

# ○暮らし・環境

## 政策目標 2

良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現

## 施策目標 3

総合的なバリアフリー化を推進する

高齢者、障害者を含むすべての人々が安心して生活することができるよう、一体的・総合的なバリアフリー化等を推進する。

## 業績指標

8	1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、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（①旅客施設の段差解消、②視覚障害者ブロック、③道路、④建築物、⑤住宅）
9	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（①低床バス車両、②ノンステップバス車両、③福祉タクシー）
10	バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合（①鉄軌道車両、②旅客船、③航空機）
11	交通アドバイザー会議における意見への対応件数
12	バリアフリー化された都市公園の園路及び広場、駐車場、便所の割合（①園路及び広場、②駐車場、③便所）
13	バリアフリー化された路外駐車場の割合
14	高齢者（65歳以上の者）の居住する住宅のバリアフリー化率（①一定のバリアフリー化、②高度のバリアフリー化）
15	共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率
16	不特定多数の者等が利用する一定の建築物（新築）のうち誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合
17	ICカードが導入されたバス車両数

## 【評価結果の概要】

### （総合的評価）

ユニバーサル社会の実現のための施策目標の達成に向け、各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移しているところである。引き続き、バリアフリー新法に基づいた、公共交通機関、道路、都市公園、路外駐車場、建築物等の個々の施設・設備のバリアフリー化及び一体的・総合的なバリアフリー化を推進するとともに、公共交通機関の利用者のニーズの把握と施策への反映に努めていく必要がある。

### （必要性）

本施策は、高齢者、障害者等に配慮された社会を実現するものであり、高い公益性を有するものであるとともに、本格的な高齢化社会に対応するための緊急性を有しているものであり、政府（国）が主体となり自らの責務として実施する必要がある（バリアフリー新法において、国は移動等円滑化を促進するため、必要な資金の確保、教育活動、広報活動、その他の措置を講ずるよう努めなければならない旨規定されている）。したがって、ユニバーサル社会の実現に向けた各施策を引き続き講じることが必要である。

### （有効性）

ユニバーサル社会の実現のための施策目標の達成に向け、各業績指標に基づく事業等は概ね順調かつ着実に進捗しているところであり、また、バリアフリー新法に基づき市町村が作成する基本構想は、平成13年度末では15市町村において15の基本構想が策定されていたものが、平成19年3月末日現在では235市町村において291の基本構想が策定されており、順調かつ着実に増加しているところである。今後もユニバーサル社会の実現に向けた各施策を引き続き講じることが有効である。

### （効率性）

バリアフリー新法に基づいた個々の施設整備と併せ、基本構想策定促進施策や「心のバリアフリー（一般国民一人ひとりがバリアフリーに対する理解を深めること）」施策を含めた一体的・総合的なバリアフリー化を推進することによって、効率的なバリアフリー化を推進しているところである。また、直接公共交通機関の利用者からニーズの把握を行うことで、効率的な施策への反映に努めているところである。

### （反映の方向性）

- ・ より一層の一体的・総合的なバリアフリー化施策等の推進
- ・ より一層の個々の対象施設・設備等のバリアフリー化等の推進
- ・ 公共交通利用者ニーズを踏まえた施策の推進

## 業績指標 8

1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、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（①旅客施設の段差解消、②視覚障害者誘導用ブロック、③道路、④建築物、⑤住宅）

### 評価

①旅客施設の段差解消	A-1	①目標値：7割強（平成19年度） 実績値：63.1%（平成18年度） 初期値：39.3%（平成14年度）
②視覚障害者誘導用ブロック	A-1	②目標値：8割強（平成19年度） 実績値：88.3%（平成18年度） 初期値：72.0%（平成14年度）
③道路	A-2	③目標値：約5割（平成19年度） 実績値：49%（平成19年度） 初期値：17%（平成14年度）
④建築物	A-1	④目標値：約4割（平成19年度） 実績値：41%（平成18年度） 初期値：約3割（平成14年度）
⑤住宅	B-3	⑤目標値：約1割（平成19年度） 実績値：3.4%（平成15年度） 初期値：2.7%（平成10年度）

### （指標の定義）

#### ①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、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）に基づく「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令」（公共交通移動等円滑化基準）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。

#### ②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、バリアフリー新法に基づく公共交通移動等円滑化基準第9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。

#### ③道路

1日あたりの平均利用者数が5,000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「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」（旧交通バリアフリー法）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。

（注2）：「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令」に定められた道路の構造に関する基準を満たし、高齢者・障害者等の移動等円滑化が図られた状態。

#### ④建築物

床面積2,000㎡以上の特別特定建築物（注1）の総ストック数のうち、バリアフリー新法に基づく建築物移動等円滑化基準（注2）に適合するものの割合。

（注1）：病院、劇場、ホテル、老人ホーム等の不特定多数の者または主として高齢者、障害者等が利用する建築物

（注2）：出入口、廊下、階段、エレベーター、便所等の施設の構造及び配置に関する基準

#### ⑤住宅

全住宅ストックのうち、「手すりの設置」「広い廊下幅の確保」「段差の解消」がなされた住宅ストックの割合

### （目標設定の考え方・根拠）

#### ①旅客施設の段差解消、②視覚障害者誘導用ブロック

バリアフリー新法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（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おいて原則として全て移動等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。

#### ③道路

平成22年までに100%を目指す（基本方針）こととして、平成19年度の目標を設定。

#### ④建築物

基本方針における平成22年までの目標（約50%）、これまでの取組及び平成14年（旧バリアフリー法改正）からの基準適合の義務化を踏まえ、平成19年度までの2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストック数のうち建築物移動等円滑化基準を満たす割合の伸びを想定し、目標値（平成19年度）を設定している。

#### ⑤住宅

第八期住宅建設五箇年計画（以下「八期五計」という。）で、平成27年度において住宅ストックの2割をバリアフリー化がなされた住宅とすることを目指すこととしており、それを平成19年度分まで年度割した。

### （外部要因）

#### ①旅客施設の構造等

#### ②③該当なし

- ④経済状況等による新規建築物着工数等
- ⑤新規住宅着工数、リフォーム件数等

**(他の関係主体)**

- ①②③地方公共団体（事業主体）、公共交通事業者（事業主体）
- ④建築事業者（事業主体）
- ⑤該当なし

**(重要政策)**

**【施政方針】**

- ・第162回国会施政方針演説（平成17年1月21日）  
「公共施設のみならず、制度や意識の面でも社会のバリアフリー化を引き続き推進いたします。」

**【閣議決定】**

- ・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）（平成18年2月28日閣議決定）
- ・経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日閣議決定）  
「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に掲げる目標の達成に向けてバリアフリー環境の整備に取り組む。（第4章5.）

**【閣決（重点）】**

- ・社会資本整備重点計画（平成15年10月10日閣議決定）「第2章及び第3章に記載あり」

**【本部決定】**

なし

**【政府・与党申合】**

なし

過去の実績値（①旅客施設の段差解消）							(年度)
	H14	H15	H16	H17	H18	H19	
旅客施設	39.3%	44.1%	48.9%	56.5%	63.1%	—	
鉄軌道駅	39.0%	43.9%	48.7%	56.3%	62.8%	—	
バスターミナル	71.1%	71.4%	73.2%	75.0%	76.2%	—	
旅客船ターミナル	55.6%	75.0%	77.8%	71.4%	88.9%	—	
航空旅客ターミナル	0% (100%)	5.0% (100%)	31.8% (100%)	43.5% (100%)	65.2% (100%)	—	

過去の実績値（②視覚障害者誘導用ブロック）							(年度)
	H14	H15	H16	H17	H18	H19	
旅客施設	72.0%	74.2%	80.1%	82.8%	88.3%	—	
鉄軌道駅	72.6%	74.9%	80.6%	83.3%	88.6%	—	
バスターミナル	57.8%	47.6%	53.7%	54.5%	66.7%	—	
旅客船ターミナル	44.4%	50.0%	55.6%	57.1%	77.8%	—	
航空旅客ターミナル	33.3%	45.0%	81.8%	87.0%	91.3%	—	

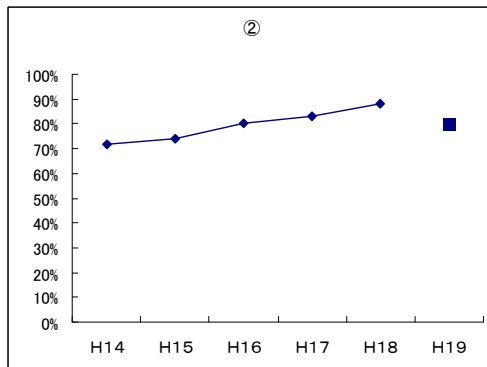
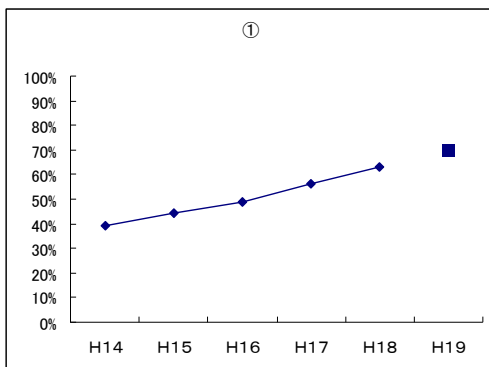
過去の実績値（③道路）							(年度)
	H14	H15	H16	H17	H18	H19	
道路	17%	25%	31%	39%	44%	49%	

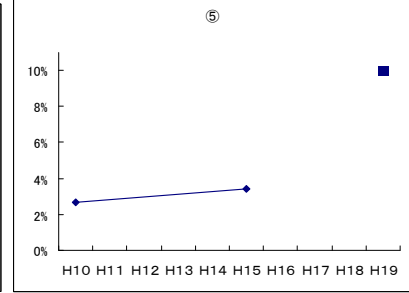
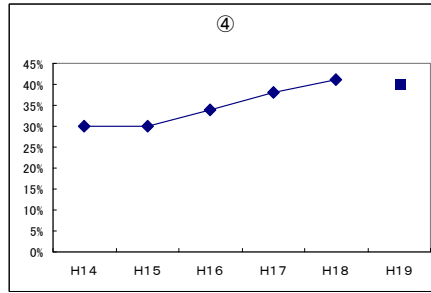
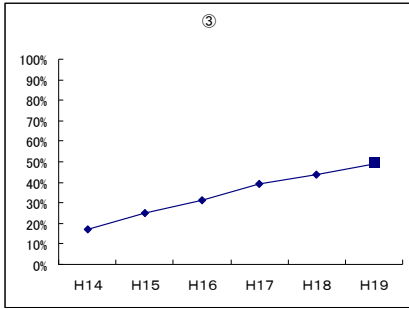
過去の実績値（④建築物）							(年度)
	H14	H15	H16	H17	H18	H19	
建築物	約3割	3割	34%	38%	41%	—	

過去の実績値（⑤住宅）											(年度)
	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	
住宅	2.7%	—	—	—	—	3.4%	—	—	—	—	







## 事務事業の概要

### 主な事務事業の概要

- ・歩行空間のバリアフリー化の整備 (◎)  
 主要な鉄道駅等の周辺とあわせて、駅、官公庁施設、病院、福祉施設等の周辺、及びこれらを相互に連絡する道路において、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：事業費 1,652億円の内数(平成19年度)
- ・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 85.5億円(平成19年度)  
           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(平成19年度)  
           旅客船ターミナル等におけるバリアフリー化 2,341.1億円の内数(平成19年度)  
           空港のバリアフリー化 171.4億円の内数(平成19年度)
- ・建築物のバリアフリー化の推進 (◎)  
 百貨店、劇場、老人ホーム等の不特定多数の者又は主に高齢者、障害者等が利用する建築物について、床面積2,000㎡(公衆便所は50㎡)以上のものを新築等する際の段差解消等のバリアフリー化を推進。
- ・住宅のバリアフリー化の推進 (◎)  
 住宅のバリアフリー改修工事を行った場合に住宅ローン残高の一定割合を所得税額から控除する等を内容とするバリアフリー改修促進税制を創設し、また、高齢者世帯等各地域における居住の安定に特に配慮が必要な世帯に施策対象を重点化し、整備費助成及び家賃低廉化助成を通じて良質な賃貸住宅の供給を促進する地域優良賃貸住宅制度を創設するなど、住宅のバリアフリー化を推進。
- ・バリアフリー新法に基づく総合的なバリアフリー化の推進 (◎)  
 バリアフリー新法の施行を踏まえ、高齢者・障害者をはじめとする誰もが自立できるユニバーサルデザインの考えに基づいたバリアフリー社会を着実に実現するための施策(「心のバリアフリー」社会の実現のための施策の拡充、新たな制度に基づく基本構想の策定促進、段階的・継続的な発展(スパイラルアップ)を図るための体制確立)を実施することにより、より一層のバリアフリー化の推進を図る。  
 予算額：バリアフリー新法に基づく総合的なバリアフリー化の推進 1.0億円(平成19年度)
- ・官庁施設のバリアフリー化の推進 (◎)  
 窓口業務を行う官署が入居する官庁施設について、窓口業務を行う事務室の出入口の自動ドア化、多機能トイレの設置等による高度なバリアフリー化を目指した整備を推進する。また、既存施設について、手すり、スロープ視覚障害者誘導ブロック、車いす使用者用便所、自動ドア、エレベーター等の改修を実施する。  
 予算額：232億円の内数(平成19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整備事業に係る施策に関するものである。
- ・交通バリアフリー設備の特別償却制度(所得税、法人税)  
 高齢者・障害者等が鉄道駅、路面電車、バス及びタクシー車両を安全かつ容易に利用できるようにするため、これらの施設に係る特定設備を取得した場合の特別償却制度  
 減収見込額 368百万円(平成19年度)
- ・駅のバリアフリー化改良工事により取得した施設に係る特例措置(不動産取得税、固定資産税、都市計画税)  
 高齢者・障害者等が鉄道駅を安全かつ容易に利用できるようにするため、鉄道駅に係る特定設備を取得した場合の特例措置  
 減収見込額 11百万円(平成19年度)

