

平成 15 年 度

道路行政の達成度報告書

2003

2004

平成 16 年 度

道路行政の業績計画書

目 次

達成度を評価し、次の行政運営に活かす、初めてのマネジメント・サイクルへ -----i

- (1) 平成 15 年度道路行政の達成度報告書・平成 16 年度道路行政の業績計画書の策定
- (2) 渋滞を減らす、地域を結ぶ、交通事故を減らすなどのテーマごとに分析
- (3) 成果主義の道路行政運営の実践
 - ① 目標の達成度を、都道府県別の達成状況などのデータとともに、公表
 - ② 実施した施策・事業の効果を分析することに注力
 - ③ 反省を改善につなげる仕組みの導入

第 1 部 道路行政マネジメントの取組み ----- 1

1. 「成果主義」の道路行政マネジメントのスタート（平成 15 年度の取組み） - 2
2. 道路行政マネジメントの実践に向けて（平成 16 年度の取組み） ----- 4

第 2 部 政策テーマごとの達成度報告と業績計画 ----- 1 1

1. 道路行政に関する基本方針 ----- 1 2
2. 業績予算に対応した政策テーマの設定 ----- 1 3
3. 指標ごとの目標と達成度 ----- 1 4
4. 業績予算に対応した政策テーマごとの達成度報告と業績計画 ----- 1 6

1) 渋滞を減らす ～道路交通の円滑化～

【指標一 1】道路渋滞による損失時間	1 8
【指標一 2】路上工事時間	2 6
【指標一 3】ETC利用率	3 4

2) 地域を結ぶ ～地域間の連携～

【指標－ 4】規格の高い道路を使う割合	4 2
【指標－ 5】拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	5 0
【指標－ 6】隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合	5 5
【指標－ 7】日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合	5 6

3) 道路を守る ～道路の維持管理～

【指標－ 8】道路構造物保全率（橋梁・舗装）	5 8
【指標－ 9】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	6 2

4) 環境を改善する ～環境の保全～

【指標－ 10】NO ₂ ・SPM 環境目標達成率	6 4
【指標－ 11】夜間騒音要請限度達成率	7 0
【指標－ 12】CO ₂ 排出削減量	7 4

5) 交通事故を減らす ～安全・安心な道づくり～

【指標－ 13】道路交通における死傷事故率	7 6
【指標－ 14】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	9 0

6) 電柱・電線をなくす ～美しい景観の創造～

【指標－ 15】市街地の幹線道路の無電柱化率	9 8
------------------------	-----

7) 道路行政の改革 ～アカウンタビリティの向上～

【指標－ 16】道路利用者満足度	1 0 4
【指標－ 17】ホームページアクセス数	1 1 2

8) 新しい指標設定

【新指標－ 1】路線番号の認識できる交差点の割合	(平成16年度新指標)	1 1 8
【新指標－ 2】踏切遮断による損失時間	(平成16年度新指標)	1 1 9
【新指標－ 3】「防災上課題のある市街地」の割合	(平成16年度新指標)	1 2 0

■ 指標の定義及びデータ取得時期	1 2 1
------------------	-------

達成度を評価し、次の行政運営に活かす、初めてのマネジメント・サイクルへ

(1)平成 15 年度道路行政の達成度報告書・平成 16 年度道路行政の業績計画書の策定

道路行政では、他の行政分野、公共事業分野に先駆けて、成果主義の行政マネジメントを推進している。1年前の昨年7月に、目指すべき成果を事前に宣言した「平成15年度道路行政の業績計画書」を発表し、成果主義の道路行政マネジメントをスタートした。

この「平成15年度達成度報告書・平成16年度業績計画書」は、1年前に宣言した目標の「達成度」を確認し、その結果や反省を次年度に反映するために「業績計画」をまとめたものである。

(2)渋滞を減らす、地域を結ぶ、交通事故を減らすなどのテーマごとに分析

道路行政の目指すテーマごとに、成果を示す指標を用いて、分析している。例えば、「渋滞を減らす」という政策目標は、道路渋滞による損失時間をどこまで減少しえたか、渋滞の原因となる路上工事時間をどこまで縮減しえたか、高速道路料金所での渋滞を解消する効果がある ETC 利用率がどこまで向上したかで、評価している。

(3)成果主義の道路行政運営の実践

今年度は、事前に数値目標を宣言し、事後に達成度を評価し、評価結果を次の行政運営に反映する仕組みである「マネジメント・サイクル」が一巡する初めての年度である。この「平成15年度達成度報告書・平成16年度業績計画書」のポイントは次の3点である。

① 目標の達成度を、都道府県別の達成状況などのデータとともに、公表

1年前に宣言した成果の目標が、達成したか、達成しなかったかということ、成果を表す指標の実績値とともに、公表する。

これまでは全国値でしか公表されていなかったものも、施策を実施したところやそうでないところの比較や、都道府県や国道事務所別などの指標のランキングなどのデータも公表。各主体の達成度を公表することにより、施策や事業の責任主体が明確になり、国民の視点からのチェックを可能にする。

■大都市圏では大阪の周辺地域が低い【ETC利用率】

ETC利用率は全国のETC利用が拡大し、目標の15%を上回る16%を達成。しかし、阪神高速道路公団は目標の15%を下回る11%の実績値。都道府県別に見ても、大阪の周辺地域においては全国平均を下回る利用率となっている。

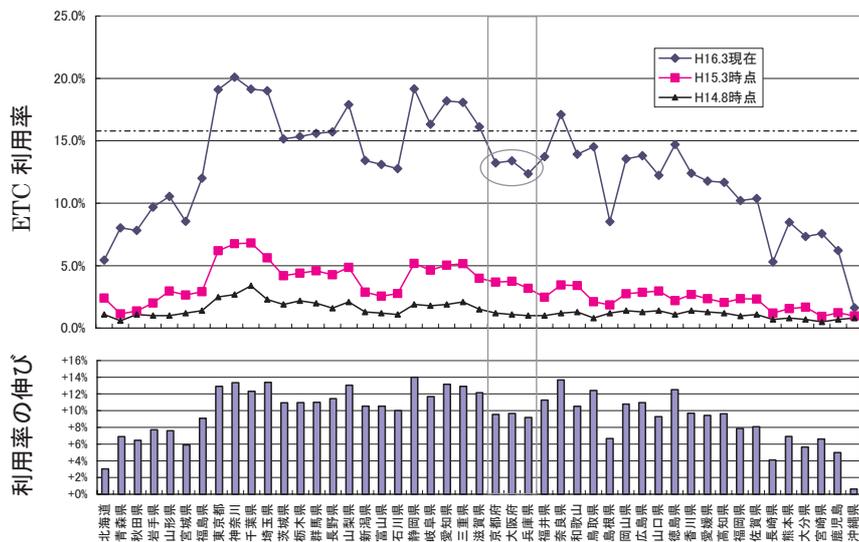


図1 都道府県別のETC利用率（上段）及び利用率の伸び（下段）

表1 指標の目標値と実績値

	平成15年度 ETC利用率	
	目標	実績
日本道路公団	—	約16%
首都高速道路公団	約20%	約19%
阪神高速道路公団	約15%	約11%
全国	約15%	約16%

■地方公共団体の取り組みが低い【バリアフリー化の割合・市街地の幹線道路の無電柱化率】

バリアフリー重点整備地区（予定含）における特定経路延長のバリアフリー化の割合は直轄国道（約31%）及び補助国道・都道府県道（約31%）と比較して市区町村道の値（約22%）が低い。

市街地の幹線道路における無電柱化率では、補助国道及び都道府県道が直轄国道に比べて無電柱化率が低い。地方公共団体の一層の積極的な取り組みが必要。

表2 道路種別ごとの歩行空間のバリアフリー化率

バリアフリー重点整備地区 （予定含）における歩行空間の バリアフリー化率	直轄国道	補助国道 都道府県道	市区町村道	全道路
		31%	31%	22%

表3 市街地の幹線道路における無電柱化率（道路種別ごと）

	幹線道路				非幹線道路
	直轄国道	補助国道	都道府県道	幹線道路計	市区町村道
無電柱化率	18%	5%	7%	9%	1%

■特定の県において大幅に悪化【道路交通における死傷事故率】

死傷事故率は、暫定値で対前年比で1.2%増加し、目標を達成できなかった。都道府県別に死傷事故率を見た場合、平成14年に比べ改善した都道府県が過半（25都府県）である一方、特定の県において大幅に悪化していることが判明。

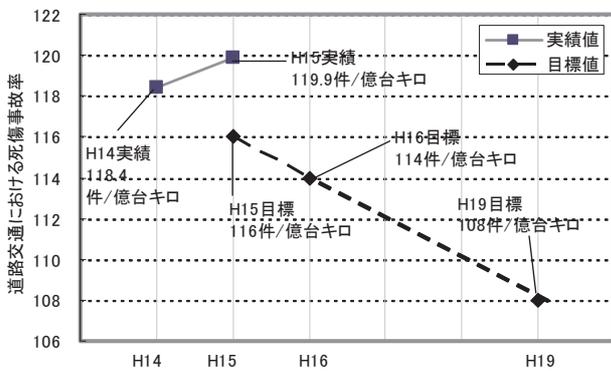


図2 死傷事故率全国値変化

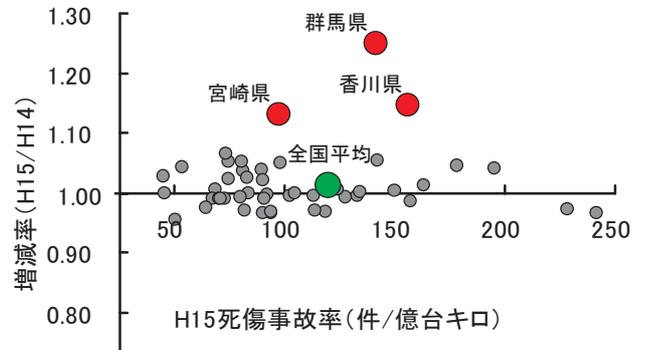


図3 都道府県別死傷事故 増減率

■首都圏はのきなみ減少【規格の高い道路を使う割合】

規格の高い道路を使う割合の全国値を平成14年度と平成15年度で比較してみると、13%から13%と横ばい。規格の高い道路の走行台キロに着目すれば、約20万台キロの減少。

都道府県別に比較してみると、香川県、和歌山県及び沖縄県などで大きく増加。一方首都圏では全都県において減少。

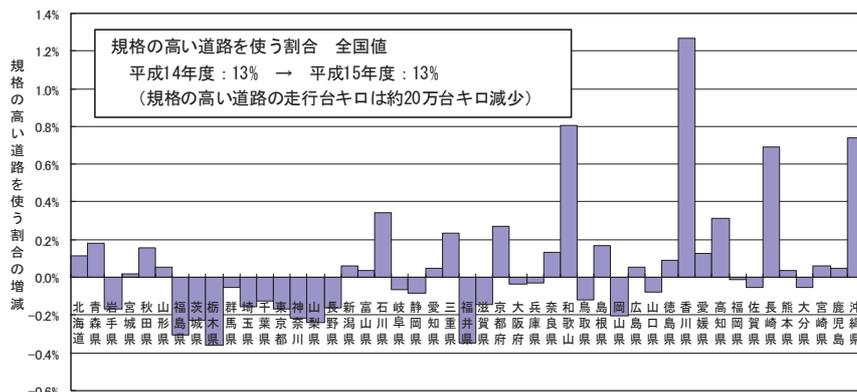


図4 平成14年度と平成15年度の都道府県別の規格の高い道路を使う割合の増減率

② 実施した施策・事業の効果を分析することに注力

成果主義の理念は、宣言した目標の達成度を分析し、次の施策・予算など行政運営に反映させることにある。数値目標を「達成した」、「達成しなかった」という点のみならず、なぜ達成したか・しなかったか、どのような手段が有効なのか、反省すべき点はどのような点であったのか、実施した施策・事業の効果を分析することに注力する。

そして、改善策を検討し、平成16年度の目指す成果の数値目標達成のための取り組みに反映する。

■料金値下げで交通量が増加【規格の高い道路を使う割合】

高速道路に並行する道路が渋滞している箇所など、全国22箇所で行った料金社会実験を実施。料金値下げで、有料道路の交通量が大幅に増加したことを確認した。

日立市内の常磐自動車道（日立北IC～日立南太田IC間）では、1ヶ月間、料金を約半額に値下げしたところ、実験区間内の各ICを往來する交通量が平均で約70%増加。それに伴い、1日あたり約60万円の料金割引による収入減で、1日あたり約1,500万円の渋滞緩和効果が得られた。

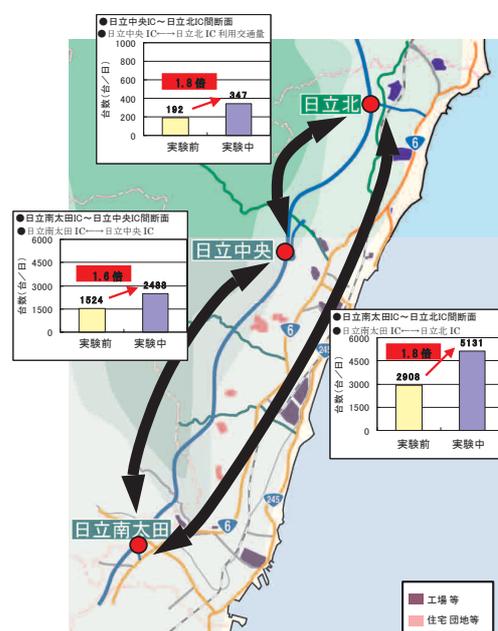


図5 実施区間内のIC間利用交通量の変化

■ネットワークがつながることで道路全体の利用が促進【規格の高い道路を使う割合】

とぎれた高速道路等を結ぶことが、路線全体の利用促進に資することも確認。

香川県内の四国横断自動車道（高松自動車道）では、高松中央IC～高松西IC間の開通をもって、平成15年3月30日に全線開通。この開通により、全線にわたり交通量が大幅に増加。区間平均で30%増となり、最大80%増となった区間もあった。

これにより、香川県の規格の高い道路を使う割合は、平成14年度の7.6%が平成15年度に8.8%になり、1.3ポイント増で全国一位の伸び。

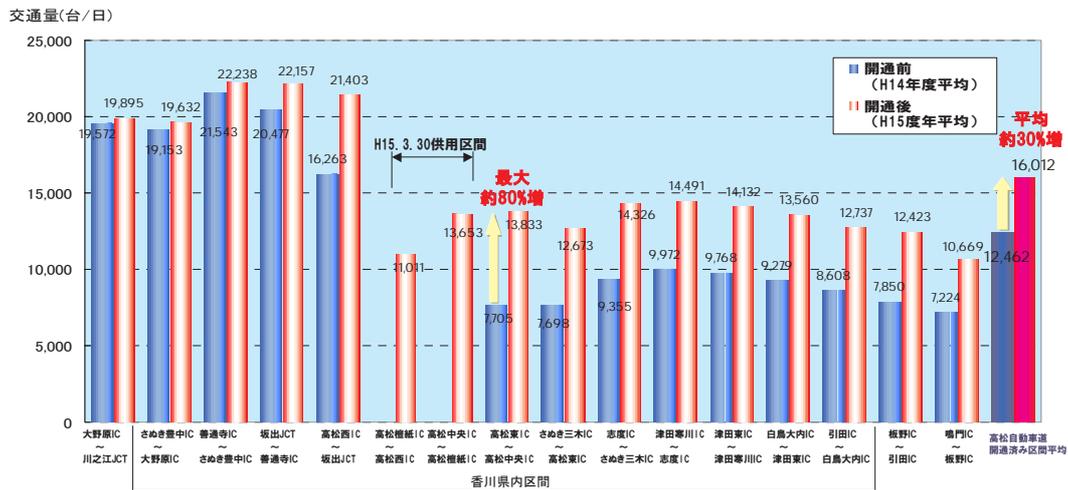


図6 高松自動車道開通（高松中央IC～高松西IC）後における交通量の変化

■ 年末・年度末の路上工事の縮減状況【路上工事時間】

平成15年度の月別の東京23区の路上工事時間を対前年同月比で見ると、12月、3月ともに前年度同月比で約7%の縮減。緊急工事等を除き、路上工事を原則ストップした年末の「路上工事スリム化大作戦」等の効果があった。

しかし、年間を通じてみると都管理道路の道路補修工事が年始から年度末に大幅な増加傾向となっており、結果として1月、2月の路上工事時間を対前年度比1.11倍、1.17倍と押し上げる事となった。

表4 東京23区内の月別路上工事時間

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計
H14(時間)	69,021	72,207	76,122	86,220	80,568	88,947	108,729	117,441	75,663	92,187	100,395	86,238	1,053,738
H15(時間)	64,332	66,915	74,601	78,228	71,019	82,719	92,484	101,196	70,317	102,672	117,252	80,433	1,002,168
伸率(H15/H14)	0.93	0.93	0.98	0.91	0.88	0.93	0.85	0.86	0.93	1.11	1.17	0.93	0.95

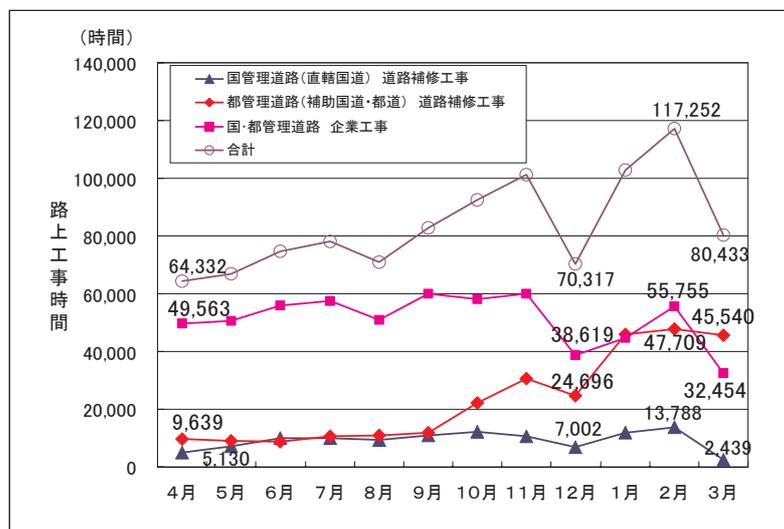


図7 平成15年度の各月別の路上工事時間 (東京23区)

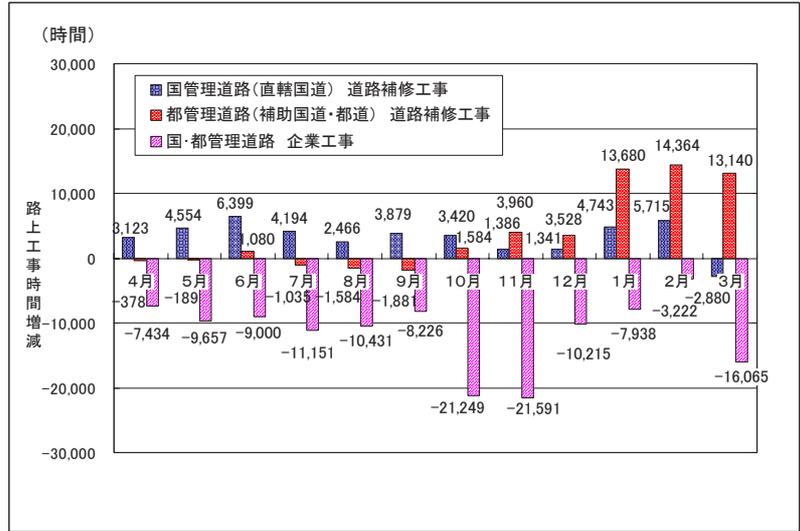


図8 平成14年度と平成15年度の各月別の路上工事時間の増減（東京23区）

■バイパス開通などの区間で大幅に減少【道路渋滞による損失時間】

渋滞損失時間は、全国で国民1人あたり年間30時間、のべ38.1億人時間となっている。渋滞状況を定常的に計測するモニタリング区間では渋滞損失時間が約3%減少し、目標を達成した。

バイパス開通や交差点立体化などを行った区間は約27%減少したが、他区間は横ばい。渋滞の激しい区間の集中的な対策が効果的である。

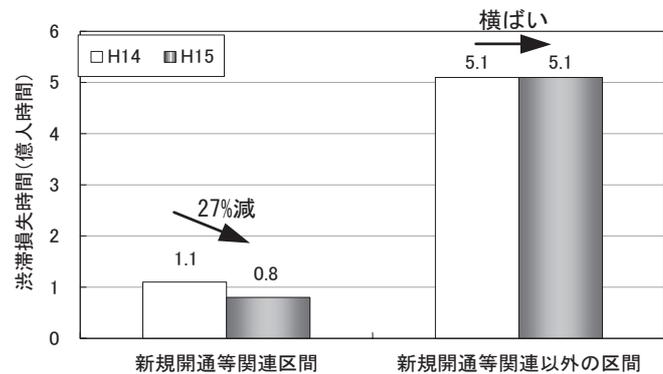


図9 渋滞損失時間の変化

③ 反省を改善につなげる仕組みの導入

目標とする成果を得るために、どこから対策をとるかなどの行政判断を支援するための仕組みを導入する。

渋滞や交通安全などの課題の多い区間のみを優先的に対策をとる「優先度明示方式(仮称)」(渋滞度曲線、事故率曲線)を導入。例えば、効率的に渋滞対策を行うために、渋滞損失時間の高い箇所を抽出し、限定的に予算投入する。

国民への情報開示や道路の維持管理などの日常的な取組みについては、競争原理を導入する。国道事務所別などの達成度を公表する「ベンチマーキング」を取り入れることにより、良好な成果をあげている他主体の取組みを学び、自らの改善点や工夫に気づく、より自発的な行政運営を促す。

■ 優先度明示方式(仮称)(事故率曲線)の導入により集中的な対策を実施

【道路交通における死傷事故率】

死傷事故率の高い区間に対して重点的に対策を行うよう、事業の推進を図っていく。区間ごとの死傷事故率を高い順に並べた事故率曲線を用いて、優先的に対策すべき区間を抽出し、対策箇所の特定を行う。

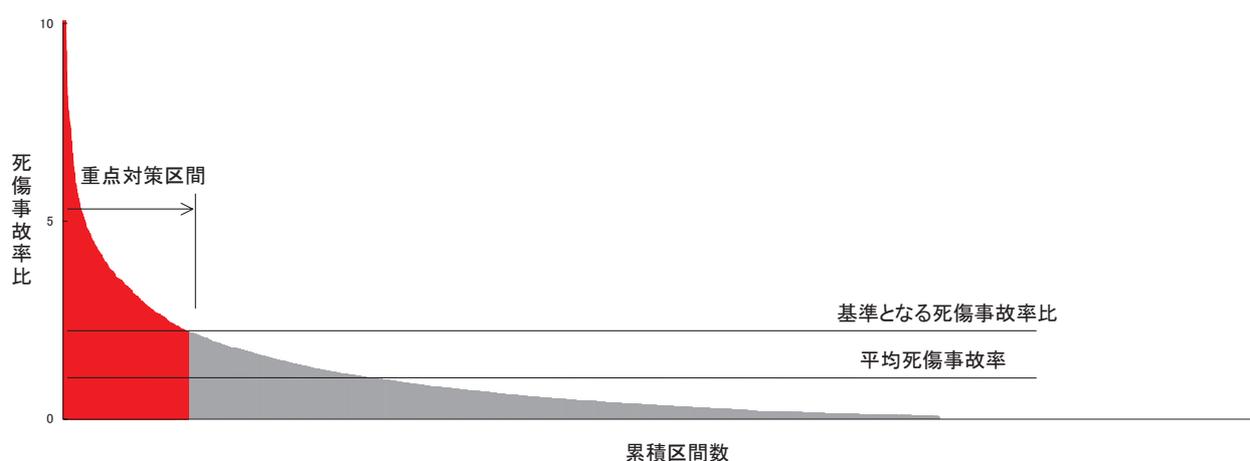


図10 優先度明示方式(仮称)(事故率曲線)イメージ

■ベンチマーク方式の採用による事務所ごとのホームページの工夫【ホームページアクセス数】

事務所ごとのホームページについて、アクセス数及び管内人口あたりのアクセス数の実績を四半期ごとに集計、公表した。アクセス数の多い事務所は、冬季の路面や災害時通行止めなどの道路規制情報、バスの運行情報などユーザーのニーズに合致した情報を発信しているほか、携帯電話向けのサイトも開設している。実績をフィードバックする、いわゆるベンチマーク方式により、他の事務所の優れた点を導入、反映していく工夫が見られ、全体の伸び率（1.52倍）の2倍の3倍以上の伸び率を記録した事務所が、14事務所（全107事務所中）あった。

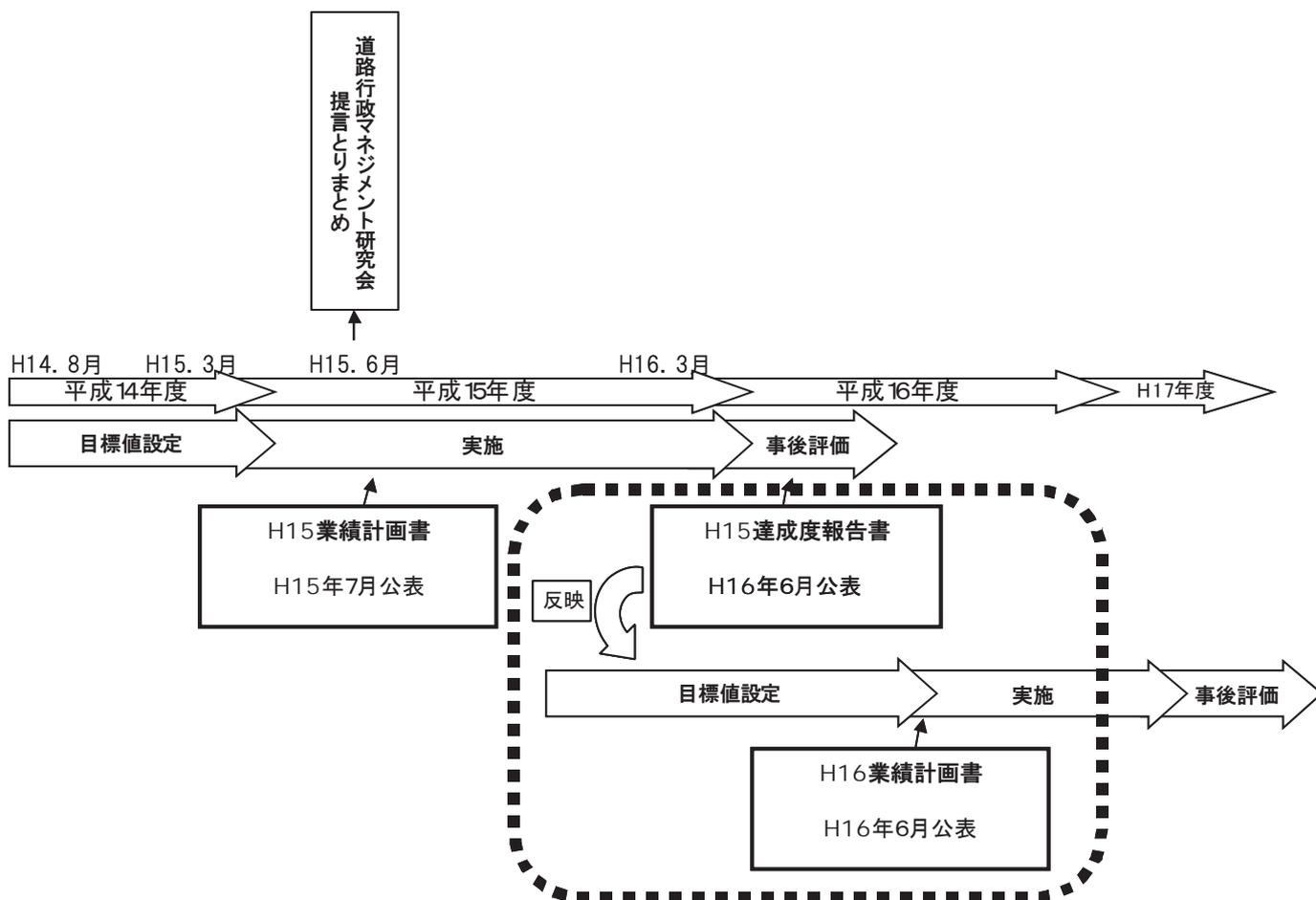
【HP アクセス数伸び率ベスト5】

- ①高崎河川国道事務所（前年度比19.0倍）
- ②常陸河川国道事務所（8.5倍）
- ③奈良国道事務所（6.2倍）
- ④川崎国道事務所（5.9倍）
- ⑤大宮国道事務所（5.6倍）



図 11 アクセス数が 19 倍になった高崎河川国道事務所と 6 倍になった奈良国道事務所のトップページ

新たな道路行政マネジメントの流れ



第 1 部

道路行政マネジメントの取組み

1. 「成果主義」の道路行政マネジメントのスタート(平成 15 年度の取組み)

(1) 道路行政マネジメントの取組みの導入

道路行政では、ユーザーの視点に立ち、より効果的、効率的かつ透明性の高い道路行政へと転換するため、平成15年度より、ユーザーにとっての成果を重視する「成果主義」の考え方を採り入れ、指標を用いた施策の評価システムを核とする新たな「道路行政マネジメント」のしくみを導入することとした。

マネジメントのあり方の検討にあたり、平成15年3月より「道路行政マネジメント研究会（委員長：古川俊一筑波大学教授）」を設置し、平成15年6月には研究会提言『「成果主義」の道路行政マネジメントへの転換—理論から実践へ—』が取りまとめられている（国土交通省HP：<http://www.mlit.go.jp/road/ir/management/index.html>参照）。

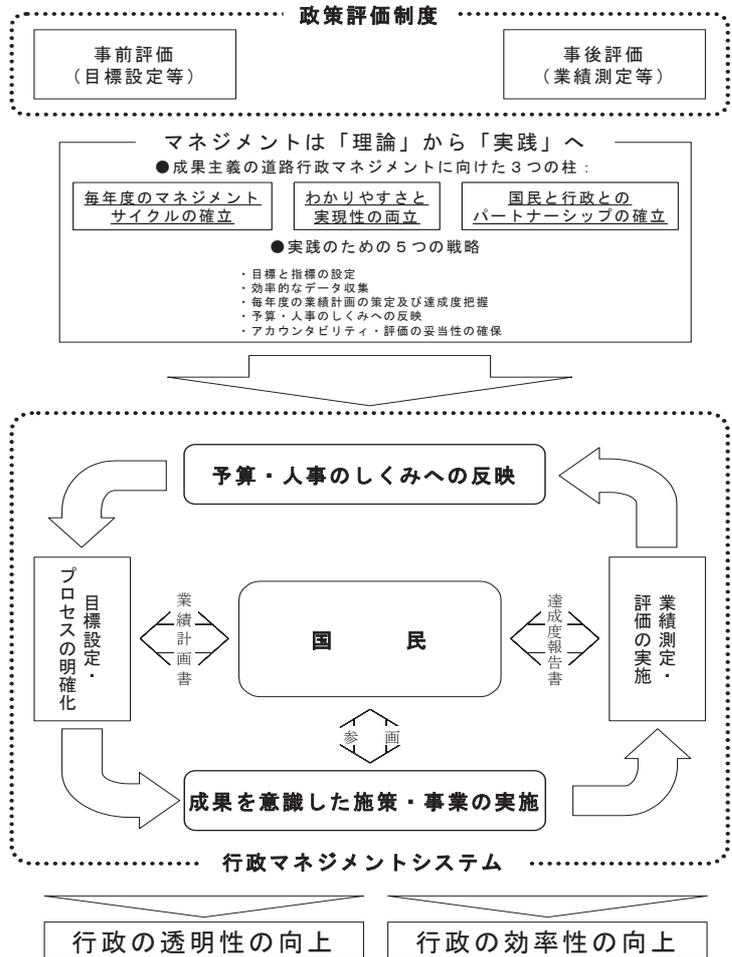


図1 『成果主義』の道路行政マネジメントへの転換

(2) 平成15年度「道路行政の業績計画書」の作成

平成15年7月、「道路行政の業績計画書」を策定、公表した。この中で、17の指標を設定し、目標を達成するための手段である施策、事業に至るプロセスの妥当性を明らかにし、数値目標の妥当性や、目標達成のための施策や事業の妥当性について記述している。国民の視点からのチェックを可能にするため、都道府県別の指標値などの関連するバックデータも同時に掲載している。

主な指標と目標については、パブリックコメントなどの手続を経て「社会資本整備重点計画」において、平成19年度目標値が平成15年10月10日に閣議決定されている。さらに、「国土交通省政策評価基本計画（平成15年10月）」の中でも位置付けられ、行政評価法の中において評価されることとなる。

(3) 地域における取組み

地域の特性や、地域ごとのニーズに応じた、即地性のある道路行政運営を行うため、全国レベルの取組みに加え、都道府県ごと等地域レベルでも、数値目標やそのために実施する施策や事業の内容を明らかにした「業績計画書」を策定し、順次公表している。地域レベルの「業績計画書」については、平成16年度中に、32都道府県／1地域について公表済みである（パブリック・インボルブメント（PI）手続中含む）。

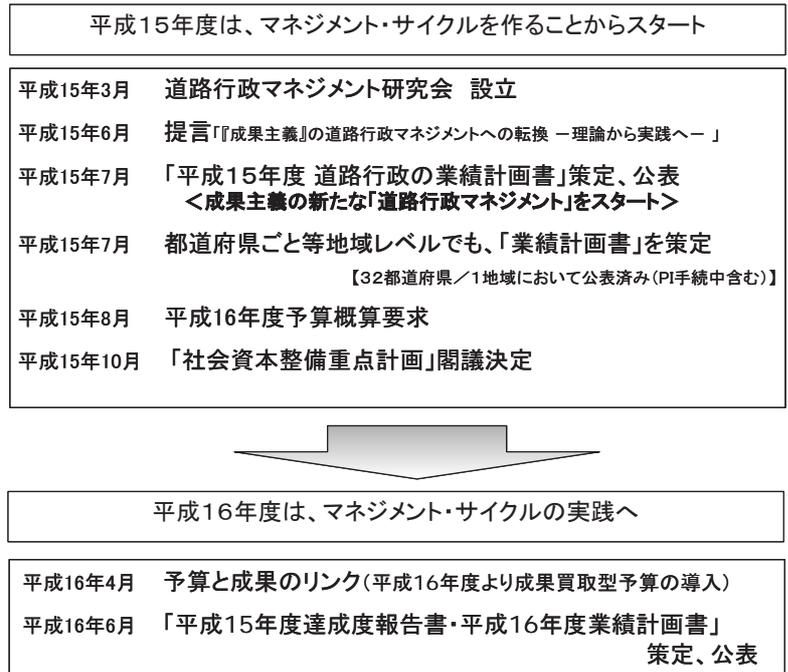


図2 道路行政マネジメントの取組み

(4) 道路行政マネジメントの実践に向けて

道路行政マネジメントに対しては、内外から成果主義への転換は理解できるものであるが、何を取組んでいるのか分かりにくく、地域のニーズに合った国民が実感できる成果まで見えないとの意見が出されている。

道路行政における「成果主義」に向けた取組みは端緒についたばかりであり、職員への「成果主義」の意識の浸透や、納税者、利用者に対するわかりやすさを確保するための工夫など、未だ多くの課題を残している。

実際の道路行政においても、アウトカム指標や目標の設定にとらわれすぎて、業績計画書と実務とが乖離している「仕事は今まで通り」という実態は否めない。

これらの課題の解決に向けては、内部、外部の多くの関係者の参加と努力による成功事例を積み上げ、日々改善していくことが重要である。その上で、住民の方々や国民から信頼される道路行政となることを目指し、不断の努力をしていく。

2. 道路行政マネジメントの実践に向けて(平成 16 年度の取組み)

(1) 日常業務へ浸透させるための基本的考え方

平成 15 年度にスタートさせた成果主義の道路行政マネジメントを実効性のあるものにするためには、様々な課題に継続的な改善を図っていかねばならない。平成 16 年度からは日常業務への浸透を図ることを重視して、道路行政マネジメントを推進する。

① 指標の実績値算出／達成度報告書・業績計画書の策定

指標実績値のフォローを実施した上で年次目標値を設定し、平成 15 年度達成度報告書・平成 16 年度業績計画書を策定する。

② 「成果主義」の浸透のための仕組み導入

「成果主義」の考え方への理解を促進し、現場の工夫を促すため、成果を意識して行政判断、執行ができるよう支援する仕組みを導入する。

③ 業務プロセスへの「成果主義」の組み込み

概算・予算要求、実施計画や新規採択といった節目ごとに成果を意識するための取組みを実施。「成果主義」に向けた職員の意識改革へとつなげ、職員一人ひとりによる現場の工夫を促す。

④ 国民と行政のパートナーシップの確立

国民と行政が課題と目標を共有し、協働して解決を図る、新たなパートナーシップの確立を目指す。

(2) 成果を意識した道路行政運営への転換

① 行政判断を支援する方式の導入

データ整備を行い、ユーザーの視点に立った成果目標を指標の数値目標で設定しているが、それをどのように実現していくか、資源配分等の行政判断をどのようにしたらいいかが不明確であるのが実態である。そこで、道路局では、目標とする成果をえるために、どのような施策・事業をとればいいのかなどの行政判断（資源配分等）を支援する仕組みをまとめた「道路行政経営ガイドライン」を作成し、最小限の道路行政の行動指針を定める。

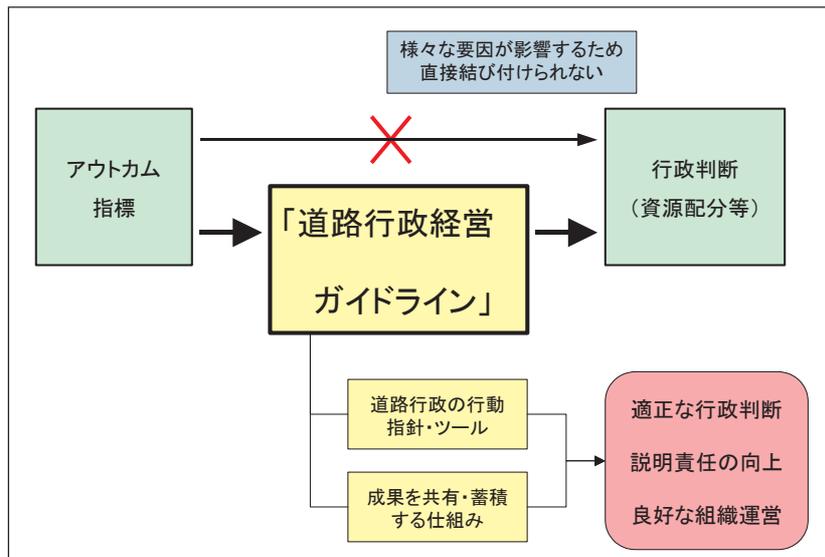


図3 道路行政経営ガイドラインの位置づけ

② 課題の多い区間の抽出、限定的な予算投入(優先度明示方式(仮称)(事故率曲線など)の導入)

効率的・効果的に事業を進めるため、データに基づいた問題箇所の特定制と、その箇所への重点的な資源の投資を図ることで事業を峻別する。このため、目標とする成果を得るためにどこから対策をとるかなどの行政判断を支援するための仕組みとして、渋滞や交通安全などの課題の多い区間のみを優先的に対策をとる「優先度明示方式(仮称)」（渋滞度曲線・事故率曲線）を導入する。これにより、渋滞損失時間や死傷事故率の状況を把握することにより、客観的データに裏付けされた課題のある箇所を特定することができ、重点的に対策をすることが可能となる。

例えば、事故に関しては、事故が多く発生している区間を特定するため、事故の発生形態が異なる交差点と単路部を分類した後、一定の区間に分割した上で、死傷事故率が高い順に並び替えた事故率曲線を用いて、死傷事故率の高い区間を抽出。死傷事故率が一定水準以上の区間のみを重点対策箇所とし、集中的な対策を実施する。

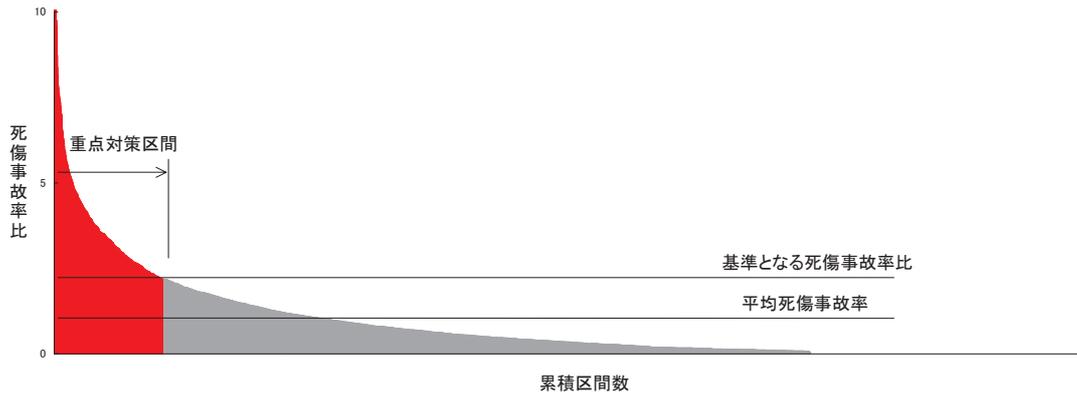


図4 優先度明示方式(仮称)(事故率曲線)のイメージ

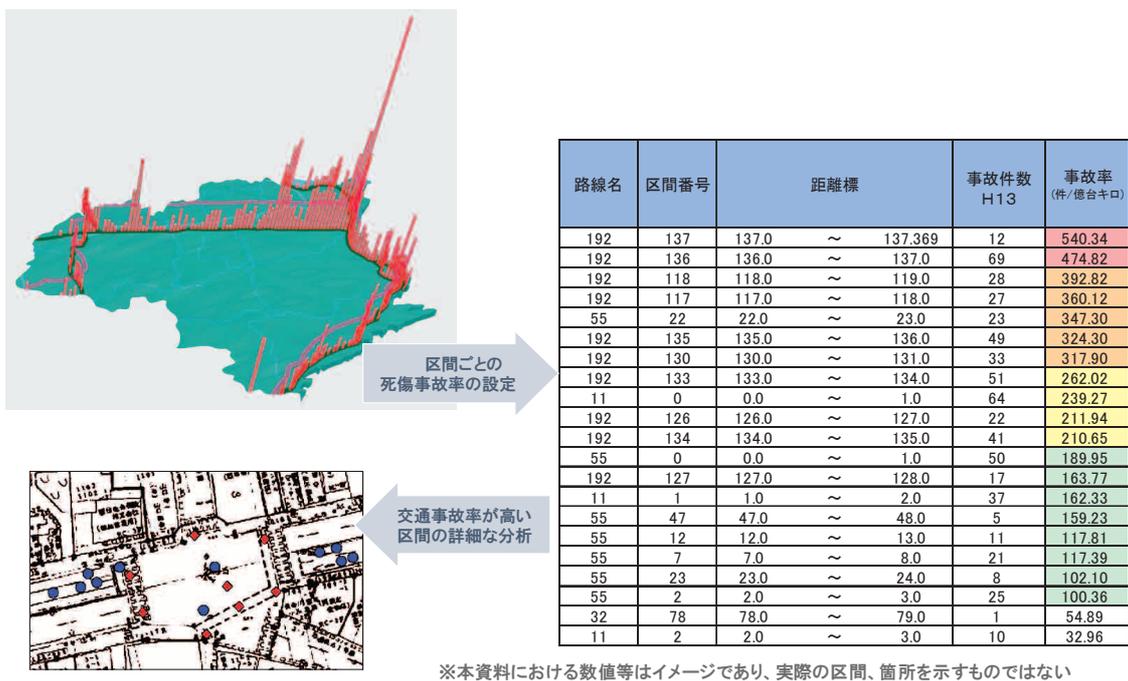


図5 データに基づいた問題箇所の特定

③ 道路行政運営への競争原理の導入(ベンチマーキング方式)

これからは、お客様サービスを意識した道路行政、一般企業のような経営感覚を意識した行政運営へ転換を図る。

道路管理や国民への情報開示などの日常的な取組みについては、競争原理を取り入れる。国道事務所別などの達成度を公表する「ベンチマーキング」を導入することにより、良好な成果をあげている他主体の取組みを学び、自らの改善点や工夫に気づく、より自発的な行政運営を促す。

(3) 成果を導くための予算のしくみの改善

① 業績予算の導入

予算の決定要因を全て定量的に表現し、目標や達成度に基づき、機械的に予算を立てることは不可能である。しかし目標や達成度は、予算の設定にあたっての総合的な判断に際して、重要な判断材料の一つである。

そこで、平成16年度概算要求から、予算の要求段階から成果目標を提示し、見込まれる成果に対して予算を配分して、事後の評価結果を以降の予算に反映するため、「成果買取型」の予算要求を行った。

また、平成16年度からは、渋滞の緩和や交通安全などの成果目標に対応した予算を明らかにするため、従来の「道路種別予算」から、成果に対応した「業績予算」を導入した。

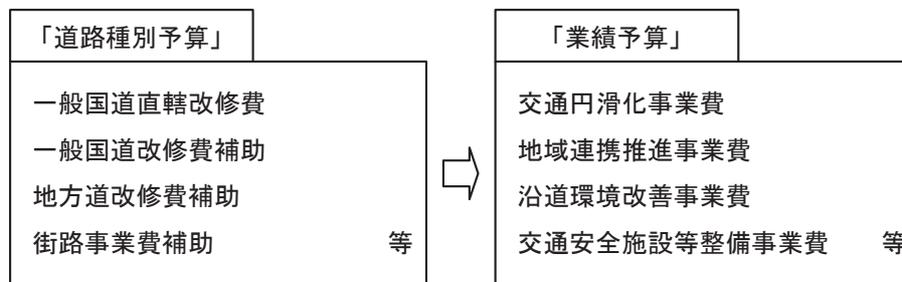


図6 「業績予算」の概要

② 「地方道路整備臨時交付金制度への成果主義」の導入

地方道路整備臨時交付金について、地方にとってより使い勝手がよく、かつ高い成果をあげられる制度に改善するため、個別事業内容の事前審査からパッケージの目標達成度に対する事後評価へ転換するとともに、個別事業への配分を地方の自由裁量に委ねる。

従来型	<ul style="list-style-type: none"> ○毎年度、個別事業内容を審査 ・個別事業の事業規模要件(個別事業の全体事業費の下限1億円等)への適合等 ○国が個別事業に対して配分
↓	
目標達成型	<ul style="list-style-type: none"> ○地方がパッケージごとに整備目標、B/Cを公表し、国は目標の達成度を事後評価 ○毎年度、国はパッケージ全体の目標達成に要する事業費により配分し、個別事業については地方が自由に配分

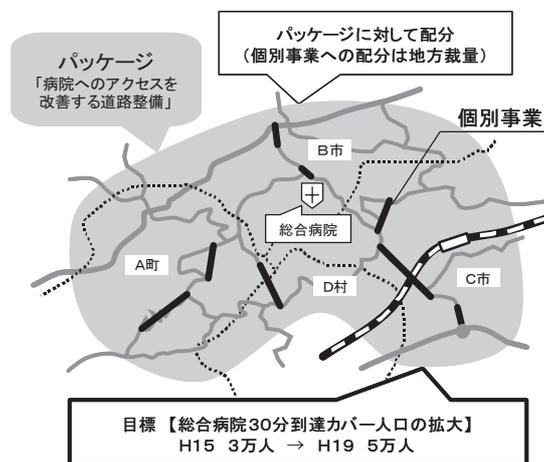


図7 目標達成型への転換

(4) 指標やデータ収集分析手法の改善

① 効率的なデータ収集・分析

合理的な成果目標を決定し、その成果を客観的に評価するためには、正確でコスト意識を持ったデータ収集が必要である。このため今後とも、効率的な収集体制を確立し、体系的なデータを整備していく。

例えば、渋滞状況の把握に関しては、時刻と位置を記録する装置がついたバス等を一種のセンサーとして使う「プローブカー」等を用いた情報収集体制の確立を進めている。このデータを用いて毎年度実測を行っている「渋滞モニタリング区間」に関しては、全国の渋滞の傾向を見るというデータの利用目的に対して、実測できているデータの取得頻度や範囲等から判断すると、今後の改善が必要である。

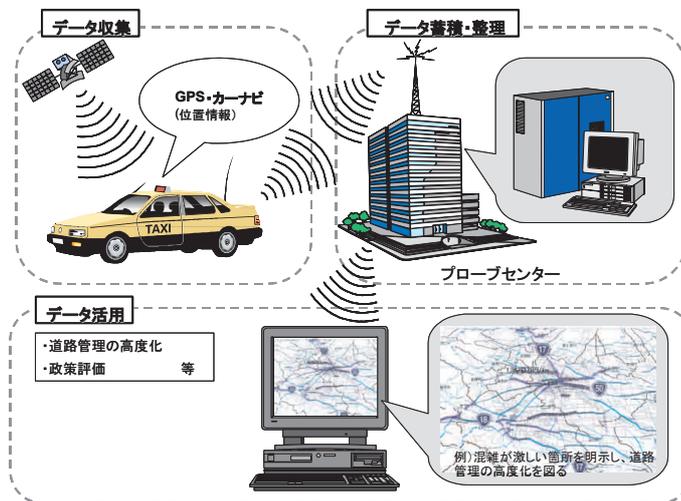


図8 プローブカー調査のイメージ図

② 指標の継続的な見直し

新たな政策テーマに対応した新たな指標の採用、達成状況の把握やマネジメントに使いにくい指標のメリハリ付けを継続的に行う。

本報告書・計画書でも、「NO₂ 環境目標達成率、SPM 環境目標達成率」の定義を変更した。これは、昨年の計画書では、自治体が設置し環境省へ報告している自動車排出ガス測定局のデータを用いて評価することとしていたが、データ入手に数ヶ月を要するため、国土交通省が整備を進めている常時観測局のデータを用いることとし、効果的な対策の立案・実施に向けた迅速な状況把握を行い、毎年度のマネジメントへの活用を図る。

③ 施策の効果が発揮されるまでのタイムラグの存在

道路整備は成果を得るために一定の時間を必要とするため、成果の発揮を確認できるまでに一定の測定期間が必要となるものもある。また、データ取得時期やデータの解析の期間によるタイムラグは、十分に注意しなければならない。実際のマネジメントに際しては、これらのタイムラグの存在を踏まえ、関連する施策の進捗を示す指標等を用いて評価を行う必要がある。今後とも、改善努力が必要である。

④ 外部要因を考慮

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

(5) 国民と行政のパートナーシップの確立

① 情報開示の徹底

業績計画書や達成度報告書は、対話型の行政運営のための重要なツールである。これを公表することで、国民と行政の間で課題や目標を共有し、目標設定の妥当性や施策や事業の妥当性について、国民の視点からのチェックを行うことを可能とする。

この平成 15 年度達成度報告書・平成 16 年度業績計画書では、1 年前に宣言した成果の目標を、達成したか、達成しなかったかということ、成果を表す指標の実績値とともに、公表している。

これまでは全国値でしか公表されていなかったものも、施策を実施したところやそうでないところの比較や、都道府県や国道事務所別などの指標のランキングなどのデータも公表。各主体の達成度を公表することにより、施策や事業の責任主体が明確になる。

② インターネットなどによる情報公開

引き続き、インターネットなどを活用し、積極的な情報公開に努める。

(国土交通省 HP : <http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>)

その際は、渋滞や交通事故の状況をわかりやすく示す「3D マップ」の活用など、ビジュアルを駆使したわかりやすい情報提供に努める。

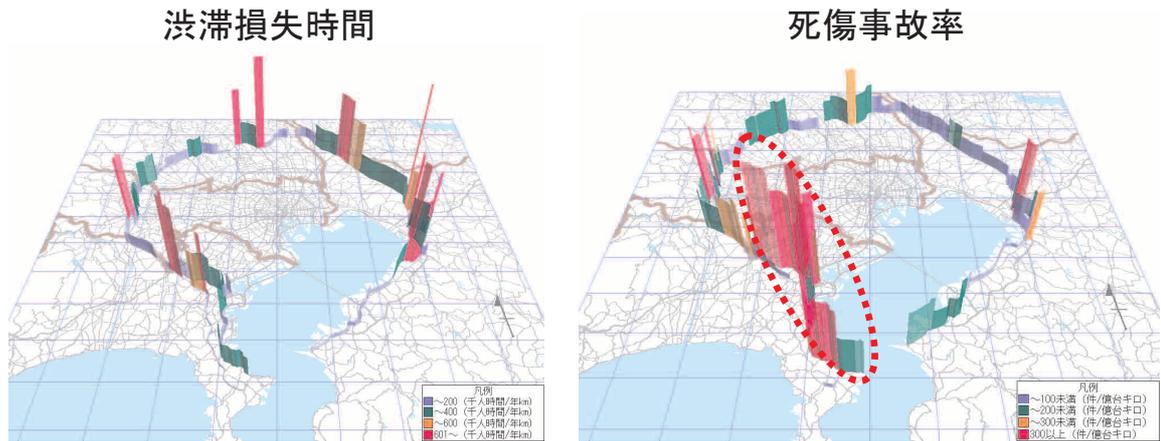


図9 渋滞及び交通事故の状況（国道16号の3Dマップ例）



図10 リニューアルされた道路局のホームページ

③ 地域レベルのマネジメント

地域の特性や、地域ごとのニーズに応じた、即地性のある道路行政マネジメントを進める。そのため、地域レベルでの業績計画書や達成度報告書の改善の工夫を行いつつ、策定・公表に努める。

④ 国民との接点の強化

道路利用者の声を反映するためのアカウントビリティの向上に取り組む。例えば、従来から運用している「道の相談室」についての対応改善とフィードバックの強化により、お客様の声により耳を傾ける適切な体制の確立を目指す。

第2部

政策テーマごとの達成度報告と業績計画

1. 道路行政に関する基本方針

社会・経済の活性化と暮らしの豊かさの向上を図るため、平成16年度は、「成果主義の道路行政」を目指し、既成の枠にとらわれない幅広でメリハリの効いた施策を展開する。

「成果主義」の道路行政マネジメントの導入や、地方の裁量のもと、より成果のあがる交付金制度への改革等の既存制度の見直しを行いながら、必要な道路を効率的に「つくる」とともに、既存ストックを有効に「使う」ことを徹底し、「活力」、「暮らし」、「安全」、「環境」の政策テーマを実現するため、他の行政分野と連携を図りつつ、幅広い課題に対応した政策を重点的かつ計画的に進める。

これらの政策テーマをより透明性を高めながら、効率的・効果的に実施するため、事業・施策の評価結果や成果等に関する幅広い道路関係情報を国民に積極的に公開する。

2. 業績予算に対応した政策テーマの設定

平成15年度「道路行政の業績計画書」では道路行政が目指すべき成果を表す指標として、施策の特性に応じた17の指標を設定し、4つの政策テーマ（政策課題）と道路行政の改革の合計5つの柱に応じて分類し、社会的背景や施策の必要性、業績計画を記述した。

平成16年度の道路行政の執行にあたっては、道路行政が目指すべき成果を表す17の指標を設定した。さらに3つの指標を新たに設定する。分析の際には、目標に対する達成度（実績値）の把握とともに、新たに導入した「業績予算」と主な関連指標を対応させることで、事業費と各業績指標の成果との対応が容易に把握できるように、下記のような政策テーマを設定する。

業績予算に対応した政策テーマごとの指標一覧		
渋滞を減らす ～道路交通の円滑化～	道路渋滞による損失時間	交通円滑化事業費 (7,391億円)
	路上工事時間	
	ETC利用率	
地域を結ぶ ～地域間の連携～	規格の高い道路を使う割合	地域連携推進 事業費等 ^{※1} (20,843億円)
	拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	
	隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合	
	日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合	
道路を守る ～道路の維持管理～	道路構造物保全率	維持修繕費 (2,625億円)
	災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合	
環境を改善する ～環境の保全～	NO ₂ ・SPM環境目標達成率	沿道環境改善 事業費等 ^{※2} (1,263億円)
	夜間騒音要請限度達成率	
	CO ₂ 排出削減量	
交通事故を減らす ～安全・安心な道づくり～	道路交通における死傷事故率	交通安全施設等 整備事業費等 ^{※3} (4,507億円)
	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	
電柱・電線をなくす ～美しい景観の創造～	市街地の幹線道路の無電柱化率	電線共同溝整備事業費 (2,287億円)
道路行政の改革 ～アカウントビリティの向上～	道路利用者満足度	-
	ホームページアクセス数	
新しい指標設定	路線番号の認識できる交差点の割合	(平成16年度新指標)
	踏切遮断による損失時間	(平成16年度新指標)
	「防災上課題のある市街地」の割合	(平成16年度新指標)

○ 網掛けは「成果目標を実現するための業績予算と主な関連指標」に位置づけられている指標

○ 「業績予算」下の括弧内は、平成16年度予算額（事業費）

※1：地域連携推進事業費等の計数には、直轄方式による高速自動車国道整備を含む。

※2：沿道環境改善事業費等には、沿道整備融資を含む。

※3：交通安全施設等整備事業費等には、道路交通環境改善事業を含む。

3. 指標ごとの目標と達成度

基準実績 (H14)

1) 渋滞を減らす～道路交通の円滑化～ 交通円滑化事業費 (H16 7,391 億円)

①道路渋滞による損失時間 (渋滞モニタリング区間)		6.1 億人時間/年
②路上工事時間		201 時間/km・年
③ETC利用率	全 国	5%
	首都高速	6%
	阪神高速	3%

2) 地域を結ぶ～地域間の連携～ 地域連携推進事業費等 (H16 20,843 億円)

④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)		13%
⑤拠点的な空港・港湾への道路アクセス率		59%
⑥隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合		72%
⑦日常生活の中心となる都市まで、30 分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合		63%

3) 道路を守る～道路の維持管理～ 維持修繕費 (H16 2,625 億円)

⑧道路構造物保全率	橋梁	86%
	舗装	91%
⑨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		66%

4) 環境を改善する～環境の保全～ 沿道環境改善事業費等 (H16 1,263 億円)

⑩NO ₂ 環境目標達成率		64%
⑩SPM環境目標達成率		—
⑪夜間騒音要請限度達成率		61%
⑫CO ₂ 排出削減量		261 百万 t-CO ₂

5) 交通事故を減らす～安全・安心な道づくり～ 交通安全施設等整備事業費等 (H16

⑬道路交通における死傷事故率		118.4 件/億台キロ
⑭1 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		約 17%

