

政策目標2 バリアフリー社会の実現

すべての人々、特に高齢者や障害者等にとって、生活空間が移動しやすく、暮らしやすい状態にあること

(3) 移動空間をバリアフリー化する

高齢者や障害のある人が自立して社会生活を送っていく上で、快適で生活しやすい生活環境の基盤整備は重要な課題であるため、障害者等すべての人が安全に安心して移動し、社会参加できるよう、公共交通機関、歩行空間等移動空間のバリアフリー化を推進する。

業績指標：1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合

上記指標のうち、

1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合

〔道路②

旅客施設（段差、視覚ブロック）③〕

業績指標：低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数⑧

業績指標：バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合⑧

目標値：道路 約5割 (H19)

旅客施設の段差解消

7割強 (H19)

視覚障害者誘導用ブロック

8割強 (H19)

実績値：道路：31% (H16)

旅客施設の段差解消：44.1% (H15)

視覚障害者誘導用ブロック：74.4% (H15)

初期値：道路 17% (H14)

旅客施設の段差解消

39.4% (H14)

視覚障害者誘導用ブロック

72.0% (H14)

目標値：低床バス 30% (H17)

ノンステップバス 10% (H17)

福祉タクシー 10,000台 (H17)

実績値：低床バス：18% (H15)

ノンステップバス：9.3% (H15)

福祉タクシー：4,574台 (H15)

初期値：低床バス 4.9% (H12)

ノンステップバス 2.2% (H12)

福祉タクシー 3,276台 (H14)

目標値：鉄軌道車両 20% (H17)

旅客船 25% (H17)

航空機 35% (H17)

実績値：鉄軌道車両：23.7% (H15)

旅客船：4.4% (H15)

航空機：32.1% (H15)

初期値：鉄軌道車両 10% (H12)

旅客船 0% (H12)

航空機 0.7% (H12)

○業績指標 2-2：1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合（道路のバリアフリー化）

（指標の定義）

・道路のバリアフリー化

1日あたりの平均利用者数が5千人以上の旅客施設周辺等における主な道路（注1）のうちバリアフリー化（注2）された道路の割合。

（注1）市町村が交通バリアフリー法に基づく重点整備地域内の特定経路として定めている道路。

（注2）「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」（交通バリアフリー法に基づいて、道路特定事業を実施する際に適合すべき基準として、高齢者、身体障害者等の円滑な利用に適する歩道などの構造及び案内標識や視覚障害者誘導ブロックの設置等について規定したものの。）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。

【社会資本重点計画第2章に記載】

（目標値設定の考え方）

平成22年まで100%を目指す（移動円滑化の促進に関する基本方針）こととして、平成19年度の目標を設定。

（考えられる外部要因）

該当なし

（他の関係主体）

・地方公共団体（事業主体）

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16
		1割		17%	25%	31%

○業績指標 2-1：1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合（旅客施設のバリアフリー化（段差解消、視覚ブロック））

（指標の定義）

・旅客施設の段差解消

1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上である旅客施設（鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル）のうち、交通バリアフリー法（注）に基づく移動円滑化基準第4条（エレベーター、スロープ等の設置による段差の解消）を満たしたものの割合。

（注）高齢者一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

【社会資本重点計画第2章に記載】

・視覚障害者誘導用ブロック

1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上である旅客施設（鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル）のうち、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準第8条（視覚障害者誘導用ブロックの設置）を満たしたものの割合。

【社会資本重点計画第2章に記載】

（目標値設定の考え方）

交通バリアフリー法に基づく移動円滑化の促進に関する基本方針において、平成22年までに1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルについて原則として移動円滑化を達成することを目指しており、それを現況値との勘案で平

成19年度の目標値を設定している。

（考えられる外部要因）

旅客施設の構造等

（他の関係主体）

・地方公共団体（事業主体）

・交通事業者（事業主体）

過去の実績値の推移（旅客施設の段差解消）

	H12	H13	H14	H15
旅客施設	28.9%	33.3%	39.4%	44.1%
鉄軌道駅	28.6%	32.9%	39.0%	43.9%
バスターミナル	59.5%	68.2%	71.1%	72.1%
旅客船ターミナル	33.3%	37.5%	55.6%	75.0%
航空旅客ターミナル （エレベーター等の設置率）	0% (100%)	0% (100%)	0% (100%)	5.0% (100%)

過去の実績値の推移（視覚障害者誘導用ブロック）

	H12	H13	H14	H15
旅客施設	57.2%	64.3%	72.0%	74.4%
鉄軌道駅	57.7%	64.8%	72.6%	74.9%
バスターミナル	47.6%	54.5%	57.8%	60.5%
旅客船ターミナル	33.3%	37.5%	44.4%	50.0%
航空旅客ターミナル	22.7%	33.3%	33.3%	45.0%

○業績指標 3：低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数

（指標の定義）

・低床バス

床面高さ65センチメートル以下の車両。

・ノンステップバス

乗降口に階段のない車両。

・福祉タクシー

寝台専用車、車椅子専用車、兼用車両であり、乗降設備としてリフトやスロープがある車両。

（目標値設定の考え方）

低床バス及びノンステップバスについては、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化の促進に関する基本方針において、バス車両に関し原則として10年から15年で低床化された車両に代替すること、平成22年までにバス総車両の20%から25%をノンステップバスとすることを目指しており、それを現況値との勘案で平成17年度の目標値を設定している。

福祉タクシーについては、平成15年度政策チェックアップにおいて目標の見直しを行っており、移動手段として福祉タクシーに頼らざるを得ない要介護者の移動手段の確保を最優先課題として、こうした人々が少なくとも週1回の外出が可能となることを目指すとともに、現在の車両数の導入状況も踏まえ、当面（平成17年度末までの）の目標を10,000台としている。

（考えられる外部要因）

該当なし

（他の関係主体）

・地方公共団体（事業主体）

・交通事業者（事業主体）

過去の実績値の推移							
	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15
低床バス	1.4%	2.3%	3.6%	4.9%	8.8%	13.8%	18.0%
ノンステップバス	0.2%	0.7%	1.4%	2.2%	3.9%	6.5%	9.3%
福祉タクシー	1,315台	1,431台	1,812台	2,050台	2,339台	3,276台	4,574台

(低床バス、ノンステップバスについては、H12以降は移動円滑化基準適合車の割合)

○業績指標4：バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合

(指標の定義)

- ・鉄軌道車両
交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準第29条から第33条(乗降口、客室、連結部等の基準)に適合する車両。
- ・旅客船
移動円滑化基準第41条から第55条(出入口、客室、便所等についての基準)に適合する船舶。
- ・航空機
移動円滑化基準第56条から第61条(通路、客室、便所等の基準)に適合する航空機。

(目標値設定の考え方)

交通バリアフリー法に基づく移動円滑化の促進に関する基本方針において、平成22年までに鉄軌道車両については総車両数の約30%、旅客船については総隻数の約50%、航空機については、総機材数の約40%を移動円滑化することを目指しており、それを現況値との勘案で平成17年度の目標値を設定している。

(考えられる外部要因)

- 該当なし
- (他の関係主体)
- ・地方公共団体(事業主体)
 - ・交通事業者(事業主体)

過去の実績値の推移				
	H12	H13	H14	H15
鉄軌道車両	10.1%	14.8%	19.4%	23.7%
旅客船	0%	0.2%	2.1%	4.4%
航空機	0.7%	12.5%	24.5%	32.1%

主な施策

主な施策の概要

①歩行空間のバリアフリー化の整備(◎)

市街地の駅、商店街、病院などの主要ルートにおいて、誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道などの整備、歩道の段差解消等を実施。特に旅客施設周辺における主な道路において歩行空間のバリアフリー化を推進。

予算額：市街地の歩行空間のバリアフリー化
5,779億円(H16)

②旅客施設のバリアフリー化の推進(◎)

補助・税制・融資制度などの支援措置により、鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港等の旅客施設のバリアフリー化を推進。

予算額：鉄軌道駅におけるバリアフリー化の推進
78.8億円(H16)

バスターミナルにおけるバリアフリー化

15.5億円の内数(H16)

旅客船ターミナル等におけるバリアフリー化

2,770.9億円の内数(H16)

空港のバリアフリー化

148.4億円の内数(H16)

③車両等のバリアフリー化の推進(◎)

補助・税制・融資制度などの支援措置により、ノンステップバスの導入、旅客船のバリアフリー化等、車両等のバリアフリー化を推進。

予算額：ノンステップバス等の導入の促進等

32.7億円の内数+17.2億円の内数(H16)

旅客船のバリアフリー化の推進

0.02億円(H16)

④交通バリアフリー基本構想策定促進のための環境整備の推進

交通バリアフリーに対する住民の意識を高めることにより、市町村による交通バリアフリー基本構想の策定を促進するため、地方運輸局職員等の専門家により、施設毎の具体的な改善方を提示するとともに、地域に交通バリアフリープロモーターを派遣。

予算額：基本構想策定促進のための環境整備の推進

0.2億円(H16)

