

道路の中期計画（素案）

1. 策定の趣旨

昨今、経済のグローバル化、人口減少社会の到来など、我が国内外の経済社会情勢が大きく変化し、また、地域における経済活動が低迷し、地方が活力を失いつつある中、我が国の競争力、成長力の確保や地域の活性化のため必要な道路整備を計画的に進めることは、重要な課題である。

このように我が国の競争力、成長力の確保や地域の活性化のための道路整備が求められる一方、高度経済成長期以降に建設された道路ストックについては、大幅な更新投資が間近に予想される状況にある。

以上の視点に立ち、人口減少や道路ストックの更新投資が本格化するまでの今後10年間を対象として、将来の我が国経済社会が、競争力、成長力が確保され、また、安全・安心で活力ある地域社会が維持されたものとなるよう、今後の具体的な道路整備の姿を分かりやすく示した中期的な計画（以下、「中期計画」という。）を作成することが必要である。

このため、本年4月から7月にかけて、特に優先度の高い政策、効率化を進める上で重要な事項等について、国民、有識者、都道府県知事・市町村長の意見を幅広く聴き、8月に中期計画の骨子案を作成した。その後、この骨子案について改めて意見を聴き、その結果等を踏まえ、今般、中期計画の素案を作成したところである。本案について、さらに意見を求め、年内の中期計画の作成に向けて検討を進める。

2. 計画の基本的な事項

(1) 計画の対象

計画の対象となる事業は、国が負担又は補助する事業を基本とする。ただし、目標の達成のために講じる施策については、地方公共団体が単独で行う事業も含まれ得るものとする。

(2) 計画期間

計画期間は、国民の視点に立った分かりやすい成果を提示するとの観点や道路事業の実施に要する期間を考慮し、平成20年度を初年度とし10年間とする。

なお、今後の社会経済の動向や財政事情等を勘案しつつ、必要に応じ計画を見直す。

(3) 計画の推進にあたっての基本的視点

1) 選択と集中による効果的な事業の実施

国民の意見を聴きながら、客観的データを用いつつ、政策課題毎に、施策の対象全体から中期的に対策を講じる箇所に重点化する過程を明確にした重点方針に基づき、選択と集中による効果的な事業を実施する。

重点方針の基本的考え方は、

- ・渋滞対策や交通事故対策など自動車交通によって生じる課題を解決する施策については、客観的なデータを用いて効果を重視し、効果の高いところに対して優先的に対策を実施
- ・防災・減災対策や生活幹線道路ネットワークの形成など安全・安心な国民生活を維持する施策等については、地域の実情を踏まえて対象とする課題や道路などの条件を明確にし、条件に合致するところに対して集中的に対策を実施

とする。

2) 厳格な事業評価の実施とコスト縮減の推進

- ①新規採択時から事業完了後までの事業評価の厳格な運用を実施し、事業の効率性と実施過程における透明性の向上を図る。
- ②これまでのコスト縮減に対する取り組みを踏まえ、品質の確保を図りつつ、設計・計画段階から維持・管理・更新に至るすべてのプロセスにおいて、引き続きコスト縮減の取り組みを推進する。
- ③調査・設計、用地取得、埋蔵文化財調査、工事等の各段階において徹底した工程管理を実施し、円滑な事業の執行を図るとともに、供用目標や進捗状況の積極的な公表を行う。
- ④民間企業等による工期短縮、コスト縮減等に関する技術開発を積極的に支援する。

3) 既存道路の効率的、効果的な利用

＜既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化＞

- ①都市部の深刻な渋滞の解消、地域活性化の支援及び物流の効率化等を図るため、料金施策やスマートインターチェンジの整備等を促進する。

＜渋滞緩和のための取り組み＞

- ②渋滞の緩和を図るため、公共交通機関や自転車の利用促進等TDM施策の推進や、改良再生の視点を踏まえた交差点改良等の実施、信号制御の高度化、違法駐車取り締まりの強化等公安委員会が実施する施策と連携した取り組みを実施する。

＜路上工事縮減＞

- ③路上工事については、地域毎に作成する行動計画に基づき、共同施工等による工事量の縮減、年度末工事の抑制の徹底など、抜本的な路上工事対策を実施する。

＜情報提供等による効率的・効果的な利用＞

- ④安全運転支援や道路交通情報提供の高度化等に必要なシステムの整備とそれに対応した車載器の普及促進により多様なサービスの展開を図るなどITSを推進する。
- ⑤災害発生時の二次災害の防止や不安解消のため、通行可能なルートの情報や解除の見通しも含めた通行規制情報等を利用者に速やかに提供する取り組みを実施する。
- ⑥観光客等に対して目的地への分かりやすい道案内手法の導入や各種情報提供手段の連携等による情報提供の充実を図る。