6) 電柱・電線をなくす～美しい景観の創造～ 電線共同溝整備事業費 (H16 2,287

⑮市街地の幹線道路の無電柱化率		約 7%
-----------------	--	------

7) 道路行政の改革～アカウンタビリティの向上～

⑯道路利用者満足度		2.6 点
⑰ホームページアクセス数		1,546 万アクセス/年

8) 新しい指標設定

新指標 1 路線番号の認識できる交差点の割合

新指標 2 踏切遮断による損失時間

新指標 3 「防災上課題のある市街地」の割合



H15 目標

現在 (H15) 実績

来年 (H16) 目標

計画目標 (H19)

約 5.9 億人時間/年 (約 3%減)	約 5.9 億人時間/年 (約 3%減)	約 5.7 億人時間/年 (さらに 3%減)	(約 1 割減)
193 時間/km・年 (約 4%削減)	186 時間/km・年 (約 7%削減)	185 時間/km・年 (約 8%削減)	(約 2 割削減)
約 15%	16%	30%	約 70%
約 20%	19%	40%	約 85%
約 15%	11%	35%	約 85%

13% (210万台キロ)	13% (-20万台キロ)	13% (290万台キロ)	約 15%
61% (青森港へのアクセス)	61%	61% (中部国際空港へのアクセス)	約 68%
73%	73%	74%	約 77%
約 64% (約 80 万人増加)	約 64% (約 60 万人増加)	65%	約 68%

約 87%	87%	89%	約 93%
現状の水準を維持	93%	現状の水準を維持	現状の水準を維持
68%	68%	70%	約 76%

約 67%	67% (新指標 : 53%)	- (新指標 : 77%)	- (新指標 : 約 9 割)
約 1 割	9% (新指標 : 78%)	-(新指標:現在の水準を維持)	-(新指標:現在の水準を維持)
約 63%	64%	65%	約 72%
平成 22 年度までに運輸部門における二酸化炭素排出量を約 250 百万 t-CO ₂ まで削減			

4,507 億円)

※指標⑩は、測定方法の定義の変更により、2 通りの値を併記

約 116 件/億台キロ	119.9 件/億台キロ	約 114 件/億台キロ	約 108 件/億台キロ
約 21%	約 25%	約 30%	約 5 割

億円)

約 8%	9%	約 10%	約 15%
------	----	-------	-------

約 2.7 点	2.6 点	約 2.8 点	3.0 点
約 2,600 万アクセス/年	2,350 万アクセス/年	約 4,300 万アクセス/年	約 1 億アクセス/年

4. 業績予算に対応した政策テーマごとの達成度報告と業績計画

【政策テーマごとの達成度報告と業績計画の読み方】

政策テーマごとに、対応する成果指標を掲載する。

各成果指標は

- ・ 指標の動向：指標値算出にあたり必要な測定対象や項目を明らかにし、その指標の目標やその傾向を記載
- ・ 達成度報告（昨年度の成果）：施策を実施した箇所とそうでないところの比較、都道府県・ブロック別や国道事務所別の達成度などを分析
- ・ 業績計画（今後の取組み）：達成度報告を踏まえて、それぞれの担当部局が、改善策を検討し、次の施策・事業に反映

<p>政策テーマ名称 大見出し</p> <hr/> <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) 指標の動向</p> <p>■ ○○○○○○○○○○○○○○○○○ ○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <p>■ ○○○○○○○○○○○○○○○○○ ○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <p>(2) 達成度報告（昨年度の成果）</p> <p>■ ○○○○○○○○ ○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <p>■ ○○○○○○○○ ○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <p>■ ○○○○○○○○ ○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <p>(3) 業績計画（今後の取組み）</p> <p>■ ○○○○○○○○○○ ○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <p>■ ○○○○○○○○ ○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○</p>	<p style="text-align: right;">【指標—○ 指標名称】</p> <p>(1) 指標の動向</p> <p>○○○○○○○○○○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○。 ○○○○○○○○○。</p> <div style="border: 1px solid gray; width: 150px; height: 40px; margin: 10px auto; text-align: center;">図表等</div> <p>(2) 達成度報告（昨年度の成果）</p> <p>■ ○○○○○○○○ ○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <p>■ ○○○○○○○○ ○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <div style="border: 1px solid gray; width: 150px; height: 40px; margin: 10px auto; text-align: center;">図表等</div> <p>(3) 業績計画（今後の取組み）</p> <p>■ ○○○○○○○○ ○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <p>■ ○○○○○○○○ ○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <p>○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>【関連する平成 16 年度の主な施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ ・ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ ・ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ </div> <p>(4) バックデータ</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 5px;"> <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>												

<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">平成 14 年度実績</td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;">○○</td> </tr> <tr> <td rowspan="2" style="width: 20%;">平成 15 年度</td> <td style="width: 10%;">実績</td> <td style="width: 10%;">○○</td> </tr> <tr> <td>目標</td> <td>○○</td> </tr> <tr> <td>中期的な目標</td> <td></td> <td>○○</td> </tr> <tr> <td>平成 16 年度の目標</td> <td></td> <td>○○</td> </tr> </table>	平成 14 年度実績		○○	平成 15 年度	実績	○○	目標	○○	中期的な目標		○○	平成 16 年度の目標		○○	<p style="text-align: center;">担当： 道路局 ○○課</p>
平成 14 年度実績		○○													
平成 15 年度	実績	○○													
	目標	○○													
中期的な目標		○○													
平成 16 年度の目標		○○													

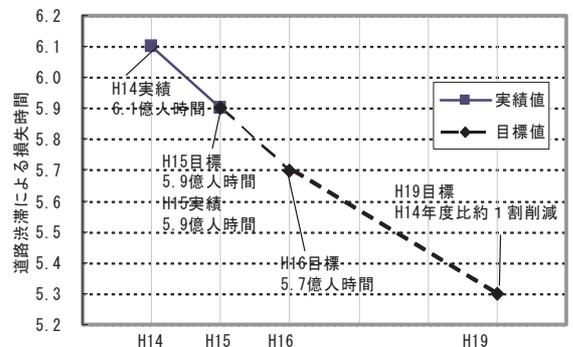
1) 渋滞を減らす

～道路交通の円滑化～

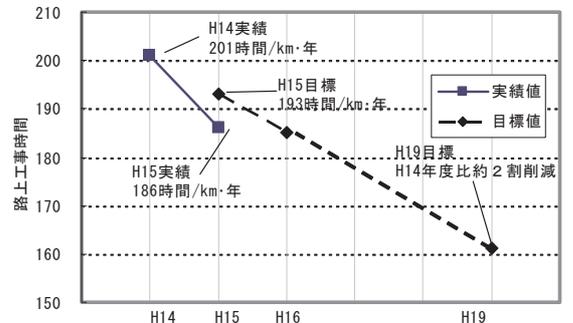
渋滞を減らすという政策目標は、

- ・ 道路渋滞による損失時間をどこまで減少しえたか（指標－1）
 - ・ 渋滞の原因となる路上工事時間をどこまで縮減しえたか（指標－2）
 - ・ 高速道路等料金所での渋滞を解消するのに効果がある ETC 利用率がどこまで向上したか（指標－3）
- で評価する。

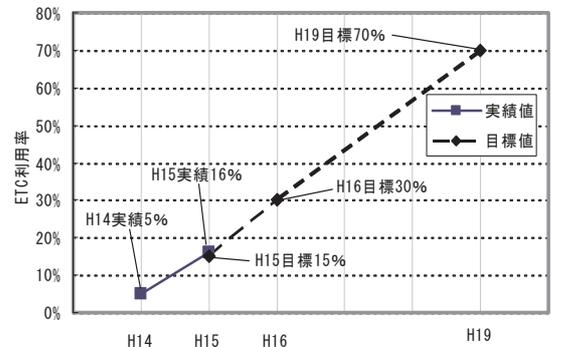
【指標－1】道路渋滞による損失時間	(→18 頁)
定義：渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差	
中期的な目標：平成 19 年度までに約 1 割削減	
■さらなる渋滞対策の推進 渋滞対策実施の有無で大きな差。対策箇所では広い範囲で効果を確認。渋滞損失の高いところを的確に把握し、施策立案、対策実施を推進。	



【指標－2】路上工事時間	(→26 頁)
定義：道路 1km あたりの、路上工事に伴う年間の交通規制時間	
中期的な目標：平成 19 年度までに約 2 割削減し、路上工事に伴う渋滞の軽減を図る	
■利用者の視点に立った路上工事縮減の取組み 平成 15 年度は縮減目標を達成。東京 23 区での外部評価型の取組みを積極的に拡充し、路上工事による渋滞を軽減。	



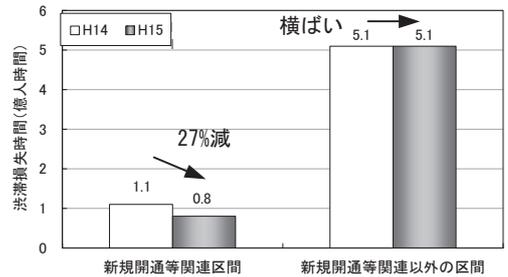
【指標－3】ETC利用率	(→34 頁)
定義：ETC 導入済み料金所における ETC 利用車の割合	
中期的な目標：平成 19 年度までに約 70%まで向上させ、料金所渋滞を概ね解消する	
■ETC が利用しやすくなり、利用率が 16%に ETC レーン整備、料金割引、車載器の低価格化、登録手続きの迅速化により ETC が利用しやすくなり、一部料金所では渋滞も減少しました。	



(参考：交通円滑化事業費 7,391 億円 [平成 16 年度])

さらなる渋滞対策の推進

渋滞対策実施の有無で大きな差。対策箇所では広い範囲で効果を確認。渋滞損失の高いところを的確に把握し、施策立案、対策実施を推進。



(1) 指標の動向

■ 局所的な渋滞状況だけでなく都市圏などの広い範囲での渋滞状況が評価可能

昨年度の業績計画書において、一般都道府県道以上の道路約 19 万 km のうち約 2% (約 4,400km) を渋滞状況を実測する「渋滞モニタリング区間」として設定、6.1 億人時間(平成 14 年度)→5.9 億人時間(平成 15 年度)と約 3%削減することを目標と発表。なお、全国値は 38.1 億人時間 (平成 14 年度; 計算値)。

■ 渋滞損失時間は 6.1 億人時間から 5.9 億人時間へと約 3%減少

■ 平成 16 年度は 5.7 億人時間を目標とするが、モニタリング区間の設定等、今後の改善が必要

現在の渋滞モニタリング区間が全国傾向を表していくように改善予定。

(2) 達成度報告(昨年度の成果)

■ 新規開通がポイント ～新規開通等関連区間は約 27%の渋滞損失時間の改善効果

新規開通や交差点立体化等関連区間などは指標が約 27%減少(改善)する一方、その他の区間はほぼ横ばい。また、事業の効果は都市圏まで波及。(表 1-1, 図 1-2)

■ 渋滞軽減事例 ～ 渋滞の現状を的確に把握し、効果的な対策を立案、実施

新規開通や交差点立体化等の対策を全国の直轄国道では年間約 140 箇所実施、渋滞軽減の事例は各地に存在。用地を買わずに車線を増やし、渋滞長を 9 分の 1 に削減した事例も。(図 1-3, 4)

■ 有効活用・即効効果 ～ 有料道路の料金に係る社会実験が実現した渋滞の即効対策

既存の高速道路を有効に活用することで、短期間で予想以上の効果を発現した事例が各地に存在。

(図 1-5)

■ 事業の効果だけでなく思わぬ課題も

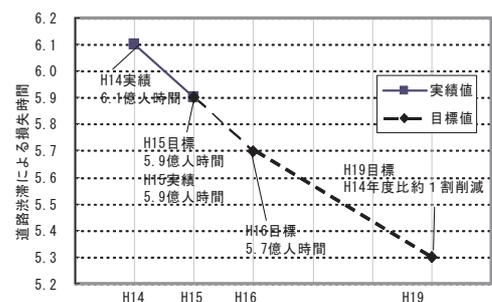
渋滞損失時間の削減効果を発揮したものの、次なる課題が生じた例も存在。(図 1-6)

(3) 業績計画(今後の取組み)

■ より効率的・効果的な渋滞施策の立案、渋滞対策事業の実施(優先度明示方式(仮称)の活用)

渋滞の激しい箇所(指標の高い箇所)を把握し、対策することで効率的・効果的な渋滞施策の立案、事業実施を実現。渋滞損失時間を高い区間順に並べた優先度明示方式(渋滞度曲線)を用い、渋滞の激しいところを集中的に対応することとする。(図 1-7)

平成 14 年度実績	年間約 38.1 億人時間(全国:計算値) 年間約 6.1 億人時間(渋滞モニタリング区間:実測値)
平成 15 年度	実績 渋滞モニタリング区間における渋滞損失を約 3%削減し、5.9 億人時間まで減少
	目標 年間約 5.9 億人時間(渋滞モニタリング区間:実測値)
中期的な目標	平成 19 年度までに 5.3 億人時間とする
平成 16 年度の目標	渋滞モニタリング区間における渋滞損失をさらに約 3%削減し、5.7 億人時間まで減少



担当 : 道路局 企画課 道路経済調査室

(1) 指標の動向

平成 15 年度の業績計画書において、毎年度実測を行っている区間を「渋滞モニタリング区間^注」と設定し、その区間において毎年度評価を行うこととした。

渋滞モニタリング区間（渋滞データを取ることができる区間）については、対前年比約 3%減少となった。

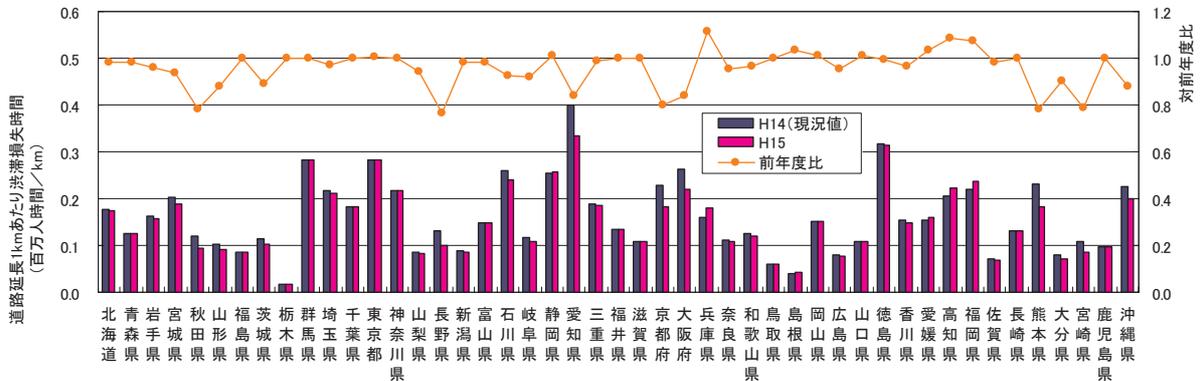


図 1-1 渋滞モニタリング区間 1km 当たり渋滞損失時間の比較及び対前年度比

注) 渋滞モニタリング区間は、毎年度実測を行っている区間として設定したものであり、全国の都道府県道以上の道路に対する延長ベースで約 2%、渋滞損失時間ベースで約 16%を占め、そのほとんどが国が管理する幹線国道（直轄国道）である。また、毎年度実測を行っている区間であるため、必ずしも全国の渋滞の傾向を表したものではなく、実測を行う区間が新規開通等対策を行った箇所を重点的に設定している場合もあり、渋滞モニタリング区間全体の指標の動向については、単純に見た場合新規開通等による改善の効果が直接的に出る傾向があるという問題があり、今後の改善が必要である。

(2) 達成度報告（昨年度の成果）

■ 新規開通がポイント ～新規開通等関連区間は約 27%の渋滞損失時間の改善効果

国が管理する幹線国道（直轄国道）では新たなバイパス開通や交差点立体化などが年間約 140 箇所あり、渋滞モニタリング区間に関連するものは約 50 箇所あった。渋滞モニタリング区間のうち、新規開通等対策関連区間においては、渋滞損失時間は約 27%減少しその効果が示されたが、新規開通等がなかったところなどでは横ばいであった。

また、新規開通等があった都市圏の大部分が渋滞損失時間の削減に結びついており、事業の整備効果が「事業箇所」にとどまらず、「都市圏」にまで影響していることが明らかとなった。従来の「渋滞長」や「通過時間」の概念ではこうした事実は説明できなかった。

表 1-1 新規開通等と指標の動向 (単位：億人時間)

	延長(km)	平成 14 年	平成 15 年	対前年比
新規開通等関連区間	409	1. 1	0. 8	0. 73
新規開通等関連以外の区間	3, 987	5. 1	5. 1	1. 00
合計	4, 395	6. 1	5. 9	0. 97

(四捨五入の関係で合計が合わない場合がある)

【渋滞を減らす ～道路交通の円滑化～】

○都市圏ごとの渋滞損失時間の増減(東北の例)

青森、秋田、山形等の新規開通のあった都市圏では、渋滞損失時間が大幅に減少。

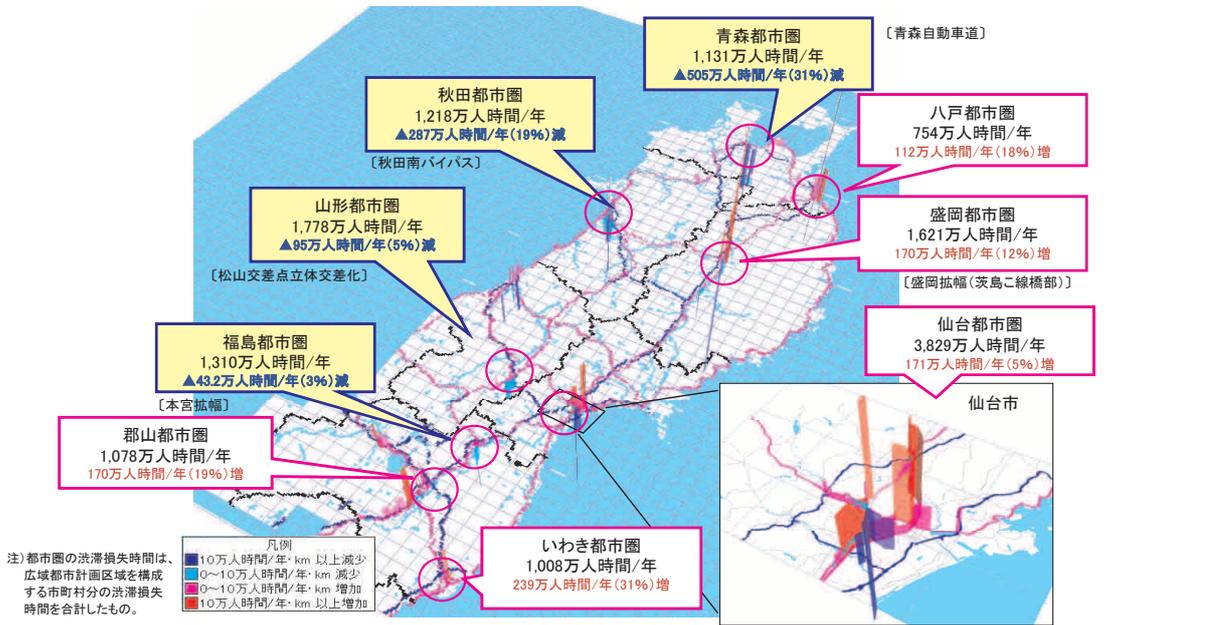


図1-2 都市圏ごとの渋滞損失時間の増減

■ 渋滞軽減事例 ～ 渋滞の現状を的確に把握し、効果的な対策を立案、実施

○用地を買わずに車線を増やし、渋滞長を9分の1に削減
 ～国道8号森戸御経塚5車線化事業(金沢都市圏)～

【現況】金沢都市圏の渋滞は国道8号に集中。年間約1,300万人時間(金沢都市圏全体の約35%)が渋滞により消失。

【分析】上下線で渋滞の質に差。上り線(金沢市街地へ向かう方向)が慢性的に渋滞。

【対策】上り車線のみ2車線を3車線に。道路構造令を弾力的に運用し、用地買収なし。

【効果】最大渋滞長3,010mが350mと9分の1に減少。用地費10億円削減と事業の迅速化にも貢献。

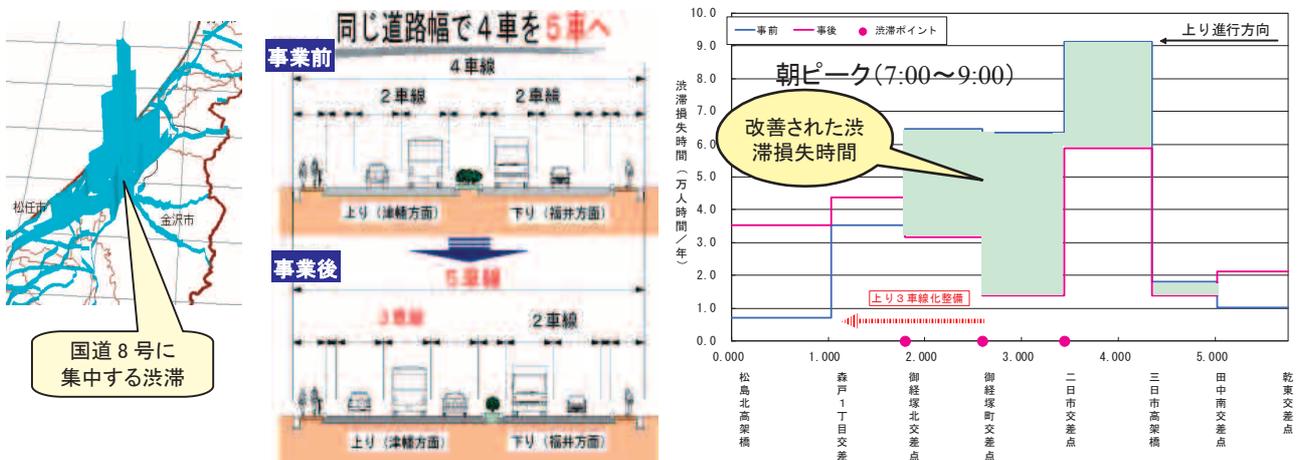


図1-3 渋滞解消を目的とした事例

○朝のラッシュ時速度が8倍に改善 ～国道357号環七立体化事業（東京都市圏）～

【現況】 東京都内の国道357号は主要な物流路線で慢性的な渋滞が発生。渋滞損失は葛西臨海公園前交差点前後でピーク。朝のラッシュ時の時速は7km/h。

【分析】 交差道路の環状7号線の渋滞も深刻。朝のラッシュ時の時速は8km/h。

【対策】 立体交差化及び交差点現示を改善。

【効果】 国道357号のラッシュ時旅行速度は7km/h→59km/hと8倍に改善。環状7号線のラッシュ時旅行速度も8km/h→22km/hに改善。



事業前



事業後



図1-4 環七立体化事業による渋滞の解消

■ 有効活用・即効効果 ～有料道路の料金に係る社会実験が実現した渋滞の即効対策

既存の高速道路を有効活用することで、極めて短期間で予想以上の効果を発現した事例が各地に存在。一般道路における渋滞等の課題に対応するため、多様で弾力的な料金施策を導入し並行する有料道路を有効に活用することは有力な手法であり、平成15年度に有料道路の料金に係る社会実験を実施。実施箇所22件のうち、地方都市の通勤混雑対策を目的とする実験は14件と全体の6割を占めた。

○1日約60万円の料金割引で約1,500万円相当の渋滞緩和 ～日立ラクラク大実験（日立都市圏）～

日立都市圏では、国道6号、245号と並行する常磐自動車道の一部区間の料金を半額にする「日立ラクラク大実験」を昨年11～12月に実施。それに伴う料金収入減は1日あたり約60万円であったが、渋滞緩和効果は1日あたり約1,500万円となった。

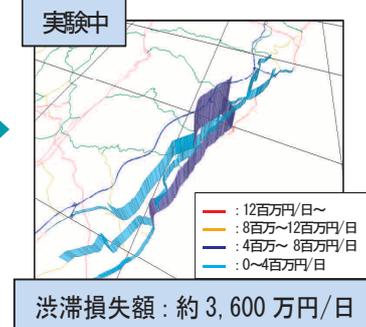
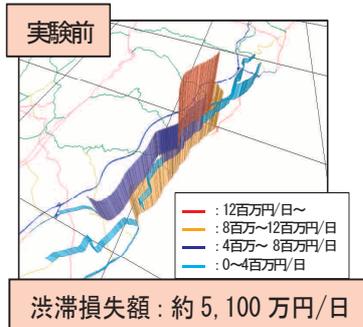


図1-5 高速道路の料金施策の事例

【渋滞を減らす ～道路交通の円滑化～】

■ 事業の効果だけでなく思わぬ課題も

○事業箇所の渋滞は減ったが新たな課題が発生

～一般国道13号松山交差点立体化（山形都市圏）～

松山交差点の立体化により、渋滞損失時間が99万人時間/年（約3割）削減され、大きな効果があった。しかし、エリア全体の損失は大幅に減少したものの、隣接の交差点である大野目交差点付近では走行速度が低下（渋滞損失時間が増加）した現象も表れた。今後は、この渋滞解消に向け緊急に対策を行っていく。

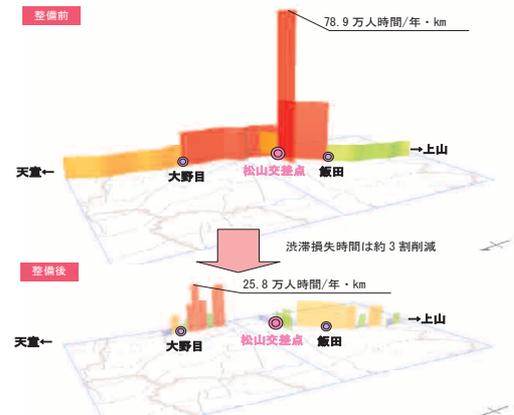


図1-6 松山交差点付近の渋滞損失時間の変化

(3) 業績計画（今後の取組み）

■ より効率的・効果的な渋滞施策の立案、渋滞対策事業の実施（優先度明示方式（仮称）（渋滞度曲線）の活用）

平成15年度の結果を見ると、事業実施と渋滞緩和の関係が非常に高いことが改めて確認された。このため、平成16年度においては、渋滞損失時間の高いエリアに対して重点的に対策が行われるよう、事業の推進を図っていく。

具体的には、渋滞損失時間を高い順に並べ替えた優先度明示方式（仮称）（渋滞度曲線^{注1}）（下図参照）を導入して、優先的に対策すべき区間を抽出し、事業箇所の特定を行うとともに、効率的・効果的に渋滞対策事業を実施する。

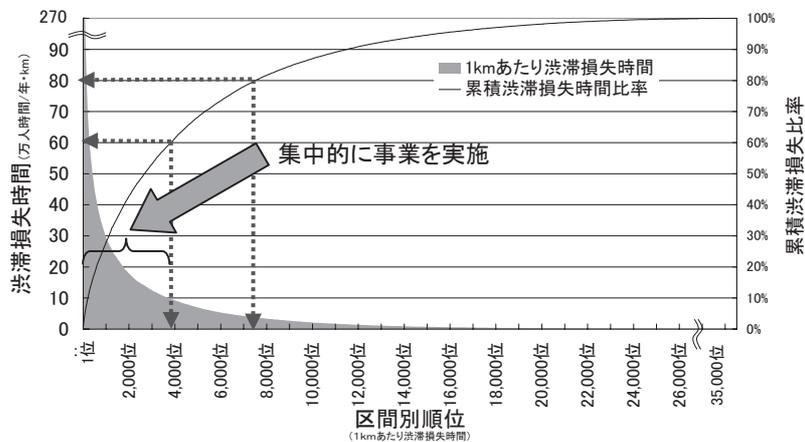


図1-7 全国の一般都道府県道以上の道路における区間（約35,000区間）ごとの渋滞損失の順位

注) 渋滞度曲線：全国の幹線道路（一般都道府県道以上）約19万kmを約35,000区間（センサス区間）に分割し、1kmあたりの渋滞損失時間の高い区間から順に並べたもの。全国の幹線道路の渋滞損失時間の約8割は路線延長の約2割に集中しており、渋滞損失時間の高いところを集中的に対策することが効果的である。

【関連する平成16年度の主な施策】

○指標の高い（渋滞の激しい）ところに以下の対策事業を効果的に組み合わせて実施

- ・交差点立体化、バイパス・環状道路等の整備をはじめとする交通容量拡大策
- ・パークアンドライド、公共交通機関支援事業、交通結節点改善事業などの交通需要マネジメント施策、マルチモーダル施策
- ・有料道路の料金に係る社会実験などの既存ストックの有効活用 等

(4) バックデータ

1) 都道府県別の総損失時間（平成14年度値）

ポイント： ①道路1kmあたり→三大都市圏に集中

②人口あたり→岐阜県、山梨県等、三大都市圏隣接地域や宮城県、沖縄県等地方圏でも深刻（首都圏の2倍以上）

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

※カッコ内は順位、網掛けは上位10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。

【渋滞を減らす ～道路交通の円滑化～】

2) 都道府県別の渋滞モニタリング区間における渋滞損失時間

指標	渋滞モニタリング区間における渋滞損失時間					
	渋滞モニタリング区間 延長 km	都道府県道以上 総延長 km	渋滞モニタリング区間 H14渋滞損失時間 万人時間/年	渋滞モニタリング区間 H15渋滞損失時間 万人時間/年	対前年比 (H15/H14) 万人時間/年	(参考)都道府県道以上 渋滞損失時間(H14) 万人時間/年
全国	4,395	188,033	約61,000	約59,000	0.97	380,796
北海道	178.7 (7)	18,440 (1)	3,153 (5)	3,097 (3)	0.98 (24)	13,422 (8)
青森県	130.2 (11)	3,775 (22)	1,651 (13)	1,625 (13)	0.98 (22)	3,862 (31)
秋田県	93.1 (16)	3,858 (19)	1,088 (17)	854 (24)	0.79 (45)	3,318 (34)
岩手県	60.7 (24)	4,911 (8)	982 (23)	945 (22)	0.96 (30)	2,941 (40)
山形県	61.5 (23)	3,649 (23)	641 (30)	564 (31)	0.88 (40)	4,048 (28)
宮城県	71.0 (20)	3,594 (24)	1,439 (14)	1,344 (15)	0.93 (34)	13,000 (10)
福島県	215.4 (3)	6,304 (3)	1,863 (12)	1,858 (11)	1.00 (19)	5,040 (25)
東京都	197.7 (5)	2,699 (34)	5,578 (2)	5,612 (2)	1.01 (9)	36,910 (1)
神奈川県	15.6 (43)	2,240 (41)	337 (40)	337 (39)	1.00 (11)	17,018 (5)
千葉県	16.0 (41)	3,836 (20)	293 (41)	293 (41)	1.00 (11)	15,543 (7)
埼玉県	45.4 (28)	3,489 (27)	990 (22)	961 (21)	0.97 (27)	18,673 (4)
茨城県	69.7 (21)	4,562 (14)	801 (27)	713 (28)	0.89 (38)	9,718 (14)
栃木県	4.2 (47)	3,780 (21)	7 (47)	7 (47)	1.00 (11)	6,154 (20)
群馬県	15.9 (42)	3,547 (26)	449 (35)	449 (35)	1.00 (11)	7,543 (16)
長野県	9.6 (45)	5,886 (5)	127 (45)	97 (46)	0.77 (47)	8,373 (15)
山梨県	67.8 (22)	2,081 (44)	585 (33)	553 (32)	0.95 (33)	4,194 (27)
新潟県	123.2 (13)	6,973 (2)	1,077 (18)	1,057 (18)	0.98 (25)	7,258 (18)
富山県	156.7 (8)	2,728 (33)	2,349 (8)	2,309 (7)	0.98 (23)	3,899 (30)
石川県	73.5 (19)	2,558 (36)	1,911 (11)	1,771 (12)	0.93 (35)	5,328 (23)
静岡県	40.4 (30)	4,578 (13)	1,031 (21)	1,044 (19)	1.01 (6)	15,737 (6)
岐阜県	31.8 (35)	4,775 (12)	373 (39)	343 (38)	0.92 (36)	12,711 (11)
愛知県	14.9 (44)	5,593 (6)	595 (32)	498 (34)	0.84 (41)	27,501 (2)
三重県	42.7 (29)	3,956 (18)	809 (26)	799 (25)	0.99 (21)	5,796 (21)
滋賀県	95.7 (15)	2,539 (37)	1,031 (20)	1,031 (20)	1.00 (11)	4,209 (26)
京都府	141.5 (10)	3,101 (31)	3,243 (4)	2,591 (5)	0.80 (43)	9,945 (13)
大阪府	126.2 (12)	2,503 (38)	3,317 (3)	2,778 (4)	0.84 (42)	26,969 (3)
兵庫県	74.7 (18)	6,077 (4)	1,206 (15)	1,347 (14)	1.12 (1)	10,297 (12)
福井県	51.0 (26)	2,386 (40)	687 (29)	687 (29)	1.00 (11)	2,527 (43)
奈良県	202.0 (4)	2,124 (43)	2,275 (9)	2,175 (9)	0.96 (31)	3,720 (33)
和歌山県	92.0 (17)	2,922 (32)	1,155 (16)	1,113 (17)	0.96 (29)	3,314 (35)
鳥取県	24.6 (38)	2,169 (42)	145 (44)	146 (44)	1.00 (10)	1,571 (47)
島根県	184.4 (6)	3,476 (28)	763 (28)	790 (26)	1.04 (5)	2,233 (46)
岡山県	147.2 (9)	4,856 (10)	2,227 (10)	2,248 (8)	1.01 (8)	5,348 (22)
広島県	819.2 (1)	5,335 (7)	6,541 (1)	6,243 (1)	0.95 (32)	7,286 (17)
山口県	226.3 (2)	4,068 (17)	2,443 (6)	2,469 (6)	1.01 (7)	3,106 (38)
徳島県	16.7 (40)	2,476 (39)	529 (34)	526 (33)	0.99 (20)	3,311 (36)
香川県	24.1 (39)	1,982 (45)	375 (38)	361 (37)	0.96 (28)	3,155 (37)
愛媛県	58.3 (25)	4,125 (16)	897 (25)	930 (23)	1.04 (4)	3,943 (29)
高知県	30.7 (36)	3,181 (30)	629 (31)	684 (30)	1.09 (2)	2,771 (42)
福岡県	48.8 (27)	4,783 (11)	1,075 (19)	1,157 (16)	1.08 (3)	13,363 (9)
佐賀県	38.0 (33)	1,932 (46)	271 (42)	265 (42)	0.98 (26)	2,348 (44)
長崎県	9.4 (46)	2,634 (35)	124 (46)	124 (45)	1.00 (11)	3,097 (39)
熊本県	40.4 (30)	4,371 (15)	940 (24)	734 (27)	0.78 (46)	5,088 (24)
大分県	25.1 (37)	3,576 (25)	201 (43)	182 (43)	0.90 (37)	2,898 (41)
宮崎県	36.4 (34)	3,234 (29)	394 (36)	311 (40)	0.79 (44)	2,316 (45)
鹿児島県	40.4 (30)	4,870 (9)	390 (37)	390 (36)	1.00 (11)	3,815 (32)
沖縄県	106.5 (14)	1,502 (47)	2,416 (7)	2,132 (10)	0.88 (39)	6,182 (19)

※単位未満四捨五入のため合計が合わないことがある

※カッコ内は順位、網掛けは上位10位以内の都道府県を表す。

※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14年度～平成15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。

※渋滞モニタリング区間は平成15年3月末現在のもの。

3) 都道府県別の渋滞モニタリング区間の延長・渋滞損失時間割合

指標	渋滞モニタリング区間における渋滞損失時間		
区分	都道府県道以上の総延長に対する 渋滞モニタリング区間延長の割合	全渋滞損失時間(H14;計算値)に対する H15渋滞モニタリング区間における 渋滞損失時間の割合	
全国	2.3%	約16%	
都 道 府 県	北海道	1.0% (33)	23.1% (19)
	青森県	3.4% (11)	42.1% (5)
	秋田県	2.4% (17)	25.7% (15)
	岩手県	1.2% (26)	32.1% (12)
	山形県	1.7% (22)	13.9% (24)
	宮城県	2.0% (19)	10.3% (31)
	福島県	3.4% (12)	36.9% (7)
	東京都	7.3% (3)	15.2% (21)
	神奈川県	0.7% (39)	2.0% (43)
	千葉県	0.4% (43)	1.9% (44)
	埼玉県	1.3% (25)	5.1% (40)
	茨城県	1.5% (23)	7.3% (36)
	栃木県	0.1% (47)	0.1% (47)
	群馬県	0.4% (42)	6.0% (39)
	長野県	0.2% (46)	1.2% (46)
	山梨県	3.3% (13)	13.2% (27)
	新潟県	1.8% (21)	14.6% (22)
	富山県	5.7% (5)	59.2% (3)
	石川県	2.9% (16)	33.2% (11)
	静岡県	0.9% (36)	6.6% (37)
	岐阜県	0.7% (41)	2.7% (42)
	愛知県	0.3% (45)	1.8% (45)
	三重県	1.1% (31)	13.8% (25)
	滋賀県	3.8% (10)	24.5% (17)
	京都府	4.6% (9)	26.1% (14)
	大阪府	5.0% (8)	10.3% (32)
	兵庫県	1.2% (27)	13.1% (28)
	福井県	2.1% (18)	27.2% (13)
	奈良県	9.5% (2)	58.5% (4)
	和歌山県	3.1% (14)	33.6% (10)
	鳥取県	1.1% (29)	9.3% (34)
	島根県	5.3% (7)	35.4% (8)
	岡山県	3.0% (15)	42.0% (6)
	広島県	15.4% (1)	85.7% (1)
	山口県	5.6% (6)	79.5% (2)
	徳島県	0.7% (40)	15.9% (20)
	香川県	1.2% (28)	11.4% (29)
	愛媛県	1.4% (24)	23.6% (18)
	高知県	1.0% (34)	24.7% (16)
	福岡県	1.0% (32)	8.7% (35)
	佐賀県	2.0% (20)	11.3% (30)
	長崎県	0.4% (44)	4.0% (41)
	熊本県	0.9% (35)	14.4% (23)
	大分県	0.7% (38)	6.3% (38)
	宮崎県	1.1% (30)	13.4% (26)
	鹿児島県	0.8% (37)	10.2% (33)
	沖縄県	7.1% (4)	34.5% (9)

※単位未満四捨五入のため合計が合わないことがある

※カッコ内は順位、網掛けは上位10位以内の都道府県を表す。

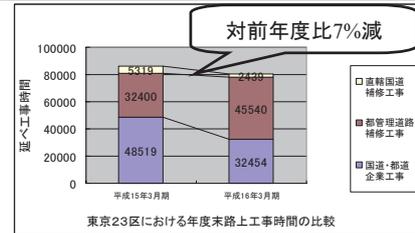
※渋滞損失時間及び自動車走行台キロは、「道路交通センサス」(平成11年度)及び国土交通省調査(旅行速度:平成14年度~平成15年度)に基づく。双方とも一般都道府県道以上の集計値。

※道路延長は平成11年度末現在(一般都道府県道以上)の値。

※渋滞モニタリング区間は平成15年3月末現在のもの。

利用者の視点に立った路上工事縮減の取組み

平成 15 年度は縮減目標を達成。
東京 23 区での外部評価型の取組みを積極的に拡充し、
路上工事による渋滞を軽減。



(1) 指標の動向

- 路上工事による 1km あたりの年間路上工事時間を測定し、交通規制を伴う路上工事縮減の取組みの成果をチェック
- 国が管理する全国の国道(直轄国道)においては、1km 当り年間 201 時間から 186 時間へと約 7%の縮減を行い、平成 15 年度目標 4%縮減を達成
- 東京 23 区、名古屋市、大阪市の三大都市においては、直轄国道に加え、都道、県道、主要市道も含めて評価し、いずれも平成 15 年度目標 4%縮減を達成
- 平成 16 年度は、平成 14 年度比で 8%の縮減を目標

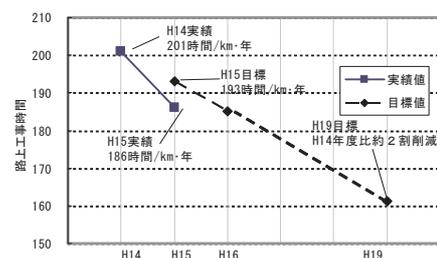
(2) 達成度報告 (昨年度の成果)

- 全国の直轄国道において、年間路上工事時間を約 7%縮減
 - ・ 全国の直轄国道において、関係者間の工事時期の調整による共同施工の推進等により、年間路上工事時間を約 420 万時間から約 391 万時間へと約 7%縮減。(表 2-2)
- 東京 23 区における年間路上工事時間を約 5%縮減
 - ・ 東京 23 区において約 8 割(平成 14 年度)を占めていた占用企業工事について、時期を調整して工事を実施する共同施工に取り組んだほか、工事実施者別の路上工事時間数を公表したことがインセンティブとなり、年間路上工事時間を約 75 万時間から約 61 万時間へと約 2 割縮減。(表 2-3)
 - ・ このことから、東京 23 区における年間路上工事時間は、全体として約 105 万時間から約 100 万時間へと約 5%の縮減となった。(表 2-3)
- 東京 23 区における年末・年度末の路上工事時間を、前年同月比約 7%縮減
 - ・ 東京 23 区内の国道及び都道について、年末(12月)及び年度末(3月)において、緊急工事等を除き、路上工事を原則ストップした。
 - ・ 年末・年度末共に前年同月比で約 7%の路上工事時間を縮減。直轄国道では、年末約 2 割、年度末約 5 割の大幅な縮減。(図 2-3)
 - ・ 道路モニターの約 7 割が路上工事は減ったと実感し、有効な施策であると評価。(図 2-5)
 - ・ 都管理道路の道路補修工事は、年末から年度末にかけて増加の傾向。(図 2-7, 2-8)

(3) 業績計画 (今後の取組み)

- 路上工事縮減のためのマネジメントの徹底
 - ・ 直轄国道において、毎月の路上工事時間を直ちに集計、公表し、利用者に見ていただくことにより、マネジメントの徹底・強化を図る。
 - ・ 地方公共団体に対しても、年末、年度末等の路上工事時間の公表を働きかけ。
- 工事情報の開示
 - ・ 道路補修工事について、工事情報の開示等による道路管理者自らの縮減に積極的に取り組む。

平成 14 年度実績	1km 当たり年間 201 時間	
平成 15 年度	実績	1km 当たり年間 186 時間
	目標	H14 年度比 4%縮減 (1km 当たり年間 193 時間)
中期的な目標	H19 年度までに約 2 割削減し、路上工事に伴う渋滞の軽減を図る。	
平成 16 年度の目標	H14 年度比 8%縮減	



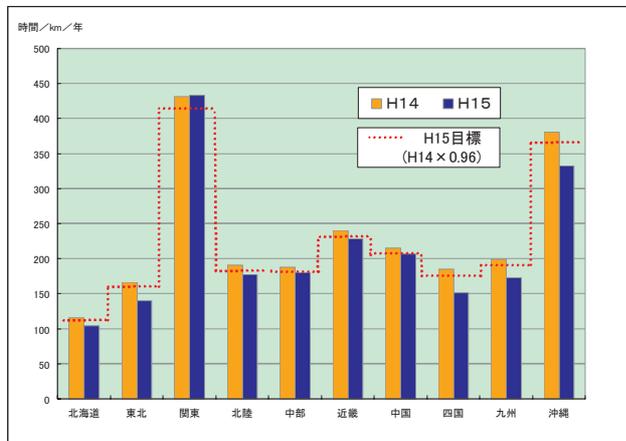
担当：道路局 国道・防災課

(1) 指標の動向

全国の直轄国道において、平成14年度の1km当り年間201時間から186時間へと約7%縮減しており、地方別で見ると、東北、四国、九州、沖縄においては10%以上の縮減となっている。

表2-1 全国及び三大都市（東京23区、名古屋市、大阪市）における平成15年度の目標と実績
(単位：時間/km/年)

		H14実績	H15目標	H15実績	H15縮減率 (H15/H14)	H19目標
全国(直轄国道)		201	193	186	0.93	2割縮減
三大都市	東京23区 (国道+都道)	961	923	916	0.95	
	名古屋 (国道+県道+主要市道)	752	722	697	0.93	
	大阪 (国道+県道+主要市道)	717	688	527	0.74	



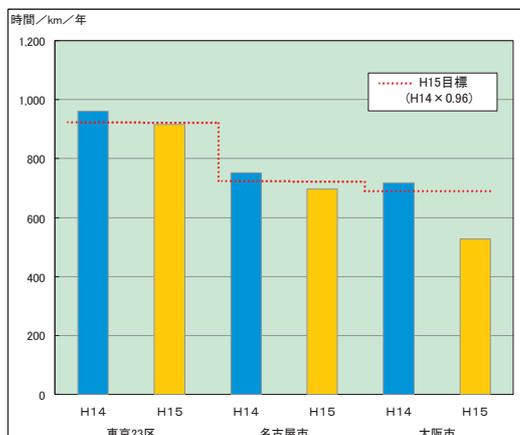
路上工事時間(時間/km/年)

整備局名	H14	H15目標 (H14 * 0.96)	H15	縮減率 (H15/H14)
北海道	116	111	104	0.90
東北	166	159	140	0.84
関東	431	414	433	1.00
北陸	191	183	178	0.93
中部	188	180	180	0.96
近畿	241	231	228	0.95
中国	215	206	207	0.96
四国	185	178	151	0.82
九州	199	191	173	0.87
沖縄	381	366	333	0.87
全国(直轄)	201	193	186	0.93

図2-1 各地方整備局における路上工事時間(平成14年度、平成15年度)

三大都市（東京23区、名古屋市、大阪市）については、直轄国道に加え、都道、県道、主要市道も含めて評価し、いずれも平成15年度目標4%縮減を達成している。

東京23区においては、1km当り年間961時間から916時間へ約5%の縮減、名古屋市においては、752時間から697時間へ約7%の縮減、大阪市においては717時間から527時間へと約26%の大幅な縮減となっている。



路上工事時間(時間/km/年)

都市圏名	H14	H15目標 (H14 * 0.96)	H15	縮減率 (H15/H14)
東京23区	961	923	916	0.95
直轄国道	1,651	1,585	1,528	0.93
補助国道	785	754	1,825	2.32
都道府県道	841	807	790	0.94
指定市道	-	-	-	-
名古屋市	752	722	697	0.93
直轄国道	491	471	440	0.90
補助国道	1,284	1,233	1,276	0.99
都道府県道	793	761	728	0.92
指定市道	754	724	701	0.93
大阪市	717	688	527	0.74
直轄国道	923	886	963	1.04
補助国道	557	535	516	0.93
都道府県道	632	607	467	0.74
指定市道	783	752	377	0.48
大都市計	848	814	781	0.92

図2-2 三大都市における路上工事時間(平成14年度、平成15年度)

路上工事スリム化大作戦（年末、年度末の路上工事ストップ）

■東京 23 区の年末、年度末の路上工事時間を前年同月比約 7%縮減

東京 23 区内の直轄国道及び都管理道路においては、年末(12 月)及び年度末(3 月)において、道路陥没、水・ガス漏れ等の緊急工事や自動車交通の低減に寄与する地下鉄工事、効率的な交通の確保に寄与する首都高速道路新宿線建設工事等を除き、路上工事を原則ストップする方針を打ち出し、前年同月比で、年末、年度末共に約 7%縮減した。特に直轄国道においては、年末約 2 割縮減、年度末約 5 割縮減と大幅な縮減となっている。また、年度末の路上工事抑制について、モニターの約 7 割が路上工事は減ったと実感し、有効な施策であると評価した。

- 年末の路上工事ストップ：「路上工事スリム化大作戦」 12 月 20 日(直轄国道は 15 日)～31 日
- 年度末の路上工事抑制：「東京スリム化ルールに基づく路上工事抑制」 3 月 1 日～31 日

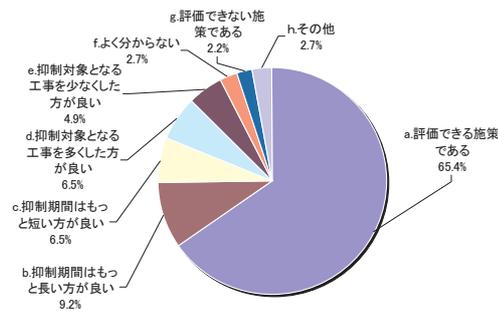


図 2-3 東京 23 区内直轄国道における月別路上工事時間比較 (平成 14 年度、平成 15 年度)



図 2-4 年末路上工事ストップ PR ポスター

<年度末の路上工事を抑制することについて N=185>



<年度末の路上工事の印象について N=182>

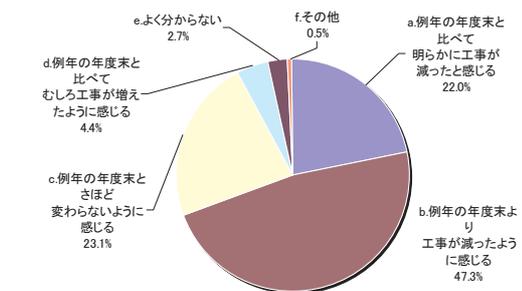


図 2-5 モニターへのアンケート結果

■指標の定義の変更及び平成 14 年度末現在の値の見直し

本指標については、今年度から、直轄国道における毎月の路上工事時間を直ちに集計・公表することにより、路上工事縮減マネジメントの強化を図っているところである。この集計に際しては、路上工事時間の評価を適切に行うため、道路補修工事、占用企業工事以外で計上されていた時間(例：道路の一時使用等)については除外することとした。この観点から、平成 14 年度末の路上工事時間(235 時間/km/年)を見直したところ、201 時間/km/年となった。

(2) 達成度報告 (昨年度の成果)

■全国の直轄国道において、年間路上工事時間を約 7%縮減

全国の直轄国道において、年間路上工事時間を約 420 万時間から約 391 万時間へと約 7%縮減した。
内訳をみると、道路補修工事は約 3%の縮減、占用企業者工事は約 15%の縮減となっている。

表 2-2 全国の直轄国道における年間路上工事時間 (平成 14 年度、平成 15 年度)

		平成14年度		平成15年度		縮減時間	H15/H14 時間	
		時間	時間/km	時間	時間/km			
全国	国管理道路 (直轄国道)	道路補修工事	2,926,827	140	2,824,893	134	-101,934	0.97
		占用企業工事	1,275,507	61	1,082,259	51	-193,248	0.85
		計	4,202,334	201	3,907,152	186	-295,182	0.93

■東京 23 区における年間路上工事時間を約 5%縮減

東京 23 区においては、路上工事件数はこの 10 年間で半減しているが、近年では頭打ち傾向にある。また、東京 23 区内の直轄国道及び都管理道路における路上工事の内訳を見ると、占用企業者による工事が約 8 割を占めている。(なお、区道についてはデータが無い。)

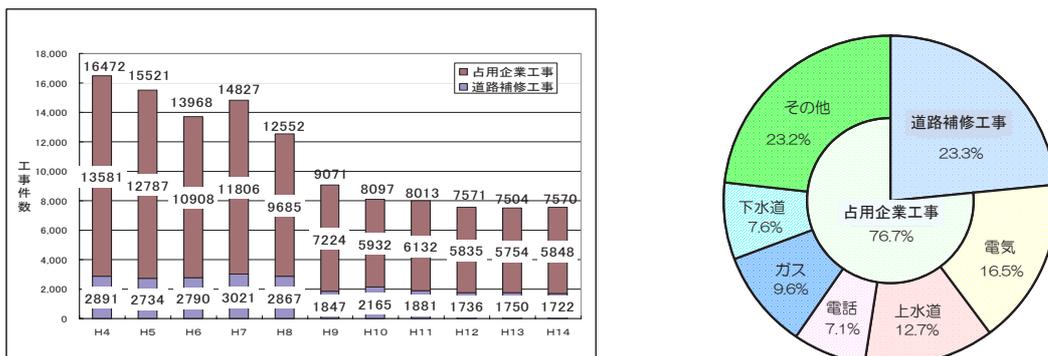


図 2-6 東京 23 区の路上工事件数の推移及び路上工事内容内訳 (平成 14 年度)

東京 23 区における年間路上工事時間は、約 105 万時間から約 100 万時間へと約 5%の縮減となった。
その内訳をみると、占用企業工事が約 18%縮減している一方で、道路補修工事が約 28%増加している。

表 2-3 東京 23 区内における年間路上工事時間 (詳細)

		平成14年度		平成15年度		縮減時間	H15/H14 時間	
		時間	時間/km	時間	時間/km			
東京23区	国管理道路 (直轄国道)	道路補修工事	72,045	440	110,385	684	38,340	1.53
		占用企業工事	198,405	1,211	136,152	844	-62,253	0.69
		計	270,450	1,651	246,537	1,528	-23,913	0.91
	都管理道路 (国道・都道)	道路補修工事	231,255	248	277,524	298	46,269	1.20
		占用企業工事	552,033	592	478,107	513	-73,926	0.87
		計	783,288	840	755,631	810	-27,657	0.96
道路補修工事		303,300	277	387,909	355	84,609	1.28	
占用企業工事		750,438	685	614,259	562	-136,179	0.82	
計		1,053,738	961	1,002,168	916	-51,570	0.95	

【渋滞を減らす ～道路交通の円滑化～】

平成 15 年度の東京 23 区の月別路上工事時間を対前年同月比で見ると、国管理道路(直轄国道)の道路補修工事は、年間を通じ平均的に増加しているが、都管理道路の道路補修工事は平成 14 年度にも年始から年度末にかけて工事が集中していたが、平成 15 年度もこの時期に大幅な増加傾向となっており、結果として 1,2 月の路上工事時間を押し上げることとなった。

表 2-4 東京 23 区内の月別路上工事時間

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計
国管理道路(直轄国道) 道路補修工事	H14(時間)	2,007	2,763	3,582	5,877	6,822	6,993	8,631	9,126	5,661	7,191	8,073	5,319	72,045
	H15(時間)	5,130	7,317	9,981	10,071	9,288	10,872	12,051	10,512	7,002	11,934	13,788	2,439	110,385
	伸率(H15/H14)	2.56	2.65	2.79	1.71	1.36	1.55	1.40	1.15	1.24	1.66	1.71	0.46	1.53
都管理道路(補助国道・都道) 道路補修工事	H14(時間)	10,017	9,261	7,560	11,799	12,474	13,680	20,592	26,640	21,168	32,319	33,345	32,400	231,255
	H15(時間)	9,639	9,072	8,640	10,764	10,890	11,799	22,176	30,600	24,696	45,999	47,709	45,540	277,524
	伸率(H15/H14)	0.96	0.98	1.14	0.91	0.87	0.86	1.08	1.15	1.17	1.42	1.43	1.41	1.20
国・都管理道路 占用企業工事	H14(時間)	56,997	60,183	64,980	68,544	61,272	68,274	79,506	81,675	48,834	52,677	58,977	48,519	750,438
	H15(時間)	49,563	50,526	55,980	57,393	50,841	60,048	58,257	60,084	38,619	44,739	55,755	32,454	614,259
	伸率(H15/H14)	0.87	0.84	0.86	0.84	0.83	0.88	0.73	0.74	0.79	0.85	0.95	0.67	0.82
合計	H14(時間)	69,021	72,207	76,122	86,220	80,568	88,947	108,729	117,441	75,663	92,187	100,395	86,238	1,053,738
	H15(時間)	64,332	66,915	74,601	78,228	71,019	82,719	92,484	101,196	70,317	102,672	117,252	80,433	1,002,168
	伸率(H15/H14)	0.93	0.93	0.98	0.91	0.88	0.93	0.85	0.86	0.93	1.11	1.17	0.93	0.95

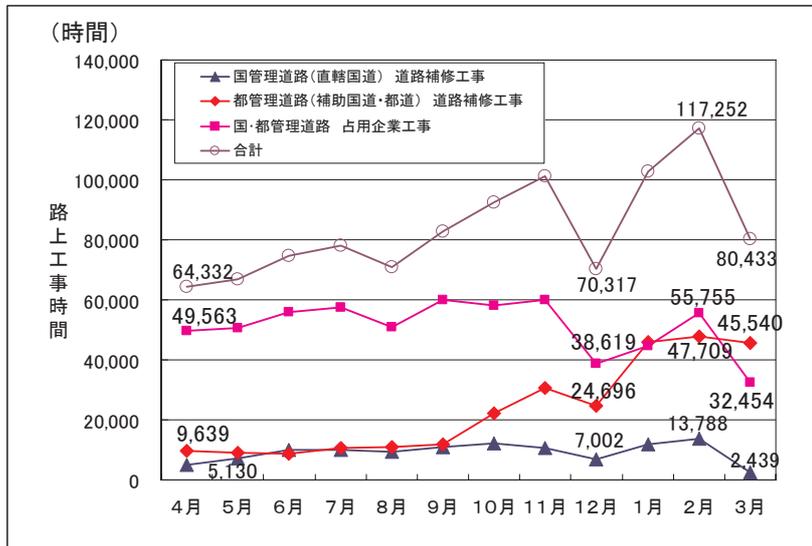


図 2-7 平成 15 年度の各月別の路上工事時間 (東京 23 区)

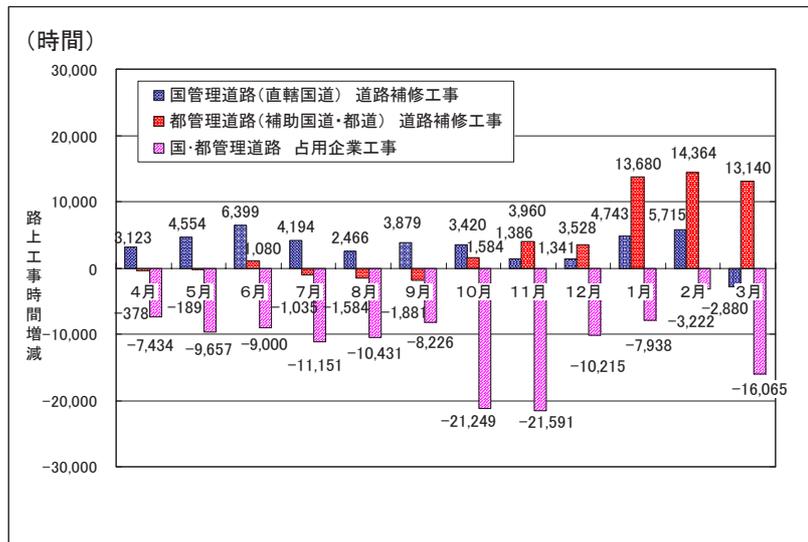


図 2-8 平成 14 年度と平成 15 年度の各月別の路上工事時間の増減 (東京 23 区)

各道路管理者や占有企業者は、それぞれの工事予定について、場所、内容、時期の調整を行い、複数の占有企業者が共同で工事を施工する「共同施工」を推進し、路上工事の縮減に努めている。東京都では「東京都路上工事調整会議」を年1回（部会は2ヶ月に1回）開催し、調整を図っている。

