

平成18年度

道路行政の達成度報告書

2006

2007

平成19年度

道路行政の業績計画書

平成 18 年度
道路行政の達成度報告書

平成 19 年度
道路行政の業績計画書

平成 19 年 6 月

国土交通省道路局

目 次

第1部 道路行政マネジメントの取組み.....	1
1. 道路行政マネジメントについて.....	2
2. 浸透と定着に向けた取組み.....	4
3. 今後の方向性.....	11
第2部 達成度報告と業績計画.....	13
1. 政策テーマと施策テーマの設定.....	14
2. 施策テーマごとの達成度報告と業績計画.....	15
I 国際競争力の強化	
【施策－ 1】 国際水準の物流ネットワークの戦略的な構築	16
II 地域の自立と競争力の強化	
【施策－ 2】 効果的な渋滞対策の推進	22
【施策－ 3】 利用者の視点に立った路上工事縮減	30
III 安全・安心の確保	
【施策－ 4】 災害時の緊急活動を支援する救援ルートの確保	40
【施策－ 5】 都市基盤の整備による市街地の防災性向上	46
【施策－ 6】 幹線道路における事故抑止と生活道路における 安全・安心な歩行空間の確保	50
【施策－ 7】 踏切対策のスピードアップ	60

IV 豊かな生活環境の創造

【施策－ 8】CO ₂ 削減アクションプログラムの推進によるCO ₂ 削減	64
【施策－ 9】バリアフリー化による安全・快適な歩行空間の創出	68
【施策－10】無電柱化による都市景観向上	78

V 既存ストックの長寿命化

【施策－11】適切な道路管理による道路構造物の延命化	84
----------------------------	----

VI 高速ネットワークの効率的活用・機能強化

【施策－12】高速道路の利用促進による道路網の機能向上	88
【施策－13】ETC普及による渋滞の低減	96
【施策－14】高速道路の適正な管理水準の確保	104

VII 道路施策の進め方

【施策－15】事業進捗管理の強化による事業効果の早期発現	112
【施策－16】事業の最適化によるコスト縮減	116
【施策－17】双方向コミュニケーション活動による道路サービスの充実	122
【施策－18】ITSの推進による安全で快適な道路交通の実現	128

VIII フォローアップ対象テーマ

【施策－19】地域間交流・観光交流等内外交通の推進	132
【施策－20】安全かつ快適な移動を実現するための道路整備	133
【施策－21】ルート番号表示によるわかりやすい誘導	134
【施策－22】夜間の自動車交通による騒音の低減	135
【施策－23】局地対策による大気環境の改善	136

■指標ごとの目標と実績	138
-------------	-----

第 1 部

道路行政マネジメントの取組み

1. 道路行政マネジメントについて

(1) 取組みの背景と必要性

国土交通省では、平成14年3月に社会資本整備審議会に対し、今後の道路政策のあり方等に関して諮問し、同年8月、同審議会より「今、転換のとき」が中間答申された。同答申では、道路整備について、戦後一貫した整備の結果、一定の量的ストックは形成されたと評価するとともに、今後の成熟型社会においては、これまでのような取組みが必ずしも最適なシステムではなくなってきていると指摘している。その上で、今後の道路政策については、道路サービスによる成果（アウトカム）を重視し、道路ユーザーが満足する道路行政に転換することが重要であると提言している。

国土交通省道路局では、国民の視点に立ち、より効果的、効率的かつ透明性の高い道路行政へと転換を図るため、平成15年度より、国民にとっての成果を重視する成果志向の考え方を組織全体の基本と位置づけ、アウトカム指標を用いた業績評価の手法を中心に、政策の評価システムを核とする新たな道路行政運営の仕組み（道路行政マネジメント）を導入している。

また、国民へのアカウンタビリティを果たし、道路行政をより効果的・効率的に実施するために、アウトプットの量にも着目し供用時期を宣言するプロジェクトマネジメントの手法等を取り入れている。

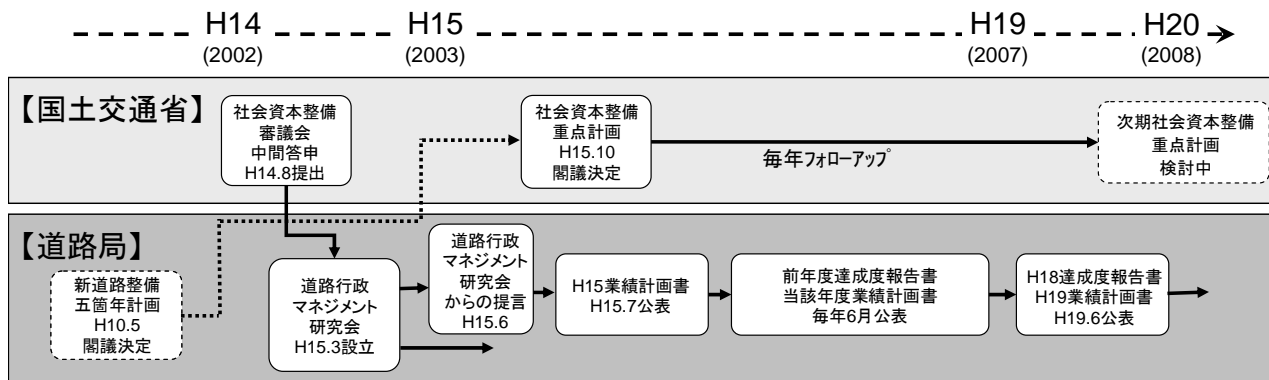


図1 これまでの経緯

(2) 達成度報告書／業績計画書

道路局では、平成 15 年度に、成果に着目した運営を目指すべく各指標に係る業績計画書を策定した。平成 16 年度は前年度 1 年間の取組みを評価し、当該年度の施策に活かすマネジメントサイクルを一巡させた。その後、毎年度 6 月末までに達成度報告書／業績計画書を取りまとめて公表してきている。

達成度報告書／業績計画書をマネジメント実施のためのツールの一つとして用いながら、データに基づいて課題や必要性を明らかにすることを現場に浸透・定着させてきている。

また、各地域でも国道事務所等が中心となり都道府県との連携により、平成 15 年度は 36 都道府県、平成 16 年度及び平成 17 年度は 41 都道府県、平成 18 年度は 43 都道府県において達成度報告書／業績計画書を作成し公表している。

しかし、関係者間での連絡調整の遅れなどから 43 都道府県のうち約半数において公表が年末や年度末にずれ込んでしまっているなどマネジメントのツールとして十分に活用できていないことが課題である。



図 2 道路行政マネジメントに関するホームページ

達成度報告書／業績計画書は、道路局 HP から閲覧することができる。

○道路行政マネジメント

<http://www.mlit.go.jp/road/management/index.html>

○本省版

<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>

○地整版

<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-local.html>

2. 浸透と定着に向けた取組み

(1) 現場におけるマネジメントの推進

現場(事務所)レベルにおいてマネジメントを実践する場合は、特に、国民の声(地域住民・道路利用者のニーズ)に基づく問題点の整理、地域の課題の明確化、政策テーマ及び目標値の設定、事務所業務の実施、達成状況のモニタリングとその分析・評価の実施、業務計画の見直しといった一連の流れ(PDCA サイクル)を実践・徹底することが必要である。

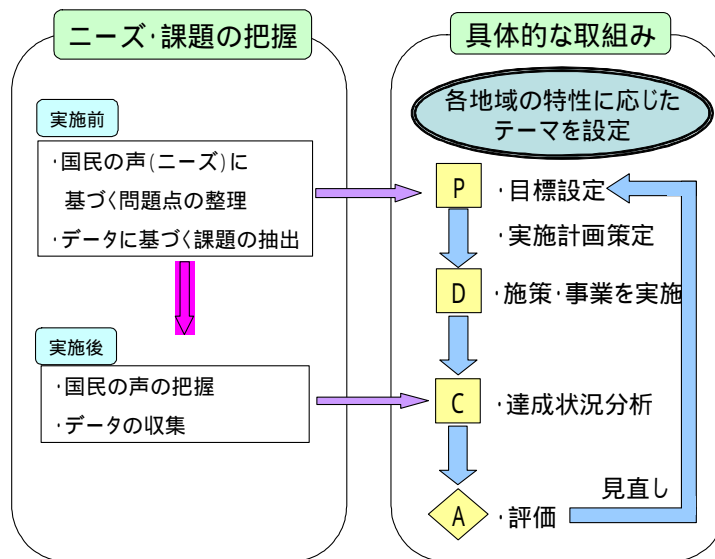


図3 マネジメント実践の流れ

(2) 現場への浸透と定着に向けた取組み

①事業進捗管理

現在実施中の道路事業は「いつ完成するのかわからない」「いつも工事中である」などの意見が数多く出され、国民や沿線住民から不満の声があがっている。

そこで、外部への情報発信に加え、職員の意識・責任感の向上を図り事業のスピードアップによる事業効果の早期発現を促進するため、目標宣言プロジェクト※により供用目標及び毎年度の進捗状況とその達成度を公表し、事業の進捗管理を徹底することとしている。

さらに、過年度までに事業のスピードアップ効果のあった用地買収や埋蔵文化財調査での事例を参考に、地域の協力体制を構築し、事業進捗を図っている。

なお、目標宣言プロジェクトは、平成 18 年度までに全国 10 地方整備局のうち、4 地方整備局において導入されている。

※目標宣言プロジェクト

地元の協力体制や用地の確保状況など、円滑な事業進捗の環境が整い、5 年以内（一部大規模事業 10 年以内）に供用を目指す事業の供用目標年と評価を公表するプロジェクト。

表 1 4 地方整備局の目標宣言プロジェクト

地方整備局	目標宣言
東北地方整備局	5 年で見えるみちづくり
関東地方整備局	圏央道目標宣言プロジェクト
九州地方整備局	ちやく ² プロジェクト
沖縄総合事務局	お約束プロジェクト

②マネジメントの意識浸透や技術力・モチベーションの向上に資する取組み

職員等関係者の意識浸透及び職員の技術力やモチベーションの向上を目的として、各地方整備局等では勉強会や研修などの取組みを積極的に実施している。

以下に事例を紹介する。

【事例1】仕事の楽しさを発見する取組みを実施（中部地方整備局）

職員が自ら渋滞箇所や事故発生箇所を何度も走行することでその要因を発見・分析し、短期施策を立案する。実施した対策を検証し、成果・評価を得ることで職員のやりがいにつなげる取組みを実施している。

【事例2】施策ごとのチームを編成しマネジメントを推進（北陸地方整備局）

本局において施策（渋滞や交通安全など）ごとのチームを編成し、各チームから取組みに対する報告会を実施している。報告会には事務所の職員も出席することで、本局の取組みや方針が直接的に事務所に伝わる仕組み作りを実施している。

【事例3】本局、事務所、出張所、県による意見交換会を実施（東北地方整備局）

マネジメントに対する組織間の意識格差解消のために、事務所、出張所のみならず、県も含めたマネジメント意見交換会を実施している。

【事例1】仕事の楽しさを発見する仕組み（中部地方整備局）

- 職員自らが現地を走行するなどにより、地域の課題を発見・分析し、短期施策を実施
- 短期施策の実施・効果を把握
- 地域の課題が解決し評価を得ることによりやりがい・モチベーションが向上

【事例2】施策ごとのチームを編成しマネジメントを推進（北陸地方整備局）

- 本局において施策ごとのチームを編成し、各チームから取組みに対する報告会を実施
- 報告会には事務所の職員も出席することで、局の取組みや方針がダイレクトに事務所に伝わる仕組み

【事例3】本局、事務所・出張所、県による意見交換会を実施（東北地方整備局）

- 意識格差解消のために、事務所、出張所のみならず、県も含めたマネジメント意見交換会を実施
- 局担当者が説明し、その後意見交換会を実施
- 意見交換会の結果を事務所等職員全員に伝達・周知



【事例：その他】勉強会（中部地方整備局）

- 「向上、挑戦、自発、互助」を基本方針として勉強会を実施
- 業務執行能力向上を目的に全職員を対象とするコミュニケーションやプレゼンテーション等の各種教育プログラムを実施



<紀勢国道事務所>

図4 マネジメントの勉強会や研修などの取組み例

③積極的な情報発信

道路行政の理解を得るための情報発信や利用者の利便性向上のための道路関連の情報提供のそれぞれについて取組みを進めている。

○整備効果について定期的・連続的に情報発信や体験型の見学会を実施

各地方整備局等では、事業の効果を広く理解してもらうために、整備効果について定期的に情報発信した事例や体験型の見学会を実施し、“道づくり”を体験してもらうなど工夫した取組みがなされてきている。しかし、必ずしもPDCA各段階の一連した情報発信となっておらず、引き続きの課題となっている。

○利用者の利便性向上のための道路関連情報の提供

利用者の利便性向上のための道路関連情報の提供については、ホームページでの交通情報（道路規制情報や冬期の路面情報）の充実、バスの位置情報や道路防災情報のメール配信サービス、携帯サイトの情報コンテンツ充実などが実施されている。

【事例】整備効果についての連続的な情報発信

関東地方整備局の新石川立体、中部地方整備局の権兵衛トンネル（伊那木曾連絡道路）、中国地方整備局の厚狭・埴生バイパスなどでは、整備効果について開通前を含め連続的な情報発信が行われている。



- ◆開通前から、整備効果についてイベント等で地域にアピール
- ◆開通直後は、時間短縮等の道路の整備効果について、記者発表資料等から掲載される。
- ◆開通後は、道路整備による地域活性化への効果について、新聞社独自の視点で掲載される。
- ◆開通後の継続的な新聞掲載は、国民の道路行政に対する関心の高まりや理解の向上に寄与すると期待できる。

図5 権兵衛トンネルの整備効果についての連続的な情報発信の例

※上記の新聞記事は、中日新聞社、毎日新聞社、読売新聞社、信濃毎日新聞社の許諾を得て転載しています。
※※「信濃毎日新聞 平成19年2月3日掲載 許0708001」

④多様な主体との連携

道路清掃や道路での花・木の育成など道路管理や日常的な改善といった活動、あるいは道路に関わるイベントなどを一般利用者やNPO等の市民団体が率先して行い、それを道路管理者が支援・協力するといった取組み(例えば、道守九州会議：九州地方整備局)や地域住民と関係機関が一体となり、ワークショップを開催し施設整備の方向性や利用・管理の方法を検討する取組み(例えば、にそとワークショップ：近畿地方整備局)を実施している。

また、個別事業箇所のみならず路線全体の長期的なあり方について考え、計画段階から住民ユーザーの意見を取り入れることを目的とした試行的なワークショップを行うなど、制度設計の構築に向けた取組みが開始されている。「新たなみちのマネジメント」(協働型インフラ・マネジメント)：北海道開発局)

道路行政では、引き続きNPO等の市民団体をパートナーとし、地域の窓口である国道事務所とともに道路施策の立案段階から実施、事後の評価の各段階について協働する取組みを一層推進し、その過程で身近なニーズを汲み上げ道路施策に活かす工夫を行っていく。



図6 「新たなみちのマネジメント」の取組み例(北海道開発局、知床エリア)

学識者と連携した取組み(道づくり勉強会、東北[6月]、四国[12月])

社会基盤の政策マネジメント小委員会*と連携して、土木計画学の研究発表会の機会を利用して勉強会(パネルディスカッションやフォーラム)が開催され、意見交換や議論が交わされた。

○パネルディスカッション (平成 18 年 6 月開催)

小委員会、東北地方整備局及び地元自治体と共催で開催されたパネルディスカッションでは、市民団体やNPO等との協働、行政内部でのマネジメントの浸透・定着についての意見交換がなされた。

○フォーラム (平成 18 年 12 月開催)

小委員会と四国地方整備局の共催で開催されたフォーラムでは、台風災害や過年度の自然災害の経験を踏まえ、四国の道路交通ネットワークの信頼性や規制時の代替性について、道路管理者や沿道住民からの視点と、そのネットワークマネジメントの観点から活発に議論が交わされた。



※土木学会・土木計画学研究委員会に設置された小委員会であり、学・民・官の研究者及び実務者で構成されている。

<http://www.jsce-ip-pmcommittee.com/index.htm>

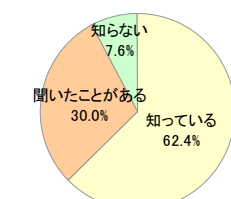
職員アンケートの結果（北海道開発局の事例）

各地方整備局では、マネジメントの取組みの浸透度合いや職員の業務に対する意識の変化を把握するために職員に対するアンケートを実施し、現状の意識の確認や課題の抽出に役立っている。

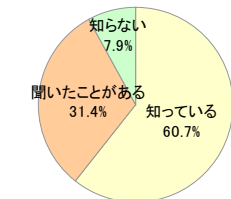
<アンケート結果の要点>

- ① マネジメントに対する認知度は年々向上し、「聞いたことがある人」を含めると約97%に達している。
- ② マネジメントの導入により、道路利用者等の便益や満足度の向上を意識している職員は年々少しずつ増加し、約74%に達している。
- ③ マネジメントを進める上での問題や課題としては、連携・マネジメント運用への体制づくりやさらなる職員の意識改革・連携が求められている。反面、マネジメントに対する疑問や非効率であるという声もあり、今後、マネジメントを効率的に業務の一環として取り入れる工夫が必要である。

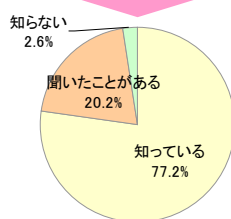
① 成果志向の「道路行政マネジメント」の取組みについて知っているか？



H16 調査



H17 調査

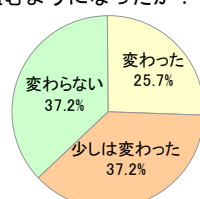


H18 調査

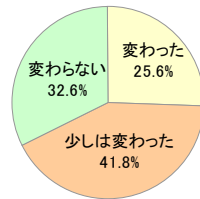
認知度：約62%→約77%

「聞いたことがある」人を含めると約97%でほとんどの人が成果志向の道路行政マネジメントを認知

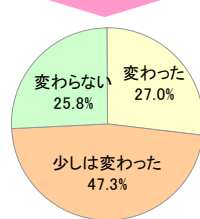
② マネジメントの導入により、道路利用者等の便益や満足度の向上を意識して仕事に取り組むようになったか？



H16 調査



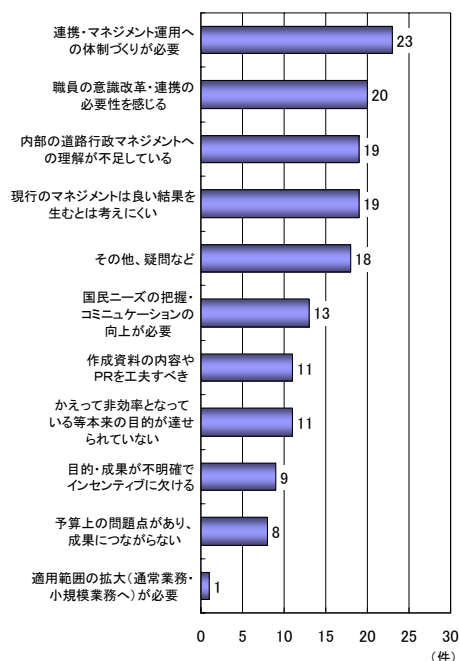
H17 調査



H18 調査

道路利用者等の便益や満足度の向上を意識している人は、年々少しずつ増加し、H16年より約11%増の約74%

③ マネジメントを進める上での問題や課題は？



(H16年度* N=497 H17年度* N=921
H18年度* N=848)

* 調査実施時期

H16年度調査 平成16年12月

H17年度調査 平成17年9月

H18年度調査 平成18年10月

図7 職員アンケート結果

3. 今後の方向性

(1) 次期計画のマネジメントの方向性について

道路行政では、より効果的、効率的かつ透明性の高い道路行政へと転換を図るため、達成度報告書／業績計画書の公表、ガイドランスの作成等による地方機関への普及、国民との協働など様々な道路行政マネジメントの取組みを進めてきたところである。

その間、各高速道路会社の設立、市町村合併の促進など道路管理者をめぐる状況が大きく変化してきているとともに、現在、政府全体では政策評価と予算との連携強化を目指す動きが強まっている。

また、次期社会資本整備重点計画及び今年中に策定する道路整備に関する中期計画においては、より一層の重点化、効率化が求められている。

このため、これまでに推進してきた道路行政マネジメントについて、その取組みや成果及び課題について取りまとめて評価するとともに、今年度が社会資本整備重点計画(平成14年度～平成19年度)の最終年度であることも踏まえ、今後の道路行政マネジメントの方向性について検討する。

(2) 身近なニーズを施策に反映する仕組みの強化

道路行政をよりよいものにしていくためには、より国民の声(地域住民や道路利用者からのニーズ等)に基づいて地域や道路行政の問題点・課題を明らかにし、施策に反映していくことが必要である。

そこで、民間企業が苦情対応記録を分析し、業務改善に活用する取組みを見習い、「道の相談室」に寄せられる国民からの苦情、意見、要望について、個別に回答したり対策を行うだけでなく、問合せの多い項目やキーワードについて整理・分析を行い、道路行政に対するニーズや課題となっている事柄を抽出し、施策に反映する仕組みを強化する。

(3) 現場の企画力・提案力の強化 ～好事例の活用によるニーズへの対応～

交通安全対策、渋滞対策、道路管理などの各分野において、地域の課題解決やニーズに応えるために工夫をした取組みを”好事例”とし、本省—地方整備局—事務所間のヒアリングや勉強会の場において収集し、イントラネットを利用するなどして共有してきている。

これにより、地方整備局内にとどまらず、各地に普及してきている事例(図8参照)がある一方で、十分に活用されていない事例も存在している。その理由としては、実施する動機付けが十分ではないこと、他の地方整備局のものを真似て活用することに抵抗があることなどが考えられる。

そこで、各地方整備局等からあげられた道路行政マネジメントの好事例の中から、道路利用者や住民のニーズに対応する上で特に有効と考えられる事例を選定し、これらを現場の状況等を踏まえた上で積極的に活用する取組みを一層推進する。これによって、より一層的確に道路利用者や住民ニーズへの対応、現場における企画力・提案力の向上を図る。

また、実施結果を踏まえ、事例のブラッシュアップや追加等を行う予定である。



図8 好事例が他地整で活用されている事例 (東北地整の“もしもしピット”が北陸地整で活用されている)

※上記の新聞記事は、毎日新聞社の許諾を得て転載しています。

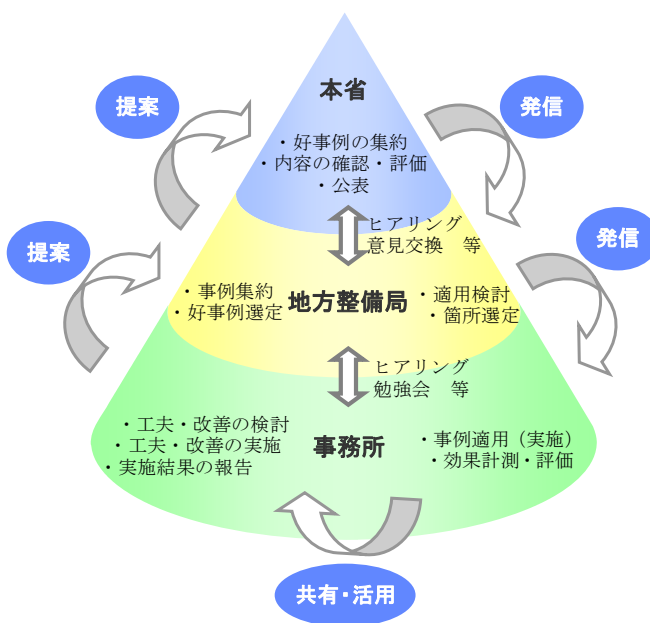


図9 好事例の活用を図る仕組みの概要

第2部

達成度報告と業績計画

1. 政策テーマと施策テーマの設定

本格的なモータリゼーションに対応した道路整備が始まって半世紀、厳しい経済情勢の中、これまでのストックの有効活用の徹底や急速なストックの高齢化に対応しつつ、道路の果たす役割を最大限に発揮するよう、以下の3つの観点を基本に、道路行政の原点に立ち戻った改革を推進する。

1. 集中的にスピード感をもった道路行政への転換
2. 沿道地域との一体整備など他分野との積極的な連携
3. 住民や地域の方々との協働

本稿では、その際に重点的に取り組む分野としている7つの分野（政策テーマ）と23の施策テーマを設定し、施策の背景・必要性、平成18年度の達成度及び平成19年度の業績計画を記述する。なお、フォローアップテーマである施策19～23については、記載内容にメリハリを付けるため、業績指標の動向を中心に1頁程度で簡潔に記述する。

政策テーマ	施策テーマ
I. 国際競争力の強化	〈施策-1〉 ●国際水準の物流ネットワークの戦略的な構築
II. 地域の自立と競争力の強化	〈施策-2〉 ●効果的な渋滞対策の推進
	〈施策-3〉 ●利用者の視点に立った路上工事縮減
III. 安全・安心の確保	〈施策-4〉 ●災害時の緊急活動を支援する救援ルートの確保
	〈施策-5〉 都市基盤の整備による市街地の防災性向上
	〈施策-6〉 ●幹線道路における事故抑止と生活道路における安全・安心な歩行空間の確保
	〈施策-7〉 踏切対策のスピードアップ
IV. 豊かな生活環境の創造	〈施策-8〉 CO2削減アクションプログラムの推進によるCO2削減
	〈施策-9〉 ●バリアフリー化による安全・快適な歩行空間の創出
	〈施策-10〉 ●無電柱化による都市景観向上
V. 既存ストックの長寿命化	〈施策-11〉 ○適切な道路管理による道路構造物の延命化
VI. 高速ネットワークの効率的活用・機能強化	〈施策-12〉 ○高速道路の利用促進による道路網の機能向上
	〈施策-13〉 ○ETC普及による渋滞の低減
	〈施策-14〉 高速道路の適正な管理水準の確保
VII. 道路施策の進め方	〈施策-15〉 事業進捗管理の強化による事業効果の早期発現
	〈施策-16〉 事業の最適化によるコストの縮減
	〈施策-17〉 双方向コミュニケーション活動による道路サービスの充実
	〈施策-18〉 ITSの推進による安全で快適な道路交通の実現
VIII. フォローアップ対象テーマ	〈施策-19〉 ●地域間交流・観光交流等内外交通の推進
	〈施策-20〉 安全かつ快適な移動を実現するための道路整備
	〈施策-21〉 ルート番号表示によるわかりやすい誘導
	〈施策-22〉 ●夜間の自動車交通による騒音の低減
	〈施策-23〉 ●局地対策による大気環境の改善

※ 施策名の前に●印のあるものは、社会資本整備重点計画の第2章に位置づけられた指標と関係があり、社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会においてフォローアップ

※ 施策名の前に○印のあるものは、社会資本整備重点計画の第3章に位置づけられた施策と関係があり、●印のある指標と併せ、国土交通省政策評価基本計画に基づき省議においてフォローアップ

2. 施策テーマごとの達成度報告と業績計画

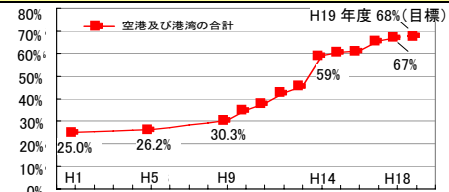
【施策テーマごとの達成度報告と業績計画の読み方】

- ・ 取組みの背景と必要性：当該施策について、取組みの社会的な背景・必要性等について記述。
- ・ 達成度報告（昨年度の取組みと成果）：平成 18 年度の取組みについて、データに基づく分析を記述するとともに、道路施策の実施によってどのようなメリットが国民にもたらされたかデータ等を用いて記述。
- ・ 業績計画（今年度の取組みと期待される成果）：分析結果を踏まえた平成 19 年度の取組みと目指す目標と道路施策の実施による成果が、どのように得られるかを具体的に記述。
- ・ 代表的な指標の動向：施策テーマごとに、対応する代表的な指標について記述。
- ・ 5 カ年の達成見込みについて：今年度は、平成 15 年度 道路行政の達成度報告書で宣言した中期的な目標(5 カ年の目標)の最終年度にあたるため、業績計画に 5 カ年の達成見込みを記述。

【政策テーマ名称】	【施策-NO.】 施策テーマ名称	【施策-NO.】 施策テーマ名称																								
大見出し																										
<p>中見出し</p> <div style="border: 1px solid gray; width: 150px; height: 40px; margin: 10px auto; text-align: center;">象徴的な図等</div> <p>(1) 取組みの背景と必要性</p> <p>■○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <p>■○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <p>(2) 達成度報告（昨年度の取組みと成果）</p> <p>■○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <p>■○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <p>(3) 業績計画（今年度の取組みと期待される成果）</p> <p>■○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <p>■○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <p>(4) 代表的な指標の動向</p> <p>■○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <p>○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <p>○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin: 10px auto;"> <tr> <td>平成 14 年度実績</td> <td></td> <td>○○</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">平成 18 年度</td> <td>実績</td> <td>○○</td> </tr> <tr> <td>目標</td> <td>○○</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">平成 19 年度</td> <td>見込み</td> <td>○○</td> </tr> <tr> <td>目標</td> <td>○○</td> </tr> </table>	平成 14 年度実績		○○	平成 18 年度	実績	○○	目標	○○	平成 19 年度	見込み	○○	目標	○○	<p>(1) 取組みの背景と必要性</p> <p>○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <div style="border: 1px solid gray; width: 100px; height: 40px; margin: 10px auto; text-align: center;">図表等</div> <p>(2) 達成度報告（昨年度の取組みと成果）</p> <p>■○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <p>■○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <div style="border: 1px dashed gray; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto;"> <p>コラム</p> <p>(施策の理解を深めるため、現場と結びつく工夫を紹介)</p> </div> <p>(3) 業績計画（今年度の取組みと期待される成果）</p> <p>■○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <p>■○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <div style="border: 1px solid gray; width: 100px; height: 40px; margin: 10px auto; text-align: center;">図表等</div> <div style="border: 1px solid gray; width: 150px; height: 40px; margin: 10px auto; text-align: center;">図表等</div> <p>【5 カ年の達成見込みについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ ・ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ ・ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ <p>(4) バックデータ</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <tr> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>												
平成 14 年度実績		○○																								
平成 18 年度	実績	○○																								
	目標	○○																								
平成 19 年度	見込み	○○																								
	目標	○○																								
担当： 道路局 ○○課																										

国際水準の物流ネットワークの戦略的な構築

拠点的な空港・港湾へのアクセス率は順調に推移し 67%を達成。さらに 1 箇所のアクセスを達成し 68%に。



【拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 (全国)】

(1)取組みの背景と必要性

■ **国際水準に満たない空港・港湾アクセス率**

高速道路等の IC から拠点的な空港・港湾への 10 分以内のアクセス率は、欧米の約 9 割に比べ、我が国のアクセス率は 67%と未だ十分な水準に達していない。

■ **国際物流に対応した道路ネットワークの不足**

橋梁の強度等の問題により物流上重要なルート上においても通行に支障がある区間が存在するため、迂回や積み替えなどによりリードタイムやコストが増加するなど、国際競争力強化の観点からも大きな課題となっている。

(2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

■ **四日市港への 10 分アクセスを確保するための整備を推進し、円滑な国際・国内物流を可能に**

四日市港では、10 分以内の道路アクセスを確保するための整備を推進し、物流の円滑化が確保された。

■ **国際標準コンテナ車の円滑な通行を可能とすべき幹線道路ネットワークを選定**

現在供用中の区間を対象に、国際標準コンテナ車(最大積載時の車両総重量が 44t、車高 4.1m)の円滑な通行を可能とすべき、幹線道路ネットワーク(約 29,000 km)を選定した。また、国際コンテナ通行支障区間(47 区間)のうち、6 区間については、橋梁補強等の対策事業の実施により解消され、物流の効率化が図られた(図 1-3)。

■ **効果的なハード施策を組み合わせることでアクセス道路の走行速度が向上**

IC 等から拠点的な空港・港湾へのアクセス機能が十分でない箇所を中心とした道路拡幅、交差点改良等のハード施策を実施したことなどにより、走行速度が向上した。

(3)業績計画(今年度の取組みと期待される成果)

■ **国際物流基幹ネットワークの整備推進を図る**

引き続き国際コンテナ通行支障区間の早期解消を図るとともに、三大都市圏環状道路等高規格幹線道路、地域高規格道路等の整備を推進し、中期的には国際物流基幹ネットワーク(約 34,000 km)の整備を図る。

■ **中期的に欧米並の約 9 割とすることを目標としてアクセス率の向上を目指す**

近年、国際標準コンテナによる輸出入が大幅に増加し、世界的にも増加傾向にあるなか、国際競争力の基盤となる効率的なマルチモーダル交通体系の構築が不可欠である。中期的に欧米並の約 9 割とすることを目標としてアクセス率の向上を目指す(図 1-5)。

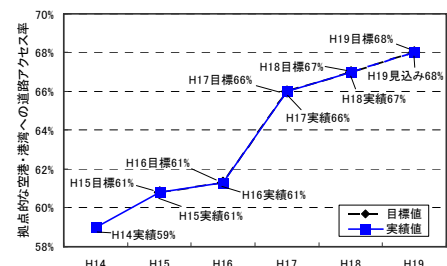
■ **引き続きハード・ソフト施策を組み合わせることでアクセス道路の走行速度の向上に努める**

(4)代表的な指標の動向

■ **拠点的な空港・港湾へのアクセス率は順調に推移**

アクセス率について、平成 14 年度末の 59%が平成 18 年度末に 67%まで向上し、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。

平成 14 年度実績		59%
平成 18 年度	実績	67%
	目標	67%
平成 19 年度	見込み	68%
	目標	68%



担当： 道路局 企画課 道路経済調査室

(1) 取組みの背景と必要性

空港・港湾へのアクセス道路は、物流・人流の拠点である空港及び港湾と高速の道路ネットワークを結ぶための道路である。我が国のマルチモーダル交通体系において、このアクセス道路の整備は、1990年代前半までは極めて立ち遅れており、国際競争力及び地域間・国際交流の面で、文字通り隘路となっていた。さらに、近年、中国をはじめとするアジア諸国の経済成長は著しく、国際競争が一層激化する中で、今後とも我が国の国際競争力を維持・強化し、さらなる発展を遂げていくためには、アジア諸国との経済的な連携のもとに国内経済に活力を与える道路整備等の基盤整備が求められていることから、空港・港湾へのアクセス改善を含む、国際物流に対応した道路網の戦略的な構築を推進していく必要がある。

また、世界的な傾向にも見られるとおり、国際標準コンテナによる輸出入は大幅に増加している。また、港からの陸上輸送にあっては、そのほとんどを海上コンテナ用セミトレーラによっていることから、自動車輸送の役割は非常に重要となっている。

しかしながら、橋梁の強度等の問題により、物流上重要なルート上においても通行に支障がある区間が存在するため、迂回や積み替えなどによりリードタイムやコストが増加するなど、国際競争力強化の観点から大きな課題となっている。

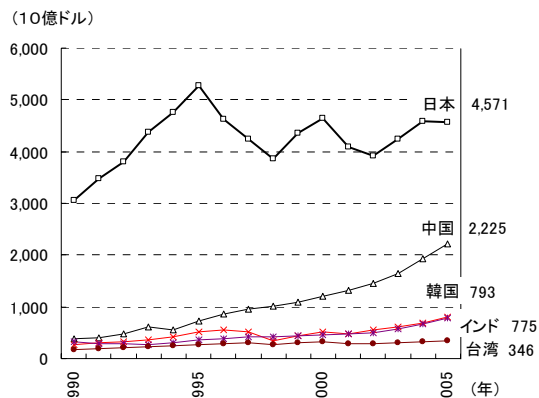


図 1-1 アジア諸国の GDP の推移
出典)IMF,「World Economic Outlook」(2006年4月)

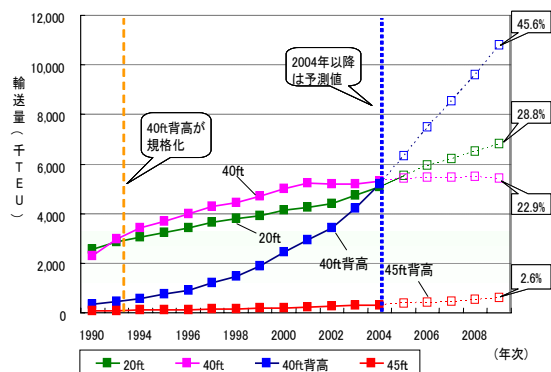


図 1-2 国際海上コンテナの全世界保有量の推移 (TEU 換算、ドライコンテナのみ)
出典)「Containerisation International Market Analysis」

(2) 達成度報告 (昨年度の取組みと成果)

■ アクセス率の向上

四日市港へのアクセス道路である主要地方道上海老茂福線の4車線化により、拠点的な空港・港湾へ10分以内でアクセスできる箇所が45箇所となった。

■ 国際物流基幹ネットワークの構築

総合物流施策大綱(2005-2009)(平成17年11月閣議決定)等を踏まえ、効率的な物流ネットワークを構築する観点から、現在供用中の区間を対象に、国際標準コンテナ車(最大積載時の車両総重量が44t、車高4.1m)の円滑な通行を可能とすべき幹線道路ネットワーク(約29,000km)を選定し、国際標準コンテナ車の通行に支障がある区間(国際コンテナ通行支障区間、47区間)のうち6区間については、橋梁補強等の対策事業の実施により解消した。さらに、重要な港湾・空港と大規模物流拠点との間の物流効率化に資する三大都市圏環状道路等の高規格幹線道路、地域高規格道路等の道路整備を推進した。



図 1-3 国際物流基幹ネットワーク選定例 (首都圏)

【I. 国際競争力の強化】

新潟県道・新潟村松三川線の供用により、空港への10分アクセス達成 新潟空港（新潟県新潟市）

国道7号新潟バイパス（地域高規格道路）の竹尾ICからのアクセスルートは、市街地を通ることから、日常的に混雑が著しく、空港までのアクセスに約19分を要していた。このため、空港までのアクセス改善を図る目的として、新潟県道新潟村松三川線の整備を行ってきたところであるが、平成17年11月に本路線を供用したことにより、新潟空港への新たなアクセスルートを確認し、アクセス時間がこれまでの約3分の1となる約6分に短縮された。



図1-4 アクセス時間改善事例
(新潟空港)

(3) 業績計画（今年度の取組みと期待される成果）

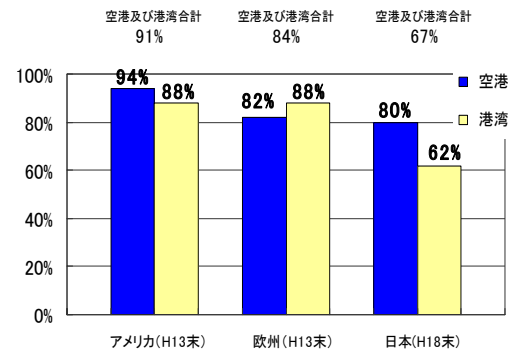
総合物流施策大綱（2005-2009）が平成17年11月に閣議決定され、また、平成18年7月には、政府・与党による「経済成長戦略大綱」（財政・経済一体改革会議）が策定されるなど、国際競争力向上の観点から、陸海空の総合的な交通体系の構築に資する道路ネットワークの整備並びに空港・港湾アクセスを含む、国際物流に対応した道路網の戦略的な構築が求められている。こうした状況を踏まえ、国際競争力強化に向けて平成19年度においては、以下の取組みを行うこととする。

■ 国際物流基幹ネットワークの整備推進

平成17年度において抽出した国際標準コンテナ車が通行できない区間（国際コンテナ通行支障区間）のうち、スーパー中枢港湾（東京港・横浜港、名古屋港・四日市港、大阪港・神戸港）にかかる区間等を中心に橋梁補強等の緊急対策事業を実施し、早期解消を図る。また、交通の円滑化や都市機能の強化に加え、物流効率化に資する三大都市圏環状道路等、高規格幹線道路、地域高規格道路等の整備を推進し、中期的には国際物流基幹ネットワーク（約34,000km）の構築を目指す。

■ 国際的水準に満たない空港・港湾アクセス率の向上

空港・港湾へのアクセス道路を急速に整備しているところであるが、高速道路等のICから10分以内のアクセス率が約9割である欧米に比べ、我が国のアクセス率は67%であるなど未だ不十分であり、中期的には欧米並みの水準となることを目指してアクセス率の向上を図る（平成19年度の目標値は68%）。



注) 対象空港：日本／第1種空港及び国際定期便が就航している第2種空港
：欧米／国際定期便が就航している空港
対象港湾：日本／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以上の重要港湾及び特定重要港湾（国際コンテナ航路、国際フェリー航路及び内貿ユニット航路のいずれにも設定されていないものを除く）
：欧州／総貨物取扱量が年間1,000万t以上の港湾
：米国／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

図1-5 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）

那覇空港自動車道の整備により、空港への10分アクセスを目指す

那覇空港（沖縄県那覇市）

那覇空港は、本島南部に位置し、県の玄関口として、観光旅行の拠点としてだけでなく、県民生活や経済活動の物流拠点を担う重要中核施設である。

現在、那覇空港から最寄り IC へのアクセスに約 20 分要しているが、平成 19 年度に那覇空港自動車道豊見城東道路（那覇空港南 IC（仮称）～豊見城 IC）が供用されることで 10 分以内でのアクセスが可能となり、沖縄県の経済活性化、観光の振興、高速定時性の確保に大きく寄与する。

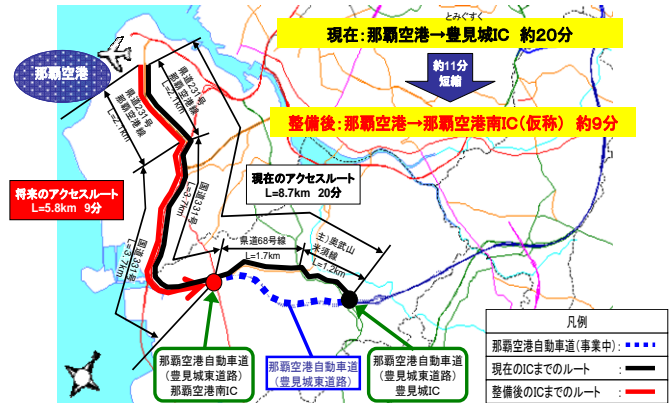


図 1-6 那覇空港へのアクセスルート

■ ハード・ソフト施策を組み合わせせたアクセス道路の走行速度向上

アクセス道路は、全国平均と比較して混雑度が高く走行速度が遅いものが少なくない。効率的なマルチモーダル交通体系を構築するため、アクセス道路の機能が十分でない箇所を中心に、ソフト施策も含めて走行速度の向上を図る。

【5カ年の達成見込みについて】

○平成 19 年度目標：68% ← 平成 19 年度見込み：68%

高規格幹線道路をはじめとする拠点的な空港・港湾へのアクセス道路が順調に整備されたことにより、目標の 68% を達成する見込みである。しかし、欧米並みの水準（約 9 割）より依然として低い水準にあり、未達成のアクセス道路について、ハード・ソフト施策を組み合わせせてアクセスの迅速化に努めるとともに、更なる国際競争力の向上を図るため、既に達成済の空港・港湾についても引き続きアクセス向上に努めていく。

また、近年における東アジアとの交流・連携の活発化を踏まえると、日本海側港湾の重要性がさらに高まることが予想されるため、こうした状況を考慮しつつ、拠点的な空港・港湾の対象範囲を検討する。

【I. 国際競争力の強化】

(4) バックデータ

【拠点的な空港・港湾への道路アクセス達成状況】

ポイント：①全てのスーパー中樞港湾への10分アクセス達成（四日市港）。
②平成19年度に新規達成予定である（那覇空港）。

(平成19年6月)

対象空港名	H18 連結	乗降客数	貨物取扱量	対象港湾名	H18 連結	総貨物量	国際貨物量	対象港湾名	H18 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	○	17,872	219,817	室蘭	○	36,388	13,205	神戸	○	91,182	45,703
函館		2,093	16,557	苫小牧	○	107,747	20,527	姫路		28,843	14,648
秋田	○	1,350	3,608	函館	○	32,203	767	和歌山下津		46,465	23,369
仙台	○	3,232	19,215	小樽	○	13,309	656	宇野		51,471	1,117
成田国際	○	31,373	2,240,732	釧路		20,996	4,219	水島		102,059	60,828
東京国際	○	63,304	672,465	青森	○	26,284	740	福山	○	44,184	29,877
新潟	○	1,250	2,471	八戸	○	30,691	7,687	広島		15,601	3,823
中部国際	○	10,764	225,909	仙台塩釜	○	38,168	8,998	呉	○	23,497	8,782
関西国際	○	16,279	840,237	小名浜		16,031	8,113	徳山下松		66,238	23,789
大阪国際	○	18,948	154,412	大洗	○	13,314	0	岩国		16,198	2,914
広島	○	3,276	27,304	千葉	○	165,715	97,506	宇部	○	32,277	14,111
高松		1,486	11,459	東京	○	92,032	46,509	下関		9,324	2,344
松山		2,683	10,941	横浜	○	133,280	80,188	徳島小松島		9,109	1,701
福岡	○	18,652	260,436	川崎	○	93,218	57,180	高松		51,731	328
大分	○	1,863	13,181	横須賀	○	19,000	1,867	松山		15,982	1,019
長崎	○	2,616	18,606	新潟	○	31,702	14,514	東予	○	14,171	1,770
宮崎	○	3,098	14,771	伏木富山		12,097	8,694	高知		8,656	620
熊本	○	3,125	28,238	清水	○	18,084	10,339	北九州	○	101,705	31,412
鹿児島	○	5,714	44,179	名古屋	○	187,134	121,963	博多	○	36,519	13,174
那覇	②	13,494	177,640	三河		25,241	13,773	苅田	○	30,405	7,024
20空港	16箇所	222,471	5,002,178	四日市	○	① 63,099	43,063	大分		66,400	35,813
				敦賀	○	16,822	3,426	別府	○	9,533	0
				大阪	○	93,142	35,634	鹿児島		47,982	1,372
				堺泉北	○	73,048	27,480	47港湾	29箇所	2,278,279	952,586

出典)「平成17年分空港管理状況調書」「港湾統計(年報)平成17年」

【国際コンテナ通行支障区間の状況及び対策】

ポイント：①平成18年度に国際コンテナ通行支障区間を6区間解消した。

(国際コンテナ通行支障区間解消率：約13%)

②スーパー中枢港湾に係る国際コンテナ通行支障区間を中心に解消を図る。

(平成19年6月)

No.	国際コンテナ通行支障区間	要因	必要な対策	解消状況
1	国道38号 十勝郡浦幌町共栄91～ 白糠郡白糠町マサルカ17-1	空間高不足	高規格道路整備 北海道横断自動車道	
2	国道230号 虹田郡虹田町洞爺湖温泉町～ 虹田郡虹田町温泉	天災による不通	不通区間の整備 虹田IC関連事業	○
3	国道337号 江別市王子6-5～ 江別市角山	工作物障害	高規格道路整備 美原道路	
4	国道453号 有珠郡大滝村字清原～ 伊達市長和	耐荷重不足	橋梁補強 緩溪道路	
5	道道留萌港線 留萌市大町1-92-2地先～ 留萌市本町2-21-1地先	工作物障害	案内標識の移設	○
6	国道7号 山形県鶴岡市温海字温福～ 山形県鶴岡市三瀬字横町	空間高不足	高規格道路整備 日本海沿岸東北自動車道	
7	国道7号 秋田県北秋田市今泉～ 秋田県北秋田市綴子	空間高不足	現道改良 龍ヶ鼻トンネル	○
8	国道49号 福島県いわき市好間町北好間字清水～ 福島県郡山市富田町字中亀田	空間高不足	改築事業 三和トンネル	
9	国道283号 岩手県釜石市甲子町～ 岩手県遠野市上郷町板沢	空間高不足	改築事業 仙人トンネル	○
10	都道環状7号線 大和大桥	耐荷重不足	橋梁補強 大和大桥	
11	都道環状7号線 都大橋	耐荷重不足	橋梁補強 都大橋	
12	国道122号 東京都北区神谷～ 埼玉県川口市本町	耐荷重不足	橋梁補強 新荒川大橋	
13	国道245号 茨城県水戸市塩崎町～ 茨城県ひたちなか市国神前	耐荷重不足	橋梁架替 湊大橋	
14	国道7号 新潟県岩船郡山北町勝木地先 (勝木トンネル)	空間高不足	トンネル撤去 勝木トンネル	
15	市道榎山ノ下線 新潟県新潟市榎町	耐荷重不足	橋梁架替 焼島橋	
16	県道新潟大外環状線 新潟県新潟市前新田	線形不良	バイパス整備 前新田バイパス	
17	県道富加美濃線 岐阜県関市志津野～ 岐阜県美濃市松森	幅員狭小	現道拡幅 県道富加美濃線	○
18	国道365号 三重県いなべ市大安町高柳～ 三重県四日市市上海老	幅員狭小	バイパス整備 員弁バイパス	
19	国道473号 静岡県牧之原市東萩間～ 静岡県島田市金谷	幅員狭小	バイパス整備 金谷相良道路	
20	国道473号 静岡県牧之原市東萩間～ 静岡県牧之原市西萩間	幅員狭小	バイパス整備 相良バイパス	
21	国道152号 静岡県浜松市根堅～ 静岡県浜松市根堅(旧浜北市境)	線形不良	バイパス整備 浜北天竜バイパス	
22	府道大阪中央環状線 大阪府守口市～ 大阪府摂津市	耐荷重不足	橋梁架替 鳥飼大橋	
23	国道161号 福井県敦賀市足田～ 滋賀県境	幅員狭小	現道拡幅 足田トンネル	
24	国道27号 福井県敦賀市岡山町～ 福井県小浜市湯岡	空間高不足	バイパス整備 美浜東バイパス	
25	国道27号 福井県小浜市湯岡～ 福井県小浜市岡津	空間高不足	高規格道路整備 近畿自動車道敦賀線	
26	国道250号 兵庫県姫路市飾磨区～ 兵庫県姫路市網干区	耐荷重不足	橋梁補強 網干大橋	

No.	国際コンテナ通行支障区間	要因	必要な対策	解消状況
27	国道53号 岡山県勝田郡奈義町馬桑～ 鳥取県鳥取市東町1丁目	空間高不足	高規格道路整備 中国横断自動車道 姫路鳥取線	
28	国道9号 鳥根県大田市静間町～ 鳥根県大田市温泉津町	空間高不足	高規格道路整備 仁摩・温泉津道路他	
29	国道185号 広島県東広島市安芸津町三津～ 広島県竹原市竹原町	空間高不足	バイパス整備 安芸津バイパス	
30	市道用土元町線 広島県府中市府川町～ 広島県府中市府川町	耐荷重不足	現道改良 都市計画道路 朝日上通り線	
31	県道呉平谷線 広島県安芸郡熊野町平谷～ 広島県呉市焼山中央2丁目	耐荷重不足	橋梁架替 焼山橋	
32	国道191号 山口県長門市三隅上～ 山口県萩市山田	空間高不足	高規格道路整備 萩・三隅道路	
33	県道徳山新南陽線 山口県周南市千代田町～ 山口県周南市西新地	耐荷重不足	橋梁補強 新開橋	
34	県道丸亀詫間豊浜線 香川県仲多度郡多度津町～ 香川県三豊市詫間町	線形不良	バイパス整備 多度津西工区	
35	国道377号 香川県仲多度郡まんのう町～ 香川県三豊市山本町	線形不良	交差点改良 佐文交差点	
36	県道高松長尾大内線 香川県高松市松島町～ 香川県高松市上福岡町	幅員狭小	バイパス整備 都市計画道路福岡三谷線	
37	国道32号 香川県仲多度郡まんのう町～ 徳島県三好市	空間高不足	バイパス整備 猪ノ鼻道路	
38	国道201号 福岡県飯塚市大字鶴三橋1547-3～ 福岡県飯塚市大字鶴三橋字元船1157-1	幅員狭小	バイパス整備 飯塚庄内田川バイパス	
39	県道三池港線 福岡県大牟田市三川町～ 福岡県大牟田市新港町	幅員狭小	街路事業 新港町勝立線	
40	国道325号 山鹿市鹿本町末民字上町1112-4地先～ 菊池市七城町大字台(うてな)地内	耐荷重不足	橋梁補強、現道拡幅 (うてな)拡幅	○
41	県道荒尾長洲線 荒尾市平山字西浦1963-2地先～ 荒尾市野原字長田125-9地先	幅員狭小	バイパス整備 県道荒尾長洲線	
42	国道217号 大分県久見市中央町760-58～ 大分県佐伯市駅前1丁目3483-3地先	空間高不足	高規格道路整備 東九州自動車道	
43	国道217号 大分県佐伯市駅前1-3483-3地先～ 大分県佐伯市弥生大字小田字 イサイクマ891-2地先	空間高不足	バイパス整備 佐伯弥生バイパス	
44	国道3号 熊本市清水町大字新地守馬立1860-3～ 熊本県熊本市新南部6-157-4	幅員狭小	バイパス整備 熊本北バイパス	
45	国道203号 佐賀県唐津市養母田川原屋～ 佐賀県多久市東多久町大字別府	工作物障害	地域高規格道路整備 佐賀唐津道路	
46	国道205号 長崎県佐世保市大塔町1025-1～ 長崎県東彼杵郡東彼杵町大字 彼杵宿字江頭700-5	耐荷重不足	橋梁架替 彼杵踏橋	
47	国道204号 伊万里市黒川町大字小黒川～ 伊万里市蓮池町	耐荷重不足	橋梁補強 黒塩橋	

効果的な渋滞対策の推進

多様な機関と連携し、渋滞要因を科学的に分析することで、工夫を凝らした対策を実施。



【松山市小坂高架橋開通(平成19年2月4日)】

(1)取組みの背景と必要性

■ **全国の渋滞による損失は年間約 11 兆円。特に首都圏では全国の約 1/4 に相当する渋滞が発生**

大都市圏においては、人口、交通が集中し、激しい交通渋滞を引き起こしている。一方、地方中核都市及び地方の中心となる都市圏では、自動車分担率が依然として高く、特に朝夕のピーク時において、激しい交通渋滞が発生している。

全国で年間に発生する渋滞損失は、平成 17 年度で約 35.1 億人時間、貨幣価値換算すると約 11 兆円にも上り、環境問題、経済効率などの低下などを引き起こしている。

(2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

■ **渋滞状況を示すデータから渋滞対策箇所を抽出し、効率的な渋滞対策を実施**

区間毎の渋滞損失時間や主要渋滞ポイントなどの実測データに基づいて、関係機関（国、都道府県、市町村、警察など）と連携しながら、優先的な取組みが必要な主要渋滞ポイント約 2,200 箇所を抽出した。その上で、効率的・効果的な対策を立案し、重点投資することで、渋滞対策を推進した。

■ **自動車から公共交通利用への転換を推進する施策を実施**

ハード施策のみならず、公共交通機関の利用促進を図る TDM（交通需要マネジメント）施策を組み合わせることで、渋滞対策の推進を図っている。例えば、中国地方整備局では、人的ネットワークを活用し、バス路線マップや個別冊子を住民に配布することで、クルマの使い方の見直しを促し、公共交通を有効に使うことで渋滞緩和を図るモビリティ・マネジメントを実施している。

(3)業績計画(今年度の取組みと期待される成果)

■ **より利用者の実感にあった渋滞対策の推進**

渋滞対策の実施に当たっては、これまでも重点的に対策すべき箇所を抽出して行われてきているが、道路利用者へのアンケート結果を見ると、これまでの基準により選定された渋滞ポイント以外にも対策を求める箇所が多数存在することが明らかとなっている。今後、より利用者の実感にあった渋滞対策を進めていくためにも、情報通信技術を活用して広域的かつ詳細（季節別、時間帯別）に得られるデータに基づき、利用者が不満と感じている箇所を幅広く抽出していく。

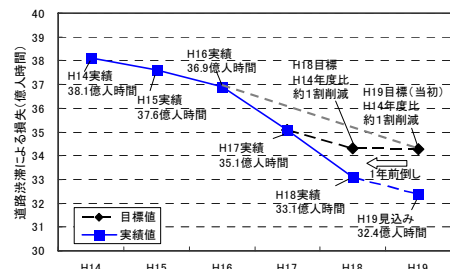
また、警察や公安委員会など、多様な関係機関と引き続き連携を取りながら、道路利用者の実感を反映した渋滞対策を推進していく。

(4)代表的な指標の動向

■ **全国の渋滞損失時間は 35.1 億人時間(平成 17 年度実績)から、33.1 億人時間(平成 18 年度実績)へと約 2 億人時間減少**

平成 18 年度において、当初目標であった平成 14 年度からの渋滞損失時間約 1 割削減を達成した。平成 19 年度以降も引き続き、渋滞損失時間の削減を目指す。

平成 14 年度実績	年間 38.1 億人時間	
平成 18 年度	実績	前年度に比べ約 6%削減し、約 33.1 億人時間まで減少
	目標	平成 14 年度比約 1 割削減(年間約 34.3 億人時間)
平成 19 年度	見込み	年間約 32.4 億人時間
	目標	平成 14 年度比約 1 割削減



担当： 道路局 企画課 道路経済調査室

(1) 取組みの背景と必要性

大都市圏においては、人口、交通が集中し、激しい交通渋滞を引き起こしている。一方、地方中核都市及び地方の中心となる都市圏では、自動車分担率が60%近くに達しており、特に朝夕のピーク時において、激しい交通渋滞が発生している。その結果、渋滞による速度低下に伴い、全国で年間に発生する渋滞損失は約35.1億人時間、貨幣価値換算すると約11兆円に上っており、特に首都圏においては全国の渋滞損失時間の約1/4が集中している。また、全国には約2,200箇所の主要渋滞ポイントが存在し、日常生活の移動の支障となっている。

また、内閣府が実施した「道路に関する世論調査」（平成18年7月調査）においても、前回調査（平成13年1月）に続き、ユーザーが道路行政に求める内容として「渋滞対策」が第3位（前回同2位）となるなど、ニーズは大きい。

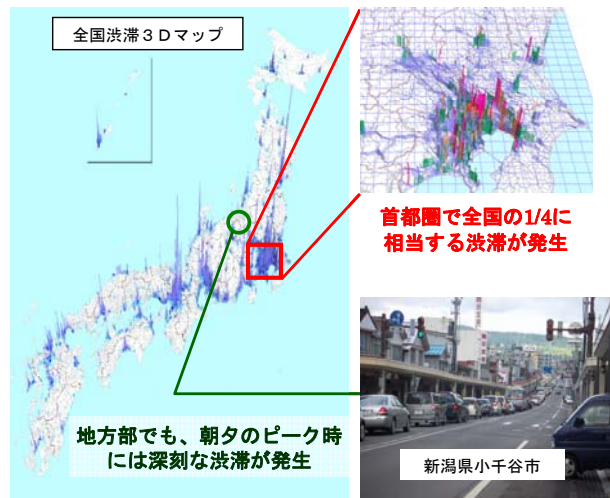


図 2-1 全国に存在する渋滞問題

(2) 達成度報告（昨年度の取組みと成果）

■ 実測データに基づき、関係機関と連携しながら優先的な取組みが必要な箇所を抽出

関東地方整備局では、渋滞データの分析、委員会での審議、住民アンケートにより、問題の最も大きい箇所を抽出し、重点的な対策を実施した。

客観的なデータと住民意見を組合わせて、効率的な事業を実施（茨城県の例）

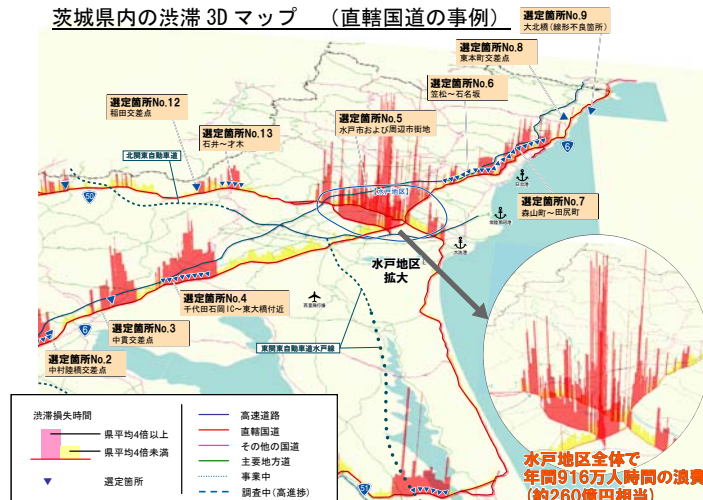
【現状】

人口千人当たり乗用車保有台数が全国4位、また、旅客輸送に占める自動車の比率も約9割と高く、自動車は生活に欠かせない移動手段となっている。

【取組み】

- ・茨城県では、渋滞データの分析、委員会（茨城県道路移動性（モビリティ）向上委員会）での審議、県民アンケートにより、問題の大きい箇所を厳選し、対策を進める取組みを実施した。
- ・渋滞の問題が最も大きい29箇所を厳選し、事業計画を立案した。

茨城県内の渋滞3Dマップ（直轄国道の事例）



●移動性が阻害されている箇所

移動性阻害箇所抽出の考え方

利用者	移動性阻害要因	内容
自動車 (人の移動) (モノの移動)	渋滞	交通混雑による速度低下 終日混雑している箇所 ・ピーク時の混雑がひどい箇所 ・道路交差点の混雑地点常連箇所
	走りにくさ	小幅員、小カーブ、見通し悪い (山岳地等の地形条件に起因も含む) 交差点の形状が悪い

● 渋滞
● 走りにくさ

委員会(※)の審議と県民アンケートから
移動性阻害箇所を29箇所厳選
※ 茨城県道路移動性（モビリティ）向上委員会

【Ⅱ. 地域の自立と競争力の強化】

■ コミュニケーション活動により、自動車から公共交通利用への転換を実施

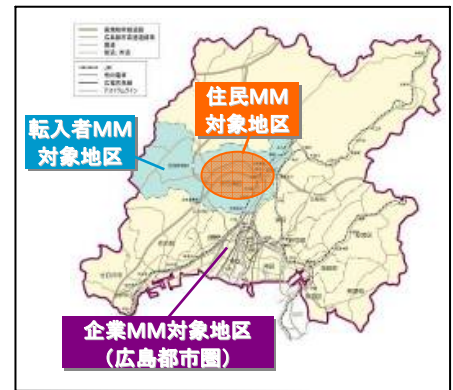
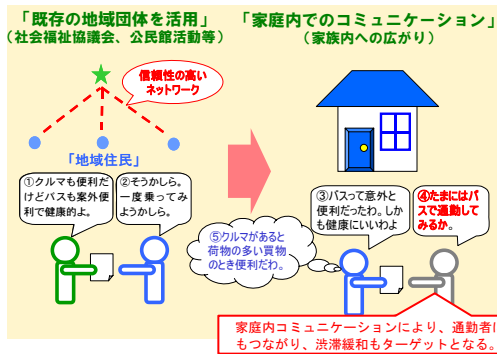
中国地方整備局では、クルマの使い方を見直し、公共交通を有効に使うことで、渋滞緩和や CO₂ 排出の削減、健康増進を図るプロジェクトを実施した。また、平成 18 年度は、住民、転入者、企業を対象としてバス路線マップや冊子を配布するなどしたモビリティ・マネジメントを実施した。

自動車利用から公共交通機関の利用促進 ～広島都市圏における取組み～

【これまでの取組み】

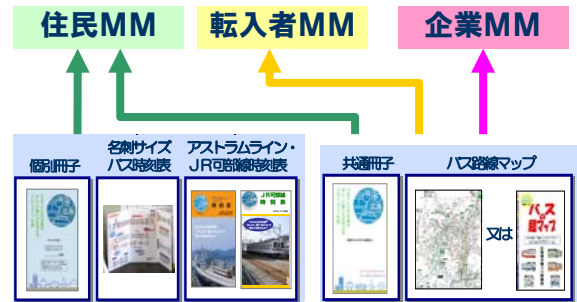
- 国土交通省と広島大学など関係者からなる「広島都市圏モビリティ・マネジメント検討会」を組織し、平成 17 年 10 月に「クルマと公共交通のかしこい使い方を考えるプロジェクト広島」を発足した。
- 広島市における朝夕の慢性的な渋滞などの様々な交通問題を改善していくために、市民ひとり一人に「クルマ（自家用車）以外の交通手段」についてよく知ってもらい、改めてクルマの使い方を考えていただくことを目的とした「モビリティ・マネジメント（MM）」を行った。

既存の人的ネットワークによる、地域全体への広がり



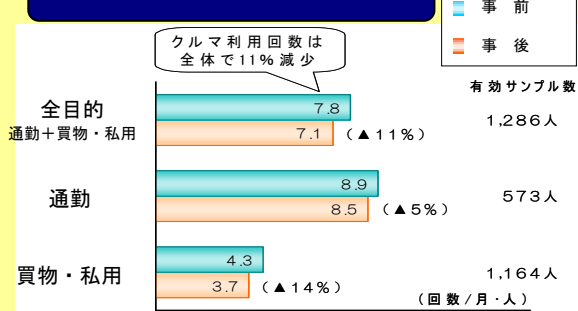
【平成18年度 共通冊子・アンケートを配布することでモビリティ・マネジメントを実施】

- ひとり一人にクルマ利用について考えてもらうため、クルマ以外の交通手段に関する情報を個人毎に提供し、自発的に行動の変容を促すことで、クルマ利用からの転換を促す。
- 平成 18 年度は、住民、転入者、企業を対象にモビリティ・マネジメントを実施した。
 - 住民を対象としたモビリティ・マネジメント 平成17年度に実施した地区へのフォローアップを行うとともに、対象地区を拡大。
 - 転入者を対象としたモビリティ・マネジメント 安佐南区役所を窓口とした転入者MMを実施。
 - 企業を対象としたモビリティ・マネジメント 「ノーマイカーデーひろしま」と連携し、当該モニターを対象としたMMを実施。
- 上記の結果、1ヶ月当たりクルマ利用回数が全体で約 11%減少し、渋滞緩和の効果が見られた。

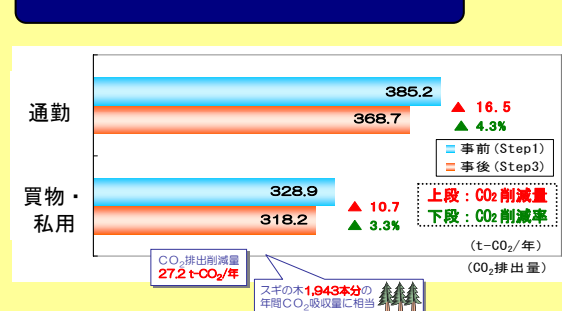


各個人に配布し、クルマ以外の交通手段への転換を促す

1ヶ月当たりのクルマ利用回数の変化



環境改善効果 (CO₂ 排出量の削減効果)



(3) 業績計画（今年度の取組みと期待される成果）

■ より利用者の実感にあった渋滞対策の推進

渋滞対策の実施にあたっては、これまでも重点的に対策すべき箇所を抽出して行われてきているが、道路利用者へのアンケート結果を見ると、これまでの基準により選定されてきた渋滞ポイント以外にも対策を求める箇所が多数存在することが明らかとなっている。これは道路管理者が抽出している渋滞ポイントが、利用者が不満と感じている渋滞箇所を必ずしも網羅できている訳ではないということを示している。今後、より利用者の実感にあった渋滞対策を進めていくため、情報通信技術を活用して広域のかつ詳細に得られる客観的なデータに基づいて渋滞問題が深刻な箇所を幅広く抽出し、その中から重点的に対策を行う箇所を選定していく。

また、警察や公安委員会など、多様な関係機関との合同協議を実施するなど、引き続き連携を図りながら、道路利用者の実感を反映した渋滞対策を推進していく。

地域の道路事情に精通している自動車ユーザーへのアンケート調査

【概要】

- ・日本自動車連盟（JAF）において、国土交通省が抽出した主要渋滞ポイントを基にしたアンケート調査を平成18年2～3月に実施し、調査結果を平成18年9月に公表した。

【調査内容】

- 1) 主要渋滞ポイントのランク付け
- 2) 主要渋滞ポイント以外における交通渋滞や混雑のひどい箇所の自由記述

【調査対象】

- ・地域の道路事情に精通していると思われるJAFロードサービス職員等 6,654名（有効数 6,176名）を対象

【調査結果】

- 1) 都道府県毎に、渋滞がひどく、早急に改善が必要な箇所を10箇所ランキングした。
- 2) 自由記述により、交通渋滞や混雑のひどい箇所を抽出してもらったところ、新たに2,207箇所が挙げられた。