＜計画的な道路管理＞

- ⑦橋梁等既存ストックの長寿命化を図るため、点検に基づき損傷が軽微な段階から対策を行う予防保全を実施する。併せて、これを支援する産・官・学による技術開発を推進する。

4) 透明性・公正性の確保

- ①事業の各段階において積極的な情報公開に努めること等により透明性を確保する。
- ②事業の実施にあたって、地域のニーズや課題等を把握するとともに、地域住民と情報の共有化を図り、意見が反映される取り組みを推進する。
- ③公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律及び公共工事の品質確保の促進に関する法律の厳格な運用を図るとともに、価格と品質による総合的な競争が実現される入札契約方式の導入に努める。

5) 多様な主体との連携

- ①地方公共団体等との適切な役割の分担の下に、地方の自主性を尊重し、これらとの連携による効果的な道路整備を推進する。
- ②地域住民等と連携・協働し、地域のニーズに即した道路行政を推進する。
- ③多様な主体による協働の下、観光の振興や地域の活性化、道路景観に資する日本風景街道等の取り組みを推進する。

3. 計画において取り組む主な政策課題と整備目標・重点方針

以下の政策課題について重点的・効率的に事業を推進する。

(1) 国際競争力の確保

・基幹ネットワークの整備

経済のグローバル化の進展や東アジア諸国の急速な経済成長の中、わが国も東アジア諸国とともに成長する経済を目指し、国際競争力を一層強化するため、東アジアの交通ネットワークとの連携を意識しつつ、ネットワークの強化を図ることが重要である。このため、高規格幹線道路や地域高規格道路等について、早期にネットワークとして機能させるため徹底したコスト縮減を図り、必要に応じ現道も活用しつつ、効率的な道路整備を推進する。併せて拠点的な空港・港湾から高速道路等へのアクセス率を欧米並みとするため、インターチェンジへのアクセス道路の整備を推進する。

また、既に供用している国際物流基幹ネットワークについても、国際標準コンテナ車の通行に必要な耐荷力や空間を確保するため、橋梁補強や現道拡幅、バイパスの整備等の対策を実施する。

○基幹ネットワークの整備

(目標)

- ・基幹ネットワークについては、地方の中心都市を連絡するなどネットワークとしての機能を概ね確保
- ・拠点的な空港・港湾から高速道路等へのアクセス率を欧米並みの約9割に改善
- ・既に供用している国際物流基幹ネットワークについては、国際標準コンテナ車の通行が支障となる区間を概ね解消

(重点方針)

- ・高規格幹線道路（全体構想：約14,000km）をはじめとした、基幹ネットワークのうち、
 - ①県庁所在地など主要都市間で、規格の高い道路で連絡されていない区間
 - ②大都市の環状道路のうち、未だ整備がなされていない区間
 - ③物流活動などの中核となる拠点的な空港・港湾へのアクセスが不十分な区間
 - ④既に供用している国際物流基幹ネットワークにおいて、国際標準コンテナ車の通行の支障となる区間などに重点をおいて整備を推進

(参考) 拠点的な空港・港湾からICへのアクセス改善

(重点方針)