⑤駅・まちバリアフリー関連の情報の提供

各地方公共団体におけるバリアフリー環境の整備状況に関する現状を総合的に指標化したバリアフリー指標のとりまとめ及び公表を行うとともに、各地域における駅、歩行空間等のバリアフリーに係る先進的事例に関する情報を提供。

⑥標準仕様ノンステップバス認定制度の活用

高齢者、障害者を含むバス利用者の高い利便性及び製造コストの低減を図るため、平成15年度に創設した標準仕様ノンステップバス認定制度による認定を受けたバスに対し、重点的な補助を実施。

⑦離島航路補助金(バリアフリー化建造費補助)の活用

離島航路に就航する船舶のバリアフリー化を図るため、補助航路に就航する船舶の代替建造または改造工事にあたって、バリアフリー化に係る工事費に対する一部補助を実施。

予算額：離島航路整備費補助

0.8億円(H16)

(注)◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

1. 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化(道路のバリアフリー化)

・平成16年度末における歩行空間のバリアフリー化率が31%となるとともに、国及び都道府県が管理する道路のバリアフリー化率が約4割にまで進捗したところ。

前年度のバリアフリー化率の伸び(約8%)に対し、平成16年度では約6%の伸びに留まっており、進捗度が低下している傾向にある。

2. 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化
(旅客施設のバリアフリー化)

・鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル

平成16年度の実績値は現在集計中であり、進捗状況についての正確な判断はできないが、段差解消について、平成14年度の鉄軌道駅の実績値は39.0%、平成15年度は43.9%である。事業者別に実績値をみると、JR旅客会社については平成14年度の33.4%から平成15年度には40.3%に、大手民鉄については平成14年度の41.5%から平成15年度には45.8%に、東京地下鉄・公営地下鉄については、平成14年度の39.7%から平成15年度には42.7%にそれぞれ増加している。このうち、JRの値がやや平均値を下回っているのは、1事業者当たりの対象駅数が多いとともに、比較的古い駅施設が多いため、エレベーター等を新たに設置する場合には、相当程度の改良工事が必要とされることが一因であると考えられる。また、東京地下鉄・公営地下鉄については、地下に駅があるために、新たにエレベーター等を設置する場合、大規模な改良工事を行う必要があること等の理由から、段差の解消が進みにくい駅もあるが、比較的新しく開通した地下鉄については、整備の段階からバリアフリーを考慮していること等から、ほぼ段差が解消されている。視覚障害者誘導用ブロックの設置については、平成14年度の鉄軌道駅の実績値は72.6%、平成15年度は74.9%である。事業者によっては輸送人員の伸び悩み等の経営的な不安要素はあるものの、順調に進捗してきている。

さらにバスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルの段差解消について、平成14年度の実績値はバスターミナルについては71.1%、旅客船ターミナルについては55.6%、航空旅客ターミナルについては0%であり、平成15年度はバスターミナルについては72.1%、旅客船ターミナルについては75.0%である。航空旅客ターミナルについては5.0%であるが、エレベーター等は、100%設置済みである。また、視覚障害者誘導用ブロックの設置について、平成14年度の実績値はバスターミナルについては57.8%、旅客船ターミナルについては36.4%、航空旅客ターミナルについては33.3%であり、平成15年度はバスターミナルについては60.5%、旅客船ターミナルについては50.0%、航空旅客ターミナルについては45.0%である。事業者によっては、輸送人員の減少等の経営的な不安要素はあるものの、旅客施設のバリアフリー化設備整備は進捗してきている。

3. 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数

(低床バス車両・ノンステップバス車両)

・平成16年度の実績値は現在集計中であり、進捗状況についての正確な判断はできないが、平成14年度の実績値は低床バス車両の導入割合については13.8%、ノンステップバスの導入割合については6.5%、平成15年度の実績値は、低床バス車両の導入割合については18.0%、ノンステップバスの導入割合については9.3%となっている。輸送人員の減少に伴い、交通事業者においては長期的には減収減益が懸念される中、バリアフリーに対する投資については堅実に推移している。

(福祉タクシー)

・平成16年度の実績値は現在集計中であり、進捗状況についての正確な判断はできないが、平成14年度の実績値は福祉タクシーの導入数については3,276台、平成15年度は4,574

台となっている。輸送人員の減少に伴い、交通事業者においては長期的には減収減益が懸念される中、バリアフリーに対する投資については堅実に推移している。

4. バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合

・平成16年度の実績値は現在集計中であり、進捗状況についての正確な判断はできないが、平成14年度の実績値は鉄軌道車両の割合については19.4%、旅客船の割合については2.1%、航空機の割合については24.5%、平成15年度の実績値は、鉄軌道車両の割合については23.7%、旅客船の割合については4.4%、航空機の割合については32.1%となっている。

・鉄軌道車両のバリアフリー化に対する投資については、堅実に推移しており、着実に実績値が伸びるものと考えられる。

・航空機については、目標に向けて実績値を着実に伸ばしている。今後、航空機の代替が進むなかで、引き続き航空事業者に対して働きかけを行うほか、支援制度を併せて活用することで目標に向けて着実に実績値が伸びるものと考えられる。

・旅客船については、平成14年度よりバリアフリー化基準が適用されたため、平成14年度末では実績値が低い水準にとどまっている。今後は、船齢15年以上の船舶を中心に代替建造が進むなかで、引き続き、旅客船事業者によりバリアフリー化の働きかけを行うほか、支援制度を併せて活用することで、バリアフリー船への代替が進むものと考えられ、目標に向けて実績値は伸びるものと考えられる。

(施策の実施状況)

1. 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化(道路のバリアフリー化)

・歩行空間のバリアフリー化については、市街地の駅、商店街、病院などの主要ルートにおいて、誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道などの整備、歩道の段差解消等を実施するとともに、特に旅客施設周辺における主な道路において歩行空間のバリアフリー化を推進している。今後、各市町村の基本構想の策定が進むに従い、整備も進捗するものと考えられる。

2. 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化

(旅客施設のバリアフリー化)

・旅客施設のバリアフリー化については、基本的には交通事業者がバリアフリー化のための投資を行っており、補助・税制・融資等の支援制度の活用を通じてバリアフリー化を進めている。輸送人員の減少に伴い、今後交通事業者の投資意欲が減退する恐れがあるが、各支援制度の有効活用及び交通バリアフリー法における基本構想の策定促進などの施策を推進することを通じて旅客施設のバリアフリー化が進むと考えられる。

3. 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数

・低床バス、ノンステップバス車両のバリアフリー化及び福祉タクシーの導入については、基本的には交通事業者がバリアフリー化のための投資を行っており、補助・税制・融資等の支援制度の活用を通じてバリアフリー化を進めている。輸送人員の減少に伴い、今後交通事業者の投資意欲が減退する恐れがあるが、各支援制度の有効活用及び交通バリアフリー法における基本構想の策定促進などの施策の推進に加え、既存の車両の買い替えが進むことにより、バス車両のバリアフリー化等が進むと考えられる。

4. バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合
・鉄軌道車両、旅客船及び航空機のバリアフリー化については、基本的には交通事業者がバリアフリー化のための投資を行っており、補助、税制、融資等の支援制度の活用を通じてバリアフリー化を進めている。輸送人員の減少に伴い、今後交通事業者の投資意欲が減退する恐れがあるが、各支援制度の有効活用等に加え、既存の車両等の買い替えが進むことにより、鉄軌道車両、旅客船、航空機のバリアフリー化が進むと考えられる。

5. 基本構想の策定促進

・交通バリアフリー法においては、市町村は、地域の実情に応じて、主要な旅客施設とその周辺の重点的かつ一体的なバリアフリー化を進めるための基本構想を作成できることとしている。平成17年3月末現在、5千人以上の旅客施設の所在する556市町村のうち、163の市町村の作成した基本構想を受理するほか、策定中が28、今後、作成予定としているところが192となっており、これらで全体の69%を占めている。今後、これらの市町村の策定する基本構想に即したバリアフリー化が進捗すると考えられるほか、引き続き、事業者や市町村に対する補助・税制・融資等の支援措置及び情報提供等を通じて、基本構想の策定の一層の促進を図ることにより、目標に掲げた旅客施設のバリアフリー化が進むと考えられる。

今後の取組の方向性

・建築物や公共交通機関のバリアフリー化、駅等を中心とした一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、バリアフリー施策を総合的に展開するため、ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化に向けた法制度を構築し、歩行空間、旅客施設のバリアフリー化を推進する。
・補助・税制・融資等各種支援制度を有効に活用することで、さらに移動空間のバリアフリー化に努めていく。
・また、個別の旅客施設について、きめ細かく実態把握し、個々の旅客施設のバリアフリー化への対処に努める。
・さらに、車両等については、バリアフリー化がなされたものへの代替をより一層促進するため、さらなる支援措置を講ずることとする。