県警と渋滞対策を現地で協議し早期対策を実施

【県警との合同現地協議の実施】

- ・福岡市の御島橋交差点（国道3号）は、都市高速の橋脚がそばにあるために右折レーンが不足し、直進阻害を起こしている。その結果、朝夕の時間帯に最大渋滞長が3,400mに達しており、早急な渋滞対策が必要である。
- ・今回、道路管理者と公安委員会との合同立ち会いによる現地協議を行い、互いの観点から問題点及び計画案の改善点等を共有・認識し、早期の対応を講じることができた。



現地での合同協議実施により、約5ヶ月の協議期間短縮が実現



【5カ年の達成見込みについて】

○平成19年度目標：平成14年度比約1割削減 ← 平成19年度見込み：年間約32.4億人時間

5カ年の目標（平成14年度からの渋滞損失時間約1割削減）は、1年前倒しの平成18年度で達成することができた。これは、区間毎の渋滞損失時間や主要渋滞ポイントなどの実測データに基づいて優先的に渋滞対策に取り組むべき箇所を抽出し、効率的・効果的な渋滞対策を推進してきたことなどがその要因であると考えられる。

平成19年度以降も引き続き、渋滞損失時間の削減のために効果的な渋滞対策を進めていく。

【Ⅱ. 地域の自立と競争力の強化】

(4) バックデータ

■ 指標の動向

渋滞モニタリング区間における平成 18 年度の渋滞損失時間は、対前年度比で約 5.7%減少し、全国の渋滞損失時間は 35.1 億人時間（平成 17 年度実績）から 33.1 億人時間（平成 18 年度実績）へと、2.0 億人時間（約 6,000 億円/年）減少した。

削減時間が大きい理由としては、多様な機関と連携し、ポイントを絞った渋滞対策を実施している箇所が増えていることや、TDM 施策による公共交通への転換や違法駐車を取り締まり強化などのソフト施策の実施によるものと考えられる。一方、県別に見てみると、渋滞損失時間が増加している県も見られた。増加している県の特徴としては、新規供用箇所が少なく渋滞緩和が図れなかったことや、大型商業施設の沿道立地に伴う速度低下の影響などが挙げられる。

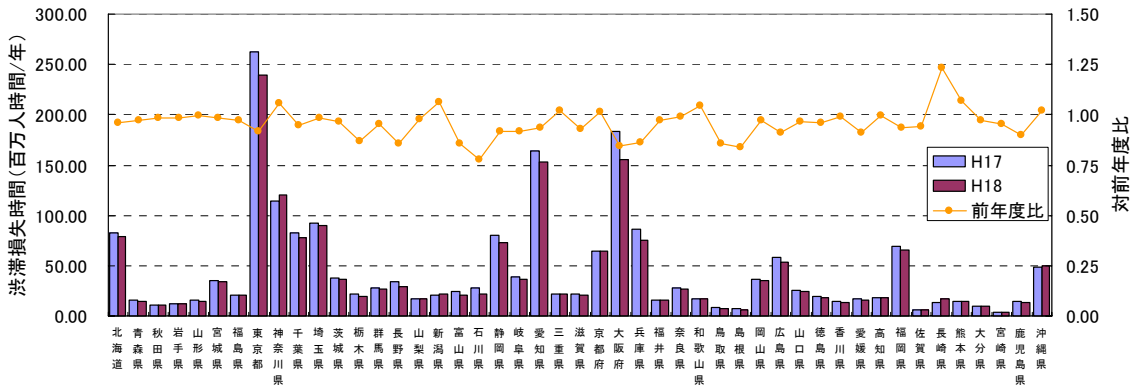


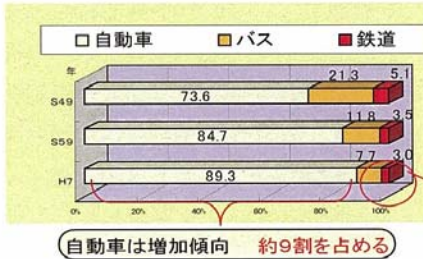
図 2-2 渋滞損失時間の比較及び対前年度比（渋滞モニタリング区間）

金沢外環状道路供用開始による渋滞緩和

【金沢外環状道路の全線供用に伴い、金沢都市圏全体の渋滞損失が大幅に減少】

- 金沢の都市交通の課題： ①都心部に交通が集中する都市構造、②移動手段の約9割が自動車
- 金沢外環状道路の3区間同時供用開始（平成18年4月15日）により、ミッシングリンクが解消
- 都心通過交通が減少し、金沢都市圏全体の渋滞損失が大幅に減少

金沢都市圏における移動手段の分担率



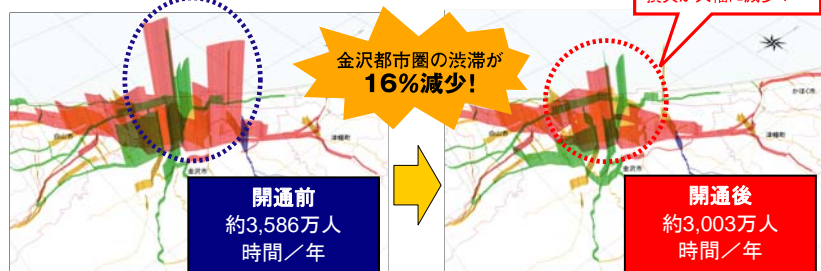
平成 18 年 4 月 15 日、金沢外環状道路(山側幹線)延長約 26.4km のうち残り 3 区間 8.3km が同時供用開始、ミッシングリンクが解消された。

公共交通は減少傾向
計 10.7%



金沢都市圏全体の渋滞損失が大幅に減少

金沢都市圏全体の渋滞損失時間
→ 583万人時間/年 減少



【都道府県別総損失時間】

ポイント：①道路1kmあたりの渋滞損失時間→三大都市圏に集中している。

②人口あたりの渋滞損失時間→岐阜県、山梨県など、三大都市圏隣接地域や宮城県、沖縄県など地方圏でも深刻な状況である。

■ 上位5位 ■ 下位5位

区分	都道府県道以上 渋滞損失時間 (H14)	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	万人時間/年	千人時間/年・km	時間/年	人時間/千台キロ	人時間/台・年	
全国	380,796	20.3	30.0	6.9	52.1	
都道府県	北海道	13,422 (8)	7.3 (43)	23.6 (40)	4.6 (37)	38.5 (38)
	青森県	3,862 (31)	10.2 (35)	26.2 (34)	5.6 (22)	40.5 (35)
	秋田県	3,318 (34)	8.6 (38)	27.9 (26)	4.8 (32)	41.9 (32)
	岩手県	2,941 (40)	6.0 (47)	20.8 (42)	3.1 (47)	31.6 (45)
	山形県	4,048 (28)	11.1 (31)	32.5 (15)	5.2 (27)	46.1 (23)
	宮城県	13,000 (10)	36.2 (8)	② 55.0 (2)	11.4 (3)	89.0 (1)
	福島県	5,040 (25)	8.0 (40)	23.7 (39)	3.9 (42)	34.4 (43)
	東京都	36,910 (1)	① 136.7 (1)	30.6 (22)	14.0 (1)	88.6 (2)
	神奈川県	17,018 (5)	① 76.0 (3)	20.0 (45)	9.0 (8)	46.8 (21)
	千葉県	15,543 (7)	40.5 (7)	26.2 (33)	7.9 (11)	49.1 (14)
	埼玉県	18,673 (4)	① 53.5 (4)	26.9 (29)	8.3 (9)	52.0 (12)
	茨城県	9,718 (14)	21.3 (13)	32.5 (14)	5.5 (24)	43.9 (25)
	栃木県	6,154 (20)	16.3 (20)	30.7 (20)	4.9 (29)	41.6 (34)
	群馬県	7,543 (16)	21.3 (14)	37.3 (11)	6.5 (17)	47.0 (20)
	長野県	8,373 (15)	14.2 (24)	37.8 (9)	6.1 (19)	48.0 (16)
	山梨県	4,194 (27)	20.2 (16)	② 47.2 (3)	7.0 (13)	62.0 (8)
	新潟県	7,258 (18)	10.4 (34)	29.3 (25)	4.7 (33)	43.2 (27)
	富山県	3,899 (30)	14.3 (23)	34.8 (12)	5.8 (21)	47.1 (19)
	石川県	5,328 (23)	20.8 (15)	② 45.1 (5)	7.9 (12)	65.4 (7)
	静岡県	15,737 (6)	34.4 (9)	41.8 (6)	8.2 (10)	61.4 (9)
	岐阜県	12,711 (11)	26.6 (12)	② 60.3 (1)	9.5 (7)	82.6 (3)
	愛知県	27,501 (2)	① 49.2 (5)	39.0 (8)	9.5 (6)	60.2 (10)
	三重県	5,796 (21)	14.7 (22)	31.2 (17)	4.9 (30)	43.4 (26)
	滋賀県	4,209 (26)	16.6 (19)	31.3 (16)	4.7 (34)	48.2 (15)
	京都府	9,945 (13)	32.1 (10)	37.6 (10)	11.9 (2)	78.3 (4)
	大阪府	26,969 (3)	① 107.7 (2)	30.6 (21)	11.3 (4)	75.7 (5)
	兵庫県	10,297 (12)	16.9 (18)	18.6 (47)	4.6 (36)	37.7 (39)
	福井県	2,527 (43)	10.6 (33)	30.5 (23)	4.5 (38)	41.6 (33)
	奈良県	3,720 (33)	17.5 (17)	25.8 (35)	7.0 (14)	48.0 (17)
	和歌山県	3,314 (35)	11.3 (30)	31.0 (18)	6.4 (18)	47.5 (18)
	鳥取県	1,571 (47)	7.2 (44)	25.6 (36)	3.8 (44)	36.3 (41)
	島根県	2,233 (46)	6.4 (46)	29.3 (24)	4.5 (39)	43.2 (28)
	岡山県	5,348 (22)	11.0 (32)	27.4 (27)	4.6 (35)	39.0 (37)
	広島県	7,286 (17)	13.7 (25)	25.3 (37)	5.3 (25)	42.9 (29)
	山口県	3,106 (38)	7.6 (42)	20.3 (44)	3.2 (46)	31.1 (46)
	徳島県	3,311 (36)	13.4 (26)	40.2 (7)	6.8 (15)	57.1 (11)
	香川県	3,155 (37)	15.9 (21)	30.8 (19)	5.5 (23)	44.9 (24)
	愛媛県	3,943 (29)	9.6 (36)	26.4 (32)	5.2 (26)	42.1 (31)
	高知県	2,771 (42)	8.7 (37)	34.0 (13)	6.0 (20)	51.6 (13)
	福岡県	13,363 (9)	27.9 (11)	26.6 (31)	6.6 (16)	46.3 (22)
	佐賀県	2,348 (44)	12.2 (27)	26.8 (30)	4.0 (41)	39.6 (36)
	長崎県	3,097 (39)	11.8 (28)	20.4 (43)	4.9 (31)	36.5 (40)
	熊本県	5,088 (24)	11.6 (29)	27.4 (28)	5.2 (28)	42.3 (30)
	大分県	2,898 (41)	8.1 (39)	23.7 (38)	3.8 (43)	35.5 (42)
	宮崎県	2,316 (45)	7.2 (45)	19.8 (46)	3.6 (45)	27.6 (47)
	鹿児島県	3,815 (32)	7.8 (41)	21.4 (41)	4.4 (40)	31.6 (44)
	沖縄県	6,182 (19)	41.2 (6)	② 46.9 (4)	10.6 (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。

※ 括弧内は順位、網掛けは上位・下位それぞれ5位以内の都道府県を表す。

※ 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(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。

【Ⅱ. 地域の自立と競争力の強化】

【都道府県別の渋滞損失時間】

■ 上位5位 ■ 下位5位

区分	モニタリング 区間延長	都道府県道 以上総延長	都道府県道以上総延長 に対するモニタリング 区間延長の割合	モニタリング区間 渋滞損失時間 (H17)	モニタリング区間 渋滞損失時間 (H18)	対前年度比 (H18/H17)	
単位	km	km	(%)	万人時間/年	万人時間/年		
全国	10,701	190,607	5.6%	205,872	193,722	0.94	
都 道 府 県	北海道	329.5 (10)	18,776 (1)	1.8% (41)	8,287 (7)	7,943 (6)	0.96 (23)
	青森県	91.3 (35)	3,963 (19)	2.3% (36)	1,531 (35)	1,487 (38)	0.97 (27)
	秋田県	64.5 (42)	3,906 (20)	1.7% (43)	1,120 (42)	1,099 (42)	0.98 (32)
	岩手県	67.7 (41)	4,925 (10)	1.4% (46)	1,252 (41)	1,233 (41)	0.98 (35)
	山形県	85.1 (37)	3,773 (23)	2.3% (37)	1,521 (36)	1,517 (36)	1.00 (39)
	宮城県	194.7 (16)	3,603 (24)	5.4% (14)	3,472 (17)	3,415 (17)	0.98 (34)
	福島県	112.1 (29)	6,426 (3)	1.7% (42)	2,085 (27)	2,026 (27)	0.97 (28)
	東京都	1002.9 (1)	2,685 (34)	37.3% (1)	26,203 (1)	23,967 (1)	0.91 (12)
	神奈川県	621.4 (4)	2,267 (41)	27.4% (3)	11,397 (4)	12,010 (4)	1.05 (44)
	千葉県	480.3 (7)	3,902 (21)	12.3% (6)	8,199 (8)	7,758 (7)	0.95 (19)
	埼玉県	558.0 (5)	3,547 (27)	15.7% (4)	9,198 (5)	9,038 (5)	0.98 (33)
	茨城県	288.0 (11)	4,661 (13)	6.2% (13)	3,783 (15)	3,647 (14)	0.96 (24)
	栃木県	137.9 (23)	3,854 (22)	3.6% (29)	2,235 (24)	1,938 (28)	0.87 (8)
	群馬県	189.6 (18)	3,591 (25)	5.3% (16)	2,792 (19)	2,665 (20)	0.95 (21)
	長野県	211.6 (15)	5,879 (5)	3.6% (28)	3,341 (18)	2,866 (18)	0.86 (6)
	山梨県	115.3 (27)	2,157 (44)	5.3% (15)	1,755 (31)	1,713 (32)	0.98 (31)
	新潟県	187.7 (20)	7,052 (2)	2.7% (33)	2,025 (28)	2,156 (23)	1.06 (45)
	富山県	113.5 (28)	2,787 (33)	4.1% (23)	2,401 (23)	2,056 (26)	0.86 (5)
	石川県	105.2 (31)	2,572 (36)	4.1% (21)	2,763 (20)	2,148 (24)	0.78 (1)
	静岡県	471.5 (8)	4,604 (14)	10.2% (8)	7,979 (9)	7,322 (9)	0.92 (13)
	岐阜県	216.6 (14)	4,932 (8)	4.4% (19)	3,903 (14)	3,583 (15)	0.92 (14)
	愛知県	761.9 (3)	5,720 (6)	13.3% (5)	16,427 (3)	15,339 (3)	0.93 (16)
	三重県	157.2 (22)	4,019 (18)	3.9% (24)	2,192 (26)	2,237 (22)	1.02 (42)
	滋賀県	129.9 (25)	2,537 (39)	5.1% (17)	2,211 (25)	2,060 (25)	0.93 (15)
	京都府	257.8 (13)	3,152 (31)	8.2% (11)	6,400 (11)	6,474 (11)	1.01 (40)
	大阪府	801.8 (2)	2,546 (38)	31.5% (2)	18,344 (2)	15,494 (2)	0.84 (3)
	兵庫県	515.4 (6)	6,119 (4)	8.4% (10)	8,668 (6)	7,493 (8)	0.86 (7)
	福井県	91.4 (34)	2,431 (40)	3.8% (26)	1,596 (34)	1,555 (35)	0.97 (30)
	奈良県	185.9 (21)	2,168 (43)	8.6% (9)	2,745 (21)	2,721 (19)	0.99 (37)
	和歌山県	105.4 (30)	2,899 (32)	3.6% (27)	1,640 (33)	1,714 (31)	1.05 (43)
	鳥取県	44.4 (46)	2,199 (42)	2.0% (39)	824 (44)	704 (44)	0.85 (4)
	島根県	50.2 (44)	3,511 (28)	1.4% (45)	717 (45)	601 (45)	0.84 (2)
	岡山県	188.8 (19)	4,890 (11)	3.9% (25)	3,643 (16)	3,542 (16)	0.97 (29)
	広島県	265.3 (12)	5,389 (7)	4.9% (18)	5,864 (12)	5,355 (12)	0.91 (11)
	山口県	130.3 (24)	4,124 (17)	3.2% (30)	2,523 (22)	2,438 (21)	0.97 (25)
	徳島県	104.7 (32)	2,558 (37)	4.1% (20)	1,937 (29)	1,854 (29)	0.96 (22)
	香川県	82.8 (38)	2,025 (45)	4.1% (22)	1,399 (38)	1,381 (39)	0.99 (36)
	愛媛県	125.2 (26)	4,150 (16)	3.0% (31)	1,726 (32)	1,570 (34)	0.91 (10)
	高知県	93.1 (33)	3,225 (30)	2.9% (32)	1,797 (30)	1,791 (30)	1.00 (38)
	福岡県	395.2 (9)	4,844 (12)	8.2% (12)	6,942 (10)	6,500 (10)	0.94 (17)
	佐賀県	49.0 (45)	1,916 (46)	2.6% (34)	600 (46)	566 (46)	0.94 (18)
	長崎県	64.1 (43)	2,661 (35)	2.4% (35)	1,365 (40)	1,682 (33)	1.23 (47)
	熊本県	88.8 (36)	4,265 (15)	2.1% (38)	1,398 (39)	1,495 (37)	1.07 (46)
	大分県	69.8 (40)	3,583 (26)	1.9% (40)	974 (43)	946 (43)	0.97 (26)
	宮崎県	24.8 (47)	3,280 (29)	0.8% (47)	399 (47)	380 (47)	0.95 (20)
	鹿児島県	80.8 (39)	4,929 (9)	1.6% (44)	1,427 (37)	1,280 (40)	0.90 (9)
	沖縄県	193.1 (17)	1,608 (47)	12.0% (7)	4,872 (13)	4,963 (13)	1.02 (41)

※ 単位未満四捨五入のため合計が合わないことがある。

※ 括弧内は順位、網掛けは上位・下位それぞれ5位以内の都道府県を表す。

※ 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17年度）及び国土交通省調査（旅行速度：平成14年度～平成18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17年度末現在（一般都道府県道以上）の値。

《参考》 路上駐車対策の推進

都市部における違法な路上駐車は、道路交通容量を大きく低下させ、渋滞の発生や交通事故の増加等、円滑かつ安全な道路交通を阻害する要因となっている。そこで、駐車場整備に加えて、多様なユーザーのニーズに的確に応える駐車場案内システム等による既存駐車場の利用促進を図ることにより、路上駐車対策の推進を図った。また、スムーズな物流を目的として、駐車場事業者、地方公共団体等の関係機関が連携して、社会実験等により路上または路外の荷捌き施設を設置し、その効果の検証を行った。

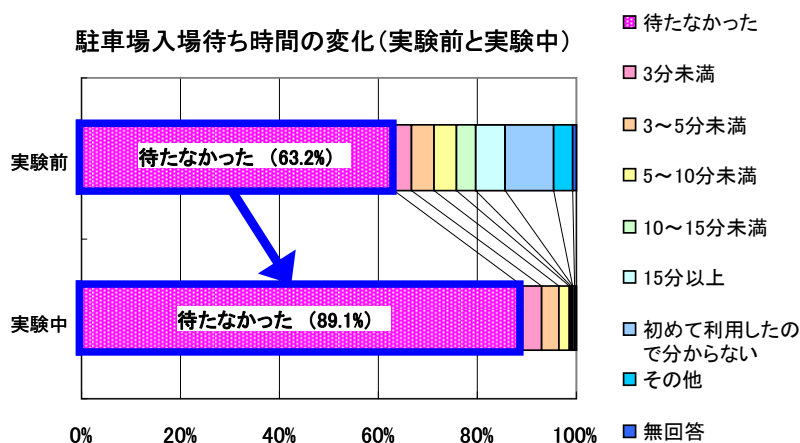
■ 駐車場案内システム高度化への取組み(東京都千代田区秋葉原地区)

既存駐車場の利用効率向上を図ることで路上駐車やうろつき交通等の削減を目的に、インターネットや通信機能付きカーナビゲーション等を活用した駐車場情報収集・提供システムに関する実証実験を継続実施した。

秋葉原駅を中心とするエリア内(97.4ha)における駐車容量約 3,300 台に対し、違法駐車台数は 5,000 台を上回っている(H16調査)。

駐車場情報高度化の実証実験を実施し、実験前・中のアンケート調査を行ったところ、駐車場の入庫待ち時間は、実験前に比べて「待たなかった」との回答が 25.9 ポイント増加した。時間がかかった方でも「5分以上かかった」という回答は、実験前は 13.8% であったのに対し、実験中は 5.4% となり 8.4 ポイント減少した。

駐車場入場待ち時間の変化(実験前と実験中)



■ ひろしま物流まちづくり社会実験(広島県広島市)

【実験の目的】

- 広島市中心部において、路上や既存の民間・公共の駐車場などを活用し、「共同荷捌き施設」を設置し、路上荷捌き車両の削減効果を検証する。

【実験期間】

平成 18 年 11 月 1 日(水)~11 月 30 日(木)の 30 日間(ただし市営駐車場は 11 月 28 日(火)まで)

【効果】

- 荷捌き施設整備は物流効率化にとって有効であると、事業者で約 7 割、ドライバーで約 4 割が回答した。
- 集配中の貨物車の駐車が可能な区間(②の区間)では 1 日約 90 台の貨物車が利用した。
- ②の 50m 圏域では実験期間中の路上駐車台数が、実験以前に比べ約 3~4 割減少した。

【今後の展開】

- 今回の実験結果を踏まえ、更に詳細な実態調査を行うとともに、各種諸施策との調整を図った上でトラックベいの増設等具体的な対策を講じる。

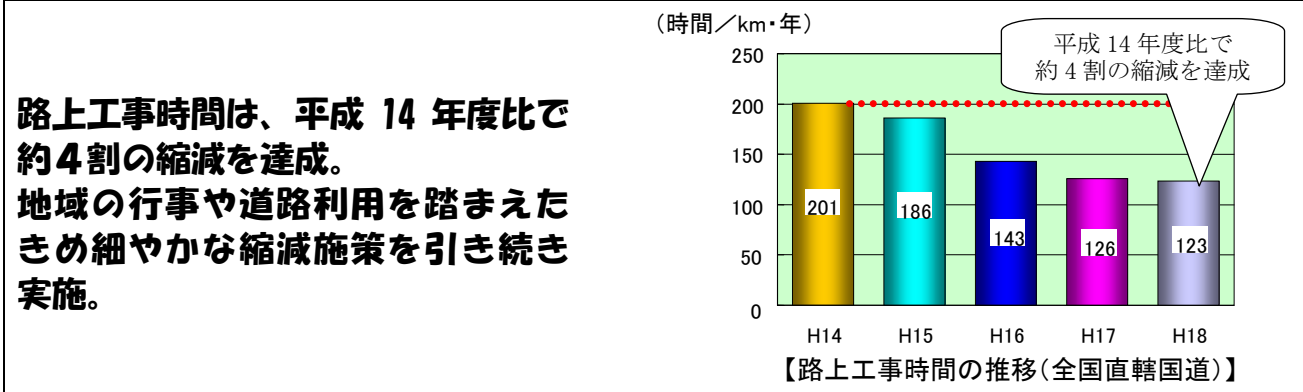


【実験の内容】

- 広島市中心部の下記の 3 箇所において、共同荷捌き施設を設置

- ①民間のコインパーキング(中区立町)
- ②市道上(中区袋町)
(路上に集配中の貨物車の駐車が可能)
- ③市営駐車場(中区小町)

利用者の視点に立った路上工事縮減



(1) 取組みの背景と必要性

■ **路上工事時間の縮減への取組み**

路上工事は、道路の維持管理やライフラインの整備等に必要不可欠である。一方、道路利用等への影響を及ぼす恐れがあるため、路上工事時間の縮減が必要である。

(2) 達成度報告(昨年度の取組みと成果)

■ **路上工事時間は引き続き減少、平成 14 年度比で約 4 割減を達成**

全国の直轄国道における路上工事時間は、前年度比で約 2%、平成 14 年度比で約 4 割の縮減を達成した。

■ **地域特性に配慮した地域毎の縮減施策を実施**

路上工事調整会議（道路管理者、占用企業者等で構成）において、地域住民や交通工学等の有識者の意見を聞きつつ、観光シーズンの工事抑制や、五・十日の工事抑制等の地域の行事や道路利用を踏まえたきめ細やかな、地域の創意工夫による路上工事縮減を推進した。

(3) 業績計画(今年度の取組みと期待される成果)

■ **地域毎の実情を踏まえた路上工事施策の展開**

既に検討された施策を参考に、引き続き地域の行事や道路利用を踏まえたきめ細やかな施策を検討・実施するとともに、良い施策については全国での展開を検討する。

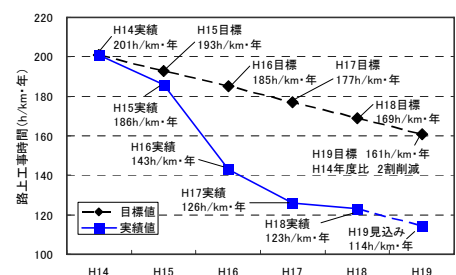
(4) 代表的な指標の動向

■ **路上工事時間は引き続き減少**

全体では、前年度比で 2% の縮減に止まった。なお、平成 19 年度数値目標として設定した管理延長当たり年間路上工事時間は、平成 16 年度には既に達成済み。

平成 14 年度実績		1km 当たり年間 201 時間
平成 18 年度	実績	1km 当たり年間 123 時間
	目標	平成 14 年度比 16% 縮減
平成 19 年度	見込み	1km 当たり年間 114 時間
	目標	平成 14 年度比 約 2 割 縮減 (161 時間/km・年) [※]

※国土交通省政策評価基本計画



担当： 道路局 国道・防災課 道路保全企画室

(1) 取組みの背景と必要性

路上工事は、道路の維持管理やライフラインの整備等に必要不可欠である。一方で、路上工事は、道路利用等に影響を及ぼす恐れがあることから、路上工事時間の縮減に取り組んでいる。

例えば、東京 23 区では、路上工事時間の約 4 割は道路補修工事、約 6 割は占用企業工事（通信、電気、ガス、上・下水道等）であり、全国は、路上工事時間の約 7 割が道路補修工事、約 3 割が占用企業工事であり、道路補修工事と占用企業工事の双方の路上工事の縮減が必要である。

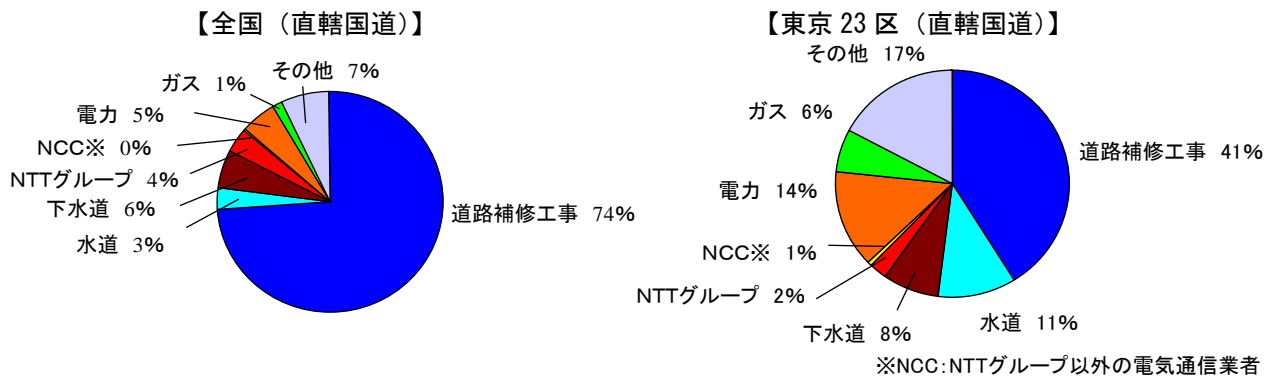


図 3-1 路上工事時間の工事種別内訳（平成 18 年度）

(2) 達成度報告（昨年度の取組みと成果）

■ 路上工事時間の縮減状況

継続的な路上工事縮減の取組みを実施してきた結果、平成 18 年度の全国の直轄国道の年間路上工事時間は、平成 14 年度比で約 4 割（123 時間/km・年）となっている。平成 19 年度目標値である平成 14 年度比約 2 割縮減は、平成 16 年度以降、引き続き達成している。

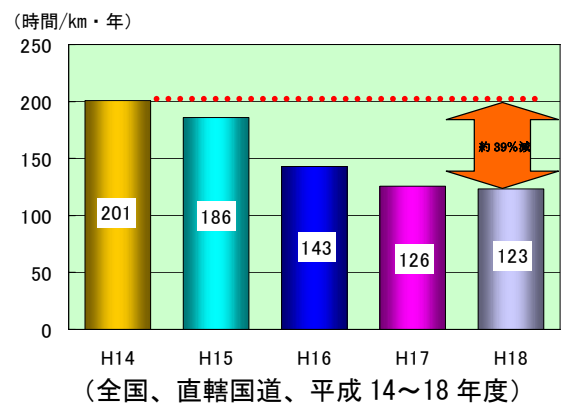


図 3-2 年間路上工事時間

表 3-1 路上工事縮減の取組み施策

施策名	内容
路上工事調整会議による縮減	路上工事調整会議（道路管理者、占用企業者により構成）において工事の平準化・共同施工の工事調整を実施
アウトカム指標設定によるマネジメント	「路上工事時間」をアウトカム指標として設定し、これにより路上工事縮減の取組みの成果をチェック
掘り返し対策重点エリア	1 年間に集中工事を実施し、5 年間掘り返しを規制
年度末工事の抑制	繁忙期である年度末の工事を抑制
共同溝の整備	共同溝を整備することにより、道路の掘り返し工事の防止、工事渋滞の軽減等、路上工事を縮減

【Ⅱ. 地域の自立と競争力の強化】

■ 地域毎のきめ細やかな縮減施策の実施

路上工事調整会議（道路管理者、占用企業者等で構成）において、地域住民や交通工学等の有識者の意見を聞きつつ、観光シーズンの工事抑制や、五・十日の工事抑制等の地域の行事や道路利用を踏まえたきめ細やかな路上工事縮減を全国で検討することとした結果、116の施策が検討・実施された。

表 3-2 路上工事縮減施策の内容（平成 18 年度）

項目	内容	事例数
ハード的 施策	共同施工・集中工事	11
	工法の工夫・変更	4
ソフト的 施策	特定日の抑制 (地域のイベント、道路 利用を踏まえた抑制)	43
	看板の改善	7
	広報・情報提供	21
	工事調整 (集中工事、共同施工)	17
	その他	13
合計		116

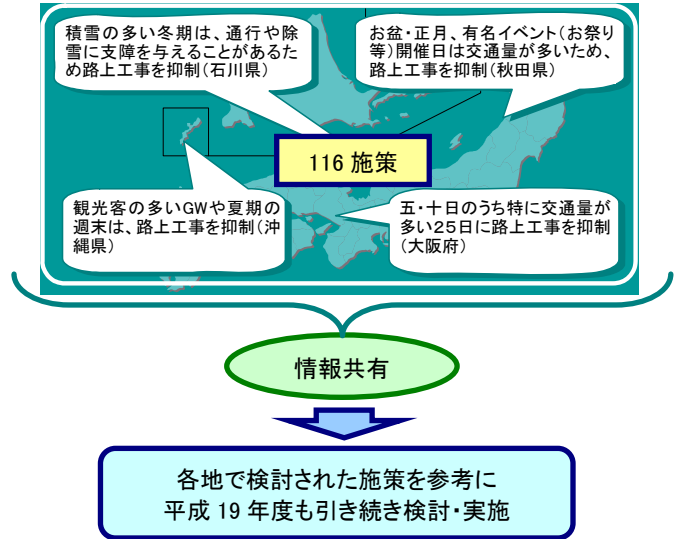


図 3-3 路上工事縮減施策の展開

施策の例① サッカーゲーム試合前後の路上工事を自粛（新潟）

目的

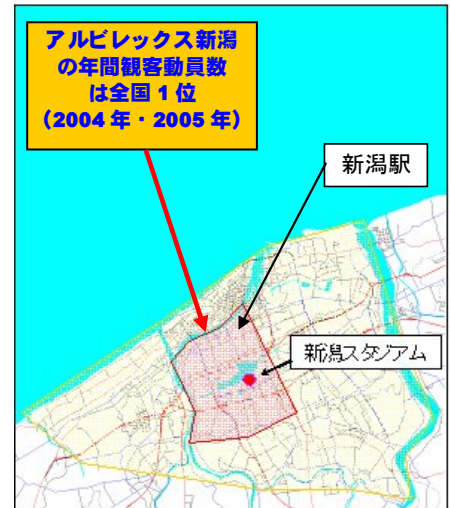
約 4 万人のサポーターが応援に集まるサッカーJ1アルビレックス新潟のホームゲーム試合前 2 時間前から 7 時間を経過するまでの間、全ての路上工事を自粛し、周辺道路の混雑を緩和し、道路交通を円滑化

具体的な取組

新潟市内の高速道路、国道及び県道・市道の幹線道路を対象とし、平成 18 年 7 月 19 日から今季ゲーム終了まで全ての路上工事を自粛
新潟地区路上工事自粛カレンダーの作成
周辺住民へのアンケートなどを実施し、アクションプログラムの効果を検証

効果

各道路管理者と占用企業者が連携して自粛することにより、周辺の道路交通の円滑化
域外の観光客に対して、新潟市へのイメージアップ効果を期待



道路管理者、警察、占用企業者等の関係者や学識経験者、道路利用者が連携して、交通規制の縮減、地域特性の特性を考慮した工事時間帯のシフトによる路上工事の影響軽減を実施

施策の例② 五・十日における路上工事中止の社会実験（大阪）

目的

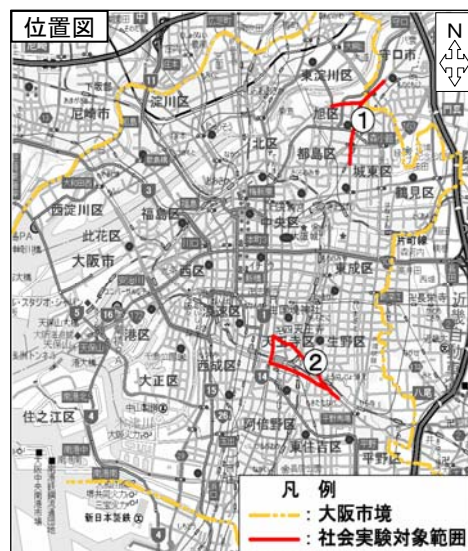
交通渋滞が増大する「五・十日（取引先間の支払い日である、月のうち『五』、『十』がつく日）」の昼間に行われる路上工事を原則中止することにより、渋滞緩和の効果や有効性、課題等について検証

具体的な取組

市民・ドライバー（2,803名）の意向を把握
五・十日において、路上工事実施有無による交通状況を比較
路上工事縮減の取組みを広くPR

効果

①今市1北交差点部



施策の例③ 海水浴シーズンの路上工事を抑制（茨城）

目的

7月末～8月中旬の海水浴シーズンの路上工事を抑制し
海水浴客の円滑かつ快適な道路交通を確保

具体的な取組

海水浴客の円滑かつ快適な道路交通を確保するため、海水浴シーズン（7月末～8月中旬）の路上工事を抑制

効果

工事渋滞に伴う道路利用者の時間損失を軽減
工事渋滞に伴う通過交通の生活道路への侵入を抑制し沿道地域内の安全性確保も期待



施策の例④ イベント期間中の路上工事を抑制（高知）

目的

有名な「よさこい祭り」、「阪神タイガースキャンプ」等のイベントの期間中とその前後期間で路上工事を抑制し、渋滞損失を削減

具体的な取組

全国的に有名な「よさこい祭り」、「阪神タイガースキャンプ」等のイベントも路上工事抑制カレンダーに追加
イベント期間だけでなく前後の数日間も抑制期間として設定

効果

特定の地域・期間において増加する交通量に対応して、路上工事を抑制することで、渋滞損失時間や死傷事故率の削減に期待

よさこい祭り
開催地: 高知市
開催日: 8月9～12日

阪神タイガースキャンプ
開催地: 安芸市営球場
開催日: 2月中旬～下旬



【Ⅱ. 地域の自立と競争力の強化】

(3) 業績計画（今年度の取組みと期待される成果）

■ 新指標によるマネジメント

地域住民や交通工学の専門家の意見を聞きつつ実施した「地域ごとのきめ細かな路上工事縮減」においては、昨年度に検討された116施策のうち、43施策が特定日に路上工事を抑制する施策であった。

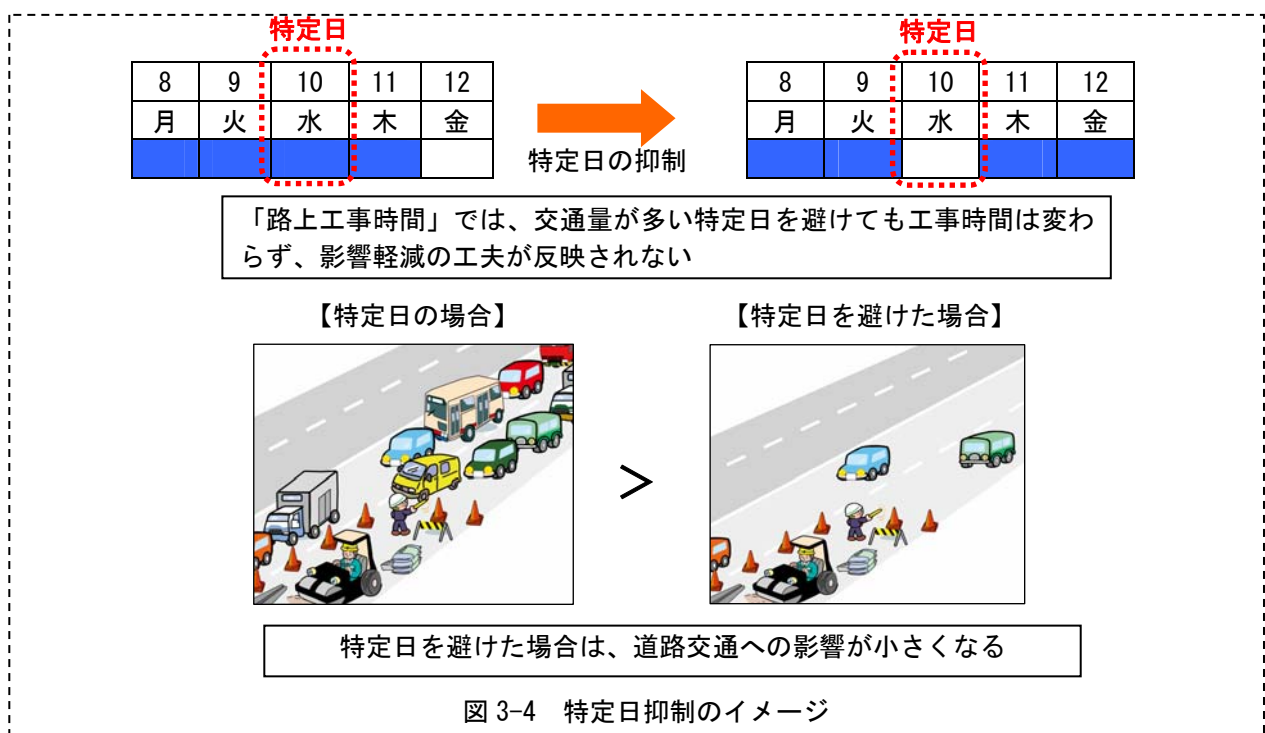
同施策は、交通量の多い日に工事を抑制することで、道路利用への影響を小さくする施策であるが、直接的に路上工事を縮減するわけではない。

「路上工事時間」では、通常日に行う路上工事の縮減と特定日に行う路上工事の縮減を区別しないことから、これらの施策の取組み状況を必ずしも反映できないため、今後においては、特定日における路上工事の抑制日数を新たに指標として設け、マネジメントを行うこととした。

平成18年度における全国の道路延長に換算した場合の1km当たりの「特定日における路上工事の抑制日数」は、40.2日であった。

表 3-3 特定日における路上工事の抑制日数

時期等	平成18年度実績値	目標値(案)	設定の考え方
年末	12.7	16.0	年末年始工事(12/23~1/8:半月)を目標
年度末	7.1	31.0	年度末工事ゼロを目標
GW	9.2	9.0	前後の土日を含む連続9日間を目標
盆休み	7.8	9.0	前後の土日を含む連続9日間を目標
地域イベント	0.7	3.0	同取組みを実施している路上工事調整会議の平均値を目標
観光・行楽シーズン	2.7	7.0	
合計	40.2	75.0	



【5カ年の達成見込みについて】

○ 平成19年度目標：平成14年度比約2割縮減(161時間/km・年)[※]

← 平成19年度見込み：1km当たり年間114時間

平成18年度には123時間/km・年と目標を既に達成しており、引き続き縮減傾向であることから、平成19年度の目標値は達成する見込みである。

※ 国土交通省政策評価基本計画

(4) バックデータ

【全地域において縮減を達成】

<ポイント>

- ①：関東ブロックの路上工事時間は、他のブロックと比較して最も多い。
近畿ブロック、中部ブロック、沖縄ブロックが続いて多いブロックである。
一方、北海道ブロックは、他のブロックと比較して少ない。
- ②：沖縄ブロックでは、平成18年度の路上工事時間が平成14年度の約39%と最も減少している。

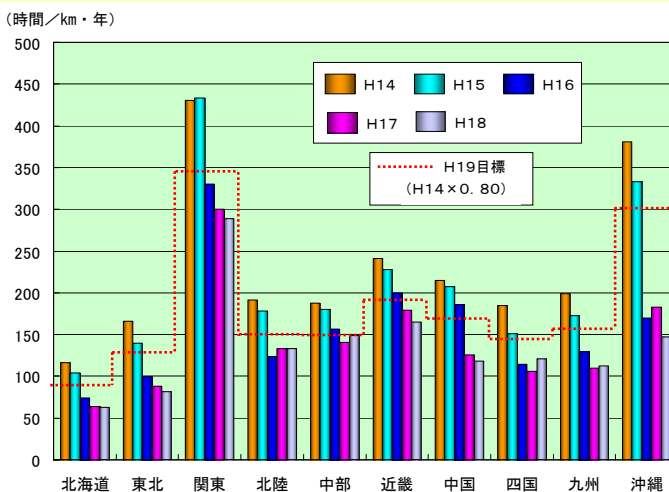


図3-5 地方別年間路上工事時間 (直轄国道：平成14～18年度)

【高速道路会社においても縮減】

<ポイント>

- ①：首都高速道路の路上工事時間は、他の高速道路会社と比較して最も多く、続いて阪神高速道路が多い。
- ②：阪神高速道路では、平成18年度の路上工事時間が平成17年度の約76%と最も減少している。
続いて、首都高速道路、西日本高速道路では、それぞれ平成17年度の約89%、約93%に減少している。

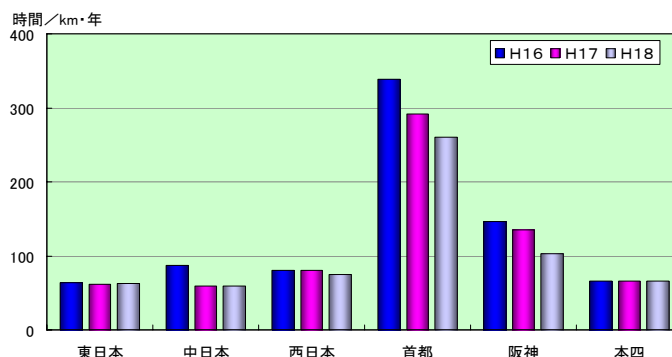


図3-6 高速道路会社における年間路上工事時間 (高速道路：平成16～18年度)

【大都市部では、東京23区・大阪市で縮減】

<ポイント>

- ①：平成14年度から平成17年度までの路上工事時間は、東京23区が他の大都市部と比較して最も多かったが、平成18年度では名古屋市が最も多い。
- ②：名古屋市では、平成18年度の路上工事時間が平成17年度の約133%と増加している。

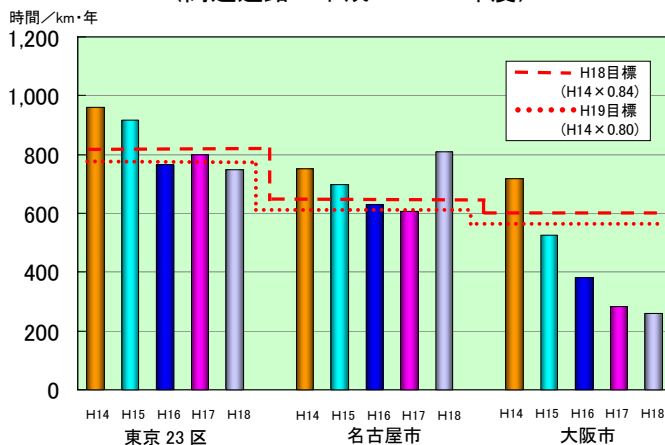


図3-7 大都市部における年間路上工事時間 (国道・都府県道・市道：平成14～18年度)

【Ⅱ. 地域の自立と競争力の強化】

【三大都市の月別工事時間推移】

<ポイント>

- ①：東京 23 区は 8 月を除く全ての月で、前年同月比で減少している。
- ②：名古屋は、1 月を除く全ての月で、前年同月比で増加した。
- ③：大阪は、5 月から 1 月までと前年同月比で減少したが、4 月と 3 月に増加している。

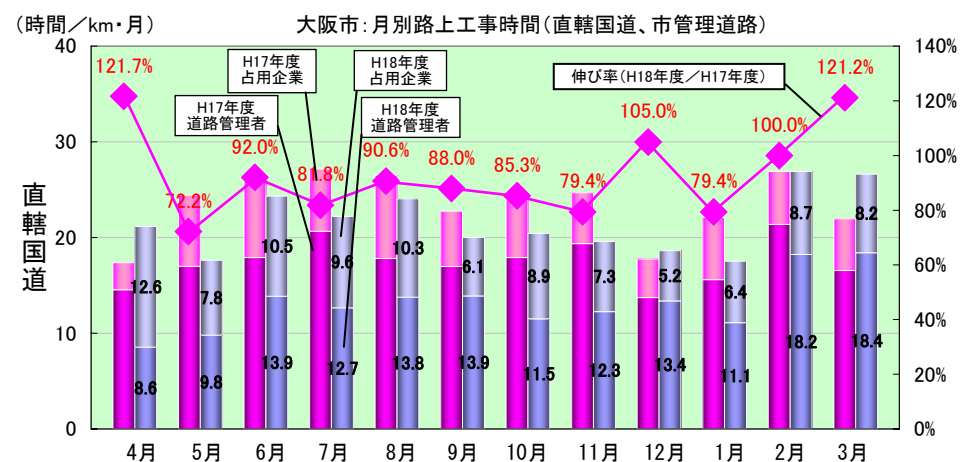
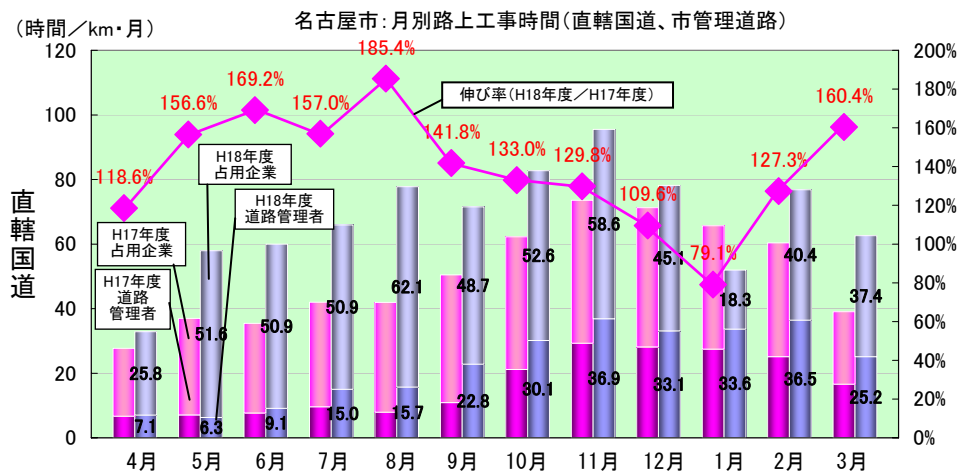
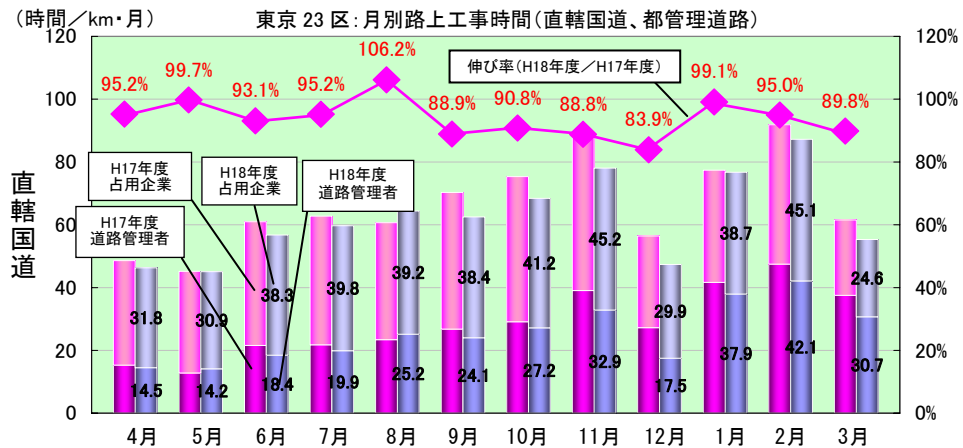


図 3-8 三大都市別、月別路上工事時間 (平成 18 年度)

表 3-4 事務所別年間路上工事時間(1/2) (全国、直轄事務所、平成 17~18 年度)

	事務所名	H17						H18						縮減率		
		道路補修工事		占用企業工事		合計		道路補修工事		占用企業工事		合計		H18/ H14	H18/ H17	
		(時間)	(時間/ km)	(時間)	(時間/ km)	(時間)	(時間/ km)	(時間)	(時間/ km)	(時間)	(時間/ km)	(時間)	(時間/ km)			
北海道	北海道計	373,626	58	43,911	7	417,537	64	348,327	53	65,367	10	413,694	63	0.55	0.99	
	札幌開発建設部	119,871	111	5,994	6	125,865	117	109,467	102	13,932	13	123,399	114	0.63	0.98	
	函館開発建設部	32,796	48	9,945	14	42,741	62	30,519	44	12,573	18	43,092	63	0.59	1.01	
	小樽開発建設部	42,831	91	5,310	11	48,141	102	35,973	76	5,193	11	41,166	87	0.36	0.86	
	旭川開発建設部	28,710	44	7,587	12	36,297	56	23,346	36	5,571	8	28,917	44	0.33	0.80	
	室蘭開発建設部	32,724	47	3,213	5	35,937	52	37,422	53	6,903	10	44,325	63	1.04	1.23	
	釧路開発建設部	36,333	43	2,133	3	38,466	46	39,510	47	2,970	4	42,480	51	0.68	1.10	
	帯広開発建設部	21,015	30	315	0	21,330	30	27,261	38	27	0	27,288	38	0.72	1.28	
	網走開発建設部	31,905	38	6,120	7	38,025	45	27,252	32	13,851	16	41,103	49	0.51	1.08	
	留萌開発建設部	11,898	44	2,133	8	14,031	51	8,685	32	3,069	11	11,754	43	0.53	0.84	
	稚内開発建設部	15,543	63	1,161	5	16,704	68	8,892	34	1,278	5	10,170	39	0.30	0.61	
東北	東北計	185,328	70	45,351	17	230,679	88	178,407	67	38,349	14	216,756	82	0.50	0.94	
	青森河川国道事務所	15,417	55	7,614	27	23,031	82	14,409	52	1,809	6	16,218	58	0.48	0.70	
	岩手河川国道事務所	27,684	117	4,572	19	32,256	136	20,979	88	9,576	40	30,555	128	0.57	0.95	
	三陸国道事務所	11,961	44	1,404	5	13,365	50	14,517	53	3,627	13	18,144	67	0.56	1.36	
	仙台河川国道事務所	21,303	47	4,869	11	26,172	57	18,459	41	4,284	9	22,743	50	0.28	0.87	
	秋田河川国道事務所	14,031	73	1,323	7	15,354	80	7,920	41	1,926	10	9,846	51	0.42	0.64	
	湯沢河川国道事務所	4,446	47	6,570	69	11,016	116	3,969	42	1,215	13	5,184	54	0.40	0.47	
	能代河川国道事務所	8,451	81	1,242	12	9,693	93	9,900	95	1,017	10	10,917	104	1.38	1.13	
	山形河川国道事務所	21,942	60	3,933	11	25,875	71	24,003	65	4,239	11	28,242	76	0.61	1.09	
	酒田河川国道事務所	9,900	66	747	5	10,647	71	18,450	123	1,683	11	20,133	134	1.02	1.89	
	福島河川国道事務所	13,059	142	1,044	11	14,103	153	13,086	142	1,305	14	14,391	156	0.57	1.02	
	郡山国道事務所	19,872	98	5,391	27	25,263	124	19,737	96	4,869	24	24,606	120	0.38	0.97	
	磐城国道事務所	17,262	90	6,642	35	23,904	124	12,978	66	2,799	14	15,777	81	0.54	0.66	
関東	関東計	455,841	193	254,916	108	710,757	301	425,862	180	259,920	110	685,782	289	0.68	0.96	
	東京国道事務所	89,100	552	105,966	657	195,066	1,209	79,632	490	113,688	700	193,320	1,190	0.71	0.99	
	相武国道事務所	36,333	343	21,879	207	58,212	550	43,470	411	23,895	226	67,365	637	1.93	1.16	
	首都国道事務所	270	129	0	0	270	129	288	131	0	0	288	131	0.70	1.07	
	横浜国道事務所	61,290	253	46,971	194	108,261	447	49,032	202	34,767	144	83,799	346	0.78	0.77	
	大宮国道事務所	46,980	184	20,304	79	67,284	263	42,381	165	23,463	91	65,844	257	0.83	0.98	
	北首都国道事務所	6,840	224	0	0	6,840	224	3,564	116	81	3	3,645	119	0.30	0.53	
	千葉国道事務所	39,015	127	11,043	36	50,058	162	62,082	201	10,116	33	72,198	234	0.91	1.44	
	宇都宮国道事務所	36,396	159	7,002	31	43,398	189	25,803	112	9,810	43	35,613	155	0.35	0.82	
	長野国道事務所	27,153	99	3,402	12	30,555	111	33,687	122	12,177	44	45,864	166	0.45	1.50	
	常陸河川国道事務所	42,570	136	9,783	31	52,353	168	34,371	111	7,074	23	41,445	133	0.63	0.79	
	高崎河川国道事務所	34,434	175	5,904	30	40,338	205	24,435	124	9,927	51	34,362	175	0.44	0.85	
	甲府河川国道事務所	35,460	145	22,662	92	58,122	237	27,117	108	14,922	60	42,039	168	0.55	0.72	
	北陸	北陸計	102,312	100	34,047	33	136,359	133	98,649	96	37,656	37	136,305	133	0.70	1.00
		新潟国道事務所	30,132	103	10,251	35	40,383	138	24,246	83	13,914	48	38,160	130	0.77	0.94
長岡国道事務所		26,271	125	2,655	13	28,926	138	19,656	94	2,232	11	21,888	104	1.21	0.76	
高田河川国道事務所		9,297	74	1,737	14	11,034	88	11,718	94	1,188	9	12,906	103	0.56	1.17	
富山河川国道事務所		15,399	80	10,764	56	26,163	136	18,531	96	9,306	48	27,837	144	0.57	1.06	
金沢河川国道事務所		21,213	105	8,640	43	29,853	148	24,498	121	11,016	54	35,514	176	0.66	1.19	
中部	中部計	183,690	106	61,101	35	244,791	141	192,852	110	69,120	39	261,972	149	0.82	1.07	
	静岡国道事務所	29,889	124	9,045	38	38,934	161	30,915	128	7,353	30	38,268	159	0.70	0.98	
	浜松河川国道事務所	4,032	34	135	1	4,167	35	4,455	38	378	3	4,833	41	0.91	1.16	
	名古屋国道事務所	78,156	190	32,139	78	110,295	268	88,335	213	46,269	112	134,604	325	1.31	1.22	
	三重河川国道事務所	21,510	123	4,725	27	26,235	150	19,278	109	4,959	28	24,237	137	0.48	0.92	
	北勢国道事務所	2,826	68	135	3	2,961	71	1,827	44	189	5	2,016	48	0.29	0.68	
	紀勢国道事務所	6,579	43	2,772	18	9,351	62	5,625	37	1,233	8	6,858	45	0.35	0.73	
	岐阜国道事務所	14,400	63	5,868	26	20,268	89	16,560	70	3,717	16	20,277	85	0.78	1.00	
	多治見砂防国道事務所	8,550	100	2,205	26	10,755	126	7,956	91	1,737	20	9,693	111	0.52	0.90	
	高山国道事務所	7,272	49	2,169	15	9,441	63	10,062	68	1,764	12	11,826	80	0.70	1.25	
	飯田国道事務所	10,476	76	1,908	14	12,384	90	7,839	57	1,521	11	9,360	68	0.49	0.76	

【Ⅱ. 地域の自立と競争力の強化】

表 3-5 事務所別年間路上工事時間(2/2) (全国、直轄事務所、平成 17~18 年度)

	事務所名	H17						H18						縮減率	
		道路補修工事		占用企業工事		合計		道路補修工事		占用企業工事		合計		H18/ H14	H18/ H17
		(時間)	(時間/ km)	(時間)	(時間/ km)	(時間)	(時間/ km)	(時間)	(時間/ km)	(時間)	(時間/ km)	(時間)	(時間/ km)		
近畿	近畿計	219,240	125	93,843	54	313,083	179	216,504	121	78,156	44	294,660	165	0.71	0.94
	滋賀国道事務所	20,241	80	13,041	52	33,282	132	15,795	59	10,404	39	26,199	98	0.43	0.79
	福知山河川国道事務所	10,818	85	882	7	11,700	92	8,649	68	1,314	10	9,963	79	0.54	0.85
	京都国道事務所	28,161	189	11,205	75	39,366	264	26,100	175	7,866	53	33,966	228	0.61	0.86
	大阪国道事務所	37,764	187	19,350	96	57,114	283	51,210	252	14,481	71	65,691	323	0.81	1.15
	兵庫国道事務所	38,880	176	29,142	132	68,022	307	33,228	150	24,759	112	57,987	262	0.84	0.85
	姫路河川国道事務所	22,878	172	3,834	29	26,712	200	21,510	161	5,778	43	27,288	205	1.64	1.02
	豊岡河川国道事務所	8,091	114	4,419	62	12,510	177	8,874	114	1,710	22	10,584	136	1.17	0.85
	奈良国道事務所	10,125	72	1,467	10	11,592	82	9,639	64	2,664	18	12,303	82	0.65	1.06
	和歌山河川国道事務所	17,262	145	3,870	33	21,132	178	16,686	140	3,825	32	20,511	172	0.84	0.97
中国	中国計	140,715	87	62,802	39	203,517	126	135,684	84	55,332	34	191,016	118	0.56	0.94
	鳥取河川国道事務所	14,634	99	7,614	51	22,248	150	12,564	84	4,545	30	17,109	114	0.57	0.77
	倉吉河川国道事務所	6,165	71	2,322	27	8,487	98	5,958	69	1,323	15	7,281	84	0.75	0.86
	松江国道事務所	14,409	73	4,446	23	18,855	95	19,260	98	3,843	19	23,103	117	0.70	1.23
	浜田河川国道事務所	10,800	80	3,330	25	14,130	105	11,556	86	3,429	25	14,985	111	0.68	1.06
	岡山国道事務所	21,267	85	7,830	31	29,097	116	16,461	65	11,916	47	28,377	113	0.57	0.98
	福山河川国道事務所	7,803	119	1,944	30	9,747	149	5,688	87	1,017	16	6,705	103	0.46	0.69
	三次河川国道事務所	4,005	65	2,484	40	6,489	105	4,392	71	1,665	27	6,057	98	0.79	0.93
	広島国道事務所	24,453	120	12,168	60	36,621	179	26,505	128	11,178	54	37,683	181	0.55	1.03
	山口河川国道事務所	37,179	81	20,664	45	57,843	126	33,300	73	16,416	36	49,716	109	0.47	0.86
四国	四国計	102,663	83	29,412	24	132,158	107	115,758	94	33,759	27	149,517	121	0.66	1.13
	徳島河川国道事務所	22,491	85	8,703	33	31,194	118	23,724	89	9,963	38	33,561	127	0.90	1.08
	香川河川国道事務所	26,451	152	9,135	52	34,488	198	25,533	150	7,668	45	33,093	194	0.52	0.96
	松山河川国道事務所	20,565	74	3,510	13	24,048	87	22,689	82	6,309	23	28,989	105	0.74	1.21
	大洲河川国道事務所	7,956	62	1,413	11	9,369	73	10,440	81	1,521	12	11,907	93	0.45	1.27
	中村河川国道事務所	7,191	73	1,332	13	8,523	86	6,480	65	2,142	22	8,595	87	0.89	1.01
	土佐国道事務所	18,009	62	5,319	18	23,256	80	26,892	92	6,156	21	32,949	113	0.64	1.42
	九州	九州計	173,277	86	49,122	24	222,399	110	185,076	91	44,730	22	229,806	113	0.57
北九州国道事務所		24,345	142	3,366	20	27,711	161	29,988	174	1,962	11	31,950	186	0.66	1.15
福岡国道事務所		21,456	80	8,676	32	30,132	113	15,516	57	6,633	24	22,149	82	0.39	0.74
熊本河川国道事務所		14,553	51	1,377	5	15,930	56	13,590	48	1,125	4	14,715	52	0.68	0.92
鹿児島国道事務所		29,331	102	8,343	29	37,674	131	26,955	94	9,243	32	36,198	126	0.75	0.96
大隅河川国道事務所		6,012	63	1,440	15	7,452	78	12,825	133	2,232	23	15,057	157	1.18	2.02
大分河川国道事務所		14,940	87	2,979	17	17,919	104	19,386	111	3,762	22	23,148	133	0.53	1.29
佐伯河川国道事務所		9,198	82	810	7	10,008	89	14,913	132	909	8	15,822	141	1.18	1.58
延岡河川国道事務所		7,686	119	0	0	7,686	119	3,609	51	396	6	4,005	56	0.29	0.52
宮崎河川国道事務所		17,820	88	9,387	46	27,207	134	18,315	92	8,577	43	26,892	134	0.70	0.99
沖縄	佐賀国道事務所	14,607	72	9,801	49	24,408	121	15,372	73	7,092	34	22,464	107	0.59	0.92
	長崎河川国道事務所	13,329	83	2,943	18	16,272	102	14,607	91	2,799	18	17,406	109	0.27	1.07
	沖縄計	46,215	151	9,909	32	56,124	183	36,171	119	8,433	28	44,604	147	0.39	0.79
	北部国道事務所	26,370	179	252	2	26,622	181	10,827	74	1,521	10	12,348	84	0.61	0.46
	南部国道事務所	19,845	125	9,657	61	29,502	185	25,344	163	6,912	44	32,256	207	0.35	1.09
	全国計	1,982,907	94	684,414	32	2,667,321	126	1,933,290	91	690,822	32	2,624,112	123	0.62	0.98

災害時の緊急活動を支援する救援ルートの確保

「緊急輸送道路の橋梁耐震補強 3 箇年プログラム」の推進により、防災・震災対策の完了した救援ルートは中期的な目標を達成。



(1) 取組みの背景と必要性

■ **被災地への迅速な救援活動や緊急物資の輸送には救援ルートが不可欠**

近年、集中豪雨が多発傾向にあり、豪雨等の異常気象による事前通行規制は年間約 55 万時間に及んでいる。また、大規模地震が相次いで発生しており、近い将来、首都直下地震等の大規模地震が高い確率で発生するとされている。被災地への迅速な救援活動や緊急物資の輸送を行うためには、災害に強い“救援ルート”の確保が必要である。

(2) 達成度報告(昨年度の取組みと成果)

■ **「緊急輸送道路の橋梁耐震補強 3 箇年プログラム」により緊急的な耐震補強を着実に推進**

「緊急輸送道路の橋梁耐震補強 3 箇年プログラム」(平成 17~19 年度)に基づき、橋梁の緊急的な耐震補強を重点的に実施し、緊急輸送道路のうち優先確保ルートについては、緊急的な耐震補強の実施率が約 9 割まで進捗した。しかし、緊急輸送道路全体では 7 割強の進捗である。

■ **斜面对策等の進捗は 4 割弱**

斜面对策等の防災対策を推進したが、その進捗率は全体で 4 割弱の状況であり、依然として多くの未対策箇所が残っている。

(3) 業績計画(今年度の取組みと期待される成果)

■ **緊急輸送道路のうち優先確保ルートの緊急的な耐震補強を概ね完了**

平成 19 年度はプログラムの最終年度であり、引き続き橋梁の緊急的な耐震補強を重点的に推進し「緊急輸送道路のうち優先確保ルートは概ね完了」という目標の確実な達成を図る。

■ **道路のネットワークの機能確保に着目した防災・震災対策を推進**

防災・震災対策は着実に進捗しているものの、依然として多くの未対策箇所が残っている。今後は、個別箇所の安全性に加え、ネットワークとしての機能確保に着目して対策の優先順位の考え方を明確にし、対策箇所をより重点化することにより、効果的な防災・震災対策の推進を図る。

■ **事前通行規制区間の効果的な解消・緩和を検討**

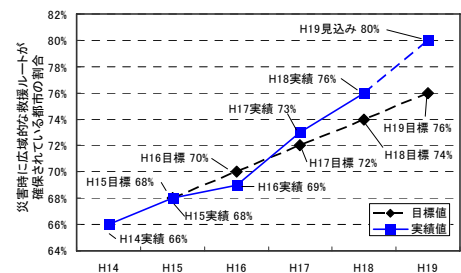
事前通行規制区間は、防災対策の実施により徐々に減少してきたが、依然として多くの規制が行われていることから、さらに対策の効果上げるために規制基準の緩和・解消を検討する。

(4) 代表的な指標の動向

■ **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は中期的な目標を概ね達成**

「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」は、73% (平成 17 年度実績値) から 76% (平成 18 年度実績値) に向上し、平成 19 年度の目標値を 1 年前倒しで達成した。さらに、平成 19 年度は目標を大幅に上回り、80%となる見込みである。

平成 14 年度実績		66%
平成 18 年度	実績	76%
	目標	74%
平成 19 年度	見込み	80%
	目標	76%



担当： 道路局 国道・防災課 道路防災対策室

(1) 取組みの背景と必要性

■ 被災地への迅速な救援活動や緊急物資の輸送には救援ルートが不可欠

近年、年間降水量が減少傾向にある一方で、短時間の集中豪雨が多発傾向にある（図 4-1、図 4-2）。

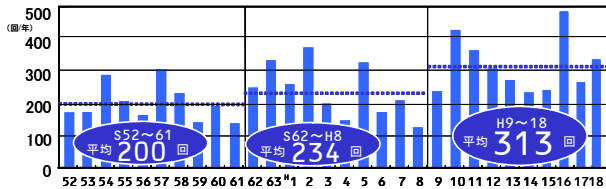


図 4-1 時間雨量 50mm 以上の降雨の発生回数

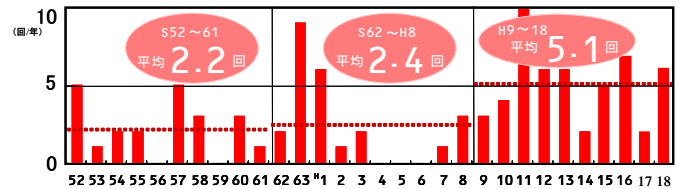


図 4-2 時間雨量 100mm 以上の降雨の発生回数

出典) 国土交通省河川局資料

道路の通行止めの原因は、豪雨が最も多く約 7 割を占め、また、豪雨等の異常気象による事前通行規制区間が、今なお約 3 千区間存在し、規制時間は年間約 55 万時間に及んでいる（図 4-3、表 4-1）。

