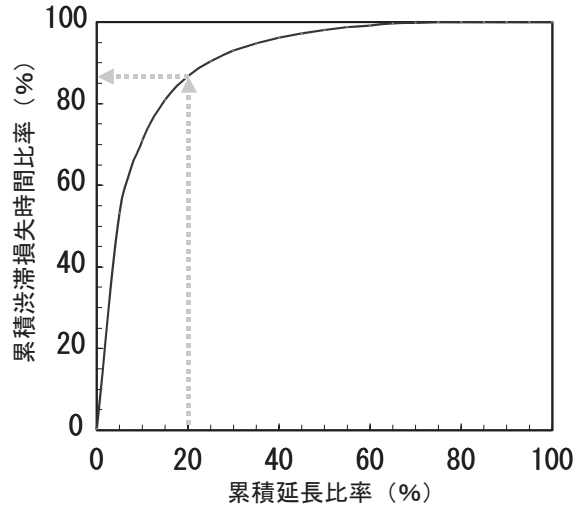
道路渋滞による損失時間の減少は、渋滞によって利用者が被っていたこれらの損失が少なくなったことを意味する。

③指標の示す現状と問題点

1) 2割の区間に8割を越す渋滞が集中

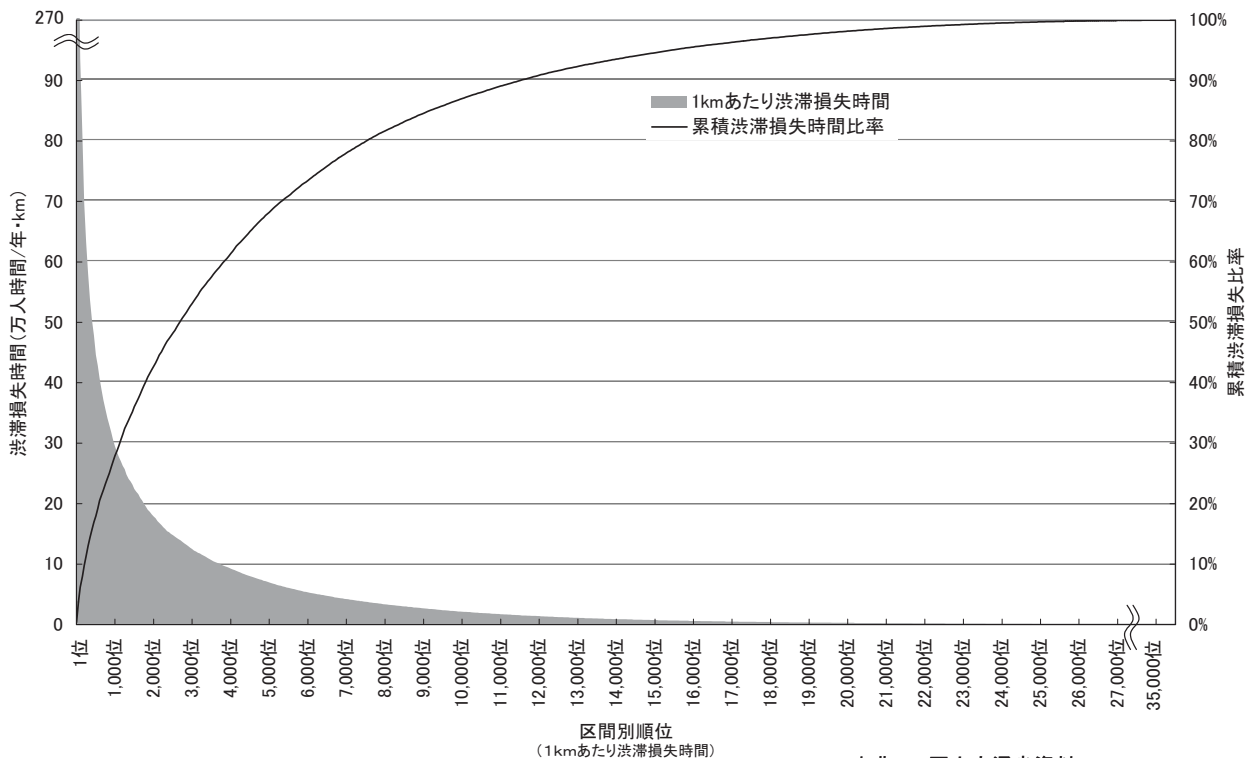
区間別の渋滞分布を分析すると、道路延長の比率で約2割の区間に8割を越す渋滞が集中していることがわかる。

これは、道路ネットワークの未整備による一部の道路への交通量の集中など、特定の区間に交通が集中しており、交通量の多い道路が交差する交差点や前後の区間に比べ局所的に交通容量の小さい、いわゆる「ボトルネック」の存在により、渋滞が慢性化している区間が存在することが原因であると考えられる。(図1-4、図1-5)



出典：国土交通省資料

図1-4 全国の渋滞損失別累積延長比率

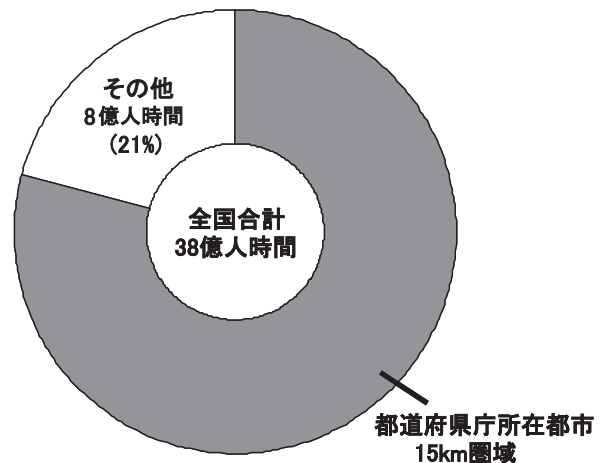


出典：国土交通省資料

図1-5 全国の一般都道府県道以上の道路における区間(約 35,000 区間)ごとの渋滞損失の順位

2) 都市部へ集中する渋滞

渋滞損失の分布の内訳をより詳細にみると、都道府県庁所在都市の15km圏内に、約8割の渋滞損失が集中していることがわかる。すなわち、道路渋滞は、三大都市圏や地方圏に限らず、全国の都市部の住民に対し、大きな影響を与えていることがわかる。(図1-6)



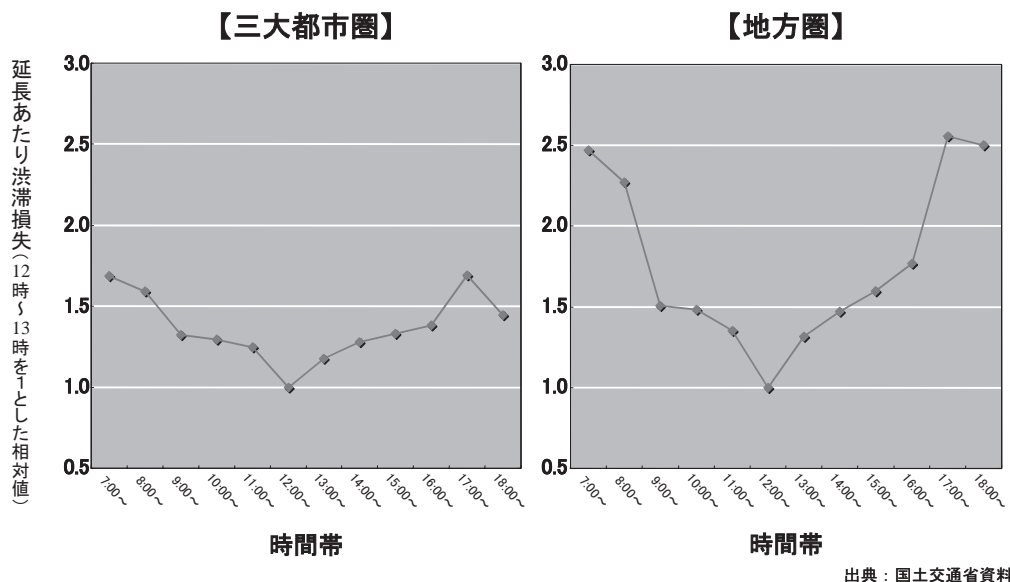
出典：国土交通省資料

図1-6 都道府県庁所在都市の15km圏域内の渋滞損失割合

3) 通勤時間帯に集中する地方圏の渋滞

これらの渋滞について、さらに時間帯別の発生状況を分析すると、地方都市において、朝夕の通勤時間帯に多くの渋滞が集中していることがわかる。これは、地方都市においては公共交通機関が不十分で、自動車交通への依存度が高いことが原因であると考えられる。

一方、三大都市圏においては時間帯による需要の変動は小さいが、これは通勤等における公共交通機関の利便性が高いことや、慢性的な混雑による需要の飽和が原因であると考えられる。(図1-7)



出典：国土交通省資料

図1-7 三大都市圏と地方圏の時間帯別渋滞分布の比較

4) 渋滞の発生状況

人口一人あたりの渋滞損失時間の都道府県別分布を比較すると、東京、大阪といった大都市圏よりも、むしろ岐阜、山梨など、大都市圏周辺の地域で激しい渋滞が発生していることがわかる。

一方、自動車保有台数あたりの渋滞損失時間の分布を見ると、三大都市圏が相対的に大きくなっており、自動車利用者にとっては、三大都市圏における渋滞が深刻であることがわかる。(図1-8、図1-9)

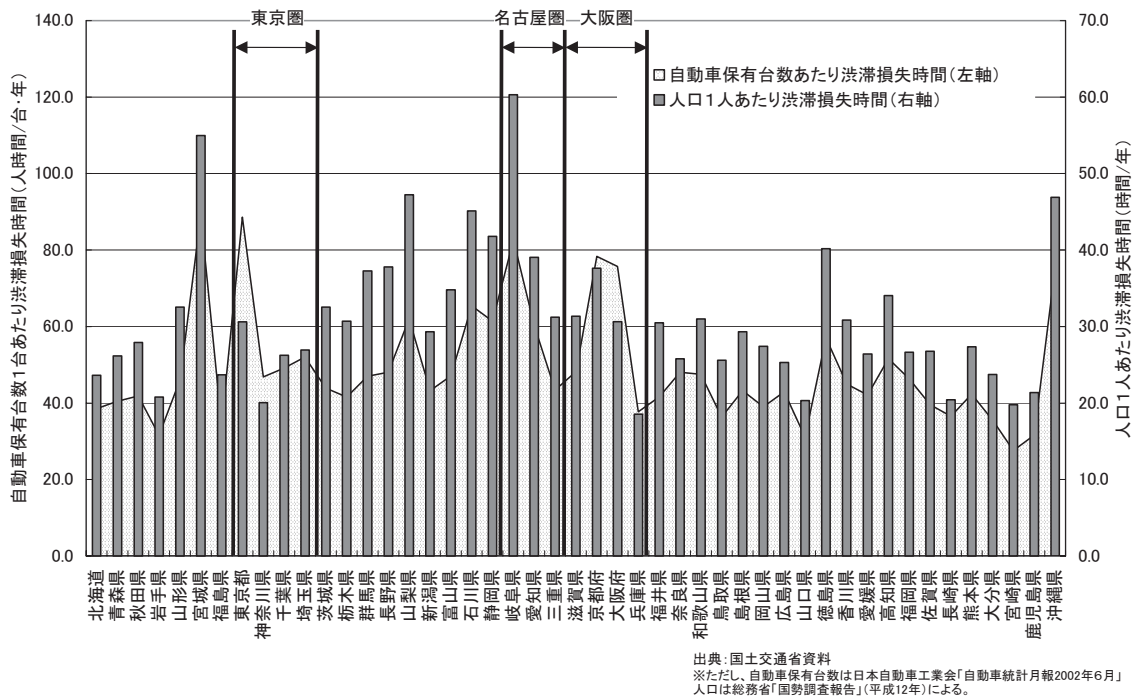
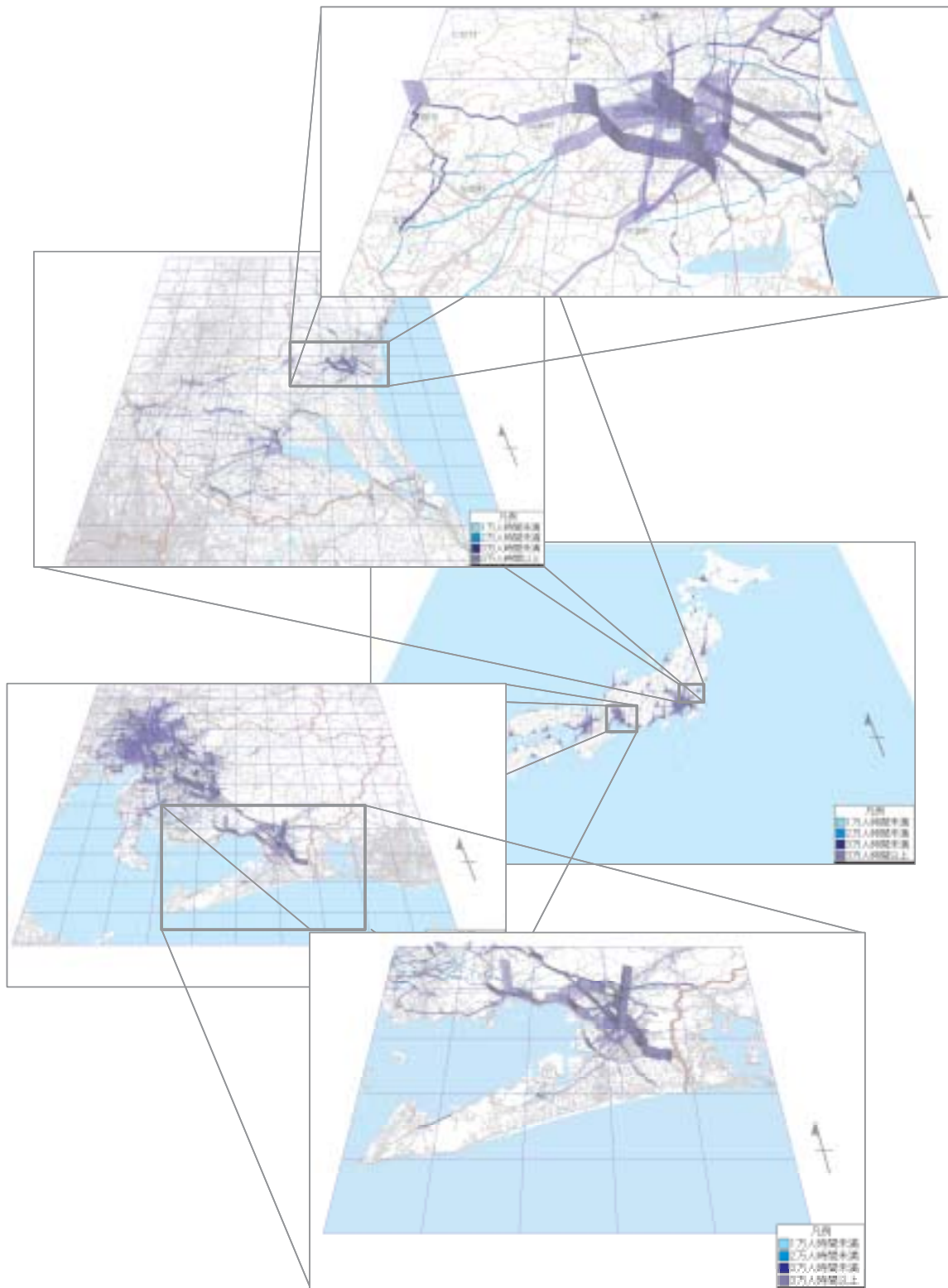


図1-8 人口1人あたり及び自動車保有台数あたりの道路渋滞による損失時間



出典: 国土交通省資料

図1-9 渋滞3Dマップ
(上から、水戸都市圏、茨城県、全国、愛知県、豊橋都市圏)

④課題と講じる施策

渋滞対策を効率的に実施していくため、道路渋滞による損失時間という指標を用いた渋滞の現状分析を生かし、効率的・効果的に渋滞損失時間を削減していくための施策を推進する。特に、渋滞は特定の区間、特定の時間帯に集中しており、渋滞損失時間が高い区間、時間帯を十分に把握し、それぞれ効果的な対策を進めていくことが重要である。

1)交通容量の拡大

渋滞の原因となっている渋滞損失が局所的に高い箇所におけるボトルネック解消のため、ボトルネックとなっている交差点や、いわゆる「あかずの踏切」等に対する対策を実施する。

また、首都圏など渋滞損失が面的に広がる渋滞に対する抜本的な対策として、都市圏の交通の流れを変え、車のスムーズな流れを目指す、バイパス・環状道路等の道路ネットワークの整備も促進する。

また、交差点の立体化やバイパスの整備といった大規模な工事を伴う対策のみではなく、違法路上駐車縮減のための施策や、渋滞の原因となる路上工事の縮減のための施策についても、重点的に実施する。（p42：「指標－3 路上工事時間」参照）

また、高速道路等の料金所における渋滞の解消に資する、ETC（ノンストップ自動料金支払いシステム）の普及促進策についても実施する。（p34：「指標－2 ETC利用率」参照）

【関連する施策・事業】	【関連する平成15年度の主な施策】
交差点の立体化・バイパス・環状道路等の整備	都市圏の環状道路の整備 交差点改良・バイパス整備 ローカルルールの導入（乗用車専用道路等）
連続立体交差事業等による踏切道対策	連続立体交差事業、踏切除却・改良事業
市街地における都市計画道路等の整備	民間都市開発との連携や密集市街地の解消に資する都市内の道路整備
ハード・ソフト一体となった駐車対策	違法路上駐車 of 徹底排除、荷捌き駐車帯の整備に対する支援制度の創設 附置義務駐車場の共同設置制度の創設
面的集中工事と掘削規制の一体的実施等による路上工事の縮減	路上工事の実施日時管理の徹底 三大都市で面的集中工事と掘削規制の一体的実施
ETC技術を活用した多様なサービスの実現に向けた環境整備 ETCを活用した多様な料金施策等の普及促進策の実施	ETC路側機器の整備 ETCモニター・リース等支援制度の創設 ETC利用者への割引制度 ETC専用運用に関する社会実験

2) 交通需要の抑制

より効果的、効率的な渋滞対策のためには、交通容量の拡大を図る一方、交通需要そのものの抑制や、道路渋滞による損失時間が高い特定の区間、時間帯への集中の排除を図ることも必要である。

このため、渋滞損失時間が高い時間帯におけるピークカットなどに有効である、道路利用者に、時間、経路、交通手段や自動車の利用法の変更を促し、交通混雑の緩和を図る交通需要マネジメント(TDM)施策や、複数の交通機関と連携し、都市への車の集中を緩和する総合的な交通施策であるマルチモーダル施策についても推進する。

さらに、既存ストックを有効活用し、渋滞損失時間を削減するため、高速自動車国道をはじめとする有料道路において、一般道路の渋滞緩和などを行うため、多様で弾力的な料金設定に向けた、料金にかかる社会実験を推進する。

【関連する施策・事業】	【関連する平成 15 年度の主な施策】
交通需要マネジメント施策	交通需要マネジメント推進調査 都市圏交通円滑化総合対策事業
都市鉄道の整備、新交通、モノレールなど公共交通の整備	都市モノレール・新交通システムの整備 路面電車の整備
自由通路・駅前広場の整備等交通結節点の改善	交通結節点改善事業
バスロケーションシステム等の整備	バスロケーションシステムの高度化支援
既存ストックの有効活用	有料道路の料金に係る社会実験

⑤指標のバックデータ

1)都道府県別総損失時間

区分	道路1kmあたり	人口あたり	走行台キロあたり	自動車保有台数あたり	
単位	千人時間/年・km	時間/年	人時間/千台キロ	人時間/台・年	
全国	20.3	30	6.9	52.1	
都道府県	北海道	7.3 (43)	23.6 (40)	4.6 (37)	38.5 (38)
	青森県	10.2 (35)	26.2 (34)	5.6 (22)	40.5 (35)
	秋田県	8.6 (38)	27.9 (26)	4.8 (32)	41.9 (32)
	岩手県	6.0 (47)	20.8 (42)	3.1 (47)	31.6 (45)
	山形県	11.1 (31)	32.5 (15)	5.2 (27)	46.1 (23)
	宮城県	36.2 (8)	55.0 (2)	11.4 (3)	89.0 (1)
	福島県	8.0 (40)	23.7 (39)	3.9 (42)	34.4 (43)
	東京都	136.7 (1)	30.6 (22)	14.0 (1)	88.6 (2)
	神奈川県	76.0 (3)	20.0 (45)	9.0 (8)	46.8 (21)
	千葉県	40.5 (7)	26.2 (33)	7.9 (11)	49.1 (14)
	埼玉県	53.5 (4)	26.9 (29)	8.3 (9)	52.0 (12)
	茨城県	21.3 (13)	32.5 (14)	5.5 (24)	43.9 (25)
	栃木県	16.3 (20)	30.7 (20)	4.9 (29)	41.6 (34)
	群馬県	21.3 (14)	37.3 (11)	6.5 (17)	47.0 (20)
	長野県	14.2 (24)	37.8 (9)	6.1 (19)	48.0 (16)
	山梨県	20.2 (16)	47.2 (3)	7.0 (13)	62.0 (8)
	新潟県	10.4 (34)	29.3 (25)	4.7 (33)	43.2 (27)
	富山県	14.3 (23)	34.8 (12)	5.8 (21)	47.1 (19)
	石川県	20.8 (15)	45.1 (5)	7.9 (12)	65.4 (7)
	静岡県	34.4 (9)	41.8 (6)	8.2 (10)	61.4 (9)
	岐阜県	26.6 (12)	60.3 (1)	9.5 (7)	82.6 (3)
	愛知県	49.2 (5)	39.0 (8)	9.5 (6)	60.2 (10)
	三重県	14.7 (22)	31.2 (17)	4.9 (30)	43.4 (26)
	滋賀県	16.6 (19)	31.3 (16)	4.7 (34)	48.2 (15)
	京都府	32.1 (10)	37.6 (10)	11.9 (2)	78.3 (4)
	大阪府	107.7 (2)	30.6 (21)	11.3 (4)	75.7 (5)
	兵庫県	16.9 (18)	18.6 (47)	4.6 (36)	37.7 (39)
	福井県	10.6 (33)	30.5 (23)	4.5 (38)	41.6 (33)
	奈良県	17.5 (17)	25.8 (35)	7.0 (14)	48.0 (17)
	和歌山県	11.3 (30)	31.0 (18)	6.4 (18)	47.5 (18)
	鳥取県	7.2 (44)	25.6 (36)	3.8 (43)	36.3 (41)
	島根県	6.4 (46)	29.3 (24)	4.5 (39)	43.2 (28)
	岡山県	11.0 (32)	27.4 (27)	4.6 (35)	39.0 (37)
	広島県	13.7 (25)	25.3 (37)	5.3 (25)	42.9 (29)
	山口県	7.6 (42)	20.3 (44)	3.2 (46)	31.1 (46)
	徳島県	13.4 (26)	40.2 (7)	6.8 (15)	57.1 (11)
	香川県	15.9 (21)	30.8 (19)	5.5 (23)	44.9 (24)
	愛媛県	9.6 (36)	26.4 (32)	5.2 (26)	42.1 (31)
	高知県	8.7 (37)	34.0 (13)	6.0 (20)	51.6 (13)
	福岡県	27.9 (11)	26.6 (31)	6.6 (16)	46.3 (22)
	佐賀県	12.2 (27)	26.8 (30)	4.0 (41)	39.6 (36)
	長崎県	11.8 (28)	20.4 (43)	4.9 (31)	36.5 (40)
	熊本県	11.6 (29)	27.4 (28)	5.2 (28)	42.3 (30)
	大分県	8.1 (39)	23.7 (38)	3.8 (44)	35.5 (42)
	宮崎県	7.2 (45)	19.8 (46)	3.6 (45)	27.6 (47)
	鹿児島県	7.8 (41)	21.4 (41)	4.4 (40)	31.6 (44)
	沖縄県	41.2 (6)	46.9 (4)	10.7 (5)	75.1 (6)

※単位未満四捨五入のため合計が合わないことがある。

※カッコ内は順位、網掛けは上位 10 位以内の都道府県を示す。

※渋滞損失時間及び自動車走行台キロは、「道路交通センサス」(平成 11 年度)及び国土交通省調査結果(旅行速度:平成 13 年度、走行台キロ:平成 14 年度)に基づく。双方とも一般都道府県道以上の集計値。

※道路延長は平成 11 年度末現在(一般都道府県道以上)の値。

※人口は、総務省「国勢調査報告」(平成 12 年)に基づく。

※自動車保有台数は、日本自動車工業会「自動車統計月報 2002 年 6 月」に基づく。

2)総損失時間／都道府県別ベスト10・ワースト10

順位	道路1kmあたり		人口あたり		走行台キロあたり		自動車保有台数あたり	
	千人時間/年・km		時間/年		人時間/千台キロ		人時間/台・年	
1	岩手県	6.0	兵庫県	18.6	岩手県	3.1	宮崎県	27.6
2	島根県	6.4	宮崎県	19.8	山口県	3.2	山口県	31.1
3	宮崎県	7.2	神奈川県	20.0	宮崎県	3.6	岩手県	31.6
4	鳥取県	7.2	山口県	20.3	大分県	3.8	鹿児島県	31.6
5	北海道	7.3	長崎県	20.4	鳥取県	3.8	福島県	34.4
6	山口県	7.6	岩手県	20.8	福島県	3.9	大分県	35.5
7	鹿児島県	7.8	鹿児島県	21.4	佐賀県	4.0	鳥取県	36.3
8	福島県	8.0	北海道	23.6	鹿児島県	4.4	長崎県	36.5
9	大分県	8.1	福島県	23.7	島根県	4.5	兵庫県	37.7
10	秋田県	8.6	大分県	23.7	福井県	4.5	北海道	38.5
38	京都府	32.1	京都府	37.6	静岡県	8.2	愛知県	60.2
39	静岡県	34.4	長野県	37.8	埼玉県	8.3	静岡県	61.4
40	宮城県	36.2	愛知県	39.0	神奈川県	9.0	山梨県	62.0
41	千葉県	40.5	徳島県	40.2	岐阜県	9.5	石川県	65.4
42	沖縄県	41.2	静岡県	41.8	愛知県	9.5	沖縄県	75.1
43	愛知県	49.2	石川県	45.1	沖縄県	10.7	大阪府	75.7
44	埼玉県	53.5	沖縄県	46.9	大阪府	11.3	京都府	78.3
45	神奈川県	76.0	山梨県	47.2	宮城県	11.4	岐阜県	82.6
46	大阪府	107.7	宮城県	55.0	京都府	11.9	東京都	88.6
47	東京都	136.7	岐阜県	60.3	東京都	14.0	宮城県	89.0

※表記は単位未満四捨五入のため同値でも順位が異なることがある。

※渋滞損失時間及び自動車走行台キロは、「道路交通センサス」(平成 11 年度)及び国土交通省調査結果(旅行速度:平成 13 年度、走行台キロ:平成 14 年度)に基づく。双方とも一般都道府県道以上の集計値。

※道路延長は平成 11 年度末現在(一般都道府県道以上)の値。

※人口は、総務省「国勢調査報告」(平成 12 年)に基づく。

※自動車保有台数は、日本自動車工業会「自動車統計月報 2002 年 6 月」に基づく。

3) 都道府県毎の渋滞モニタリング区間における渋滞損失時間

区分	渋滞モニタリング区間 延長	都道府県道以上 総延長	渋滞モニタリング区間 渋滞損失時間	都道府県道以上 渋滞損失時間	
単位	km	km	万人時間/年	万人時間/年	
全国	4,400	188,033	61,008	380,796	
都 道 府 県	北海道	178.7 (7)	18,440 (1)	2,655 (7)	13,422 (8)
	青森県	130.2 (11)	3,775 (22)	1,836 (10)	3,862 (31)
	秋田県	90.5 (17)	3,858 (19)	1,151 (17)	3,318 (34)
	岩手県	60.7 (24)	4,911 (8)	694 (24)	2,941 (40)
	山形県	61.5 (23)	3,649 (23)	647 (27)	4,048 (28)
	宮城県	71.0 (20)	3,594 (24)	5,101 (2)	13,000 (10)
	福島県	215.4 (3)	6,304 (3)	1,478 (13)	5,040 (25)
	東京都	197.7 (5)	2,699 (34)	5,304 (1)	36,910 (1)
	神奈川県	15.6 (43)	2,240 (41)	469 (33)	17,018 (5)
	千葉県	16.0 (41)	3,836 (20)	294 (41)	15,543 (7)
	埼玉県	45.4 (28)	3,489 (27)	557 (31)	18,673 (4)
	茨城県	70.0 (21)	4,562 (14)	588 (29)	9,718 (14)
	栃木県	4.2 (47)	3,780 (21)	11 (47)	6,154 (20)
	群馬県	15.9 (42)	3,547 (26)	312 (40)	7,543 (16)
	長野県	9.6 (45)	5,886 (5)	138 (44)	8,373 (15)
	山梨県	67.8 (22)	2,081 (44)	482 (32)	4,194 (27)
	新潟県	123.2 (13)	6,973 (2)	1,375 (14)	7,258 (18)
	富山県	167.8 (8)	2,728 (33)	1,549 (12)	3,899 (30)
	石川県	73.5 (19)	2,558 (36)	2,534 (8)	5,328 (23)
	静岡県	40.4 (30)	4,578 (13)	1,824 (11)	15,737 (6)
	岐阜県	31.8 (35)	4,775 (12)	671 (25)	12,711 (11)
	愛知県	14.9 (44)	5,593 (6)	571 (30)	27,501 (2)
	三重県	42.7 (29)	3,956 (18)	1,053 (19)	5,796 (21)
	滋賀県	95.7 (15)	2,539 (37)	1,196 (16)	4,209 (26)
	京都府	141.5 (10)	3,101 (31)	4,048 (5)	9,945 (13)
	大阪府	126.2 (12)	2,503 (38)	5,022 (3)	26,969 (3)
	兵庫県	74.7 (18)	6,077 (4)	433 (35)	10,297 (12)
	福井県	51.0 (26)	2,386 (40)	422 (37)	2,527 (43)
	奈良県	202.0 (4)	2,124 (43)	2,087 (9)	3,720 (33)
	和歌山県	92.0 (16)	2,922 (32)	1,092 (18)	3,314 (35)
	鳥取県	24.6 (38)	2,169 (42)	40 (46)	1,571 (47)
	島根県	184.4 (6)	3,476 (28)	426 (36)	2,233 (46)
	岡山県	147.2 (9)	4,856 (10)	786 (22)	5,348 (22)
	広島県	819.2 (1)	5,335 (7)	4,456 (4)	7,286 (17)
	山口県	226.3 (2)	4,068 (17)	1,347 (15)	3,106 (38)
	徳島県	16.7 (40)	2,476 (39)	602 (28)	3,311 (36)
	香川県	24.1 (39)	1,982 (45)	450 (34)	3,155 (37)
	愛媛県	58.3 (25)	4,125 (16)	698 (23)	3,943 (29)
	高知県	30.7 (36)	3,181 (30)	656 (26)	2,771 (42)
	福岡県	48.8 (27)	4,783 (11)	941 (20)	13,363 (9)
	佐賀県	38.0 (33)	1,932 (46)	271 (42)	2,348 (44)
	長崎県	9.4 (46)	2,634 (35)	124 (45)	3,097 (39)
	熊本県	40.4 (30)	4,371 (15)	940 (21)	5,088 (24)
	大分県	25.1 (37)	3,576 (25)	164 (43)	2,898 (41)
	宮崎県	36.4 (34)	3,234 (29)	379 (38)	2,316 (45)
	鹿児島県	40.4 (30)	4,870 (9)	364 (39)	3,815 (32)
	沖縄県	102.3 (14)	1,502 (47)	2,770 (6)	6,182 (19)

※単位未満四捨五入のため合計が合わないことがある。

※カッコ内は順位、網掛けは上位 10 位以内の都道府県を示す。

※全国の渋滞損失時間及び自動車走行台キロは、「道路交通センサス」（平成 11 年度）及び国土交通省調査結果（平成 13 年度～平成 14 年度）に基づく。

※道路延長は H11 年度末現在（一般都道府県道以上）の値。

※渋滞モニタリング区間は平成 15 年 3 月末現在のもの。

4)都道府県毎の渋滞モニタリング区間の延長・渋滞損失時間割合

区分 単位	都道府県道以上の総延長に対する 渋滞モニタリング区間延長の割合	全渋滞損失時間に対する 渋滞モニタリング区間における 渋滞損失時間の割合	
全国	2.3%	16.0%	
都 道 府 県	北海道	1.0% (33)	19.8% (16)
	青森県	3.4% (11)	47.6% (4)
	秋田県	2.3% (17)	34.7% (10)
	岩手県	1.2% (26)	23.6% (15)
	山形県	1.7% (22)	16.0% (26)
	宮城県	2.0% (19)	39.2% (9)
	福島県	3.4% (12)	29.3% (12)
	東京都	7.3% (3)	14.4% (28)
	神奈川県	0.7% (39)	2.8% (42)
	千葉県	0.4% (43)	1.9% (45)
	埼玉県	1.3% (25)	3.0% (41)
	茨城県	1.5% (23)	6.0% (35)
	栃木県	0.1% (47)	0.2% (47)
	群馬県	0.4% (42)	4.1% (39)
	長野県	0.2% (46)	1.6% (46)
	山梨県	3.3% (13)	11.5% (32)
	新潟県	1.8% (21)	18.9% (18)
	富山県	6.2% (5)	39.7% (8)
	石川県	2.9% (16)	47.6% (3)
	静岡県	0.9% (36)	11.6% (30)
	岐阜県	0.7% (41)	5.3% (37)
	愛知県	0.3% (45)	2.1% (44)
	三重県	1.1% (31)	18.2% (21)
	滋賀県	3.8% (10)	28.4% (13)
	京都府	4.6% (9)	40.7% (7)
	大阪府	5.0% (8)	18.6% (19)
	兵庫県	1.2% (27)	4.2% (38)
	福井県	2.1% (18)	16.7% (24)
	奈良県	9.5% (2)	56.1% (2)
	和歌山県	3.1% (14)	32.9% (11)
	鳥取県	1.1% (29)	2.5% (43)
	島根県	5.3% (7)	19.1% (17)
	岡山県	3.0% (15)	14.7% (27)
	広島県	15.4% (1)	61.2% (1)
	山口県	5.6% (6)	43.4% (6)
	徳島県	0.7% (40)	18.2% (22)
	香川県	1.2% (28)	14.3% (29)
	愛媛県	1.4% (24)	17.7% (23)
	高知県	1.0% (34)	23.7% (14)
	福岡県	1.0% (32)	7.0% (34)
	佐賀県	2.0% (20)	11.5% (31)
	長崎県	0.4% (44)	4.0% (40)
	熊本県	0.9% (35)	18.5% (20)
	大分県	0.7% (38)	5.7% (36)
	宮崎県	1.1% (30)	16.4% (25)
	鹿児島県	0.8% (37)	9.6% (33)
	沖縄県	6.8% (4)	44.8% (5)

※カッコ内は順位、網掛けは上位 10 位以内の都道府県を示す。

※全国の渋滞損失時間及び自動車走行台キロは、「道路交通センサス」(平成 11 年度)及び国土交通省調査結果(平成 13 年度～平成 14 年度)に基づく。

※道路延長は H11 年度末現在(一般都道府県道以上)の値。

※渋滞モニタリング区間は平成 15 年 3 月末現在のもの。

【指標－２】 ETC 利用率（中間アウトカム指標）

現在の値：	5%（うち首都高速 6%、阪神高速 3%）（平成15年3月現在）
中期的な目標：	平成19年度までに約70%（うち首都・阪神高速 約85%）まで向上させ、料金所渋滞を概ね解消する
平成15年度の目標：	約15%（うち首都高速 約20%、阪神高速 約15%）まで向上

①指標の現況値と数値目標

ETC利用率については、平成14年度末の約5%を、平成19年度までに約70%（うち首都・阪神高速 約85%）とすることを中期的な目標とする。

そのため、平成15年度中には約15%（うち首都高速 約20%、阪神高速 約15%）とすることを目標として、ETCの普及促進を図る。（図2-1）

ETC利用率が約15%程度となることで、首都圏の比較的大きな料金所（6～7ブース以上）における専用レーン化が進み、料金所における渋滞緩和が徐々に顕在化してくるものと期待される。

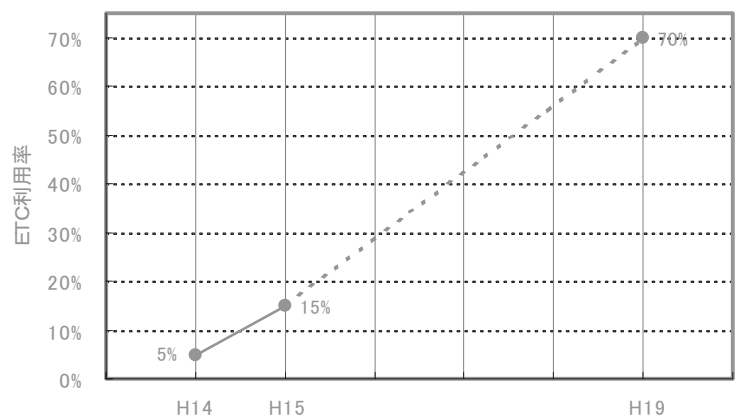


図2-1 指標の現況値と数値目標

②指標の定義、位置づけ、目標

【指標の定義・位置づけ】

「ETC利用率」は、ETC（ノンストップ自動料金支払いシステム）の導入済み料金所において、ETCを利用した車両の割合である。

道路行政においては、高速道路、有料道路の料金所における渋滞の緩和、解消を図ること等を目的として、ETCの利用の促進を図っている。

ETCによる料金所渋滞の緩和効果、環境負荷の低減効果等は、ETCの利用の促進に伴い発現することから、施策の進捗を表す中間アウトカム指標として「ETC利用率」を採用したものである。

¹ 本指標の数値目標等については、平成15年7月31日発表の内容に比べて上方修正した。

【指標の示す目標】

ETC利用率の向上は、料金所に設置されたアンテナと車両に搭載した車載器との無線通信により、有料道路の料金所をノンストップかつキャッシュレスで通過する車両の増加を意味する。この効果として料金所周辺の渋滞の緩和及びそれに伴う周辺環境の改善等が図られる。ETC利用率が20%程度になれば料金所渋滞の削減効果が顕著になると見込まれ、50%まで向上すれば、現在発生している料金所渋滞が概ね解消すると期待されている。

③指標の示す現状と問題点

1)本格化してきた ETC の普及

都道府県別のETC利用率とその伸び率の分布を見ると、平成14年8月に比べ、ETC利用率は、三大都市圏を中心に大きく伸びていることがわかる。

全国のETC車載器のセットアップ台数は累計約129万台（平成15年7月21日現在）、ETC利用率にして約8%（平成15年7月現在）となっている。普及台数が導入から累計100万台に達するまでの期間は、カーナビゲーションで4年間、VICS（道路交通情報通信システム）で3年間に要したのに対し、ETCは2年3ヶ月で到達したことからも、ETCの普及は着実に進んでいることがわかる。（図2-2、図2-3、表2-1）

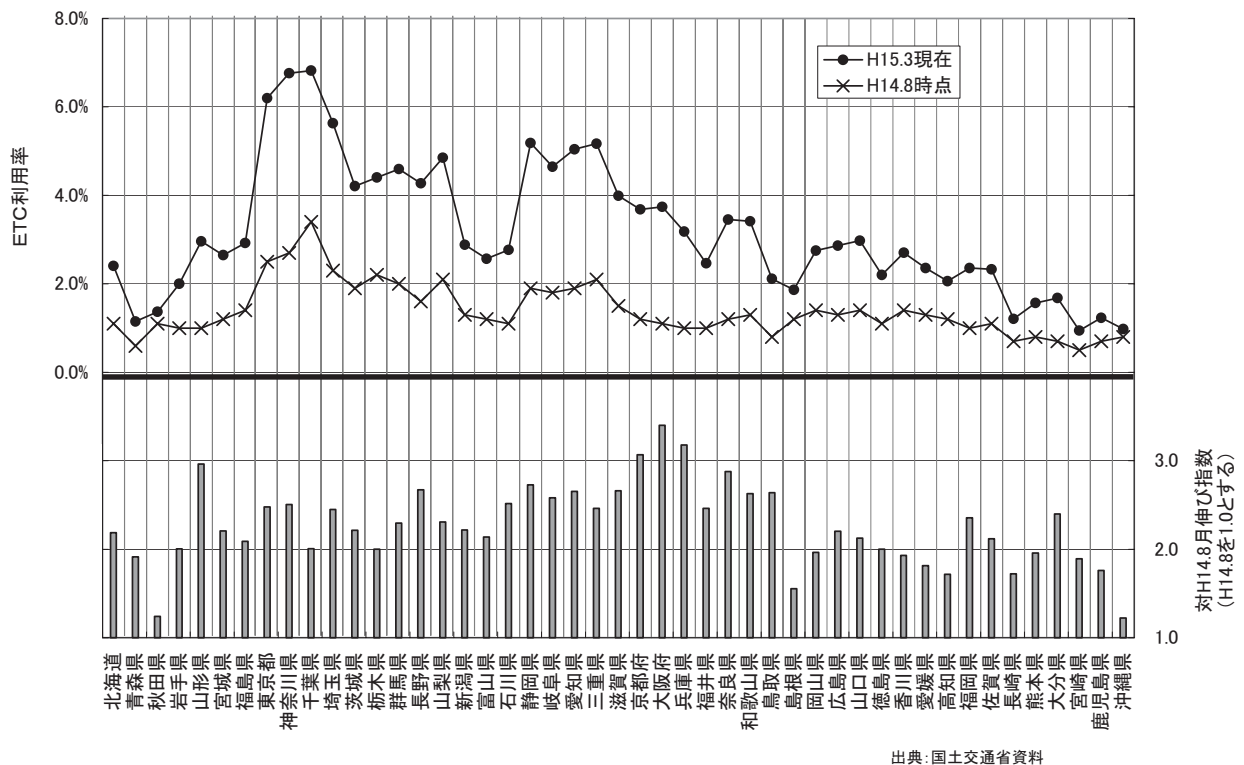
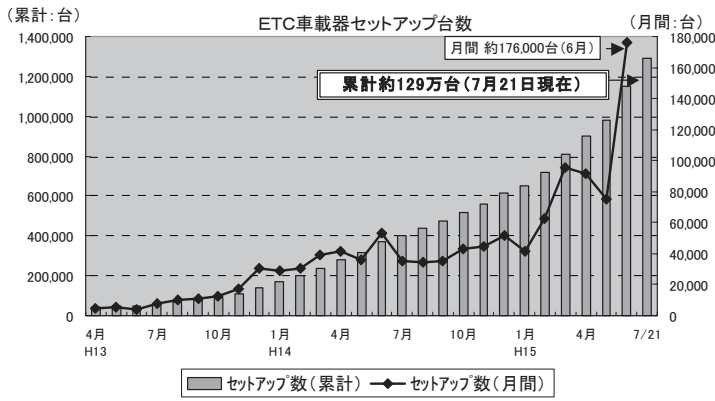


図2-2 都道府県別のETC利用率(上段)及び平成14年8月以降の伸び指数(下段)



出典：国土交通省資料

図2-3 ETC車載機セットアップ台数の推移

表2-1 普及が100万台に達するまでの期間

	導入からの期間
カーナビゲーション	4年
VICS	3年
ETC	2年3ヶ月

出典：国土交通省資料

平成15年度中の目標として、ETC利用率を約15%（うち首都高速 約20%、阪神高速 約15%）とすることとしており、料金所渋滞の解消等、その様々なメリットを発現さ

せるため、さらなる普及の促進が必要である。

そのため、地方部を中心に残存しているETCの未整備料金所を解消することに加え、ETC車載器の購入時の価格抵抗感を低減させるほか、ETC導入により利用者が経済的メリットを十分に受けられることが必要と考えられる。