### 関連する事務事業の概要

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)

#### ①旅客施設の段差解消、②視覚障害者誘導用ブロック

- ・平成19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16年度から平成18年度までの鉄軌道駅の実績値は48.7%、56.3%、62.8%となっている。これを事業者別に実績値をみると、JR旅客会社については平成16年度から47.1%、57.2%、63.9%に、大手民鉄については平成16年度から51.2%、57.8%、64.9%に、東京地下鉄・公

営地下鉄については、平成16年度から45.8%、50.4%、55.4%にそれぞれ増加している。このうち、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、交通バリアフリー法の施行以前より積極的にバリアフリー化に取り組んでいたために、法施行前に整備されたエレベーターにガラス窓がはめ込まれていない等、実質的に段差解消はなされているが、公共交通移動等円滑化基準に適合していないというケースも多く見られる。また、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16年度から平成18年度までの鉄軌道駅の実績値が80.6%、83.3%、88.6%となっている。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16年度から平成18年度までの実績値は、バスターミナルについて73.2%、75.0%、76.2%となっており、旅客船ターミナルについては77.8%、71.4%、88.9%（平成17年度における実績値の減少は、公共交通移動等円滑化基準に適合している1日当たりの平均の利用者数が5,000人以上の旅客施設の一部が5,000人未満となったことによるもの。）、航空旅客ターミナルについては31.8%、43.5%、65.2%となっている。なお、航空旅客ターミナルについては、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16年度から平成18年度までの実績値はバスターミナルについて53.7%、54.5%、66.7%となっており、旅客船ターミナルについては55.6%、57.1%、77.8%、航空旅客ターミナルについては81.8%、87.0%、91.3%となっている。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道路

- ・平成19年度末における歩行空間のバリアフリー化率が約49%となり、平成14年度から5年間で約32ポイント増加し、目標を達成した。なお、国及び都道府県が管理する道路のバリアフリー化率については、約57%にまで進捗している。

### ④建築物

- ・2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストックのうち、建築物移動等円滑化基準を満たす割合については、平成14年度は3割に満たなかったが、平成14年（旧ハートビル法改正）に、2,000㎡以上の特別特定建築物の新築等をする際に建築物移動等円滑化基準への適合義務が課されたこと等により、平成18年度には41%に達し、着実に施策の効果が現れており、平成19年度においても、2,000㎡以上の新築等が行われる特別特定建築物全てが新たに基準を満たすこととなるため、当初の目標（平成19年度：約4割）は達成される見通し。

### ⑤住宅

- ・5年に一度の住宅需要実態調査を基に推計しており、直近のデータは平成15年度のものであり、平成19年度の実績は把握できない。トレンドとしては平成15年度の実績値は3.4%と、平成10年度の2.7%に比べて微増であり、住宅ストック全体では伸び悩んでいる。特に持家・借家別にみると持家が4.3%であるのに対し、借家が1.5%と低水準である。但し、建築時期別にみると、平成2年度以前は0.9%であるが、平成11年度以降が16.3%と新築住宅（建替え含む）のバリアフリー化率は高まっている。

## （事務事業の実施状況）

### ①旅客施設の段差解消、②視覚障害者誘導用ブロック

- ・旅客施設のバリアフリー化については、基本的には公共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、今後公共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バリアフリー新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。
- ・バリアフリー新法においては、市町村は、地域の実情に応じて、旅客施設、官公庁施設、福祉施設等の主要な生活関連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20年3月末現在、5,000人以上の旅客施設の所在する524市町村のうち、221の市町村の作成した基本構想を受理するほか、策定中が1、今後作成予定としているところが161となっており、これらで全体の70%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。

### ③道路

- ・主要な鉄道駅等の周辺とあわせて、駅、官公庁施設、病院、福祉施設等の周辺、及びこれらを相互に連絡する道路において、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等の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。

### ④建築物

- ・建築物のバリアフリー化については、平成14年（旧ハートビル法改正）に2,000㎡以上の特別特定建築物の建築等の際に建築物移動等円滑化基準への適合が義務付けられ、バリアフリー新法においても引き続きの確な運用が行われている。今後、各市町村の基本構想の策定が進むに従い、一層の整備の促進が図られると考えられる。

### ⑤住宅

- ・住宅のバリアフリー化については、新規に整備する公営住宅、都市機構賃貸住宅は、すべてバリアフリー仕様を標準化しており、また、既設公営住宅、都市機構賃貸住宅のバリアフリー改善の促進により、バリアフリー化された公的賃貸住宅が供給されている。さらに、証券化支援事業の枠組を活用し、バリアフリー性が優れた住宅の

取得について金利の引き下げを行う優良住宅取得支援制度を実施している。以上により、今後、一層の住宅のバリアフリー化が進むと考えられる。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

#### ①旅客施設の段差解消、②視覚障害者誘導用ブロック、③道路

- ・目標達成に向けて平成18年度までの指標が順調に推移している旅客施設（ブロック）については、「A」と評価した。平成18年度までの指標が順調に推移している旅客施設（段差）については、実績値が平成17年度には前年度比約7.6ポイント、平成18年度には前年度比6.6ポイントの伸び率を示したところであり、新たなトレンド等を併せて勘案すると目標は達成されと考えられることから、「A」と評価した。また、平成19年度の目標値を達成した道路についても「A」と評価した。
- ・従来は、建築物や旅客施設等個々の施設や車両等を対象としてバリアフリー化を進めてきたが、このような施設等を含んだ一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化が課題であった。こうした課題に対応するため制定されたバリアフリー新法（平成18年12月施行）に基づき、公共交通機関（旅客施設・車両等）、建築物、路外駐車場、都市公園、歩行空間等の一体的・総合的なバリアフリー化を推進しているところ。また、公共交通移動等円滑化基準の内容を踏まえ、公共交通機関の旅客施設・車両等の望ましい整備内容等を示す「バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編・車両等編）」を策定し、平成19年7月に公表した。今後も補助・税制・融資等各種支援制度を有効に活用することで、より一層旅客施設・歩行空間のバリアフリー化に努めていく。以上を踏まえ、旅客施設（段差）、旅客施設（ブロック）のそれぞれの業績指標について「1」（施策の改善等の方向性を提示）と位置付けるとともに、道路の指標について「2」（現在の施策を維持）と位置付けることとした。なお、道路の指標については「2」としたが、「今後の取組みの方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直す可能性がある。

#### ④建築物

- ・平成18年度までの指標が順調に推移している建築物のバリアフリー化については、「A」と評価した。
- ・平成18年12月に旧ハートビル法と旧交通バリアフリー法を統合し、施策の拡充を図ったバリアフリー新法が施行された。このバリアフリー新法で、基準適合義務規制の強化のほか、市町村が作成する基本構想に基づき、重点整備地区における生活関連施設及びこれらを結ぶ生活関連経路の一体的・連続的なバリアフリー化を図る事業の一つとして新たに建築物特定事業が制度化されたことから、平成19年度以降、不特定多数の者等が利用する建築物のバリアフリー化はさらに推進される。
- ・平成19年11月に、建築物移動等円滑化基準及び建築物移動等円滑化誘導基準の内容を踏まえ、建築物の望ましい整備内容等を示す「高齢者・障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」を策定・公表し、建築物のバリアフリー化のためのガイドラインとして活用を促すと共に、リーフレットの作成をし、さらにHPへの掲載等による啓発に努めており、より一層のバリアフリー化を推進しているところ。
- ・以上を踏まえ、「1」（施策の改善等の方向性を提示）と位置付けることとした。

#### ⑤住宅

- ・5年に一度の住宅需要実態調査を基に推計しており、直近のデータは平成15年度のものであり、平成19年度の実績は把握できない。平成15年度の実績値は3.4%と、平成10年度の2.7%に比べ微増にとどまり、目標の達成に向けた成果を示していない。
- ・本指標は、平成27年度に住宅ストックの2割をバリアフリー化がなされた住宅とすることを目標とした、八期五計を根拠としている。この八期五計は平成17年度で終了しており、これに代わり平成18年9月19日に住生活基本法に基づく住生活基本計画が閣議決定された。住生活基本計画では、八期五計における住宅のバリアフリー化目標を高齢者の居住する住宅のバリアフリー化率に特化することにより、政策目標をより明確化した。このため本業績指標を廃止するとともに今年度の評価をB-3とした。平成20年度以降は業績指標14・15にかかる政策チェックアップにより、住宅のバリアフリー化の政策評価を実施することとする。

### 平成20年度以降における新規の取組

- ・エレベーター整備困難駅等における課題解決のための調査  
構造上の制約等によりエレベーターの整備が難しい鉄軌道駅について、制約要因の解消に向けた具体的方策を調査・検討を行う。
  - ・関係会議等を通じ、制度の周知・PR等に努め、更なるバリアフリー化の普及、推進に努める。
  - ・安心住空間創出プロジェクトにより、バリアフリー改修を促進する。（※）
  - ・地域住宅交付金制度の拡充により、既存賃貸住宅ストックのバリアフリー改修を図る。（※）
- ※住宅のバリアフリーに関する平成20年度以降の取組については、指標14・15で引き続き実施していく。

### 担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局安心生活政策課（課長 森下 憲樹）  
道路局地方道・環境課道路交通安全対策室（室長 小口 浩）  
住宅局住宅政策課（課長 中島 誠）  
住宅局建築指導課（課長 井上 俊之）  
大臣官房官庁営繕部計画課（課長 澤木 英二）  
関係課：住宅局総務課民間事業支援調整室（室長 瀬口 芳広）  
住宅局住宅総合整備課（課長 本東 信）  
住宅局住宅総合整備課住環境整備室（室長 小田 広昭）  
住宅局住宅生産課（課長 坂本 努）  
住宅局市街地建築課（課長 橋本 公博）  
住宅局市街地建築課市街地住宅整備室（室長 伊藤 明子）

大臣官房官庁営繕部整備課（課長 鈴木 千輝）  
鉄道局鉄道業務政策課（課長 堀家 久靖）  
鉄道局技術企画課（課長 米澤 朗）  
自動車交通局総務課企画室（室長 後藤 浩平）  
海事局内航課（課長 重田 雅史）  
港湾局技術企画課技術監理室（室長 石井 一郎）  
航空局空港部空港政策課（課長 羽尾 一郎）

# ○暮らし・環境

## 政策目標 2

良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現

## 施策目標 5

快適な道路環境等を創造する

環境改善対策やゆとりの創出、景観への配慮、魅力ある地域資源の創出等を進めることで、快適な道路環境等を創造する。

## 業績指標

25	建設機械から排出されるNO <sub>x</sub> ・PMの削減量
26	市街地の幹線道路の無電柱化率
27	夜間騒音要請限度達成率
28	NO <sub>2</sub> ・SPMの環境目標達成率（①NO <sub>2</sub> について環境基準を達成している測定局の割合、②SPMについて対象測定局のうち当初の測定値における道路寄与分が半減している測定局の割合）

## 【評価結果の概要】

### （総合的評価）

快適な道路環境の創造に向け、各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移しているところである。一方、大気質及び騒音の環境基準を達成出来ていない箇所、無電柱化が進んでいない箇所については引き続き、自動車単体規制の強化、交通円滑化、無電柱化を推進する必要がある。

### （必要性）

近年、地球温暖化問題など環境問題に対する国民の関心は急速に高まっている。このような中、大気質及び騒音の環境基準を達成出来ていない箇所について、早期に環境改善を図る必要がある。さらに、安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上、都市災害の防止、観光振興、地域活性化の観点から、より一層無電柱化を推進する必要がある。

### （有効性）

自動車単体規制の強化とあわせてボトルネック対策などの交通円滑化を進めることで、大気質の環境基準達成率の着実な改善を図っているところである。また、遮音壁の設置や低騒音舗装の敷設などを実施することで沿道騒音の改善を図っているところである。

さらに無電柱化については、まちなかの幹線道路や歴史的街並みの保全が特に必要な地区、防災対策やバリアフリー、良好な都市・住環境の形成の観点から無電柱化を推進すべき道路について、コスト縮減を図りながら無電柱化を実施しているところであり、平成19年度末までに、全国の市街地において約6,500kmを整備したところである。

各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移していることから本施策が施策目標達成に有効であると評価できる。

### （効率性）

大気質及び騒音の環境基準を達成出来ていない地域に対して集中的に対策を実施しているところである。

また、中心市街地の主要な道路や市街地の県庁所在地間を結ぶ緊急輸送道路のうち、災害時の電柱倒壊により通行の支障となる道路、歴史的街並みを保全すべき地区等に対して集中的に無電柱化を実施しているところである。

### （反映の方向性）

- ・ 自動車単体規制の強化
- ・ 幹線道路に加えて、主要な非幹線道路も対象として、より一層の無電柱化を推進
- ・ 低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置等の重点的实施
- ・ 交通円滑化に資する事業の重点的实施

**業績指標 25**

建設機械から排出されるNOx・PMの削減量

**評価**

① NOx A-2 ② PM A-2	目標値：①NOx 74.0千t、②PM3.5千t (平成23年度) 実績値：①NOx 23.9千t、②PM1.1千t (いずれも速報値) (平成19年度) 初期値：①NOx 12.4千t、②PM0.6千t (いずれも速報値) (平成18年度)
-----------------------	--

**(指標の定義)**

平成23年度(目標年次)までの6年間において、特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律(以下「オフロード法」という。平成18年4月施行、10月規制開始)の基準に適合した公道を走行しない建設機械(以下「オフロード建設機械」という。)の普及によって削減された平成23年度における年間のNOx・PM排出ガス削減寄与量(平成17年度比)。

**(目標設定の考え方・根拠)**

「NOx・PMの年間排出削減量」:

現在、自動車等からの排出ガスが大気汚染の原因の1つとして大きな問題となっており、健康への影響が懸念される窒素酸化物(NOx)や粒子状物質(PM)については、早急な削減が必要であると考え。特に今後自動車全体に占めるオフロード建設機械のNOx、PMの寄与割合が増加すると考えられることから、オフロード建設機械の排出ガスの削減を目標とする。

なお目標設定であるNOx・PMの年間排出削減量については、オフロード建設機械の普及台数(a)と1台当たりの排出ガス削減量(b)の積により計算される。

(a) 建設機械動向調査より、最近4年間において年間約3.6万台が排出ガス規制を満たしたオフロード建設機械に更新されていることからオフロード法施行後6年間で21.6万台普及とした。

(b) オフロード法による排出ガス規制値と第一次排出ガス対策型建設機械指定制度の排出ガス基準(平成3年開始)との差を1台及び1時間当たりの排出ガス削減量とした。

**(外部要因)**

建設投資の増減に伴う建設機械の総台数の増減

**(他の関係主体)**

なし

**(重要政策)**

**【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律(平成17年法律第51号)(平成17年5月20日閣議決定)

**【閣決(重点)】**

なし

**【本部決定】**

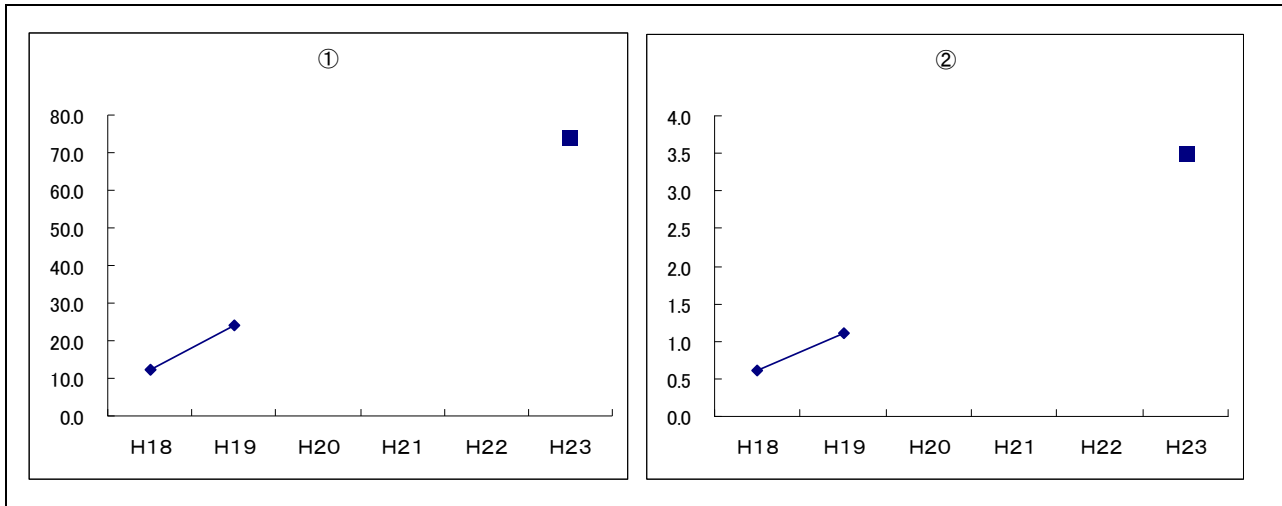
なし

**【政府・与党申合】**

なし

過去の実績値①		(年度)		
H18	H19			
12.4千t削減 (速報値)	23.9千t削減 (速報値)			

過去の実績値②		(年度)		
H18	H19			
0.6千t削減 (速報値)	1.1千t削減 (速報値)			



**事務事業の概要**

**主な事務事業の概要**

・排出ガス規制の円滑な施行及び建設機械に対する排出ガス対策による、建設機械から排出されるNO<sub>x</sub>・PMの削減

オフロード法の基準に適合した特定原動機の型式指定や車体の型式届出等に係る事務、および基準に適合したオフロード建設機械に対する融資制度を運用している。また更なる環境改善に向けた次期基準値が中央環境審議会第9次答申（平成20年1月）において示され、平成26年までに海外基準に比して同等以上である当該基準を2段階で導入することとしているが、そのために必要となる新たな技術要素の導入に対応した法整備を実施していくための検討を行っている。

予算額 35,174千円（平成19年度）

**関連する事務事業の概要**

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）

「順調」

平成18年度及び平成19年度の実績値については、排出ガス対策型建設機械の普及台数に関する実績値を現在集計中であり未確定であるが、年間稼働時間に対して、①約15.3t/h、②約0.7t/hの削減が見込まれることから、過去の普及台数の増加傾向を勘案すると、平成18年度から平成19年度の実績による目標削減量に対する進捗率が①33%、②31%と見込まれるため、順調であると推測される。

（事務事業の実施状況）

排出ガス規制の円滑な施行及び適正な建設機械の点検・整備等の普及啓発を通じた建設機械の排出ガス対策を推進することで更なる大気環境の改善を図った。

**課題の特定と今後の取組の方向性**

業績指標の目標値は平成23年度における①NO<sub>x</sub>削減量74.0千t、②PM削減量3.5千tであり、ともにA-2と評価した。平成18年度に開始されたオフロード法による排出ガス規制により、目標達成に向け順調に進捗しているところであるが、更なる環境改善に向け次期基準値が中央環境審議会第9次答申（平成20年1月）において示されており、平成26年までに海外基準に比して同等以上である当該基準を、2段階で導入することとしている。

**平成20年度以降における新規の取組**

更なる環境改善に向けた次期基準値が平成20年1月に示されており、平成26年までに海外基準に比して同等以上である当該基準を2段階で導入することとしているが、新たな基準においては、現状の技術だけでは達成が難しいため、新たな技術要素の導入が不可欠であり、これらの新たな技術に対応した法整備を実施していく。

**担当課等（担当課長名等）**

担当課：総合政策局建設施工企画課施工環境技術推進室（室長 吉田 正）



**業績指標 26**

市街地の幹線道路の無電柱化率

**評価**

B-1

目標値： 15% (平成19年度)  
 実績値：約13% (暫定値) (平成19年度)  
 初期値： 7% (平成14年度)

**(指標の定義)**

市街地の<sup>(注1)</sup>幹線道路<sup>(注2)</sup>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) 一般国道および都道府県道

**(目標設定の考え方・根拠)**

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の概成)を目指すこととして、平成19年度の目標を設定

**(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)

**(重要政策)**

**【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

なし

**【閣決(重点)】**

社会資本整備重点計画(平成15年10月10日)「第2章及び第3章に記載あり」

**【本部決定】**

第8次交通安全基本計画(平成18年3月14日)

**【政府・与党申合】**

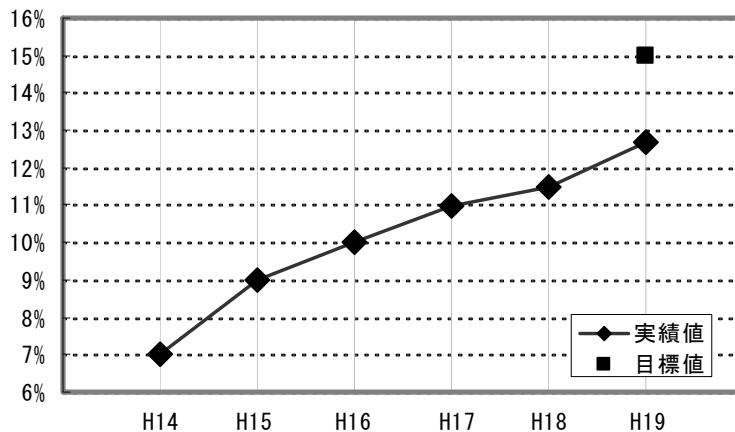
なし

**過去の実績値**

(年度)

H15	H16	H17	H18	H19
9%	10%	11%	12%	約13% (暫定値)

市街地の幹線道路の無電柱化率



**事務事業の概要**

**主な事務事業の概要**

電線類の地中化(◎)

- ・電線類の地中化など快適な生活空間を形成する道路整備を推進する。

予算額：住環境、都市生活の質の向上

事業費20,613億円の内数(平成19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。

**関連する事務事業の概要**

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)

- ・ 平成14年度実績値7%に対し、平成19年度の実績値は約13%(暫定値)と、電線類の地中化は進んだものの、目標達成には至らなかった。
- ・ 市街地の幹線道路のうち、直轄国道の無電柱化率(約28%)に対し、補助国道(約8%)及び都道府県道(約9%)における無電柱化率が低く、地方公共団体のより積極的な取組が必要。また、市区町村が管理する非幹線道路では約1%と格差が大きい。[いずれも暫定値]

#### (事務事業の実施状況)

- ・ 平成19年度末までに、全国の市街地において約6,500kmの延長を整備。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 市街地の幹線道路については、平成19年度の目標達成には至らなかったことからB-1と評価した。これは、地方自治体管理の道路において無電柱化が進まなかったことに起因している。一方で、平成20年度は「無電柱化推進計画」の最終年度に当たり、道路管理者・電線管理者の一層の連携により、無電柱化が推進される見込みである。
- ・ 地方自治体の財政負担を減らすため、新技術導入等によるコスト縮減を図りつつ、バイパス整備やバリアフリー化等の事業に併せた電線共同溝等の同時施行やコンパクトで簡便な浅層埋設方式を取り入れることによるコスト縮減を図りながら無電柱化を推進する。
- ・ また、地方道路整備臨時交付金制度や、地方公共団体に対して無利子の貸付けを行う地方道路整備臨時貸付金などの制度を活用しながら無電柱化を推進する。  
なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

### 平成20年度以降における新規の取組

- ・ 平成20年度で終了する「無電柱化推進計画」の見直しを関係省庁と連携しながら実施し、無電柱化推進のための方策について検討を実施するとともに、地方道路整備臨時交付金や平成20年度より創設する地方道路整備臨時貸付金などの制度の活用を図る。  
なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

### 担当課等(担当課長名等)

担当課：道路局地方道・環境課道路交通安全対策室(室長 小口 浩)  
関係課：道路局国道・防災課(課長 深澤 澄志)  
都市・地域整備局街路交通施設課(課長 松井 直人)

**業績指標 27**

夜間騒音要請限度達成率

**評価**

A-2

目標値：72%（平成19年度）  
 実績値：75%（平成19年度）  
 初期値：61%（平成14年度）

**(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

**(目標設定の考え方・根拠)**

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

**(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

**(重要政策)**

**【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

なし

**【閣決（重点）】**

社会資本整備重点計画(平成15年10月10日) 「第2章及び第3章に記載あり」

**【本部決定】**

なし

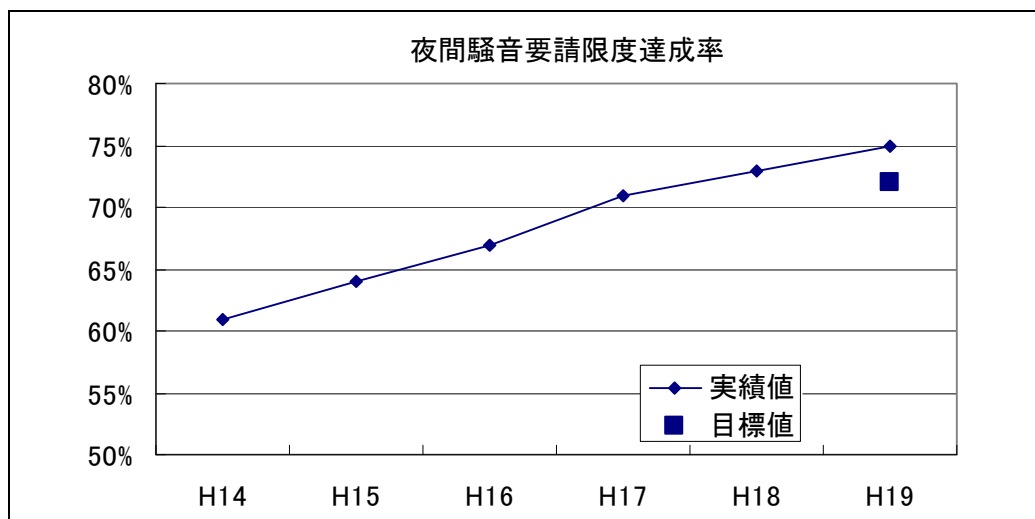
**【政府・与党申合】**

なし

**過去の実績値**

(年度)

H15	H16	H17	H18	H19
64%	67%	71%	73%	75%



**事務事業の概要**

**主な事務事業の概要**

○沿道等における騒音対策の推進 (◎)

・低騒音舗装の敷設、環境施設帯の設置等

予算額：大気・騒音等に係る生活環境の改善

事業費1,440億円の内数（平成19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整備事業に係る施策に関するものである。

**関連する事務事業の概要**

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)

- ・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19年度実績値が75%となり、指標は順調に推移している。
- ・全国的にみれば、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1/4程度残存している。

#### (事務事業の実施状況)

- ・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。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は、年々着実に改善傾向であり、目標値を達成したため、A-2と評価した。

#### (課題の特定)

- ・首都圏において、達成率が低い地域が多くみられる。

#### (今後の取組の方向性)

- ・夜間騒音の要請限度を超える区間を中心に、低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置等を重点的に実施。  
なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

## 平成20年度以降における新規の取組

なし

なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

## 担当課等（担当課長名等）

担当課：道路局地方道・環境課道路環境調査室（室長 板倉 信一郎）

**業績指標 28**

NO<sub>2</sub>・SPMの環境目標達成率 (①NO<sub>2</sub>について環境基準を達成している測定局の割合、②SPMについて対象測定局のうち当初の測定値における道路寄与分が半減している測定局の割合)

**評価**

①NO <sub>2</sub> について環境基準を達成している測定局の割合 A-2	目標値：①約8割 (平成19年度) ②約6割 (平成19年度)
②SPMについて対象測定局のうち当初の測定値における道路寄与分が半減している測定局の割合 C-2	実績値：①81% (平成19年度) ②48% (平成19年度) 初期値：①64% (平成14年度) ②— (平成14年度)