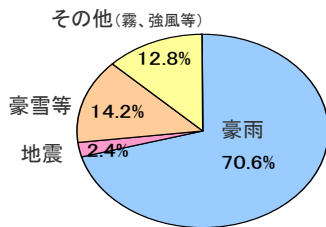
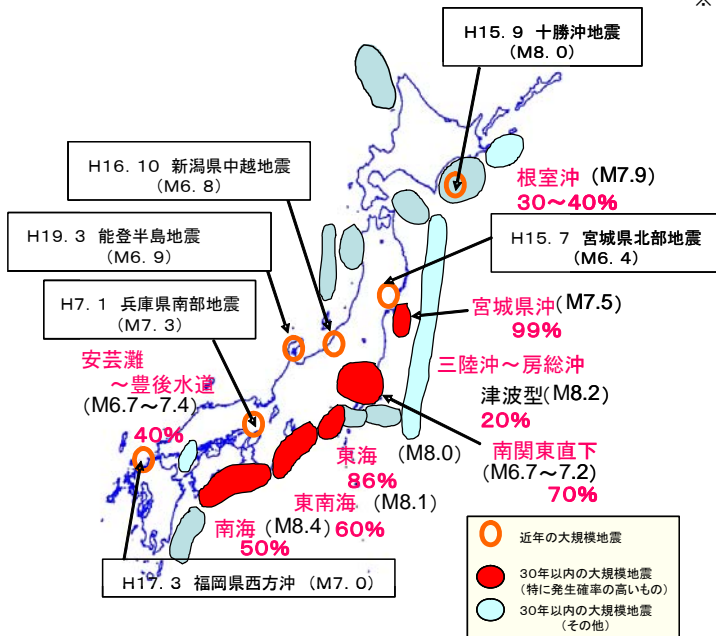


図 4-3 過去 10 年の道路の通行止め原因

表 4-1 雨量等の異常気象による事前通行規制区間

	規制区間数	延長 (km)	規制回数	通行止め延べ時間
直轄国道	181	1,016	46	約1千時間
補助国道	647	4,982	309	約9万時間
都道府県道	2,204	12,858	1,122	約46万時間
合計	3,032	18,857	1,477	約55万時間

※ 上表は平成 17 年度末（日数・時間は平成 17 年度）の状況



出典) 近年の大規模地震については、気象庁発表値
今後 30 年以内の大規模地震の発生確率・規模については、海溝型地震の長期評価（2005 年 1 月 1 日算定値、平成 17 年 4 月 13 日現在地震調査研究推進本部発表）

図 4-4 近年発生した大規模地震と想定される大規模地震

また、近年、新潟県中越地震（震度 7、平成 16 年 10 月）、福岡県西方沖地震（震度 6 弱、平成 17 年 3 月）、能登半島地震（震度 6 強、平成 19 年 3 月）等の大規模地震が発生しているとともに、近い将来、東海地震、首都直下地震等大規模地震が高い確率で発生すると言われていている（図 4-4）。このようなことから、集中豪雨や大規模地震等の災害時に地域の生活の中心都市の孤立を防ぎ、被災地の迅速な救援活動や緊急物資の輸送を行うためには、防災対策及び震災対策が完了した災害に強い“救援ルート”の確保が必要である。

※ 救援ルートとは、一般国道及び都道府県道により隣接する地域の生活の中心都市相互を短時間で連絡するルートをいう。

【Ⅲ. 安全・安心の確保】

(2) 達成度報告（昨年度の取組みと成果）

■ 「緊急輸送道路の橋梁耐震補強 3 箇年プログラム」により緊急的な耐震補強を着実に推進

平成 17 年度に「緊急輸送道路の橋梁耐震補強 3 箇年プログラム」（平成 17～19 年度）を策定し、橋梁の緊急的な耐震補強を重点的に実施してきた。

その結果、平成 18 年度は、直轄国道及び都道府県管理道路全体で新たに約 1,400 橋の緊急的な耐震補強を実施し、年度末の実施率は、優先確保ルート*全体で 72%（平成 17 年度末）から 89%（平成 18 年度末）へ 17 ポイント向上している。しかし、緊急輸送道路全体では 75%（平成 18 年度末）となっている（表 4-2）。

また、高速道路についても、新たに約 500 基の橋脚の緊急的な耐震補強を実施し、93%（平成 17 年度末）から 94%（平成 18 年度末）へ 1 ポイント向上した（表 4-2）。

表 4-2 緊急輸送道路の橋梁の緊急的な耐震補強の実施率

[一般道路]					[高速道路]				
	H16末 (実績)	H17末 (実績)	H18末 (実績)	H19末 (見込み)		H16末 (実績)	H17末 (実績)	H18末 (実績)	H19末 (見込み)
直轄国道	54%	69%	87%	100%	高速自動車国道	87%	88%	91%	100%
都道府県管理道路	54%	59%	67%	72%	首都高速道路	100%	100%	100%	100%
うち優先確保ルート	67%	78%	92%	99%	阪神高速道路	99%	99%	100%	100%
全体	54%	63%	75%	82%	本州四国連絡道路	64%	64%	69%	100%
うち優先確保ルート	59%	72%	89%	99%	高速道路全体	92%	93%	94%	100%

* 優先確保ルートとは、緊急輸送道路のうち、直轄国道と都道府県管理道路のうち主要な防災拠点と市街地を結ぶなど特に重要な区間をさす。

■ 斜面对策等の進捗は 4 割弱

斜面对策等の防災対策を推進したが、その進捗率は全体で 4 割弱の状況である（表 4-3）。そのうち高速道路と直轄国道は対策が進んでいるが、対策の必要な箇所を多く抱える都道府県管理道路の進捗率が低い状況にある。

表 4-3 道路防災対策の進捗状況表

	要対策箇所	うち対策済み箇所	進捗率
全道路	約 104,000箇所	約 38,000箇所	4割弱
うち高速道路	約 2,200箇所	約 1,800箇所	約8割
うち直轄国道	約 10,500箇所	約 7,500箇所	約7割
うち都道府県管理道路	約 71,000箇所	約 23,000箇所	約3割
うち主要な市町村道	約 20,300箇所	約 5,700箇所	3割弱

※ 上表は平成 19 年 3 月末現在の速報値

(3) 業績計画（今年度の取組みと期待される成果）

■ 緊急輸送道路のうち優先確保ルートの耐震補強を概ね完了

平成 19 年度はプログラムの最終年度であり、引き続き橋梁の緊急的な耐震補強を重点的に推進し「緊急輸送道路のうち優先確保ルートは概ね完了」という目標の確実な達成を図る。なお、「優先確保ルートの緊急的な橋梁耐震補強の実

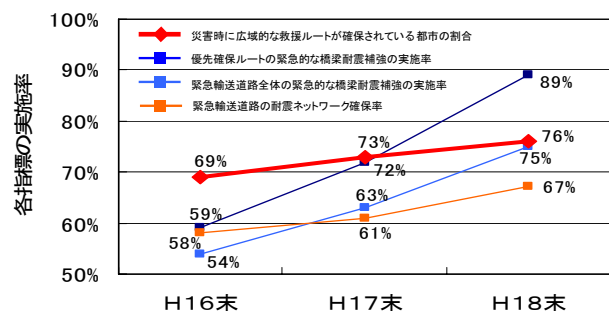


図 4-5 各指標の推移

施率」及び「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」に対して、「緊急輸送道路全体の緊急的な橋梁耐震補強の実施率」及び「緊急輸送道路の耐震ネットワーク確保率^{*}」は低い値で推移しており、優先確保ルートの緊急的な耐震化が完了した後は、緊急輸送道路全体としての橋梁耐震補強の推進と評価が必要である（図 4-5）。

※ 耐震ネットワーク確保率とは、緊急輸送道路全体に対する橋梁耐震補強（緊急的な耐震補強を含む）を実施した道路延長の割合

■ 優先的に防災・震災対策を実施するネットワークを選定

斜面对策等の防災対策については、道路利用者が災害に直接巻き込まれることを防ぐために、これまで個別箇所の安全性に着目した対策を中心に行ってきた。

しかし、防災・震災対策は着実に進捗しているものの、依然として多くの未対策箇所が残っている。今後は、個別箇所の安全性に加え、ネットワークとしての機能確保に着目して対策の優先順位の考え方を明確にし、対策箇所をより重点化することにより、効果的な防災・震災対策の推進を図る。このため、各地域に協議会を設け、優先的に防災対策を実施するネットワークを選定する（図 4-6）。

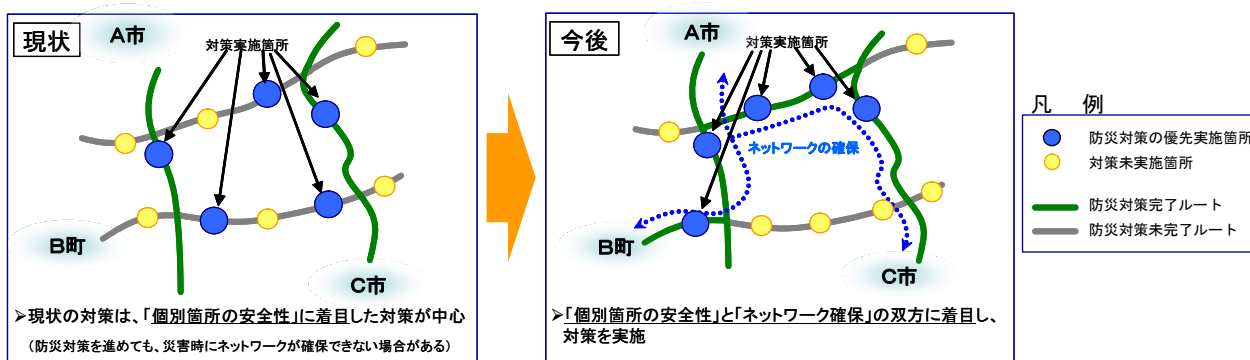


図 4-6 個別箇所の安全性とネットワークの機能確保の双方に着目した防災対策のイメージ

■ 事前通行規制区間の効果的な解消・緩和を検討

事前通行規制区間の多くは、昭和 40 年代にその当時までの災害履歴等をもとに設定され、その後、防災対策の実施により徐々に減少してきたが、依然として多くの規制が行われていることから、さらに効果的な規制基準の緩和・解消について検討する。

【5カ年の達成見込みについて】

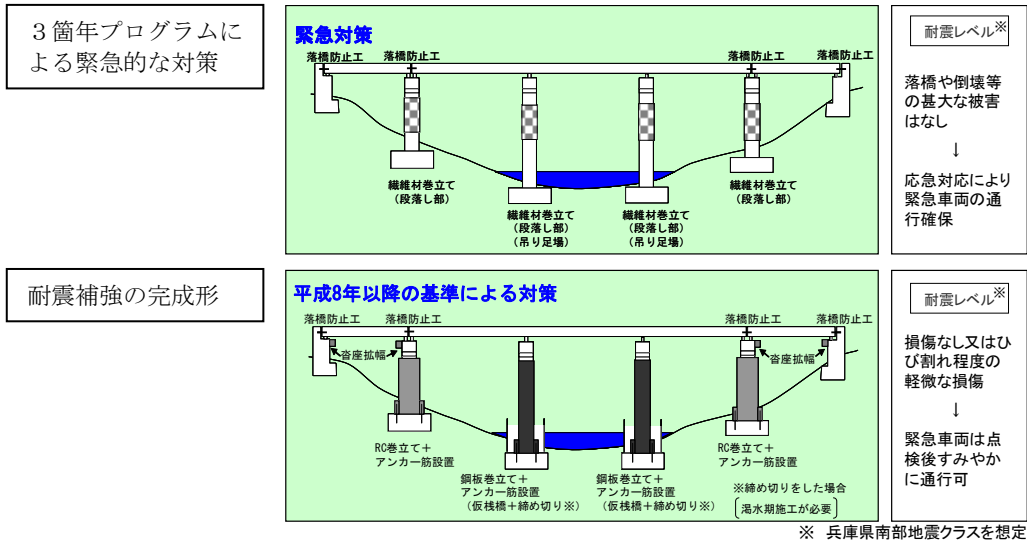
○平成 19 年度目標：76% ← 平成 19 年度見込み：80%

平成 19 年度は、緊急輸送道路の橋梁耐震補強 3 箇年プログラムの目標である「緊急輸送道路のうち優先確保ルートの緊急的な橋梁耐震補強を概ね完了」することから、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は、目標を大幅に上回り 80%となる見込みである。引き続き個別箇所の安全性に加え、ネットワークとしての機能確保にも着目した防災対策が必要である。

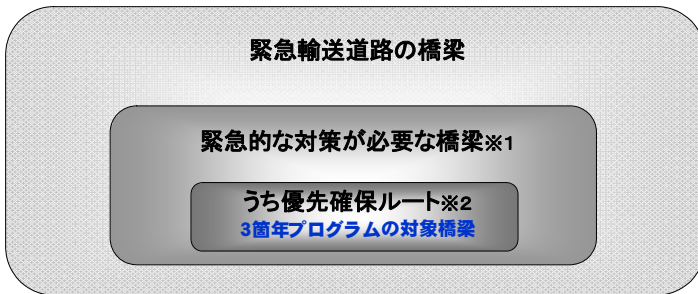
【Ⅲ. 安全・安心の確保】

緊急輸送道路の橋梁耐震補強 3 箇年プログラムでの耐震対策

緊急輸送道路の橋梁耐震補強 3 箇年プログラムでは、災害時の救援活動等に不可欠な緊急輸送道路の橋梁等について、緊急的な耐震補強を重点的に実施している。3 箇年プログラムの特徴は“耐震ネットワークの早期確保”にあり、優先確保ルートを選定し、兵庫県南部地震クラスの地震動に対しても落橋や倒壊等の甚大な被害を防止する程度の対策を緊急的に実施するもので、昭和 55 年より前の設計基準を適用した橋梁のうち、段落し部のある鉄筋コンクリート製単柱橋脚または鋼製単柱橋脚等を有する橋梁を対象としている。



【緊急輸送道路の橋梁耐震補強 3 箇年プログラムの対象橋梁】



※1 兵庫県南部地震クラスの地震で落橋や倒壊の恐れがある橋梁（昭和 55 年より前の設計基準を適用した橋梁のうち、段落し部のある鉄筋コンクリート性単柱橋脚又は鋼製単柱橋脚等を有する橋梁）

※2 優先確保ルートとは、緊急輸送道路のうち、直轄国道と都道府県管理道路のうち主要な防災拠点と市街地を結ぶなど特に重要な区間をさす。

(4) バックデータ

■ 防災・震災対策が完了した救援ルート数と救援ルートが確保されている都市数の推移

ポイント：平成 18 年度は震災対策の完了による救援ルート数の増加により、救援ルートが確保されている都市の数が増加。

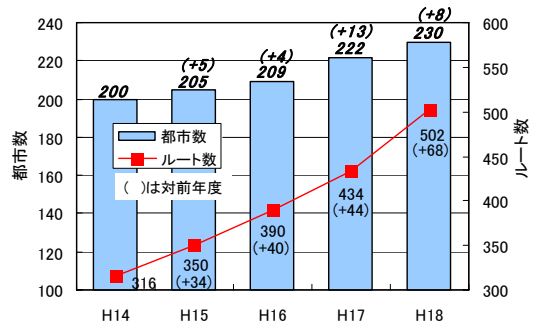


図 4-7 救援ルートが確保されている都市数の推移

【緊急輸送道路の橋梁の耐震補強（一般道路）県別一覧表】

道路種別 都道府県	直轄国道			都道府県管理道路(全体)						直轄国道+都道府県管理道路(全体)			直轄国道+都道府県管理道路(うち優先確保ルート)		
	緊急的な対策が必要な橋梁数 [橋]	H18年度末実績		緊急的な対策が必要な橋梁数 [橋]	H18年度末実績		緊急的な対策が必要な橋梁数 [橋]	H18年度末実績		緊急的な対策が必要な橋梁数 [橋]	H18年度末実績		緊急的な対策が必要な橋梁数 [橋]	H18年度末実績	
		実施数 [橋]	実施率 [%]		実施数 [橋]	実施率 [%]		実施数 [橋]	実施率 [%]		実施数 [橋]	実施率 [%]		実施数 [橋]	実施率 [%]
北海道	661	480	72.6%	240	153	63.8%	96	88	91.7%	901	633	70.3%	757	568	75.0%
青森県	24	23	95.8%	146	104	71.2%	64	56	87.5%	170	127	74.7%	88	79	89.8%
岩手県	100	83	83.0%	209	184	88.0%	120	119	99.2%	309	267	86.4%	220	202	91.8%
宮城県	77	63	81.8%	99	60	60.6%	38	36	94.7%	176	123	69.9%	115	99	86.1%
秋田県	56	54	96.4%	210	110	52.4%	70	66	94.3%	266	164	61.7%	126	120	95.2%
山形県	144	133	92.4%	93	74	79.6%	39	38	97.4%	237	207	87.3%	183	171	93.4%
福島県	89	82	92.1%	196	173	88.3%	96	96	100.0%	285	255	89.5%	185	178	96.2%
茨城県	36	30	83.3%	114	72	63.2%	22	21	95.5%	150	102	68.0%	58	51	87.9%
栃木県	31	28	90.3%	235	123	52.3%	24	19	79.2%	266	151	56.8%	55	47	85.5%
群馬県	36	28	77.8%	127	92	72.4%	38	35	92.1%	163	120	73.6%	74	63	85.1%
埼玉県	37	33	89.2%	188	83	44.1%	29	29	100.0%	225	116	51.6%	66	62	93.9%
千葉県	85	81	95.3%	130	90	69.2%	40	33	82.5%	215	171	79.5%	125	114	91.2%
東京都	65	59	90.8%	180	129	71.7%	118	118	100.0%	245	188	76.7%	183	177	96.7%
神奈川県	70	67	95.7%	114	109	95.6%	60	57	95.0%	184	176	95.7%	130	124	95.4%
新潟県	125	111	88.8%	270	151	55.9%	26	22	84.6%	395	262	66.3%	151	133	88.1%
富山県	48	42	87.5%	103	80	77.7%	36	35	97.2%	151	122	80.8%	84	77	91.7%
石川県	35	35	100.0%	74	63	85.1%	13	12	92.3%	109	98	89.9%	48	47	97.9%
福井県	49	47	95.9%	193	131	67.9%	45	39	86.7%	242	178	73.6%	94	86	91.5%
山梨県	79	72	91.1%	452	98	21.7%	54	25	46.3%	531	170	32.0%	133	97	72.9%
長野県	51	45	88.2%	189	107	56.6%	58	46	79.3%	240	152	63.3%	109	91	83.5%
岐阜県	106	99	93.4%	154	149	96.8%	65	64	98.5%	260	248	95.4%	171	163	95.3%
静岡県	170	166	97.6%	102	91	89.2%	74	68	91.9%	272	257	94.5%	244	234	95.9%
愛知県	264	254	96.2%	135	119	88.1%	103	102	99.0%	399	373	93.5%	367	356	97.0%
三重県	152	126	82.9%	130	119	91.5%	68	68	100.0%	282	245	86.9%	220	194	88.2%
滋賀県	88	57	64.8%	110	74	67.3%	28	25	89.3%	198	131	66.2%	116	82	70.7%
京都府	59	50	84.7%	141	119	84.4%	65	63	96.9%	200	169	84.5%	124	113	91.1%
大阪府	93	84	90.3%	430	343	79.8%	204	196	96.1%	523	427	81.6%	297	280	94.3%
兵庫県	285	255	89.5%	165	135	81.8%	32	32	100.0%	450	390	86.7%	317	287	90.5%
奈良県	30	27	90.0%	110	76	69.1%	59	56	94.9%	140	103	73.6%	89	83	93.3%
和歌山県	74	73	98.6%	85	35	41.2%	33	33	100.0%	159	108	67.9%	107	106	99.1%
鳥取県	53	43	81.1%	86	85	98.8%	67	67	100.0%	139	128	92.1%	120	110	91.7%
島根県	65	53	81.5%	119	92	77.3%	38	38	100.0%	184	145	78.8%	103	91	88.3%
岡山県	87	75	86.2%	171	54	31.6%	30	26	86.7%	258	129	50.0%	117	101	86.3%
広島県	85	62	72.9%	170	119	70.0%	36	30	83.3%	255	181	71.0%	121	92	76.0%
山口県	80	74	92.5%	104	43	41.3%	35	23	65.7%	184	117	63.6%	115	97	84.3%
徳島県	73	68	93.2%	89	83	93.3%	75	75	100.0%	162	151	93.2%	148	143	96.6%
香川県	39	39	100.0%	53	52	98.1%	52	52	100.0%	92	91	98.9%	91	91	100.0%
愛媛県	68	60	88.2%	86	70	81.4%	81	70	86.4%	154	130	84.4%	149	130	87.2%
高知県	93	88	94.6%	105	58	55.2%	33	33	100.0%	198	146	73.7%	126	121	96.0%
福岡県	140	128	91.4%	202	158	78.2%	54	49	90.7%	342	286	83.6%	194	177	91.2%
佐賀県	65	64	98.5%	113	99	87.6%	61	57	93.4%	178	163	91.6%	126	121	96.0%
長崎県	25	17	68.0%	113	96	85.0%	33	31	93.9%	138	113	81.9%	58	48	82.8%
熊本県	41	41	100.0%	174	112	64.4%	61	46	75.4%	215	153	71.2%	102	87	85.3%
大分県	80	74	92.5%	195	64	32.8%	29	25	86.2%	275	138	50.2%	109	99	90.8%
宮崎県	96	92	95.8%	178	102	57.3%	49	40	81.6%	274	194	70.8%	145	132	91.0%
鹿児島県	57	52	91.2%	107	76	71.0%	64	56	87.5%	164	128	78.0%	121	108	89.3%
沖縄県	34	30	88.2%	23	20	87.0%	20	20	100.0%	57	50	87.7%	54	50	92.6%
全国	4,400	3,847	87.4%	7,212	4,829	67.0%	2,635	2,435	92.4%	11,612	8,676	74.7%	7,035	6,282	89.3%

- (注1) 要対策橋梁数とは、平成7年兵庫県南部地震等での橋梁の被災実態を踏まえ、昭和55年道路橋示方書より古い基準を適用した橋梁等で特に優先的に耐震補強を実施する必要のある橋梁の数である。
- (注2) 実施数とは、耐震補強を実施済の橋梁及び一部実施済の橋梁の数である。
- (注3) 都道府県管理道路とは、都道府県・政令市が管理している一般国道及び都道府県道（主要市道を含む）をさす。
- (注4) 上表は、平成19年4月1日現在で整理したものである。

都市基盤の整備による市街地の防災性向上

**防災上課題のある市街地は、3年連続で確実に解消。
平成18年度課題のある市街地の割合は33.9%。
事業のスピードアップが今後の重要課題。**



(1)取組みの背景と必要性

■ 「20世紀の負の遺産」～防災上の課題のある市街地の解消～

これまで、高度経済成長期を中心に、急速な都市化の進展に対して郊外における住宅市街地の整備に迫られていた中で、既成市街地においては、計画的な市街地整備が図られず、家屋が建て詰まり、都市基盤の整備が不十分なまま放置された、いわば20世紀の負の遺産ともいえる防災上課題がある市街地が多く残されている。

ー現在、全国の人口が集中している市街地は約41万ha存在するが、その約3分の1が、「防災上の課題のある市街地」に相当する。

このような市街地においては、災害発生時、倒壊した建物などによる道路閉塞で車両の通行が阻害され、救助・救急、消防活動、住民の避難行動が遅れるなど災害に対する脆弱性が強く指摘されており、面整備や街路などの都市基盤の整備により緊急的に改善していく必要がある。

(2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

■ 面整備事業、道路整備事業により、課題のある市街地を着実に解消

市街地の防災性向上のため、平成18年度も面整備事業を推進し、着実に「防災上課題のある市街地」を解消した。また、民間のノウハウや資金力などの活用による対策のスピードアップを図る観点から、民間事業者による事業促進にも取り組んでいる。

■ 重点密集市街地内の都市計画道路の着実な整備

重点密集市街地内の都市計画道路の整備を推進し、平成18年度も供用した路線があるなど、着実に整備されているが、事業期間が長期となっており、スピードアップが今後の課題である。

(3)業績計画(今年度の取組みと期待される成果)

■ 面整備事業、道路整備事業の着実な推進

課題のある市街地を解消するため、平成19年度も引き続き、着実に面整備事業、道路整備事業を推進していく。

■ 特に課題のある地区約9,300haについて、面的整備を推進

「防災上課題のある市街地」の中でも、道路面積率が極めて低く、かつ老朽家屋が多いなど、特に課題のある地区約9,300haについて、面的整備を推進する。

■ 重点密集市街地の都市計画道路のうち「完了期間宣言防災路線」の重点的整備

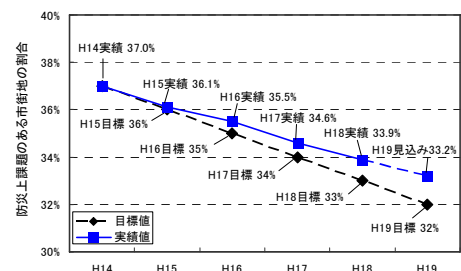
重点密集市街地内の都市計画道路のうち、防災上、緊急に整備する路線で、完了期間・5年以内の防災機能概成の宣言をした「完了期間宣言防災路線」について、重点的に整備を行う。

(4)代表的な指標の動向

■ 面整備事業や道路整備事業により、課題のある市街地の割合は33.9%に減少

「防災上課題のある市街地の割合」は、34.6%（平成17年度末実績値）から33.9%（平成18年度末実績値）と着実に減少している。

平成14年度実績		37.0%
平成18年度	実績	33.9%
	目標	33.0%
平成19年度	見込み	33.2%
	目標	32.0%



担当：都市・地域整備局 市街地整備課／街路課

(1) 取組みの背景と必要性

■ 高度経済成長期に形成された「20世紀の負の遺産」～防災上課題のある市街地の解消～

高度経済成長期を通じて形成され、その後も十分な都市基盤が整備されずに現在に至っている市街地は、細街路や行き止まり路が多いなど、道路などの公共施設の面積割合が小さいことが特徴である。このような人口の集中度合いに比べて都市基盤の整備が不十分な「防災上課題のある市街地」においては、災害発生時、倒壊した建物等による道路閉塞で車両の通行が阻害され、救助・救急、消防活動、住民の避難行動が遅れることが懸念されている。

我が国の人口が集中している市街地は、全国で約41万ha存在する。このうち、「防災上課題のある市街地」の割合は、約3分の1におよぶ。

全国的に見ると、防災上課題のある市街地は、人口の集中している大都市圏での面積が大きいことが分かる(図5-1)。また、人口の集中している地域の例として東京特別区を見ると(表5-1)、都心区部(中央区、千代田区等)は区部西部(練馬区、杉並区等)に比べて防災上課題のある市街地の割合が小さいことが分かる。これは、明治・大正期の都市基盤の整備や震災・戦災復興による都市基盤の整備が着実に進められてきた成果である。

このため、このような防災上課題のある市街地においては、今後も着実に、面整備事業、道路整備事業を推進していくことが重要といえる。

さらには、民間のノウハウや資金力・信用等をより一層活用するため、民間事業者による事業促進も必要となっている。

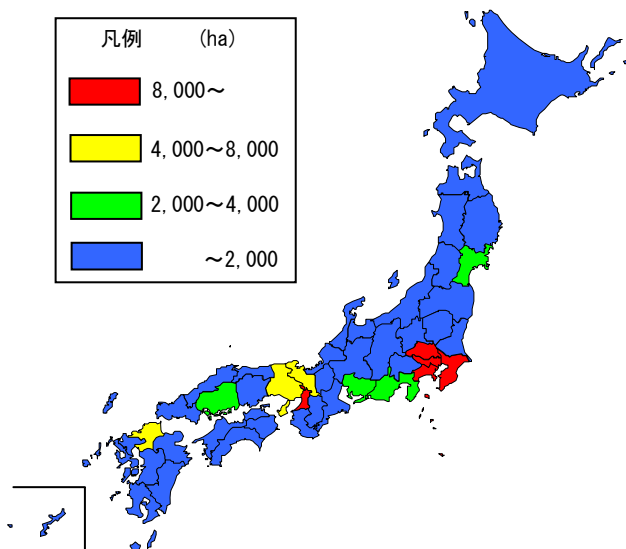


図5-1 防災上課題のある市街地(都道府県別)

表5-1 特別区の防災上課題のある市街地の割合一覧

	都市名	指標値 (%)		都市名	指標値 (%)
1	練馬区	49.1	13	大田区	18.8
2	世田谷区	44.4	14	足立区	16.4
3	杉並区	44.0	15	板橋区	14.9
4	目黒区	29.4	16	墨田区	9.8
5	中野区	29.0	17	台東区	9.8
6	新宿区	28.6	18	荒川区	9.7
7	品川区	27.3	19	江東区	9.2
8	文京区	26.7	20	千代田区	7.3
9	北区	24.4	21	葛飾区	6.9
10	渋谷区	21.6	22	江戸川区	6.1
11	豊島区	20.8	23	中央区	2.9
12	港区	20.2			

出典)国土交通省、平成18年度

(2) 達成度報告(昨年度の取組みと成果)

■ 面整備事業、道路整備事業により、着実に課題のある市街地を解消

市街地の防災性向上のため、平成18年度も面整備事業、道路整備事業を推進し、「防災上課題のある市街地」を解消した。平成18年度、「防災上課題のある市街地の比率」は前年に比べ0.7%減少し、着実に事業の成果が出ている。

また、民間のノウハウや資金力・信用等をより一層活用するため、民間事業者による事業促進のための条件整備も推進している。例えば、面整備事業である区画整理事業においては、土地区画整理事業の施行者に、地権者と民間事業者が共同で設立する株式会社又は有限会社(区画整理会社)を追加する法改正にあわせ、土地区画整理補助事業の事業主体に区画整理会社を追加している。

【Ⅲ. 安全・安心の確保】

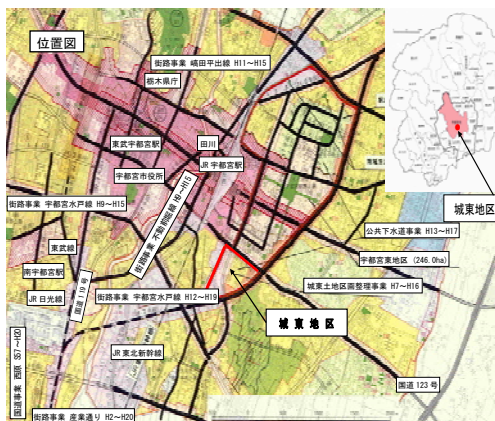
宇都宮城東土地区画整理事業（栃木県宇都宮市）

本地区は、JR 宇都宮駅から東南に約 1km と至近距離に位置し、地区の東側から南側にかけて国道 4 号、北側は主要地方道宇都宮笠間線、西側は市道 25 号線に、それぞれ囲まれた地区である。

地区内は、市街化が顕著であるものの、道路・公園など公共施設の不足から無秩序な市街地が形成され、また防災上の観点からも計画的な都市基盤整備が望まれた。このため、都市計画道路整備による道路網の確立や公園、河川など公共施設整備を行い、良好な都市環境を有する安全で計画的なまちづくりを推進した。

施行前	
道路面積	道路面積率
1.37ha	5.2%
施行後	
道路面積	道路面積率
5.66ha	21.7%

(地区面積 26.1ha)



区画道路 9-3 号線



重点密集市街地内の都市計画道路の整備については、事業のスピードアップが今後の課題

地震時に大きな被害が想定される危険な密集市街地のうち、特に大火の可能性の高い危険な市街地である重点密集市街地において、避難路・延焼遮断帯として機能する「防災環境軸」の核となる都市計画道路の整備を推進しており、平成 18 年度においては、はりまや町一宮線（高知市）などが供用した。

重点密集市街地は、狭隘な土地に土地所有者、建物所有者などの権利関係が複雑であり、権利者数も多く、道路整備に関する合意形成等に時間を要している。市街地の大規模な延焼を防止し、最低限の安全性を確保するため、事業のスピードアップが今後の課題であり、重点的に整備を行う必要がある。

(3) 業績計画（今年度の取組みと期待される成果）

■ 面整備事業、道路整備事業の着実な推進

「防災上課題のある市街地」は、土地や建物に関する権利が細分化されている地域であるため、平成 19 年度も引き続き、着実に、面整備事業、道路整備事業を推進していく。

■ 特に課題のある地区約 9,300ha について、面的整備を推進

「防災上課題のある市街地」の中でも道路面積率が極めて低く、かつ老朽家屋が多いなど特に課題のある地区が約 9,300ha も存在している。このため、今後の概ね 10 年間でこれらの地区約 9,300ha について、面的整備を推進し、解消を図る。

■ 重点密集市街地内の都市計画道路のうち「完了期間宣言防災路線」の重点的整備

重点密集市街地内の「防災環境軸」となる都市計画道路のうち、防災上緊急に整備する路線として完了期間・5年以内の防災機能概成の宣言をした「完了期間宣言防災路線」について、宣言どおり達成できるように、重点的整備を推進する。

これにより、予算等の集中投資や完了期間を守るための様々な工夫が行われるなど、適切な進捗管理を行うことが可能になるとともに、住民等への浸透から、事業に対する協力が得られるなど、事業のスピードアップが期待できる。

完了期間宣言防災路線：補助第81号線（東池袋）、補助第120号線（鐘ヶ淵）〈いずれも東京都〉
 豊里矢田線、難波片江線、加島天下茶屋線、天王寺大和川線 〈いずれも大阪市〉



【5カ年の達成見込みについて】

○平成19年度目標：32.0% ← 平成19年度見込み：33.2%
 （平成14年度からの5年間で5%減少） （平成14年度からの5年間で約4%減少）

平成18年度の実績値(33.9%)や、これまでの解消状況を勘案すると、平成19年度の目標値に対し、その達成見込みは概ね8割程度の水準にとどまる見通しである。この要因としては、密集市街地の特性として土地等の権利関係が輻輳し、合意形成等に時間を要したことが考えられ、今後は、さらなる事業の立ち上げに向けて、初動期対策の充実等に取り組む必要がある。

(4) バックデータ

■ 都市間での差が大きい「防災上課題のある市街地」

首都圏をはじめ近畿圏や中部圏、地方中枢都市を含む県では、防災上課題のある市街地を多く抱えている。東京特別区および政令市を抽出して防災上課題のある市街地の割合を整理すると（図5-2）、札幌市や名古屋市のように、面的整備や道路整備によって都市基盤施設の整備が進んでいる都市がある一方で、川崎市やさいたま市などのように、人口の集中する市街地の半分以上が、「防災上課題のある市街地」となっているなど、都市間での差が大きくみられる。

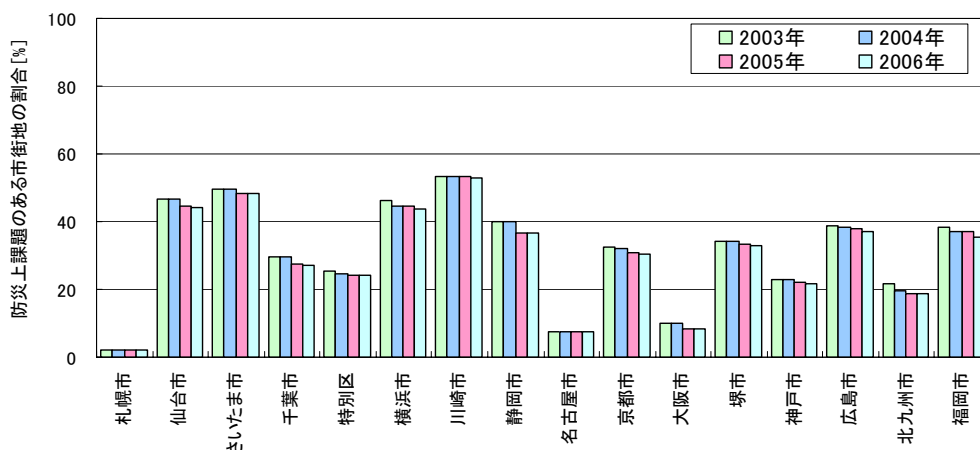
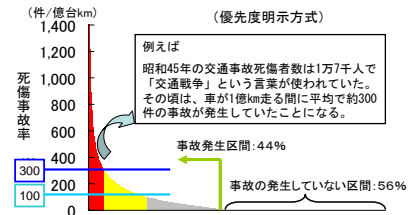


図5-2 防災上課題のある市街地の割合の推移（政令市及び特別区）

幹線道路における事故抑止と生活道路における安全・安心な歩行空間の確保

死傷事故率が減少傾向に転換。
優先度を明示した幹線道路対策を実施。
生活道路対策では住民主導型の施策を展開。



(1)取組みの背景と必要性

■ 死傷事故数の推移

平成 18 年の交通事故死者数は、昭和 30 年以来 51 年振りに 6,000 人台前半まで減少した。また、交通事故件数及び交通事故死傷者数も 2 年連続で減少するなど、減少傾向に転じた。しかし、交通事故死傷者数は依然 100 万人を越えており、国民の約 100 人に 1 人が死傷する深刻な状況となっている。

(2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

■ 死傷事故率が大幅に改善されるとともに、45 都道府県で減少

平成 14 年以来増加しつづけてきた指標値が、2 年連続で減少するとともに、大幅に改善された。都道府県別でも 45 都道府県で減少し、3 年連続で増加していた山形県、埼玉県、香川県も減少に転じた。

■ 警察庁と連携した集中的な交通事故対策

幹線道路の死傷事故率の高い箇所等である「事故危険箇所」や、生活道路の事故発生割合の高い地区である「あんしん歩行エリア」において集中的な事故抑止対策を実施した。この結果、平成 16 年度までに対策の概成した事故危険箇所において交通事故件数が約 3 割抑止された。

(3)業績計画(今年度の取組みと期待される成果)

■ 国民に分かりやすく優先度を明示した交通事故対策の推進

効果的・効率的な交通事故対策を実施するため、幹線道路では死傷事故率の高い箇所など、優先度を国民に分かりやすく明示した交通事故対策を推進する。

■ 事故危険箇所、あんしん歩行エリアでの重点的な取組みの一層の推進

社会資本整備重点計画の最終年度であることから、目標達成を目指し、「事故危険箇所」、「あんしん歩行エリア」での重点的な対策を引き続き実施する。この際、交通事故データの客観的な分析に基づく対策を実施するとともに、生活道路では地域住民の合意形成が図られるよう住民主導型の事業をより一層推進する。

■ 安全・安心な歩行者・自転車走行空間の確保

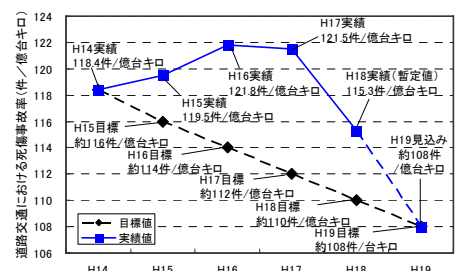
通学路を主とした歩道等の重点的な整備の実施とともに、既存の道路空間を再配分することにより、自転車・歩行者が安心して歩行・走行できる空間の整備を促進する。

(4)代表的な指標の動向

■ 平成 18 年度の死傷事故率は、115.3 件/億台キロと大幅に改善

平成 18 年度の死傷事故率は、115.3 件/億台キロと昨年度と比較して大きく改善される（対前年度比 5.1%減少）とともに、2 年連続で減少するなど平成 14 年度以来増加し続けてきた指標値が減少に転じた。

平成 14 年度実績	118.4 件/億台キロ	
平成 18 年度	実績	115.3 件/億台キロ(暫定値)
	目標	約 110 件/億台キロ
平成 19 年度	見込み	平成 14 年度より約 1 割削減
	目標	平成 14 年度より約 1 割削減



担当：道路局 地方道・環境課 道路交通安全対策室

(1) 取組みの背景と必要性

■ 交通事故発生状況の推移

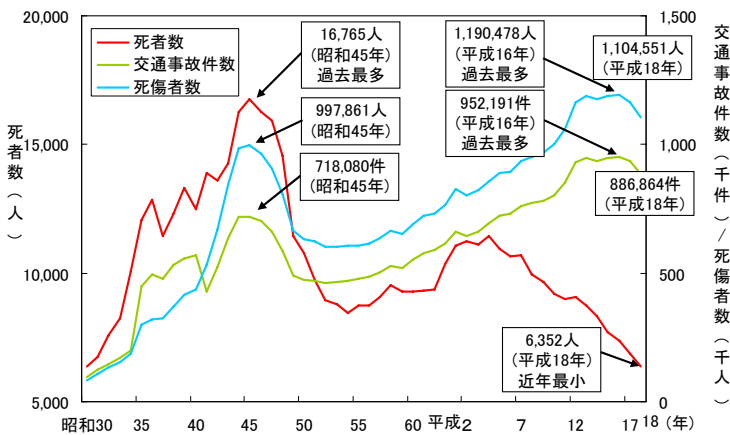


図 6-1 交通事故死者数・死傷者数と事故件数の推移

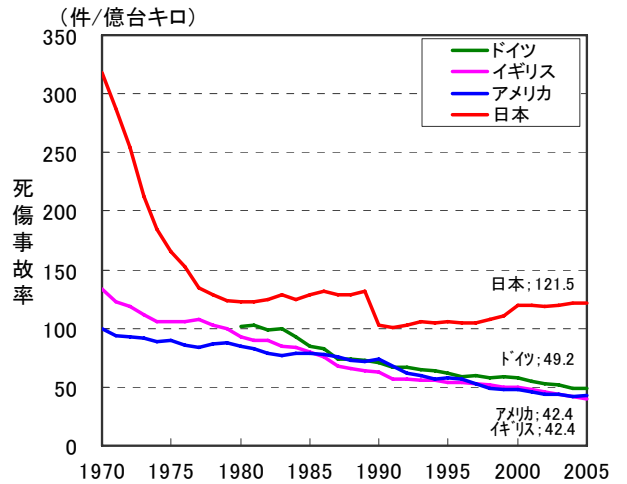


図 6-2 死傷事故率の国際比較

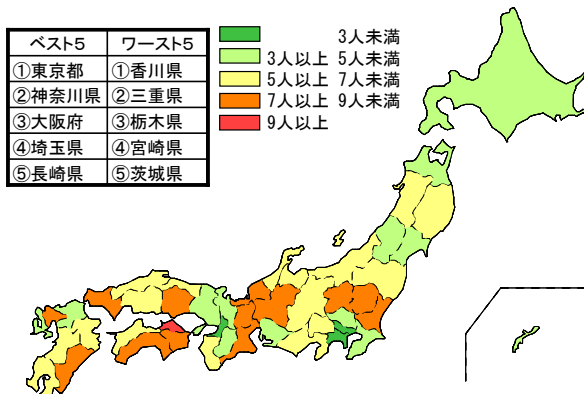


図 6-3 人口 10 万人当たり死者数 (平成 18 年)

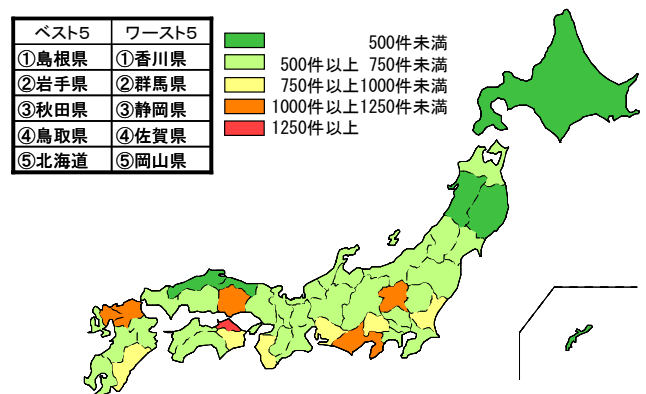


図 6-4 人口 10 万人当たり事故件数 (平成 18 年)

平成 18 年の交通事故死者数は、昭和 30 年以来 51 年振りに 6,000 人台前半まで減少した。また、交通事故件数及び交通事故死傷者数も過去最悪を記録した平成 16 年度から 2 年連続で減少し、減少傾向に転じた(図 6-1)。しかし、交通事故死傷者数は依然 100 万人を越えており、国民の約 100

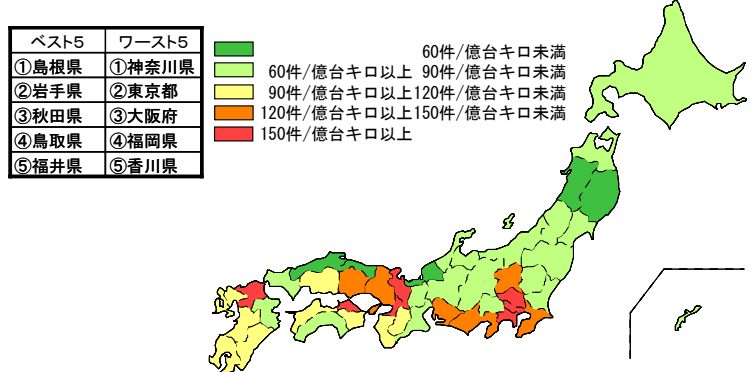


図 6-5 都道府県別死傷事故率 (平成 18 年)

人に 1 人が死傷する深刻な状況である。一方、死傷事故件数を走行台キロで除した死傷事故率についても、欧米の主要国と比較して相対的に高い水準で推移している(図 6-2)。これら事故の発生状況を都道府県別に見ると、四国や九州、中国地方など比較的西の地域で死者数や事故件数が多くなっている。一方、死傷事故率は、都市部で高くなっている(図 6-3~6-5)。

X 年の死傷事故率は、「X 年の死傷事故件数 ÷ X 年の走行台キロ」により求めるが、最新データについては、走行台キロのデータが現時点では得られないため暫定値として「(X-1) 年の走行台キロ」を用いている。確定値は平成 18 年度の走行台キロ決定後に算出する。

【Ⅲ. 安全・安心の確保】

■ 幹線道路と生活道路における事故の特徴

事故を幹線道路と生活道路に分けて見てみると、全体の道路延長に占める割合は幹線道路が約16%とわずかであるものの、事故件数や死傷者数は幹線道路と生活道路でほぼ同数となっている。このことから、事故減少のためには、どちらかに偏った対策ではなく、幹線道路と生活道路での対策を両輪として推進することが必要である。また、死者数については幹線道路で多く発生しており、これは生活道路に比べて走行速度が速いことが原因であると思われる(図6-6)。

幹線道路における事故発生状況を見ると、全体の約9%の区間において全事故件数の約56%が集中している(図6-7)。このように、幹線道路の事故は特定の箇所集中して発生していることから、死傷事故率の高い箇所等において重点的な交通安全対策を実施することが効果的かつ効率的であり、「事故危険箇所」での集中的な対策を実施する必要がある。

歩行中の死亡事故の約6割が自宅から500m以内で発生しており、身近な生活道路における安全性が確保されていない(図6-8)。また、全交通事故死者数のうち、歩行中と自転車乗用中の死者が占める割合は、欧米に比べて約1.8~3.6倍と高くなっている(図6-9)。特に自転車関連の事故は、10年前の約1.3倍に増加しており、対歩行者事故件数(2,767件、平成18年)は約4.8倍と近年急増している。このように我が国においては、歩行者・自転車の安全対策が急務であり、平成18年3月に中央交通安全対策会議で決定された第8次交通安全基本計画(平成18年度~平成22年度)においても、「人」優先の交通安全対策を一つの基本理念として掲げている。以上より、身近な生活道路の交通安全対策とともに、安全・安心な歩行者・自転車走行空間の創出が重要である。

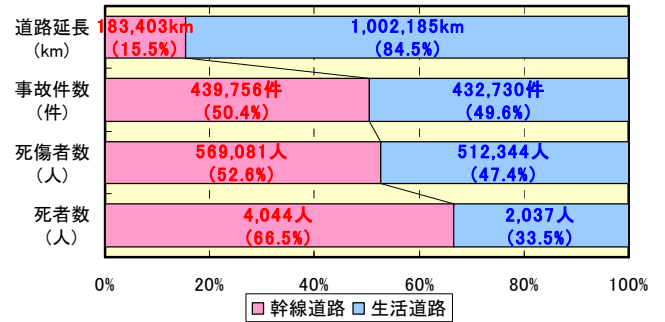


図6-6 幹線道路と生活道路の事故発生状況(平成18年)

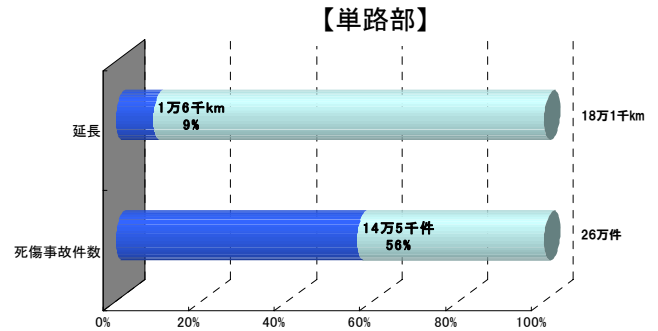


図6-7 特定箇所への交通事故集中状況(平成13~16年平均)

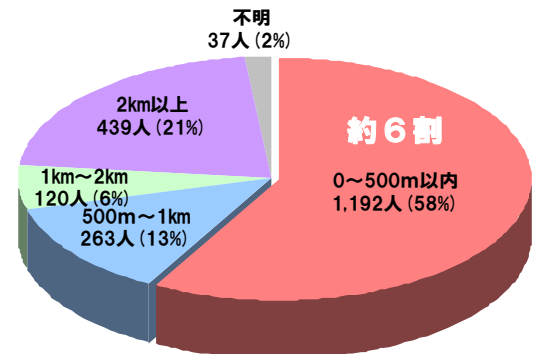


図6-8 自宅からの距離別歩行者死者数の割合(平成18年)

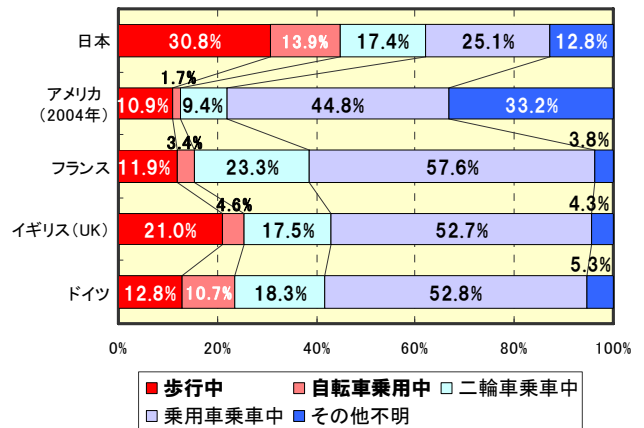


図6-9 状態別死者数の国際比較(平成17年)

(2) 達成度報告（昨年度の取組みと成果）

■ **死傷事故率が大幅に改善されるとともに、45 都道府県で減少**

事故率の高い箇所や事故発生割合の高い地区等における重点的な交通安全対策の実施や、交通事故データの客観的な分析に基づく対策の実施により、平成 14 年以来増加しつづけてきた指標値が、2 年連続で減少するとともに、大幅に改善された。都道府県別でも 45 都道府県で減少した。事故類型別では、出会頭や追突が大きく減少した(図 6-10)。

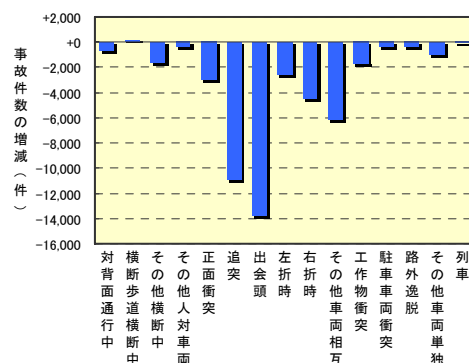


図 6-10 事故類型別事故件数の増減 (平成 17 年→平成 18 年)

■ **警察庁と連携した集中的な交通事故対策**

死傷事故率の高い箇所を重点的に改善するため、平成 15 年 7 月に指定した「事故危険箇所」3,956 箇所や「あんしん歩行エリア」796 地区での集中的な対策を実施した。この結果、事故危険箇所については、平成 16 年度までに対策が概成した 1,336 箇所において、事故件数が約 3 割抑止(約 2,000 件抑止)された(図 6-11)。

なお、対策着手箇所数についても 3,178 箇所(対前年+463 箇所)となっており、順調に対策を進めている。また、事故危険箇所における事故抑止率を都道府県別に見てみると、一部増加している地域が見られるものの、概ね事故抑止が達成されている(図 6-12)。

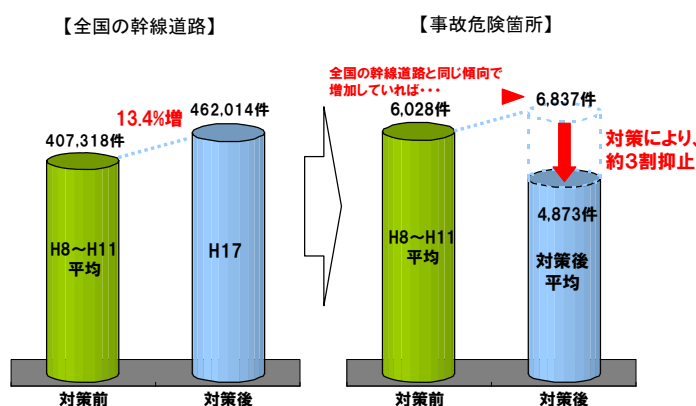


図 6-11 事故危険箇所における交通事故抑止効果

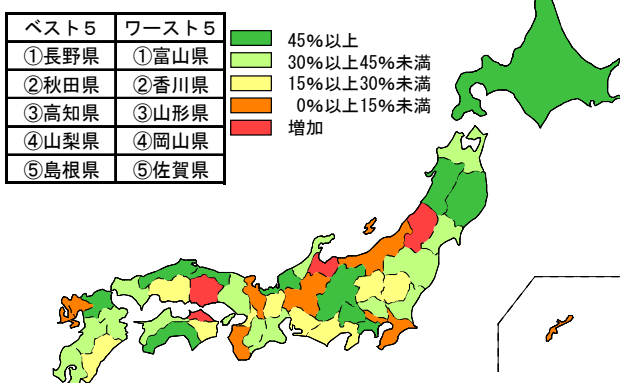


図 6-12 平成 16 年度までに対策が概成した事故危険箇所における事故抑止率

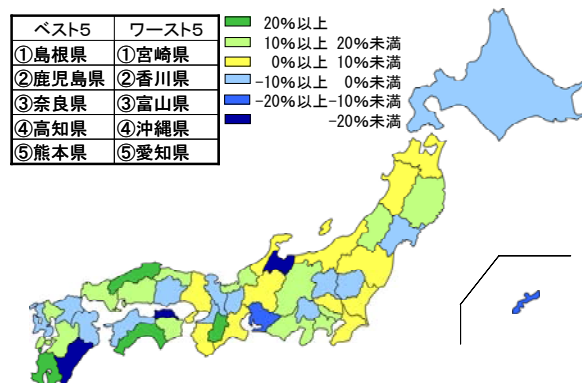


図 6-13 平成 16 年度までの一つでも対策が完了したあんしん歩行エリアにおける事故抑止率

また、あんしん歩行エリアでは平成 16 年度までに対策が一つでも完了した地区について、事故件数が約 4%抑止され、都道府県別にみると中国地方で良好な効果が得られている(図 6-13)。なお、歩行者・自転車事故の抑止率についても同様の傾向であり、約 6%抑止された。しかし、全事故 2 割抑止、歩行者自転車事故 3 割抑止という目標は現在のところ達成されておらず、事業の進捗もおもわしくない。これ

【Ⅲ. 安全・安心の確保】

は、身近な道路の改変をとともなう生活道路の交通事故対策であることから、地域住民との合意形成が難しく事業進捗が思わしくないこと、事故データの客観的分析に基づく対策実施箇所、対策内容の選定が十分行われなかったことが原因であると考えられる。また、現在のところ完了した対策工種はバリアフリー対策が多く、交通安全に直接つながるような対策が完了していないことも原因として考えられる。しかし、今後、交通安全に直接つながる対策が完了する予定であることから、効果の改善が見込まれる。

(3) 業績計画（今年度の取組みと期待される成果）

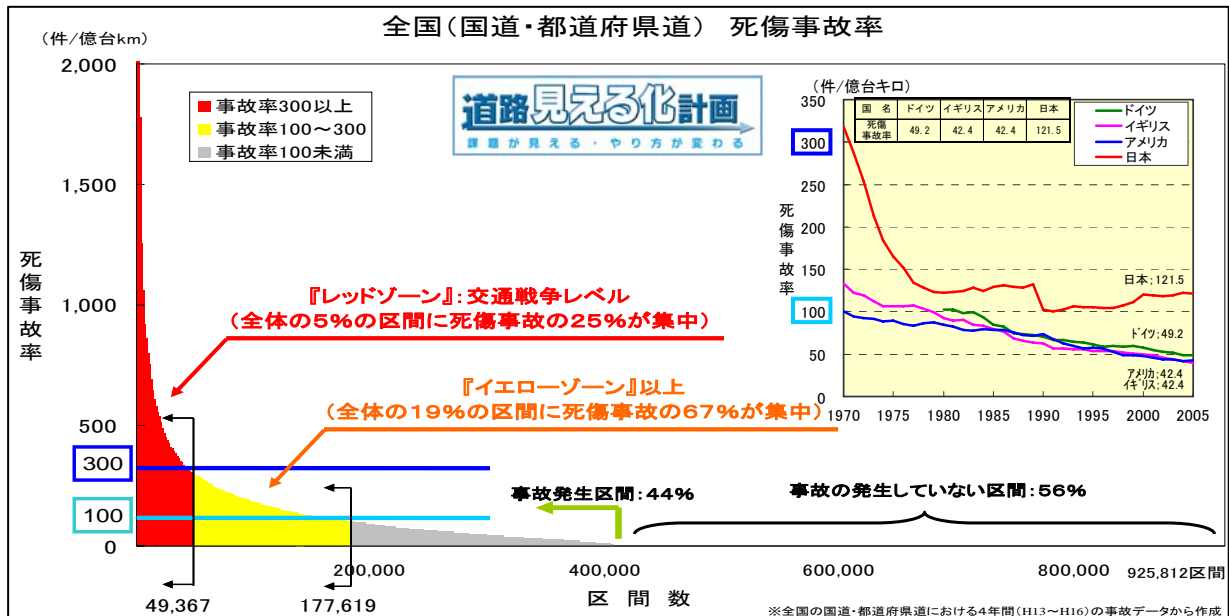
■ 国民に分かりやすく優先度を明示した交通事故対策の推進

交通事故対策の実施に際しては、地方自治体管理の幹線道路においても優先度明示方式を活用するなど、その活用を一層推進する。また、個別の対策では、「交通事故対策・評価マニュアルおよび交通事故対策事例集」を使用して、交通事故データの客観的分析に基づく対策を引き続き実施する。

関東地方整備局では、昭和 45 年の交通事故死者数が 1 万 7 千人で「交通戦争」と言われていた頃の死傷事故率約 300 件を越える区間をレッドゾーン、全国平均値であるとともに欧米を大きく上回る 100 件を越える区間をイエローゾーンとし、これらの区間に集中して対策を実施している。また、これらの区間以外では原則として交通事故対策事業を実施しないとして、平成 19 年度の交通事故対策予算をこれらの区間での事業に絞り込む試みを全国で初めて導入し、必要な道路に重点投資する取組みを実施している。このように、対策の必要な箇所や優先度等について国民に分かりやすい事故対策を推進する。

道路見える化計画 ～レッドゾーン戦略～（関東地方整備局）

関東地方整備局では、平成 19 年度に交通事故対策の事業を 226 箇所で開催し、約 156 億円の予算を充当する。このうち、レッドゾーンとイエローゾーンに予算の 98%を集中する。



■ 事故危険箇所、あんしん歩行エリアでの重点的な取組みの一層の促進


幹線道路と生活道路での交通事故対策を両輪とした対策を引き続き実施するとともに、平成 15 年度

より着手している「事故危険箇所」及び「あんしん歩行エリア」での重点的な事故対策を推進し、効果的に死傷事故抑止を図る。事故危険箇所については、これまで十分な効果が得られていることから、引き続き事故データに基づく重点的な対策を実施する。一方、あんしん歩行エリアに関しては、前述のような課題を踏まえ、地域住民の合意形成が得られるよう、より一層の住民参加型事業を実施するとともに、事故データの客観的な分析に基づく対策実施箇所、対策内容の選定を推進する。千葉県鎌ヶ谷市では、地域住民と十分な合意形成を図り、事故データ等に基づく対策実施箇所の客観的選定等により対策を実施し、事故が約56%減少した。

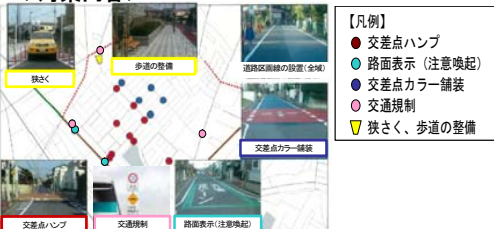
地域住民との合意形成を図りながら、事故データに基づく対策を実施（千葉県鎌ヶ谷市）

千葉県鎌ヶ谷市では、ワークショップの実施やヒヤリハット情報の収集等により、地域住民の実感を反映した対策を、合意形成を図りつつ実施した。具体的には、歩車共存道路、交差点ハンプ等の直接交通安全につながる対策を実施し、事故件数が56%減少した。

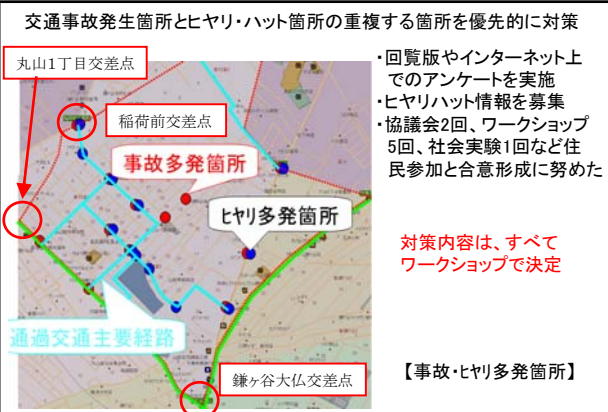
＜事業の概要＞

地区内への通過交通による交通事故や危険な歩行環境を解消するため、走行速度抑制対策等を実施	【協議会状況】 
・ 施行期間 : 平成16年～平成18年3月	
・ 総事業費 : 1億3千万円	
・ 指定エリア : 0.64km ² (全国平均1.38km ²)	
・ 流入交通量 : 1,290台/12h (主経路2地点)	
・ 通過交通率 : 45%	

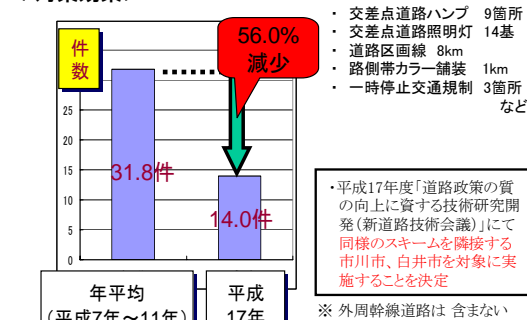
＜対策内容＞



＜対策箇所選定＞



＜対策効果＞



■ 安全・安心な歩行者・自転車走行空間の確保

前述のとおり、身近な生活道路の交通安全対策とともに、安全・安心な歩行者・自転車走行空間の創出が重要である。このため、通学路を主とした歩道等の整備を重点的に実施するとともに、既存の道路空間を再配分することにより、自動車、自転車と歩行者の通行空間を区分することで、歩道や自転車走行空間を確保し、自転車・歩行者が安心して歩行・走行できる空間の整備を促進する。

【5カ年の達成見込みについて】

○平成19年度目標：平成14年度より約1割削減 ← 平成19年度見込み：平成14年度より約1割削減

平成14年度実績値118件/億台キロに対し、平成18年度の死傷事故率の実績値は115件/億台キロと前年(122件/億台キロ)より大きく改善されるとともに、初めて平成14年度実績を下回った。全体の事故件数も過去最悪を記録した平成16年から2年連続で減少するなど減少傾向に転じており、今後も同様の傾向が継続すると考えられ、平成19年度には概ね目標値を達成できる見込みである。

しかし、依然として国民の約100人に1人が交通事故で死傷する深刻な状況であることから、引き続き、幹線道路対策と生活道路対策を両輪とした事故データに基づく交通事故対策を推進していく必要がある。

【Ⅲ. 安全・安心の確保】

(4) バックデータ

【都道府県別道路種類別死傷事故率】

ポイント：①死傷事故率は、45 都道府県で減少しており、全国平均で 6.2 件/億台キロ（5.0%）改善。

②沖縄県・熊本県は死傷事故率が増加傾向に転じている。一方で、昨年まで 3 年連続で死傷事故率が増加していた 6 府県は、減少傾向に転じている。

□ 上位5位 □ 下位5位

都道府県	死傷事故率(H18暫定値)(件/億台キロ)				死傷事故率(H17)	増減率(H17→H18)
	全道路 (順位)	自専道 (順位)	幹線道路 (順位)	生活道路 (順位)		
51 全国計	115.3	13.0	97.7	208.3	121.5	-5.0%
1 北海道	70.4 (9)	6.7 (16)	47.9 (4)	140.1 (22)	74.3 (9)	-5.3% (19)
2 青森県	76.3 (13)	5.1 (4)	56.5 (7)	136.8 (20)	85.1 (18)	-10.3% (1)
3 岩手県	43.0 (2)	5.8 (10)	38.2 (2)	69.6 (3)	45.8 (2)	-6.1% (15)
4 宮城県	84.7 (20)	5.3 (5)	71.6 (17)	151.8 (28)	86.9 (19)	-2.5% (37)
5 秋田県	48.4 (3)	5.1 (3)	41.0 (3)	74.7 (4)	50.7 (3)	-4.6% (21)
6 山形県	82.7 (19)	20.4 (45)	70.6 (16)	122.3 (17)	90.7 (22)	-8.8% (4)
7 福島県	74.0 (12)	5.4 (6)	67.4 (14)	120.7 (14)	78.8 (14)	-6.1% (14)
8 茨城県	89.8 (24)	8.5 (25)	74.8 (21)	151.5 (27)	94.1 (26)	-4.6% (22)
9 栃木県	85.6 (21)	5.8 (9)	74.7 (20)	144.7 (24)	87.5 (20)	-2.1% (40)
10 群馬県	140.2 (39)	9.7 (30)	118.1 (39)	243.2 (36)	144.7 (39)	-3.1% (31)
11 埼玉県	158.3 (41)	13.6 (38)	117.6 (38)	336.7 (44)	175.5 (43)	-9.8% (2)
12 千葉県	127.1 (36)	15.8 (42)	90.1 (28)	269.9 (40)	138.0 (37)	-7.9% (7)
13 東京都	210.8 (46)	32.8 (47)	197.0 (46)	373.5 (46)	228.7 (46)	-7.8% (8)
14 神奈川県	211.4 (47)	16.0 (43)	184.0 (45)	453.4 (47)	230.4 (47)	-8.2% (6)
19 山梨県	86.5 (23)	7.3 (22)	96.0 (31)	126.6 (19)	90.1 (21)	-4.1% (24)
20 長野県	67.9 (8)	6.0 (12)	64.8 (10)	111.3 (11)	69.9 (8)	-2.8% (33)
15 新潟県	64.8 (6)	6.9 (19)	59.3 (8)	111.5 (12)	69.7 (7)	-6.9% (9)
16 富山県	78.0 (16)	5.7 (7)	70.1 (15)	121.1 (15)	82.7 (17)	-5.6% (17)
17 石川県	86.0 (22)	5.8 (11)	77.6 (23)	147.2 (25)	94.0 (25)	-8.4% (5)
21 岐阜県	73.8 (10)	6.4 (13)	64.4 (9)	124.9 (18)	75.9 (11)	-2.8% (32)
22 静岡県	145.9 (40)	7.7 (23)	132.7 (42)	282.2 (42)	151.4 (40)	-3.7% (28)
23 愛知県	138.9 (38)	13.2 (37)	116.0 (37)	269.4 (39)	142.7 (38)	-2.7% (34)
24 三重県	77.5 (15)	11.5 (35)	75.7 (22)	119.5 (13)	78.8 (13)	-1.7% (42)
18 福井県	59.6 (5)	7.0 (21)	53.8 (6)	93.6 (5)	65.6 (5)	-9.2% (3)
25 滋賀県	79.0 (18)	7.9 (24)	96.6 (32)	105.9 (8)	80.1 (16)	-1.4% (44)
26 京都府	161.1 (42)	11.1 (34)	139.8 (43)	275.3 (41)	172.2 (42)	-6.4% (13)
27 大阪府	193.5 (45)	20.8 (46)	202.8 (47)	336.4 (43)	201.4 (45)	-3.9% (25)
28 兵庫県	131.6 (37)	18.5 (44)	124.8 (40)	253.7 (38)	136.7 (36)	-3.7% (27)
29 奈良県	105.1 (30)	14.7 (40)	94.5 (30)	183.0 (31)	111.7 (30)	-5.9% (16)
30 和歌山県	109.6 (32)	15.0 (41)	99.1 (34)	159.9 (29)	112.5 (32)	-2.6% (35)
31 鳥取県	49.8 (4)	10.6 (32)	48.3 (5)	60.0 (2)	52.1 (4)	-4.5% (23)
32 島根県	41.5 (1)	4.5 (2)	37.5 (1)	58.8 (1)	44.6 (1)	-6.9% (10)
33 岡山県	124.4 (35)	7.0 (20)	111.2 (35)	209.6 (35)	130.8 (35)	-4.9% (20)
34 広島県	109.9 (33)	10.9 (33)	98.0 (33)	196.9 (34)	111.8 (31)	-1.7% (43)
35 山口県	66.5 (7)	8.8 (28)	65.5 (11)	96.0 (6)	68.8 (6)	-3.3% (29)
36 徳島県	95.0 (28)	6.8 (18)	91.6 (29)	121.4 (16)	95.6 (27)	-0.6% (45)
37 香川県	164.4 (43)	10.1 (31)	150.8 (44)	251.8 (37)	170.9 (41)	-3.8% (26)
38 愛媛県	104.8 (29)	8.5 (26)	85.2 (26)	186.4 (32)	107.2 (29)	-2.2% (39)
39 高知県	77.4 (14)	6.7 (17)	72.9 (18)	101.7 (7)	79.9 (15)	-3.2% (30)
40 福岡県	175.7 (44)	13.9 (39)	131.0 (41)	360.5 (45)	179.8 (44)	-2.3% (38)
41 佐賀県	108.6 (31)	9.4 (29)	113.8 (36)	140.3 (23)	114.9 (33)	-5.4% (18)
42 長崎県	91.3 (26)	12.1 (36)	80.1 (24)	138.1 (21)	93.7 (24)	-2.6% (36)
43 熊本県	94.2 (27)	6.5 (14)	84.7 (25)	149.5 (26)	93.5 (23)	② +0.8% (46)
44 大分県	73.9 (11)	6.6 (15)	67.3 (13)	108.6 (10)	75.4 (10)	-2.0% (41)
45 宮崎県	111.3 (34)	4.1 (1)	88.9 (27)	188.8 (33)	119.2 (34)	-6.6% (12)
46 鹿児島県	90.0 (25)	8.7 (27)	67.1 (12)	163.1 (30)	96.4 (28)	-6.6% (11)
47 沖縄県	78.4 (17)	5.7 (8)	74.4 (19)	107.9 (9)	77.1 (12)	② +1.7% (47)