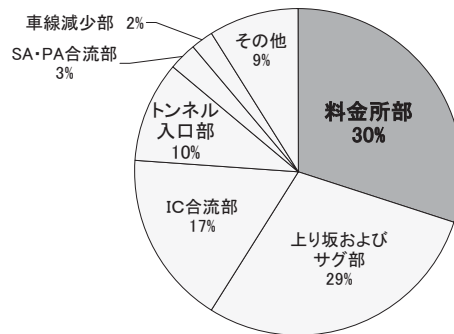
2) 高速道路の渋滞の約3割を占める料金所渋滞

料金所渋滞は高速道路上で発生する渋滞の約3割を占めており、高速道路における主要な渋滞原因の一つとなっている。（図2-4）

高速道路の渋滞は、道路交通での移動時間の長時間化につながり、物流コストの増大をはじめとして経済活動を妨げる結果となる。

これは、計画を上回る交通量の伸びや特定の時間帯への交通の集中等により、料金所の処理容量を越える交通需要が生じ、ボトルネックとなっていることが原因である。

また、特に都市部においては空間的制約から、料金所ブースの増設等による交通容量の拡大を図ることが困難であることも、料金所における渋滞の一因となっている。



（平成9年 日本道路公団調べ）

図2-4 高速道路における渋滞原因

④課題と講じる施策

1)ETC 利用可能料金所の全国への拡大

主に地方部においてETC未整備料金所が点在するため、路側機器の整備を推進し、高速自動車国道及び本四道路を含め、道路関係四公団の基本的に全ての料金所（約1,300箇所）に整備を拡大する。

【関連する施策・事業】

ETC 路側機器の整備

2)ETC 車載器に対する価格抵抗感の緩和

ETC車載器に対する価格抵抗感を緩和するため、民間の価格競争を通じたETC車載器の低廉化に加え、ETC導入に係る初期費用の低減を図るための支援措置を講じる。

【関連する平成 15 年度の主な施策】

ETC モニター・リース等支援制度の創設

3)ETC 利用者に対する経済的メリットの付与等

ETC利用者に特化した多様で弾力的な料金施策を実施する等、ETC利用者に対するメリットを付与するための施策を実施する。

【関連する施策・事業】

ETC を活用した多様な料金施策の実施

【関連する平成 15 年度の主な施策】

ETC 利用者への割引制度

⑤指標のバックデータ

1)都道府県別ETC利用率

指標	ETC利用率				
	ETC利用率 (平成15年3月現在)	ETC対応料金所利用台数		ETC利用率 (平成14年8月現在)	
		千台/日	うちETC利用台数 千台/日		
全国	4.8%	6,492	310	2.9%	
都道府県	北海道	2.4% (31)	109 (11)	2.63 (15)	1.1% (29)
	青森県	1.1% (45)	5.2 (43)	0.06 (44)	0.6% (46)
	秋田県	1.4% (42)	2.7 (46)	0.04 (46)	1.1% (29)
	岩手県	2.0% (38)	18.8 (36)	0.38 (37)	1.0% (35)
	山形県	3.0% (21)	7.2 (41)	0.21 (40)	1.0% (35)
	宮城県	2.6% (28)	41.7 (28)	1.10 (25)	1.2% (23)
	福島県	2.9% (22)	42.5 (27)	1.24 (24)	1.4% (15)
	東京都	6.2% (3)	632 (3)	39.12 (2)	2.5% (3)
	神奈川県	6.8% (2)	992 (2)	67.08 (1)	2.7% (2)
	千葉県	6.8% (1)	572 (5)	39.03 (3)	3.4% (1)
	埼玉県	5.6% (4)	527 (6)	29.70 (5)	2.3% (4)
	茨城県	4.2% (13)	95.1 (13)	4.00 (11)	1.9% (9)
	栃木県	4.4% (11)	52.1 (21)	2.29 (18)	2.2% (5)
	群馬県	4.6% (10)	62.2 (17)	2.86 (13)	2.0% (8)
	長野県	4.3% (12)	96.5 (12)	4.13 (10)	1.6% (13)
	山梨県	4.8% (8)	43.8 (26)	2.13 (20)	2.1% (6)
	新潟県	2.9% (23)	47.4 (23)	1.37 (22)	1.3% (19)
	富山県	2.6% (29)	18.6 (37)	0.48 (35)	1.2% (23)
	石川県	2.8% (25)	27.8 (31)	0.77 (29)	1.1% (29)
	静岡県	5.2% (5)	141 (8)	7.30 (8)	1.9% (9)
	岐阜県	4.6% (9)	54.3 (19)	2.52 (16)	1.8% (12)
	愛知県	5.0% (7)	362 (7)	18.27 (7)	1.9% (9)
	三重県	5.2% (6)	111 (10)	5.75 (9)	2.1% (6)
	滋賀県	4.0% (14)	52.2 (20)	2.08 (21)	1.5% (14)
	京都府	3.7% (16)	60.0 (18)	2.21 (19)	1.2% (23)
	大阪府	3.7% (15)	1,019 (1)	38.13 (4)	1.1% (29)
	兵庫県	3.2% (19)	581 (4)	18.47 (6)	1.0% (35)
	福井県	2.5% (30)	16.2 (39)	0.40 (36)	1.0% (35)
	奈良県	3.5% (17)	76.5 (15)	2.64 (14)	1.2% (23)
	和歌山県	3.4% (18)	27.1 (32)	0.93 (27)	1.3% (19)
	鳥取県	2.1% (36)	3.3 (45)	0.07 (43)	0.8% (40)
	島根県	1.9% (39)	1.4 (47)	0.03 (47)	1.2% (23)
	岡山県	2.8% (26)	35.6 (29)	0.98 (26)	1.4% (15)
	広島県	2.9% (24)	85.4 (14)	2.45 (17)	1.3% (19)
	山口県	3.0% (20)	45.6 (24)	1.36 (23)	1.4% (15)
	徳島県	2.2% (35)	5.9 (42)	0.13 (42)	1.1% (29)
	香川県	2.7% (27)	21.9 (34)	0.59 (32)	1.4% (15)
	愛媛県	2.4% (32)	25.1 (33)	0.59 (32)	1.3% (19)
	高知県	2.1% (37)	8.8 (40)	0.18 (41)	1.2% (23)
	福岡県	2.4% (33)	128 (9)	3.01 (12)	1.0% (35)
	佐賀県	2.3% (34)	30.9 (30)	0.72 (30)	1.1% (29)
	長崎県	1.2% (44)	69.8 (16)	0.84 (28)	0.7% (43)
	熊本県	1.6% (41)	44.4 (25)	0.70 (31)	0.8% (40)
	大分県	1.7% (40)	19.4 (35)	0.33 (38)	0.7% (43)
	宮崎県	0.9% (47)	4.8 (44)	0.05 (45)	0.5% (47)
	鹿児島県	1.2% (43)	17.9 (38)	0.22 (39)	0.7% (43)
	沖縄県	1.0% (46)	49.2 (22)	0.48 (34)	0.8% (40)

※単位未満四捨五入のため合計が合わないことがある。

※カッコ内は順位、網掛けは上位10位以内の都道府県を示す。

※ETC利用率及び利用台数は日本道路公団、首都高速道路公団及び阪神高速道路公団の調査結果に基づく。

2)都道府県別ETCセットアップ件数・ETC対応料金所整備状況

区分	セットアップ件数 (H15.3月までの累計)	ETC整備料金所割合
	件	
全国	811,534	70%〔850箇所/1221箇所〕
都 道 府 県	北海道	9,228 (17) 48%〔23箇所/48箇所〕 (31)
	青森県	612 (44) 25%〔1箇所/4箇所〕 (40)
	秋田県	581 (45) 11%〔2箇所/18箇所〕 (46)
	岩手県	1,691 (35) 23%〔6箇所/26箇所〕 (42)
	山形県	1,205 (41) 21%〔3箇所/14箇所〕 (43)
	宮城県	6,158 (20) 35%〔8箇所/23箇所〕 (36)
	福島県	4,590 (27) 52%〔13箇所/25箇所〕 (26)
	東京都	167,257 (1) 84%〔98箇所/117箇所〕 (12)
	神奈川県	99,152 (2) 89%〔70箇所/79箇所〕 (6)
	千葉県	55,656 (5) 92%〔58箇所/63箇所〕 (5)
	埼玉県	52,858 (6) 100%〔40箇所/40箇所〕 (1)
	茨城県	12,975 (11) 76%〔16箇所/21箇所〕 (15)
	栃木県	7,828 (18) 71%〔10箇所/14箇所〕 (19)
	群馬県	11,243 (14) 84%〔16箇所/19箇所〕 (11)
	長野県	12,187 (12) 88%〔22箇所/25箇所〕 (7)
	山梨県	5,603 (23) 86%〔12箇所/14箇所〕 (9)
	新潟県	5,301 (24) 30%〔10箇所/33箇所〕 (38)
	富山県	2,778 (31) 42%〔5箇所/12箇所〕 (34)
	石川県	3,139 (30) 75%〔6箇所/8箇所〕 (16)
	静岡県	32,440 (7) 74%〔17箇所/23箇所〕 (17)
	岐阜県	10,035 (15) 50%〔11箇所/22箇所〕 (27)
	愛知県	70,105 (3) 98%〔57箇所/58箇所〕 (3)
	三重県	15,264 (10) 81%〔13箇所/16箇所〕 (14)
	滋賀県	5,772 (21) 67%〔12箇所/18箇所〕 (21)
	京都府	9,950 (16) 48%〔14箇所/29箇所〕 (30)
	大阪府	67,817 (4) 94%〔106箇所/113箇所〕 (4)
	兵庫県	30,803 (8) 82%〔71箇所/87箇所〕 (13)
	福井県	2,004 (34) 64%〔7箇所/11箇所〕 (23)
	奈良県	6,940 (19) 100%〔3箇所/3箇所〕 (2)
	和歌山県	5,659 (22) 40%〔4箇所/10箇所〕 (35)
	鳥取県	560 (46) 25%〔1箇所/4箇所〕 (41)
	島根県	621 (43) 14%〔1箇所/7箇所〕 (44)
	岡山県	4,728 (26) 48%〔10箇所/21箇所〕 (32)
	広島県	12,093 (13) 56%〔15箇所/27箇所〕 (25)
	山口県	4,934 (25) 85%〔17箇所/20箇所〕 (10)
	徳島県	1,634 (36) 29%〔2箇所/7箇所〕 (39)
	香川県	3,194 (29) 47%〔7箇所/15箇所〕 (33)
	愛媛県	3,398 (28) 50%〔7箇所/14箇所〕 (28)
	高知県	1,455 (38) 67%〔2箇所/3箇所〕 (22)
	福岡県	16,088 (9) 69%〔18箇所/26箇所〕 (20)
	佐賀県	1,220 (40) 87%〔7箇所/8箇所〕 (8)
	長崎県	2,550 (32) 50%〔5箇所/10箇所〕 (29)
	熊本県	2,240 (33) 73%〔8箇所/11箇所〕 (18)
	大分県	1,612 (37) 33%〔6箇所/18箇所〕 (37)
	宮崎県	490 (47) 10%〔1箇所/10箇所〕 (47)
	鹿児島県	1,425 (39) 13%〔2箇所/15箇所〕 (45)
	沖縄県	765 (42) 58%〔7箇所/12箇所〕 (24)

※単位未満四捨五入のため合計が合わないことがある。

※カッコ内は順位、網掛けは上位10位以内の都道府県を示す。

※料金所数及びETC整備料金所数は日本道路公団、首都高速道路公団及び阪神高速道路公団資料に基づく平成15年3月末現在の値。

※セットアップ件数は(財)道路システム高度化推進機構の調査結果に基づく。

※セットアップ件数の全国値にはモニタ分(35,696件)を含む。

※セットアップ件数は、セットアップデータが初めて作成された試行運用の時期から平成15年3月末までの全ての件数。

※セットアップ件数については速報値のため後日修正される可能性がある。

※ETC整備料金所割合の〔 〕内は料金所数。分母に全料金所数、分子にETC整備料金所数を記載。

3)ETC 利用率／高利用率・低利用率各 10 県

順位	ETC利用率 (平成15年3月現在)		ETC利用台数	
			千台／日	
1	千葉県	6.8%	神奈川県	67.08
2	神奈川県	6.8%	東京都	39.12
3	東京都	6.2%	千葉県	39.03
4	埼玉県	5.6%	大阪府	38.13
5	静岡県	5.2%	埼玉県	29.70
6	三重県	5.2%	兵庫県	18.47
7	愛知県	5.0%	愛知県	18.27
8	山梨県	4.8%	静岡県	7.30
9	岐阜県	4.6%	三重県	5.75
10	群馬県	4.6%	長野県	4.13
38	岩手県	2.0%	大分県	0.33
39	島根県	1.9%	鹿児島県	0.22
40	大分県	1.7%	山形県	0.21
41	熊本県	1.6%	高知県	0.18
42	秋田県	1.4%	徳島県	0.13
43	鹿児島県	1.2%	鳥取県	0.07
44	長崎県	1.2%	青森県	0.06
45	青森県	1.1%	宮崎県	0.05
46	沖縄県	1.0%	秋田県	0.04
47	宮崎県	0.9%	島根県	0.03

※表記は単位未満四捨五入のため同値でも順位が異なることがある。

※ETC 利用率及び利用台数は日本道路公団、首都高速道路公団及び阪神高速道路公団の調査結果に基づく。

4)セットアップ件数・ETC整備料金所割合／最多(大)・最少(小)各10県

順位	セットアップ件数 (H15.3月末までの累計)		ETC整備料金所割合	
	件			
1	東京都	167,257	埼玉県	100% [40箇所/40箇所]
2	神奈川県	99,152	奈良県	100% [3箇所/3箇所]
3	愛知県	70,105	愛知県	98% [57箇所/58箇所]
4	大阪府	67,817	大阪府	94% [106箇所/113箇所]
5	千葉県	55,656	千葉県	92% [58箇所/63箇所]
6	埼玉県	52,858	神奈川県	89% [70箇所/79箇所]
7	静岡県	32,440	長野県	88% [22箇所/25箇所]
8	兵庫県	30,803	佐賀県	87% [7箇所/8箇所]
9	福岡県	16,088	山梨県	86% [12箇所/14箇所]
10	三重県	15,264	山口県	85% [17箇所/20箇所]
38	高知県	1,455	新潟県	30% [10箇所/33箇所]
39	鹿児島県	1,425	徳島県	29% [2箇所/7箇所]
40	佐賀県	1,220	青森県	25% [1箇所/4箇所]
41	山形県	1,205	鳥取県	25% [1箇所/4箇所]
42	沖縄県	765	岩手県	23% [6箇所/26箇所]
43	島根県	621	山形県	21% [3箇所/14箇所]
44	青森県	612	島根県	14% [1箇所/7箇所]
45	秋田県	581	鹿児島県	13% [2箇所/15箇所]
46	鳥取県	560	秋田県	11% [2箇所/18箇所]
47	宮崎県	490	宮崎県	10% [1箇所/10箇所]

※表記は単位未満四捨五入のため同値でも順位が異なることがある。

※料金所数及びETC整備料金所数は日本道路公団、首都高速道路公団及び阪神高速道路公団資料に基づく平成15年3月末現在の値。

※セットアップ件数は(財)道路システム高度化推進機構の調査結果に基づく。

※セットアップ件数は、セットアップデータが初めて作成された試行運用の時期から平成15年3月末までの全ての件数。

※セットアップ件数については速報値のため後日修正される可能性がある。

※ETC整備料金所割合の〔 〕内は料金所数。分母に全料金所数、分子にETC整備料金所数を記載。

【指標－3】 路上工事時間 (中間アウトカム指標)

現在の値：	1kmあたり年間235時間 (直轄国道全線)
中期的な目標：	平成19年度までに約2割削減し、路上工事に伴う渋滞の軽減を図る
平成15年度の目標：	約4%削減 (1kmあたり年間225時間) (直轄国道全線)

①指標の現況値と数値目標

路上工事時間については、平成14年度の路上工事に伴う1kmあたり年間交通規制時間(表3-1)を、平成19年度までに約2割削減し、道路上において行われる工事(以下「路上工事」)に伴う渋滞の軽減を図ることを中期的な目標とする。

そのため、全国の直轄国道の場合、平成14年度に1kmあたり235時間であった年間交通規制時間を平成15年度には約4%削減して年間約225時間とすることを目標として、路上工事縮減施策を推進する。(図3-1)

表3-1 全国及び三大都市における路上工事時間(時間/km/年)

		平成14年度	平成15年度	平成19年度
全国 (直轄国道)		235	約4%削減	約2割削減
三大都市	東京23区 (国道+都道)	1,022		
	名古屋 (国道+県道+主要市道)	558		
	大阪 (国道+県道+主要市道)	717		

②指標の定義、位置づけ、目標

【指標の定義・位置づけ】

「路上工事時間」は、路上工事に伴う年間の交通規制時間を道路1kmあたりに換算したものである。

路上工事によって引き起こされる渋滞(いわゆる工事渋滞)の発生や工事に伴う通行規制により、道路利用者の利便性の悪化につながることから、路上工事の縮減施策の進捗を表す中間アウトカム指標として「路上工事時間」を採用したものである。

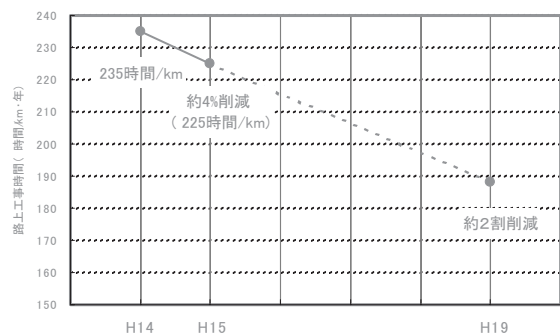


図3-1 路上工事時間の現況値及び数値目標

【指標の示す目標】

路上工事時間の減少は、路上工事に伴う交通規制時間の短縮と、それによって発生する渋滞の軽減を意味する。この効果として、通行規制、工事渋滞の発生により通常以上に移動時間を要する可能性が少なくなり、目的地に予定通りの時間に到着できるようになる。また、渋滞損失時間と同様に、物流コストの減少などによる産業経済活動の発展や、生活道路への大型車の迂回が減少することによる交通事故の減少、沿道環境の向上なども期待できる。

③指標の示す現状と問題点

1) 深刻な工事渋滞

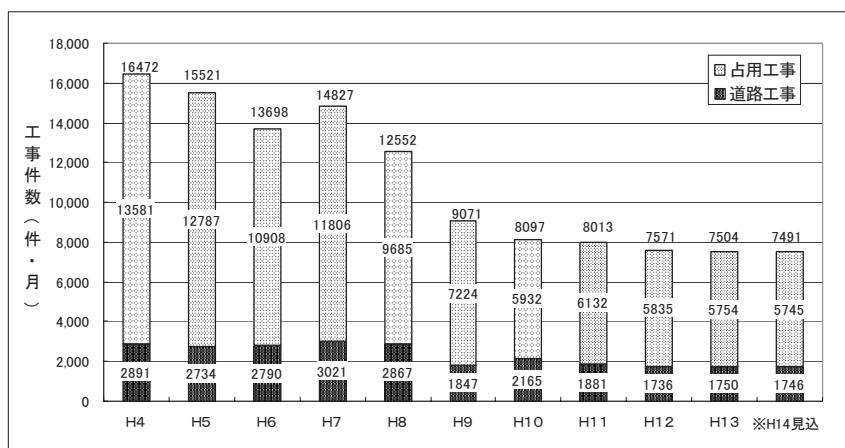
東京23区における、1日の夜間交通渋滞延長(約51km)のうち、約15%にあたる約8kmは、路上工事が原因で発生した渋滞であると推測される。(国土交通省調査による)

2) 路上工事のやり方への不満

これまでの、工事調整などの路上工事対策の結果、例えば、東京23区内の路上工事の件数は、この10年間で、平成4年度の16,472件から、平成14年度の約7,500件に、ほぼ半減している。(図3-2)

しかし、「道路利用者満足度調査」(p132参照)によれば、東京都における路上工事のやり方に対する満足度は5段階評価で「2.15」(平成15年度調査結果)で

あり、道路施策別に見て2番目に不満が高く、路上工事のやり方に対し、未だ、不満を持つ利用者は多い。これは、現在の路上工事の水準も国民の満足を得るには十分ではないことを示している。



出典：国土交通省資料

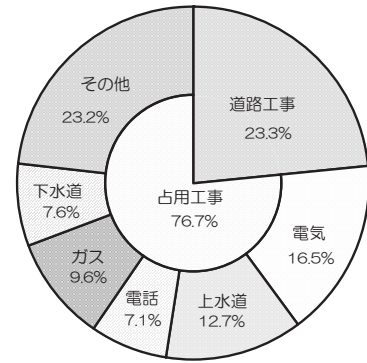
図3-2 東京23区における路上工事件数の推移

3) 路上工事の多くを占める占用工事

東京23区内で行われる路上工事のうち、純粋な道路管理のための工事（補修工事）は約2割にとどまっており、残り約8割は道路管理者以外によって行われる電気、ガス、水道の事業者などによる占用工事である。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。

(図3-3)

これは、占用企業者等に、工事縮減のインセンティブが働く施策が実施されていないことと共に、縮減目標を確実に達成するための仕組みが構築されていないことが原因である。



出典：国土交通省資料

図3-3 東京23区における路上工事の内訳

④課題と講じる施策

1) 占用企業者に縮減インセンティブの働く施策の実施

路上工事の大部分を占める占用工事に対し、占用企業者自ら路上工事の縮減を行うようなインセンティブが働く施策を講じる必要がある。具体的取組みとして占用企業者別の路上工事实施状況の公表を実施し、平成15年度はまず東京23区内で試行する。

2) 道路管理者自らの縮減強化

占用企業者のみならず、道路管理者自身も路上工事の縮減を図る施策の実施が必要である。その具体的取組みとして、工期短縮等を指標とした総合評価発注方式による道路工事発注の促進を行う。

3) 利用者への情報提供と監視強化

路上工事の実施状況を道路利用者に正確かつ迅速に提供すると同時に、道路利用者からの路上工事实施状況に関する情報を収集し、双方向の情報伝達によって路上工事实施に関する監視を強化することが必要である。平成15年度においては、リアルタイム路上工事状況提供システムの試行を実施すると同時に、ホームページを活用した道路利用者からの意見収集を開始する。

4) 更なる縮減のためのマネジメントの強化

より一層の路上工事時間の縮減を図るため、路上工事实施の計画段階および実施段階において、マネジメントの強化を行う。具体的取組みとして、平成15年度においては、面的集中工事と掘り返し規制を一体的に実施する「掘り返し対策重点エリア」を三大都市において選定し、平成15年度内の集中工事、平成16年度以降の掘削規制を実施する。東京23区における実施予定箇所を表3-2および図3-4に示す。

表3-2 東京23区における掘り返し対策重点エリア予定箇所

番号	地区名	路線名	区間	延長(km)
①	品川区 中延地区	国道1号	戸越三～松原橋	1.8
		中原街道	平塚橋～南千束	1.7
		環七通り	松原橋～南千束	1.6
②	大田区 南馬込・ 池上・大森 地区	国道1号	松原橋～千鳥	2.9
		国道15号	大森海岸駅前～大森町駅前	2.0
		環七通り	松原橋～大森東	3.3
		池上通り	大森駅前～千鳥	3.4
③	台東区 浅草橋地区	国道6号	浅草橋～蔵前一	0.8
		靖国通り	浅草橋～東神田	0.4
		蔵前橋通り	蔵前一～鳥越一	0.8
		清洲橋通り	東神田～鳥越一	0.8
④	千代田区 外神田地区	国道17号	須田町～湯島一	1.1
		蔵前橋通り	湯島一～外神田五	0.8
		中央通り	外神田五～万世橋	0.6



図3-4 東京23区における掘り返し対策重点エリア予定箇所

道路工事改善委員会の設置

これらの課題に対応し、道路利用者の立場に立った路上工事縮減施策を一層推進するため、「ユーザーの視点に立った道路工事マネジメントの改善委員会」（委員長：家田 仁東京大学教授）を設置し、学識経験者や道路利用者のご意見をいただきつつ、更なる改善策を検討していくこととしている。この委員会では、構成員による審議を行うだけでなく、委員会設置と同時にホームページを開設するなどして、一般の方からのご意見・ご質問等を募集している（<http://www.dorokoji.net/>）。いただいたご意見については委員会での審議内容に反映させるほか、ご質問・苦情等については、必要に応じて実際に路上工事を行っている関係各機関に回付し、回答および改善策の検討の要請を行うという試みも実施する。

【指標－４】規格の高い道路を使う割合（中間アウトカム指標）

現在の値：	13%
中期的な目標：	平成19年度までに約15%とする
平成15年度の目標：	新たに約210万台キロの交通を自動車専用道路へ転換 (規格の高い道路を使う割合：13%)

①指標の現況値と数値目標

本指標については、平成14年度の13%を、平成19年度までに15%とすることを中期的な目標とする。（図4-1）

15%とすることにより、死傷事故数が約2万件/年減少、死者数が約100人/年減少し、CO₂排出量も約120万トン/年が削減するものと試算される。

平成15年度は、1日あたり合計約22億台キロの交通量のうち、新たに約210万台キロの交通の自動車専用道路への転換を図ることを目標とする。

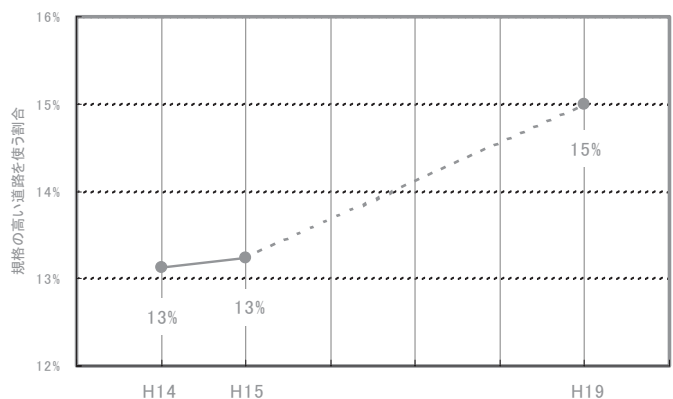


図4-1 指標の現況値と数値目標

②指標の定義、位置づけ、目標

【指標の定義・位置づけ】

「規格の高い道路を使う割合」は、自動車専用道路を利用する交通の割合を表す指標であり、具体的には、全道路の走行台キロに占める自動車専用道路の走行台キロの割合を表す。（「走行台キロ」とは、区間ごとの交通量と区間延長を掛け合わせた値であり、道路交通の量を表す。）

地域において20～30%を占める長距離トリップが、事故率が低く走行速度の高い自動車専用道路によって分担されることで、幹線道路・生活道路など本来の役割に見合った機能分化の適正化が図られる。道路の本来の役割に見合った機能分化の適正化の度合いを表す中間アウトカム指標として「規格の高い道路を使う割合」を採用したものである。

【指標の示す目標】

規格の高い道路を使う割合の向上は、長距離トリップを担当する自動車専用道路への適正な機能分化が進展したことを意味する。これにより、都市圏における渋滞解消や環境負荷の軽減、一般道路における交通事故の減少等の様々な効果が期待されるものであり、1%の増加により、死傷事故数が約1万件/年減少、死者数が約50人減少し、CO₂排出量も約60万トン/年削減するものと試算される。

③指標の示す現状と問題点

1)機能分化されていない日本の道路

日本の「規格の高い道路を使う割合」は約13%と欧米諸国の約20~30%に比べて著しく低く(図4-2)、さらには都道府県別では約3~25%と地域間格差が大きいため、道路(自動車専用道路・幹線道路・生活道路)の機能分化が進んでいないことがわかる。(図4-3、図4-4)

走行速度が高い自動車専用道路は、渋滞解消や環境負荷の軽減の能力が高いほか、死傷事故率がその他の道路に比べ約9分の1と安全な道路である。

例えば、仮に「規格の高い道路を使う割合」がドイツ並みの約30%になった場合を試算すると、死者数は約900人の減少、CO₂排出量が年間1,100万tの削減など多大な効果が見込まれるが、我が国はこの水準を大幅に下回っている。(図4-5)

自動車専用道路への適正な機能分化が図られていないため、長距離トリップの少なからぬ部分が一般道路を利用しており、渋滞や環境負荷、交通事故を増加させる一因となっている。

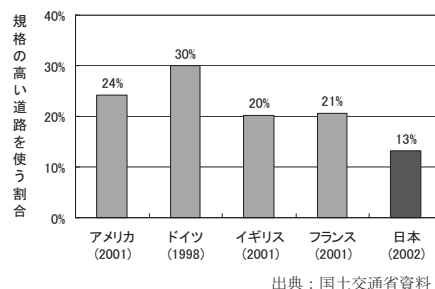


図4-2 規格の高い道路を使う割合の諸外国比較



図4-3 都道府県別の規格の高い道路を使う割合

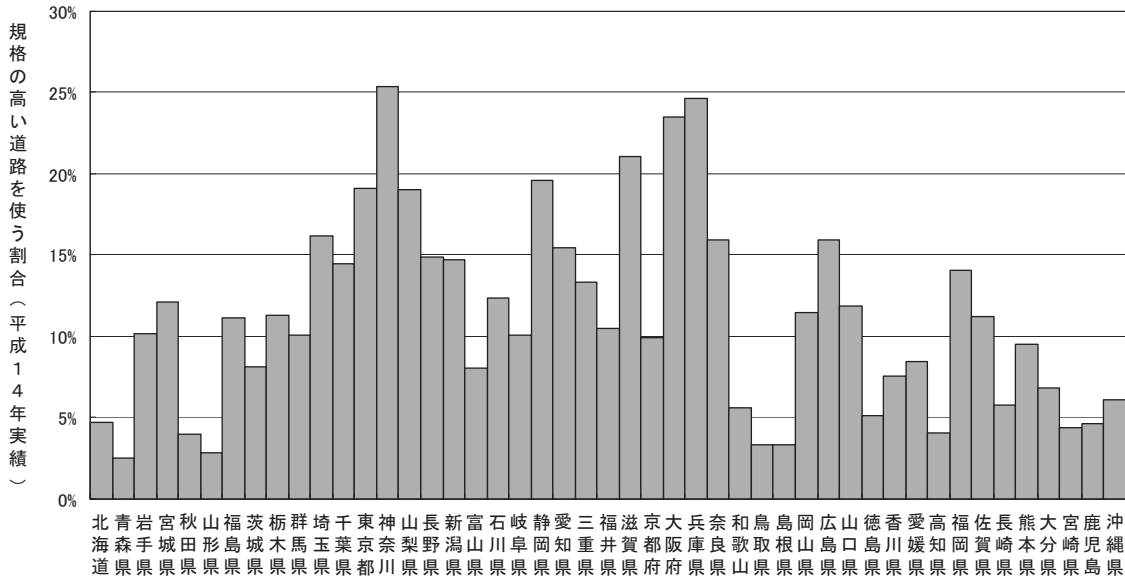
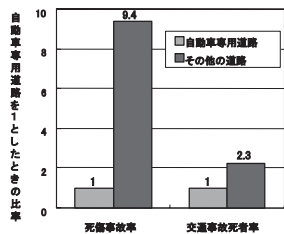


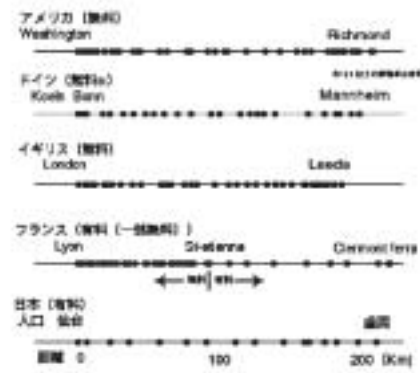
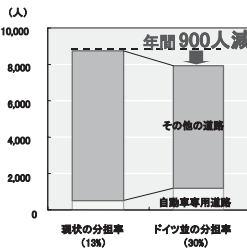
図4-4 都道府県別の規格の高い道路を使う割合

我が国の「規格の高い道路を使う割合」が低いことの原因としては、高規格幹線道路の整備率が最も低い県では25%程度と、地域によっては自動車専用道路ネットワークがまだ不十分であることや、有料でかつ利用料金が高額であるため、利用に障害があることが挙げられる。また、約10kmにも及ぶインターチェンジ間隔の長さなど、自動車専用道路の使い勝手が良くないことも原因である。（図4-6、図4-7）

●交通安全への効果



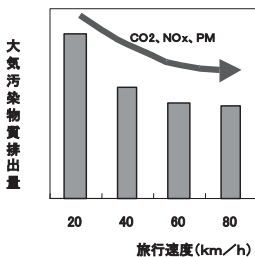
●交通事故死者数



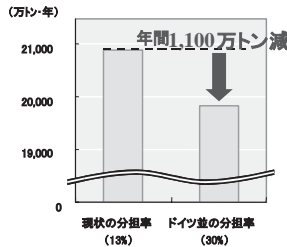
出典：社会資本整備審議会 道路分科会 基本政策部会資料

図4-6 諸外国と日本のIC間隔の比較

●環境保全への効果

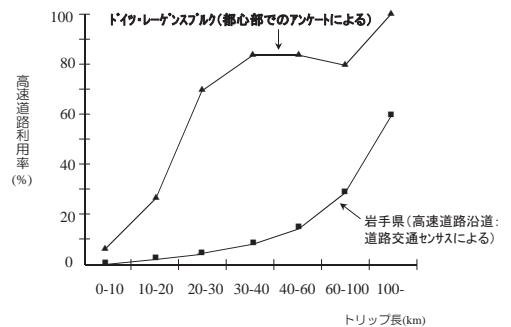


●CO2排出量



出典：国土交通省資料

図4-5 規格の高い道路を使う割合の向上に伴う効果



出典：社会資本整備審議会 道路分科会 基本政策部会資料

図4-7 トリップ長と高速道路利用率の関係

④課題と講じる施策

1) まだ不十分な自動車専用道路ネットワークの整備

高規格幹線道路の整備率は約60%、都道府県別では25%にすぎない地域があるなど、地域によってはまだ不十分な道路ネットワークの効果的、効率的な整備を進める。

【関連する施策・事業】	【関連する平成15年度の主な施策】
高規格幹線道路・地域高規格道路の整備	高規格幹線道路の整備 地域高規格道路の整備 ローカルルールの導入

2) 諸外国に比べて高額な利用料金の緩和

我が国の高速道路料金は1km当たり24.6円と、無料であるアメリカ・ドイツ・イギリスや、1km当たり8円のフランスに比べて高く、また、画一的な利用料金体系となっていることから多様で弾力的な料金設定に向けた社会実験を実施する。

【関連する平成15年度の主な施策】
有料道路の料金に係る社会実験

3) 長いインターチェンジ間隔の緩和に向けた検討

我が国の高速道路のインターチェンジ間隔は平均して約10kmに及び、ドイツ等の、高速道路が無料である国々の約2倍と長く、高速道路の使い勝手が悪いことが課題である。

長いインターチェンジ間隔の緩和に向け、ETC（ノンストップ自動料金支払いシステム）を活用した追加インターチェンジの導入に向けた検討など、必要な検討を実施する。

【関連する平成15年度の主な施策】
ETCを活用した追加インターチェンジの導入に向けた検討

⑤指標のバックデータ

1)都道府県別規格の高い道路を使う割合

区分	平成14年度 実績値	全道路走行台キロ	自専道走行台キロ	平成13年度 実績値
		百万キロ/日	百万キロ/日	
全国	13%	2,167	284	13%
北海道	5% (39)	115.1 (1)	5.40 (19)	5% (40)
青森県	3% (47)	27.1 (31)	0.69 (45)	2% (47)
秋田県	4% (43)	27.1 (32)	1.07 (41)	4% (42)
岩手県	10% (25)	37.0 (24)	3.77 (25)	10% (25)
山形県	3% (46)	30.7 (28)	0.87 (43)	3% (45)
宮城県	12% (18)	44.7 (21)	5.41 (18)	12% (18)
福島県	11% (23)	50.1 (16)	5.57 (16)	12% (23)
東京都	19% (6)	103.4 (3)	19.80 (3)	19% (7)
神奈川県	25% (1)	74.2 (10)	18.85 (4)	26% (1)
千葉県	14% (14)	76.8 (8)	11.10 (9)	15% (14)
埼玉県	16% (8)	87.9 (6)	14.24 (7)	17% (9)
茨城県	8% (31)	69.5 (11)	5.66 (15)	8% (32)
栃木県	11% (21)	48.7 (17)	5.52 (17)	12% (22)
群馬県	10% (27)	45.8 (19)	4.62 (22)	10% (27)
長野県	15% (12)	54.1 (13)	8.07 (12)	15% (12)
山梨県	19% (7)	23.3 (37)	4.44 (24)	20% (6)
新潟県	15% (13)	60.1 (12)	8.84 (10)	15% (13)
富山県	8% (32)	26.4 (34)	2.13 (33)	8% (31)
石川県	12% (17)	26.5 (33)	3.28 (28)	12% (19)
静岡県	20% (5)	75.5 (9)	14.77 (6)	20% (5)
岐阜県	10% (26)	52.3 (15)	5.29 (20)	10% (26)
愛知県	15% (11)	113.1 (2)	17.45 (5)	16% (11)
三重県	13% (16)	46.3 (18)	6.18 (14)	14% (16)
滋賀県	21% (4)	34.9 (25)	7.37 (13)	22% (4)
京都府	10% (28)	32.8 (27)	3.25 (29)	10% (28)
大阪府	23% (3)	93.6 (4)	21.96 (1)	24% (3)
兵庫県	25% (2)	88.1 (5)	21.68 (2)	25% (2)
福井県	10% (24)	22.0 (41)	2.30 (32)	11% (24)
奈良県	16% (9)	20.7 (42)	3.31 (27)	17% (8)
和歌山県	6% (37)	20.3 (43)	1.15 (39)	6% (37)
鳥取県	3% (44)	16.0 (47)	0.54 (47)	2% (46)
島根県	3% (45)	19.6 (44)	0.65 (46)	3% (43)
岡山県	11% (20)	45.4 (20)	5.21 (21)	12% (20)
広島県	16% (10)	53.6 (14)	8.53 (11)	16% (10)
山口県	12% (19)	38.2 (23)	4.54 (23)	12% (17)
徳島県	5% (38)	19.2 (45)	0.97 (42)	5% (38)
香川県	8% (33)	22.3 (40)	1.68 (35)	7% (33)
愛媛県	8% (30)	29.6 (29)	2.52 (31)	9% (30)
高知県	4% (42)	18.2 (46)	0.73 (44)	3% (44)
福岡県	14% (15)	79.1 (7)	11.13 (8)	14% (15)
佐賀県	11% (22)	23.2 (38)	2.62 (30)	12% (21)
長崎県	6% (36)	24.7 (36)	1.43 (37)	6% (35)
熊本県	10% (29)	38.7 (22)	3.69 (26)	10% (29)
大分県	7% (34)	29.5 (30)	2.02 (34)	7% (34)
宮崎県	4% (41)	24.9 (35)	1.09 (40)	5% (39)
鹿児島県	5% (40)	33.7 (26)	1.56 (36)	4% (41)
沖縄県	6% (35)	22.6 (39)	1.35 (38)	6% (36)

※単位未満四捨五入のため合計が合わないことがある。

※カッコ内は順位、網掛けは上位 10 位以内の都道府県、下線は下位 10 位以内の都道府県を示す。

※「道路交通センサス」(平成 11 年度)及び国土交通省調査結果(平成 13 年度及び平成 14 年度)並びに「陸運統計要覧」(平成 13 年度)に基づく。

【指標－5】拠点的な空港・港湾への道路アクセス率（中間アウトカム指標）

現在の値：	59%
中期的な目標：	長期的に国際競争力の向上に必要な水準が確保されたと考えられる状態（約90%）とすることを目標とし、平成19年度までに約68%とする
平成15年度の目標：	61%（青森港へのアクセスを確保）

①指標の現況値と数値目標

拠点的な空港・港湾への道路アクセス率については、国際競争力の向上に必要な水準が確保されたと考えられる状態（約90%）とすることを長期的な目標とし、そのため、平成14年度の59%を、平成19年度までに68%とすることを中期的な目標とする。

平成15年度末においては、青森港へのアクセスを確保し、61%とすることを目標としている。（図5-1）

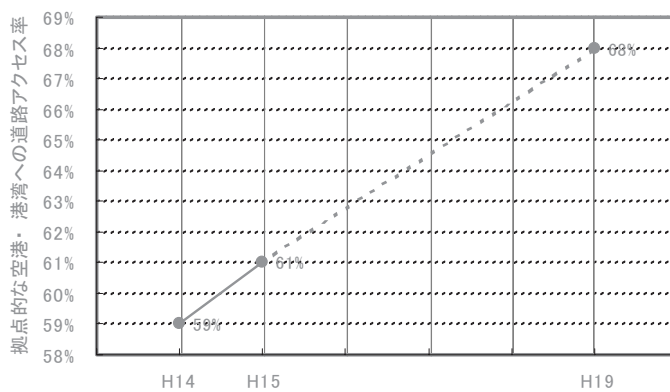


図5-1 指標の現況値及び数値目標

②指標の定義、位置づけ、目標

【指標の定義】

拠点的な空港・港湾への道路アクセス率は、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¹の割合を表す。

【指標の位置づけ・目標】

国際的な人・物・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・港湾と高規格幹線道路等との連携強化を図り、積み替え、乗り換えの円滑化を図ることが不可欠である。

¹ 拠点的な空港とは第一種空港及び国際定期便が就航している第二種空港をさし、拠点的な港湾とは総貨物取扱量が1,000万t/年以上又は国際貨物取扱量500万t/年以上の重要港湾・特定重要港湾をさす。（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。）

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中間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」を採用した。

③指標の示す現状と問題点

○ 欧米に比べ低い空港・港湾アクセス

我が国における拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の整備状況は、それぞれ74%、53%と、以前に比べれば一定の改善が見られる。しかしながら、欧米に比べ、依然として低水準¹であり(図5-2)、このことは、我が国の国際競争力と魅力を低下させる一因となる可能性がある。

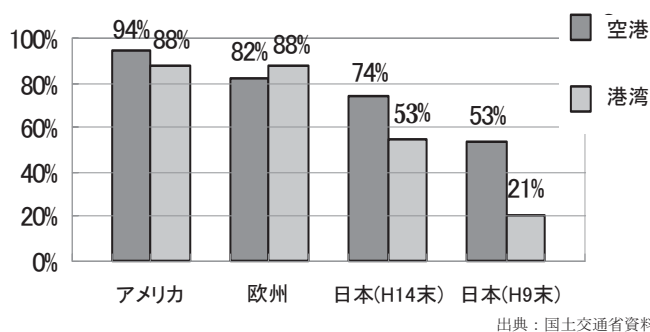


図5-2 拠点的な空港・港湾と高速道路網のアクセス状況(国際比較)

つまり、物流における道路輸送の分担率は高く、我が国の玄関口となるような港湾、空港との道路アクセスの改善を図らない場合、生産地と消費地との間の輸送が円滑に行われず、高コストなどによる悪影響を生じさせることとなる。

さらに、諸外国から来訪した外国人が、我が国の観光の舞台となる都市・地域へ向かうための道路アクセスが十分でない場合、我が国の魅力を十分にアピールできない可能性がある。

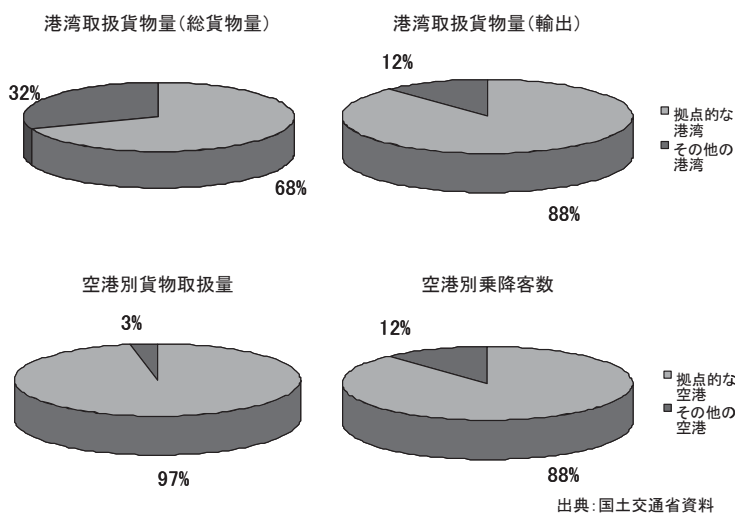


図5-3 拠点的な空港・港湾の重要性

こうした事態を回避するため、取扱貨物量や乗降客数からみて一定の重要性を持つ、拠点的な空港・港湾に関しては、現在の欧米諸国とほぼ同水準の道路アクセス率を確保する必要がある。