**①NO<sub>2</sub>**

**(指標の定義)**

自動車NOX・PM法※1対策地域内で、NO<sub>2</sub>について環境基準※2を達成している観測局(自動車排出ガス測定局(自排局)と国土交通省設置の常時観測局)の割合(データは前年度)

※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 NO<sub>2</sub>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

**(目標設定の考え方・根拠)**

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

**(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

**(重要政策)**

**【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

21世紀環境立国戦略

**【閣決(重点)】**

社会資本整備重点計画(平成15年10月10日)「第2章に記載あり」

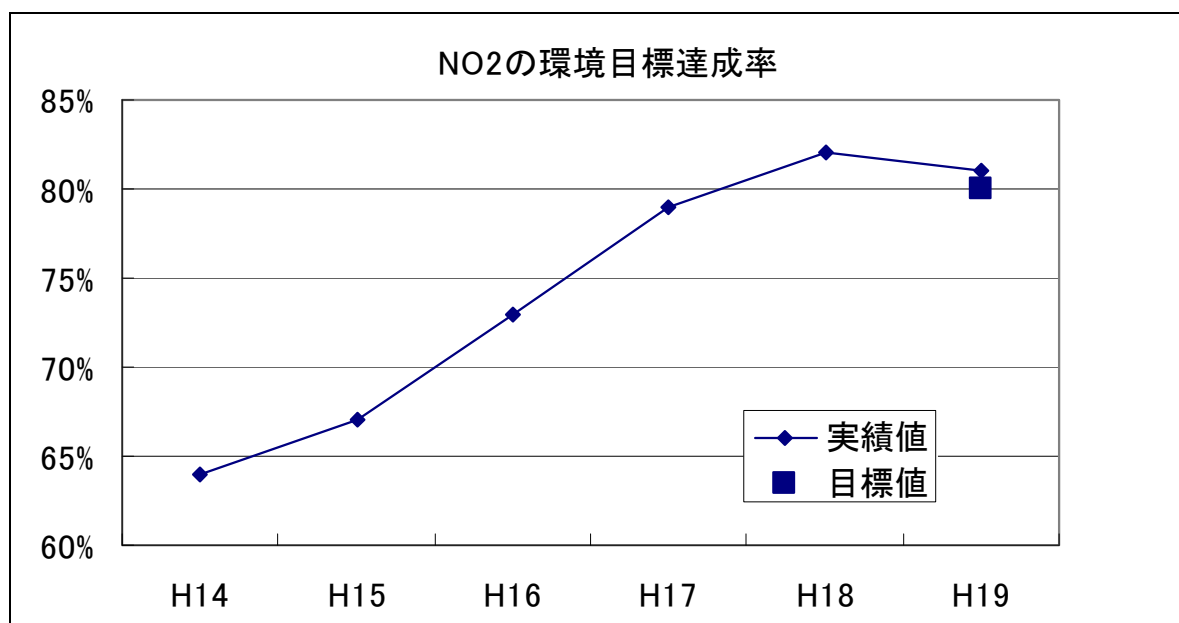
**【本部決定】**

なし

**【政府・与党申合】**

なし

過去の実績値					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	
67%	73%	79%	82%	81%	



②SPM

(指標の定義)

自動車NOX・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(平成13年)における道路寄与分※4が半減している測定局の割合(データは前年度)

※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/m<sup>3</sup>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(一般局)の測定値を上回る自排局(データは平成10~13年度の平均)

※4 対象となる自排局の測定値と、当該測定局に最も近い一般局の測定値の差

(目標設定の考え方・根拠)

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

(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

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決(重点)】

なし

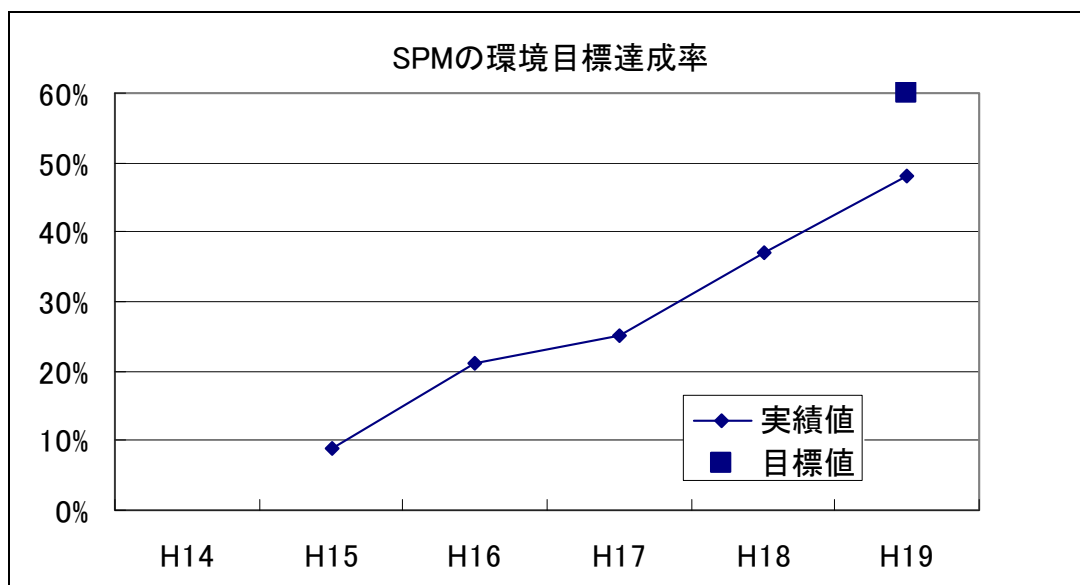
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	
9%	21%	25%	37%	48%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 沿道等における大気汚染対策の推進 (◎)
  - ・環状道路、バイパスの整備等交通の円滑化対策等
- 低公害車の開発・普及の促進 (◎)
  - ・低公害車の導入促進(CNG車普及促進モデル事業の推進)等  
 予算額: 大気・騒音等に係る生活環境の改善  
 事業費1,440億円の内数(平成19年度)
- 自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置
  - ・自動車税のグリーン化  
 電気自動車(燃料電池自動車を含む)、CNG自動車、メタノール自動車並びに排出ガス及び燃費性能に優れた自動車に対して自動車税の税率を最大で概ね50%軽減する一方、新車新規登録から一定年数以上を経過した自動車に対しては税率を概ね10%重課。

- ・低燃費かつ低排出ガス車に係る自動車取得税の特例措置  
排出ガス及び燃費性能に優れた自動車に係る自動車取得税の課税標準を最大で30万円控除。  
減収見込額199億円（平成19年度）
  - ・低公害車に係る自動車取得税の特例措置  
電気自動車（燃料電池自動車を含む）、一定の排出ガス性能を満たすCNG自動車及び一定の排出ガス及び燃費性能を満たすハイブリッド自動車に係る自動車取得税の税率を最大で2.7%軽減。  
減収見込額45億円（平成19年度）
  - ・ディーゼルトラック・バス等に係る自動車取得税の特例措置  
車両総重量3.5tを超えるディーゼルトラック・バス等のうち、排出ガス及び燃費性能に優れた自動車に係る自動車取得税の税率を最大で2.0%軽減。  
減収見込額4.2億円（平成19年度）
  - ・ディーゼル車等の廃車代替に係る自動車取得税の特例措置  
自動車NOx・PM法に基づく対策地域内において、同法の排出基準不適合車のバス・トラック等を廃車し、新たに排出基準に適合し、かつ、最新の自動車排出ガス規制に適合したバス・トラック等の買い換えに係る自動車取得税の税率を1.2%軽減。  
減収見込額5.7億円（平成19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整備事業に係る施策に関するものである。

#### 関連する事務事業の概要

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）

○NO<sub>2</sub>・SPMの環境目標達成率

・NO<sub>2</sub>の環境目標達成率については、81%（平成19年度）となり、目標である約8割に達した。SPMの環境目標達成率についても、37%（平成17年度）から48%（平成18年度）と1年間で11%増加し、順調に伸びている。

（なお、各年度の指標値の算出には、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。）

###### （事務事業の実施状況）

○NO<sub>2</sub>・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、環状道路、バイパスの整備等交通の円滑化に資する事業などを実施。

・直轄国道沿道で国土交通省が新たに設置した6箇所の常時観測局でデータ公表を開始。

##### 課題の特定と今後の取組の方向性

○NO<sub>2</sub>・SPMの環境目標達成率

・NO<sub>2</sub>に関する業績指標は、年々着実に改善傾向であり、目標値を達成したため、A-2と評価した。

・SPMについては、1年間で11%増加するなど顕著な改善傾向を示しているが、当該指標は、例えば、自排局、一般局の測定濃度がともに減少した場合には、施策の効果により大気環境が改善しても業績指標が伸びない現象が起りえるため、Cと評価した。

###### （課題の特定）

・交通量の多い幹線道路同士が交差する交差点の近傍等において、長年環境基準を上回る測定局が存在する。

###### （今後の取組の方向性）

・大気質の状況が厳しい地域を中心に、自動車から排出されるNO<sub>2</sub>及びSPMを抑制するため、交通の円滑化に資する事業等を重点的に実施する。

なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

#### 平成20年度以降における新規の取組

○最新排出ガス規制適合ディーゼル乗用車に係る自動車取得税の特例措置の創設

平成21年自動車排出ガス規制に適合したディーゼル乗用車に係る自動車取得税の税率を最大で1.0%軽減。

減収見込額0.8億円（平成20年度及び平成21年度）

なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

#### 担当課等（担当課長名等）

担当部局：道路局地方道・環境課道路環境調査室（室長 板倉 信一郎）

自動車交通局技術安全部環境課（課長 矢作 伸一）

# ○安全

## 政策目標 5

安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保

### 施策目標 15

道路交通の安全性を確保・向上する

信頼性の高い道路ネットワークづくりや交通安全対策、戦略的な道路管理を進めることで、道路交通の安全性を確保・向上する。

### 業績指標

90	「開かずの踏切」の対策率
91	道路構造物保全率（①橋梁、②舗装）
92	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
93	道路交通における死傷事故率
94	あんしん歩行エリア内の全死傷事故及び歩行者・自動車死傷事故の抑止率（①死傷事故の抑止率、②歩行者・自転車死傷事故の抑止率）
95	事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率



## 【評価結果の概要】

### （総合的評価）

道路交通の安全性の確保・向上に向け、各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移しているところである。さらなる道路交通の安全性の確保・向上のため、引き続き、信頼性の高い道路ネットワークづくりや交通安全対策、戦略的な維持管理を推進していく必要がある。

### （必要性）

近年、大規模地震が相次いだことなどを受け、国民の間に災害への危機感が高まっている。日常生活においても、開かずの踏切が社会問題化しており、また、全交通事故死者数のうち、歩行中と自転車乗用中の死者が占める割合は約3割と国際的にも高い。さらに、高齢化する道路ストックが急増し、建設後50年以上の橋梁は2026年度に47%を占めるまでに増加する。こうしたリスクに対する安全性や安心感の向上は必要不可欠なものであり、そのためにも、信頼性の高い道路ネットワークづくりや交通安全対策、戦略的な道路管理を進めていくことが重要である。

### （有効性）

耐震対策や防災対策を推進することで、異常気象や地震の発生時において、交通遮断による地域の孤立化を防ぐとともに、広域的支援活動や緊急物資の輸送に必要なネットワークの確保を図ってきたところである。また、幹線道路と生活道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策を推進することで、死者数だけでなく負傷者数の減少も図っているところである。さらに、高速道路や市町村道の橋梁について定期点検を実施し、長寿命化修繕計画を策定するなど予防保全を実施することで、施設のライフサイクルコストの最小化を図っているところである。各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移していることから本施策が施策目標達成に有効であると評価できる。

### （効率性）

緊急輸送道路の耐震補強については、緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラムを策定し、橋梁の耐震補強を重点的に実施してきたところである。また、地域の状況等を踏まえ、特に事故発生割合の高い区間に対して、優先的に交通事故対策を実施しているところである。さらに、全国の道路橋に対して、定期的な点検により早期に損傷を発見し、事故や架け替え、大規模な修繕に至る前に対策を行う予防保全を実施しているところである。

### （反映の方向性）

- ・「開かずの踏切」対策の推進
- ・より効率的・効果的な道路構造物の予防保全の推進
- ・橋梁耐震補強・斜面对策等の防災対策の推進
- ・幹線道路と生活道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策の推進

**業績指標 90**

「開かずの踏切」の対策率

**評価**

A-2

目標値：100%（平成22年度）  
 実績値：36%（平成19年度）  
 初期値：15%（平成17年度）

**（指標の定義）**

「開かずの踏切（※1）」に対して、歩道拡幅や賢い踏切（※2）導入などの速効的な対策を実施する割合

（※1）ピーク時間の遮断時間が40分/時以上の踏切

（※2）急行と各駅停車との速度差に着目し、遮断時間を調節する踏切システム

**（目標設定の考え方・根拠）**

「開かずの踏切」を対象に平成18年度からの5箇年で速効的な対策が必要な踏切の対策率100%を目指すこととしている。

**（外部要因）**

・地元調整の状況、踏切道の交通量等

**（他の関係主体）**

・地方公共団体、鉄道事業者

**（重要政策）**

**【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

なし

**【閣決（重点）】**

なし

**【本部決定】**

なし

**【政府・与党申合】**

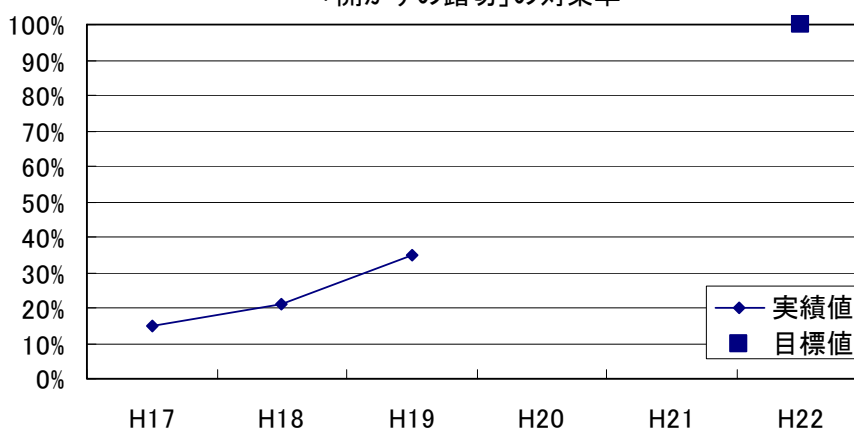
なし

**過去の実績値**

（年度）

H15	H16	H17	H18	H19
		15%	21%	36%

「開かずの踏切」の対策率



**事務事業の概要**

**主な事務事業の概要**

・緊急対策踏切の対策推進

全国全踏切を対象として踏切道の構造等の基本諸元等から、「開かずの踏切」などの緊急に対策の検討が必要な踏切を抽出し、対策を実施する踏切について整備計画策定を促進することで、重点的かつ緊急的な踏切対策の促進を図る。