平成17年度以降における新規の取組

・LRTシステムの整備
高齢者、身体障害者等の移動制約者の円滑な移動に寄与するLRTシステムの整備等に対し補助する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局交通消費者行政課（課長 加藤由起夫）
関係部局：道路局地方道・環境課（課長 衿屋 誠）
道路交通安全対策室（室長 岩崎 泰彦）
鉄道局技術企画課（課長 佐伯 洋）
鉄道局業務課（課長 高田順一）
自動車交通局総務課企画室（室長 坂野公治）
自動車交通局旅客課（課長 田端 浩）
海事局国内旅客課（課長 丹上 健）
港湾局環境・技術課（課長 佐原光一）
航空局監理部航空事業課（課長 門野秀行）
航空局飛行場部管理課空港管理室（室長 佐々木 良）

政策目標 4 住環境、都市生活の質の向上

住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりある、質の高い生活を送ることができること

(6) 電線類を地中化する

都市景観や防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保等を図るため、まちなかの幹線道路における電線類の地中化を引き続き重点的に進めることが必要である。

業績指標：市街地の幹線道路の無電柱化率

②

目標値：15% (H19 年度)

実績値：10% (H16 年度)

初期値：7% (H14 年度)

○業績指標 14：市街地の幹線道路の無電柱化率

(指標の定義)

市街地^(注1)の幹線道路^(注2)のうち、電柱、電線のない延長の割合

(注1) 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。

(注2) 道路種別で規定されるものではないが、ここでは一般国道および都道府県道

(目標値設定の考え方)

長期的に約3割(人口10万人以上の都市内の対象幹線道路を中心に整備必要箇所を概成)を目指すこととして、平成19年度の目標を設定

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

- ・ 地方公共団体(事業主体)
- ・ 電線管理者(電気、通信、CATV等)

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

- ・ 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無電柱化率は大きく立ち遅れている状況。
- ・ 市街地の幹線道路において、直轄国道での無電柱化率(約20%)に対し、補助国道(約6%)及び都道府県道(約8%)における無電柱化率が低く、地方公共団体の一層の積極的な取り組みが必要。また、幹線道路の無電柱化率10%に対し、市区町村が管理する非幹線道路では約1%。

施策の実施状況

- ・ 平成16年度末までに「無電柱化推進計画」(平成16~20年)等に基づき、整備延長で約6,200kmを整備。
- ・ 歴史的街並みを保存すべき地区、バリアフリー重点整備地区、くらしのみちゾーン等の面的に無電柱化を推進すべき地区において、平成16年度に新たに28地区において無電柱化に着手。

今後の取組の方向性

- ・ 都市景観や防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、歴史的街並みの保全等を図るため、平成16年度を初年度とする「無電柱化推進計画」に基づき、新技術導入等によるコスト削減を図りつつ、幹線道路における無電柱化を引き続き推進。
- ・ さらに、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区や良好な都市環境・住環境形成に必要な地区、歴史的街並みを保存すべき地区などの主要な非幹線道路についても無電柱化を面的に進める。

※評価の詳細は「平成16年度道路行政の達成度報告書・平成17年度道路行政の業績計画書」も参照されたい(URL:<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>)。

平成17年度以降における新規の取組

- ・ 身近な道路のニーズに応える施策について先導的に取り組む地区に対して支援を実施。当該地区において、概ね3年以内に面的に無電柱化を推進。

担当部局等

担当課：道路局 地方道・環境課道路交通安全対策室

(室長 岩崎泰彦)

関係課：道路局 国道・防災課

(課長 鈴木克宗)

都市・地方整備局 街路課

(課長 松谷春敏)

過去の実績値の推移					(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	
		7%	9%	10%	

主な施策等

主な施策の概要

○電線類の地中化(◎)

- ・ 幹線道路における電線類の地中化

予算額：住環境、都市生活の質の向上

事業費 25,793 億円の内数 (H16 年度)

(注)◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本重点事業に係る施策に関するものである。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 平成14年度実績値7%に対し、平成16年度の市街地の幹線道路の無電柱化率の実績値は10%であり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。

政策目標 8 地震・火災による被害の軽減

地震や火災に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること。

(1) 災害時の緊急支援ルートを確保する

集中豪雨や大規模地震等の災害発生時には、地域の生活の中心都市の孤立を防ぎ、迅速な救援活動や緊急物資輸送を支援する救援ルートが不可欠。

業績指標：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①

目標値：76% (H19 年度)
実績値：69% (H16 年度)
初期値：66% (H14 年度)

○業績指標 29：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

(指標の定義)

地域の生活の中心都市^(注1)のうち、隣接する地域の生活の中心都市への道路の防災・震災対策が完了している^(注2)ルートを少なくとも一つは確保している都市の割合。

(注1) 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、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。【合計約 300 都市】

二次生活圏とは、高度な買い物ができる商店街や専門医を持つ病院、高等学校等の広域利用施設に準じた施設に、概ねバスで 1 時間程度で行ける範囲の圏域(半径 6~10km 程度)

地方生活圏とは、総合病院、各種学校、中央市場等の広域利用施設に、概ね 1~1.5 時間程度で行ける範囲の圏域(半径 20~30km 程度)

(注2) 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。

(目標値設定の考え方)

長期的に概成を目指すこととして、平成 19 年度の目標を設定

(考えられる外部要因)

- ・ 事前通行規制区間が新たに追加される場合、もしくは通行規制基準が見直された場合
- ・ 地元調整の状況等

(他の関係主体)

- ・ 地方公共団体等

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載】

過去の実績値の推移 (年度)				
H12	H13	H14	H15	H16
		66%	68%	69%

主な施策等

主な施策の概要

○道路の防災・震災対策の推進(◎)

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等を支える道路について、法面対策や橋梁耐震補強などの防災・震災対策を重点的に進める。

予算額：地震・火災による被害の軽減

事業費 3,456 億円の内数 (H16 年度)

(注)◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本重点事業に係る施策に関するものである。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 平成 14 年度実績値 66%に対し平成 16 年度の実績値は 69%となり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。
- ・ 救援ルートを確保するため、緊急輸送道路等の橋梁の耐震補強や法面対策等の防災対策を推進しているところであるが、防災対策・震災対策が完了した救援ルートが確保されている都市数の増加(平成 16 年度は 4 都市)は微増にとどまっている。
- ・ 特に、緊急輸送道路の橋梁の耐震補強については、二次的被害の可能性のある「跨線橋」や「跨道橋」等を最優先として対策を実施してきており、平成 16 年度末時点で、直轄国道については約 9 割、都道府県管理道路については約 6 割の進捗。しかしながら、河川橋については、直轄国道で約 3 割、都道府県管理道路で約 5 割と進捗が遅れている状況(全体として約 5 割の進捗)。また、落橋・倒壊に至った場合、甚大な二次的被害を及ぼすおそれのある新幹線を跨ぐ橋梁については約 3 割と不十分な状況。

(施策の実施状況)

- ・ 法面対策や橋梁耐震補強などの防災・震災対策を重点的に実施した。
- ・ 平成 16 年度は、観測史上最多の台風上陸や新潟県中越地震等大規模な災害が多発したことから、平成 16 年度補正予算においても防災・震災対策を推進した。

今後の取組の方向性

- ・ 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等を支える道路について、法面対策や橋梁耐震補強などの防災・震災対策を引き続き重点的に進める。

※評価の詳細は「平成 16 年度道路行政の達成度報告書・平成 17 年度道路行政の業績計画書」も参照されたい(URL:<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>)。

平成17年度以降における新規の取組

災害時の広域的な救援ルートを確保するためには、道路の防災・震災対策を推進する必要がある、特に、救援活動や緊急物資輸送に極めて重要な役割を果たす緊急輸送道路の橋梁の耐震補強については、今般の首都直下地震等の大規模地震の逼迫性の指摘を踏まえ、平成17年度より新たに次の取組を行うこととしたところである。

- ・ 緊急輸送道路の橋梁の耐震補強について、平成17年度からの3箇年のプログラムを策定して重点的に実施。
- ・ また、新幹線や高速道路をまたぐ橋梁の耐震補強についても平成17年度からの3箇年のプログラムを策定して重点的に実施。

担当部局等

担当部局：道路局 道路防災対策室（室長 梅山和成）

関係部局：都市・地域整備局 街路課（課長 松谷春敏）

道路局 高速国道課（課長 菊川滋）

道路局 国道・防災課（課長 鈴木克宗）

道路局 地方道・環境課（課長 柗屋誠）

道路局 有料道路課（課長 木村昌司）

政策目標 9 交通安全の確保

陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故等の未然防止と被害軽減が図られること

(5) 道路交通事故を抑止する

交通事故の発生件数が過去最悪の水準にある等道路交通安全を取り巻く環境は極めて厳しい状況にあり、また、死傷事故の半数以上が延長で2割に満たない幹線道路における事故であったこと等から、幹線道路における交通事故対策は喫緊の課題。さらに、幹線道路における事故が特定の箇所集中して発生していることから、それらの箇所に対して集中的な対策が必要である。

業績指標：道路交通における死傷事故率

④

目標値：108件/億台キロ

(118を約1割削減)

(H19年)

実績値：120件/億台キロ

(暫定値)(H16年)

初期値：118件/億台キロ

(H14年)

業績指標：あんしん歩行エリア内の全死傷事故及び歩行者・自転車死傷事故の抑止率

⑧

目標値：約2割、約3割

(H19年)