¹ 欧米は平成13年(2001年)末。対象空港は、国際定期便が就航している空港、対象港湾は、欧州が総貨物取扱量が年間1,000万t以上の港湾、米国の総貨物取扱量が年間1,000万t以上又は国際貨物取扱量が年間500万t以上の港湾

④課題と講じる施策

○ 拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の整備

拠点的な空港・港湾へのアクセス道路を効果的、効率的に整備し、国際的な水準の交通サービスを確保等することで、国際競争力と魅力の向上を図る。

【関連する施策・事業】	【関連する平成 15 年度の主な施策】
拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の整備	高規格幹線道路の整備 地域高規格道路の整備

⑤指標のバックデータ

1)対象となる空港・港湾及び道路アクセスの現況

対象空港名	H14 連結	乗降客数	貨物取扱量	対象港湾名	H14 連結	総貨物量	国際貨物量	対象港湾名	H14 連結	総貨物量	国際貨物量
単位		(千人)	(ト)	単位		(千ト)	(千ト)	単位		(千ト)	(千ト)
新千歳	○	18,023	259,603	苫小牧	○	90,704	19,182	和歌山下津		50,780	34,659
函館		2,262	17,636	室蘭	○	47,315	22,613	姫路		41,353	11,920
秋田	○	1,230	6,200	函館	○	34,005	14,611	敦賀	○	10,651	0
仙台	○	3,292	23,938	小樽	○	23,286	8,716	水島		91,273	51,407
新東京国際	○	27,390	1,885,689	釧路		20,200	11,572	徳山下松		58,834	17,750
東京国際	○	56,402	656,710	青森		24,302	561	宇野		55,012	287
新潟		1,268	4,784	八戸	○	33,389	540	福山	○	53,876	934
名古屋	○	10,889	180,582	仙台塩釜	○	38,649	20,066	宇部	○	32,403	7,765
中部国際	—	—	—	小名浜		10,477	0	呉	○	22,743	0
関西国際	○	20,491	966,766	千葉	○	169,043	96,704	広島		13,973	0
大阪国際	○	16,344	147,783	横浜	○	116,993	72,161	岩国		13,183	2,906
広島	○	3,327	26,934	川崎	○	92,660	53,752	下関		9,796	1,169
高松		1,610	10,708	東京	○	84,559	39,283	高松		55,937	38,541
松山		2,687	12,800	横須賀	○	13,152	5,234	松山		18,300	0
福岡	○	19,688	271,429	大洗	○	10,683	2,593	東予	○	11,267	261
大分	○	2,059	14,710	新潟	○	37,697	7,727	高知		9,117	2,974
長崎	○	2,957	21,984	伏木富山		8,052	2,793	徳島小松島		9,383	16
宮崎	○	3,348	21,513	名古屋	○	157,706	103,682	北九州	○	93,454	31,732
鹿児島	○	6,114	37,637	四日市		58,643	39,327	大分		64,927	36,241
那覇		11,234	167,808	清水		17,069	3,608	鹿児島		46,675	11,410
20空港	14箇所	210,615	4,735,214	三河		17,776	4,891	博多	○	41,931	21,763
				大阪	○	92,948	33,375	苅田		30,079	5,229
				神戸	○	84,640	41,023	別府	○	9,969	0
				堺泉北	○	74,519	28,849	47港湾	25箇所	2,203,383	909,827

※ 対象となっているものは次のとおり。

- ・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500万t/年以上の重要港湾・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。）

※ 「H14連結」欄の○印は、平成15年3月末現在で10分以内アクセスを達成している空港・港湾。

※ 表中の対象空港の乗降客数・貨物取扱量については「数字でみる航空2002」、対象港湾の総貨物取扱量及び国際貨物取扱量については「数字でみる港湾2002」から国土交通省作成。

【指標－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（中間アウトカム指標）

現在の値： 72%（522ルート／722ルート）
 中期的な目標： 平成19年度までに約77%まで向上する
 平成15年度の目標： 73%（新たに6ルート改良）

①指標の現況値と数値目標

「隣接する地域の中心の都市¹間が改良済みの国道で連絡されている割合」については、平成14年度の72%（全国の地域間交流ルート722ルートのうち、522ルートが改良済）を、平成19年度までに77%とすることを中期的な目標としている。

平成15年度の目標は、新たに6ルートについて整備を完了し、73%とする。（図6-1）

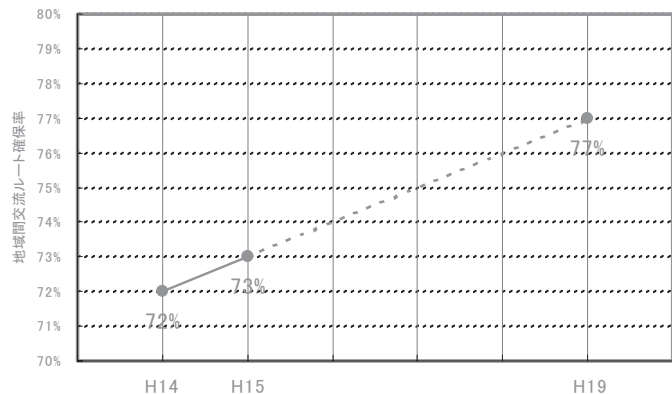


図6-1 指標の現況値と数値目標

②指標の定義、位置づけ、目標

【指標の定義】

本指標は、隣接する地域の中心の都市間を結ぶルートのうち、当該ルートを構成する国道が、車道幅員5.5m以上で整備されているルートの割合を表す。

（図6-2）

【指標の位置づけ・目標】

住民生活(通勤、通学、医療、福祉、防災)の利便性の向上、地域経済の活性化等のためには、地域間を結ぶネットワークの整備が重要であり、隣接する地域の中心の都市を結ぶルートである「地域間交流ルート」の重点的な整備が必要である。

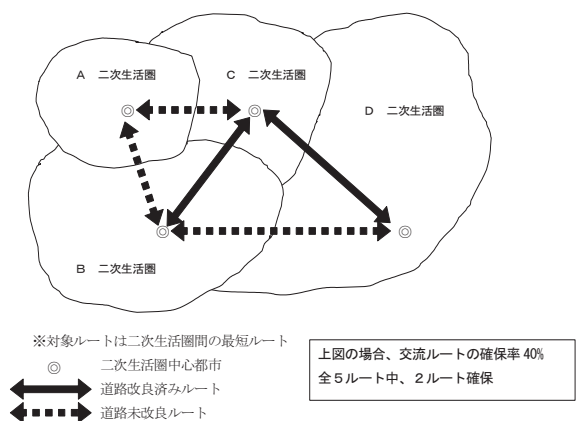


図6-2 「都市間を結ぶルート」概念図

¹ 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圏域を除く二次生活圏の中心都市(303都市)を指す。(ただし、北海道については地方生活圏中心都市、首都圏・近畿圏・中部圏については都府県庁所在地。)

③指標の示す現状と問題点

1) 重要性の高い地域間交流ルート

地域間交流ルートは、県庁と市町村間を結ぶルート及び、三次医療施設と市町村間を結ぶルートの60%以上、重要港湾物流ODルート（重要港湾の全物流量の95%の物流を対象とした場合にODを持つ地域と重要港湾を結ぶルート）の80%以上が重複しており、重要性が高い。（図6-3）

未改良区間は地域間交流ルート上に約800km残されているが、地域間交流、高次医療施設などの高度な都市型サービスの広域利用、物流の円滑化、効率化の面から段階的に整備を進めていくことが必要である。

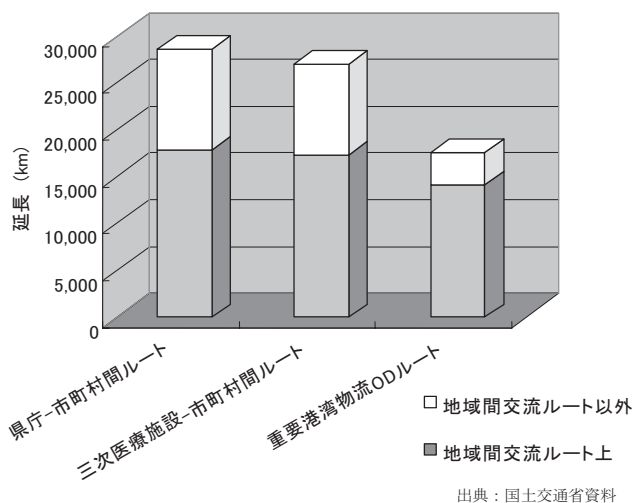


図6-3 重要なルート上の地域間交流ルートの割合

2) 中規模・小規模都市間のルートで特に低い確保率

高次医療施設等の施設は、地域毎に整備することは難しく、三次医療施設分布図を見てもわかるように、人口の少ない地域にはほとんど見られず、地域間での共有が不可欠である。（図6-4）

また、人口50万人以上の都市間を結ぶルートでは、改良済みのルートは9割以上、人口50万人未満の都市では7割～8割程度であり、人口の少ない都市間ほど未改良区間が多い。（図6-5）

このことは、隣接地域との密接な連携が不可欠な中規模、小規模の都市において、走行性、安全性の高い道路が確保されていないことを示す。



出典：国土交通省資料

図6-4 人口規模別三次医療施設の存在しない地域

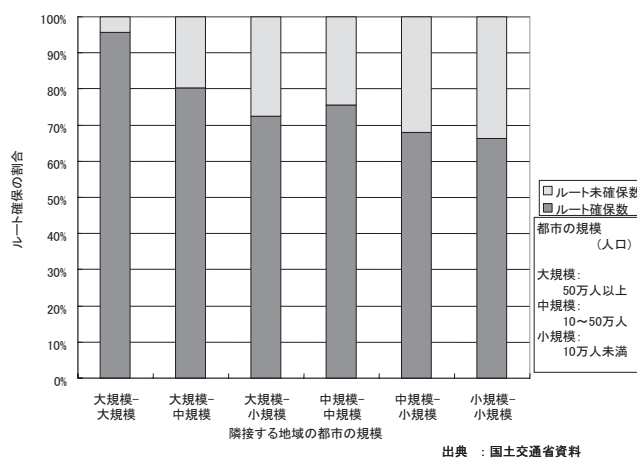


図6-5 隣接する都市規模別の地域間交流ルート確保率

④課題と講じる施策

○ 効果的、効率的な地域間交流ルートの整備

人口の少ない地域は、単独で医療、福祉施設等を整備することが困難であり、隣接する地域と共有しながら利便性の向上を進めている。しかし、人口の少ない地域の都市を結ぶルートは狭幅員、急カーブや落石の危険性等が解消されていない未改良区間が多く、隣接する地域との密接な連携が図られないのが現状である。

これらの課題を解消し、以下に示すサービスを向上させるため、地域間交流ルート上の未改良区間について、効果的、効率的な重点的整備を継続する。

- 地域間交流ルートの確保により向上が期待されるサービス
 - ◆ 医療水準の高い総合病院へのアクセス性の向上
 - ◆ 通勤・通学の圏域の拡大
 - ◆ 物流の定時性の確保
 - ◆ 高速道路網へのアクセス性の向上
 - ◆ 並行する路線のリダンダンシーの確保
 - ◆ 急カーブや急勾配、落石の危険性等が解消されることによる通行の安全性の向上
 - ◆ 一部の未改良区間がボトルネックとなる渋滞の緩和、解消
 - ◆ 隣接する地域との交流の増加
 - ◆ 観光地への大型バスの対面通行が可能となることによる観光入り込み客数の増加

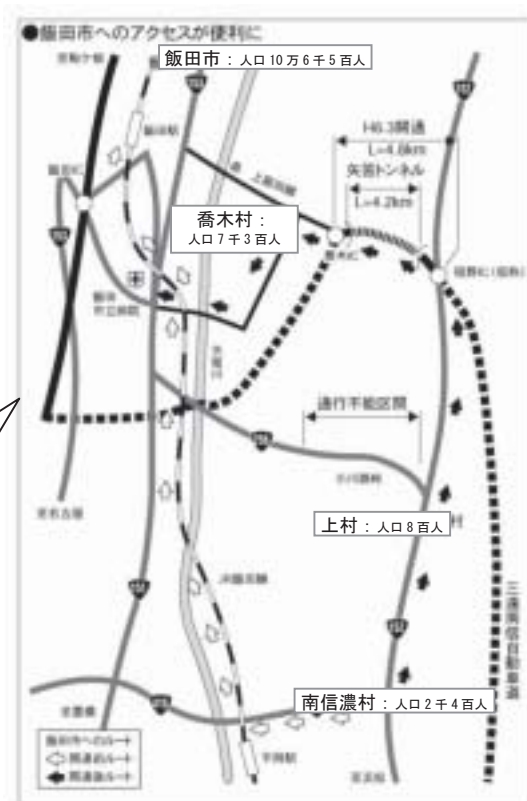
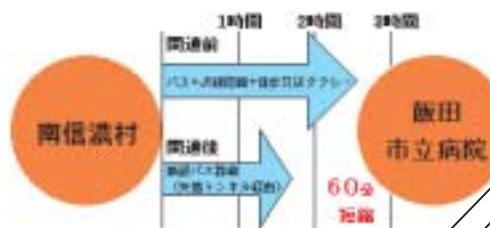
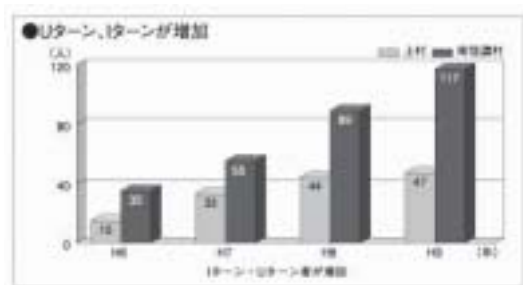
【関連する施策・事業】	【関連する平成 15 年度の主な施策】
幹線道路ネットワークの整備 市町村合併等地域の連携や振興に資する道路整備 地域の実情に応じた道路整備	地域間交流ルートの整備 市町村合併支援道路整備事業 ローカルルールの導入 1.5 車線の道路整備の導入

整備効果事例：トンネル整備による地域の活性化

トンネルの開通により飯田市との新たな生活圏が生まれ活気が戻る。

(長野県 国道474号 三遠南信道矢筈トンネル整備)

- ◆上村が飯田市の通勤圏、通学圏となり、Uターン、Iターンが増加
 - 整備から4年間でUターン、Iターン者が3倍に増加
 - 小学校での転入が増加
 - 高校生の飯田市での下宿生活がバス通学となり、経済的、精神的負担が軽減
- ◆南信濃村から乗り継ぎなしで通院が可能、60分時間短縮、肉体的負担が軽減



人口はH12.3時点

上村下栗の里は、別名日本のチロルとも呼ばれている

図6-6 地域間交流ルート確保による効果

【指標－7】 日常生活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（中間アウトカム指標）

現在の値：	63%
中期的な目標：	平成19年度までに約68%まで向上（日常生活の中心となる都市まで、30分以内に安全かつ快適に到達できる人口を約360万人増加）
平成15年度の目標：	約64%（同 約80万人増加）

①指標の現況値と数値目標

「日常生活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」については、平成14年度の63%を、平成19年度までに約68%とすることを中期的な目標とする。平成15年度は、全国で約64%とすることを目標とする。（図7-1）

これは、日常生活の中心となる都市¹まで30分以内で移動できるものの、安全・快適に到達できない約1,200万人のうち、5年間で約360万人、平成15年度に約80万人が安全・快適に到着できるようになることを意味する。

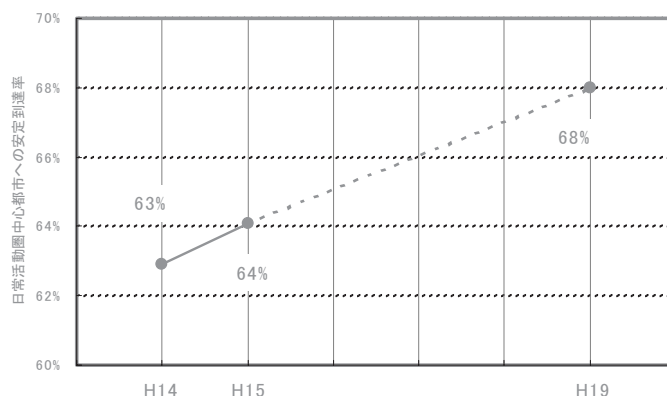


図7-1 指標の現況値と数値目標

②指標の定義、位置づけ、目標

【指標の定義・位置づけ】

本指標は、日常生活の中心となる都市まで、改良された道路を利用して30分以内に安全かつ快適に移動できる人の割合を表す。

日常生活において高いサービスを楽しむ要求が高まる中、通勤・通学、通院、買い物等の日常生活が行われる圏域が拡大しており、これに対応するため、地方公共団体では交通の安全性・快適性を確保することを目的に交通の隘路解消、トンネル・橋梁整備、現道拡幅、歩道設置等を実施している。

これらの施策の進捗を表す中間アウトカム指標として、本指標を採用したものである。

¹ 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圏域を除く二次生活圏の中心都市(345 都市)を指す。(ただし、北海道については地方生活圏中心都市とし、首都圏・近畿圏・中部圏については対象外とする。)

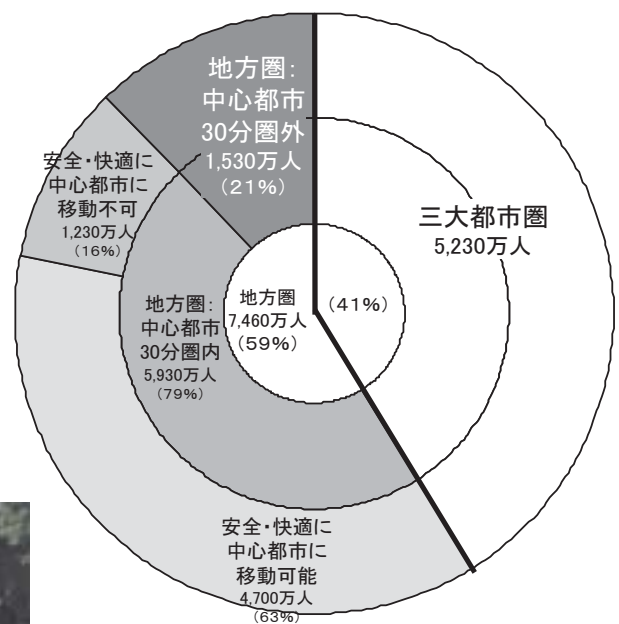
【指標の示す目標】

三大都市圏以外の地方圏では、日常生活において中心都市まで移動する際、すれ違いできない区間が依然として存在するなど移動時の安全性、快適性が損ねられている。本指標の向上は、日常生活において必要な機能を保有する中心都市まで安全・快適な移動環境を享受できる人の割合が高まることを意味する。

③指標の示す現状と問題点

1) 自動車で安全・快適に中心となる都市まで移動できない人は地方圏の人口の約2割

三大都市圏以外の地方圏には約7,500万人が居住しており、我が国の全人口の約6割にあたる。このうち、日常生活の中心となる都市まで車で安全・快適に30分以内で移動できる人口は約4,700万人と地方の人口の約6割にとどまっており、日常生活の中心となる都市まで30分以内で到着できるものの、安全・快適な走行が確保されない人口は約1,200万人と地方圏の人口の約2割にもものぼっている。(図7-2、図7-3)



出典：国土交通省資料

図7-2 自動車で安全・快適に中心となる都市まで移動できる人の割合



図7-3 安全・快適に移動できない現道の状況

2) 日常生活の中心都市に主たる交通が集中

道路の整備とモータリゼーションの成熟により、日常生活の圏域が行政圏域を越えるようになり、本指標において定義される日常生活の中心都市に主たる交通が集中するようになっている。例えば、日常生活に必要な通勤、学校、病院等は日常生活の中心となる都市にその7割程度が集中しており、その施設へアクセスする圏域は大きく広がっている。（図7-4）

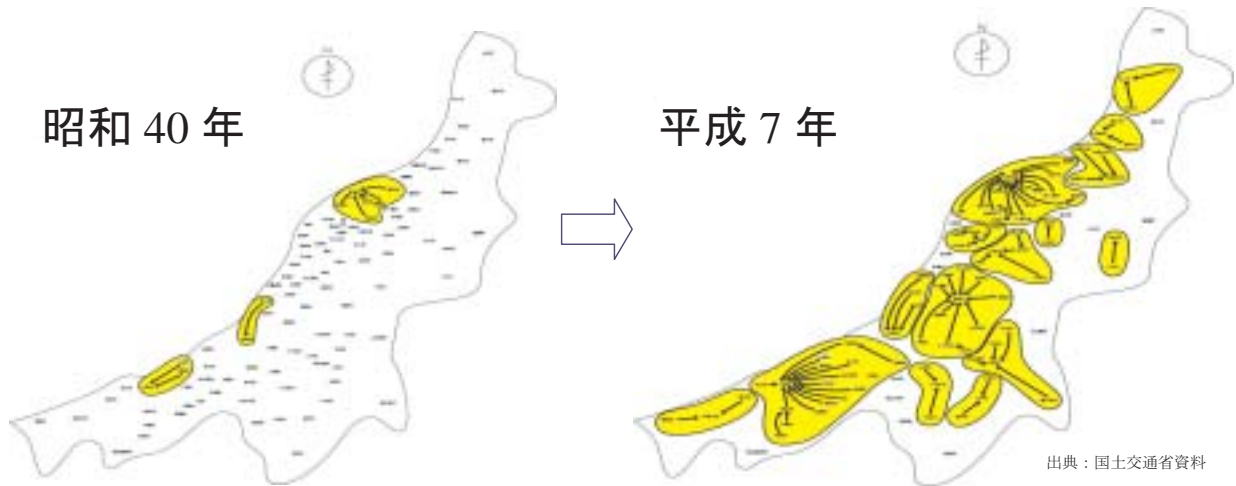
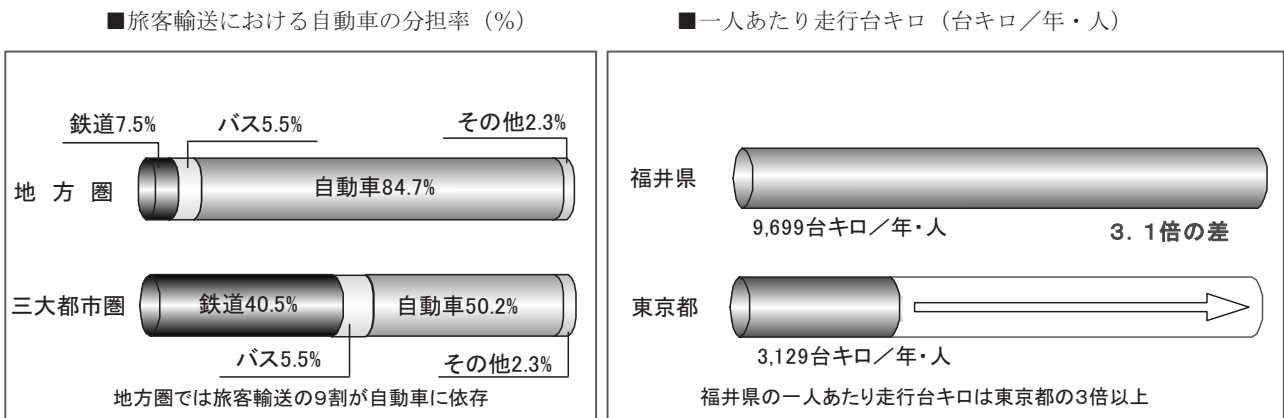


図7-4 行政圏域を超えて広がる日常生活の圏域(新潟県通勤圏域の例)

3) 地方圏における主たる移動手段は自動車

鉄道や路線バスなど公共交通機関のネットワークが弱い地方では、移動手段の85%を自動車に依存しており、地方（町村）における自動車保有率(94%)は、大都市(68%)と比較して非常に高いうえ、一人あたりの走行台キロも都市部と比較して最大3倍の差がある。日常生活において都市機能を楽しむために中心となる都市へ移動する際の渋滞や、すれ違いが困難な区間の存在は、日常的な移動の安全性や快適性を損ない、大きな影響を地方部の日常生活に与えている。（図7-5）



出典：旅客・貨物地域流動調査（平成10年度運輸省等）

図7-5 自動車に依存する地方圏の生活

④課題と講じる施策

1)地域連携に資する道路の整備

地域の主たる幹線道路である都道府県道等の道路整備は改良率で53%と低く、日常生活の中心となる都市まで安全・快適な移動を可能とする道路整備は急務である。

【関連する施策・事業】	【関連する平成 15 年度の主な施策】
幹線道路ネットワークの整備 市町村合併等地域の連携や振興に資する道路整備	日常活動圏間交流ルートの整備 市町村合併支援道路整備事業

2)コスト縮減による整備効果の早期発現

ローカルルールを導入等によるコストの縮減を図りながら、より効果的、効率的な道路整備を進め、無駄なくスピーディに質の高い道路サービスが提供できるよう努める。

【関連する施策・事業】	【関連する平成 15 年度の主な施策】
地域の実情に応じた道路整備	ローカルルールの導入 (1.5 車線の道路整備等)

【指標－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（中間アウトカム指標）

現在の値： 約17%

中期的な目標： 平成22年度までに概成することを目標に、平成19年度までに約5割まで向上

平成15年度の目標： 約21%

①指標の現況値と数値目標

本指標については、現在の約17%を、平成19年度までに約5割まで向上することを中期的な目標とする。（図8-1）

そのため、平成15年度には、約21%とすることを目標として、歩行空間のバリアフリー化を推進する。

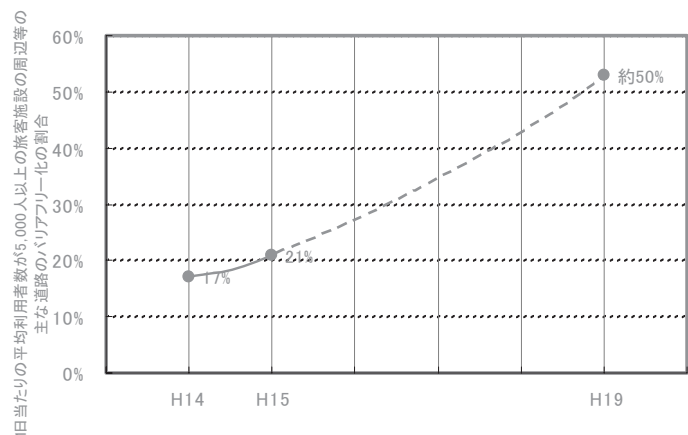


図8-1 指標の現況値と数値目標

②指標の定義、位置づけ、目標

【指標の定義・位置づけ】

本指標は、政策テーマ「暮らし」に関する施策の一つである歩行空間のバリアフリー化の進捗を表す中間アウトカム指標として採用したものであり、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（通称「交通バリアフリー法」^{※1}）に基づく重点整備地区^{※2}で設定された特定経路^{※3}のうちバリアフリー化された道路の割合を示す。「バリアフリー化された道路」とは、車いすがすれ違ふことができる幅員を有している、段差が解消されている、視覚障害者誘導用ブロックが設置されているなど、道路の移動円滑化整備に関する基準（「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」^{※4}）に定められた構造基準を満たし、高齢者・障害者にとっても円滑で安全に移動できる歩行空間が整備された道路のことをいう。

**【指標-8】1日当たりの平均利用者が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(中間アウトカム指標)**

なお、本指標は、現在定められている重点整備地区の特定経路におけるバリアフリー化の割合をもとに全国値を推計している。

【指標の示す目標】

本指標の向上は、鉄道駅周辺の主な道路における歩行空間において、車いすがすれ違えることができる幅員を有する、段差が解消されている、視覚障害者誘導用ブロックが設置されているなどの条件を満たし、高齢者・障害者等誰もが安心・安全で通行しやすくなることを示す。

※1 交通バリアフリー：交通バリアフリー法に基づき、公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上を促進するものである。(図8-2)



図8-2 交通バリアフリー法の枠組み

- ※2 重点整備地区：特定旅客施設（1日あたりの平均の利用者数が5,000人以上の旅客施設）を中心として設定される地区で、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、福祉施設その他の所在地を含み、また、周辺施設について移動円滑化のための事業が実施されることが特に必要であると認められること、移動円滑化のための事業を重点的括一的に実施することが有効かつ適切であると認められる地区であるといった要件に該当する地区に設定される。
- ※3 特定経路：特定旅客施設と、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であり、市町村が重点整備地区について策定する基本構想において定められている。なお、基本構想は、146の重点整備地区（平成15年4月16日現在）において定められている。
- ※4 「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」の主なポイントは、以下の通りである。
- ① 歩道等
 - ・高齢者、身体障害者等が日常的に利用する旅客施設と官公庁施設や福祉施設との間の経路（特定経路）には、歩道を設けるものとする。
 - ・歩道の幅員は、少なくとも2メートル以上とする。
 - ・歩道等の舗装は、雨水を地下に円滑に浸透させることができる構造とする。
 - ・歩道等の縦断こう配は、5パーセント以下、横断こう配は、1パーセント以下とする。
 - ・歩道の高さは、5センチメートルを標準とする。
 - ・歩車道境界部の段差は、2センチメートルを標準とする。
 - ② 立体横断施設
 - ・特定経路には、必要と認められる場所に、移動円滑化された立体横断施設を設ける。
 - ・当該立体横断施設には、原則として、エレベーターを設ける。
 - ③ 乗合自動車停留所
 - ・乗合自動車停留所の高さは、15センチメートルを標準とする。
 - ④ 路面電車停留所
 - ・乗降場の有効幅員は、島式の場合は2メートル、片側式の場合は1.5メートル以上とする。
 - ・乗降場と車両の床面とは、出来る限り平らとする。
 - ⑤ 自動車駐車場
 - ・自動車駐車場には、身体障害者用駐車施設及び身体障害者要諦者施設を設ける。
 - ⑥ その他
 - ・必要な箇所には、案内標識及び視覚障害者誘導ブロック等を設ける。

【指標-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(中間アウトカム指標)

③指標の示す現状と問題点

○ バリアフリー化の現状

我が国では、世界でも類を見ないほど、急激に高齢化が進展しており、高齢化率は、2030年には約30%に達すると予測されている。

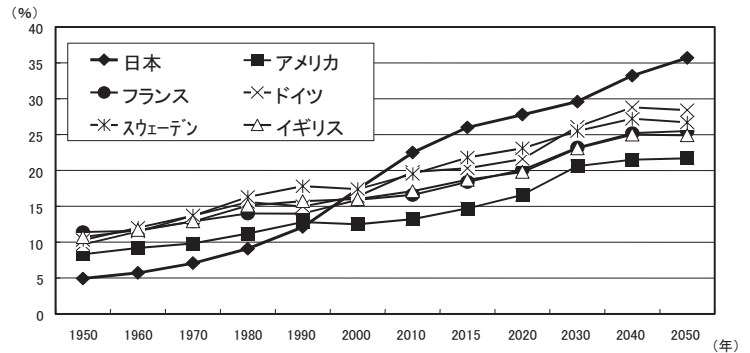
(図8-3)

また、障害のある人も障害のない人とともに生活し、活動する社会を目指す「ノーマライゼーション」や誰もが使いやすい施設等のデザインを目指す「ユニバーサルデザイン」の考え方も広がっており、高齢者・障害者を含む全ての人々が安心して安全に生活し、社会参加が図られるよう、自宅から交通機関、まちなかまで連続したバリアフリー環境を整備することが急務になっている。

この一環として、歩道の段差解消や幅の広い歩道の整備、電柱の撤去等により誰もが安心して安全に通行できるよう歩行空間のバリアフリー化が必要となっている。(図8-4)

歩行空間のバリアフリー化は、旅客施設やその周辺施設等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に整備することが重要であり、このため、交通バリアフリー法に基づき関係者が互いに連携・協力して基本構想を策定し、重点整備地区を設定することが重要である。

現在、交通バリアフリー法に基づく基本構想策定済み市町村は、対象となる562市町村のうち67市町村であり、また、これらに定められた特定経路のバリアフリー化率も17%にとどまっている。(図8-5)



資料:総務庁統計局「国勢調査」、厚生省国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」(平成14年1月推計)(中位推計)

図8-3 我が国の高齢化の現状と予測

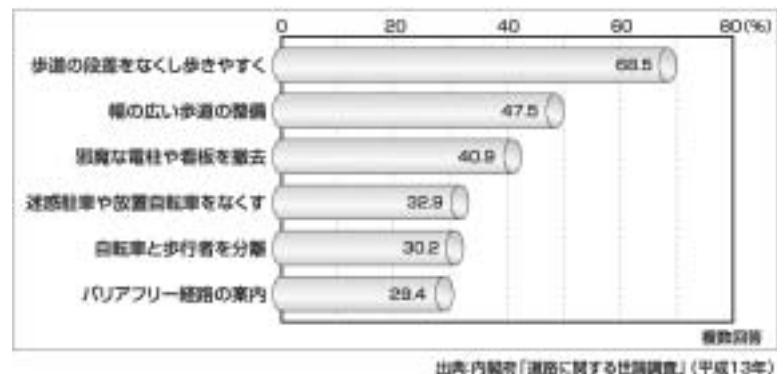


図8-4 歩行者の立場から道路整備に望むこと(世論調査)

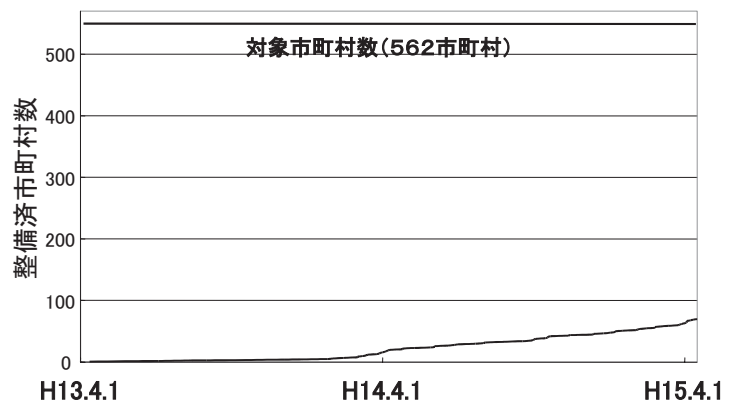


図8-5 市町村におけるバリアフリー基本構想の策定状況

④課題と講じる施策

○ 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における歩行空間のバリアフリー化の推進

市街地の駅、商店街、病院等の主要ルートにおいて、高齢者、障害者をはじめとする誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道の整備や歩道の段差解消、エレベーター等が設置された歩道橋の整備を推進する。特に、交通バリアフリー法に基づき、基本構想が策定された重点整備地区において積極的に推進する。（図8-6～図8-10）

【関連するH15年度の主な施策】

歩行空間のバリアフリー化の推進

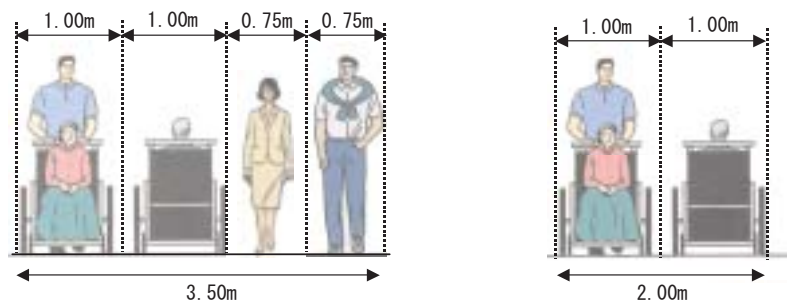


図8-6 歩道の幅員の考え方

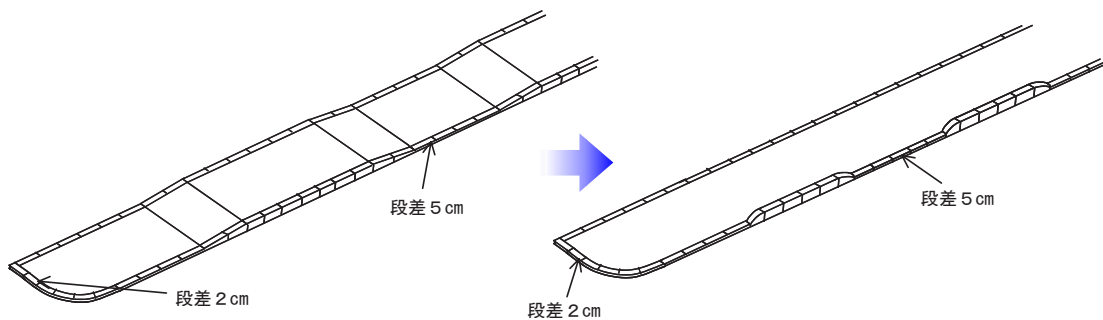
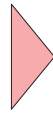


図8-7 歩道の高さを5cmとし波打ちを解消したイメージ

【指標-8】1日当たりの平均利用者が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(中間アウトカム指標)



【整備前イメージ】



【整備後イメージ】

図8-8 幅の広い歩道の整備



図8-9 歩道橋でのエレベーター設置



図8-10 ペDESTリアンデッキ

⑤指標のバックデータ

1)バリアフリー基本構想の受理状況(平成 15 年 4 月 16 日現在)

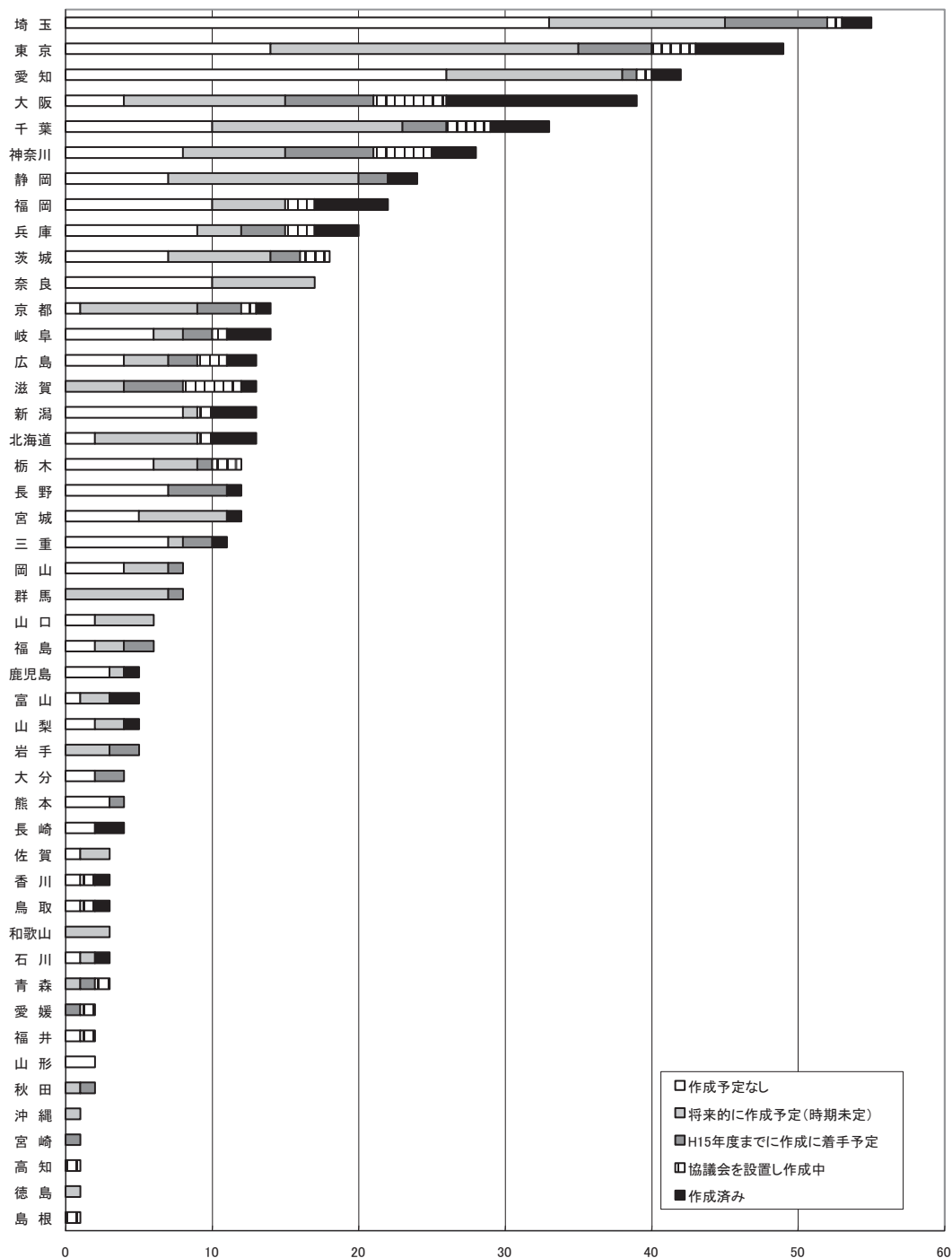
	市町村名	受理日		市町村名	受理日
1	福岡県福岡市	H13. 4. 12	36	神奈川県藤沢市	H14. 9. 30
2	北海道室蘭市	7. 4	37	千葉県柏市	10. 1
3	広島県呉市	8. 31	38	福岡県古賀市	10. 3
4	千葉県千葉市	12. 4	39	静岡県静岡市	10. 15
5	山梨県石和町	H14. 1. 24	40	富山県魚津市	10. 17
6	大阪府守口市	1. 31	41	大阪府東大阪市	10. 18
7	鳥取県鳥取市	2. 13	42	千葉県袖ヶ浦市	10. 21
8	新潟県亀田町	3. 8	43	大阪府阪南市	11. 11
9	大阪府交野市	3. 12	44	兵庫県宝塚市	11. 14
10	大阪府八尾市	3. 14	45	兵庫県神戸市	12. 11
11	大阪府堺市	3. 20	46	東京都羽村市	12. 12
12	北海道千歳市	3. 20	47	東京都北区	12. 24
13	東京都荒川区	3. 25	48	新潟県新発田市	H15. 1. 7
14	福岡県大牟田市	3. 28	49	愛知県春日井市	1. 7
15	千葉県船橋市	3. 29	50	静岡県焼津市	1. 10
16	富山県小杉町	4. 4	51	大阪府柏原市	1. 16
17	福岡県福岡市	4. 5	52	大阪府大阪狭山市	2. 3
18	兵庫県明石市	4. 8	53	大阪府茨木市	2. 6
19	香川県丸亀市	4. 9	54	新潟県長岡市	2. 10
20	石川県金沢市	4. 10	55	愛知県名古屋市	2. 14
21	北海道恵庭市	4. 25	56	大阪府藤井寺市	2. 24
22	埼玉県熊谷市	4. 25	57	北海道遠軽町	2. 24
23	神奈川県相模原市	5. 9	58	東京都千代田区	3. 12
24	滋賀県守山市	5. 29	59	三重県津市	3. 20
25	大阪府河内長野市	6. 3	60	宮城県仙台市	3. 24
26	広島県広島市	6. 3	61	大阪府堺市(2)	3. 26
27	神奈川県秦野市	6. 19	62	鹿児島県鹿児島市	3. 28
28	福岡県北九州市	6. 27	63	大阪府八尾市(2)	4. 1
29	大阪府豊中市	7. 1	64	東京都武蔵野市	4. 2
30	長崎県佐世保市	7. 22	65	岐阜県穂積町	4. 3
31	京都府長岡京市	8. 1	66	埼玉県深谷市	4. 4
32	長崎県長崎市	8. 22	66	大阪府吹田市	4. 4
33	長野県諏訪市	8. 30	68	東京都八王子市	4. 8
34	岐阜県各務原市	9. 17	69	大阪府柏原市(2)	4. 11
35	岐阜県可児市	9. 27	70	北海道札幌市	4. 16