東京23区における交通規制を伴うような道路工事調整件数(平成14年度)は、直轄国道約13%、都管理道路約47%、区道約40%であり、23区の道路延長の殆どを占める都管理道路と区道での工事調整件数が約9割となっている。

なお、直轄国道では、平成15年度は、照明灯落下事故に伴う緊急工事、電線共同溝工事及び再開発事業に伴う工事等が平成14年度に比べて増加した。

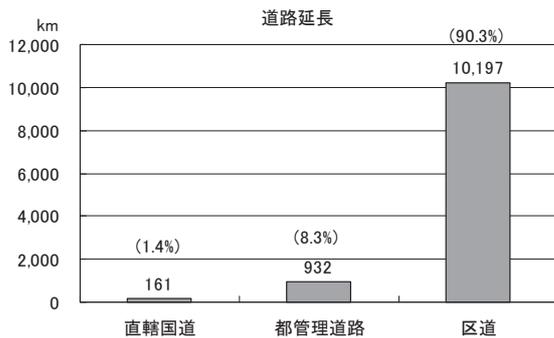


図2-9 東京23区内の道路別延長

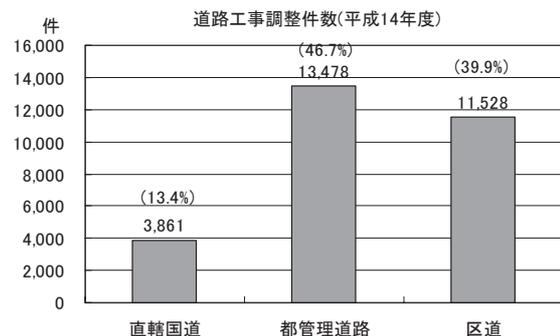


図2-10 東京23区内の道路別工事調整件数

※ 都管理道路とは、補助国道と都道
 ※ 区道については21区（除く千代田区、中央区）での集計値。

「ユーザーの視点に立った道路工事マネジメントの改善委員会」

平成15年6月に、「ユーザーの視点に立った道路工事マネジメントの改善委員会」（委員長：家田仁東大教授）を設置した。平成15年10月に、利用者の視点に立った「外部評価型」路上工事縮減施策への転換を求める提言をいただき、東京23区を中心に各種施策を実施した。

また、委員会設置に合わせて、ホームページを開設し、一般の皆様からのご意見、ご質問を募集している。

(<http://www.dorokoji.net/>)

【渋滞を減らす ～道路交通の円滑化～】

(3) 業績計画（今後の取組み）

■ 路上工事縮減のためのマネジメントの徹底

- ・直轄国道において、毎月の路上工事時間を直ちに集計、公表し、利用者に見ていただくことにより、マネジメントの徹底・強化を図る。
- ・地方公共団体に対しても、年末、年度末等の路上工事時間の公表を働きかけ。

■ 工事情報の開示

- ・道路補修工事について、工事情報の開示等による道路管理者自らの縮減に積極的に取り組む。

<参考>

□ 掘り返し対策重点エリアの設定

一定のエリアにおける幹線道路（国道、都道）を対象に集中工事を実施し、次年度以降は緊急工事等以外の掘り返しを5年間規制する「掘り返し対策重点エリア」を、平成15年度は東京都内に4箇所設定した。

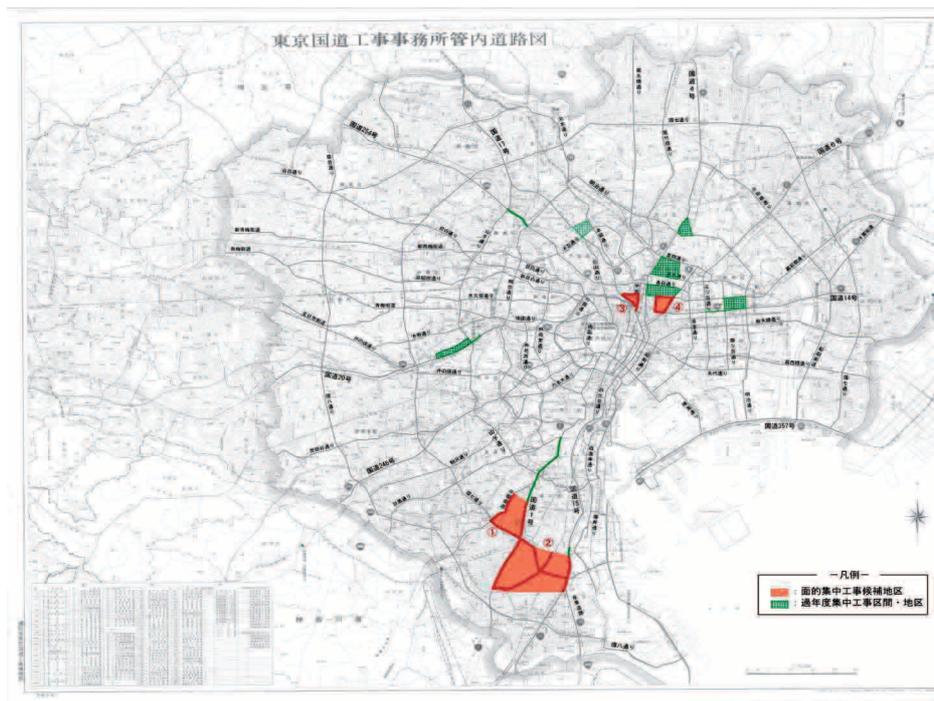


図 2-11 東京 23 区内の「掘り返し対策重点エリア」（平成 15 年度：赤、過年度：緑）

□ 路上工事の平準化のための国庫債務負担行為採択要件の緩和

年度末の路上工事の集中への強い批判に応えるため、平成16年度予算において、直轄国道の道路補修工事について、多年度執行が可能な国庫債務負担行為（修繕国債）の採択要件を緩和した。これにより、修繕国債の設定件数を、平成15年度の22件から平成16年度には33件へと約5割の拡大を行った。

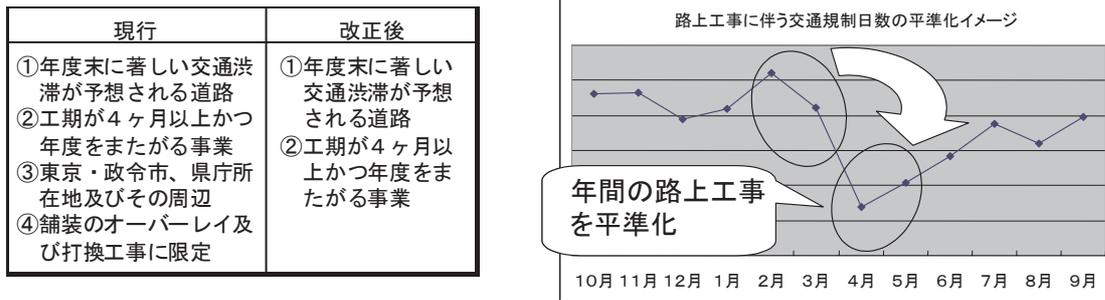


図 2-12 国庫債務負担行為採択要件の緩和

【関連する平成16年度の主な施策】

- 占用企業者に縮減インセンティブの働く施策の実施
 - ・ 企業名と工事理由が一目でわかる工事看板の設置
 - ・ 企業者別の工事渋滞の縮減貢献度の公表
 - ・ 工事渋滞軽減度に応じたインセンティブ／チャージの検討

- 道路管理者自らの縮減強化
 - ・ 路上工事の平準化のための多年度執行可能な国庫債務負担行為の積極活用
 - ・ 渋滞コスト最小の者が受注できる落札方式の促進

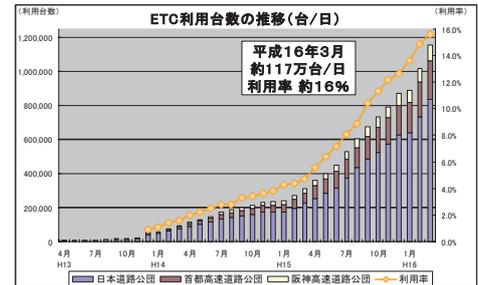
- 利用者への情報提供とチェック強化
 - ・ リアルタイム路上工事情報提供システムの構築
 - ・ 道路利用者のチェックによる路上工事実施方法の改善

- 更なる縮減のためのマネジメント強化
 - ・ 年末、年度末抑制を含む工事時間の総量抑制
 - ・ 掘り返し規制エリアの設置促進
 - ・ 交通工学の専門家が参加する「路上工事マネジメント改善会議」の設置

- 共同溝の整備

ETC が利用しやすくなり、利用率が16%に

ETC レーン整備、料金割引、車載器の低価格化、登録手続きの迅速化により ETC が利用しやすくなり、一部料金所では渋滞も減少しました。



(1) 指標の動向

■ **料金所でノンストップ、キャッシュレスでの通過が可能となる ETC の利用状況を示す**

ETC 利用率が 50% まで向上すれば、料金所での渋滞が概ね解消。沿道環境の改善や利用者の利便性、快適性の向上が図られる。さらに、ETC を活用した多様な弾力的な料金設定が可能。

■ **全国での ETC 利用が拡大し全国目標 15% を超えて達成。平成 16 年度は約 30% を全国目標**

(2) 達成度報告 (昨年度の成果)

■ **平成 15 年度は以下の多様な取組みにより、ETC の利用が拡大**

① **ETC 利用可能料金所の全国拡大**

- ・ 基本的に全国の全ての料金所において ETC を設置 (1, 217 料金所)。(表 3-2)
- ・ 整備と利用率の向上により、24 時間専用レーンが拡大 (全 183 本線料金所中、174 料金所で専用化を実施)。(表 3-3)

② **ETC 利用者を対象とした料金割引の実施**

- ・ 首都高速道路の夜間割引社会実験 (平成 14 年 7 月～) 等により、ETC 利用者に対する料金割引を実施。

③ **車載器購入支援の実施や車載器の低価格化**

- ・ モニター・リース等支援制度により約 47 万台へ助成 (1 台 5, 000 円)。
- ・ 車載器市場が拡大したことにより、当初 3～5 万円程度であった価格が、1～3 万円程度に。(図 3-3, 4)

■ **ETC の利用率は地域によりばらつき**

- ・ 首都高速では、概ね目標を達成、阪神高速では、目標を下回る結果。
- ・ 首都圏では、高い利用率。大阪周辺地域では、低い利用率。

■ **ETC の普及により料金所での渋滞が緩和**

- ・ 首都高速川口料金所では、交通量が 5% 増加したにもかかわらず、ETC により渋滞延長が半減。

(3) 業績計画 (今後の取組み)

■ **平成 16 年度は、以下の取組みを実施し、ETC 利用率 30% を目指す**

① **料金所の ETC 専用化**

- ・ ETC 利用者の利便性をさらに向上させるため、24 時間専用レーンの設置を推進。

② **ETC 利用者を対象とした料金割引の実施**

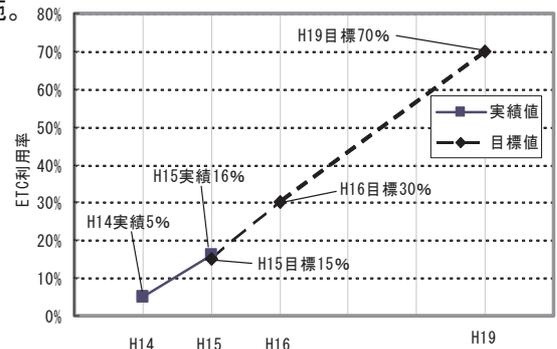
- ・ 高速道路夜間長距離割引、首都高速夜間割引等の実施。(表 3-4)

③ **高速別納、都市高速高額回数券の廃止により、大口多頻度利用者の ETC への転換を推進**

④ **車載器購入支援の実施**

- ・ 社会実験と併せたモニター・リース等支援制度の実施。

平成 14 年度実績	全国 5% 首都高速 6% 阪神高速 3%
平成 15 年度	実績 全国 16% 首都高速 19% 阪神高速 11%
	目標 全国 約 15% 首都高速 約 20% 阪神高速 約 15%
中期的な目標	平成 19 年度までに約 70% (うち首都・阪神高速 約 85%) まで向上させる
平成 16 年度の目標	全国 約 30% 首都高速 約 40% 阪神高速 約 35%



担当：道路局 有料道路課

(1) 指標の動向

ETC利用率は、全国値では平成14年度の5%から、16%に約3.3倍に増加している。首都高速では6%から19%へ、阪神高速では3%から11%へそれぞれ約3.2倍、約3.7倍に増加している。

首都高速では、約19%と平成15年度目標を概ね達成したものの、阪神高速では、約11%と目標を下回った。

表 3-1 指標の現況値

	日本道路公団	首都高速道路公団
ETC利用台数	約848千台/日	約227千台/日
ETC利用率(%)	約16%	約19%
	阪神高速道路公団	全国
ETC利用台数	約93千台/日	約1,167千台/日
ETC利用率(%)	約11%	約16%

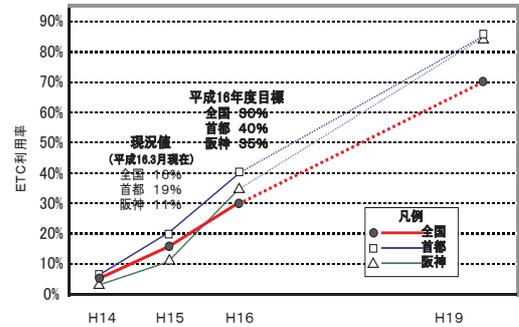


図 3-1 指標の現況値と数値目標

■ 都道府県別の ETC 利用率

都道府県別に ETC 利用率を見てみると東京や愛知の周辺地域で高い利用率となっているものの、大阪の周辺地域においては低い利用率。東高西低の傾向となっている。

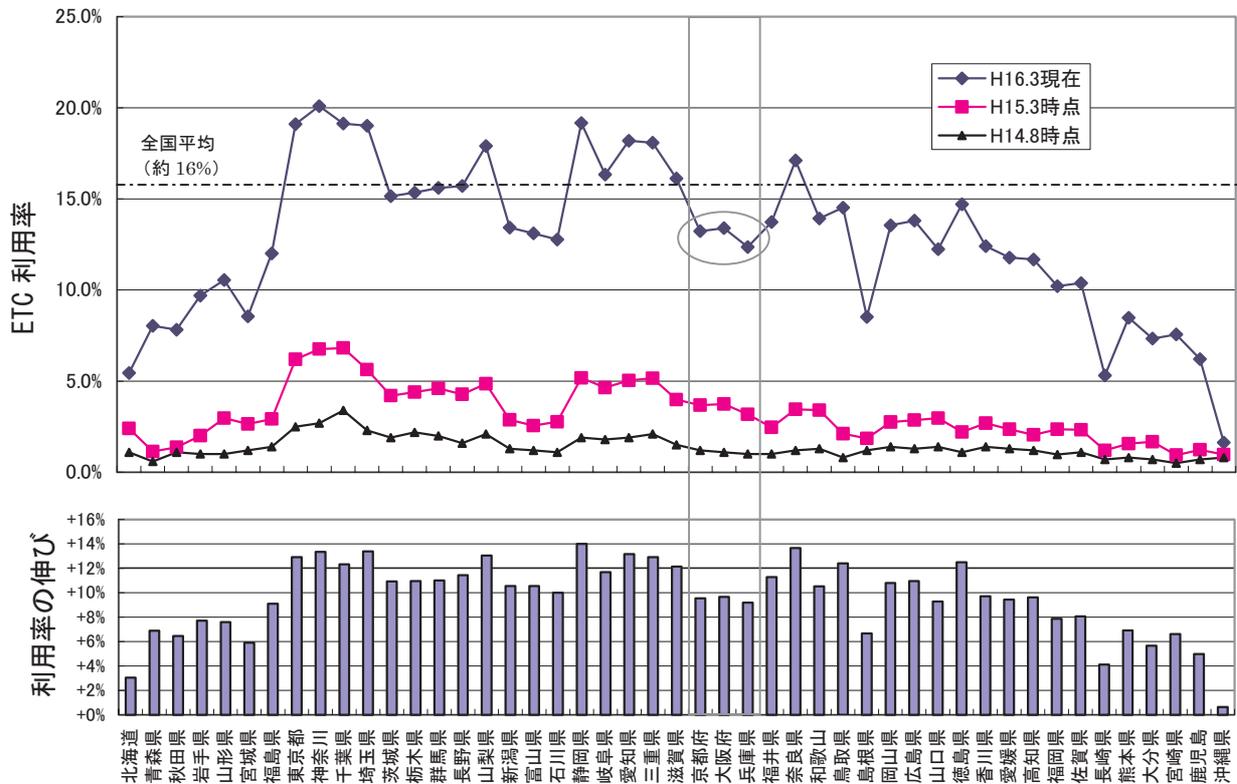


図 3-2 都道府県別の ETC 利用率（上段）及び平成15年3月以降の利用率の伸び（下段）

【渋滞を減らす ～道路交通の円滑化～】

(2)達成度報告(昨年度の成果)

■ETC 利用可能料金所の全国拡大

全国で ETC 利用が可能となるよう、ETC 路側機の整備を前倒して実施。平成 16 年 4 月より本四道路においても運用を開始し、基本的に全ての料金所で、利用が可能。整備と利用率の向上により、本線料金所では 24 時間専用レーンが拡大。

表 3-2 ETC のサービス拡大状況

時期	ETC 利用可能料金所数	主な取組み
平成 13 年 3 月 30 日	63 箇所	千葉地区等で一般運用開始
平成 13 年 11 月 30 日	616 箇所	全国の高速道路に展開
平成 15 年 3 月	850 箇所	首都高速・阪神高速のほぼ全ての料金所 →全体交通量の約 9 割が利用可能
平成 16 年 4 月	1,217 箇所	本四道路運用開始。基本的に全ての料金所で利用可能

表 3-3 本線料金所における 24 時間専用運用状況 (平成 16 年 4 月現在)

		日本道路公団	首都高速	阪神高速	本四道路
本線 料金所	総数	145	18	14	6
	24時間専用化している 料金所数	142(98%)	18(100%)	8(57%)	6(100%)
	24時間専用化していない 料金所数	3(2%)	—	6(43%)	—
	1レーンのみの料金所	1	—	1	—

■ETC 利用者を対象とした料金割引の実施

○高速道路の長距離割引社会実験

実施期間：平成 15 年 7 月 19 日～平成 16 年 3 月 18 日 割引率：300km を超える利用につき 5%～30%割引

○首都高速道路の夜間割引社会実験

実施期間：平成 15 年 11 月 28 日～平成 16 年 3 月 1 日 割引時間帯：22:00～6:00

割引率：時間帯により段階的に割引

例) 普通車 700 円→前払割引との併用で 400 円相当 (東京線最大割引時)

○本州四国連絡道路 ETC 特別割引

実施期間：平成 15 年 7 月～ 割引率：現行料金から 5.5%

例) 普通車 4,700 円→前払割引との併用で 3,825 円相当 等

■車載器購入支援の実施

車載器購入時に 5,000 円の助成を行う、モニター・リース等支援制度を約 47 万台に対し実施 (平成 15 年 6 月～平成 16 年 2 月)。

平成 15 年度の総セットアップ件数の 4 台に 1 台はこの制度を利用 (約 190 万台中約 47 万台)。平成 15 年 12 月には、セットアップ累計 200 万台を達成。100 万台に達するまでの期間が約 2 年 3 ヶ月であったのに対して、100 万台から 200 万

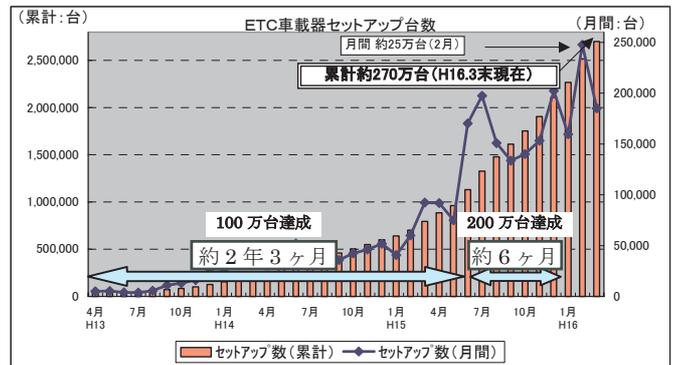


図 3-3 ETC 車載器セットアップ台数の推移

台へは、約6ヶ月と短時間で達成しETC車載器の普及が拡大。

身体障害者等に対する10,000円の車載器購入支援を15万人を対象に実施（平成15年12月～）。

■ETC車載器の低価格化

ETCの普及が進み車載器市場が拡大したことにより、当初3～5万円程度であった価格が、1～3万円程度に。カード入会などと併せれば、5,000円を切る価格で販売するキャンペーンも出現。

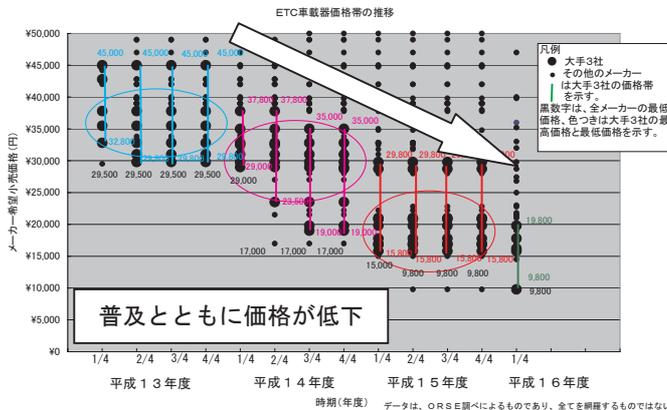


図3-4 ETC車載器価格帯の推移

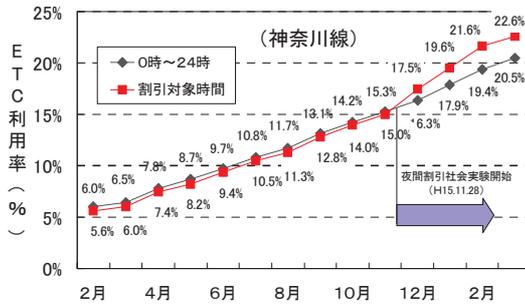
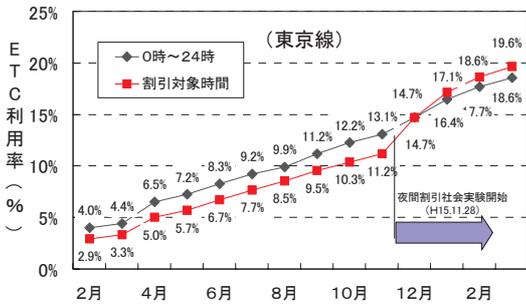
■ETC利用手続きの迅速化

申込から発行まで2～3週間程度かかっていたETCカードの手続きも、最短30分で発行するカードが登場。オンラインのセットアップ店の増加（平成14年度4,126店→平成15年度6,971店）によりETCの利用が短時間で可能に。

首都高速の夜間割引社会実験（平成15年11月28日～平成16年3月1日） ETCに限定した割引を実施し、割引時間帯でのETC利用率が大きく向上。

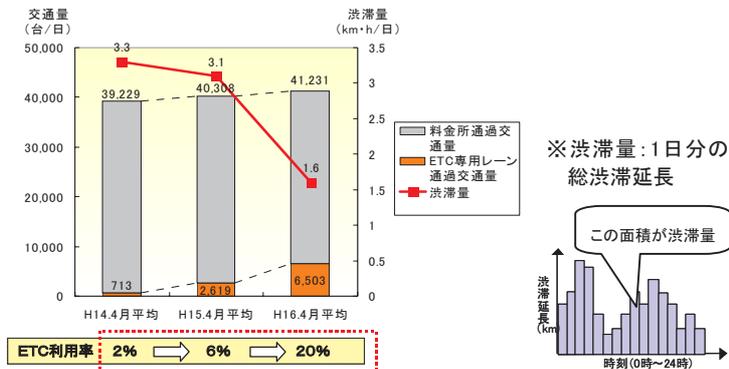
毎月のETC利用率の伸びが増加

		実験開始前	⇒	実験開始後
東京線：	24時間	約1.0%/月	⇒	約1.4%/月（12月から3月の4ヶ月で13.1%⇒18.6%）
	割引時間帯	約0.9%/月	⇒	約2.1%/月（" " " " " 11.2%⇒19.6%）
神奈川線：	24時間	約1.1%/月	⇒	約1.3%/月（12月から3月の4ヶ月で15.3%⇒20.5%）
	割引時間帯	約1.1%/月	⇒	約1.9%/月（" " " " " 15.0%⇒22.6%）



首都高速川口料金所では、ETC専用化に伴い、渋滞が減少

- ETC利用者の増加に伴い、専用レーンを通過する交通量が9倍に増加。
- 首都高川口料金所では、料金所通過交通量が5%増加したにもかかわらず、渋滞延長は半減（3.3→1.6km・h/日）。



【渋滞を減らす ～道路交通の円滑化～】

(3)業績計画(今後の取組み)

■料金所の ETC 専用化

- ・ ETC 利用者の利便性をさらに向上させるため、料金所において 24 時間専用レーンの設置を推進。平成 16 年度早期に本線料金所においては基本的に全て専用化を図る。

■ETC 利用者を対象とした料金割引の実施

- ・ 引き続き ETC 利用者に特化した多様な弾力的な料金施策を実施し料金の割引等を行うことにより、ETC 利用者に対してメリットを付与する施策を実施する。

■高速別納、都市高速高額回数券の廃止により、大口多頻度利用者の ETC への転換を推進

■車載器購入支援の実施

- ・ モニター・リース等支援制度により、ETC セットアップ台数の増加及び ETC 利用率の上昇が図られたことから、引き続き、初期費用の低減を図るため支援措置を講じる。

表 3-4 平成 16 年度の ETC を活用した料金割引施策

取組み	実施期間	割引率
高速道路の夜間長距離割引	平成 16 年 4 月 27 日～ 10 月 26 日	200km 以上の走行部分における割引率を 30%→60%
首都高速道路の夜間割引	平成 16 年 4 月 27 日～ 11 月 1 日	時間帯により 2 段階の割引 東京線 10%、20% 神奈川線 10%、30%
東京湾アクアラインの ETC 割引社会実験	平成 14 年 7 月 19 日～ 平成 17 年 3 月 31 日	例) 普通車 3,000 円→前払割引との併用で 2,000 円相当
首都高速、阪神高速の 環境ロードプライシングの試行	(平成 13 年 10 月～)	首都高速割引：湾岸線・川崎線を通行する ETC 大型車 1,200 円→950 円 阪神高速割引：5 号湾岸線を通行する ETC 大型車 1,000 円→800 円
スマート IC 社会実験		既存 SA・PA に ETC 専用出入口を設ける社会実験を実施

【関連する平成 16 年度の主な施策】

- ETC24 時間専用レーン設置料金所の拡大
- ETC を活用した多様な料金施策の実施
- 高速別納、都市高速高額回数券の廃止により、大口多頻度利用者の ETC への転換を促進
- 社会実験等と併せたモニター・リース等支援制度の実施

(4)バックデータ

1) 都道府県別 ETC 利用率

- ポイント： ①東京、愛知周辺地域において高い利用率
②大阪周辺地域は、ETC 利用台数が多いものの利用率は低い状況

指標	ETC利用率						
	区分	ETC利用率 (平成16年3月現在)	ETC対応料金所利用台数		ETC利用率 (平成15年3月現在)	利用率の伸び (H15-H14)	利用率伸び率 H15/H14
			千台/日	うちETC利用台数 千台/日			
全国		16%	7,374	1,167	5%	+11%	3.4
都道府県	北海道	5.5% (45)	131 (10)	7.1 (22)	2.4% (31)	+3.0% (46)	2.3 (46)
	青森県	8.0% (40)	15 (44)	1.2 (44)	1.1% (45)	+6.9% (38)	7.0 (2)
	秋田県	7.8% (41)	17 (43)	1.3 (42)	1.4% (42)	+6.5% (41)	5.7 (5)
	岩手県	9.7% (36)	34 (34)	3.3 (35)	2.0% (38)	+7.7% (35)	4.8 (14)
	山形県	10.6% (33)	19 (40)	2.0 (40)	3.0% (21)	+7.6% (36)	3.6 (36)
	宮城県	8.6% (37)	75 (17)	6.4 (24)	2.6% (28)	+5.9% (42)	3.2 (42)
	福島県	12.0% (30)	54 (24)	6.5 (23)	2.9% (22)	+9.1% (32)	4.1 (25)
	東京都	19.1% (4)	919 (3)	175.6 (2)	6.2% (3)	+12.9% (8)	3.1 (43)
	神奈川	① 20.1% (1)	1,073 (1)	① 215.5 (1)	6.8% (2)	+13.3% (4)	3.0 (44)
	千葉県	① 19.1% (3)	575 (5)	① 110.0 (4)	6.8% (1)	+12.3% (11)	2.8 (45)
	埼玉県	19.0% (5)	530 (6)	100.8 (5)	5.6% (4)	+13.4% (3)	3.4 (41)
	茨城県	15.1% (15)	95 (15)	14.4 (12)	4.2% (13)	+10.9% (19)	3.6 (33)
	栃木県	15.4% (14)	52 (25)	8.0 (20)	4.4% (11)	+10.9% (18)	3.5 (39)
	群馬県	15.6% (13)	69 (21)	10.7 (17)	4.6% (10)	+11.0% (16)	3.4 (40)
	長野県	15.7% (12)	100 (13)	15.8 (11)	4.3% (12)	+11.4% (14)	3.7 (31)
	山梨県	17.9% (8)	44 (29)	7.8 (21)	4.8% (8)	+13.1% (6)	3.7 (30)
	新潟県	13.4% (22)	71 (18)	9.5 (18)	2.9% (23)	+10.5% (22)	4.7 (16)
	富山県	13.1% (25)	30 (37)	4.0 (31)	2.6% (29)	+10.5% (21)	5.1 (9)
	石川県	12.8% (26)	32 (36)	4.1 (29)	2.8% (25)	+10.0% (24)	4.6 (17)
	静岡県	19.2% (2)	138 (8)	26.5 (8)	5.2% (5)	+14.0% (1)	3.7 (29)
	岐阜県	① 16.3% (10)	67 (22)	① 11.0 (16)	4.6% (9)	+11.7% (13)	3.5 (37)
	愛知県	18.2% (6)	382 (7)	69.5 (7)	5.0% (7)	+13.2% (5)	3.6 (32)
	三重県	18.1% (7)	117 (12)	21.1 (9)	5.2% (6)	+12.9% (7)	3.5 (38)
	滋賀県	16.1% (11)	56 (23)	9.1 (19)	4.0% (14)	+12.1% (12)	4.0 (27)
	京都府	13.2% (24)	119 (11)	15.8 (10)	3.7% (16)	+9.5% (28)	3.6 (34)
	大阪府	② 13.4% (23)	1,057 (2)	② 141.5 (3)	3.7% (15)	+9.7% (26)	3.6 (35)
	兵庫県	12.4% (28)	613 (4)	75.7 (6)	3.2% (19)	+9.2% (31)	3.9 (28)
	福井県	13.7% (20)	23 (39)	3.2 (36)	2.5% (30)	+11.3% (15)	5.6 (7)
	奈良県	17.1% (9)	76 (16)	13.0 (15)	3.5% (17)	+13.7% (2)	5.0 (12)
	和歌山県	13.9% (18)	36 (32)	5.0 (27)	3.4% (18)	+10.5% (23)	4.1 (26)
	鳥取県	14.5% (17)	4 (47)	0.6 (47)	2.1% (36)	+12.4% (10)	6.9 (3)
	島根県	8.5% (38)	13 (46)	1.1 (46)	1.9% (39)	+6.7% (39)	4.6 (19)
	岡山県	13.5% (21)	45 (28)	6.1 (25)	2.8% (26)	+10.8% (20)	4.9 (13)
	広島県	13.8% (19)	97 (14)	13.4 (14)	2.9% (24)	+11.0% (17)	4.8 (15)
	山口県	12.2% (29)	49 (27)	6.1 (26)	3.0% (20)	+9.3% (30)	4.1 (24)
	徳島県	14.7% (16)	13 (45)	1.9 (41)	2.2% (35)	+12.5% (9)	6.7 (4)
	香川県	12.4% (27)	28 (38)	3.5 (33)	2.7% (27)	+9.7% (25)	4.6 (18)
	愛媛県	11.8% (31)	35 (33)	4.1 (30)	2.4% (32)	+9.4% (29)	5.0 (11)
	高知県	11.7% (32)	18 (41)	2.1 (39)	2.1% (37)	+9.6% (27)	5.7 (6)
	福岡県	10.2% (35)	137 (9)	14.0 (13)	2.4% (33)	+7.9% (34)	4.3 (23)
	佐賀県	10.4% (34)	33 (35)	3.4 (34)	2.3% (34)	+8.1% (33)	4.5 (20)
	長崎県	5.3% (46)	70 (19)	3.7 (32)	1.2% (44)	+4.1% (45)	4.4 (21)
	熊本県	8.5% (39)	50 (26)	4.3 (28)	1.6% (41)	+6.9% (37)	5.4 (8)
	大分県	7.3% (43)	36 (31)	2.7 (37)	1.7% (40)	+5.7% (43)	4.4 (22)
	宮崎県	7.6% (42)	17 (42)	1.3 (43)	0.9% (47)	+6.6% (40)	8.0 (1)
	鹿児島県	6.2% (44)	40 (30)	2.5 (38)	1.2% (43)	+5.0% (44)	5.0 (10)
	沖縄県	1.6% (47)	69 (20)	1.1 (45)	1.0% (46)	+0.6% (47)	1.7 (47)

※カッコ内は順位、網掛けは上位10位内の都道府県を示す。

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

2) 都道府県別 ETC セットアップ件数・ETC 対応料金所整備状況

ポイント： ③ 大都市域において高いセットアップ数

区分	セットアップ件数 (H16.3月末迄の累計) 件	セットアップ件数 (H15.3月末までの累計) 件	セットアップ件数 伸び率 H15/H14	ETC整備料金所割合		
				(整備率)	(整備料金所数)	(全料金所数)
全国	2,699,372	811,534	3.3	93.2%	1,217	1,290
北海道	26,279 (20)	9,228 (17)	2.8 (45)	90.6% (35)	48	53
青森県	5,023 (41)	612 (44)	8.2 (2)	91.7% (31)	11	12
秋田県	4,649 (43)	581 (45)	8.0 (3)	94.4% (27)	17	18
岩手県	7,670 (39)	1,691 (35)	4.5 (16)	100.0% (1)	22	22
山形県	8,797 (36)	1,205 (41)	7.3 (5)	93.8% (28)	15	16
宮城県	26,852 (18)	6,158 (20)	4.4 (20)	100.0% (1)	23	23
福島県	17,980 (29)	4,590 (27)	3.9 (28)	100.0% (1)	25	25
東京都	500,164 (1)	167,257 (1)	3.0 (44)	99.1% (21)	116	117
神奈川県	③ 323,295 (2)	99,152 (2)	3.3 (39)	97.5% (23)	78	80
千葉県	167,427 (6)	55,656 (5)	3.0 (43)	92.1% (30)	58	63
埼玉県	169,540 (5)	52,858 (6)	3.2 (42)	100.0% (1)	40	40
茨城県	47,827 (12)	12,975 (11)	3.7 (32)	90.9% (33)	20	22
栃木県	26,421 (19)	7,828 (18)	3.4 (38)	71.4% (45)	10	14
群馬県	42,572 (15)	11,243 (14)	3.8 (31)	100.0% (1)	18	18
長野県	44,296 (14)	12,187 (12)	3.6 (34)	100.0% (1)	25	25
山梨県	19,550 (28)	5,603 (23)	3.5 (37)	100.0% (1)	16	16
新潟県	27,983 (17)	5,301 (24)	5.3 (11)	100.0% (1)	35	35
富山県	14,412 (31)	2,778 (31)	5.2 (13)	100.0% (1)	12	12
石川県	15,675 (30)	3,139 (30)	5.0 (15)	100.0% (1)	9	9
静岡県	③ 85,228 (8)	32,440 (7)	2.6 (47)	77.3% (43)	17	22
岐阜県	36,587 (16)	10,035 (15)	3.6 (33)	95.2% (25)	20	21
愛知県	③ 225,981 (4)	70,105 (3)	3.2 (41)	98.2% (22)	56	57
三重県	49,743 (11)	15,264 (10)	3.3 (40)	100.0% (1)	20	20
滋賀県	22,580 (24)	5,772 (21)	3.9 (29)	77.8% (42)	14	18
京都府	44,621 (13)	9,950 (16)	4.5 (17)	64.7% (47)	22	34
大阪府	③ 237,665 (3)	67,817 (4)	3.5 (36)	95.6% (24)	109	114
兵庫県	③ 128,430 (7)	30,803 (8)	4.2 (24)	84.5% (40)	95	97
福井県	8,720 (37)	2,004 (34)	4.4 (21)	90.9% (33)	10	11
奈良県	25,137 (21)	6,940 (19)	3.6 (35)	100.0% (1)	3	3
和歌山県	23,348 (23)	5,659 (22)	4.1 (25)	100.0% (1)	13	13
鳥取県	2,911 (46)	560 (46)	5.2 (12)	75.0% (44)	3	4
島根県	3,485 (45)	621 (43)	5.6 (10)	100.0% (1)	11	11
岡山県	24,294 (22)	4,728 (26)	5.1 (14)	100.0% (1)	25	25
広島県	③ 53,751 (10)	12,093 (13)	4.4 (19)	88.9% (37)	30	33
山口県	19,831 (27)	4,934 (25)	4.0 (26)	95.0% (26)	19	20
徳島県	12,733 (32)	1,634 (36)	7.8 (4)	100.0% (1)	9	9
香川県	22,315 (25)	3,194 (29)	7.0 (6)	100.0% (1)	19	19
愛媛県	20,335 (26)	3,398 (28)	6.0 (9)	92.9% (29)	19	20
高知県	9,847 (34)	1,455 (38)	6.8 (7)	100.0% (1)	6	6
福岡県	③ 62,295 (9)	16,088 (9)	3.9 (30)	84.6% (39)	22	26
佐賀県	4,894 (42)	1,220 (40)	4.0 (27)	88.9% (37)	8	9
長崎県	10,762 (33)	2,550 (32)	4.2 (23)	66.7% (46)	8	12
熊本県	9,655 (35)	2,240 (33)	4.3 (22)	100.0% (1)	11	11
大分県	7,217 (40)	1,612 (37)	4.5 (18)	100.0% (1)	18	18
宮崎県	4,086 (44)	490 (47)	8.3 (1)	90.0% (36)	9	10
鹿児島県	8,676 (38)	1,425 (39)	6.1 (8)	80.0% (41)	12	15
沖縄県	2,137 (47)	765 (42)	2.8 (46)	91.7% (31)	11	12

※料金所数は、平成16年4月から運用開始した本州四国連絡橋公団も含む。

※カッコ内は順位、網掛けは上位10位内の都道府県を示す。

※料金所数及びETC整備料金所数は、日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団の調査に基づく平成16年3月現在の値。

※セットアップ数は、(財)道路システム高度化推進機構の調査結果に基づく。

※セットアップ件数の全国値には、モニター分(35,696件)を含む。

2) 地域を結ぶ

～地域間の連携～

地域を結ぶという政策目標は、

- ・ 一台の自動車の一年間の走行距離のうち高速道路を利用している割合がどれだけ増えたか（指標－4）
 - ・ インターチェンジ等からの10分以内アクセスが可能な、拠点的な空港・港湾がどれだけ増えたか（指標－5）
- などで評価する。

【指標－4】規格の高い道路を使う割合（→42頁）

定義：全道路の走行台キロに占める自動車専用道路の走行台キロの割合

中期的な目標：平成19年度までに約15%とする

■より使いやすい高速道路へ

高速道路に割高感～弾力的な料金設定の必要性高まる～

【指標－5】拠点的な空港・港湾への道路アクセス率（→50頁）

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

中期的な目標：長期的に国際競争力の向上に必要な水準が確保されたと考えられる状態（約90%）とすることを目標とし、平成19年度までに約68%とする

■空港・港湾アクセスの推進

6年間で拠点的な空港・港湾へのアクセス率が倍増。
欧米に比較して未だアクセス率は低く、改善が必要。

【指標－6】隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合（→55頁）

定義：隣接する地域の生活の中心の都市間を結ぶルートが、最小車道幅員5.5m以上の国道で改良又は整備されているルート数の割合

中期的な目標：平成19年度までに約77%まで向上する

■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。

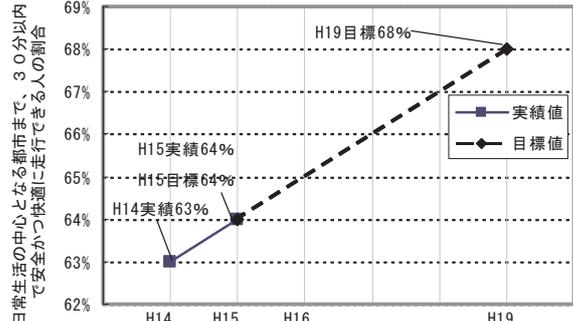
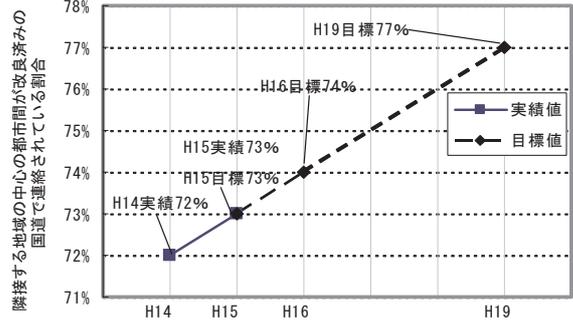
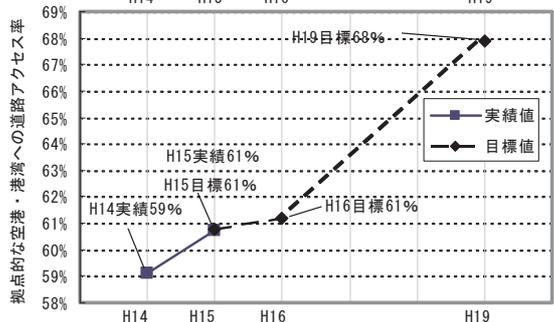
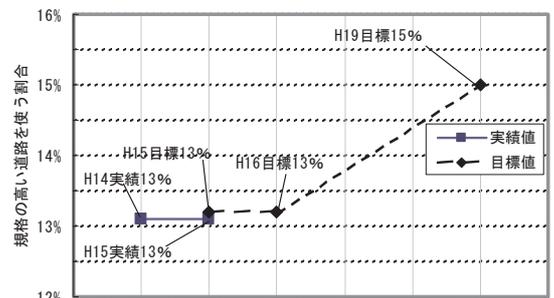
【指標－7】日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合（→56頁）

定義：地域の生活の中心の都市まで、改良された道路を利用して30分以内に安全かつ快適に移動できる人の割合

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

■安全かつ快適な移動を実現するための道路整備

地域内交流の円滑化を推進する道路整備により、日常生活の中心となる都市まで、30分以内に安全かつ快適に走行できる人口が約60万人増加。

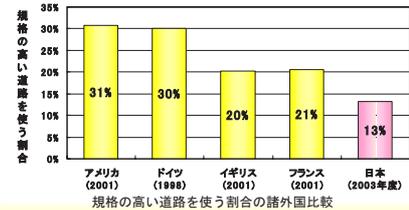


(参考：地域連携推進事業費等 20,843億円[平成16年度])

より使いやすい高速道路へ

高速道路に割高感

～弾力的な料金設定の必要性高まる～



(1) 指標の動向

- 年間1台約10,000kmの道路交通の中で長距離を走行する交通は20～30%**
 道路交通の量を表す総走行台キロは1年間で約8,000億台キロ。これは、1台の自動車は年間約10,000km走行していることに相当。このうち20～30%は隣町同士の往来や長距離トラックなどの一度に15km以上の長距離を走行する交通。(図4-1)
- 長い距離を走行する交通は高速道路等に分担させることが重要**
 幹線道路の渋滞、生活道路の事故、沿道の騒音等を改善するため、自動車専用道路などの規格の高い道路(以下「高速道路等」)に長い距離を走行する交通を分担させて、生活道路と使い分けることが重要。(図4-3, 4)
- 我が国の高速道路等を使う割合は13%で欧米諸国の20～30%に比べて低い**
 高速道路等の利用状況を表す「規格の高い道路を使う割合」(以下「分担率」)は、約13%と欧米諸国の20～30%に比べて著しく低く、高速道路等と生活道路の機能分担が十分でないために、渋滞、環境悪化などの社会問題を起こしている。(図4-2)

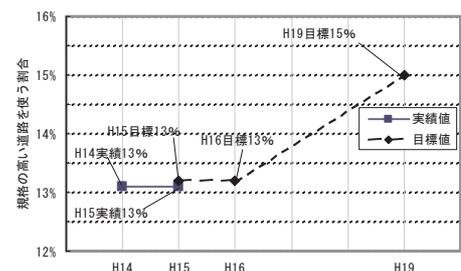
(2) 達成度報告(昨年度の成果)

- 割高感のある料金設定が有料道路の利用者離れに**
 分担率は、13%(平成14年度)から13%(平成15年度)と横ばい。高速道路等の走行台キロは、無料区間で約60万台キロ増加したが、有料区間で約80万台キロ減少。有料道路の弾力的な料金設定の必要性を確認。(図4-5, 6, 7)
- 料金社会実験(弾力的な料金設定)により、交通量が大幅に増加**
 高速道路等に並行する道路が渋滞している箇所など、全国22箇所料金社会実験を実施。例えば常磐自動車道(日立南大田IC～日立北IC)では、1ヶ月間、料金を約半額に引き下げたところ、実験区間内の各IC間を往来する交通量が平均1.7倍に。(図4-9, 10, 11, 12)
- とぎれた高速道路等を結ぶことが、路線全体の利用促進に**
 香川県(分担率が1.3ポイント増加(全国1位))の高松自動車道では、高松中央IC～高松西IC間の開通により全線開通。この効果により、全線にわたり交通量が大幅に増加(平均で約30%増)。(図4-13, 14)

(3) 業績計画(今後の取組み)

- 有料道路の弾力的な料金設定の本格実施に向けた施策展開**
 弾力的な料金設定の本格実施に向け、平成16年度も引き続き有料道路の料金社会実験を実施。
- 追加インターチェンジの設置に向けた施策展開**
 平成16年度は、高速道路のSA・PAにETC専用ICを設置するスマートICの社会実験を実施(実験候補箇所として全国で35箇所が登録)。(図4-15, 16)
- 高速道路等のネットワーク整備**
 地域によってはまだ不十分な高速道路等のネットワークを効果的、効率的に整備。

平成14年度実績	13%	
平成15年度	実績	13%(ただし、前年度より高速道路等の走行台キロ/日が約20万走行台キロ/日減少)
	目標	13%(前年度より新たに210万走行台キロ/日の交通を高速道路等へ転換)
中期的な目標	平成19年度までに約15%とする	
平成16年度の目標	13%(新たに290万走行台キロ/日の交通を高速道路等へ転換)	



担当：道路局 企画課 道路経済調査室

(1) 指標の動向

■ 全国のブロック別のトリップ特性（平日）

15km 以上を走行する長距離交通は、全国的に 20%~30%存在。

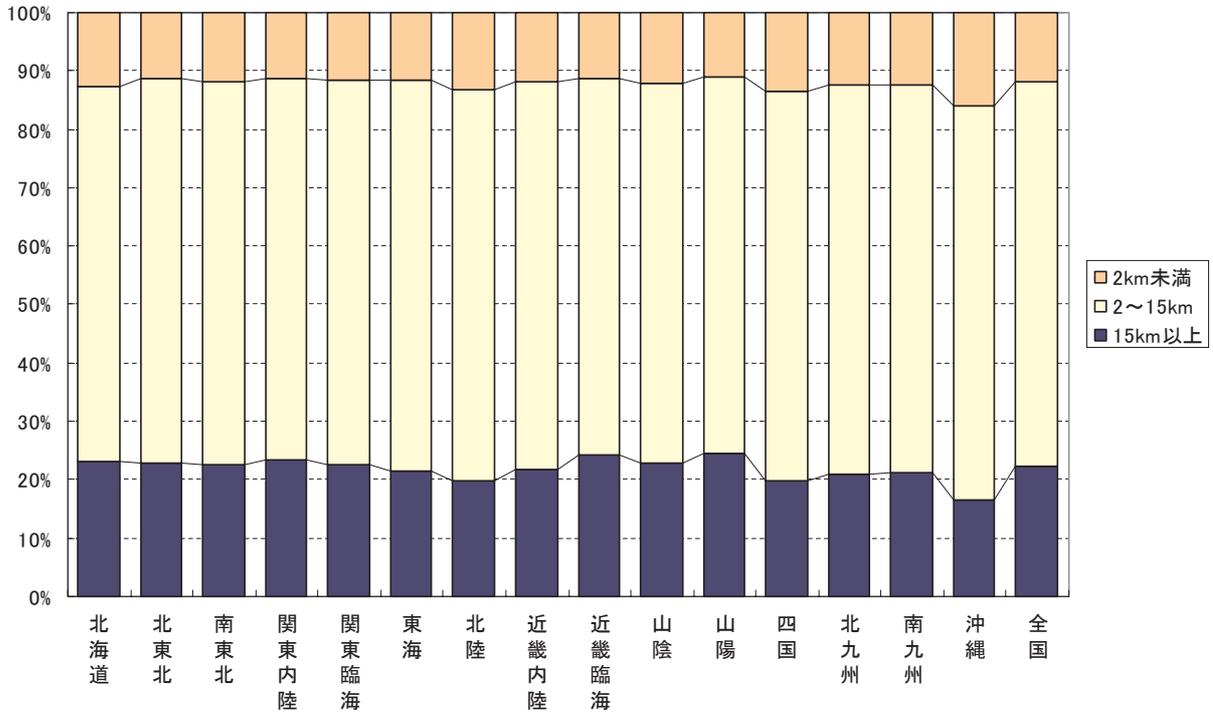
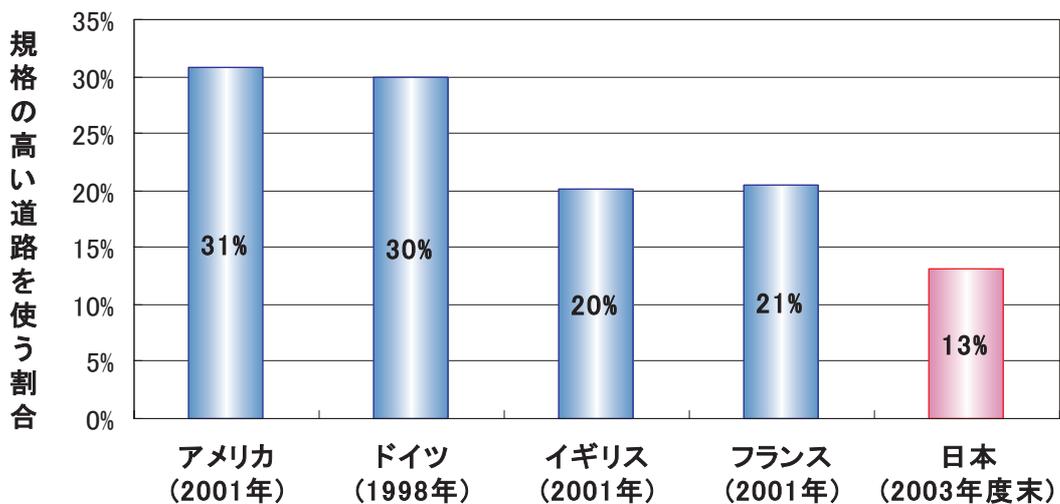


図 4-1 ブロック別のトリップ長（平日）

■ 欧米諸国に比べて十分に利用されていない規格の高い道路

我が国の規格の高い道路を使う割合は、約 13%と欧米諸国の 20~30%に比較して著しく低い状況。



※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
 イギリス：Motorway フランス：Autoroute

図 4-2 規格の高い道路を使う割合の諸外国比較

【地域を結ぶ ～地域間の連携～】

■規格の高い道路を使う割合が向上することによる効果

我が国の規格の高い道路を使う割合が、ドイツ並の約30%になった場合、年間の交通事故死者数が約900人減少、CO₂の排出量が約1,100万トン削減されるものと試算。

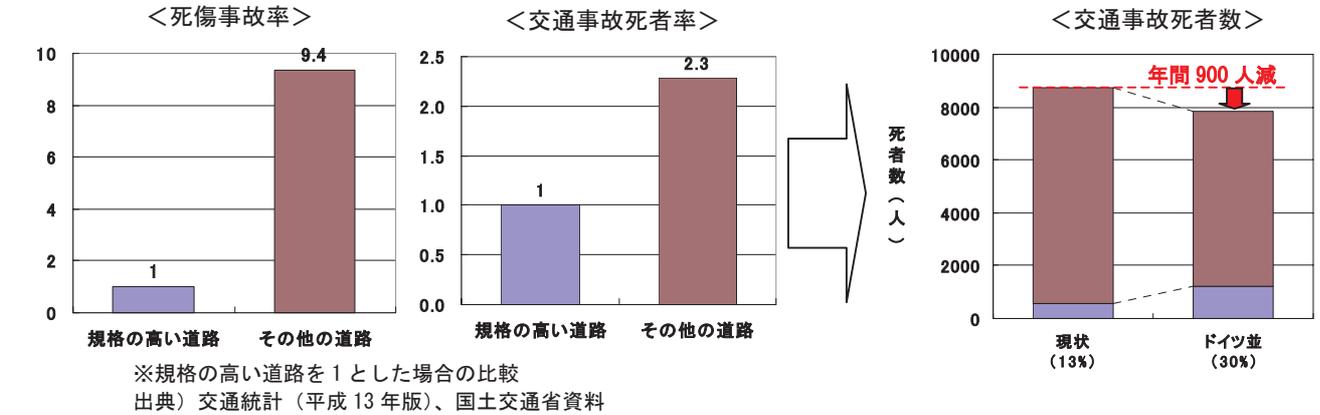


図4-3 規格の高い道路を使う割合と交通事故死者数

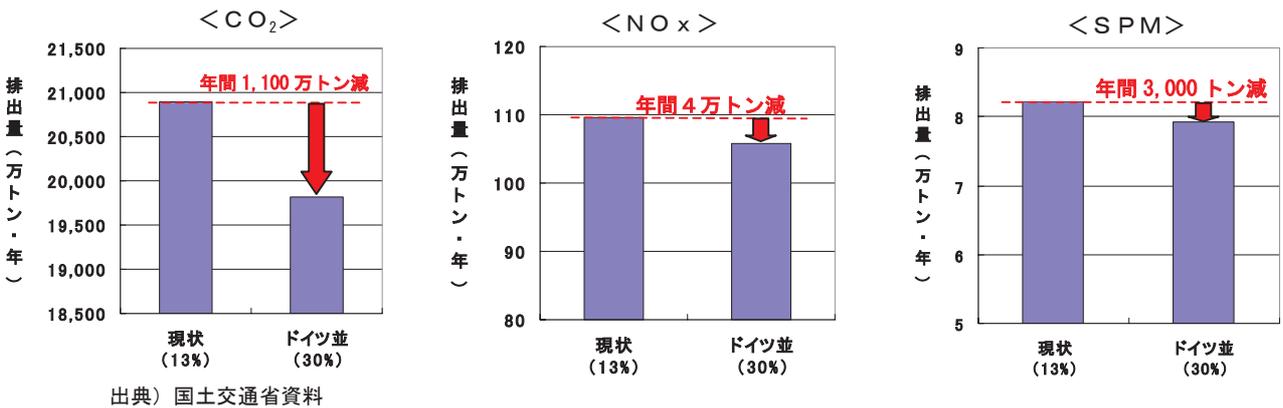


図4-4 規格の高い道路を使う割合と大気汚染物質排出量

(2)達成度報告(昨年度の成果)

■規格の高い道路を使う割合(平成15年度)

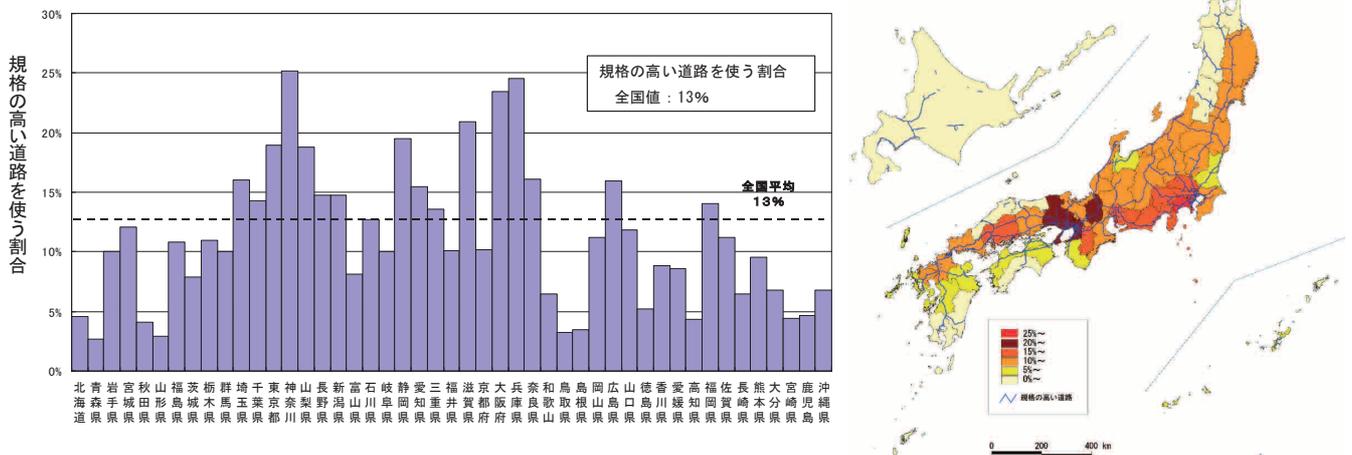


図4-5 都道府県別の規格の高い道路を使う割合(平成15年度)

■都道府県別にみた規格の高い道路を使う割合

規格の高い道路を使う割合都道府県別の増減率について、平成14年度と平成15年度で比較してみると、香川県、和歌山県、沖縄県などで大きく増加。一方、首都圏では、全都県において減少。