(順に、死傷事故の抑止率、歩行者・自転車死傷事故の抑止率)

業績指標：事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率

⑧

目標値：約3割 (H19年)

○業績指標 39：道路交通における死傷事故率

(指標の定義)

自動車走行台キロ当たりの死傷事故件数(1件/億台キロとは、例えば1万台の自動車が1万キロ走行した場合、平均1件の死傷事故が発生することを意味する。)

(目標値設定の考え方)

何も対策をしない場合、交通量に比例して死傷事故が増加すると仮定する。その場合の平成19年の死傷事故件数の推計値から、過去の実績を基に算出した各種の交通安全対策の事故抑止効果分を差し引き、対策を実施した場合の平成19年の死傷事故件数を算出する。この件数を平成19年の推計交通量で除し、平成19年の死傷事故率として設定。

(考えられる外部要因)

交通安全思想の普及状況

(他の関係主体)

- ・警察(指導取締り)
- ・公安委員会(交通規制)

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値の推移 (年)				
H12	H13	H14	H15	H16
120	120	118	119	120

				(暫定値)
--	--	--	--	-------

○業績指標 40：あんしん歩行エリア内の全死傷事故及び歩行者・自転車死傷事故の抑止率

(指標の定義)

対策を実施するあんしん歩行エリア内において抑止される死傷事故件数及び歩行者又は自転車利用者が死傷者となる死傷事故件数の割合

(目標値設定の考え方)

過去の類似の交通安全対策の実績を基に、あんしん歩行エリアの整備による事故抑止効果を算出。

(考えられる外部要因)

- ・交通量の変動
- ・交通安全思想の普及状況

(他の関係主体)

- ・警察(指導取締り)
- ・公安委員会(交通規制)

過去の実績値の推移 (年)				
H12	H13	H14	H15	H16
			※	※

※対策に着手したが事業完了していないため、実績値なし

○業績指標 41：事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率

(指標の定義)

対策を実施する事故危険箇所において抑止される死傷事故件数の割合

(目標値設定の考え方)

過去の類似の交通安全対策の実績を基に、事故危険箇所の整備による事故抑止効果を算出。

(考えられる外部要因)

- ・ 交通量の変動
- ・ 交通安全思想の普及状況

(他の関係主体)

- ・ 警察 (指導取締り)
- ・ 公安委員会 (交通規制)

過去の実績値の推移 (年)				
H12	H13	H14	H15	H16
			※	※

※対策に着手したが事業完了していないため、実績値なし

主な施策等

主な施策の概要

安全な道路交通環境の実現を目指し、幹線道路ネットワークの体系的な整備を進めるとともに、事故危険箇所での集中的対策、歩行者等の事故多発地区における歩行者・自転車安全対策の重点実施(あんしん歩行エリアの整備)等交通安全施設等の整備を推進する。(◎)

- ・ 交通安全の確保 事業費 5,598 億円の内数 (H16 年度)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 平成 16 年の日本の死傷事故率は、欧米に比べると 2~6 倍 (ドイツ:52.0、フランス:19.1、イギリス:43.7、アメリカ:45.6 (単位は件/億台キロ。フランスは平成 14 年、アメリカは平成 13 年))。
- ・ 平成 14 年実績値 118 件/億台キロに対し、平成 16 年の死傷事故率の実績値は 120 件/億台キロと指標は後退。
- ・ 死傷事故率が前年より減少した都道府県は 24 であり、過半数を超えている。高知 (対前年比 6.6%減)、青森 (同 5.5%減)、島根 (同 5.2%減) の 3 県は大きく減少。また、死傷事故率ワースト 1,2 の神奈川 (対前年比 3.4%減)、東京 (同 1.9%減) でも死傷事故率を減少。
- ・ シートベルト着用率の向上等に加え、歩道設置等による道路交通環境の整備により人対車両事故の抑止等の効果が発生し、致死率の高い事故を抑止することで、致死率は着実に減少。
- ・ あんしん歩行エリアに係る指標及び事故危険箇所に係る指標については、事業を平成 15 年度に着手したところであり、対策が概成した地区から順次測定する予定。

(施策の実施状況)

- ① 安全性の高い幹線道路の整備
 - ・ 交通量をより安全な道路へとシフトさせるため、死傷事故率が低い自動車専用道路を含む幹線道路ネットワークの整備を推進する。
- ② 幹線道路の事故危険箇所等の集中的な対策
 - ・ 幹線道路における対策を効率的かつ効果的に実施するた

め、特に事故の危険性が高い箇所を事故危険箇所として指定し、公安委員会と連携して交差点改良等の事故抑止対策を集中的に実施した。事故危険箇所は、死傷事故率が幹線道路平均の 5 倍以上の箇所、事故が多発しており 10 年に 1 度以上の確率で死亡事故が発生するおそれの高い箇所等を平成 15 年 7 月に 3,956 箇所抽出し、平成 16 年度までに約 1,600 箇所に対策に着手。

③ 面的・総合的な歩行者事故防止対策

- ・ 市街地内の事故発生割合の高い地区において、歩行者等を優先する道路構造等により通行経路の安全性が確保されたあんしん歩行エリアの整備を推進した。あんしん歩行エリアについては、面的な対策を実施することから、単位面積当たりの事故発生件数が多い地区を抽出することとし、平成 15 年 7 月に 796 地区を指定し、平成 16 年度までに約 600 地区に対策に着手。

今後の取組の方向性

- ・ 効果的、効率的な交通事故対策を進めるため、幹線道路における対策を重点的に実施するとともに、市街地内の事故発生割合の高い地区において、「あんしん歩行エリア」の整備を引き続き進める。
- ・ 個別の対策実施にあたっては、「交通事故対策・評価マニュアル」等を用い、科学的な分析に基づく対策を立案するとともに、現場の状況に応じた工夫のある取組みを共有する。

※評価の詳細は「平成 16 年度道路行政の達成度報告書・平成 17 年度道路行政の業績計画書」も参照されたい (URL:<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>)。

平成 17 年度以降における新規の取組

- ・ 幹線道路において、より効果的・効率的に交通事故を削減するため、「事故危険箇所」に加えて、優先的に対策すべき箇所を明示する「優先度明示方式」により、死傷事故率の高い区間を抽出し、重点的に交通事故対策を実施する。
- ・ 平成 17 年度より交通安全事業の予算費目を見直し、成果と予算配分を直結させた交通事故重点対策事業費を創設する。

担当部局等

担当部局：道路局地方道・環境課 道路交通安全対策室
(室長 岩崎泰彦)

関係部局：道路局国道・防災課 (課長 鈴木克宗)

政策目標 9 交通安全の確保

陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故やテロ等の未然防止と被害軽減が図られること。

(11) 道路構造物を適切に維持管理する

道路交通の安全性の確保及び安定した道路サービスを確保するため、道路の利用交通量や構造物を取り巻く周辺環境（降雨、気温、海岸等）に応じた損傷等が顕著に表れることにより交通に著しい支障を与えることとなる橋梁及び舗装について、適切な維持管理を行う必要がある。

業績指標：構造物保全率

①

橋梁 目標値：93% (H19 年度)

実績値：86% (H16 年度)

初期値：86% (H14 年度)

舗装 目標値：91%

(平成 14 年度の水準 (91%) を維持) (H19 年度)

実績値：94% (H16 年度)

初期値：91% (H14 年度)

○業績指標 49：道路構造物保全率

(指標の定義)

橋梁：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：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延長の割合

(目標値設定の考え方)

橋梁：本格的な更新時代を迎える 10 年後までに、保全率を 100% とすることを目標として、平成 19 年度の目標を設定。

舗装：現在の水準を維持することを目標として設定。

(考えられる外部要因)

地震・豪雨等の大規模自然災害の発生。

(他の関係主体)

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 橋梁に関しては、平成 14 年度実績値 86%から平成 15 年度実績値 87%へ指標は伸びたものの、平成 16 年度の実績値は 86%となり、指標は横ばい状況である。これは、平成 16 年 3 月の点検要領の策定により、新たに要対策箇所となった橋梁が確認されたことに起因していると考えられる。
- 平成 16 年 3 月に策定された新たな点検要領に基づく点検結果等により平成 16 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 50km (453 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、更なる重点的な対策を実施していくことが必要とされる。
- 舗装に関しては、平成 15 年度実績値 93%から平成 16 年度の実績値は 94%となり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。
- 橋梁の安全性に影響を及ぼす可能性のある橋梁の劣化要因である三大損傷（疲労、塩害、アルカリ骨材反応）の実態について把握したところ、三大損傷合計の予防保全率が 88%であることがわかり、「早急な対策が必要」な橋梁が直轄国道で約 900 橋梁あることが分かった。

(施策の実施状況)

- 高度成長期に多数建設された道路構造物の更新時期の平準化、トータルコストの縮減等を目指して、道路の管理方法に、アセットマネジメントの考え方を導入し、効率的・効果的な維持管理を実施。
- そのために、鋼構造物のモニタリング手法などの施設の監視・点検の技術開発を推進し、点検から補修に至る管理の高度化を実施。
- 三大損傷が進行している橋梁の全数の確認を行うとともに、対策を実施予定であった橋梁 89 橋の対策を実施。