※国土交通省資料に基づく。

※番号は受理順。複数作成の場合()内に提出回数を記載。

2) バリアフリー基本構想の都道府県別受理状況(平成15年4月16日現在)

1日の利用者数5000人以上の旅客施設がある市町村における基本構想作成状況都道府県別集計
 (「交通バリアフリー法に基づく基本構想作成予定調査(平成14年9月現在調べ)」より作成*。



※平成14年9月～10月調査をベースに平成15年4月16日までに基本構想を受理した市町村や協議会等を設置した旨の連絡があった市町村を反映した。
 ※国土交通省資料に基づく。

【指標－9】市街地の幹線道路の無電柱化率（中間アウトカム指標）

現在の値： 約7%
中期的な目標： 平成19年度までに約15%まで向上
平成15年度の目標： 約8%

①指標の現況値と数値目標

本指標については、平成14年度末の約7%を、平成19年度までに約15%とすることを中期的な目標とする。

そのため、平成15年度中には、約8%とすることを目標として、無電柱化の促進を図る。（図9-1）

また、都道府県庁所在都市における駅前通り等の主な道路について、平成19年度末までに概成することを目標とする。

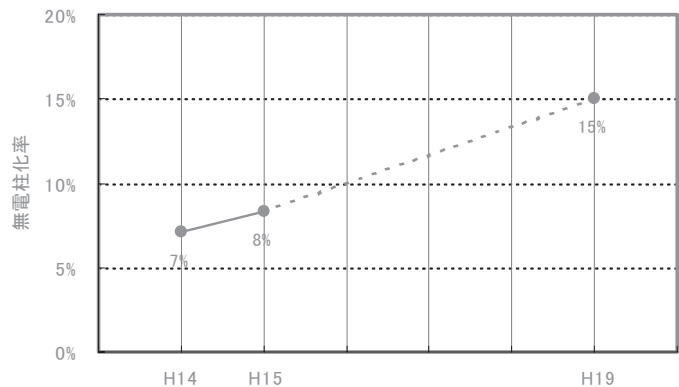


図9-1 指標の現況値及び数値目標

②指標の定義、位置づけ、目標

【指標の定義・位置づけ】

「市街地の幹線道路の無電柱化率」は、市街地¹の幹線道路¹の総延長（約22,000km）のうち、電柱・電線のない延長の割合を示す。

電線類の地中化等による道路の無電柱化は、市街地などでの安全で快適な通行空間を確保するとともに、都市の景観、防災性を向上させるなど生活の質の向上を図るもので、政策テーマ「暮らし」に関する施策である。この政策の進捗を表す中間アウトカム指標として本指標を採用した。

¹ 「市街地」とは、都市計画法における市街化区域及び市街化区域が定められていない人口10万人以上の都市における用途地域をいう。

¹ 「幹線道路」とは、道路種別で規定されるものではないが、ここでは一般国道及び都道府県道をいう。

¹ 本指標の数値目標等については、平成15年7月31日発表の内容に比べて上方修正した。

【指標の示す目標】

「市街地の幹線道路の無電柱化率」の向上は、市街地の幹線道路において、電線及び電柱がなくなり、快適な通行空間が確保されるとともに、都市の景観、防災性等が向上することを意味する。

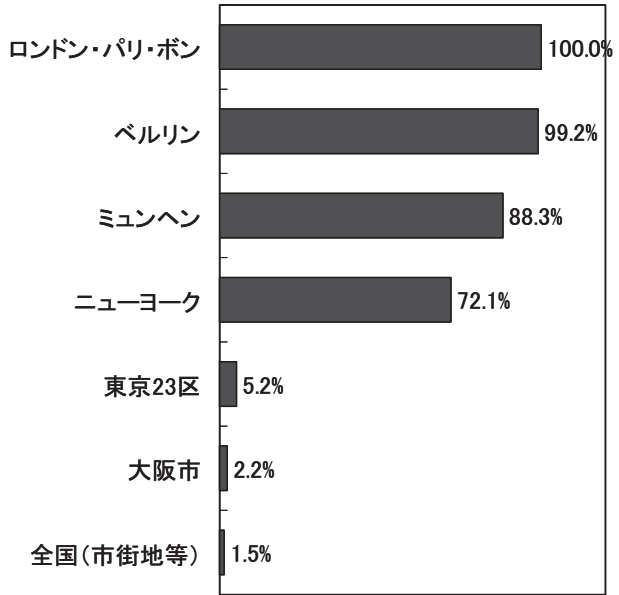
③指標の示す現状と問題点

1) 無電柱化の現状

我が国においては、これまで国土交通省と関係省庁、関係事業者の協力のもと、昭和61年度から3期にわたる「電線類地中化計画」に基づき、平成10年度までに約3,400kmの地中化を達成し、現在、平成11年度から15年度までを計画期間とする「新電線類地中化計画」に基づき、さらに3,000kmの地中化を目標に鋭意推進しているところである。

しかし、無電柱化率は、全国の市街地等で約1.5%に過ぎず、欧米主要都市であるロンドン、パリ、ボンなどが100%地中化されているのと比較して、依然として大きく立ち遅れているのが現状である。(図9-2)

また、身の回りの生活空間を構成する非幹線道路の無電柱化率は、幹線道路に比べ、一層低い状況である。



※1. 海外の都市は電気事業連合会調べによる1977年の状況(ケーブル延長ベース)
 ※2. 日本の状況は2003年国土交通省調べによる2003年3月末の状況(道路延長ベース)

図9-2 欧米主要都市と日本の都市の地中化の現状

2) 道路管理者の果たす役割

現在、電線類の地中化は、平成7年に制定された「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」に基づく電線共同溝方式を中心に整備しているところである。

この方式は、道路管理者が電線を地中に収容する管路部分を建設し、その中に電線管理者が電線等を敷設する方式で、道路管理者と電線管理者（電気、通信、CATV等）の費用負担は概ね7:3となっており、他の地下埋設施設（上下水道、ガス等）や欧米における電線類の埋設と比較しても、道路管理者が果たす役割が大きくなっている。（図9-3）

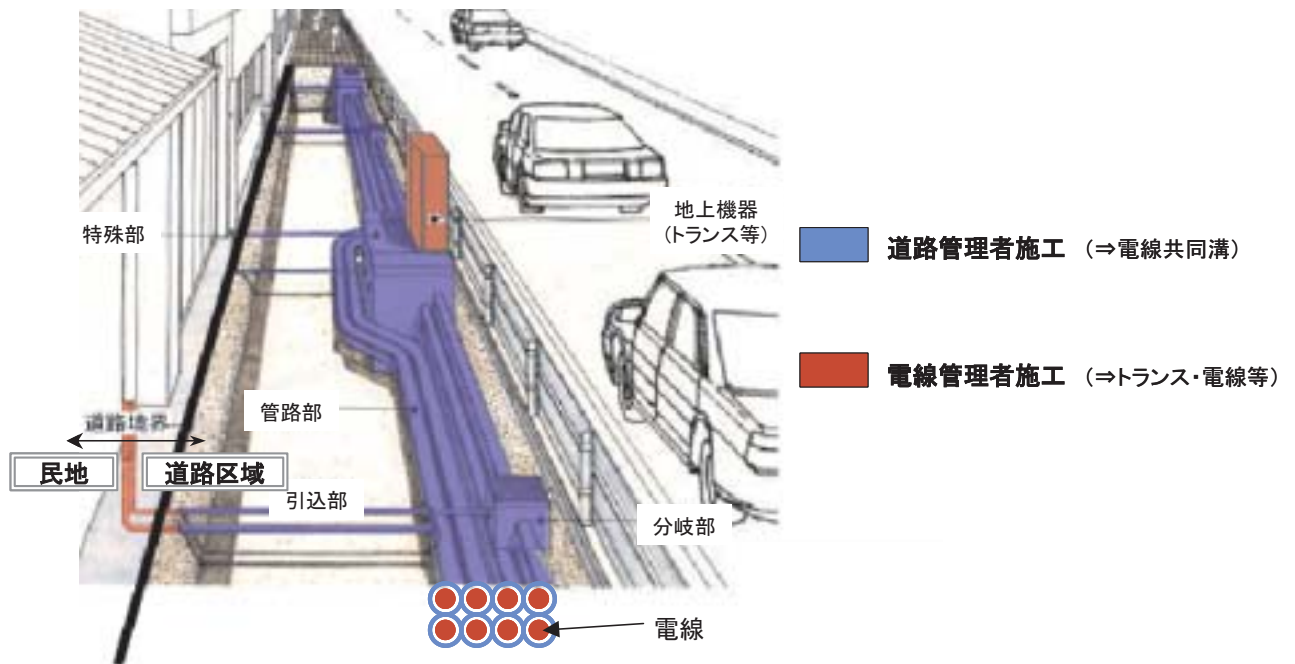


図9-3 電線類地中化の施工区分

④課題と講じる施策

1)平成15年度中に関係行政機関・関係行政機関等との連携を図り、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

平成11年3月に策定した「新電線類地中化計画」においては、比較的大規模な商業地域、オフィス街、駅周辺地区などに加え、新たに中規模程度の商店街の道路や住居系地域の幹線道路なども整備対象とし、同年11月には経済対策閣僚会議による「経済新生対策」において、新電線類地中化計画の目標を2年前倒して、現在、平成11年度から15年度までの5年間で3,000kmの地中化を目標に整備を推進しているところである。

平成15年3月には、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」が合意され、平成15年度中に以下を基本的な推進方針とする新たな「電線類地中化計画」を策定することとしている。

- ①まちなかの幹線道路については、引続き重点的に整備を推進
- ②都市景観に加え、防災対策（緊急輸送道路・避難路の確保）、バリアフリー化等の観点からも整備を推進
- ③良好な都市環境・住環境の形成や歴史的街並みの保全等が特に必要な地区においては、主要な非幹線道路も含めた面的な整備を実施

2) 都市景観に加え、防災対策、歴史的街並みの保存等の観点から、電線類地中化を重点的に推進

前述の「電線類地中化の着実な推進に向けた基本方針」において、まちなかの幹線道路に加え、良好な都市環境・住環境の形成や歴史的街並みの保全等の観点から、特に整備が必要な地区においては、主要な非幹線道路も含めた面的な整備を進めていくこととしている。

また、平成15年7月に発表した「美しい国づくり政策大綱」に基づき、観光振興等の観点からも電線類地中化を推進していく。



図9-4 幹線道路における地中化整備イメージ

3)さらなる簡便でコスト縮減が可能な地中化方式の導入

国・地方公共団体の財政状況の悪化や電力・通信分野の自由化の進展等に伴う電線管理者の経営環境の悪化により、電線類地中化の推進にあたっては、さらなる簡便でコスト縮減が可能な地中化が求められており、以下の手法によりコスト縮減を図ることとしている。

①同時施工	都市部のバイパス事業、拡幅事業、街路事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業、バリアフリー化事業に併せて、電線共同溝等を原則同時施工
②浅層埋設方式の導入	従来よりコンパクトで簡便な浅層埋設方式を標準化 掘削埋め戻し土量の削減等により概ね2割のコスト縮減を目標
③既存ストックの有効活用	既設の地中管路について、管路所有者と協議の上可能であれば、電線共同溝等の一部として活用
④地中化以外の無電柱化手法の導入	非幹線道路を中心に、軒下配線・裏配線等の手法も導入

【関連する平成 15 年度の主な施策】
電線類地中化の推進、さらなる簡便でコスト縮減が可能な地中化方式の標準化(図 9-5)

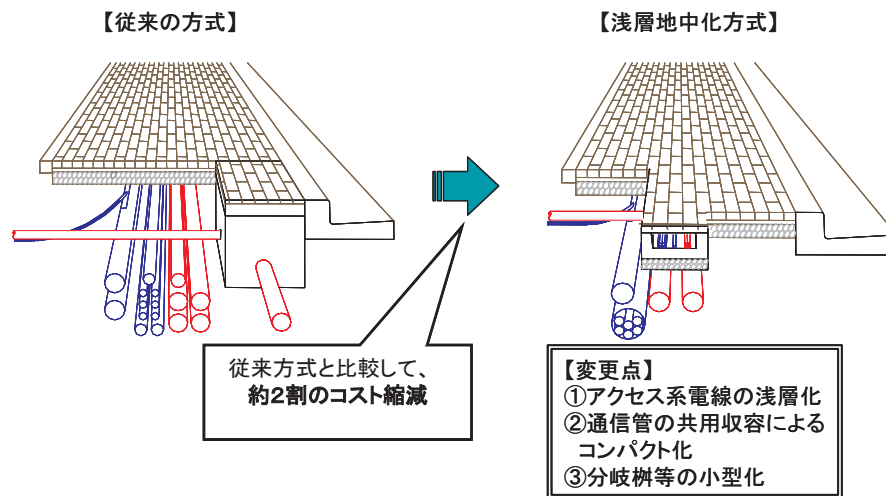


図9-5 さらなる簡便でコスト縮減が可能な地中化方式

【指標－10】 道路交通における死傷事故率（最終アウトカム指標）

現在の値：	1億台キロあたり118.4件
中期的な目標：	平成19年までに約1割削減し、1億台キロあたり約108件とする 事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故を平成19年までに約3割抑止する あんしん歩行エリア内の死傷事故を平成19年までに約2割抑止する（歩行者・自転車事故については約3割抑止）
平成15年の目標：	1億台キロあたり約116件

①指標の現況値と数値目標

現在、死傷事故は、1億台キロ当たり（1万台の自動車が1万キロ走行した場合に相当）平均118.4件発生している。これを平成19年度までに約1割削減し、1億台キロあたり約108件とすることを中期的な目標としている。

道路行政においては、中期的な目標を達成するために、平成15年度の死傷事故率の数値目標を1億台キロ当たり116件と設定し、交通安全に資する様々な道路環境整備を実施する。（図10-1）

また、死傷事故率の数値目標に加え、平成15年度以降5箇年間に重点的に実施する「事故危険箇所対策」と「あんしん歩行エリアの整備」の道路交通安全施策についても、事故抑止効果の数値目標を設定する。事故危険箇所対策については対策実施箇所の事故件数を約3割抑止、あんしん歩行エリアの整備についてはエリア内の事故件数を約2割抑止（歩行者・自転車事故については約3割抑止）を目標とする。

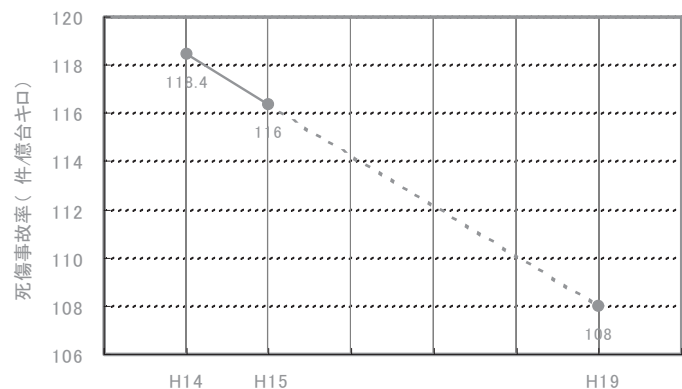


図10-1 死傷事故率の現況値及び数値目標

②指標の定義、位置づけ、目標

「死傷事故率」は、自動車走行台キロ当たり（区間毎の交通量と道路延長を掛け合わせた値であり、道路交通の量を表す。）の死傷事故件数を示す¹。

本指標は、交通事故の実態及び対策の成果を表す最終アウトカム指標として採用した。

死傷事故率の減少は、道路を走行する際に事故に遭う確率が減少し、安全性が向上することを意味する。

この効果として、道路を利用する際の交通事故の不安が減少し、より安心・安全な日常生活を送ることができるようになる。このほかにも、交通事故による経済的損失が減少することなども期待できる。

死傷事故率は、総走行台キロに対する全死傷事故といた日本全体の数値を算定することもできれば、路線や区間ごとに算定することも可能であり、危険な区間の特定など多様な評価、分析に用いることができる。

たとえば、幹線道路の交通事故は、単路部の事故の約53%が幹線道路延長のわずか約6%の区間に集中して発生しており（図10-2）、死傷事故率を用いて区間毎に交通事故の発生状況を表すと、その集中傾向がより顕著に見られる（図10-3）。この区間毎の死傷事故率をもとに事故が集中している箇所を抽出し、集中的な対策を行えば、より効果的な交通安全対策を実施することが可能となる。後述する事故危険箇所対策においては、半年に1件以上の割合で事故が発生している箇所を抽出した後、死傷事故率が幹線道路平均の5倍以上の箇所を中心に事故が多発している箇所を抽出することにより、集中的な対策を実施すべき事故危険箇所を指定している（図10-4）。

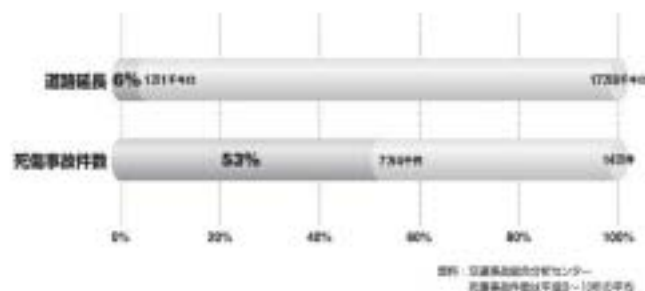


図10-2 幹線道路の単路部における道路延長と死傷事故件数の関係

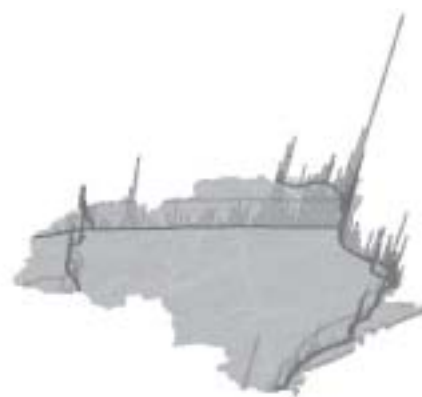


図10-3 区間毎の死傷事故率イメージ

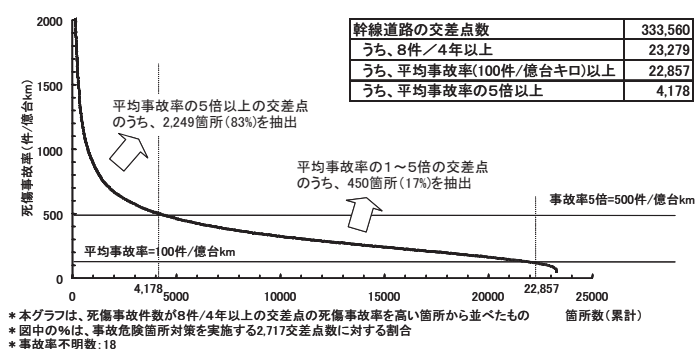


図10-4 事故危険箇所(交差点)の死傷事故率

¹ データの制約上、H15年に算出する死傷事故率は、警察庁交通局が作成する「交通統計」のH14年の死傷事故件数と、国土交通省自動車交通局が作成する「自動車輸送統計年報」H13年度の自動車走行台キロを用いる。(H16年以降についても同様)

②指標の示す現状と問題点

1)依然として厳しい道路交通安全を取り巻く状況

平成14年の交通事故死者数は8,326人と過去最多を記録した16,765人（1970年）より約半減したものの、依然として多くの尊い命が交通事故によって失われている。また、死傷者数は118万人にも上り、国民の2人に1人が一生のうちに交通事故で死傷するおそれがあると試算されているなど、依然として厳しい状況にある。

(図10-5)

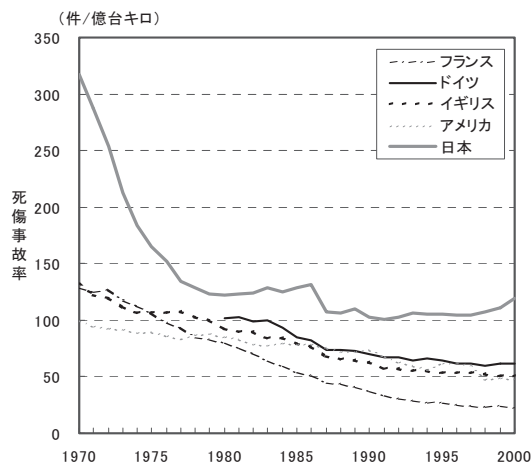


図10-5 交通事故死者数と死傷者数の推移

ア)死傷事故率から見た道路交通安全を取り巻く状況

死傷事故率については、交通事故死者数がピークであった1970年頃から下がっているものの、最近10年間は下げ止まり傾向から上昇傾向にある。また、欧米の主要国と比較すると、2～5倍にもなっている。（図10-6）

都道府県ごとに死傷事故率を分析すると、比較的都市部で高く、地方部で低い傾向が見られる（p86、p87参照）。

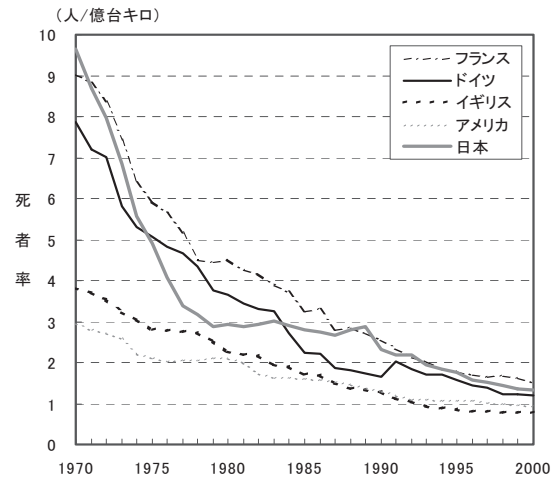


死傷事故率の推移 (単位:件/億台キロ)

	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000
フランス	129.2	106.4	80.2	54.6	37.3	26.8	22.7
ドイツ	-	-	102.1	84.8	70.3	64.3	61.4
イギリス	133.4	106.2	92.8	79.3	62.9	53.5	50.0
アメリカ	99.9	89.5	84.9	78.6	73.6	61.2	47.6
日本	317.7	165.2	122.5	129.0	102.3	105.8	119.9

注)アメリカの1985年のデータは、1986年値。

図10-6 各国の死傷事故率の推移



30日死者率の推移 (単位:人/億台キロ)

	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000
フランス	9.0	5.9	4.5	3.3	2.6	1.8	1.5
ドイツ	7.9	5.1	3.7	2.2	1.6	1.6	1.2
イギリス	3.8	2.8	2.3	1.7	1.3	0.8	0.8
アメリカ	3.0	2.1	2.1	1.6	1.3	1.1	0.9
日本	9.6	4.9	2.9	2.8	2.3	1.8	1.3

図10-7 交通事故死者率の国際比較

イ)交通事故死者率から見た道路交通安全を取り巻く状況

交通事故死者率は、自動車走行台キロ当たりの交通事故死者数を示す指標である。死傷事故率が道路を走行する際に事故に遭う確率を示しているのに対し、交通事故死者率は、事故による被害の甚大さを含めた指標であると言える。ただし、事故が発生した場合の致死率は、救命医療体制等道路交通環境以外の要素も影響することに留意が必要である。

交通事故死者率については、最近10年程度を見ても下がり続けているが、国際的に見れば依然として高く、イギリスの約1.5倍となっている(図10-7)

都道府県ごとに交通事故死者率を分析すると、死傷事故率とは異なり、必ずしも都市部で高い傾向が見られるわけではない(p88、p89参照)。死傷事故率に比較して交通事故死者率が高いということは、致死率が高いこと、すなわち死傷事故1件当たりの被害が甚大であることを示しており、事故抑止対策を実施する際には、こうした指標も念頭においた上で、事故の特性に応じた対策を立案する必要がある。(p90参照：都道府県別交通事故致死率)

2)安全性の高い自動車専用道路

自動車専用道路と、それ以外の幹線道路(一般国道、主要地方道、一般都道府県道)の死傷事故率を比較すると、いずれの都道府県においても幹線道路が自動車専用道路よりも高くなっており、全国平均で見れば、その差は7倍以上にもなっている。(図10-8)

このように、死傷事故率から見れば、自動車専用道路は、一般道路に比べ、「安全な道路」であるといえる。

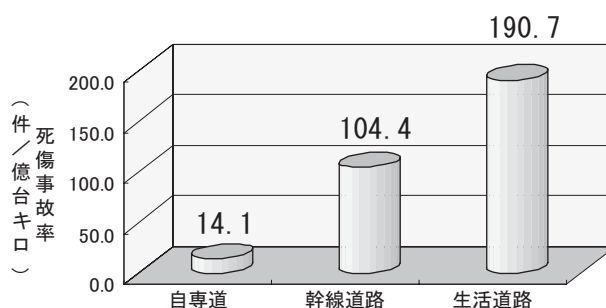


図10-8 道路種類別死傷事故率(H14)

3)特定箇所に集中する幹線道路での事故

現在、交通事故の約半数が幹線道路で発生している。

幹線道路における事故発生状況を分析すると、単路部では、幹線道路で発生した単路部事故の53%が幹線道路のわずか6%の区間に集中している。同様に、交差点部では、幹線道路の交差点事故の50%が幹線道路のわずか4%の交差点に集中している。(図10-2)

また、道路の区間毎に死傷事故率を表すと図10-3のようになり、ここでも特定の箇所に事故が集中している傾向が見受けられる。

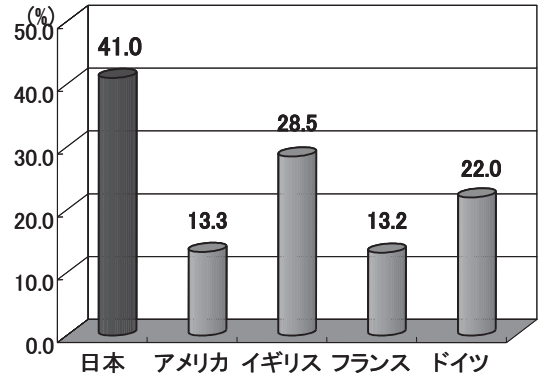
4)高い生活道路の死傷事故率

我が国における、事故発生時の状態別の死者数を分析すると、歩行中・自転車乗用中の交通事故死者数が全交通事故死者数の約4割を占めるなど、歩行者・自転車の事故が多く発生していることがわかる。(図10-9)

市町村道以下の生活道路における死傷事故率は1億走行台キロあたり191件と、全道路の平均値のおよそ2倍であり、特に歩行者・自転車の事故については、幹線道路の3倍以上となっている。また、歩行中・自転車乗用中の交通事故死者のうち、約6割の方が自宅から500m以内で亡くなっており、歩行が中心となる自宅周辺の生活道路における安全性が確保できていないことがわかる。

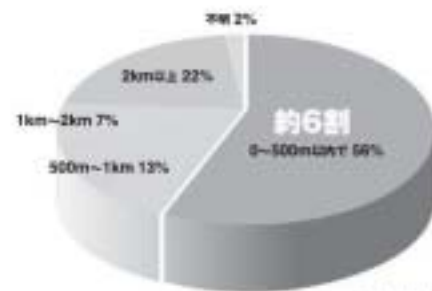
(図10-10)

この原因として、我が国は、規格の高い道路を使う割合(p47参照)が、ドイツの30%等に対し、わずか13%である等、幹線道路ネットワークが十分に整備されておらず、道路の機能分化が十分になされていないため、死傷事故率の高い生活道路に通過交通が入り込んでいることなどが考えられる。(図10-11)



資料:国際道路交通事故データベース(IRTAD)
注)イギリスは2001年の死者数

図10-9 交通事故死者数に占める歩行者・自転車利用者の割合(30日以内死者)(H14)



資料:交通事故総合分析センター

図10-10 自宅からの距離別死亡事故発生状況(H13)

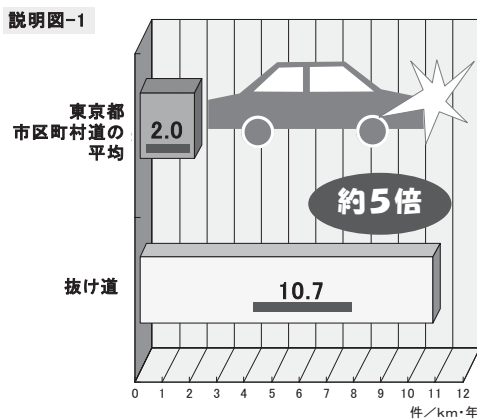


図10-11 抜け道(杉並区高井戸付近)の交通事故発生率

④課題と講じる施策

交通事故は、人、車、道の3つの要因が作用して発生するといわれている。これらの要因に対し総合的な対策を実施するため、交通安全対策基本法に基づき、中央交通安全対策会議（会長：内閣総理大臣）は、①交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱、②交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項を定めた「交通安全基本計画」を

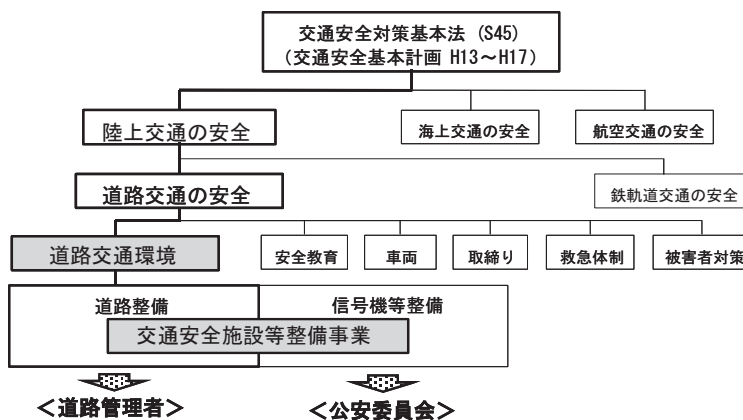


図10-12 総合的な交通安全施策の体系

作成している。このうち道路行政においては、主に「道路交通環境の整備」を実施しており、中でも、特に交通の安全を確保する必要がある道路について、交通安全施設等整備事業を実施している。(図10-12)

このように、道路交通安全に資する施策としては、道路交通環境の整備の他、安全教育や車両対策、取締りなど、様々な観点から総合的に実施されていることから、死傷事故率の目標を達成するには、各施策と道路交通環境整備が連携して実施することが必要である。

1)安全性の高い幹線道路の整備

交通量をより安全な道路へとシフトさせるため、死傷事故率が低い自動車専用道路を含む幹線道路ネットワークの整備を推進する。

【関連する施策・事業】	【関連する平成 15 年度の主な施策】
幹線道路ネットワークの体系的な整備による安全確保	高規格幹線道路の整備 地域高規格道路の整備 ローカルルールの導入

2)幹線道路の事故危険箇所の集中的な対策

幹線道路における対策を効率的かつ効果的に実施するため、特に事故の危険性が高い箇所を事故危険箇所として指定し、公安委員会と連携して交差点改良等の事故抑止対策を集中的に実施する。事故危険箇所は、死傷事故率が幹線道路平均の5倍以上の箇所、事故が多発しており10年に1度以上の確率で死亡事故が発生するおそれの高い箇所等を平成15年7月に3,956箇所抽出した。(p92参照：事故多発地点数)

【関連する施策・事業】	【関連する平成15年度の主な施策】
事故危険箇所での集中的対策	事故危険箇所緊急対策事業

ア)交差点における対策

公安委員会と連携し、右折車線の設置や変形交差点の改善、交差点規模の縮小等交差点改良を行うとともに、交差点に集中している道路標識の可変換等の簡素・合理化を図るほか、道路標示の高輝度化等を推進する。(図10-13)

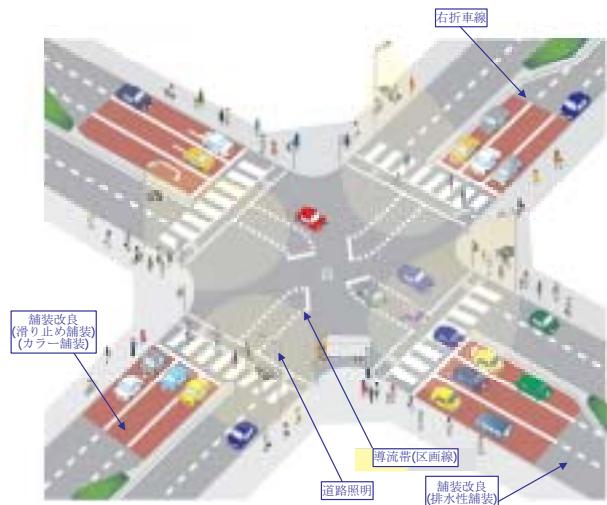


図10-13 交差点における事故危険箇所対策イメージ

イ)単路部における対策

公安委員会と連携し、視距の改良、道路標識・道路標示等の視認性の向上、付加車線等の整備、中央帯やバス路線等における停車帯の設置、防護柵、道路照明、視線誘導標の設置等の対策を推進する。(図10-14、図10-15)

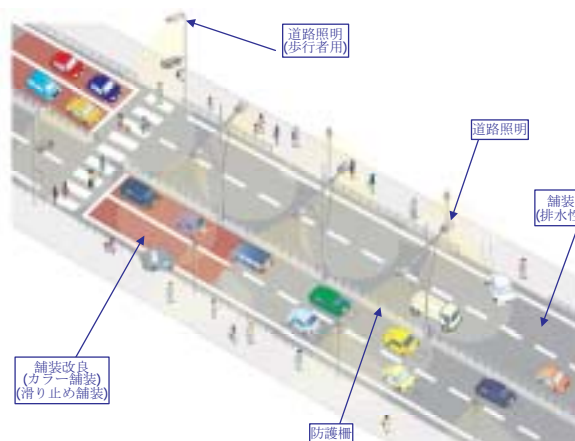


図10-14 単路部における事故危険箇所対策イメージ(市街地)

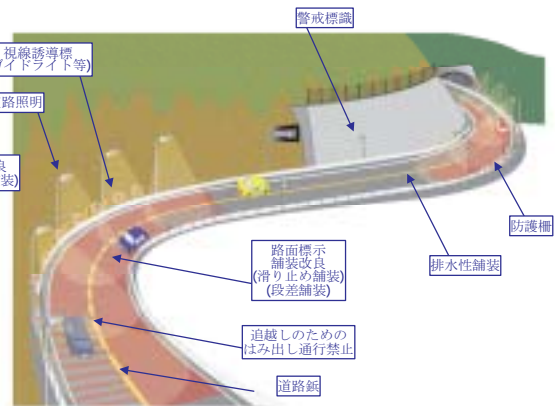


図10-15 単路部における事故危険箇所対策イメージ(地方部)

3)面的・総合的な歩行者事故防止対策

市街地内の事故発生割合の高い地区において、歩行者等の通行経路の安全性が、歩行者等を優先する道路構造等によって確保されたあんしん歩行エリアの整備を推進する。あんしん歩行エリアについては、面的な対策を実施することから、単位面積当たりの事故発生件数が多い地区を抽出することとし、平成15年7月に796地区を指定した。(p93参照：あんしん歩行エリア地区数)

【関連する施策・事業】	【関連する平成15年度の主な施策】
あんしん歩行エリアの整備等、歩行者・自転車安全対策	あんしん歩行エリア形成事業

あんしん歩行エリアにおいては、公安委員会と連携し、交差点の改良等により、外周幹線道路の通行を円滑化しエリア内への通過車両を抑制する「外周道路対策」、ハンプ、クランク等車両速度を抑制する道路構造等により

歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成する「ゾーン対策」、歩道の整備、歩行空間のバリアフリー化等により安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する「経路対策」を実施する。(図10-16)

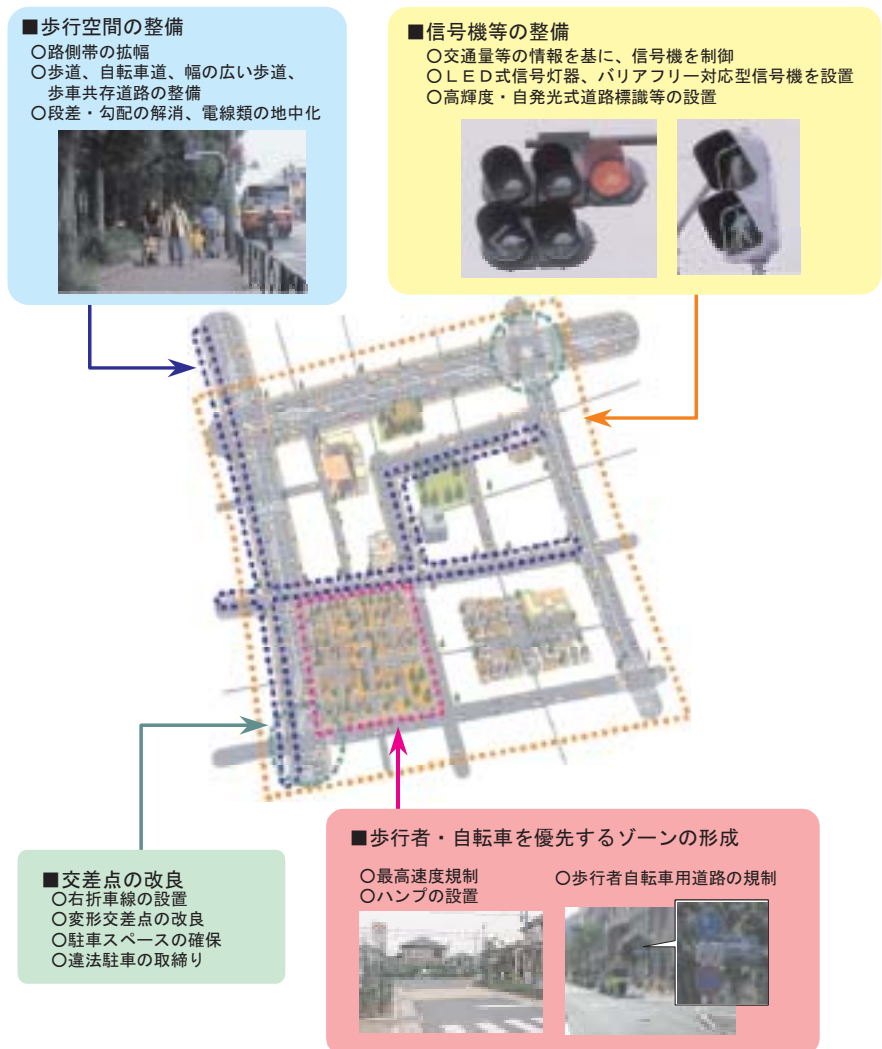


図10-16 あんしん歩行エリアの整備のイメージ

⑤指標のバックデータ

1)都道府県別の死傷事故率

区分	死傷事故率(H14年)				死傷事故率(全道路) (H13年)
	全道路 件/億台キロ	自動車専用道路 件/億台キロ	幹線道路 件/億台キロ	生活道路 件/億台キロ	
全国	118.4	14.1	104.4	190.7	122.1
北海道	68.3 (7)	7.7 (12)	49.2 (4)	119.2 (19)	74.4 (8)
青森県	92.1 (24)	9.5 (21)	70.1 (14)	148.5 (28)	96.3 (25)
秋田県	51.3 (3)	7.7 (11)	43.4 (3)	74.5 (4)	52.7 (3)
岩手県	43.9 (1)	7.2 (8)	41.7 (1)	60.8 (3)	43.0 (1)
山形県	81.7 (17)	18.5 (45)	72.6 (16)	107.9 (13)	75.9 (12)
宮城県	78.8 (15)	8.2 (15)	68.4 (12)	127.3 (23)	78.3 (15)
福島県	84.5 (19)	6.5 (4)	81.7 (21)	119.0 (18)	88.0 (20)
東京都	234.5 (46)	31.6 (47)	231.6 (47)	368.7 (46)	245.1 (46)
神奈川県	249.7 (47)	20.8 (46)	227.1 (46)	477.0 (47)	255.8 (47)
千葉県	134.9 (39)	18.0 (44)	102.7 (31)	250.6 (41)	136.4 (38)
埼玉県	160.9 (43)	16.3 (40)	125.7 (38)	302.1 (44)	165.2 (42)
茨城県	97.4 (28)	10.6 (24)	85.6 (24)	145.1 (26)	101.3 (27)
栃木県	86.9 (21)	6.5 (3)	81.6 (20)	127.7 (24)	89.7 (21)
群馬県	113.3 (31)	12.4 (33)	98.9 (30)	176.1 (33)	117.3 (33)
長野県	73.6 (13)	7.0 (6)	72.5 (15)	108.7 (15)	75.1 (9)
山梨県	88.6 (22)	12.6 (35)	104.2 (32)	110.3 (16)	89.8 (22)
新潟県	68.1 (6)	9.8 (22)	65.4 (7)	101.5 (11)	69.8 (6)
富山県	84.0 (18)	8.4 (16)	74.7 (18)	123.3 (20)	87.3 (19)
石川県	93.0 (25)	7.0 (7)	84.0 (22)	145.7 (27)	102.5 (28)
静岡県	149.0 (41)	9.4 (19)	137.0 (43)	260.2 (42)	156.7 (41)
岐阜県	73.2 (12)	8.8 (17)	66.6 (9)	108.0 (14)	77.8 (14)
愛知県	134.6 (38)	12.6 (34)	112.0 (36)	238.4 (40)	141.5 (39)
三重県	71.4 (10)	12.1 (31)	68.7 (13)	102.7 (12)	75.6 (10)
滋賀県	76.6 (14)	7.8 (13)	95.4 (28)	94.2 (8)	78.3 (16)
京都府	160.1 (42)	14.2 (38)	145.6 (44)	237.3 (39)	167.1 (43)
大阪府	186.9 (45)	17.1 (42)	210.0 (45)	283.8 (43)	189.5 (45)
兵庫県	134.0 (37)	18.0 (43)	134.2 (40)	228.8 (38)	135.7 (37)
福井県	65.4 (5)	8.1 (14)	64.3 (6)	87.8 (5)	69.9 (7)
奈良県	122.3 (34)	17.0 (41)	109.1 (35)	202.1 (37)	127.0 (36)
和歌山県	118.5 (33)	14.1 (37)	106.6 (34)	163.7 (31)	126.4 (34)
鳥取県	52.4 (4)	5.6 (2)	54.9 (5)	52.0 (1)	55.9 (4)
島根県	45.6 (2)	8.8 (18)	43.0 (2)	55.6 (2)	48.5 (2)
岡山県	128.7 (36)	10.7 (25)	119.5 (37)	191.8 (36)	114.4 (31)
広島県	114.3 (32)	11.2 (28)	105.1 (33)	185.3 (35)	115.8 (32)
山口県	71.1 (9)	11.3 (29)	73.5 (17)	90.2 (7)	75.7 (11)
徳島県	97.2 (27)	7.6 (10)	95.5 (29)	116.0 (17)	99.9 (26)
香川県	138.7 (40)	9.4 (20)	134.3 (41)	180.3 (34)	147.7 (40)
愛媛県	103.5 (29)	11.2 (27)	89.7 (27)	157.8 (30)	112.0 (30)
高知県	80.8 (16)	10.1 (23)	76.8 (19)	98.9 (10)	84.8 (18)
福岡県	171.0 (44)	13.3 (36)	135.6 (42)	311.0 (45)	176.5 (44)
佐賀県	123.1 (35)	11.5 (30)	128.8 (39)	153.8 (29)	126.8 (35)
長崎県	93.2 (26)	12.2 (32)	86.4 (25)	123.5 (21)	96.0 (24)
熊本県	91.9 (23)	7.0 (5)	88.7 (26)	125.2 (22)	93.8 (23)
大分県	72.2 (11)	7.2 (9)	68.1 (11)	95.6 (9)	76.6 (13)
宮崎県	86.0 (20)	14.8 (39)	67.9 (10)	136.1 (25)	83.3 (17)
鹿児島県	104.8 (30)	11.1 (26)	84.2 (23)	164.1 (32)	111.3 (29)
沖縄県	69.3 (8)	2.6 (1)	66.1 (8)	89.6 (6)	63.2 (5)