※1：道路種類別事故件数の考え方

自専道：高速自動車国道、指定自動車専用道路、その他自動車専用道路（一般国道の自動車専用道路を含む）

幹線道路：一般国道、主要地方道、一般都道府県道（センサス対象区間になっている政令市管理の一般市道は含まない）

生活道路：上記以外の道路

※2：死傷事故率の算出方法については、「主要指標現況値算出マニュアル（案）」（道路事業分析評価室）による。

※3：死傷事故率の算出年次

死傷事故率（平成 18 年度暫定値）＝死傷事故件数（平成 18 年度確定値）/走行台キロ（平成 18 年度暫定値）

【都道府県別道路種類別交通事故死者率 暫定値（平成18年）】

ポイント：①交通事故死者率は、38都道府県で改善し、全国平均で0.06人/億台キロ改善。

②増加している県は、九州（7県中4県）、四国（4県中2県）に集中している。

■ 上位5位 □ 下位5位

都道府県	交通事故死者率(H18暫定値)(人/億台キロ)				交通事故死者率(H17)		増減率(H17→H18)	
	全道路 (順位)	自専道 (順位)	幹線道路 (順位)	生活道路 (順位)	全道路 (順位)	全道路 (順位)	全道路 (順位)	
51 全国計	0.83	0.24	0.90	0.98	0.89		-7.6%	
1 北海道	0.72 (11)	0.09 (10)	0.83 (16)	0.59 (6)	0.79 (9)		-8.5% (21)	
2 青森県	0.70 (8)	0.00 (1)	0.70 (5)	0.80 (13)	0.80 (12)		-12.9% (14)	
3 岩手県	0.60 (3)	0.14 (13)	0.62 (2)	0.76 (9)	0.91 (29)		-33.3% (1)	
4 宮城県	0.72 (10)	0.00 (1)	0.77 (10)	0.97 (30)	0.86 (25)		-15.8% (6)	
5 秋田県	0.76 (17)	0.64 (46)	0.71 (6)	0.91 (28)	0.77 (5)		-1.1% (37)	
6 山形県	0.53 (1)	0.00 (1)	0.57 (1)	0.52 (3)	0.78 (6)		-31.7% (3)	
7 福島県	0.74 (13)	0.13 (12)	0.84 (22)	0.78 (12)	0.79 (11)		-7.0% (25)	
8 茨城県	0.96 (40)	0.28 (26)	0.96 (31)	1.17 (38)	1.11 (45)		-14.0% (11)	
9 栃木県	1.01 (44)	0.29 (29)	0.97 (32)	1.41 (45)	1.13 (46)		-10.5% (17)	
10 群馬県	0.92 (35)	0.34 (33)	0.81 (13)	1.39 (44)	0.94 (33)		-1.9% (34)	
11 埼玉県	0.87 (32)	0.18 (18)	0.93 (29)	1.19 (41)	1.06 (42)		-17.6% (5)	
12 千葉県	1.00 (43)	0.34 (31)	0.93 (28)	1.53 (47)	1.15 (47)		-12.9% (15)	
13 東京都	0.75 (15)	0.22 (22)	0.83 (19)	0.98 (31)	0.82 (16)		-8.9% (20)	
14 神奈川県	0.93 (38)	0.13 (11)	1.10 (44)	1.45 (46)	0.97 (38)		-3.8% (28)	
19 山梨県	0.74 (14)	0.18 (17)	0.99 (33)	0.68 (7)	0.79 (10)		-6.2% (26)	
20 長野県	0.66 (5)	0.29 (28)	0.72 (7)	0.77 (10)	0.79 (7)		-15.7% (7)	
15 新潟県	0.75 (16)	0.26 (23)	0.86 (25)	0.81 (14)	0.87 (28)		-13.8% (13)	
16 富山県	0.78 (19)	0.35 (34)	0.80 (12)	0.87 (22)	0.85 (22)		-7.9% (23)	
17 石川県	0.70 (9)	0.37 (35)	0.72 (8)	0.84 (18)	0.82 (15)		-14.1% (10)	
21 岐阜県	0.82 (26)	0.18 (16)	0.82 (15)	1.12 (37)	0.83 (19)		-0.8% (38)	
22 静岡県	0.89 (34)	0.15 (14)	1.06 (42)	1.18 (39)	0.93 (31)		-3.6% (30)	
23 愛知県	0.81 (23)	0.19 (19)	0.90 (27)	1.05 (33)	0.83 (20)		-3.0% (32)	
24 三重県	0.99 (42)	0.38 (36)	1.09 (43)	1.11 (36)	0.96 (37)		+3.2% (41)	
18 福井県	0.81 (24)	0.60 (45)	0.76 (9)	1.04 (32)	0.95 (36)		-14.6% (8)	
25 滋賀県	0.80 (22)	0.28 (25)	1.01 (35)	0.88 (23)	0.93 (32)		-13.9% (12)	
26 京都府	1.06 (46)	0.59 (44)	1.26 (46)	0.81 (15)	1.06 (43)		+0.1% (39)	
27 大阪府	0.79 (21)	0.20 (20)	1.04 (41)	0.88 (24)	0.82 (14)		-3.8% (27)	
28 兵庫県	0.82 (25)	0.42 (43)	0.96 (30)	0.96 (29)	0.83 (18)		-1.8% (36)	
29 奈良県	0.86 (29)	0.31 (30)	0.83 (18)	1.25 (43)	0.84 (21)		+2.2% (40)	
30 和歌山県	0.93 (39)	0.38 (37)	1.03 (39)	0.85 (20)	0.95 (35)		-2.2% (33)	
31 鳥取県	0.68 (6)	0.39 (40)	0.83 (17)	0.32 (1)	0.79 (8)		-14.5% (9)	
32 島根県	0.69 (7)	0.28 (27)	0.82 (14)	0.44 (2)	1.02 (41)		-32.6% (2)	
33 岡山県	0.89 (33)	0.34 (32)	1.02 (36)	0.87 (21)	0.92 (30)		-3.3% (31)	
34 広島県	0.87 (31)	0.40 (42)	0.99 (34)	0.89 (26)	0.99 (39)		-12.7% (16)	
35 山口県	0.78 (20)	0.40 (41)	0.84 (21)	0.83 (17)	0.85 (23)		-8.3% (22)	
36 徳島県	0.92 (36)	0.81 (47)	1.02 (37)	0.70 (8)	0.99 (40)		-7.3% (24)	
37 香川県	1.22 (47)	0.26 (24)	1.53 (47)	0.85 (19)	0.95 (34)		+28.3% (47)	
38 愛媛県	0.97 (41)	0.38 (38)	1.03 (38)	1.07 (34)	1.09 (44)		-10.4% (18)	
39 高知県	0.93 (37)	0.00 (1)	1.04 (40)	0.83 (16)	0.74 (2)		+25.1% (46)	
40 福岡県	0.83 (27)	0.16 (15)	0.84 (20)	1.19 (40)	0.86 (27)		-3.8% (29)	
41 佐賀県	0.84 (28)	0.21 (21)	0.85 (24)	1.08 (35)	0.76 (4)		+10.0% (44)	
42 長崎県	0.66 (4)	0.00 (1)	0.62 (3)	0.91 (27)	0.63 (1)		+3.9% (42)	
43 熊本県	0.77 (18)	0.00 (1)	0.85 (23)	0.88 (25)	0.85 (24)		-9.4% (19)	
44 大分県	0.60 (2)	0.39 (39)	0.63 (4)	0.57 (5)	0.83 (17)		-27.7% (4)	
45 宮崎県	1.06 (45)	0.00 (1)	1.26 (45)	0.78 (11)	0.86 (26)		+23.1% (45)	
46 鹿児島県	0.86 (30)	0.00 (1)	0.79 (11)	1.22 (42)	0.81 (13)		+7.1% (43)	
47 沖縄県	0.73 (12)	0.00 (1)	0.88 (26)	0.57 (4)	0.74 (3)		-1.9% (35)	

※1：道路種類別事故件数の考え方

自 専 道：高速自動車国道、指定自動車専用道路、その他自動車専用道路（一般国道の自動車専用道路を含む）

幹線道路：一般国道、主要地方道、一般都道府県道（センサス対象区間になっている政令市管理の一般市道は含まない）

生活道路：上記以外の道路

※2：交通事故死者率の算出方法については、死傷事故率の算出方法に準じる。

※3：交通事故死者率の算出年次

交通事故死者率（平成18年度暫定値）＝死者数（平成18年確定値）/走行台キロ（平成18年度暫定値）

【Ⅲ. 安全・安心の確保】

【都道府県別道路種類別交通事故致死率 確定値（平成18年）】

ポイント：①交通事故致死率は、29都道府県で改善し、全国平均で0.02人/件改善。

②交通事故致死率は、地方部で高く、大都市部で低い。また、東北、関東、北陸、中国では交通事故致死率が改善された府県が多いが、近畿、九州は悪化した府県が多い。

■ 上位5位 ■ 下位5位

都道府県	交通事故致死率(H18確定値) (人/件)				交通事故致死率(H17)		増減(H17→H18)	
	全道路 (順位)	自専道 (順位)	幹線道路 (順位)	生活道路 (順位)	全道路 (順位)	全道路 (順位)	全道路 (順位)	
51 全国計	0.72%	1.88%	0.92%	0.47%	0.74%		-0.02%	
1 北海道	1.03% (35)	1.36% (15)	1.73% (46)	0.42% (13)	1.06% (33)		-0.04% (21)	
2 青森県	0.91% (25)	0.00% (1)	1.23% (32)	0.58% (26)	0.94% (26)		-0.03% (23)	
3 岩手県	1.40% (45)	2.41% (22)	1.62% (43)	1.10% (45)	1.98% (46)		-0.57% (2)	
4 宮城県	0.85% (22)	0.00% (1)	1.07% (25)	0.64% (28)	0.98% (28)		-0.13% (8)	
5 秋田県	1.57% (46)	12.50% (47)	1.72% (45)	1.22% (47)	1.51% (44)		+0.06% (40)	
6 山形県	0.64% (9)	0.00% (1)	0.80% (12)	0.42% (14)	0.86% (20)		-0.22% (4)	
7 福島県	1.00% (32)	2.42% (23)	1.25% (33)	0.65% (29)	1.01% (29)		-0.01% (26)	
8 茨城県	1.07% (36)	3.31% (29)	1.28% (35)	0.77% (38)	1.18% (38)		-0.12% (9)	
9 栃木県	1.18% (40)	5.08% (39)	1.29% (37)	0.98% (44)	1.29% (42)		-0.11% (10)	
10 群馬県	0.65% (10)	3.53% (31)	0.69% (5)	0.57% (23)	0.65% (11)		+0.01% (33)	
11 埼玉県	0.55% (5)	1.36% (14)	0.79% (10)	0.35% (7)	0.60% (7)		-0.05% (19)	
12 千葉県	0.79% (16)	2.13% (18)	1.03% (21)	0.57% (21)	0.83% (17)		-0.05% (20)	
13 東京都	0.35% (1)	0.67% (10)	0.42% (1)	0.26% (2)	0.36% (1)		-0.00% (28)	
14 神奈川県	0.44% (3)	0.81% (11)	0.60% (3)	0.32% (4)	0.42% (3)		+0.02% (36)	
19 山梨県	0.86% (24)	2.48% (24)	1.03% (22)	0.54% (20)	0.88% (22)		-0.02% (25)	
20 長野県	0.98% (31)	4.89% (38)	1.11% (26)	0.69% (32)	1.12% (36)		-0.15% (6)	
15 新潟県	1.16% (38)	3.70% (33)	1.46% (42)	0.73% (34)	1.25% (41)		-0.09% (12)	
16 富山県	1.00% (33)	6.25% (42)	1.14% (28)	0.72% (33)	1.02% (31)		-0.02% (24)	
17 石川県	0.82% (19)	6.41% (44)	0.93% (16)	0.57% (22)	0.87% (21)		-0.05% (18)	
21 岐阜県	1.12% (37)	2.80% (27)	1.27% (34)	0.90% (42)	1.09% (34)		+0.02% (37)	
22 静岡県	0.61% (7)	1.97% (17)	0.80% (11)	0.42% (12)	0.61% (9)		+0.00% (30)	
23 愛知県	0.58% (6)	1.41% (16)	0.77% (8)	0.39% (9)	0.58% (6)		-0.00% (29)	
24 三重県	1.27% (42)	3.27% (28)	1.44% (41)	0.93% (43)	1.21% (39)		+0.06% (41)	
18 福井県	1.37% (44)	8.47% (45)	1.40% (38)	1.11% (46)	1.45% (43)		-0.09% (14)	
25 滋賀県	1.02% (34)	3.49% (30)	1.04% (24)	0.83% (40)	1.17% (37)		-0.15% (7)	
26 京都府	0.66% (11)	5.33% (40)	0.90% (14)	0.30% (3)	0.62% (10)		+0.04% (38)	
27 大阪府	0.41% (2)	0.95% (12)	0.51% (2)	0.26% (1)	0.41% (2)		+0.00% (31)	
28 兵庫県	0.62% (8)	2.28% (21)	0.77% (7)	0.38% (8)	0.61% (8)		+0.01% (35)	
29 奈良県	0.82% (20)	2.13% (18)	0.88% (13)	0.69% (31)	0.75% (16)		+0.06% (42)	
30 和歌山県	0.85% (23)	2.53% (25)	1.04% (23)	0.53% (18)	0.85% (19)		+0.00% (32)	
31 鳥取県	1.36% (43)	3.70% (33)	1.72% (44)	0.53% (19)	1.52% (45)		-0.16% (5)	
32 島根県	1.65% (47)	6.25% (42)	2.18% (47)	0.75% (36)	2.29% (47)		-0.63% (1)	
33 岡山県	0.72% (12)	4.79% (37)	0.92% (15)	0.41% (11)	0.70% (14)		+0.01% (34)	
34 広島県	0.79% (17)	3.68% (32)	1.01% (19)	0.45% (15)	0.89% (23)		-0.10% (11)	
35 山口県	1.18% (39)	4.52% (36)	1.28% (36)	0.86% (41)	1.24% (40)		-0.06% (17)	
36 徳島県	0.97% (30)	12.00% (46)	1.11% (27)	0.58% (25)	1.04% (32)		-0.07% (16)	
37 香川県	0.74% (14)	2.60% (26)	1.02% (20)	0.34% (6)	0.56% (5)		+0.19% (45)	
38 愛媛県	0.93% (26)	4.49% (35)	1.20% (31)	0.57% (24)	1.01% (30)		-0.08% (15)	
39 高知県	1.20% (41)	0.00% (1)	1.42% (40)	0.82% (39)	0.93% (25)		+0.27% (47)	
40 福岡県	0.47% (4)	1.17% (13)	0.64% (4)	0.33% (5)	0.48% (4)		-0.01% (27)	
41 佐賀県	0.77% (15)	2.20% (20)	0.75% (6)	0.77% (37)	0.66% (12)		+0.11% (43)	
42 長崎県	0.72% (13)	0.00% (1)	0.78% (9)	0.66% (30)	0.68% (13)		+0.04% (39)	
43 熊本県	0.82% (21)	0.00% (1)	1.00% (18)	0.59% (27)	0.91% (24)		-0.09% (13)	
44 大分県	0.81% (18)	5.88% (41)	0.94% (17)	0.53% (17)	1.10% (35)		-0.29% (3)	
45 宮崎県	0.95% (28)	0.00% (1)	1.41% (39)	0.41% (10)	0.72% (15)		+0.23% (46)	
46 鹿児島県	0.96% (29)	0.00% (1)	1.17% (29)	0.75% (35)	0.84% (18)		+0.12% (44)	
47 沖縄県	0.93% (27)	0.00% (1)	1.18% (30)	0.53% (16)	0.97% (27)		-0.03% (22)	

※1：道路種類別事故件数の考え方

自 専 道：高速自動車国道、指定自動車専用道路、その他自動車専用道路（一般国道の自動車専用道路を含む）

幹線道路：一般国道、主要地方道、一般都道府県道（センサス対象区間になっている政令市管理の一般市道は含まない）

生活道路：上記以外の道路

※2：致死率の算出年次

致死率（平成18年度確定値）＝死者数（平成18年度確定値）/死傷事故件数（平成18年度確定値）

【施策-6】幹線道路における事故抑止と生活道路における安全・安心な歩行空間の確保

【事故危険箇所・あんしん歩行エリア対策状況（平成18年度末時点）】

ポイント：①事故危険箇所対策については、3,178箇所（80%）で着手。対前年より、463箇所（11%）増と順調に対策を実施。

事故危険箇所の事故抑止率については、約3割を達成。また、25道県で目標値を達成。

②あんしん歩行エリアについては、773地区（97%）で着手。対前年より、38地区（5%）増と着手は順調に伸びている。

あんしん歩行エリアの抑止率については、今後対策の完了する地区がでてくることから指標値の改善が見込まれる。

地方ブロック	都道府県等	事故危険箇所						あんしん歩行エリア									
		対策着手率			事故抑止率			対策着手率			事故抑止率						
		全箇所数	着手箇所数	着手率（順位）	対策概成箇所数	抑止率（順位）	全箇所数	着手箇所数	着手率（順位）	対策概成箇所数	全事故抑止率（順位）	歩行者・自転車事故抑止率（順位）					
全国計		3,956	3,178	80%	1,336	28.7%	796	773	97%	529	3.7%	5.5%					
北海道ブロック計		118	104	88%	43	50.2%	18	16	89%	8	-3.0%	-3.3%					
青森県		23	21	91%	25	10	42.3%	20	6	5	83%	60	3	1.6%	34	7.6%	33
岩手県		8	7	88%	36	5	46.3%	14	5	5	100%	1	1	14.0%	14	14.3%	19
宮城県		19	18	95%	16	14	31.9%	30	8	8	100%	1	3	14.8%	11	10.6%	25
仙台市		10	10	100%	1	2	30.6%	36	12	11	92%	55	4	-11.3%	58	-49.9%	62
秋田県		9	9	82%	46	9	59.7%	4	2	2	100%	1	2	2.3%	33	36.0%	4
山形県		11	11	100%	1	6	-20.1%	61	9	9	100%	1	9	11.0%	20	8.3%	30
福島県		60	52	87%	37	14	42.5%	19	14	14	100%	1	9	9.8%	22	11.2%	24
東北ブロック計		142	128	90%	60	38.9%	56	54	96%	31	6.1%	6.3%					
茨城県		49	44	90%	29	35	31.8%	31	22	22	100%	1	20	5.3%	26	29.8%	7
栃木県		76	76	100%	1	53	27.4%	39	10	10	100%	1	4	-1.7%	43	8.1%	31
群馬県		174	149	86%	39	57	23.9%	42	16	15	94%	53	5	-8.5%	54	13.7%	21
埼玉県		114	107	94%	17	86	38.2%	26	24	24	100%	1	19	1.3%	36	-9.0%	50
さいたま市		38	38	100%	1	24	36.4%	28	7	7	100%	1	5	35.3%	1	35.3%	5
千葉県		154	118	77%	52	9	37.3%	27	30	30	100%	1	19	9.4%	23	-2.5%	45
千葉市		41	29	71%	56	12	1.5%	56	4	4	100%	1	4	6.2%	25	-10.4%	53
東京都		137	79	58%	60	13	4.6%	55	26	26	100%	1	17	14.7%	12	9.8%	27
神奈川県		226	134	59%	59	22	51.2%	11	22	20	91%	57	8	-3.8%	48	2.4%	37
横浜市		127	117	92%	22	33	39.9%	22	20	20	100%	1	14	25.0%	4	29.2%	8
川崎市		37	31	84%	43	4	69.0%	2	8	5	63%	64	0	-	-	-	-
山梨県		63	59	94%	18	7	52.2%	9	7	7	100%	1	4	-8.6%	55	-21.4%	59
長野県		39	35	90%	30	14	60.4%	3	8	8	100%	1	7	17.4%	10	23.6%	11
関東ブロック計		1,275	1,016	80%	369	33.4%	204	198	97%	126	10.3%	7.9%					
新潟県		30	24	80%	48	15	59.1%	5	7	7	100%	1	6	4.4%	27	15.6%	17
新潟市		26	22	85%	40	4	-149.8%	64	3	3	100%	1	1	3.2%	30	19.7%	14
富山県		33	30	91%	26	3	-58.7%	63	14	14	100%	1	6	-26.8%	60	-56.2%	63
石川県		22	21	95%	14	10	38.2%	25	12	12	100%	1	8	2.8%	32	12.4%	22
北陸ブロック計		111	97	87%	32	21.5%	36	36	100%	21	-1.0%	6.3%					
岐阜県		31	26	84%	42	18	13.2%	49	20	19	95%	52	10	0.8%	39	8.9%	28
静岡県		31	30	97%	11	41	24.4%	41	13	13	100%	1	10	11.8%	19	21.6%	12
静岡市		14	13	93%	21	3	16.7%	47	6	6	100%	1	6	29.5%	2	5.6%	35
浜松市		12	12	100%	1	9	31.6%	32	5	5	100%	1	5	-0.5%	41	-8.3%	49
愛知県		110	91	83%	45	41	49.0%	13	23	23	100%	1	19	-35.5%	62	-20.5%	57
名古屋市		106	88	83%	44	22	-3.2%	58	13	13	100%	1	13	0.2%	40	-0.1%	40
三重県		65	62	95%	15	31	42.6%	18	11	11	100%	1	7	1.4%	35	-23.2%	61
中部ブロック計		419	372	89%	165	23.4%	91	90	99%	70	-1.2%	-2.7%					
福井県		29	27	93%	20	6	45.1%	15	12	12	100%	1	6	12.8%	17	37.8%	2
滋賀県		44	39	89%	34	13	25.8%	40	12	12	100%	1	9	-3.4%	47	-15.0%	55
京都府		31	20	65%	58	2	44.3%	16	11	11	100%	1	7	-3.9%	49	-15.2%	56
京都市		102	54	53%	61	8	5.0%	54	14	10	71%	62	8	-4.6%	50	-20.6%	58
大阪府		266	128	48%	63	44	23.0%	44	26	23	88%	59	13	1.2%	37	5.5%	36
大阪市		101	49	49%	62	10	18.9%	45	25	25	100%	1	25	-1.0%	42	-2.0%	42
堺市		39	10	26%	64	3	9.8%	52	2	2	100%	1	2	-9.0%	56	1.9%	38
兵庫県		181	166	92%	24	105	30.5%	37	29	29	100%	1	24	6.4%	24	15.4%	18
神戸市		74	66	89%	32	52	31.2%	35	11	11	100%	1	9	11.9%	18	-2.0%	43
奈良県		66	45	68%	57	19	31.3%	33	12	12	100%	1	7	23.7%	6	30.2%	6
和歌山県		33	26	79%	50	8	7.5%	53	13	13	100%	1	10	3.1%	31	8.1%	32
近畿ブロック計		966	630	65%	270	27.0%	167	160	96%	120	2.0%	2.2%					
鳥取県		10	8	80%	48	3	49.6%	12	7	7	100%	1	6	13.2%	16	25.9%	10
島根県		11	8	73%	55	5	51.2%	10	8	8	100%	1	3	26.1%	3	36.2%	3
岡山県		85	77	91%	28	47	-8.8%	60	16	16	100%	1	12	-2.3%	44	16.0%	16
広島県		72	70	97%	12	41	29.3%	38	12	11	92%	55	8	17.4%	9	9.9%	26
広島市		44	41	93%	19	14	-6.8%	59	8	8	100%	1	6	3.5%	29	8.5%	29
山口県		55	43	78%	51	17	31.3%	33	14	14	100%	1	10	14.8%	13	17.6%	15
中国ブロック計		277	247	89%	127	11.3%	65	64	98%	45	8.9%	14.4%					
徳島県		39	39	100%	1	16	23.4%	43	7	5	71%	62	2	10.2%	21	6.3%	34
香川県		59	57	97%	13	30	-45.1%	62	12	12	100%	1	10	-32.5%	61	-7.9%	48
愛媛県		61	45	74%	53	16	32.0%	29	15	15	100%	1	6	-6.8%	53	-0.2%	41
高知県		41	30	73%	54	21	52.3%	8	9	8	89%	58	3	22.7%	7	26.5%	9
四国ブロック計		200	171	86%	83	4.1%	43	40	93%	21	-8.9%	0.3%					
福岡県		94	93	99%	10	38	69.7%	1	13	13	100%	1	6	-9.3%	57	-9.5%	51
北九州市		47	47	100%	1	26	58.8%	6	8	8	100%	1	4	4.0%	28	1.5%	39
福岡市		64	58	91%	27	23	14.9%	48	5	5	100%	1	4	-6.6%	52	-14.8%	54
佐賀県		50	44	88%	35	8	0.5%	57	10	10	100%	1	4	13.4%	15	11.3%	23
長崎県		21	18	86%	38	8	13.0%	50	20	20	100%	1	19	-2.8%	45	14.0%	20
熊本県		66	59	89%	31	45	38.9%	23	20	20	100%	1	18	18.8%	8	71.1%	1
大分県		29	29	100%	1	14	40.9%	21	11	11	100%	1	11	-2.8%	46	-6.9%	47
宮崎県		10	10	100%	1	3	17.0%	46	4	4	100%	1	4	-36.7%	63	-22.5%	60
鹿児島県		58	47	81%	47	21	38.5%	24	16	15	94%	53	8	24.6%	5	20.3%	13
九州ブロック計		439	405	92%	186	40.7%	107	106	99%	78	2.8%	13.0%					
沖縄県		9	8	89%	33	1	11.8%	51	9	9	100%	1	9	-19.5%	59	-10.3%	52
沖縄ブロック計		9	8	89%	1	1	11.8%	1	9	9	100%	1	9	-19.5%	59	-10.3%	52

※1：道路管理者の対策を対象としており、公安委員会の対策のみを実施している箇所を除く。都道府県の地区数には、政令市分を含まない。

※2：事故危険箇所における抑止率は、平成16年度までに対策が概成した1,336箇所が対象。

事故抑止率 = (対策前の事故件数 × 幹線道路の事故の伸び率 - 対策後の事故件数) / (対策前の事故件数 × 幹線道路の事故の伸び率)

対策前の事故件数：平成8年～平成11年の4年間の平均事故件数

対策後の事故件数：平成15年度完了（一部完了も含む）の場合は、平成16年～平成17年の平均事故件数

平成16年度完了（一部完了も含む）の場合は、平成17年の事故件数

幹線道路の事故の伸び率 = (幹線道路の平成17年の事故件数) / (幹線道路の平成8年～平成11年の平均事故件数)

※3：あんしん歩行エリアにおける抑止率は、平成16年度までに対策が概成した1,336箇所が対象。

事故抑止率 = (対策前の事故件数 × 全道路の事故の伸び率 - 対策後の事故件数) / (対策前の事故件数 × 全道路の事故の伸び率)

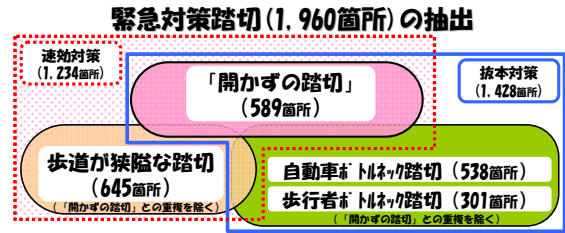
対策前の事故件数：平成14年の事故件数、対策後の事故件数：平成17年の事故件数

全道路の事故の伸び率 = (平成17年の事故件数) / (平成14年の事故件数)

※4：抑止率はプラスが抑止、マイナスが増加をあらわしている。

踏切対策のスピードアップ

全国の踏切を対象に総点検を実施。引き続き速効対策と抜本対策の両輪により、踏切対策のスピードアップを図る。



(1)取組みの背景と必要性

■ **交通渋滞の大きな要因となっている都市部の踏切**

我が国には全国で約3万5千箇所の踏切が存在（同様の面積で比較するとパリの20箇所に対し東京では約700箇所）し、特に都市部においては交通渋滞（踏切遮断により全国で約130万人・時間/日の損失時間）の主たる要因となっているところであり、道路交通円滑化等の観点から、交通のボトルネックとなっている踏切に対し早急な対策が求められている。

■ **「開かずの踏切」等への対策強化の必要性**

近年、平成17年3月に東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の「開かずの踏切」において痛ましい踏切事故が発生したことなどを背景に「開かずの踏切」が社会問題化している。「開かずの踏切」は、踏切交通の安全性や地域分断への影響の観点から極めて問題が多く、抜本的な対策を図るまで時間を要する踏切に対しては、速効対策による取組みを緊急的に講じる必要がある。

(2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

■ **踏切交通実態総点検の結果、「開かずの踏切」を含む緊急対策踏切1,960箇所を抽出**

道路管理者と鉄道事業者の相互協力のもと、全国の踏切に対して踏切交通実態総点検を行った結果、「開かずの踏切」等の緊急対策踏切1,960箇所を抽出した。また、平成18年度から5カ年間の整備計画の策定促進に取り組んでいる。

■ **「開かずの踏切」に対する取組みの進捗**

平成18年度までの「開かずの踏切」の対策率は21%であった。平成22年度の目標値に向けて着実に推移しているものの、平成18年度は全国の踏切に対し踏切交通実態総点検を実施したため、整備計画の策定及び踏切対策が年度途中からの着手となり、目標値の32%には届かなかった。

■ **主な対策の成果**

平成18年度においては歩道拡幅や歩車道分離、賢い踏切の設置等の速効対策を実施した。また、「京成本線（海神駅～船橋競馬場駅間）連続立体交差事業」をはじめ、連続立体交差事業等の抜本対策により15箇所の「開かずの踏切」を除却し、交通渋滞や踏切事故の解消等が図られた。

(3)業績計画(今年度の取組みと期待される成果)

■ **踏切道改良促進法の積極的な活用による着実な対策促進**

整備計画の策定と踏切道改良促進法を活用した法指定等により対策の義務化を、より積極的に行っていく。

■ **「速効対策」と「抜本対策」の両輪による総合的な対策を緊急かつ重点的に推進**

整備計画に基づき、歩道拡幅等の「速効対策」と連続立体交差事業等の「抜本対策」の両輪により、総合的な対策を緊急かつ重点的に推進する。

(4)代表的な指標の動向

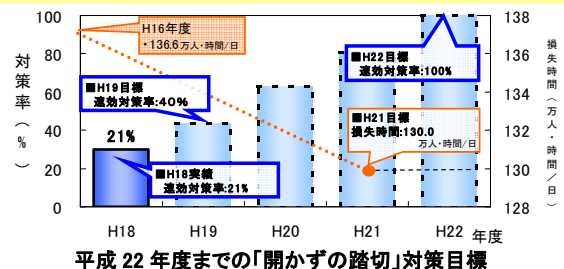
■ **「開かずの踏切」の速効対策率***

社会問題化している「開かずの踏切」を「5箇年での速効対策による対策」を目標に掲げ、着実なスピードアップを図っていく。

【平成19年度目標 速効対策率 40%】

【平成22年度目標 速効対策率 100%】

※ 「開かずの踏切」の速効対策率：歩道拡幅や賢い踏切等の速効的な対策（除却含む）を実施する割合



担当：都市・地域整備局 街路課 / 道路局 路政課

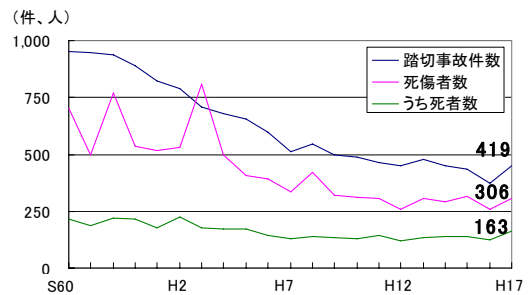
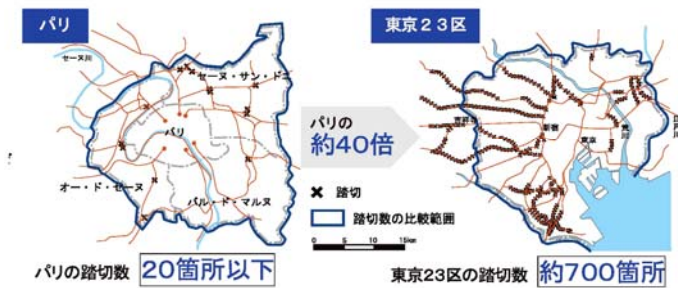
(1) 取組みの背景と必要性

我が国には、約3万5千箇所の踏切が存在しており、特に、都市部においては、海外の先進都市に比べて非常に多く、東京23区の踏切数約700箇所に対してロンドンやパリでは約20箇所以下と、日本の都市には多くの踏切が残されていることがわかる（図7-1）。

踏切が閉まると自動車や歩行者は待たなければならず、この踏切待ちによる損失額は、全国で1兆4千億円/年となっている。また、朝夕のラッシュ時に長時間開かない「開かずの踏切」が589箇所存在するなど、交通の大きな支障となっている。

また、踏切事故では、平成17年度は約300名が死傷しており、昨今では、平成17年3月に東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近で痛ましい踏切事故が発生するなど、踏切問題は社会問題化している（図7-2）。

このように、国民の安全な暮らしを確保するとともに、移動の利便性を確保する上でも、「開かずの踏切」の解消は、解決が急務とされる社会問題の一つとなっている。

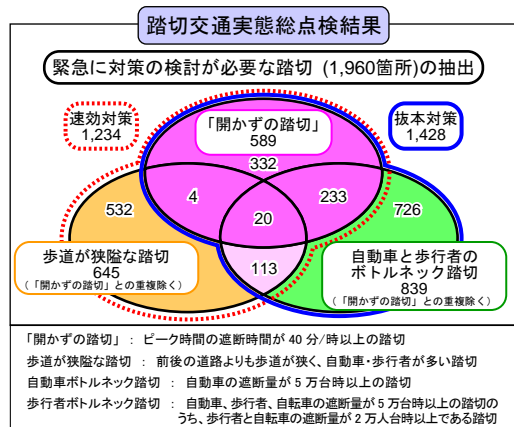


(2) 達成度報告（昨年度の取組みと成果）

■ 踏切交通実態総点検によって、全国の緊急対策踏切 1,960 箇所を抽出

全国の全踏切を対象に、道路管理者及び鉄道事業者の協力のもと、踏切道の構造等の基本的な諸元を点検項目として踏切交通実態総点検を実施した。

その結果、「開かずの踏切」589箇所等を含む緊急対策踏切を1,960箇所抽出した（図7-3）。また、これらの情報はホームページ「踏切すいすい大作戦 <http://www.fumikiri.com/>」に掲載し情報の公開に努めた。



■ 歩道拡幅等の「速効対策」の取組み

「開かずの踏切」における速効対策は、踏切開放時間内の歩行者・自動車交通の整流化を目的とする歩道拡幅やカラー舗装等による歩車道分離、及び踏切遮断時間の短縮を目的とする「賢い踏切[※]」の設置等、様々な安全対策を全国約90箇所で行った。

※ 賢い踏切：急行・特急と各駅停車との速度差に着目し、列車種別に応じて警報開始地点を変更することにより踏切待ち時間を最適化するシステム

【Ⅲ. 安全・安心の確保】

■ 立体交差化等の「抜本対策」の取組み

平成 18 年度においては、連続立体交差事業等の抜本対策により 15 箇所の「開かずの踏切」を除却し、交通渋滞や踏切事故の解消等が図られた。

京成本線（海神駅～船橋競馬場駅間）連続立体交差事業は、約 2.5km において鉄道を高架化することにより一挙に踏切を除却し、以下のような事業効果が得られた。

- ① 交通渋滞を解消：最大で約 390m あった渋滞を解消（船橋第 8 号踏切）した。
- ② 地域分断を解消：1 日に約 9 時間の踏切遮断を解消（船橋第 1 号踏切）した。
- ③ 踏切事故を解消：平成 8 年から平成 18 年 11 月までに踏切事故が 220 件発生していたが、高架切替により踏切事故を解消（事業区間約 2.5km）した。



【高架切替前】

【高架切替後】

図 7-4 船橋第 1 号踏切の高架切替前後の状況

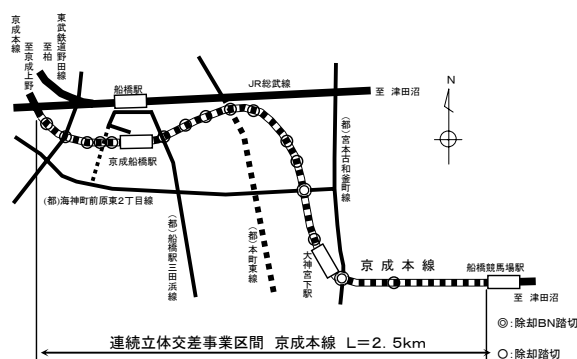


図 7-5 連続立体交差事業位置図

(3) 業績計画（今年度の取組みと期待される成果）

■ 踏切道改良促進法の積極的な活用による着実な対策の推進

踏切交通実態総点検によって抽出された「開かずの踏切」を含む緊急対策踏切に対しては、平成 18 年度からの 5 ヵ年の整備計画を策定するとともに、整備計画が策定された箇所については法指定により対策の義務化を図り、対策の着実な促進を図っていく。

■ 踏切高度化システムの検討・導入促進

平成 18 年度までの「賢い踏切」等に係る検討成果を踏まえ、踏切遮断時間のさらなる短縮等を図る踏切高度化システムについて、システムの実用化に向けた検討やシステムの導入を促進する方策について検討を行う。

(4) バックデータ

ポイント：三大都市圏には「開かずの踏切」の約98%が集中している。

■「開かずの踏切」の踏切数と交通諸元（県別）

県別	踏切数 (箇所)	自動車 交通量 (台/日)	歩行者等 交通量 (人台/日)	自動車 踏切遮断量 (台時)	歩行者等 踏切遮断量 (人台時)	H18速効 対策率
全国	589	3,200	2,500	27,100	26,400	21%
北海道	2	2,100	490	22,200	5,500	50%
群馬県	1	7,400	440	32,900	4,900	100%
埼玉県	30	3,700	3,200	36,800	35,100	10%
千葉県	3	4,700	3,700	54,300	46,500	0%
東京都	277	2,500	4,400	22,100	45,500	32%
神奈川県	79	2,400	3,100	19,500	24,700	3%
新潟県	2	400	100	2,100	470	0%
長野県	2	6,300	1,200	41,600	8,300	0%
岐阜県	5	1,700	600	17,200	6,500	0%
愛知県	23	2,600	1,800	24,400	19,400	22%
三重県	1	2,100	510	20,000	5,000	0%
京都府	3	2,900	1,400	21,900	14,800	0%
大阪府	115	3,100	4,400	26,000	43,000	13%
兵庫県	37	2,600	3,600	18,800	33,000	16%
奈良県	3	4,600	1,900	45,000	22,700	0%
鳥取県	1	600	6,800	5,600	75,800	0%
広島県	2	3,500	3,800	34,100	52,200	50%
福岡県	3	4,400	2,900	42,700	32,500	33%

出典) 踏切交通実態総点検(平成19年4月)及び国土交通省調査(平成19年5月)

■県別の「開かずの踏切」数

No.	都道府県名	箇所数
1	東京都	277
2	大阪府	115
3	神奈川県	79
4	兵庫県	37
5	埼玉県	30
6	愛知県	23
7	岐阜県	5
8	千葉県	3
9	京都府	3
10	奈良県	3
11	福岡県	3
12	北海道	2
13	長野県	2
14	新潟県	2
15	広島県	2
16	群馬県	1
17	三重県	1
18	鳥取県	1
	合計	589

出典) 踏切交通実態総点検(平成19年4月)

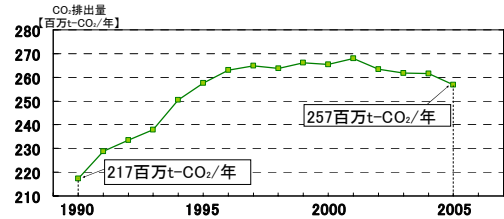
■鉄道事業者別の「開かずの踏切」数

No.	鉄道事業者名	箇所数
1	西武鉄道	76
2	東日本旅客鉄道	73
3	京王電鉄	71
4	西日本旅客鉄道	62
5	東武鉄道	59
6	小田急電鉄	33
7	相模鉄道	31
8	阪急電鉄	31
9	近畿日本鉄道	30
10	京浜急行電鉄	28
11	京阪電気鉄道	22
12	名古屋鉄道	18
13	南海電気鉄道	18
14	東京急行電鉄	16
15	東海旅客鉄道	5
16	京成電鉄	4
17	阪神電気鉄道	4
18	北海道旅客鉄道	2
19	九州旅客鉄道	2
20	日本貨物鉄道	2
21	西日本鉄道	1
22	新京成電鉄	1
	合計	589

出典) 踏切交通実態総点検(平成19年4月)

CO2 削減アクションプログラムの推進による CO2 削減

CO2 削減アクションプログラムを着実に実施するとともに、新規施策の検討を行い、更なる CO2 削減を目指す。



(1) 取組みの背景と必要性

■ 京都議定書目標達成計画

京都議定書の 6%削減約束の達成に向けて策定された京都議定書目標達成計画において、2010 年度の運輸部門の CO2 排出量が約 250 百万 t-CO2/年と定められている。2005 年度の排出量は約 257 百万 t-CO2/年であり、2001 年度をピークに減少傾向であるが、目標達成まで、あと約 7 百万 t-CO2/年の削減が必要である。

■ 京都議定書目標達成計画の評価・見直し

京都議定書目標達成計画は、京都議定書の第一約束期間を次年度から控えた今年度中に、その評価・見直しを行うこととしており、それに合わせて道路分野においても評価・見直しなどが必要である。

(2) 達成度報告(昨年度の取組みと成果)

■ CO2 削減アクションプログラムの着実な実施

昨年度より開始された CO2 削減アクションプログラムの各種施策の実施により、主として下記の CO2 削減効果があった。

- 【①首都圏 3 環状道路の整備】平成 18 年度に首都圏中央連絡自動車道の 2 区間(供用延長 19.1km)が供用したことにより、約 5 万 t-CO2/年を削減。
- 【②主要渋滞ポイント対策】平成 18 年度に約 280 箇所の主要渋滞ポイント対策が完了し、渋滞を解消することにより約 44 万 t-CO2/年を削減。
- 【③ボトルネック踏切の対策】平成 18 年度に約 60 箇所のボトルネック踏切等を除却し、渋滞解消により約 10 万 t-CO2/年を削減。
- 【④高速道路利用率の向上】高速道路利用率が 14.2% (平成 17 年度) から 14.4% (平成 18 年度) に向上し、約 18 万 t-CO2/年を削減。
- 【⑤路上工事の縮減】1km 当り年間路上工事時間が 126 時間/km・年 (平成 17 年度) から 123 時間/km・年 (平成 18 年度) に減少。CO2 削減効果については平成 17 年度と比べて変化なし。
- 【⑥VICS の普及促進】VICS 普及率が、約 16% (平成 17 年度) から約 18% (平成 18 年度) に向上し、約 30 万 t-CO2/年を削減。
- 【⑦ETC の利用促進】ETC 利用率が、約 60% (平成 17 年度) から約 68% (平成 18 年度) に向上し、約 1.4 万 t-CO2/年を削減。

(3) 業績計画(今年度の取組みと期待される成果)

■ CO2 削減アクションプログラムの継続

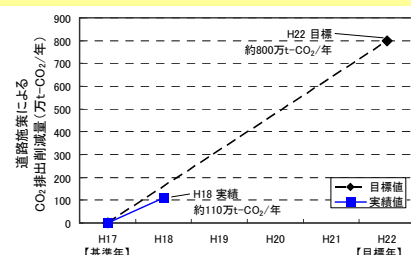
これまで通り CO2 削減アクションプログラムの対策を継続していく。また、低公害車等の CO2 排出量削減に寄与する新技術開発の支援や、道路空間における新エネルギー施設設置の拡大の可能性などを検討する。

(4) 代表的な指標の動向

■ 道路施策により約 110 万 t-CO2/年の CO2 を削減

平成 18 年度に実施した各種道路施策による CO2 排出削減量は約 110 万 t-CO2/年となる。

平成 18 年度実績	約 110 万 t-CO2/年
平成 22 年度目標	約 800 万 t-CO2/年



担当： 道路局 地方道・環境課 道路環境調査室

(1) 取組みの背景と必要性

■ 京都議定書目標達成計画

2005年度の温室効果ガスの総排出量は、13億6,000万t-CO₂/年であり、京都議定書の規定による基準年の総排出量（12億6,100万t-CO₂/年）を7.8%上回っており、京都議定書の削減約束を達成するためには、あと、基準年比13.8%の削減が必要である（図8-1）。

国内の総CO₂排出量の約2割を占める運輸部門のCO₂排出量については2001年度より減少傾向にあるが、2005年度の排出量は約257百万t-CO₂/年であり、京都議定書目標達成計画の目標値である約250百万t-CO₂/年まで、依然として約7百万t-CO₂/年の削減が必要である（図8-2）。

自動車からのCO₂排出量は、運輸部門のCO₂排出量の約9割を占める（図8-3）。自動車からのCO₂排出削減手段は、自動車の単体燃費の向上とともに、走行速度の向上などによる実走行燃費の向上が有効であることから、道路ネットワークの整備など道路分野においても引き続きCO₂排出削減に向けた積極的な取組みを実施する必要がある。

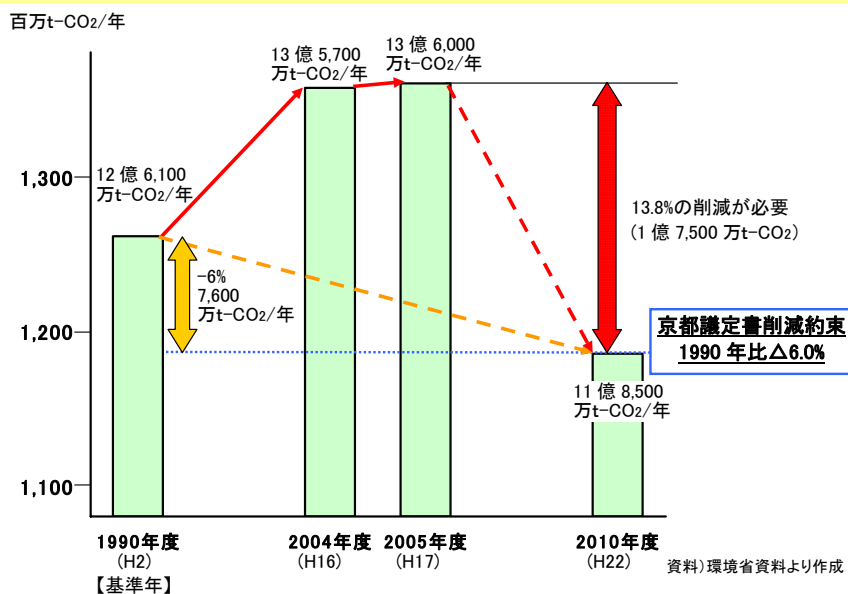


図8-1 我が国の温室効果ガス排出量の現状

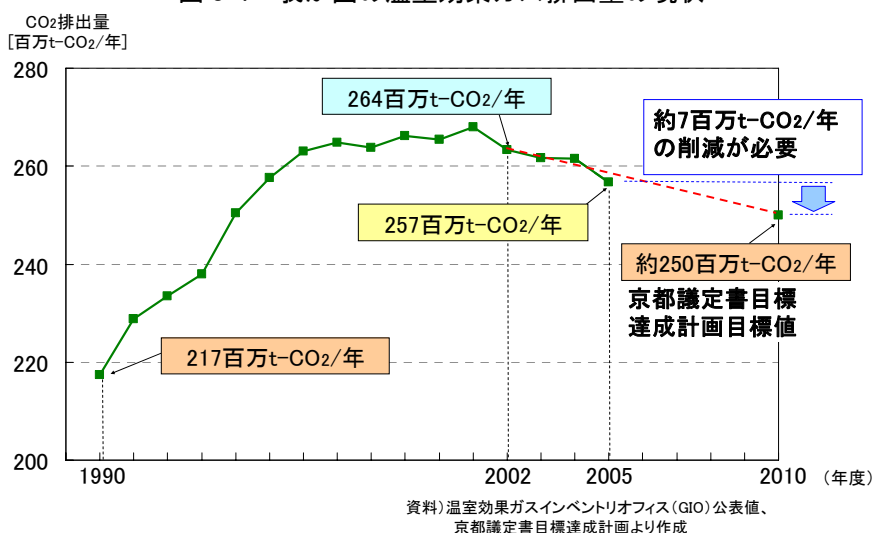


図8-2 運輸部門CO₂排出量の推移

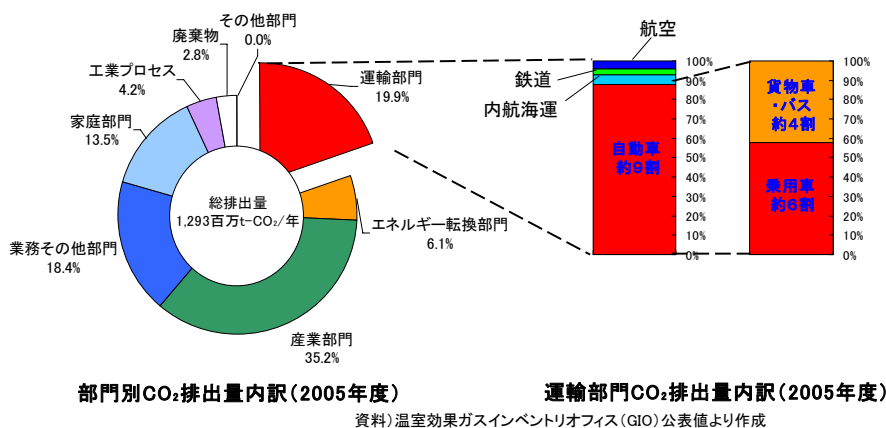


図8-3 部門別CO₂排出量の内訳

【IV. 豊かな生活環境の創造】

(2) 達成度報告（昨年度の取組みと成果）

■ CO2 削減アクションプログラム施策の着実な実施

環状道路の整備、主要渋滞ポイントの対策など、CO2 削減アクションプログラムの各施策を着実に実施することにより、平成 18 年度に約 110 万 t-CO₂/年の CO₂ 排出量が削減された。また、平成 18 年 10 月より CO₂ 削減施策への国民の参加を呼びかける「エコロード・キャンペーン」を実施し、現在も継続中である。平成 19 年度には、首都圏中央連絡自動車道のあきる野 IC～八王子 JCT 間、首都高速中央環状新宿線の熊野町 JCT～西新宿 JCT 間の供用により、中央自動車道と関越自動車道、首都高速 5 号池袋線と首都高速 4 号新宿線が結ばれ道路網が強化されることから、CO₂ 排出量の更なる削減が予想される。

表 8-1 CO2 削減アクションプログラムによる CO₂ 排出削減効果（平成 18 年度）

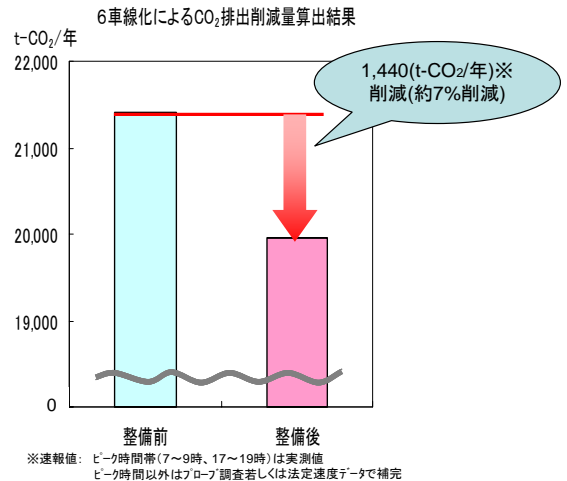
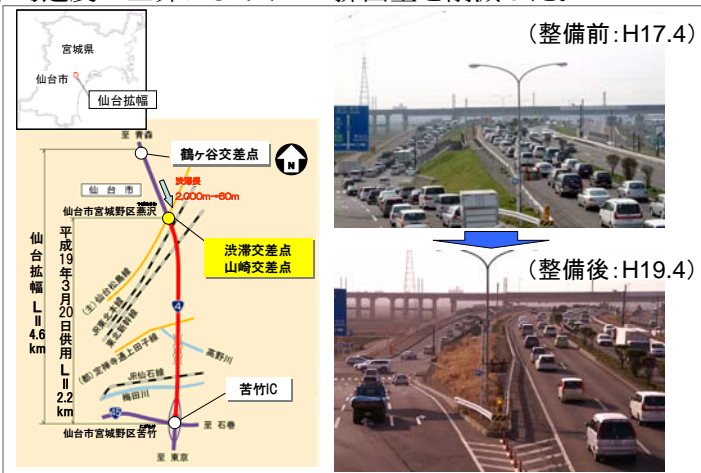
道路政策メニュー		2010(平成22)年までの 効果(試算値) (t-CO ₂ /年)	2006(平成18)年度の実績	
			効果 (t-CO ₂ /年)	対策の進捗を説明するデータ
(1) 人と車のかかわり 方の再考	① 個々人の自動車利用パターンの適正化			
	② 公共交通のシステム改善と運用改善	(内 京都議定書目標達成計画登録値10～20万 t-CO ₂ /年 ※1、※2)	※参考 平成17年度は 約2万t-CO ₂ /年	※参考 平成17年度の自転車道整備延長 約1,700km
	③ エコドライブの推進			
	④ 荷主・物流事業者と一体となった施策の取組み			
(2) 渋滞がなくスムーズに走れる 道路の実現	① 環状道路等CO ₂ 排出抑制効果の高い道路整備の重点化	約40～70万	約5万	圏央道つくば牛久IC～阿見東IC(12.0km)、木更津東IC～木更津JCT(7.1km)の開通
	② 主要渋滞ポイント及びボトルネック踏切の対策	約200～300万	(主要渋滞ポイント) 約44万 (ボトルネック踏切) 約10万	主要渋滞ポイント対策完了箇所数 約280箇所 ボトルネック踏切等の除却数 約60箇所
	③ 車道幅員の減少や流入抑制による人に優しい道路の実現			
	④ 高速道路利用の促進	約200～300万	約18万	規格の高い道路を使う割合 約0.2%向上
	⑤ 路上工事の縮減	0～10万(※2)	変化なし	1km当り年間路上工事時間 126時間/km・年(平成17年度) →123時間/km・年(平成18年度)
活用(3) CO ₂ 削減による 道路空間の	① 道路緑化の推進			
	② 保水性舗装等の導入促進			
	③ 道路空間における新エネルギーの活用			
(4) 自動車の 運用の効率化	① ITS(高度道路交通システム)の活用等による道路交通情報の提供の充実	100万(※2)	(VICS普及率) 約30万 (ETC利用率) 約1.4万	VICS普及率 約16%(平成17年度)→約18%(平成18年度) ETC利用率 約60%(平成17年度)→約68%(平成18年度)
	② 路上駐車対策			
合 計		約550～800万	約110万	

※1 中量軌道システム、LRT 等の整備及び自転車道の整備等の自動車交通需要の調整による削減量

※2 京都議定書目標達成計画計上分のうち 2006 年～2010 年に相当する分

■ 主要渋滞ポイント対策による CO2 排出削減事例

一般国道4号仙台バイパス6車線化により地球温暖化の防止や大気環境の改善に寄与
 一般国道4号仙台バイパスの4→6車線化(L=2.2km)に伴い、渋滞解消(整備前2,000m→整備後60m)、
 平均速度の上昇により、CO2排出量を削減した。



■ エコロード・キャンペーンの展開

平成18年10月より国土交通省道路局、各高速道路会社が主体となって「エコロード・キャンペーン」を展開し、CO2削減施策への国民の参加を呼びかけている。

自動車から排出されるCO2の削減施策への国民の参加を促進するため、エアコンの使用を控えることやアイドリングストップ、高速道路の利用促進などについて、全国共通ポスター掲示や、パンフレット、ステッカーの配布、HP、マスメディア、各種イベントによる情報発信などからなる「エコロード・キャンペーン」を実施した。キャンペーン実施後の意識調査では、エアコンの使用を控えることやアイドリングストップなどの実践度がキャンペーン実施前に比べて3~6%程度向上した。



(3) 業績計画 (今年度の取組みと期待される成果)

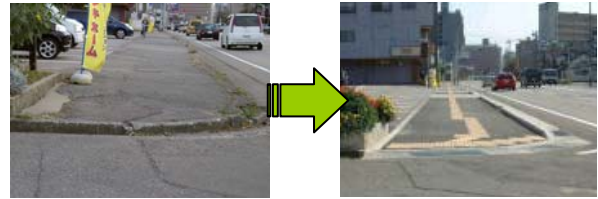
■ CO2 削減アクションプログラムの継続

今後も CO2 削減アクションプログラムを引き続き着実に実施していく。平成19年度には、首都圏中央連絡自動車道のあきる野IC~八王子JCT間の供用が予定されており、これにより中央自動車道と関越自動車道が環状道路によって結ばれる。また首都高速中央環状新宿線の熊野町JCT~西新宿JCT間の供用も予定されており、首都高速5号池袋線と中央道につながる首都高速4号新宿線が環状道路によって結ばれる。これらの主要な放射道路を結ぶ環状道路が供用されることで、都心部へ流入する交通量の減少などによりCO2排出量の更なる削減が期待される。

また、道路局と自動車交通局で連携して低公害車の共同開発や補助を既に実施しているところであるが、今年度も引き続き実施し、その他のCO2排出量削減に寄与する新技術開発の支援や、道路空間における新エネルギー施設設置の拡大の可能性などについても検討する。

バリアフリー化による安全・快適な歩行空間の創出

歩行空間のバリアフリー化の着実な推進のため、バリアフリー化に対する取組み意欲の喚起を図る。



【段差の改善(施工箇所: 石川県金沢市金沢駅西地区)】

(1)取組みの背景と必要性

■ **ユニバーサル社会の実現に向けた積極的な取組み**

高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進を図ることを目的に、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」を平成 18 年 12 月に施行した。旅客施設や建築物など及びこれらの間の道路等を一体的に整備することで、ユニバーサル社会の実現に向けて取り組む。

(2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

■ **歩行空間のバリアフリー化の着実な推進**

バリアフリー重点整備地区等における歩行空間のバリアフリー化は、関係機関との連携を図った結果、平成 18 年度末における目標を達成した。

■ **バリアフリー新法の施行とそれに伴う基準等の改訂**

平成 18 年 12 月にバリアフリー新法が施行されたことに伴い、構造及び占用に関する基準を制定するとともに、懇談会にて必要な項目について検討した。

(3)業績計画(今年度の取組みと期待される成果)

■ **バリアフリー重点整備地区における一層の取組みの推進**

社会資本整備重点計画の最終年度であることから、目標達成を目指し、バリアフリー重点整備地区における事業実施を引き続き推進する。

■ **新法に基づく施策推進方策の検討**

基本構想や道路特定事業計画の作成を含めて、新法に基づいた事業実施のあり方について検討する。併せて、『道路の移動円滑化整備ガイドライン』について、懇談会において検討した内容を踏まえて改訂を実施する。

■ **「分かりやすい」バリアフリーの取組み**

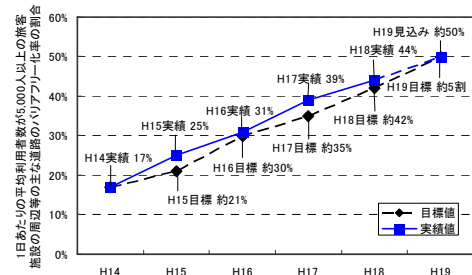
現行指標は全国 1 つのみであるが、整備状況の把握やバリアフリーマップの作成など、国民に分かりやすいバリアフリーのあり方について検討する。

(4)代表的な指標の動向

■ **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**

平成 18 年度末におけるバリアフリー化率は約 44%となり、目標を達成できた。国・都道府県が管理する道路に比べて、市区町村が管理する道路のバリアフリー化の進捗が悪い。

平成 14 年度実績		約 17%
平成 18 年度	実績	約 44%
	目標	約 42%
平成 19 年度	見込み	約 50%
	目標	約 5 割

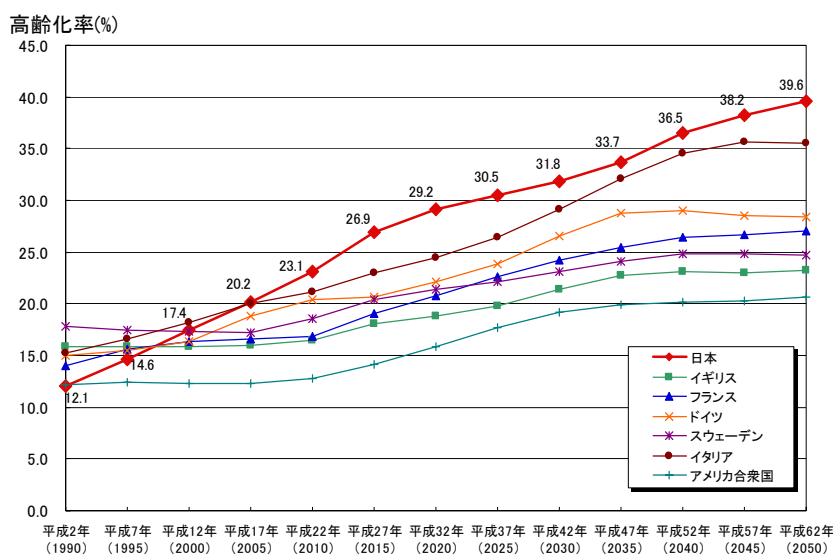


担当： 道路局 地方道・環境課 道路交通安全対策室

(1) 取組みの背景と必要性

■ ユニバーサル社会の実現に向けた積極的な取組み

我が国においては、諸外国に例を見ないほど急速に高齢化が進展している（図 9-1）こと、障害者が社会の様々な活動に参加する機会の確保が求められていることなどから、高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することが重要となっている。このような社会背景のもと、平成 17 年 7 月には「ユニバーサルデザイン政策大綱」がとりまとめられ、さらに平成 18 年 12 月には交通バリアフリー法とハートビル法を一本化した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」が施行された。これにより、



資料) UN, World Population Prospects: The 2004 Revision
 ただし日本は、総務省「国勢調査」、及び国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成 18 年 12 月推計 中位推計)」による。

図 9-1 高齢化率の推移と予測

、旅客施設や建築物など及びそれらを相互に結ぶ移動空間について一体的にバリアフリー化を実施することが可能となった。“どこでも、だれでも、自由に、使いやすい”ユニバーサル社会の実現に向けて、今後の積極的な取組みが必要不可欠である。

(2) 達成度報告（昨年度の取組みと成果）

■ 歩行空間のバリアフリーの着実な推進

高齢者、障害者等に配慮した安全で快適な歩行空間を確保するため、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された道路の割合は、平成 18 年度末時点で約 44%となった。また、道路管理者別の整備率を比較すると、直轄国道が 6 割強、都道府県管理道路が約 5 割であるのに対し、市区町村が管理する道路では 4 割弱と格差が生じている（表 9-1）。

表 9-1 道路管理者別の歩行空間のバリアフリー化率

	直轄国道	都道府県が管理する道路	市区町村が管理する道路	全道路
歩行空間のバリアフリー化率	63.2%	50.9%	39.3%	44.3%
	53.3%			

【IV. 豊かな生活環境の創造】

これは、歩道幅員の広い幹線道路から優先的に整備が行われたためと考えられる。今後は、身近な生活道路を構成する市区町村道について積極的なバリアフリー化の取り組みが望まれる。

また、交通バリアフリー法（平成18年12月20日以降は、バリアフリー新法）に基づく基本構想を策定した市区町村は、平成18年度末時点で221（基本構想数は269）である。

なお、平成18年度に限ると、新たに基本構想を策定した市区町村は22と、平成15年度をピークに年々減少している。新たな基本構想作成の着手が進まない原因として、作成のノウハウを有していないことや協議先が多岐にわたり調整等に長時間を要すること、などが考えられる。複数の基本構想を作成した自治体数が30となる一方、作成予定のない自治体が140以上（5,000人/日以上旅客施設の所在する自治体に限る）あるなど、取組みに格差が生じている。今後、一層のバリアフリー化の推進にあたり、自治体の積極的な取組みが不可欠であり、意欲を喚起するために、先行自治体の作成ノウハウを共有したり、成功事例等を公表していく必要がある。

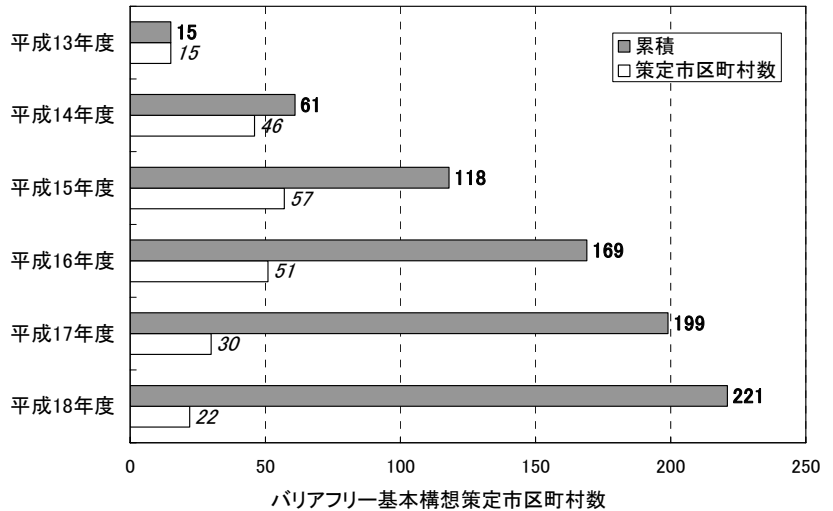


図 9-2 バリアフリー基本構想の新規策定状況（平成13年度～18年度）の推移

■ バリアフリー新法の施行とそれに伴う基準等の改訂

高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進を図ることを目的に、バリアフリー新法が平成18年12月に施行された。これにより、構造及び占用に関する基準を制定するとともに、有識者等から構成される懇談会において、必要な項目について検討した。