全国の空港・港湾（1,158箇所）



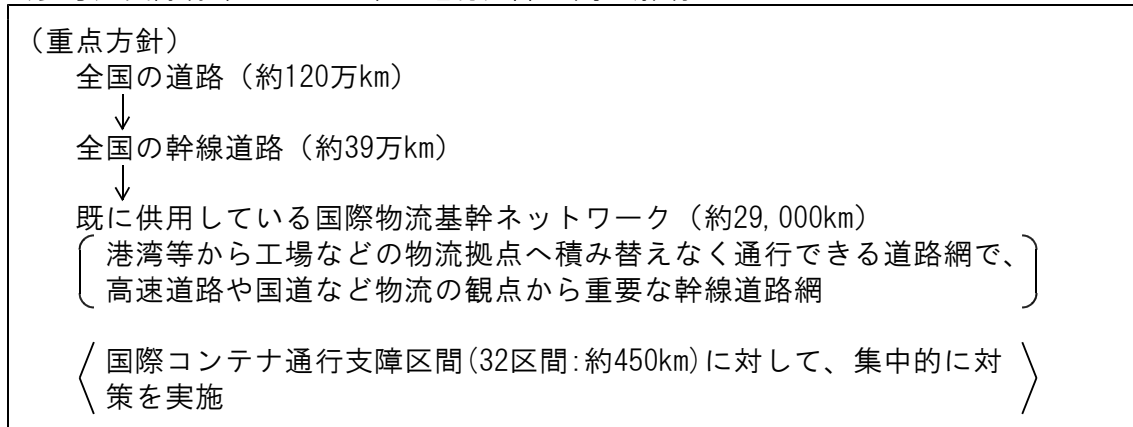
第1・2種空港及び特定重要港湾、重要港湾（157箇所）



拠点的な空港・港湾（71箇所）

（わが国の国際競争力を強化・維持していく拠点的な空港・港湾）
<10分アクセスが未達成な箇所（15箇所）について改善を図る>

(参考) 国際標準コンテナ車の通行支障区間の解消

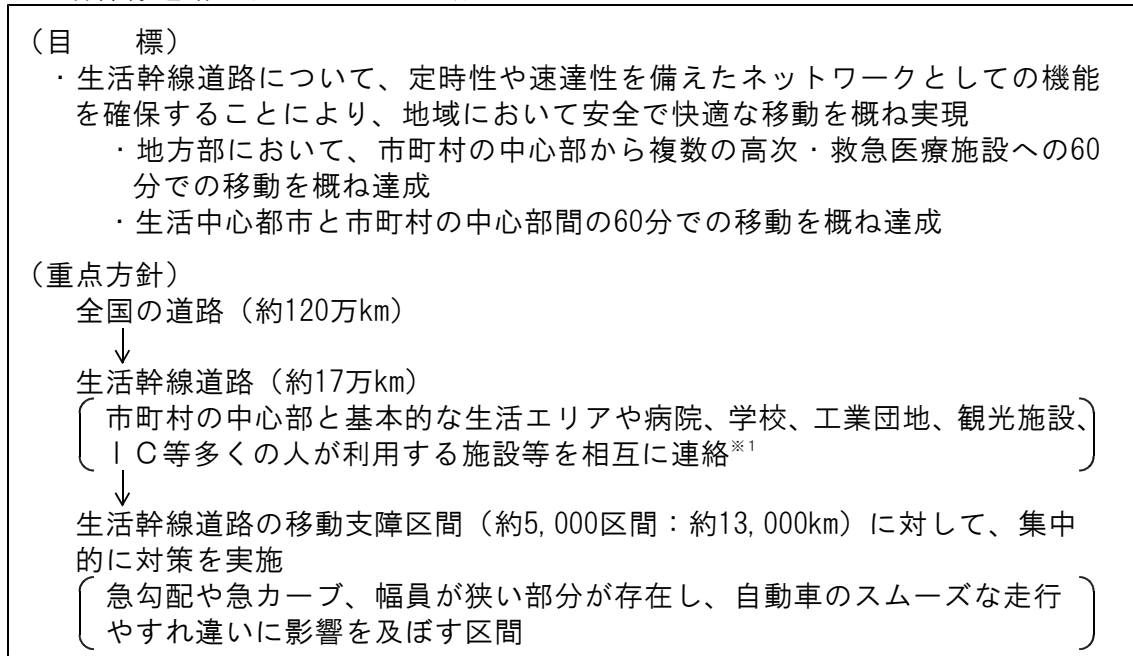


(2) 地域の自立と活力の強化

1) 生活幹線道路ネットワークの形成

高度医療機関の広域的な活用や産業・観光振興等により、安心して暮らせる地域社会の形成や地域経済の活性化を図るためには、地方の自主性を活かしつつ、市町村合併の支援や高次・救急医療施設、工業団地、観光施設、インターチェンジ等へのアクセス確保など地域の生活を支える生活幹線道路ネットワークの形成が重要である。このため、急勾配や急カーブ、幅員が狭い部分が存在し自動車のスムーズな走行やすれ違いに影響を及ぼす区間について、地域高規格道路の整備や、現道拡幅及びバイパス整備等の隘路の解消を1.5車線的な整備手法も活用しつつ推進する。