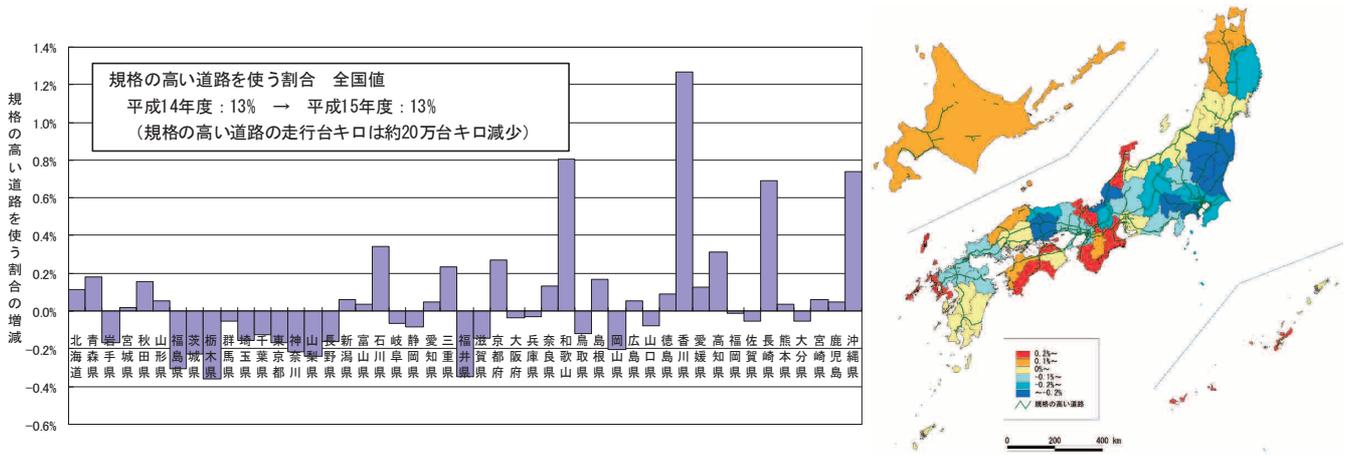


図 4-6 平成14年度→平成15年度 都道府県別の規格の高い道路を使う割合の増減率

■有料・無料区間でみた規格の高い道路の走行台キロ

規格の高い道路の走行台キロの増減量について、平成14年度と平成15年度で比較してみると、無料区間の走行台キロが約60万台キロ増加したのに対して、有料区間の走行台キロは約80万台キロ減少（全国計で約20万台キロ減少）。

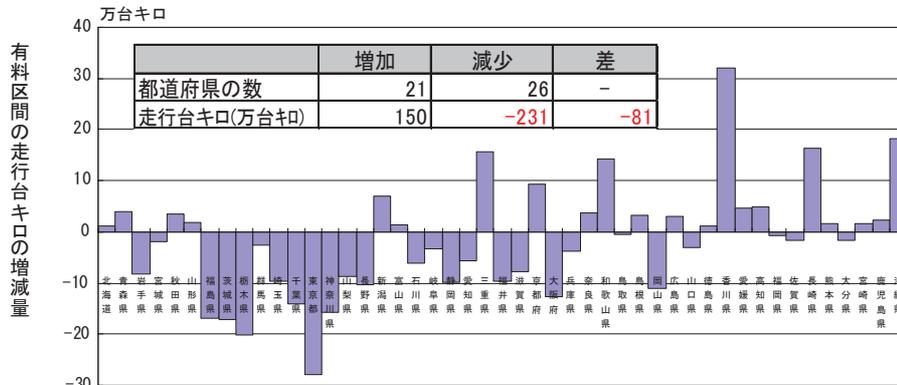


図 4-7 平成14年度→平成15年度 規格の高い道路（有料区間）の走行台キロの増減量

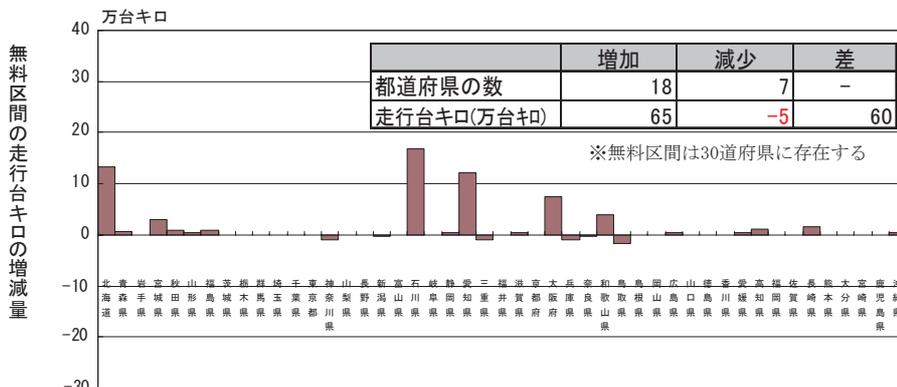


図 4-8 平成14年度→平成15年度 規格の高い道路（無料区間）の走行台キロの増減量

【地域を結ぶ ～地域間の連携～】

■料金社会実験（弾力的な料金設定）により交通量が大幅に増加

日立市内の常磐自動車道（日立北 IC～日立南太田 IC 間）では、1ヶ月間、料金を約半額に引き下げたところ、実験区間内の各 IC を往来する交通量が平均で約 70%増加。一方、周辺道路の交通量は約 4%減少。

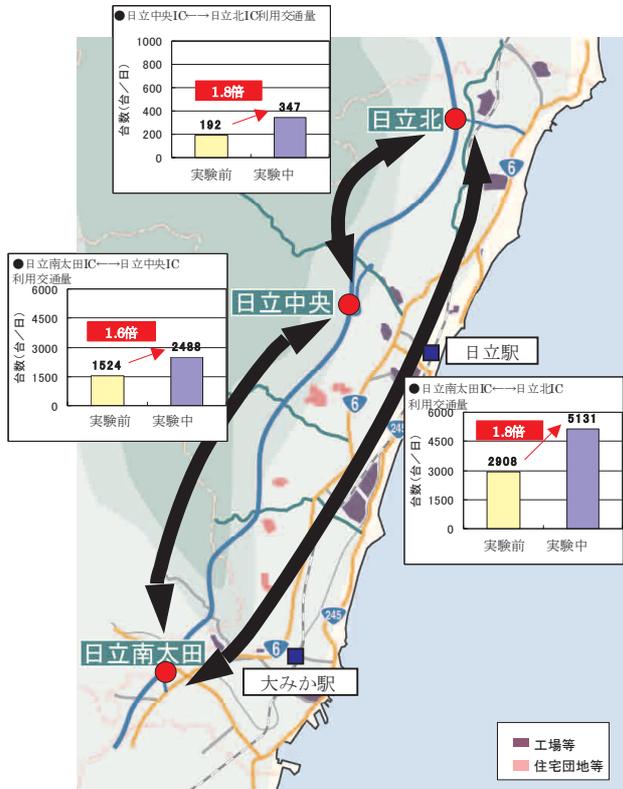


図 4-9 実施区間内の IC 間利用交通量の変化

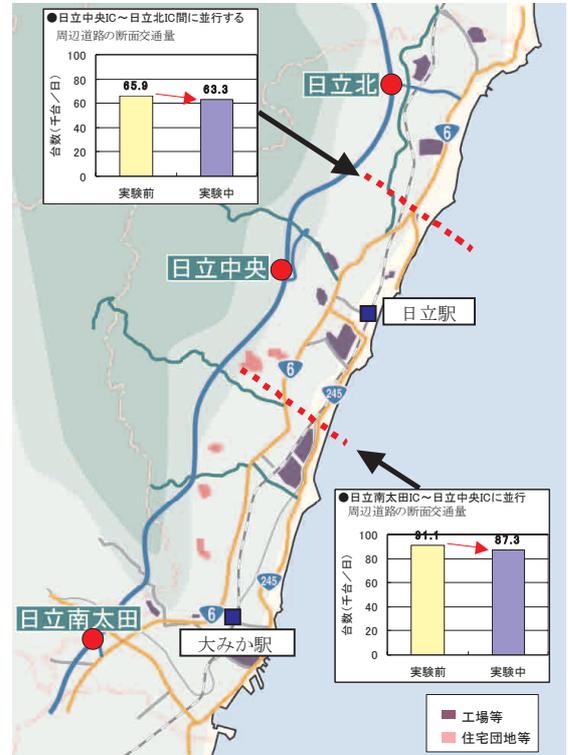


図 4-10 実施期間中における周辺道路の断面交通量の変化

実験期間中における日立市内の主要な一般道路の渋滞損失額を試算すると、社会実験前と比較し約 1,500 万円/日削減（平日）。

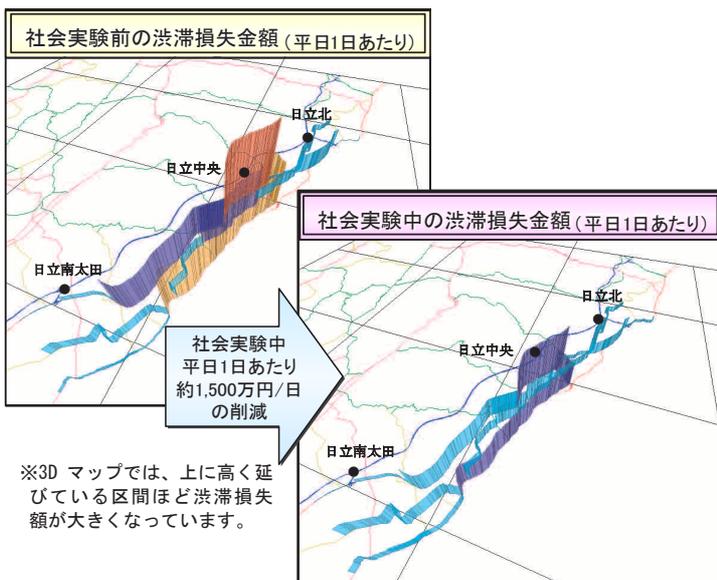


図 4-11 日立市における渋滞損失額の 3D マップの変化（試算値）

[バスの所要時間大幅短縮]

実験区間と並行する一般道を走る平日 7 時台の路線バス（大みか駅～日立駅）の所要時間が 76 分→58 分と 18 分短縮。

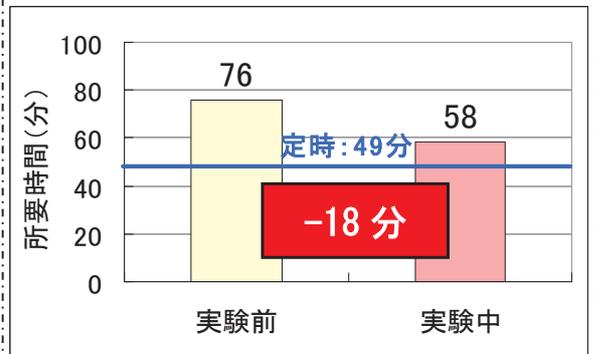


図 4-12 平日 7 時台の路線バスの所要時間の変化（大みか駅～日立駅）

■とぎれた高速道路を結ぶことが路線全体の利用促進に

香川県内の四国横断自動車道（高松自動車道）では、高松中央 IC～高松西 IC 間の開通により、平成 15 年 3 月 30 日に全線開通（全線有料）。この開通により、高松自動車道の利便性が大きく向上し、平成 15 年度は、全線にわたり交通量が大幅に増加。（区間平均 30%増（最大 80%増））



図 4-13 高松自動車道路線概要図

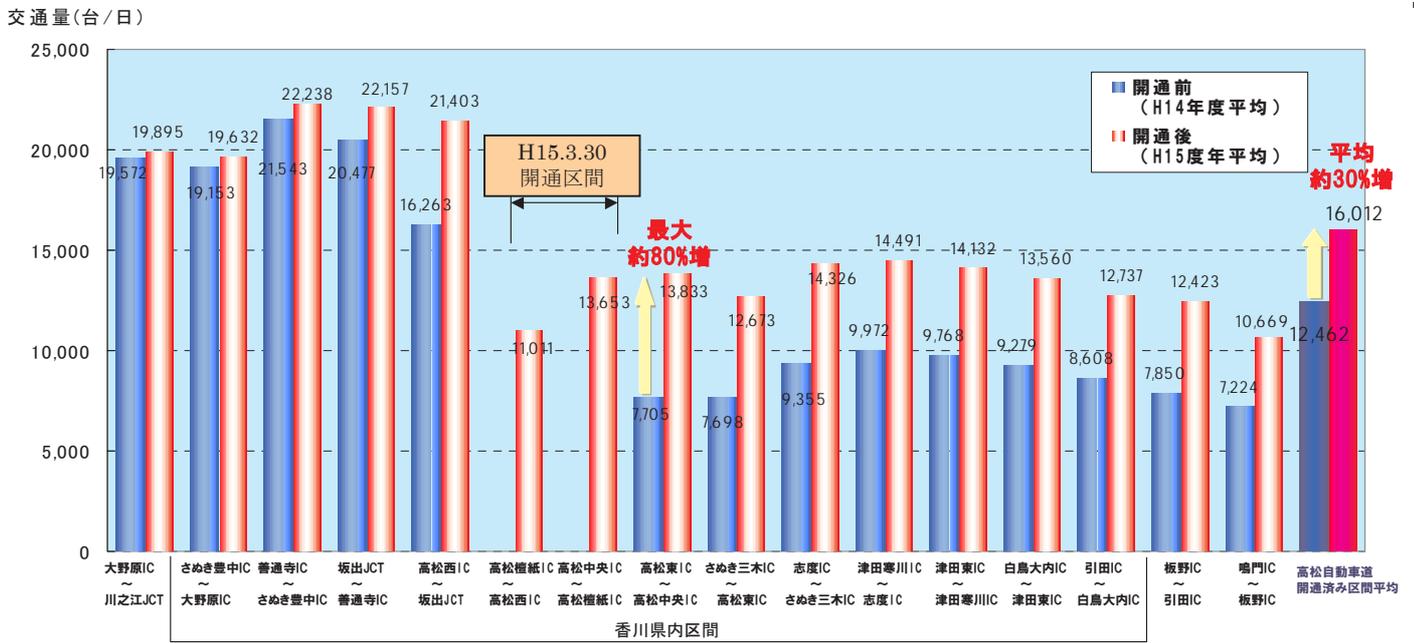


図 4-14 高松自動車道（高松中央 IC～高松西 IC）開通後における交通量の変化

【地域を結ぶ ～地域間の連携～】

(3) 業績計画（今後の取組み）

■ 追加インターチェンジの設置に向けた政策展開

平成 16 年度は、サービスエリア・パーキングエリアに ETC 専用 IC を設置するスマート IC の社会実験を実施（実験候補箇所として全国で 35 箇所が登録）。

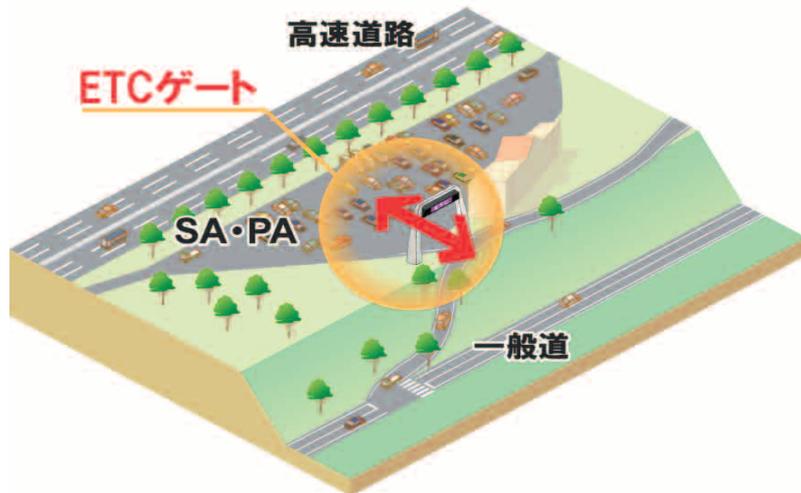
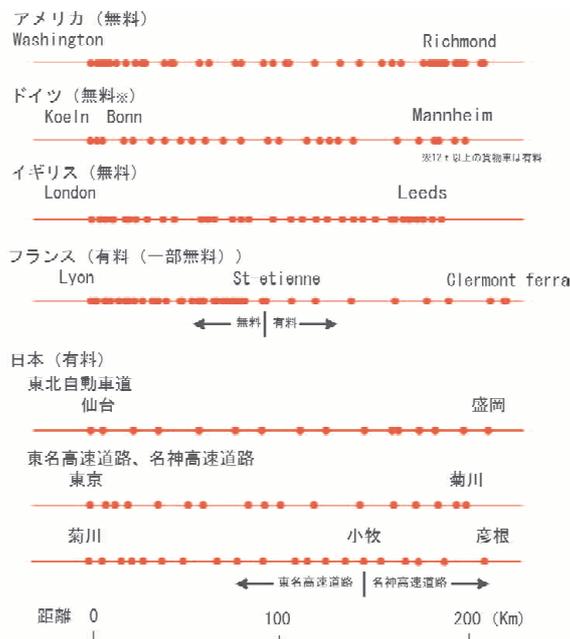


図 4-15 SA・PA に接続するスマート IC の社会実験

<参考> 諸外国に比較して長い日本の高速道路の IC 間隔



高速道路の平均 IC 間隔

<有料>

日本 : 10 km
 東北自動車道 (仙台～盛岡) : 12km
 東名、名神高速道路 (東京～彦根) : 12km
 注1) 日本の値は、供用中の高速自動車国道全路線の平均IC間隔

フランス : 10 km
 注2) フランスの値は、供用中のオートルート全路線の有料区間の平均IC間隔。無料区間については不明。

<無料>

アメリカ : 5 km
ドイツ : 7 km
イギリス : 4 km
 注3) アメリカ : I95 (Washington～Richmond)
 ドイツ : A3, A67 (Koe In～Mannheim)
 イギリス : M1 (London～Leeds)
 の路線の平均IC間隔

図 4-16 諸外国と日本の IC 間隔の比較

- 【関連する平成 16 年度の主な施策】**
- 有料道路の弾力的な料金設定に向けた料金社会実験
 - サービスエリア・パーキングエリアに接続するスマート IC の社会実験
 - 規格の高い道路のネットワークの効果的・効率的な整備

(4) バックデータ

ポイント： 【平成14年度→平成15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】

- ① 首都圏では、有料道路の交通量が減少したことにより大幅に減少
- ② 香川県では、高松自動車道の開通により大幅に増加

■ トップ10 ■ ワースト10

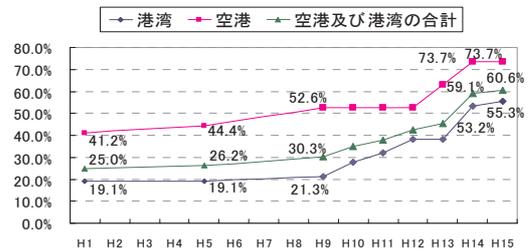
区分	平成15年度実績値				平成14年度実績値				規格の高い道路を使う割合増減量		規格の高い道路走行台キロ増減量	
	割合	台数	全道路走行台キロ 百万キロ/日	規格の高い道路走行台キロ 百万キロ/日	割合	台数	全道路走行台キロ 百万キロ/日	規格の高い道路走行台キロ 百万キロ/日	H14→H15	増減量	H14→H15	増減量
全国	13%		2,167	284	13%		2,167	284	-0.01%		-0.22	
北海道	4.6%	40	115.0	1	5.3%	19	114.8	1	0.12%	14	0.14	6
青森県	2.7%	47	27.1	32	0.74%	45	27.1	31	0.69%	45	0.18%	9
秋田県	4.1%	43	27.2	31	1.1%	40	3.9%	43	27.1	32	1.07%	41
岩手県	10.0%	27	36.8	24	3.6%	26	10.2%	25	37.0	24	3.77%	25
山形県	2.9%	46	30.9	28	0.9%	43	2.8%	46	30.7	28	0.87%	43
宮城県	12.1%	18	44.8	21	5.4%	16	12.1%	18	44.7	21	5.41%	18
福島県	10.8%	23	50.0	16	5.4%	17	11.1%	23	50.1	16	5.57%	16
東京都	19.0%	6	102.9	3	19.5%	3	19.1%	6	103.4	3	19.80%	3
神奈川県	25.2%	1	74.2	10	18.6%	4	25.4%	1	74.2	10	18.85%	4
千葉県	14.3%	14	76.5	8	10.9%	9	14.5%	14	76.8	8	11.10%	9
埼玉県	16.1%	9	88.1	5	14.1%	7	16.2%	8	87.9	6	14.24%	7
茨城県	7.9%	33	69.3	11	5.4%	15	8.1%	31	69.5	11	5.66%	15
栃木県	11.0%	22	48.5	17	5.3%	18	11.3%	21	48.7	17	5.52%	17
群馬県	10.0%	28	45.8	19	4.5%	22	10.1%	27	45.8	19	4.62%	22
長野県	14.8%	13	54.0	13	7.9%	12	14.9%	12	54.1	13	8.07%	12
山梨県	18.8%	7	23.1	38	4.3%	24	19.0%	7	23.3	37	4.44%	24
新潟県	14.8%	12	60.3	12	8.9%	10	14.7%	13	60.1	12	8.84%	10
富山県	8.1%	32	26.4	34	2.14%	33	8.1%	32	26.4	34	2.13%	33
石川県	12.7%	17	26.6	33	3.3%	27	12.4%	17	26.5	33	3.2%	28
静岡県	19.5%	5	75.4	9	14.6%	6	19.5%	5	75.5	9	14.77%	6
岐阜県	10.1%	26	52.3	15	5.2%	20	10.1%	26	52.3	15	5.29%	19
愛知県	15.5%	11	113.2	2	17.5%	5	15.4%	11	113.1	2	17.45%	5
三重県	13.6%	16	46.5	18	6.3%	14	13.4%	16	46.3	18	6.18%	14
滋賀県	20.9%	4	34.8	25	7.2%	13	21.1%	4	34.9	25	7.37%	13
京都府	10.2%	24	32.9	27	3.3%	28	9.9%	28	32.8	27	3.2%	29
大阪府	23.4%	3	93.5	4	21.9%	1	23.5%	3	93.6	4	21.9%	1
兵庫県	24.6%	2	88.0	6	21.6%	2	24.6%	2	88.1	5	21.6%	2
福井県	10.1%	25	21.8	41	2.2%	32	10.5%	24	22.0	41	2.30%	32
奈良県	16.1%	8	20.8	42	3.3%	29	16.0%	9	20.7	42	3.31%	27
和歌山県	6.4%	37	20.6	43	1.3%	39	5.6%	37	20.3	43	1.15%	39
鳥取県	3.2%	45	16.0	47	0.5%	47	3.3%	44	16.1	47	0.54%	47
島根県	3.5%	44	19.5	44	0.6%	46	3.3%	45	19.6	44	0.6%	46
岡山県	11.2%	20	45.3	20	5.1%	21	11.5%	20	45.4	20	5.21%	20
広島県	16.0%	10	53.6	14	8.5%	11	15.9%	10	53.6	14	8.53%	11
山口県	11.8%	19	38.1	23	4.5%	23	11.9%	19	38.2	23	4.54%	23
徳島県	5.2%	38	19.0	45	0.9%	42	5.1%	38	19.2	45	0.97%	42
香川県	8.8%	30	22.7	40	2.0%	34	7.6%	33	22.3	40	1.6%	35
愛媛県	8.6%	31	29.8	29	2.5%	31	8.5%	30	29.7	29	2.52%	31
高知県	4.3%	42	18.2	46	0.7%	44	4.0%	42	18.2	46	0.7%	44
福岡県	14.1%	15	79.1	7	11.1%	8	14.1%	15	79.1	7	11.13%	8
佐賀県	11.2%	21	23.2	37	2.6%	30	11.3%	22	23.3	38	2.62%	30
長崎県	6.5%	36	24.9	36	1.6%	36	5.8%	36	24.8	36	1.43%	37
熊本県	9.6%	29	38.7	22	3.7%	25	9.5%	29	38.7	22	3.69%	26
大分県	6.8%	35	29.5	30	2.0%	35	6.8%	34	29.5	30	2.02%	34
宮崎県	4.5%	41	24.9	35	1.1%	41	4.4%	41	24.9	35	1.09%	40
鹿児島県	4.7%	39	33.9	26	1.5%	37	4.6%	39	33.7	26	1.5%	36
沖縄県	6.8%	34	23.0	39	1.5%	38	6.1%	35	22.8	39	1.39%	38

注) このデータは、トラフィックカウンタなど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。

空港・港湾アクセスの推進

**6年間で拠点的な空港・港湾へのアクセス率が倍増
欧米に比較して未だアクセス率は低
く、改善が必要**

拠点的な空港・港湾への道路アクセス率(全国)



(1) 指標の動向

■ **1997年のアクセス率約30%から、6年間でおおむね倍増の約61%に**

我が国のマルチモーダル交通体系において、1990年代前半までその整備が極めて立ち後れていたアクセス道路は、国際競争力及び地域・国際交流の面で、文字通り隘路であった。1990年代後半以降、グローバル化の進展等を背景に、IC等から拠点的な空港・港湾までの10分以内のアクセスの達成割合を急速に上昇させてきた。平成15年度は、平成14年度の59%を61%に向上させた。

■ **空港・港湾アクセス率の向上により、国際競争力強化と国際・地域間交流の促進に貢献**

ほぼ同じ期間(1998年からの5年間)に訪日外国人旅行者数は約1.3倍、輸出入コンテナ貨物量(重量)は1.4倍に拡大。(図5-1)

■ **平成16年度は、新規開港する中部国際空港へのアクセス道路を整備**

今後大幅に増大すると見通される旅客及び貨物の流動を支え、マルチモーダル交通体系を深化。

(2) 達成度報告(昨年度の成果)

■ **青森港への10分以内の道路アクセスを確保、効率的で環境に優しい貨物交通を実現**

平成15年度、青森自動車道(青森JCT—青森東IC)が供用し、青森港アクセスについてルートが多様化し、東側など幅広い港湾の区域にアクセス可能に。青森市内のICを利用する貨物車は増大しつつ、青森ICから市内に流入する特大車両台数が削減され、効率的で環境に優しい貨物交通が実現した。(図5-3)

(3) 業績計画(今後の取組み)

■ **長期的に欧米並の約90%とすることを目標としてアクセス率の向上を目指す**

東アジア経済圏の成長等に伴い外国人旅行者や輸出入コンテナ貨物が増大する中で、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。長期的に欧米並の約90%とすることを目標としてアクセス率の向上を目指す。(図5-4)

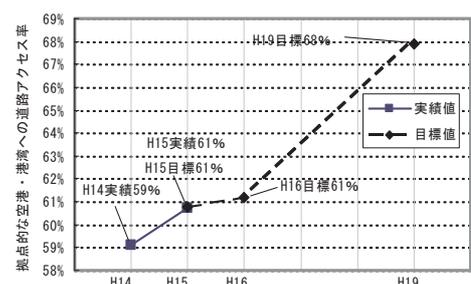
■ **未達成のアクセス道路についても、ハード・ソフト施策を組み合わせることでアクセスの迅速化に努める**

IC等と非直結の空港港湾アクセス道路の走行状況(速度・混雑度)を全国平均と比較すると、混雑度が高く走行速度が遅いものが少なくない。アクセス道路の機能が十分でない箇所を中心に、道路の拡幅、交差点の改良、周辺道路のTDMなどによって、速度の向上を図る。

■ **平成16年度には中部国際空港へのアクセス道路を整備**

中部国際空港の航空輸送需要は、2012年度に国際貨物輸送が現在の名古屋空港の2.8倍程度と見通されているなど、周辺道路の交通需要増大が予想されており、アクセス道路の整備は国際競争力の向上等に大きく寄与する。(図5-5)

平成14年度実績	59%	
平成15年度	実績	61%
	目標	61%(青森港へのアクセス)
中期的な目標	長期的に国際競争力の向上に必要な水準が確保されたと考えられる状態(約90%)を目標として平成19年度までに約68%	
平成16年度の目標	61%(中部国際空港へのアクセス)	



担当：道路局 企画課 道路経済調査室

(1) 指標の動向

空港・港湾のアクセス道路は、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後れており、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。

1990年代後半以降、グローバル化の進展等を背景に、高速の道路ネットワークの拡充、アクセス道路の整備・改善等により、拠点的な空港・港湾とのアクセス率を急速に上昇させてきた。1997年のアクセス率は約30%であり、6年間でアクセス率はおおむね倍増の約61%となった。

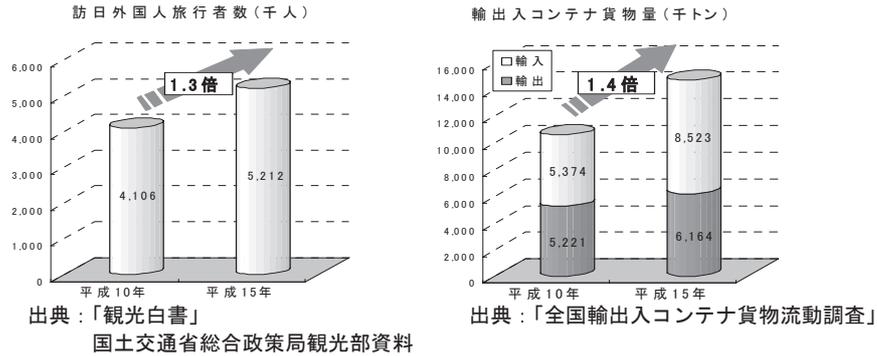


図 5-1 我が国の空港・港湾にみるグローバル化の進展

■名古屋港における物流誘発効果

名古屋港は中部圏経済を支える物流基盤であるが、伊勢湾岸自動車道の整備の進展や、東海北陸自動車道の延伸に伴い、その利便性が向上し、三重県や岐阜県からの貨物取扱量が大幅に増加した。

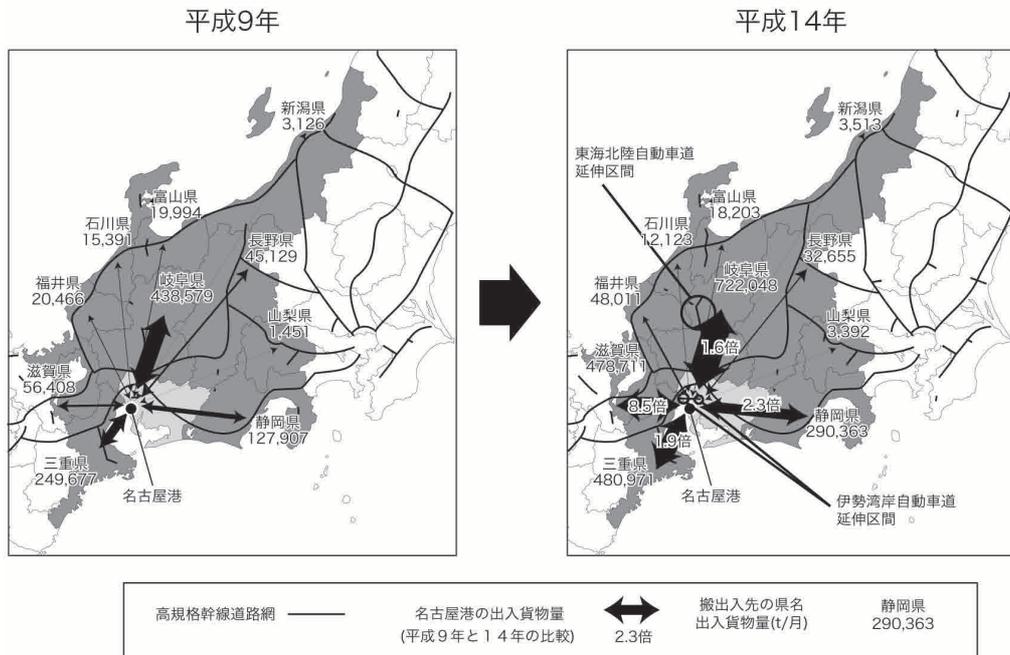


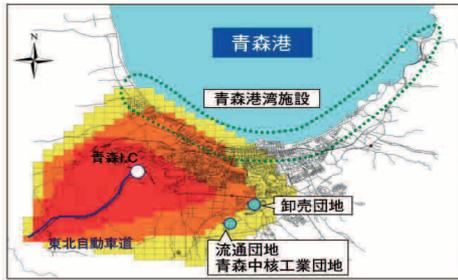
図 5-2 港湾へのアクセス向上による物流誘発効果(名古屋港の例)

【地域を結ぶ ～地域間の連携～】

(2) 達成度報告 (昨年度の成果)

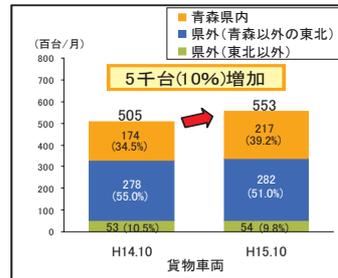
■ 青森港への 10 分以内の道路アクセス

青森港への 10 分以内のアクセスを達成したことにより、青森市内の IC を利用する貨物車は増大しつつ、港へのアクセスルートが多様化し、東側など幅広い港湾の区域にアクセスできるようになった。

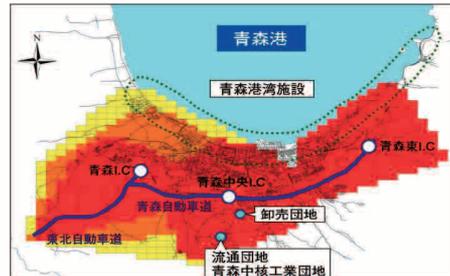


出典：国土交通省東北地方整備局資料

【到着地別青森市内IC利用総交通量】



出典：日本道路公団東北支社



凡例
 10分圏
 15分圏
 20分圏

図 5-3 青森港へのアクセス達成による効果

(3) 業績計画 (今後の取組み)

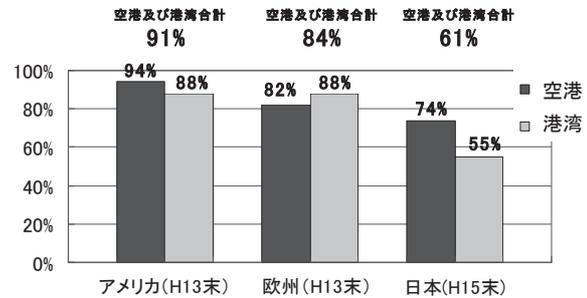
■ 国際的水準に満たない空港・港湾アクセス率の向上

急速に整備を進めてきた空港港湾のアクセス道路であるが、9 割程度達成した欧米に比べて我が国の達成率は 60%程度であるなど、未だ十分とは言えない。

■ 中部国際空港へのアクセス道路整備

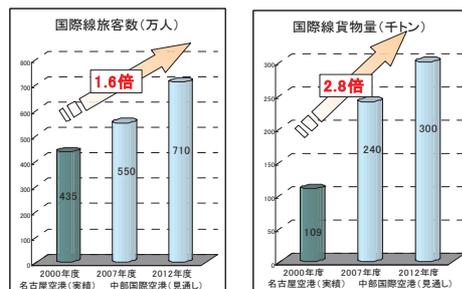


出典：愛知県道路公社資料



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 5-4 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)



出典：交通政策審議会 第 6 回空港整備部会資料

図 5-5 中部国際空港の位置と空港需要予測の結果

■ アクセス道路の速度向上の必要性

アクセス道路の走行状況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。

アクセス道路の機能が十分でない箇所を中心に、速度の向上を図る。

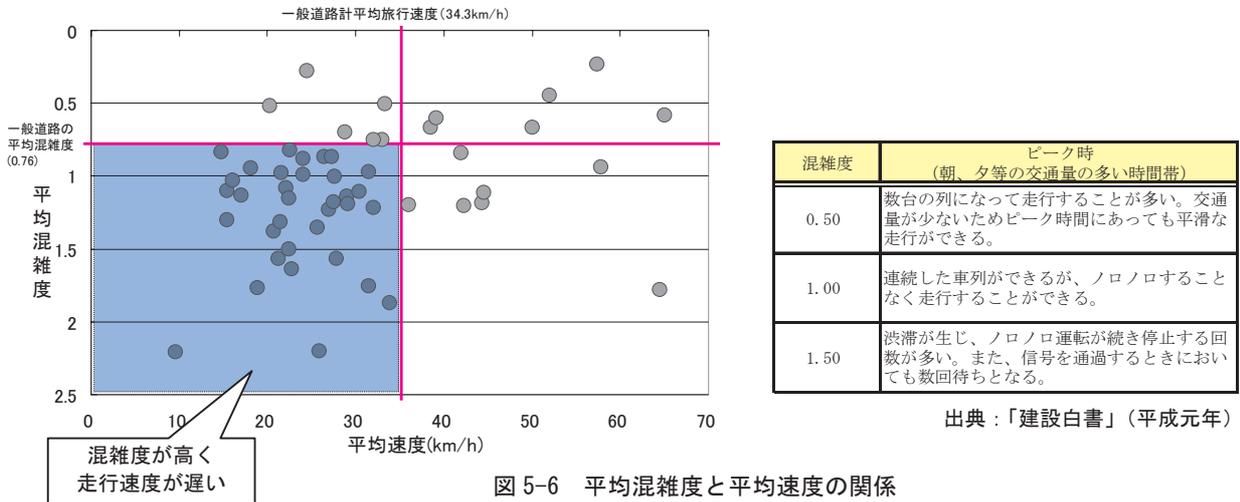


図 5-6 平均混雑度と平均速度の関係

表 5-1 走行速度が平均 20km/h 以下の空港・港湾アクセス道路 (平成 15 年度末現在)

	港湾名	延長 (km)	平均混雑度	所要時間 (分)	平均速度 (km/h)	総貨物量 (H13 暦年) (千トン)	国際貨物量 (H13 暦年) (千トン)
1	鹿児島港	5.4	2.21	34	9.6	46,139	1,306
2	下関港	5.4	0.84	22	14.7	9,175	2,321
3	徳島小松島	8.2	1.10	32	15.4	9,658	1,720
4	清水港	3.0	1.03	11	16.0	17,731	10,204
5	大分港	5.6	0.95	19	18.2	61,351	34,376

	空港名	延長 (km)	平均混雑度	所要時間 (分)	平均速度 (km/h)	旅客数 (H14 暦年) (千人)	貨物取扱量 (H14 暦年) (トン)
1	那覇空港	8.2	1.30	32	15.4	11,886	167,418
2	松山空港	9.1	1.77	29	18.8	2,687	12,035

※平均混雑度は H11 センサスの区間加重平均値

旅客数及び貨物量の出典：「平成 14 年分空港管理状況調査」、「港湾統計 (年報) 平成 13 年」

【関連する平成 16 年度の主な施策】

- 高規格幹線道路、地域高規格道路等の整備
- アクセス道路の整備・機能向上

(4) バックデータ

- ポイント： ① 平成15年度に新規達成（青森港）
 ② 平成16年度に新規達成予定（中部国際空港）

対象空港名	H15 連結	乗降客数	貨物取扱量
単位		(千人)	(ト)
新千歳	○	18,835	211,658
函館		2,433	16,601
秋田	○	1,325	3,760
仙台	○	3,223	19,327
成田国際	○	28,884	1,950,083
東京国際	○	61,079	592,833
新潟		1,269	2,935
名古屋	○	10,524	178,766
中部国際	②-	-	-
関西国際	○	17,381	776,290
大阪国際	○	17,628	131,349
広島	○	3,439	24,115
高松		1,560	9,093
松山		2,687	12,035
福岡	○	19,493	246,221
大分	○	2,002	14,767
長崎	○	2,853	17,571
宮崎	○	3,329	19,996
鹿児島	○	6,261	36,010
那覇		11,886	167,418
19空港(※)	14箇所	216,091	4,430,828

対象港湾名	H15 連結	総貨物量	国際貨物量
単位		(千ト)	(千ト)
苫小牧	○	90,929	20,088
室蘭	○	43,310	11,204
函館	○	32,969	672
小樽	○	23,304	537
釧路		20,935	4,511
青森	○	① 24,614	836
八戸	○	31,782	7,168
仙台塩釜	○	37,532	8,550
小名浜		12,502	4,720
千葉	○	158,705	93,009
横浜	○	115,689	71,277
川崎	○	94,109	55,639
東京	○	82,056	38,064
横須賀	○	16,389	2,263
大洗	○	14,093	0
新潟	○	32,276	14,438
伏木富山		9,555	6,589
名古屋	○	155,934	102,799
四日市		59,742	39,523
清水		17,731	10,204
三河		22,008	11,504
大阪	○	89,694	33,491
神戸	○	79,639	37,819
堺泉北	○	67,641	26,975

対象港湾名	H15 連結	総貨物量	国際貨物量
単位		(千ト)	(千ト)
和歌山下津		43,020	20,613
姫路		35,818	19,152
敦賀	○	13,435	2,863
水島		90,310	51,712
徳山下松		56,475	17,840
宇野		53,073	1,018
福山	○	48,497	34,333
宇部	○	30,505	12,437
呉	○	23,320	8,250
広島		17,471	4,354
岩国		16,707	3,488
下関		9,175	2,321
高松		55,461	269
松山		19,957	1,109
東予	○	13,909	1,704
高知		11,604	294
徳島小松島		9,658	1,720
北九州	○	86,409	28,719
大分		61,351	34,376
鹿児島		46,139	1,306
博多	○	41,056	11,979
苅田		30,532	5,501
別府	○	10,412	0
47港湾	26箇所	2,157,432	867,238

出典：「平成14年分空港管理状況調書」
 「港湾統計(年報)平成13年」

※ 中部国際空港は現時点では開港されていないため、対象空港数に含まれていない。

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

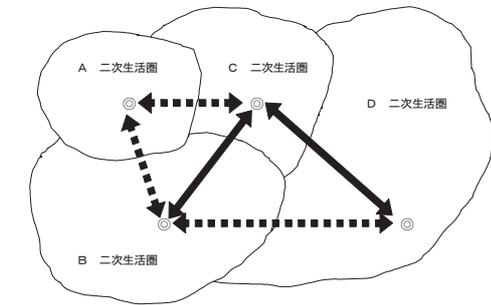
(1) 指標の動向

■ 住民生活の利便性の向上、地域経済の活性化等を図る

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

■ 平成 15 年度は地域間交流ルートの整備の目標を概ね達成

平成 14 年度初期値 72%から、平成 15 年度目標値 73%（新たに 6 ルート改良）の目標に対し、実績値 73%（新たに 5 ルート）に向上。



※対象ルートは二次生活圏間の最短ルート
 ◎ 二次生活圏中心都市
 道路改良済みルート
 道路未改良ルート

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

【隣接生活圏を結ぶルート概念図】

(2) 達成度報告(昨年度の成果)

■ 新たに 5 つの地域間交流ルートを整備

平成 15 年度は、2 次生活圏の中心都市 8 市 1 町に関連する「地域間交流ルート」について、新たに 5 ルートの整備を完了したことにより、地域を結ぶルートの走行性、安定性を高め、通勤、通学、医療、福祉、防災、観光支援等生活の利便性の向上が図られた。

全国では、「地域間交流ルート」が 72%（522 ルート）から 73%（527 ルート）まで向上が図られた。

(3) 業績計画(今後の取り組み)

■ 平成 16 年度も引き続き住民生活の利便性の向上、地域経済の活性化等を図る

平成 16 年度は、新たに 6 ルートの「地域間交流ルート」について重点的に整備を促進し、全国で 74%（533 ルート）を確保することを目標としている。

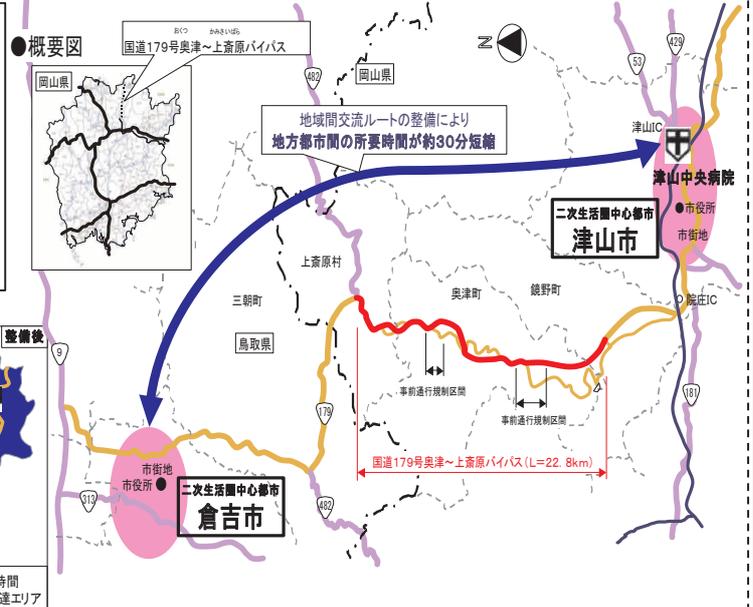
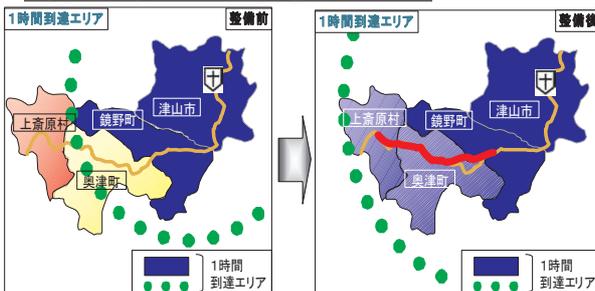
H14 実績	H15 目標	H15 実績	H16 目標	H19 目標
72%	73%	73%	74%	約 77%

■ 中国地方での整備事例(平成 15 年度)

● 整備効果

鳥取県倉吉市と岡山県津山市間を連絡する一般国道 179 号奥津～上斎原バイパスの整備により、線形不良、隘路区間、事前通行規制区間が解消され、安全で安心に通行できるルートとなるとともに、両市間の所要時間は約 30 分短縮された。また、上斎原村及び奥津町は、三次医療施設（津山中央病院）からの 1 時間圏域となり、質の高い医療サービスの享受が可能となった。
 ※事前通行規制区間の解消は H17 年度を予定

三次医療施設への 1 時間到達エリアの拡大



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

～地域内交流の円滑化を推進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60万人増加～

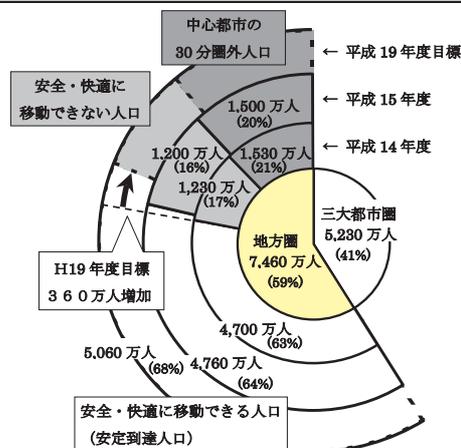
(1) 指標の動向

■日常生活圏内の移動の安全性・快適性向上を目指す

本指標は、日常生活の中心となる都市まで、改良された道路を利用して30分以内に安全かつ快適に移動できる人の割合（安定到達率）を表す（平成14年度63%）。

■平成15年度に目標としていた64%に向上

■平成16年度目標は65%に設定



【安全・快適に中心となる都市まで移動できる人口の状況】

(2) 達成度報告(昨年度の成果)

■安定到達人口約60万人増加で8割の達成度

平成15年度の安定到達率は目標としていた64%に向上したが、安定到達人口増加は約60万人で、目標の約80万人に対し、約8割の達成度に留まった。その理由としては、地域内の効率的なネットワーク形成に寄与する有効な路線の供用が進まなかったこと等が考えられる。

■市町村合併を支援する道路整備を推進

安定到達率向上のため、市町村合併支援事業（125地域）を推進した結果、同事業を含む地域の安定到達人口の増加は、約4万人を数えた。

■ブロック別の安定到達率（右表）

安定到達率の増加が大きいブロックは、北陸、四国、沖縄であった。

【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14年度		平成15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	408	72.0%	410	72.4%	2.1	0.4%
東北	981	607	61.9%	615	62.6%	7.2	0.7%
北陸	471	296	62.9%	301	64.0%	5.4	1.2%
関東	1,396	830	59.5%	842	60.3%	11.6	0.8%
中部	851	519	61.0%	524	61.6%	5.4	0.6%
近畿	598	373	62.3%	378	63.2%	5.0	0.8%
中国	767	453	59.0%	459	59.8%	6.1	0.8%
四国	412	251	61.0%	255	61.9%	4.1	1.0%
九州	1,305	883	67.6%	894	68.5%	11.0	0.8%
沖縄	119	76	63.8%	79	66.6%	3.2	2.7%
合計	7,467	4,697	62.9%	4,758	63.7%	61.2	0.8%

(3) 業績計画(今後の取組み)

■目標達成のため、効率的な事業実施

平成19年度の目標値（安定到達率68%）を達成するため、平成16年度目標値は65%に設定する。

平成16年度は、1.5車線の道路整備の積極的な採用等による効率的な道路整備、地域内の効率的なネットワーク形成に寄与する事業の推進等により、目標の達成を目指す。

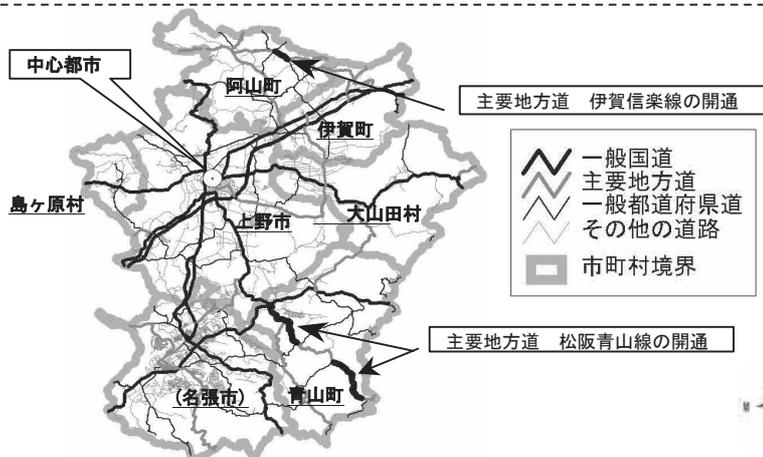
【安定到達率の目標値と実績値】

H14実績	H15目標	H15実績	H16目標	H19目標
63%	64%	64%	65%	約68%

平成15年度市町村合併支援事業

平成16年11月に、三重県の伊賀地域の1市5町村（上野市、伊賀町、島ヶ原村、阿山町、大山田村、青山町）が合併し「伊賀市」が誕生する。

伊賀地域の平成14年度安定到達人口は、96,700人であったところ、市町村合併支援事業により、平成15年度安定到達人口は1400人増加し98,100人となった。



担当：道路局 地方道・環境課

3) 道路を守る

～道路の維持管理～

道路を守るという政策目標は、

- ・すべての橋梁の内、健全な状態になっている割合がどうなっているか（指標－8）
- などで評価する。

【指標－8】道路構造物保全率(橋梁・舗装) (→58頁)

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

舗装に関する道路構造物保全率：直轄国道のうち、路面の轍やひび割れによる振動や騒音が少なく、道路利用者が快適に感じる舗装の状態(MCI>4.0)の延長の割合

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

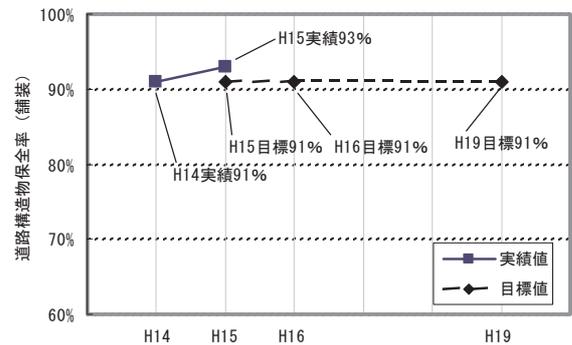
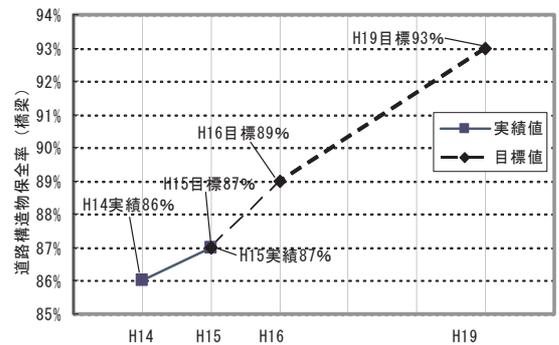
【舗装】中期的な目標：今後とも、現状の水準を維持する

■橋梁の健全性を向上させるための補修を推進

橋梁の予防的保全を推進した結果、目標を達成。引き続き橋梁の予防的修繕をより強力に推進。

■快適で、より安定した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、安全で走りやすい舗装を維持。



【指標－9】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

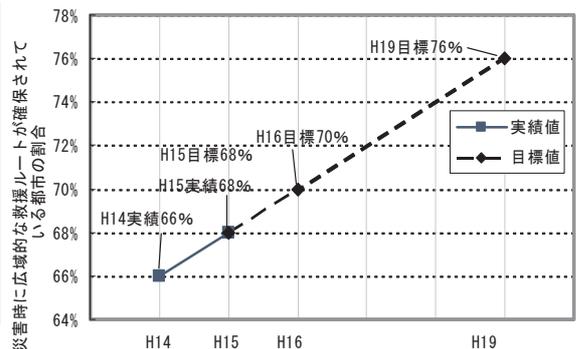
(→62頁)

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

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

■災害時の緊急活動を支援するルートを確認する

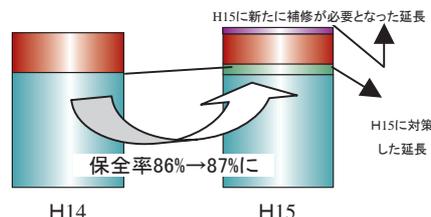
防災・震災対策により安全安心を確保。



(参考：維持修繕費 2,625億円 [平成16年度])

橋梁の健全性を向上させるための補修を推進

橋梁の予防的保全を推進した結果、目標を達成。引き続き橋梁の予防的修繕をより強力に推進。



(1) 指標の動向

■ **更新時代において、道路構造物の安全性の確保が重要**

20年後には、国が管理する国道（直轄国道）における供用後50年以上経過した橋梁数は約9倍に増加し、道路構造物を健全な状態に保つことは、道路構造物の安全性を確保する上で重要。（図8-1）

■ **予防的修繕(劣化が進行して構造物に大きな損傷が発生する前に行う適切な修繕)の推進により、道路構造物保全率(橋梁)は向上し目標を達成**

平成15年度は約44kmの橋梁において保全対策を実施し、橋梁点検の結果、平成15年度実績において、保全率は前年度比で1.4%向上し、目標値の87%を達成。

■ **平成16年度においては、中期の目標の達成に向け、さらに保全率の向上を図る**

(2) 達成度報告(昨年度の成果)

■ **中国地方では保全率が大幅に向上。しかし、東北地方においては保全率が低下**

保全率が著しく低かった中国地方整備局管内において、重点的に予算を配分した結果、保全率は約52%（平成14年度）から約62%（平成15年度）へと大幅に改善。（表8-1）

一方、東北地方整備局管内においては、新たに対策を要する橋梁延長約10kmが増加したため対策が追いつかず、保全率は約92%（平成14年度）から約84%（平成15年度）へと大幅に低下。（表8-1）

■ **データに基づく効果的な修繕へ向けた基盤の構築に着手**

点検結果・補修履歴をカルテとして統一的に保存すること、損傷程度の評価とその対策の区分等を規定した橋梁点検要領を策定（平成16年3月）。これにより、劣化進行の予測向上を図るとともに、予防的修繕の効果的実施へ向けた環境を整備した。

(3) 業績計画(今後の取組み)

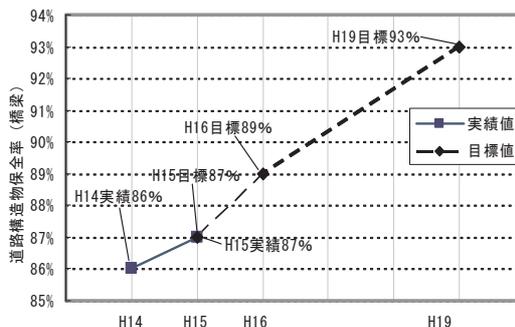
■ **予防的修繕を重点的に進めることにより、橋梁の健全度の向上を推進**

点検結果に基づき、対策を要する橋梁について、ライフサイクルコストを考慮し、予防的修繕を推進する。特に、三大損傷要因(疲労、塩害、アルカリ骨材反応(ASR))については、対策の進捗状況についてマネジメントを重点的に実施する。（図8-2）

■ **データに基づく合理的な道路資産管理を支援する技術開発及び体制整備の推進**

道路管理において橋梁等の道路構造物を道路資産ととらえ、その損傷・劣化を将来にわたり把握することにより最も費用対効果の高い維持管理を行うために必要となる、損傷原因別の理論的な健全度評価及び劣化予測手法の開発等を推進する。

平成14年度実績	橋梁 86%
平成15年度	実績 橋梁 87%
	目標 橋梁 87%
中期的な目標	橋梁 長期的に100%を目指し、平成19年度までに約93%まで向上させる
平成16年度の目標	橋梁 89%



担当：道路局 国道・防災課

(1) 指標の動向

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

高度成長期に大量に建設された道路構造物が更新の時代を迎え、20年後には、供用後50年以上経過した橋梁数は、今の約9倍にもなる。

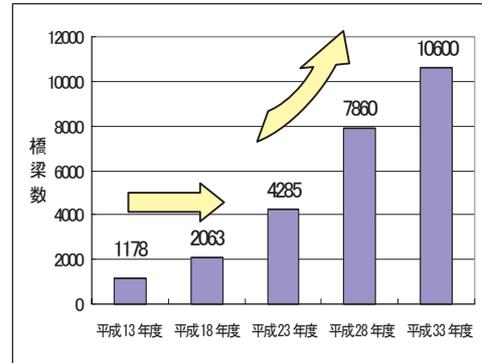


図 8-1 建設後 50 年以上の橋梁数の推移

(2) 達成度報告(昨年度の成果)

10年を経過して「速やかに補修する必要がある」段階に至った橋梁延長が増大。平成15年度は速やかに補修する必要がある延長約190kmのうち約40kmについて対策を実施した結果、保全率の目標を達成した。

橋梁建設後の経年等により平成15年度に新たに「速やかに補修する必要がある」と判定された橋梁延長は全国で約30km（293橋梁）増加。今後はさらに橋梁の更新時代を迎えるにあたり、さらなる対策を要することが予想される。