歩道段差に関する実証実験

歩車道境界の段差は標準2cmとするが、車いす使用者、視覚障害者、高齢者等の行動特性と縁端構造に対する評価を十分把握したうえで、さらに望ましい構造について平成18年8月より「道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会」にて検討している。

採用されている構造について実証実験を実施
合意形成の上で採用された構造を対象として、視覚障害者、車いす使用者等の協力のもと、実証実験を実施。

実験の結果を踏まえ、今後の方向性について検討



各地域で採用された構造



実証実験の様子

(3) 業績計画（今年度の取組みと期待される成果）

■ バリアフリー重点整備地区における一層の取組みの推進

社会資本整備重点計画の最終年度であることから、目標達成を目指し、バリアフリー重点整備地区等における事業実施を引き続き推進する。

スーパーモデル地区におけるバリアフリー整備

神奈川県厚木市の小田急線本厚木駅を中心としたエリアは、「厚木市移動円滑化基本構想」における重点整備地区であり、スーパーモデル地区に指定されている。

無電柱化の面的整備にあわせ、歩道の段差解消等のバリアフリー化を平成 19 年度に整備完了の予定である。



バリアフリー化完了路線の状況

■ 新法に基づく施策推進方策の検討

新法では、主要旅客施設の有無に関わらず重点整備地区を定められることとなったため、基本構想や道路特定事業計画の作成を含めた事業実施のあり方について検討する。併せて、『道路の移動円滑化整備ガイドライン』について、懇談会において検討した内容を踏まえて改訂を実施する。

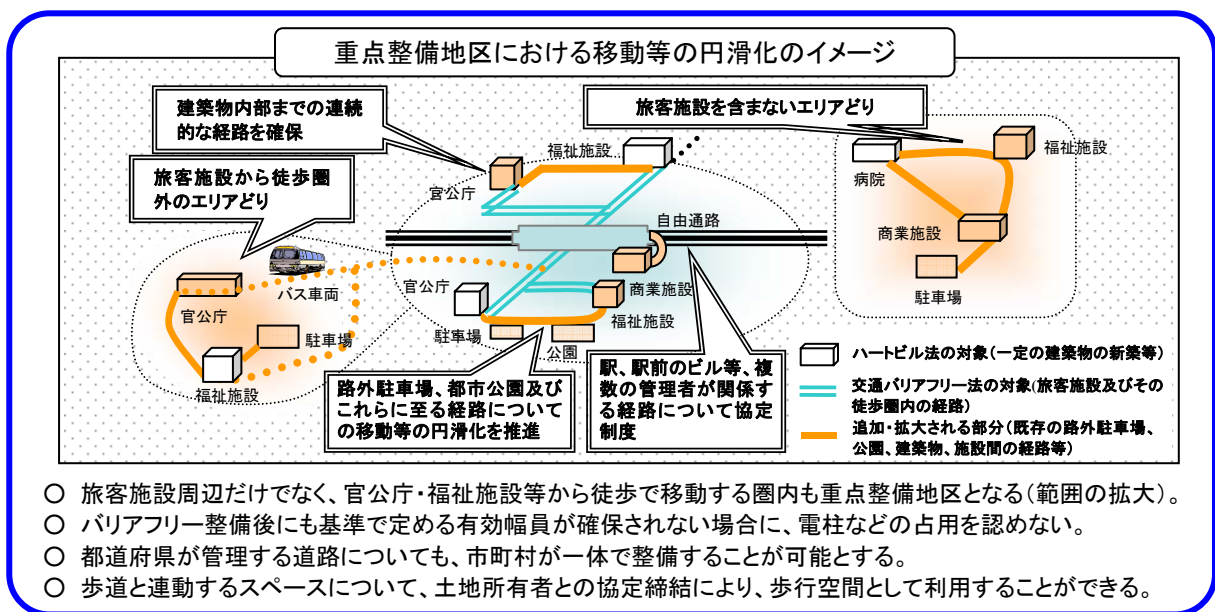


図 9-3 バリアフリー新法における重点整備地区と道路における整備の概要

【IV. 豊かな生活環境の創造】

■ 「分かりやすい」バリアフリーの取組み

現行の指標は全国値の1つのみであり、実感に乏しいことが課題である。そこで、立体横断施設のエレベーター設置などの整備状況の把握や地域ごとに道路のバリアフリーマップを作成するなど、アクセシビリティ向上の観点からも、バリアフリー整備を国民に分かりやすく提示できるよう検討を進めていく。



エレベーターの設置された
立体横断施設の例



バリアフリーマップの例

図 9-4 分かりやすいバリアフリーへの取組み例

【5カ年の達成見込みについて】

○平成 19 年度目標：約 5 割 ← 平成 19 年度見込み：約 50%

これまでも目標値の達成に向けて着実に整備を進めてきたが、今後も引き続き、バリアフリー重点整備地区における事業実施を推進することで、平成 19 年度の目標は達成する見込みである。

なお、国及び都道府県が管理する道路の進捗率は 5 割を超えているものの、市区町村が管理する道路では 4 割を下回っている。今後は、身近な生活道路を構成する市区町村道での取組みが課題である。

(4) バックデータ

【都道府県別バリアフリー化率（平成18年度末）】

ポイント：①国・都道府県が管理する道路に比べ、市区町村管理の道路のバリアフリー化率が低い。

②ブロック間格差はさほど大きくないが、都道府県・政令市別では大きな格差が生じている。

■ 上位5位 ■ 下位5位

地方ブロック	都道府県	①	平成18年度末				②
			直轄国道	都道府県が管理する道路 (補助国道・都道府県道)	市区町村が管理する道路 (補助国道・市区町村道)	合計	
全国計			63.2%	50.9%	39.3%	44.3%	
北海道	北海道		64.1%	46.2%	42.1%	47.9%	23
	うち札幌市		53.8%	44.3%	48.5%	49.1%	—
	小計		64.1%	46.2%	42.1%	47.9%	—
東北	青森県		100.0%	78.9%	51.4%	72.4%	3
	岩手県		100.0%	85.2%	38.5%	59.9%	12
	宮城県		63.6%	57.4%	29.8%	39.2%	33
	うち仙台市		96.5%	—	18.5%	29.7%	—
	秋田県		50.0%	28.6%	39.1%	37.0%	35
	山形県		42.9%	25.3%	58.8%	40.7%	32
	福島県		86.4%	34.9%	25.9%	33.5%	39
	小計		70.5%	48.9%	31.6%	41.0%	—
関東	茨城県		87.9%	29.0%	27.3%	30.2%	42
	栃木県		53.8%	62.6%	48.1%	55.8%	16
	群馬県		25.0%	43.5%	55.0%	48.5%	22
	埼玉県		65.2%	29.2%	36.9%	35.3%	38
	うちさいたま市		41.2%	16.1%	13.4%	18.4%	—
	千葉県		27.2%	13.3%	32.4%	29.6%	43
	うち千葉市		35.5%	—	48.9%	48.3%	—
	東京都		61.4%	72.4%	38.7%	51.0%	19
	神奈川県		42.5%	29.2%	36.8%	36.0%	37
	うち川崎市		100.0%	—	10.6%	13.4%	—
	うち横浜市		54.5%	—	49.6%	49.9%	—
	山梨県		0.0%	36.3%	26.7%	29.0%	44
長野県		91.1%	64.5%	64.7%	67.0%	5	
小計		57.1%	60.4%	38.0%	45.7%	—	
北陸	新潟県		74.8%	51.6%	40.1%	46.2%	25
	うち新潟市		95.7%	62.0%	43.9%	53.2%	—
	富山県		—	62.4%	46.8%	49.8%	20
	石川県		66.7%	37.1%	45.6%	43.2%	30
	小計		73.7%	47.2%	43.1%	45.6%	—
中部	静岡県		48.9%	32.0%	20.6%	24.9%	46
	うち静岡市		34.3%	—	14.1%	16.4%	—
	うち浜松市		—	0.0%	54.3%	41.0%	—
	愛知県		89.3%	42.6%	43.4%	45.5%	27
	うち名古屋市		92.1%	51.0%	46.9%	52.4%	—
	三重県		77.6%	18.0%	30.2%	31.3%	41
	岐阜県		50.0%	40.8%	35.4%	38.1%	34
	小計		78.3%	37.8%	34.9%	38.3%	—
近畿	福井県		100.0%	87.0%	75.8%	84.2%	1
	滋賀県		23.1%	32.5%	33.8%	32.8%	40
	京都府		54.3%	27.3%	47.0%	45.6%	26
	うち京都市		66.7%	—	46.6%	48.2%	—
	大阪府		73.2%	36.9%	32.9%	37.0%	35
	うち大阪市		100.0%	35.1%	27.3%	38.8%	—
	うち堺市		100.0%	33.1%	38.9%	39.9%	—
	兵庫県		72.9%	40.6%	42.7%	43.7%	29
	うち神戸市		40.7%	—	53.3%	53.0%	—
	奈良県		45.3%	77.8%	46.4%	55.8%	16
和歌山県		73.5%	28.3%	55.0%	51.6%	18	
小計		65.4%	39.3%	39.6%	41.3%	—	
中国	鳥取県		90.6%	66.9%	6.8%	48.9%	21
	島根県		57.6%	68.4%	60.0%	63.3%	11
	岡山県		95.2%	51.9%	71.8%	65.8%	7
	広島県		31.8%	81.0%	38.0%	42.4%	31
	うち広島市		—	100.0%	61.4%	70.7%	—
	山口県		62.1%	50.5%	56.9%	55.9%	15
小計		59.5%	60.6%	49.3%	54.2%	—	
四国	徳島県		0.0%	17.4%	9.5%	11.1%	47
	香川県		0.0%	73.4%	60.1%	56.8%	14
	愛媛県		0.0%	100.0%	36.2%	46.5%	24
	高知県		100.0%	61.1%	41.2%	63.7%	9
	小計		38.8%	66.9%	47.4%	51.4%	—
九州	福岡県		42.3%	41.8%	44.7%	43.9%	28
	うち北九州市		100.0%	—	81.3%	82.4%	—
	うち福岡市		56.5%	—	39.2%	40.3%	—
	佐賀県		—	44.0%	89.8%	66.5%	6
	長崎県		100.0%	52.3%	58.1%	63.4%	10
	熊本県		100.0%	70.9%	48.9%	59.7%	13
	大分県		95.5%	79.3%	61.1%	70.2%	4
	宮崎県		47.1%	59.5%	69.7%	64.9%	8
	鹿児島県		100.0%	27.8%	9.4%	26.9%	45
	小計		59.0%	46.1%	48.0%	48.6%	—
沖縄	沖縄県		—	77.4%	100.0%	79.1%	2
	小計		—	77.4%	100.0%	79.1%	—

【IV. 豊かな生活環境の創造】

【バリアフリー基本構想策定状況（平成19年3月31日時点）】

（受理順、複数作成の場合（ ）内に提出回数記載）

ポイント：基本構想数の伸びは前年度を下回ったが、複数の基本構想を策定する自治体が増加している。

受理順	市町村名	受理日	受理順	市町村名	受理日	受理順	市町村名	受理日	
1	福岡県福津市(旧:福岡町)	H13.4.12	96	大府市善根市	7.9	190	山梨県甲府市	4.1	
2	北海道室蘭市	7.4	97	滋賀県米原市(旧:米原町)	7.18	192	東京都北区	(2) 4.5	
3	広島県呉市	8.31	98	京都府福知山市	8.11	193	千葉県習志野市	4.8	
4	千葉県千葉市	12.4	99	神奈川県津久井郡藤野町	8.12	194	大阪府寝屋川市	(2) 4.15	
5	山梨県笛吹市(旧:石和町)	H14.1.24	100	神奈川県小田原市	9.3	195	大阪府八尾市	(3) 4.22	
6	大阪府守口市	1.31	101	新潟県糸魚川市	9.17	196	福岡県遠賀郡遠賀町	4.28	
7	鳥取県鳥取市	2.13	102	兵庫県西宮市	9.18	196	東京都台東区	(2) 4.28	
8	新潟県新潟市(旧:亀田町)	3.8	103	青森県青森市	9.24	198	大阪府枚方市	5.2	
9	大阪府交野市	3.12	104	神奈川県厚木市	9.26	199	埼玉県さいたま市	5.10	
10	大阪府八尾市	3.14	105	茨城県日立市	10.1	200	大阪府大阪市	(3) 5.16	
11	大阪府堺市	3.20	106	神奈川県鎌倉市	10.7	200	福岡県前原市	5.16	
11	北海道千歳市	3.20	107	京都府京都市	10.10	202	東京都新宿区	5.20	
13	東京都荒川区	3.25	108	福島県いわき市	10.16	202	大阪府岸和田市	(2) 5.20	
14	福岡県大牟田市	3.28	109	千葉県市川市	10.27	204	大阪府摂津市	5.23	
15	千葉県船橋市	3.29	110	岡山県笠岡市	10.30	205	大分県別府市	5.30	
16	富山県射水市(旧:小杉町)	4.4	111	兵庫県加古川市	11.5	206	岐阜県恵那市	6.8	
17	福岡県福岡市	4.5	112	栃木県宇都宮市	11.21	207	愛知県刈谷市	6.8	
18	兵庫県明石市	4.8	113	東京都三鷹市	12.1	208	広島県広島市	(2) 6.13	
19	香川県丸亀市	4.9	113	福井県福井市	12.1	209	静岡県富士市	6.15	
20	石川県金沢市	4.10	115	大阪府豊中市	(2) 12.3	210	岐阜県羽島郡笠松町	6.21	
21	北海道恵庭市	4.25	116	長野県塩尻市	12.9	211	徳島県徳島市	6.27	
21	埼玉県熊谷市	4.25	117	愛知県名古屋	(2) 12.12	211	静岡県島田市	6.27	
23	神奈川県相模原市	5.9	118	東京都杉並区	H16.1.31	213	栃木県小山市	7.7	
24	滋賀県守山市	5.29	119	宮崎県宮崎市	2.5	214	千葉県松戸市	7.15	
25	大阪府河内長野市	6.3	120	京都府相楽郡木津町	2.12	215	長野県松本市	8.4	
25	広島県広島市	6.3	121	新潟県柏崎市	3.8	216	東京都日野市	9.8	
27	神奈川県秦野市	6.19	121	三重県松阪市	3.8	217	千葉県原市	9.16	
28	福岡県北九州市	6.27	123	大阪府守口市	(2) 3.10	218	茨城県取手市	(2) 10.5	
29	大阪府豊中市	7.1	124	鳥根県松江市	3.11	219	栃木県鹿沼市	10.17	
30	長崎県佐世保市	7.22	125	大阪府堺市	(3) 3.23	220	神奈川県座間市	10.20	
31	京都府長岡京市	8.1	126	東京都府中市	3.24	221	東京都中野区	11.1	
32	長崎県長崎市	8.22	127	宮城県仙台市	(2) 3.31	222	神奈川県小田原市	(2) 11.10	
33	長野県諏訪市	8.30	128	千葉県浦安市	4.1	223	東京都京都市	(3) 11.24	
34	岐阜県各務原市	9.17	129	大分県大分市	4.2	224	神奈川県平塚市	12.7	
35	岐阜県可児市	9.27	130	大阪府四条畷市	4.8	225	北海道江別市	12.8	
36	神奈川県藤沢市	9.30	131	愛媛県今治市	4.8	226	栃木県下野市(旧:石橋町)	(2) 12.20	
37	千葉県柏市	10.1	132	大阪府松原市	4.14	227	鳥取県倉吉市	H18.1.8	
38	福岡県古賀市	10.3	133	栃木県下野市(旧:国分寺町)	4.19	228	広島県尾道市	2.20	
39	静岡県静岡市	10.15	133	埼玉県鳩ヶ谷市	4.19	229	和歌山県橋本市	3.8	
40	富山県魚津市	10.17	135	滋賀県近江八幡市	4.19	230	栃木県日光市	3.15	
41	大阪府東大阪市	10.18	135	岩手県一関市	4.19	231	愛知県名古屋	(3) 3.16	
42	千葉県袖ヶ浦市	10.21	137	埼玉県大里郡寄居町	4.20	232	神奈川県川崎市	(3) 3.30	
43	大阪府阪南市	11.11	138	埼玉県所沢市	4.21	233	大阪府吹田市	(2) 4.5	
44	兵庫県宝塚市	11.14	139	東京都目黒区	4.23	234	大阪府門真市	4.11	
45	兵庫県神戸市	12.11	140	新潟県上越市	4.27	235	東京都世田谷区	4.13	
46	東京都羽村市	12.12	141	新潟県魚沼郡湯沢町	4.28	236	広島県福山市	4.27	
47	東京都北区	12.24	142	岐阜県土岐市	5.10	237	大阪府大阪市	(4) 4.28	
48	新潟県新潟市	H15.1.7	143	大阪府泉佐野市	5.12	238	千葉県流山市	5.12	
48	愛知県春日井市	1.7	144	北海道富良野市	5.21	238	大阪府池田市	5.18	
50	静岡県焼津市	1.10	144	大阪府大阪市	(2) 5.21	239	東京都板橋区	5.18	
51	大阪府柏原市	1.16	146	大阪府大東市	5.27	241	大阪府岸和田市	(3) 5.22	
52	大阪府大塚市	2.3	147	福岡県久留米市	6.1	242	茨城県石岡市	5.24	
53	大阪府茨木市	2.6	148	静岡県藤枝市	6.2	243	東京都葛飾区	5.30	
54	新潟県長岡市	2.10	148	三重県松阪市(旧:錦野町)	(2) 6.2	244	大阪府八尾市	(4) 5.31	
55	愛知県名古屋	2.14	150	大阪府岸和田市	6.7	245	岡山県倉敷市	6.7	
56	大阪府藤井寺市	2.24	150	茨城県笠間市(旧:友部町)	6.7	246	愛知県豊川市	6.9	
56	北海道紋別郡遠軽町	2.24	150	茨城県水戸市	6.7	247	東京都江東区	6.12	
58	東京都千代田区	3.12	153	熊本県熊本市	6.11	248	大阪府和泉市	6.26	
59	三重県津市	3.20	153	神奈川県大和市	6.11	249	大阪府藤井寺市	(2) 6.29	
60	宮城県仙台市	3.24	155	広島県廿日市市	6.22	250	東京都台東区	(3) 7.19	
61	大阪府堺市	(2) 3.26	156	東京都墨田区	6.30	251	静岡県富士宮市	7.26	
62	鹿児島県鹿児島市	3.28	157	滋賀県野洲市(旧:野洲町)	7.06	252	神奈川県横浜	(2) 8.31	
63	大阪府八尾市	(2) 4.1	158	岐阜県瑞浪市	7.7	253	神奈川県三浦市	10.4	
64	東京都武蔵野市	4.2	159	大阪府箕面市	7.8	253	東京都北区	(3) 10.4	
65	岐阜県穂積市(旧:穂積町)	4.3	160	滋賀県大津市(旧:志賀町)	(2) 7.13	255	東京都京都市	(4) 10.30	
66	埼玉県深谷市	4.4	161	栃木県那須塩原市(旧:西那須野町)	7.27	256	大阪府豊中市	(4) 11.29	
66	大阪府吹田市	4.4	162	神奈川県横浜	8.6	256	群馬県高崎市	11.29	
68	東京都八王子市	4.8	163	東京都台東区	8.9	258	京都府宇治市	12.1	
69	大阪府柏原市	(2) 4.11	163	東京都練馬区	8.9	259	大阪府吹田市	(3) 12.14	
70	北海道札幌市	4.16	165	滋賀県甲賀市(旧:水口町)	8.10				
71	兵庫県姫路市	4.17	166	京都府亀岡市	8.11	260	1 B③	和歌山県伊都郡高野町	12.20
72	山口県下関市(旧:菊川町)	4.24	167	兵庫県川西市	8.23	261	2 A①	神奈川県横浜	(3) H19.3.5
73	愛知県岡崎市	5.1	168	秋田県秋田市	8.30	262	3 A①	東京都調布市	3.7
74	福岡県大野城市	5.2	169	神奈川県逗子市	9.6	263	4 A①	京都府宇治市	(2) 3.15
75	大阪府寝屋川市	5.7	170	北海道釧路市	9.17	263	4 A①	大阪府八尾市	(5) 3.15
76	滋賀県高島市(旧:今津町)	5.8	171	愛知県豊田市	10.1	265	6 A①	滋賀県高島市	(2) 3.22
76	鳥根県出雲市(旧:多伎町)	5.8	172	長野県岡谷市	10.4	266	7 A①	群馬県伊勢崎市	3.28
78	千葉県八千代市	5.9	173	滋賀県浜浜市	10.19	266	7 A①	京都府向日市	3.28
79	滋賀県大津市	5.14	173	福島県福島市	10.19	268	9 A①	大阪府田林市	3.29
80	岐阜県岐阜市	5.15	175	京都府京都市	(2) 10.22	269	10 A①	静岡県沼津市	3.30
80	香川県高松市	5.15	176	静岡県静岡市	(2) 10.29				
82	大阪府大阪市	5.16	177	神奈川県鎌倉市	(2) 11.26				
82	大阪府泉南市	5.16	178	岐阜県中津川市	12.21				
84	富山県富山市	5.30	179	神奈川県川崎市	12.27				
85	新潟県新潟市	(2) 6.2	180	福井県敦賀市	H17.1.28				
86	埼玉県東松山市	6.9	181	山口県下関市	(2) 2.3				
87	愛媛県松山市	6.10	182	静岡県浜松市	2.15				
88	滋賀県彦根市	6.11	183	岐阜県羽島市	2.21				
89	山形県南陽市	6.18	184	神奈川県伊勢原市	3.1				
90	岩手県盛岡市	6.19	185	埼玉県南埼玉郡白岡町	3.29				
91	広島県東広島市	7.1	185	大阪府豊中市	(3) 3.29				
92	茨城県取手市	7.2	187	宮城県仙台市	(3) 3.31				
93	広島県三原市	7.7	187	大阪府東大阪市	(2) 3.31				
93	北海道北見市	7.7	187	神奈川県川崎市	(2) 3.31				
95	福島県会津若松市	7.8	190	埼玉県入間市	4.1				

※ 北海道室蘭市、遠軽町、北見市、富良野市、釧路市、山形県南陽市、島根県出雲市、鳥取県倉吉市は5,000人以上の旅客施設なし。

※ 整理欄

-: 旧法に基づき受理した基本構想

A: 特定旅客施設を含む基本構想

B: 特定旅客施設を含まない基本構想

①: 徒歩圏内に重点整備地区を設定している基本構想

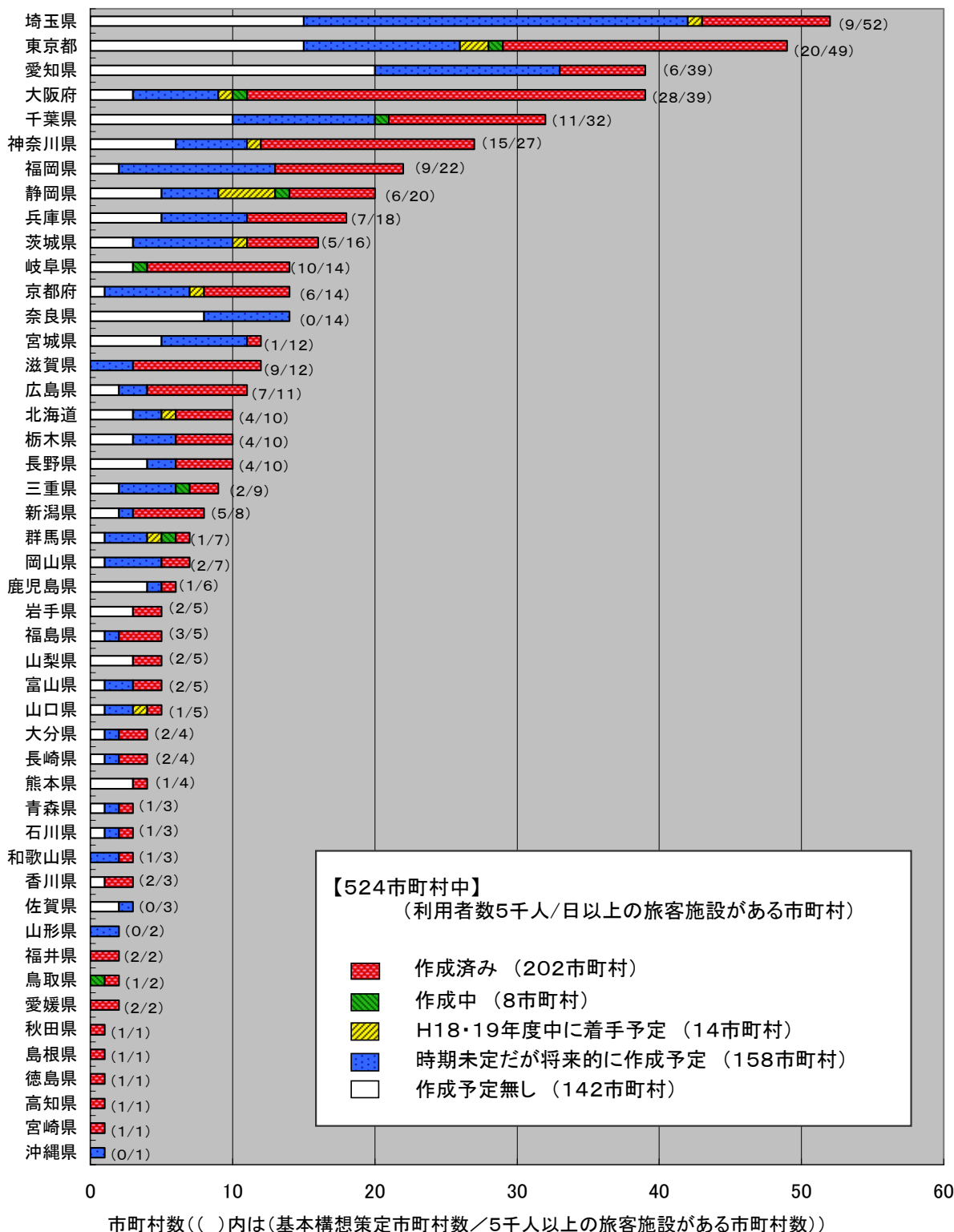
②: ①+徒歩圏外に重点整備地区を設定している基本構想

③: 徒歩圏外に重点整備地区を設定している基本構想

【バリアフリー基本構想作成（予定）状況都道府県別集計（平成18年12月1日時点）】

ポイント：①基本構想を作成済み及び作成中の市区町村は200を超え、大都市圏を中心に地方部にも着実に広がる

②作成予定のない市区町村が約3割あり、取組み意欲の喚起が必要



注) 平成18年3月調査をベースに平成18年12月1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。

【IV. 豊かな生活環境の創造】

【バリアフリー基本構想作成（予定）状況都道府県別市町村一覧（平成18年10月31日時点）】
(1/2)

都道府県	基本構想を作成済み	協議会等を設置し、既に作成に着手済み	平成18年度中に作成に着手する予定	平成19年度中に作成に着手する予定	現在のところ時期は未定であるが、将来的に作成する予定	作成予定なし		
北海道	札幌市 恵庭市	千歳市 江別市	旭川市		若見沢市 苫小牧市	北広島市 函館市 小樽市		
青森県	青森市				八戸市	弘前市		
岩手県	盛岡市	一関市				花巻市 北上市 矢巾町		
宮城県	仙台市				石巻市 名取市 亘理町	塩竈市 岩沼市 利府町		
秋田県	秋田市					大崎市 多賀城市 柴田町		
山形県					山形市 米沢市			
福島県	福島市 いわき市	会津若松市			西郷村	郡山市		
茨城県	取手市 日立市 石岡市	水戸市 笠間市	ひたちなか市		牛久市 龍ヶ崎市 つくば市 東海村	高萩市 土浦市 守谷市		
栃木県	宇都宮市 下野市	那須塩原市 小山市			足利市 野木町	さくら市 矢板市 栃木市		
群馬県		高崎市 前橋市	伊勢崎市		館林市 太田市	渋川市 桐生市		
埼玉県	深谷市 熊谷市 鳩ヶ谷市 さいたま市 寄居町	東松山市 所沢市 入間市 白岡町		小川町	加須市 幸手市 三郷市 新座市 川越市 日高市 蓮田市 北本市 鴻巣市 上尾市 坂戸市 宮代町 鷲宮町 上里町	戸田市 行田市 蕨市 秩父市 本庄市 川口市 羽生市 鶴ヶ島市 桶川市 春日部市 栗橋町 滑川町 杉戸町	狭山市 飯能市 越谷市 久喜市 ふじみ野市 吉川市 越生町 毛呂山町	
千葉県	袖ヶ浦市 柏市 市川市 八千代市 市原市 流山市	千葉市 浦安市 船橋市 習志野市 松戸市	野田市		印西市 成田市 木更津市 八街市 酒々井町	鎌ヶ谷市 銚子市 四街道市 山武市 栄町	東金市 茂原市 香取市 白井市 大網白里町	
東京都	荒川区 練馬区 千代田区 北区 新宿区 世田谷区 葛飾区 武蔵野市 日野市 羽村市	墨田区 杉並区 台東区 目黒区 中野区 板橋区 江東区 八王子市 府中市 三鷹市	調布市	港区	小金井市	足立区 豊島区 西東京市 国立市 町田市 あきる野市	大田区 中央区 福生市 東大和市 国分寺市	文京区 品川区 小平市 稲城市 青梅市 東村山市 立川市 瑞穂町
神奈川県	横浜市 鎌倉市 大和市 逗子市 伊勢原市 藤沢市 平塚市 藤野町	川崎市 相模原市 厚木市 小田原市 秦野市 座間市 三浦市	二宮町		海老名市 大磯町 寒川町	茅ヶ崎市 開成町	横須賀市 箱根町 湯河原町	
山梨県	笛吹市	甲府市				大月市 上野原市		
長野県	岡谷市 塩尻市	諏訪市 松本市			長野市	上田市 須坂市 茅野市		
新潟県	新潟市 新発田市 湯沢町	長岡市 上越市			三条市	加茂市 南魚沼市		
富山県	魚津市	射水市			高岡市	黒部市 富山市		
石川県	金沢市				小松市	白山市		
静岡県	焼津市 藤枝市 島田市	静岡市 浜松市 富士市	沼津市	袋井市 熱海市	三島市 掛川市	伊東市 裾野市	湖西市 新居町	
愛知県	岡崎市 豊田市 刈谷市	春日井市 名古屋市長古屋市 豊川市			一宮市 岩倉市 江南市 常滑市 瀬戸市 弥富町 菟日寺町	稲沢市 大山市 小牧市 清須市 美和町 蟹江町	安城市 知多市 津島市 半田市 豊橋市 大府市 北名古屋市長古屋市 美浜町 武豊町 三好町	
						蒲郡市 西尾市 知立市 東海市 豊明市 尾張旭市 日進市 扶桑町 幸田町 長久手町		

【施策-9】 バリアフリー化による安全・快適な歩行空間の創出

(2/2)

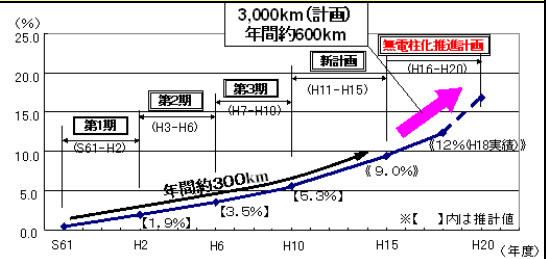
都道府県	基本構想を作成済み	協議会等を設置し、既に作成に着手済み	平成18年度中に作成に着手する予定	平成19年度中に作成に着手する予定	現在のところ時期は未定であるが、将来的に作成する予定	作成予定なし
三重県	松阪市 津市	桑名市			四日市市 名張市 鳥羽市 川越町	伊勢市 鈴鹿市
岐阜県	羽島市 可児市 各務原市 岐阜市 瑞穂市 瑞浪市 中津川市 土岐市 恵那市 笠松町	多治見市				大垣市 美濃加茂市 垂井町
福井県	福井市 敦賀市					
滋賀県	大津市 守山市 彦根市 甲賀市 米原市	野洲市 長浜市 近江八幡市 高島市			栗東市 東近江市 草津市	
京都府	京都市 亀岡市 木津町	長岡京市 福知山市	宇治市	向日市	八幡市 京田辺市 精華町	城陽市 南丹市 大山崎町
大阪府	大阪市 茨木市 堺市 貝塚市 柏原市 阪南市 交野市 岸和田市 四条畷市 藤井寺市 大阪狭山市 箕面市 枚方市 池田市	高槻市 吹田市 守口市 八尾市 豊中市 大東市 泉南市 東大阪市 寝屋川市 河内長野市 松原市 摂津市 門真市 和泉市	富田林市	島本町	高石市 羽曳野市 忠岡町	泉佐野市 泉大津市 岬町
兵庫県	神戸市 宝塚市 明石市 姫路市	川西市 西宮市 加古川市			尼崎市 芦屋市 相生市	三田市 高砂市 猪名川町
奈良県					大和郡山市 香芝市 王寺町	奈良市 斑鳩町 三郷町
和歌山県	橋本市				海南市 和歌山市	大和高田市 天理市 桜井市 橿原市 生駒市 宇陀市 田原本町
鳥取県	鳥取市	米子市				
島根県	松江市					
岡山県	笠岡市 倉敷市				岡山市 浅口市	高梁市 瀬戸町
広島県	広島市 三原市 廿日市市 福山市	呉市 東広島市 尾道市			府中町 海田町	総社市
山口県	下関市		周南市		防府市 山口市	大竹市 坂町
徳島県	徳島市					
香川県	高松市 丸亀市					坂出市
愛媛県	松山市 今治市					
高知県	高知市					
福岡県	北九州市 大牟田市 大野城市 福津市 遠賀町	福岡市 久留米市 古賀市 前原市			飯塚市 小郡市 春日市 筑後市 杵屋町 岡垣町	行橋市 筑紫野市 宗像市 直方市 篠栗町
佐賀県					基山町	柳川市 太宰府市
長崎県	長崎市 佐世保市				諫早市	佐賀市 鳥栖市
熊本県	熊本市					八代市 益城町 玉名市
大分県	大分市 別府市				中津市	国東市
宮崎県	宮崎市					
鹿児島県	鹿児島市				霧島市	鹿屋市 垂水市 薩摩川内市 日置市
沖縄県					那覇市	
合計	200	10	10	4	158	142

資料) 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18年3月調べより作成

- 注)・平成18年3月調査をベースに平成18年10月31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連絡のあった市町村を反映した。
 ・既に基本構想を作成済みの市町村で、さらに別地区について基本構想の作成を予定している市町村は、本集計の便宜上基本構想を作成済みで整理している。
 ・この他、1日の利用者数が5,000人以上である旅客施設が所在しない市町村のうち北海道室蘭市、遠軽市、北見市、富良野市、釧路市、栃木県鹿沼市、日光市、山形県南陽市、新潟県糸魚川市、柏崎市、島根県出雲市、鳥取県倉吉市がそれぞれ基本構想を作成済み。

無電柱化による都市景観向上

無電柱化は市街地の幹線道路で1割強。
事業実施箇所の重点化とコスト縮減が課題。



(1) 取組みの背景と必要性

■ 無電柱化の現状

都市景観や防災性向上、安全で快適な通行空間の確保、歴史的街並みの保全等を目的に、無電柱化を推進している。しかしながら、市街地の幹線道路に限っても、電柱・電線のない道路の割合は1割強である。魅力ある市街地や観光立国に向けた観光地の空間の質を高めるうえで、無電柱化への要請は益々高まってきており、積極的な取組みが求められている。

(2) 達成度報告(昨年度の取組みと成果)

■ 地域合意形成に基づく無電柱化促進方策の立案

無電柱化整備に軒下配線・裏配線を導入する場合、地域の合意形成を図る必要があることから、そのノウハウをとりまとめた「無電柱化における合意形成手法の手引き(案)」を作成した。

■ コスト縮減に向けた種々の取組み

電線共同溝整備のさらなるコスト縮減を図るため、電力・通信需要を考慮した構造の検討や、特殊トランス等の技術開発及び幅員の狭い道路における効率的な無電柱化手法についても検討を実施した。

(3) 業績計画(今年度の取組みと期待される成果)

■ 今後整備を重点化する地区の明確化と事業進捗に関する課題の整理

効率的な整備を図るため、重点的に整備する対象を明確にするとともに、道路管理者等へのヒアリングを実施し、事業進捗に関する課題を分析する。

■ 無電柱化のさらなるコスト縮減方策等の検討

地域の電力・通信需要を考慮した低コストで効率的な整備の実現に向けて、さらなる構造の見直しや技術開発を進め、現地適合試験等による検証を実施する。

■ 無電柱化整備に関する支援を実施する仕組みの整備

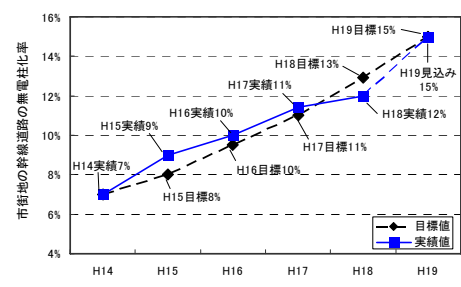
行政担当者から地域住民までを対象に、施策推進方策や技術ノウハウ等を支援する仕組みの整備を検討する。

(4) 代表的な指標の動向

■ 市街地の幹線道路の無電柱化率

平成18年度末において、市街地の幹線道路の無電柱化率は約12%となり、目標をやや下回る。また、都道府県間及び地方ブロック間において、整備率に格差が生じている。

平成14年度実績		7%
平成18年度	実績	約12%(速報値)
	目標	約13%
平成19年度	見込み	約15%
	目標	約15%



担当：道路局 地方道・環境課 道路交通安全対策室

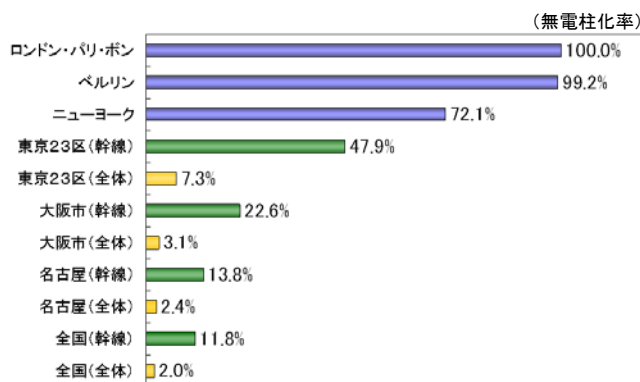
(1) 取組みの背景と必要性

■ 無電柱化の現状

我が国においては、昭和 61 年度より無電柱化（電線類地中化）整備に関する計画を策定し、関係事業者等の協力のもと、平成 18 年度までに 7,000km 弱の整備を実施している（事業中を含む）。電柱・電線のない道路への要請は、都市景観や防災性の向上、安全で快適な歩行空間の確保、歴史的な街並みの保全等の観点からもより一層強く求められるようになってきている。このような背景を踏まえ、平成 16 年度に策定した「無電柱化推進計画」（平成 16～20 年度）においては、これまでの幹線道路だけでなく、主要な非幹線道路も対象として無電柱化を進めていくこととしている。

しかし、我が国の無電柱化は、欧米主要都市等と比較して大きく立ち遅れている（図 10-1）。特に、身近な生活道路（非幹線道路）における無電柱化率が低い結果となっている。魅力ある市街地や観光立国に向けた観光地の空間の質を高める上で、無電柱化への積極的な取組みが求められている。

我が国の無電柱化は、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」に基づき、電線共同溝方式を中心に整備しているところである。この方式では、道路管理者が電線を地中に収容する管路部分を建設し、電線管理者（電気、通信、CATV 等）が電線類の敷設や機器類の設置を行う方式（図 10-2）で、各々の費用負担は概ね 3:2 となっている。



※1 海外の都市は電気事業者連合会調べによる1977年の状況（ケーブル延長ベース）
 ※2 日本の状況は国土交通省調べによる2007年3月実績値（道路延長ベース）
 ※3 幹線（幹線道路）：一般国道、都道府県道

図 10-1 欧米と日本の主要都市における無電柱化の状況

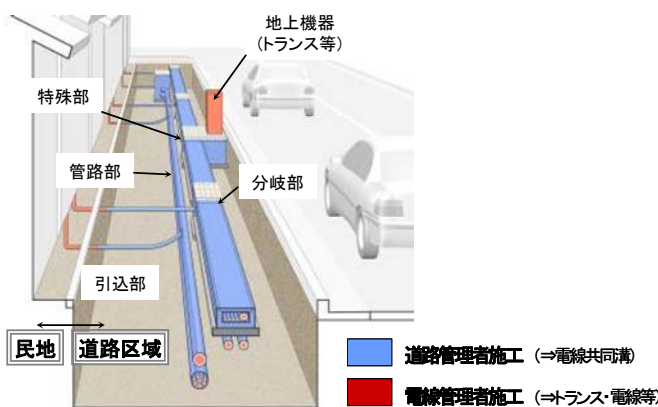


図 10-2 電線共同溝方式の施工区分

(2) 達成度報告（昨年度の取組みと成果）

■ 市街地の幹線道路※における無電柱化率

これまでの取組みにより、市街地の幹線道路において無電柱化された道路の割合は、平成 18 年度末現在で約 12%と一定の進捗を見せている。しかしながら、対象道路の延長が膨大であるため、達成度があまり上がらないという課題もある。

【IV. 豊かな生活環境の創造】

また、都道府県や地方ブロック別に無電柱化率を比較すると、格差が生じている（図10-3）。これは、事業調整が難航するため、完了まで長期間を要することや、道路管理者・電線管理者双方の厳しい財政状況も影響しているものと考えられる。

※ 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内の一般国道及び都道府県道

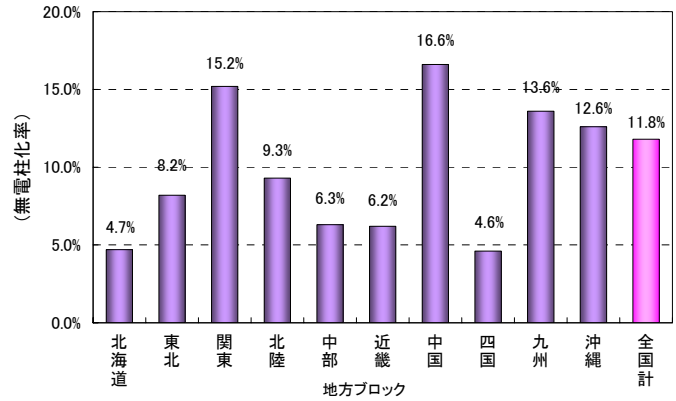


図10-3 地方ブロック別の無電柱化率

■ 地域合意形成に基づく無電柱化促進方策の立案

電線類の地中化を中心とした従来の整備方法（電線共同溝方式等）では、整備の困難な地域も多く存在し、そのような地域においては、軒下配線や裏配線を組み合わせた柔軟な整備手法の導入が望ましい。その実現のためには、行政、電線管理者、地域住民等の合意形成が不可欠であることから、基本的な検討フローや合意形成プロセス、さらに実際の事例をとりまとめた「無電柱化における合意形成手法の手引き（案）～軒下・裏配線手法を用いた無電柱化～」を作成した。

無電柱化の整備手法に関する地域合意形成の事例

岐阜県岐阜市川原町地区は旧家の街並みが残る地区であり、平成16年度から行政・電線管理者・地域住民・有識者等から構成される協議会を設立し、整備手法について検討を行った。軒下配線・裏配線を取り入れた各戸の引込み方法についての合意形成を図った。

＜位置図＞

ワークショップ開催の様子

地域住民との現地見学の様子

現況

整備イメージ

新設の設備

- 電力系統（架空）高圧
- 通信系統（架空）
- 電力系統（地下）高圧含む
- 電力系統（地下）低圧のみ
- 通信系統（地下）
- 新設電柱
- 建替電柱
- 新設トランス
- 裏引き込み
- 接続引き込み

軒が連担している等により、接続引き込みが可能な範囲
 個別に配線する必要がある範囲
 裏からの引き込みが可能な範囲

＜最終整備計画図＞

■ コスト縮減に向けた種々の取組み

歩道が狭い、又はない道路における構造として、平成 13 年に浅層埋設方式電線共同溝を提案し、従来の管路による電線共同溝に比べ、約 2 割のコスト縮減を実現した。さらに「無電柱化推進計画」では、浅層埋設方式の採用、軒下配線・裏配線の導入、既存ストックの有効活用等によるコスト縮減に取り組んでいる。しかし、その整備には依然として高いコスト（浅層埋設方式で約 5.6 億円/km）を要しており、推進にとって大きな課題となっている。

一層のコスト縮減及び適用地域の拡充を図るため、現状の整備コストの課題を抽出し、地域の電力・通信需要を考慮した電線共同溝の構造について検討した。

併せて、地下設置トランスや修景に配慮した柱状型トランスの開発を継続して実施するとともに、幅員が狭いなど、物理的制約の多い道路における、地上機器の設置位置や既設埋設物への影響を抑える管路配置、及び施工方法についての検討を実施した。

(3) 業績計画（今年度の取組みと期待される成果）

■ 今後整備を重点化する地区の明確化と事業進捗に関する課題の整理

効率的な無電柱化を実施するため、重点的に整備を図る対象を明確にする。例えば、人の多く集まる中心市街地や歴史的街並みを保存すべき地区、災害時に避難・救助路となる緊急輸送道路などが挙げられる（図 10-4）。このような地区の先行的事例としては、平成 17 年 3 月に 4 地区が指定されたスーパーモデル地区がある。なおスーパーモデル地区については、平成 19 年度までの整備を目指して面的な無電柱化を実施することとしている。

昨今の地方財政の悪化や電線管理者の経営環境が厳しさを増していることから、費用負担感が大きいことも事業進捗が思わしくない一

つの要因と考えられる。そのため、道路管理者等へのヒアリングを実施し、課題を分析のうえ、整備を推進するメニューについて検討を行う。



図 10-4 中心市街地（左）及び歴史的街並み地区（右）

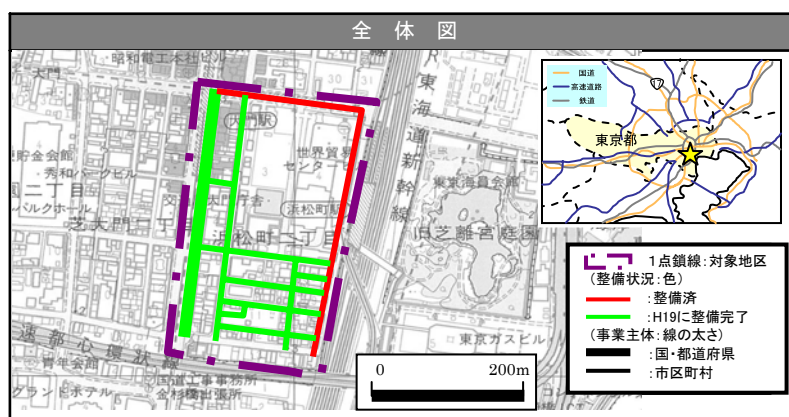


図 10-5 スーパーモデル地区における面的整備事例
(東京都港区浜松町)

【IV. 豊かな生活環境の創造】

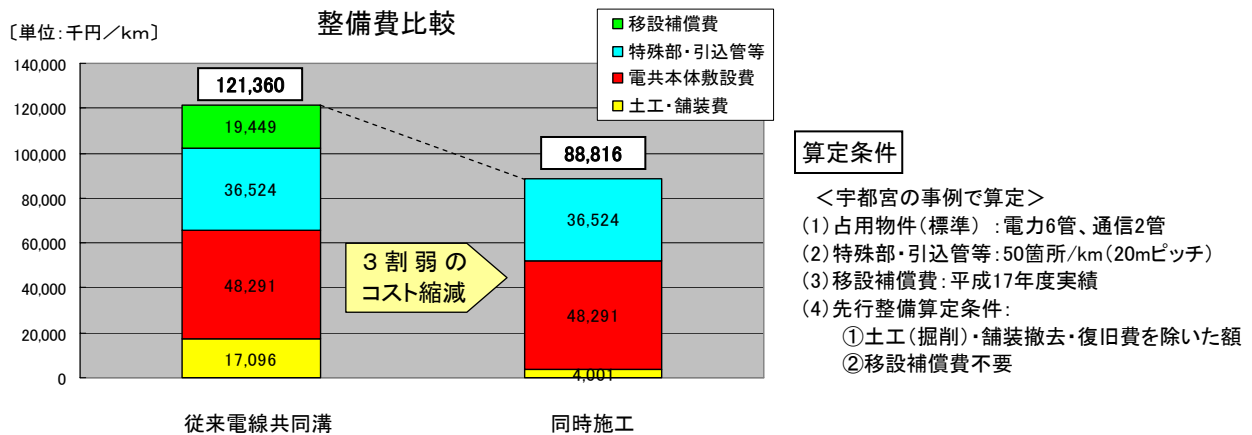
■ 無電柱化のさらなるコスト削減方策等の検討

地域の電力・通信需要や路線条件等を考慮した低コストで効率的な無電柱化整備の実現に向けて、さらなる構造の見直しや特殊トランス等の技術開発、幅員狭小道路における無電柱化手法の検討を継続する。

また、現地への適合試験を実施し、施工性等の検証を実施する。

電線共同溝の先行整備によるコスト削減

「無電柱化推進計画」においては、無電柱化の進め方として、バイパス事業や土地区画整理事業、市街地再開発事業等と併せた同時施工を掲げているが、実際には電力・通信の需要に不確定要素が多いことから、実施されている例は数少ない。しかしながら、新規の路線整備や宅地造成と一体的に電線共同溝を整備することにより、既設埋設物の事前移設や舗装の撤去・復旧等の費用が節減される。また、計画段階から多様な無電柱化方策を検討できる自由度の高さも大きなメリットである。



■ 無電柱化整備に関する支援を実施する仕組みの整備

今後の無電柱化整備の重点化対象と想定している箇所は、幹線道路に加えて非幹線道路(市町村道)が多く、技術的にもコスト的、行政ノウハウ的にも無電柱化が難しいと予想される。そのような路線における事業の推進をサポートするために、行政担当者から地域住民までを対象に、施策推進方策や技術ノウハウ等を支援する仕組みの整備について検討する。

【5カ年の達成見込みについて】

○平成19年度目標：約15% ← 平成19年度見込み：約15%

道路管理者・電線管理者の一層の連携のもと、着実に整備が進められており、平成19年度の目標値は達成の見込みである。

ただし、市街地の幹線道路のみの評価であるため、今後は、非幹線道路を含めた総合的な評価が必要である。

「無電柱化推進計画」(平成16～20年度)に基づき、新技術導入等によるコスト削減を図りつつ、幹線道路における無電柱化を引き続き推進するとともに、歴史的街並みを保存すべき地区やバリアフリー重点整備地区などの主要な非幹線道路についても無電柱化を面的に進める。

(4) バックデータ

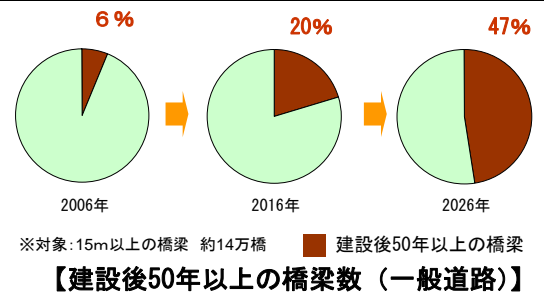
【都道府県別 市街地の幹線道路における無電柱化率（平成18年度末）】

ポイント：都道府県・政令都市間、地方ブロック間で無電柱化率に格差が生じている。

地方ブロック	都道府県	H17年度末実績	H18年度末実績 (速報値)	対前年度比較
全国計		11.0%	11.8%	0.8%
北海道	北海道	4.3%	4.7%	0.4%
	うち札幌市	6.0%	6.0%	0.0%
	小計	4.3%	4.7%	0.4%
東北	青森県	10.3%	11.1%	0.8%
	岩手県	8.1%	8.1%	0.0%
	宮城県	6.9%	7.2%	0.3%
	うち仙台市	10.5%	11.1%	0.6%
	秋田県	9.7%	10.8%	1.1%
	山形県	9.3%	9.3%	0.0%
	福島県	6.1%	6.1%	0.0%
	小計	7.9%	8.2%	0.3%
関東	茨城県	12.8%	13.6%	0.8%
	栃木県	10.1%	10.6%	0.5%
	群馬県	8.2%	8.6%	0.4%
	埼玉県	5.4%	5.6%	0.2%
	うちさいたま市	9.5%	9.6%	0.1%
	千葉県	5.8%	6.4%	0.6%
	うち千葉市	8.1%	9.0%	0.9%
	東京都	30.6%	30.6%	0.0%
	うち区部	47.9%	47.9%	0.0%
	神奈川県	10.1%	11.7%	1.6%
	うち横浜市	14.2%	17.5%	3.3%
	うち川崎市	16.3%	16.3%	0.0%
	山梨県	8.8%	10.6%	1.8%
	長野県	7.4%	7.4%	0.0%
小計	14.7%	15.2%	0.5%	
北陸	新潟県	10.7%	10.8%	0.1%
	富山県	6.9%	7.0%	0.1%
	石川県	8.7%	9.1%	0.4%
	小計	9.1%	9.3%	0.2%
中部	静岡県	7.1%	7.3%	0.2%
	うち静岡市	13.1%	14.0%	0.9%
	愛知県	5.0%	5.2%	0.2%
	うち名古屋市	13.3%	13.8%	0.5%
	三重県	3.1%	3.3%	0.2%
	岐阜県	13.1%	13.1%	0.0%
小計	6.2%	6.3%	0.1%	
近畿	福井県	9.0%	9.6%	0.6%
	滋賀県	3.2%	3.6%	0.4%
	京都府	9.9%	10.0%	0.1%
	うち京都市	10.3%	10.4%	0.1%
	大阪府	6.5%	6.5%	0.0%
	うち大阪市	22.6%	22.6%	0.0%
	うち堺市	4.7%	4.7%	0.0%
	兵庫県	4.3%	4.7%	0.4%
	うち神戸市	10.2%	10.2%	0.0%
	奈良県	2.3%	2.4%	0.1%
和歌山県	13.1%	13.1%	0.0%	
小計	6.1%	6.2%	0.1%	
中国	鳥取県	29.6%	30.1%	0.5%
	島根県	13.6%	13.7%	0.1%
	岡山県	10.9%	12.5%	1.6%
	広島県	10.4%	10.8%	0.4%
	うち広島市	23.1%	24.2%	1.1%
	山口県	26.4%	26.9%	0.5%
小計	15.8%	16.6%	0.8%	
四国	徳島県	5.3%	5.5%	0.2%
	香川県	5.7%	5.7%	0.0%
	愛媛県	3.2%	3.2%	0.0%
	高知県	4.6%	4.9%	0.3%
	小計	4.5%	4.6%	0.1%
九州	福岡県	11.8%	11.9%	0.1%
	うち福岡市	20.4%	20.6%	0.2%
	うち北九州市	11.6%	11.6%	0.0%
	佐賀県	10.5%	10.5%	0.0%
	長崎県	9.3%	9.6%	0.3%
	熊本県	17.9%	19.1%	1.2%
	大分県	8.4%	8.4%	0.0%
	宮崎県	19.0%	19.6%	0.6%
	鹿児島県	26.0%	26.0%	0.0%
	小計	13.3%	13.6%	0.3%
沖縄	沖縄県	12.6%	12.6%	0.0%
小計	12.6%	12.6%	0.0%	

適切な道路管理による道路構造物の延命化

今後、高齢化する道路ストックが急増するため、予防保全による橋梁の長寿命化、ライフサイクルコストの縮減を図ることが重要。予防保全を重点的に進めていくため、橋梁の三大損傷に着目し、予防保全率によるマネジメントを実施。



(1)取組みの背景と必要性

■ 背景と三大損傷

高度経済成長期に建設された橋梁が3割以上を占め、今後、高齢化するストックが急増し、2006年現在6%に過ぎない建設後50年以上の橋梁は、20年後の2026年に47%を占めるまでに増加する。このため、計画的・戦略的に道路管理を行うことが重要であり、予防保全による橋梁の長寿命化、ライフサイクルコストの縮減を進めていくことが求められている。

損傷が進行すると橋梁の安全性が脅かされる『三大損傷（疲労、塩害、アルカリ骨材反応）』に着目し、橋梁の予防保全率によるマネジメントを平成17年度より実施している。

三大損傷とは、疲労、塩害、アルカリ骨材反応をいい、放置することにより劣化が進行し、橋梁の安全性に影響を及ぼす可能性のある橋梁の劣化要因となっている。

■ 損傷が軽微なうちに、予防的に修繕を行うことが重要

三大損傷橋梁は、このまま放置していると、数年で安全な通行が困難になるなど、深刻な事態が発生する可能性があるため、早急に対策を行う必要がある。よって、損傷が軽微なうちに対策を実施し、橋梁の長寿命化を図る予防保全を行うことが重要である。

(2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

■ 劣化予測に基づく橋梁マネジメントシステムの試行運用

コンクリート部材の塩害、RC床版の疲労の劣化予測を行い、予防的工法・時期を算定する予防保全支援のための橋梁マネジメントシステムについて平成17年度より試行運用し、計画的な補修・補強を実施した。

■ 補修対策を推進

三大損傷橋梁の補修・補強対策について、323橋の補修を実施した。

(3)業績計画(今年度の取組みと期待される成果)

■ 予防保全の実施と予防保全による長寿命効果指標の検討・開発

予防保全による橋梁の長寿命化をより分かりやすく説明できる平均的な寿命の延び、もしくは、延命効果を評価する新たな指標の検討を行う予定である。新たな指標により予防保全のマネジメントを実践・強化し、橋梁の長寿命化を図る。

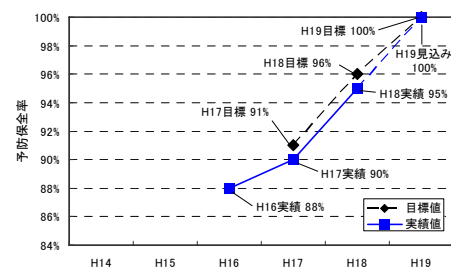
(4)代表的な指標の動向

■ 橋梁の予防保全率：95%(平成18年度末)

平成18年度末の予防保全率は、①鋼製部材の疲労85% ②RC床版の疲労95% ③塩害93% ④アルカリ骨材反応93% ⑤合計95%（表11-1）となっている。

平成19年度は、概ね100%を目標とし、予防的修繕を推進する（三大損傷橋梁補修数：約350橋）。

平成16年度実績		88%
平成18年度	実績	95%
	目標	96%
平成19年度	見込み	概ね100%
	目標	概ね100%



担当：道路局 国道・防災課 道路保全企画室

(1) 取組みの背景と必要性

■ 三大損傷とは

- ・**疲労**：疲労は、重交通による繰り返し荷重により蓄積され、鋼部材であれば亀裂が生じ、RC床版であればひび割れが生じる損傷である。鋼部材の疲労亀裂は、進展すると部材が破断に至る危険性があると同時に、RC床版のひび割れは進展すると抜け落ちが生じる危険性がある。
- ・**塩害**：塩害は、コンクリート中の鉄筋、PC鋼材が、塩化物イオンの侵入により腐食し、コンクリートにひび割れや剥離が生じる損傷である。塩化物イオンが侵入しても、鋼材が腐食に至らなければ外観上損傷は見られないが、腐食が進行すると剥離・鉄筋露出等が生じ、さらに進行すると鉄筋、PC鋼材が破断に至る危険性がある。
- ・**アルカリ骨材反応**：アルカリ骨材反応は、コンクリートの骨材に反応性の鉱物が含まれていた場合、コンクリート中のアルカリ性の水分と反応し、骨材が異常膨張して亀甲状のひび割れが生じる損傷である。アルカリ骨材反応が進展すると、コンクリートの膨張とそれに伴うひび割れが進展し、鉄筋の降伏や破断に至る危険性がある。

損傷の進展により、橋梁の安全性が確保できず、交通規制等が必要になる場合もある。

(一般国道4号 [福島県] 白河橋では、床版の陥没により、13時間の片側通行が発生 (平成16年2月))

三大損傷橋梁は、このまま放置していると、数年で安全な通行が困難になるなど、深刻な事態が発生する可能性があるため、早急に対策を行う必要がある。よって、損傷が軽微なうちに対策を実施し、橋梁の長寿命化を図る予防保全を行うことが重要である。



図 11-1 三大損傷の写真

(2) 達成度報告 (昨年度の取組みと成果)

■ 補修対策を推進

昨年度は、三大損傷が進行している橋梁の補修・補強対策について、323 橋の対策を実施した。その結果、予防保全率を①鋼製部材の疲労 85% ②RC床版の疲労 95% ③塩害 93% ④アルカリ骨材反応 93% とすることができた。

また、コンクリート部材の塩害、RC床版の疲労の劣化予測を行い予防的工法・時期を算定する予防保全支援のため、橋梁マネジメントシステムの活用を進め、計画的な補修・補強を実施した。

(3) 業績計画 (今年度の取組みと期待される成果)

■ 橋梁の長寿命化を図るため予防保全を推進

定期点検により橋梁の健全度を把握し、損傷が軽微なうちに対策を実施し、橋梁の長寿命化を図る予防保全を推進する。

また、予防保全による橋梁の長寿命化をより分かり易く説明できる平均的な寿命の延び、もしくは、延命効果を評価する新たな指標の検討を行い、予防保全のマネジメントを実践・強化し、橋梁の長寿命化を図る。

【V. 既存ストックの長寿命化】

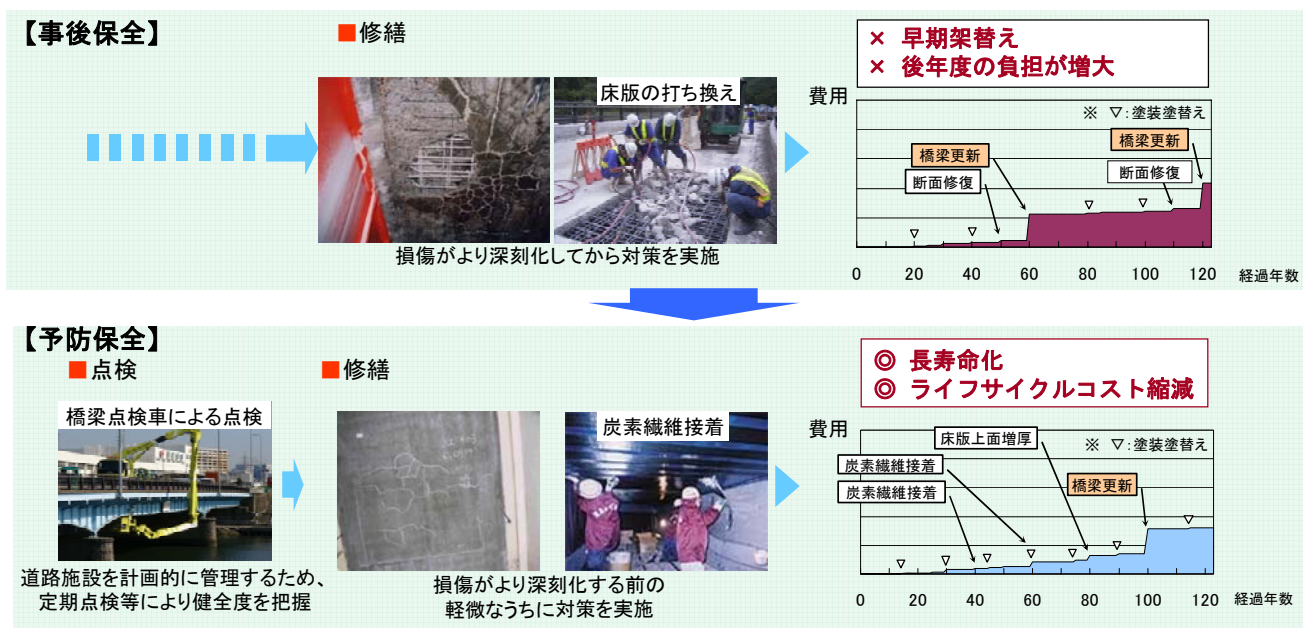


図 11-2 橋梁の長寿命化の一例

【5カ年の達成見込みについて】

○平成 19 年度目標：概ね 100% ← 平成 19 年度見込み：概ね 100%

平成 19 年度は、橋梁の三大損傷の予防保全を推進し、目標である概ね 100%となる見込みである。引き続き、予防保全による橋梁の長寿命化をより分かり易く説明できる平均的な寿命の延び、もしくは、延命効果进行评估する新たな指標の検討を行い、予防保全のマネジメントを実践・強化し、橋梁の長寿命化を図る。

社会資本整備重点計画及び国土交通省政策評価基本計画の指標のフォローアップ

道路構造物保全率（橋梁）

橋梁の健全性を向上させるための補修を推進（平成 18 年度補修実施：332 橋梁、約 34km）
～新たに要対策箇所となった橋梁が増大し、実績値は下降傾向。引き続き橋梁の予防的修繕を推進～

＜高齢化したストックが増大する中、道路構造物の安全性の確保が重要＞

○平成 19 年度目標：93% ← 平成 19 年度見込み：83%

平成 19 年度見込み値は、5 年間の目標値である 93%の達成は厳しい状況である。要因としては点検結果に基づき補修を計画的に実施しているが、橋梁の経年変化等により、補修をする橋梁延長に対し、新たに要対策箇所となった橋梁が増大していることが影響している。今後は高齢化したストックが増大する中、より一層、重点的に道路構造物の補修を実施し、引き続き予防保全を推進していくことが課題である。

道路構造物保全率（舗装）

安全で良好な道路サービスを提供

～現状の水準を維持の目標に対しわずかに上昇。引き続き、安全で良好な舗装を維持～

＜安全で良好な道路交通環境の提供のために、道路舗装の性状を評価＞

○平成 19 年度目標：91% [平成 14 年度の水準を維持] ← 平成 19 年度見込み：93%

平成 19 年度は、93%となる見込みであり目標値である平成 14 年度の水準を維持（91%）している。引き続き、適切な維持管理のもと安全で良好な舗装を維持していくことが必要である。

(4) バックデータ

【平成 18 年度末の予防保全橋梁増減数と予防保全率（地方整備局等別：橋長 15m 以上の直轄国道の橋梁対象）】

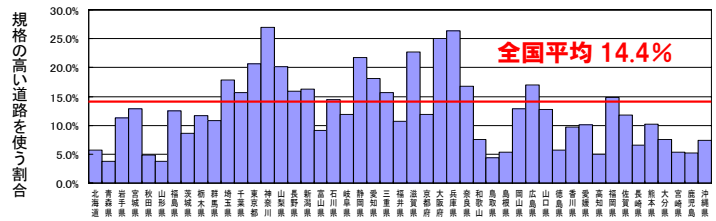
ポイント：直轄国道においては、橋梁の三大損傷（疲労、塩害、アルカリ骨材反応）の予防保全を推進しており、橋梁の予防保全率について平成 18 年度末で 95%であり、平成 19 年度目標値（概ね 100%）を達成できる見込みである。

表 11-1 平成 18 年度末の予防保全橋梁増減数と予防保全率

	三大損傷合計		鋼製疲労		RC床版疲労		塩害		アルカリ骨材反応	
	予防保全橋梁増減数	予防保全率	予防保全橋梁増減数	予防保全率	予防保全橋梁増減数	予防保全率	予防保全橋梁増減数	予防保全率	予防保全橋梁増減数	予防保全率
全国計	+323	95%	+6	85%	+257	95%	+41	93%	+19	93%
北海道	+48	98%	0	100%	+41	99%	+7	94%	0	100%
東北	+44	91%	0	100%	+41	91%	+3	90%	0	100%
関東	+26	96%	+2	83%	+21	97%	+2	89%	+1	100%
北陸	+15	95%	0	100%	+4	96%	+5	94%	+6	95%
中部	+117	90%	+1	43%	+99	92%	+14	84%	+3	91%
近畿	+16	85%	+1	92%	+9	85%	+2	90%	+4	74%
中国	+25	96%	0	97%	+18	97%	+3	91%	+4	93%
四国	+21	95%	0	100%	+17	94%	+3	97%	+1	100%
九州	+10	97%	+2	93%	+7	98%	+1	95%	0	93%
沖縄	+1	97%	0	100%	0	100%	+1	95%	0	100%