また、「開かずの踏切」などの緊急に対策を行う踏切に対して、歩道拡幅などの「速効対策」と連続立体交差事業などの「抜本対策」の両輪により総合的な対策を進めていく。

予算額：道路交通の安全対策等の推進確保 事業費 6,096億円の内数（平成19年度）

### 関連する事務事業の概要

- ・ 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)

- ・平成18年度の実績値21%に対して平成19年度の実績値は36%となり、平成22年度の目標値100%の達成に向けて、着実に進捗している。

##### (事務事業の実施状況)

- ・平成19年度は、平成18年度に実施した全国全踏切を対象とした踏切交通実態総点検結果に基づき、整備計画の策定を行い、踏切対策の速効的な対策事業を推進した。
- ・なお、開かずの踏切における賢い踏切は約9割の箇所を設置済みとなっている。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・平成19年度の業績指標は、踏切交通実態総点検結果に基づき、整備計画策定の促進が図られ、平成20年度以降も着実な進捗が見込まれることから、A-2として評価した。
  - ・引き続き、「開かずの踏切」などの速効的な対策が必要な踏切に対して、平成18年から5箇年で全て対策することを目標としていく。
- なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

### 平成20年度以降における新規の取組

なし

なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

### 担当課等（担当課長名等）

担当課：道路局路政課（課長 内海 英一）  
関係課：都市・地域整備局街路交通施設課（課長 松井 直人）  
鉄道局施設課（課長 高橋 俊晴）

**業績指標 9 1**

道路構造物保全率 (①橋梁、②舗装)

**評 価**

①橋梁	C-1	①目標値：93% (平成19年度) 実績値：79% (平成19年度) 初期値：86% (平成14年度)
②舗装	A-2	②目標値：91% (平成19年度) (平成14年度の水準(91%)を維持) 実績値：94% (平成19年度) 初期値：91% (平成14年度)

**(指標の定義)**

- ①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」かつ「予防的修繕」が行われている延長の割合
- ②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

**(目標設定の考え方・根拠)**

- ①橋梁：今後、高度成長期に数多く建設された橋梁などの道路ストックが急速に高齢化する更新時代を迎えるにあたり、平成19年度までに保全率93%を目標として設定。
- ②舗装：現在の水準を維持することを目標として設定。

**(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

**(重要政策)**

**【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

なし

**【閣決(重点)】**

社会資本整備重点計画(平成15年10月10日)「第3章に記載あり」

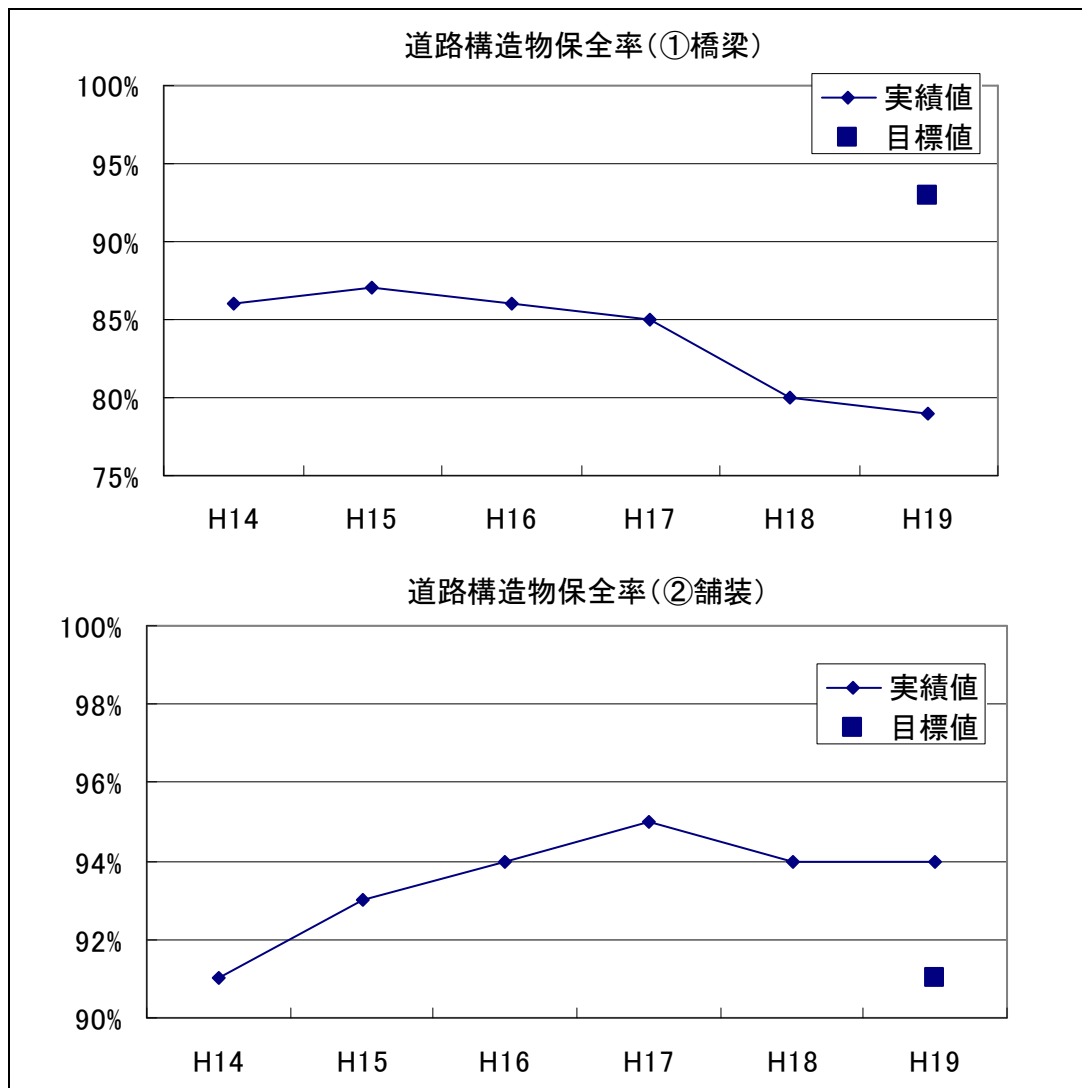
**【本部決定】**

なし

**【政府・与党申合】**

なし

過去の実績値 (①橋梁)					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	
87%	86%	85%	80%	79%	
過去の実績値 (②舗装)					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	
93%	94%	94%	95%	94%	



**事務事業の概要**  
**主な事務事業の概要**

橋梁・舗装の維持、修繕  
 予算額：交通安全の確保  
 事業費 6,096 億円の内数(平成19年度)

**関連する事務事業の概要**

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%へ指標は向上したものの、平成16年度の実績値は86%、平成17年度の実績値は85%、平成18年度の実績値は80%、平成19年度の実績値は79%となり、指標は下降傾向である。これは、橋梁定期点検要領(案)(平成16年3月)による点検結果に基づき補修を計画的に実施しているが、橋梁建設後の経年変化等により、補修を実施する橋梁延長に対し、新たに要対策箇所となった橋梁延長が上回ることに起因していると考えられる。
- 平成19年度においては、補修を実施した橋梁延長が約7.2km(622橋梁)に対し、点検結果において、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が約9.7km(754橋梁)となっている。
- 舗装に関しては、平成15年度実績値93%から平成19年度の実績値は94%と推移し、目標値を達成した。
- 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)の予防保全については、三大損傷合計の予防保全率が97%であり、「早急な対策が必要」な橋梁が直轄国道で約200橋梁ある。

**(事務事業の実施状況)**

- ・ 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、定期点検により橋梁の健全度を把握し、損傷が軽微なうちに対策を実施するし、橋梁の長寿命化を図る予防保全を推進。
- ・ また、橋梁マネジメントシステム（コンクリート部材の塩害、RC床版の疲労の劣化予測を行い予防的工法・時期を算定するシステム）を平成17年度より試行運用し、計画的な補修を実施。

**課題の特定と今後の取組の方向性**

- ・ 橋梁に関しては、点検結果に基づき補修を計画的に実施しているが、橋梁建設後の経年変化等により、新たに要対策箇所となった橋梁が点検を実施する毎に確認されていることが、指標の動向に影響していると考えられることからC-1と評価した。
  - ・ 今後、高度成長期に数多く建設された橋梁などの道路ストックが急速に高齢化することとなり、予防保全を重点的に進め、橋梁の長寿命化を図ることが重要。
  - ・ また、平均的な寿命・延命効果を評価する新たな指標の検討・開発を行う。
  - ・ 舗装に関しては、目標の達成に向けて指標は順調に推移していることからA-2と評価した。
  - ・ また、舗装の修繕に関しシーリング材の注入、こぶとり等の予防的修繕工法を平成18年度より導入し、健全性を確保しつつ長寿命化を図ることとしている。
  - ・ 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している。
- なお、「取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

**平成20年度以降における新規の取組**

なし

なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

**担当課等（担当課長名等）**

担当課：道路局 国道・防災課 道路保全企画室（室長 伊勢田 敏）

**業績指標 9 2**

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

**評価**

A-2	目標値：76%（平成19年度） 実績値：86%（平成19年度） 初期値：66%（平成14年度）
-----	---

**（指標の定義）**

地域の生活の中心都市<sup>（注1）</sup>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<sup>（注2）</sup>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にしている。【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。

**（目標設定の考え方・根拠）**

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

**（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

**（重要政策）**

**【施政方針】**

施策方針演説 第166回 平成19年1月26日

**【閣議決定】**

なし

**【閣決（重点）】**

社会資本整備重点計画 平成15年10月10日「第2章に記載」

**【本部決定】**

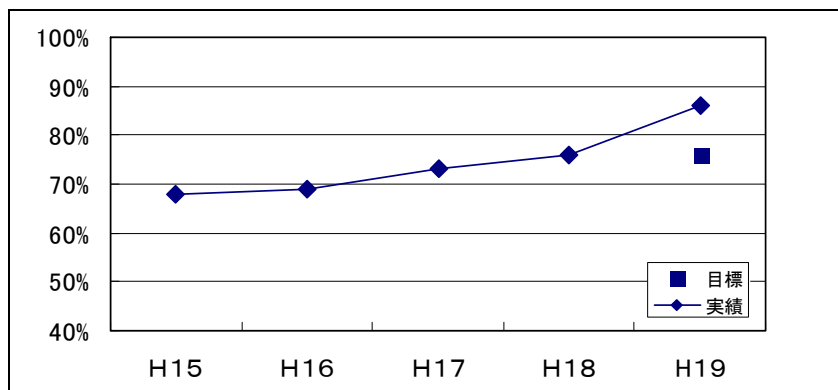
なし

**【政府・与党申合】**

なし

**過去の実績値** (年度)

H15	H16	H17	H18	H19
68%	69%	73%	76%	86%



**事務事業の概要**

**主な事務事業の概要**

○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、斜面对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 4,642億円の内数（平成19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。

## 関連する事務事業の概要

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)

- 平成14年度実績値6.6%に対し平成19年度の実績値は8.6%となり、平成19年度の目標7.6%を上回る結果となった。
- 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斜面对策等の防災対策を推進しているところであり、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は着実に増加（平成19年度は30都市増加）している。
- 特に、緊急輸送道路の橋梁耐震補強の実施率は、平成19年度末時点で直轄国道は概ね100%、都道府県管理道路は73%（うち優先確保ルート<sup>(注3)</sup>は99%）、直轄国道と都道府県管理道路を合わせた全体では83%（うち優先確保ルートは99%）まで進捗した。しかしながら、斜面对策等の防災対策の進捗率は全体で4割弱の状況である。

(注3) 緊急輸送道路のうち、主要な防災拠点と市街地を結ぶなど、特に重要な区間をさす。

#### (事務事業の実施状況)

- 緊急輸送道路の橋梁耐震補強については、平成17年度に国と都道府県及び高速道路会社が連携して「緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム」（平成17～19年度）、「新幹線、高速道路をまたぐ橋梁の耐震補強3箇年プログラム」（平成17～19年度）を策定し、平成19年度も引き続き橋梁の耐震補強を重点的に実施した。
- 斜面对策等の防災対策についても重点的に推進したが、対策の必要な箇所を多く抱える都道府県管理道路の進捗率が低い状況にある。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は、緊急輸送道路の橋梁耐震補強の推進により、平成19年度の目標を1年前倒しで達成したことから、A-2と評価した。
- 橋梁耐震補強の促進により業績指標が向上したことから、今後とも橋梁耐震補強を着実に進めるとともに、斜面对策等の防災対策については、依然として多くの未対策箇所が残っており、効果的な対策の推進を図る。なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