表 8-1 橋梁延長及び対策不要橋梁延長（地方整備局等別：橋長15m以上対象）

	平成14年度			平成15年度				
	延長15m以上の橋梁総延長 (km)	「速やかに補修する必要がある」との判定とならない段階の橋梁延長 (km)	構造物保全率(橋梁) (%)	延長15m以上の橋梁総延長 (km)	「速やかに補修する必要がある」との判定とならない段階の橋梁延長 (km)	構造物保全率(橋梁) (%)	新たに要対策箇所となった橋梁	
							延長(延長)	数(箇所)
北海道	192.3	190.1	98.9%	193.7	191.8	99.0%	1.2	19
東北	101.4	92.9	91.6%	104.7	88.4	84.4%	10.3	123
関東	138.6	113.2	81.7%	138.8	113.5	81.8%	0.8	6
北陸	76.2	65.7	86.2%	77.8	69.9	89.8%	1.0	10
中部	203.9	171.0	83.9%	208.1	184.1	88.5%	3.3	22
近畿	159.7	132.2	82.8%	157.3	132.3	84.1%	5.4	36
中国	96.8	49.9	51.5%	104.7	65.2	62.3%	3.6	39
四国	56.4	52.9	93.8%	62.8	58.7	93.3%	0.8	16
九州	93.0	88.5	95.2%	96.2	91.5	95.1%	1.1	17
沖縄	14.8	13.3	89.9%	14.5	13.0	89.7%	0.4	5
全国計	1,133.1	969.7	85.6%	1,158.7	1008.3	87.0%	27.9	293

【道路を守る ～道路の維持管理～】

(3)業績計画(今後の取組み)

- 三大損傷要因(疲労、塩害、アルカリ骨材反応)に対する補修・補強工法等の合理化を推進
- ライフサイクルコストを考慮した予防的修繕の推進
- データに基づく合理的な道路資産管理を支援する技術開発や体制の整備
 - ・ 橋梁管理カルテを作成し、橋梁の点検結果、補修履歴を統一的に記録
 - ・ 客観的で、一貫性のある点検・評価を実施するための人材の育成
 - ・ 補修、補強工法の事例収集及び標準化

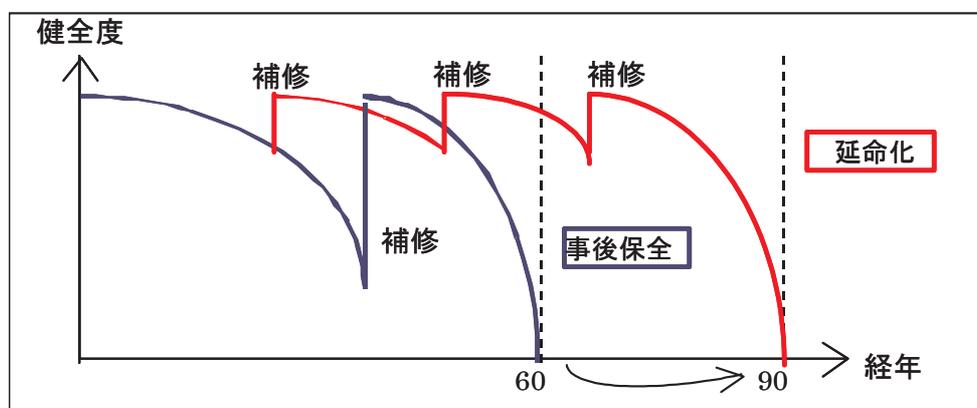


図 8-2 橋梁延命化のイメージ（延命化により平均寿命を 60 年から 90 年に）

【関連する平成 16 年度の主な施策】

- 道路構造物の点検・検査に関する技術者の育成
- 損傷原因別（疲労、塩害、アルカリ骨材反応）の健全度評価、劣化予測手法の検討 等

【舗装】

快適で、より安定した道路サービスを提供

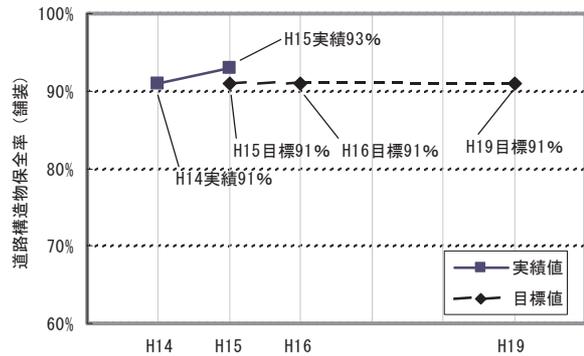
～ 現状の水準を維持の目標に対しわずかに上昇。引き続き、安全で走りやすい舗装を維持。

■安全で快適な道路交通環境の提供のために、
道路舗装の性状を評価。

道路構造物保全率（舗装）は、現状の水準（91%）を維持する目標に対し、平成 15 年度は 93%と現状の水準を維持している。平成 16 年度は、中期的な目標である 91%の維持を目標とする。

平成 14 年度実績		舗装 91%
平成 15 年度	実績	舗装 93%
	目標	現状の水準を維持
中期的な目標		今後とも現状の水準を維持する
平成 16 年度の目標		現状の水準を維持

【現況と目標】



災害時の緊急活動を支援するルートを確保する

～ 防災・震災対策により安全安心を確保 ～

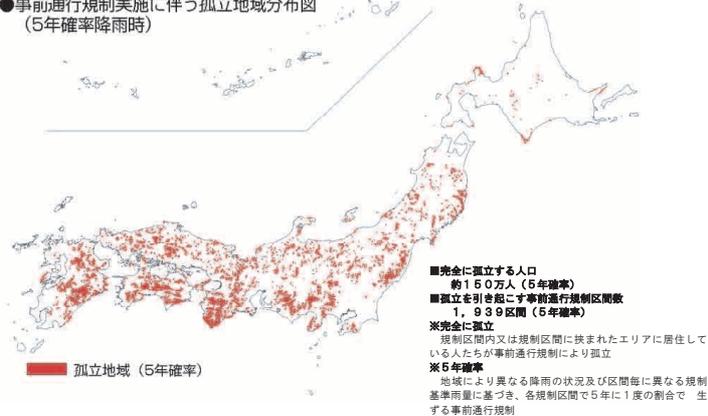
(1) 指標の動向

■被災地の迅速な緊急活動には救援ルートが不可欠

集中豪雨や大規模地震等の災害時に、被災した地域に対して、他の地域からの救援ルートを確保し、救援活動が迅速に行われることで、安全で安心できる暮らしを確保することが必要。

生活圏の中心都市のうち、隣接する中心都市への道路の防災・震災対策が完了しているルートを確保することが必要。

●事前通行規制実施に伴う孤立地域分布図 (5年確率降雨時)



■救援ルートの確保により地域の安全安心を確保

防災・震災対策が完了しているルートを確保している都市の割合を指標とし、防災・震災対策を重点的に推進中。

(2) 達成度報告 (昨年度の成果)

■救援ルートの整備は目標どおり進捗中

救援ルートが確保されている都市の割合は、平成14年度は66%であったが、平成15年度は68%の目標に対して、目標どおり68%を達成。

(3) 業績計画 (今後の取組み)

■さらなる地域の安全・安心のため防災・震災対策を推進

災害に対して安全で信頼性の高い道路網を確保するため、地域の日常活動や災害時の緊急活動を支える道路について、法面対策や橋脚補強などの防災・震災対策を引き続き重点的に進め、平成16年度は目標値を70%に設定。

H14実績	H15目標	H15実績	H16目標	H19目標
66%	68%	68%	70%	約76%

平成14年度末調査データによる

四国地方の整備事例

四国地方整備局では、高知県中村市と須崎市との救援ルートとなる一般国道56号の高岡郡中土佐町久礼地内の防災対策を先行的かつ重点的に取り組むことにより、大雨による事前通行規制を解消（解消により所要時間は28分から9分へ1/3に短縮）。

窪川町から高知市等への通勤・通学約500人の日常生活を支えるとともに、観光交通や「しょうが」、「オクラ」といった西南地域特産の農産物の出荷において、信頼性の高い輸送ルートを確保している。



昭和51年からこれまでに29回、延べ382時間の通行止め

通勤・通学などの日常生活の活動を確実に支援

迂回による時間の損失がなくなりました。

窪川町から高知市、須崎市、中土佐市への通勤・通学者(500人)の日常生活を確実に支援しています。



平成15年5月30日 規制区間指定解除

担当：道路局 国道・防災課

4) 環境を改善する

～環境の保全～

環境を改善するという政策目標は、

- ・ NO₂ や浮遊粒子状物質（SPM）の環境基準を達成している観測局の割合がどれだけ増えたか（指標－10）
 - ・ 夜間の騒音要請限度を達成している延長の割合がどれだけ増えたか（指標－11）
- で評価する。

【指標－10】NO₂・SPM 環境目標達成率

（→64 頁）

定義：NO₂：自動車 NO_x・PM 法対策地域内で、NO₂について環境基準を達成している測定局の割合

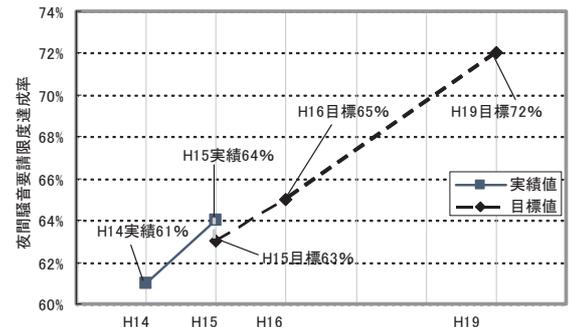
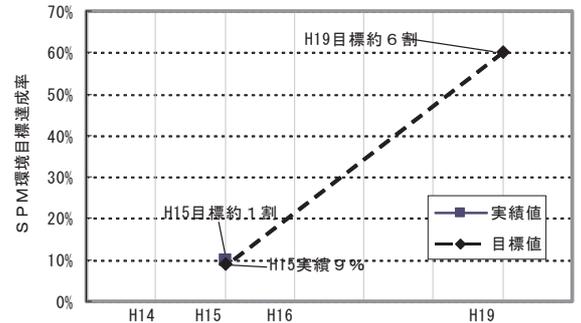
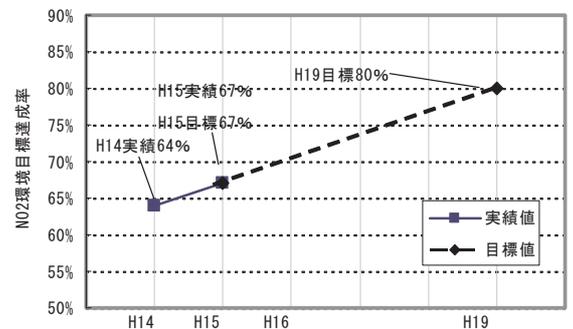
SPM：自動車 NO_x・PM 法対策地域内で、SPM の自動車寄与分を現況に比べ半減した測定局の割合

【NO₂】中期的な目標：平成 19 年度までに約 8 割まで向上

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

■大都市圏を中心とした大気質の改善

大気質濃度は、全国的に緩やかな改善傾向。今後は、国土交通省が測定したデータを活用して、迅速な状況把握を行い、効果的な対策の実施を目指す。



【指標－11】夜間騒音要請限度達成率

（→70 頁）

定義：環境基準類型指定地域または騒音規制区域いずれかの指定のある区域を通過する直轄国道のうち、夜間騒音要請限度を達成している道路延長の割合

中期的な目標：平成 19 年度までに約 72%まで向上

■騒音の厳しい区間を着実に減少

対策の効果は現れているものの、低騒音舗装の敷設のみでは対策が難しい区間が多く存在。更なる騒音対策が必要。

【指標－12】CO₂ 排出削減量

（→74 頁）

定義：運輸部門全体における CO₂ 排出量

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

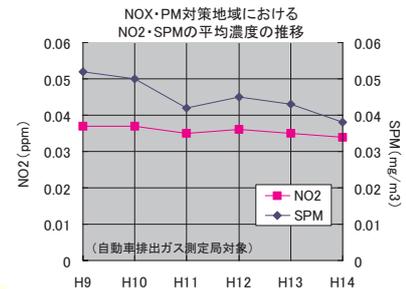
■運輸部門の CO₂ 排出量：261 百万 t-CO₂ (H14)

前年度より削減したが(-1.9%)、地球温暖化対策推進大綱の目標達成に向け更なる削減が必要。

（参考：沿道環境改善事業費等 1,263 億円 [平成 16 年度]）

大都市圏を中心とした大気質の改善

大気質濃度は、全国的に緩やかな改善傾向。
 今後は、国土交通省が測定したデータを活用して、迅速な状況把握を行い、効果的な対策の実施を目指す。



(1) 指標の動向

- 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)の自動車排出ガス測定局(自排局)及び国土交通省設置の常時観測局において、二酸化窒素(NO₂)については、環境基準の達成局数の割合を、浮遊粒子状物質(SPM)については、道路寄与分を半減した局数の割合を評価した(※道路寄与分:自排局と最寄の一般大気観測局(一般局)の測定値の差分)
- 平成 15 年度は、NO₂ が 67%、SPM が 9%となり、目標を概ね達成
- 平成 16 年度からは、指標のバックデータを国土交通省設置の常時観測局のみに変更し、NO₂、SPM 両項目とも環境基準の達成局の割合で評価し、併せて濃度値でも補足評価する(p.65)
 指標に係る数値の取得の迅速化を図るため、指標算出の定義を変更する。ただし、平成 15 年 10 月に閣議決定された社会資本整備重点計画で設定されている平成 19 年度の目標値は、当初の算出方法で評価。
- 平成 16 年度の定義での平成 15 年度の環境基準の達成局の割合は、NO₂:53%、SPM:78%。環境基準に対応する平均濃度値は、NO₂ が 0.059ppm、SPM が 0.074mg/m³
- 平成 16 年度は、達成局の割合を NO₂ は 77%、SPM は現在の水準を維持すること、及び、環境基準に対応する平均濃度値を平成 15 年度実績値よりも改善することを目標とする

(2) 達成度報告(昨年度の成果)

- 交差点の立体化等による沿道環境の改善
 大気質の現況が環境基準を超えていると認められる地域において、交差点の立体化等のボトルネック対策や環境施設帯の整備等の沿道環境改善事業を実施。(図 10-5)
- 道路管理者による大気の常時観測局の設置
 効果的な対策の立案・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、常時観測局による観測を開始。

(3) 業績計画(今後の取組み)

- 大気質改善のための施策を継続的に実施
 自動車からの排出ガス量を削減するため、自動車の走行速度向上のための交差点の立体化等、沿道環境改善事業を継続的に実施する。

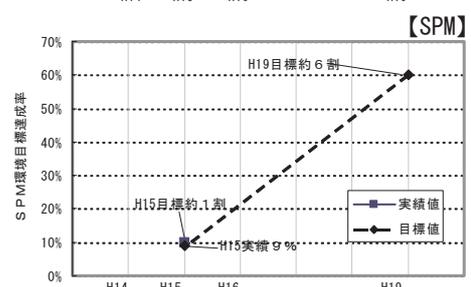
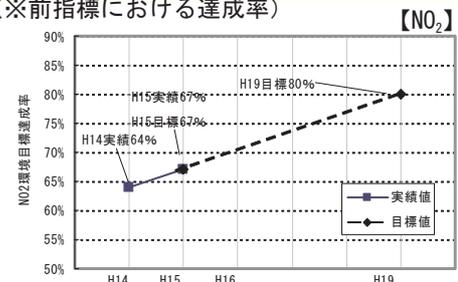
【前指標】

	NO ₂	SPM
平成 14 年度実績	64%	—
平成 15 年度	実績	9%
	目標	約 1 割
平成 19 年度目標	約 8 割	約 6 割

【新指標】

	NO ₂ (単位:ppm)		SPM (単位:mg/m ³)	
	達成局	濃度	達成局	濃度
平成 15 年度実績	53%	0.059	78%	0.074
中期的な目標	約 9 割 達成	—	現在の水準を維持	—
平成 16 年度目標	77%	H15 実績より改善	現在の水準を維持	H15 実績より改善

(※前指標における達成率)



(1) 指標の動向

■ 環境基準とは

人の健康を保護し、生活環境を保全する上で維持することが望ましい基準。大気質の測定局毎に、以下の基準値を満たしていれば【環境基準を達成】と評価。（※環境庁告示「大気の汚染に係る環境基準について」）

NO₂ : 1時間値の1日平均値のうち、1年間を通じて低い方から98%に相当する値が0.06ppm以下

SPM : 1時間値の1日平均値のうち、1年間を通じて高い方から2%の範囲を除いた値が0.1mg/m³以下

【2日連続要件】（※環境庁通知「大気の汚染に係る環境基準について」）

SPMの環境基準の評価では、基準値の達成と併せて、1時間値の1日平均値が0.1mg/m³を2日間以上連続で超過した場合、【環境基準非達成】と評価。

■ NO_x・SPM 発生源別の割合

NO_xの総排出量の約50%、自排局のSPM濃度の約40%が自動車からの排出ガスによるものと推計されている。現時点では、NO_x・SPMとも、道路事業による効果のみを把握することは難しい。特に、SPMに関しては、自然界由来による影響（黄砂等）も含まれるため、施策の効果把握するためには自動車の寄与分を特定する必要がある。

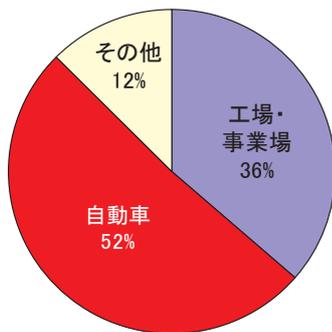


図 10-1 NO_x発生源別排出量

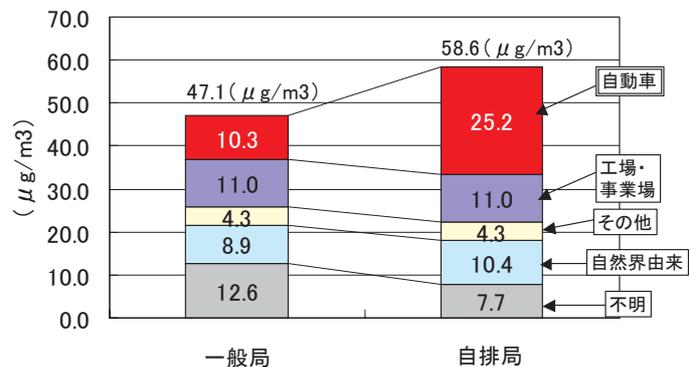


図 10-2 SPM発生源別寄与と濃度割合（平成6年度関東）

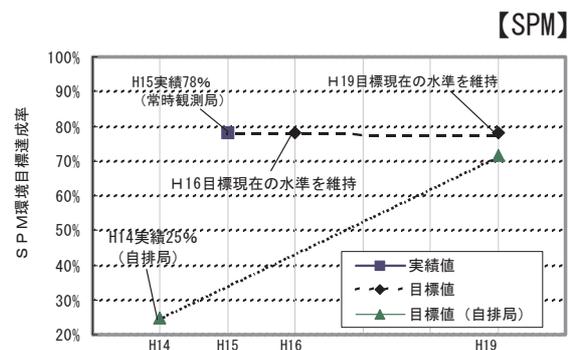
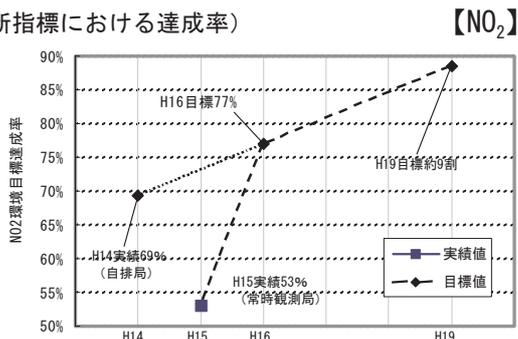
出典：中央環境審議会「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について（第5次報告）（案）」（平成14年4月）

■ 指標の定義の変更

平成15年度は、自治体が設置している自排局のデータを用いて評価することとしていたが、データの入手に数ヶ月の期間を要し、効果的な対策の立案・実施に向けた迅速な状況把握が難しい。そこで、平成16年度は、迅速なデータの収集が可能である国土交通省設置の常時観測局のデータを用いて毎年度の評価を行う。常時観測局は、直轄国道沿道において交通が集中している地域に設置しており、平成16年度には約90局で観測される予定。

新指標では、平成14年度の自排局データを基に、平成22年度における環境基準の達成局の割合100%を目指す。

（※新指標における達成率）



【環境を改善する ～環境の保全～】

■ 国土交通省設置の大気常時観測局の現状

平成15年度は、平成14年度に比べてNO₂の98%値、SPMの2%除外値とも、改善された結果となっている。平成15年度に新たに設置された観測局があるため、平成14年度から設置されている観測局のみでの比較を行っていても、NO₂、SPMともに改善された結果となった。特にSPMについては、平成14年度から設置されている観測局における環境基準の達成率が大幅に増加しており、これは2日連続要件を満たしていることが大きな要因と考えられる。

表 10-1 国土交通省設置の常時観測局におけるNO₂・SPMの現況 (ppm) (mg/m³)

	NO ₂		SPM	
	98%値平均	達成率	2%除外値平均	達成率
H14設置	0.064	40%	0.091	13%
H15全体	0.059	53%	0.074	76%
うちH14設置分	0.061	47%	0.077	80%

NO₂の98%値の推移、SPMの2%除外値の推移及びNO₂、SPMそれぞれの環境基準達成率を総合的に表したものが図10-3、図10-4である。横軸に各観測局におけるNO₂の98%値、SPMの2%除外値の平均値をとり、縦軸に環境基準を「非」達成の局数の割合をとっている。現況を示すポイントが、原点に近づく程、大気質の環境が改善されていることを示す。

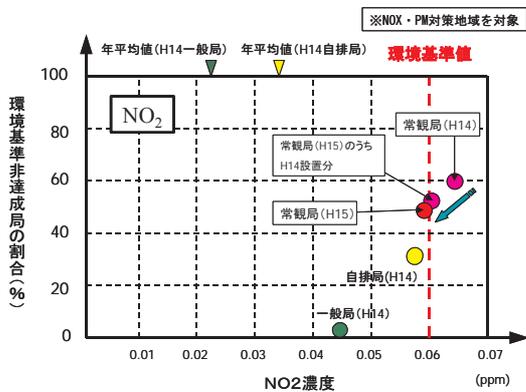


図 10-3 NO₂の環境基準非達成率と98%値の推移

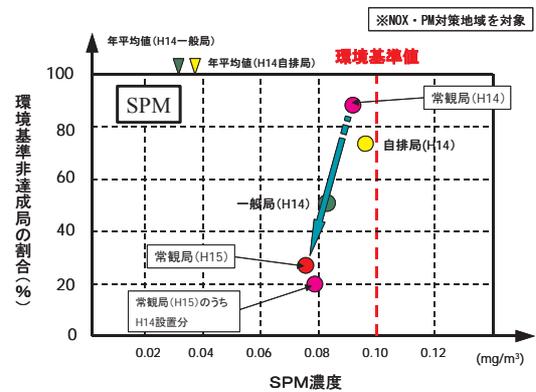


図 10-4 SPMの環境基準非達成率と2%除外値の推移

(2) 達成度報告 (昨年度の成果)

■ 沿道環境改善事業の実施

3年以上連続して大気質の現況が環境基準を超えていると認められる地域(主にNO_x・PM法対策地域)において、交差点の立体化等のボトルネック対策、環境施設帯の整備等の沿道環境改善事業(大気質対策)を実施。

■ 交差点の立体化による沿道環境改善

一般国道357号(東京湾岸道路)と環状7号線(環七通り)が平面交差する葛西臨海公園前交差点が立体化されたことにより、舞浜交差点～葛西臨海公園前交差点間の平均走行速度が向上し、交差点の通過時間が大幅に短縮。その結果、渋滞が解消され、NO_xで約10t/年、SPMで約2t/年が削減されると見込まれる。

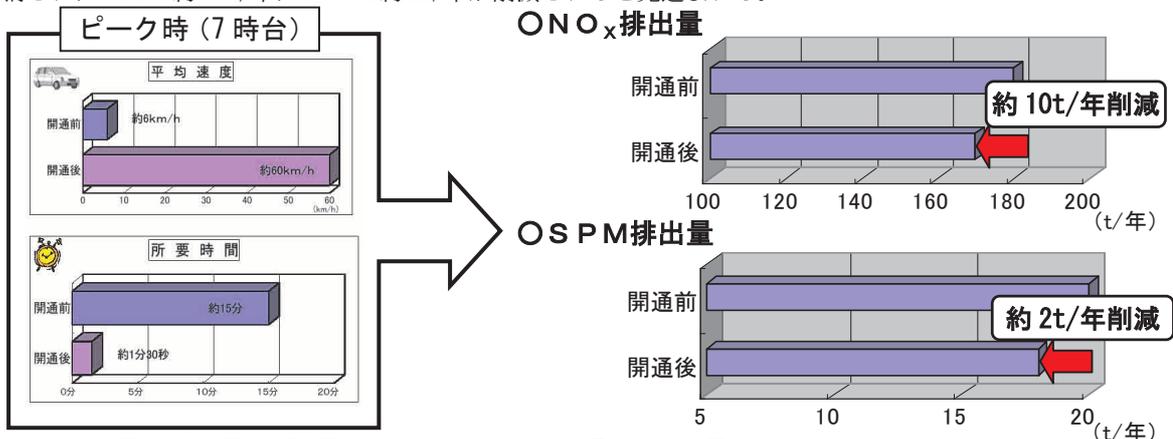


図 10-5 国道357号の交差点立体化に伴う環境改善効果

※平成15年12月9日記者発表より作成

■ 道路管理者による大気の時常観測局の設置

NO_x・PM 法対策地域を中心に、大気の状態が厳しい直轄国道の沿道において、効果的な施策の立案・実施や沿道における大気の状態の適切な把握、道路整備の効果等、事後評価にも活用するため、道路管理者による大気の時常観測局を設置。

平成 15 年度は、新たに 22 箇所において観測が開始され、現在、NO_x・PM 法対策地域において、37 箇所で時常観測中。今後は、NO_x・PM 法対策地域において、平成 17 年度までに約 90 箇所の設置を予定している。

なお、国土交通省が設置する大気の時常観測局のデータは、各地方整備局のホームページにおいて公表している。詳しくは、以下のホームページアドレスを参照。

国土交通省道路局ホームページ(道路関係データ → 大気状況) : <http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-data/ir-data.html>

(3) 業績計画 (今後の取組み)

■ 大気質改善のための施策を継続的に実施

自動車からの排出ガス量を削減するため、自動車の走行速度向上のための交差点の立体化等の沿道環境改善事業を継続的に実施。

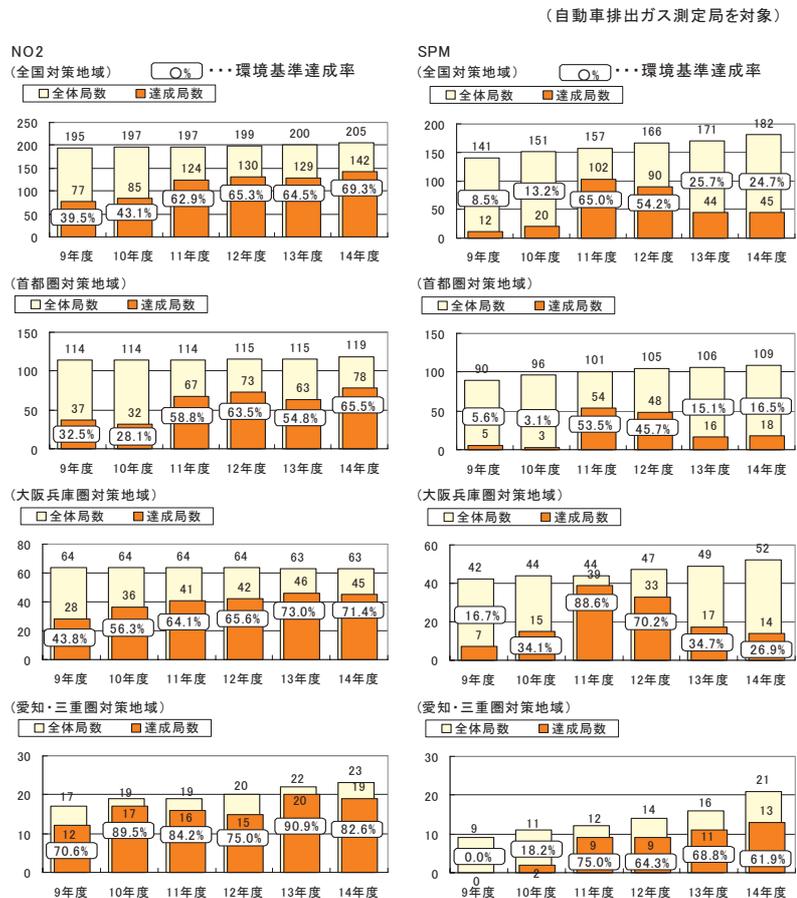
【関連する平成 16 年度の主な施策】

- 沿道環境改善事業 (大気質対策) の継続実施
- ・交差点の立体化等のボトルネック対策、環境施設帯の整備 等

■ NO₂・SPM の環境基準の達成率の推移 (平成 9 年度～平成 14 年度)

自動車 NO_x・PM 法対策地域における NO₂・SPM の自排局における環境基準の達成率は、平成 14 年度で NO₂ が約 70%、SPM が約 25%。NO₂・SPM とともに、三大都市圏の中でも首都圏における達成率が低い状況にある。

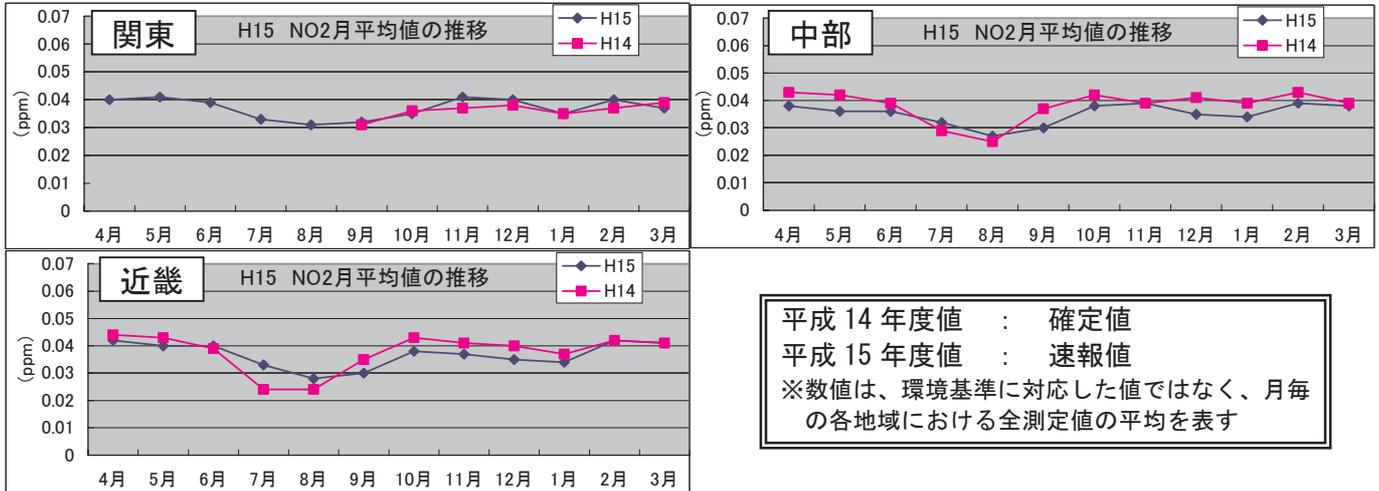
また、SPM については、平成 11 年度、平成 12 年度において他の年に比べて高い達成率を示しているが、明確な理由は分かっていない。「大気常時監視測定結果に係る調査検討会(平成 15 年 8 月 25 日)」では、「平成 14 年度における低下の要因分析としては、4 月中旬に北海道から九州にかけての広範囲にわたり認められた中国大陸からの黄砂の降下現象、7 月・8 月に確認された光化学オキシダントによる二次粒子生成の促進等が推測される」との指摘もある。



※ 対策地域とは、自動車NO_x・PM法により指定された三大都市圏の27市区町村をさす
※ 「平成14年度大気汚染状況について」(環境省)より作成

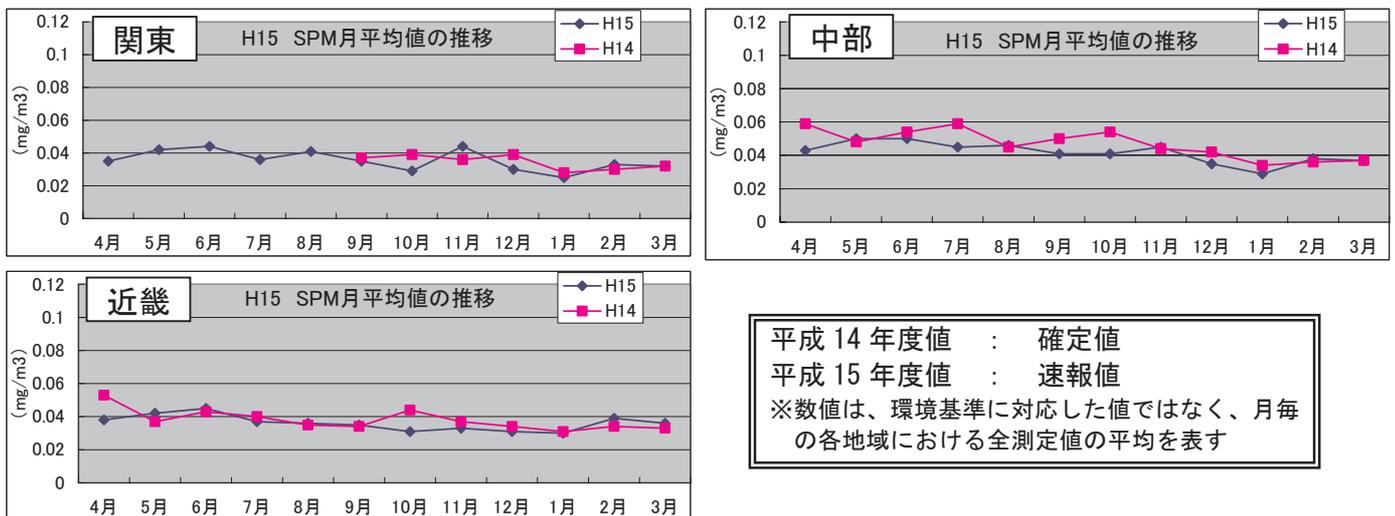
(4) バックデータ

■国土交通省設置の大気の時常観測局におけるNO₂平均濃度の月別推移



		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
平成14年度	関東	—	—	—	—	—	0.031	0.036	0.037	0.038	0.035	0.037	0.039
	中部	0.043	0.042	0.039	0.029	0.025	0.037	0.042	0.039	0.041	0.039	0.043	0.039
	近畿	0.044	0.043	0.039	0.024	0.024	0.035	0.043	0.041	0.040	0.037	0.042	0.041
平成15年度	関東	0.040	0.041	0.039	0.033	0.031	0.032	0.035	0.041	0.040	0.035	0.040	0.037
	中部	0.038	0.036	0.036	0.032	0.027	0.030	0.038	0.039	0.035	0.034	0.039	0.038
	近畿	0.042	0.040	0.040	0.033	0.028	0.030	0.038	0.037	0.035	0.034	0.042	0.041

■国土交通省設置の大気の時常観測局におけるSPM平均濃度の月別推移



		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
平成14年度	関東	—	—	—	—	—	0.037	0.039	0.036	0.039	0.028	0.030	0.032
	中部	0.059	0.048	0.054	0.059	0.045	0.050	0.054	0.044	0.042	0.034	0.036	0.037
	近畿	0.053	0.037	0.043	0.040	0.035	0.034	0.044	0.037	0.034	0.031	0.034	0.033
平成15年度	関東	0.035	0.042	0.044	0.036	0.041	0.035	0.029	0.044	0.030	0.025	0.033	0.032
	中部	0.043	0.050	0.050	0.045	0.046	0.041	0.041	0.045	0.035	0.029	0.038	0.037
	近畿	0.038	0.042	0.045	0.037	0.036	0.035	0.031	0.033	0.031	0.030	0.039	0.036

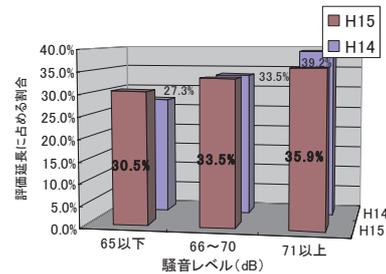
■NO_x・PM 法対策地域における国土交通省設置の大気の常時観測局一覧

	国道	都道府県	市区	地先	(ppm)		(mg/m ³)	
					NO ₂ (98%値)		SPM(2%除外値)	
					H14	H15	H14	H15
関東	4	東京都	足立区	足立四丁目(千住新橋)	—	0.067	—	0.074
	14	東京都	江戸川区	一之江1丁目交差点	—	0.063	—	0.077
	357	東京都	江戸川区	臨海町	—	0.063	—	0.070
	17	東京都	板橋区	志村3丁目交差点	—	0.067	—	0.098
	20	東京都	新宿区	新宿4丁目交差点	—	0.063	—	0.082
	246	東京都	渋谷区	渋谷駅東口交差点	—	0.068	—	0.072
	17	東京都	千代田区	万世橋交差点	—	0.056	—	0.099
	246	東京都	世田谷区	瀬田交差点	—	0.066	—	—
	1	東京都	大田区	中馬込(松原橋交差点)	—	0.058	—	0.079
	20	東京都	日野市	上田	—	—	—	—
	409	神奈川県	川崎市	川崎区旭町	—	0.046	—	0.049
	16	埼玉県	さいたま市	指扇	—	0.051	—	0.083
	16	千葉県	千葉市	中央区村田町	—	0.046	—	0.071
6	千葉県	我孫子市	並木	—	—	—	—	
中部	302	愛知県	名古屋市	名東区猪高町	—	0.046	—	0.059
	302	愛知県	名古屋市	西区平中町	—	0.046	—	0.072
	1	愛知県	名古屋市	熱田区伝馬町	0.059	0.056	0.092	0.088
	1	愛知県	名古屋市	中川区昭和橋通	—	—	—	—
	19	愛知県	名古屋市	東区代官町	—	0.055	—	0.069
	23	愛知県	名古屋市	要町	0.078	0.079	0.124	0.109
	23	愛知県	名古屋市	七条町	0.054	0.053	0.085	0.073
	23	愛知県	名古屋市	東築地町	0.058	0.055	0.100	0.079
	23	愛知県	名古屋市	いろは町	0.065	0.061	0.099	0.083
	23	愛知県	名古屋市	港区宝神	0.076	0.065	0.101	0.102
1	愛知県	安城市	東栄町	—	0.056	—	0.076	
近畿	43	大阪府	大阪市	西淀川区大和田西交差点	—	0.057	—	0.068
	43	大阪府	大阪市	西淀川区出来島	0.054	0.049	0.088	0.071
	2	大阪府	大阪市	西淀川区佃	—	0.052	—	0.059
	2	大阪府	大阪市	西淀川区歌島橋交差点	0.054	0.050	0.101	0.082
	43	兵庫県	尼崎市	43号東本町交差点	0.072	0.066	0.105	0.084
	43	兵庫県	尼崎市	43号五合橋	0.070	0.067	0.094	0.074
	43	兵庫県	尼崎市	43号西本町	0.068	0.068	0.080	0.062
	2	兵庫県	尼崎市	2号十間交差点	—	0.062	—	0.075
	43	兵庫県	芦屋市	43号精道交差点	0.059	0.057	0.073	0.060
	43	兵庫県	西宮市	43号西宮IC交差点	—	0.063	—	0.064
	43	兵庫県	西宮市	43号西宮本町交差点	0.064	0.063	0.082	0.065
	2	兵庫県	西宮市	2号札場筋交差点	—	0.060	—	0.066
	43	兵庫県	神戸市	43号東明交差点	0.066	0.060	0.076	0.059
	43	兵庫県	神戸市	43号岩屋交差点	0.061	0.059	0.071	0.060
	2	兵庫県	神戸市	2号脇浜	—	0.067	—	0.075
43	兵庫県	神戸市	43号東御影交差点	—	0.066	—	0.064	

※1 数値は確定値
 ※2 着色部は、環境基準非達成
 ※3 アンダーラインは、2日連続要件不適合

騒音の厳しい区間を着実に減少

対策の効果は現れているものの、低騒音舗装の敷設のみでは対策が難しい区間が多く存在。更なる騒音対策が必要。



(1) 指標の動向

- 対象路線の全延長に対して、幹線道路における夜間の騒音要請限度(=70dB)を達成する延長の占める割合を評価する。
- 指標の対象路線は、騒音の環境基準の類型指定、あるいは騒音規制法に基づく地域の指定のいずれかの指定がなされている地域を通過する国が管理している直轄国道(約 8,600km)。国土交通省が対象路線の各区間の道路端(官地と民地の境界線)で騒音を調査。
- 夜間騒音要請限度達成率は、目標としていた約 63%を上回る 64%まで改善されており、着実に騒音の厳しい区間を低減。
- 平成 16 年度は、達成率 65%を目標とし、更なる沿道における生活環境の静穏化を図る。

(2) 達成度報告(昨年度の成果)

■ 低騒音舗装の新設

全国の対象路線において、平成 15 年度は現況の騒音が厳しい区間を中心に、約 600km の低騒音舗装を敷設。これにより、夜間騒音要請限度を超過している区間における低騒音舗装が敷設されている割合は、前年度の 19%から 24%へ向上。(図 11-4)

■ 都市部において全国の達成率の伸びを上回る改善

騒音対策は、大都市圏(東京 23 区及び 13 政令指定都市)で特に成果をあげており、大都市圏の達成率の伸び 4.5 ポイントは全国の伸び 3.3 ポイントを上回っている。地方別に見ると、対象路線の延長が最も長く、達成率が最も低い関東において、全国の伸びを上回る 4.4 ポイントの達成率改善。

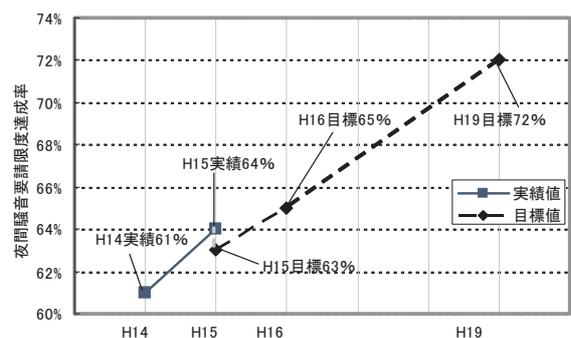
また、低騒音舗装の敷設だけでは夜間騒音要請限度の達成が厳しい区間においては、遮音壁や環境施設帯の設置等、複数の騒音対策を組み合わせることにより、騒音の大幅な低減を図っている。例えば、一般国道 2 号西広島バイパス都心部延伸事業においては、低騒音舗装の敷設や遮音壁の設置等を総合的に実施することにより、バイパス整備前と比較して夜間の騒音値を 11dB 低減。

(3) 業績計画(今後の取組み)

■ 低騒音舗装の敷設

夜間の騒音の要請限度を超える箇所を中心として、低騒音舗装の敷設を継続して実施していくとともに、低騒音舗装の敷設のみでは騒音の低減が十分ではない区間においては、複数の騒音対策を活用する等、沿道環境改善事業を継続的に実施する。

平成 14 年度実績	61% (直轄国道約 8,600km のうち、約 5,200km において夜間騒音要請限度を達成)	
平成 15 年度	実績	64%
	目標	約 63%
中期的な目標	平成 19 年度までに約 72%とする	
平成 16 年度の目標	65%	



担当：道路局 地方道・環境課

(1) 指標の動向

■ 夜間騒音要請限度達成率（全国）

全国の達成率の伸び 3.3 ポイントに対して、大都市地域（東京 23 区及び 13 政令指定都市）における伸びは 4.5 ポイントと全国を上回る伸び。

しかし、大都市地域における達成率は、全国値を下回っており、依然として厳しい状況。

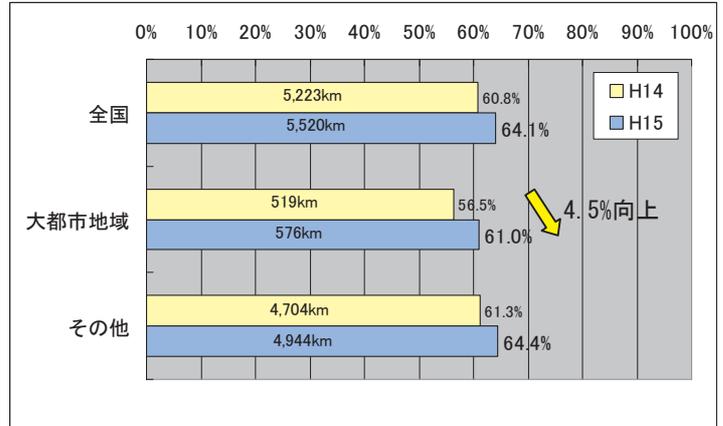


図 11-1 夜間騒音要請限度の達成状況（平成 15 年度）

■ 夜間騒音要請限度達成率（地方別）

図 11-2 中の平成 15 年度の達成増分は、各地方の対象路線延長において、平成 14 年度から夜間騒音要請限度である 70dB を達成した延長の割合の増分を示したものである。

対象路線の延長が最も長い関東においては、全国の伸びを上回る 4.4% の達成率の改善。

また、東北（4.5%）、北陸（5.1%）、中国（4.1%）、四国（5.7%）においても、関東同様に全国の伸びを上回る改善。

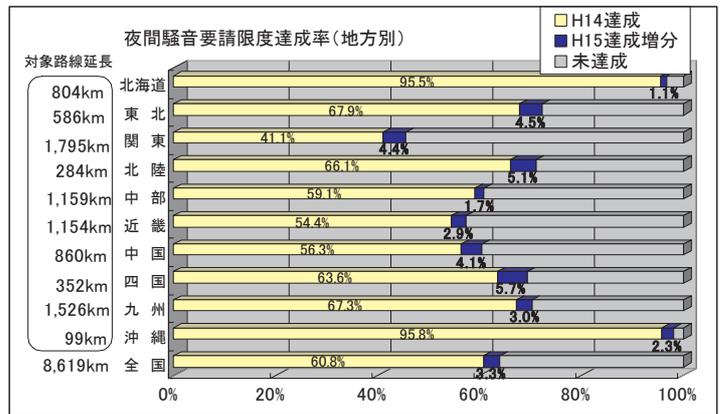


図 11-2 地方別の夜間騒音要請限度の達成状況（平成 15 年度）

■ 日常生活における感覚的な騒音レベル

沿道における夜間の騒音要請限度（=70dB）は、日常生活上での電話のベルの音に相当する大きさ。

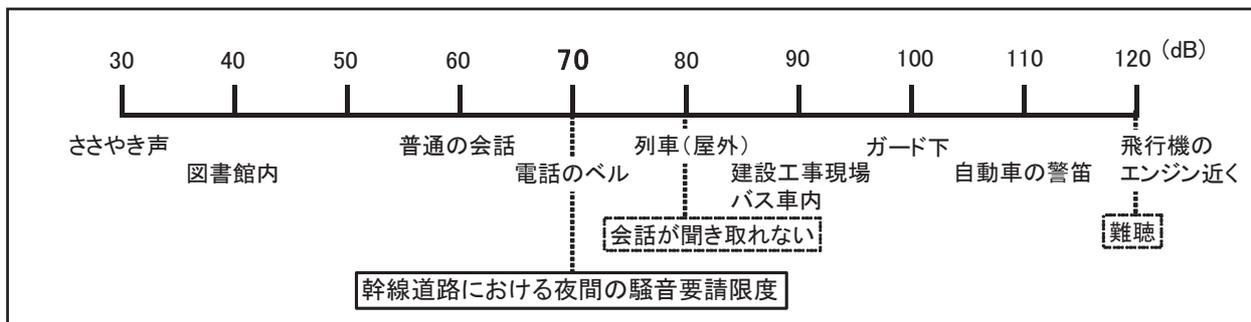


図 11-3 日常生活における感覚的な騒音レベル

(2) 達成度報告 (昨年度の成果)

■ 低騒音舗装の敷設延長の推移

新たに約 600km の低騒音舗装を敷設したことにより、夜間騒音要請限度を超過している区間における低騒音舗装が敷設されている割合は、平成 14 年度の 19% から平成 15 年度は 24% へ向上。

一般に、低騒音舗装の敷設による騒音低減の効果は 3dB 程度であり、騒音レベルが 3dB 低減することは、その道路における交通量が半減することと同等の効果がある。

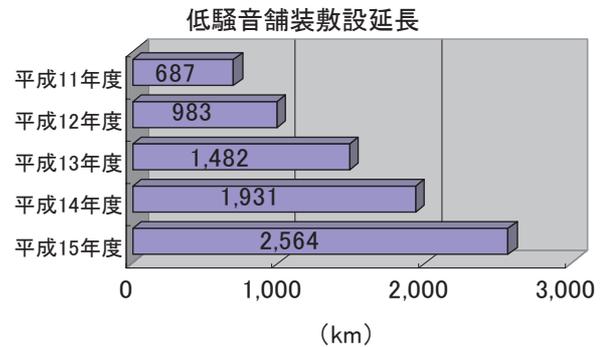
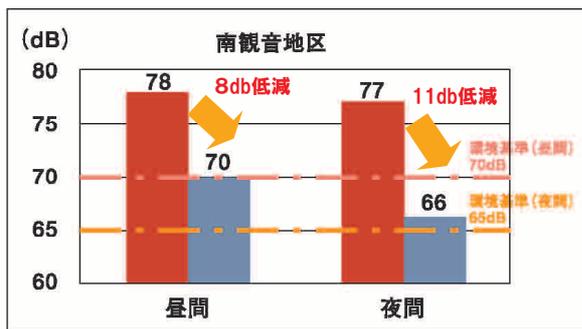


図 11-4 低騒音舗装の敷設状況の推移

■ 複数の道路環境対策の組み合わせによる騒音の低減 (一般国道 2 号西広島バイパス)

事業実施前は、夜間の騒音が 77dB と幹線道路の夜間の騒音要請限度を大きく超過した状況。

そこで、通過交通と域内交通の役割分担を行うため高架道路を整備するとともに、遮音壁 (高架及び現道) や高架裏面吸音板の設置、低騒音舗装の敷設など、複数の騒音対策の実施により、バイパス整備前と比較して夜間の騒音が 11dB 減の 66dB まで低減。



凡例 ■ 4車線供用前 南観音地区 (H10.12.15~16調査※測定位置は、官民境界、高さ地上1.2mで測定)
■ 4車線供用後 南観音地区 (H16.12.3~4調査)

図 11-5 国道 2 号における騒音低減効果

【道路環境対策】

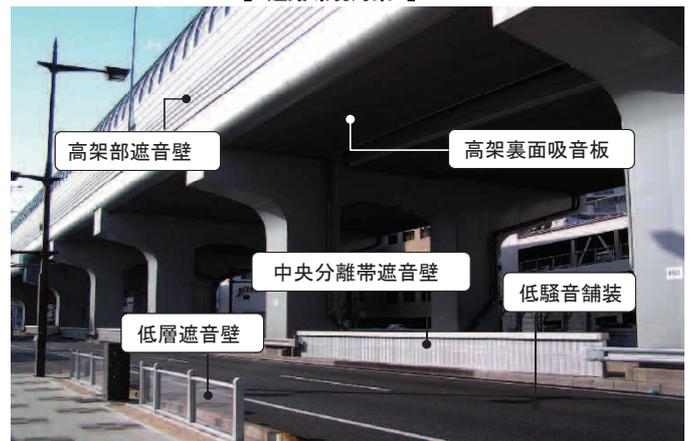


図 11-6 国道 2 号における各種騒音対策

■ 新型遮音壁の設置 (一般国道 43 号芦屋市)

国道 43 号 (芦屋市) において、「音で音を消す」新型遮音壁 (Active Soft Edge 遮音壁) を試験的に設置。

ASE 遮音壁は、音を検知するマイク、音波の位相を逆転させる制御回路、制御音を発生するスピーカから構成される。動作原理は、通過する自動車騒音をマイクが検知し、騒音と逆位相の音をスピーカから流し返すことにより、逆位相の音が打ち消しあって、騒音を低減するもの。

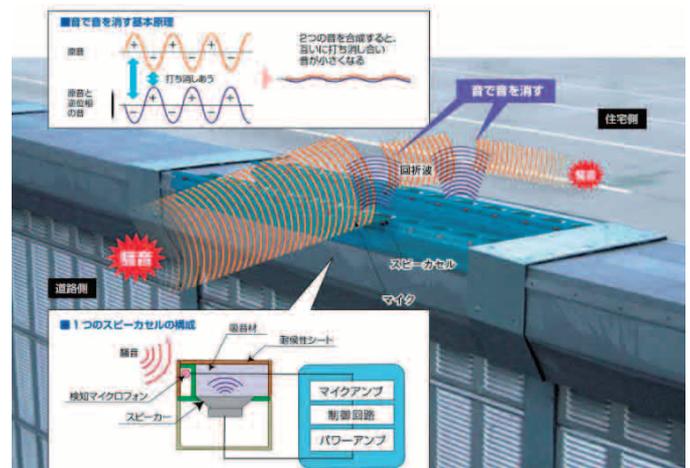


図 11-7 ASE 遮音壁の減音効果イメージ

(3) 業績計画（今後の取組み）

■低騒音舗装の敷設

夜間の騒音の要請限度を超える箇所を中心として、低騒音舗装の敷設を継続して実施していくとともに、低騒音舗装の敷設のみでは騒音の低減が十分ではない区間においては、複数の騒音対策を活用する等、沿道環境改善事業を継続的に実施する。

【関連する平成16年度の主な施策】

- 沿道環境改善事業（騒音対策）の継続実施
・舗装の打ち換えサイクルを考慮した低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置、環境施設帯の整備 等

(4) バックデータ

■各県別の夜間騒音要請限度達成率

	評価延長 (km)	夜間騒音要請 限度達成延長 (km)	平成15年度 達成率(%)	平成14年度 達成率(%)	達成率増分 (%)
北海道	804	778	97	96	1.1
青森県	42	38	92	89	2.7
岩手県	110	80	73	70	3.3
宮城県	148	95	64	58	6.3
秋田県	77	66	86	80	6.5
山形県	80	63	79	73	6.1
福島県	130	82	63	62	1.4
茨城県	306	121	39	38	1.9
栃木県	76	47	62	56	5.9
群馬県	188	78	42	38	3.5
埼玉県	273	127	47	41	5.2
千葉県	186	88	47	52	-4.5
東京都	229	80	35	32	3.0
神奈川県	248	116	47	42	5.0
新潟県	148	94	63	61	2.5
富山県	52	37	70	65	4.8
石川県	84	72	86	76	10.0
福井県	38	16	42	45	-2.3
山梨県	164	100	61	43	18.1
長野県	129	61	47	45	2.7
岐阜県	401	198	49	48	1.1
静岡県	305	214	70	70	0.2
愛知県	341	235	69	64	4.7
三重県	107	54	50	51	-0.9
滋賀県	216	70	33	33	-0.4
京都府	108	65	60	52	8.0
大阪府	182	122	67	64	2.9
兵庫県	419	256	61	60	1.5
奈良県	135	85	63	53	10.0
和歌山県	56	47	85	82	2.8
鳥取県	26	26	99	99	0.0
島根県	180	93	52	47	4.5
岡山県	205	123	60	56	4.6
広島県	275	156	57	52	5.2
山口県	174	122	70	68	2.2
徳島県	62	50	80	80	-0.0
香川県	118	77	65	55	10.7
愛媛県	135	81	60	55	5.3
高知県	36	36	98	98	0.0
福岡県	415	256	62	53	8.4
佐賀県	202	141	70	68	1.7
長崎県	89	81	91	83	7.9
熊本県	268	124	46	43	3.7
大分県	90	77	86	81	4.9
宮崎県	90	78	87	85	1.1
鹿児島県	372	314	85	88	-3.9
沖縄県	99	97	98	96	2.3
全国	8,619	5,520	64	61	3.3

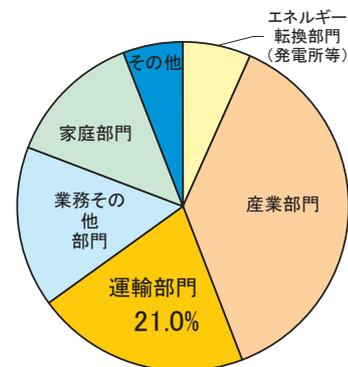
運輸部門のCO₂排出量：261 百万 t-CO₂ (H14)

～ 前年度より削減したが(-1.9%)、地球温暖化対策推進大綱の目標達成に向け更なる削減が必要

(1) 指標の動向

■地球温暖化の防止

地球温暖化の防止のためには排出量の約 2 割を占める運輸部門からの CO₂ 排出削減が不可欠。地球温暖化対策推進大綱において、運輸部門については、平成 22 年度（平成 20 年度～24 年度の平均）に約 250 百万 t-CO₂ に削減（平成 2 年度比+17%に抑制）することが目標として定められている。



【CO₂ の部門別内訳】 環境省資料より作成

(2) 達成度報告と業績計画

■運輸部門の二酸化炭素排出量が前年度から削減

平成 14 年度は前年度と比較して運輸部門の CO₂ 排出量は約 520 万 t-CO₂ 減少(-1.9%)した。その内訳は、旅客部門では、家用車の輸送量あたりエネルギー消費原単位の低下等で 70 万 t-CO₂ 減少、貨物部門では、家用貨物車の走行量の低下等で 450 万 t-CO₂ 減少した。

■ただし、地球温暖化対策推進大綱の目標値は超過

全体の 21.0%（261 百万 t-CO₂、平成 14 年度）を占める運輸部門からの排出量は、京都議定書の規定による基準年（平成 2 年）と比べ 20.4%増加しており、地球温暖化対策推進大綱における平成 22 年の目標値を約 4%程度超過している。

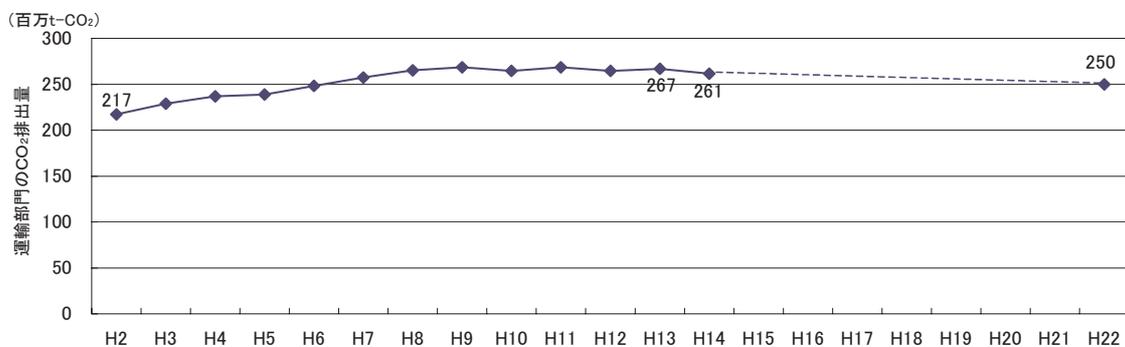
■地球温暖化対策推進大綱の評価・見直しを実施

平成 16 年度は、地球温暖化対策推進大綱の見直しの年であり、道路関連の施策についても個々に進捗状況や現況での削減量を算出した。今後、平成 16 年度中に大綱を見直し、引き続き、温室効果ガス全体を 6%削減すると京都議定書の約束を達成するため、運輸部門においても地球温暖化防止のための取組を積極的に推進していく。