高速道路の利用促進による道路網の機能向上

規格の高い道路を使う割合は
14.4%に上昇し、
走行台キロも増加傾向。
今後とも「使える」ハイウェイ
政策を推進。



(1)取組みの背景と必要性

■ 機能分化が進んでいない我が国の道路網

我が国では、高速道路を使う割合が諸外国と比較しても低く、本来であれば高速道路を走行すべき多くの車が一般道を走行しており、この状況が渋滞や沿道環境、交通事故等、我々の生活環境の問題をますます悪化させている。このため、使いやすさを向上させるなどして高速道路の利用を促進し、道路網の機能分化を進めることによって、これらの問題の解決を図る。

(2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

■ 料金割引による利用促進

高速自動車国道における「深夜割引」「早朝夜間割引」「通勤割引」「マイレージ割引」「大口多頻度割引」、首都高速道路・阪神高速道路における「利用頻度に応じた割引」「曜日別時間帯別割引」(いずれもETC利用者対象)の割引制度のほか、料金に関する社会実験を実施し、高速道路の走行台数の増加、一般道における渋滞緩和等の効果を確認できた。

■ スマートインターチェンジ社会実験を実施

平成18年度までに全国37箇所にて実験を実施し、社会実験の結果、相当数の利用が見込まれる箇所等、十分な効果が発揮されると見込まれる箇所について、本格導入を開始した(全国31箇所)。全国的に利用交通量は増加している。

(3)業績計画(今年度の取組みと期待される成果)

■ スマートインターチェンジの設置に向けた施策展開

社会実験の実施とともに、相当の効果が見込まれる箇所について引き続き本格導入を図る。

■ 高速道路ネットワークのさらなる有効活用に向けた料金社会実験

「道路特定財源の見直しに関する具体策」(平成18年12月8日閣議決定)に基づく、高速道路ネットワークの効率的活用、機能強化に向け、高速道路料金の引下げに伴う物流、交通渋滞、交通事故、環境等に与える効果と影響等を把握するための料金社会実験を実施する。

■ 不連続区間の着実な整備と整備促進に向けた取組み

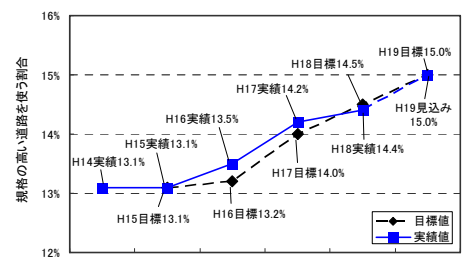
首都圏中央連絡自動車道や首都高速道路中央環状線について新規供用を図り、関越自動車道～中央自動車道間の接続を図る。

(4)代表的な指標の動向

■ 規格の高い道路を使う割合は14%

平成18年度の規格の高い道路を使う割合は、前年度の14.2%(確定値)から約0.2%(4百万台キロ/日に相当)上昇し、14.4%に向上した。渋滞や事故等の問題解決のため、今後ともますます高速道路の使いやすさを向上させることによって利用を促し、道路の機能分化を図っていくことが必要である。

平成14年度実績		13.1%
平成18年度	実績	14.4%
	目標	14.5%
平成19年度	見込み	15.0%
	目標	15.0%



担当： 道路局 企画課 道路経済調査室

(1) 取組みの背景と必要性

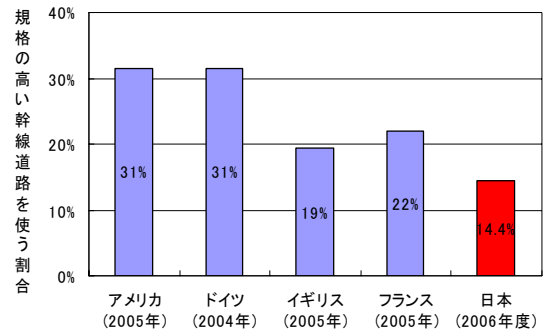
■ 機能分化されていない日本の道路網

我が国の高速道路は、平成 18 年度末までに 9,047km が供用し、整備率は 65% となった。「規格の高い道路を使う割合」は、昨年度の 14.2% から 0.2% 上昇して 14.4% となったものの、欧米諸国の約 20~30% と比較して未だ低い水準であり、十分に利用されているとは言い難い状況にある (図 12-1)。

高速道路が十分に利用されていないということは、本来であれば高速道路を走行すべき多くの車が一般道を走行していることを意味する。そして、こうした交通は一般道で交通渋滞を引き起こし、本来歩行者が中心となる生活道路が「抜け道」として利用されるといった問題を生んでいる。高速道路等の自動車専用道路は、走行速度が高いため渋滞や環境負荷が小さく、また、死傷事故率はその他の道路と比較して約 2 分の 1 と安全性も高い。仮に「規格の高い道路を使う割合」がドイツ並みの約 30% になったとして試算すると、交通事故による死者数は約 900 人減少、CO₂ 排出量は年間約 1,100 万トン削減できると推計される (図 12-2)。

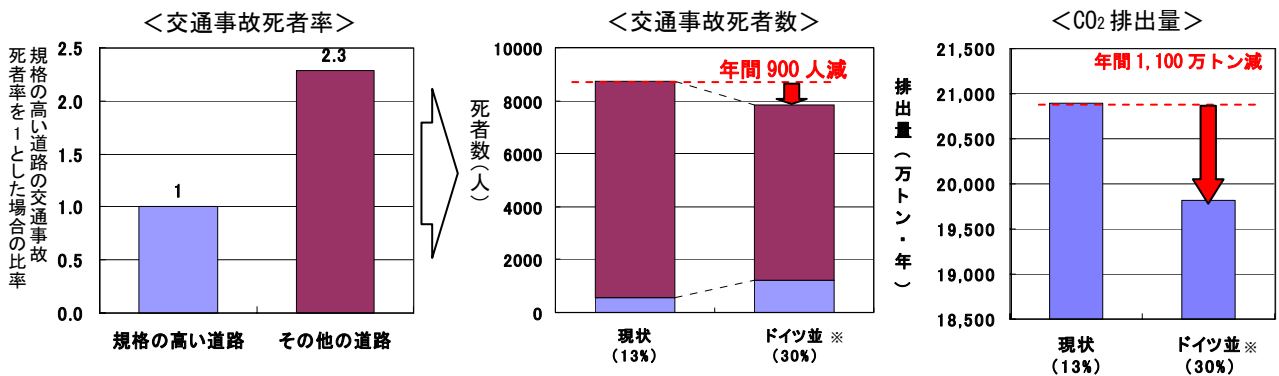
高速道路の利用が少ない原因としては、そもそも高速道路が未整備であるため、一般道を走行せざるを得ない区間が未だ多く存在することや、部分的な未整備箇所により十分な高速定時サービスが受けられず、結果、高速道路を利用するメリットが薄い区間が多く存在すること (図 12-3)、インターチェンジの間隔が長い (諸外国の約 5km に対し、日本は約 10km) 乗り降りが不便であること、料金に割高感があることなどがあげられる。

これらの課題は地域によっても異なるが、それぞれの地域が抱える課題に適した対策 (「使える」ハイウェイ政策) を進めることによって高速道路の利用を促し、道路機能の適正化を図ることが必要である。



※ 諸外国における規格の高い道路の定義
 アメリカ: Interstate, Other Freeway & Expressway
 ドイツ: Bundesauto-bahnen フランス: Autoroutes
 イギリス: Motorways

図 12-1 規格の高い道路を使う割合の諸外国比較



※ ドイツ並みの分担率が実現した場合
 出典) 交通統計 (平成 13 年版) 国土交通省資料

図 12-2 分担率と交通事故死者数・CO₂ 排出量

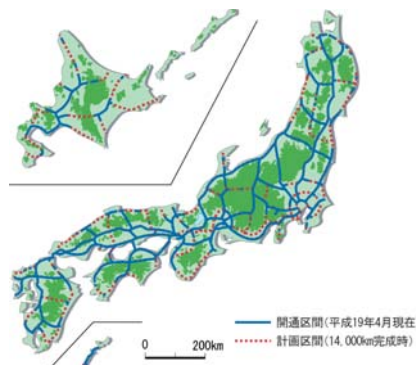


図 12-3 高規格幹線道路の整備状況

【VI. 高速ネットワークの効率的活用・機能強化】

(2) 達成度報告（昨年度の取組みと成果）

■ 「規格の高い道路を使う割合」は 14.4%に向上

「規格の高い道路を使う割合」は 14.4%に向上し、走行台キロも増加傾向にある。都道府県別では、都市部が高く、地方で低い傾向は変わらない（図 12-4）。また、高速道路への 30 分アクセス人口の割合が低い県ほど規格の高い道路を使う割合が低い傾向がみられ（図 12-5）、高速道路が利用されていない要因として高速道路の整備の遅れも大きく影響しているといえる。

都道府県別に平成 17 年度の結果と比較すると（図 12-6）、全体的に増加傾向であるが、大都市圏では増加率が低いか、減少に転じている。中部圏では平成 17 年度において、愛知万博の開催により一時的に交通量が增加したことから伸び率が低下したものと考えられる。また、山口県における増加及び島根県の減少は、昨年度、台風災害による山陽自動車道の通行止めにより交通量に影響が出ていたが、昨年 12 月に復旧が完了したことにより交通が戻ったためと考えられる。また、岡山県における増加は、岡山県東部で実施した料金社会実験に伴う交通量の増加、また、鳥取県の増加は米子道路（淀江大山～米子東）の無料化に伴い現道から交通量が転換したものと考えられる。

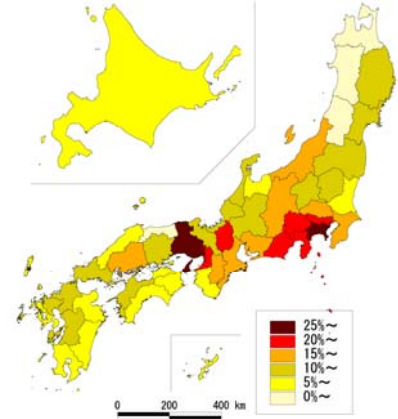


図 12-4 都道府県別規格の高い道路を使う割合

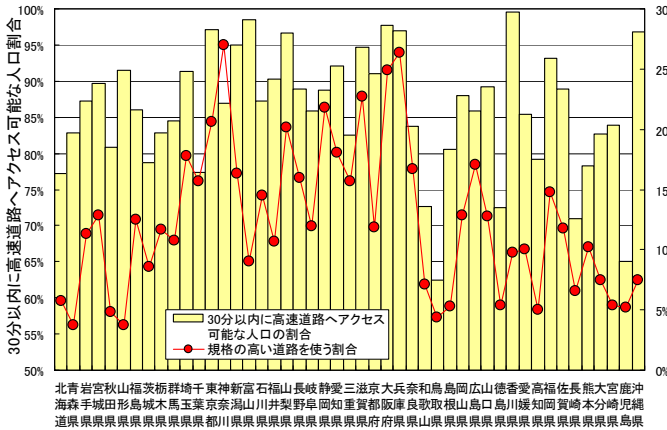


図 12-5 県別の規格の高い道路を使う割合と高速道路へ 30 分以内にアクセス可能な人口の割合（平成 18 年度末）

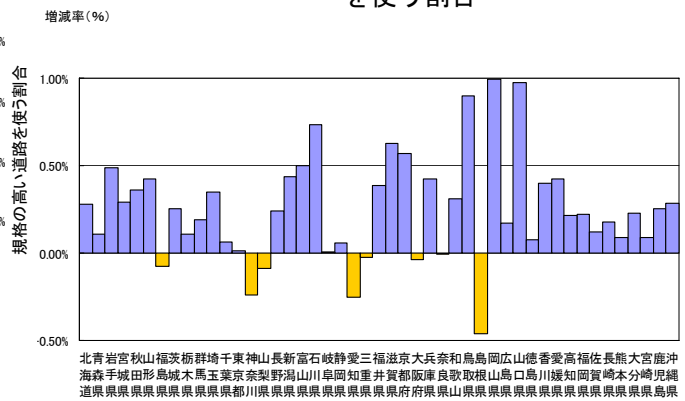


図 12-6 都道府県別の規格の高い道路を使う割合増減率（平成 17 年度→平成 18 年度）

■ 料金割引による利用促進

ETC 利用者を対象とした高速自動車国道の料金割引は、平成 16 年 11 月 1 日より「深夜割引」を、平成 17 年 1 月 11 日より「早朝夜間割引」「通勤割引」を、平成 17 年 4 月 1 日より「マイレージ割引」「大口多頻度割引」を本格実施している。首都高速道路・阪神高速道路では、ETC 利用者を対象に平成 17 年 10 月から利用頻度に応じた割引、曜日別時間帯別割引を実施している（図 12-7）。

平成 18 年度における有料道路別 ETC を利用した割引制度の実施状況					
割引種別	東・中・西日本高速道路株式会社		首都高速道路株式会社	阪神高速道路株式会社	本州四国高速道路株式会社
	高速自動車国道	その他			
一般向け	マイレージ割引 (平成 17 年 4 月 1 日～)	マイレージ割引 (平成 17 年 4 月 1 日～)	多頻度割引 (平成 17 年 10 月 1 日～)	マイレージ割引 (平成 17 年 10 月 1 日～)	マイレージ割引 (平成 17 年 6 月 1 日～)
業務向け	大口・多頻度割引 (平成 17 年 4 月 1 日～)	大口・多頻度割引 (京業・アクア) (平成 17 年 4 月 1 日～)	多頻度割引 (平成 17 年 10 月 1 日～)	多頻度割引 (平成 17 年 10 月 1 日～)	大口・多頻度割引 (平成 17 年 4 月 1 日～)
時間帯割引等	深夜割引 (平成 16 年 11 月 1 日～) ・午前 0 時～午前 4 時 :30%割引 早朝夜間割引 (平成 17 年 1 月 11 日～) ・午後 10 時～翌朝 6 時 :50%割引 通勤割引 (平成 17 年 1 月 11 日～) ・午前 6 時～午前 9 時 ・午後 5 時～午後 8 時 :50%割引	一部の道路で高速国道と同じ時間帯割引を適用	夜間割引 (平成 17 年 10 月 1 日～) ・午後 10 時～午前 6 時 :20%割引 平日オフピーク割引 (平成 17 年 10 月 1 日～) ・午前 11 時～午後 3 時 ・午後 7 時～午後 10 時 :10%割引 休日割引 (平成 17 年 10 月 1 日～) ・日曜・祝日 :全日 20%割引	夜間割引 (平成 17 年 10 月 1 日～) ・午後 10 時～午前 7 時 :10%割引※ 平日オフピーク割引 (平成 17 年 10 月 1 日～) ・午前 11 時～午後 4 時 ・午後 7 時～午後 10 時 :10%割引※ 休日割引 (平成 17 年 10 月 1 日～) ・土曜・日曜・祝日 :全日 20%割引※ ※阪神西線は半分の割引率	—
キャンペーン割引	マイレージポイント ・2倍キャンペーン (H18.11.25～12.24の土・日・祝日利用分) (H19.2月、3月中の土・日・祝日利用分。また、H19.3.10～上記に加え平日利用分)	マイレージポイント ・2倍キャンペーン (H18.11.25～12.24の土・日・祝日利用分) (H19.2月、3月中の土・日・祝日利用分。また、H19.3.10～上記に加え平日利用分)	平日オンピーク時間帯3%割引キャンペーン(17年度～18年度中)	平日オンピーク時間帯3%割引キャンペーン(17年度～18年度中)	マイレージポイント ・3倍キャンペーン(H18.10月土・日・祝日利用分) ・往復割引 ・与島PA(H18.4月中、7月～8月中、10月中)

図 12-7 平成 18 年度における有料道路別の料金割引内容

料金割引の効果（山陽自動車道における事例）

割引内容：山陽自動車道 備前 IC⇔早島 IC、備前 IC⇔玉島 IC の指定された2つの IC 間を利用する交通に対し、通行料金を5割引（全車種、終日）とした。

割引期間：平成19年1月27日～平成19年3月31日

【実験の主な効果】（図12-8）

- ・ 山陽道備前 IC～早島 IC、備前 IC～玉島 IC において、平日の交通量が約1,500台/日増加
- ・ 国道2号において、交通量が約700～1,100台/日減少、朝ピーク時の渋滞量が約40～50%減少

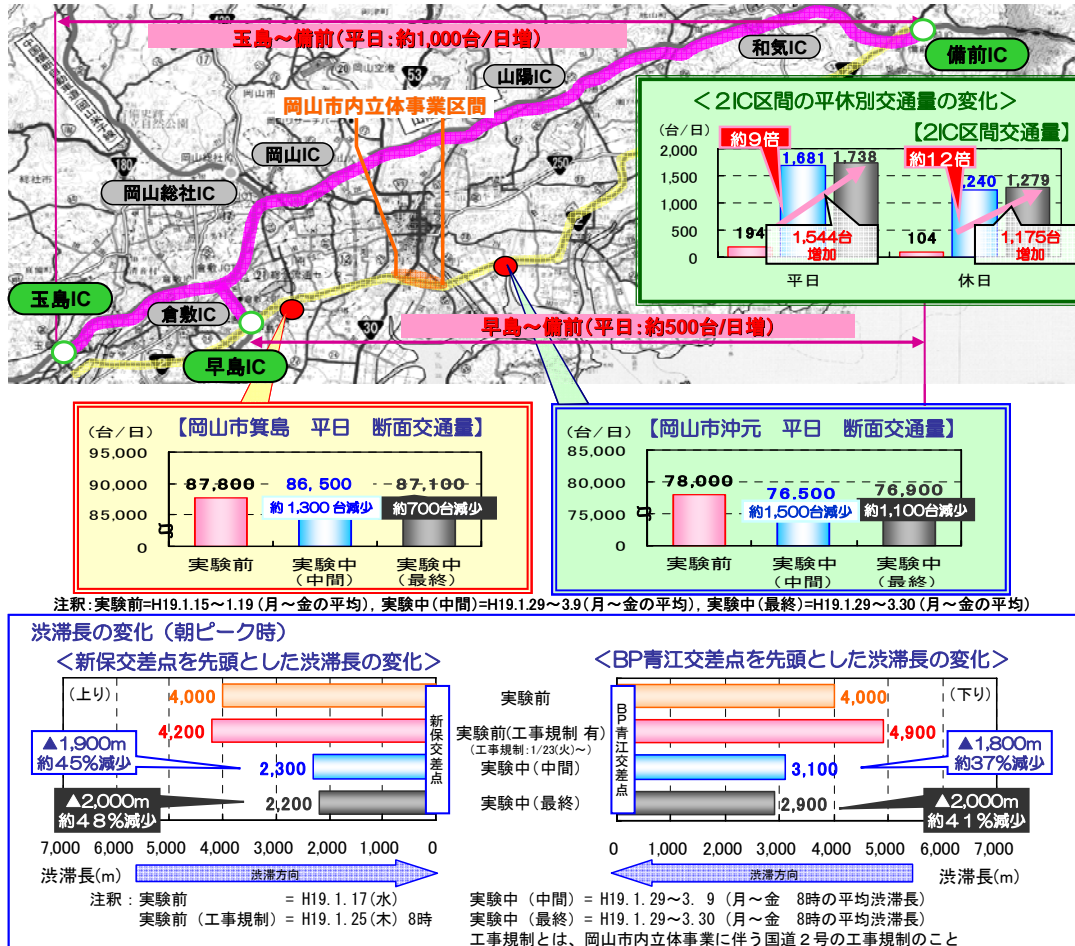


図12-8 山陽自動車道における料金社会実験の主な効果

さらなる料金引き下げを求める声

内閣府の「道路に関する世論調査」によると高速道路の通行料金について、今より低い水準とすべきとの意見が過半数を超えている状況である（図12-9）。

さらなる料金引き下げを求める声～高速道路の通行料金水準についてアンケート

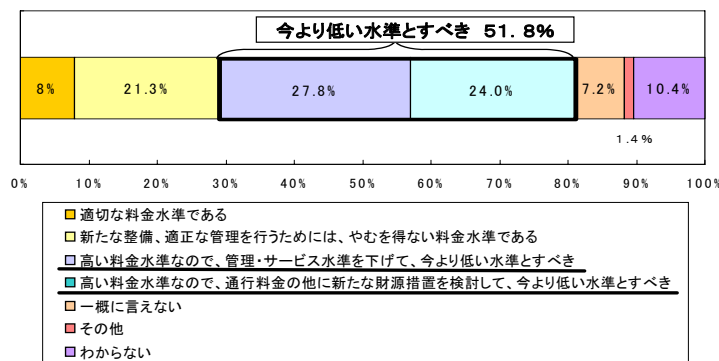


図12-9 さらなる料金引き下げを求める声

【VI. 高速ネットワークの効率的活用・機能強化】

■ SA・PA に接続するスマートインターチェンジ社会実験の実施

平成18年度までに全国37箇所にて実験を実施し、ETC専用ICの運営上の課題や整備効果を確認した。社会実験の結果、相当数の利用が見込まれる箇所、十分な効果が発揮されると見込まれる箇所等について、本格導入を開始（全国31箇所）した。全国的に利用交通量は増加を続け、平成19年3月末時点では、一日当たり30,700台以上の車がスマートインターチェンジを利用している。

⇒1年でスマートインターチェンジ利用者が1.7倍増加

スマートインターチェンジ(以下、スマートIC)社会実験により確認された効果例

(事例1) 中国自動車道大佐スマートICの効果事例

旧大佐町中心部を通過する必要がなくなり、高次医療機関までの搬送時間が約19分短縮。患者の搬送回数は130回以上に上る(図12-10)。

(事例2) 東北自動車道長者原スマートICの効果事例

国道4号との交通分担が図られた結果、朝の通勤時の渋滞長が約1/3に減少し、夕方の旅行速度は25km/h向上(図12-11)。

(事例3) 磐越自動車道新鶴スマートICの効果事例

観光地へのアクセスが改善した結果、新鶴周辺の観光地では約2.5万人の観光客が増加(図12-12)。

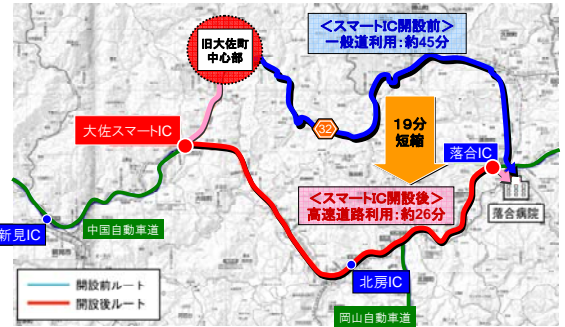


図12-10 大佐スマートIC

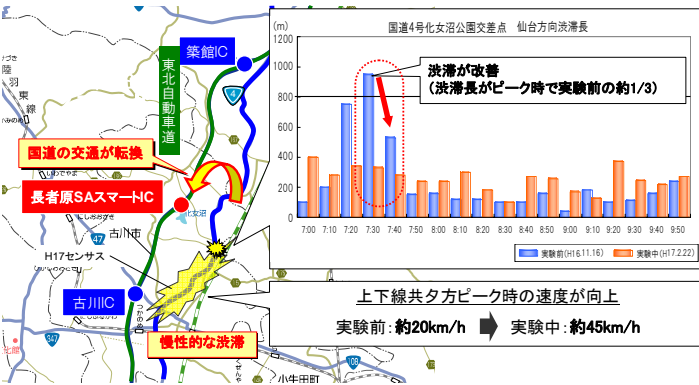


図12-11 長者原スマートIC

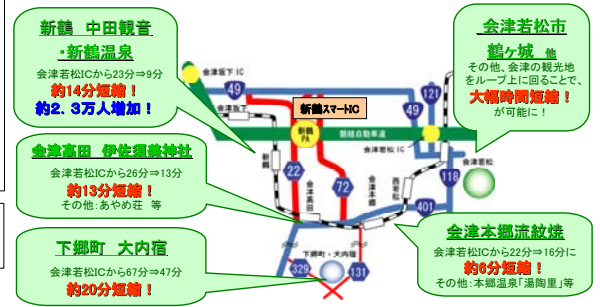


図12-12 新鶴スマートIC

地域の創意工夫による高速道路の利用促進の取組み(秋田自動車道におけるPDCA型取組みの事例)

【課題】

琴丘森岳ICの利用促進、IC近郊の宮沢海水浴場入り込み客数の低迷、周辺観光施設を含めた誘客に課題。
【これまでの取組み内容】

課題解決に向け、秋田県、男鹿市、男鹿市観光協会、東日本高速株等の関係機関との連携の下、平成17年度より取り組みを開始。ICの利用促進、海水浴場の入り込み客数は改善したものの、取組みの認知度向上に課題。

【平成18年度の取組み】

- さらなるICの利用促進を目指し、広報活動を強化。
- 琴丘森岳IC利用者に対する施設割引券の配布
- 岩手県でのなまはげキャラバン活動
- 秋田県内、岩手県、宮城県へのポスター・ちらしの配布による広報活動

【取り組みの結果】

長梅雨等の天候不順の条件下にもかかわらず、IC利用台数も前年度並みの利用水準で推移(図12-13)。また、アンケート結果より認知度の向上を確認(図12-14)。

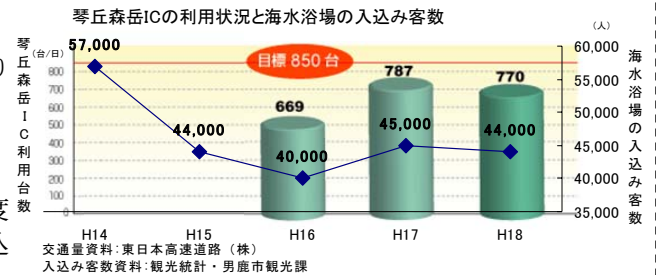


図12-13 取組みの成果

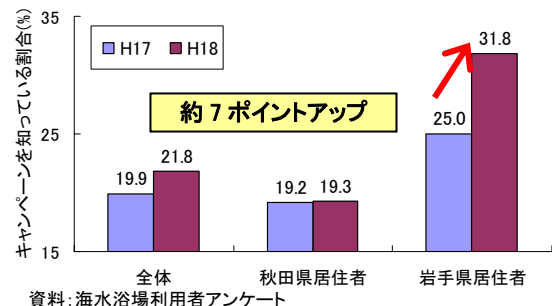


図12-14 アンケート結果

SA・PAの魅力向上に向けた取り組み

SA・PAは、高速道路利用者や地域の方々との交流の場として魅力的な空間であり、これまでなかった有名コーヒーショップ等の店舗の進出に加え、地場の特産物を販売する取り組みが行われた（図12-15）。



図12-15 SA・PAの魅力向上に向けた取り組み

(3) 業績計画（今年度の取り組みと期待される成果）

■ 高速道路ネットワークのさらなる有効活用に向けた料金社会実験

- 「道路特定財源の見直しに関する具体策」（平成18年12月8日閣議決定）において、平成20年度以降、高速道路料金の引下げなどによる、既存の高速道路ネットワークの効率的活用・機能強化のための新たな措置を講ずることとされた。
- この新たな措置を行うにあたり、料金引下げに伴う物流、交通渋滞、交通事故、環境等に与える効果と影響及びその際の減収額等を把握することを目的として、平成19年度において、社会実験を実施する。

【参考】「道路特定財源の見直しに関する具体策」

（前略）我が国の成長力や地域経済の強化、安全安心の確保など国民が改革の成果を実感できる政策課題に重点的に取り組む。その一環として、国民の要望の強い高速道路料金の引下げなどによる既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化のための新たな措置を講ずることとし、20年の通常国会において、所要の法案を提出する。

【主な実験の内容】（図12-16）

○都市部の深刻な渋滞の解消

大都市圏の高速道路ネットワークを有効活用するための料金割引導入に向けた社会実験

- ・首都高速道路、阪神高速道路の対距離料金導入に向けた、利用距離に応じて料金を変える社会実験
- ・大都市圏の都心部の渋滞を解消するための環状道路の料金割引社会実験

○地域活性化の支援

地方部で国道に並行する高速道路を有効活用し、現道の課題を解消・緩和するための料金割引導入に向けた社会実験

- ・並行する現道が渋滞等の課題を抱える箇所における地域の高速道路のさらなる利活用を図るための時間帯料金割引の社会実験
- ・特定の休日渋滞ポイントにおける休日の高速道路の利活用のための時間帯料金割引の社会実験

○物流の効率化（物流コストの引き下げ）

物流の効率化を促進するための料金割引導入に向けた社会実験

- ・並行する国道等の渋滞解消や沿道環境の改善とともに、高速道路のさらなる活用を図るため、夜間に割引料金で利用できる時間を拡大する社会実験

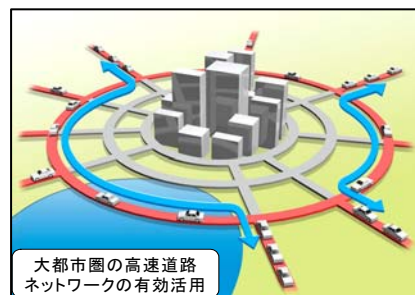


図12-16 社会実験のイメージ

【VI. 高速ネットワークの効率的活用・機能強化】

■ より日常的に、短距離交通も高速自動車国道を利用しやすい環境を整備

引き続き、スマート IC の効果を把握するための社会実験を実施するとともに、相当の効果が見込まれる箇所について本格導入を図る。

■ 首都高速道路・阪神高速道路への対距離料金制の導入へ向けた検討

首都高速道路・阪神高速道路においては、ネットワークの拡大により短距離利用者と長距離利用者の利用距離の差が拡大したため、利用の程度に応じた負担という考え方にに基づき、平成 20 年度を目標として対距離料金制への移行を図る。

平成 19 年度においては、対距離料金制の導入に向け、ETC の活用により弾力的な料金設定を積極的に導入するための社会実験を実施する（図 12-17）。



図 12-17 首都高速道路・阪神高速道路社会実験

■ 不連続区間の整備と整備促進に向けた取組み

首都圏 3 環状について、平成 19 年度に首都圏中央連絡自動車道 17km 及び首都高速道路中央環状新宿線 7km の供用開始を予定しており、関越自動車道～中央自動車道間の接続を図る。

首都圏中央連絡自動車道では、開通目標を公表するとともに毎年度の事業進捗目標とその達成度を併せて公表して事業進捗管理を行うなど、高規格幹線道路の着実な整備を推進している（図 12-18）。



図 12-18 首都圏中央連絡自動車道の開通目標年

【5カ年の達成見込みについて】

○平成 19 年度目標：15.0% ← 平成 19 年度見込み：15.0%

平成 18 年度の規格の高い道路を使う割合は、14.4%であり、前年度からの伸び率は鈍化したものの、平成 18 年度の目標はほぼ達成している。

一方、平成 19 年度においては、首都圏 3 環状をはじめとした前年度の 192km を越える 272km の供用を予定していること、平成 20 年度以降の料金引き下げに向けた社会実験を実施すること等、規格の高い道路の利用向上に資する施策の強化を図る予定であることから、平成 19 年度までに 15%とする 5 カ年の目標は達成できる見込みである。さらなる向上を目指し、「使える」ハイウェイ政策の継続的実施と、地域の創意工夫による高速道路の利用促進の積極的な取組みが重要である。

(4) バックデータ

【平成17年度→平成18年度 規格の高い道路の走行台キロ・規格の高い道路を使う割合の増減量】

■ 上位5位 ■ 下位5位

区分	平成18年度 速報値	全道路 走行台キロ		規格の高い道路 走行台キロ		平成17年度 実測値	全道路 走行台キロ		規格の高い道路 走行台キロ		規格の高い道路 を使う割合増減量 H17→H18	規格の高い道路 走行台キロ 増減量 H17→H18
		百万キロ/日	百万キロ/日	百万キロ/日	百万キロ/日		百万キロ/日	百万キロ/日				
全国	14.4%	2,107	304	14.2%	2,107	300	0.19%	4.11				
都 道 府 県	北海道	5.7% (38)	104.9 (2)	6.03 (17)	5.5% (40)	104.6 (2)	5.72 (17)	0.28% (20)	0.31 (4)			
	青森県	3.8% (46)	26.7 (31)	1.01 (44)	3.7% (45)	27.0 (31)	0.99 (44)	0.11% (32)	0.02 (37)			
	秋田県	4.8% (44)	26.7 (32)	1.29 (41)	4.5% (44)	26.8 (32)	1.19 (41)	0.36% (15)	0.09 (21)			
	岩手県	11.3% (26)	34.5 (26)	3.90 (25)	10.8% (26)	34.5 (26)	3.73 (26)	0.49% (8)	0.17 (12)			
	山形県	3.7% (47)	29.3 (28)	1.09 (42)	3.3% (47)	28.8 (28)	0.95 (45)	0.42% (12)	0.14 (15)			
	宮城県	12.9% (18)	44.1 (21)	5.69 (20)	12.6% (18)	44.2 (20)	5.57 (19)	0.29% (18)	0.12 (17)			
	福島県	12.5% (21)	50.4 (16)	6.30 (15)	12.6% (19)	49.3 (16)	6.20 (15)	-0.07% (43)	0.10 (20)			
	東京都	20.6% (6)	96.5 (3)	19.91 (4)	20.6% (6)	96.6 (3)	19.91 (4)	0.01% (38)	-0.01 (40)			
	神奈川県	27.0% (1)	70.7 (10)	19.07 (5)	27.2% (1)	71.4 (10)	19.44 (5)	-0.24% (45)	-0.36 (46)			
	千葉県	15.7% (15)	72.9 (9)	11.42 (9)	15.6% (15)	72.9 (9)	11.36 (9)	0.06% (36)	0.06 (29)			
	埼玉県	17.8% (9)	83.5 (6)	14.88 (7)	17.5% (9)	83.6 (6)	14.60 (7)	0.35% (16)	0.28 (5)			
	茨城県	8.6% (33)	68.3 (11)	5.85 (18)	8.3% (33)	68.4 (11)	5.69 (18)	0.25% (22)	0.17 (13)			
	栃木県	11.6% (25)	48.0 (17)	5.59 (21)	11.5% (24)	48.1 (17)	5.55 (20)	0.11% (31)	0.04 (32)			
	群馬県	10.8% (27)	44.5 (19)	4.79 (23)	10.6% (27)	44.5 (19)	4.71 (22)	0.19% (27)	0.08 (23)			
	長野県	16.0% (13)	52.9 (13)	8.44 (12)	15.7% (13)	53.0 (13)	8.33 (12)	0.24% (23)	0.11 (19)			
	山梨県	20.1% (7)	22.4 (39)	4.51 (24)	20.2% (7)	22.1 (39)	4.46 (23)	-0.09% (44)	0.05 (30)			
	新潟県	16.3% (12)	58.7 (12)	9.58 (10)	15.9% (12)	58.8 (12)	9.33 (10)	0.43% (9)	0.25 (6)			
	富山県	9.0% (32)	25.7 (33)	2.32 (32)	8.6% (32)	25.6 (33)	2.19 (33)	0.50% (7)	0.13 (16)			
	石川県	14.5% (17)	25.3 (34)	3.66 (28)	13.7% (17)	25.1 (34)	3.45 (29)	0.73% (4)	0.21 (9)			
	静岡県	21.8% (5)	74.1 (8)	16.13 (6)	21.7% (5)	74.1 (8)	16.09 (6)	0.05% (37)	0.05 (31)			
	岐阜県	11.9% (22)	51.5 (15)	6.15 (16)	11.9% (20)	51.8 (14)	6.17 (16)	0.01% (39)	-0.03 (42)			
	愛知県	18.1% (8)	114.4 (1)	20.67 (3)	18.3% (8)	115.3 (1)	21.12 (3)	-0.25% (46)	-0.45 (47)			
	三重県	15.7% (14)	46.4 (18)	7.28 (14)	15.7% (14)	46.7 (18)	7.34 (14)	-0.03% (41)	-0.07 (43)			
	滋賀県	22.7% (4)	34.7 (25)	7.89 (13)	22.1% (4)	34.6 (25)	7.65 (13)	0.62% (5)	0.24 (7)			
	京都府	11.9% (23)	31.2 (27)	3.71 (27)	11.3% (25)	31.0 (27)	3.50 (28)	0.57% (6)	0.20 (10)			
	大阪府	25.0% (3)	89.0 (4)	22.23 (2)	25.0% (3)	89.9 (4)	22.48 (1)	-0.04% (42)	-0.26 (45)			
	兵庫県	26.4% (2)	85.9 (5)	22.68 (1)	26.0% (2)	85.7 (5)	22.27 (2)	0.42% (10)	0.41 (3)			
	福井県	10.7% (28)	21.5 (40)	2.30 (33)	10.3% (28)	21.5 (41)	2.22 (32)	0.38% (14)	0.08 (24)			
	奈良県	16.7% (11)	21.0 (42)	3.51 (29)	16.7% (11)	21.2 (42)	3.54 (27)	-0.01% (40)	-0.02 (41)			
	和歌山県	7.5% (34)	20.4 (43)	1.53 (39)	7.2% (35)	20.4 (43)	1.46 (39)	0.31% (17)	0.06 (27)			
	鳥取県	4.4% (45)	15.8 (47)	0.70 (47)	3.5% (46)	15.6 (47)	0.55 (47)	0.90% (3)	0.15 (14)			
	島根県	5.3% (41)	18.4 (45)	0.97 (45)	5.8% (38)	18.5 (45)	1.07 (42)	-0.46% (47)	-0.10 (44)			
	岡山県	12.9% (19)	44.3 (20)	5.70 (19)	11.9% (21)	44.0 (21)	5.23 (21)	0.99% (1)	0.47 (1)			
	広島県	17.0% (10)	52.2 (14)	8.89 (11)	16.8% (10)	51.7 (15)	8.71 (11)	0.17% (29)	0.18 (11)			
	山口県	12.8% (20)	37.8 (23)	4.84 (22)	11.8% (22)	37.3 (23)	4.41 (24)	0.97% (2)	0.43 (2)			
	徳島県	5.7% (39)	18.8 (44)	1.08 (43)	5.6% (39)	18.7 (44)	1.06 (43)	0.08% (35)	0.02 (36)			
	香川県	9.7% (31)	21.5 (41)	2.09 (35)	9.3% (31)	21.6 (40)	2.01 (35)	0.40% (13)	0.08 (25)			
	愛媛県	10.1% (30)	28.4 (29)	2.87 (30)	9.7% (30)	28.5 (29)	2.75 (30)	0.42% (11)	0.11 (18)			
	高知県	5.0% (43)	17.1 (46)	0.85 (46)	4.8% (43)	17.3 (46)	0.83 (46)	0.21% (26)	0.03 (34)			
	福岡県	14.8% (16)	79.4 (7)	11.76 (8)	14.6% (16)	78.9 (7)	11.52 (8)	0.22% (25)	0.24 (8)			
	佐賀県	11.8% (24)	22.5 (38)	2.66 (31)	11.7% (23)	22.6 (38)	2.64 (31)	0.12% (30)	0.02 (38)			
	長崎県	6.5% (37)	24.5 (36)	1.60 (38)	6.4% (37)	24.6 (36)	1.57 (38)	0.18% (28)	0.04 (33)			
	熊本県	10.2% (29)	38.0 (22)	3.87 (26)	10.1% (29)	38.2 (22)	3.87 (25)	0.09% (33)	0.01 (39)			
	大分県	7.5% (35)	28.3 (30)	2.12 (34)	7.2% (34)	28.4 (30)	2.06 (34)	0.23% (24)	0.06 (28)			
	宮崎県	5.3% (40)	24.8 (35)	1.33 (40)	5.3% (41)	24.8 (35)	1.31 (40)	0.09% (34)	0.02 (35)			
	鹿児島県	5.2% (42)	34.9 (24)	1.82 (36)	5.0% (42)	34.9 (24)	1.74 (36)	0.25% (21)	0.08 (22)			
	沖縄県	7.4% (36)	23.3 (37)	1.73 (37)	7.2% (36)	23.2 (37)	1.66 (37)	0.28% (19)	0.07 (26)			

※ このデータは、トラフィックカウンタ等により常時交通量を把握できる区間のデータから全体を推計したものである。
 ※ カッコ内は順位。

ETC 普及による渋滞の低減

ETC 利用率は全国平均で 72%に達し、料金所渋滞がほぼ解消。ETC 車載器購入支援、多様で弾力的な料金施策の実施、統一的な広報等により、ETC への転換を促進し、渋滞の緩和を図る。



(1)取組みの背景と必要性

■ 渋滞緩和や環境改善などの効果

ETC の導入により、ノンストップで料金所を通過することで、料金所渋滞の解消が図られる。また、ETC 時間帯割引の導入により、割引時間帯への交通転換が図られ、本線の渋滞も緩和される。さらに、利用者の利便性・快適性の向上、料金所周辺の環境改善などの効果が期待される。

(2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

■ ETC 普及促進策の実施

①ETC 車載器購入支援等の実施

ETC 車載器リース制度の実施により、約 60 万台分の導入を支援し、ETC 利用率は約 1.5%上昇した。その他、ETC 車載器の購入支援や ETC マイレージサービスなどを実施した。

②ワンストップサービスの実施

全国の販売店や SA・PA、集客施設などのワンストップサービスが可能な箇所において、約 70 万台がセットアップした。

③二輪車 ETC の本格運用の開始

平成 18 年 11 月から二輪車 ETC の本格運用を開始し、二輪車向け車載器の購入支援を行った。

■ 料金所渋滞がほぼ解消し、料金所周辺の環境も改善

平成 19 年 3 月の首都高速道路本線料金所の渋滞は、平成 15 年 3 月と比較して約 95%減少するなど料金所渋滞がほぼ解消され、料金所周辺の CO₂削減による環境改善も発現している。

(3)業績計画(今年度の取組みと期待される成果)

■ 普及促進策を実施し、ETC への転換を促進

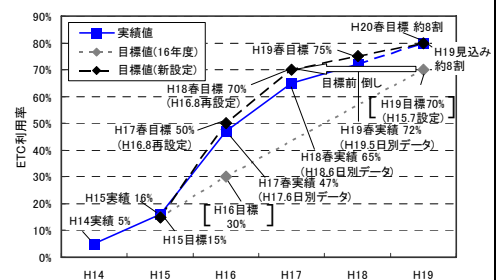
ETC に関して高速道路会社で統一的な広報を行い、効果的な PR を実施する。また、ETC 車載器購入支援の実施、高頻度現金利用者対策の対応、多様で弾力的な料金施策等を実施し、ETC への転換を促進し、渋滞の緩和を図る。

(4)代表的な指標の動向

■ ETC 利用率は 72%(日別データ)に増加

ETC 利用率は、65% (平成 18 年 6 月 15 日) から 72% (平成 19 年 5 月 30 日) に増加している。平成 19 年春の目標は 75%であり、引き続き、普及促進策を実施する。

平成 14 年度実績		5%
平成 18 年度	実績	72%(H19.5 日別データ)
	目標	75%
平成 19 年度	見込み	約 8 割
	目標	約 8 割



担当：道路局 有料道路課

(1) 取組みの背景と必要性

■ 渋滞緩和や環境改善などの効果

ETC が導入される以前の平成 12 年当時、高速道路における渋滞の約 3 割は料金所部で発生していた。料金所渋滞を解消するためには、大規模な拡張工事だけでは限界があり、料金所 1 レーン当りの処理台数を増やすことが効果的であることから、ETC の整備が開始された。また、ETC を活用した多様な弾力的な料金割引の実施により、深夜割引や早朝夜間割引等の時間帯割引が導入され、交通量の少ない割引時間帯へ交通が転換することによる本線上の渋滞緩和も期待されている。

渋滞の解消以外にもキャッシュレス化による利便性向上や渋滞による不快感の解消、料金所の渋滞解消やノンストップ走行に伴う平均速度の向上による料金所周辺の環境改善、低コストで整備可能なスマートインターチェンジ（ETC 専用インターチェンジ）の整備による建設費の削減などの効果が期待されている。

(2) 達成度報告（昨年度の実績と成果）

■ ETC 普及促進策の実施

① ETC 車載器リース制度等の実施

新規で ETC 車載器を購入した方を対象に、車載器購入支援や ETC マイレージサービス（マイレージサービスに新規登録するとポイントプレゼント）を実施した。ETC 車載器リース制度では、約 60 万台分の導入支援を行った。ETC 車載器リース制度の利用者に対するアンケートから ETC の日あたり利用回数は約 13 万回増えたことになり、ETC 利用率の 3 月末週平均の約 1.5%分に相当する。また、ETC マイレージサービスでは、約 200 万台にマイレージポイントプレゼントを実施した。

表 13-1 平成 18 年度 ETC 車載器購入支援

実施主体	種別	メニュー	実施時期	備考
NEXCO 東/中/西	マイレージサービス	600ポイントプレゼントキャンペーン	H18.4~H19.3	600ポイントプレゼント
		1000ポイントプレゼントキャンペーン	H19.1~H19.3	1000ポイントプレゼント
		民営化1周年記念ラッキー7キャンペーン	H18.10~H19.3	1000ポイントプレゼント
国交省、高速6社	車載器購入支援	ETC車載器リース制度	H18.4~H19.3	5,250円を助成
高速6社		ETCスイスイsummerキャンペーン	H18.8~9	12,000円ギフトプレゼント
NEXCO 東/中		ETC普及促進謝恩キャンペーン	H19.1~H19.3	5,250円を助成
首都高速		ETCプレゼントキャンペーン	H18.11 H19.1~2	セットアップ済車載器+ 取付クーポンプレゼント
		阪神高速ETC化キャンペーン	H18.7	5,250円を助成
阪神高速		民営化1周年記念共同謝恩キャンペーン	H18.11~12 H19.2~3	5,250円を助成

表 13-2 ETC 車載器リース制度利用者の高速道路利用

	ほぼ毎日	週に数日程度	週に1日程度	月に1~2日程度	年に数日以下	合計
リース制度利用者	66,779	111,550	103,902	215,086	75,704	573,021
日あたり利用回数	66,779	37,183	14,843	7,170	631	126,606

※ 平成 18 年度 ETC 車載器リースアンケートより

【VI. 高速ネットワークの効率的活用・機能強化】

②ワンストップサービスの実施

ETC 利用のために必要な ETC カードの取得、車載器の購入、セットアップ、車載器の取付けを 1 箇所で行えるワンストップサービスを首都高速道路の大黒 PA、東名高速の上郷 SA 等全国の SA・PA やショッピングセンターなどの大型集客施設の駐車場、カー用品店などで実施し、約 70 万台がセットアップした。

③二輪車 ETC の本格運用の開始

平成 18 年 11 月から二輪車 ETC の本格運用を開始し、約 2.5 万台に車載器が取り付けられた。

■ 料金所渋滞がほぼ解消し、料金所周辺の環境も改善

平成 19 年 3 月の首都高速道路本線料金所の渋滞は、平成 15 年 3 月と比較して約 95%減少し、ほぼ解消している。また、年末年始の全国の本線料金所における 5km 以上の渋滞発生もほぼ解消している。また、ノンストップ走行によるアイドリングが無くなるとともに、渋滞解消による平均速度の向上により料金所部の CO₂排出量が削減され、環境の改善にも寄与している。ETC 利用率 60%の時点で、料金所周辺の CO₂排出量は約 38%（年間約 14 万トン）削減されると推計される。

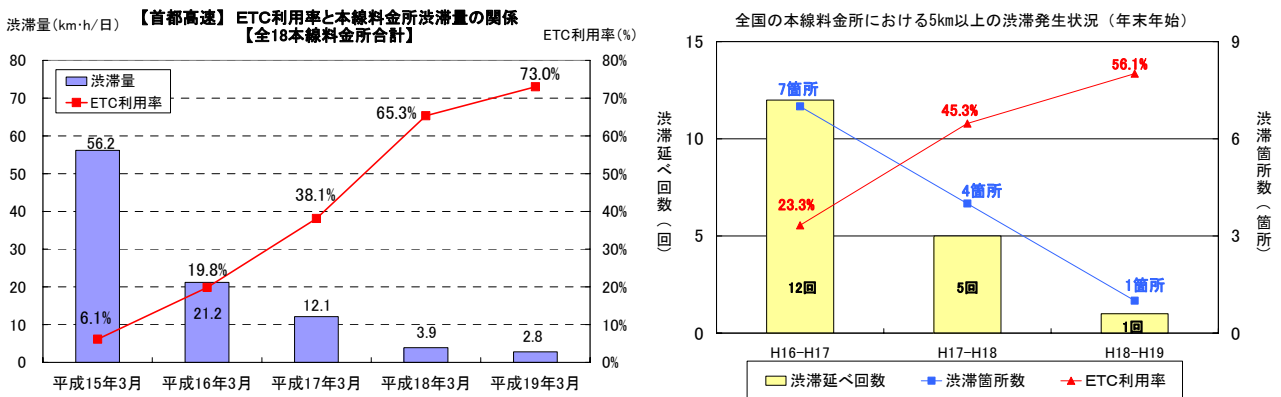


図 13-1 渋滞発生状況の推移

(3) 業績計画（今年度の取組みと期待される成果）

ETC の普及の状況は、ETC セットアップ時のアンケートによると、ETC 購入者の高速道路の利用頻度割合が、高頻度利用者から中・低頻度利用者へ移行している。また、ETC の認知度に関するアンケートでは、料金割引制度やマイレージポイント、普及促進策など、ETC に関する施策やキャンペーンについての認知度が低くなっている。

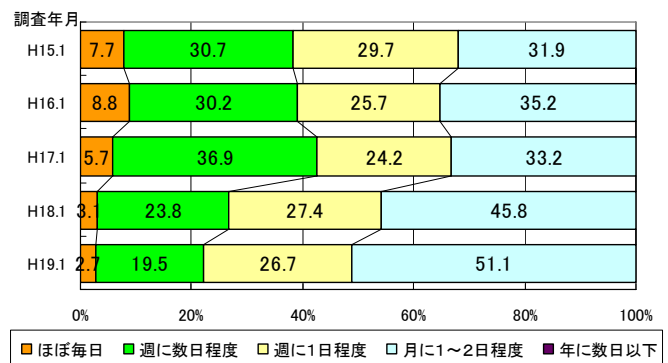


図 13-2 ETC 購入者の高速道路利用頻度

一方で、現金利用者へのアンケートでは、個人所有車の約4割、法人所有車の約7割が高頻度利用者である。さらに、ETCを購入しない理由として、「取付などの手続きが煩雑」、「ETC購入費用が高額」、「領収書が必要」などが主な理由になっている。これらの状況を踏まえ普及促進策を実施する。

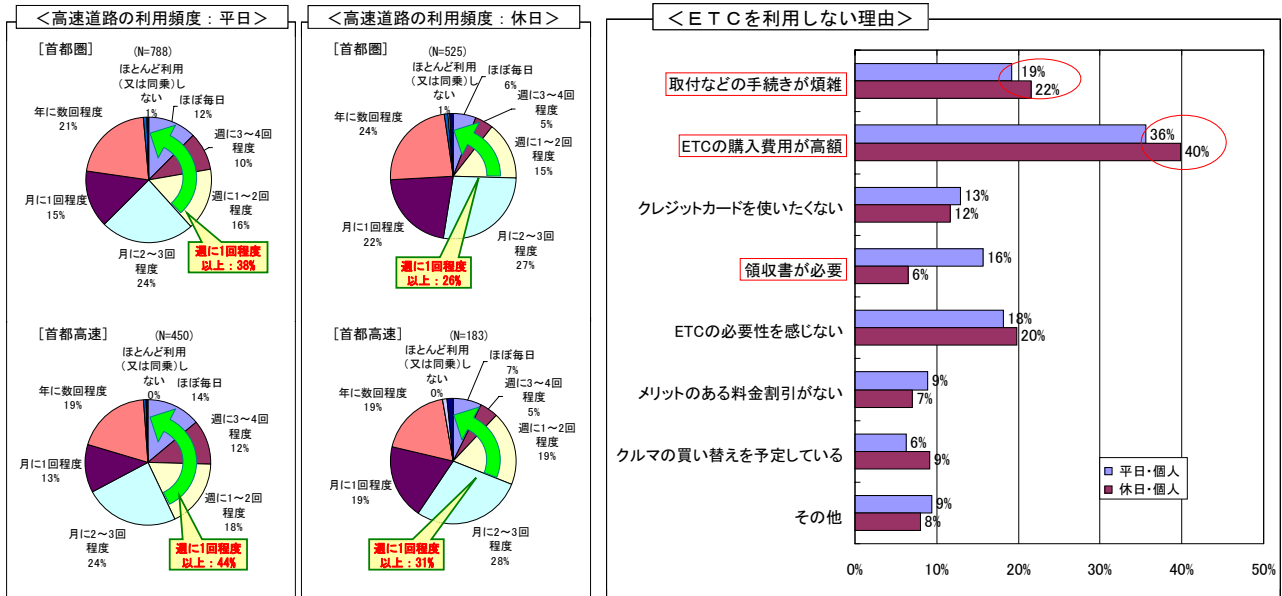


図 13-3 現金利用者アンケート（首都圏）【個人所有車】

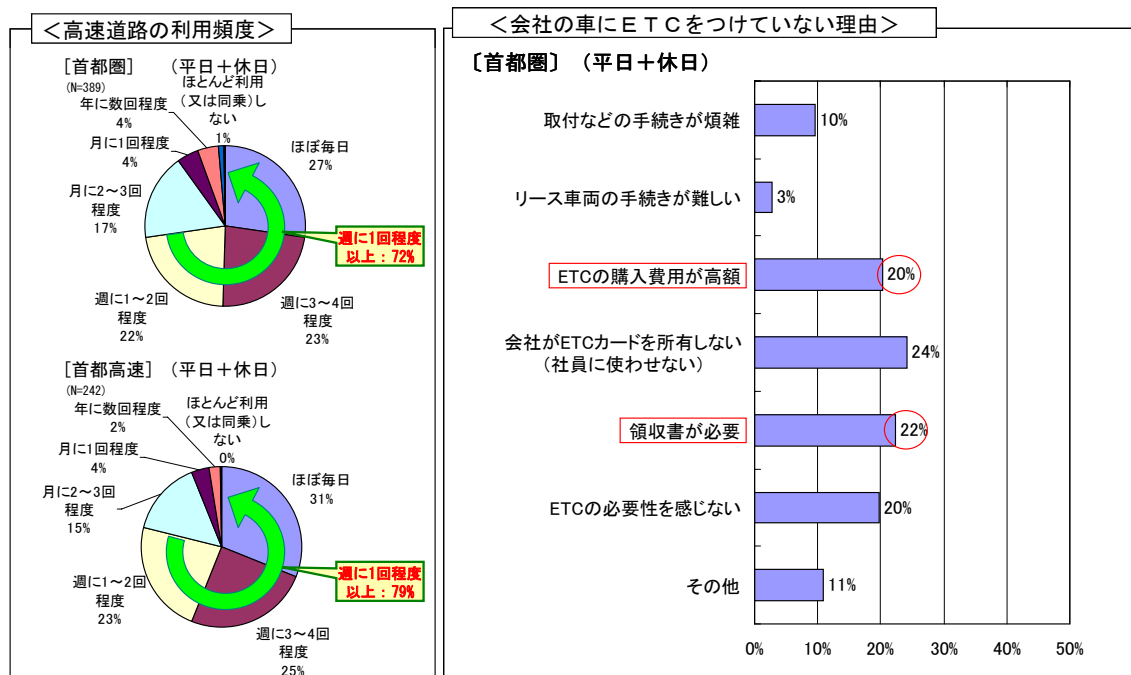


図 13-4 現金利用者アンケート（首都圏）【法人所有車】

※ 平成 18 年 8 月、高速道路会社が料金所にて、現金車に対してアンケート用紙を配布することにより実施

【VI. 高速ネットワークの効率的活用・機能強化】

■ ETC の統一的な広報の実施

ETC に関連する事項についての認知度を上げるため、ETC のワンストップサービス、料金割引、ETC パーソナルカード等について、高速道路会社で統一的な広報を行い、効果的な PR により、現金利用者の ETC への転換を促す。

■ ETC 車載器リース制度等の実施

普及促進策として ETC 車載器リース制度、ETC マイレージサービス、ワンストップサービスを継続して実施する。また、クレジットカード会社と連携し、ETC 車載器リース制度を活用した各種キャンペーンを実施する。

■ 高頻度現金利用者への対応

アンケート結果から、高頻度現金利用者でも ETC に転換しない理由として、「領収書が必要」であることがあげられていることから、ETC 利用照会サービスを広報するとともに ETC 利用履歴発行プリンターの設置を行う。

ご利用ありがとうございます。 利用証明書 東日本高速道路株式会社 料金所(自) 玉川 料金所(至) 保土ヶ谷 07年 4月21日 13時23分 通行料金 ¥250- ETC割引 ¥250- 車種 1 取扱番号 13042-10035-94840 ※利用証明書は、ETC利用照会サービスで発行されます。サービス内容の更新は、ETC利用照会サービスで実施します。	ご利用ありがとうございます。 利用証明書 首都高速道路株式会社 料金所(自) 三ツ沢本線 料金所(至) みなとみらい下 07年 4月21日 13時25分 通行料金 ¥270- ETC割引 ¥270- 車種 1 取扱番号 14142-10643-04974 ※利用証明書は、ETC利用照会サービスで発行されます。サービス内容の更新は、ETC利用照会サービスで実施します。	ご利用ありがとうございます。 利用証明書 東日本高速道路株式会社 料金所(自) 保土ヶ谷 料金所(至) 玉川 07年 4月21日 22時19分 通行料金 ¥250- ETC割引 ¥250- 車種 1 取扱番号 13042-10476-07653 ※利用証明書は、ETC利用照会サービスで発行されます。サービス内容の更新は、ETC利用照会サービスで実施します。	ご利用ありがとうございます。 利用証明書 首都高速道路株式会社 料金所(自) 霞が関外 料金所(至) (東北道接続) 07年 5月 4日 5時 8分 通行料金 ¥560- ETC割引 ¥560- 車種 1 取扱番号 14150-42597-58039 ※利用証明書は、ETC利用照会サービスで発行されます。サービス内容の更新は、ETC利用照会サービスで実施します。	ご利用ありがとうございます。 利用証明書 東日本高速道路株式会社 料金所(自) 浦和本線 料金所(至) 那須 07年 5月 4日 7時16分 通行料金 ¥3,900- ETC割引 ¥3,900- 車種 1 取扱番号 11059-41861-30199 ※利用証明書は、ETC利用照会サービスで発行されます。サービス内容の更新は、ETC利用照会サービスで実施します。
---	--	---	--	--

発行対象	利用年月日	時分	利用IC(自)	利用IC(至)	通行料金	車種	備考
<input type="checkbox"/>	07/05/04	17:43	川口本線	霞が関内	¥560	1	
<input type="checkbox"/>	07/05/04	17:39	那須	浦和本線	¥3,900	1	
<input type="checkbox"/>	07/05/04	07:16	浦和本線	那須	¥3,900	1	
<input type="checkbox"/>	07/05/04	05:08	霞が関外	(東北道接続)	¥560	1	
<input type="checkbox"/>	07/04/21	22:19	保土ヶ谷	玉川	¥250	1	
<input type="checkbox"/>	07/04/21	13:25	三ツ沢本線	みなとみらい下	¥270	1	
<input type="checkbox"/>	07/04/21	13:23	玉川	保土ヶ谷	¥250	1	
<input type="checkbox"/>	07/04/21	11:11	霞が関外	北池袋	¥630	1	

図 13-5 ETC 利用照会サービス

■ 多様で弾力的な料金施策の実施

料金所渋滞は概ね解消したものの、さらなる ETC 普及促進により、ETC 料金割引を享受する利用者が増加することによって、交通が集中する時期や時間帯における本線上の渋滞緩和が期待される。また、既存の高速ネットワークの効率的活用のため、深夜割引の時間帯拡充や休日渋滞ポイントにおける時間帯割引などの料金社会実験を実施する。

【5カ年の達成見込みについて】

○平成 19 年度目標：約 8 割 ← 平成 19 年度見込み：約 8 割

当初に設定した目標値（平成 19 年度：70%）は、早期に達成する見込みであったことから、新たに平成 19 年度に約 8 割という目標値を設定し、施策を実施している状況である。平成 18 年度には当初の目標値である 70%を達成し、新たな目標値（約 8 割）に対しては、引き続き、普及促進策を実施することで達成する見込みである。

(4) バックデータ

【都道府県別 ETC 利用率】

■ 上位10位

■ 下位10位

			ETC利用率				1年間の伸び (19年4月-18年4月)	
			平成19年4月		平成18年4月 (前年同月)			
都道府県別データ	北海道	北海道	52.7% (42)	52.7%	45.4% (41)	45.4%	7.4% (41)	7.4%
	青森県	東北	50.0% (44)	59.5%	41.6% (44)	51.6%	8.3% (18)	7.9%
	秋田県		55.4% (39)		47.7% (39)		7.8% (29)	
	岩手県		63.1% (31)		55.1% (29)		8.0% (26)	
	山形県		60.0% (33)		52.3% (33)		7.7% (30)	
	宮城県		56.9% (38)		48.9% (38)		8.1% (24)	
	福島県		64.3% (27)		56.7% (22)		7.6% (36)	
	東京都	関東	73.5% (1)	68.6%	66.2% (1)	61.0%	7.3% (42)	7.6%
	神奈川県		66.8% (13)		59.1% (12)		7.7% (31)	
	千葉県		64.5% (25)		56.9% (21)		7.6% (33)	
	埼玉県		70.0% (6)		62.5% (4)		7.5% (38)	
	茨城県		64.8% (22)		56.6% (23)		8.2% (20)	
	栃木県		63.6% (28)		55.0% (30)		8.6% (13)	
	群馬県		67.1% (12)		58.4% (15)		8.8% (9)	
	長野県		70.2% (5)		62.2% (5)		8.0% (25)	
	山梨県		66.2% (17)		57.5% (18)		8.6% (11)	
	新潟県		北陸		67.9% (11)		66.7%	
	富山県	65.7% (20)		58.4% (16)	7.4% (40)			
	石川県	64.8% (23)		57.2% (20)	7.6% (35)			
	静岡県	中部	68.2% (10)	71.0%	60.6% (9)	62.6%	7.6% (34)	8.4%
岐阜県	70.5% (4)		61.4% (7)		9.1% (3)			
愛知県	72.7% (2)		64.2% (3)		8.6% (14)			
三重県	69.7% (7)		61.1% (8)		8.6% (15)			
滋賀県	近畿	69.2% (9)	67.4%	61.6% (6)	58.5%	7.6% (37)	8.9%	
京都府		59.8% (34)		51.7% (35)		8.2% (21)		
大阪府		69.2% (8)		60.1% (11)		9.1% (4)		
兵庫県		65.0% (21)		56.3% (25)		8.7% (10)		
福井県		66.2% (16)		59.1% (13)		7.2% (45)		
奈良県		72.6% (3)		64.8% (2)		7.8% (28)		
和歌山県		66.6% (15)		56.3% (24)		10.2% (1)		
鳥取県		中国		59.3% (35)		64.6%		52.1% (34)
島根県	53.4% (40)		43.4% (43)	10.1% (2)				
岡山県	65.9% (19)		57.5% (19)	8.3% (19)				
広島県	66.7% (14)		57.9% (17)	8.8% (8)				
山口県	63.2% (30)		54.7% (31)	8.5% (17)				
徳島県	四国	66.0% (18)	63.1%	58.6% (14)	55.0%	7.5% (39)	8.1%	
香川県		64.4% (26)		56.3% (26)		8.1% (23)		
愛媛県		62.4% (32)		54.4% (32)		7.9% (27)		
高知県		57.9% (37)		49.1% (37)		8.8% (7)		
福岡県	九州	64.7% (24)	55.5%	55.8% (27)	47.0%	8.9% (5)	8.4%	
佐賀県		63.4% (29)		55.3% (28)		8.1% (22)		
長崎県		42.0% (46)		33.1% (46)		8.9% (6)		
熊本県		58.7% (36)		50.1% (36)		8.6% (12)		
大分県		52.0% (43)		43.5% (42)		8.5% (16)		
宮崎県		52.8% (41)		45.7% (40)		7.1% (46)		
鹿児島県		44.9% (45)		38.4% (45)		6.5% (47)		
沖縄県		沖縄		31.3% (47)		31.3%		24.1% (47)
全国			66.6%		58.5%		8.2%	

注) カッコ内は順位を示す。

注) 高速道路会社の調査に基づく月平均 ETC 利用率

【VI. 高速ネットワークの効率的活用・機能強化】

【都道府県別セットアップ累計件数】

上位10位

下位10位

			セットアップ累計件数		自動車保有台数(四輪)		保有台数に占める セットアップ台数 の割合					
			平成19年4月末		平成19年1月末							
都道府県別	北海道	北海道	256,511 (14)	256,511	3,595,754 (5)	3,595,754	7.1% (39)	7.1%				
	青森県	東北	41,223 (43)	624,943	976,954 (27)	6,717,786	4.2% (47)	9.3%				
	秋田県		50,412 (41)		812,118 (38)		6.2% (43)					
	岩手県		77,664 (35)		965,238 (28)		8.0% (36)					
	山形県		80,484 (34)		904,623 (31)		8.9% (34)					
	宮城県		228,938 (18)		1,529,022 (19)		15.0% (19)					
	福島県		146,222 (23)		1,529,831 (18)		9.6% (33)					
	東京都		関東		2,374,820 (1)		6,453,509		4,108,417 (2)	23,006,603	57.8% (1)	28.1%
	神奈川県	1,286,821 (4)	3,716,711 (4)	34.6% (3)								
	千葉県	760,073 (6)	3,317,615 (7)	22.9% (7)								
埼玉県	859,597 (5)	3,730,346 (3)	23.0% (6)									
茨城県	275,794 (13)	2,361,189 (11)	11.7% (29)									
栃木県	166,911 (21)	1,581,668 (17)	10.6% (32)									
群馬県	331,521 (11)	1,678,474 (15)	19.8% (9)									
長野県	292,885 (12)	1,804,330 (12)	16.2% (16)									
山梨県	105,087 (31)	707,853 (41)	14.8% (20)									
地	新潟県	北陸	220,128 (19)	466,546	1,755,041 (14)	3,466,336		12.5% (26)	13.5%			
	富山県	126,733 (29)	859,777 (35)		14.7% (21)							
	石川県	119,685 (30)	851,518 (36)		14.1% (24)							
別	静岡県	中部	429,242 (9)	2,247,721	2,690,855 (10)	10,489,787	16.0% (17)	21.4%				
	岐阜県		249,836 (15)		1,629,069 (16)		15.3% (18)					
	愛知県		1,326,830 (3)		4,757,324 (1)		27.9% (4)					
	三重県		241,813 (17)		1,412,539 (21)		17.1% (15)					
	滋賀県		137,833 (25)		946,064 (29)		14.6% (23)					
デ	京都府	近畿	242,347 (16)	2,884,174	1,311,914 (22)	10,841,606	18.5% (10)	26.6%				
	大阪府		1,439,509 (2)		3,576,635 (6)		40.2% (2)					
	兵庫県		717,429 (7)		2,832,969 (9)		25.3% (5)					
	福井県		67,401 (38)		633,059 (42)		10.6% (31)					
	奈良県		149,496 (22)		814,631 (37)		18.4% (11)					
	和歌山県		130,159 (27)		726,334 (40)		17.9% (14)					
	鳥取県		23,125 (47)		756,200		449,285 (47)		5,252,158	5.1% (44)	14.4%	
	島根県		38,767 (46)		534,431 (46)		7.3% (38)					
タ	岡山県	中国	193,330 (20)	756,200	1,448,542 (20)	5,252,158	13.3% (25)	14.4%				
	広島県		372,339 (10)		1,777,479 (13)		20.9% (8)					
	山口県		128,639 (28)		1,042,421 (25)		12.3% (27)					
	徳島県		71,682 (37)		411,622		600,904 (44)		2,863,021	11.9% (28)		
	香川県		134,841 (26)		735,609 (39)		18.3% (12)					
	愛媛県		143,342 (24)		979,385 (26)		14.6% (22)					
	高知県		61,757 (40)		547,123 (45)		11.3% (30)					
九州	福岡県	九州	554,669 (8)	946,933	3,061,246 (8)	8,894,252	18.1% (13)	10.6%				
	佐賀県		41,078 (44)		628,223 (43)		6.5% (41)					
	長崎県		74,442 (36)		890,651 (32)		8.4% (35)					
	熊本県		87,809 (32)		1,277,331 (24)		6.9% (40)					
	大分県		66,622 (39)		866,493 (34)		7.7% (37)					
	宮崎県		41,068 (45)		887,295 (33)		4.6% (46)					
	鹿児島県		81,245 (33)		1,283,013 (23)		6.3% (42)					
	沖縄県		44,573 (42)		44,573		912,225 (30)		912,225	4.9% (45)	4.9%	
	全国				15,128,428				76,039,528		19.9%	