○生活幹線道路ネットワークの形成

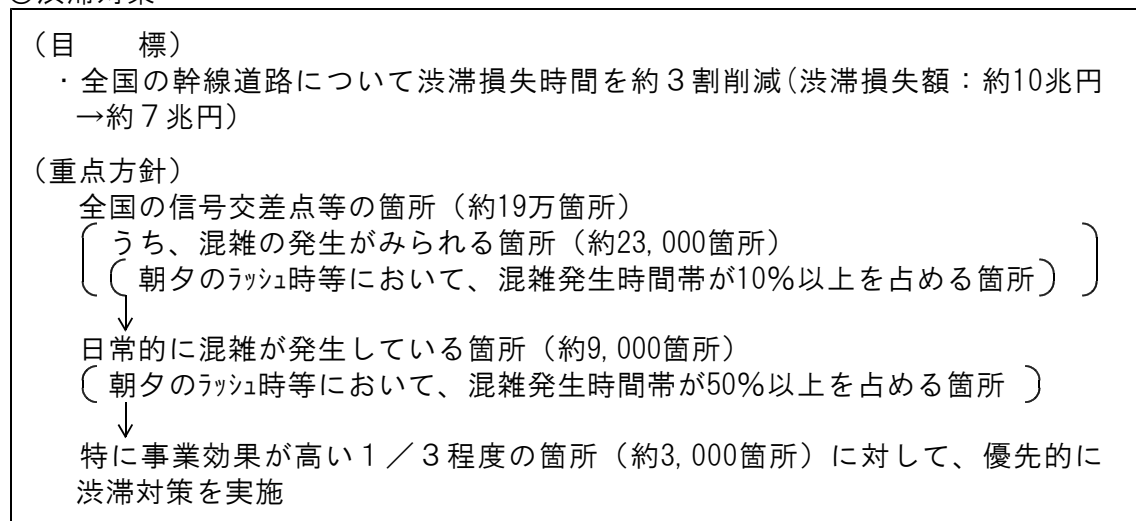


(※1) 市町村合併前の旧市町村間の連絡を含む

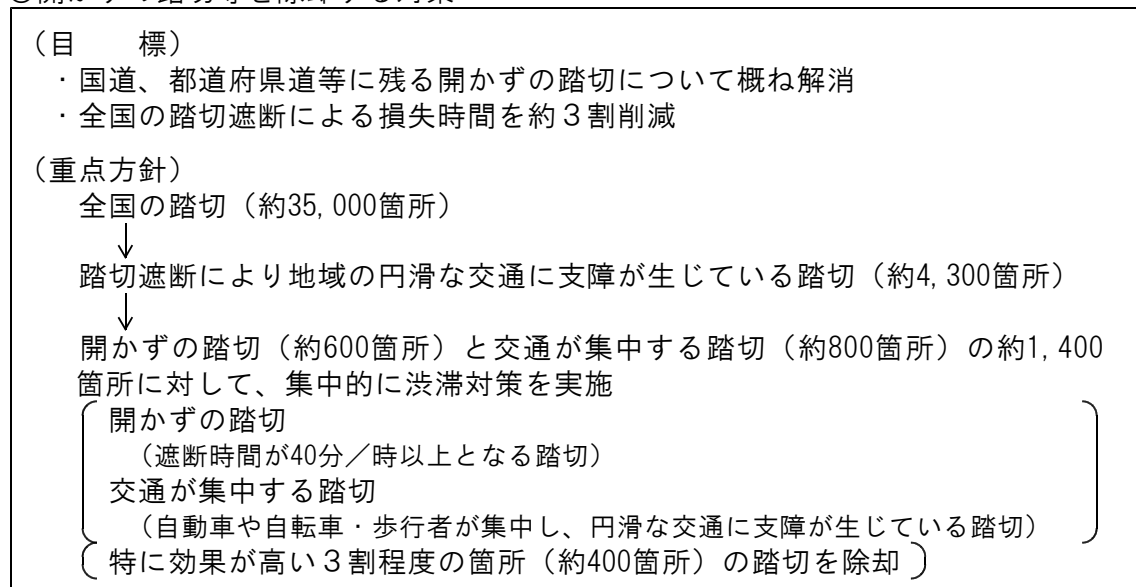
2) 慢性的な渋滞への対策

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する。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する。さらに、開かずの踏切や交通が集中する踏切における渋滞の緩和・解消を図るために、連続立体交差事業や道路の立体化、遮断時間適正化のための踏切遮断機の改良等を推進する。