■目標達成に向けた対策

道路関連施策としては、地球温暖化対策推進大綱の見直しに従って、自動車交通需要の調整（自転車の利用環境の整備等）、ITS の推進、路上工事の縮減等に取り組む。

○運輸部門における二酸化炭素排出量の推移



【CO₂ 排出量の推移（運輸部門）】 国立環境研究所 地球環境研究センター資料より作成

担当：道路局地方道・環境課

5) 交通事故を減らす

～安全・安心な道づくり～

交通事故を減らすという政策目標は、

- ・ 死傷者事故率がどこまで減少しえたか（指標－13）
 - ・ バリアフリー化している歩道の割合がどれだけ向上したか（指標－14）
- で評価する。

【指標－13】道路交通における死傷事故率 （→76 頁）

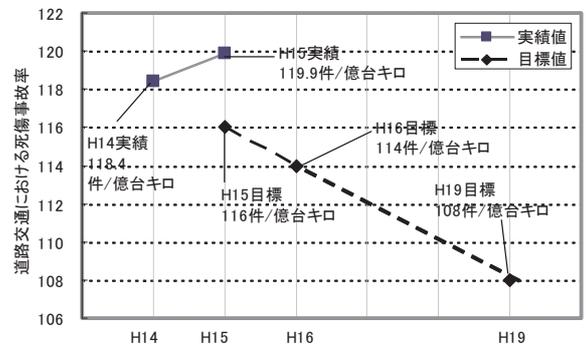
定義：自動車走行台キロあたりの死傷事故件数

中期的な目標：

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

■ 死傷事故率は前年より悪化

都道府県により死傷事故率の増減に大きな差。危険箇所を抽出し、重点対策を行う優先度明示方式(仮称)を導入し、効果的な対策を推進。



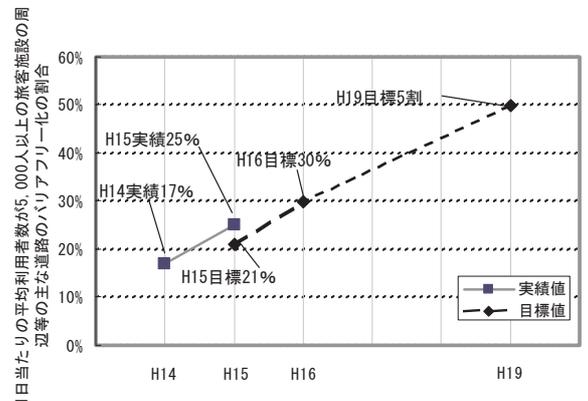
【指標－14】1日当たりの平均利用者が5,000人以上の旅客施設の周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合 （→90 頁）

定義：1日当たりの平均の利用者が5,000人以上の旅客施設周辺等における主な道路のうち、バリアフリー化された道路の割合

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

■ 歩行空間のバリアフリー化の推進

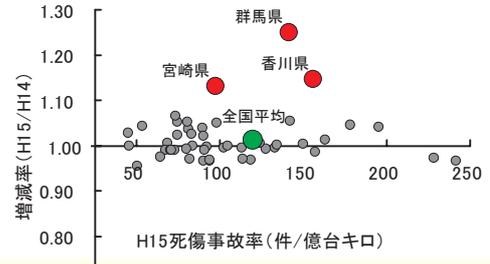
歩行空間のバリアフリー化は目標を上回り着実に進捗。さらなる推進には市区町村のバリアフリー基本構想策定の一層の推進がカギ。



（参考：交通安全施設等整備事業費等 4,507 億円 [平成 16 年度]）

死傷事故率は前年より悪化

都道府県により死傷事故率の増減に大きな差、危険箇所を抽出し、重点対策を行う優先度明示方式(仮称)を導入し、効果的な対策を推進



(1) 指標の動向

- 死傷事故率は、1万台の車が1万km走行した場合に起こる死傷事故件数
- 平成14年の日本の死傷事故率は、118.4件/億台キロ。欧米に比べると2～6倍(図13-1)
ドイツ:58.6、フランス:18.7、イギリス:45.6、アメリカ:45.6(単位は件/億台キロ。アメリカは平成13年)。
- 平成15年の死傷事故率は119.9件/億台キロとさらに悪化
平成15年の死傷事故率(全国)は、対前年比1.2%増加(暫定値)し、119.9件/億台キロに後退。目標の116件/億台キロは達成できず。
- 一方、交通事故死者率は減少。歩道の設置等により、致死率の高い事故が年々減少
死傷事故率が悪化する一方で、交通事故死者率(走行台キロあたりの死者数)は減少(対前年7.5%減)。歩道設置による人对車両事故の抑止、中央分離帯設置による正面衝突事故の抑止等、致死率の高い事故の対策が進んでいることも要因の1つ。(図13-2,3)

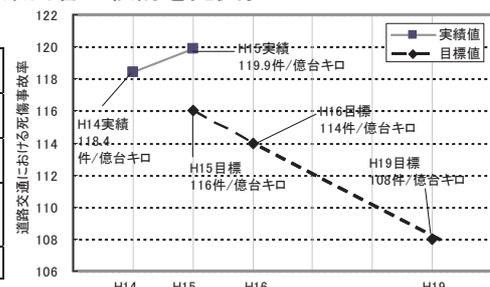
(2) 達成度報告(昨年度の成果)

- 過半数の都道府県で死傷事故率が減少した一方で、群馬、香川、宮崎では大幅に悪化
死傷事故率が前年より改善した都道府県は25と過半数となっている。鳥取(対前年比4.6%減)、茨城(同3.5%減)、神奈川(同3.5%減)の3県は大きく改善。群馬(同25%増)、香川(同15%増)、宮崎(同13%増)の3県は大幅に悪化。
- 最も顕著に増加している事故類型は追突事故
追突事故が、全事故の増加件数(11,272件、1.2%増)を上回る11,748件増加(4.2%増)。追突事故の4割は前方不注意が原因。
- 直轄国道では死傷事故率の高い区間を抽出して対策を行い、大きな効果を得ているところも
岡山国道事務所では、死傷事故率の高い区間を事故対策実施区間に選定し、重点的に対策を行うことで、1年に14件発生していた追突事故を撲滅するなど、効果的に事故を削減。(図13-7,8,9)

(3) 業績計画(今後の取組み)

- 死傷事故率の高い区間を抽出し重点投資を行う優先度明示方式(仮称)(事故率曲線)を導入
道路の区間毎の死傷事故率を求め、これを高い順に並べた「事故率曲線」を作成し、それを基に重点投資を行う区間を抽出する優先度明示方式(仮称)(事故率曲線)を導入して、効果的な対策を推進。
- 担当者の経験に基づく対策立案からデータに基づく対策立案への転換
「交通事故対策・評価マニュアル」を用いて、科学的な分析に基づく効果的な対策立案を支援。さらに、学識経験者等によるアドバイザー会議を開催し、対策内容の検討を充実。

平成14年度実績	118.4件/億台キロ	
平成15年度	実績	119.9件/億台キロ※平成15年度暫定値
	目標	約116件/億台キロ
中期的な目標	平成19年度までに約108件/億台キロとする ※その他(78頁記載)	
平成16年度の目標	約114件/億台キロ	



担当：道路局 地方道・環境課

(1) 指標の動向

■平成14年の日本の死傷事故率は、118.4件/億台キロ。欧米に比べると2~6倍

日本の死傷事故率は、1970年代後半までに急激に低下したものの、その後あまり低下せず、平成14年（2002年）の死傷事故率は118.4件/億台キロとなっている（図13-1）。欧米諸国の死傷事故率は、フランスは18.7件/億台キロ、イギリス、アメリカ^{*}は45.6件/億台キロ、ドイツは58.6件/億台キロとなっており、日本は、同じ距離を走行した場合、これらの国々に比べ2倍から6倍も事故に遭いやすい状況にあると言える。

（※ アメリカの死傷事故率は平成13年（2001年））

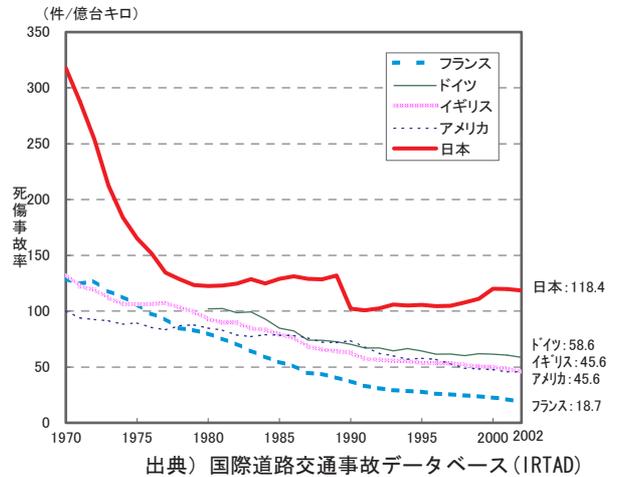


図13-1 死傷事故率の国際比較

■平成15年の死傷事故率は、119.9件/億台キロとさらに悪化

平成15年の死傷事故率（全国）は、死傷事故件数が対前年11,272件増加して過去最悪の947,993件となったことにより、対前年比1.2%増加（暫定値）し、119.9件/億台キロに後退した。

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15年度の走行台キロ決定後に算出する。

■一方、交通事故死者率は減少。歩道の設置等により、致死率の高い事故が年々減少

死傷事故率が増加する一方で交通事故死者率は1.05人/億台キロから0.97人/億台キロへと大幅に減少(対前年7.5%減)した。これは、シートベルト着用率の向上や、飲酒運転の減少、車両安全性能の向上等の効果に加え、歩道設置による人対車両事故の抑止（図13-2）、中央分離帯設置による正面衝突事故の抑止（図13-3）等これまで実施してきた道路交通環境の整備により、比較的致死率の高い事故の対策が進んでいることも大きな要因と考えられる。

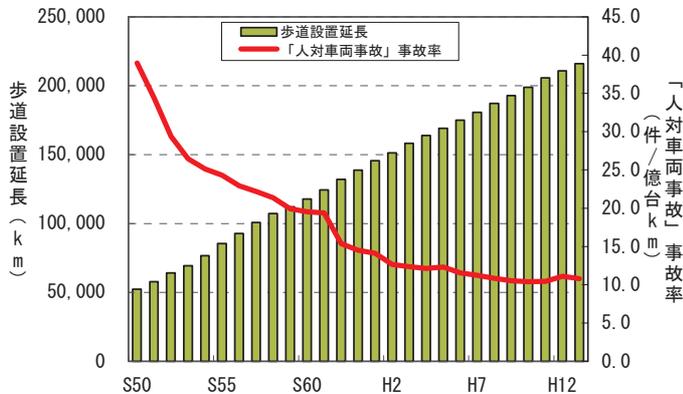


図13-2 歩道設置による人対車両事故の抑止

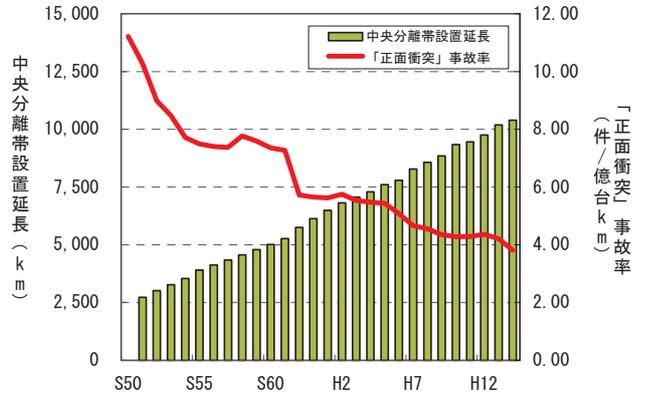


図13-3 中央分離帯設置による正面衝突事故の抑止

【交通事故を減らす ～安全・安心な道づくり～】

■生活道路で事故が多発

自動車専用道路と、それ以外の幹線道路（一般国道、主要地方道、一般都道府県道）、生活道路の死傷事故率を比較すると、幹線道路は自動車専用道路の約8倍も高く、さらに、生活道路は幹線道路の約2倍と高くなっている（図13-4）。

また、事故発生時の状態別の交通事故死者数を分析すると、歩行中・自転車乗用中の交通事故死者数が全交通事故死者数の約4割を占めるなど、歩行者・自転車の事故が多く発生していることがわかる（図13-5）。特に、歩行中の交通事故死者については、約6割が自宅から500m以内で事故にあっており、歩行が中心となる自宅周辺の生活道路における安全性が確保できていない（図13-6）。

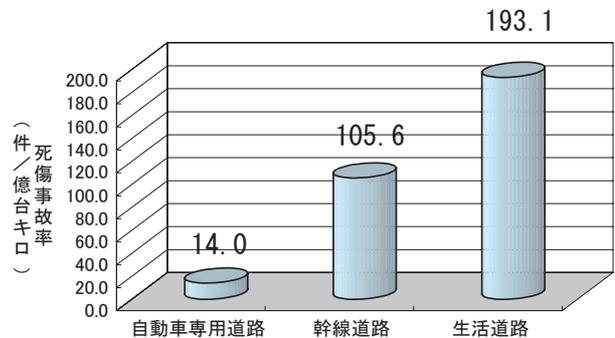


図13-4 道路種類別死傷事故率(平成15年)

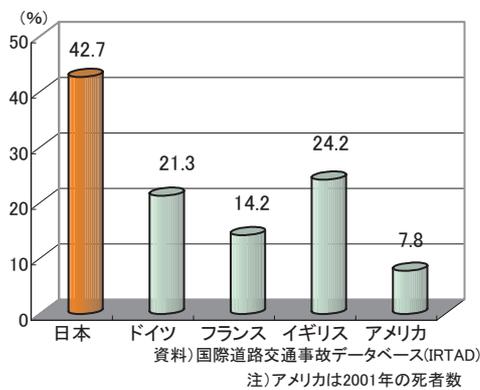


図13-5 交通事故死者数に占める歩行者・自転車利用者の割合(30日以内死者)(平成15年)

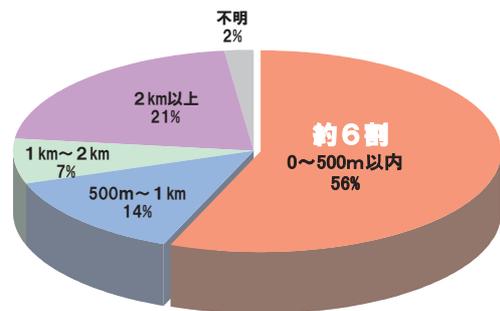


図13-6 自宅からの距離別死亡事故発生状況(平成15年)

<p>中期的な目標</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○死傷事故率を平成19年までに約1割削減し、1億台キロあたり約108件とする ○事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故を平成19年までに約3割抑止する ○あんしん歩行エリア内の死傷事故を平成19年までに約2割抑止する（歩行者・自転車事故については約3割抑止）
----------------------	---

(2) 達成度報告 (昨年度の成果)

■過半数の都道府県で死傷事故率が減少した一方で、群馬、香川、宮崎では大幅に悪化

都道府県別では、過半数の25都道府県で死傷事故率が減少した。最も減少率が大きい鳥取県は、4.6%の減少となっているが、最も増加率が大きい群馬県は25%も増加している。この他、香川県(15%増)、宮崎県(13%増)と特定の県で大幅に増加している。仮にこの3県の増加がなければ、死傷事故率は118.9件/億台キロにとどまる計算になる。

また、事故件数では大都市部を抱える都道府県で増加件数が多く、群馬県(4,709件増)、愛知県(3,041件増)、大阪府(2,590件増)となっている。

■最も顕著に増加している事故類型は前方不注意による追突事故

最も顕著に増加している事故類型は追突事故であり、仮に追突事故が増加しなければ事故件数は減少したことになる。追突事故は、単純な前方不注意による事故が約4割と多く、対策立案の難しい事故タイプの1つである。

■直轄国道においては、死傷事故率により管内直轄国道の対策実施箇所を抽出するなどにより、集中的な対策を実施し、大きな効果を得ている。

a) 死傷事故率の高い区間を事故対策実施区間に選定し、効果的に事故を削減

岡山国道事務所では、管理区間を200mピッチで区切り、各区間の死傷事故率を算出するなどにより、重点的に対策を実施する箇所を抽出した。具体的には、平成14年の事故件数が多い「交通事故ワースト20」、死傷事故率が全国平均の5倍以上等の「事故危険箇所」、単位面積当たりの事故件数の多い「あんしん歩行エリア」のいずれかに該当する区間、死傷事故率が管内平均の5倍以上の区間、死亡事故等の重大事故が近年連続して発生している区間を抽出した(図13-7)。

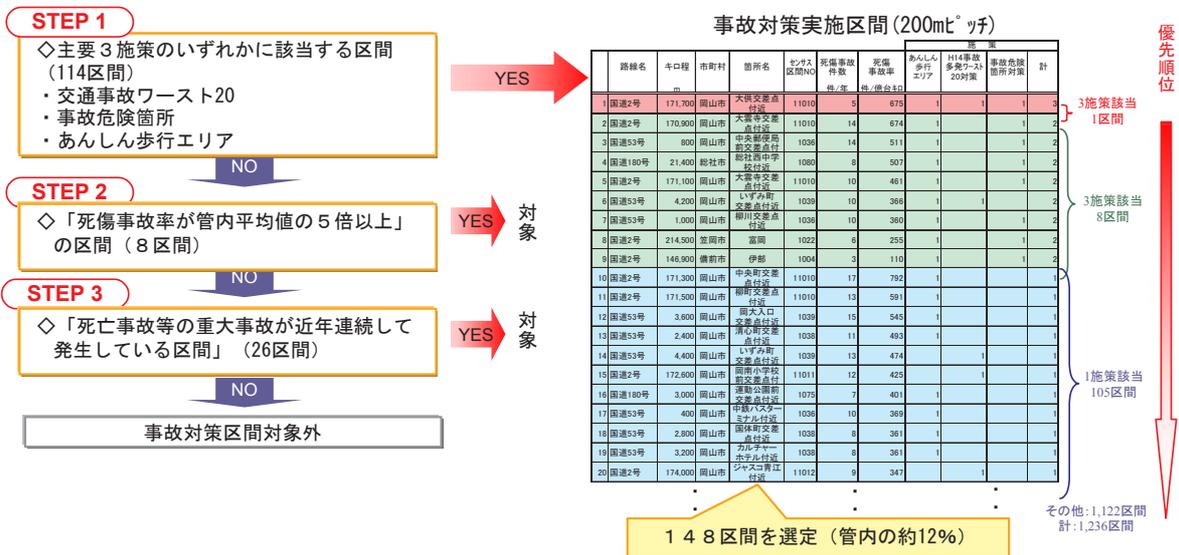


図13-7 事故対策実施区間の選定フロー

この方法により抽出された一般国道53号清心町交差点では、クレスト部(昇り勾配から下り勾配へ変化する区間)において多発していた追突事故を抑止するため、区画線を太くして走行車線が狭く見えるようにする工夫や減速マークの標示により速度低下を図るとともに、交差点のカラー舗装を実施してドライバーの注意喚起を行った結果、1年間に14件発生していた追突事故がゼロになり、全事故件数でも約3割減少した(図13-8,9)。

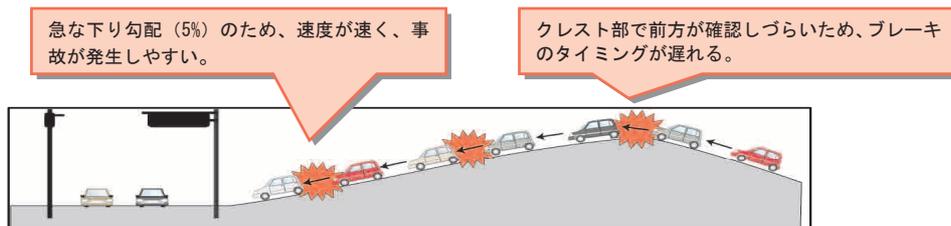


図13-8 一般国道53号清心町交差点の事故状況

【交通事故を減らす ～安全・安心な道づくり～】

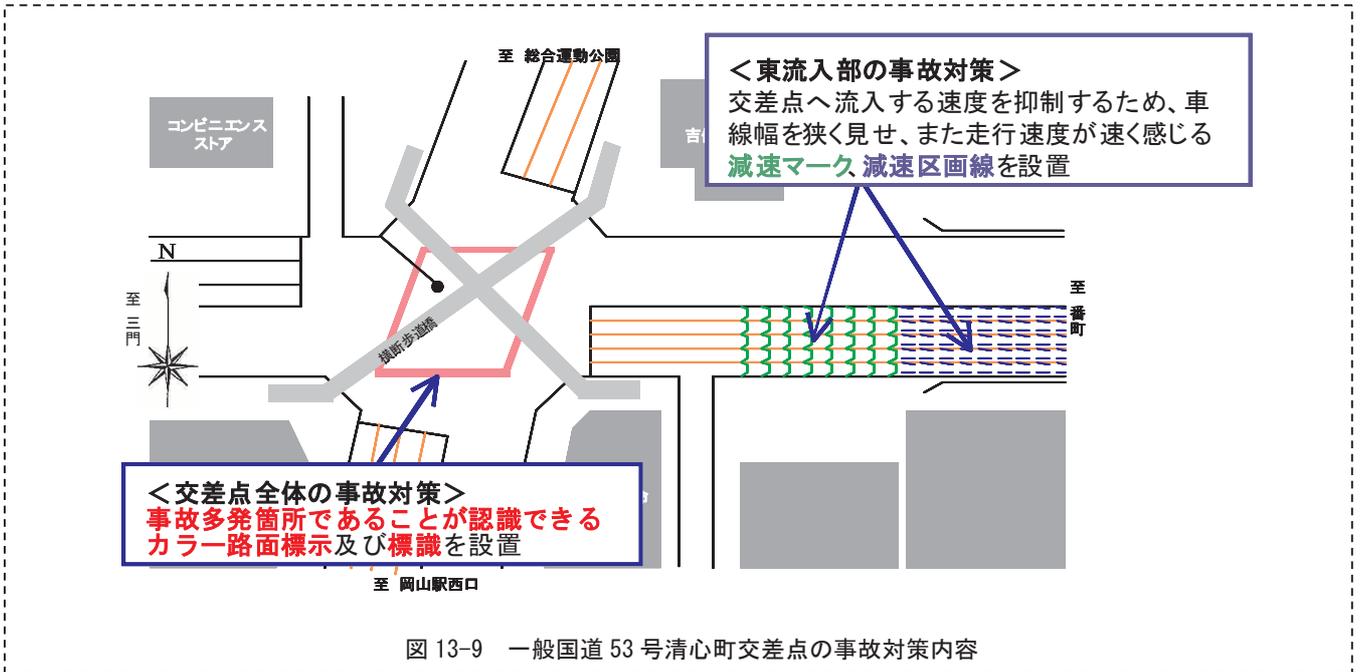


図 13-9 一般国道 53 号清心町交差点の事故対策内容

b) 死傷事故率が高い区間を迂回するバイパスの全線開通により、市内の事故件数を 1 割抑止

金沢河川国道事務所が管理する小松市内の国道 8 号は、慢性的に混雑し、死傷事故率は 218 件/億台キロと幹線道路平均の 2 倍以上の事故率となっていたが、この区間を迂回する小松バイパス(延長 15.6km。自動車専用道路)を整備したことにより、国道 8 号(現道)の事故が過去 5 年間平均 283 件から 200 件と 83 件減少した。また、他の幹線道路、生活道路においても事故が減少しており、これは小松バイパスに交通が転換し、これらの道路の交通量が減ったことが大きな要因と考えられる(図 13-10)。小松市では、平成 11~14 年に平均 1,005 件の事故が発生していたが、バイパスが開通した平成 15 年には 778 件と 227 件減少し、その約 4 割が小松バイパスによる効果と考えられる。

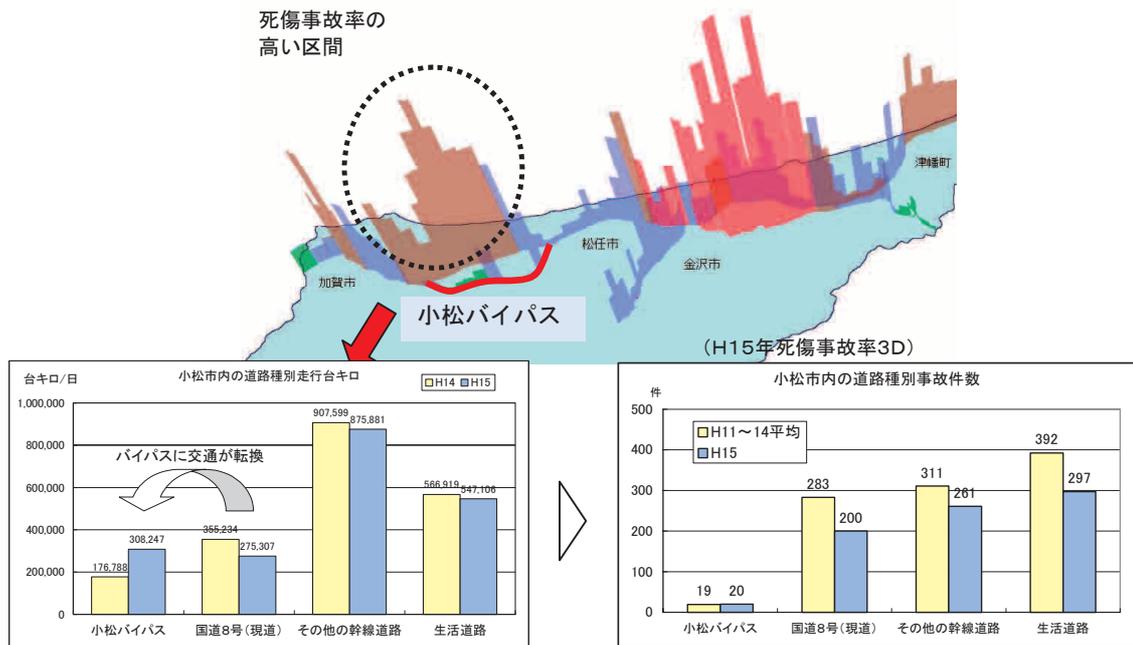
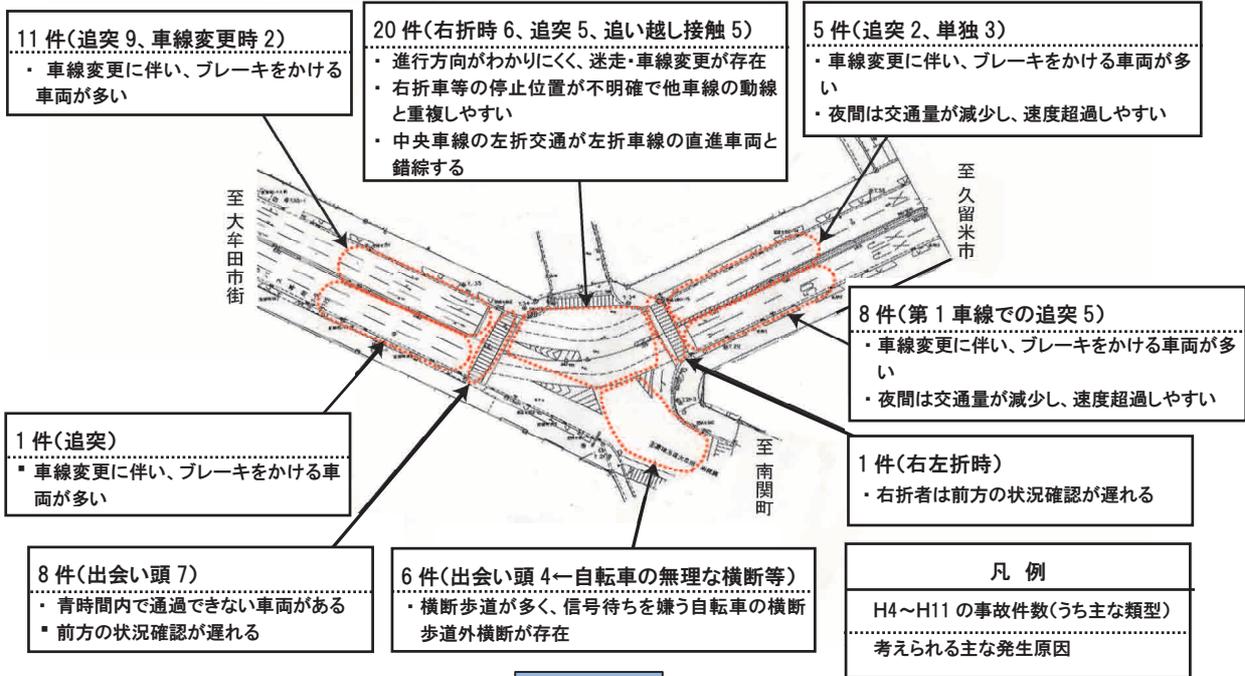


図 13-10 国道 8 号小松バイパス整備による事故削減効果

c) 方向別に車線を着色して交通事故が9割削減

福岡国道事務所では、死傷事故率の高い一般国道208号東新町2丁目交差点において、事故の発生要因を段階的に分析し、その結果を踏まえた対策の効果的な組み合わせにより、死傷事故件数が約9割削減した(図13-11)。

事故発生要因の分析



分析を踏まえた対策の組み合わせ

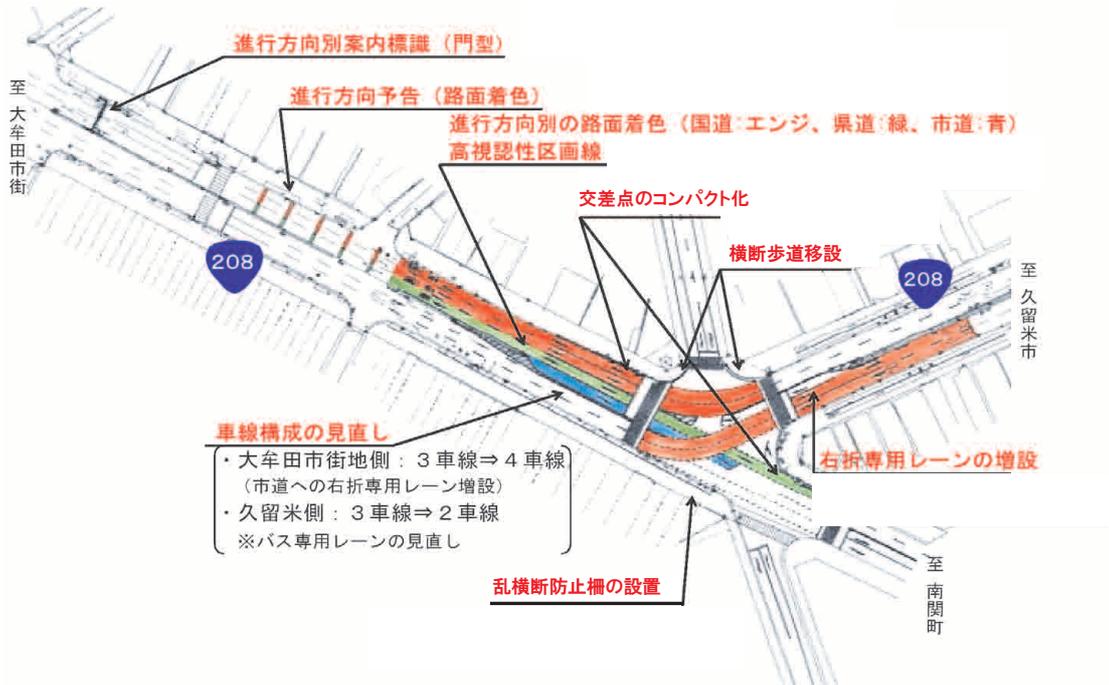


図13-11 国道208号東新町2丁目交差点の対策内容

【交通事故を減らす ～安全・安心な道づくり～】

■「事故危険箇所」、「あんしん歩行エリア」の対策に着手

事故多発地点緊急対策事業（平成 8～14 年度）では約 3 割の事故抑止効果があり、対策実施箇所については一定の効果がみられる。平成 15 年度より新たに死傷事故率の高い箇所で集中的に対策を実施する「事故危険箇所対策」を推進しており、平成 15 年度は約 700 箇所に対策に着手した。

生活道路については、平成 15 年度より、事故が多発する地区として指定した「あんしん歩行エリア」における面的・総合的な対策を推進しており、平成 15 年度は約 400 地区に対策に着手した。

■一部の箇所では、対策実施後も事故が増加

a) 対策が不十分で、事故倍増

高崎河川国道事務所が管理する一般国道 17 号倉賀野交差点は、10 年に 1 度死亡事故が発生する可能性が高い箇所として抽出された「事故多発地点」に位置づけられたものの、既に右折レーンの延伸や排水性舗装等一定の交通安全対策を実施していたため、夜間事故対策として道路照明を 1 箇所増設するに留まった。しかしその後、交差する県道の沿道に郊外型大型店舗や総合アミューズメント施設の建設が相次ぎ、交差点付近の交通量が増大したことにより、対策実施前に 3.25 件/年だった事故件数が 8 件/年に倍増した。このため、平成 13 年度に追突事故対策としてドットライン（区画線の内側に破線を描いて走行車線を狭く見せることにより、ドライバーの注意喚起を行うもの）を設置し、対策効果を得られているが、なおも対策実施前件数を下回ることができないため、今後群馬県道路交通環境安全推進連絡会等で事故分析し、対策を実施することとしている。

b) 着目しなかった事故が大幅増

香川河川国道事務所では、一般国道 11 号において、中央帯を横切って反対車線側の施設へ流入する車両と反対車線を直進する車両との衝突事故を抑止することを主な目的として、中央帯にラバーポールを設置する対策を実施した。これらの事故は対策実施前の 6 年間で 2 件発生していたが、対策実施後の 4 年間にも 2 件発生しており、また他の事故類型も含めると、対策実施前に 1 件/年だった事故件数が 3 件/年と増加しており、十分な効果が得られていない。なお、この箇所については、今後、香川県警等と現地診断等連携を図り対策の検討を進めていくこととしている。

(3) 業績計画（今後の取組み）

■優先度明示方式(仮称)（事故率曲線）の導入

岡山国道事務所等一部の直轄国道事務所において実施した死傷事故率によるマネジメントが一定の効果が得られた。その成果を踏まえ、直轄国道について、区間ごとの死傷事故率と対策実施箇所を図示した「事故率曲線」を用いることにより重点的な対策の実施を図る新たなマネジメント手法を導入する。平成 17 年度の事業箇所の選定にあたっては、死傷事故率が一定水準以上の区間のみを重点対策箇所とし、集中的な対策を実施する。（図 13-12）

※優先度明示方式(仮称)（事故率曲線）

幹線道路を交差点と単路部別に一定の区間に分割（全国約 89 万区間）した上で、死傷事故率が高い区間順に並び替えた曲線。幹線道路においては、約 43 万区間では 4 年間で 1 件も事故が発生しておらず、また、全体の 1 割に満たない区間に全事故の半数以上が発生している。このことから、事故率の高い区間に集中的に対策を実施することが効果的である。

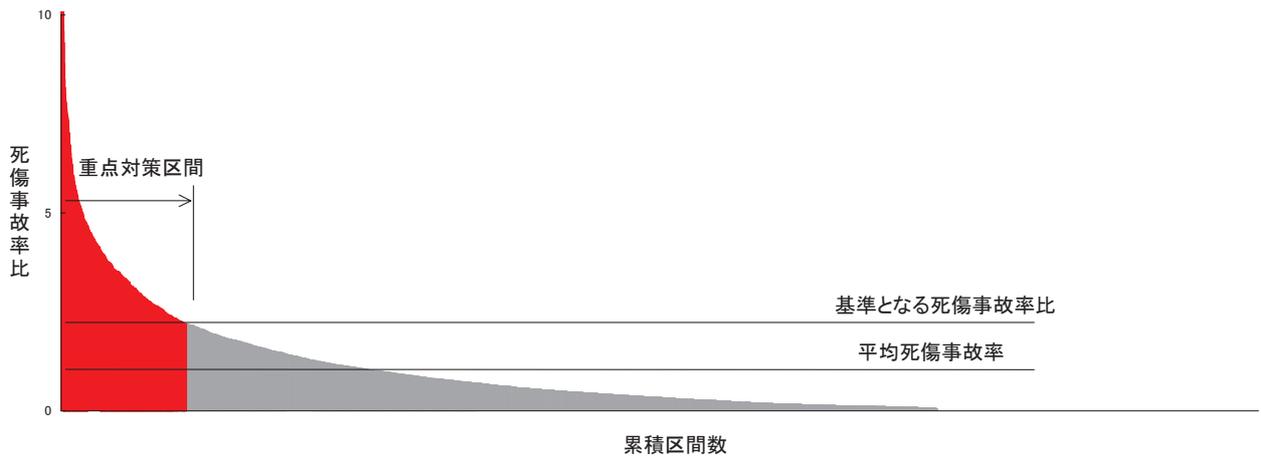


図 13-12 優先度明示方式(仮称)(事故率曲線)のイメージ

■交通事故対策・評価マニュアル及び地方版アドバイザー会議の活用

効果的な交通事故対策を推進するため、対策の立案から評価までの手順、留意点等についてまとめた「交通事故対策・評価マニュアル」を作成する。マニュアルは、事故の発生過程、事故を誘発する道路環境要因等を科学的に分析することで、効果的な対策を立案できるとともに、事後評価の実施により追加対策の必要性検討や他の箇所における対策立案の参考にも活用できるよう作成することとしている。

【関連する平成 16 年度の主な施策】

- 幹線道路ネットワークの体系的な整備
- あんしん歩行エリアの整備
- 歩行空間のバリアフリー化
- 事故危険箇所の集中的な対策
- ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進
- 交通安全施設等の整備

【交通事故を減らす ～安全・安心な道づくり～】

(4) バックデータ

1) 都道府県別道路種類別死傷事故率 暫定値 (平成 15 年)

- ポイント： ①群馬県、香川県、宮崎県では死傷事故率が10件/億台キロ以上悪化。
 ②死傷事故率は、概ね大都市部の存する都府県で高くなっているが、平成14年度との比較では、死傷事故率が最悪の神奈川県と二番目に悪い東京都が最も改善。

都道府県	死傷事故率(H15暫定値) (件/億台キロ)						死傷事故率(H14)		増減(H15-H14)			
	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)		
北海道	68.6	(7)	8.2	(18)	49.3	(4)	120.1	(19)	68.3	(7)	0.3	(27)
青森県	92.0	(24)	7.1	(8)	67.9	(9)	153.7	(30)	92.3	(24)	-0.3	(22)
岩手県	45.3	(2)	6.5	(4)	42.2	(1)	64.5	(3)	44.2	(1)	1.2	(30)
宮城県	81.5	(16)	7.6	(11)	69.5	(11)	134.5	(24)	78.7	(15)	2.8	(36)
秋田県	53.5	(4)	10.6	(28)	44.8	(3)	78.3	(4)	51.3	(3)	2.2	(35)
山形県	83.1	(18)	19.0	(43)	73.1	(16)	111.8	(15)	81.1	(17)	2.1	(34)
福島県	82.1	(17)	7.7	(14)	78.6	(20)	115.6	(17)	84.6	(19)	-2.5	(8)
茨城県	94.2	(25)	9.4	(23)	82.9	(21)	139.9	(26)	97.6	(27)	-3.4	(5)
栃木県	90.6	(21)	6.7	(5)	85.4	(24)	131.5	(22)	87.3	(21)	3.3	(37)
群馬県	141.6	(38)	13.1	(36)	122.7	(37)	222.1	(37)	113.4	(31)	28.2	(47)
埼玉県	162.3	(43)	15.0	(40)	122.8	(38)	311.8	(44)	160.4	(43)	1.9	(32)
千葉県	134.6	(37)	16.9	(41)	101.4	(30)	252.2	(41)	135.4	(39)	-0.8	(15)
東京都	229.3	(46)	33.1	(47)	226.7	(47)	357.4	(46)	235.6	(46)	-6.4	(2)
神奈川県	241.1	(47)	19.2	(44)	221.3	(46)	456.6	(47)	249.8	(47)	-8.7	(1)
山梨県	91.1	(23)	11.4	(34)	105.8	(33)	116.0	(18)	89.2	(22)	1.9	(33)
長野県	73.0	(11)	7.7	(12)	70.3	(12)	110.0	(14)	73.8	(13)	-0.8	(14)
新潟県	67.1	(6)	8.1	(17)	64.1	(7)	101.6	(11)	67.8	(6)	-0.7	(16)
富山県	83.6	(19)	7.8	(15)	74.9	(17)	122.1	(20)	83.8	(18)	-0.2	(23)
石川県	89.4	(20)	7.0	(7)	83.5	(23)	135.5	(25)	92.5	(25)	-3.1	(6)
岐阜県	74.9	(13)	8.0	(16)	69.2	(10)	108.7	(13)	73.2	(12)	1.7	(31)
静岡県	149.9	(40)	9.3	(22)	140.2	(42)	257.4	(42)	149.3	(41)	0.6	(29)
愛知県	141.8	(39)	10.9	(29)	118.6	(35)	251.3	(40)	134.5	(38)	7.4	(42)
三重県	74.5	(12)	13.3	(38)	71.9	(14)	107.2	(12)	70.9	(9)	3.6	(38)
福井県	64.3	(5)	7.2	(9)	61.1	(6)	89.7	(5)	66.0	(5)	-1.7	(11)
滋賀県	80.8	(15)	7.7	(13)	100.8	(29)	99.1	(10)	76.8	(14)	4.0	(39)
京都府	157.5	(42)	9.7	(26)	142.3	(43)	237.6	(39)	159.9	(42)	-2.4	(10)
大阪府	195.0	(45)	19.6	(46)	216.4	(45)	298.1	(43)	187.4	(45)	7.6	(44)
兵庫県	134.2	(36)	19.3	(45)	133.7	(40)	229.0	(38)	134.1	(37)	0.1	(26)
奈良県	118.6	(33)	17.0	(42)	105.1	(31)	196.6	(35)	122.6	(34)	-4.0	(3)
和歌山県	113.4	(31)	11.3	(33)	106.3	(34)	150.1	(28)	116.9	(33)	-3.5	(4)
鳥取県	50.3	(3)	5.2	(3)	51.7	(5)	52.2	(1)	52.7	(4)	-2.4	(9)
島根県	45.3	(1)	9.5	(24)	42.7	(2)	55.7	(2)	45.3	(2)	0.0	(25)
岡山県	128.2	(35)	11.1	(31)	119.9	(36)	188.2	(34)	129.1	(36)	-0.9	(12)
広島県	113.6	(32)	13.2	(37)	105.5	(32)	181.5	(33)	114.2	(32)	-0.6	(20)
山口県	70.5	(8)	9.0	(21)	71.9	(15)	91.9	(6)	71.2	(10)	-0.7	(18)
徳島県	94.8	(26)	8.3	(19)	92.9	(28)	113.8	(16)	97.8	(28)	-3.0	(7)
香川県	155.8	(41)	9.6	(25)	156.0	(44)	198.4	(36)	135.9	(40)	19.9	(46)
愛媛県	102.4	(29)	8.9	(20)	89.0	(26)	156.7	(31)	102.9	(29)	-0.5	(21)
高知県	79.9	(14)	5.2	(2)	77.9	(19)	95.0	(9)	80.5	(16)	-0.6	(19)
福岡県	178.5	(44)	13.6	(39)	140.0	(41)	327.4	(45)	171.0	(44)	7.5	(43)
佐賀県	123.9	(34)	10.2	(27)	132.4	(39)	149.6	(27)	123.3	(35)	0.6	(28)
長崎県	97.3	(28)	12.9	(35)	89.1	(27)	132.8	(23)	92.7	(26)	4.6	(41)
熊本県	91.0	(22)	6.9	(6)	88.1	(25)	123.7	(21)	91.8	(23)	-0.8	(13)
大分県	71.4	(9)	7.5	(10)	67.3	(8)	94.5	(8)	72.2	(11)	-0.7	(17)
宮崎県	97.2	(27)	11.1	(32)	77.7	(18)	152.4	(29)	86.0	(20)	11.2	(45)
鹿児島県	104.1	(30)	11.1	(30)	83.2	(22)	164.0	(32)	104.2	(30)	-0.1	(24)
沖縄県	72.9	(10)	4.7	(1)	70.6	(13)	93.1	(7)	68.5	(8)	4.4	(40)
全国計	119.9		14.0		105.6		193.1		118.4			

※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は、「道路種類別交通死傷事故率の算出方法」（国土交通省道路局地方道・環境課）による。

※3：死傷事故率の算出年次

死傷事故率（平成15年度暫定値）＝死傷事故件数（平成15年中値）／走行台キロ（平成14年度値）

2) 都道府県別道路種別交通事故死者率 暫定値 (平成 15 年)

- ポイント： ①交通事故死者率は30都道府県で改善し、全国平均で0.08人/億台キロ改善。
 ②首都圏で高い都県が多いが、平成14年度との比較では、四国・九州・沖縄での悪化が顕著。

都道府県	交通事故死者率(H15暫定値) (人/億台キロ)						交通事故死者率(H14)		増減(H15-H14)			
	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)		
北海道	0.93	(17)	0.52	(35)	1.07	(21)	0.69	(8)	1.17	(39)	-0.24	(5)
青森県	1.05	(36)	0.74	(43)	1.07	(20)	1.04	(35)	1.04	(29)	0.01	(31)
岩手県	0.89	(12)	0.22	(12)	1.03	(16)	0.82	(19)	1.00	(21)	-0.11	(17)
宮城県	0.82	(3)	0.46	(33)	0.80	(3)	1.00	(33)	1.11	(34)	-0.29	(3)
秋田県	0.95	(22)	0.25	(15)	1.07	(22)	0.77	(15)	0.99	(19)	-0.04	(25)
山形県	0.67	(1)	2.45	(47)	0.71	(1)	0.38	(1)	0.78	(4)	-0.12	(16)
福島県	0.93	(15)	0.66	(40)	1.06	(18)	0.77	(14)	1.10	(33)	-0.17	(11)
茨城県	1.15	(45)	0.25	(18)	1.27	(40)	1.13	(38)	1.31	(44)	-0.16	(12)
栃木県	1.10	(41)	0.15	(5)	1.36	(44)	0.92	(30)	1.19	(40)	-0.10	(18)
群馬県	1.01	(31)	0.48	(34)	1.01	(12)	1.20	(40)	1.31	(43)	-0.29	(2)
埼玉県	1.15	(43)	0.15	(6)	1.29	(41)	1.42	(44)	1.07	(31)	0.08	(40)
千葉県	1.28	(47)	0.38	(29)	1.36	(45)	1.56	(46)	1.36	(46)	-0.08	(24)
東京都	0.85	(8)	0.22	(14)	1.06	(19)	0.89	(26)	1.00	(23)	-0.15	(13)
神奈川県	1.14	(42)	0.26	(19)	1.25	(39)	1.71	(47)	1.39	(47)	-0.25	(4)
山梨県	1.07	(38)	0.63	(37)	1.39	(46)	0.79	(17)	0.84	(7)	0.23	(47)
長野県	0.83	(5)	0.31	(21)	1.00	(11)	0.78	(16)	0.96	(16)	-0.13	(15)
新潟県	0.86	(10)	0.65	(39)	1.00	(10)	0.73	(10)	1.07	(32)	-0.20	(9)
富山県	0.78	(2)	0.13	(3)	0.80	(4)	0.90	(27)	0.81	(5)	-0.03	(28)
石川県	0.95	(20)	0.16	(7)	0.99	(9)	1.20	(41)	0.81	(6)	0.13	(42)
岐阜県	0.97	(27)	0.42	(32)	0.98	(7)	1.15	(39)	1.06	(30)	-0.09	(20)
静岡県	1.08	(39)	0.35	(27)	1.25	(38)	1.27	(43)	0.98	(17)	0.10	(41)
愛知県	0.88	(11)	0.36	(28)	0.96	(6)	0.98	(32)	0.96	(15)	-0.09	(21)
三重県	1.02	(32)	0.22	(11)	1.33	(42)	0.82	(20)	1.24	(42)	-0.22	(6)
福井県	1.00	(30)	0.25	(17)	1.22	(36)	0.83	(21)	0.98	(18)	0.03	(35)
滋賀県	0.85	(7)	0.41	(31)	1.04	(17)	0.84	(22)	0.86	(8)	-0.01	(29)
京都府	0.99	(29)	0.41	(30)	1.19	(29)	0.80	(18)	1.13	(37)	-0.14	(14)
大阪府	0.85	(9)	0.31	(22)	1.19	(31)	0.75	(12)	0.95	(14)	-0.09	(19)
兵庫県	0.89	(13)	0.33	(23)	1.18	(27)	0.91	(28)	0.92	(10)	-0.03	(27)
奈良県	0.97	(26)	0.83	(45)	0.74	(2)	1.46	(45)	1.15	(38)	-0.19	(10)
和歌山県	0.98	(28)	0.21	(9)	1.19	(32)	0.71	(9)	1.20	(41)	-0.21	(7)
鳥取県	1.05	(35)	1.05	(46)	1.21	(34)	0.69	(7)	1.35	(45)	-0.31	(1)
島根県	1.03	(33)	0.70	(42)	1.22	(37)	0.65	(4)	1.02	(25)	0.01	(32)
岡山県	1.06	(37)	0.22	(10)	1.20	(33)	1.11	(37)	1.02	(26)	0.04	(37)
広島県	0.96	(23)	0.22	(13)	1.21	(35)	0.88	(24)	1.03	(28)	-0.08	(23)
山口県	0.93	(16)	0.67	(41)	1.11	(24)	0.67	(6)	1.01	(24)	-0.09	(22)
徳島県	1.04	(34)	0.56	(36)	1.16	(25)	0.86	(23)	0.99	(20)	0.04	(38)
香川県	1.16	(46)	0.27	(20)	1.36	(43)	1.00	(34)	1.00	(22)	0.16	(43)
愛媛県	1.15	(44)	0.64	(38)	1.41	(47)	0.76	(13)	1.12	(36)	0.03	(36)
高知県	0.96	(25)	0.00	(1)	1.17	(26)	0.65	(5)	0.95	(13)	0.02	(33)
福岡県	1.08	(40)	0.34	(25)	1.19	(30)	1.22	(42)	1.12	(35)	-0.04	(26)
佐賀県	0.93	(18)	0.11	(2)	1.19	(28)	0.75	(11)	0.93	(12)	0.00	(30)
長崎県	0.90	(14)	0.34	(24)	0.88	(5)	1.06	(36)	0.73	(3)	0.18	(44)
熊本県	0.82	(4)	0.15	(4)	1.10	(23)	0.47	(2)	1.03	(27)	-0.21	(8)
大分県	0.84	(6)	0.82	(44)	0.98	(8)	0.52	(3)	0.65	(1)	0.19	(45)
宮崎県	0.96	(24)	0.25	(16)	1.02	(15)	0.92	(29)	0.90	(9)	0.05	(39)
鹿児島県	0.95	(21)	0.35	(26)	1.02	(13)	0.89	(25)	0.93	(11)	0.02	(34)
沖縄県	0.94	(19)	0.17	(8)	1.02	(14)	0.95	(31)	0.73	(2)	0.21	(46)
全国計	0.97		0.35		1.12		0.97		1.05		-0.08	

※1：道路種別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は、「道路種別別交通死傷事故率の算定方法」（国土交通省道路局地方道・環境課）による。

※3：交通事故死者率の算出年次

交通事故死者率（平成15年度速報値）＝交通事故死者数（平成15年中値）／走行台キロ（平成14年度値）

【交通事故を減らす ～安全・安心な道づくり～】

3) 都道府県別道路種別致死率 確定値 (平成 15 年)

ポイント： ①致死率は、比較的的地方部において高く、また、格差が拡大する傾向。

都道府県	交通事故致死率(H15確定値) (人/件)				交通事故致死率(H15)		増減(H15-H14)					
	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)		
北海道	1.36%	(41)	6.29%	(37)	2.18%	(43)	0.57%	(20)	1.72%	(42)	-0.36%	(5)
青森県	1.14%	(31)	10.53%	(44)	1.57%	(38)	0.68%	(25)	1.13%	(30)	0.01%	(33)
岩手県	1.95%	(45)	3.41%	(25)	2.44%	(46)	1.27%	(46)	2.26%	(46)	-0.31%	(6)
宮城県	1.01%	(24)	5.96%	(36)	1.16%	(21)	0.74%	(34)	1.41%	(37)	-0.40%	(3)
秋田県	1.77%	(44)	2.33%	(18)	2.39%	(45)	0.99%	(42)	1.93%	(44)	-0.16%	(12)
山形県	0.80%	(13)	12.90%	(46)	0.98%	(13)	0.34%	(4)	0.96%	(20)	-0.16%	(11)
福島県	1.13%	(29)	8.50%	(43)	1.34%	(28)	0.66%	(24)	1.30%	(33)	-0.17%	(9)
茨城県	1.22%	(36)	2.65%	(21)	1.54%	(35)	0.81%	(38)	1.34%	(35)	-0.12%	(17)
栃木県	1.21%	(35)	2.31%	(17)	1.59%	(40)	0.70%	(28)	1.37%	(36)	-0.16%	(14)
群馬県	0.71%	(9)	3.65%	(27)	0.82%	(6)	0.54%	(17)	1.15%	(31)	-0.44%	(2)
埼玉県	0.71%	(8)	1.03%	(3)	1.05%	(17)	0.45%	(10)	0.66%	(6)	0.04%	(39)
千葉県	0.95%	(22)	2.22%	(14)	1.35%	(29)	0.62%	(23)	1.00%	(22)	-0.05%	(27)
東京都	0.37%	(1)	0.68%	(2)	0.47%	(1)	0.25%	(1)	0.42%	(1)	-0.05%	(26)
神奈川県	0.47%	(3)	1.37%	(5)	0.57%	(3)	0.37%	(6)	0.56%	(3)	-0.08%	(20)
山梨県	1.17%	(33)	5.52%	(35)	1.31%	(26)	0.68%	(26)	0.94%	(19)	0.23%	(45)
長野県	1.14%	(30)	4.04%	(30)	1.42%	(31)	0.71%	(29)	1.31%	(34)	-0.17%	(10)
新潟県	1.29%	(37)	8.02%	(42)	1.55%	(37)	0.71%	(30)	1.57%	(41)	-0.29%	(7)
富山県	0.93%	(21)	1.64%	(8)	1.07%	(18)	0.73%	(32)	0.97%	(21)	-0.04%	(29)
石川県	1.06%	(26)	2.30%	(16)	1.18%	(22)	0.88%	(40)	0.88%	(14)	0.18%	(44)
岐阜県	1.30%	(39)	5.19%	(33)	1.41%	(30)	1.06%	(44)	1.45%	(39)	-0.15%	(15)
静岡県	0.72%	(10)	3.83%	(29)	0.89%	(11)	0.49%	(14)	0.65%	(5)	0.07%	(40)
愛知県	0.62%	(5)	3.30%	(24)	0.81%	(5)	0.39%	(8)	0.72%	(9)	-0.10%	(19)
三重県	1.37%	(42)	1.62%	(7)	1.85%	(41)	0.77%	(36)	1.75%	(43)	-0.38%	(4)
福井県	1.56%	(43)	3.45%	(26)	1.99%	(42)	0.93%	(41)	1.48%	(40)	0.08%	(42)
滋賀県	1.05%	(25)	5.34%	(34)	1.03%	(16)	0.84%	(39)	1.12%	(28)	-0.07%	(23)
京都府	0.63%	(6)	4.20%	(31)	0.83%	(7)	0.34%	(3)	0.71%	(8)	-0.08%	(21)
大阪府	0.44%	(2)	1.61%	(6)	0.55%	(2)	0.25%	(2)	0.51%	(2)	-0.07%	(22)
兵庫県	0.66%	(7)	1.70%	(10)	0.88%	(10)	0.40%	(9)	0.69%	(7)	-0.02%	(30)
奈良県	0.82%	(14)	4.90%	(32)	0.70%	(4)	0.74%	(33)	0.94%	(18)	-0.12%	(16)
和歌山県	0.87%	(17)	1.82%	(11)	1.12%	(19)	0.47%	(11)	1.02%	(24)	-0.16%	(13)
鳥取県	2.08%	(46)	20.00%	(47)	2.34%	(44)	1.31%	(47)	2.57%	(47)	-0.49%	(1)
島根県	2.27%	(47)	7.41%	(40)	2.86%	(47)	1.16%	(45)	2.24%	(45)	0.03%	(36)
岡山県	0.83%	(15)	1.94%	(12)	1.00%	(15)	0.59%	(21)	0.79%	(13)	0.03%	(38)
広島県	0.84%	(16)	1.69%	(9)	1.15%	(20)	0.49%	(12)	0.90%	(17)	-0.06%	(25)
山口県	1.31%	(40)	7.43%	(41)	1.55%	(36)	0.73%	(31)	1.42%	(38)	-0.11%	(18)
徳島県	1.09%	(27)	6.67%	(38)	1.24%	(24)	0.76%	(35)	1.02%	(23)	0.08%	(41)
香川県	0.74%	(11)	2.86%	(22)	0.87%	(9)	0.51%	(16)	0.74%	(10)	0.01%	(32)
愛媛県	1.12%	(28)	7.23%	(39)	1.58%	(39)	0.49%	(13)	1.09%	(27)	0.03%	(37)
高知県	1.20%	(34)	0.00%	(1)	1.50%	(34)	0.68%	(27)	1.17%	(32)	0.03%	(35)
福岡県	0.61%	(4)	2.53%	(19)	0.85%	(8)	0.37%	(5)	0.65%	(4)	-0.05%	(28)
佐賀県	0.75%	(12)	1.03%	(4)	0.90%	(12)	0.50%	(15)	0.76%	(11)	0.00%	(31)
長崎県	0.93%	(20)	2.63%	(20)	0.99%	(14)	0.80%	(37)	0.78%	(12)	0.14%	(43)
熊本県	0.90%	(18)	2.15%	(13)	1.25%	(25)	0.38%	(7)	1.12%	(29)	-0.22%	(8)
大分県	1.17%	(32)	10.91%	(45)	1.46%	(33)	0.56%	(19)	0.90%	(16)	0.27%	(47)
宮崎県	0.98%	(23)	2.22%	(14)	1.32%	(27)	0.60%	(22)	1.05%	(25)	-0.06%	(24)
鹿児島県	0.91%	(19)	3.13%	(23)	1.22%	(23)	0.54%	(18)	0.89%	(15)	0.02%	(34)
沖縄県	1.29%	(38)	3.70%	(28)	1.44%	(32)	1.02%	(43)	1.06%	(26)	0.23%	(46)
全国計	0.81%		2.49%		1.06%		0.50%		0.89%			