### 平成20年度以降における新規の取組

なし

なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

### 担当課等（担当課長名等）

担当課：道路局 道路防災対策室（室長 渡邊 和重）  
関係課：都市・地域整備局 街路交通施設課（課長 松井 直人）  
道路局 国道・防災課（課長 深澤 淳志）  
道路局 地方道・環境課（課長 吉崎 収）  
道路局 有料道路課（課長 上野 進一郎）



**業績指標 93**  
 道路交通における死傷事故率

**評価**

A-2	目標値：約1割削減（108件/億台キロ）（平成19年） 実績値：109件/億台キロ（暫定値）（平成19年） 初期値：118件/億台キロ（平成14年）
-----	--

**（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。）

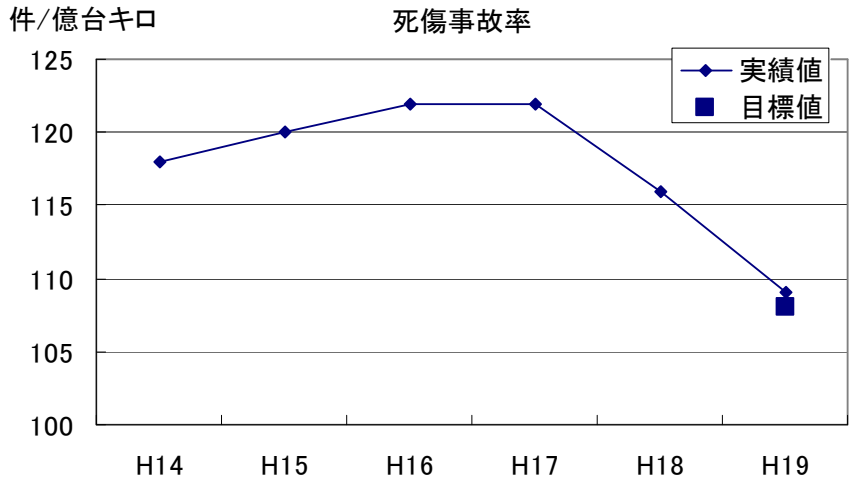
**（目標設定の考え方・根拠）**  
 何も対策をしない場合、交通量に比例して死傷事故が増加すると仮定する。その場合の平成19年の死傷事故件数の推計値から、過去の実績を基に算出した各種の交通安全対策の事故抑止効果分を差し引き、対策を実施した場合の平成19年の死傷事故件数を算出する。この件数を平成19年の推計交通量で除し、平成19年の死傷事故率として設定。

**（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）

**（重要政策）**  
**【施政方針】**  
 なし  
**【閣議決定】**  
 なし  
**【閣決（重点）】**  
 社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章、第3章に記載あり」  
**【本部決定】**  
 第8次交通安全基本計画（平成18年3月14日）  
**【政府・与党申合】**  
 なし

過去の実績値					(年)
H14	H15	H16	H17	H18	H19
118	120	122	122	116	109 (暫定値)



**事務事業の概要**  
**主な事務事業の概要**

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、幹線道路における事故危険箇所を含めた事故の発生割合の高い区間での集中的対策の実施、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。(◎)

予算額：交通安全の確保  
 事業費 6,096 億円の内数（平成19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。

## 関連する事務事業の概要

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)

平成14年実績値118件/億台キロに対し、平成19年の死傷事故率の実績値(暫定値)は109件/億台キロと大きく改善されるとともに、目標値である108件/億台キロをほぼ達成できると推測される。

#### (事務事業の実施状況)

- ・ 交通量をより安全な道路へ転換させるため、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。
- ・ 平成15年7月に796地区をあんしん歩行エリアに指定し、平成19年度末までに786地区で対策に着手。
- ・ 平成15年7月に3,956箇所を事故危険箇所として抽出し、平成19年度末までに3,645箇所対策に着手。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

死傷事故率に関する業績指標は、当初増加傾向であったが、平成17年から減少傾向に転じるとともに、平成19年は暫定値ではあるが目標値を概ね達成できているため、業績指標をA-2と評価した。

今後も、死傷事故率の高い箇所など、優先度を国民にわかりやすく明示した交通事故対策を推進し、幹線道路と生活道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策を推進する。

なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

## 平成20年度以降における新規の取組

なし

なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

## 担当課等(担当課長名等)

担当課：道路局地方道・環境課 道路交通安全対策室(室長 小口 浩)

関係課：道路局国道・防災課(課長 深澤 淳志)

**業績指標 94**

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制率（①死傷事故の抑止率、②歩行者・自転車死傷事故の抑止率）

**評価**

①死傷事故の抑止率 C-2	目標値：約2割（平成19年）
②歩行者・自転車死傷事故の抑止率 C-2	目標値：約3割（平成19年）

**（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

**（目標設定の考え方・根拠）**

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。

**（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）

**（重要政策）****【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

なし

**【閣決（重点）】**

社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第3章に記載あり」

**【本部決定】**

第8次交通安全基本計画（平成18年3月14日）

**【政府・与党申合】**

なし

過去の実績値	(年)					
	H14	H15	H16	H17	H18	H19
死傷事故の抑止率	—	※1	※1	約1割抑止 ※2	※3	※3
歩行者・自転車死傷事故の抑止率	—	※1	※1	約1割抑止 ※2	※3	※3

※1 対策に着手したが事業完了していないため、実績値なし

※2 平成17年度までに対策の概成した676地区が対象

※3 データがないため、記載不可

**事務事業の概要****主な事務事業の概要**

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歩行者等の通行経路の安全性を確保する。

予算額：交通安全の確保

事業費6,096億円の内数（平成19年度）

**関連する事務事業の概要**

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）**

平成17年度までに対策が概成した地区について、死傷事故の抑止率及び歩行者・自転車利用者事故の抑止率は約1割である。

**（事務事業の実施状況）**

平成15年7月に796地区をあんしん歩行エリアに指定し、平成19年度末までに786地区で対策に着手。

**課題の特定と今後の取組の方向性**

平成19年の実績値については、対策実施後の事故データがないため、実績値を測定できないが、今後対策が完成していくことで死傷事故を抑止できるものと考えられるため、業績指標をC-2とした。

これまでの取組では、事故データ等の客観的分析に基づく対策実施箇所・対策内容の選定が十分でなかった箇所もあるため、今後は、あんしん歩行エリア実践の手引きやパンフレット作成による好事例や実践方法の周知等を行って課題の改善に努める。

なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

**平成20年度以降における新規の取組**

なし

なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

**担当課等（担当課長名等）**

担当課：道路局地方道・環境課 道路交通安全対策室（室長 小口 浩）

関係課：道路局国道・防災課（課長 深澤 淳志）

**業績指標 95**

事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率

**評価**

A-2

目標値：約3割（平成19年）

**（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

**（目標設定の考え方・根拠）**

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。

**（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）

**（重要政策）****【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

なし

**【閣決（重点）】**

社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第3章に記載あり」

**【本部決定】**

第8次交通安全基本計画（平成18年3月14日）

**【政府・与党申合】**

なし

**過去の実績値**

(年)

H14	H15	H16	H17	H18	H19
—	約3割抑止 ※1	約3割抑止 ※2	約3割抑止 ※3	※4	※4

※1 平成15年度に対策が概成した768箇所が対象

※2 平成16年度までに対策の概成した1,336箇所が対象

※3 平成17年度までに対策の概成した2,261箇所が対象

※4 データがないため、記載不可

**事務事業の概要****主な事務事業の概要**

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交通事故対策を集中的に実施。

予算額：交通安全の確保

事業費6,096億円の内数（平成19年度）

**関連する事務事業の概要**

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）**

事故危険箇所に関わる指標については、平成15～17年度に対策の概成した箇所について、目標値を達成している。他の箇所についても同様の対策を実施していることから、同様の効果が得られるものと考えられ、順調と推測される。

**（事務事業の実施状況）**

事故危険箇所は、死傷事故率が幹線道路平均の5倍以上の箇所等を平成15年7月に3,956箇所抽出し、平成19年度末までに3,645箇所に対策に着手。

**課題の特定と今後の取組の方向性**

事故危険箇所に関する指標は、平成15～17年度に対策が概成した箇所については、目標値を達成していることからA-2と評価した。引き続き事故データに基づく重点的な対策を実施する。

なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

**平成20年度以降における新規の取組**

なし

なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

**担当課等（担当課長名等）**

担当課：道路局地方道・環境課 道路交通安全対策室（室長 小口 浩）

関係課：道路局国道・防災課（課長 深澤 淳志）

# ○活 力

## 政策目標 6

国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化

### 施策目標 23

国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する

国際競争力・地域の自立等を強化するため、国際物流に対応した基幹ネットワークや日常の暮らしを支える生活幹線道路ネットワークを構築する。

### 業績指標

127	規格の高い道路を使う割合
128	拠点的な空港・港湾への道路アクセス率
129	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
130	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

## 【評価結果の概要】

### （総合的評価）

国際物流に対応した基幹ネットワークの構築および日常の暮らしを支える生活幹線道路ネットワークの構築に向け、各業績指標とも着実かつ順調に推移しているところである。引き続き、重点的かつ効率的な道路ネットワークの整備を推進し、国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークの形成を図る必要がある。

### （必要性）

高規格幹線道路網等の幹線道路ネットワークは、わが国の広域的、国際的な社会経済活動を支える根幹的な社会基盤であり、新たな国土計画の方向性と呼応して国家的見地から戦略的に進めることが必要である。また、地域経済の強化や安心して暮らせる地域社会の形成などを図ることが重要であり、それを支える生活幹線道路ネットワークが必要である。

### （有効性）

都市部への交通集中による深刻な渋滞の解消、地域活性化の支援、及び物流の効率化等の政策的な課題に対応するため、料金社会実験等の結果を踏まえた効果的な料金施策を実施しているところである。また、既存高速ネットワークの機能強化を図るため、高速道路の利便性の向上、地域生活の充実、地域経済の活性化に資するスマートインターチェンジの整備や事故発生状況等を踏まえた安全性の向上等を推進しているところである。各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移していることから本施策が施策目標達成に有効であると評価できる。

### （効率性）

高速道路及び並行する一般道路の渋滞や沿道環境の改善を図り、また、地域の活性化支援、物流コストの低減など政策的な課題に対応するよう、高速道路料金の引き下げによる既存高速道路ネットワークの有効活用を進めているところである。また、生活幹線道路ネットワークの形成においては地域の実情に応じつつ効率的な道路整備を行う観点から、1.5車線の整備等も推進しているところである。

### （反映の方向性）

- ・ 多様で弾力的な高速道路料金の推進
- ・ ETCを活用した追加ICの社会実験の実施と本格導入の実施
- ・ 国際物流基幹ネットワーク整備の推進
- ・ 地域の実情に応じた1.5車線の整備等の推進



**業績指標 127**

規格の高い道路を使う割合

**評価**

A-2	目標値：15%（平成19年度） 実績値：15%（平成19年度）（速報値） 初期値：13%（平成14年度）
-----	--

**（指標の定義）**

全道路の走行台キロ<sup>（注）</sup>に占める自動車専用道路等の走行台キロの割合

（注）区間毎の交通量と道路延長を掛け合わせた値であり、道路交通の量を表す。

**（目標設定の考え方・根拠）**

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平成19年度の値として設定。

**（外部要因）**

該当なし

**（他の関係主体）**

該当なし

**（重要政策）**

**【施政方針】**

第162回政策方針演説（平成17年1月21日）、第164回政策方針演説（平成18年1月20日）、第166回政策方針演説（平成19年1月26日）

第168回政策方針演説（平成19年10月1日）

**【閣議決定】**

道路特定財源の見直しに関する具体策（平成18年12月8日）、アジアゲートウェイ構想（平成19年5月16日）、地方再生戦略（平成20年1月29日）

**【閣決（重点）】**

社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第3章に記載あり」

**【本部決定】**

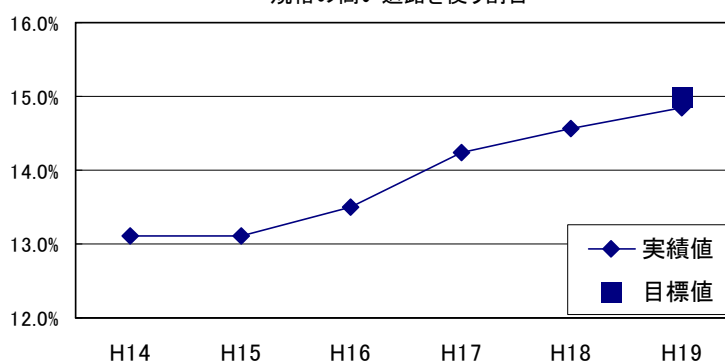
なし

**【政府・与党申合】**

道路特定財源の見直しについて（平成19年12月7日）

過去の実績値					(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19
13%	13%	14%	14%	15%	15%

規格の高い道路を使う割合



**事務事業の概要**

**主な事務事業の概要**

- 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27,876億円の内数（平成19年度）
- ②多様で弾力的な料金施策への取組  
ETC利用者を対象としたマイレージ割引や大口・多頻度割引、時間帯割引等の料金割引を積極的に実施。
- 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本格導入を実施。

## 関連する事務事業の概要

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)

- 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。
- 規格の高い道路を使う割合の速報値は15%であり、前年度からほぼ横ばいであるが、規格の高い道路の走行台キロは増加傾向にある。
- ミッシングリンク区間の新規路線の供用により、路線全体の利用促進につながる事例もある。
- 高速道路の時間帯割引の導入により、割引時間帯で走行台数が増加し、高速道路に並行する一般道の交通量負担率に減少が見られた。

#### (事務事業の実施状況)

- 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19年度末供用延長9,332km  
(平成19年度新規供用延長285km)
  - ・地域高規格道路の整備  
平成19年度末供用延長1,833km  
(平成19年度新規供用延長107km)
- 多様な弾力的な料金施策への取組
  - ・各高速道路会社は、ETC利用者を対象とした「マイレージ割引」、「大口・多頻度割引」、「時間帯割引」等を実施。
- 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と本格導入の実施。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は、平成18年度の15%が平成19年度末に15%とほぼ横ばいであるが、規格の高い道路の走行台キロは増加傾向にあり、目標達成に向けて指標は順調に推移していることから、Aと判断した。
- 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重点的かつ効率的に整備を推進。
- 地域の活性化、物流の効率化、都市部の深刻な渋滞の解消、地域温暖化対策等の政策課題に対応する観点から、料金引下げ、スマートインターチェンジの増設等、既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化策を推進。  
なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