過去の実績値の推移

(年度)

	H13	H14	H15	H16
橋 梁		86%	87%	86%
舗 装		91%	93%	94%

主な施策等

主な施策の概要

○橋梁・舗装の維持、修繕

- 交通安全の確保 事業費 5,598 億円の内数 (H16 年度)

今後の取組の方向性

- ・ 引き続き法面对策や橋脚耐震補強などの防災・震災対策を重点的に進める。
- ・ 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し、予防保全率について公表していく。
- ・ 三大損傷の橋梁に対しては、損傷が軽微な段階で、予防的に修繕を行うことが重要であることから、平成 17 年度以降、三大損傷の予防保全率によるマネジメントを実施する。
- ・ 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を推進する。

※評価の詳細は「平成 16 年度道路行政の達成度報告書・平成 17 年度道路行政の業績計画書」も参照されたい(URL:<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>)。

平成 17 年度における新規の取組

- ・ 道路構造物の総合的資産管理システム（アセットマネジメント）を構築し、同システムを支援する技術開発や体制等の整備の推進を図る。
- ・ 道路構造物・道路管理の現状等について、国民へ分かりやすく情報提供する。

担当部局等

関係部局：道路局 国道・防災課（課長 鈴木克宗）

政策目標 13 大気、騒音等に係る生活環境の改善

大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善や都市のヒートアイランド現象の緩和が図られること

(1) 自動車から排出されるNO_x・PMを減少させる

大都市地域等における大気汚染問題を改善するため、自動車に起因するNO_x・PM排出量を削減することが必要である。

業績指標：NO₂・SPMの環境目標達成率

②

目標値：NO₂ 約8割 (H19年度)

SPM 約6割 (H19年度)

実績値：NO₂ 73% (H16年度)

SPM 21% (H16年度)

初期値：NO₂ 64% (H14年度)

SPM — (H14年度)

業績指標：最新排出ガス規制適合車の割合

②

目標値：乗用車 40% (H17年度)

貨物車 30%

実績値：乗用車 27.8% (H15年度)

貨物車 8.3%

初期値：乗用車 6.2% (H12年度)

貨物車 4.1%

○業績指標 56：NO₂・SPMの環境目標達成率

・NO₂

(指標の定義)

自動車NO_x・PM法^{*1}対策地域内で、NO₂について環境基準^{*2}を達成している測定局の割合

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

※2 NO₂濃度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

(目標値設定の考え方)

平成22年度までに100%を目指す(自動車NO_x・PM法施行令)こととして、平成19年度の目標を設定

(考えられる外部要因)

自動車以外の発生源(固定発生源)、交通量の変動、大型車混入率の変動

(他の関係主体)

該当なし

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

・SPM

(指標の定義)

自動車NO_x・PM法対策地域内の対象測定局^{*3}のうち、SPMの当初の測定値における道路寄与分^{*4}が半減している測定局の割合

※3 SPM濃度の測定値(1年間の測定を通じて得られた1時間値の1日平均値のうち、高い方から数えて2%の範囲にある測定値を除外した後の最高値)が、0.10mg/m³を超えており、かつ、当該測定局に最も近い一般環境大気測定局の測定値を上回る自動車排出ガス測定局

※4 対象となる自動車排出ガス測定局の測定値と、当該測定局に最も近い一般環境大気測定局の測定値の差

(目標値設定の考え方)

平成22年度までに100%を目指す(自動車NO_x・PM法施行令)こととして、平成19年度の目標を設定

(考えられる外部要因)

自動車以外の発生源(固定発生源、自然由来)、交通量の変動、大型車混入率の変動

(他の関係主体)

該当なし

過去の実績値の推移					(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	
		NO ₂ : 64%	NO ₂ : 67%	NO ₂ : 73%	
		SPM : —	SPM : 9%	SPM : 21%	

○業績指標 57：最新排出ガス規制適合車の割合

(指標の定義)

ガソリン自動車を対象として、乗用車は平成12年規制適合車、貨物車は平成12年、平成13年規制適合車が販売台数全体の占める割合

(目標値設定の考え方)

販売実績に、優遇税制措置等の対策効果を勘案し設定したもの

(考えられる外部要因)

車両販売台数の変化

(他の関係主体)

経済産業省(税制)

環境省(税制)

過去の実績値の推移						(年度)
H10	H11	H12	H13	H14	H15	
	乗用車	乗用車	乗用車	乗用車	乗用車	乗用車
	1.5%	6.5%	13.2%	14.2%	27.8%	
	貨物車	貨物車	貨物車	貨物車	貨物車	貨物車
	0.7%	4.1%	8.1%	6.2%	8.3%	

主な施策等

主な施策の概要

①自動車から排出される窒素酸化物（NO_x）や浮遊粒子状物質（SPM）の削減を目指し、低公害車の開発・普及、ディーゼル微粒子除去装置（DPF・酸化触媒）導入等自動車の低公害化等の施策（ソフト）と道路等の基盤整備（ハード）を一体的に実施することにより、道路渋滞対策等の推進を図る。

- （◎）
- ・ 予算額：大気・騒音等に係る生活環境の改善事業費 1,443 億円の内数（H16 年度）

②自動車税のグリーン化及び自動車取得税の特例措置
環境負荷の小さい自動車を購入した場合、自動車税を軽減する等の自動車税のグリーン化や自動車取得税に係る軽減措置を講じ、低公害車等の取得を促進し、普及を図る。

③最新排出ガス規制適合車の早期取得特例（自動車取得税）
最新排出ガス規制適合車に対する自動車取得税の特例措置を設けることにより、当該車両の販売促進が図られ、大気環境の改善に資する。

（注）◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

○NO₂・SPM の環境目標達成率

- ・ H15 大気汚染状況報告書より、NO₂・SPM ともに測定濃度の年平均値は近年緩やかな減少傾向にあり、NO₂ の環境目標達成率については平成 14 年度実績値 64%に対し、平成 16 年度の実績値が 73%となり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。SPM の環境目標達成率については、前年データで道路寄与分のあった自動車排出ガス測定局のうち、21%について道路寄与分が半減しており、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。
なお、各年度の指標値は、自治体が設置している観測局のデータの入手に時間を要するため、前年度のデータを用いている。
- ・ 自治体が設置している観測局の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ことから、自動車NO_x・PM法対策地域内（首都圏、愛知・三重圏、大阪・兵庫圏）における自動車からの排出ガス（二酸化窒素（NO₂）、浮遊粒子状物質（SPM）については、国土交通省設置の常時観測局を対象として、NO₂、SPM 両項目とも環境基準の達成局の割合で評価し、併せて濃度値でも補足評価している。環境基準の達成局の割合は、NO₂は 53%（H15）から 69%（H16）、SPMは 78%から 100%（H16）へとそれぞれ向上している。
- ・ なお、NO_xの総排出量の 50%～60%程度が、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。

○最新排出ガス規制適合車の割合

- ・ 平成 15 年度の乗用車実績値は 27.8%であり、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。
- ・ 特に、外部要因としては、自動車メーカーの販売戦略等が大きな要因と考えられる。

（施策の実施状況）

○NO₂・SPM の環境目標達成率

- ・ 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。交差点の立体化の実施箇所において、渋滞解消に伴う走行速度の向上による開通後の整備効果も確認されている。
- ・ 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、新たに 19 箇所を国土交通省が設置する常時観測局による観測を開始した。

○最新排出ガス規制適合車の割合

- ・ 自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置について、軽減対象をより排出ガス低減性能及び燃費性能に優れた自動車に重点化した。また、引き続き、最新排出ガス規制適合車の早期取得特例措置を講じた。

今後の取組の方向性

- ・ 依然として自動車に起因する NO_x・PM 排出量を削減することが求められていることから、自動車からの排出ガスを削減するため、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する。
- ・ 国土交通省が設置する観測局のデータは、早期に速報値として入手可能であり、NO_x・PM 対策地域を中心に、観測体制を強化。
- ・ 自動車税のグリーン化及び自動車取得税の特例措置、最新排出ガス規制適合車の早期取得特例を講じることにより、環境負荷の小さい自動車の普及を促進し、大気汚染問題の改善を図る。

※評価の詳細は「平成 16 年度道路行政の達成度報告書・平成 17 年度道路行政の業績計画書」も参照されたい（URL：<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>）。

平成 17 年度以降における新規の取組

- ・ 自動車NO_x・PM法では、平成 22 年度までに対策地域内でのNO₂の環境基準の概ねの達成が課せられていることから、現況の大気質の環境基準等が他の地域に比べ大幅に上回っている地域（環境ワースト地域）を選定し、平成 22 年度の環境基準達成に向けた対策を立案・実施。

担当部局等

担当課：道路局 地方道・環境課 道路環境調査室

（室長 吉崎 収）

関係課：自動車交通局 技術安全部環境課（課長 江口稔一）

政策目標 13 大気、騒音等に係る生活環境の改善

大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善が図られること

(2) 幹線道路の沿道住民の騒音被害を軽減する

幹線道路の沿道では、自動車騒音の要請限度を超える区域がいまだに多く存在し、安眠を妨害されるなど沿道住民の生活環境が著しく損なわれていることから、改善が必要である。