※カッコ内は死傷事故率低位よりの順位、網掛けは死傷事故率上位 10 位以内、下線は下位 10 位以内の都道府県を示す。

※死傷事故件数は警察庁交通局が作成する「交通統計」（平成 13 年版及び平成 14 年版）に基づく。

※走行台キロは「道路交通センサス」（平成 11 年度）及び国土交通省調査結果（平成 13 年度及び平成 14 年度）並びに「陸運統計要覧」（平成 12 年度及び平成 13 年度）に基づく。

※「幹線道路」とは、自動車専用道路以外の一般国道、主要地方道及び一般都道府県道を指す。

※「生活道路」とは、自動車専用道路、幹線道路以外の市町村道等を指す。

2)死傷事故率／都道府県別ベスト10・ワースト10

順位	死傷事故率(H14年)							
	全道路 件/億台キロ		自動車専用道路 件/億台キロ		幹線道路 件/億台キロ		生活道路 件/億台キロ	
1	岩手県	43.9	沖縄県	2.6	岩手県	41.7	鳥取県	52.0
2	島根県	45.6	鳥取県	5.6	島根県	43.0	島根県	55.6
3	秋田県	51.3	栃木県	6.5	秋田県	43.4	岩手県	60.8
4	鳥取県	52.4	福島県	6.5	北海道	49.2	秋田県	74.5
5	福井県	65.4	熊本県	7.0	鳥取県	54.9	福井県	87.8
6	新潟県	68.1	長野県	7.0	福井県	64.3	沖縄県	89.6
7	北海道	68.3	石川県	7.0	新潟県	65.4	山口県	90.2
8	沖縄県	69.3	岩手県	7.2	沖縄県	66.1	滋賀県	94.2
9	山口県	71.1	大分県	7.2	岐阜県	66.6	大分県	95.6
10	三重県	71.4	徳島県	7.6	宮崎県	67.9	高知県	98.9
38	愛知県	134.6	京都府	14.2	埼玉県	125.7	兵庫県	228.8
39	千葉県	134.9	宮崎県	14.8	佐賀県	128.8	京都府	237.3
40	香川県	138.7	埼玉県	16.3	兵庫県	134.2	愛知県	238.4
41	静岡県	149.0	奈良県	17.0	香川県	134.3	千葉県	250.6
42	京都府	160.1	大阪府	17.1	福岡県	135.6	静岡県	260.2
43	埼玉県	160.9	兵庫県	18.0	静岡県	137.0	大阪府	283.8
44	福岡県	171.0	千葉県	18.0	京都府	145.6	埼玉県	302.1
45	大阪府	186.9	山形県	18.5	大阪府	210.0	福岡県	311.0
46	東京都	234.5	神奈川県	20.8	神奈川県	227.1	東京都	368.7
47	神奈川県	249.7	東京都	31.6	東京都	231.6	神奈川県	477.0

※表記は単位未満四捨五入のため同値でも順位が異なることがある。

※死傷事故件数は警察庁交通局が作成する「交通統計」(平成14年版)に基づく。

※走行台キロは「道路交通センサス」(平成11年度)及び国土交通省調査結果(平成14年度)並びに「陸運統計要覧」(平成13年度)に基づく。

※「幹線道路」とは、自動車専用道路以外の一般国道、主要地方道及び一般都道府県道を指す。

※「生活道路」とは、自動車専用道路、幹線道路以外の市町村道等を指す。

3)都道府県別の交通事故死者率

区分	交通事故死者率(H14年)				交通事故死者率(全道路) (H13年)
	全道路 人/億台キロ	自動車専用道路 人/億台キロ	幹線道路 人/億台キロ	生活道路 人/億台キロ	
全国	1.05	0.33	1.22	1.04	1.13
北海道	1.17 (39)	0.46 (34)	1.23 (31)	1.17 (36)	1.26 (39)
青森県	1.04 (29)	0.00 (1)	1.15 (14)	0.87 (21)	1.12 (25)
秋田県	0.99 (21)	0.26 (16)	1.16 (16)	0.71 (13)	0.75 (1)
岩手県	0.98 (19)	0.65 (43)	1.10 (12)	0.89 (23)	1.12 (24)
山形県	0.79 (4)	0.31 (22)	0.84 (4)	0.71 (14)	0.76 (2)
宮城県	1.12 (34)	0.35 (28)	1.18 (22)	1.27 (40)	0.97 (8)
福島県	1.09 (33)	0.25 (13)	1.24 (32)	1.13 (34)	1.18 (31)
東京都	1.00 (22)	0.25 (14)	1.35 (38)	0.87 (20)	0.98 (10)
神奈川県	1.39 (47)	0.38 (30)	1.58 (46)	1.95 (47)	1.20 (36)
千葉県	1.35 (45)	0.22 (12)	1.41 (41)	1.78 (46)	1.41 (46)
埼玉県	1.07 (31)	0.27 (20)	1.28 (34)	1.12 (33)	1.19 (35)
茨城県	1.30 (43)	0.48 (37)	1.42 (42)	1.30 (41)	1.38 (44)
栃木県	1.19 (40)	0.40 (31)	1.18 (19)	1.50 (45)	1.09 (21)
群馬県	1.30 (44)	0.65 (42)	1.46 (44)	1.22 (39)	1.10 (22)
長野県	0.96 (15)	0.48 (35)	1.08 (11)	0.98 (28)	1.02 (14)
山梨県	0.83 (7)	0.68 (44)	0.97 (8)	0.70 (12)	1.16 (29)
新潟県	1.07 (32)	0.50 (38)	1.33 (37)	0.88 (22)	1.06 (17)
富山県	0.81 (5)	0.64 (41)	0.89 (6)	0.69 (10)	0.94 (6)
石川県	0.82 (6)	0.33 (27)	0.83 (3)	1.00 (30)	1.16 (28)
静岡県	0.98 (18)	0.26 (19)	1.16 (15)	1.14 (35)	1.14 (26)
岐阜県	1.06 (30)	0.26 (18)	1.20 (26)	1.06 (32)	1.19 (34)
愛知県	0.96 (16)	0.17 (9)	1.06 (10)	1.19 (38)	1.00 (11)
三重県	1.25 (42)	0.44 (33)	1.56 (45)	1.03 (31)	1.34 (42)
滋賀県	0.85 (8)	0.30 (21)	1.25 (33)	0.60 (5)	1.15 (27)
京都府	1.14 (37)	0.08 (6)	1.21 (27)	1.34 (42)	1.40 (45)
大阪府	0.95 (13)	0.17 (10)	1.42 (43)	0.81 (17)	0.97 (9)
兵庫県	0.92 (10)	0.33 (26)	1.30 (35)	0.84 (18)	1.07 (19)
福井県	0.97 (17)	0.71 (45)	1.19 (24)	0.62 (8)	0.78 (3)
奈良県	1.15 (38)	0.75 (46)	1.13 (13)	1.41 (44)	1.21 (37)
和歌山県	1.21 (41)	0.48 (36)	1.19 (25)	1.39 (43)	1.33 (41)
鳥取県	1.35 (46)	0.51 (39)	1.77 (47)	0.51 (2)	1.07 (20)
島根県	1.02 (26)	0.00 (1)	1.22 (29)	0.70 (11)	1.03 (16)
岡山県	1.02 (24)	0.32 (24)	1.18 (21)	0.96 (27)	1.17 (30)
広島県	1.03 (28)	0.26 (17)	1.17 (17)	1.19 (37)	1.31 (40)
山口県	1.01 (23)	0.97 (47)	1.17 (18)	0.72 (15)	1.11 (23)
徳島県	0.99 (20)	0.56 (40)	1.19 (23)	0.62 (7)	1.24 (38)
香川県	1.02 (25)	0.16 (8)	1.18 (20)	0.90 (24)	1.70 (47)
愛媛県	1.13 (36)	0.11 (7)	1.35 (39)	0.95 (26)	1.34 (43)
高知県	0.95 (14)	0.00 (1)	1.21 (28)	0.50 (1)	1.19 (32)
福岡県	1.12 (35)	0.32 (25)	1.39 (40)	0.99 (29)	1.19 (33)
佐賀県	0.93 (11)	0.31 (23)	1.22 (30)	0.59 (4)	1.01 (12)
長崎県	0.73 (2)	0.00 (1)	0.78 (2)	0.77 (16)	0.83 (4)
熊本県	1.03 (27)	0.37 (29)	1.33 (36)	0.64 (9)	1.02 (13)
大分県	0.65 (1)	0.41 (32)	0.69 (1)	0.62 (6)	0.88 (5)
宮崎県	0.90 (9)	0.25 (15)	0.94 (7)	0.92 (25)	1.02 (15)
鹿児島県	0.94 (12)	0.18 (11)	1.02 (9)	0.87 (19)	1.07 (18)
沖縄県	0.74 (3)	0.00 (1)	0.89 (5)	0.56 (3)	0.96 (7)

※カッコ内は死傷事故率低位よりの順位、網掛けは死傷事故率上位 10 位以内、下線は下位 10 位以内の都道府県を示す。

※カッコ内は交通事故死者率低位よりの順位、網掛けは交通事故死者率上位 10 位以内、下線は下位 10 位以内の都道府県を示す。

※交通事故による死亡者数は警察庁交通局が作成する「交通統計」（平成 13 年版及び平成 14 年版）に基づく。

※走行台キロは「道路交通センサス」（平成 11 年度）及び国土交通省調査結果（平成 13 年度及び平成 14 年度）並びに「陸運統計要覧」（平成 12 年度及び平成 13 年度）に基づく。

※「幹線道路」とは、自動車専用道路以外の一般国道、主要地方道及び一般都道府県道を指す。

※「生活道路」とは、自動車専用道路、幹線道路以外の市町村道等を指す。

4)交通事故死者率／都道府県別ベスト10・ワースト10

順位	交通事故死者率(H14年)			
	全道路 人/億台キロ	自動車専用道路 人/億台キロ	幹線道路 人/億台キロ	生活道路 人/億台キロ
1	大分県 0.65	青森県 島根県 高知県 長崎県 沖縄県 0.00	大分県 0.69	高知県 0.50
2	長崎県 0.73		長崎県 0.78	鳥取県 0.51
3	沖縄県 0.74		石川県 0.83	沖縄県 0.56
4	山形県 0.79		山形県 0.84	佐賀県 0.59
5	富山県 0.81		沖縄県 0.89	滋賀県 0.60
6	石川県 0.82	京都府 0.08	富山県 0.89	大分県 0.62
7	山梨県 0.83	愛媛県 0.11	宮崎県 0.94	徳島県 0.62
8	滋賀県 0.85	香川県 0.16	山梨県 0.97	福井県 0.62
9	宮崎県 0.90	愛知県 0.17	鹿児島県 1.02	熊本県 0.64
10	兵庫県 0.92	大阪府 0.17	愛知県 1.06	富山県 0.69
38	奈良県 1.15	新潟県 0.50	東京都 1.35	愛知県 1.19
39	北海道 1.17	鳥取県 0.51	愛媛県 1.35	群馬県 1.22
40	栃木県 1.19	徳島県 0.56	福岡県 1.39	宮城県 1.27
41	和歌山県 1.21	富山県 0.64	千葉県 1.41	茨城県 1.30
42	三重県 1.25	群馬県 0.65	茨城県 1.42	京都府 1.34
43	茨城県 1.30	岩手県 0.65	大阪府 1.42	和歌山県 1.39
44	群馬県 1.30	山梨県 0.68	群馬県 1.46	奈良県 1.41
45	千葉県 1.35	福井県 0.71	三重県 1.56	栃木県 1.50
46	鳥取県 1.35	奈良県 0.75	神奈川県 1.58	千葉県 1.78
47	神奈川県 1.39	山口県 0.97	鳥取県 1.77	神奈川県 1.95

※表記は単位未満四捨五入のため同値でも順位が異なることがある。

※交通事故による死亡者数は警察庁交通局が作成する「交通統計」(平成14年版)に基づく。

※走行台キロは「道路交通センサス」(平成11年度)及び国土交通省調査結果(平成14年度)並びに「陸運統計要覧」(平成13年度)に基づく。

※「幹線道路」とは、自動車専用道路以外の一般国道、主要地方道及び一般都道府県道を指す。

※「生活道路」とは、自動車専用道路、幹線道路以外の市町村道等を指す。

5)都道府県別の交通事故致死率(死傷事故1件あたりの死者数)

区分	致死率(H14年)				
	全道路	自動車専用道路	幹線道路	生活道路	
全国	0.89%	2.36%	1.17%	0.55%	
都道府県	北海道	1.72% (42)	5.92% (39)	2.50% (43)	0.98% (40)
	青森県	1.13% (30)	0.00% (1)	1.64% (36)	0.59% (18)
	秋田県	1.93% (44)	3.33% (25)	2.68% (45)	0.95% (38)
	岩手県	2.26% (46)	9.09% (46)	2.65% (44)	1.46% (47)
	山形県	0.96% (20)	1.69% (14)	1.16% (20)	0.66% (26)
	宮城県	1.41% (37)	4.32% (30)	1.73% (38)	0.99% (43)
	福島県	1.30% (33)	3.76% (28)	1.52% (33)	0.95% (39)
	東京都	0.42% (1)	0.79% (7)	0.58% (1)	0.24% (1)
	神奈川県	0.56% (3)	1.82% (17)	0.70% (3)	0.41% (7)
	千葉県	1.00% (22)	1.23% (10)	1.38% (26)	0.71% (32)
	埼玉県	0.66% (6)	1.65% (13)	1.02% (15)	0.37% (5)
	茨城県	1.34% (35)	4.59% (32)	1.65% (37)	0.90% (36)
	栃木県	1.37% (36)	6.11% (40)	1.45% (28)	1.17% (45)
	群馬県	1.15% (31)	5.26% (35)	1.48% (29)	0.69% (29)
	長野県	1.31% (34)	6.80% (41)	1.50% (31)	0.90% (37)
	山梨県	0.94% (19)	5.39% (37)	0.93% (8)	0.64% (23)
	新潟県	1.57% (41)	5.06% (34)	2.03% (41)	0.87% (35)
	富山県	0.97% (21)	7.69% (43)	1.19% (21)	0.56% (16)
	石川県	0.88% (14)	4.76% (33)	0.98% (12)	0.69% (28)
	静岡県	0.65% (5)	2.77% (22)	0.85% (5)	0.44% (8)
	岐阜県	1.45% (39)	2.94% (23)	1.80% (39)	0.98% (42)
	愛知県	0.72% (9)	1.37% (11)	0.95% (9)	0.50% (10)
	三重県	1.75% (43)	3.65% (27)	2.27% (42)	1.00% (44)
	滋賀県	1.12% (28)	3.81% (29)	1.31% (24)	0.64% (22)
	京都府	0.71% (8)	0.60% (6)	0.83% (4)	0.56% (17)
	大阪府	0.51% (2)	1.02% (9)	0.68% (2)	0.29% (2)
	兵庫県	0.69% (7)	1.83% (18)	0.97% (11)	0.37% (4)
	福井県	1.48% (40)	8.82% (45)	1.85% (40)	0.71% (31)
	奈良県	0.94% (18)	4.39% (31)	1.03% (17)	0.70% (30)
	和歌山県	1.02% (24)	3.39% (26)	1.12% (19)	0.85% (34)
	鳥取県	2.57% (47)	9.09% (47)	3.21% (47)	0.98% (41)
	島根県	2.24% (45)	0.00% (2)	2.84% (46)	1.26% (46)
	岡山県	0.79% (13)	2.96% (24)	0.99% (13)	0.50% (11)
	広島県	0.90% (17)	2.29% (19)	1.12% (18)	0.64% (24)
	山口県	1.42% (38)	8.56% (44)	1.60% (35)	0.80% (33)
	徳島県	1.02% (23)	7.41% (42)	1.25% (23)	0.53% (15)
	香川県	0.74% (10)	1.72% (16)	0.88% (6)	0.50% (9)
	愛媛県	1.09% (27)	0.97% (8)	1.51% (32)	0.60% (19)
	高知県	1.17% (32)	0.00% (3)	1.58% (34)	0.51% (12)
	福岡県	0.65% (4)	2.40% (20)	1.02% (16)	0.32% (3)
	佐賀県	0.76% (11)	2.73% (21)	0.95% (10)	0.38% (6)
	長崎県	0.78% (12)	0.00% (4)	0.90% (7)	0.63% (21)
	熊本県	1.12% (29)	5.32% (36)	1.49% (30)	0.51% (13)
	大分県	0.90% (16)	5.66% (38)	1.01% (14)	0.65% (25)
	宮崎県	1.05% (25)	1.69% (15)	1.38% (27)	0.67% (27)
	鹿児島県	0.89% (15)	1.59% (12)	1.21% (22)	0.53% (14)
	沖縄県	1.06% (26)	0.00% (5)	1.34% (25)	0.63% (20)

※カッコ内は順位、薄い網掛けは全国平均以上、濃い網掛けは全国平均の2倍以上の都道府県を示す。
 ※死傷事故件数、死亡者数は警察庁交通局が作成する「交通統計」(平成14年版)に基づく。
 ※「幹線道路」とは、自動車専用道路以外の一般国道、主要地方道及び一般都道府県道を指す。
 ※「生活道路」とは、自動車専用道路、幹線道路以外の市町村道等を指す。

6) 交通事故致死率／都道府県別ベスト10・ワースト10

順位	致死率(H14年)			
	全道路	自動車専用道路	幹線道路	生活道路
1	東京都 0.42%	青森県 島根県 高知県 長崎県 沖縄県 0%	東京都 0.58%	東京都 0.24%
2	大阪府 0.51%		大阪府 0.68%	大阪府 0.29%
3	神奈川県 0.56%		神奈川県 0.70%	福岡県 0.32%
4	福岡県 0.65%		京都府 0.83%	兵庫県 0.37%
5	静岡県 0.65%		静岡県 0.85%	埼玉県 0.37%
6	埼玉県 0.66%	京都府 0.60%	香川県 0.88%	佐賀県 0.38%
7	兵庫県 0.69%	東京都 0.79%	長崎県 0.90%	神奈川県 0.41%
8	京都府 0.71%	愛媛県 0.97%	山梨県 0.93%	静岡県 0.44%
9	愛知県 0.72%	大阪府 1.02%	愛知県 0.95%	香川県 0.50%
10	香川県 0.74%	千葉県 1.23%	佐賀県 0.95%	愛知県 0.50%
38	山口県 1.42%	大分県 5.66%	宮城県 1.73%	秋田県 0.95%
39	岐阜県 1.45%	北海道 5.92%	岐阜県 1.80%	福島県 0.95%
40	福井県 1.48%	栃木県 6.11%	福井県 1.85%	北海道 0.98%
41	新潟県 1.57%	長野県 6.80%	新潟県 2.03%	鳥取県 0.98%
42	北海道 1.72%	徳島県 7.41%	三重県 2.27%	岐阜県 0.98%
43	三重県 1.75%	富山県 7.69%	北海道 2.50%	宮城県 0.99%
44	秋田県 1.93%	山口県 8.56%	岩手県 2.65%	三重県 1.00%
45	島根県 2.24%	福井県 8.82%	秋田県 2.68%	栃木県 1.17%
46	岩手県 2.26%	岩手県 鳥取県 9.09%	島根県 2.84%	島根県 1.26%
47	鳥取県 2.57%		鳥取県 3.21%	岩手県 1.46%

※表記は単位未満四捨五入のため同値でも順位が異なることがある。

※死傷事故件数、死亡者数は警察庁交通局が作成する「交通統計」(平成14年版)に基づく。

※「幹線道路」とは、自動車専用道路以外の一般国道、主要地方道及び一般都道府県道を指す。

※「生活道路」とは、自動車専用道路、幹線道路以外の市町村道等を指す。

7)事故多発地点数(道路管理者別)

直轄／補助	箇所数	単路	交差点
直轄	1,259	387	872
補助	2,697	852	1,845
計	3,956	1,239	2,717

地方整備局等	箇所数	単路	交差点	地方整備局等	箇所数	単路	交差点
北海道	47	13	34	近畿	246	73	173
東北	50	9	41	中国	79	35	44
関東	358	107	251	四国	82	41	41
北陸	51	17	34	九州	185	63	122
中部	155	25	130	沖縄	6	4	2
				直轄 計	1,259	387	872

都道府県	箇所数	単路	交差点	都道府県	箇所数	単路	交差点
北海道	23	3	20	鳥取県	5	2	3
青森県	18	8	10	島根県	2	0	2
岩手県	4	2	2	岡山県	68	23	45
宮城県	12	1	11	広島県	62	12	50
秋田県	6	5	1	山口県	35	8	27
山形県	5	0	5	徳島県	27	9	18
福島県	41	17	24	香川県	32	23	9
茨城県	23	13	10	愛媛県	34	20	14
栃木県	63	15	48	高知県	25	8	17
群馬県	147	60	87	福岡県	43	13	30
埼玉県	83	52	31	佐賀県	37	13	24
千葉県	130	13	117	長崎県	11	2	9
東京都	86	3	83	熊本県	56	25	31
神奈川県	174	145	29	大分県	19	10	9
山梨県	42	12	30	宮崎県	6	4	2
長野県	20	10	10	鹿児島県	37	17	20
新潟県	28	12	16	沖縄県	3	3	0
富山県	25	8	17	札幌市	48	3	45
石川県	7	1	6	仙台市	6	1	5
岐阜県	11	1	10	さいたま市	23	14	9
静岡県	70	13	57	千葉市	22	2	20
愛知県	88	27	61	川崎市	27	12	15
三重県	34	10	24	横浜市	68	23	45
福井県	19	3	16	名古屋市	70	0	70
滋賀県	19	8	11	京都市	79	10	69
京都府	18	9	9	大阪市	81	8	73
大阪府	256	55	201	神戸市	63	23	40
兵庫県	130	28	102	広島市	26	2	24
奈良県	41	9	32	北九州市	16	3	13
和歌山県	14	7	7	福岡市	29	9	20
				補助 計	2,697	852	1,845

8) あんしん歩行エリア数(都道府県・政令市別)

都道府県	地区数	都道府県	地区数
北海道	9	鳥取県	7
青森県	6	島根県	8
岩手県	5	岡山県	16
宮城県	8	広島県	12
秋田県	2	山口県	14
山形県	9	徳島県	7
福島県	14	香川県	12
茨城県	22	愛媛県	15
栃木県	10	高知県	9
群馬県	16	福岡県	13
埼玉県	25	佐賀県	10
千葉県	30	長崎県	20
東京都	26	熊本県	20
神奈川県	22	大分県	11
山梨県	7	宮崎県	4
長野県	8	鹿児島県	16
新潟県	10	沖縄県	9
富山県	14	札幌市	9
石川県	12	仙台市	12
岐阜県	20	さいたま市	6
静岡県	24	千葉市	4
愛知県	23	川崎市	8
三重県	11	横浜市	20
福井県	12	名古屋市	13
滋賀県	12	京都市	14
京都府	11	大阪市	25
大阪府	28	神戸市	11
兵庫県	29	広島市	8
奈良県	12	北九州市	8
和歌山県	13	福岡市	5
		総計	796

【指標－11】 道路構造物保全率（橋梁・舗装）（中間アウトカム指標）

【橋梁】	現在の値：	86%
	中期的な目標：	長期的に100%を目指し、平成19年度までに約93%まで向上させる
	平成15年度の目標：	約87%
【舗装】	現在の値：	91%
	目標：	今後とも、現状の水準を維持する

①指標の現況値と数値目標

《橋梁》

橋梁に関する道路構造物保全率については、平成14年度の86%を、平成19年度までに約93%とすることを中期的な目標とする。

そのため、平成15年度中には、約87%とすることを目標とする。（図11-1）

※橋梁に関する道路構造物保全率：直轄国道における橋梁のうち、今後5年間程度は通行規制や重量制限の必要がない段階¹で、予防的修繕²が行われている延長の割合。

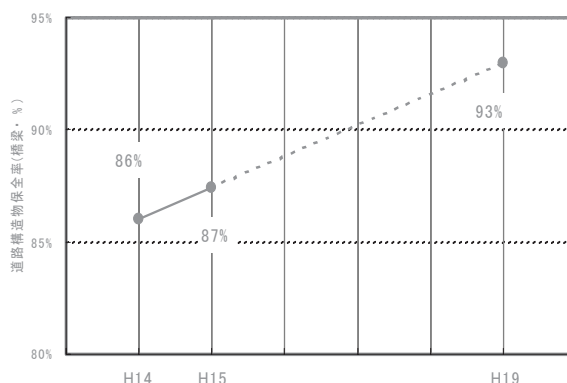


図11-1 道路構造物保全率(橋梁)の現況値と数値目標

《舗装》

舗装に関する道路構造物保全率は、平成14年度現在で91%であるが、維持管理が行われない場合、5年間で保全率が約37%（直轄総延長約21,000kmのうち、およそ8,000km）低下していくことになる。よって適切な維持修繕により、今後とも、現状の水準を維持することを目標とする。（図11-2）

※舗装に関する道路構造物保全率：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（MCI³>4.0）の延長の割合。

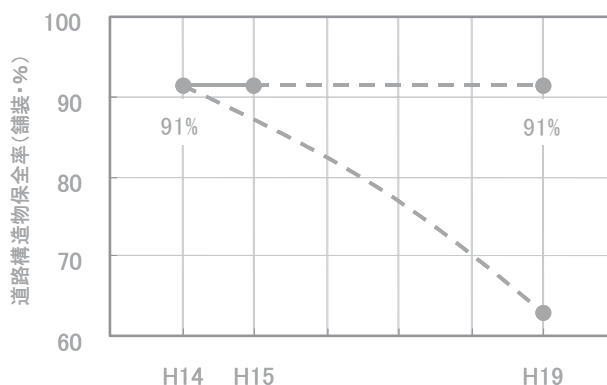


図11-2 道路構造物保全率(舗装)の現況値と数値目標

※1 今後5年間程度は通行規制や重量制限の必要がない段階：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（平坦性：σ(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指標の定義、位置づけ、目標

【指標の定義・位置づけ】

道路構造物保全率は、道路構造物（舗装、橋梁、トンネル）の保全のうち、道路利用交通量や、構造物を取り巻く周辺環境（降雨、気温、海岸付近等）に応じた損傷等が顕著に表れ、このことにより交通に著しい支障を与えることとなる橋梁及び舗装について、健全な状態を表す中間アウトカム指標として採用した。

【指標の示す目標】

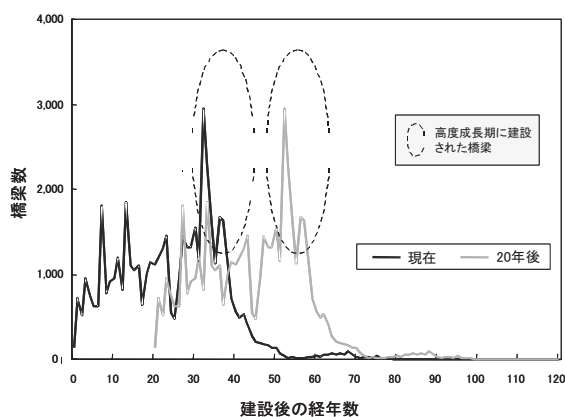
構造物保全率の向上は、道路の安全性を維持・向上するとともに、構造物の劣化・損傷が原因として生じる通行規制や重量制限の可能性を低下させ、道路ユーザーが快適で、より安定した道路サービスを受けられることを意味する。

③指標の示す現状と問題点

1) 今後予想される道路構造物(橋梁)の大量老朽化

我が国の社会資本は、戦後から高度成長期にかけて集中的に整備されており、その結果として、高度成長期に建設された道路構造物が、橋梁で全体の約4割を占めている。

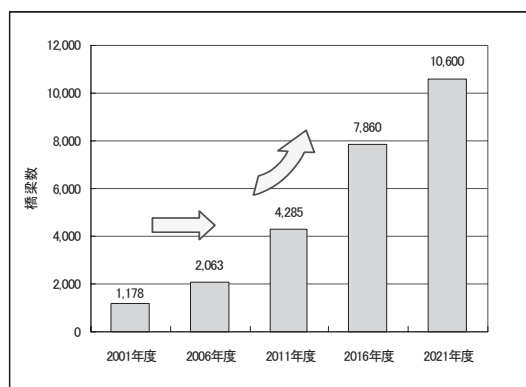
これらの橋梁は、20年後には新設後50年を経過することになり、その橋梁数は現在の約10倍にもなる。（図11-3、図11-4）



出典：国土交通省資料、及び4公団資料

※4公団とは、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、日本道路公団、本州四国連絡橋公団を指す。

図11-3 建設後の経年数別の橋梁数



出典：国土交通省資料

図11-4 建設後の50年以上の橋梁の今後の推移

【安全 ～安全で安心できる暮らしの確保～】

今後これら橋梁の更新時期が集中し、更新にかかる財政的な負担が飛躍的に増大することから、現状の予算規模で事後保全的な管理形態を続けた場合、多くの橋梁で通行規制や重量制限が発生する可能性があり、社会的影響が極めて大きくなる。（図11-5）

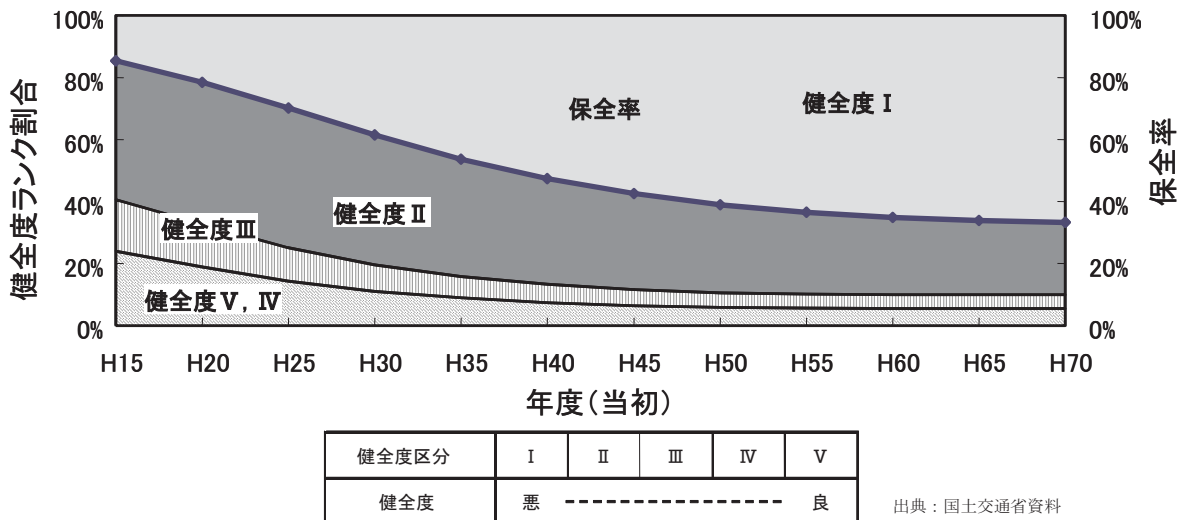


図11-5 橋梁健全度の推移の試算(直轄国道・内地)

④課題と講じる施策

○ 効率的・効果的な道路構造物の維持管理

今後、集中する道路構造物の更新時期の平準化、維持管理から更新までのトータルコストの縮減等を図るため、効率的・計画的な道路構造物の保全手法（アセットマネジメントシステム¹）を導入する必要がある。

このため、以下の施策を講じることとする。

○道路構造物のトータル資産管理システムを構築

- ・道路構造物の健全度の推移をマクロ分析し投資計画を策定
- ・全国同一レベルで道路構造物の点検結果をデータベース化するとともに、個別構造物について詳細調査結果を踏まえて補修・補強を実施。

○アセットマネジメントシステムを支援する技術開発や体制の整備

- ・損傷原因別の理論的な健全度評価、劣化予測手法等の開発
- ・管理・支援体制の整備

¹ アセットマネジメントシステム:資産管理(asset management)の方法。道路管理においては、橋梁、舗装等を道路資産ととらえ、その損傷・劣化等を将来にわたり把握することにより、最も費用対効果の高い維持管理を行うための方法

【関連する施策・事業】	【関連する平成15年度の主な施策】
維持修繕事業	<ul style="list-style-type: none"> ・道路構造物のトータル資産管理システムについて、直轄国道事務所での試行 ・道路構造物の点検要領の見直し ・点検結果のデータベース化 ・損傷原因別（塩害、アルカリ骨材反応、疲労）の健全度評価、劣化予測手法の検討 等

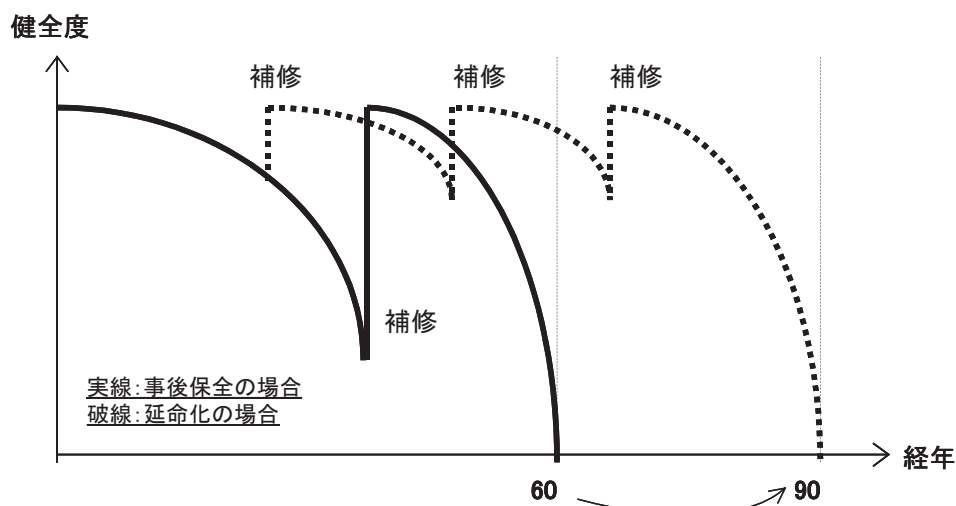


図11-6 橋梁延命化のイメージ(延命化により平均寿命を60年から90年に)

【指標－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（中間アウトカム指標）

現在の値：	66%（200都市／303都市）
中期的な目標：	長期的に概成することを目標に、平成19年度までに約76%まで向上
平成15年度の目標：	68%（205都市について救援ルートを確保）

①指標の現況値と数値目標

本指標については、平成14年度の66%（303都市のうち、200都市について、災害時における救援ルートを確保）を、平成19年度までに約76%とすることを中期的な目標としている。なお、平成15年度は、全国で68%とすることを目標とする。（図12-1）

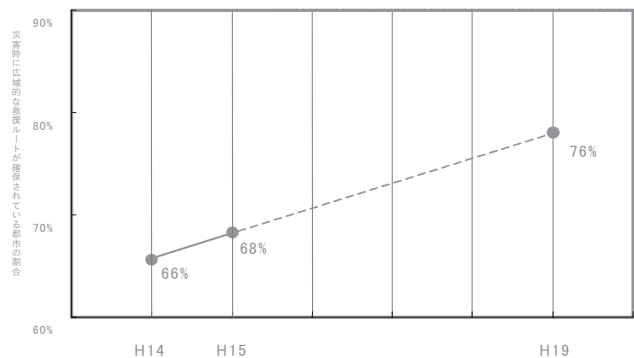


図12-1 指標の現況値及び数値目標

②指標の定義、位置づけ、目標

【指標の定義・位置づけ】

地域の中心都市のうち、隣接する地域の中心都市¹への道路の防災・震災対策が完了しているルートを少なくとも一つは確保している都市の割合。

本指標は、災害発生時に地域が孤立しないよう、他地域からの救援ルートが確保されている状況を表す中間アウトカム指標として採用した。

- 防災対策：事前通行規制区間等における法面防護工、落石防護工等
- 震災対策：橋脚耐震補強等

【指標の示す目標】

本指標の向上は、災害時における他の地域からの救援ルートの確保による地域の安全性の向上を意味する。これにより、集中豪雨や大規模地震等の災害時に、被災した地域に対して他の地域からの救援活動等が迅速に行われ、安全で安心できる暮らしが確保される。

¹ 地域の中心都市：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圏域を除く二次生活圏の中心都市（計303都市）を指す。（ただし、北海道については地方生活圏中心都市、首都圏・近畿圏・中部圏については都府県庁所在地。）

③指標の示す現状と問題点

1)脆弱な我が国の国土

我が国においては、豪雨等による落石や土砂崩落、地震による橋梁の損傷等の道路に関する災害は依然として多発している。(表12-1)

特に、集中豪雨や地震等の大規模災害時においては、被災そのものによる道路利用者への影響に加え、被災地への救援ルートの確保が困難となり、緊急活動への支障が大きい。

表12-1 近年の主な道路災害

発生日月	災害名
H2.11.17~	雲仙普賢岳噴火災害
H5.8.6	平成5年8月豪雨
H7.1.17	阪神・淡路大震災
H9.8.25	豊浜トンネル岩盤崩落
H9.8.25	第二白糸トンネル岩盤崩落
H10.8.26~31	平成10年8月末豪雨
H11.7.10~15	平成11年7月豪雨
H12.3.31~	有珠山噴火活動
H12.6.26~	三宅島火山活動等
H12.9.8~12	平成12年度東海豪雨
H12.10.6	鳥取県西部地震
H13.1~2	平成12年度豪雪
H13.3.24	芸予地震
H13.9.10~12	台風15号豪雨
H15.5.26	宮城県沖を震源とする地震
H15.7.19~21	平成15年7月梅雨前線豪雨
H15.7.26	宮城県北部を震源とする地震

出典：国土交通省資料

2)通行規制により医療阻害や孤立が発生

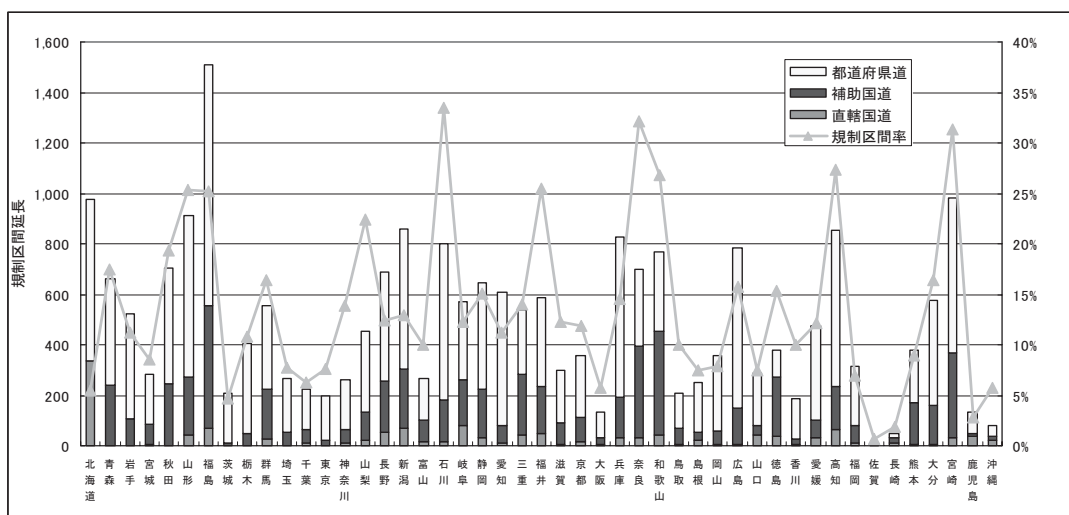
我が国においては、災害や通行規制による道路の通行止めは約150万時間(平成13年度)に及んでいる。(表12-2)

また、通行規制区間は、山間地を抱える地域において数多く設定され、地域によっては、都道府県道以上の幹線道路の3割以上が通行規制区間となっている。(図12-2)

表12-2 通行規制の発生状況(平成13年度実績)

	通行止め延べ時間		
	規制区間内	規制区間外	計
高速自動車国道	0.0	0.0	0.0
本州四国連絡道路	0.0	4.8	4.8
都市高速道路	0.0	2.9	2.9
一般国道	指定区間	2,371.8	5,811.3
	指定区間外	73,623.2	21,270.4
都道府県道	187,692.4	291,822.7	479,515.1
市町村道	134,982.9	803,929.7	938,912.6
一般有料道路	日本道路公団	0.0	0.0
	土木部企業局	0.0	0.0
	地方道路公社	2,517.6	269.3
計	401,187.9	1,123,111.1	1,524,299.0

出典：国土交通省資料



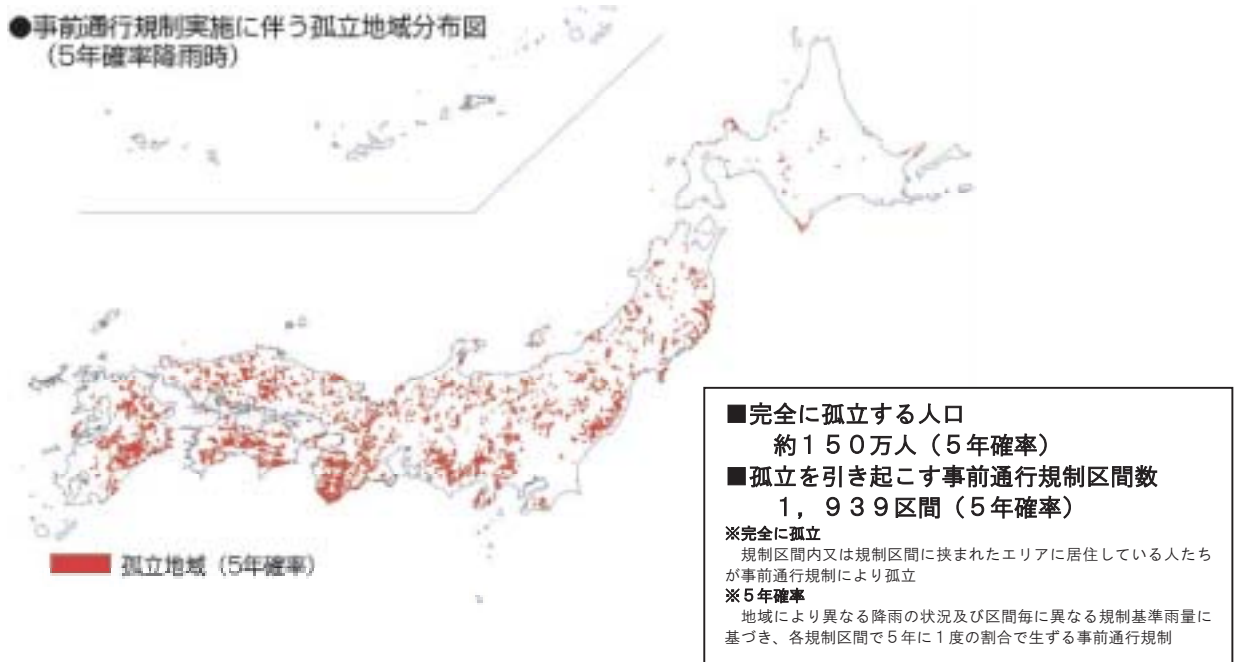
出典：国土交通省資料

図12-2 通行規制区間の県別比較

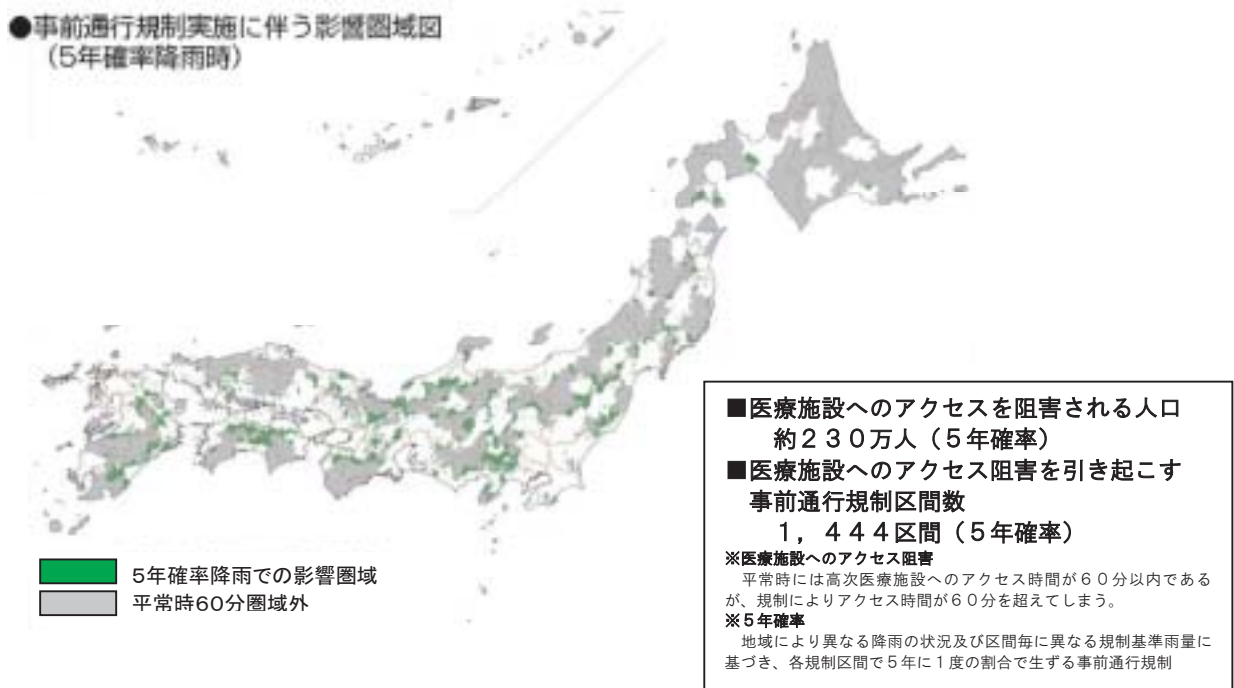
【安全 ～安全で安心できる暮らしの確保～】

こうした通行規制の影響により、例えば、5年に1回よりも高い確率で生じる豪雨に伴う事前通行規制により、完全に孤立する人口は約150万人、高次医療施設への1時間以内のアクセスが阻害される人口は約230万人に達すると試算される。（図12-3）