※1：道路種別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：致死率の算出方法

致死率（平成15年確定値）＝交通事故死者数（平成15年中値）／死傷事故件数（平成15年中値）

4) 事故類型別事故件数（平成 15 年）

- ポイント： ①追突が全事故の増加件数を上回る大幅増。
②人対車両事故、車両単独事故は減少しているものの、車両相互事故が大幅増。

		H15	H14	増減数	
人対車両	対面通行中	4,528	4,518	10	
	背面通行中	7,850	7,807	43	
	横断中	横断歩道	22,463	21,801	662
		横断歩道付近	3,337	3,452	-115
		横断歩道橋付近	448	493	-45
		その他	24,494	25,112	-618
	路上遊戯中	1,154	1,283	-129	
	路上作業中	1,495	1,515	-20	
	路上停止中	2,116	2,120	-4	
	その他人対車両	17,039	16,833	206	
	人対車両計		84,924	84,934	-10
車両相互	正面衝突	29,168	30,136	-968	
	追突	294,668	282,920	11,748	
	出会頭	244,998	243,114	1,884	
	追越追抜時	12,628	13,077	-449	
	すれ違い時	9,238	9,032	206	
	左折時	45,531	46,300	-769	
	右折時	右折直進	59,991	61,205	-1,214
		その他	28,862	28,961	-99
	その他車両相互	84,834	83,891	943	
	車両相互計		809,918	798,636	11,282
車両単独	工作物衝突	電柱	4,680	5,028	-348
		標識	1,164	1,186	-22
		分離帯・安全島	1,724	1,751	-27
		防護柵等	7,560	7,823	-263
		家屋・塀	3,025	3,229	-204
		橋梁・橋脚	645	648	-3
		その他	5,811	6,040	-229
	駐車車両衝突	2,658	2,569	89	
	路外逸脱	転落	2,790	2,932	-142
		その他	2,069	2,182	-113
	転倒	14,843	13,962	881	
	その他車両単独	6,029	5,676	353	
車両単独計		52,998	53,026	-28	
列車		153	125	28	
合計		947,993	936,721	11,272	

注) 致死率は、死傷事故 1 件当たりの死者数

5) 事故危険箇所・あんしん歩行エリア 対策着手率（平成 15 年）

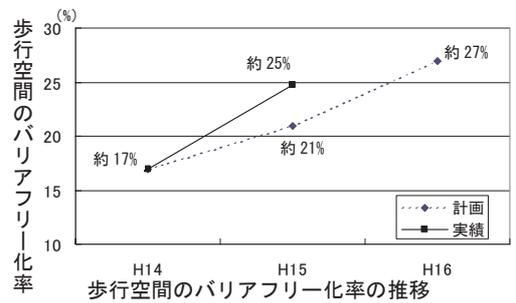
ポイント：①事故危険箇所対策については、国が管理する区間については、着手率 22%、都道府県・政令市が管理する区間については、17%の着手率となっており、国が管理する区間の着手率が若干高い。京都市、横浜市など 21 都府県・市の着手率が 10%以下に留まっており、特に近畿ブロックでは着手率 5%と低調。
 ②あんしん歩行エリアについては、札幌市、群馬県など 5 県・市で未着手。

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			
		国の管理区間			都道府県・政令市等の管理区間			全箇所数	着手箇所数	着手率	
		全箇所数	着手箇所数	着手率	全箇所数	着手箇所数	着手率				
北海道ブロック	北海道	38	22	58%	23	11	48%	9	6	67%	
	札幌市	9	5	56%	48	6	13%	9	0	0%	
	北海道ブロック計	47	27	57%	71	17	24%	18	6	33%	
東北ブロック	青森県	5	3	60%	18	8	44%	6	1	17%	
	岩手県	4	0	0%	4	1	25%	5	3	60%	
	宮城県	7	4	57%	12	7	58%	8	4	50%	
	秋田県	5	3	60%	6	4	67%	2	1	50%	
	山形県	6	2	33%	5	1	20%	9	9	100%	
	福島県	19	3	16%	41	6	15%	14	9	64%	
	仙台市	4	1	25%	6	0	0%	12	3	25%	
	東北ブロック計	50	16	32%	92	27	29%	56	30	54%	
	関東ブロック	茨城県	26	5	19%	23	15	65%	22	7	32%
		栃木県	13	4	31%	63	25	40%	10	3	30%
群馬県		27	15	56%	147	0	0%	16	0	0%	
埼玉県		32	12	38%	97	88	91%	25	17	68%	
さいたま市		14	3	21%	9	4	44%	6	3	50%	
千葉県		25	1	4%	130	7	5%	30	18	60%	
千葉市		18	4	22%	22	0	0%	4	1	25%	
東京都		51	1	2%	86	10	12%	26	26	100%	
神奈川県		52	1	2%	174	6	3%	22	5	23%	
川崎市		10	3	30%	27	0	0%	8	0	0%	
横浜市		59	1	2%	68	0	0%	20	4	20%	
山梨県		21	3	14%	42	2	5%	7	4	57%	
長野県		20	7	35%	20	4	20%	8	3	38%	
関東ブロック計	368	60	16%	908	161	18%	204	91	45%		
北陸ブロック	新潟県	28	9	32%	28	2	7%	10	8	80%	
	富山県	8	2	25%	25	7	28%	14	2	14%	
	石川県	15	2	13%	7	5	71%	12	11	92%	
北陸ブロック計	51	13	25%	60	14	23%	36	21	58%		
中部ブロック	岐阜県	19	3	16%	11	2	18%	20	7	35%	
	静岡県	37	2	5%	70	46	66%	24	23	96%	
	愛知県	22	4	18%	88	33	38%	23	10	43%	
	名古屋市	36	2	6%	70	8	11%	13	10	77%	
	三重県	31	5	16%	34	2	6%	11	4	36%	
	中部ブロック計	145	16	11%	273	91	33%	91	54	59%	
近畿ブロック	福井県	10	3	30%	19	4	21%	12	9	75%	
	滋賀県	25	5	20%	19	0	0%	12	3	25%	
	京都府	13	1	8%	19	1	5%	11	0	0%	
	京都市	23	0	0%	78	0	0%	14	8	57%	
	大阪府	49	2	4%	256	1	0%	28	5	18%	
	大阪市	20	1	5%	81	0	0%	25	5	20%	
	兵庫県	51	6	12%	193	7	4%	29	3	10%	
	神戸市	11	1	9%	0	0	-	11	5	45%	
	奈良県	25	2	8%	41	9	22%	12	4	33%	
	和歌山県	19	1	5%	14	1	7%	13	4	31%	
近畿ブロック計	246	22	9%	720	23	3%	167	46	28%		
中国ブロック	鳥取県	5	1	20%	5	0	0%	7	6	86%	
	島根県	9	1	11%	2	2	100%	8	5	63%	
	岡山県	17	13	76%	68	11	16%	16	12	75%	
	広島県	9	0	0%	63	9	14%	12	5	42%	
	広島市	19	0	0%	25	4	16%	8	2	25%	
山口県	20	7	35%	35	3	9%	14	5	36%		
中国ブロック計	79	22	28%	198	29	15%	65	35	54%		
四国ブロック	徳島県	12	5	42%	27	1	4%	7	1	14%	
	香川県	27	20	74%	32	19	59%	12	8	67%	
	愛媛県	27	11	41%	34	8	24%	15	4	27%	
	高知県	16	1	6%	25	0	0%	9	0	0%	
四国ブロック計	82	37	45%	118	28	24%	43	13	30%		
九州ブロック	福岡県	51	20	39%	59	31	53%	13	10	77%	
	北九州市	31	10	32%	0	0	-	8	4	50%	
	福岡市	35	0	0%	29	8	28%	5	5	100%	
	佐賀県	13	1	8%	37	0	0%	10	9	90%	
	長崎県	10	1	10%	11	4	36%	20	15	75%	
	熊本県	10	8	80%	56	23	41%	20	15	75%	
	大分県	10	8	80%	19	3	16%	11	9	82%	
	宮崎県	4	3	75%	6	0	0%	4	4	100%	
	鹿児島県	21	8	38%	37	12	32%	16	10	63%	
	九州ブロック計	185	59	32%	254	81	32%	107	81	76%	
沖縄ブロック	沖縄県	6	1	17%	3	0	0%	9	7	78%	
沖縄ブロック計	6	1	17%	3	0	0%	9	7	78%		
全国計		1,259	273	22%	2,697	471	17%	796	385	48%	

※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。

歩行空間のバリアフリー化の推進

歩行空間のバリアフリー化は目標を上回り着実に進捗、さらなる推進には市区町村のバリアフリー基本構想策定の一層の推進がカギ。



(1) 指標の動向

- **歩行空間のバリアフリー化の指標は、平均利用者が5,000人/日以上**の旅客施設の周辺等でバリアフリー化された主な道路の割合
- **平成22年度までにバリアフリー特定経路すべてをバリアフリー化することが目標**
- **平成15年度末でバリアフリー化率が25%と目標値の21%を大きく上回って達成**

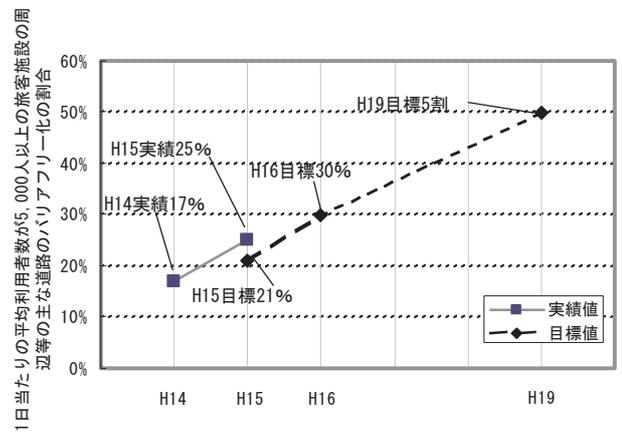
(2) 達成度報告(昨年度の成果)

- **平成15年度中に58市区町村がバリアフリー基本構想を策定したものの依然として低調**
 交通バリアフリー法に基づく基本構想策定済み市町村は、平成15年度中に新たに58市区町村で策定したものの、562市町村のうち146市区町村(平成16年6月22日時点)と26%にとどまっており、一層の基本構想の策定が必要。(図14-1、表14-1)
- **市区町村道において歩行空間のバリアフリー化率が低い傾向**
 バリアフリー重点整備地区における特定経路のバリアフリー化率が国が管理している国道(31%)、都道府県が管理している国道、都道府県道(31%)と比較して市区町村道の値(21%)が低く、市区町村の積極的な取り組みが必要。(図14-2)

(3) 業績計画(今後の取組み)

- **引続き歩行空間のバリアフリー化を推進**
 平成19年度に約5割まで向上させることを目指して引続き歩行空間のバリアフリー化を推進し、平成16年度末の目標値を30%に設定。

平成14年度実績	約17%	
平成15年度	実績	約25%
	目標	約21%
中期的な目標	平成22年度までに概成することを目標に、平成19年度までに約5割まで向上	
平成16年度の目標	約30%	



担当：道路局 地方道・環境課

(1) 指標の動向

■歩行空間のバリアフリー化指標

本指標は、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を示す。「バリアフリー化された道路」とは、車いすがすれ違うことが出来る幅員を有している、段差が解消されている、視覚障害者用誘導ブロックが設置されているなど、道路の移動円滑化に関する基準（「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・障害者にとっても円滑で安全に移動できる歩行空間が整備された道路のことをいう。

■平成22年度までにバリアフリー特定経路すべてをバリアフリー化することが目標

交通バリアフリー法に基づき定められている「移動円滑化の促進に関する基本方針」において、重点整備地区内の主要な特定経路を構成する道路等について、原則として平成22年までに移動円滑化を実施することとしており、歩行空間のバリアフリー化については平成19年度までに約5割まで向上することを中期的な目標としている。

■平成15年度末において歩行空間のバリアフリー化率が25%に向上し、目標値の21%を大きく上回って達成

(2) 達成度報告（昨年度の成果）

■バリアフリー基本構想の策定状況

交通バリアフリー法に基づき基本構想策定済み市区町村は、平成15年度中に新たに58市区町村で策定したものの、562市区町村のうち146市区町村（平成16年6月22日）と約26%にとどまっており一層の基本構想の策定が必要である。

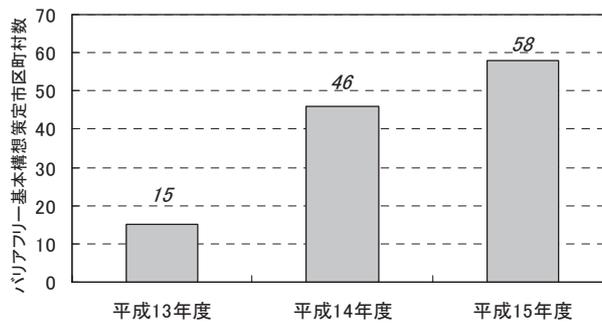


図14-1 バリアフリー基本構想策定市区町村数（平成13年度～平成15年度）

表14-1 バリアフリー基本構想策定市区町村の割合（平成16年6月22日現在）

基本構想策定市区町村数 (A)	5000人/日以上旅客施設を持つ市区町村数 (B)	バリアフリー基本構想策定率 ((A)/(B))
146	562	26%

【交通事故を減らす ～安全・安心な道づくり～】

■市区町村道におけるバリアフリー化率が低い傾向

バリアフリー重点整備地区（予定含）における特定経路延長のバリアフリー化率が国が管理する国道（31%）及び都道府県が管理する国道及び都道府県道（31%）と比較して市区町村道の値（22%）が低く、市区町村の取組みが課題。

表 14-2 道路種別毎の歩行空間のバリアフリー化率

	直轄国道	補助国道 都道府県道	市区町村道	全道路
バリアフリー重点整備地区 （予定含）における歩行空間の バリアフリー化率	31%	31%	22%	25%

(3) 業績計画（今後の取組み）

■ 引続き歩行空間のバリアフリー化を推進

平成19年度に約5割まで向上させることを目指して引続き歩行空間のバリアフリー化を推進する。平成16年度末の目標値を約30%に設定。目標の実現に向けて関係部局と連携しつつ重点的な予算配分等により一層の歩行空間のバリアフリー化を推進する。



図 14-2 バリアフリー化された歩行空間ネットワーク

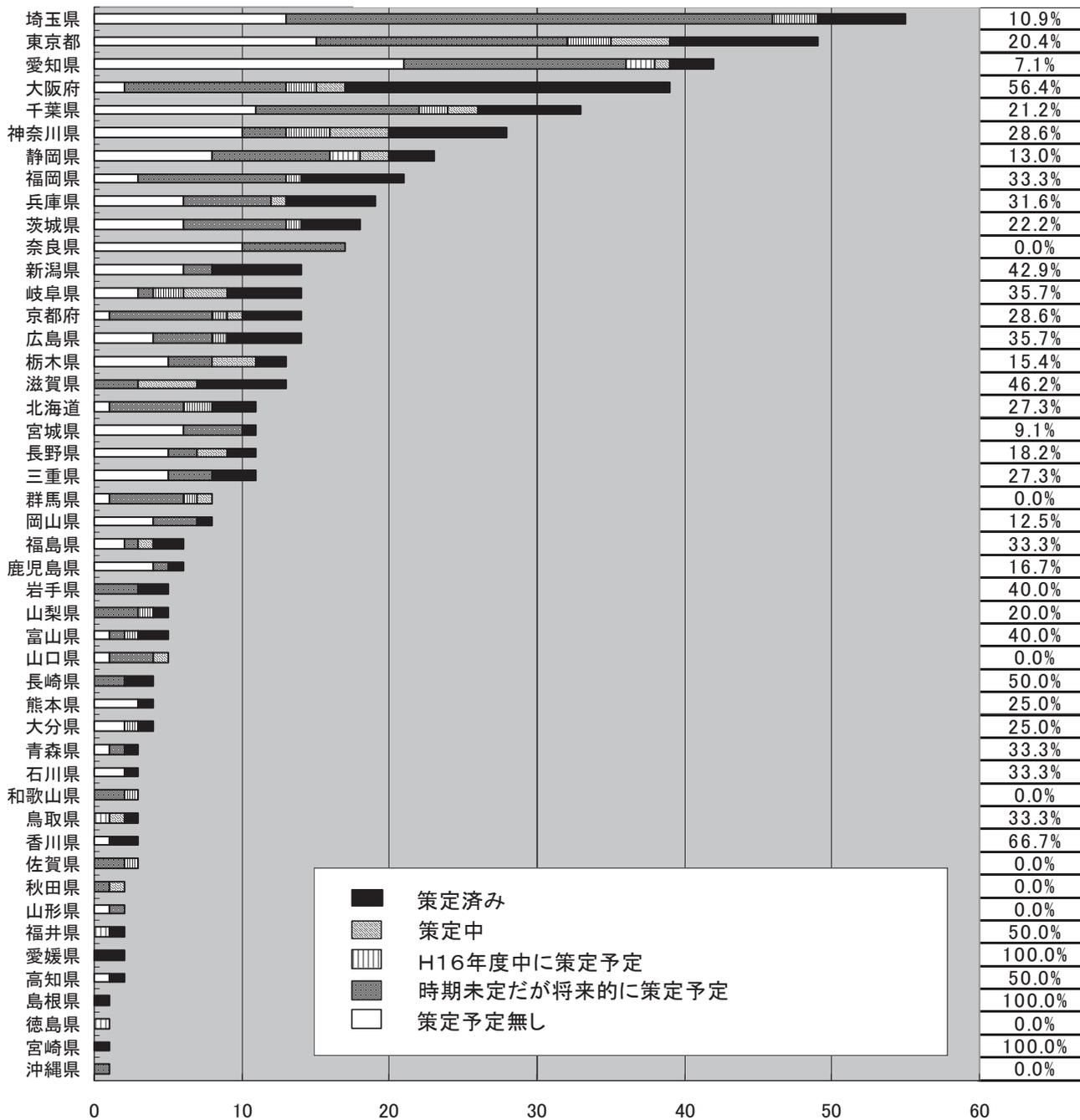
【関連する平成16年度の主な施策】

主要な鉄道駅等を中心とする地区において、高齢者、身体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、交通バリアフリー法に基づき、バリアフリー化された歩行空間ネットワーク整備を継続的に推進

(4) バックデータ

1日の利用者数5,000人以上の旅客施設がある市町村（562市町村）における基本構想策定（予定）状況都道府県別集計
 <交通バリアフリー法に基づく基本構想策定（予定）状況調査（平成16年1月現在調べ）より作成。>

右表数字：（基本構想策定市町村数／5千人以上の旅客施設がある市町村数）×100（％）



注) 平成16年1月調査をベースに平成16年6月22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。

バリアフリー基本構想の都道府県別策定状況（平成16年6月22日現在）

【指標-14】 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

バリアフリー基本構想受理状況（平成16年6月22日時点）

	市町村名	受理日		市町村名	受理日		市町村名	受理日
1	福岡県福岡市	H13.4.12	76	滋賀県今津町	5.8	150	茨城県西茨城郡友部町	6.7
2	北海道室蘭市	7.4	76	島根県多岐町	5.8	150	茨城県水戸市	6.7
3	広島県呉市	8.31	78	千葉県八千代市	5.9	153	熊本県熊本市	6.11
4	千葉県千葉市	12.4	79	滋賀県大津市	5.14	153	神奈川県大和市	6.11
5	山梨県石和町	H14.1.24	80	岐阜県岐阜市	5.15	155	広島県廿日市市	6.22
6	大阪府守口市	1.31	80	香川県高松市	5.15			
7	鳥取県鳥取市	2.13	82	大阪府大阪市	5.16			
8	新潟県亀田町	3.8	82	大阪府泉南市	5.16			
9	大阪府交野市	3.12	84	高知県高知市	5.30			
10	大阪府八尾市	3.14	85	新潟県新潟市	6.2			
11	大阪府堺市	3.20	86	埼玉県東松山市	6.9			
11	北海道千歳市	3.20	87	愛媛県松山市	6.10			
13	東京都荒川区	3.25	88	滋賀県彦根市	6.11			
14	福岡県大牟田市	3.28	89	山形県南陽市	6.18			
15	千葉県船橋市	3.29	90	岩手県盛岡市	6.19			
16	富山県小杉町	4.4	91	広島県東広島市	7.1			
17	福岡県福岡市	4.5	92	茨城県取手市	7.2			
18	兵庫県明石市	4.8	93	広島県三原市	7.7			
19	香川県丸亀市	4.9	93	北海道北見市	7.7			
20	石川県金沢市	4.10	95	福島県会津若松市	7.8			
21	北海道恵庭市	4.25	96	大阪府高槻市	7.9			
21	埼玉県熊谷市	4.25	97	滋賀県米原町	7.18			
23	神奈川県相模原市	5.9	98	京都府福知山市	8.11			
24	滋賀県守山市	5.29	99	神奈川県津久井郡藤野町	8.12			
25	大阪府河内長野市	6.3	100	神奈川県小田原市	9.3			
25	広島県広島市	6.3	101	新潟県糸魚川市	9.17			
27	神奈川県秦野市	6.19	102	兵庫県西宮市	9.18			
28	福岡県北九州市	6.27	103	青森県青森市	9.24			
29	大阪府豊中市	7.1	104	神奈川県厚木市	9.26			
30	長崎県佐世保市	7.22	105	茨城県日立市	10.1			
31	京都府長岡京市	8.1	106	神奈川県鎌倉市	10.7			
32	長崎県長崎市	8.22	107	京都府京都市	10.10			
33	長野県諏訪市	8.30	108	福島県いわき市	10.16			
34	岐阜県各務原市	9.17	109	千葉県市川市	10.27			
35	岐阜県可児市	9.27	110	岡山県笠岡市	10.30			
36	神奈川県藤沢市	9.30	111	兵庫県加古川市	11.5			
37	千葉県柏市	10.1	112	栃木県宇都宮市	11.21			
38	福岡県古賀市	10.3	113	東京都三鷹市	12.1			
39	静岡県静岡市	10.15	113	福井県福井市	12.1			
40	富山県魚津市	10.17	115	大阪府豊中市(2)	12.3			
41	大阪府東大阪市	10.18	116	長野県塩尻市	12.9			
42	千葉県袖ヶ浦市	10.21	117	愛知県名古屋(2)	12.12			
43	大阪府阪南市	11.11	118	東京都杉並区	H16.1.31			
44	兵庫県宝塚市	11.14	119	宮城県宮崎市	2.5			
45	兵庫県神戸市	12.11	120	京都府相楽郡木津町	2.12			
46	東京都羽村市	12.12	121	新潟県柏崎市	3.8			
47	東京都北区	12.24	121	三重県松坂市	3.8			
48	新潟県新発田市	H15.1.7	123	大阪府守口市(2)	3.10			
48	愛知県春日井市	1.7	124	島根県松江市	3.11			
50	静岡県焼津市	1.10	125	大阪府堺市(3)	3.23			
51	大阪府柏原市	1.16	126	東京都府中市	3.24			
52	大阪府大阪狭山市	2.3	127	宮城県仙台市(2)	3.31			
53	大阪府茨木市	2.6	128	千葉県浦安市	4.1			
54	新潟県長岡市	2.10	129	大分県大分市	4.2			
55	愛知県名古屋(2)	2.14	130	大阪府四條畷市	4.6			
56	大阪府藤井寺市	2.24	131	愛媛県今治市	4.8			
56	北海道遠軽町	2.24	132	大阪府松原市	4.14			
58	東京都千代田区	3.12	133	栃木県下都賀郡国分寺町	4.15			
59	三重県津市	3.20	133	埼玉県鳩ヶ谷市	4.15			
60	宮城県仙台市	3.24	135	滋賀県近江八幡市	4.19			
61	大阪府堺市(2)	3.26	135	岩手県一関市	4.19			
62	鹿児島県鹿児島市	3.28	137	埼玉県大里郡寄居町	4.20			
63	大阪府八尾市(2)	4.1	138	埼玉県所沢市	4.21			
64	東京都武蔵野市	4.2	139	東京都目黒区	4.23			
65	岐阜県穂積町(現 瑞穂市)	4.3	140	新潟県上越市	4.27			
66	埼玉県深谷市	4.4	141	新潟県南魚沼郡湯沢町	4.28			
66	大阪府吹田市	4.4	142	岐阜県土岐市	5.10			
68	東京都八王子市	4.8	143	大阪府貝塚市	5.12			
69	大阪府柏原市(2)	4.11	144	北海道富良野市	5.21			
70	北海道札幌市	4.16	144	大阪府大阪市(2)	5.21			
71	兵庫県姫路市	4.17	146	大阪府大東市	5.27			
72	山口県菊川町	4.24	147	福岡県久留米市	6.1			
73	愛知県岡崎市	5.1	148	静岡県藤枝市	6.2			
74	福岡県大野城市	5.2	148	三重県一志郡嬉野町	6.2			
75	大阪府寝屋川市	5.7	150	大阪府岸和田市	6.7			

※北海道室蘭市、遠軽町、北見市、富良野市、山口県菊川町、島根県多岐町、山形県南陽市、新潟県糸魚川市、柏崎市は5000人以上の旅客施設なし

都道府県別バリアフリー化率（平成15年度末）

地方ブロック	都道府県	平成15年度末			
		直轄国道	補助国道 都道府県道	市区町村道	合計
北海道	北海道	52.1%	26.7%	29.3%	33.9%
	札幌市	59.7%	0.0%	27.1%	34.5%
	小計	56.6%	24.8%	27.9%	34.2%
東北	青森県	86.7%	53.6%	24.6%	43.8%
	岩手県	0.0%	19.4%	10.5%	14.5%
	宮城県	25.0%	55.1%	33.2%	39.8%
	秋田県	45.5%	0.0%	0.0%	2.5%
	山形県	0.0%	18.4%	36.5%	23.9%
	福島県	44.3%	24.2%	37.5%	34.7%
	仙台市	24.6%	0.0%	3.7%	6.0%
小計	32.5%	30.3%	21.6%	25.0%	
関東	茨城県	70.0%	25.7%	5.9%	15.7%
	栃木県	50.0%	32.2%	0.0%	30.9%
	群馬県	100.0%	29.5%	13.8%	27.1%
	埼玉県	28.0%	43.9%	47.2%	45.8%
	千葉県	0.0%	24.8%	34.1%	31.4%
	東京都	7.7%	52.4%	20.6%	28.6%
	神奈川県	25.9%	12.6%	15.2%	15.2%
	山梨県	5.3%	39.2%	17.9%	29.1%
	長野県	25.5%	53.5%	51.1%	49.5%
	さいたま市	50.0%	65.4%	31.3%	41.1%
	千葉市	0.0%	0.0%	18.0%	17.1%
	川崎市	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	横浜市	1.9%	0.0%	0.5%	0.4%
	小計	16.5%	39.2%	20.8%	25.9%
北陸	新潟県	55.8%	33.9%	37.1%	37.2%
	富山県	0.0%	33.3%	31.2%	31.2%
	石川県	66.7%	33.1%	40.1%	38.2%
	小計	53.8%	33.6%	37.0%	36.7%
中部	静岡県	62.5%	41.2%	24.4%	32.9%
	愛知県	42.1%	45.8%	43.3%	44.1%
	三重県	21.6%	31.1%	25.8%	26.6%
	岐阜県	15.4%	29.4%	26.0%	26.4%
	名古屋市	61.0%	0.0%	21.1%	24.2%
小計	45.6%	39.2%	27.0%	30.9%	
近畿	福井県	41.2%	62.1%	26.0%	44.8%
	滋賀県	25.0%	19.0%	23.6%	22.4%
	京都府	22.9%	27.2%	27.2%	27.1%
	大阪府	32.0%	16.1%	24.9%	23.1%
	兵庫県	50.1%	28.3%	22.4%	26.1%
	奈良県	26.3%	39.7%	20.0%	25.6%
	和歌山県	82.1%	44.3%	24.8%	39.6%
	京都市	64.0%	0.0%	27.9%	29.7%
	大阪市	0.0%	0.0%	20.2%	19.4%
	神戸市	0.0%	0.0%	35.7%	33.9%
小計	33.7%	23.4%	24.4%	24.9%	
中国	鳥取県	60.3%	63.3%	17.2%	46.7%
	島根県	0.0%	61.4%	57.1%	43.2%
	岡山県	45.8%	23.8%	51.2%	43.1%
	広島県	38.2%	7.8%	21.7%	22.5%
	山口県	0.0%	0.0%	19.5%	8.2%
	広島市	62.5%	69.5%	55.5%	59.6%
小計	41.4%	39.7%	37.6%	38.6%	
四国	徳島県	70.6%	42.4%	7.1%	23.2%
	香川県	16.1%	32.9%	33.7%	31.6%
	愛媛県	90.9%	77.8%	13.4%	35.0%
	高知県	100.0%	40.0%	38.5%	63.3%
小計	67.0%	43.1%	21.6%	33.8%	
九州	福岡県	17.5%	34.3%	20.8%	25.7%
	佐賀県	44.4%	31.3%	72.7%	53.6%
	長崎県	46.3%	29.9%	27.9%	32.1%
	熊本県	0.0%	42.3%	13.3%	22.1%
	大分県	0.0%	58.8%	61.4%	55.6%
	宮崎県	26.3%	56.3%	38.8%	41.2%
	鹿児島県	48.2%	8.0%	5.8%	14.1%
	北九州市	47.6%	0.0%	62.5%	60.8%
	福岡市	5.4%	0.0%	6.7%	5.8%
小計	31.0%	31.3%	29.9%	30.3%	
沖縄	沖縄県	0.0%	21.0%	100.0%	26.9%
	小計	0.0%	21.0%	100.0%	26.9%
全国計		31.4%	31.2%	21.8%	24.7%

6) 電柱・電線をなくす

～美しい景観の創造～

電柱・電線をなくすという政策目標は、

・電柱や電線のない道路の割合がどれだけ増えたか（指標－15）
で評価する。

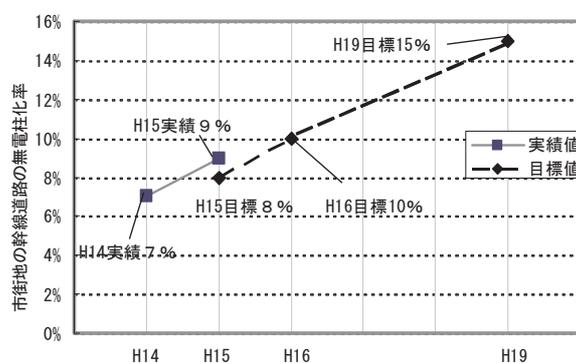
【指標－15】市街地の幹線道路の無電柱化率（→98頁）

定義：市街地、歴史景観地区の幹線道路のうち、電柱・電線のない延長の割合

中期的な目標：平成19年度までに約15%まで向上

■無電柱化の一層の推進

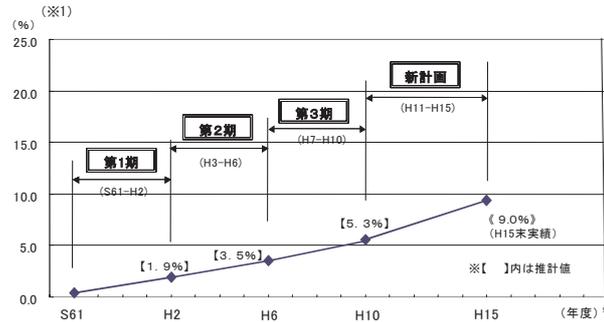
市街地の幹線道路の無電柱化率は7%→9%と2ポイントアップ、大幅なコスト縮減、面的整備により無電柱化をさらに推進。



（参考：電線共同溝整備事業費 2,287億円 [平成16年度]）

無電柱化の一層の推進

市街地の幹線道路の無電柱化率は 7%→9% と 2 ポイントアップ、大幅なコスト縮減、面的整備により無電柱化をさらに推進



(※1) 市街地の幹線道路延長 約22,000km に対する無電柱化された道路の割合
市街地の幹線道路における無電柱化された道路の割合
「第1期～第3期」: S61～H10 までの3期にわたる「電線類地中化計画」
「新計画」: H11～H15 までの「新電線類地中化計画」

(1) 指標の動向

- 無電柱化率は電柱・電線のない道路の割合
- 平成 14 年度の市街地の幹線道路の無電柱化率は 7%。平成 15 年度では 9%と 2 ポイント向上し、目標を達成
- 我が国の無電柱化は昭和 61 年度より本格的にスタートし、毎年着実に向上。しかし、ロンドン、パリ、ボン（100%）など、欧米主要都市に比べると大きく立ち遅れ (図 15-1)

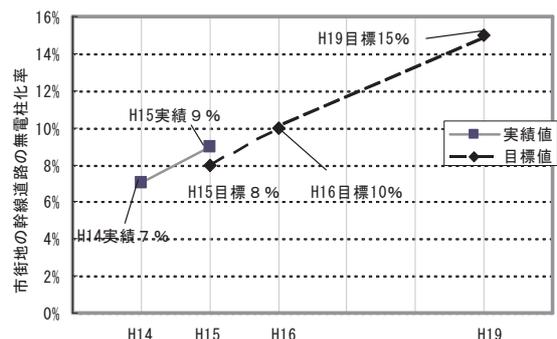
(2) 達成度報告 (昨年度の成果)

- 都道府県間において無電柱化率に大きな拡差
市街地の幹線道路における無電柱化率は、政令市では東京 23 区がトップで 45.7%、札幌市が最低で 4.3%、都道府県では鳥取県が最高で 30.9%、愛媛県が最低で 1.8%と都市間・都道府県間において大きな拡差。(表 15-1)
- 直轄国道と比較して補助国道及び都道府県道の無電柱化に遅れ
市街地の幹線道路の無電柱化率は、直轄国道（約 19%）に比べ補助国道（約 5%）及び都道府県道（約 7%）が低く、地方公共団体の一層の積極的な取組みが必要。また幹線道路の 9%に対して市区町村が管理する非幹線道路ではわずか 1%。(表 15-2)

(3) 業績計画 (今後の取組み)

- 浅層埋設方式の標準化や裏配線・軒下配線の導入によりコストを大幅に縮減
- 歴史的街並みを保存すべき地区等の主要な非幹線道路においても面的に整備
- 平成 16 年度末で無電柱化率を 10%とすることを目標に整備を推進

平成 14 年度実績	7%	
平成 15 年度	実績	9%
	目標	約 8%
中期的な目標	平成 19 年度までに約 15%まで向上	
平成 16 年度の目標	約 10%	



担当：道路局 地方道・環境課

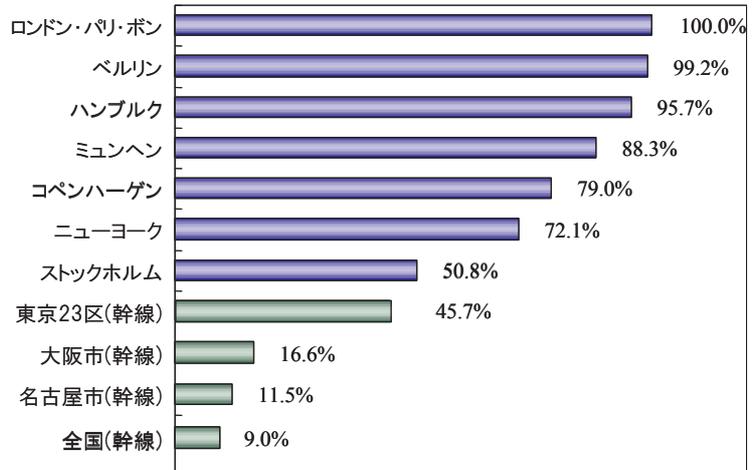
(1) 指標の動向

■ 市街地の幹線道路の無電柱化率

市街地の幹線道路の総延長（約 22,000km）のうち、電柱・電線のない道路延長の割合を示す。

■ 市街地の幹線道路の無電柱化率は 9%に向上

これまで 3 期に渡る電線類地中化計画及び新電線類地中化計画に基づき整備延長で約 5,500km を整備。それにより、市街地の幹線道路における無電柱化率が平成 14 年度の約 7%から約 9%になる等、毎年着実に成果を上げているものの、ロンドン、パリ、ニューヨークなどの欧米主要都市との比較では大きく立ち遅れている状態。



※1 海外の都市は電気事業連合会調べによる1977年の状況（ケーブル延長ベース）
 ※2 日本の状況は国土交通省調べによる2004年3月実績値（道路延長ベース）
 ※3 幹線道路：一般国道、都道府県道

図 15-1 欧米主要都市と日本の都市の無電柱化の現状

電線類の地中化について

我が国の電線類の地中化は、道路管理者と電線管理者が共同して整備する電線共同溝方式を主体に進めている。
 なお、電線共同溝方式においては、本体（管路、分岐樹等）を道路管理者が建設し、電線等を電線管理者が敷設する。

(2) 達成度報告(昨年度の成果)

■ 都道府県間において無電柱化率に大きな拡差

市街地の幹線道路における無電柱化率において、政令市では東京 23 区がトップで 45.7%、札幌市が最低で 4.3%、都道府県では鳥取県が最高で 30.9%、愛媛県が最低で 1.8%と都道府県間に大きく拡差が見られる。

表 15-1 代表的な政令市・都道府県における市街地の幹線道路における無電柱化率（平成 15 年度末現在）

<政令市>

ベスト 3		ワースト 3	
東京都 23 区	45.7%	札幌市	4.3%
広島市	18.7%	千葉市	7.1%
大阪市	16.6%	さいたま市・神戸市	7.8%

<都道府県>

ベスト 3		ワースト 3	
鳥取県	30.9%	愛媛県	1.8%
鹿児島県	29.4%	奈良県	2.2%
東京都	28.5%	三重県	2.7%

■ 補助国道及び都道府県道における整備の遅れ

市街地の幹線道路の中でも、補助国道及び都道府県道が直轄国道に較べて無電柱化率が低く、地方公共団体の一層の積極的な取り組みが必要。また、幹線道路における無電柱化率 9%に対し、市区町村が管理する非幹線道路では約 1%と低調。

表 15-2 市街地における無電柱化率（道路種別毎）

	幹線道路				非幹線道路
	直轄国道	補助国道	都道府県道	幹線道路計	市区町村道
市街地における無電柱化率	18.4%	5.0%	6.7%	9.0%	1.0%

【電柱・電線をなくす ～美しい景観の創造～】

(3) 業績計画（今後の取組み）

■無電柱化推進計画の策定

平成16年4月に国土交通省と関係省庁、関係事業者は「無電柱化推進計画」を策定し、平成20年度までの5年間で、市街地の幹線道路における無電柱化率を現在の9%から17%に向上するなど一層の無電柱化の推進を図ることとしている。

■コスト縮減対策

○「無電柱化推進計画」において、よりコンパクトで簡便な構造である浅層埋設方式を標準化することで、約2割のコスト縮減。

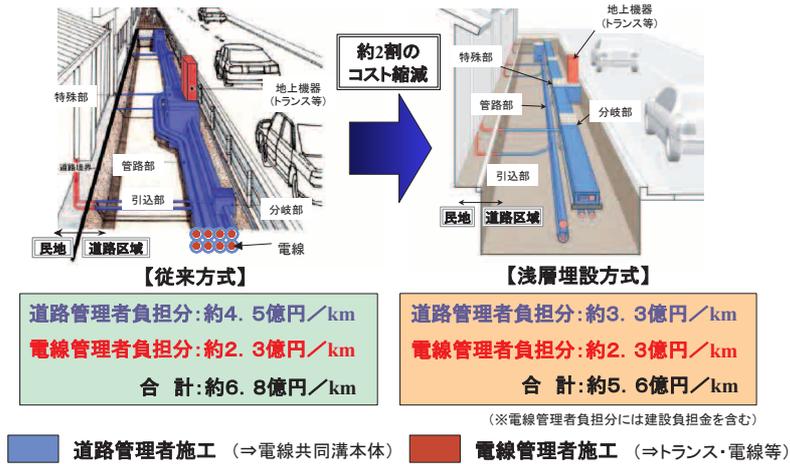


図15-2 電線共同溝方式の費用負担

○非幹線道路を中心に裏配線・軒下配線等の地中化以外の無電柱化手法も導入することでコスト縮減を図ることで、一層の無電柱化を推進する。

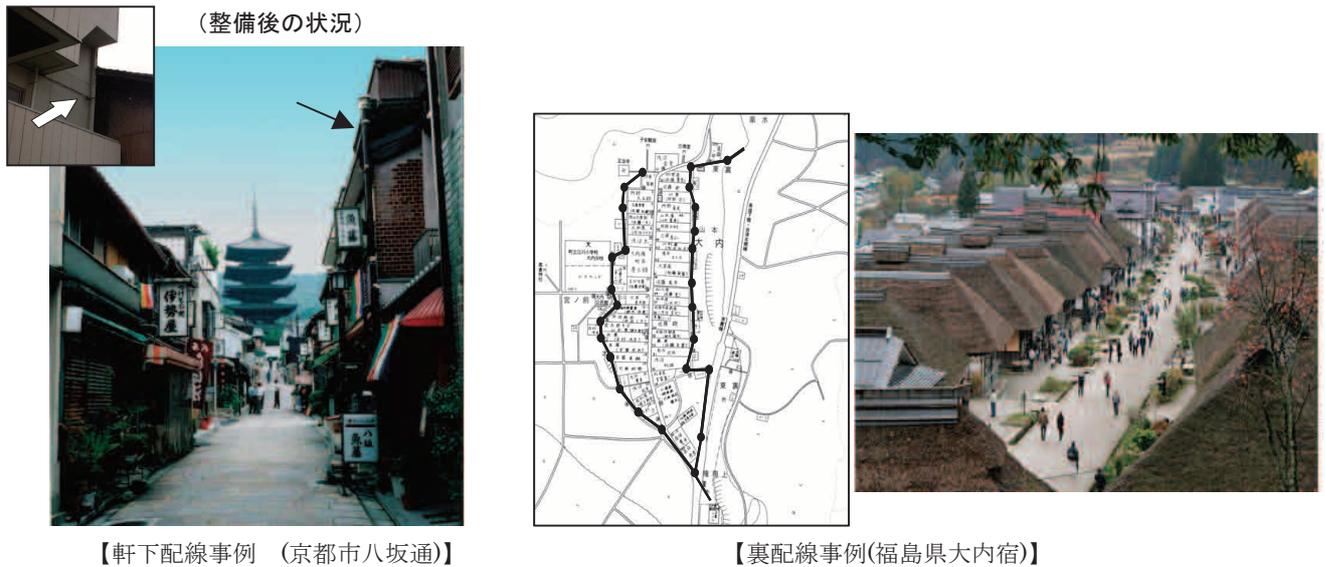


図15-3 軒下配線・裏配線の事例

■歴史的街並みを保存すべき地区等の主要な非幹線道路においても面的に整備

「無電柱化推進計画」では、くらしのみちゾーンや歴史的まち並みを保存すべき地区など面的整備対象地区 407 箇所のうち、約 7 割の地区で整備に着手。なお、平成 16 年 6 月に景観法が制定され、景観重要道路として景観計画に位置付けられた道路については、電線共同溝の整備要件を緩和する特例を措置したところ。

表15-3 主要な非幹線道路も含めて面的に整備すべき地区

	対象地区数(地区)
① ぐらしのみちゾーン (無電柱化の予定のある地区)	30
② 交通バリアフリー法に基づく 重点整備地区	227
③ 重要伝統的建造物群保存地区等	71
④ 特に防災上、整備の緊急性が高い密集市街地	3
⑤ 既成市街地等の土地区画整理事業 ・市街地再開発事業地区	76
合 計	407

(平成 15 年度末現在)

【関連する平成 16 年度の主な施策】

- トランスのコンパクト化等の技術開発に対する支援
- 軒下配線等の円滑な実施に必要な地元合意形成への支援
- 浅層埋設方式の標準化や裏配線・軒下配線の導入、既設ストックの有効活用等によるコスト縮減

(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15年度末実績）

地方ブロック	都道府県・政令指定市	市街地の幹線道路における無電柱化率 (平成15年度末実績)
北海道	北海道	3.0%
	うち札幌市	4.3%
	小計	3.0%
東北	青森県	6.4%
	岩手県	4.5%
	宮城県	6.3%
	うち仙台市	10.0%
	秋田県	6.9%
	山形県	8.1%
	福島県	4.7%
小計	6.1%	
関東	茨城県	11.4%
	栃木県	8.6%
	群馬県	6.3%
	埼玉県	3.7%
	うちさいたま市	7.8%
	千葉県	5.3%
	うち千葉市	7.1%
	東京都	28.5%
	うち区部	45.7%
	神奈川県	9.2%
	うち横浜市	12.5%
	うち川崎市	10.9%
	山梨県	3.5%
	長野県	7.1%
小計	13.2%	
北陸	新潟県	7.4%
	富山県	6.1%
	石川県	4.7%
	小計	6.3%
中部	静岡県	6.8%
	愛知県	4.2%
	うち名古屋市	11.5%
	岐阜県	12.4%
	三重県	2.7%
小計	5.5%	
近畿	福井県	8.7%
	滋賀県	3.0%
	京都府	8.8%
	うち京都市	8.2%
	大阪府	5.1%
	うち大阪市	16.6%
	兵庫県	3.7%
	うち神戸市	7.8%
	奈良県	2.2%
	和歌山県	12.6%
小計	5.2%	
中国	鳥取県	30.9%
	島根県	11.3%
	岡山県	7.4%
	広島県	10.0%
	うち広島市	18.7%
山口県	25.8%	
小計	14.1%	
四国	徳島県	4.3%
	香川県	4.4%
	愛媛県	1.8%
	高知県	3.9%
	小計	3.4%
九州	福岡県	7.5%
	うち福岡市	14.6%
	うち北九州市	10.5%
	佐賀県	13.6%
	長崎県	13.2%
	熊本県	16.8%
	大分県	6.7%
	宮崎県	15.3%
	鹿児島県	29.4%
	小計	11.2%
沖縄	沖縄県	12.6%
	小計	12.6%
全国計		9.0%

注1) 電線類地中化データベースによる

注2) 政令指定都市は都道府県の内数

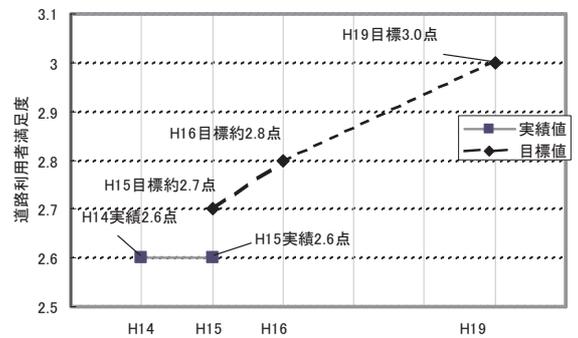
7) 道路行政の改革

～アカウントビリティの向上～

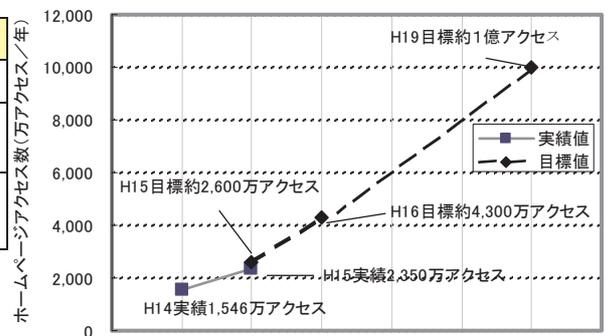
道路行政の改革という政策目標は、

- ・道路利用者の満足度調査での評点がどれだけ向上したか（指標－16）
 - ・インターネットを通じてどれだけの方に情報提供ができたか（指標－17）
- で評価する。

【指標－16】道路利用者満足度	(→104 頁)
定義：道路利用者に対する満足度調査結果	
中期的な目標：平成 19 年度までに 3.0 点まで向上	
■道路利用者満足度のさらなる向上を図る 道路利用者による評価は、昨年度から横ばい。利用者ニーズを捉えた道路行政マネジメントのさらなる推進と浸透が必要。	

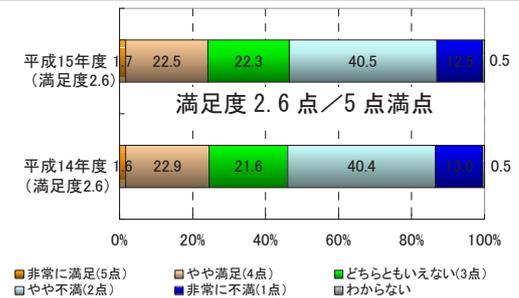


【指標－17】ホームページアクセス数	(→112 頁)
定義：道路関係ウェブサイトと携帯電話向けサービスのアクセス数の合計	
中期的な目標：平成 19 年度までにインターネットを通じた情報サービスを国民 1 人あたり平均 1 回提供することを目指し、年間約 1 億アクセスとする	
■ユーザーによりわかりやすい情報提供を！ 伸び率は急上昇するも、目標には及ばず。。。さらなる提供情報の充実を。	



道路利用者満足度のさらなる向上を図る

道路利用者による評価は、昨年度から横ばい。利用者ニーズを捉えた道路行政マネジメントのさらなる推進と浸透が必要。



(1) 指標の動向

- 平成16年4～5月にかけて道路利用者の道路サービスに対する満足度について、インターネットを用いた調査を実施。平成15年度の業績計画書で満足度を2.7とすることを目標としていた
- 道路の顧客である国民の満足度という観点から、道路行政マネジメントの成果を評価できる
- 満足度は、5点満点中2.6点と、昨年から横ばいで「やや不満」な結果
- 平成16年度の目標は約2.8点とする

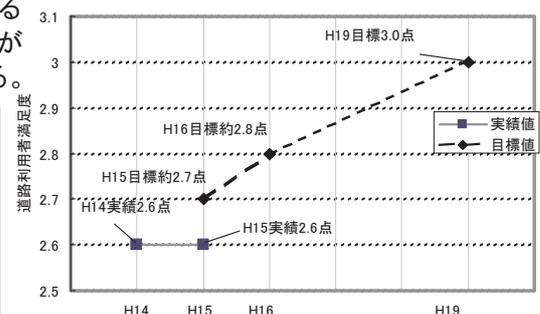
(2) 達成度報告(昨年度の成果)

- 「最近の道路行政は変わってきている」に対する評価は2.93点と、全項目中最も高い評価
道路行政マネジメントの導入やPI（パブリック・インボルブメント）の実施など、評価が得られてきているが、どちらともいえない（3.0点）を下回る「やや不満」にとどまっている。（図16-2）
- 「高速道路や有料道路の料金」、「路上工事のやり方」に対して依然として不満大きい
高速道路や有料道路料金に対する満足度は、1.76点と全項目中最も低い結果。ただし、独自の料金割引を実施している沖縄県では、他県と比較して満足度がかなり高め。（図16-5）
路上工事のやり方に対する満足度は2.15点と、全項目中2番目に低い結果。また、自由回答記入者の約3割が路上工事に関する記述をしていることから、道路利用者の関心の高さも伺える。（図16-6）
- 地域により異なる道路利用者ニーズを確認
 - ・「よく使う道路」の渋滞は、大都市圏や政令指定都市を抱える県だけでなく全国的に満足度が低い傾向であるが、「高速道路や有料道路の渋滞」は大都市圏の満足度が低い傾向。（図16-8）
 - ・「大雨、大雪など異常気象時の道路状況」は、北海道や東北などの豪雪地帯で満足度が低い傾向。

(3) 業績計画(今後の取組み)

- 満足度調査結果や寄せられたご意見などの積極的活用とフィードバック
行政運営や各政策・施策の立案において、道路利用者満足度など各調査の分析結果や、道の相談室やパブリックコメントへ寄せられたご意見などを積極的に活用していく。
- 道路行政マネジメントのさらなる推進と浸透
各施策における中期的な目標の達成や、国民とのより積極的なコミュニケーションの展開など、道路行政マネジメントをさらに推進、浸透し、国民の理解を求める。
- 地域の実情に沿った道路行政の推進
地域の特性や、地域ごとのニーズに応じた即地性のある行政マネジメントを進める。地方整備局・国道事務所等が都道府県等と連携し、地域レベルにおける取組みを進める。

平成14年度実績	2.6点
平成15年度	実績 2.6点
	目標 約2.7点
中期的な目標	平成19年度までに3.0点
平成16年度の目標	約2.8点



担当： 道路局 企画課 道路事業分析評価室／国土技術政策総合研究所 道路研究部 道路研究室

(1) 指標の動向

平成16年4月15日から5月16日にかけて、道路利用者の道路サービスに対する満足度について、インターネットを用いた調査を実施した。その結果、全国より18,456人から回答を得られた。指標は、平成14年度と同様、5点満点中2.6点と、横ばいの結果となった。

県別では北海道の満足度が最も高く、続いて山口県、山形県となっている。特に、山形県では2.69点から2.97点と最も向上し、内容をみると、道路種別では幹線道路の満足度が、施策別では、安全性、路上工事、ネットワークの整備に対する満足度が大きく伸びている。逆に、ワースト3は、島根県、徳島県、神奈川県となっており、共通して、道路種別では生活道路への不満が、施策別ではネットワークの整備に対する不満が大きくなっている。

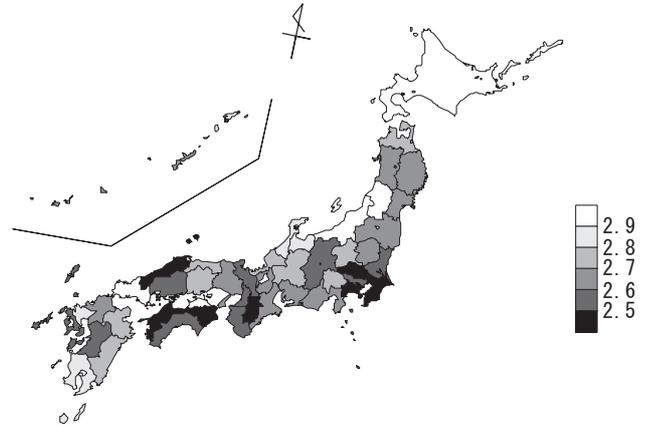


図 16-1 よく利用する道路全般についての満足度

(2) 達成度報告(昨年度の成果)

■ 項目ごとの評価について

「最近道路行政は変わってきている」に対する満足度が、2.93点と、最も高い結果となっており、「よく使う道路の沿道の景観」がこれに続いている。逆に、「現在の高速道路や有料道路の料金について」は1.76点と最も低く「あなたがよく使う道路の路上工事のやり方」が続いている。なお、これらの順位は、昨年とほぼ同様となった。

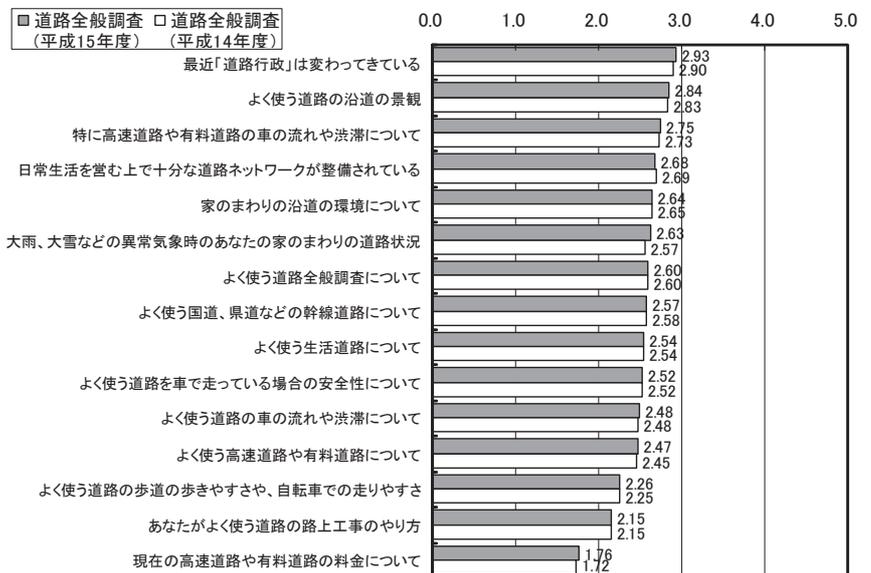


図 16-2 道路利用者満足度調査結果 (平成14年度・平成15年度調査結果の比較)

【道路行政の改革 ～アカウンタビリティの向上～】

【参考：有識者の意識との比較】

道路局においては、平成15年12月に、各界を代表する全国の有識者2,949人に対して同様の設問に対するアンケートを実施。有効回収数362件が得られた。

道路に関する満足度は、基本的に一般国民より有識者の方が低く、有識者は道路（行政）に対し厳しい評価をしているが、道路局が道路行政の転換を図っていることを73.5%の有識者が評価。

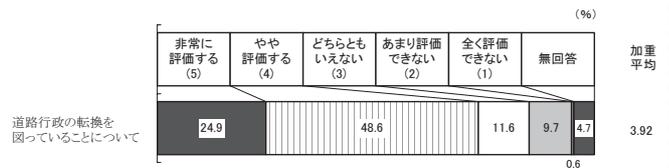


図 16-3 有識者に対するアンケート（平成 15 年 12 月）
（道路行政の転換を図っていることについて）

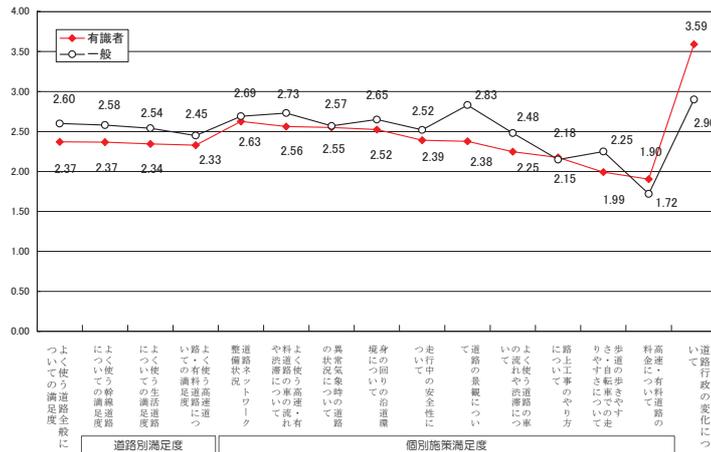


図16-4 一般の道路利用者と有識者の比較（「一般」とは平成14年度の満足度調査結果）

■ 「高速道路や有料道路の料金」、「路上工事のやり方」に対して依然として不満大きい

○ 「現在の高速道路や有料道路の料金」について

全国において、特に不満が高い傾向。

一方で、独自の料金割引を実施している沖縄県では、他県と比較して満足度がかなり高めになっている。全国的に、多様で弾力的な料金施策の導入が必要。

○ 「あなたがよく使う道路の路上工事のやり方」について

全国的に満足度が低く、群馬県、山梨県、岐阜県、岩手県などの地方部において満足度が低いとの結果が得られた。

今回の満足度調査の自由意見を集計した結果、自由回答記入者 7,632 人のうち、約 3 割が「工事」に関連する記述をしており、関心の高さが伺える。路上工事時間の縮減努力や、情報提供による道路利用者の理解を促す必要がある。