業績指標：夜間騒音要請限度達成率

②

目標値：72% (H19 年度)

実績値：67% (H16 年度)

初期値：61% (H14 年度)

○業績指標 58：夜間騒音要請限度達成率

(指標の定義)

環境基準類型指定地域^{※1} または騒音規制区域^{※2} いずれかを通過する直轄国道のうち、夜間騒音要請限度^{※3} を達成している道路延長の割合

※1 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

※2 騒音規制法第 3 条第 1 項の規定に基づく指定地域

※3 「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」についての夜間の基準値

(目標値設定の考え方)

長期的に 100%を目指すこととして、平成 19 年度の目標を設定

(考えられる外部要因)

交通量の変動、大型車混入率の変動

(他の関係主体)

該当なし

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値の推移					(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	
		61%	64%	67%	

主な施策等

主な施策の概要

○道路構造対策 (◎)

- ・ 騒音低減効果のある高機能舗装の敷設等道路構造対策
- ・ 予算額：大気・騒音等に係る生活環境の改善事業費 1,443 億円の内数 (H16 年度)

○交通流対策

- ・ 幹線道路ネットワーク整備等による交通の分散、TDM 施策等による交通量の抑制等の交通流対策

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 夜間騒音要請限度達成率は、平成 14 年度実績値 61%に対し、平成 16 年度実績値が 67%となり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。
- ・ 平成 16 年度の目標指標の全国値は 67%となり、全国的に沿道における騒音の状況は改善傾向にあるが、非達成区間が依然 3 分の 1 程度残存する他、大都市地域の達成率は全国に比べて約 3 ポイント下回っているなど、大都市地域を中心に全国的になお厳しい状況。

(施策の実施状況)

- ・ 平成 11 年に沿道環境改善事業を創設し、騒音の現況が厳しい地域において、低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置等を重点的に実施している。
- ・ 平成 16 年度に、新たに低騒音舗装 474km を敷設。平成 15 年度以前の実測時から平成 16 年度の実測時までの間において、新たに低騒音舗装が敷設された地点では、ほぼ全地点で騒音レベルが低下している。
- ・ 平成 15 年度の調査時点で夜間の騒音要請限度を超えている区間を中心に、低騒音舗装の敷設を実施し、夜間騒音要請限度を超える区間を約 250km 解消。(評価延長に占める割合：36%→33%) また、夜間騒音要請限度を大きく上回っている区間を中心に、複合的騒音対策を実施しているが、これらの区間については、低騒音舗装の敷設の効果と合わせた複合的対策の効果が確認されている。

今後の取組の方向性

(今後の取組の方向性)

- ・ 夜間の騒音の要請限度を超える箇所を中心に、舗装の打ち換えサイクルを考慮した低騒音舗装の敷設を行い、より効果的な対策の実施に努める。
- ・ 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、複合的対策を重点的に実施する等、沿道環境改善事業を継続的に実施する。

※評価の詳細は「平成 16 年度道路行政の達成度報告書・平成 17 年度道路行政の業績計画書」も参照されたい (URL:<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>)。

担当部局等

担当課：道路局 地方道・環境課 道路環境調査室

(室長 吉崎 収)

政策目標 17 広域的モビリティの確保

全国的な基幹的ネットワークの整備等により、人や物の広域的な移動・交流の拡大、効率化が図られること

(1) 地域の競争条件確保のための幹線道路網を構築する

高規格幹線道路の整備状況は、地域間で大きな格差が生じており、地域ブロックの自立的な発展や競争条件の確保、地域間の交流連携を図る上で、高規格幹線道路、地域高規格道路等の幹線道路網の構築が必要である。

業績指標：規格の高い道路を使う割合

②

目標値：15%（H19年度）

実績値：13%（速報値）

（H16年度）

初期値：13%（H14年度）

○業績指標 72：規格の高い道路を使う割合

（指標の定義）

全道路の走行台キロ^(注)に占める自動車専用道路等の走行台キロの割合

（注）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。

（目標値設定の考え方）

欧米の状況等を勘案し、地域の実情によって20～30%を達成することを長期目標とした場合のH19年度の値として設定。

（考えられる外部要因）

該当なし

（他の関係主体）

該当なし

過去の実績値の推移				（年度）	
H12	H13	H14	H15	H16	
		13%	13%	13%	（速報値）

主な施策等

主な施策の概要

①規格の高い道路のネットワーク構築

高規格幹線道路・地域高規格道路の着実な整備等により、規格の高い道路を使う割合を引き上げ、自動車交通の高速性、円滑性を確保するとともに、安全性の向上、生活環境の改善を図る。

予算額：広域的モビリティの確保

事業費 28,674 億円の内数（H16年度）

②多様で弾力的な料金施策への取組

多様で弾力的な料金施策に資する取組を推進。

③スマートICの活用等による追加ICの整備促進

ETCを活用した追加インターチェンジの導入に向けた検討の実施。

（注）◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本重点事業に係る施策に関するものである。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・ 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ことが重要。
- ・ 規格の高い道路を使う割合の実績値は13%であり、前年度からは横ばいであるが、規格の高い道路の走行台キロは若干増加している。
- ・ 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41箇所料金社会実験を実施し、規格の高い道路を使う割合が増加し、周辺道路の交通量が減少することを確認。
- ・ とぎれた高速道路等を結び、ネットワークを形成することで、路線全体の利用促進につながる事例もある。

施策の実施状況

①規格の高い道路のネットワーク構築

・ 高規格幹線道路の整備

平成16年度末供用延長 8,730 km

（平成16年度新規供用延長 190 km）

・ 地域高規格道路の整備

平成16年度末供用延長 1,636 km

（平成16年度新規供用延長 78 km）

②多様で弾力的な料金施策への取組

- ・ 高速自動車国道における「深夜割引」、「早朝夜間割引」、「通勤割引」及び「地方における課題解決型」の社会実験等の実施。

③スマートICの活用等による追加ICの整備促進

- ・ ETCを活用した追加インターチェンジの導入に向けた社会実験の実施。

今後の取組の方向性

- ・ 高規格幹線道路及び地域高規格道路等の規格の高い道路のネットワークの整備にあたり、投資効果を最大限発揮できるように重点的かつ効率的に整備を推進。
- ・ 弾力的な料金設定の本格実施に向け、引き続き有料道路における料金の社会実験を実施
- ・ ETCを活用したインターチェンジの導入に向けた検討を引き続き実施。

※評価の詳細は「平成 16 年度道路行政の達成度報告書・平成 17 年度道路行政の業績計画書」も参照されたい（URL:<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>）。

平成 17 年度以降における新規取組

- ・ 「マイレージ割引」、「大口・多頻度割引」を実施。
- ・ 平成 16 年度に実施した「SA・PA に接続するスマート IC の社会実験に引き続き、スマート IC の社会実験の拡充を図る。

担当部局等

担当課：道路局企画課道路経済調査室（室長 深澤淳志）
関係課：道路局高速国道課（課長 菊川 滋）
道路局国道・防災課（課長 鈴木克宗）
道路局地方道・環境課（課長 柰屋 誠）
道路局有料道路課（課長 木村昌司）
都市・地域整備局街路課（課長 松谷春敏）

政策目標 18 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化

国際的な水準の交通サービスの確保、国際的な人の移動の促進、国際物流の円滑化等が図られ、国際競争力等の確保・強化が図られること

(6) 空港・港湾・道路等の連携を強化する

効率的なマルチモーダル輸送体系を構築するため、地域高規格道路をはじめとする空港・港湾等へのアクセス道路を重点的に整備する必要がある。

業績指標：拠点的な空港・港湾への道路アクセス率

②

目標値：68% (H19 年度)

実績値：61% (H16 年度)

初期値：59% (H14 年度)

○業績指標 81：拠点的な空港・港湾への道路アクセス率

(指標の定義)

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^(注)の割合

注：拠点的な空港…第一種空港及び国際定期便が就航している第二種空港

拠点的な港湾…総貨物取扱量が 1,000 万トン/年以上又は国際貨物取扱量が 500 万トン/年以上の重要港湾及び特定重要港湾（国際コンテナ航路、国際フェリー航路又は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。）

(目標値設定の考え方)

長期的に国際競争力の確保に必要な水準（約 90%）を目指すこととして、平成 19 年度の目標を設定。

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等

空港及び港湾の新規供用、格上げ、格下げ等の状況

(他の関係主体)

地方公共団体（事業主体）

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ アクセス率については、平成 14 年度末の 59%が平成 16 年度末に 61%まで向上し、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。
- ・ 指標の進捗は順調であるものの、その水準自体はアメリカの 91% (H13 年度末)、欧州（英・仏・独・伊）の 84% (H13 年度末) に比べ依然として低水準であり、その向上が不可欠である。
- ・ なお、外貿コンテナを取り扱う拠点的な港湾（35 箇所）のうち 3 割以上は、そのアクセス道路について重さ指定と高さ指定のいずれかが未指定であり、フル積載の国際標準コンテナ車両が走行可能なネットワークを明示できていなかった。