●事前通行規制実施に伴う孤立地域分布図
(5年確率降雨時)



●事前通行規制実施に伴う影響圏域図
(5年確率降雨時)



出典：国土交通省資料

図12-3 事前通行規制実施に伴う孤立地域及び医療アクセス影響圏域分布(5年確率降雨時)

④課題と講じる施策

1)災害時における救援ルートの効率的整備

厳しい自然条件、地形条件を有する我が国の国土の状況に鑑み、災害時における地域の緊急活動等を支援する道路について重点的な防災・震災対策を実施し、災害時における救援ルートの効率的・効果的な整備を図る。

【関連する施策・事業】	【関連する平成 15 年度の主な施策】
地震や豪雨、豪雪に強い緊急輸送道路ネットワークの整備 東海地震、東南海・南海地震等による津波対策としての避難路の整備 道路の法面对策・橋脚耐震補強等	防災・震災対策 (法面防護工、落石防護工、橋脚耐震補強等)

2)通行規制による日常生活への影響の緩和

地形条件等により迂回路のない地域においては、通行規制により医療等の日常生活への影響が大きいため、通行規制の緩和・解消を図り、安全で安心な日常生活を確保することが必要である。

このため、豪雨等による地域の孤立を解消し、医療施設等へのアクセスを確保する生命線となる幹線道路について、法面等の防災対策や事前通行規制区間を迂回するバイパス整備等により、災害時の通行規制による日常生活への影響の緩和を図る。

【関連する施策・事業】	【関連する平成 15 年度の主な施策】
地震や豪雨、豪雪に強い緊急輸送道路ネットワークの整備 道路の法面对策・橋脚耐震補強等	生命線道路の整備

⑤指標のバックデータ

1)都道府県別通行規制区間延長

区分	直轄国道	補助国道	都道府県道	合計
	km	km	km	km
全国	1,367.2	6,224.4	15,497.4	23,089.0
北海道	336.1 (47)	- (-)	637.8 (45)	973.9 (45)
青森県	0.0 (1)	238.0 (40)	421.5 (35)	659.5 (34)
秋田県	1.0 (8)	242.4 (41)	462.2 (37)	705.6 (37)
岩手県	0.0 (1)	105.4 (24)	416.6 (32)	522.0 (26)
山形県	40.8 (39)	231.0 (38)	639.7 (46)	911.5 (44)
宮城県	6.1 (16)	78.5 (20)	200.0 (15)	284.6 (15)
福島県	67.9 (44)	487.6 (46)	953.1 (47)	1,508.6 (47)
東京都	0.0 (1)	20.2 (6)	179.5 (11)	199.7 (7)
神奈川県	8.9 (19)	52.6 (15)	198.7 (13)	260.2 (12)
千葉県	12.2 (22)	49.7 (12)	161.9 (9)	223.8 (10)
埼玉県	0.0 (1)	52.6 (15)	214.2 (19)	266.8 (14)
茨城県	0.0 (1)	13.3 (3)	195.2 (12)	208.5 (8)
栃木県	0.0 (1)	48.1 (11)	355.0 (30)	403.1 (23)
群馬県	26.1 (29)	199.1 (35)	331.5 (28)	556.7 (28)
長野県	53.7 (42)	200.1 (36)	432.7 (36)	686.5 (35)
山梨県	21.3 (27)	113.8 (25)	318.4 (27)	453.5 (24)
新潟県	70.4 (45)	232.9 (39)	557.8 (39)	861.1 (43)
富山県	18.6 (25)	84.6 (21)	162.4 (10)	265.6 (13)
石川県	16.0 (24)	165.6 (29)	620.0 (42)	801.6 (40)
静岡県	31.3 (31)	192.4 (34)	421.3 (34)	645.0 (33)
岐阜県	77.9 (46)	184.4 (32)	300.9 (24)	563.2 (29)
愛知県	9.2 (20)	66.3 (17)	527.9 (38)	603.4 (32)
三重県	40.6 (37)	244.0 (42)	254.3 (22)	538.9 (27)
滋賀県	6.0 (15)	86.4 (22)	205.9 (17)	298.3 (17)
京都府	15.1 (23)	98.1 (23)	242.0 (21)	355.2 (19)
大阪府	5.7 (14)	24.1 (8)	104.8 (5)	134.6 (5)
兵庫県	33.3 (33)	160.4 (28)	633.1 (43)	826.8 (41)
福井県	46.5 (41)	186.0 (33)	353.3 (29)	585.8 (31)
奈良県	31.0 (30)	362.4 (44)	303.2 (25)	696.6 (36)
和歌山県	40.7 (38)	412.2 (45)	316.4 (26)	769.3 (38)
鳥取県	4.4 (10)	62.6 (16)	143.4 (7)	210.4 (9)
島根県	21.9 (28)	31.1 (9)	199.6 (14)	252.6 (11)
岡山県	8.0 (17)	52.4 (13)	298.8 (23)	359.2 (20)
広島県	5.6 (13)	142.7 (26)	636.3 (44)	784.6 (39)
山口県	44.2 (40)	36.6 (10)	205.7 (16)	286.5 (16)
徳島県	39.2 (35)	230.9 (37)	110.0 (6)	380.1 (22)
香川県	4.9 (12)	21.1 (7)	160.5 (8)	186.5 (6)
愛媛県	33.1 (32)	69.4 (18)	370.6 (31)	473.1 (25)
高知県	65.3 (43)	170.4 (31)	618.8 (41)	854.5 (42)
福岡県	8.4 (18)	71.1 (19)	234.5 (20)	314.0 (18)
佐賀県	0.0 (1)	2.5 (1)	8.5 (1)	11.0 (1)
長崎県	12.2 (21)	18.0 (5)	18.9 (2)	49.1 (2)
熊本県	4.0 (9)	168.7 (30)	206.1 (18)	378.8 (21)
大分県	4.9 (11)	154.1 (27)	419.4 (33)	578.4 (30)
宮崎県	33.5 (34)	334.9 (43)	615.3 (40)	983.7 (46)
鹿児島県	40.0 (36)	9.9 (2)	84.4 (4)	134.3 (4)
沖縄県	21.2 (26)	15.8 (4)	45.3 (3)	82.3 (3)

※単位未満四捨五入のため合計が合わないことがある。

※カッコ内は順位、網掛けは通行規制区間延長 10 位以内の都道府県を示す。

※通行規制区間延長は、通行規制区間と特殊通行規制区間の合計。

※通行規制区間：過去の記録により危険箇所の事故発生と異常気象時との間に相関関係がある場合で、異常気象による規制の基準を定めて、これにより事前通行規制を実施する区間。

※特殊通行規制区間：危険箇所の事故発生と異常気象時との間に相関関係が見られない場合で、パトロール等により気象、現地の状況等により判断して危険が予想される場合に事前通行規制を実施する区間。

※政令指定都市管理の規制区間は属する都道府県に含めた。

2)事前通行規制区間延長／都道府県別ベスト10・ワースト10

順位	直轄国道		補助国道		都道府県道		合計	
	km		km		km		km	
1	青森県 岩手県 茨城県 栃木県 埼玉県 東京都 佐賀県	0.0	佐賀県	2.5	佐賀県	8.5	佐賀県	11.0
2			鹿児島県	9.9	長崎県	18.9	長崎県	49.1
3			茨城県	13.3	沖縄県	45.3	沖縄県	82.3
4			沖縄県	15.8	鹿児島県	84.4	鹿児島県	134.3
5			長崎県	18.0	大阪府	104.8	大阪府	134.6
6			東京都	20.2	徳島県	110.0	香川県	186.5
7			香川県	21.1	鳥取県	143.4	東京都	199.7
8	秋田県	1.0	大阪府	24.1	香川県	160.5	茨城県	208.5
9	熊本県	4.0	島根県	31.1	千葉県	161.9	鳥取県	210.4
10	鳥取県	4.4	山口県	36.6	富山県	162.4	千葉県	223.8
38	和歌山県	40.7	山形県	231.0	愛知県	527.9	和歌山県	769.3
39	山形県	40.8	新潟県	232.9	新潟県	557.8	広島県	784.6
40	山口県	44.2	青森県	238.0	宮崎県	615.3	石川県	801.6
41	福井県	46.5	秋田県	242.4	高知県	618.8	兵庫県	826.8
42	長野県	53.7	三重県	244.0	石川県	620.0	高知県	854.5
43	高知県	65.3	宮崎県	334.9	兵庫県	633.1	新潟県	861.1
44	福島県	67.9	奈良県	362.4	広島県	636.3	山形県	911.5
45	新潟県	70.4	和歌山県	412.2	北海道	637.8	北海道	973.9
46	岐阜県	77.9	福島県	487.6	山形県	639.7	宮崎県	983.7
47	北海道	336.1	※北海道の国道は 直轄のみとなるため対象外		福島県	953.1	福島県	1,508.6

※通行規制区間延長は、通行規制区間と特殊通行規制区間の合計。

※通行規制区間：過去の記録により危険箇所の事故発生と異常気象時との間に相関関係がある場合で、異常気象による規制の基準を定めて、これにより事前規制を実施する区間。

※特殊通行規制区間：危険箇所の事故発生と異常気象時との間に相関関係が見られない場合で、パトロール等により気象、現地の状況等により判断して危険が予想される場合に事前規制を実施する区間。

※政令指定都市管理の規制区間は属する都道府県に含めた。

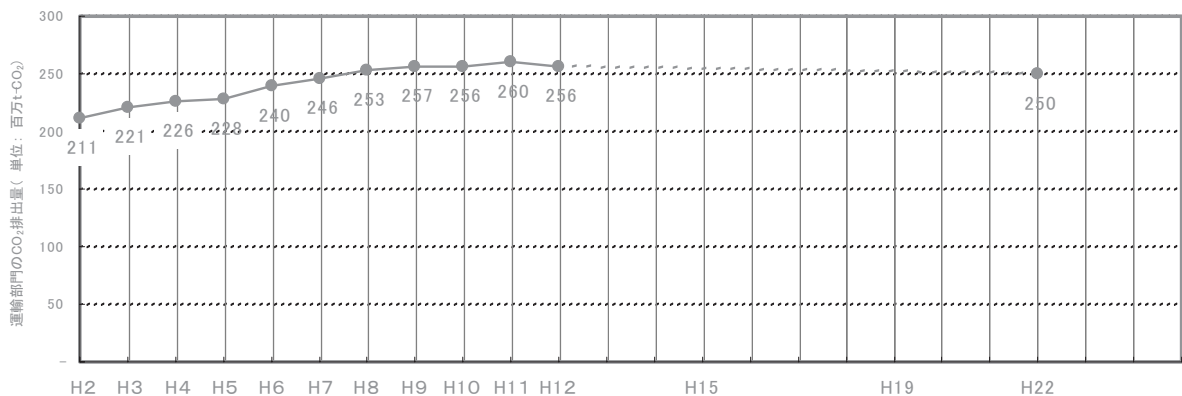
【指標－13】CO₂排出削減量（最終アウトカム指標）

中期的な目標： 平成22年度までに運輸部門における二酸化炭素排出量を約250百万t-CO₂まで削減

①指標の現況値と数値目標

地球温暖化対策推進大綱では、運輸部門におけるCO₂排出量を平成22年度までに250百万t-CO₂まで削減することを目標に位置付けており（図13-1）、運輸部門のCO₂排出削減量は約4,600万t-CO₂としている。道路行政においては、道路交通の円滑化、自動車交通需要の調整・抑制等により自動車の走行速度の向上を図り、自動車に起因すると考えられるCO₂排出量の削減を目指す。

ただし、環境省よりCO₂排出量が発表されるのは、当該年度終了後1年半程度後となるため、これらの数値目標に対する達成度は、長期的な傾向をもって把握することとする。



出典：H12以前の値は環境省資料

図13-1 運輸部門における二酸化炭素排出量の推移

②指標の定義、位置づけ、目標

【指標の定義・位置づけ】

運輸部門全体におけるCO₂排出削減量として定義する。

本指標は、地球温暖化の防止に資する道路事業による成果を表す最終アウトカム指標として採用した。

【指標の示す目標】

運輸部門におけるCO₂排出量の削減は、道路整備による旅行速度の向上等に伴う燃費の向上等により、自動車等から排出されるCO₂が削減されたことを意味している。

③指標の示す現状と問題点

1)CO₂等温室効果ガスの排出による地球温暖化の進行

「気候変動に関する政府間パネル(IPCC)」の報告によれば、全球平均地上気温は1861年以降現在まで 0.6 ± 0.2 ℃上昇していること(図13-2)、全球平均海面水位は20世紀中に10cmから20cm上昇していること等が明らかにされている。

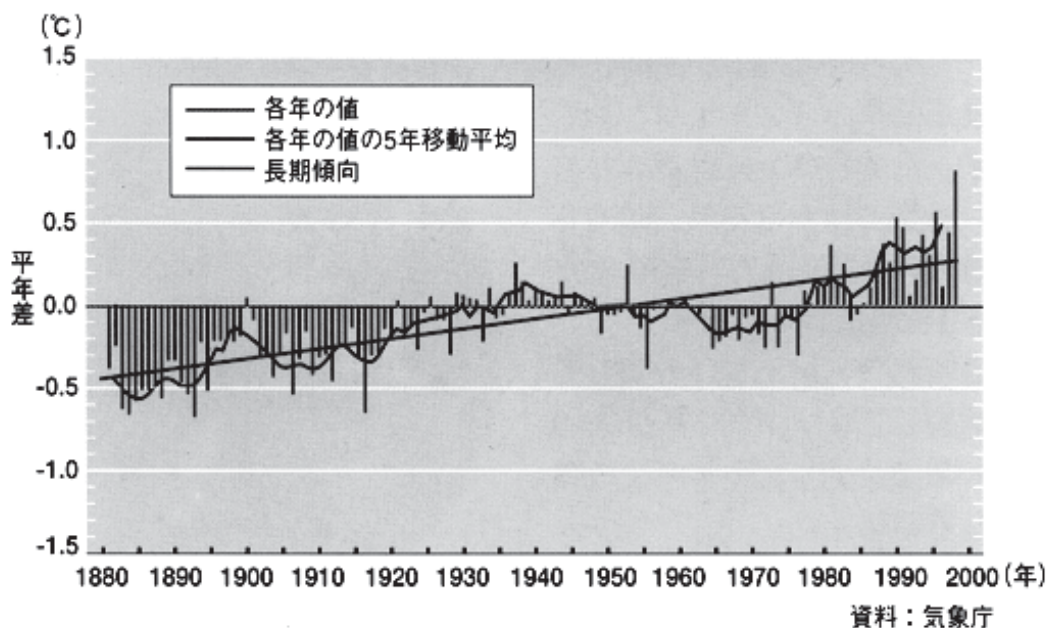


図13-2 地球温暖化の状況(1880年～1998年)

地球温暖化の進行により、21世紀中に全球平均地上気温は1.4℃から5.8℃上昇し、海水の膨張などにより21世紀末には海面が9cmから88cm上昇すると予測されており、その影響としては異常気象の発生のほか、生態系への影響や、マラリアなどの感染症や浸水被害を受ける人口の増大等の人間社会に対する影響が予想される。

2)我が国のCO₂排出量の約2割が自動車から排出

温室効果ガスの9割以上を占めるCO₂について、我が国の総排出量のうち21%を運輸部門が占めており、そのうち約9割が自動車から排出されている。(図13-3)

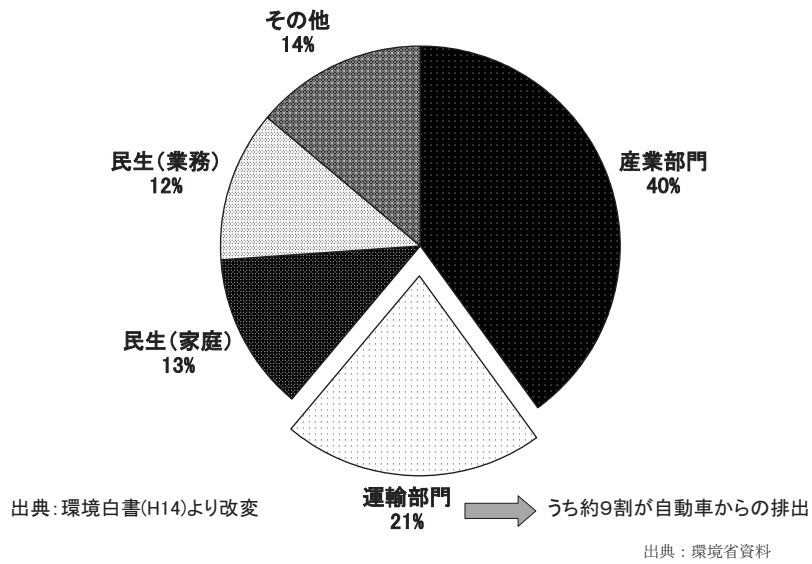


図13-3 日本における二酸化炭素の排出量の割合(H12年)

④課題と講じる施策

1)交通量の抑制による排出量の削減

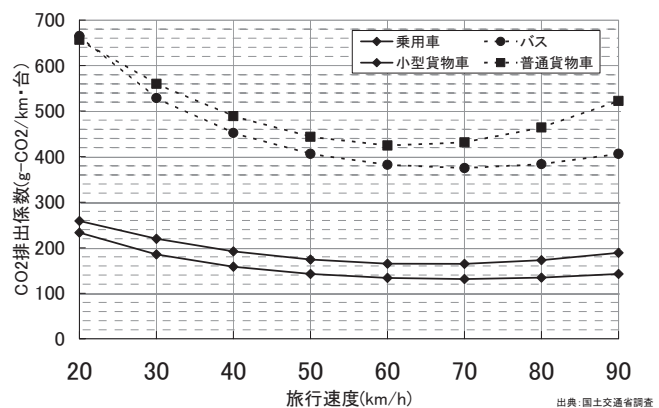
交通量の増加に伴い、大気汚染物質の排出源が増加するとともに、走行速度が低下することで車両1台からの排出量も増加していることから、交通需要の調整等による適正な交通量・走行速度の確保が課題である。

具体的に講じる施策としては、指標-1「道路渋滞による損失時間」における「交通需要の抑制」において提示した施策を実施し(p29参照)、同時にCO₂排出量の削減を図る。

2)旅行速度の向上による排出量の抑制

CO₂排出量は、車種や走行環境によっても異なるが、旅行速度が60~70km/h程度の場合に最小となり、旅行速度が遅くなるほど増加する傾向にある。(図13-4)

これは、渋滞による旅行速度の低下により、車両1台からのCO₂の排出量が増加することを意味するため、CO₂排出量の削減の観点からも、道路ネットワークの整備やボトルネック対策等による適正な旅行速度の確保が課題である。

図13-4 旅行速度とCO₂排出量の関係

具体的に講じる施策としては、指標-1「道路渋滞による損失時間」における「交通容量の拡大」(p28参照)「交通需要の抑制」(p29参照)において提示した各施策を実施し、同時にCO₂排出量の削減を図る。

【指標－14】 NO₂・SPM 環境目標達成率（最終アウトカム指標）

【NO₂】

現在の値： 自動車NO_x・PM法¹における対策地域内で、環境基準を達成している測定局の割合が約6割

中期的な目標： 平成19年度までに約8割まで向上

平成15年度の目標： 約3%向上

【SPM】

中期的な目標： 平成19年度までに、自動車NO_x・PM法における対策地域内において、対象とする測定局の約6割について道路寄与分を半減

平成15年度の目標： 対象とする測定局の約1割について、道路寄与分を半減

①指標の現況値と数値目標

NO₂及びSPMについては、自動車NO_x・PM法施行令により、平成22年度までに、NO₂については「大気環境基準がおおむね確保」、SPMについては「総量が相当程度削減」されるように削減目標量を定めることとされている。

これに基づき、平成19年度までに、NO₂環境目標達成率については、現況値の約6割から約8割に向上することを、SPM環境目標達成率については、対象とする観測局の約6割において測定値における道路寄与分を半減させることを中期的な目標とする。（図14-1、図14-2）

ただし、環境省から各大気質測定局の測定結果が発表されるのは翌年度の10月頃となるため、これらの数値目標に対する達成度を確認できるのはその後となる。

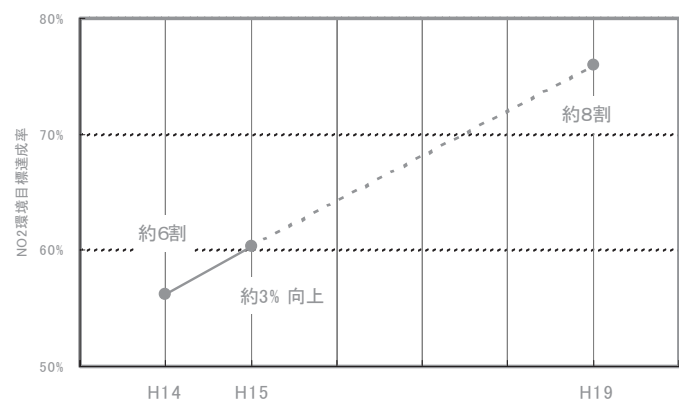


図14-1 NO₂環境目標達成率の現況値及び数値目標

1 自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法

このため、毎年度のマネジメントにおいては、入手可能な最新の実測値を用いて沿道環境の改善効果の評価を行う。

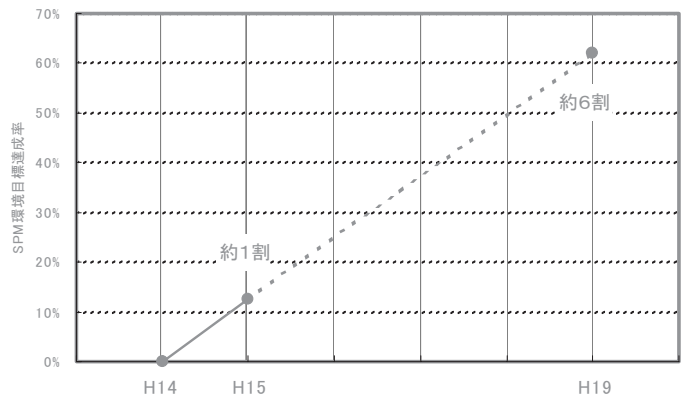


図14-2 SPM 環境目標達成率の現況値及び数値目標

②指標の定義、位置づけ、目標

【指標の定義・位置づけ】

NO₂環境目標達成率は、自動車NO_x・PM法に定められた対策地域内の市区町村における自動車排出ガス測定局及び常時観測局の全箇所数を対象として、測定値が環境基準値を達成した箇所数の割合を表す。環境基準値としては、年間98%値¹を用いている。

また、SPM環境目標達成率は、同上の対策地域において、過去4年間の平均値が環境基準を満たさない自動車排出ガス測定局で、かつ、当該測定局に最も近い一般環境大気測定局の4年間の平均値を上回る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（一般環境大気測定局と自動車排出ガス測定局での測定値の差）が半減した箇所数を表す。

これらの指標は、都市の大気汚染に係る生活環境の改善に資するNO₂、SPMの削減に関する道路事業等による成果を表す最終アウトカム指標として採用した。

【指標の示す目標】

NO₂環境目標達成率の向上は、大都市圏における沿道の大気環境が改善されたことを意味する。また、SPM環境目標達成率の向上は、大都市圏における沿道の大気環境のうち、自動車寄与分について改善されたことを意味する。

¹ 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

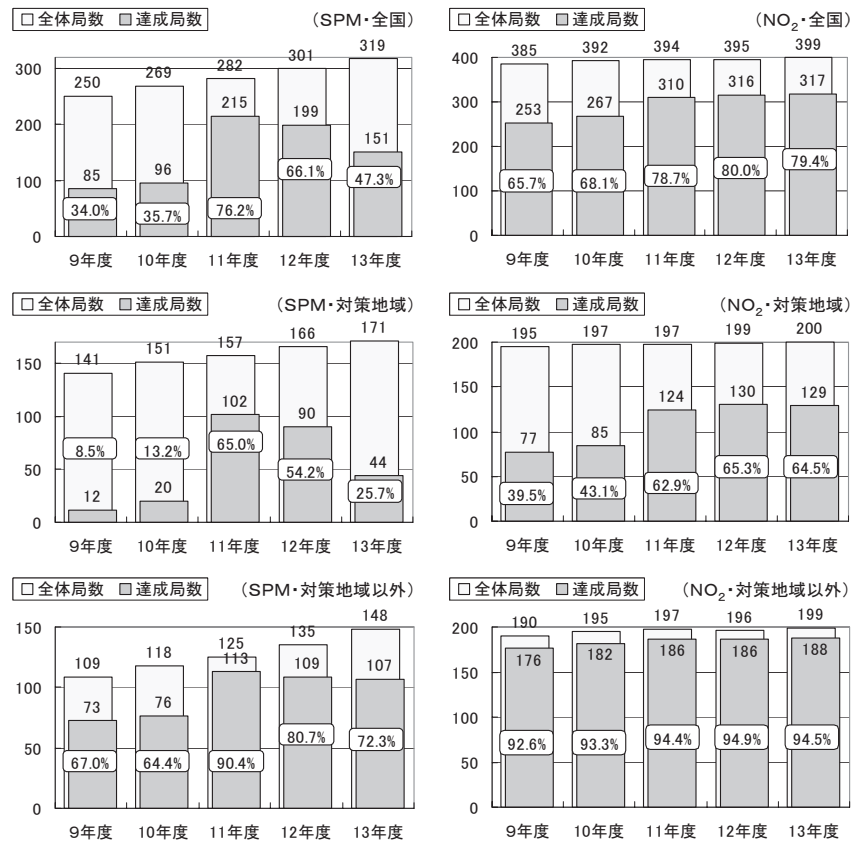
③指標の示す現状と問題点

1)三大都市圏で低いNO₂・SPM環境基準達成率

NO₂及びSPMに関する環境基準の達成率は、三大都市圏以外の地方圏ではNO₂が約9割、SPMが約7割である。(図14-3)

これに比べ、三大都市圏(自動車NO_x・PM法に基づく対策地域)ではNO₂が約6割、SPMが約3割と、地方圏に比べ、かなり低い達成率となっている。

NO₂は酸性雨や光化学オキシダントの原因物質であると言われており、高濃度で呼吸器に悪い影響を与える物質であり、SPMは大気中に長時間とどまる非常に小さな粒子で、肺や気管に沈着して呼吸器に悪い影響を与えるほか、発ガン性のおそれが指摘されている。



注1: 対策地域とは、自動車NO_x・PM法により指定された三大都市圏の276市区町村
 注2: 「平成13年度大気汚染状況について」(環境省)により作成

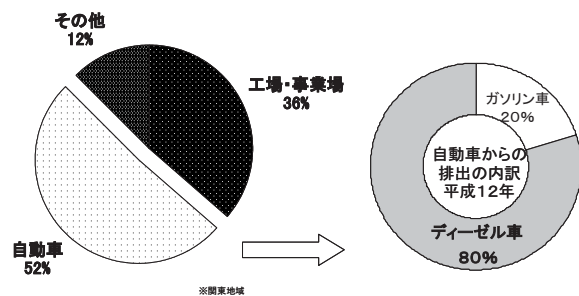
図14-3 過去5箇年間のNO₂・SPM環境基準達成局数

2)NO₂の約5割、SPMの約4割が自動車から排出

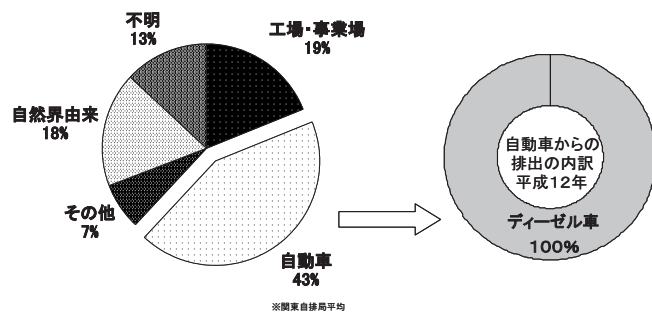
関東地方における測定局のデータを見ると、NO_xの約5割は自動車から排出されており、このうちの約8割がディーゼル車によるものである。また、PMの約4割は自動車から排出されており（自動車排出ガス測定局）、全てディーゼル車によるものである。（図14-4）

このように、NO₂、SPMに関する大気環境の向上に際しては、自動車からの排出量の割合が大きく、自動車の単体対策と連携しながら、ボトルネック対策や道路構造対策等を効果的に実施することが必要である。

<NO_xの発生源別排出割合(平成9年度)><自動車からの排出の内訳(平成12年度)>



<PMの発生源別排出割合(平成6年度)><自動車からの排出の内訳(平成12年度)>



* 出典：環境省「今後の自動車排出ガスの低減対策のあり方について（第5次報告）」

図14-4 NO_x・PM 発生源別割合及び自動車からの排出の内訳

④課題と講じる施策

1)自動車への対策による排出量の削減

新車に対する規制は年々強化されているが、既に走行している車両へは販売当時の規制が適用されるため、高車齢の車両ほど大気汚染物質の排出量が多い傾向にある。

このため、道路行政においても、厳しい規制に対応した車両の開発・普及と共に高車齢の車両の低公害化を支援する。

【関連する施策・事業】	【関連する平成 15 年度の主な施策】
低公害車の開発・普及による自動車の省エネルギー化 低公害車用燃料供給施設の設置促進	低公害車の新技術開発 燃料電池自動車の試験的導入 天然ガス供給施設の推進 燃料電池自動車の道路維持管理車両への試験的導入
ディーゼル微粒子除去装置(DPF)・酸化触媒の導入支援等	D P F ・ 酸化触媒の導入支援

2)道路環境整備による沿道環境の改善

NO₂やSPMの濃度は、一般的に発生源から離れることにより急速に低下する。このため、道路から一定の距離を道路用地として植樹等を行い、発生源と沿道住民の間に距離をとる環境施設帯を設置するなど、沿道環境の改善につながる道路環境整備を実施する。

【関連する施策・事業】	【関連する平成 15 年度の主な施策】
沿道環境改善事業	沿道環境改善事業（環境施設帯の設置等）

3)交通量の抑制による排出量の削減

交通量の増加に伴い、大気汚染物質の排出源が増加するとともに、走行速度が低下することで車両1台からの排出量も増加していることから、交通需要の調整等による適正な交通量・走行速度の確保が課題である。

具体的に講じる施策としては、指標－1「道路渋滞による損失時間」における「交通需要の抑制」において提示した施策を実施し(p29参照)、渋滞の緩和と同時にNO₂・SPM排出量の削減を図る。

また、それに加え、有料道路の料金格差を利用して、住宅地域に集中した交通を湾岸部に転換し、住宅地域の沿道環境を改善する「環境ロードプライシング」についても試行的に実施する。

【関連する施策・事業】	【関連する平成 15 年度の主な施策】
交通需要マネジメント施策	環境ロードプライシングの試行的実施

4) 旅行速度の向上による排出量の削減

NO_x及びSPMの排出量は、車種や走行環境によっても異なるが、CO₂排出量と同様、旅行速度が60～70km/h程度の場合に最小となり、旅行速度が遅くなるほど増加する傾向にある。(図14-5、図14-6)

これは、渋滞による旅行速度の低下により、車両1台からのNO₂・SPMの排出量が増加することを意味し、CO₂と同様、NO₂・SPMの排出量抑制の観点からも、道路ネットワークの整備やボトルネック対策等による適正な旅行速度の確保が課題である。

具体的に講じる施策としては、指標-1「道路渋滞による損失時間」における「交通容量の拡大」(p28参照)、「交通需要の抑制」(p29参照)において提示した各施策を実施し、渋滞の緩和と同時にNO₂・SPM排出量の削減を図る。

また、特に沿道環境への影響が大きい交差点(緊急改善ポイント)などにおいて、交差点立体化等のボトルネック対策を進める。

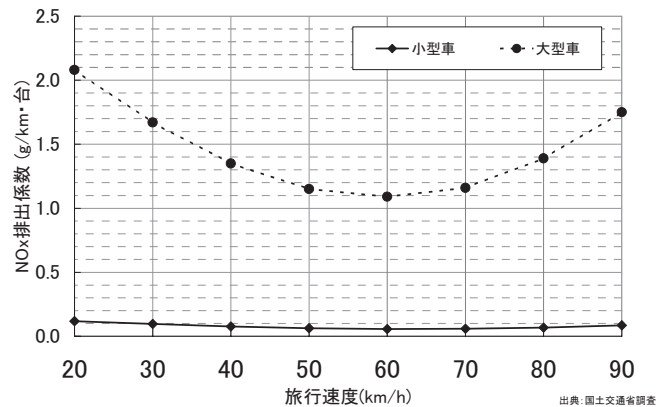


図14-5 旅行速度とNOx 排出量の関係

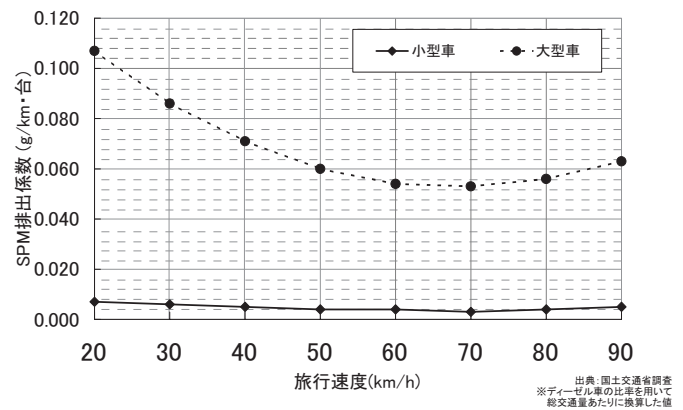


図14-6 旅行速度とSPM 排出量の関係

【関連する施策・事業】	【関連する平成15年度の主な施策】
幹線道路ネットワーク整備等交通円滑化	緊急改善ポイント対策

⑤指標のバックデータ

1)対象 NO₂ 測定局及び測定値一覧

市町村[測定局名]		日平均値の年間98%値(ppb)				
		H10	H11	H12	H13	
埼玉県	川越市[川越市仙波]	68	68	60	57	
	熊谷市[熊谷肥塚自排]	61	55	60	59	
	川口市[川口市安行]	56	51	53	51	
	川口市[川口市芝第2]	56	59	58	54	
	川口市[川口市神根]	63	57	60	63	
	所沢市[所沢市航空公園]	53	45	47	49	
	所沢市[所沢市和ヶ原]	-	48	47	46	
	東松山市[東松山岩鼻自排]	48	42	44	45	
	春日部市[春日部増戸自排]	66	57	53	54	
	鴻巣市[鴻巣天神自排]	54	52	51	48	
	深谷市[深谷原郷自排]	40	37	39	36	
	草加市[草加花栗自排]	77	65	70	71	
	草加市[草加原町自排]	67	55	55	57	
	戸田市[戸田美女木自排]	73	67	70	64	
	鳩ヶ谷市[鳩ヶ谷三ツ和自排]	72	65	61	70	
	朝霞市[朝霞幸町自排]	73	65	65	65	
	和光市[和光新倉自排]	56	49	53	46	
	久喜市[久喜本町自排]	57	55	58	59	
	鶴ヶ島市[鶴ヶ島自排]	44	40	41	44	
	さいたま市[曲本自排]	73	63	63	69	
	さいたま市[さいたま市辻自排]	72	61	61	57	
	さいたま市[三橋自排]	65	61	60	61	
	さいたま市[大和田自排]	60	51	49	47	
	さいたま市[桜丘自排]	-	-	-	49	
	千葉県	千葉市中央区[千葉市役所自排]	67	59	56	56
		千葉市中央区[霞川自排]	73	58	54	58
		千葉市花見川区[宮野木自排]	64	51	47	50
		千葉市花見川区[検見川自排]	67	57	55	53
		千葉市稲毛区[千草自排]	64	54	51	49
		千葉市美浜区[幕張西自排]	71	58	57	53
千葉市美浜区[真砂自排]		63	55	51	54	
市川市[市川市市川(車)]		65	57	55	61	
市川市[市川行徳(車)]		74	63	58	64	
市川市[市川若宮(車)]		67	53	51	53	
船橋市[船橋海神(車)]		67	59	53	49	
船橋市[船橋日の出(車)]		74	68	68	62	
松戸市[松戸上本郷(車)]		73	64	61	61	
佐倉市[佐倉山王(車)]		-	-	40	33	
習志野市[習志野秋津(車)]		72	61	59	55	
柏市[柏旭(車)]		66	63	64	62	
柏市[柏西原(車)]		49	44	44	48	
市原市[市原五井(車)]		48	43	42	43	
流山市[流山若葉台(車)]		47	38	37	38	
八千代市[八千代村上(車)]		50	42	45	44	
鎌ヶ谷市[鎌ヶ谷初富(車)]		47	41	37	42	
浦安市[浦安美浜(車)]		69	58	54	59	
沼南町[沼南大津ヶ丘]		55	54	55	50	
東京都		千代田区[日比谷]	75	67	71	67
		千代田区[国設霞が関]	80	55	53	64
		中央区[永代通り新川]	81	65	70	68
	港区[第一京浜高輪]	78	70	71	69	

市町村[測定局名]		日平均値の年間98%値(ppb)				
		H10	H11	H12	H13	
東京都	新宿区[初台]	78	68	72	69	
	新宿区[国設新宿]	64	61	60	58	
	新宿区[新目白通り下落合]	67	56	58	61	
	文京区[春日通り大塚]	-	-	-	67	
	台東区[大関横丁]	73	64	63	66	
	墨田区[水戸街道東向島]	74	57	65	65	
	江東区[亀戸]	77	61	67	66	
	江東区[辰巳]	77	68	70	65	
	品川区[北品川交差点]	77	75	78	79	
	品川区[中原口]	77	69	68	66	
	目黒区[大坂橋]	81	78	77	75	
	目黒区[柿の木坂]	71	67	66	63	
	大田区[松原橋]	82	79	85	82	
	大田区[中原街道南千束]	-	61	58	57	
	世田谷区[上馬]	80	76	78	75	
	世田谷区[八幡山]	68	64	69	70	
	渋谷区[大原]	76	68	66	71	
	杉並区[井草]	64	54	56	54	
	杉並区[早稲田通り下井草]	65	57	60	59	
	豊島区[明治通り南池袋]	-	60	60	57	
	豊島区[明治通り西巣鴨]	-	-	-	69	
	北区[北本通り王子]	75	61	61	64	
	板橋区[中山道大和]	80	82	86	89	
	足立区[梅島]	62	70	80	69	
	葛飾区[環七通り亀有]	73	76	74	81	
	八王子市[八木町]	49	49	44	45	
	八王子市[由木]	45	44	44	44	
	八王子市[打越]	42	43	40	42	
	武蔵野市[武蔵境]	62	54	53	51	
	三鷹市[連雀通り下連雀]	62	60	57	67	
	日野市[川崎街道百草園]	51	51	49	50	
	東村山市[東村山]	52	45	44	45	
	国立市[国立]	54	59	60	59	
	東久留米市[東久留米]	60	56	53	53	
	西東京市[青梅街道柳沢]	60	56	58	58	
	瑞穂町[東京環状長岡]	52	50	52	49	
	神奈川県	横浜市鶴見区[鶴見区下末吉小]	78	69	69	67
		横浜市西区[西区浅間下交差点]	83	75	69	75
		横浜市磯子区[磯子区滝頭]	76	69	68	70
		横浜市戸塚区[戸塚区矢沢交差点]	66	50	48	46
		横浜市港南区[港南中学校]	72	64	61	61
		横浜市旭区[旭区都岡小学校]	72	64	64	63
		横浜市青葉区[青葉台]	68	66	63	64
		横浜市都筑区[環境都筑工場前]	62	57	54	57
		川崎市川崎区[市役所前]	75	64	68	68
		川崎市川崎区[新川通り交差点]	75	65	67	66
川崎市川崎区[池上新田公園前]		86	79	79	76	
川崎市幸区[遠藤町交差点]		70	66	81	75	
川崎市中原区[中原平和公園]		74	62	60	63	
川崎市高津区[二子]		76	72	68	73	
川崎市多摩区[本村橋]	66	59	58	60		

※環境省報告（平成10年度～平成13年度）に基づく。
 ※網掛けは環境基準未達成局

市町村[測定局名]		日平均値の年間98%値(ppb)				
		H10	H11	H12	H13	
神奈川県	川崎市宮前区[宮前平駅前]	-	-	-	63	
	川崎市麻生区[柿生]	56	53	53	51	
	横須賀市[小川町]	64	60	57	60	
	平塚市[松原歩道橋]	61	57	57	55	
	鎌倉市[鎌倉市滑川]	52	52	50	49	
	藤沢市[藤沢橋]	63	55	54	50	
	小田原市[小田原市民会館]	46	41	44	46	
	茅ヶ崎市[茅ヶ崎駅前]	55	48	50	48	
	逗子市[新逗子駅前]	55	51	50	48	
	相模原市[淵野辺十路]	80	65	67	71	
	相模原市[上溝]	63	60	59	59	
	秦野市[秦野市本町]	57	56	58	61	
	厚木市[厚木市金田]	62	56	61	62	
	大和市[深見台交差点]	62	55	55	55	
	伊勢原市[伊勢原市谷戸岡]	64	58	58	60	
	愛知県	名古屋市千種区[千種区役所]	56	51	50	50
		名古屋市東区[東桜]	55	52	56	54
		名古屋市北区[上下水道北営業所]	60	60	62	59
		名古屋市北区[愛知工業高校]	55	49	53	48
		名古屋市西区[名塚中学校]	57	49	50	48
名古屋市中村区[松蔭高校]		54	52	55	52	
名古屋市中区[テレビ塔]		55	51	54	51	
名古屋市昭和区[昭和保健所]		-	-	59	56	
名古屋市熱田区[旗屋]		54	49	50	52	
名古屋市港区[港陽]		57	56	60	58	
名古屋市南区[千種]		56	52	57	57	
名古屋市南区[元塩公園]		-	-	61	60	
岡崎市[岡崎市大平町]		72	65	66	65	
岡崎市[岡崎市大気測定所]		73	67	68	60	
岡崎市[岡崎市第二測定所]		-	-	-	50	
春日井市[中央公園]		49	41	42	41	
三重県		四日市市[納屋]	49	62	76	74
		四日市市[東名阪]	39	36	34	39
	桑名市[国道258号桑名]	54	57	57	53	
	鈴鹿市[国道23号鈴鹿]	52	49	49	48	
大阪府	大阪市福島区[海老江西小学校]	69	70	73	64	
	大阪市西淀川区[出来島小学校]	73	71	75	72	
	大阪市東淀川区[上新庄交差点]	74	68	58	59	
	大阪市東成区[今里交差点]	80	80	79	72	
	大阪市旭区[新森小路小学校]	73	70	71	68	
	大阪市住吉区[我孫子中学校]	62	55	57	54	
	大阪市東住吉区[杭全町交差点]	79	62	65	63	
	大阪市鶴見区[茨田中学校]	75	74	73	71	
	大阪市住之江区[北粉浜小学校]	70	64	62	60	
	大阪市住之江区[住之江交差点]	72	60	66	62	
	大阪市北区[梅田新道]	68	65	70	64	
	堺市[堺市役所]	69	61	67	66	
	堺市[第二阪和]	63	54	56	53	
	堺市[中環黒土]	64	61	62	61	
	堺市[湾岸]	61	54	59	57	
	堺市[常盤浜寺]	58	51	55	51	