○渋滞対策



○開かずの踏切等を除却する対策



(3) 安全・安心の確保

1) 防災・減災対策

大規模地震発生時における被害を軽減するとともに、円滑かつ迅速な応急活動を確保するため、緊急輸送道路のうち、救助、救援等の広域応援部隊の移動や、被災地域外からの救援物資の搬送のための県庁所在地間を結ぶ道路については、鋼板やコンクリートによる橋脚の補強などの重大な損傷を防止する対策を推進するとともに、緊急輸送道路全線において落橋を防止する装置の設置など落橋・倒壊を防止する対策を推進する。

また、豪雨・豪雪など頻発する自然災害に対し、国民の安全で安心な暮らしを守るため、公共施設や病院などを相互に結ぶ生活幹線道路において、道路斜面や盛土等の防災対策、雪崩対策、災害のおそれのある区間を回避する道路の整備を推進するとともに、異常気象時における国民生活への影響を最小限にとどめるため、過去の災害履歴や対策実績を踏まえ、事前通行規制の緩和・解消を推進する。併せて、津波発生時等において人命の安全確保を図るため、避難に必要な道路の整備を推進する。

さらに、地震時等において大規模な延焼の可能性がある市街地について、面的な市街地整備や延焼遮断帯、緊急車両の進入路・避難路として機能する道路の整備を推進する。

○耐震対策

(目 標)

大規模な地震の発生時において、

- ・ 緊急輸送道路のうち、広域応援部隊等が移動するための県庁所在地間を結ぶ道路については、すべての橋梁の重大な損傷を防止^{※1}
- ・ 緊急輸送道路全線についてすべての橋梁の落橋・倒壊を防止^{※2}

(重点方針)

全国の橋梁（約15万橋）

（うち、緊急輸送道路に存在する橋梁（約50,000橋））

↓

大規模な地震により通行不能となるおそれのある橋梁（約15,000橋）

〔 損傷のおそれのある橋梁（約13,000橋）
落橋・倒壊のおそれのある橋梁（約2,000橋） 〕

↓

損傷のおそれのある橋梁のうち広域応援部隊等の移動のための県庁所在地間を結ぶ道路に存在する橋梁（約8,000橋）や、落橋・倒壊のおそれのある橋梁（約2,000橋）に対して、集中的に耐震対策を実施

(※1) 道路斜面や盛土等の対策も実施し、1日以内の通行を確保

(※2) 道路斜面や盛土等の対策も実施し、3日以内に通行を確保

○防災・防雪対策

(目 標)

- ・ 豪雨・豪雪時等においても、公共施設や病院などを相互に結ぶ生活幹線道路の安全な通行を確保

(重点方針)

全国の道路（約120万km）

（うち、全国の幹線道路（約39万km））



落石や土砂崩れ、地すべり、雪崩等のおそれのある区間（約17,000区間、約50,000km）



公共施設や病院などを相互に結ぶ生活幹線道路で通行止めにより生活に大きな影響を与える区間（約6,000区間、約18,000km）に対して、集中的に防災・防雪対策を実施

○安心な市街地形成

(目 標)

- ・ 地震時等において大規模な延焼の可能性がある市街地を建築物の不燃化と連携することで概ね解消

(重点方針)

全国の市街地面積（約13,000km²）



防災上の懸念がある市街地（約1,500km²）

〔 集積度合いの高い市街地（人口密度100人/ha以上）
道路面積率の低い市街地（道路面積率18%以下）
（阪神・淡路大震災等に被害の大きかった市街地に相当） 〕