### 平成20年度以降における新規の取組

なし

なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

### 担当課等(担当課長名等)

担当課：道路局企画課 道路経済調査室(室長 森 昌文)  
関係課：道路局 国道・防災課(課長 深澤 淳志)  
道路局 地方道・環境課(課長 吉崎 収)  
道路局 有料道路課(課長 上野 進一郎)  
都市・地域整備局 街路交通施設課(課長 松井 直人)

**業績指標 128**

拠点的な空港・港湾への道路アクセス率

**評価**

A-2	目標値：68%（平成19年度） 実績値：69%（平成19年度） 初期値：59%（平成14年度）
-----	---

**(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<sup>(注)</sup>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。）

**(目標設定の考え方・根拠)**

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。

**(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）

**(重要政策)**

**【施政方針】**

アジア・ゲートウェイ構想(平成19年5月16日)

**【閣議決定】**

総合物流施策大綱(2005～2009)(平成17年11月)

**【閣決(重点)】**

社会資本整備重点計画(平成15年10月10日)「第2章に記載あり」

**【本部決定】**

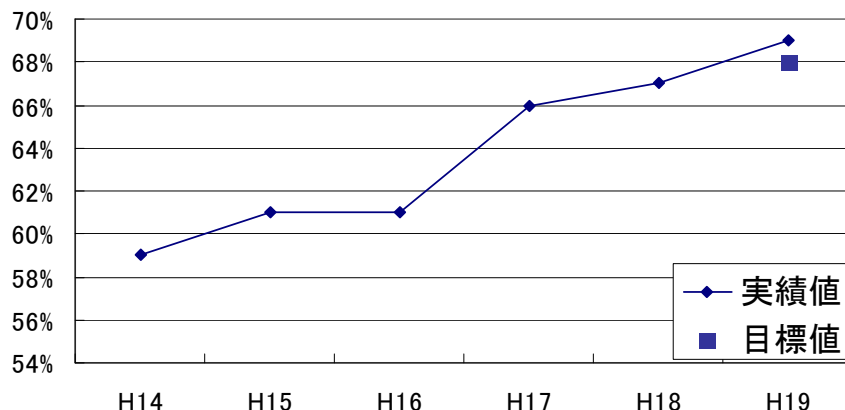
なし

**【政府・与党申合】**

経済成長戦略大綱(平成18年7月6日)

過去の実績値						(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
59%	61%	61%	66%	67%	69%	

拠点的な空港・港湾への道路アクセス率



**事務事業の概要**

**主な事務事業の概要**

○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 11,622億円の内数

(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。

**関連する事務事業の概要**

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)

- ・アクセス率については、平成14年度末の59%が平成19年度末に69%まで向上し、指標の目標値を達成した。
- ・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%（平成13年度末）、欧州（英・仏・独・伊）の84%（平成13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。
- ・また、橋梁の強度等の問題により物流上重要なルート上においても通行が制限されるなどの区間が存在し、迂回や積み替えなどによりリードタイムやコストが増加するため、国際競争力の観点からも大きな問題となっている。

#### (事務事業の実施状況)

- ・平成19年度においては、那覇空港へのアクセス道路である那覇空港自動車道（豊見城東道路）の供用により、10分以内の道路アクセスを確保した。
- ・効率的な物流ネットワークを構築する観点から、国際標準コンテナ車（最大積載時の車両総重量44t、車高4.1m）の通行を可能とすべき幹線道路ネットワーク（国際物流基幹ネットワーク）を選定し、国際物流戦略の観点から、大阪中央環状線鳥飼大橋等約40区間において、支障区間の解消に向けた事業を実施した。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は、平成14年度末の59%が平成19年度末に69%まで向上し、指標の目標値を達成したことから、A-2と評価した。
  - ・国際競争力の確保に必要な水準（約9割）より依然として低い水準にあり、未達成のアクセス道路について、ハード・ソフト施策を組み合わせることでアクセスの迅速化に努めるとともに、国際競争力の向上を図るため、既に達成済の空港・港湾についても更なるアクセス向上に努めていくこととしている。
  - ・国際物流に対応した道路ネットワークが不足している等の問題があるため、橋梁補強等の緊急対策事業を実施し、国際標準コンテナ車が、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間を支障なく通行できる道路ネットワーク（国際物流基幹ネットワーク）の整備を図る。
- なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

### 平成20年度以降における新規の取組

なし

なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

### 担当課等（担当課長名等）

担当課：道路局企画課 道路経済調査室（室長 森 昌文）

**業績指標 129**

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

**評価**

A-2	目標値：77%（平成19年度） 実績値：77%（平成19年度） 初期値：72%（平成14年度）
-----	---

**(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）。

**(目標設定の考え方・根拠)**

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。

**(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）

**(重要政策)**

**【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

なし

**【閣決（重点）】**

社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章に記載あり」

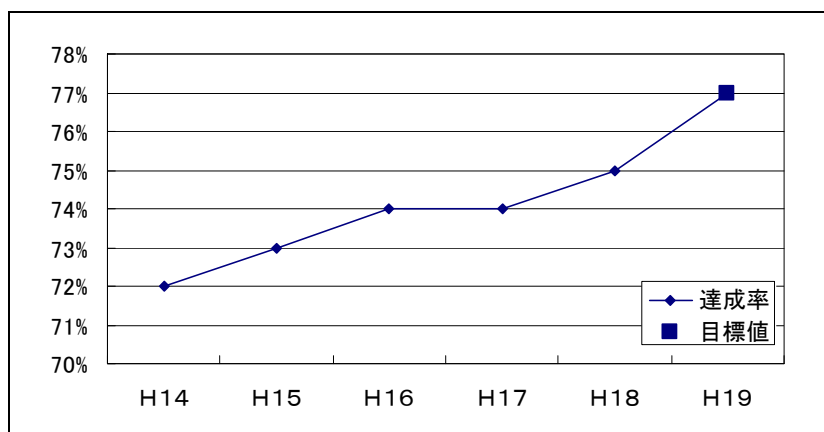
**【本部決定】**

なし

**【政府・与党申合】**

なし

過去の実績値					(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19
72%	73%	74%	74%	75%	77%



**事務事業の概要**

**主な事務事業の概要**

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

3,261億円の内数（平成19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整備事業に係る施策に関するものである。

**関連する事務事業の概要**

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)

平成14年度実績値72%から平成19年度実績値が77%となり目標を達成した。

#### (事務事業の実施状況)

平成19年度は、2次生活圏の中心都市22市に関連する地域間交流ルートである11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77%まで向上した。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

・指標は順調に推移し、目標を達成したため、A-2と評価した。

・しかし、未整備の地域が残っているため、引き続き、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。

なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

## 平成20年度以降における新規の取組

なし

なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

## 担当課等（担当課長名等）

担当課：道路局 国道・防災課（課長 深澤 淳志）

## 業績指標 130

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

### 評価

A-2

目標値：68%（平成19年度）  
 実績値：68%（平成19年度）  
 初期値：63%（平成14年度）

#### (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。

#### (目標設定の考え方・根拠)

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（平成32年を目処）として設定した場合の平成19年度の値として設定。

#### (外部要因)

該当なし

#### (他の関係主体)

地方公共団体等

#### (重要政策)

##### 【施政方針】

なし

##### 【閣議決定】

・市町村合併支援事業（平成14年4月22日）

##### 【閣決（重点）】

なし

##### 【本部決定】

なし

##### 【政府・与党申合】

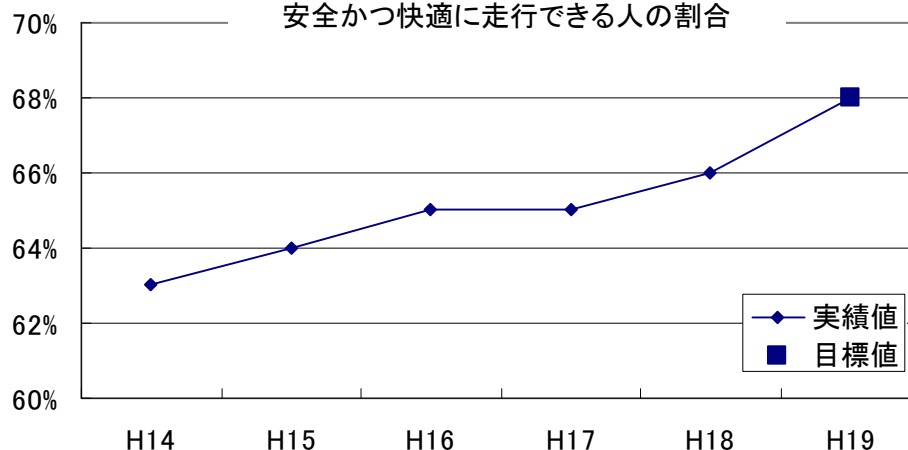
なし

#### 過去の実績値

(年度)

H15	H16	H17	H18	H19
64%	65%	65%	66%	68%

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



#### 事務事業の概要

##### 主な事務事業の概要

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、地域の実情に応じた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

3,261億円の内数（平成19年度）

##### 関連する事務事業の概要

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)

平成14年度実績値63%から平成19年度の実績値が68%となり、業績指標の目標値を達成した。

#### (事務事業の実施状況)

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130万人増加した。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

指標は順調に推移しているため、A-2評価とした。しかし、日常的な移動の安全性や快適性が損なわれている地域が残っているため、引き続き、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。

なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

## 平成20年度以降における新規の取組

なし。

なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

## 担当課等(担当課長名等)

担当課：道路局地方道・環境課(課長 吉崎 収)



# ○活 力

## 政策目標 8

都市・地域交通等の快適性、利便性の向上

### 施策目標 3 2

道路交通の円滑化を推進する

渋滞対策をはじめとした交通の快適性・利便性向上を図ることで、道路交通の円滑化を推進する。

### 業績指標

1 6 4	三大都市圏環状道路整備率
1 6 5	道路渋滞による損失時間
1 6 6	路上工事時間の縮減率
1 6 7	E T C利用率

## 【評価結果の概要】

### （総合的評価）

道路交通の円滑化推進に向け、一部の業績指標については課題があるものの、各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移しているところである。事業の進捗に遅れが生じているなどの課題が生じている区間については、事業の早期供用を図り、交通円滑化を推進する必要がある。引き続き、渋滞対策の推進、ETCの利用促進、路上工事時間の縮減など交通円滑化に資する施策を推進することが必要である。

### （必要性）

わが国の渋滞損失時間は、減少傾向にあるものの、依然として約31.6億人時間（平成19年実績）に上っており、これは貨幣価値換算すると約9.4兆円という大きな損失に値することから、更なる渋滞対策の推進が必要である。

### （有効性）

慢性的な渋滞の緩和・解消を図るため、路上工事の縮減や有料道路における弾力的な料金施策等のソフト施策と併せ、環状道路やバイパスの整備、交差点の立体化等交通容量拡大策を推進しているところである。また、総合的な交通戦略の展開を行い、LRTの導入や交通結節点の改善、TDM施策等公共交通機関や徒歩・自転車への交通行動転換策を推進しているところである。各業績指標とも概ね着実に推移していることから本施策が施策目標達成に有効であると評価できる。

### （効率性）

既存ストックの有効活用の視点からTDM施策のこれまで以上の推進を図っていくとともに、ハード整備においては、改良再生の視点を踏まえて、片方向立体交差や乗用車専用道路等のよりコスト縮減・工期の短縮に配慮した対策を積極的に導入していく。また、路上工事による道路交通への影響を抜本的に改善するため、地方自治体等と連携し、主要都市での年間路上工事時間の縮減や工事の平準化を図るよう関係者と調整するほか、制度上や予算上の様々な工夫を検討する。

### （反映の方向性）

- ・ 用地取得の迅速化および事業の早期供用の促進
- ・ 地域の主体的な路上工事マネジメントの推進
- ・ より一層のTDM施策の推進
- ・ 交差点立体化等の交通容量拡大策の推進

**業績指標 164**

三大都市圏環状道路整備率

**評価**

B-1

目標値：60%（平成19年度）  
 実績値：53%（平成19年度）  
 初期値：35%（平成14年度）

**（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。

**（目標設定の考え方・根拠）**

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平成19年度目標値を算出。

**（外部要因）**

地元調整の状況等

**（他の関係主体）**

該当なし

**（重要政策）**

**【施政方針】**

第166回政策方針演説(平成19年1月26日)、第168回政策方針演説(平成19年10月1日)

**【閣議決定】**

都市再生プロジェクト(平成13年8月28日)、アジアゲートウェイ構想(平成19年5月16日)、地域再生戦略(平成20年1月29日)

**【閣決（重点）】**

社会資本整備重点計画(平成15年10月10日)「第3章に記載あり」

**【本部決定】**

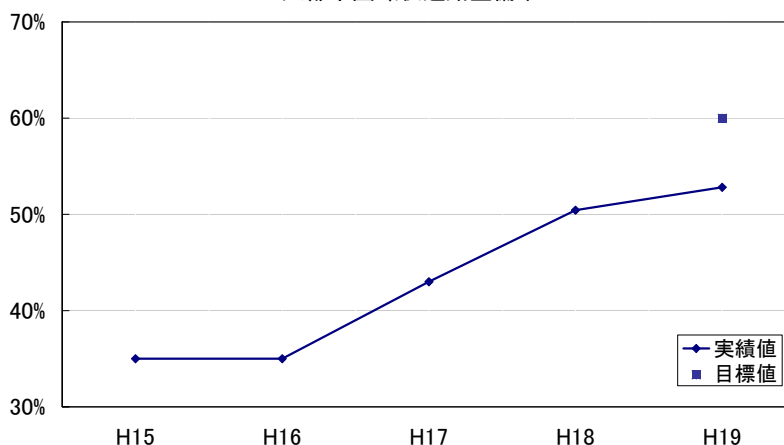
なし

**【政府・与党申合】**

なし

過去の実績値						(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
35%	35%	42%	43%	50%	53%	