注：重さ指定道路：橋梁の補強等により、車両の大型化（国際標準コンテナ車両）に対応し、道路管理者が指定した道路。

高さ指定道路：車両の大型化（国際標準コンテナ車両）に対応するため、車両の高さの最高限度を 4.1m とし、道路管理者が指定した道路。

施策の実施状況

- ・ 平成 16 年度においては、中部国際空港の開港にあわせた中部国際空港連絡道路及び知多横断道路の供用により、拠点的な空港である中部国際空港へ高規格道路が直結し、円滑なアクセスを確保した。
- ・ 中部国際空港への高速の道路アクセスを通じ、観光やビジネス客の移動を円滑化して地域交流・国際交流に寄与したほか、アクセス道路や背後の広域的な道路網を通じた高速交通体系が実現し、国際・国内物流の効率化に寄与した。

今後の取組の方向性

- ・ 今後も引き続き、国際競争力の向上や観光・地域間交流の促進を図るため、空港・港湾等へのアクセス道路を重点的に整備することとしている。
- ・ 拠点的な港湾と IC とのアクセス道路の大型化対応を推進する等、国際標準コンテナ車両（総重量 44t、車高 4.1m）が、国際物流戦略の観点から重要な港湾等と大規模物流拠点とを積み替えなくドア・トゥ・ドアで走行できる道路ネットワークの構築を図る。
- ・ 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。

過去の実績値の推移					(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	
		59%	61%	61%	

主な施策等

主な施策の概要

○拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の整備 (◎)

マルチモーダル輸送体系の構築を通じた国際競争力の向上や観光交流の促進等を通じた地域経済の活性化を図るため、拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の重点的な整備を推進する。

予算額：国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化事業費 15,281 億円の内数 (H16 年度)

(注)◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本重点事業に係る施策に関するものである。

※評価の詳細は「平成 16 年度道路行政の達成度報告書・平成 17 年度道路行政の業績計画書」も参照されたい（URL:<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>）。

担当部局等

担当課：道路局企画課道路経済調査室（室長 深澤淳志）

政策目標 18 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化

国際的な水準の交通サービスの確保、国際的な人の移動の促進、国際物流の円滑化等が図られ、国際競争力等の確保・強化が図られること

(8) 三大都市圏の環状道路ネットワークを形成する

三大都市圏の都心部における慢性的な渋滞や沿道環境の悪化等を大幅に解消するとともに、その整備により誘導される新たな都市拠点の形成等を通じた都市構造の再編を促すため、三大都市圏環状道路ネットワークの形成を推進する。

業績指標：三大都市圏の環状道路整備率

②

目標値：60% (H19 年度)

実績値：42% (H16 年度)

初期値：35% (H14 年度)

○業績指標 83：三大都市圏の環状道路整備率

(指標の定義)

三大都市圏で計画している環状道路の供用延長を計画延長で割ったもの。

(目標値設定の考え方)

都市再生本部決定などで定められた目標や現在までの進捗状況等から H19 年度目標値を算出。

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等

(他の関係主体)

該当なし

今後の取組の方向性

- ・ 三大都市圏環状道路の整備にあたり、投資効果を最大限発揮できるよう重点的かつ効率的に整備を推進。
- ・ 平成 17 年度には、京奈和自動車道（橋本道路）等の新規供用を予定。
- ・ 今後も、平成 19 年度目標値の達成に向け、投資効果を最大限発揮できるよう重点的かつ効率的に整備を推進する。

担当部局等

担当課：道路局 企画課道路経済調査室（室長 深澤淳志）
関係課：道路局 高速国道課（課長 菊川 滋）
道路局 国道・防災課（課長 鈴木克宗）
道路局 有料道路課（課長 木村昌司）
都市・地域整備局 街路課（課長 松谷春敏）

過去の実績値の推移 (年度)

H12	H13	H14	H15	H16
		35%	35%	42%

主な施策等

主な施策の概要

○三大都市圏環状道路の整備

三大都市圏の都心部における慢性的な渋滞や沿道環境の悪化等を大幅に解消するとともに、その整備により誘導される新たな都市拠点の形成等を通じた都市構造の再編を促す三大都市圏環状道路の整備を推進。

予算額：国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化事業費 15,281 億円の内数 (H16 年度)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 平成 16 年度は、東海環状自動車道（豊田 JCT～美濃関 JCT 間（73 km））をはじめ、86 km の供用を開始したところであり、三大都市圏の環状道路整備率の実績値は 42% である。

施策の実施状況

- ・ 三大都市圏環状道路の整備
平成 16 年度末供用延長 512 km
(平成 16 年度新規供用延長 86 km)

政策目標 20 都市交通の快適性・利便性の向上

都市における交通渋滞・混雑が緩和され、円滑な交通が確保されるほか、利用しやすい交通機能を備えた快適で魅力ある都市生活空間等が形成されること

(3) 都市内の交通渋滞を緩和する

高速道路における渋滞原因の約3割が料金所渋滞。ETC（ノンストップ自動料金支払いシステム）の利用促進を図ることで料金所渋滞の解消を図る。

業績指標：道路渋滞による損失時間

①

業績指標：ETC利用率

①

業績指標：路上工事時間の縮減率

①

目標値：38.1億人時間／年を約1割削減
(H19年度)

実績値：36.9億人時間／年 (H16年度)

初期値：38.1億人時間／年 (H14年度)

目標値：70% (H18年春)

実績値：47% (H17年春*)

※日別データ：平成17年6月16日

初期値：5% (H14年度)

目標値：201時間／km・年を約2割削減
(H19年度)

実績値：143時間／km・年 (H16年度)

初期値：201時間／km・年 (H14年度)

○業績指標 90：道路渋滞による損失時間

(指標の定義)

渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差(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。)

(目標値設定の考え方)

長期的に受忍限度を超えない程度まで渋滞が解消・緩和された状態を目指すこととして、平成19年度の目標を設定

(考えられる外部要因)

交通量の変動

(他の関係主体)

該当なし

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値の推移 (年度)				
H12	H13	H14	H15	H17春
	2%	5%	16%	47%*

※日別データ：平成17年6月16日

○業績指標 92：路上工事時間の縮減率

(指標の定義)

直轄国道1kmあたりの路上工事に伴う年間の交通規制時間

(目標値設定の考え方)

モデル事務所において実施した、各種路上工事縮減施策実施による路上工事縮減に関するシミュレーション結果を基に算出

(考えられる外部要因)

地震、豪雨等の大規模自然災害の発生

(他の関係主体)

- ・地方公共団体(事業主体)
- ・占用企業者(路上工事実施主体)

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値の推移 (年度)				
H12	H13	H14	H15	H16
		38.1	37.6	36.9

○業績指標 91：ETC利用率

(指標の定義)

ETCの導入済み料金所においてETCを利用した車両の割合

(目標値設定の考え方)

長期的に100%を目指すこととして、平成18年春の目標を設定

(考えられる外部要因)

交通量の変動

(他の関係主体)

該当なし

過去の実績値の推移 (年度)				
H12	H13	H14	H15	H16
		201	186	143

主な施策等

主な施策の概要

○渋滞対策の推進(◎)

バイパス、環状道路、市街地における都市計画道路等の整備、交通結節点の改善、交通需要マネジメント施策等

予算額：都市交通の快適性・利便性の向上

事業費9,995億円の内数(H16年度)

○ETCの利用促進・活用推進

料金所渋滞の緩和や環境改善を図るために、ETCのさらなる普及を促進。ETCの24時間専用レーン化、ETC車載器の助成、多様で弾力的な料金施策を推進する。

予算額：都市交通の快適性・利便性の向上
事業費 9,995 億円の内数（H16 年度）

○路上工事時間の縮減（◎）

工事調整による共同施工や集中工事の実施等に加え、道路利用者による工事実施状況のチェックを行うなどの外部評価の強化による路上工事縮減施策を実施

(注)◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本重点事業に係る施策に関するものである。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

1. 道路渋滞による損失時間

- 平成 14 年度実績値 38.1 億人時間／年に対し、平成 16 年度の道路渋滞による損失時間の実績値は 36.9 億人時間／年となり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。
- 短期間で効果を発現した事例として、有料道路の料金施策などにより既存の高速道路を有効に活用した事例が各地に存在。
- 「使える」ハイウェイ推進会議において、高速道路の有効活用による渋滞緩和施策等について提言がなされ、これら既存ストックを活用した渋滞対策について検討してゆく。

2. ETC 利用率

- 平成 14 年度実績値 5%に対して平成 17 年春の実績値は 47%（日別データ：平成 17 年 6 月 16 日）となり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。
- 平成 17 年 4 月の首都高速道路本線料金所の渋滞は、平成 14 年 4 月と比較して約 9 割減少した。
※ETC 利用率の目標は、平成 19 年度目標である 70%を平成 18 年春までに前倒しで向上を図ることとした。