大規模な延焼の可能性がある、特に防災上危険な地区（約150km²）に対して、集中的に防災対策を実施

〔 木造家屋が建ち並ぶなど火災時に被害が大きい市街地
（燃え難さを示す不燃領域率40%未満等）
（中央防災会議における市街地の安全性を確保する目標値） 〕

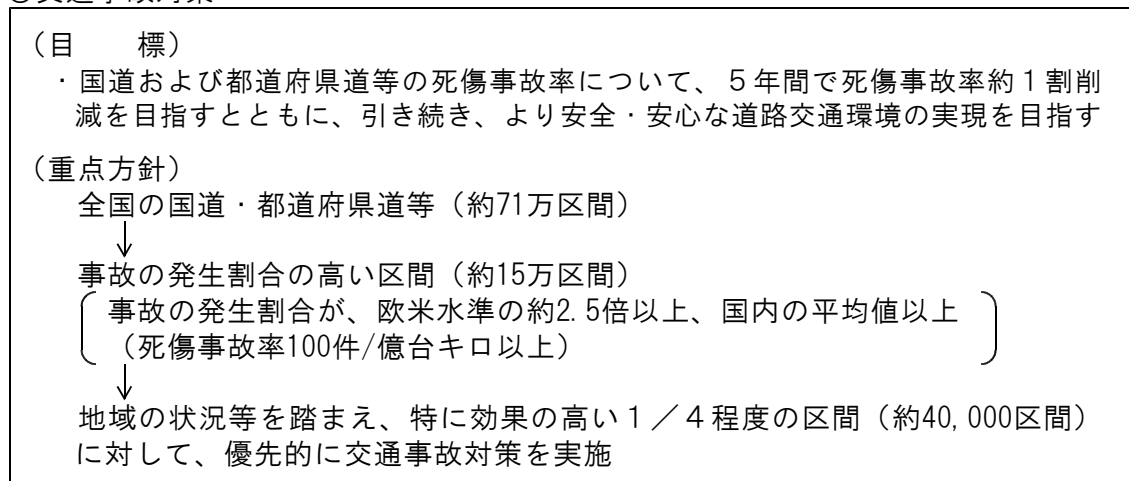
2) 交通安全の向上

安全な道路交通環境実現のために、特に幹線道路については事故が特定の区間に集中していることから、関係機関と連携しつつ、事故発生割合が高い区間において、交差点改良や防護柵・照明等の交通安全施設整備を推進する。また、併せて生活道路の交通事故対策や安全・安心な自転車走行環境の整備を推進する。

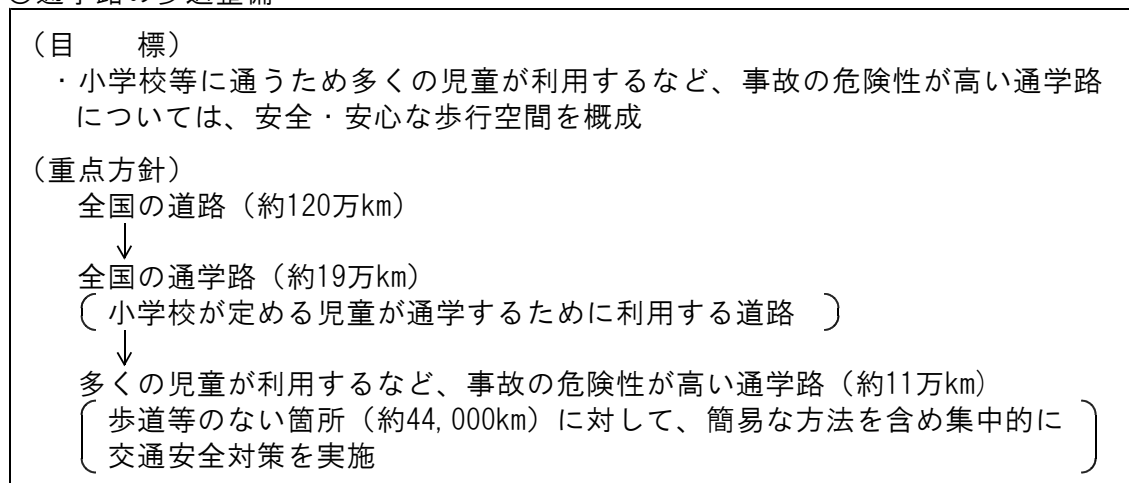
また、欧米と比べ交通事故による死者のうち、歩行中の死者の占める割合が高いことから、歩行が移動の中心となる子どもの安全性を確保するため、通学路の歩道等の整備のほか、簡易な方法として路肩のカラー舗装や防護柵の設置等を推進する。

さらに、踏切における安全を確保するため、安全上課題のある踏切について、踏切除却対策のほか、踏切内の歩道が狭くなっている踏切に対しては、拡幅や歩道の設置、長時間遮断機がおりている踏切には、立体横断歩道橋の設置等の歩車道分離等の安全対策を推進する。

○交通事故対策



○通学路の歩道整備



○踏切の安全対策

(目 標)
・踏切を安全に通行できるように安全上課題のある踏切をすべて解消
(重点方針)
全国の踏切（約35,000箇所）
↓
安全な通行に支障をきたすおそれのある踏切（約7,700箇所）
↓
安全上課題のある踏切（約1,900箇所）に対して、集中的に安全対策を実施 〔自動車や歩行者・自転車が 多い踏切 前後の道路よりも歩道が狭い踏切 等〕