市町村[測定局名]		日平均値の年間98%値(ppb)			
		H10	H11	H12	H13
大阪府	堺市[阪和深井畑山]	55	46	50	49
	堺市[阪和泉北]	48	40	42	42
	岸和田市[岸和田市役所]	50	45	56	49
	岸和田市[天の川ポンプ場]	59	51	57	54
	豊中市[豊中市役所]	42	49	48	50
	豊中市[千里]	46	45	48	58
	吹田市[吹田簡易裁判所]	60	51	55	56
	高槻市[高槻市役所]	62	59	60	55
	高槻市[緑が丘]	46	45	49	45
	守口市[淀川工業高校]	55	62	59	59
	枚方市[招提]	65	61	62	57
	枚方市[中振]	62	67	63	60
	八尾市[八尾市立病院]	73	69	68	68
	泉佐野市[末広公園]	56	47	53	47
	河内長野市[河内長野府民健康]	47	46	46	46
	松原市[松原北小学校]	58	62	58	57
	柏原市[西名阪柏原旭ヶ丘]	-	-	-	49
	摂津市[摂津市役所]	54	65	63	61
	高石市[カモードールMBS]	58	54	58	52
	東大阪市[東大阪市公害監視]	68	59	62	59
四條畷市[国設四條畷]	58	60	57	60	
兵庫県	神戸市東灘区[東部自動車]	65	63	67	63
	神戸市須磨区[西部自動車]	59	53	56	57
	神戸市垂水区[垂水自動車]	66	63	57	55
	神戸市北区[北部自動車]	40	38	41	31
	神戸市西区[西神自動車]	55	51	52	49
	姫路市[船場]	42	43	43	43
	姫路市[節塵]	49	45	41	43
	尼崎市[武庫川]	65	60	63	61
	尼崎市[武庫工業高校]	55	57	54	56
	尼崎市[砂田こども広場]	61	55	61	57
	尼崎市[上坂部西公園]	60	58	56	54
	尼崎市[浜田]	59	55	54	51
	尼崎市[園和小学校]	55	52	53	52
	明石市[林崎]	56	46	49	46
	明石市[小久保]	51	45	50	47
	西宮市[六湛寺]	59	54	49	43
	西宮市[津門川]	56	51	48	47
	西宮市[河原]	52	59	58	56
	西宮市[甲子園]	55	57	60	58
	西宮市[塩瀬]	53	44	41	41
芦屋市[打出]	68	64	67	65	
芦屋市[宮川小学校]	64	58	60	61	
伊丹市[緑ヶ丘]	67	67	64	63	
加古川市[平岡]	50	49	53	56	
宝塚市[栄町]	59	61	59	59	
高砂市[中島]	45	39	42	42	
川西市[加茂]	54	53	54	55	

※環境省報告(平成10年度~平成13年度)に基づく。

※網掛けは環境基準未達成局

2)対象 SPM 測定局及び測定値一覧

市町村[測定局名]	局の日平均値の2%除外値 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)					同一市区町村内一般局の 日平均値の2%除外値 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	自動車 寄与分 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	
	H10	H11	H12	H13	平均値			
埼玉県	川越市[川越市仙波]	142	101	113	112	117	92	25
	熊谷市[熊谷肥塚自排]	163	98	119	118	125	96	29
	川口市[川口市安行]	134	90	99	103	107	101	5
	川口市[川口市芝第2]	149	83	98	123	113	101	12
	川口市[川口市神根]	135	118	115	121	122	101	21
	鴻巣市[鴻巣天神自排]	146	102	116	104	117	99	18
	草加市[草加原町自排]	145	113	111	116	121	107	14
	戸田市[戸田美女木自排]	135	100	104	111	113	104	9
	和光市[和光新倉自排]	125	84	92	122	106	100	6
	さいたま市[曲本自排]	144	94	101	100	110	93	17
	さいたま市[三橋自排]	205	106	107	82	125	97	28
さいたま市[大和田自排]	152	89	84	97	106	97	8	
千葉県	千葉市中央区[千葉市役所自排]	136	102	90	97	106	91	15
	千葉市中央区[葦川自排]	130	87	95	94	102	91	11
	千葉市花見川区[宮野木自排]	117	111	98	100	107	100	7
	千葉市美浜区[幕張西自排]	128	88	105	99	105	97	8
	船橋市[船橋海神(車)]	118	111	101	96	107	90	16
	松戸市[松戸七本郷(車)]	158	109	107	106	120	95	25
	柏市[柏西原(車)]	145	112	115	112	121	108	13
	八千代市[八千代村上(車)]	134	105	95	96	108	99	8
	浦安市[浦安美浜(車)]	129	104	83	88	101	94	8
	東京都	千代田区[日比谷]	133	88	100	106	107	90
中央区[永代通り新川]		152	95	105	105	114	109	5
港区[第一京浜高輪]		155	96	100	107	115	96	19
新宿区[初台]		139	99	108	110	114	92	22
新宿区[国設新宿]		134	85	96	90	101	92	9
新宿区[新白通り下落合]		118	103	101	101	106	92	14
文京区[春日通り大塚]		173	89	102	116	120	96	25
台東区[大関横丁]		140	104	106	108	115	104	11
墨田区[水戸街道東向島]		172	106	106	101	121	104	17
江東区[亀戸]		139	107	108	102	114	90	24
江東区[辰巳]		145	97	103	100	111	90	22
品川区[北品川交差点]		150	87	112	134	121	98	23
品川区[中原口]		138	94	99	111	111	98	13
目黒区[大坂橋]		150	127	116	122	129	92	37
目黒区[柿の木坂]		129	109	112	115	116	92	25
大田区[松原橋]		188	137	161	168	164	93	70
大田区[中原街道南千束]		-	86	109	117	104	89	15
世田谷区[上馬]		141	99	112	113	116	92	25
世田谷区[八幡山]		131	94	102	105	108	92	16
渋谷区[大原]		150	106	102	104	116	97	19
杉並区[井草]		136	84	96	90	102	97	5
杉並区[早稲田通り下井草]		131	98	100	93	106	97	9
北区[北本通り王子]		155	101	112	126	124	104	20
板橋区[中山道大和]		180	134	140	142	149	102	47
足立区[梅島]		176	106	122	113	129	100	30
葛飾区[環七通り亀有]		168	126	128	123	136	94	43
武蔵野市[武蔵境]		141	93	96	98	107	90	17
三鷹市[連雀通り下連雀]		136	94	107	113	113	92	21
日野市[川崎街道百草園]		138	91	96	102	107	88	19
東村山市[東村山]		155	100	104	110	117	85	32
国立市[国立]		133	110	109	118	118	88	30
東久留米市[東久留米]		157	98	101	104	115	87	28
西東京市[青梅街道柳沢]		164	104	96	111	119	98	21
瑞穂町[東京環状長岡]	119	82	107	113	105	91	14	

※環境省報告(平成10年度～平成13年度)に基づく。

【指標-14】NO2・SPM 環境目標達成率(最終アウトカム指標)

市町村[測定局名]	局の日平均値の2%除外値 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)					同一市区町村内一般局の 日平均値の2%除外値 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	自動車 寄与分 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)		
	H10	H11	H12	H13	平均値				
神奈川県	横浜市西区[西区浅間下交差点]	160	117	111	115	126	108	18	
	横浜市磯子区[磯子区滝頭]	141	99	92	91	106	90	16	
	横浜市戸塚区[戸塚区矢沢交差点]	125	100	98	89	103	101	2	
	横浜市旭区[旭区都岡小学校]	140	120	110	106	119	74	45	
	横浜市青葉区[青葉台]	132	94	91	87	101	96	6	
	川崎市川崎区[市役所前]	-	-	101	119	110	103	8	
	川崎市川崎区[新川通り交差点]	-	96	109	124	110	103	7	
	川崎市川崎区[池上新田公園前]	165	120	125	169	145	103	42	
	川崎市幸区[遠藤町交差点]	-	-	130	126	128	87	42	
	川崎市中原区[中原平和公園]	142	85	98	95	105	89	16	
	川崎市高津区[二子]	144	106	114	135	125	97	28	
	川崎市宮前区[宮前平駅前]	-	-	-	129	129	102	27	
	川崎市麻生区[柿生]	-	103	103	102	103	80	22	
	相模原市[湘野辺十字路]	123	100	98	95	104	85	19	
	相模原市[上溝]	114	87	99	102	101	85	15	
	秦野市[秦野市本町]	114	85	102	109	103	85	17	
	厚木市[厚木市金田]	115	105	106	110	109	89	20	
	愛知県	名古屋南区[元塩公園]	-	-	113	102	108	102	6
	岡崎市[岡崎市大平町]	-	-	-	111	111	85	26	
	大阪府	大阪市福島区[海老江西小学校]	132	108	98	80	105	83	22
大阪市旭区[新森小路小学校]		119	103	115	101	110	86	24	
堺市[中環黒土]		-	-	109	94	102	86	16	
兵庫県	伊丹市[緑ヶ丘]	119	97	111	94	105	68	37	

※環境省報告(平成10年度~平成13年度)に基づく。

【指標－15】 夜間騒音要請限度達成率（最終アウトカム指標）

現在の値： 61%（直轄国道約8,600kmのうち、約5,200kmにおいて夜間騒音要請限度を達成）
 中期的な目標： 平成19年度までに約72%まで向上
 平成15年度の目標： 約63%

①指標の現況値と数値目標

夜間騒音要請限度達成率については、平成19年度までに、現況値の61%から約72%まで向上することを中期的な目標としている。

そのため、平成15年度中には63%を目標として、騒音対策の推進を図る。（図15-1）

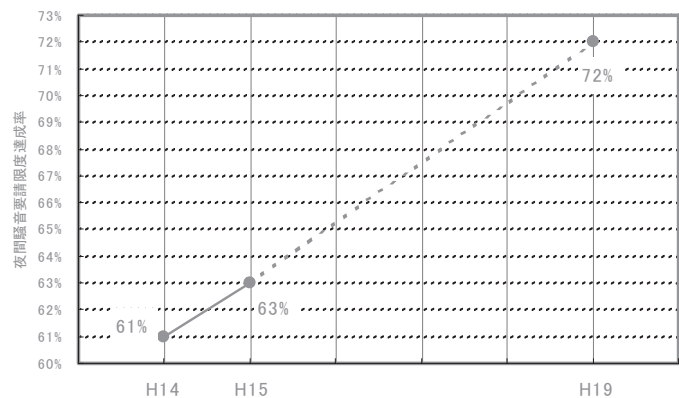


図15-1 指標の現況値及び数値目標

②指標の定義、位置づけ、目標

【指標の定義・位置づけ】

夜間騒音要請限度達成率は、住居が連担している幹線道路の沿道において、評価対象道路延長に対する夜間騒音要請限度を達成している区間の延長の割合を表したものである。

ただし、評価対象道路は、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とする。

本指標は、都市の騒音に係る生活環境の改善に関する道路事業等による成果を表す最終アウトカム指標として採用した。

【指標の示す目標】

夜間騒音要請限度達成率の増加は、沿道の夜間騒音が要請限度以下である道路の延長が増え、沿道住民の生活における静穏性が高まることを意味する。

③指標の示す現状と問題点

○ 全国的に悪い騒音環境

幹線道路の沿道における騒音の状況は、直轄国道の39%（3,370km）において要請限度（騒音規制法に基づく環境省令で定められた自動車騒音の限度）を超えており、全国的に厳しい状況である。（図15-2）

これらの夜間の沿道における騒音が要請限度を超えている地域では、安眠を妨害されるなど沿道の生活環境が著しく損なわれる。

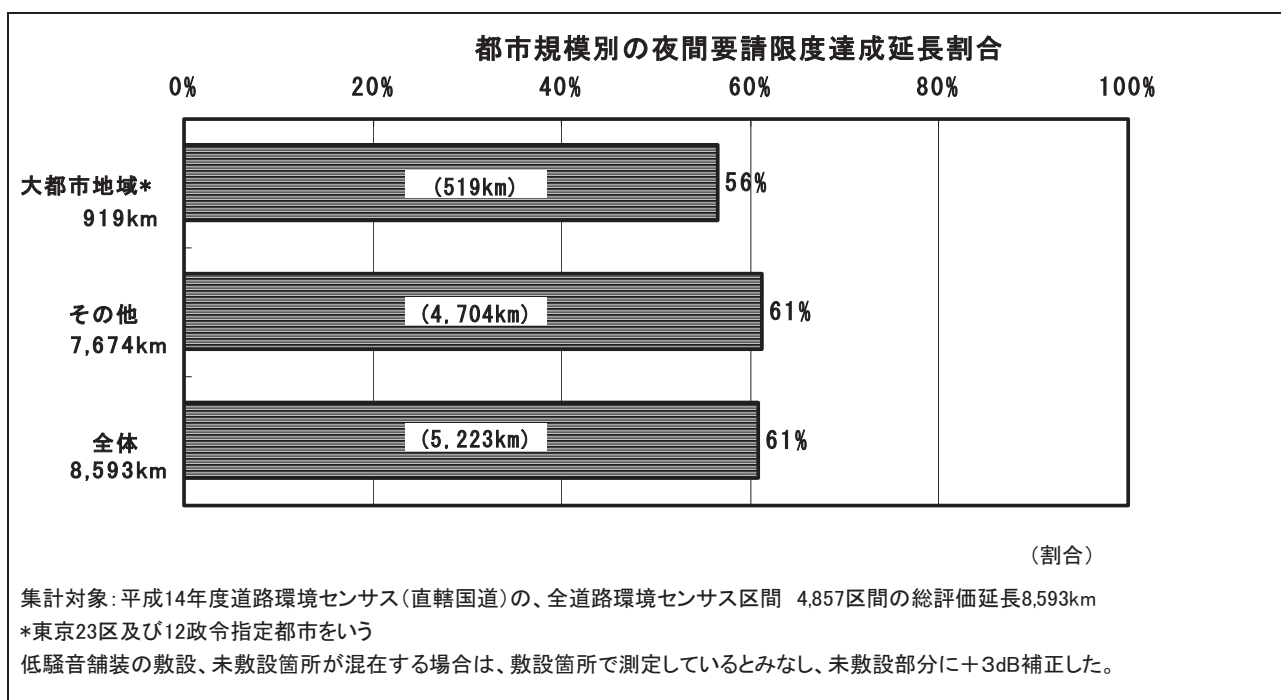


図15-2 都市規模別の夜間騒音要請限度達成延長割合

④課題と講じる施策

○ 道路構造対策による騒音の低減

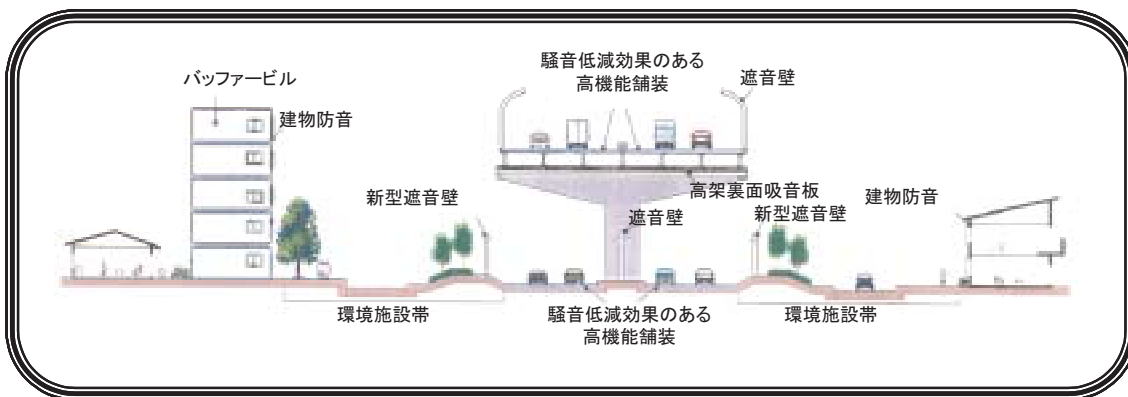
自動車の走行速度が速くなると、エンジン音よりも路面とタイヤの作用により生じる「タイヤ騒音」の方がより大きくなることが知られている。

舗装の表層に空隙のある高機能舗装（排水性舗装）は、タイヤ騒音の発生を抑制し、エンジン音等の騒音も吸収することで、騒音を約3dB低減する効果（交通量が半減することと同等の効果）がある。直轄国道において、夜間騒音要請限度を超過している区間における高機能舗装が敷設されている割合は19%にとどまっており、該当区間において騒音を低減する舗装の敷設を推進する。（図15-3）

また、道路からの直接音を遮断し、音の回折による騒音の低減を図る遮音壁や、走行する自動車と沿道家屋の間に空間を設けることで騒音の低減を図る環境施設帯は、騒音低減効果が大きい（10dB程度）一方で、設置にあたり道路と沿道の住居・商店等とのアクセスに支障を来すため、沿道の住民、立地している者等と十分な調整を行いながら、対策を推進する。

【関連する施策・事業】	【関連する H15 年度の主な施策】
沿道環境改善事業	沿道環境改善事業（騒音低減効果のある高機能舗装の敷設環境施設帯の設置等）

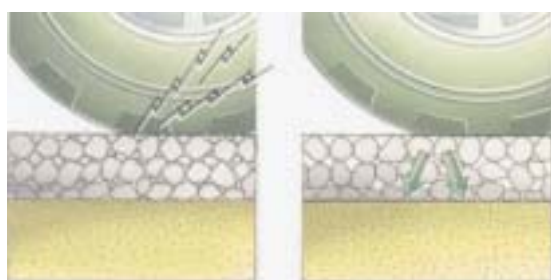
騒音対策による沿道環境改善の効果



対策	内容	効果
騒音低減効果のある高機能舗装	発生音の低減	約3dB
遮音壁	音の回折による低減	約10dB
環境施設帯	音の距離減衰による低減	5~10dB
高架裏面吸音板	高架道路からの反射音の低減	2~5dB

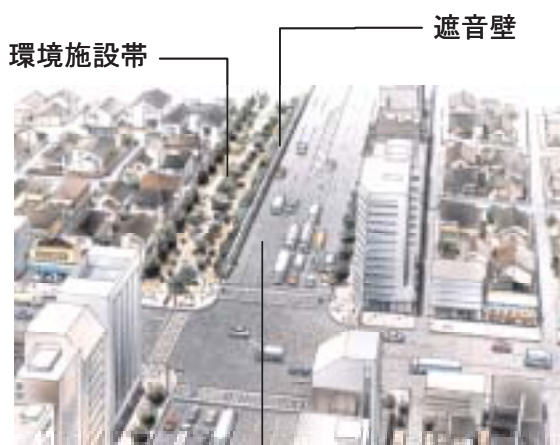
●騒音低減効果のある高機能舗装

<沿道環境改善のイメージ>



[通常舗装]
 タイヤ溝と舗装面の間に挟まれた空気の逃げ道がなく、空気圧縮騒音、膨張音が発生する。

[低騒音舗装]
 空隙に空気が逃げ、音が生じにくい。



低騒音舗装

図15-3 騒音対策による沿道環境改善の概要

⑤指標のバックデータ

1)都道府県別の夜間騒音要請限度達成率

区分	夜間騒音要請限度達成率	評価延長	夜間騒音要請限度達成延長	
		km	km	
全国	61%	8,593	5,223	
都道府県	北海道	96% (4)	804 (1)	768 (1)
	青森県	89% (5)	42 (44)	37 (43)
	秋田県	80% (12)	77 (39)	61 (35)
	岩手県	70% (16)	110 (30)	76 (25)
	山形県	73% (14)	80 (38)	58 (36)
	宮城県	58% (25)	152 (23)	87 (20)
	福島県	62% (22)	130 (27)	80 (22)
	東京都	32% (47)	230 (13)	74 (27)
	神奈川県	42% (42)	248 (12)	104 (16)
	千葉県	52% (33)	172 (20)	89 (18)
	埼玉県	41% (43)	272 (10)	113 (15)
	茨城県	38% (45)	303 (8)	114 (14)
	栃木県	56% (26)	75 (40)	42 (42)
	群馬県	38% (44)	188 (17)	72 (31)
	長野県	45% (39)	129 (28)	58 (37)
	山梨県	43% (40)	164 (22)	71 (32)
	新潟県	61% (23)	144 (24)	88 (19)
	富山県	65% (19)	50 (43)	33 (45)
	石川県	76% (13)	83 (37)	63 (34)
	静岡県	70% (15)	304 (7)	212 (6)
	岐阜県	48% (36)	404 (4)	195 (7)
	愛知県	64% (20)	339 (6)	218 (5)
	三重県	51% (35)	107 (31)	55 (39)
	滋賀県	33% (46)	220 (14)	73 (29)
	京都府	52% (32)	106 (32)	56 (38)
	大阪府	64% (21)	186 (18)	119 (10)
	兵庫県	60% (24)	420 (2)	250 (3)
	福井県	45% (38)	37 (45)	17 (47)
	奈良県	53% (31)	136 (26)	72 (30)
	和歌山県	82% (9)	56 (42)	46 (41)
	鳥取県	99% (1)	26 (47)	26 (46)
	島根県	47% (37)	176 (19)	83 (21)
	岡山県	56% (27)	206 (15)	115 (12)
	広島県	52% (34)	274 (9)	141 (8)
	山口県	68% (18)	172 (21)	117 (11)
	徳島県	80% (11)	61 (41)	49 (40)
	香川県	55% (29)	117 (29)	64 (33)
	愛媛県	55% (28)	139 (25)	76 (24)
	高知県	98% (2)	36 (46)	36 (44)
	福岡県	53% (30)	410 (3)	219 (4)
	佐賀県	68% (17)	204 (16)	139 (9)
	長崎県	83% (8)	90 (36)	75 (26)
	熊本県	43% (41)	268 (11)	114 (13)
	大分県	81% (10)	90 (35)	73 (28)
	宮崎県	85% (7)	90 (34)	77 (23)
	鹿児島県	88% (6)	370 (5)	327 (2)
	沖縄県	96% (3)	99 (33)	95 (17)

※夜間騒音要請限度達成率は、カッコ内は順位、網掛けは下位 10 位以内、下線は上位 10 位以内の都道府県を示す。

※評価延長及び夜間騒音要請限度達成延長は、カッコ内は順位、網掛けは上位 10 位以内の都道府県を示す。

※国土交通省調査結果（平成 14 年度）に基づく。

2)夜間騒音要請限度達成率／都道府県別ベスト10・ワースト10

順位	夜間騒音要請限度達成率	
1	鳥取県	99%
2	高知県	98%
3	沖縄県	96%
4	北海道	96%
5	青森県	89%
6	鹿児島県	88%
7	宮崎県	85%
8	長崎県	83%
9	和歌山県	82%
10	大分県	81%
38	福井県	45%
39	長野県	45%
40	山梨県	43%
41	熊本県	43%
42	神奈川県	42%
43	埼玉県	41%
44	群馬県	38%
45	茨城県	38%
46	滋賀県	33%
47	東京都	32%

※表記は単位未満四捨五入のため同値でも順位が異なることがある。

※国土交通省調査結果（平成14年度）に基づく。

【指標－16】 道路利用者満足度（最終アウトカム指標）

現在の値： 5段階評価で2.6点（「やや不満」）

中期的な目標： 平成19年度までに3.0点まで向上

平成15年度の目標： 約2.7点

①指標の現況値と数値目標

道路利用者満足度については、平成14年度の5段階評価「2.6」（H15.6月調査）を、平成19年度までに「3.0」まで向上することを中期的な目標とする。

平成15年度には「2.7」を目標として、道路利用者の立場にたった道路行政を進める。（図16-1）

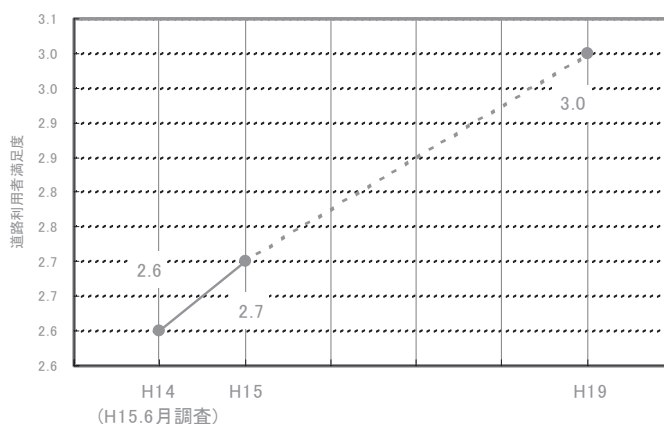


図16－1指標の現況値及び数値目標

②道路利用者満足度調査の位置づけ及び概要

【指標の位置づけ】

道路利用者満足度は、道路行政に係る政策全般に対する、一人ひとりが道路利用者であり、いわば顧客である国民の直接的な評価を数量的に表す指標として採用した。

【道路利用者満足度調査の概要】

平成15年5月15日から6月18日にかけて、道路利用者の道路サービスに対する満足度について、インターネットを用いた調査を実施した。この結果、全国より3万7,580人から回答が得られた。

調査項目としては、①道路全般に対する満足度、②道路種別（高速道路・有料道路、国道・県道などの幹線道路、生活道路）ごとの満足度、③渋滞・交通安全などの施策別の満足度を設け、それぞれ「非常に不満」から「非常に満足」まで5段階で評価するという形をとった。この5点満点の「満足度」を算出した数値を本指標として用いている。

回答者の属性については、性別では男性の割合（65.0%）が女性の割合（33.5%）を上回っており、年齢別では30代が最も多く（37.5%）、40代（24.9%）、20代（20.6%）が続いている。また、居住地方別では、関東（山梨・長野を含む）が最も多く（42.3%）、次いで近畿（福井を含む、18.4%）、中部（12.0%）となっている。

【平成 15 年度道路利用者満足度調査結果の概要】

平成15年度の道路利用者の道路全般に対する満足度は、5段階評価で「2.6」となり、全体として「やや不満」であるという結果となっている。なお、この結果は、平成14年度（平成14年6月20日から7月21日にかけて実施）の道路利用者満足度の調査結果と同じ数値となっており、道路行政においては、昨年度に引き続き、多くの課題が残されていることを示している。（図16-2～16-6）

本来、生活に密着した社会資本である道路の整備にあたっては、多様化したニーズや生活者の視点に立ったきめ細かな対策が求められている。道路利用者満足度の値は、こうしたニーズへの対応がこれまで十分になされてこなかったことを示唆している。また、道路行政に係る施策や事業の目的や効果に関する国民とのコミュニケーションが不足し、それらの施策や事業に対する理解を十分に得られていないことも満足度が低い原因として考えられる。

さらに、政策項目ごとの満足度においても、いずれも「やや不満」であるという結果となっており、道路行政全般において、利用者である国民と行政が課題と目標を共有し、多様化したニーズに対応することが必要な状況となっている。

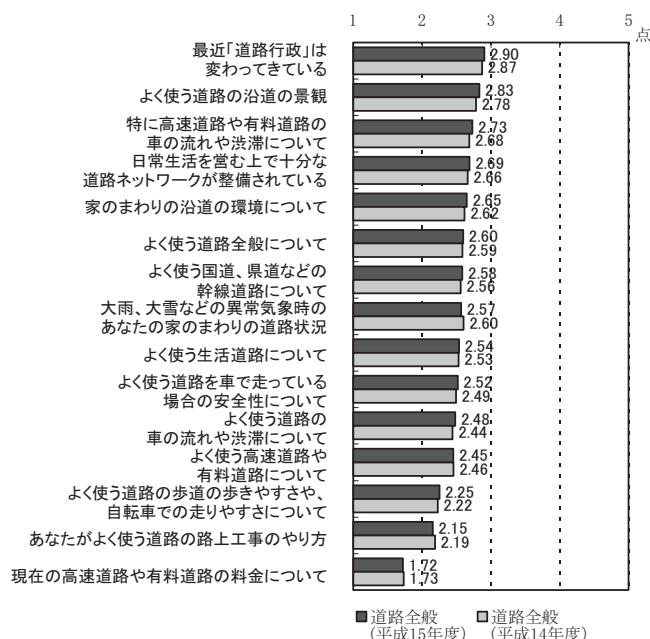


図16-2 道路利用者満足度調査結果
(平成14年度・平成15年度調査結果の比較)

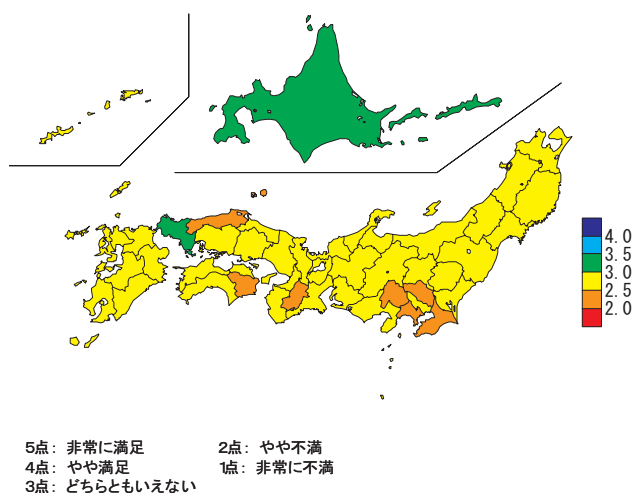


図16-3 平成15年度道路利用者満足度調査結果
「よく利用する道路全般についての満足度」

【政策項目毎の満足度】

項目別の利用者満足度を見ると、現在の有料道路や高速道路の料金に対する満足度が5段階評価で「1.72」と、低い値を示している。これは、有料道路・高速道路料金に対して国民の多くが満足していないことを示しており、現在の高速道路等の料金体系に対する、利用者にとっての割高感があることを示唆している。

ただ、都道府県別の値を見ると、沖縄県のみが、5段階評価で「2.79」と突出していることがわかる。現在、沖縄に対しては、県内の高速道路全線について、料金に対する割引措置が行われていることが影響していると考えられる。(p133参照)

また、よく利用する道路の路上工事のやり方（工事の数や時間、期間など）に対する満足度は、5段階評価で「2.15」とやや低くなっており、路上工事のやりかたに対して、国民の多くが満足していないことを示している。(p132参照)

また、歩行者の安全性に対する満足度は5段階評価で「2.25」とやや低めになっており、歩行者の安全性に対して、国民の多くが満足していないことを示している。(p132参照)

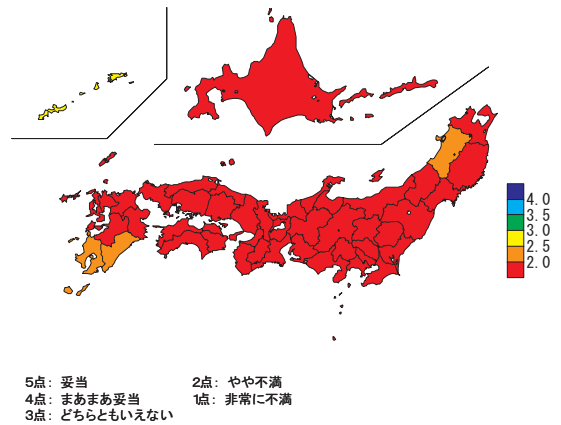


図16-4 平成15年度道路利用者満足度調査結果
「現在の有料道路や高速道路の料金についての満足度」

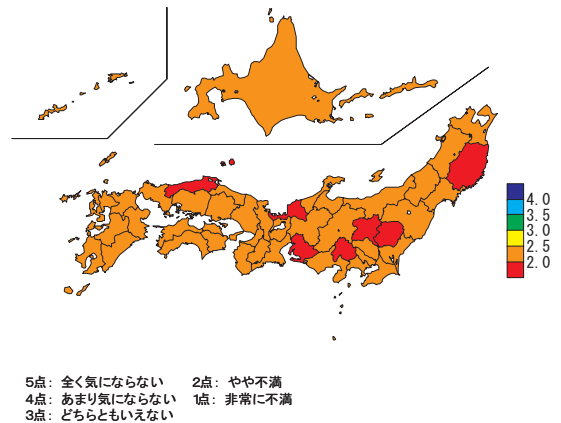


図16-5 平成15年度道路利用者満足度調査結果
「よく利用する道路の路上工事のやり方についての満足度」

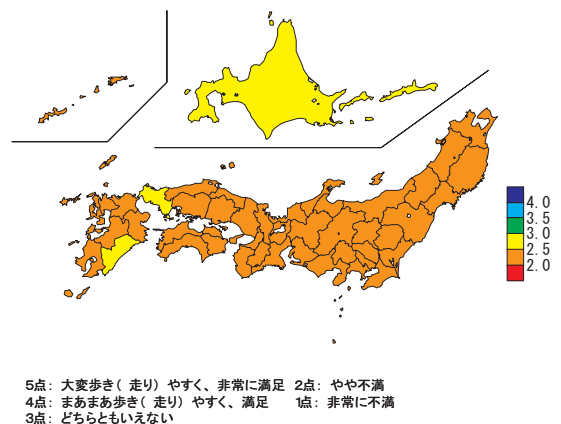


図16-6 平成15年度道路利用者満足度調査結果
「よく利用する道路の歩道の歩きやすさや
自転車での走りやすさについての満足度」

③課題と講じる施策

1) 今後は毎年度調査を実施

道路利用者満足度調査は、今後、毎年度実施する。道路行政においては、今後とも各政策・施策の目標達成度を表す重要な指標として利用者満足度の結果を厳しく受け止め、さらに詳しい調査・分析を行い、行政運営や各政策、施策に反映させることによって、道路利用者のニーズを踏まえた道路行政を進めていく。

2) より詳細な分析の実施

道路利用者満足度の結果を受け、それを今後の行政運営や政策、施策に反映させるためには、具体的な問題や課題がどこにあるか、それはなぜ起きているか、早急な対策が求められているのは何か、などについて明らかにしていく必要がある。そこで、今回の調査結果の詳しい分析や、さらに具体的な課題を抽出するための地域に密着した調査・分析を進めていく。

3) 利用者満足度及び分析結果の個別施策への反映

利用者満足度調査は、結果の数値を眺めるだけでなく、結果を真摯に受け止め、それを実際の施策等に反映させてこそはじめて意味を持つ。このため、利用者の不満の大きい項目に関しては、特に重点的な対策を実施する。例えば、平成15年度には、多様で弾力的な料金施策やさらなる道路工事縮減施策など、利用者の不満が大きいと思われる施策について、重点的に実施する。

④指標のバックデータ

1)道路利用者満足度調査 設問項目と回答者割合

道路全体に対する満足度

あなたがよくお使いになる道路全般について、あなたはどのように思いますか？

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	わからない	無回答	合計	評点
1.6%	22.8%	21.5%	40.3%	12.9%	0.5%	0.3%	37,580	2.60

道路の種類ごとの満足度

あなたがよくお使いになる高速道路や有料道路について、あなたはどのように思いますか

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	高速道路や有料道路はあまり利用しないのでわからない	無回答	合計	評点
2.9%	18.4%	13.4%	31.0%	20.0%	13.8%	0.5%	37,580	2.45

あなたがよくお使いになる国道、県道などの幹線道路について、あなたはどのように思いますか

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	わからない	無回答	合計	評点
1.7%	22.4%	20.9%	38.7%	13.9%	1.5%	0.9%	37,580	2.58

あなたがよくお使いになる生活道路について、あなたはどのように思いますか？

(生活道路とは、本来用いない自動車が通らない、主に買い物や通学などで使う身近な道路を指します。)

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	わからない	無回答	合計	評点
2.5%	21.4%	20.5%	35.8%	18.1%	0.9%	0.6%	37,580	2.54

道路への満足・不満の理由

あなたがよくお使いになる道路の車の流れや渋滞について、どう思いますか

渋滞がなく、非常に満足	あまり渋滞がなく、満足	どちらともいえない	渋滞があり、不満	渋滞がひどく、非常に不満	自動車はあまり使わないのでわからない	無回答	合計	評点
1.6%	19.2%	16.1%	46.3%	12.9%	3.2%	0.7%	37,580	2.48

そのうちで特に、高速道路や有料道路の車の流れや渋滞について、どう思いますか

渋滞がなく、非常に満足	あまり渋滞がなく、満足	どちらともいえない	渋滞があり、不満	渋滞がひどく、非常に不満	自動車はあまり使わないのでわからない	無回答	合計	評点
3.4%	22.0%	18.6%	28.9%	11.4%	15.0%	0.6%	37,580	2.73

あなたの家のまわりの沿道の環境について、どう思いますか

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	わからない	無回答	合計	評点
3.2%	25.2%	19.1%	36.5%	15.0%	0.5%	0.6%	37,580	2.65

あなたがよくお使いになる道路を車で走っている場合の安全性について、どう思いますか

危険はなく、非常に満足	あまり危険はなく、満足	どちらともいえない	やや危険を感じ、不満	大変危険を感じ、非常に不満	自動車はあまり使わないのでわからない	無回答	合計	評点
0.8%	19.6%	18.5%	45.6%	10.7%	4.0%	0.8%	37,580	2.52

あなたがよくお使いになる道路の歩きやすさや、自転車での走りやすさについて、どう思いますか

大変歩き(走り)やすく、非常に満足	まあまあ歩き(走り)やすく、やや満足	どちらともいえない	やや不満	非常に不満	わからない	無回答	合計	評点
1.7%	19.8%	10.6%	35.1%	30.5%	1.5%	0.9%	37,580	2.25

あなたがよくお使いになる道路の沿道の景観について、どう思いますか

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	わからない	無回答	合計	評点
2.7%	23.2%	38.3%	24.1%	10.5%	1.2%	0.9%	37,241	2.83

大雨、大雪などの異常気象時の、あなたの家のまわりの道路の状況について、どう思いますか

支障がなく、非常に満足	あまり支障がなく、満足	どちらともいえない	やや不満	非常に不満	わからない	無回答	合計	評点
2.0%	25.2%	18.8%	28.9%	20.8%	3.4%	1.0%	37,580	2.57

あなたがよくお使いになる道路の路上工事のやり方(工事の数や期間、時間帯など)について、どう思いますか

全く気にならない	あまり気にならない	どちらともいえない	やや不満	非常に不満	わからない	無回答	合計	評点
1.6%	17.5%	12.1%	29.9%	36.7%	1.2%	0.9%	37,580	2.15

あなたが日常生活を営む上で十分な道路ネットワークが整備されていると思いますか

十分整備されている	まあまあ整備されている	どちらともいえない	やや不十分である	全く不十分である	わからない	無回答	合計	評点
2.6%	28.7%	17.5%	31.3%	16.4%	2.6%	0.9%	37,580	2.69

あなたは現在の高速道路や有料道路の料金について、どう思いますか

妥当	まあまあ妥当	どちらともいえない	やや不満	非常に不満	高速道路や有料道路はあまり使わないのでわからない	無回答	合計	評点
0.7%	6.9%	5.6%	28.9%	46.3%	10.7%	0.8%	37,580	1.72

現在の道路行政について

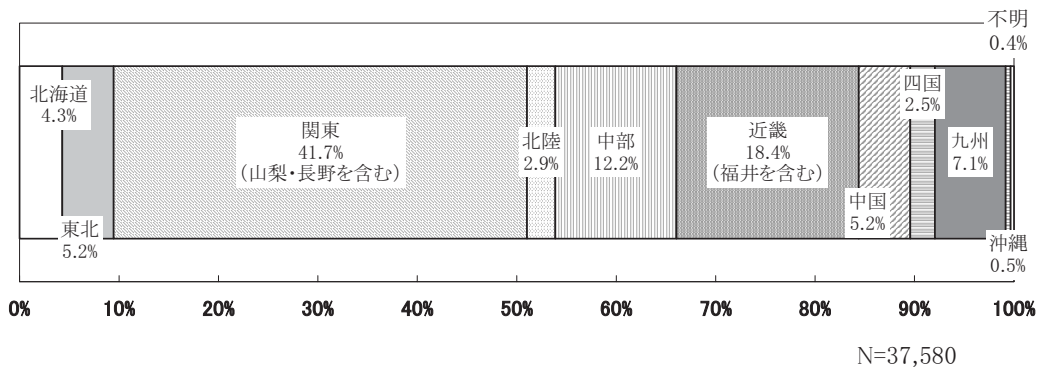
最近、「道路行政は変わってきている」と思いますか

良くなっている	少し良くなっている	変わらない	少し悪くなっている	悪くなっている	わからない	無回答	合計	評点
1.0%	15.8%	59.2%	5.6%	10.6%	7.3%	0.5%	37,580	2.90

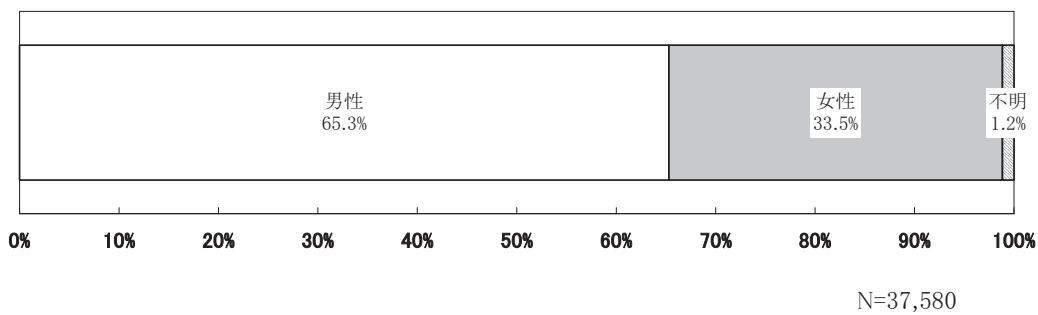
※「合計」欄は無回答を含む

2)道路利用者満足度調査 回答者属性

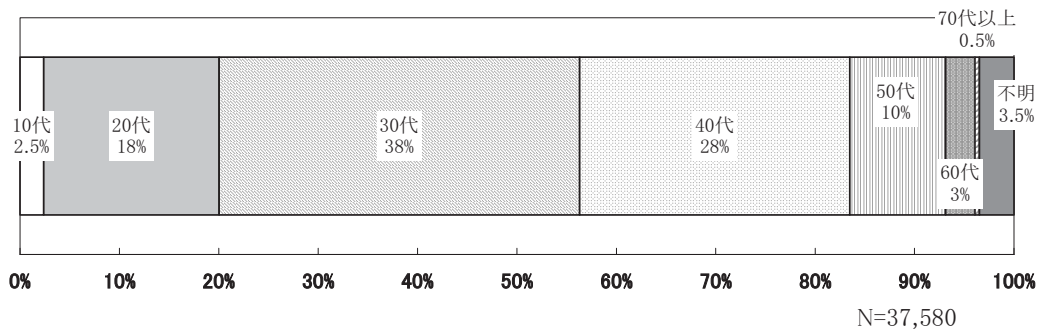
○居住地別回答者割合



○男女別回答者割合



○年齢別回答者割合



※「合計」欄は無回答（不明）を含む

3)都道府県別道路利用者満足度(1/4)