○路上工事時間の縮減率

- 平成 14 年度実績値 201 時間／km・年に対して平成 16 年度の実績は 143 時間／km・年（29%減）となり、指標の目標値以上の縮減を達成した。
- 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、平成 14 年度と比較して、東京 23 区 20%、名古屋 16%、大阪市 47%の縮減を達成した。
- 地方部においては、路上工事の約 7 割を道路補修工事が占めており、より一層の路上工事縮減を進めるためには、道路補修工事の更なるマネジメントが必要である。

(施策の実施状況)

1. 道路渋滞による損失時間

- バイパス・環状道路整備、交差点立体化、連続立体交差事業、交通結節点改善事業や TDM 施策等を引き続き実施中。また、渋滞状況をより正確に把握するため、「プローブカー」等による調査を引き続き実施中である。なお、渋滞損失の全国値である 38.1 億人時間（平成 14 年実績）の傾向を把握するため、渋滞モニタリング区間を変更し、全国の累積渋滞損失時間の上位 6 割をカバーする区間を新モニタリング区間として設定した。
- 都市圏交通円滑化総合計画については、平成 16 年度までに 19 都市圏において策定、実施している。

2. ETC 利用率

- ほぼ全ての本線料金所で 24 時間専用レーン化が完了。
- ETC 車載器購入費用軽減策として、料金還元や車載器購入支援を開始し、330 万台の支援を実施。
- 高速自動車国道では、平成 16 年 11 月から深夜割引、平成 17 年 1 月からは通勤割引、早朝夜間割引といった時間帯割引を開始。
- 首都高速の端末区間における特定料金区間の設定、首都高速道路の夜間割引社会実験といった ETC 利用者の特化した多様で弾力的な料金施策を推進。

3. 路上工事時間の縮減率

- 工事調整による共同施工・集中工事の実施や年末・年度末等における路上工事抑制等を引き続き推進している。
- 路上工事情報のリアルタイム化や東京 23 区における「問合せ番号」の導入等、道路利用者への情報提供の充実に向けた取組みを推進している。
- 工事実施者毎の毎月の路上工事時間を直ちに集計・公表する等のマネジメントの強化を図るとともに、東京 23 区における「不人気投票」の実施、路上工事モニターによる工事実施状況のチェック等、外部評価の強化による路上工事縮減を推進している。

今後の取組の方向性

○渋滞：引き続き、バイパス・環状道路整備、交差点立体化、連続立体交差事業、交通結節点改善事業や TDM 施策等を実施。また、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を図る。その際、地域ニーズを考慮しつつ、渋滞損失時間の高いところに対して重点的に対策が行われるよう、事業の推進を図る。

○ETC：ETC の効果を発現させるために ETC の利用の促進を図ることが重要であり、以下の施策を実施。

- 通行料金支払い方法の集約化（ETC と現金）に向けた料金施策の実施
- ETC 終日専用レーンの複数化を順次拡大
- ETC 利用者を対象とした多様で弾力的な料金施策の推進

○路上工事：さらなる路上工事縮減と路上工事に対する満足度の向上を図るため、各地域の実情を踏まえた、よりきめ細かな路上工事縮減に取り組み、地域の主体的な路上工事マネジメントを推進する。また、外部評価の強化による路上工事縮減については、実施結果を踏まえた改善を行った上で、引き続き取組みを推進する。なお、路上工事縮減を推進するためには、引き続き、関係機関が調整して工事実施方法等の改善を図るなど、不断の努力が必要である。

※評価の詳細は「平成 16 年度道路行政の達成度報告書・平成 17 年度道路行政の業績計画書」も参照されたい（URL：<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>）。

平成 17 年度以降における新規の取組み

○渋滞：より効果的・効率的な渋滞施策の立案のため、平成 17 年度予算配分より、渋滞損失を高い順に並べ、優先的に対策すべき箇所を明示する「優先度明示方式」を導入し、渋滞の激しい箇所を抽出して、重点的な予算投資を実施。

○ETC：ETC 車載器リース制度を創設し、通行料金支払い方法の ETC への転換を促進する。また、二輪車 ETC の本格導入を目指し、試行運用を開始する。

担当部局等

担当部局：道路局 企画課 道路経済調査室（室長 深澤淳志）
道路局 有料道路課（課長 木村昌司）
道路局 国道・防災課（課長 鈴木克宗）

政策目標 2 2 地域間交流・観光交流等内外交通の推進

地域間交流、観光交流等の内外の交流の推進により、地域や経済の活性化が図られること。

(5) 隣接する地域の中心の都市間が改良済みの道路で連絡されている割合

地域を結ぶルート^①の走行性、安全性を高め、高次医療や多様化する消費、余暇活動などに伴うサービスの広域的な利用を可能とし、様々な地域の生活や経済活動を支えるため、地域の都市間交流を支援する道路整備を促進させる。

業績指標：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
②
目標値：77% (H19 年度)
実績値：74% (H16 年度)
初期値：72% (H14 年度)

業績指標：日常生活の中心の都市まで、30 分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合
②
目標値：68% (H19 年度)
実績値：65% (H16 年度)
初期値：63% (H14 年度)

○ 業績指標 100：①隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合

(指標の定義)

隣接する地域の中心の都市^(注)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。

(注)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)の中心都市を指す。ただし、二次生活圏が設定されていない首都圏・近畿圏・中部圏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。【合計約 300 都市】

二次生活圏とは、高度な買い物ができる商店街や専門医を持つ病院、高等学校等の広域利用施設に準じた施設が、概ねバスで 1 時間程度で行ける範囲の圏域(半径 6~10km 程度)。

地方生活圏とは、総合病院、各種学校、中央市場等の広域利用施設が、概ねバスで 1~1.5 時間程度で行ける範囲の圏域(半径 20~30km 程度)。

(目標値設定の考え方)

長期的には 100% を目指すこととして、平成 19 年度の目標を設定。

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等

(他の関係主体)

地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載】

過去の実績値の推移 (年度)				
H12	H13	H14	H15	H16
		72%	73%	74%

○ 業績指標 101：②日常生活の中心の都市まで、30 分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合

(指標の定義)

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。

(目標値設定の考え方)

平成 14 年度末現在、日常生活の中心となる都市まで、30 分以内で到着できるものの、安定・快適な走行が確保されない人口(約 1,200 万人)を解消することにより得られるアウトカム量(約 80%)を長期目標(H32 を目処)として設定した場合の H19 年度の値として設定。

(考えられる外部要因)

該当なし
(他の関係主体)
地方公共団体等

過去の実績値の推移 (年度)				
H12	H13	H14	H15	H16
		63%	64%	65%

主な施策等

主な施策の概要

①隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合(◎)

住民生活(通勤、通学、医療、福祉、防災)の利便性の向上、地域経済の活性化等を図るため、隣接する地域の中心都市を結ぶルートである「地域間交流ルート」を重点的に整備を推進する。

予算額 地域間交流・観光交流等内外交流の推進
3,715 億円の内数(H16 年度)

②日常生活の中心の都市まで、30 分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合

地域内の交流の円滑化に資する道路整備として、市町村合併支援事業等を推進する。また、地域の実情に応じつつ効率的な道路整備を推進する観点から、1.5 車線の道路整備等を推進する。

予算額 地域間交流・観光交流等内外交流の推進
3,715 億円の内数(H16 年度)

(注)◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本重点事業に係る施策に関するものである。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

①隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合(◎)

・平成 14 年度実績値 72% から平成 16 年度実績値が 74% となり目標の達成に向けて指標は順調に推移している。

②日常生活の中心の都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合

- ・平成14年度実績値63%から平成16年度の実績値が65%となり目標の達成に向けて指標は順調に推移している。
- ・安定到達率向上のため、市町村合併支援事業（206地域）を推進した結果、同事業を実施する生活圏の安定到達人口の増加は、約14万人（増加人口の22%）を数えた。

（施策の実施状況）

①隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合

- ・平成16年度は、2次生活圏の中心都市7市に関連する地域間交流ルートである4ルートの整備を新たに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、住民生活や観光交通等の利便性の向上が図られ、全国値では初期値72%から実績値74%まで向上した。

②日常生活の中心の都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合

- ・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市町村合併支援事業の推進等により、安定到達人口は約60万人増加した。

今後の取組の方向性

- ・高次医療や多様化する消費・余暇活動などに伴う高度な都市型サービスの広域利用を可能とするため、日常生活が営まれる一定の圏域（日常活動圏）を連絡する道路網について重点的に整備する。
- ・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ようにするため、市町村合併支援事業等の地域内の交流の円滑化に資する道路整備等を重点的に支援する。

※評価の詳細は「平成16年度道路行政の達成度報告書・平成17年度道路行政の業績計画書」も参照されたい（URL:<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>）。

平成17年度以降における新規の取組

- ・責任裁量型への補助金制度の転換等により、地方自らの判断と責任で実施する地域の都市間交流等を支援する道路整備、及び、地域内の交流の円滑化に資する道路整備を支援。

担当部局等

担当部局：道路局 国道・防災課（課長 鈴木克宗）
道路局 地方道・環境課（課長 柗屋 誠）