3) 安全・安心で計画的な道路管理

安全・安心な道路交通を確保するため、高速道路から市町村道までのすべての橋梁（約15万橋）において定期的な点検を実施し、長寿命化修繕計画を策定するなどの予防保全を実施することにより、橋梁の長寿命化を推進する。また、地方公共団体管理の橋梁に対して、長寿命化修繕計画の策定支援や技術支援等を実施する。維持管理については、引き続きコスト縮減を図りつつ、道路の安全を常時確保するとともに、地方公共団体と連携して地域性を踏まえた維持管理を実施する。

○橋梁等の修繕、更新

(目 標)
・安全な通行を確保できる道路橋の寿命を100年以上に長寿命化
(重点方針)
全国の道路橋（約15万橋）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

(4) 環境の保全と豊かな生活環境の創造

1) 地球温暖化対策

地球温暖化を防止するため、環状道路整備等の渋滞対策、開かずの踏切等を除却する対策、多様で弾力的な料金施策等の推進により渋滞がなくスムーズに走れる道路の実現を図るほか、ITSの活用等道路交通情報の提供の充実等による自動車交通の運用の効率化、吸収源対策としての道路緑化や太陽光など新エネルギーを活用した道路施設の整備等を推進する。さらに、自転車利用環境の整備や公共交通のシステム・運用の改善、エコドライブの推進、環境に優しい自動車の開発・普及等を図る。

○地球温暖化対策

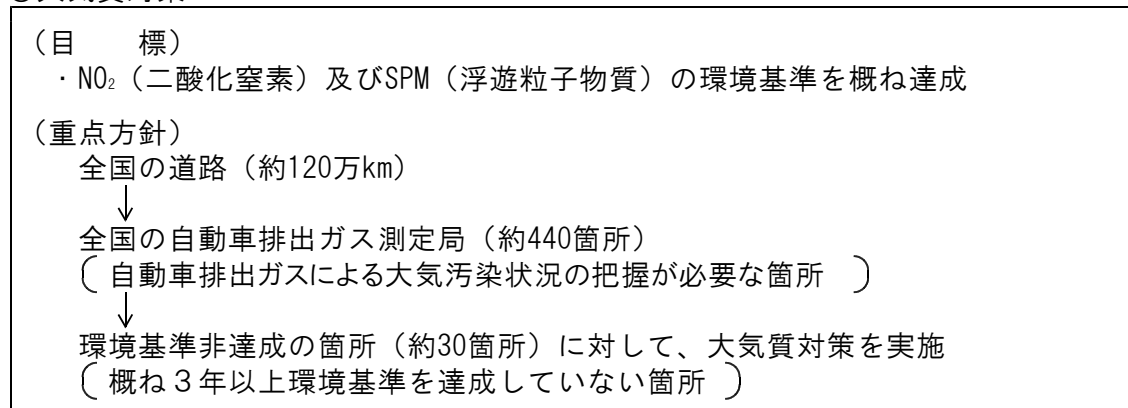
(目 標)
・道路整備等により、自動車交通の年間CO ₂ 排出量を、10年後までに約1,600万t-CO ₂ 削減
(重点方針)
地球温暖化を防ぐため、自動車からの二酸化炭素の排出量を減らすことや、排出された二酸化炭素を吸収する樹木を増やすための対策等を実施

2) 道路環境対策

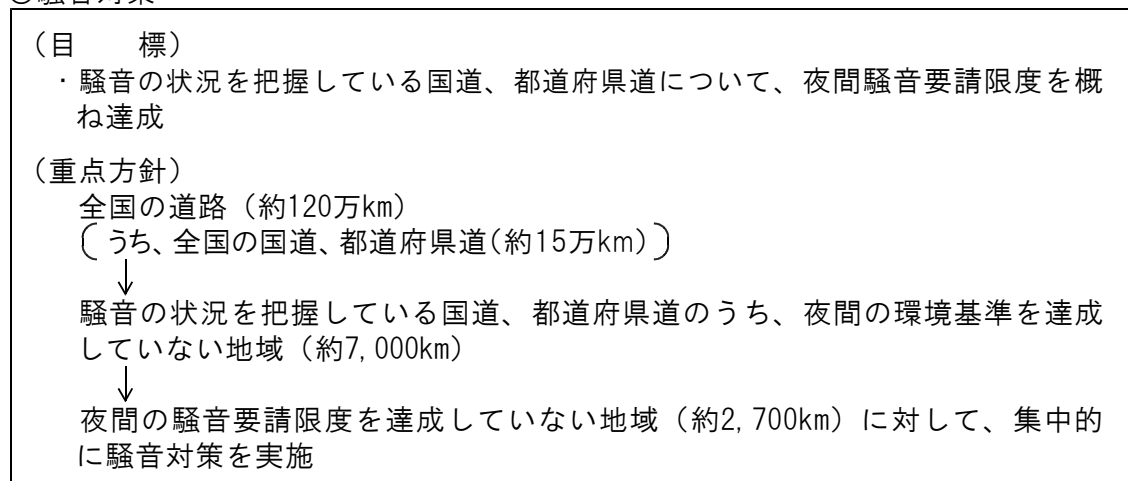
沿道環境の早期改善を図るため、大気については、特に概ね3年以上環境基準を達成していない箇所について、環状道路やバイパス等道路ネットワークの整備を推進するとともに、環境基準非達成の箇所近傍の交差点等においては、交差点改良や植樹帯の設置等の対策を立案し、推進する。併せて、関係機関と連携して、低公害車の普及促進等ソフト施策を推進する。