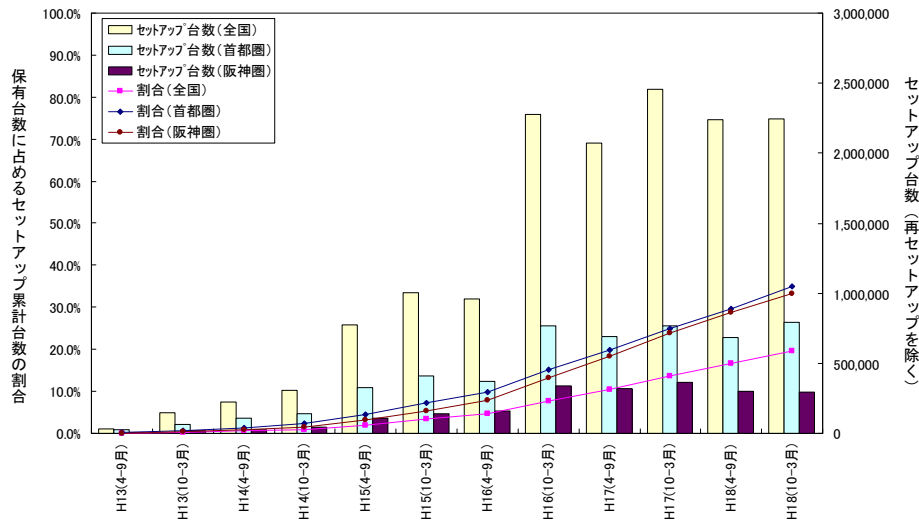
注) ORSE データを基に作成、全国合計値はモニターの 35,696 件を含む。

注) カッコ内は順位を示す。

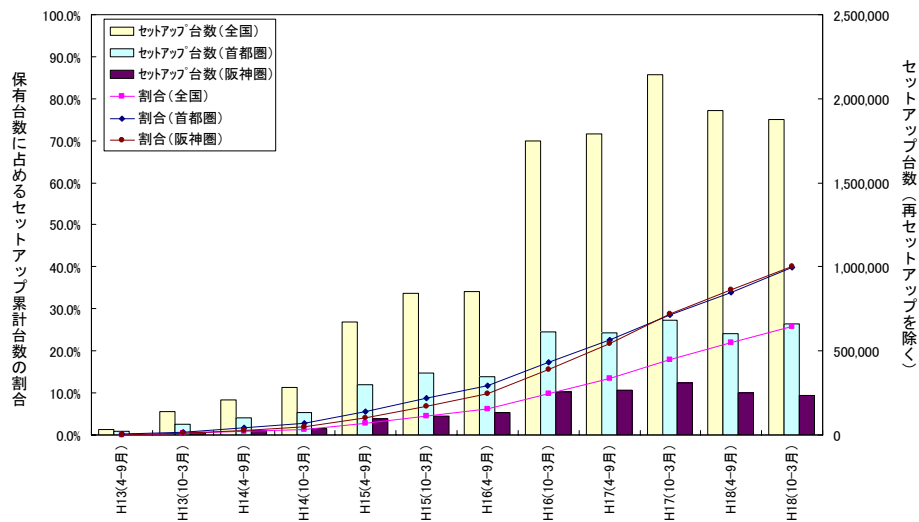
注) セットアップ累計件数は(財)道路システム高度化機構、自動車保有台数は(財)自動車検査登録協会の調査に基づく。

注) 再セットアップは除く。

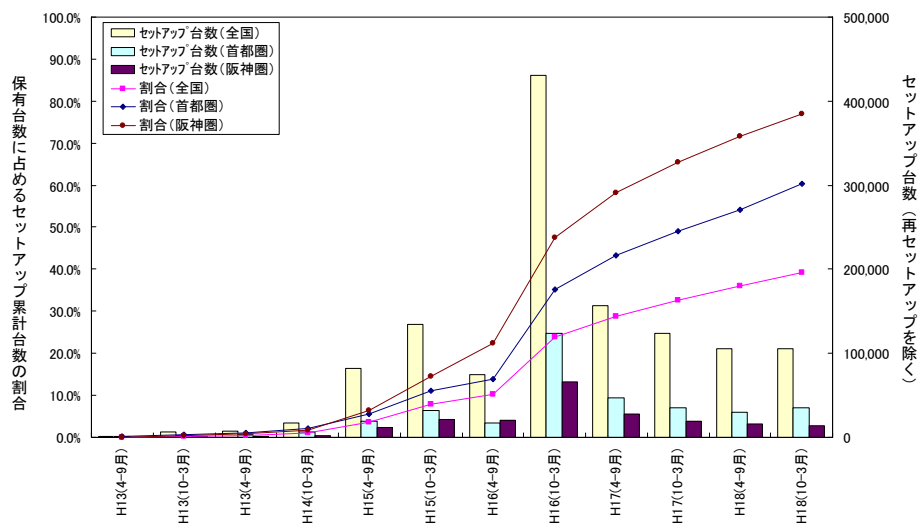
【車種別 ETC 普及率】



セットアップ台数と普及率 (全車)



セットアップ台数と普及率 (普通車)



セットアップ台数と普及率 (大型車)

高速道路の適正な管理水準の確保

利用者の視点に立った分かり易い客観的な指標を公表・評価することにより、適正な管理水準を確保。



【首都高速中央環状線 小菅 JCT 付近の標識改良】

(1)取組みの背景と必要性

■ **適正かつ効率的な高速道路の管理の実現**

高速道路株式会社6社は、毎年度の事業計画の策定・公表時に、管理に要する事業費とともに、道路の管理水準を示す分かり易い指標を示し、目標値と実績値を公表することにより適正なサービス水準の確保を促す枠組みとなっている。

(2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

- **弾力的な料金設定による渋滞緩和【本線渋滞損失時間】**
- **上り勾配箇所における速度低下対策【本線渋滞損失時間】**
- **ジャンクション分合流部の標識・路面標示改良【死傷事故率】**
- **本四高速における顧客満足度調査の分析【総合顧客満足度】**

(3)業績計画(今年度の取組みと期待される成果)

- **休日渋滞ポイントにおける時間帯割引社会実験【本線渋滞損失時間】**
- **交通安全対策アクションプログラムの推進【死傷事故率】**
- **料金所付近の接触・追突事故対策【死傷事故率】**
- **SAにおける多様なサービスの展開【総合顧客満足度】**

(4)代表的な指標の動向

指標分類		東日本	中日本	西日本	首都	阪神	本四
本線渋滞損失時間 [単位:万台・時/年] 渋滞が発生することによる利用者の年間損失時間	H16年度 実績	418.5	767	332.4	2,970	537	5.2
	H17年度 実績	453.7	666	314.9	3,100	553	3.3
	H18年度 実績	413.8	687	382.8	2,900	547	3.3
	H19年度 目標	445.0	662	370.4	2,700	520	3.3
死傷事故率 [単位:件/億台キロ] 自動車走行車両1億台キロあたりの死傷事故件数	H16年度 実績	11.0	10.0	10.7	32.0	29.8	9.1
	H17年度 実績	11.2	10.2	9.6	32.0	29.1	8.9
	H18年度 実績	10.0	9.5	10.7	31.5	29.7	8.8
	H19年度 目標	11.0 (下回るよう努力)	前年を下回るよう 努力、定期的に チェック	10.7 (下回るよう努力)	30.0	27.2	8.9
総合顧客満足度 [単位:ポイント] CS調査等で把握するお客様の満足度(5段階評価)	H16年度 実績	3.5	3.5	3.5	2.8	3.0	—
	H17年度 実績	3.5	3.5	3.5	2.7	3.0	3.2
	H18年度 実績	3.5	3.5	3.5	2.8	3.4	3.2
	H19年度 目標	3.5 (上回るよう努力)	前年を上回るよう 努力、定期的に チェック	3.5 (上回るよう努力)	3.0	3.4	3.3

※ 本線渋滞損失時間・総合顧客満足度は会社独自の指標の定義に基づいて算出された数値である。

担当：道路局 有料道路課

(1) 取組みの背景と必要性

■ 適正かつ効率的な高速道路の管理の実現

高速道路資産を保有し、債務を返済する独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下、「機構」）と高速道路の建設、維持管理、料金徴収を行う高速道路株式会社6社（以下「会社」）で締結された協定において、会社は高速道路を常時良好な状態に保つよう適正かつ効率的に維持、修繕その他の管理を実施することが求められているところである。

この中で、道路資産の適正な管理水準の確保を機構や利用者に対して示す観点から、毎年度の会社の事業計画公表時に併せて会社の管理水準を示す指標を公表し、毎営業年度の決算後「維持、修繕その他管理の報告書」をもって当該指標の成果を公表している。また、機構により必要に応じて実地の確認を行うことで、適正かつ効率的に高速道路が管理されているか確認される枠組みとなっている（図 14-1）。

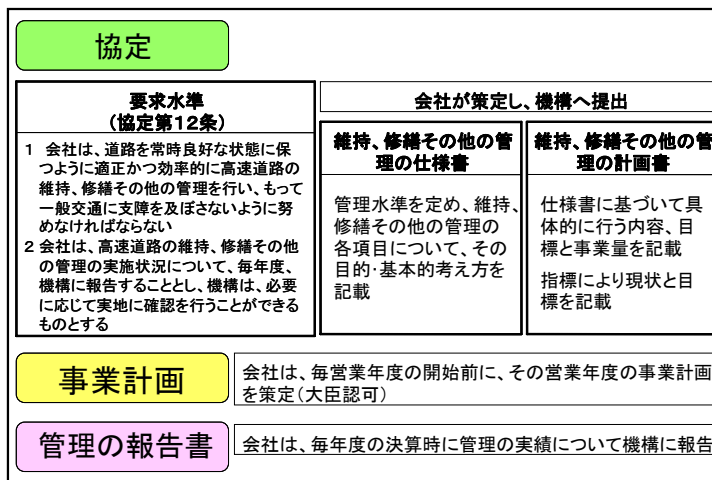


図 14-1 高速道路の適正な管理水準の確保

(2) 達成度報告（昨年度の取組みと成果）と業績計画（今年度の取組みと期待される成果）

○本線渋滞損失時間

表 14-1 本線渋滞損失時間

指標分類		東日本	中日本	西日本	首都	阪神	本四
本線渋滞損失時間 [単位:万台・時/年] 渋滞が発生することによる 利用者の年間損失時間	平成17年度実績	453.7	666	314.9	3,100	553	3.3
	平成18年度実績	413.8	687	382.8	2,900	547	3.3
	平成18年度目標	445.5	664	312.8	2,900	520	3.3 (下回るよう努力)
	平成19年度目標	445.0	662	370.4	2,700	520	3.3

※ 会社独自の指標の定義に基づいて算出された数値である。

①達成度報告(昨年度の取組みと成果)

表 14-2 交通量・大型車混入率

		東日本	中日本	西日本	首都	阪神	本四
交通量 (千台/日)	平成17年度	1,393	1,279	1,603	1,143	911	37
	平成18年度	1,429	1,330	1,648	1,149	913	38
	増減	1.03	1.04	1.03	1.01	1.00	1.03
大型車混入率	平成17年度	19.7%	20.7%	20.0%	9.9%	8.3%	30.7%
	平成18年度	20.2%	21.0%	20.2%	10.3%	8.8%	30.3%
	増減	0.5%	0.2%	0.2%	0.3%	0.5%	-0.4%

※ NEXCO3社は高速国道の交通量・大型車混入率である。

※ 本四高速は県境断面交通量・大型車混入率(3ルート合計)である。

【VI. 高速ネットワークの効率的活用・機能強化】

景気拡大の継続を背景に、平成18年度の高速度道路通行台数は対前年で0~4%の伸びを示しており、大型車混入率も軒並み増加傾向にある。一部のボトルネック箇所では、交通量の増加に伴い渋滞が悪化しているものの、全体としては各社ともに減少しており、環状道路ネットワークの整備をはじめとするハード対策や料金施策、情報提供による速度低下対策などのソフト対策について一定の効果が見られる。

■ 弾力的な料金設定による渋滞緩和

東名高速道路（上り）大和トンネル付近では、休日や年末年始をはじめとする繁忙期に交通集中による渋滞が発生していることから、利用交通の分散を図るため渋滞が発生する前の時間帯の料金を割引く「東名お正月限定早期割引」を実施した。

その結果、割引対象時間帯の交通量は、対前年で8~21%増加、日交通量は1~7%増加、渋滞量については1月2日、4日は事故が発生した影響もあり前年より増加、1月3日は34%の減少となった。

東名お正月限定早期割引（50%割引）

- ・対象日：平成19年1月2日~4日（3日間）
- ・対象時間帯：午前6時~午前9時の間に対象入口ICを流入または対象出口ICを流出
- ・対象入口IC：厚木、秦野中井、大井松田、御殿場、裾野、沼津、富士、富士川SA、清水、静岡
- ・対象出口IC：東京、東名川崎、横浜青葉、横浜町田
- ・対象車両：ETC車限定

■ 上り勾配箇所における速度低下対策

上り勾配箇所の速度低下による渋滞を抑制するため、首都高速道路3号渋谷線、5号池袋線、中央環状線において勾配をお知らせする注意看板を設置した。その結果、3号渋谷線（下り）池尻入口付近では、速度低下が見られる時間帯（18時~24時）の平均走行速度が最大約4km/h上昇し、渋滞損失時間を8%減少（3号渋谷線下りを集計）することができた（図14-2）。

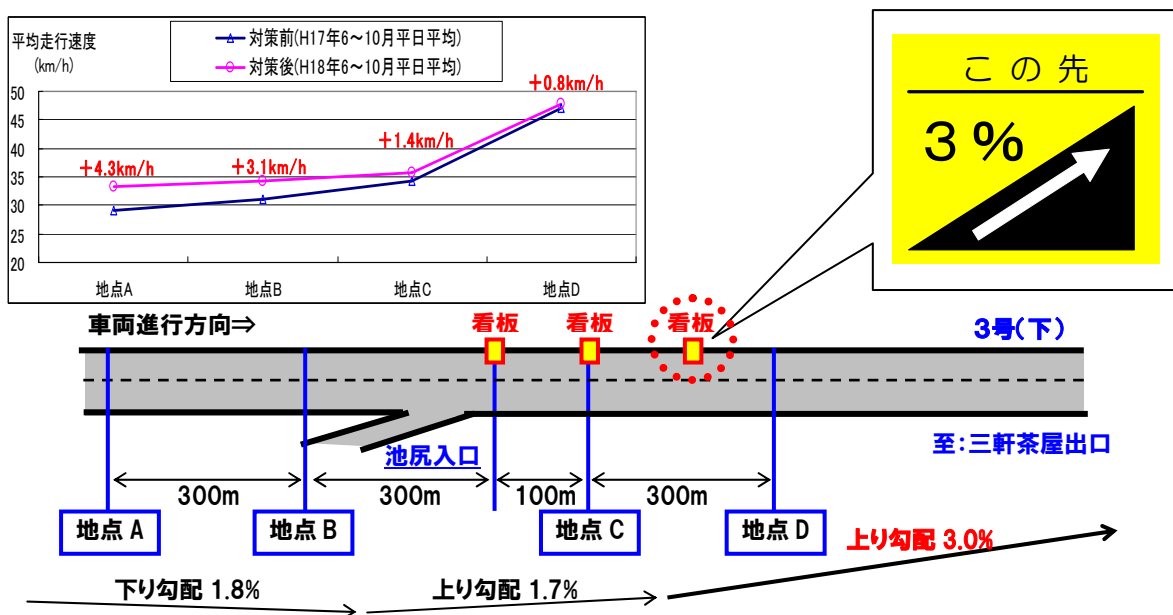


図14-2 速度低下対策実施状況（首都高速道路3号渋谷線）

②業績計画(今年度の取組みと期待される成果)

■ 休日渋滞ポイントにおける時間帯料金割引社会実験

平成18年12月に閣議決定された「道路特定財源の見直しに関する具体策」においては、高速道路料金の引下げなどによる既存高速ネットワークの有効活用・機能強化のための新たな措置を講ずることとされており、平成20年度以降の新たな措置に向け、料金引下げに伴う効果と影響などの把握を目的として社会実験を行うこととしている。

この一環として、東名高速(上り)大和トンネル付近、中央道(上り)小仏トンネル付近、関越道(上り)花園IC付近及び中国道(上り)宝塚西トンネル付近の休日渋滞ポイントにおいて、渋滞のピークを過ぎた時間帯(20時~22時)の料金を割引くことにより渋滞時の交通を分散させる社会実験を実施する。



図 14-3 社会実験対象箇所現状 (東名高速道路 大和トンネル付近)

<本線渋滞損失の緩和に寄与する関連指標>

表 14-3 路上工事時間

指標分類		東日本	中日本	西日本	首都	阪神	本四
路上工事時間 [単位:時間/km・年] 道路1kmあたりの路上作業に伴う年間の交通規制時間	平成17年度実績	62	59	81	292	135	66
	平成18年度実績	63	59	75	260	103	66
	平成18年度目標	58	前年度を下回るよう努め、定期的にチェック	75	290	138	66 (下回るよう努力)
	平成19年度目標	66	前年度を下回るよう努め、定期的にチェック	75 (下回るよう努力)	250	134	63

※ 会社独自の指標の定義に基づいて算出された数値である。

表 14-4 ETC利用率

指標分類		東日本	中日本	西日本	首都	阪神	本四
ETC利用率 [単位: %] ETC利用台数/ETC利用可能料金所通行台数	平成17年度実績	55	59	53	66	57	56
	平成18年度実績	63	69	62	74	68	64
	平成18年度目標	68	73	68	90	90	70
	平成19年度目標	69	74	70	85	85	70

【VI. 高速ネットワークの効率的活用・機能強化】

○死傷事故率

表 14-5 死傷事故率

指標分類		東日本	中日本	西日本	首都	阪神	本四
死傷事故率 [単位: 件/億台キロ] 自動車走行車両1億台キロあたりの 死傷事故件数	平成17年度 実績	11.2	10.2	9.6	32.0	29.1	8.9
	平成18年度 実績	10.0	9.5	10.7	31.5	29.7	8.8
	平成18年度 目標	11.0 (下回るよう努力)	前年度を下回る よう努め、定期的 にチェック	10.7 (下回るよう努力)	31.0	27.2	8.9
	平成19年度 目標	11.0 (下回るよう努力)	前年度を下回る よう努め、定期的 にチェック	10.7 (下回るよう努力)	30.0	27.2	8.9

①達成度報告(昨年度の取組みと成果)

■ ジャンクション分合流部の標識・路面標示改良

首都高速道路中央環状線内回りの堀切ジャンクション～小菅ジャンクション間は、延長約900m区間において中央環状線と6号向島線、6号三郷線が分合流する区間である。交通量も多い(約95千台/日)ことから、車線変更時の車両接触事故や追突が多く、事故多発区間となっていた。このため、平成18年10月に、第2車線(中央車線)からは常磐自動車道・東北自動車道の両方向へ走行できるように、分岐案内標識及び路面標示内容の変更を実施し、無理な車線変更を抑制するため分流部の区画線を白実線に変更した。

その結果、交通の錯綜が緩和し、第1車線への車両集中の軽減が図られ、事故件数が大幅に削減した。



図14-4 中央車線は「大宮・東北道」方面、「常磐道・三郷」方面の両方に行けることを表示
(中央環状線(内回り)小菅JCT分岐部)

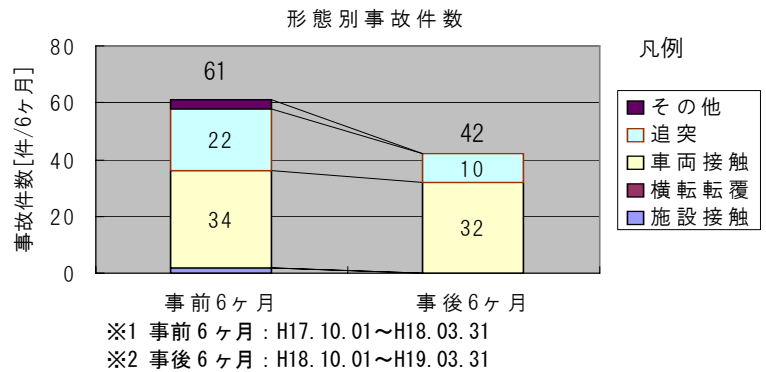


図 14-5 形態別事故件数比較(堀切～小菅間)

②業績計画(今年度の取組みと期待される成果)

■ 交通安全対策アクションプログラムの推進

阪神高速道路株式会社では、安全対策を進めているものの、急激に利用が増加しているETC車関連の事故の多発など、従来には無かった原因もあり、事故発生件数は横這いで推移している。このような状況から、さらなる事故の削減を目指し、ハード的な交通安全対策に加え、道路情報技術などのソフト対策も活用し、総合的な交通



図 14-6 交通安全対策アクションプログラム

安全対策を進める必要がある。

このため、平成19年度から平成21年度までの3年間を計画期間として「阪神高速道路の交通安全対策アクションプログラム」を策定し、平成17年度比マイナス1,000件を削減目標として「事故多発地点ワースト30」を詳細に分析した上で、カーブ区間対策、分合流区間対策、本線料金所対策、落下物対策を4つの柱として位置付け、最も効果的な安全対策を選んで実施する。

■ **料金所付近の接触・追突事故対策**

近年のETC利用率の増加に伴い、料金所を通過する速度が上がり、現金で通行する車両とETC利用車両との錯綜による接触事故が増えている。

このため、阪神高速道路株式会社では、料金所付近での速度抑制対策として、段差舗装やポスト形ETC看板の設置、ETCと一般混在レーンの順次廃止やETC予告アンテナの増設、ETCレーンの路面カラー標示などにより、料金所手前における車両同士の錯綜による接触や追突事故の対策を実施する。併せて、本線料金所において、料金所レーンの運用を事前に情報提供する新型表示板を開発・新設し、さらなる事故の削減を目指す。



図14-7 料金所レーン運用表示板イメージ (開発中)

<安全な走行空間を形成するための構造物の安全性に関する指標>

表14-6 道路構造物保全率（舗装）

指標分類		東日本	中日本	西日本	首都	阪神	本四
道路構造物保全率(舗装) [単位: %] 舗装路面の健全度を表す車線の延長比率	平成17年度実績	83	91	82	99	99.1	98
	平成18年度実績	86	94	86	99	99.2	98
	平成18年度目標	85	93	85	99	99.2	98
	平成19年度目標	89	95	90	99	99.3	98

※ 会社独自の指標の定義に基づいて算出された数値である。

表14-7 橋脚補強完了率

指標分類		東日本	中日本	西日本	首都	阪神	本四
橋脚補強完了率[単位: %] 古い基準を適用した橋梁で、耐震補強を必要とする橋脚のうち、補強が完了している橋脚基数の割合	平成17年度実績	76	95	85	100	97.7	64
	平成18年度実績	78	96	86	100	97.9	69
	平成18年度目標	82	96	86	100	98.6	75
	平成19年度目標	84	98	88	100	98.8	100

※ 会社独自の指標の定義に基づいて算出された数値である。

【VI. 高速ネットワークの効率的活用・機能強化】

○総合顧客満足度

表 14-8 総合顧客満足度

指標分類		東日本	中日本	西日本	首都	阪神	本四
総合顧客満足度 [単位:ポイント] CS調査等で把握する お客様の満足度(5段階評価)	平成17年度実績	3.5	3.5	3.5	2.7	3.0	3.2
	平成18年度実績	3.5	3.5	3.5	2.8	3.4	3.2
	平成18年度目標	3.5 (上回るよう努力)	前年度を上回るよう努め、定期的にチェック	3.5 (上回るよう努力)	2.9	3.2	3.2 (上回るよう努力)
	平成19年度目標	3.5 (上回るよう努力)	前年度を上回るよう努め、定期的にチェック	3.5 (上回るよう努力)	3.0	3.4	3.3

※ 会社独自の指標の定義に基づいて算出された数値である。

①達成度報告(昨年度の取組みと成果)

■ 本四高速における顧客満足度調査の分析

本州四国連絡高速道路株式会社では、利用されるお客様に満足いただけるサービスの提供を目指し、SA・PAにおけるサービスの改善、情報提供の強化や路上工事の集約化などの取組みを行った結果、多くの項目で前年度より顧客満足度が向上した。特に、SA・PAの顧客満足度の向上が著しく、従業員のマナー向上や商品・メニューについての評価が上昇した。

また、SA・PAで扱う商品やメニューについては、各ルート別の顧客満足度の調査結果を見ると、すべてのルートで満足度の評価が向上しており、これまでに進めてきたSA・PAのリニューアルの効果とも相まって、顧客満足度の向上に寄与していると考えられる(図14-9)。

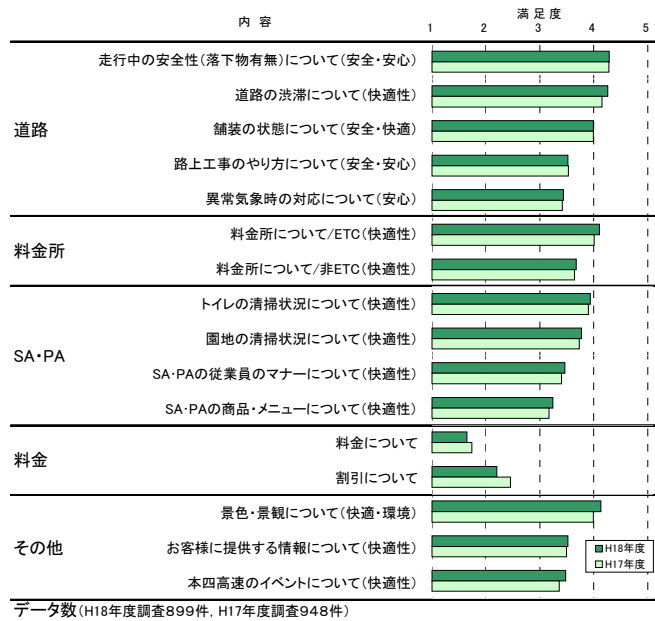


図 14-8 顧客満足度調査

■ PAでジャズライブを開催

首都高速道路の大黒PAでは、平成18年10月にアマチュアバンドによるジャズライブ「横濱ジャズプロムナード2006」を開催した。この催しが利用者に好評であったことから、アマチュアバンドに演奏スペースを開放する「大黒ジャズライブ」を平成19年5月から毎月1回定例開催している。

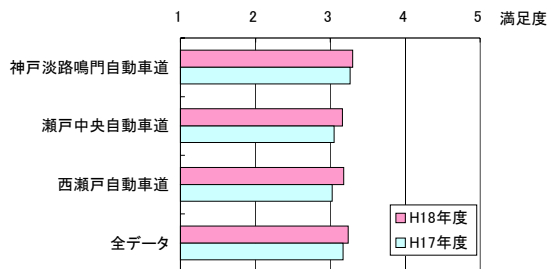


図 14-9 SA・PAの商品・メニューに関するルート別の顧客満足度調査



図 14-10 大黒PAでのジャズライブ

②業績計画(今年度の取組みと期待される成果)

■ SAにおける多様なサービスの展開

中日本高速道路株式会社では、SAにコンビニエンス・ストアやカフェ・デザートショップの誘致を積極的に進め、「より快適」「より便利」「より楽しい」SAを目指しており、地域社会とも連携し、お客様のご要望に応える商品・サービスを提供していく。

この一環として、お客様からの要望の多いコンビニエンス・ストアを、平成 18 年度から毎年 10 店舗以上導入し、平成 22 年度までに 58 店舗に拡充するとともに、カフェやデザートショップの誘致を積極的に進め、平成 22 年度には 30 店舗に拡充する。

また、東名高速道路の海老名 SA や中央自動車道の談合坂 SA など 7 箇所の SA では、これまでのインフォメーションサービスに代わり、新たに「サービスエリア・コンシェルジュ」を設置した。交通情報や SA のおすすめメニュー・お土産の案内に加え、地域の観光地情報の提供、さらには救護アシストなどを通じて、お客様が「あったら便利」と思う情報やサービスを積極的に発信し、お客様との直接のふれあいを大切にする。平成 20 年度までに 20 箇所以上の SA への展開を予定している。



コンビニエンス・ストア
(民営化後第 1 号店：東名高速 足柄 SA)



セルフ カフェショップ
(民営化後第 1 号店：東名高速 足柄 SA)



デザートショップ
(民営化後第 1 号店：東名高速 浜名湖 SA)

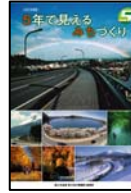


サービスエリア・コンシェルジュ

図 14-11 SA における多様なサービスの展開

事業進捗管理の強化による事業効果の早期発現

進捗管理を徹底することで事業のスピードアップを実現。



(1)取組みの背景と必要性

■ 事業に関する情報提供の必要性

長期間にわたり事業を続けながら、完成の目途が明らかなでない事業に対し、周辺住民や道路利用者などの不満や不信感が存在する。

■ 事業進捗管理の強化

直轄事業で実施中の「目標宣言プロジェクト」を活用し、供用目標及び毎年度の進捗状況とその達成度を公表する。事業の進捗管理を徹底することで、外部への情報発信だけでなく、職員の意識・責任感の向上を図り、事業のスピードアップによる事業効果の早期発現が促進される。

(2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

■ 直轄事業における進捗管理の徹底

全国 10 地方整備局のうち、4 地方整備局にて目標宣言プロジェクトを導入し、環境が整った事業の供用予定を公表することで進捗管理の徹底を図った。

さらに、これらの目標宣言を達成するため、事業の選択と集中を図り、適正な人員を配置するとともに、外部委託などを積極的に活用し、事業のスピードアップに取り組んだ。具体的には、プロジェクトチームで設計から施工まで全ての業務を担当する体制の構築などを行った。

■ 平成 18 年度に公表した供用目標の達成度

下記の 4 地方整備局にて目標宣言を実施した。

地方整備局	目標宣言	目標達成率(平成 18 年度供用区間)
東北地方整備局	5 年で見えるみちづくり	74% (14 区間/ 19 区間中)
関東地方整備局	圏央道目標宣言プロジェクト	66% (2 区間/ 3 区間中)
九州地方整備局	ちやく ² プロジェクト	94% (15 区間/ 16 区間中)
沖縄総合事務局	お約束プロジェクト	100% (1 区間/ 1 区間中)

(3)業績計画(今年度の取組みと期待される成果)

■ 直轄事業を対象に事業進捗管理を徹底

円滑な事業進捗の環境が整った事業のうち、平成 19 年度から平成 23 年度まで（一部大規模事業は平成 27 年度まで）の供用目標と、平成 19 年度の進捗状況と達成度を公表し、進捗管理を徹底することで事業のスピードアップを図る。

■ 事業進捗管理のフォローアップ

「5 年で見えるみちづくり」「圏央道目標宣言プロジェクト」「ちやく²プロジェクト」「お約束プロジェクト」で公表した目標に対する評価を実施する。

評価したフォローアップ内容についても公表する。

担当：道路局 国道・防災課

(1) 取組みの背景と必要性

現在実施中の道路事業は「いつ完成するのかわからない」「いつも工事中である」などの意見が数多く出され、国民や沿線住民から不満の声があがっている。

そこで、事業効果の早期発現を図るため、目標宣言プロジェクト[※]により供用目標及び毎年度の進捗状況とその達成度を公表し、進捗管理を強化することとした。

加えて、過年度までに事業のスピードアップ効果のあった用地買収や埋蔵文化財調査での事例を参考に、地域の協力体制を構築し、事業進捗を図ることとした。

※ 目標宣言プロジェクト：地元の協力体制や用地の確保状況など、円滑な事業進捗の環境が整い、5年以内（一部大規模事業は10年以内）に供用を目指す事業の供用目標年と評価を公表するプロジェクト

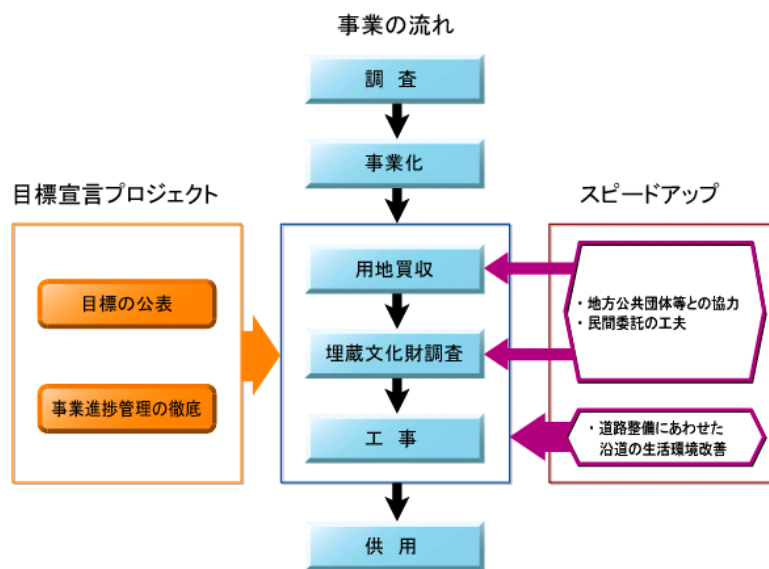


図 15-1 事業のスピードアップ概要フロー

(2) 達成度報告（昨年度の取組みと成果）と業績計画（今年度の取組みと期待される成果）

■ 各地方整備局等への目標宣言プロジェクトの展開

平成 15 年度に九州地方整備局で開始した「ちやく²プロジェクト」を皮切りに、平成 18 年度は沖縄総合事務局で「お約束プロジェクト」を開始し、4 地方整備局で目標宣言プロジェクトを実施している（表 15-1）。平成 19 年度も引き続き目標宣言プロジェクトを実施し、事業のスピードアップを促進する。

表 15-1 目標宣言プロジェクトの状況

	H18年度		H19年度	
	全体	公表済	全体	H19年度末公表見込み
事業区間数	1,204区間	133区間 (11%)	1,152区間	396区間 (34%)
事業費	14,960億円	3,310億円 (22%)	14,792億円	8,941億円 (60%)

【VII. 道路施策の進め方】

目標を公表することにより、事業に関する情報提供を充実すると同時に、事業に携わる職員や地元地方自治体などの目標達成に向けた努力・工夫・協力を促進した（図 15-2）。

- ・平成 15 年度 九州地方整備局 「ちやく²プロジェクト」
- ・平成 16 年度 東北地方整備局 「5 年で見えるみちづくり」
- ・平成 17 年度 関東地方整備局 「【道路見える化計画】圏央道目標宣言プロジェクト」
- ・平成 18 年度 沖縄総合事務局 「お約束プロジェクト」

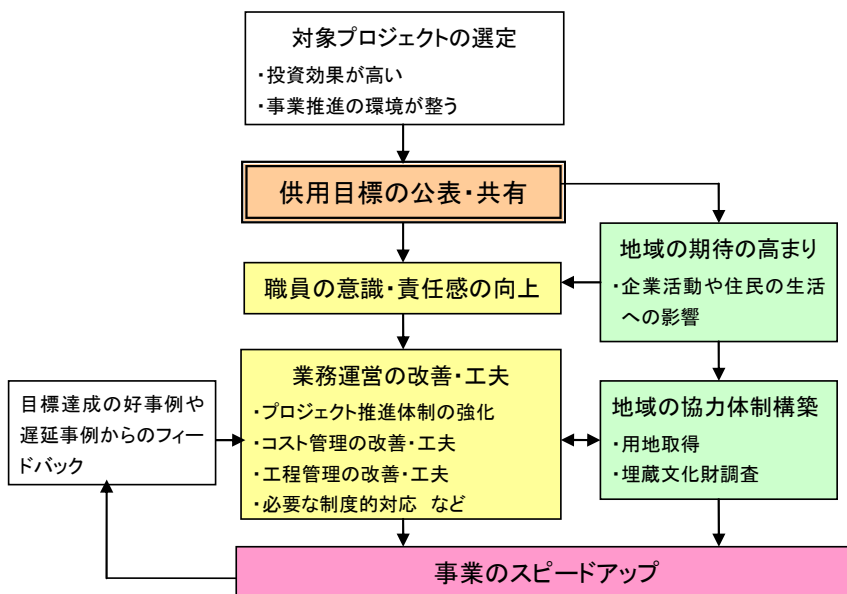


図 15-2 目標宣言プロジェクトの効果

地方公共団体の協力による事業の効率化の例

○埋蔵文化財調査の効率化

用地取得後に実施する埋蔵文化財調査の効率化を図るため、地方公共団体間で調査員を相互派遣するなど、調査体制を拡充した。



図 15-3 埋蔵文化財調査の状況

【九州地方整備局の取組み事例】

一般国道 3 号 日奈久芦北道路（熊本県）

- ・平成 17 年度より、熊本県だけでなく芦北町からも調査員を派遣。
- ・埋蔵文化財調査面積が約 2 倍に増加（5,330m²/年→9,400m²/年）（図 15-4）。
- ・あわせて、現地見学会などイベントの共同実施。

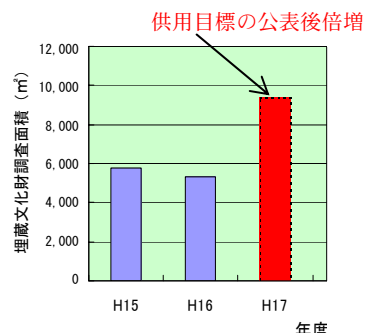


図 15-4 埋蔵文化財調査面積の推移

地方公共団体の協力による事業の効率化の例

○用地取得の効率化

【中部地方整備局の取組み事例】

近畿自動車道紀勢線・一般国道42号熊野尾鷲道路（三重県）

- ・ 三重県が、県職員及び地元自治体職員による「高速道推進 東紀州・紀勢プロジェクト」を組織し、用地取得を支援。
- ・ 国も、用地取得担当職員を現地出張所に配置し、連携して用地交渉を実施。
- ・ 周辺で実施した他事業に比べ、約3.6倍の用地進捗を目標に実施中（図15-5）。

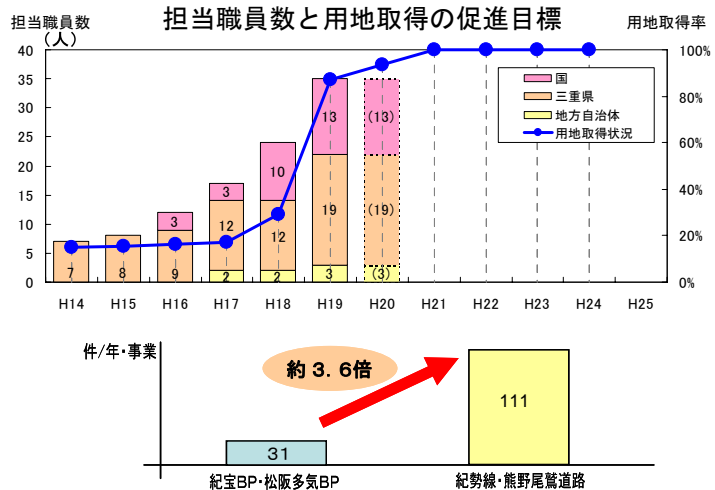


図15-5 近畿自動車道紀勢線における用地取得の効率化

目標宣言により沿道開発が促進

「圏央道目標宣言プロジェクト」により、周辺地域の開発等が開始され、地域活力の活性化が図られている。

官民一体となった土地利用計画ばかりでなく、民間主導の沿道開発が始まっている。

埼玉新聞 平成18年5月12日 朝刊1面

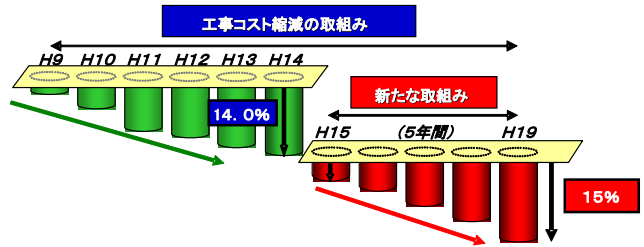
毎日新聞 平成17年6月14日 朝刊23面



※上記の新聞記事は、埼玉新聞社、毎日新聞社の許諾を得て転載しています。

事業の最適化によるコストの縮減

平成 18 年度の総合コスト縮減率は、設計手法の見直し及び建設副産物対策が大きく寄与し、平成 18 年度目標値である 12% を達成。最終年度である平成 19 年度には 15% の目標を達成するよう、引き続き徹底的なコスト縮減に努める。



(1)取組みの背景と必要性

■ コスト縮減による効果的な道路事業の実施

厳しい財政事情の下で引き続き社会資本整備を進めていくため、「公共工事コスト縮減対策に関する行動指針」により平成 11 年度までのコスト縮減目標が策定された。引き続きコスト縮減に取り組むため、「公共工事コスト縮減対策に関する新行動指針」が平成 12 年 9 月に策定された。

また、個々の工事コストだけでなく、計画、設計、施工、管理と公共事業トータルとしてのコスト縮減を目指して国土交通省では平成 15 年に「国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム」を策定した。これまで以上に効率的かつ効果的な道路事業を実施するため、コスト縮減の達成度状況を把握し、公表するとともに、徹底的なコスト縮減に努めていく必要がある。

(2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

■ 全体コスト縮減

平成 18 年度の目標値である 12% に対して、12.0% (速報値) と目標が達成された。

■ 設計手法、規格の見直しによるコスト縮減

設計手法の見直しによるコスト縮減率は、平成 15 年度の 1.2% から 2.3% に、規格の見直しによるコスト縮減率は、平成 15 年度の 0.2% から 2.2% と、毎年確実に伸びてきている。

■ 建設副産物対策によるコスト縮減

平成 15 年度の 1.3% から 3.0% と増加傾向にあり、特に平成 18 年度には平成 17 年度と比較して 1.0% の大幅な縮減率の増加がみられた。特に九州地方整備局での縮減率が大きい。

■ 事業の迅速化による事業便益の早期発現によるコスト縮減

平成 15 年度の 0.0% から 1.8% と増加している。事業の迅速化が進み、計画を前倒しした供用開始区間が増加したことにより、事業便益の早期発現効果が浸透しつつあると考えられる。

■ 計画手法の見直し、技術開発(新技術)によるコスト縮減

これら施策については、昨年度に比べ全体に占める割合が低くなっている。

(3)業績計画(今年度の取組みと期待される成果)

■ 規格の見直しによる工事コストの縮減、事業の迅速化による事業便益の早期発現

規格の見直しによる工事コストの縮減や事業の迅速化による事業便益の早期発現は、非常に大きな縮減効果が発現されるため、引き続き重点的に取り組む。

■ 全体に占める割合が低くなっている施策の再点検の実施

昨年度に比べ全体に占める割合が低くなっている計画手法の見直し、技術開発等の施策にも、積極的に取り組む。

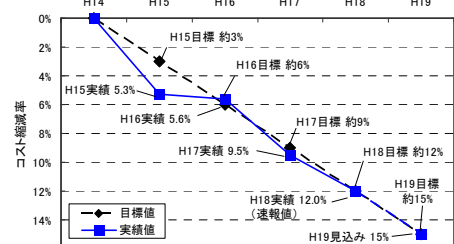
また、全地方整備局において、各施策の再点検を徹底的に実施する。

(4)代表的な指標の動向

■ 引き続き総合的なコスト縮減に取り組む

規格の見直しによる工事コストの縮減のさらなる推進、事業の迅速化、新技術の活用などの技術開発や将来の維持管理費の縮減などの取組みを重点的に実施する。

平成 14 年度実績		— (基準年)
平成 18 年度	実績	平成 14 年度のコスト水準に対して 12.0% (速報値) の縮減
	目標	平成 14 年度と比較して約 12% の総合コストを縮減
平成 19 年度	見込み	平成 14 年度と比較して約 15% の総合コストを縮減
	目標	同上



担当：道路局 国道・防災課

(1) 取組みの背景と必要性

厳しい財政事情の下で限られた財源を有効に活用し、社会資本整備を着実に進め、本格的な高齢化社会到来に備えるため、公共工事コストの一層の縮減を推進する必要性がある。これらを踏まえ、政府の公共工事コスト縮減対策関係閣僚会議において、平成9年度に「公共工事コスト縮減対策に関する行動指針」が策定された。同指針では、平成11年度までに平成8年度と比較して10%の縮減を行うとの目標に対し、9.9%（国土交通省及び所管公団）の縮減を行い、ほぼ目標に達した。また、引き続きコスト縮減に取り組むため、平成12年9月には、「公共工事コスト縮減対策に関する新行動指針」が策定されており、そのコスト縮減の達成状況は図16-1のとおりである。

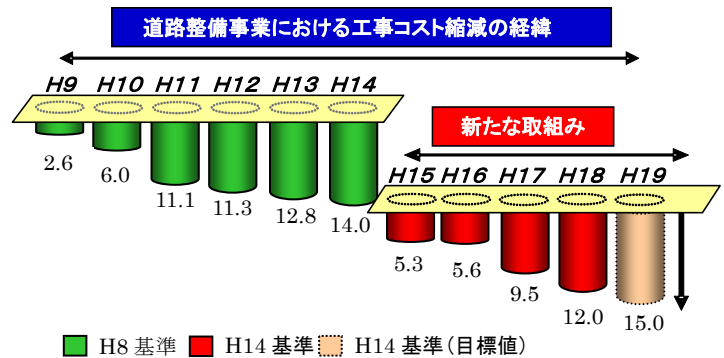


図16-1 道路整備事業におけるコスト縮減の経緯

新行動指針は、主に工事コストの縮減に限定されており、さらなるコスト縮減を達成するには、計画、設計、施工といった公共事業全てのプロセスの見直しを行うことが必要不可欠との判断の下、国土交通省では、政府に先がけてこれらのプロセスの見直しを行う「国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム」を平成15年3月に策定した。同プログラムでは、取組みのポイントとして以下の事項を掲げた。

- ① 事業のスピードアップ
 - ・住民参加等による合意形成手法の導入等
- ② 計画・設計から管理までの各段階における最適化
 - ・設計手法、技術基準類の見直し、管理水準の最適化等
- ③ 調達の最適化
 - ・VE、総合評価の導入、積算の見直し等

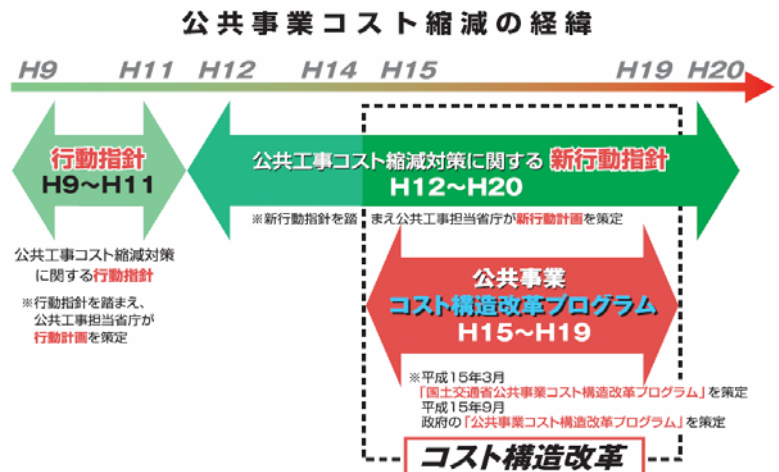


図16-2 コスト縮減に係る施策

また、平成19年度までに平成14年度と比較して15%のコスト縮減を行うという数値目標を設定した。近年、公共事業の全体事業費が縮減されており、道路事業も例外ではない。このため、より少ない投資で国民に対する最大の効果を発揮していくために、積極的にコスト縮減に取り組むことが求められている。そのため、コスト縮減状況のフォローアップを行うとともに、さらなるコスト縮減に資する対策を実施していく。

【Ⅶ. 道路施策の進め方】

(2) 達成度報告（昨年度の取組みと成果）

平成 18 年度においては、コスト縮減目標の 12%に対して、12.0%(速報値)となっている。最終的な縮減率は、別途算定される積算合理化等の結果を踏まえる必要があるが、現時点の集計では目標を達成したものと考える。

平成 15 年度からの施策別のコスト縮減率の経年変化は図 16-3 に示すとおりである。個別施策で見ると、「設計手法の見直し (1.2%→2.3%)」、「建設副産物対策 (1.3%→3.0%)」、「規格の見直しによる工事コストの縮減(0.2%→2.2%)」、「事業の迅速化による事業便益の早期発現 (0%→1.8%)」の縮減率は、縮減コスト全体に占める割合が高く、経年的に増加している。一方、「計画手法の見直し」、「技術開発」、「入札・契約制度」については平成 17 年度よりも全体に占める割合が低下している。

なお、現在、実施しているコスト縮減における主な事例は以下のとおりである。

- ◆ 設計手法の見直し
コンクリート構造物の大型プレキャスト化、コンクリート二次製品の活用 等
- ◆ 建設副産物対策
建設発生土の有効利用、再生骨材・再生アスファルト合材の利用 等
- ◆ 規格の見直しによるコストの縮減の例
インターチェンジ形式の見直し、幅員の見直し 等
- ◆ 事業の迅速化による事業便益の早期発現
早期供用等による事業便益の早期発現

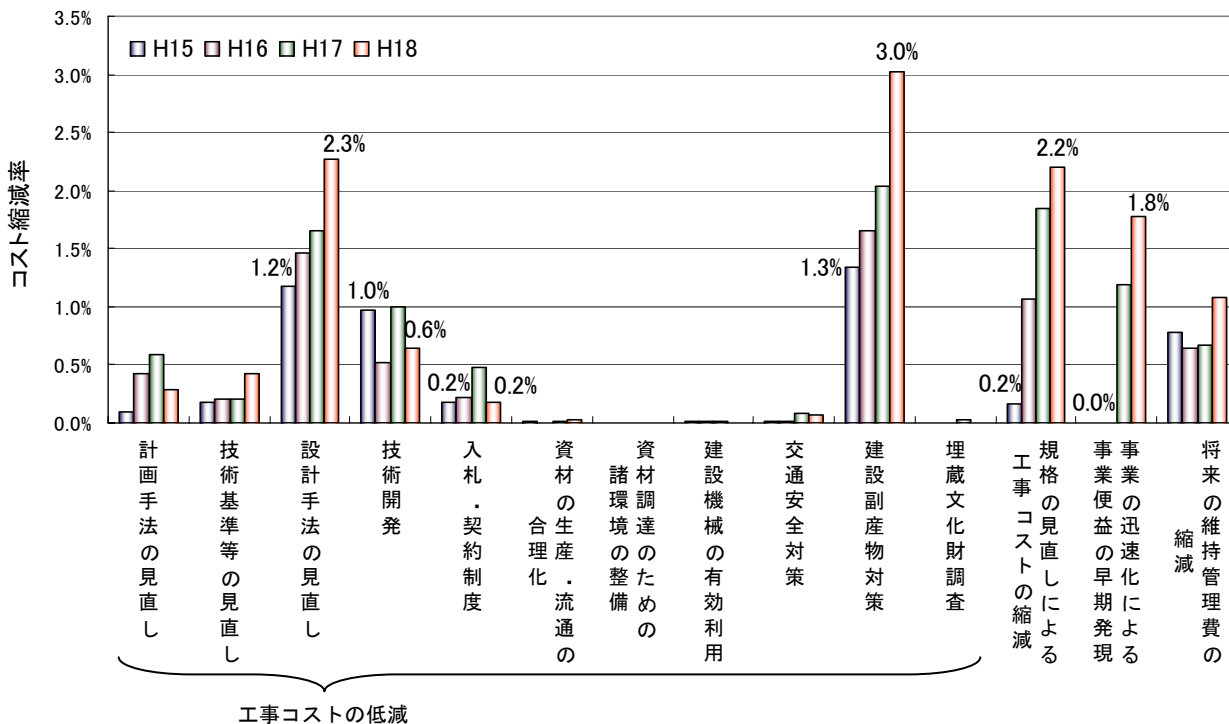


図 16-3 施策別のコスト縮減率経年変化

次に、地方整備局別コスト縮減率の推移を図 16-4 に示す。コスト縮減率は、昨年度に比べ地方整備局ごとのばらつきは小さくなっている。平成 17 年度に縮減率の高かった中部、四国、北陸地方整備局については、縮減率のさらなる向上ができておらず、横ばい若しくは下落の傾向が見られる。反面、昨年度は中位グループであった東北、中国地方整備局の縮減率が大きく向上している。また、昨年度 7% 程度の縮減率であった関東、近畿地方整備局は大きく向上したが、目標値には達していない。結果的に平成 18 年度の縮減目標であった 12% を達成した地方整備局は 5 地方整備局となっている。

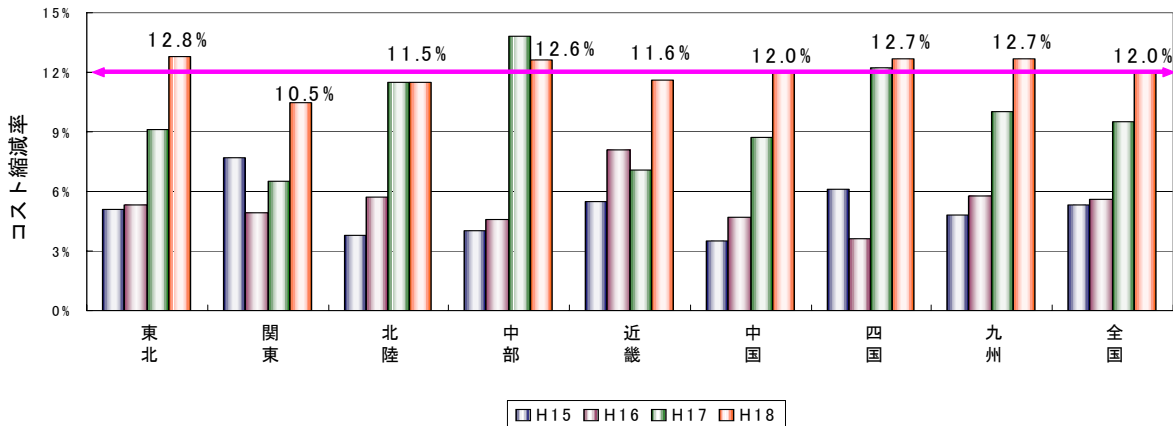


図 16-4 地方整備局別コスト縮減率の推移

地方整備局における施策別コスト縮減率の状況を図 16-5 に示す。「建設副産物対策」については九州地方整備局が高いコスト縮減率となっているが、これは各事務所において他の地方整備局に比べ、建設発生土の有効利用が図られていることが考えられる。また、「事業の迅速化による事業便益の早期発現」については近畿地方整備局が高いコスト縮減率となっているが、これは「京奈和自動車道」の早期部分供用（平成 18 年 4 月）によるコスト縮減によるものである。さらに、「入札・契約制度」、「規格の見直し」については、それぞれ、近畿地方整備局、中国地方整備局が他の地方整備局に比べ高い結果となっている。

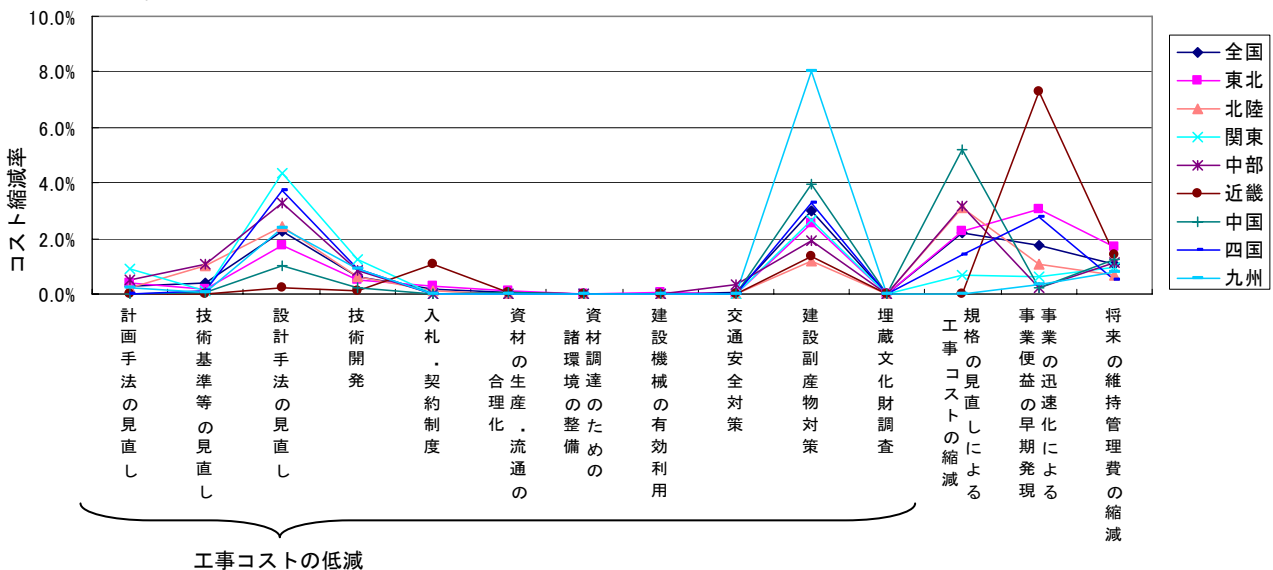


図 16-5 地方整備局における施策別コスト縮減率

【VII. 道路施策の進め方】

建設副産物対策（建設発生土の無償受入れによる盛土への転用）

事業名：有明海沿岸道路事業（平成 18 年度）

概要：他機関の建設発生土を、盛土材とし無償で受け入れられるように調整。

効果：購入土の費用が不要となり、従来の工事費 3,691 百万円に対し、3,205 百万（縮減額 486 百万円、縮減率 13.2%）と大きく縮減された。



（3）業績計画（今年度の取組みと期待される成果）

規格の見直しや事業の迅速化による事業便益の早期発現は、非常に大きな縮減効果が発現されるため、引き続き、重点的に取り組む。また、昨年度に比べ全体に占める割合が低くなっている計画手法の見直し、技術開発等の施策にも、積極的に取り組む。

さらに、平成 19 年度は「国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム」の最終年度であり、コスト縮減率 15%の達成に向けて、全てのコスト縮減施策について、コスト縮減の可能性を再度見直すとともに、全地方整備局において、各施策の再点検を徹底的に実施する。

【5カ年の達成見込みについて】

○平成 19 年度目標：約 15% ← 平成 19 年度見込み：約 15%

これまでコスト縮減率の低かった地方整備局が平成 18 年度に縮減率を大きく伸ばしたこともあり、ほぼ計画どおりにコスト縮減率が推移し、平成 19 年度目標達成は概ね可能であると考えられる。今後も引き続き、各地方整備局や各施策の縮減動向を把握し、徹底的なコスト縮減に努める必要がある。

(4) バックデータ

【地方整備局別コスト縮減率】

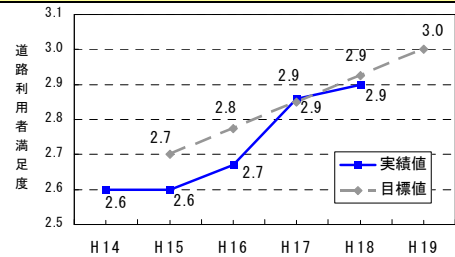
ポイント：①平成18年度の関東及び近畿地方整備局の縮減率が大幅に増加。

②縮減額の伸び率は、「事業の迅速化による事業便益の早期発現」が最も大きく、平成19年度の伸びに期待。

分類	項目	発注 工事費 (百万円)	縮減額 (百万円)					縮減率 (%)		
			工事コスト の低減	規格の見直しによる 工事コスト の低減	事業の迅速 化による 事業便益の 早期発現	将来の 維持管理費 の縮減	合計	左記の縮減 額合計によ る縮減率	施策の効果 による資機 材等物価の 縮減率	総合 コスト 縮減率
平成15年度	東北地整	106,345	3,600	1,370	0	545	5,514	4.9	0.2	5.1
	関東地整	189,715	12,404	0	0	2,950	15,354	7.5	0.2	① 7.7
	北陸地整	59,341	1,998	0	0	234	2,232	3.6	0.2	3.8
	中部地整	170,136	5,477	0	0	1,180	6,657	3.8	0.2	4.0
	近畿地整	179,184	8,624	260	0	1,078	9,962	5.3	0.2	① 5.5
	中国地整	106,275	2,939	0	0	718	3,657	3.3	0.2	3.5
	四国地整	41,358	2,138	0	0	453	2,591	5.9	0.2	6.1
	九州地整	123,510	5,150	0	0	819	5,969	4.6	0.2	4.8
	道路整備事業計	975,864	42,330	1,630	② 0	7,977	51,936	5.1	0.2	5.3
平成16年度	東北地整	119,300	3,493	3,669	46	727	7,935	6.2	-0.9	5.3
	関東地整	205,915	10,126	345	0	2,219	12,690	5.8	-0.9	① 4.9
	北陸地整	60,022	1,950	2,051	0	259	4,260	6.6	-0.9	5.7
	中部地整	130,762	6,802	0	0	820	7,622	5.5	-0.9	4.6
	近畿地整	175,498	13,847	2,640	0	871	17,358	9.0	-0.9	① 8.1
	中国地整	70,378	1,547	1,687	0	936	4,170	5.6	-0.9	4.7
	四国地整	43,469	1,144	720	0	197	2,061	4.5	-0.9	3.6
	九州地整	109,566	7,476	55	0	293	7,824	6.7	-0.9	5.8
	道路整備事業計	914,910	46,385	11,167	② 46	6,322	63,920	6.5	-0.9	5.6
平成17年度	東北地整	112,559	6,935	2,487	959	1,525	11,906	9.6	-0.5	9.1
	関東地整	164,531	8,421	2,547	519	923	12,410	7.0	-0.5	① 6.5
	北陸地整	53,211	4,432	2,500	29	270	7,231	12.0	-0.5	11.5
	中部地整	134,027	12,478	3,106	4,204	1,871	21,659	14.3	-0.5	13.8
	近畿地整	122,633	8,279	0	1,283	445	10,007	7.6	-0.5	① 7.1
	中国地整	74,045	3,158	3,538	388	414	7,498	9.2	-0.5	8.7
	四国地整	50,330	1,950	2,580	2,168	318	7,016	12.7	-0.5	12.2
	九州地整	113,284	11,644	0	1,260	292	13,196	10.5	-0.5	10.0
	道路整備事業計	824,621	57,295	16,758	② 10,811	6,057	90,921	10.0	-0.5	9.5
平成18年度(速報値)	東北地整	131,650	8,423	3,319	4,462	2,435	18,639	12.8		12.8
	関東地整	161,953	10,020	5,538	1,947	1,242	18,747	10.5		① 10.5
	北陸地整	63,376	6,598	492	422	674	8,186	11.5		11.5
	中部地整	146,527	13,471	5,322	385	1,933	21,111	12.6		12.6
	近畿地整	101,843	3,035	0	7,753	1,508	12,296	11.6		① 11.6
	中国地整	99,395	5,993	5,853	284	1,397	13,527	12.0		12.0
	四国地整	46,894	4,178	730	1,429	250	6,587	12.7		12.7
	九州地整	114,264	15,052	28	418	1,015	16,513	12.7		12.7
	道路整備事業計	865,902	66,770	21,283	② 17,102	10,454	115,609	12.0		12.0

双方向コミュニケーション活動による道路サービスの充実

国民との双方向コミュニケーション活動は着実に増加し、国民ニーズをより一層把握する取組みを充実した。引き続き、道路利用者の満足度向上を目指して、国民のニーズにあわせた道路サービスの充実を図る。



(1)取組みの背景と必要性

■ 国民と道路行政の双方向コミュニケーションの強化が必要

平成 18 年度の道路利用者満足度は 5 点満点中 2.9 点となり、引き続き向上している。満足度の目標達成に向けては、国民と道路行政の双方向コミュニケーションのさらなる強化が必要である。また、道路管理者として、積極的な情報収集による道路サービスの向上に努めるとともに、道路利用者に対し、ニーズに応じた即時性が高い情報を積極的に提供していく必要がある。

(2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

■ 幅広く国民の意見を道路サービスに反映

「道路緊急ダイヤル」の全国展開（平成 17 年 12 月）により、住民から得られる情報が、総件数で約 3.6 万件から約 6.2 万件（対前年比 1.7 倍）と増加し、道路サービスの向上に寄与した。また、国民の意見を積極的に施策展開に反映させるため、国道事務所において路上工事モニター等の各種モニター制度の導入に向けたモデル的取組みを実施した。

■ NPO・地域住民等との協働による道路サービスの充実

NPO・地域住民等との協働により、国民ニーズにきめ細やかに対応する道路管理活動を推進するとともに、これらの事業を評価する手法について調査・検討した。

■ ホームページ等における情報提供の充実

より多くの国民に対して道路事業の説明責任を果たすため、利用者のニーズに応じたホームページや携帯サイトにおける情報の充実を図った。

(3)業績計画(今年度の取組みと期待される成果)

■ 幅広く国民の意見を反映する取組みの充実

「道の相談室」や「道路緊急ダイヤル」について積極的に広報を行い、より多くの情報収集に努めて施策に反映させる。さらに、施策を実施するにあたり、各種モニターの積極的な導入を進め、国民の意見を取り入れるように努める。

■ NPO・地域住民等との協働の強化と多様なニーズへの対応

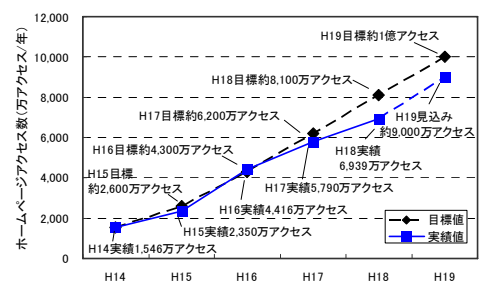
施策立案から実施・事後の評価を組み入れて、協働の取組みを強化し、国民の多様なニーズにきめ細やかに対応していく。

■ わかりやすい情報の充実とニーズに沿った的確な情報提供

ホームページや携帯サイトにおけるわかりやすい情報の充実を図るとともに、国民ニーズに即した情報提供に関する検討を行う。

(4)代表的な指標の動向

平成 14 年度実績		1,546 万アクセス
平成 18 年度	実績	6,939 万アクセス
	目標	約 8,100 万アクセス
平成 19 年度	見込み	約 9,000 万アクセス
	目標	約 1 億アクセス



担当：道路局 企画課 道路事業分析評価室

(1) 取組みの背景と必要性

■ 道路利用者の満足度向上

昨今、少子高齢化の急速な進展や情報通信技術の高度化など社会経済情勢が大きく変化しており、今後とも、道路行政に対する国民ニーズがますます複雑かつ多様化する中であって、各種サービスを適切に提供していくためには、限られた行政資源（人、モノ、金、情報）を最大限有効に活用することが不可欠であり、国民とのコミュニケーションを踏まえた道路行政システムを構築することが必要である。このため、道路行政においては、成果志向の道路行政マネジメントの取組みを平成15年度から本格的に導入し、道路施策において成果を意識した現場レベルでの様々な取組みを実施してきている。

この結果、平成18年度の道路利用者満足度調査においては、道路全般についての満足度が2.9点に到達した。設問項目別の満足度は、「日常使う道路の整備」に対する満足度が、3.3点と最も高く、「有料道路や高速道路の料金」に対する満足度が1.9点と最も低い結果であった。また、調査を開始した平成14年度と比較すると、全ての項目で増加を示した。

このように、道路行政においては、道路利用者の満足度向上に一定の成果を上げているものの、今後、地域の実情を一層理解するとともに、国民の目線で地域のニーズに応じた道路施策を実施していくため、さらなる国民との双方向コミュニケーションの強化が必要である。