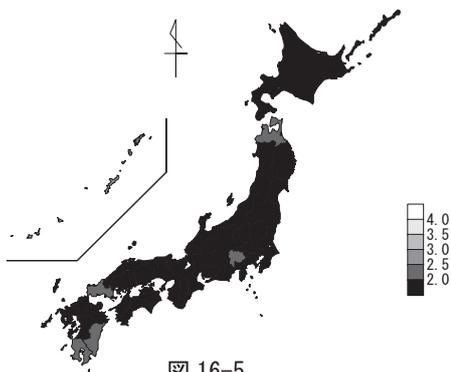


図 16-5 「現在の高速道路や有料道路の料金について」

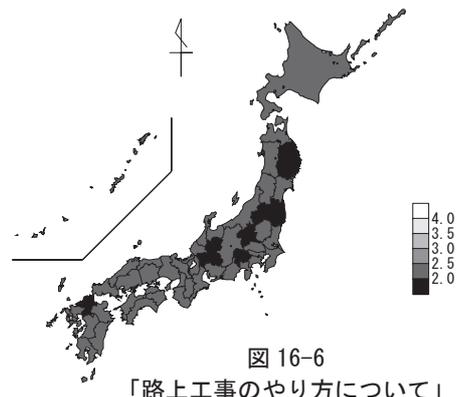


図 16-6 「路上工事のやり方について」

■ 「大雨、大雪など異常気象時のあなたの家のまわりの道路状況」について

満足度は、昨年度の2.57点から2.63点と、全項目中、最も高い伸びを示した。しかし、北海道や東北、北陸などの豪雪地帯ではむしろ満足度が昨年度よりも低くなっている傾向がみられる。県別のベスト3は、宮崎県（3.11点）、香川県（3.00点）と沖縄県（3.00点）であり、ワースト1位は青森県（2.00点）、次いで、石川県（2.03点）、富山県（2.04点）となっている。

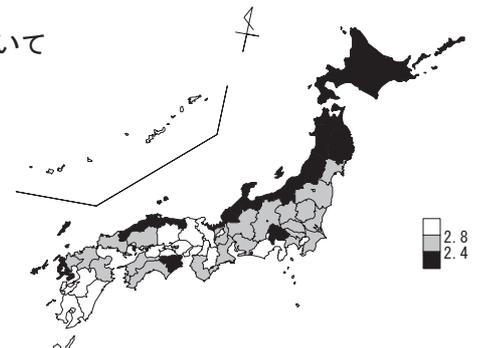
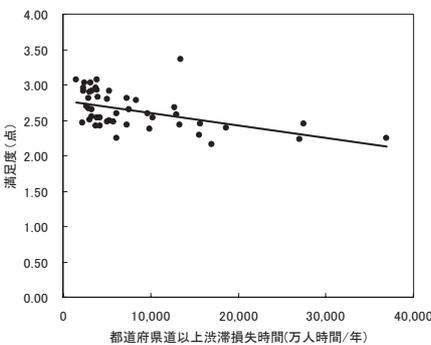


図 16-7 「大雨、大雪など異常気象時のあなたの家のまわりの道路状況」

■ 「よく使う道路の車の流れや渋滞」および「特に高速道路や有料道路の車の流れや渋滞」について

「よく使う道路の車の流れや渋滞」については、昨年度と比較して、特に島根県で悪化している。「特に高速道路や有料道路の車の流れや渋滞」については、全国ワースト1が東京都（2.05点）、続いて、神奈川県、千葉県、埼玉県、大阪府という結果となった。



都道府県道以上の渋滞損失時間が大きいと、「よく使う道路の車の流れや渋滞」の満足度が小さくなる傾向を確認することができた。

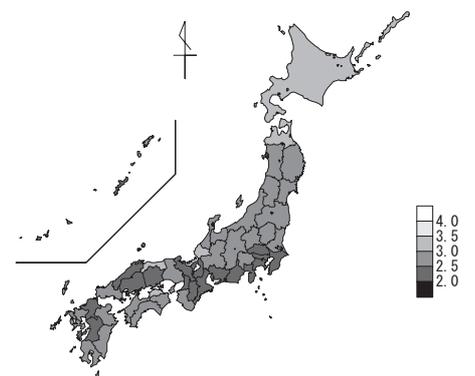


図 16-8 「よく使う道路の車の流れや渋滞について」

図 16-9 「よく使う道路の車の流れや渋滞について」と都道府県道以上の渋滞損失時間の相関

(3) 業績計画(今後の取組み)

■ 満足度調査結果や寄せられたご意見などの積極的活用とフィードバック

行政運営や各政策・施策の立案において、道路利用者満足度など各調査の分析結果や、道の相談室やパブリックコメントへ寄せられたご意見などを積極的に活用していく。

■ 道路行政マネジメントのさらなる推進と浸透

有識者と比較して、一般の道路利用者は「最近『道路行政』は変わってきている」との質問に対する満足度が低い結果となっている。各施策における中間的な目標の達成や、国民とのますますの積極的なコミュニケーションの展開など、道路行政マネジメントをさらに推進、浸透していくことが必要。

■ 地域の実情に沿った道路行政マネジメントの推進

地域の特性や、地域ごとのニーズに応じた、即地性のある行政マネジメントを進めるため、出先事務所等を通じて、都道府県ごと等地域レベルにおける取組みを重視する。

【道路行政の改革 ~アカウントビリティの向上~】

(4)バックデータ

1) 道路利用者満足度調査 設問項目と回答者割合

道路全体に対する満足度

あなたがよくお使いになる道路全般について、あなたはどのように思いますか？

非常に満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	非常に不満	わからない	合計	評点
1.7%	22.5%	22.3%	40.5%	12.5%	0.5%	18,390	2.60

道路の種類ごとの満足度

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

非常に満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	非常に不満	わからない	合計	評点
2.9%	18.4%	13.8%	31.0%	18.9%	15.1%	18,383	2.47

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

非常に満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	非常に不満	わからない	合計	評点
1.9%	22.1%	20.5%	39.7%	14.2%	1.6%	18,313	2.57

あなたがよくお使いになる生活道路について、あなたはどのように思いますか？

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

非常に満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	非常に不満	わからない	合計	評点
2.7%	21.2%	20.8%	36.6%	17.7%	1.0%	18,347	2.54

道路への満足・不満の理由

あなたがよくお使いになる道路の車の流れや渋滞について、どう思いますか？

渋滞がなく非常に満足	あまり渋滞がなく満足	どちらともいえない	渋滞があり不満	渋滞がひどく非常に不満	自動車はあまり使わないのでわからない	合計	評点
1.3%	19.2%	16.7%	46.9%	12.4%	3.4%	18,331	2.48

そのうちで特に、高速道路や有料道路の車の流れや渋滞について、どう思いますか？

渋滞がなく非常に満足	あまり渋滞がなく満足	どちらともいえない	渋滞があり不満	渋滞がひどく非常に不満	高速道路や有料道路はあまり使わないのでわからない	合計	評点
3.0%	22.5%	18.8%	28.7%	10.5%	16.5%	18,334	2.75

あなたの家のまわりの沿道の環境について、どう思いますか？

非常に満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	非常に不満	わからない	合計	評点
3.1%	24.9%	19.4%	37.1%	15.1%	0.4%	18,330	2.64

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

危険がなく非常に満足	あまり危険がなく満足	どちらともいえない	やや危険を感じ不満	大変危険を感じ非常に不満	自動車はあまり使わないのでわからない	合計	評点
0.7%	19.1%	19.6%	45.8%	10.3%	4.6%	18,321	2.52

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

大変歩き(走り)やすく非常に満足	まあまあ歩き(走り)やすく満足	どちらともいえない	やや不満	非常に不満	わからない	合計	評点
1.6%	19.8%	10.7%	36.7%	29.6%	1.6%	18,295	2.26

あなたがよくお使いになる道路の沿道の景観について、どう思いますか？

非常に満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	非常に不満	わからない	合計	評点
2.6%	23.9%	38.0%	24.1%	10.2%	1.2%	18,289	2.84

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

支障がなく非常に満足	あまり支障がなく満足	どちらともいえない	やや不満	非常に不満	わからない	合計	評点
2.1%	26.5%	20.3%	28.5%	18.8%	3.7%	18,255	2.63

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

全く気にならない	あまり気にならない	どちらともいえない	やや不満	非常に不満	わからない	合計	評点
1.3%	17.3%	12.5%	32.0%	35.7%	1.2%	18,265	2.15

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

十分整備されている	まあまあ整備されている	どちらともいえない	やや不十分である	全く不十分である	わからない	合計	評点
2.4%	29.1%	17.8%	31.4%	16.8%	2.6%	18,280	2.68

あなたは現在の高速道路や有料道路の料金について、どう思いますか？

妥当	まあまあ妥当	どちらともいえない	やや不満	非常に不満	高速道路や有料道路はあまり使わないのでわからない	合計	評点
0.8%	7.1%	6.1%	30.3%	43.9%	11.8%	18,314	1.76

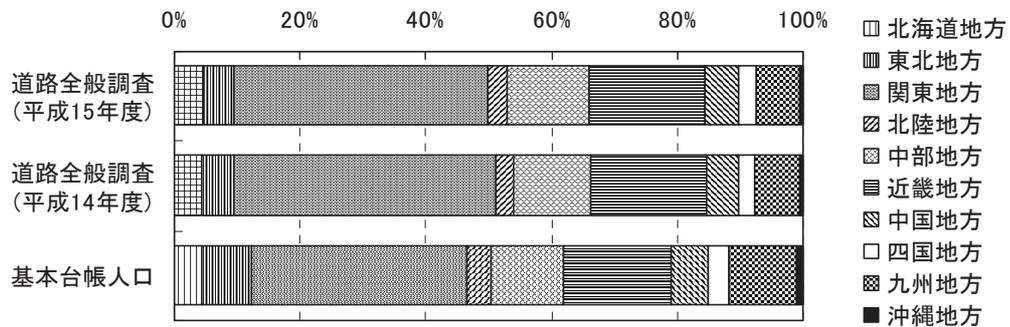
現在の道路行政について

最近、「道路行政は変わってきている」と思いますか？

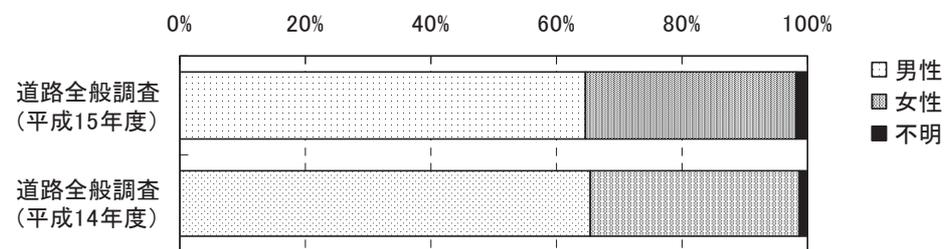
良くなっている	少し良くなっている	変わらない	少し悪くなっている	悪くなっている	わからない	合計	評点
1.0%	16.3%	60.5%	5.5%	9.5%	7.2%	18,357	2.93

2) 道路利用者満足度調査 回答者属性

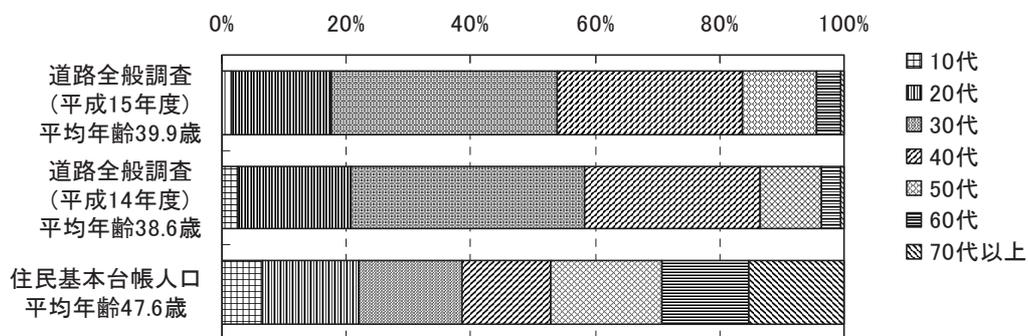
○居住地別回答者割合



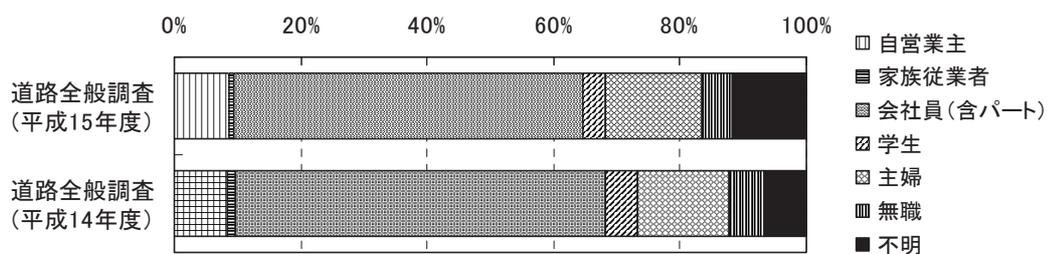
○男女別回答者割合



○年齢別回答者割合



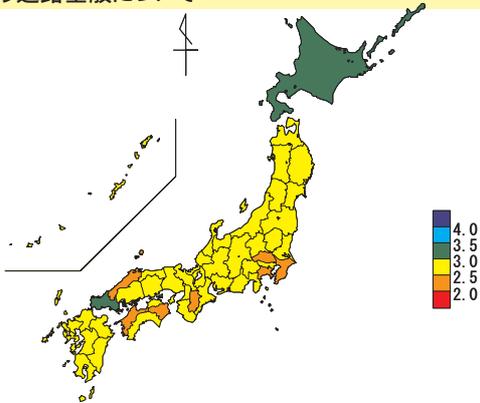
○職業別回答者割合



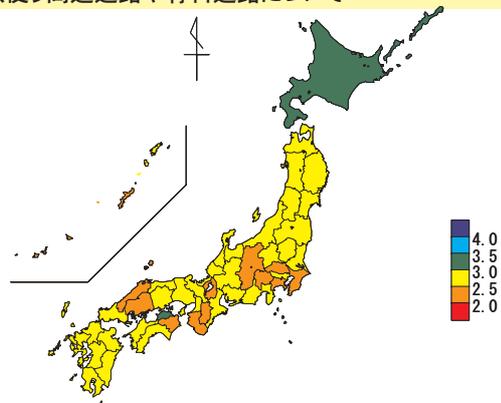
【道路行政の改革 ～アカウンタビリティの向上～】

3) 都道府県別道路利用者満足度（地図表示）

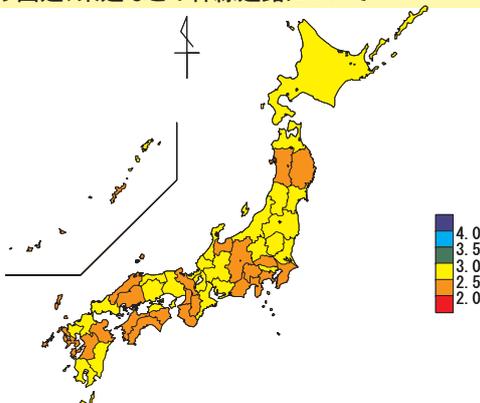
①よく使う道路全般について



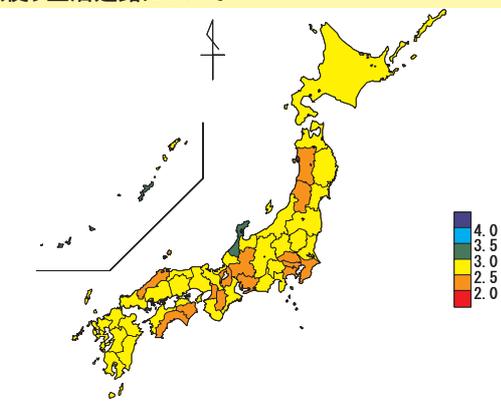
②よく使う高速道路や有料道路について



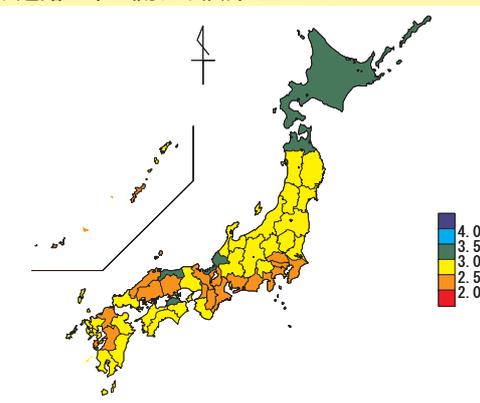
③よく使う国道、県道などの幹線道路について



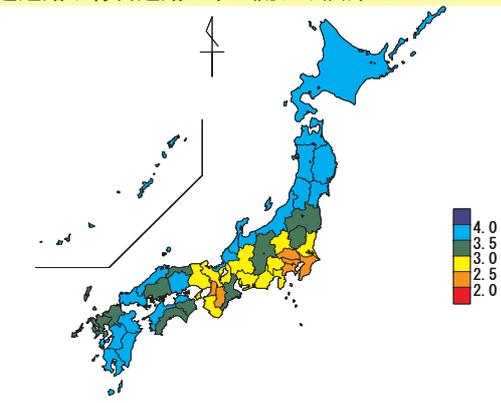
④よく使う生活道路について



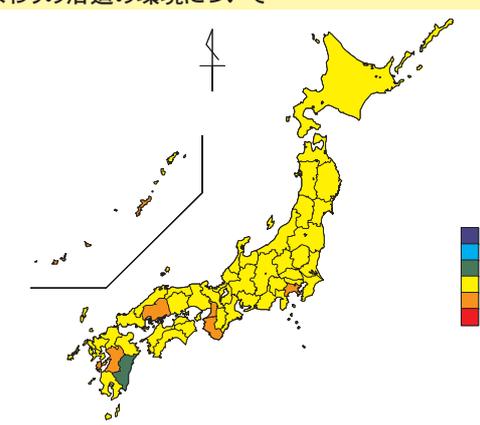
⑤よく使う道路の車の流れや渋滞について



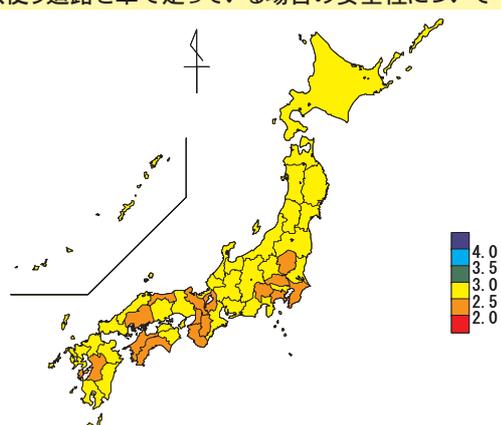
⑥高速道路や有料道路の車の流れや渋滞について



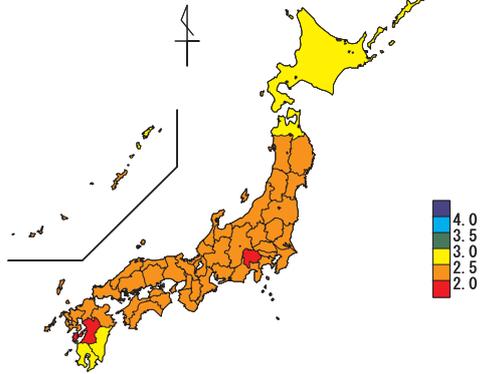
⑦家のまわりの沿道の環境について



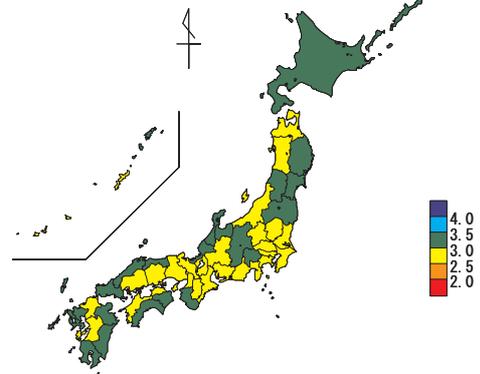
⑧よく使う道路を車で走っている場合の安全性について



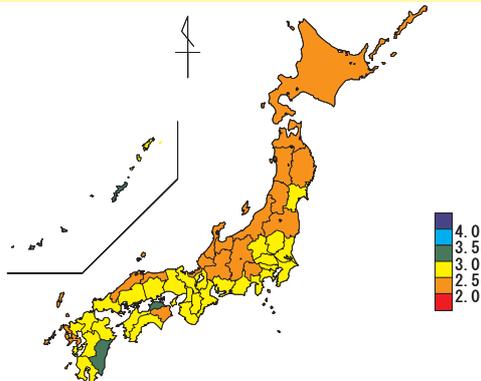
⑨よく使う道路の歩道の歩きやすさや、自転車での走りやすさについて



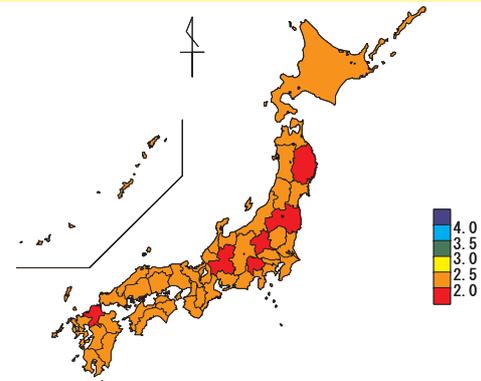
⑩よく使う道路の沿道の景観について



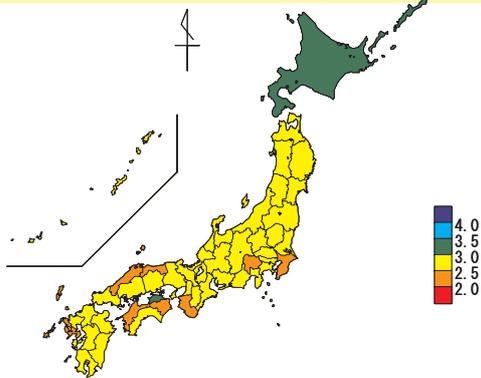
⑪大雨、大雪などの異常気象時のあなたの家のまわりの道路状況について



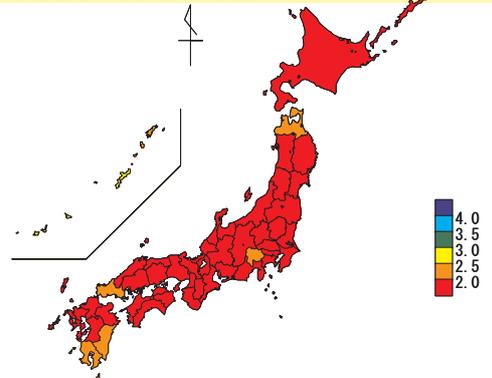
⑫よく使う道路の路上工事のやり方について



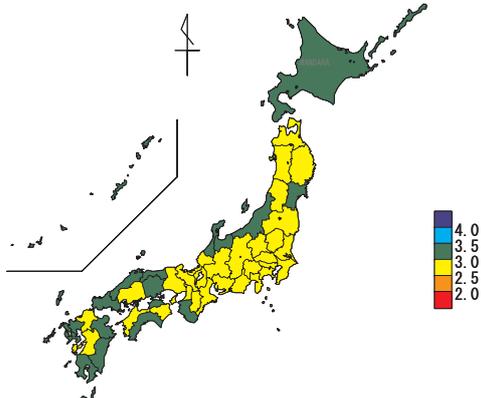
⑬日常生活を営む上で十分な道路ネットワークが整備されているかどうかについて



⑭現在の高速道路や有料道路の料金について

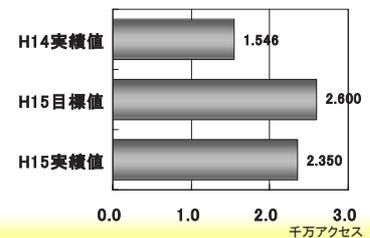


⑮最近「道路行政は変わってきている」と思うかどうかについて



ユーザーによりわかりやすい情報提供を！

伸び率は急上昇するも、目標には及ばず。。さらなる提供情報の充実を。



(1) 指標の動向

■道路行政のアカウントビリティ向上のために重要な広報活動の評価をするため、本省(道路局)、地方整備局(10局、北海道開発局と沖縄総合事務局を含む)、国道事務所(107事務所、北海道は開発建設部)のホームページ(ホームページ及び携帯電話サイト)への合計アクセス数を集計する

■指標は、1,546万アクセスから2,350万アクセスへと1.52倍になったが、目標には届かず

■平成16年度は4,300万アクセス(1.83倍)を目標とする

(2) 達成度報告(昨年度の成果)

■道路局ホームページを7年ぶりに全面リニューアル。対前年比は、1.58倍に

平成15年11月に道路局のホームページを7年ぶりに全面リニューアルした。道路行政評価サイト(道路IRサイト)、施策紹介に加え、「お役立ち情報」コーナーを設けた。対前年比は、1.58倍になった。

■「冬の道路情報」を開設。1月のアクセス数は道路局HPの中で3位

全国各地の積雪情報などの雪道に関する情報サイトを集めたリンク集である「冬の道路情報」を開設。平成16年1月6日～平成16年2月11日までのアクセス数は、21,000件(一日平均約568件)。なお、1月22、23日の北陸大雪で、2日間とも1,500以上のアクセス。

■ベンチマーク方式で前年比19倍のアクセスを記録した事務所も

ベンチマーク方式の導入により、全体の伸び率(1.52倍)の2倍の伸び率(3.04倍)以上の伸びを記録した事務所が、14事務所あった(全107事務所中)。

人口100人当りのアクセス数としては、北陸(74.1)、四国(62.4)、北海道(39.6)と地方部が多く、近畿(5.4)、関東(5.8)と人口の多い都市部が弱い。都市部について、お役立ち情報を充実させる必要。

(3) 業績計画(今後の取組み)

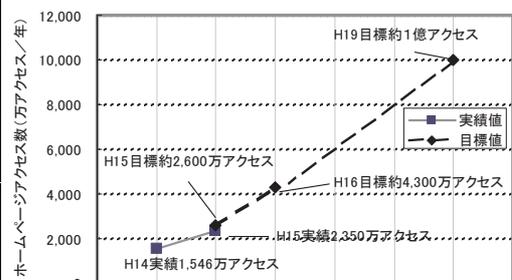
■ユーザーニーズの把握及びその反映

国民が道路行政に対してどのような情報を求めているのかなど、国民の情報に対するニーズを把握し、それらをホームページの構成、表現方法などさらなる充実に反映していく。

■ベンチマーク方式の実施

ホームページアクセス数を定期的に集計、公表することにより、各事務所が利用者ニーズの高い情報を提供しよう、競って工夫するよう働きかける。

平成14年度実績	1,546万アクセス	
平成15年度	実績	2,350万アクセス
	目標	約2,600万アクセス
中期的な目標	平成19年度までにインターネットを通じた情報サービスを国民1人あたり平均1回提供することを目指し、年間約1億アクセスとする	
平成16年度の目標	約4,300万アクセス	



担当：道路局 企画課 道路事業分析評価室

(1) 指標の動向

指標は、平成14年度の1,546万アクセスから2,350万アクセスに1.52倍に増加している。

機関別に見ると、各地方整備局合計で、全体の約93%を占めている。本省のホームページは約7%。ただし、伸び率では、地方整備局の1.52倍に対し、本省は1.58倍と大きくなっている。

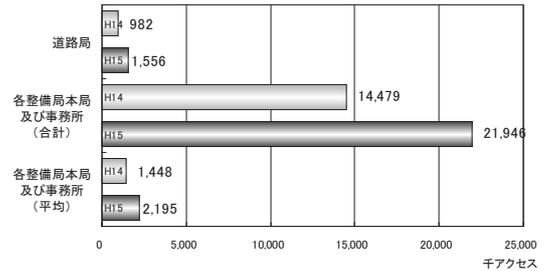


図17-1 機関別ホームページアクセス数

(2) 達成度報告 (昨年度の成果)

■ 全面リニューアルによる効果

平成15年11月に道路局のホームページを7年ぶりに全面リニューアルした。施策紹介のコーナー、道路事業の評価や予算に関する道路行政評価サイト(道路IRサイト)、施策紹介に加え、「お役立ち情報」コーナーを設けた。対前年比は、1.58倍になった。リニューアル前(10月)からリニューアル後(11月)は、1.15倍になった。



図17-2 リニューアルされた本省道路局のトップページ

■ 冬の道路情報の開設

全国各地の積雪情報などの雪道に関する情報サイトを集めたリンク集である「冬の道路情報」を開設。平成16年1月6日～2月11日までのアクセス数は、21,000件(一日平均約568件)。道路局ホームページの中で、1月のアクセス数は3番目。なお、一番アクセスの多かったのは、1月22、23日の北陸大雪で、2日間とも1,500以上のアクセスがあった。

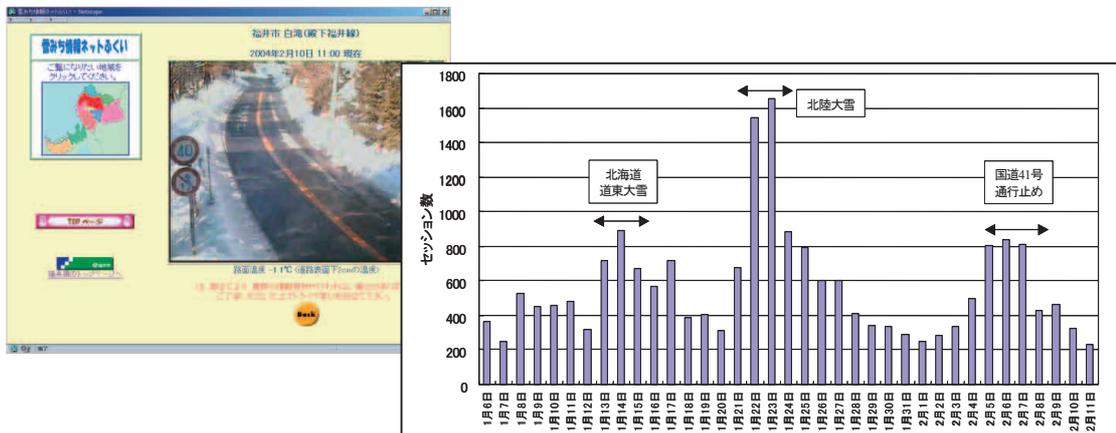


図17-3 「冬の道路情報」(リンク先の例: 雪みち情報ネットふくい)と平成16年1月6日～2月11日までのアクセス数推移

■ IRコーナーでの評価

平成15年11月に、民間企業のIRサイトの格付け会社により、民間企業と同じ採点基準を用いて道路IRサイトの内容について外部評価を行った。道路IRサイトに対する評点は、83点満点で31点であった(上場企業の平均評点は28.6点)。しかし、提供情報のユーザビリティの配慮不足(PDF形式の情報提供の多用、ブロードバンドに対応した資料提供や動画配信への未対応)や、メール対応・質問受付等の点について、改善余地があると指摘された。

■ ベンチマーク方式の採用による事務所ごとのホームページの工夫

事務所ごとのホームページについて、アクセス及び管内人口あたりのアクセス数の実績を四半期ごとに集計、公表した。アクセス数の多い事務所は、冬季の路面や災害時通行止めなどの道路規制情報、バスの運行情報などユーザーのニーズに合致した情報を発信しているほか、携帯電話向けのサイトも開設している。実績をフィードバックする、いわゆるベンチマーク方式により、他の事務所の優れた点を導入、反映していく工夫が見られ、全体の伸び率（1.52倍）の2倍の3倍以上の伸び率を記録した事務所が、14事務所（全107事務所中）あった。

○高崎河川国道事務所（前年度比約19倍。85位から46位に上昇）

平成15年7月に全面リニューアルし、お役立ち情報を提供するとともに、ホームページを飾る写真を広く一般より募集し、トップページに掲載。

○奈良国道事務所（前年度比約6倍。67位から34位に上昇）

「名阪国道のライブ映像」を提供するなどの取り組み。



図 17-4 アクセス数が19倍になった高崎河川国道事務所と6倍になった奈良国道事務所のトップページ

■ 地方別のアクセス数について

人口100人当りのアクセス数としては、北陸（74.1）、四国（62.4）、北海道（39.6）と地方部が多く、近畿（5.4）、関東（5.8）と人口の多い都市部が弱い。都市部について、お役立ち情報を充実させる必要がある。

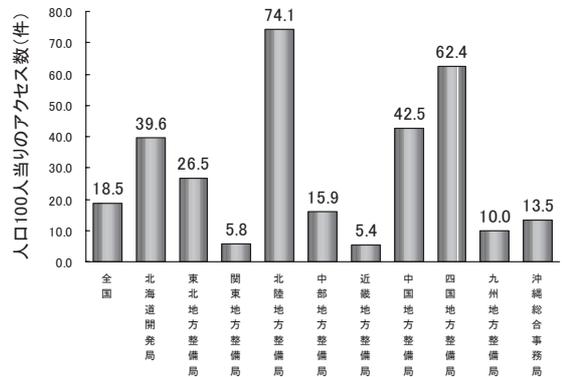


図 17-5 人口100人当りのアクセス数の各局比較

(3) 業績計画（今後の取り組み）

■ 情報発信の明確化、国民の情報のニーズの反映

国民が道路行政に対してどのような情報を求めているのか、誰もが分かりやすい情報を提供するにはどのような形で情報を提供すればよいかなど、国民の情報に対するニーズを把握し、それらをホームページのコンテンツやサイトの構成、表現方法などさらなる充実で反映していく。さらに、インターネットを利用する中で、道路関係ホームページの発信する情報にアクセス可能となるよう、関係するホームページからのリンクや検索サイトへの登録等、ホームページへのアクセスを容易にする。

■ 各事務所のアクセス状況のフィードバック（ベンチマーキング手法）

ホームページアクセス数を定期的に集計、公表することにより、各事務所が利用者ニーズの高い情報を提供するよう、競って工夫するよう働きかける「ベンチマーキング手法」を今年度も継続していく。

(4) バックデータ

【伸び率】

対前年度比が3倍以上の事務所：14（高崎：19倍、奈良：6倍など）

【人口当りのアクセス数】

北陸・四国など地方部⇒大、近畿・関東など都市部⇒小

1) 本省・整備局・事務所別ホームページアクセス数 (1/2)

		HPアクセス数	対前年度比	人口100人当りHPアクセス数	順位	
総計		23,502,377	1.52	18.5		
本省道路局		1,555,815	1.58	-		
各整備局合計		21,946,562	1.52	-		
北海道開発局	本局(道路部)	1,364,914	1.84	-	-	
	札幌開発建設部	132,365	1.42	5.0	54	
	小樽開発建設部	62,909	1.21	23.9	17	
	函館開発建設部	95,232	1.20	18.4	25	
	室蘭開発建設部	61,140	1.74	11.7	33	
	旭川開発建設部	139,734	1.64	25.5	14	
	留萌開発建設部	38,535	2.04	58.5	5	
	稚内開発建設部	33,056	2.25	40.9	8	
	網走開発建設部	108,910	2.98	32.2	11	
	帯広開発建設部	121,476	2.95	33.9	9	
	釧路開発建設部	89,520	2.34	24.7	16	
	小計	2,247,791	1.82	39.6	4	
	東北地方整備局	本局(道路部)	1,350,948	3.30	-	-
		青森河川国道事務所	56,968	1.45	3.9	62
岩手河川国道事務所		141,454	1.14	13.3	31	
三陸国道事務所		29,197	1.27	8.3	39	
仙台河川国道事務所		212,451	2.08	9.0	38	
東北幹線道路調査事務所		9,605	1.55	-	-	
秋田河川国道事務所		102,768	2.20	17.0	26	
湯沢河川国道事務所		43,024	1.79	14.2	29	
能代河川国道事務所		74,370	3.69	26.6	12	
山形河川国道事務所		195,096	2.50	21.1	21	
酒田河川国道事務所		60,812	1.95	19.0	24	
福島河川国道事務所		220,654	0.74	42.6	6	
郡山国道事務所		62,215	1.55	6.0	49	
磐城国道事務所		45,592	1.43	8.0	41	
小計		2,605,154	2.05	26.5	5	

		HPアクセス数	対前年度比	人口100人当りHPアクセス数	順位
関東地方整備局	本局(道路部)	1,072,275	1.15	-	-
	東京国道事務所	76,580	1.52	1.0	82
	横浜国道事務所	69,775	1.40	0.8	86
	宇都宮国道事務所	23,655	1.66	1.2	79
	千葉国道事務所	45,696	1.77	0.8	87
	常陸河川国道事務所	39,750	8.52	1.3	78
	相武国道事務所	147,804	2.92	3.8	63
	大宮国道事務所	55,165	5.63	0.9	83
	高崎河川国道事務所	148,077	19.02	7.3	46
	長野国道事務所	346,616	1.33	19.3	23
	甲府河川国道事務所	43,887	1.41	5.0	56
	首都国道事務所	52,761	1.65	-	-
	川崎国道事務所	120,426	5.86	-	-
	北首都国道事務所	24,431	3.35	2.3	76
	常総国道事務所	34,307	1.14	-	-
	東京湾岸道路調査事務所	12,501	1.14	-	-
	東京外かく環状道路調査事務所	152,330	3.82	-	-
	関東技術事務所	43,292	2.13	-	-
	小計	2,509,328	1.57	5.8	9
北陸地方整備局	本局(道路部)	390,486	1.23	-	-
	新潟国道事務所	1,674,337	1.09	114.4	2
	長岡国道事務所	160,970	0.99	22.8	18
	羽越河川国道事務所	19,973	1.80	-	-
	高田河川国道事務所	124,988	3.42	41.0	7
	富山河川国道事務所	293,905	1.01	26.2	13
	金沢河川国道事務所	876,105	2.24	74.2	4
	小計	3,540,764	1.29	74.1	1
中部地方整備局	本局(道路部)	351,122	1.64	-	-
	多治見砂防国道事務所	73,341	1.40	15.5	28
	岐阜国道事務所	50,842	1.23	3.5	66
	高山国道事務所	1,093,854	1.17	644.6	1
	静岡国道事務所	62,131	1.07	2.5	70
	沼津河川国道事務所	85,722	1.35	-	-
	浜松河川国道事務所	42,703	1.37	3.3	67
	名古屋国道事務所	63,894	1.43	0.9	85
	愛知国道事務所	43,502	0.74	-	-
	名四国道事務所	116,340	1.32	-	-
	東海幹線道路調査事務所	34,039	1.50	-	-
	三重河川国道事務所	60,957	1.29	7.8	43
	北勢国道事務所	177,729	1.94	32.2	10
	紀勢国道事務所	48,885	1.40	9.4	37
	飯田国道事務所	156,487	4.08	22.7	19
	小計	2,461,548	1.35	15.9	6

2) 本省・整備局・事務所別ホームページアクセス数 (2/2)

		HPアクセス数	対前年度比	人口100人当りHPアクセス数	順位
近畿地方整備局	本局(道路部)	487,836	1.35	-	-
	福井河川国道事務所	36,473	3.31	4.4	58
	滋賀国道事務所	53,075	2.16	4.0	61
	京都国道事務所	73,078	1.75	3.2	68
	福知山河川国道事務所	21,618	1.67	6.2	48
	大阪国道事務所	88,878	2.13	1.0	81
	浪速国道事務所	52,964	1.55	-	-
	近畿幹線道路調査事務所	19,325	1.28	-	-
	兵庫国道事務所	40,921	2.56	1.0	80
	阪神国道事務所	44,645	1.26	-	-
	姫路河川国道事務所	36,202	0.91	2.7	69
	豊岡河川国道事務所	20,595	2.37	10.3	35
	奈良国道事務所	149,063	6.22	10.3	34
	和歌山河川国道事務所	27,406	1.60	3.5	65
	紀南河川国道事務所	28,723	2.21	10.0	36
	小計	1,180,802	1.69	5.4	10
中国地方整備局	本局(道路部)	2,460,768	2.28	-	-
	鳥取河川国道事務所	55,028	1.92	22.1	20
	倉吉河川国道事務所	27,919	1.50	7.7	44
	松江国道事務所	77,113	1.13	13.6	30
	浜田河川国道事務所	37,560	0.75	19.4	22
	岡山国道事務所	312,722	2.78	16.0	27
	福山河川国道事務所	16,571	1.38	2.1	77
	三次河川国道事務所	115,539	2.73	76.3	3
	広島国道事務所	110,120	0.99	5.7	51
	山口河川国道事務所	62,226	1.19	4.1	60
	中国幹線道路調査事務所	12,522	2.97	-	-
	小計	3,288,088	2.08	42.5	3

		HPアクセス数	対前年度比	人口100人当りHPアクセス数	順位	
四国地方整備局	本局(道路部)	2,257,577	0.94	-	-	
	徳島河川国道事務所	209,001	1.60	25.4	15	
	香川河川国道事務所	25,045	1.93	2.4	71	
	松山河川国道事務所	27,976	4.95	2.4	74	
	大洲河川国道事務所	17,028	1.72	5.4	53	
	高知河川国道事務所	9,718	1.62	-	-	
	中村河川国道事務所	10,069	1.22	7.5	45	
	土佐国道事務所	37,275	1.49	5.5	52	
	小計	2,593,689	0.99	62.4	2	
	九州地方整備局	本局(道路部)	756,319	1.38	-	-
		福岡国道事務所	69,135	2.65	2.3	75
		北九州国道事務所	18,446	1.52	0.9	84
		九州幹線調査事務所	17,614	1.49	-	-
佐賀国道事務所		21,241	1.48	2.4	72	
長崎河川国道事務所		36,671	1.12	2.4	73	
雲仙復興事務所		31,809	1.01	-	-	
熊本河川国道事務所		150,555	2.59	8.0	40	
八代河川国道事務所		17,348	1.53	-	-	
大分河川国道事務所		50,168	3.39	5.0	55	
佐伯河川国道事務所		15,197	2.05	6.6	47	
宮崎河川国道事務所		72,310	2.00	7.9	42	
延岡河川国道事務所		12,585	1.25	4.7	57	
鹿児島国道事務所	54,239	1.14	3.6	64		
大隅河川国道事務所	16,034	1.47	5.7	50		
小計	1,339,671	1.54	10.0	8		
沖縄総合事務局	本局(道路部)	102,813	4.57	-	-	
	北部国道事務所	29,673	3.75	12.6	32	
	南部国道事務所	47,241	2.56	4.3	59	
	小計	179,727	3.68	13.5	7	

※順位は人口100人当たりアクセス数による。

※対象は管理を行う事務所としている。

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

※整備局小計の順位は整備局相互の順位である。

8) 新しい指標設定

【新指標－1】路線番号の認識できる交差点の割合

(→118頁)

定義：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

中期的な目標：平成 19 年度までに 90%まで向上

■ 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。

【新指標－2】踏切遮断による損失時間

(→119 頁)

定義：踏切遮断による待ち時間がある場合と無い場合の所要時間の差

■ 踏切遮断の解消促進
踏切による損失時間の削減効果を確認し、対策箇所の重点化を推進。

(参考：公共交通支援・踏切関連費 3,363 億円 [平成 16 年度])

【新指標－3】「防災上課題のある市街地」の割合

(→120 頁)

定義：人口が集中している市街地のうち、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

■ 「防災上課題のある市街地」の解消を図る
震災・火災等の災害に強く、安心・安全で暮らしやすい市街地の整備を進めます。

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

■ 交差点に設置されている標識に、交差する道路のルート番号を表示

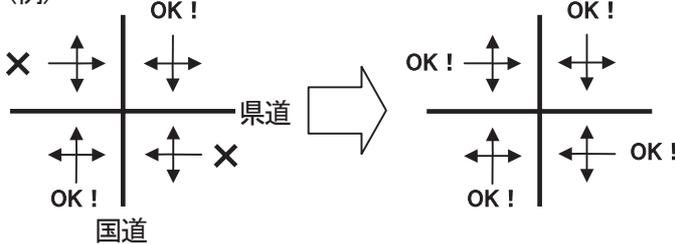
初めて訪れる人、観光客、外国人など全ての道路利用者が迷うことなくスムーズに目的地に到着できることを目指し、整備を推進。

■ 認識率は現在 6 割

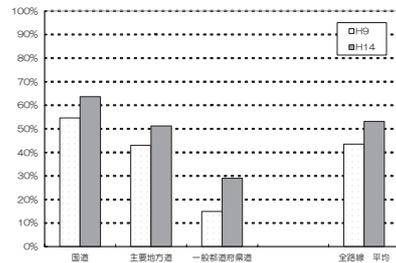
都道府県道以上が相互に交わる主要交差点は、全国で約 3 万 9 千箇所。このうち、交差する道路のルート番号が認識できる交差点は、現在、約 6 割。

国道を中心に整備率は上昇しているが、都道府県道同士の交差点については低い状況。

(例)



【進入方向に関わらず認識できるよう表示】



【道路種別別整備状況(平成9, 14年度)】

(2) 業績計画 (今後の取組み)

■ 自動車による移動の 7 割を担う都道府県道以上に重点化

国道+都道府県道の全道路に対する延長割合はわずかに 15%だが、そこに自動車移動の 7 割が集中。従って、国道及び都道府県道が相互に交わる交差点を対象とすることが効率的。

■ 景観やコスト面に配慮

景観や歩道幅への影響、コスト面などに配慮し、小型で簡易な表示を積極的に導入。

■ 目標の設定

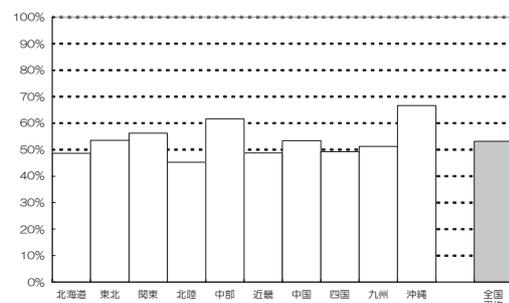
国道・都道府県道が交わる際に、ルート番号を認識できる率を、今後 4 年間のうちに 9 割まで上昇。特に直轄国道については 3 年を目途に概成。

H14 年実績	H15 年目標	H15 年実績	H16 年目標	H19 年目標
-	-	56%	65%	90%

○ 小型でコスト及び景観に配慮した標識の例



○ 地域別整備現況 (平成 14 年度)



担当：道路局 企画課

踏切遮断の解消促進

～ 踏切による損失時間の削減効果を確認し、対策箇所の重点化を推進 ～

(1) 指標の動向

■踏切による渋滞損失や地域分断の影響

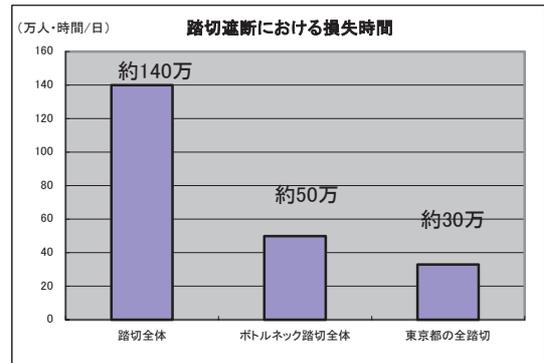
「開かずの踏切」に代表される踏切問題は、地域社会・交通における最も大きな課題のひとつ。慢性的な交通渋滞や踏切事故など、魅力的で快適なまちづくりを行う上で大きな“バリア”となっている。

■新しい指標の確立に向けて

踏切対策を効率的かつ強力に推進していくため、利用者の損失を直接反映できる新たな指標として、「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と無い場合の踏切通過に要する時間の差）」の測定に取り組む。

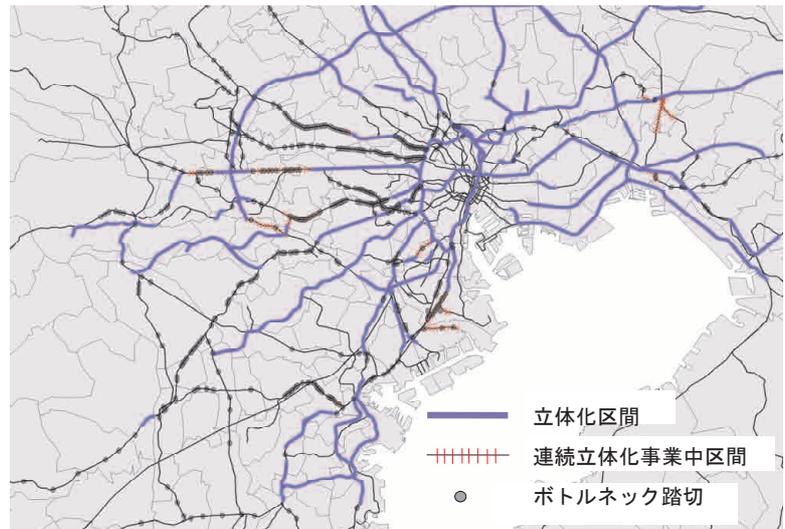
平成11年度データによる試算結果では、全国の踏切全体の1日当たり損失時間は約140万人・時間（約40億円相当）であり、そのうち箇所数で3%に過ぎないボトルネック踏切は損失時間では4割弱を占める。

またボトルネック踏切における通過者1人当たりの年間の損失時間は約1,100分（約5万円相当）であり、これら踏切遮断損失時間を削減していくことが重要。



■踏切対策の総合的推進

- 安全・快適な都市の再生を図るため、ボトルネック踏切を半減することを目指し、連続立体交差、単独立体交差、構造改良事業等の踏切対策を総合的に推進。
- 開かずの踏切への社会的関心の高まりを受け、平成15年度には歩行者等の踏切横断の安全確保と円滑化の観点から、立体横断施設の設置、踏切道の歩道拡幅等の緊急対策を実施。



ボトルネック踏切の分布(東京圏)

(2) 業績計画 (今後の取組み)

■踏切実態調査の高度化と対策箇所の重点化

道路管理者と鉄道事業者の適切な連携のもと、踏切道実態調査の高度化を図り、的確なデータに基づく踏切道の現状分析と新しい指標に基づく対策箇所の重点化を図っていく。

補足

- 本指標は、踏切道実態調査結果をもとに試算したものであり、今後、データの取り方等を含め、指標の計算手法を検討・改良していく。
- ボトルネック踏切とは、踏切交通遮断量5万台時/日以上、またはピーク1時間の踏切遮断時間が40分以上の踏切。社会資本整備重点計画において「平成22年度までにボトルネック踏切約1,000箇所を半減することをめざし、立体交差化等を進める」こととされている。

担当：都市・地域整備局 街路課 / 道路局 路政課

「防災上課題のある市街地」の解消を図る

～ 震災・火災等の災害に強く、安心・安全で暮らしやすい市街地の整備を進めます ～

(1) 指標の動向

■「防災上課題のある市街地」は全国で概ね 15 万 ha

災害発生時の緊急・救急活動等に支障が生じる恐れの大い「防災上課題のある市街地」は、全国で概ね 15 万 ha 存在。これは、全国の人口が集中している市街地※約 41 万 ha の 36%に相当する。

このような防災上課題のある市街地は、人口の集中度合いに比べて都市基盤の整備が十分でなく、災害時の道路閉塞による車両の通過阻害等が懸念されている。

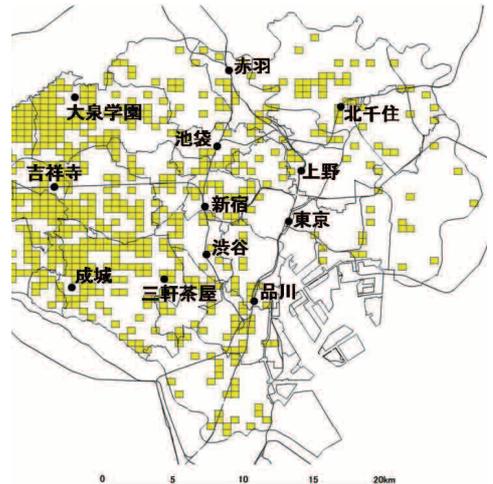
※人口密度平均 80 人/ha 以上を人口が集中している市街地と定義

■面整備事業・道路整備事業により

毎年約 4,000ha が解消するも、更なる取組みが必要

面整備事業・道路整備事業等の促進により、毎年約 4,000ha (皇居の約 34 倍分の面積に相当) の防災上課題のある市街地が解消されている。

しかしながら、このような市街地を解消することは、国家的な課題の一つとされており、今後もより一層重点的かつ効果的な取組みが求められているところ。



【防災上課題のある市街地】

(2) 業績計画 (今後の取組み)

■面整備事業・道路整備事業により防災上の課題を解決

防災上課題のある市街地において面整備事業・道路整備事業等を重点的に実施し、その解消に努める。その結果、災害に強く、安心・安全で、かつ暮らしやすい市街地が形成される。

【防災上課題のある市街地の割合】

H14 実績	H15 目標	H15 実績	H16 目標	H19 目標
—	—	36%	—	—

○市街地の防災性と都市の形成過程～東京 23 区を例にして～

「防災上課題のある市街地の割合」について、東京 23 区を例にとって順位付けをしたものを右表に示す。

指標値の高い地区は練馬区、世田谷区、杉並区等の区部西部に見られる。一方、都心区あるいは区部東部の各区においては、比較的指標値が低いことが分かる。

これらの理由としては、区部西部については、戦後の東京一極集中により人口が劇的に増加し、都市基盤整備が人口増に追いつかなかった市街地を多く抱えていることが考えられる。一方、都心区については、明治・大正期より都市整備が進められており、あるいは、震災・戦災復興による基盤整備が実施されており、一定の水準を保っていることが考えられる。

首都圏をはじめとする大都市圏においては、戦後の混乱期や高度経済成長期に形成された密集市街地等「20 世紀の負の遺産」が今なお残されており、都市基盤整備を通じた防災性の向上が求められている。

表 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	50.3	13 大田区	19.5
2 世田谷区	48.3	14 足立区	18.2
3 杉並区	44.8	15 板橋区	16.8
4 目黒区	30.9	16 荒川区	16.1
5 中野区	30.4	17 江東区	10.5
6 新宿区	29.8	18 墨田区	9.8
7 品川区	28.6	19 台東区	9.8
8 文京区	26.7	20 葛飾区	7.9
9 北区	24.4	21 千代田区	7.3
10 渋谷区	24.3	22 江戸川区	6.9
11 豊島区	20.8	23 中央区	2.9
12 港区	20.2		

担当：都市・地域整備局 市街地整備課／街路課

【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	道路渋滞による損失時間	渋滞がない場合の所要時間 ^{※1} と実際の所要時間の差 ^{※2}	平成 15 年度
②	路上工事時間	道路 1km あたりの路上工事に伴う年間の交通規制時間 ^{※3}	平成 15 年度
③	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 16 年 3 月
④	規格の高い道路を使う割合	全道路の走行台キロ ^{※4} に占める自動車専用道路等の走行台キロの割合	平成 15 年度
⑤	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 ^{※5} の割合	平成 16 年 3 月末
⑥	隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合	隣接する地域の中心の都市 ^{※6} 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 16 年 3 月末
⑦	日常生活の中心となる都市まで、30 分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合	地域の中心の都市 ^{※7} 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 16 年 3 月末
⑧	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 ^{※8} かつ予防的修繕 ^{※9} が行われている延長の割合	平成 16 年 3 月末
		【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(MCI ^{※10} >4.0)の延長の割合	平成 16 年 3 月末
⑨	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 ^{※11} 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 ^{※12} 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 16 年 3 月末
⑩	NO ₂ 環境目標達成率	自動車 NO _x ・PM 法 ^{※13} 対策地域内で、NO ₂ について環境基準 ^{※14} を達成している測定局の割合	平成 15 年度
	SPM 環境目標達成率	自動車 NO _x ・PM 法 ^{※13} 対策地域内で、SPM について環境基準 ^{※14} を達成している測定局の割合	平成 15 年度
⑪	夜間騒音要請限度達成率	環境基準類型指定地域 ^{※15} または騒音規制区域 ^{※16} 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 ^{※17} を達成している道路延長の割合	平成 15 年度
⑫	CO ₂ 排出削減量	運輸部門全体における CO ₂ 排出量	—
⑬	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 15 年
⑭	1 日当たりの平均利用者が 5,000 人以上の旅客施設の周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合	1 日あたりの平均利用者が 5,000 人以上の旅客施設の周辺等の主な道路 ^{※18} のバリアフリー化 ^{※19} の割合	平成 16 年 3 月末
⑮	市街地の幹線道路の無電柱化率	市街地 ^{※20} の幹線道路 ^{※21} のうち、電柱、電線のない延長の割合	平成 16 年 3 月末
⑯	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 16 年 5 月
⑰	ホームページアクセス数	道路関係ウェブサイト ^{※23} と携帯電話向けサービスのトップページのページビュー数 ^{※24} の合計	平成 15 年度

新 1	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 16 年 3 月末
新 2	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 ^{※25} と無い場合 ^{※26} の踏切通過に要する時間の差	平成 16 年 3 月末
新 3	「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 ^{※27} 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 16 年 3 月末

【注】

- ※ 1 「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。
- ※ 2 道路渋滞の損失時間の目標値については、渋滞モニタリング区間についてのみ設定する。「渋滞モニタリング区間」とは、毎年の渋滞損失を厳密な評価で行うために、毎年実測を行っている区間をさす。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。)
- ※ 3 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)とする。
- ※ 4 「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。
- ※ 5 「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。
- ※ 6 「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。ただし、指標⑥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)
- ※ 7 「地域の中心の都市」の定義は指標⑥に同じ。ただし、指標⑦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)
- ※ 8 「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。
- ※ 9 「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。
- ※ 10 「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。
- ※ 11 「地域の中心の都市」の定義は指標⑥に同じ。
- ※ 12 「防災・震災対策が完了している」とは、橋脚の耐震補強及び 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。
- ※ 13 「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。
- ※ 14 「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 $0.1\text{mg}/\text{m}^3$ 以下であることをさす。

※15 「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。

※16 「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。

※17 「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。

※18 「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。

※19 「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。

※20 「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。

※21 「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。

※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 16 年度は、4 月 15 日から 5 月 17 日にかけて実施し、約 1 万 8 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 「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。

※26 「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。

※27 「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。