区分	よく使う道路全般について	よく使う高速道路や有料道路について	よく使う国道、県道などの幹線道路について	よく使う生活道路について	
全国	2.60	2.45	2.58	2.54	
都道府県	北海道	3.07 (1)	2.70 (9)	3.12 (1)	2.83 (1)
	青森県	2.58 (27)	2.62 (17)	2.64 (16)	2.40 (44)
	秋田県	2.56 (31)	2.38 (40)	2.59 (26)	2.51 (26)
	岩手県	2.73 (9)	2.68 (11)	2.63 (22)	2.54 (23)
	山形県	2.69 (17)	2.57 (22)	2.62 (24)	2.62 (12)
	宮城県	2.77 (8)	2.72 (7)	2.69 (14)	2.63 (11)
	福島県	2.71 (13)	2.55 (24)	2.70 (12)	2.60 (13)
	東京都	2.50 (38)	2.22 (47)	2.53 (32)	2.55 (22)
	神奈川県	2.47 (43)	2.27 (46)	2.48 (37)	2.48 (34)
	千葉県	2.40 (47)	2.28 (45)	2.39 (45)	2.42 (41)
	埼玉県	2.49 (42)	2.32 (44)	2.52 (34)	2.48 (33)
	茨城県	2.66 (22)	2.51 (29)	2.59 (25)	2.51 (25)
	栃木県	2.59 (26)	2.44 (35)	2.63 (21)	2.41 (43)
	群馬県	2.72 (11)	2.66 (14)	2.72 (11)	2.60 (14)
	長野県	2.53 (34)	2.50 (31)	2.46 (39)	2.40 (45)
	山梨県	2.49 (41)	2.47 (33)	2.38 (46)	2.38 (46)
	新潟県	2.86 (5)	2.87 (5)	2.88 (4)	2.79 (3)
	富山県	2.94 (3)	3.00 (2)	2.93 (3)	2.82 (2)
	石川県	2.79 (7)	2.88 (4)	2.75 (8)	2.68 (6)
	静岡県	2.50 (37)	2.48 (32)	2.52 (33)	2.46 (37)
	岐阜県	2.79 (6)	2.54 (25)	2.75 (9)	2.53 (24)
	愛知県	2.68 (18)	2.54 (26)	2.63 (20)	2.58 (15)
	三重県	2.60 (25)	2.60 (20)	2.56 (29)	2.48 (31)
	滋賀県	2.56 (30)	2.40 (36)	2.41 (43)	2.51 (27)
	京都府	2.58 (28)	2.52 (28)	2.54 (30)	2.46 (36)
	大阪府	2.53 (35)	2.40 (38)	2.50 (36)	2.45 (39)
	兵庫県	2.66 (23)	2.45 (34)	2.64 (17)	2.68 (7)
	福井県	2.72 (10)	2.72 (8)	2.80 (6)	2.72 (4)
	奈良県	2.47 (44)	2.40 (37)	2.43 (40)	2.35 (47)
	和歌山県	2.52 (36)	2.39 (39)	2.40 (44)	2.45 (40)
	鳥取県	2.68 (19)	2.67 (12)	2.78 (7)	2.67 (8)
	島根県	2.42 (46)	2.36 (42)	2.46 (38)	2.57 (17)
	岡山県	2.70 (15)	2.61 (18)	2.64 (18)	2.58 (16)
	広島県	2.50 (40)	2.64 (15)	2.41 (42)	2.48 (32)
	山口県	3.02 (2)	2.90 (3)	2.98 (2)	2.69 (5)
	徳島県	2.45 (45)	2.36 (41)	2.38 (47)	2.47 (35)
	香川県	2.92 (4)	2.64 (16)	2.86 (5)	2.67 (9)
	愛媛県	2.56 (32)	2.35 (43)	2.54 (31)	2.49 (29)
	高知県	2.50 (39)	2.54 (27)	2.41 (41)	2.42 (42)
	福岡県	2.67 (20)	2.61 (19)	2.62 (23)	2.55 (21)
	佐賀県	2.71 (12)	2.51 (30)	2.75 (10)	2.56 (18)
	長崎県	2.56 (29)	2.70 (10)	2.59 (27)	2.56 (20)
	熊本県	2.55 (33)	2.59 (21)	2.52 (35)	2.45 (38)
	大分県	2.70 (16)	2.55 (23)	2.63 (19)	2.56 (19)
	宮崎県	2.63 (24)	2.66 (13)	2.56 (28)	2.64 (10)
	鹿児島県	2.71 (14)	2.73 (6)	2.69 (15)	2.49 (30)
	沖縄県	2.66 (21)	3.13 (1)	2.70 (13)	2.51 (28)

※カッコ内は順位、網掛けは上位 10 位以内の都道府県を示す。

※「平成 15 年度道路利用者満足度調査」(平成 15 年 5 月 15 日～6 月 18 日 : N=37,580) に基づく

4) 都道府県別道路利用者満足度(2/4)

区分	よく使う道路の車の流れや渋滞について	高速道路や有料道路の車の流れや渋滞について	家のまわりの沿道環境について	よく使う道路を車で走っている場合の安全性について	
全国	2.48	2.73	2.65	2.52	
都道府県	北海道	3.31 (1)	3.82 (5)	3.01 (2)	2.89 (1)
	青森県	2.91 (9)	3.67 (9)	2.61 (35)	2.49 (31)
	秋田県	3.01 (5)	3.49 (22)	2.67 (24)	2.69 (10)
	岩手県	3.00 (6)	3.87 (3)	2.64 (31)	2.62 (14)
	山形県	2.85 (13)	3.54 (19)	2.79 (13)	2.60 (15)
	宮城県	2.53 (32)	3.48 (23)	2.70 (21)	2.58 (18)
	福島県	2.84 (15)	3.40 (24)	2.66 (27)	2.73 (8)
	東京都	2.25 (45)	2.02 (47)	2.59 (39)	2.48 (32)
	神奈川県	2.16 (47)	2.20 (45)	2.51 (44)	2.44 (41)
	千葉県	2.27 (43)	2.16 (46)	2.49 (47)	2.36 (47)
	埼玉県	2.36 (41)	2.22 (44)	2.56 (41)	2.44 (40)
	茨城県	2.64 (24)	2.81 (35)	2.72 (17)	2.51 (28)
	栃木県	2.66 (23)	2.87 (33)	2.63 (32)	2.46 (38)
	群馬県	2.72 (21)	2.89 (32)	2.77 (15)	2.53 (27)
	長野県	2.81 (17)	3.32 (27)	2.65 (28)	2.51 (29)
	山梨県	2.61 (26)	2.99 (31)	2.50 (45)	2.39 (46)
	新潟県	2.99 (7)	3.63 (15)	2.85 (7)	2.81 (3)
	富山県	3.05 (2)	3.87 (4)	3.03 (1)	2.78 (4)
	石川県	2.85 (14)	3.73 (8)	2.82 (10)	2.75 (7)
	静岡県	2.42 (39)	2.73 (40)	2.62 (34)	2.48 (33)
	岐阜県	2.58 (29)	2.84 (34)	2.78 (14)	2.53 (25)
	愛知県	2.44 (37)	2.73 (39)	2.71 (18)	2.54 (23)
	三重県	2.62 (25)	3.07 (30)	2.68 (22)	2.55 (22)
	滋賀県	2.45 (35)	2.76 (38)	2.60 (38)	2.49 (30)
	京都府	2.38 (40)	2.77 (37)	2.61 (36)	2.48 (34)
	大阪府	2.23 (46)	2.34 (43)	2.54 (42)	2.39 (45)
	兵庫県	2.54 (31)	2.50 (42)	2.76 (16)	2.57 (20)
	福井県	3.04 (4)	3.66 (11)	2.97 (4)	2.76 (6)
	奈良県	2.31 (42)	2.57 (41)	2.54 (43)	2.46 (37)
	和歌山県	2.56 (30)	2.80 (36)	2.67 (25)	2.39 (44)
	鳥取県	2.82 (16)	3.37 (26)	3.01 (3)	2.66 (11)
	島根県	2.93 (8)	3.66 (13)	2.64 (30)	2.57 (19)
	岡山県	2.47 (33)	3.51 (20)	2.68 (23)	2.53 (26)
	広島県	2.46 (34)	3.51 (21)	2.56 (40)	2.46 (39)
	山口県	2.87 (12)	3.80 (6)	2.93 (5)	2.85 (2)
	徳島県	2.43 (38)	3.16 (29)	2.65 (29)	2.44 (42)
	香川県	2.90 (10)	3.76 (7)	2.84 (8)	2.58 (17)
	愛媛県	2.70 (22)	3.55 (18)	2.66 (26)	2.47 (35)
	高知県	2.79 (19)	3.40 (25)	2.60 (37)	2.59 (16)
	福岡県	2.44 (36)	3.20 (28)	2.70 (20)	2.54 (24)
	佐賀県	3.05 (3)	3.67 (10)	2.89 (6)	2.77 (5)
	長崎県	2.60 (27)	3.59 (17)	2.81 (11)	2.65 (13)
	熊本県	2.59 (28)	3.66 (12)	2.63 (33)	2.42 (43)
	大分県	2.78 (20)	3.63 (14)	2.70 (19)	2.56 (21)
	宮崎県	2.89 (11)	3.88 (2)	2.84 (9)	2.66 (12)
	鹿児島県	2.81 (18)	3.62 (16)	2.80 (12)	2.72 (9)
	沖縄県	2.26 (44)	3.92 (1)	2.49 (46)	2.46 (36)

※カッコ内は順位、網掛けは上位 10 位以内の都道府県を示す。

※「平成 15 年度道路利用者満足度調査」(平成 15 年 5 月 15 日～6 月 18 日 : N=37,580) に基づく

5)都道府県別道路利用者満足度(3/4)

区分	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	よく使う道路の 沿道の景観について	大雨、大雪などの異常 気象時のあなたの家の まわりの道路状況について	よく使う道路の路上 工事のやり方について	
全国	2.25	2.83	2.57	2.15	
都 道 府 県	北海道	2.81 (1)	3.10 (5)	2.38 (31)	2.45 (1)
	青森県	2.16 (38)	2.84 (37)	1.88 (47)	2.16 (18)
	秋田県	2.47 (6)	3.08 (6)	2.22 (38)	2.18 (13)
	岩手県	2.18 (33)	3.06 (8)	2.12 (45)	1.99 (43)
	山形県	2.37 (9)	3.03 (11)	2.21 (39)	2.11 (28)
	宮城県	2.30 (17)	2.91 (28)	2.33 (33)	2.17 (14)
	福島県	2.48 (5)	3.00 (17)	2.31 (35)	2.02 (39)
	東京都	2.25 (23)	2.72 (44)	2.66 (12)	2.20 (8)
	神奈川県	2.17 (35)	2.76 (42)	2.52 (24)	2.18 (11)
	千葉県	2.10 (45)	2.70 (45)	2.51 (25)	2.17 (17)
	埼玉県	2.12 (44)	2.70 (46)	2.47 (28)	2.18 (12)
	茨城県	2.19 (32)	2.99 (19)	2.54 (22)	2.15 (21)
	栃木県	2.20 (31)	2.86 (35)	2.44 (29)	1.98 (44)
	群馬県	2.14 (41)	2.98 (22)	2.48 (26)	1.97 (45)
	長野県	2.12 (43)	3.01 (16)	2.19 (42)	2.11 (27)
	山梨県	2.03 (47)	2.93 (27)	2.06 (46)	1.80 (47)
	新潟県	2.34 (10)	2.98 (21)	2.36 (32)	2.17 (15)
	富山県	2.49 (4)	3.13 (3)	2.31 (36)	2.24 (6)
	石川県	2.30 (16)	3.06 (9)	2.16 (44)	2.30 (3)
	静岡県	2.16 (39)	2.80 (40)	2.88 (1)	2.06 (35)
	岐阜県	2.32 (13)	2.89 (31)	2.42 (30)	2.07 (33)
	愛知県	2.34 (11)	2.79 (41)	2.48 (27)	1.99 (42)
	三重県	2.21 (28)	2.87 (33)	2.55 (20)	2.04 (37)
	滋賀県	2.23 (25)	3.01 (15)	2.58 (18)	2.11 (26)
	京都府	2.21 (30)	2.83 (38)	2.84 (5)	2.13 (25)
	大阪府	2.16 (37)	2.63 (47)	2.84 (4)	2.19 (10)
	兵庫県	2.41 (7)	2.96 (25)	2.87 (2)	2.15 (22)
	福井県	2.28 (19)	3.11 (4)	2.21 (40)	1.99 (41)
	奈良県	2.05 (46)	2.89 (30)	2.74 (9)	2.27 (5)
	和歌山県	2.23 (27)	2.93 (26)	2.65 (14)	2.09 (30)
	鳥取県	2.41 (8)	3.06 (7)	2.17 (43)	2.10 (29)
	島根県	2.26 (21)	3.18 (1)	2.33 (34)	1.93 (46)
	岡山県	2.31 (14)	2.87 (34)	2.73 (11)	2.15 (20)
	広島県	2.18 (34)	2.81 (39)	2.54 (21)	2.22 (7)
	山口県	2.57 (3)	3.03 (12)	2.73 (10)	2.27 (4)
	徳島県	2.21 (29)	2.90 (29)	2.20 (41)	2.13 (24)
	香川県	2.31 (15)	3.00 (18)	2.79 (6)	2.03 (38)
	愛媛県	2.15 (40)	2.89 (32)	2.76 (8)	2.14 (23)
	高知県	2.23 (26)	3.02 (13)	2.52 (23)	2.40 (2)
	福岡県	2.26 (22)	2.85 (36)	2.60 (16)	2.09 (31)
	佐賀県	2.28 (20)	3.05 (10)	2.66 (13)	2.05 (36)
	長崎県	2.29 (18)	2.98 (20)	2.24 (37)	2.16 (19)
	熊本県	2.16 (36)	2.97 (24)	2.76 (7)	2.08 (32)
	大分県	2.24 (24)	3.02 (14)	2.61 (15)	2.17 (16)
	宮崎県	2.60 (2)	3.13 (2)	2.85 (3)	2.20 (9)
	鹿児島県	2.33 (12)	2.97 (23)	2.60 (17)	2.06 (34)
	沖縄県	2.13 (42)	2.75 (43)	2.58 (19)	2.01 (40)

※カッコ内は順位、網掛けは上位 10 位以内の都道府県を示す。

※「平成 15 年度道路利用者満足度調査」(平成 15 年 5 月 15 日～6 月 18 日 : N=37,580) に基づく

6) 都道府県別道路利用者満足度(4/4)

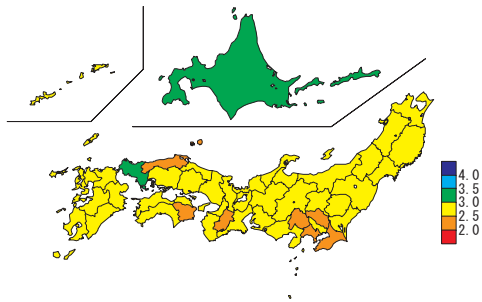
区分	日常生活を営む上で十分な道路ネットワークが整備されているかどうかについて	現在の高速道路や有料道路の料金について	最近「道路行政は変わってきている」と思うかどうかについて	
全国	2.69	1.72	2.90	
都道府県	北海道	3.10 (1)	1.88 (16)	2.98 (16)
	青森県	2.52 (37)	1.84 (18)	2.90 (34)
	秋田県	2.65 (24)	2.01 (4)	3.01 (9)
	岩手県	2.61 (26)	1.90 (14)	3.00 (12)
	山形県	2.71 (16)	1.90 (13)	2.87 (40)
	宮城県	2.71 (15)	1.76 (28)	3.01 (8)
	福島県	2.69 (17)	1.84 (19)	2.97 (17)
	東京都	2.78 (11)	1.62 (45)	2.86 (43)
	神奈川県	2.61 (28)	1.58 (46)	2.86 (44)
	千葉県	2.48 (41)	1.63 (44)	2.86 (45)
	埼玉県	2.56 (34)	1.67 (43)	2.87 (42)
	茨城県	2.73 (14)	1.70 (35)	2.93 (27)
	栃木県	2.65 (23)	1.67 (42)	2.88 (37)
	群馬県	2.62 (25)	1.73 (33)	3.03 (4)
	長野県	2.54 (36)	1.84 (20)	2.95 (22)
	山梨県	2.55 (35)	1.82 (21)	2.95 (23)
	新潟県	2.90 (6)	1.78 (24)	2.90 (32)
	富山県	3.04 (2)	1.94 (10)	2.98 (13)
	石川県	2.80 (9)	1.95 (8)	3.02 (6)
	静岡県	2.58 (30)	1.80 (23)	2.94 (25)
	岐阜県	2.81 (7)	1.76 (29)	2.95 (21)
	愛知県	2.81 (8)	1.70 (37)	2.90 (33)
	三重県	2.69 (18)	1.77 (27)	2.95 (24)
	滋賀県	2.50 (39)	1.68 (39)	2.91 (30)
	京都府	2.66 (21)	1.71 (34)	2.91 (31)
	大阪府	2.68 (19)	1.68 (40)	2.82 (47)
	兵庫県	2.79 (10)	1.70 (36)	2.89 (35)
	福井県	2.92 (5)	1.91 (12)	2.92 (28)
	奈良県	2.48 (42)	1.69 (38)	2.88 (38)
	和歌山県	2.16 (47)	1.54 (47)	2.98 (15)
	鳥取県	2.52 (38)	1.94 (9)	2.87 (41)
	島根県	2.20 (46)	1.77 (26)	2.87 (39)
	岡山県	2.74 (13)	1.74 (31)	3.00 (11)
	広島県	2.57 (31)	1.74 (30)	2.89 (36)
	山口県	2.97 (4)	1.91 (11)	2.97 (18)
	徳島県	2.25 (45)	1.88 (17)	2.82 (46)
	香川県	2.99 (3)	1.68 (41)	3.02 (5)
	愛媛県	2.43 (44)	1.74 (32)	2.93 (26)
	高知県	2.45 (43)	1.95 (7)	3.08 (2)
	福岡県	2.75 (12)	1.78 (25)	2.91 (29)
	佐賀県	2.68 (20)	1.81 (22)	2.97 (19)
	長崎県	2.57 (33)	1.99 (5)	2.98 (14)
	熊本県	2.49 (40)	1.89 (15)	2.96 (20)
	大分県	2.61 (27)	1.97 (6)	3.03 (3)
	宮崎県	2.60 (29)	2.08 (2)	3.00 (10)
	鹿児島県	2.66 (22)	2.05 (3)	3.02 (7)
	沖縄県	2.57 (32)	2.79 (1)	3.21 (1)

※カッコ内は順位、網掛けは上位10位以内の都道府県を示す。

※「平成15年度道路利用者満足度調査」(平成15年5月15日～6月18日：N=37,580)に基づく

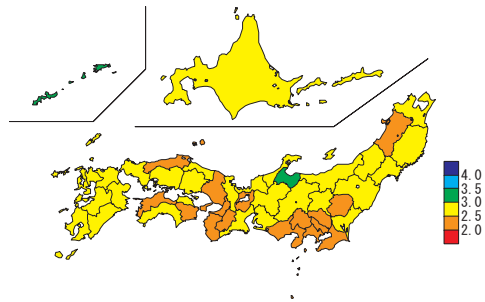
7) 都道府県別道路利用者満足度(地図表示)

①よく使う道路全般について



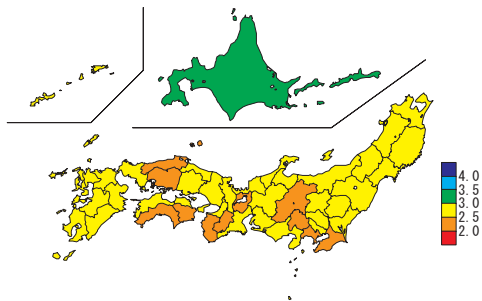
5点: 非常に満足
4点: やや満足
3点: どちらともいえない
2点: やや不満
1点: 非常に不満

②よく使う高速道路や有料道路について



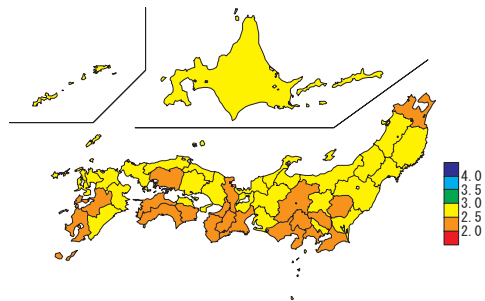
5点: 非常に満足
4点: やや満足
3点: どちらともいえない
2点: やや不満
1点: 非常に不満

③よく使う国道、県道などの幹線道路について



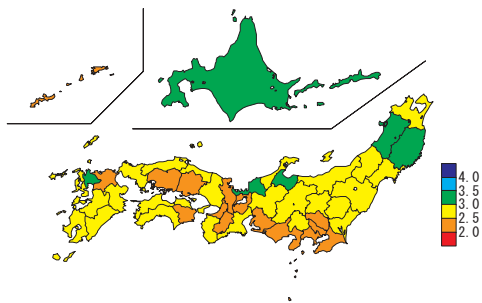
5点: 非常に満足
4点: やや満足
3点: どちらともいえない
2点: やや不満
1点: 非常に不満

④よく使う生活道路について



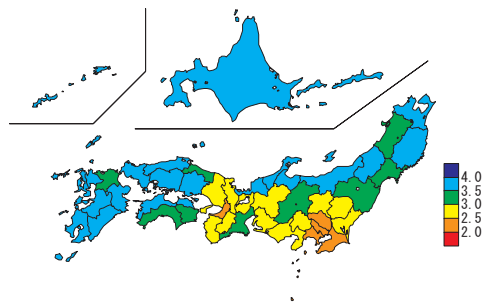
5点: 非常に満足
4点: やや満足
3点: どちらともいえない
2点: やや不満
1点: 非常に不満

⑤よく使う道路の車の流れや渋滞について



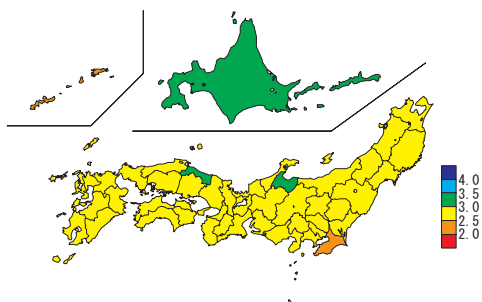
5点: 渋滞がなく、非常に満足
4点: あまり渋滞がなく、満足
3点: どちらともいえない
2点: 渋滞があり、不満
1点: 渋滞がひどく、非常に不満

⑥高速道路や有料道路の車の流れや渋滞について



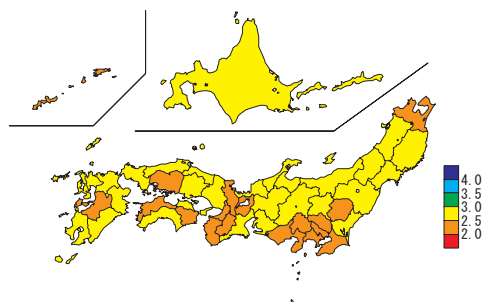
5点: 渋滞がなく、非常に満足
4点: あまり渋滞がなく、満足
3点: どちらともいえない
2点: 渋滞があり、不満
1点: 渋滞がひどく、非常に不満

⑦家のまわりの沿道の環境について



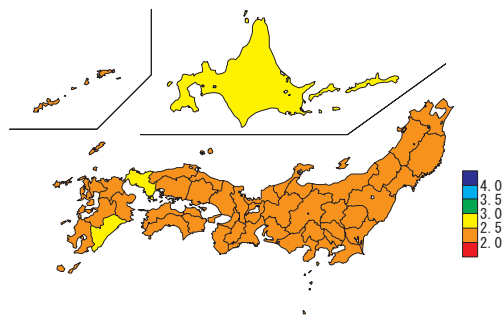
5点: 非常に満足
4点: やや満足
3点: どちらともいえない
2点: やや不満
1点: 非常に不満

⑧よく使う道路を車で走っている場合の安全性について



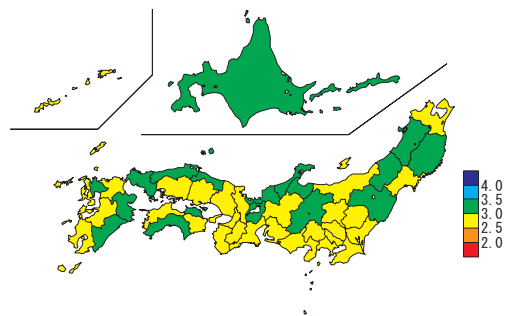
5点: 危険はなく、非常に満足
4点: あまり危険はなく、満足
3点: どちらともいえない
2点: やや危険を感じ、不満
1点: 大変危険を感じ、非常に不満

⑨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



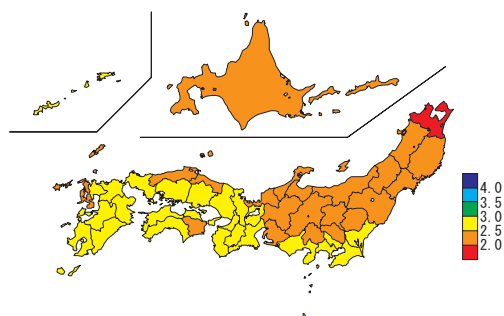
5点: 大変歩き(走り) やすく、非常に満足 2点: やや不満
4点: まあまあ歩き(走り) やすく、満足 1点: 非常に不満
3点: どちらともいえない

⑩よく使う道路の沿道の景観について



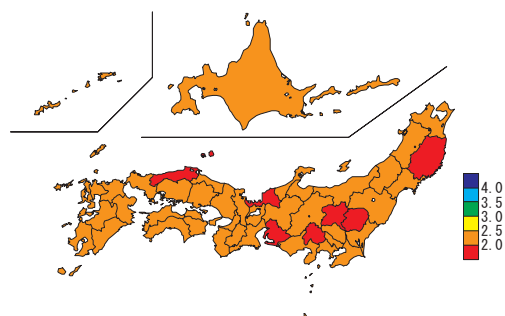
5点: 非常に満足 2点: やや不満
4点: やや満足 1点: 非常に不満
3点: どちらともいえない

⑪大雨、大雪などの異常気象時のあなたの家のまわりの道路状況について



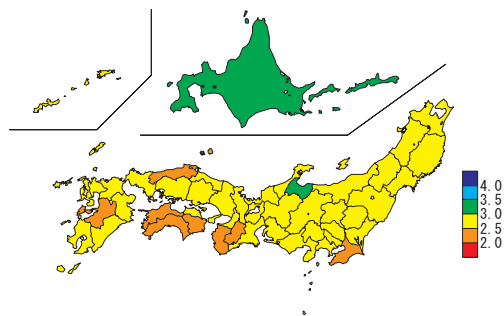
5点: 支障がなく、非常に満足 2点: やや不満
4点: あまり支障がなく、満足 1点: 非常に不満
3点: どちらともいえない

⑫よく使う道路の路上工事のやり方について



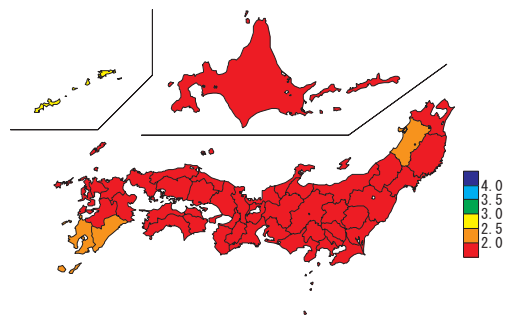
5点: 全く気に入らない 2点: やや不満
4点: あまり気に入らない 1点: 非常に不満
3点: どちらともいえない

⑬日常生活を営む上で十分な道路ネットワークが整備されているかどうかについて



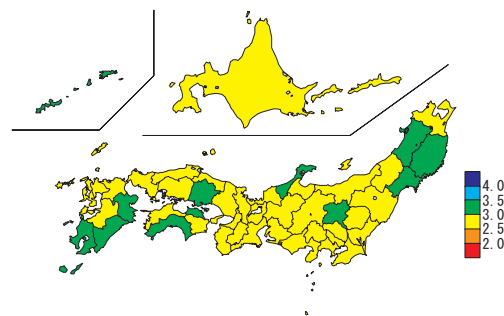
5点: 十分整備されている 2点: やや不満
4点: まあまあ整備されている 1点: 非常に不満
3点: どちらともいえない

⑭現在の高速道路や有料道路の料金について



5点: 妥当 2点: やや不満
4点: まあまあ妥当 1点: 非常に不満
3点: どちらともいえない

⑮最近「道路行政は変わってきている」と思うかどうかについて



5点: 良くなっている 2点: 少し悪くなっている
4点: 少し良くなっている 1点: 悪くなっている
3点: 変わらない

【指標－17】 ホームページアクセス数 (中間アウトカム指標)

現在の値：	年間1,546万アクセス (平成14年度)
中期的な目標：	平成19年度までにインターネットを通じた情報サービスを国民1人あたり平均1回提供することを目指し、年間約1億アクセスとする
平成15年度の目標：	約2,600万アクセス

①指標の現況値と数値目標

ホームページアクセス数については、平成14年度におけるホームページ等への合計アクセス数1,546万アクセスを、平成19年度までに1億アクセス（国民1人あたり1回）とすることを中期的な目標とする。平成15年度には2,600万アクセスを目標として、積極的な情報の提供を行っていく。

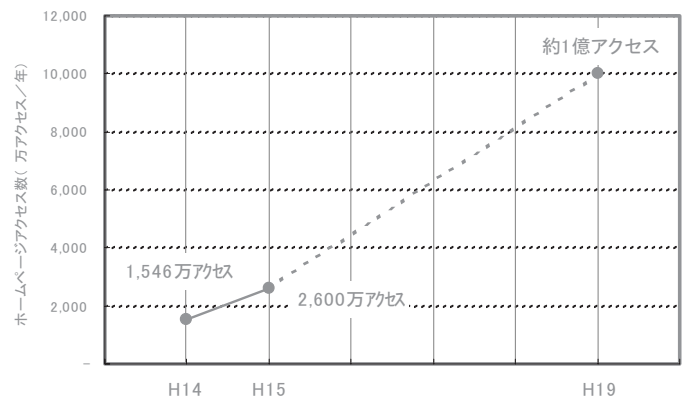


図17-1 指標の現況値及び数値目標

②指標の定義、位置づけ、目標

【指標の定義・位置づけ】

「情報公開度」は、本省（道路局）、地方整備局（10局、北海道開発局と沖縄総合事務局を含む）、国道事務所（107事務所、北海道は開発建設部）のホームページ（ホームページ及び携帯電話サイト）への合計アクセス数により評価する。道路行政のアカウンタビリティ向上のためには、広報活動を充実することが重要であり、この達成度を表す指標として本指標を採用した。

ホームページによる情報発信は、記者発表や情報公開による開示とは異なり、国民への直接の情報発信手段である。また、公表されている情報に対し利用者が必要な情報に積極的アクセスすることが可能であり、さらに双方向性を有するという特徴がある。

【指標の示す目標】

本指標が向上することは、関係機関（本省、整備局、事務所等）が、道路行政に関してわかりやすく充実した情報を提供したことを意味する。

③指標の示す現状と問題点

1)道路関係ホームページのアクセスに見られる傾向

平成14年度の道路関係のホームページへの合計アクセス数は、1,546万アクセス（人口100人あたり12.2回）であり、前年比1.72倍に増加している。

機関別にみると、各整備局本局合計と各事務所合計で全体の9割以上を占めており、道路行政の情報源として本省のホームページだけでなく、地方整備局、事務所等のホームページが多く利用されていることがわかる。

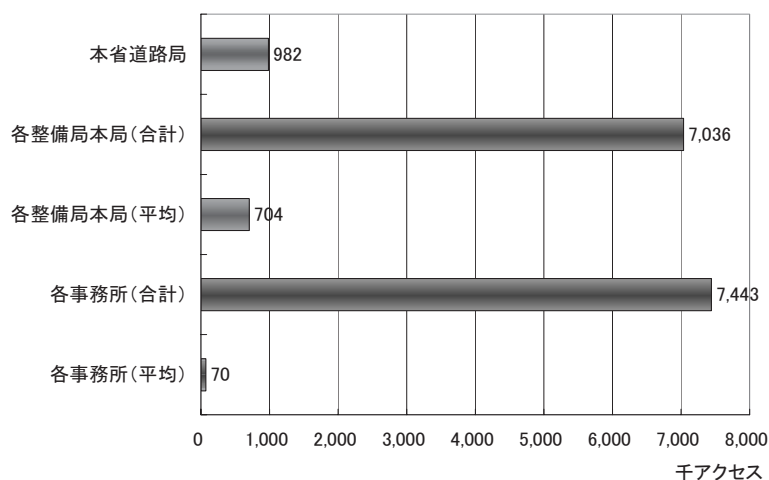


図17-2 機関別ホームページのアクセス数(合計・平均)

一方で、道路局トップページと、民間大手企業や「小泉内閣メールマガジン」、他省庁（厚生労働省、経済産業省、環境省など）のアクセス数と比較すると¹、現況のアクセス数は必ずしも多いと言えない。全体的に、ホームページのコンテンツの充実など、アクセス数をさらに増加するための改善の余地が残されていると言える。また、今後は、本省で提供すべき情報と、整備局、事務所等で提供すべき情報の役割分担について検討する必要がある。

2)道路局ホームページの状況

本省ホームページについては、平成8年のホームページの開設以来、新規施策等の最新情報の掲載によりコンテンツの充実が図ってきた。また、平成13年開設の道路行政評価サイト（道路IRサイト）については、道路行政の経営情報を中心に常に最新の情報を充実してきている。

一方で、本省ホームページについては、施策紹介等が中心で道路利用者向けの情報などが不足しており、道路行政評価サイトについては本サイトとのコンテンツが重複しているなどその位置づけが分かりにくくなっている。また、道路局ホームページが道路関係ホームページの窓口として、道路利用者向け情報を中心として充実している整備局・事務所等コンテンツへ導く機能（リンクの有効活用）が不十分である。

¹ 本省道路局が月間約10万アクセス(H15.3)であるのに対し、例えば、大手電気機器メーカーN社で約1,143万アクセス、小泉内閣メールマガジンで約211万アクセス(H13.6)、厚生労働省で59万アクセス(H13.6)等となっている

3) 事務所ホームページの状況

事務所ごとのホームページについて、管内人口あたりアクセス数上位の事務所は、高山国道事務所、新潟国道事務所、福島河川国道事務所となっている（アクセス総数でもそれぞれ2位、1位、4位）(p140参照)。これらのホームページについて、コンテンツを分析すると、以下のような道路情報公開への工夫をしていることがわかる。

冬季の路面の凍結や積雪に関する情報、災害時通行止めなどの道路規制情報、路線バスなどの運行情報など、道路利用者のニーズに合致した情報をいち早く提供している。

携帯電話向けのサイトも設置するなど、利用実態に的確に対応した提供手段を選択している

ホームページユーザーへのアンケート、各種イベントでの広報など、常に利用者のニーズの把握に努め、双方向のコミュニケーションを実現している。

このことから、アクセス数は、提供している情報次第で大幅に変動するものと考えられる。したがって、アクセス数向上に競争原理が働くようインセンティブを付与し、アクセスの多い事務所の優れた点を他の事務所でも導入、反映していくようなしくみを検討する必要がある。



図17-3 高山国道事務所ホームページ

④課題と講じる施策

1)情報発信の明確化、国民の情報のニーズの反映

国民が道路行政に対してどのような情報を求めているのか、誰もがわかりやすい情報を提供するにはどのような形で情報を提供すればよいかなど、国民の情報へ対するニーズを把握し、それらをホームページのコンテンツやサイトの構成、表現方法などのさらなる充実に反映していく。

また、ホームページに関する満足度などのアンケート調査、外部機関による評価など、ホームページを評価する方法についても積極的に導入していく。

更に、インターネットを利用する中で、より道路関係ホームページの発信する情報にアクセス可能となるよう、関係するホームページからのリンクや検索サイトへの登録等、ホームページへのアクセスを容易にする。

2)道路局ホームページのリニューアル及び運用の改善

平成15年度においては、道路局ホームページの大幅な改善を図ることとし、ホームページの構成を見直すとともに、特に道路利用者向けの情報などの充実を図る。あわせて、道路行政評価サイトのコンテンツの再整理を行うことで、わかりやすい構成に変えていく。

また、ホームページ運営に係る各課室の役割分担を明確化し、整備局・事務所発信情報の活用も含めた運営体制を構築し、道路局ホームページの情報の充実化を推進する。

3)各事務所のアクセス状況のフィードバック(ベンチマーキング手法の採用)

アクセス数など実績を、事務所、整備局にフィードバックする、民間企業で採用されている「ベンチマーキング手法」を採用する。これにより、各事務所が利用者ニーズの高い道路情報を提供するホームページづくりの工夫をするインセンティブになると考えられる。

⑤指標のバックデータ

○本省・整備局・事務所別ホームページアクセス数(1/2)

局	事務所	HPアクセス数	人口100人当りHPアクセス数	順位	
全国	総計	15,461,368	12.2		
本省	道路局	982,034	-		
各整備局	合計	14,479,334	-		
北海道開発局	本局(道路部)	741,267	(13.0)	-	
	札幌開発建設部	93,024	3.5	49	
	小樽開発建設部	52,094	19.8	10	
	函館開発建設部	79,521	15.4	15	
	室蘭開発建設部	35,170	6.8	30	
	旭川開発建設部	85,087	15.5	14	
	留萌開発建設部	18,895	28.7	5	
	稚内開発建設部	14,692	18.2	11	
	網走開発建設部	36,566	10.8	23	
	帯広開発建設部	41,155	11.5	20	
	釧路開発建設部	38,216	10.5	24	
	小計	1,235,687	21.7	3	
	東北地方整備局	本局(道路部)	409,620	(4.2)	-
		青森河川国道事務所	39,312	2.7	59
岩手河川国道事務所		123,985	11.6	19	
三陸国道事務所		22,998	6.6	32	
仙台河川国道事務所		102,362	4.3	42	
東北幹線道路調査事務所		6,181	-	-	
秋田河川国道事務所		46,818	7.7	28	
湯沢河川国道事務所		24,085	7.9	27	
能代河川国道事務所		20,145	7.2	29	
山形河川国道事務所		77,969	8.4	26	
酒田河川国道事務所		31,139	9.7	25	
福島河川国道事務所		296,683	57.2	3	
郡山国道事務所		40,082	3.8	45	
磐城国道事務所		31,969	5.6	37	
小計		1,273,348	13.0	5	

局	事務所	HPアクセス数	人口100人当りHPアクセス数	順位	
関東地方整備局	本局(道路部)	931,125	(2.2)	-	
	東京国道事務所	50,252	0.6	78	
	横浜国道事務所	49,693	0.6	80	
	宇都宮国道事務所	14,248	0.7	75	
	千葉国道事務所	25,878	0.4	83	
	常陸河川国道事務所	4,667	0.2	87	
	相武国道事務所	50,631	1.3	72	
	大宮国道事務所	9,804	0.2	86	
	高崎河川国道事務所	7,786	0.4	85	
	長野国道事務所	260,830	14.5	16	
	甲府河川国道事務所	31,061	3.5	50	
	首都国道事務所	32,023	-	-	
	川崎国道事務所	20,538	-	-	
	北首都国道事務所	7,284	0.7	76	
	常総国道事務所	29,989	-	-	
	東京湾岸道路調査事務所	10,925	-	-	
	東京外かく環状道路調査事務所	39,915	-	-	
	関東技術調査事務所	20,288	-	-	
	小計	1,596,937	3.7	8	
	北陸地方整備局	本局(道路部)	318,405	(6.7)	-
新潟国道事務所		1,535,301	104.9	2	
長岡国道事務所		163,090	23.1	9	
羽越河川国道事務所		11,089	-	-	
高田河川国道事務所		36,510	12.0	18	
富山河川国道事務所		290,046	25.9	8	
金沢河川国道事務所		391,910	33.2	4	
小計		2,746,351	57.5	2	
中部地方整備局		本局(道路部)	214,101	(1.4)	-
		多治見砂防国道事務所	52,336	11.0	22
	岐阜国道事務所	41,428	2.8	58	
	高山国道事務所	932,565	549.5	1	
	静岡国道事務所	57,845	2.3	61	
	沼津河川国道事務所	63,602	-	-	
	浜松河川国道事務所	31,197	2.4	60	
	名古屋国道事務所	44,805	0.6	77	
	愛知国道事務所	58,897	-	-	
	名四国道事務所	87,937	-	-	
	東海幹線道路調査事務所	22,759	-	-	
	三重河川国道事務所	47,292	6.0	34	
	北勢国道事務所	91,789	16.6	12	
	紀勢国道事務所	34,873	6.7	31	
	飯田国道事務所	38,359	5.6	38	
	小計	1,819,785	11.8	6	

※順位は人口 100 人当たりアクセス数による。

※対象は管理を行う事務所としている。

(改築又は調査を目的として管理を行わない事務所は、管内人口の比較が困難なため。)

※整備局小計の順位は整備局相互の順位である。

○本省・整備局・事務所別ホームページアクセス数(2/2)

局	事務所	HPアクセス数	人口100人当りHPアクセス数	順位	
近畿地方整備局	本局(道路部)	362,132	(1.7)	-	
	福井河川国道事務所	11,025	1.3	71	
	滋賀国道事務所	24,570	1.8	64	
	京都国道事務所	41,814	1.8	65	
	福知山河川国道事務所	12,979	3.7	47	
	大阪国道事務所	41,686	0.5	82	
	浪速国道事務所	34,115	-	-	
	近畿幹線道路調査事務所	15,058	-	-	
	兵庫国道事務所	15,998	0.4	84	
	阪神国道事務所	35,411	-	-	
	姫路河川国道事務所	39,620	2.9	57	
	豊岡河川国道事務所	8,702	4.3	41	
	奈良国道事務所	23,980	1.7	67	
	和歌山河川国道事務所	17,178	2.2	62	
	紀南河川国道事務所	12,980	4.5	40	
	小計	697,248	3.2	10	
	中国地方整備局	本局(道路部)	1,077,147	(13.9)	-
		鳥取河川国道事務所	28,663	11.5	21
		倉吉河川国道事務所	18,567	5.1	39
松江国道事務所		68,436	12.0	17	
浜田河川国道事務所		50,106	25.9	7	
岡山国道事務所		112,572	5.8	36	
福山河川国道事務所		11,983	1.5	69	
三次河川国道事務所		42,294	27.9	6	
広島国道事務所		111,779	5.8	35	
山口河川国道事務所		52,252	3.4	51	
中国幹線道路調査事務所		4,215	-	-	
小計		1,578,014	20.4	4	
四国地方整備局		本局(道路部)	2,411,914	(58.1)	-
		徳島河川国道事務所	130,693	15.9	13
		香川河川国道事務所	12,975	1.3	73
		松山河川国道事務所	5,653	0.5	81
	大洲河川国道事務所	9,872	3.1	56	
	高知河川国道事務所	5,992	-	-	
	中村河川国道事務所	8,276	6.1	33	
	土佐国道事務所	25,042	3.7	48	
	小計	2,610,417	62.8	1	
	九州地方整備局	本局(道路部)	547,687	(4.1)	-
		福岡国道事務所	26,059	0.9	74
		北九州国道事務所	12,157	0.6	79
		九州幹線調査事務所	11,809	-	-
		佐賀国道事務所	14,351	1.6	68
		長崎河川国道事務所	32,714	2.1	63
		雲仙復興事務所	31,346	-	-
		熊本河川国道事務所	58,176	3.1	55
八代河川国道事務所		11,342	-	-	
大分河川国道事務所		14,794	1.5	70	
佐伯河川国道事務所		7,429	3.2	53	
宮崎河川国道事務所		36,086	3.9	43	
延岡河川国道事務所		10,105	3.8	46	
鹿児島国道事務所		47,731	3.2	54	
小計		872,719	6.5	7	
沖縄総合事務局	本局(道路部)	22,491	(1.7)	-	
	北部国道事務所	7,917	3.4	52	
	南部国道事務所	18,420	1.7	66	
	小計	48,828	3.7	9	

※順位は人口100人当たりアクセス数による。

※対象は管理を行う事務所としている。

(改築又は調査を目的として管理を行わない事務所は、管内人口の比較が困難なため。)

※整備局小計の順位は整備局相互の順位である。