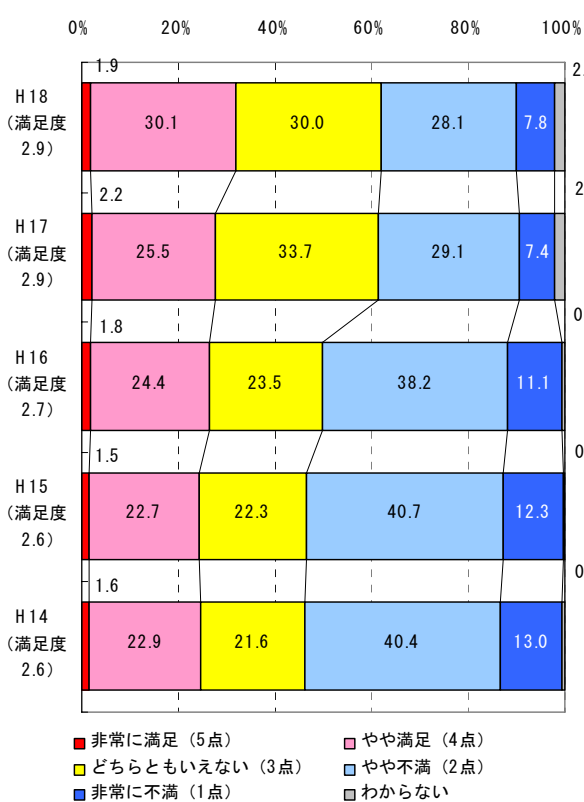


図 17-1 道路全般に関する満足度

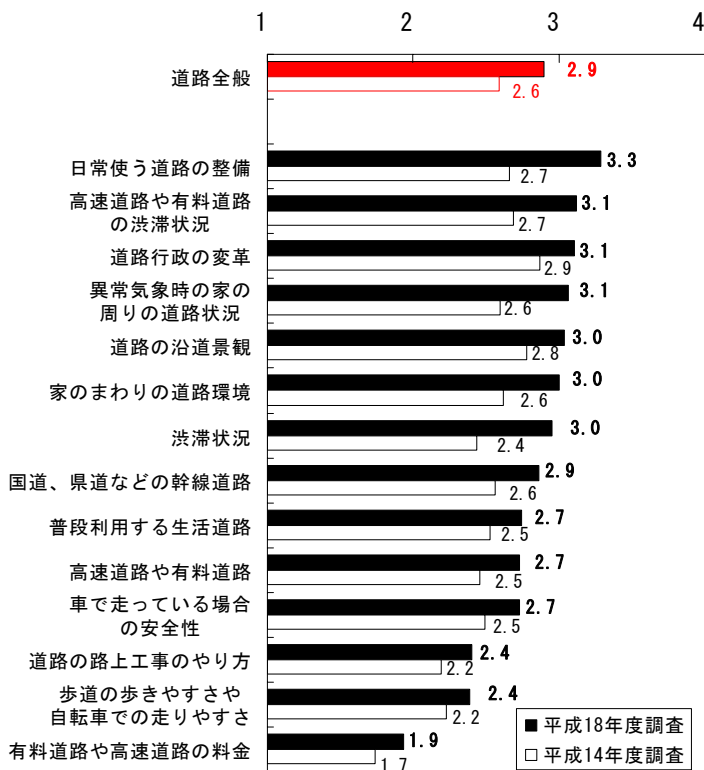


図 17-2 道路利用者満足度調査結果

【Ⅶ. 道路施策の進め方】

(2) 達成度報告（昨年度の取組みと成果）

■ 幅広く国民の意見を道路サービスに反映

「道の相談室」は平成10年度の導入以来、道路行政と国民の接点をつくることを目的に、①国民からの相談・意見に対する「ワンストップサービス」の提供、②「国民の声」の道路施策への反映、③国土交通省内における顧客サービスマインドの向上を目指し、整備・充実を図ってきた。

「道の相談室」に寄せられた全相談件数は、約31,500件となり平成17年度（約3万件）より増加した。これに加え、道路に関する異状など、緊急に必要な情報を汲み上げられるように、平成17年3月より九州地方で先行導入していた「道路緊急ダイヤル」を平成17年12月より全国展開した。また、平成18年12月より携帯電話から、平成19年1月よりPHSからの通報にかかる通話料金を無料化した。この結果、「道路緊急ダイヤル」への通報総件数が、平成17年度には約6千件であったものが約3万件に、月平均件数でも平成17年度の約1,500件から約2,500件へと大幅に増加した。

さらに、新たな施策の展開や地域が抱える課題の解決に向けて、全国41箇所において場所や期間を限定して施策を試行・評価する社会実験を実施した。その中には、地域住民の道路施策や維持管理などに対する身近なニーズを取り入れることで、官と民が一体となった地域の道路づくりに取り組み、実験後もそれらの取組みを引き続き実施している事例もある。

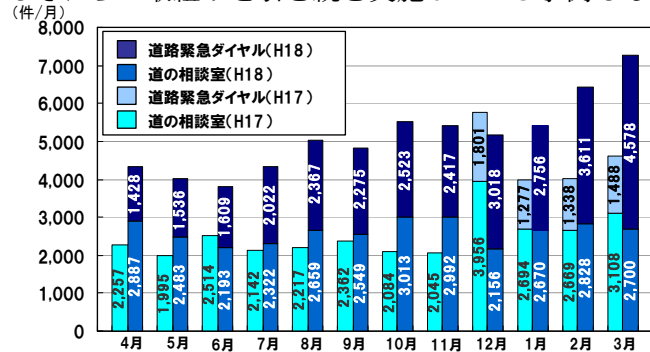


図 17-3 「道の相談室」及び「道路緊急ダイヤル」受付件数の推移

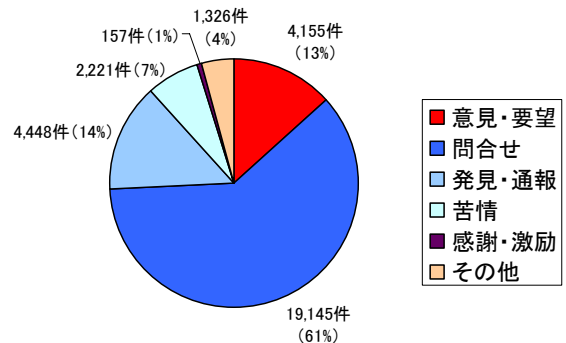


図 17-4 「道の相談室」の相談区分別件数

社会実験の成果を受けて、継続を検討 ～官と民のコミュニケーション向上プロジェクト～
（岩手河川国道事務所の例）

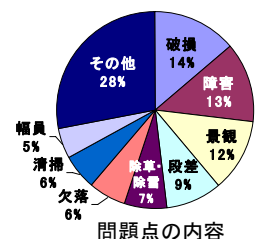
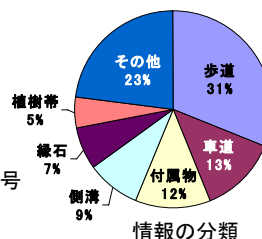
岩手河川国道事務所とNPO法人などが協力して、地域住民の道路施策への意見や維持管理に対する意見を効果的に捉え、施策や維持管理手法に反映するとともに、官と民とが一体となった地域の道路づくりを行う取組みを実験的に実施した。ロードユーザーズ*による道路情報の収集や道路施策等に対するモニタリングなどが行われ、実験期間中の5ヵ月間において道路のひび割れの情報など207件の情報が寄せられ、維持管理手法に反映することができた。この社会実験における成果を受け、実施地域を広げて引き続き取り組んでいく。

* ロードユーザーズ：盛岡市近郊の地域住民を対象とした国道4号・46号における道路情報と施策に対するモニタリングを行うメンバー

実験実施地域：盛岡市近郊
実験期間：平成18年10月～平成19年2月



【道路情報収集の様子】



【投稿情報の分類別集計】

■ NPO・地域住民等との協働による道路サービスの充実

道路管理者や自治体と協定を結び、道路の美化活動等を行うボランティアサポートプログラム実施団体が全国で着実に増加している（平成19年3月末現在 1,644団体）。活動内容としては、清掃、除草、花の管理が中心であるが、その他にも、除雪や情報提供など多様な活動を実施している。道路管理者は、「清掃用具」や「ごみ袋」等を参加団体に提供し、ボランティア活動のバックアップを行っている。

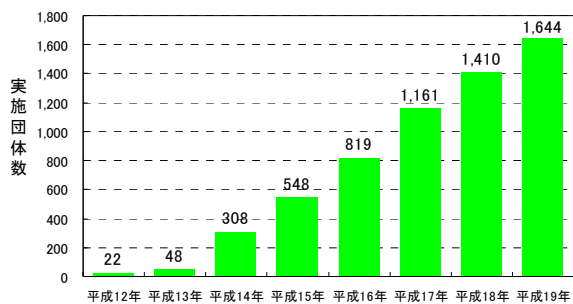


図 17-5 ボランティアサポート実施団体数

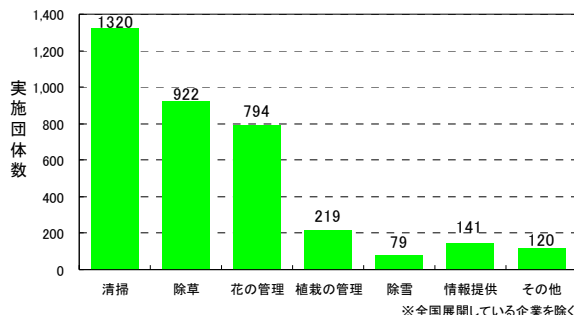


図 17-6 ボランティアサポート活動内容
(平成19年3月末現在)

■ ホームページ等における情報提供の充実

インターネットを通じた情報の提供を充実させるため、道路局の各課室、整備局・事務所など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を工夫して作成することにより、ホームページアクセス数は引き続き増加傾向にある。

道路局ホームページ内で、平成19年3月期のアクセス数上位5位の各コーナーの年間変動をみると、「渋滞情報」がほぼ年間を通じて1位である。特にゴールデンウィークや夏休み期間の5月と8月にアクセスが急増する。同様に「道の駅利用案内」「道路タイムテーブル」も8月がピークとなる。一方、積雪や凍結等の走行に影響する現象の多い冬期は、「冬の道路情報」「交通規制・道路気象」のアクセス数がピークとなる。このように、コーナー別アクセス数は国民の情報ニーズと連動している状況がうかがえる。

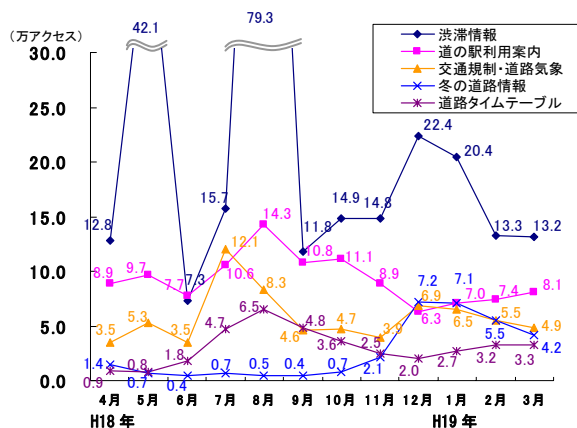


図 17-7 道路局ホームページ各コーナーアクセス数
(平成19年3月上位5位)

(3) 業績計画（今年度の取組みと期待される成果）

■ 幅広く国民の意見を反映する取組みの充実

通話料金の完全無料化等により、「道路緊急ダイヤル」の発見・通報件数は大幅に増加した。しかし、具体的な連絡内容をみると、運用期間が浅いためか、「平常時用」と「緊急時用」という各窓口の役割が十分理解されていない状況が見られる。道路の異常等の即時対応が求められる情報を確実に収集するため、「道の相談室」や「道路緊急ダイヤル」等で扱う情報の種類を明確にしたうえで積極的に広報を行い、より多くの国民からの情報の収集に努める必要がある。このことにより、国民の意見を施策に反映させ道路サービスの向上を図る。

【Ⅶ. 道路施策の進め方】

また、「道の相談室」に寄せられた意見や要望などに基づく積極的な道路施策への反映がなされていないことなども今後の課題となっている。道路施策の改善のために、「道の相談室」を十分に活用するサイクルの検討が必要である。さらに、施策を実施するにあたり、各種モニターの積極的な導入を進め、国民の意見を取り入れるように努める。

■ NPO・地域住民等との協働の強化と多様なニーズへの対応

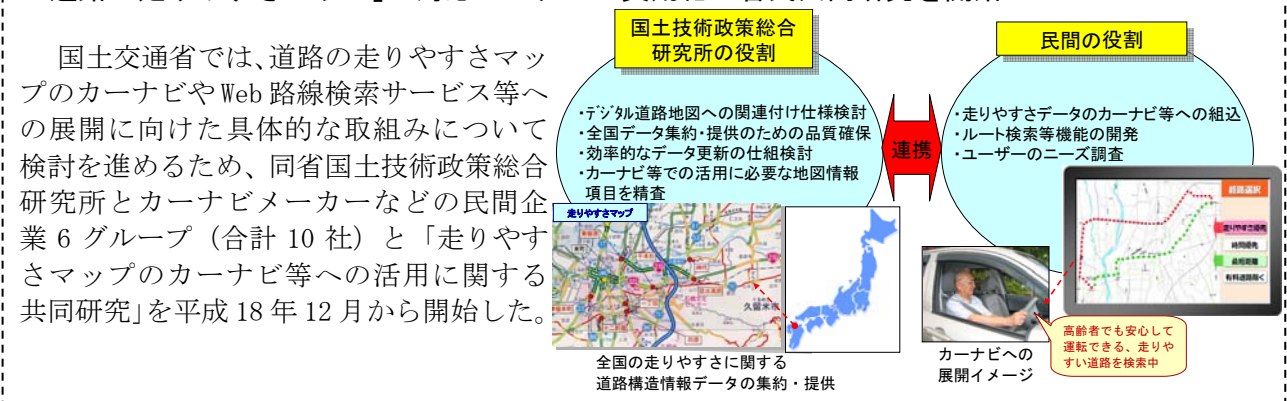
NPO・地域住民等との協働による取組みが増加傾向にある。採用のプライオリティなど公平性を保つためや協働形態の適切性など施策立案から実施・事後の評価を組み入れて、協働の取組みを強化し、国民のニーズにきめ細やかに対応していく。

■ わかりやすい情報の充実とニーズに沿った的確な情報提供

現在の道路局の「施策紹介コーナー」は、利用者にわかりにくい施策体系や最新の内容になっていないなどの改善すべき課題があるため、利用者がアクセスしやすいホームページの構成に見直す必要がある。

また、携帯電話からのインターネット利用者数がパソコンからの利用者数を上回る社会状況であり、道路関係の情報サイトを見ても、平成17年度は携帯サイトへのアクセスが55%を占めている。外出先などでリアルタイムに求められる情報は、携帯サイトからの利用が便利である。さらに、道路の利用しやすさを一般のドライバーに伝えるためには、道路の走りやすさマップをカーナビに反映させることなどが望まれる。インターネット・各メディア・その他機器も含めて、道路利用者のニーズに沿った的確な情報と提供方法に関する検討を行う。

「道路の走りやすさマップ」「対応カーナビ」実用化へ官民共同研究を開始



【5カ年の達成見込みについて】

○道路利用者満足度調査 平成19年度目標：3.0点←平成19年度見込み：3.0点

平成19年度見込み値は、5年間の目標値である3.0点となり、目標を達成できる見込みである。今後は、地域別や項目別の分析をすることによって、比較的満足度が低い地域、項目に対応した取り組みや施策への反映を検討していく必要がある。

○ホームページアクセス 平成19年度目標：約1億アクセス←平成19年度見込み：約9,000万アクセス

平成19年度見込み値は、5年間の目標値である約1億アクセスを達成できず、約9,000万アクセスとなる見込みである。平成16年度まではパソコンの普及等に伴いアクセス数が順調に伸びてきたが、平成17年度以降は携帯用サイトの充実等を図っており、アクセス数は伸びているものの目標には達していない。さらなる利用者のニーズに応じてコンテンツを充実させていくことが課題である。

(4) バックデータ

【平成 18 年度の本省道路局・整備局等・事務所等別ホームページアクセス数】

- ポイント：①ホームページのリニューアルや携帯サイトの導入等の改善により、前年度より大幅にアクセス数が増加した事務所がある。一方では、前年度比で半減している事務所もある。
 ②事務所別にアクセス数増減理由を分析し、さらなるアクセス数向上に向けた改善が必要である。

■ 上位 5 位の事務所 □ 下位 5 位の事務所

	HPアクセス数		対前年度比		
	順位		順位		
北海道開発局	本局 ^{※1}	2,600,961	-	1.10	
	札幌開発建設部	589,876	13	1.04	
	小樽開発建設部	493,528	16	1.19	
	函館開発建設部	159,123	45	1.08	
	室蘭開発建設部	148,148	49	0.98	
	旭川開発建設部	346,313	26	1.27	
	留萌開発建設部	119,982	64	1.08	
	稚内開発建設部	121,476	63	1.44	
	網走開発建設部	245,397	30	0.83	
	帯広開発建設部	243,350	31	1.14	
	釧路開発建設部	446,052	20	0.89	
	計	5,514,206	4	1.08	
	東北地方整備局	本局 ^{※2}	3,303,172	-	0.91
		青森河川国道事務所	1,486,547	8	1.34
岩手河川国道事務所		377,432	24	1.15	
三陸国道事務所		186,837	41	1.53	
仙台河川国道事務所		477,168	18	1.43	
東北幹線道路調査事務所		30,680	104	1.53	
秋田河川国道事務所		668,431	12	1.19	
湯沢河川国道事務所		282,074	27	1.93	
能代河川国道事務所		167,014	44	1.07	
山形河川国道事務所		1,622,940	7	1.43	
酒田河川国道事務所		446,020	21	3.37	
福島河川国道事務所		581,907	14	0.87	
郡山国道事務所		2,415,113	4	0.91	
磐城国道事務所		213,653	38	1.42	
計	12,258,988	2	1.10		
関東地方整備局	本局 ^{※2}	754,486	-	1.09	
	東京国道事務所	136,621	55	1.16	
	横浜国道事務所	145,522	51	1.40	
	宇都宮国道事務所	187,966	40	1.92	
	千葉国道事務所	143,304	53	0.89	
	常陸河川国道事務所	77,254	79	1.07	
	相武国道事務所	269,034	28	0.89	
	大宮国道事務所	116,034	65	0.68	
	高崎河川国道事務所	361,890	25	0.58	
	長野国道事務所	685,691	11	1.04	
	甲府河川国道事務所	147,290	50	1.20	
	首都圏国道事務所	193,927	39	1.39	
	川崎国道事務所	52,213	91	1.26	
	北首都圏国道事務所	82,957	78	1.23	
常総国道事務所	57,389	88	0.97		
東京湾岸道路調査事務所	30,345	105	1.06		
東京外かく環状道路調査事務所	237,333	32	0.74		
関東技術調査事務所	55,535	90	0.75		
計	3,734,791	6	0.97		
北陸地方整備局	本局 ^{※3}	971,400	-	1.19	
	新潟国道事務所	4,841,573	2	1.47	
	長岡国道事務所	534,848	15	0.53	
	羽越河川国道事務所	46,586	97	1.13	
	高田河川国道事務所	1,167,424	9	3.34	
	富山河川国道事務所	1,762,372	6	1.55	
	金沢河川国道事務所	14,102,942	1	1.45	
	計	23,427,145	1	1.43	
	中部地方整備局	本局 ^{※2}	698,504	-	1.17
		多治見砂防国道事務所	76,206	80	0.83
岐阜国道事務所		263,257	29	0.70	
高山国道事務所		1,976,617	5	0.77	
静岡国道事務所		148,710	48	1.10	
沼津河川国道事務所		131,412	59	1.26	
浜松河川国道事務所		73,874	82	1.39	
名古屋国道事務所		69,292	83	0.93	
愛知国道事務所		76,112	81	0.99	
名古屋国道事務所		133,232	57	0.77	
東海幹線道路調査事務所		28,350	106	1.14	
三重河川国道事務所		85,304	76	1.57	
北勢国道事務所		455,354	19	0.85	
紀勢国道事務所		86,327	75	1.32	
飯田国道事務所	488,515	17	0.86		
計	4,791,066	5	0.87		
近畿地方整備局	本局 ^{※2}	906,323	-	0.82	
	福井河川国道事務所	136,521	56	2.30	
	滋賀国道事務所	168,636	43	0.57	
	京都国道事務所	227,907	33	1.52	
	福和山河川国道事務所	68,381	84	1.43	
	大阪国道事務所	4,569,380	2	16.31	
	浪速国道事務所	106,607	68	0.83	
	近畿幹線道路調査事務所	26,675	107	0.88	
	兵庫国道事務所	138,416	54	1.13	
	阪神国道事務所	62,626	87	1.09	
	姫路河川国道事務所	144,146	52	1.15	
	豊岡河川国道事務所	219,433	35	1.08	
	奈良国道事務所	938,527	10	1.08	
	和歌山河川国道事務所	84,951	77	1.73	
紀南河川国道事務所	113,375	66	1.93		
計	7,911,904	3	2.21		
中国地方整備局	本局	1,883,088	-	1.36	
	鳥取河川国道事務所	123,679	61	1.08	
	倉吉河川国道事務所	92,533	73	1.10	
	松江国道事務所	226,450	34	1.46	
	浜田河川国道事務所	91,392	74	0.94	
	岡山国道事務所	398,430	23	0.78	
	福山河川国道事務所	51,997	92	1.12	
	三次河川国道事務所	99,476	70	1.13	
	広島国道事務所	196,764	38	0.68	
	山口河川国道事務所	101,481	69	1.07	
	中国幹線道路調査事務所	35,305	103	1.20	
	計	3,300,595	8	1.14	
	四国地方整備局	本局 ^{※2}	1,734,999	-	0.80
		徳島河川国道事務所	127,286	60	0.98
香川河川国道事務所		155,313	46	1.44	
松山河川国道事務所		93,056	72	0.96	
大洲河川国道事務所		47,867	95	1.05	
高知河川国道事務所		47,775	96	1.15	
中村河川国道事務所		48,399	94	1.09	
土佐国道事務所		50,354	93	0.90	
計		2,305,049	9	0.67	
九州地方整備局		本局 ^{※2}	1,676,104	-	0.97
		福岡国道事務所	123,429	62	1.02
		北九州国道事務所	109,879	67	1.31
		九州幹線調査事務所	46,487	98	0.68
		佐賀国道事務所	37,937	102	0.84
	長崎河川国道事務所	66,103	89	1.17	
	雲仙復興事務所	46,476	99	0.87	
	熊本河川国道事務所	153,097	47	1.46	
	八代河川国道事務所	41,088	101	1.64	
	大分河川国道事務所	441,436	22	0.73	
	佐伯河川国道事務所	45,215	100	1.15	
	宮崎河川国道事務所	197,955	37	1.52	
	延岡河川国道事務所	57,220	89	1.06	
	鹿児島国道事務所	182,255	42	1.53	
大隅河川国道事務所	127,774	58	4.80		
計	3,352,455	7	1.03		
沖縄総合事務所	本局 ^{※2}	171,825	-	1.07	
	北部国道事務所	67,417	85	1.38	
	南部国道事務所	96,052	71	1.15	
計	335,294	10	1.15		
整備局等合計	66,931,493	-	1.21		
本省道路局トップ	2,459,905	-	1.00		

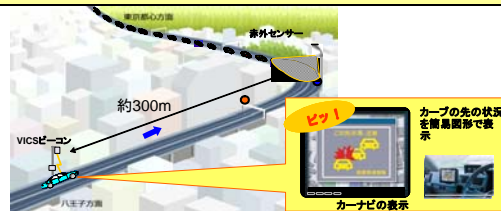
本省道路局・整備局等・事務所等ホームページアクセス総計

	HPアクセス数	対前年度比
総計	69,391,398	1.20

- ※1 本局及び「北の道ナビ」トップページのアクセス数
 ※2 本局及び「道路情報提供システム」トップページのアクセス数
 ※3 本局及び「にいがたバス」トップページのアクセス数

ITS の推進による安全で快適な道路交通の実現

ITS 技術の更なる進展により、多様な分野での道路サービスを向上し、道路利用者の安全性・利便性を向上。



(1) 取組みの背景と必要性

■ 道路交通の様々な課題を解決するために ITS を推進

VICS や ETC が社会に定着し、ITS は個々の利便性向上だけでなく、道路交通における様々な課題の解決に寄与するセカンドステージを迎えている。セカンドステージにおける ITS では、安全・安心、豊かさ・環境、快適・利便といった様々なサービスシーンを着実に実現していく。

(2) 達成度報告(昨年度の取組みと成果)

■ VICS の普及

VICS の累積出荷台数は、平成 19 年 3 月末時点で 1,800 万台を突破した。

■ 安全走行支援(AHS)サービスの効果の確認

首都高速道路 4 号新宿線上り参宮橋カーブにおいて、カーブの先の渋滞状況を路側アンテナから車両に情報提供し、注意喚起する社会実験を実施し、他の対策とも併せて事故を約 8 割削減した。

■ 駐車場 ETC サービスの社会実験の実施

ETC 車載器を用いた駐車場決済実験を全国 4 箇所（札幌、東京、名古屋、大阪）で実施した。

■ ITS 車載器の規格・仕様の策定

スマートウェイ推進会議提言「ITS、セカンドステージへ」（平成 16 年 8 月）を受け、民間企業 23 社との共同で「次世代道路サービス提供システムに関する共同研究」を実施し、研究成果の実証実験や規格化・仕様化を推進した。

(3) 業績計画(今年度の取組みと期待される成果)

■ 情報提供内容の充実

VICS で提供する情報の内容の充実と提供エリアを拡大し、VICS に対する重視度を向上させる。

■ ETC の多目的利用等の促進

ETC 車載器を活用した決済サービスの支援や、クレジットカードによる決済について社会実験を実施する。

■ ITS 車載器の実用化

規格・仕様が策定された ITS 車載器について、首都高速道路で必要に応じて運転者に情報提供、注意喚起、警報等を行う、安全運転支援サービスの社会実験を実施し、サービスによる効果を検証する。

また、首都高速道路での社会実験の結果を受け、全国の事故多発箇所等を中心に社会実験を実施し、ITS 車載器を実用化する。

担当：道路局 道路交通管理課 高度道路交通システム推進室

(1) 取組みの背景と必要性

我が国では、自動車交通の増加にともない、移動の利便性が飛躍的に向上する一方、交通事故の多発、交通渋滞の排気ガス、騒音などによる環境悪化などの負の遺産を生み出す結果となった。

このような諸問題を解決するため、我が国では最先端の情報通信技術等を用いて人と道路とクルマとを一体のシステムとして構築する ITS (Intelligent Transport Systems：高度道路交通システム) の開発および実用化を積極的に推進してきた。具体的には、カーナビゲーションシステムや VICS、ETC などの様々なサービスが開始され、利用者の利便性向上を図ってきた。こうした ITS の普及により、リアルタイムの道路交通情報提供による交通円滑化や、ノンストップ化による料金所渋滞の解消、多様な料金施策などの社会的効果が現れつつある。

このような状況のもと、セカンドステージを迎える ITS を展開していくための方策をとりまとめた「ITS、セカンドステージへ」(平成 16 年 8 月 スマートウェイ推進会議 (委員長：豊田章一郎)) が提言された。

提言では、基礎的なサービスの活用や組み合わせにより、①あらゆるゲートのスムーズな通過、②場所やニーズに応じた地域ガイド、③タイムリーな走行支援情報の提供といったサービスを平成 19 年に開始し、その際は、一つの車載器 (ITS 車載器) で、サービスを一括して利用できるようにすることが望ましいとされている。

(2) 達成度報告 (昨年度の取組みと成果)

■ VICS の普及

VICS とは、渋滞や交通規制などのリアルタイム情報を路側器や FM 多重放送によりカーナビゲーションシステムのディスプレイに文字や図形で表示するシステムである。平成 6 年 4 月にサービスを開始し、サービス開始以来の VICS ユニットの累積出荷台数は平成 16 年 7 月には 1,000 万台を突破し、平成 19 年 3 月末時点で 1,800 万台を超えており、自動車の標準的な装備となりつつある。VICS ユーザーへの調査結果 (図 18-2) を見ても、通勤通学時において VICS 情報を「もっとも重視する」と答えた人と、「比較的重視する」と答えた人はあわせて約 70%となっている。

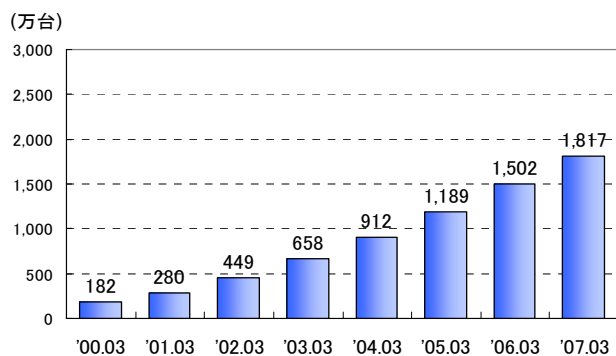


図 18-1 VICS 累積出荷台数

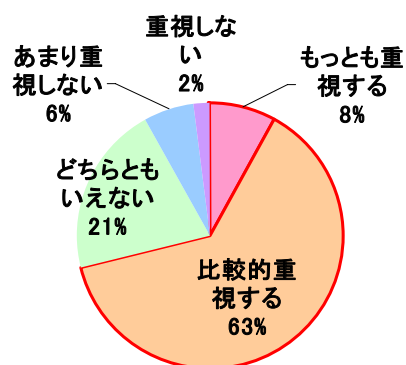


図 18-2 通勤通学時の VICS 情報の重視度

【Ⅶ. 道路施策の進め方】

■ 安全走行支援(AHS)サービスの効果の確認

都市高速道路では、曲線半径の小さい事故多発カーブが多数存在している。実際、首都高速道路では、事故多発カーブ（全延長 6%）に事故の 21%が集中している。

首都高速道路 4 号新宿線参宮橋カーブにおいて、平成 17 年 3 月からカーブ先の渋滞末尾や停止車両の情報を路側アンテナから車両に提供し、注意喚起する安全走行支援サービスを実施しており、サービス導入前と比べて、高機能舗装打替等の対策と併せて事故件数が前年度比で約 8 割減少した。

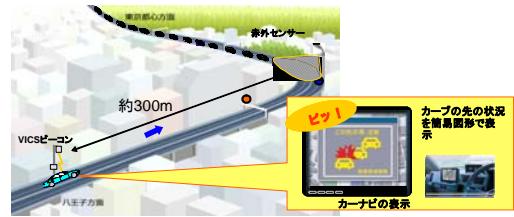


図 18-3 参宮橋での提供サービスの概要

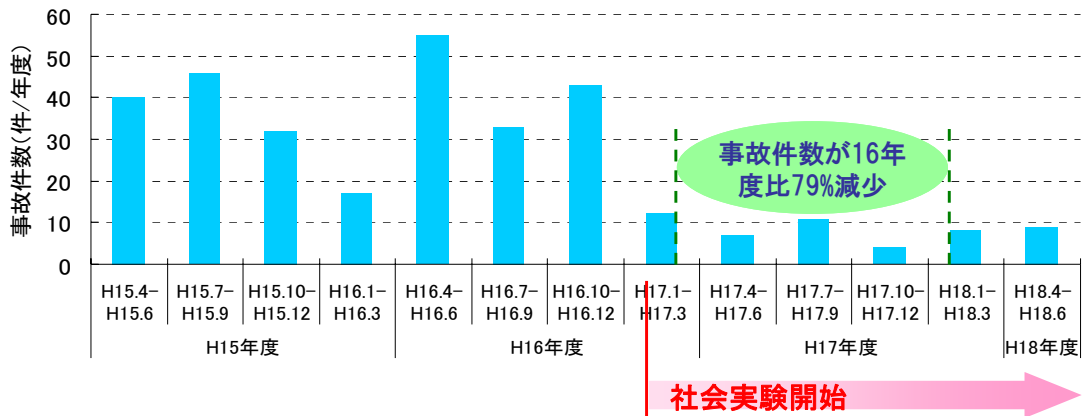


図 18-4 サービス導入前後の年間事故件数推移

■ ETC の多目的利用の展開

平成 18 年 4 月から、利用者番号方式による車両管理や決済サービス等の既存の ETC 車載器を活用した民間サービスを支援している。

神戸～高松間のカーフェリーにおいて、平成 18 年 11 月末から平成 19 年 1 月末まで、ETC による乗船手続きの導入実験を実施し、3 月 1 日から運用を再開している。あらかじめ登録された ETC の機器番号と車両番号を活用することで、手続きを大幅に簡略化することができる。

札幌、東京、名古屋、大阪の 4 箇所の公共駐車場において、ETC 車載器を活用した決済サービスの社会実験を平成 18 年から実施している。ETC を活用した駐車情報決済サービスに関し

て、9 割以上の利用者から便利であるとの評価が得られている。また、決済サービスだけでなく、冬期に窓を開閉しないことや、身障者マスへの誘導等が利用者から高い評価を得ている。

表 18-1 ETC 利用による手続き時間短縮と料金割引

	フェリー			
	割引前		ETC利用による割引後	
	普通自動車	軽自動車	普通自動車	軽自動車
料金	6,390	5,490	6,390	5,490
同乗者(1人)	1,340	1,340	0	0
ガソリン代	-	-	-	-
合計	7,730	6,830	6,390	5,490
手続時間	15分		15秒	

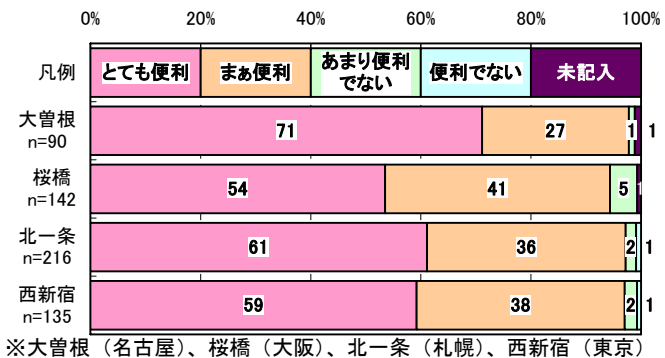


図 18-5 システムに対する評価

■ ITS 車載器の規格・仕様の策定

スマートウェイ推進会議提言「ITS、セカンドステージへ」（平成 16 年 8 月）を受け、民間企業 23 社との共同で「次世代道路サービス提供システムに関する共同研究」を実施してきた。平成 18 年 9 月には、官民共同研究の最終とりまとめ結果を参考として、ITS 車載器の暫定版を公開し、その後車載器メーカーからの意見招請を実施し、平成 19 年 3 月末に ITS 車載器の規格を策定した。

(3) 業績計画（今年度の取組みと期待される成果）

■ 提供情報内容の充実

都道府県から収集した道路情報を VICS カーナビゲーションに提供することで、情報提供内容の拡充を図る。また地震等の災害発生時に災害情報を提供するなどのサービスを実施する。さらに、VICS による道路交通情報が提供されていない地域もあるので、電波ビーコンの整備により提供エリアの拡大を図る。また VICS 情報を高度化するために、プローブ情報等を活用した、精度の高い、効率的な情報収集・提供方策を検討する。

以上により、情報提供内容の充実と提供エリアの拡大を図ることで VICS に対する重視度を向上させる。

■ ETC 多目的利用等の促進

社会実験を実施した 4 箇所（札幌、東京、名古屋、大阪）においては、平成 19 年度中に本格運用する。民間の駐車場においても、ETC 車載器を活用した決済サービス等が導入されるように支援する。

さらにフェリー乗船手続やガソリンスタンド、ドライブスルー等での決済サービス等における民間事業者による ETC の応用利用を支援する。また、クレジットカードによる決済について、駐車場において社会実験を実施する。

■ ITS 車載器の実用化

官民共同で開発した新しい ITS 車載器を使って、5 月より首都高速道路 4 号新宿線、5 号池袋線及び都心環状線において、画像や音声を用いて安全運転支援等に寄与する新しい情報提供の実用化に向けた公道実験を開始する。公道実験では、①ITS 車載器を使った画像や音声による安全運転支援等に寄与する新しい情報提供、②カーナビと地図データの連携による事故多発地点等における注意喚起、③パーキングエリアにおけるインターネット等への接続、④電子標識によるカーナビへの標識情報等の提供などの様々な実験を行い、システムの有効性等を検証する。



図 18-6 安全運転支援等に寄与する新しい情報提供の例

また阪神高速道路、愛知県、広島県の各地域においても公道実験を今年度中に実施する予定である。

地域間交流・観光交流等内外交通の推進

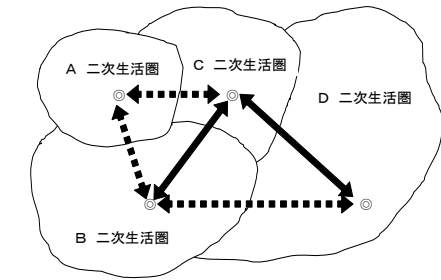
～住民生活の利便性向上、地域経済の活性化等に資する地域間交流を支援する道路整備～

(1) 指標の動向

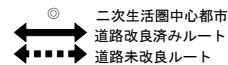
■隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合

平成18年度は、二次生活圏の中心都市14市に関連する7つの地域間交流ルートの整備を完了したことにより、「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」は平成14年度の72%から75%に向上した。

その結果、地域を結ぶルートの走行性、安定性が高められ、加えて、住民生活や観光交通等の利便性の向上が図られた。



※対象ルートは二次生活圏間の最短ルート



上図の場合、交流ルートの確保率40%
全5ルート中、2ルート確保

(2) 達成度報告と業績計画

■新たに7つの地域間交流ルートを整備

平成18年度は、新たに7ルートの「地域間交流ルート」の整備を完了する目標に対し、7ルートの整備を完了し、着実に整備は進んでいる。

■平成19年度も引き続き地域間交流等の促進を支援

平成19年度は、新たに11ルートの「地域間交流ルート」について整備を完了する。

(3) 5カ年の達成見込みについて

平成19年度は新たに11ルートの「地域間交流ルート」について整備を完了することにより、平成19年度目標値である77%を達成する見込みである。

H14	H17	H18	H18	H19	H19
実績	実績	実績	目標	見込み	目標
72%	74%	75%	76%	77%	77%

東北地方での整備事例（平成18年度）

■整備効果

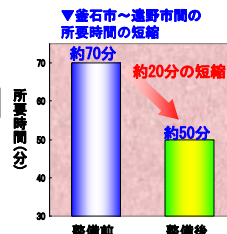
一般国道283号仙人峠道路の開通により、狭隘なトンネルや急勾配・急カーブが連続する未改良区間が解消され、安全で安心な通行が可能となった。

地域間の時間と距離の短縮によって、出産医療施設の無い遠野市から県立釜石病院までの通院時間が短縮し、道路線形の改善により妊婦への負担も軽減され、地域医療に対する支援も図られた。

釜石港と内陸部との物流が効率化・迅速化されるほか、新たに夜間高速バス路線が新設されるなど、より一層、地域の経済・産業の活性化や地域間交流・連携の促進が期待される。



【新設ルート】
○大槌～釜石～東京
約620km 9時間40分
○釜石～東京
約600km 9時間10分



担当：道路局 国道・防災課

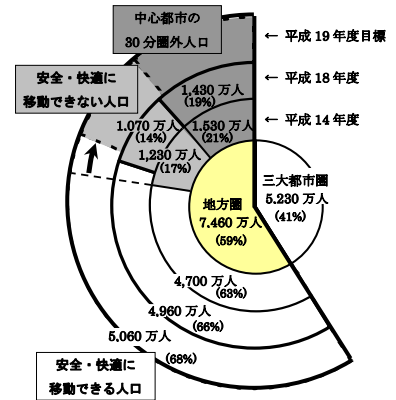
安全かつ快適な移動を実現するための道路整備

～市町村合併支援道路事業など地域内の拠点等を効率的に連絡する道路整備により、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口（安定到達人口）が約80万人増加～

(1) 指標の動向

■ 日常生活に必要な移動の確保

日常生活上、都市機能を楽しむための、中心となる都市への移動ルートにおける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、地方部の生活に影響を与えている。このため、地域内の拠点などを効率的に連絡する道路整備が必要となっている。



【中心となる都市まで安全・快適に移動できる人口の状況】

(2) 達成度報告と業績計画

■ 安定到達率は約66%に増加

平成18年度の安定到達率（日常活動圏人口に対する安定到達人口割合）は、目標の67%に対して66%にとどまった。これは、厳しい財政状況等により、地方の事業量が減少し、目標達成に必要な路線の供用に一部遅れが生じたためと考えられる。

■ 目標達成に向け、効率的な事業実施を図る

平成19年度も引き続き、1.5車線の道路整備の積極的な採用などによる効率的な事業や、市町村合併支援道路整備など地域内の効果的なネットワークの形成に寄与する事業を推進する。

【ブロック別の安定到達率の増加】

ブロック	日常活動圏人口(万人)	平成17年度		平成18年度		増加	
		安定到達人口(万人)	安定到達率	安定到達人口(万人)	安定到達率	安定到達人口(万人)	安定到達率
北海道	567	419	74.0%	421	74.4%	2	0.4%
東北	981	637	64.9%	653	66.5%	16	1.6%
北陸	471	309	65.7%	313	66.5%	4	0.8%
関東	1,396	860	61.6%	879	63.0%	19	1.3%
中部	851	537	63.2%	545	64.0%	7	0.9%
近畿	598	390	65.1%	398	66.5%	8	1.4%
中国	767	468	61.0%	473	61.6%	5	0.7%
四国	412	266	64.6%	274	66.5%	8	1.9%
九州	1,305	910	69.8%	920	70.5%	10	0.8%
沖縄	119	82	69.3%	83	69.7%	1	0.4%
合計	7,467	4,879	65.3%	4,959	66.4%	80	1.1%

(3) 5カ年の達成見込みについて

■ 最終年度の目標は達成の見込み

安定到達率の伸びは、増加しつつあり、平成19年度には目標値（68%）を達成する見込みである。

少子高齢化及び人口減少が進展し、地域の活力低下などが懸念されているため、平成20年度以降も、安全かつ快適な移動を実現するための道路整備を推進する。

H14実績	H17実績	H18実績	H18目標	H19見込み	H19目標
63%	65%	66%	67%	68%	68%

平成18年度の施策の事例（長野県・県道佐久小諸線）

課題：幅員狭小のため、大型車と乗用車の交互通行が困難であり、渋滞発生箇所となっていた。

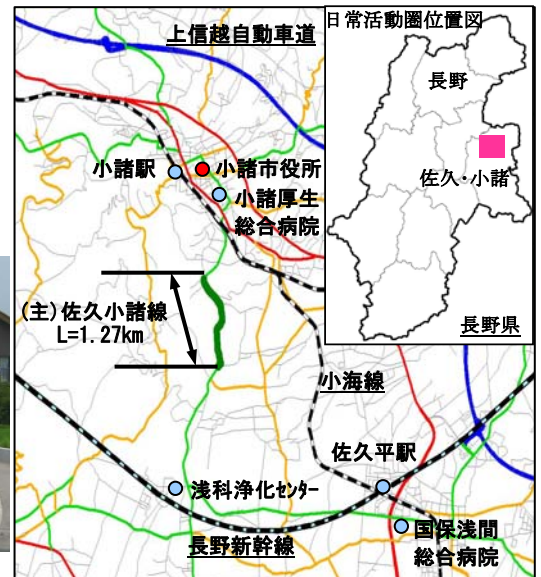
整備効果：道路の拡幅により、大型車を含めた円滑な交通が確保された。



整備前の状況



整備後の状況



担当：道路局 地方道・環境課

ルート番号表示によるわかりやすい誘導

～道路利用者が、迷うことなくスムーズに目的地に到着～

(1) 指標の動向

■ 路線番号案内の充実

路線番号や路線名称による案内は、誘導の円滑性に優れ、土地に不案内な訪問者や外国人観光客等に対しても分かりやすいことから、路線番号方式による案内の充実を図る。

■ 平成 18 年度末は対前年度比 6 ポイントの増

都道府県道以上が相互に交わる交差点における路線番号が表示された案内標識の整備率は平成 18 年度末時点で 71%（対前年度比+6 ポイント）である。



【路線番号が表示された案内標識の例】

(2) 達成度報告と業績計画

■ 総合的な取組みの推進

路線番号案内について、効率のよい整備を推進するため、国道が交わる交差点を重点的に整備してきたところ（平成 18 年度実績：71%）。併せて、平成 16 年 12 月の「わかりやすい道路案内標識に関する検討会」の提言を踏まえ、以下のような取組みを進めることにより、安全かつ円滑な道路交通の確保を図る。

- ・ 標識適正化委員会等における進捗管理や課題の検討
- ・ 交差点名の表示の充実及び道路地図・カーナビへの反映の検討
- ・ 案内標識に表示する地名の連続性・一貫性の確保及び道路ユーザーへの周知

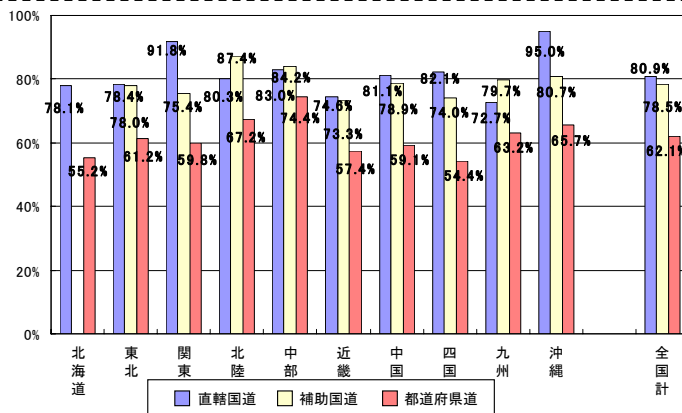
■ 「通り名で道案内」の社会実験の実施

通り名と、通りの起点からの距離を示す位置番号を用いて、地域に不慣れな人に対して分かりやすく道案内ができるようにする「通り名で道案内」について、全国 13 箇所では社会実験を実施した。今後も引き続き、試行的取組みによる検討を進める。

(3) 5 カ年の達成見込みについて

小型で簡易な標識による整備の導入等、効率的な整備により、進捗状況の伸びは年々増加し、4 年間で+24 ポイントの進捗見込みであるが、平成 19 年度末目標達成までは及ばない見込みである。特に整備率の低い都道府県道について、整備を加速させるため周知等を行うことが必要である。

H15 実績	H17 実績	H18 実績	H18 目標	H19 見込み	H19 目標
56%	65%	71%	78%	80%	90%



【都道府県道以上の交差点の路線番号整備率（地方整備局等別）】



【「通り名で道案内」社会実験風景】

担当：道路局 企画課

夜間の自動車交通による騒音の低減

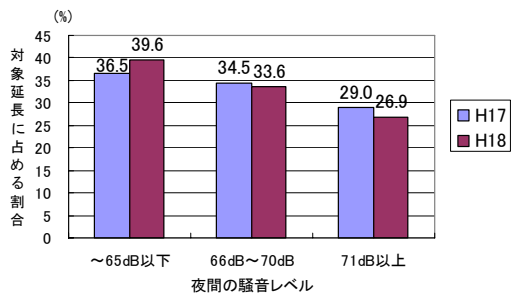
(1) 指標の動向

■ 夜間騒音要請限度達成率

直轄国道約 22,000km のうち、①騒音の環境基準の類型指定 ②騒音規制法に基づく地域の指定 のいずれかがなされている地域を通過する約 8,800km を対象とし、そのうち夜間の騒音要請限度※(70dB)を達成する延長の占める割合を「夜間騒音要請限度達成率」として評価する。

平成 18 年度の達成率は、全国平均で 73% となり、前年度の値 71% から上昇している。全国的に、沿道における騒音の状況は改善傾向にあるが、非達成区間が依然 3 分の 1 程度残存しており、なお厳しい状況にある。

※ 指定地域内において、道路周辺の生活環境が著しく損なわれていると認めるとき、市町村長が都道府県公安委員会に対し道路交通法の規定による措置を要請できる値。幹線道路沿いの夜間では 70dB となっている。



【夜間騒音レベル別の延長割合】

(2) 達成度報告と業績計画

■ 低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置等により沿道騒音を低減

平成 18 年度は、夜間の騒音要請限度を超えている区間を中心に、新たに低騒音舗装 680km の敷設、遮音壁 33km の設置等を実施した。その結果、夜間騒音要請限度を超える区間を約 120km 解消した。

■ 夜間の騒音要請限度を超える地域を中心に、低騒音舗装の敷設等を実施

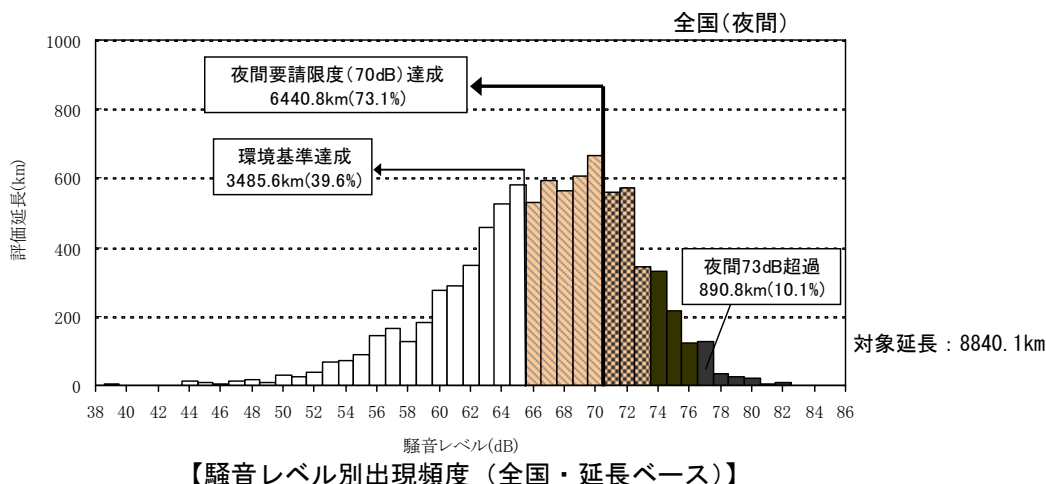
平成 19 年度も引き続き、夜間の騒音要請限度を超えている区間を中心に、低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置等を実施する。

(3) 5カ年の達成見込みについて

これまで順調に指標が推移してきており、平成 19 年度も引き続き、夜間の騒音要請限度を超えている区間を中心に、低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置等を実施することから、当該指標は 8 割程度に向上するものと見込まれる。

H17 実績	H18 実績	H18 目標	H19 見込み	H19 目標
71%	73%	72%	約 8 割	72%

(平成 19 年度の目標値は社会資本整備重点計画での目標値(61%(平成 14 年度)→72%(平成 19 年度)))



担当：道路局 地方道・環境課 道路環境調査室

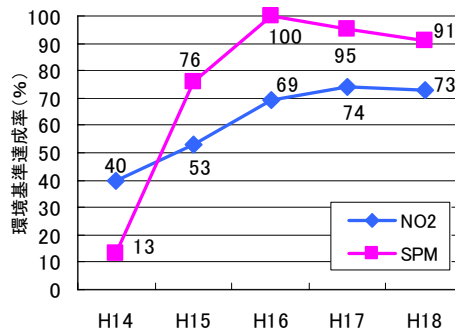
局地対策による大気環境の改善

(1) 指標の動向

■自動車 NO_x・PM 法対策地域内における NO₂、SPM の環境基準達成率

自動車 NO_x・PM 法対策地域内（首都圏、愛知・三重圏、大阪・兵庫圏）における自動車からの排出ガス（NO₂、SPM）について、国土交通省設置の常時観測局を対象として、NO₂、SPM 両項目とも環境基準の達成局の割合で評価した。併せて、濃度値でも補足評価を行った。

平成 18 年度の達成局の割合は、NO₂：73%、SPM：91%と昨年度とほぼ同水準ながら低下した。



【環境基準達成率の推移】

(2) 達成度報告と業績計画

■交通の円滑化等による沿道環境の改善と常時観測の強化

大気質の現況が環境基準を超えていると認められている地域における、環状道路やバイパスの整備等による交通の円滑化対策、ならびに低公害車を普及促進させるための低公害車の購入・改良に対する補助等を実施した。

また、効果的な大気質対策の立案・実施には、周辺データの取得が不可欠であるため、直轄国道沿道で自動車排出ガスの影響が大きいと考えられる地域において、新たに 6 箇所の常時観測局によるデータ公表を開始した。

■環境基準が長年非達成の箇所への重点投資

大都市の幹線道路の交差点部等、局地において長年大気汚染の状況が厳しい箇所が残存することから、これらの状況を改善するための対策に重点投資していく。

(3) 5カ年の達成見込みについて

環境負荷の小さな自動車の普及が進んできている中で、さらに低公害車の普及を促進する施策を実施するとともに、長年大気汚染の状況が厳しい箇所を改善するための対策に重点投資することにより、当該指標が平成 19 年度目標を達成するものと見込まれる。

		H17 実績	H18 実績	H18 目標	H19 見込み	H19 目標
NO ₂	達成局	74%	73%	85%	約 9 割	約 9 割
	濃度 (ppm)	0.053	0.054	—	—	—
SPM	達成局	95%	91%	100%	100%	100%
	濃度 (mg/m ³)	0.072	0.073	—	—	—

担当：道路局 地方道・環境課 道路環境調査室

社会資本整備重点計画及び国土交通省政策評価基本計画の指標のフォローアップ

社会資本整備重点計画及び国土交通省政策評価基本計画を策定した平成 15 年度においては、国土交通省が自ら設置した測定局数も少なかったことから、自治体が設置している自動車排出ガス測定局のデータを用いた指標を設定し、評価することとした。その際の指標の実績値、目標値は下表のとおりである。なお、これらの指標については、引き続き当初の指標を用いたフォローアップを継続する。

【5カ年の達成見込みについて】

○NO₂ 平成 19 年度目標：約 8 割 ← NO₂ 平成 19 年度見込み：約 8 割

○SPM 平成 19 年度目標：約 6 割 ← SPM 平成 19 年度見込み：約 6 割

環境負荷の小さな自動車の普及が進んできている中で、さらに低公害車の普及を促進する施策を実施するとともに、長年大気汚染の状況が厳しい箇所を改善するための対策に重点投資することにより、当該指標が平成 19 年度目標を達成するものと見込まれる。

【社会資本整備重点計画及び国土交通省政策評価基本計画における指標の実績値・目標値】

NO ₂					SPM				
H16 実績	H17 実績	H18 実績	H19 見込み	H19 目標	H16 実績	H17 実績	H18 実績	H19 見込み	H19 目標
73%	79%	82%	約 8 割	約 8 割	21%	25%	37%	約 6 割	約 6 割

(指標の定義)

NO₂：自動車 NO_x・PM 法対策地域内の対象測定局のうち、NO₂ について環境基準を達成している自動車排出ガス測定局と国土交通省常時観測局の合計における割合（データは前年度）

SPM：自動車 NO_x・PM 法対策地域内の対象測定局のうち、SPM の当初の測定値（平成 13 年）における道路寄与分が半減している測定局の割合（データは前年度）

自治体設置の自動車排出ガス測定局データは、その公表が翌年度秋頃であり、かつ適宜の情報収集が困難であることから、個別箇所に係る効果的対策立案等に支障を生ずる場合もある。このため国土交通省では、直轄国道における迅速なデータ収集を目的として、常時観測局を設置している（現在 128 局で測定データ公表）。

「道路行政の達成度報告書」及び「道路行政の業績計画書」については、このような国土交通省常時観測局での測定データ充実を踏まえ、常時観測局データを用いた評価を行っている。

【常時観測局数の推移（測定データの公表を開始した局）】

	~H13	H14	H15	H16	H17	H18
全国	7	30	58	95	122	128
三大都市圏	7	27	42	65	78	82
首都圏	0	11	14	26	32	36
中部圏	6	7	12	17	17	17
近畿圏	1	9	16	22	29	29
その他	0	3	16	30	44	46

指標ごとの目標と実績

基準実績（H14）

1) 国際競争力の強化

①拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	【施策-1】	59%
---------------------	--------	-----

2) 地域の自立と競争力の強化

②道路渋滞による損失時間	【施策-2】	38.1 億人時間/年
③路上工事時間	【施策-3】	201 時間/km・年

3) 安全・安心の確保

④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	【施策-4】	66%
⑤防災上課題のある市街地の割合	【施策-5】	37.0%
⑥道路交通における死傷事故率	【施策-6】	118.4 件/億台キロ
⑦「開かずの踏切」の速効対策率	【施策-7】	—
(踏切遮断による損失時間)		136.6 万人・時間/日 (※但し、平成 16 年度実績)

4) 豊かな生活環境の創造

⑧自動車交通の CO ₂ 排出削減量	【施策-8】	—
⑨1 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	【施策-9】	約 17%
⑩市街地の幹線道路の無電柱化率	【施策-10】	7%

5) 既存ストックの長寿命化

⑪	橋梁の予防保全率	【施策-11】	—
	(道路構造物保全率)	(橋梁)	86%
		(舗装)	91%

6) 高速ネットワークの効率的活用・機能強化

⑫規格の高い道路を使う割合(新たに規格の高い道路への転換を図る目標交通量)	【施策-12】	13.1%	
⑬ ETC 利用率	【施策-13】	全 国	5%
		首都高速	6%
		阪神高速	3%

7) 道路施策の進め方

⑭道路事業の総合コスト縮減率	【施策-16】	—
⑮道路利用者満足度	【施策-17】	2.6 点
⑯ホームページアクセス数	【施策-17】	1,546 万アクセス

8) フォローアップ対象テーマ

⑰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	【施策-19】	72%
⑱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	【施策-20】	63%
⑲路線番号の認識できる交差点の割合	【施策-21】	—
⑳夜間騒音要請限度達成率	【施策-22】	61%
㉑NO ₂ 環境目標達成率	【施策-23】	—
㉒SPM環境目標達成率	【施策-23】	—

現在 (H18) 実績

H18 目標

来年 (H19) 見込み

計画目標 (H19)

67%	67%	68%	68%
-----	-----	-----	-----

約 33.1 億人時間/年	約 1 割削減 (約 34.3 億人時間/年)	約 32.4 億人時間/年	約 1 割削減
123 時間/km・年	平成 14 年度比 16%縮減	114 時間/km・年	平成 14 年度比約 2 割縮減 (161 時間/km・年) ※

76%	74%	80%	約 76%
33.9%	33.0%	33.2%	32.0%
115.3 件/億台キロ (暫定値)	約 110 件/億台キロ	約 1 割削減 (108 件/億台キロ)	約 1 割削減 (108 件/億台キロ)
21%	32%	40%	100% (平成 22 年度目標)
—	—	—	130.0 万人・時間/日 (平成 21 年度目標)

約 110 万 t-CO ₂ /年	—	平成 22 (2010) 年度で約 800 万 t-CO ₂ /年削減	
約 44%	約 42 %	約 50%	約 5 割
約 12% (速報値)	約 13%	約 15%	約 15%

95%	96%	概ね 100%	概ね 100%
80%	91%	83%	93%
95%	91% (平成 14 年度の水準を維持)	93%	91% (平成 14 年度の水準を維持)

14.4%	14.5%	15.0%	15.0%
72% (平成 19 年春)	75% (平成 19 年春)	約 8 割 (平成 20 年春)	約 8 割 (平成 20 年春)
74% (平成 19 年春)	90% (平成 19 年春)	—	85% (平成 20 年春)
68% (平成 19 年春)	90% (平成 19 年春)	—	85% (平成 20 年春)

平成 14 年度のコストに対して 12% (速報値) の縮減	平成 14 年度のコストに対して 約 12% の縮減	平成 14 年度のコストに対して 約 15% の縮減	平成 14 年度のコストに対して 約 15% の縮減
2.9 点	2.9 点	3.0 点	3.0 点
6,939 万アクセス	約 8,100 万アクセス	約 9,000 万アクセス	約 1 億アクセス

75%	76%	77%	77%
66%	67%	68%	68%
71%	78%	80%	90%
73%	72%	約 8 割	72%
73%	85%	約 9 割	約 9 割
91%	100%	100%	100%

※国土交通省政策評価基本計画

【指標の定義及びデータ取得時期】

指 標		定 義	データ取得時期
①	拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	高規格幹線道路、地域高規格道路又はこれらに接続する自動車専用道路のインターチェンジ等から 10 分以内に到達が可能な拠点的な空港・港湾 ^{*1} の割合	平成 19 年 5 月末
②	道路渋滞による損失時間	渋滞がない場合の所要時間 ^{*2} と実際の所要時間の差 ^{*3}	平成 18 年度
③	路上工事時間	直轄国道 1km あたりの路上工事に伴う年間の交通規制時間 ^{*4}	平成 18 年度
④	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	地域の生活の中心の都市 ^{*5} 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 ^{*6} ルートを少なくとも一つは確保している都市の割合	平成 19 年 3 月末
⑤	防災上課題のある市街地の割合	人口が集中している市街地 ^{*7} のうち、都市基盤が脆弱なため、災害時に道路閉塞等により車輛通行が阻害され、緊急活動等に支障をきたすおそれの高い市街地の面積の割合	平成 19 年 3 月末
⑥	道路交通における死傷事故率	自動車走行台キロあたりの死傷事故件数	平成 19 年 2 月末
⑦	「開かずの踏切」の速効対策率	「開かずの踏切」 ^{*8} に対して、歩道拡幅や賢い踏切等の速効的な対策（除却を含む）を実施する割合	平成 19 年 3 月末
	踏切遮断による損失時間	踏切遮断による待ち時間がある場合 ^{*9} と無い場合 ^{*10} の踏切通過に要する時間の差	平成 17 年 3 月末
⑧	自動車交通の CO ₂ 排出削減量	自動車交通からの CO ₂ 排出量のうち道路施策により削減される量の平成 18（2006）年度からの累積値	平成 19 年 6 月
⑨	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	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 ^{*11} のバリアフリー化 ^{*12} の割合	平成 19 年 3 月末
⑩	市街地の幹線道路の無電柱化率	市街地 ^{*13} の幹線道路 ^{*14} のうち、電柱、電線のない延長の割合	平成 19 年 3 月末
⑪	橋梁の予防保全率	直轄国道における 15m 以上の橋梁のうち「予防保全検討橋梁数（鋼製部材の疲労 ^{*15} ：鋼製橋脚を有する橋梁、RC 床版の疲労：RC 床版を有する鋼橋、塩害 ^{*16} ：塩害地域にある橋梁、アルカリ骨材反応 ^{*17} ：アルカリ骨材反応と判定された橋梁の合計）に対する「早急な対策の必要がない橋梁数」の比率	平成 19 年 3 月末
	道路構造物保全率	【橋梁】直轄国道における 15m 以上の橋梁のうち、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 ^{*18} かつ予防的修繕 ^{*19} が行われている延長の割合 【舗装】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（わだち掘れ量 30mm 相当、又はひび割れ率 30%程度 未満〔≒ MCJ ^{*20} >4.0〕）の延長の割合	平成 19 年 3 月末
⑫	規格の高い道路を使う割合	全道路の走行台キロ ^{*21} に占める自動車専用道路等の走行台キロの割合	平成 18 年度
⑬	ETC 利用率	ETC 導入済み料金所における ETC 利用車の割合	平成 19 年 5 月 ^{*1}
⑭	道路事業の総合コスト縮減率	平成 14 年度の標準的な工事コストに対する工事コストの縮減に加えて、（ア）規格の見直しによるコストの縮減、（イ）事業のスピードアップが図られることによる便益の向上、（ウ）将来の維持管理費の縮減も評価したコスト縮減率	平成 19 年 6 月
⑮	道路利用者満足度	道路利用者満足度調査 ^{*22} における「よく使う道路全般に対する満足度」の値	平成 19 年 3 月
⑯	ホームページアクセス数	道路関係ウェブサイト ^{*23} （携帯電話向けサイト含む）のトップページのページビュー数 ^{*24} の合計	平成 18 年度

指 標		定 義	データ取得時期
⑰	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	隣接する地域の中心の都市 ^{※25} 間を結ぶルートが車道幅員 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	平成 19 年 3 月末
⑱	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	地域の中心の都市 ^{※26} 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	平成 19 年 3 月末
⑲	路線番号の認識できる交差点の割合	都道府県道以上の道路が相互に交わる交差点のうち、交差道路の路線番号あるいは通称名の付されている案内標識の整備されている交差点の割合	平成 19 年 3 月末
⑳	夜間騒音要請限度達成率	環境基準類型指定地域 ^{※27} または騒音規制区域 ^{※28} 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 ^{※29} を達成している道路延長の割合	平成 18 年度
㉑	NO ₂ 環境目標達成率	自動車 NOx・PM 法 ^{※30} 対策地域内で、NO ₂ について環境基準 ^{※31} を達成している国土交通省が設置している常時観測局の割合	平成 18 年度
㉒	SPM 環境目標達成率	自動車 NOx・PM 法 ^{※30} 対策地域内で、SPM について環境基準 ^{※31} を達成している国土交通省が設置している常時観測局の割合	平成 18 年度

注 1) 日別データ：平成 19 年 5 月 30 日

【注】

- ※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 / 年以上の重要港湾及び特定重要港湾（国際コンテナ航路、国際フェリー航路及び内貿ユニット航路のいずれも設定されていないものを除く）をさす。
- ※2 「渋滞がない場合の所要時間」とは、時間帯別平均旅行時間のデータについて、データ取得期間を通じた度数分布に基づき、旅行時間の短い方から累積 10%にあたる旅行時間をさす。
- ※3 道路渋滞の損失時間の推移については、「渋滞モニタリング区間」のデータから計算する。「渋滞モニタリング区間」とは、全国の累積渋滞損失時間の上位 6 割をカバーする区間。この区間において渋滞損失の毎年度の目標値を設定する。なお、平成 14 年度の全国の道路渋滞における年間損失時間は 38.1 億人時間である。（年間 1 億人時間の損失とは、1 年間に 1 億人が各々 1 時間損失することを意味する。）
- ※4 調査対象道路は、直轄国道全線及び三大都市内の道路（一般国道、主要地方道及び一般都府県道等）とする。
- ※5 「地域の中心の都市」とは、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（北海道については地方生活圏）の中心都市をさす。
- ※6 「防災・震災対策が完了している」とは、橋脚の耐震補強（緊急的な対策を含む）及び 5 年確率で通行規制が発生する可能性のある事前通行規制区間の防災対策が完了していることをさす。
- ※7 「人口が集中している市街地」とは、人口集中地区（DID）のうち人口密度 80 人/ha 以上の地域をさす。
- ※8 「開かずの踏切」とは、ピーク時間の遮断時間が 40 分/時以上の踏切をさす。
- ※9 「踏切遮断による待ち時間がある場合の踏切通過に要する時間」とは、踏切が遮断されることによる待ち時間と、踏切開放後に踏切を通過するまでに要する所要時間をさす。
- ※10 「踏切遮断による待ち時間がない場合の踏切通過に要する時間」とは、踏切が遮断されず、待ち時間無く踏切を通過できるときの所要時間をさす。
- ※11 「主な道路」とは、市町村が交通バリアフリー法（高齢者・身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律）に基づく重点整備地区内の特定経路として定めている道路をさす。
- ※12 「バリアフリー化」とは、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」）に定められた構造基準を満たし、高齢者・身体障害者等にとって円滑で安全に移動できる歩行空間が整備された状態をさす。

- ※13 「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さす。
- ※14 「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さす。
- ※15 「疲労」とは、輪加重の繰返し作用により、ひび割れ、陥没などを生じる現象をさす。
- ※16 「塩害」とは、塩化物イオン (Cl-) によりコンクリート中の鋼材の腐食が進み、コンクリートのひび割れ、剥離などを引き起こす劣化現象をさす。
- ※17 「アルカリ骨材反応」とは、骨材中の反応性鉱物がコンクリート中のアルカリ性水溶液と反応し、コンクリートの異常膨張やひび割れを発生させる劣化現象をさす。
- ※18 「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」とは、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」との判定とならない段階をさす。
- ※19 「予防的修繕」とは、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をさす。
- ※20 「MCI (維持管理指数) とは、路面特性を表すひび割れ率、わだち掘れ深さ、縦断凹凸 (平坦性) という 3 つの要因を組み合わせて舗装の評価をする指標である。
- ※21 「走行台キロ」とは、区間ごと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。
- ※22 「道路利用者満足度調査」とは、毎年度、全国の道路利用者を対象に行う調査である。(平成 19 年 3 月 14 日から 3 月 21 日にかけて調査を実施し、約 2 万 1 千人から回答が得られた。)
- ※23 「道路関係ウェブサイト」とは、本省、各地方整備局 (北海道開発局、沖縄総合事務局を含む)、国道事務所等の整備する道路関係のウェブサイトをさす。
- ※24 「ページビュー数」とは、閲覧者のブラウザにウェブページが表示された回数をさす。
- ※25 「地域の中心の都市」の定義は指標④に同じ。ただし、指標⑩の算出にあたっては、二次生活圏が設定されていない首都圏・近畿圏・中部圏については都府県庁所在地を用い、同一の二次生活圏に複数の中心都市が存在する場合は人口の多い都市を対象としている。(合計 303 都市)
- ※26 「地域の中心の都市」の定義は指標④に同じ。ただし、指標⑩の算出にあたっては、二次生活圏が設定されていない首都圏・近畿圏・中部圏は対象外とする。(合計 345 都市)
- ※27 「環境基準類型指定地域」とは、環境基本法第 16 条第 2 項の規定に基づく、騒音に係る環境基準に掲げる地域の類型が指定されている地域をさす。
- ※28 「騒音規制区域」とは、騒音規制法第 3 条第 1 項の規定に基づく指定地域をさす。
- ※29 「夜間騒音要請限度」とは、「騒音規制法第 17 条第 1 項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令」により定められる「幹線交通を担う道路に近接する区域」における夜間の限度 (70 デシベル) をさす。
- ※30 「自動車 NOx・PM 法」とは、「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」である。
- ※31 「環境基準」とは、NO₂については濃度の 1 時間値の 1 日平均値の年間 98%値が 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下であることを、SPM については濃度の 1 時間値の 1 日平均値の年間 2%除外値が 0.1mg/m³ 以下であることをさす。