三大都市圏環状道路整備率



**事務事業の概要**

**主な事務事業の概要**

○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11,622億円の内数（平成19年度）

**関連する事務事業の概要**

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)

○平成19年度は、首都高速中央環状新宿線（熊野町JCT～西新宿JCT）等、計29km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53%であったが、目標値の達成には至らなかった。

#### (事務事業の実施状況)

○三大都市圏環状道路の整備

平成19年度末供用延長641km

(平成19年度新規供用延長29km)

### 課題の特定と今後の取組の方向性

○業績指標は、平成14年度の35%が平成19年度末に53%まで向上しており、平成19年12月には、首都高速中央環状新宿線（熊野町JCT～西新宿JCT）6.7kmが供用するなど、整備率は着実に向上したものの、主には以下の理由などにより、一部の区間で用地取得が難航したこと等によって事業の進捗に遅れが生じていることからB-1とした。

- ・事業の早い段階から事業認定を見据えた事業計画の策定、工程管理がなされていなかった
- ・工事工程と用地取得上の工程の情報共有が不十分だったため、工事工程上重要な地域に用地交渉が難航している箇所が残るなど、効率的な工程管理ができていなかった
- ・自治体との情報共有が十分にできていなかった

○平成20年度は、首都圏中央連絡自動車道（阿見東～江戸崎）6.0km、東海環状自動車道（美濃関～西関）2.9kmの新規供用を予定。

○今後は、用地取得の迅速化を図り、事業の早期供用に努める。

なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

### 平成20年度以降における新規の取組

用地取得上のリスクを体系的に整理し、できるだけ計画段階で用地取得上のリスクを把握することにより、重点的に用地交渉を実施する箇所を明確にし、関係者間で十分な情報共有を図ることによって、用地取得上のリスクを事業計画に反映するとともに、人材の効率的な配置などの用地取得行程管理計画の策定や、事業認定の適切な活用により、計画的な用地取得を実現し、事業の早期供用に努める。

なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

### 担当課等（担当課長名等）

担当課：道路局企画課 道路経済調査室（室長 森 昌文）

関係課：道路局 国道・防災課（課長 深澤 淳志）

道路局 有料道路課（課長 上野 進一郎）

都市・地域整備局 街路交通施設課（課長 松井 直人）

**業績指標 165**

道路渋滞による損失時間

**評価**

A-2

目標値：38.1 億人時間／年を約1割削減（平成19年度）  
 実績値：31.6 億人時間／年（平成19年度）  
 初期値：38.1 億人時間／年（平成14年度）

**(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を一定区間毎に算出し、合計したもの（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。）

**(目標設定の考え方・根拠)**

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

**(外部要因)**

交通量の変動

**(他の関係主体)**

該当なし

**(重要政策)**

**【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

なし

**【閣決（重点）】**

社会資本整備重点計画(平成15年10月10日)「第2章、第3章に記載あり」

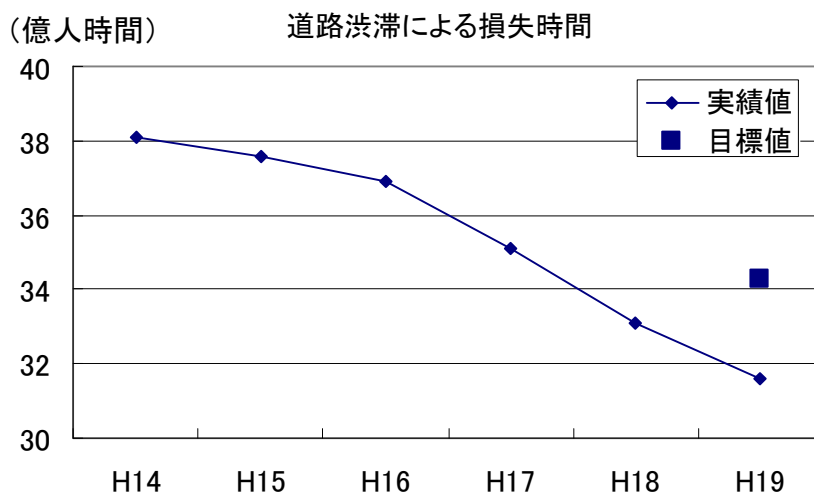
**【本部決定】**

なし

**【政府・与党申合】**

なし

過去の実績値						(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
38.1 億人時間	37.6 億人時間	36.9 億人時間	35.1 億人時間	33.1 億人時間	31.6 億人時間	



**事務事業の概要**

**主な事務事業の概要**

○渋滞対策の推進 (◎)

環状道路やバイパス整備、交差点の立体化、路上工事の縮減や有料道路の弾力的な料金施策、TDM施策等公共交通機関や徒歩・自転車への交通行動転換策

予算額：都市交通の快適性・利便性の向上

事業費 8,767 億円の内数 (平成19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。

**関連する事務事業の概要**

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)

- ・平成14年度実績値38.1億人時間/年に対し、平成19年度の道路渋滞による損失時間の実績値は31.6億人時間/年(平成14年度実績値と比較して約17%削減)となり、38.1億人時間/年を約1割削減するという目標は、達成出来たと判断できる。

#### (事務事業の実施状況)

環状道路やバイパスの整備、交差点の立体化等交通容量拡大策、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している。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は、平成18年度において既に指標の目標値を達成しており、平成19年度の実績値も31.6億人時間/年と順調に推移していることから、A-2と判断した。
  - ・今後、より利用者の実感にあった渋滞対策を進めていくため、客観的なデータに基づき、重点的に対策を行う箇所を選定していく。具体的な対策としては、交通容量拡大策にあわせ、路上工事の縮減や有料道路の弾力的な料金施策とともに、公共交通機関や自転車の利用促進等の施策をより積極的に実施する。また、公安委員会との連携を強化し、信号高度化に併せた局所的な交差点改良等による交通の円滑化を行う。
- なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

## 平成20年度以降における新規の取組

なし

なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

## 担当課等(担当課長名等)

担当課：道路局企画課 道路経済調査室(室長 森 昌文)

**業績指標 166**  
路上工事時間の縮減率

**評価**

A-2

目標値：201時間/km・年を約2割削減（平成19年度）  
実績値：114時間/km・年（平成19年度）  
初期値：201時間/km・年（平成14年度）

**(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

**(目標設定の考え方・根拠)**

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

**(外部要因)**

地震・豪雨等の大規模災害の発生

**(他の関係主体)**

地方公共団体（事業主体）、占用企業者（路上工事实施主体）

**(重要政策)**

**【施政方針】**

なし

**【閣議決定】**

なし

**【閣決（重点）】**

社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章に記載あり」

**【本部決定】**

なし

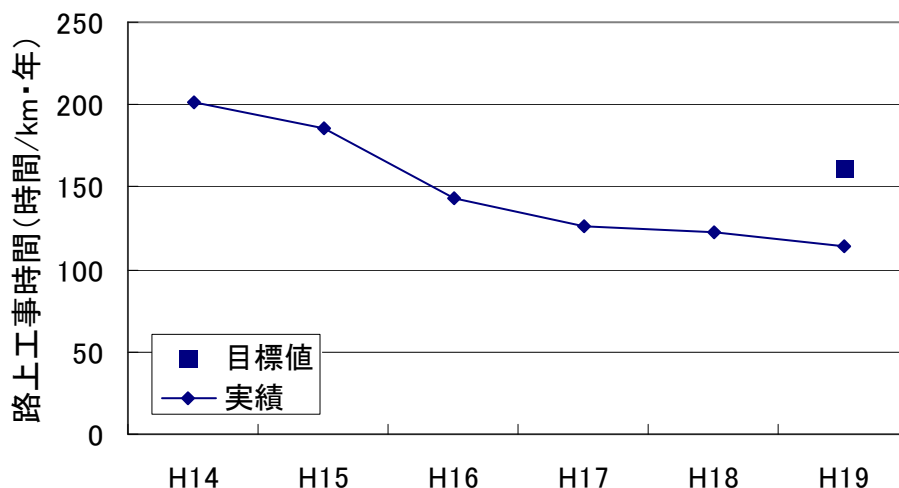
**【政府・与党申合】**

なし

**過去の実績値**

(年度)

H15	H16	H17	H18	H19
186	143	126	123	114



**事務事業の概要**

**主な事務事業の概要**

工事調整による共同施工や集中工事の実施に加え、道路利用者による工事实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（◎）

予算額：都市交通の快適性・利便性の向上

事業費8,767億円の内数（H19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。

**関連する事務事業の概要**

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)

平成14年度の実績値201時間/km・年に対して、平成19年度の実績は114時間/km・年(43%減)となり、平成18年度に引き続き、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、主要な地方管理道路も含めて評価し、平成14年度と比較して東京23区:約24%減、名古屋市:約67%減、大阪市約70%減となり、3大都市圏において縮減を達成した。

#### (事務事業の実施状況)

業務指標を達成するために、関係者間(占用企業等)の工事調整により、共同施工、集中工事、年末・年度末の工事抑制等を推進、「工事内容」をわかりやすく表示した工事看板の導入・インターネットでの工事情報の提供等道路利用者への情報提供の充実を図るなど、各地域の実情を踏まえたきめ細かな路上工事縮減への取り組みを実施した。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は平成14年度の201時間/kmに対して、平成19年度は114時間/km・年(45%減)となり、指標の目標値以上の縮減を達成したことからA-2と評価した。

今後とも、工事の実態や不満等を踏まえた路上工事削減行動計画を地方公共団体と共に策定するなど、地域の主体的な路上工事マネジメントを引き続き推進する予定である。

なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

## 平成20年度以降における新規の取組

なし

なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

## 担当課等(担当課長名等)

担当課:道路局国道・防災課保全企画室(室長 伊勢田 敏)



業績指標 167  
ETC利用率

評価

B-1	目標値：約8割（平成20年春） 実績値：76%（※日別データ：平成20年1月24日） 初期値：5%（平成14年度）
-----	---

（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

（目標設定の考え方・根拠）

長期的に100%を目指すこととして平成20年春の目標を設定

（外部要因）

交通量の変動

（他の関係主体）

該当なし

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第3章に記載あり」

【本部決定】

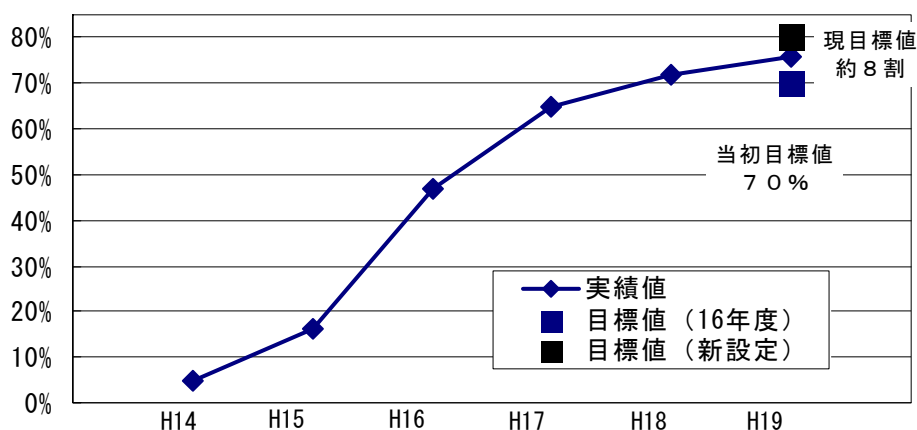
なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)	
H14	H15	H16	H18春	H19春	H19	
5%	16%	47%	65%	72%	76%	

ETC利用率



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○ETCの利用促進・活用推進

ETCへの利用転換を促進するため、引き続きETC車載器リース制度等の車載器購入支援やETCがすぐに利用できるワンストップサービス等のETCの利用機会の拡大に向けた支援を実施する。

予算額：都市交通の快適性・利便性の向上

事業費8,767億円の内数（平成19年度）

関連する事務事業の概要

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)

- ・普及促進策や高速道路会社の割引施策等により当初の想定よりもE T Cの利用率が急激に増加したため、2年前倒して目標値を再設定し、施策を実施している。
- ・平成14年度実績値5%に対して平成19年度の実績値は76%（日別データ：平成20年1月24日）となり、指標は順調に推移している。
- ・首都高速道路本線料金所の渋滞は、ほぼ解消した。
- ・東名高速東京料金所（上り）では、年末年始やゴールデンウィーク時期の繁忙期において渋滞がほぼ解消した。
- ・目標を約8割（平成20年春）としてフォローアップを継続する。

#### (事務事業の実施状況)

- ・E T C車載器購入費用軽減策として、マイレージポイントの付与や車載器購入支援を実施。
- ・マイレージ割引や時間帯割引等の多様で弾力的な料金割引を実施。
- ・ワンストップサービスの実施
- ・高速道路会社6社による共通広報の実施

### 課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は、平成14年度実績値5%に対して平成19年度の実績値は76%であり、再設定した指標の目標値約8割には届かなかったためB-1と評価したが、E T Cの利用率は着実に増加しており順調に推移している。また、さらにE T Cの効果を発現させるため、以下の施策等を実施する。

- ・E T C車載器リース制度等の車載器購入支援の実施
- ・ワンストップサービスの実施
- ・地方有料道路へのE T Cの普及
- ・E T Cの利便性のPRなどの広報の実施

なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

### 平成20年度以降における新規の取組

地方道路公社の有料道路におけるE T C整備への貸付制度等の活用により、E T C利用率の更なる向上を図る。

なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

### 担当課等（担当課長名等）

担当課：道路局 有料道路課（課長 上野 進一郎）