また、騒音については、環状道路やバイパス等道路ネットワークの整備や遮音壁の設置、低騒音舗装の敷設等を推進する。

○大気質対策



○騒音対策



3) 生活環境の向上

快適で豊かな生活環境の構築を図るため、幅の広い歩道の整備、既設歩道の段差解消及び勾配の改善、立体横断施設へのエレベーターの設置等歩行空間のバリアフリー化を推進するとともに、駅前広場や駅自由通路、駐車場の整備等交通結節機能の強化や乗り継ぎ利便性の向上等を図る。

また、安全で快適な通行空間の確保、災害の防止などを図るため、市街地における電線共同溝等の整備と併せて、緊急輸送道路や日本風景街道等における無電柱化を推進する。

さらに、魅力ある都市空間の形成に向け、中心市街地等における土地区画整理事業等の市街地整備や荷さばき駐車場の整備等による都市内物流システムの改善を推進する。

○バリアフリー化

(目 標)

- ・ 5,000人/日以上が利用する駅等周辺において、駅、官公庁施設、病院等の相互間をバリアフリー化して連絡
- ・ 市町村の中心地区においても、官公庁施設、病院等の相互間をバリアフリー化して連絡

(重点方針)

全国の道路（約120万km）



全国の市街地等の道路（約30万km）及び駅前広場（約2,900箇所）



駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路（約8,800km）及び駅前広場（約1,700箇所）

〔 5,000人/日以上が利用する駅等周辺
市町村の中心地区 〕

〈 バリアフリー化されていない道路（約6,400km）及び駅前広場（約900箇所）
に対して集中的にバリアフリー対策を実施 〉

○無電柱化

(目 標)

- ・ 中心市街地の主要な道路については、欧米のレベルの無電柱化を達成
- ・ 市街地における県庁所在地間を結ぶ緊急輸送道路で災害時の電柱倒壊により通行の支障となる道路、及び歴史的街並みを保全すべき地区等の道路についても無電柱化を概ね達成

(重点方針)

全国の道路（約120万km）



全国の市街地や日本風景街道等の道路（約33万km）



安全で快適な道路空間を形成する上で、電柱や電線類が特に支障となる道路（約7,600km）

〔 ・ 中心市街地の主要な道路（約900地区）
・ 市街地における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（約1,000km）
・ 歴史的街並みを保全すべき地区、日本風景街道等の道路（約200地区） 〕

〈 無電柱化されていない道路（約3,700km）に対して集中的に無電柱化対策を実施 〉

(5) 国際競争力の確保、地域の自立と活力の強化、環境の保全等に資する既存高速道路の有効活用

・既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化

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する。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する。

○既存高速ネットワークの効率的な活用・機能強化

(目 標)

- ・有料道路の料金割引を実施し、渋滞解消、地域活性化等の政策的課題の解決に貢献
- ・スマートインターチェンジの整備等により、高速道路利用者の利便性、安全性を向上

4. 中期計画の事業量

3. で示した各政策課題の重点方針に基づき、目標を達成するために必要な事業量として、65兆円を計上する。

このほか、既存高速ネットワークの効率的な活用・機能強化を含め、道路関連施策として3兆円以上を想定。

(内訳)

(1) 国際競争力の確保	24兆円
・ 基幹ネットワークの整備	
(2) 地域の自立と活力の強化	33兆円
・ 生活幹線道路ネットワークの形成	
・ 慢性的な渋滞への対策	
(3) 安全・安心の確保	19兆円
・ 防災・減災対策	
・ 交通安全の向上	
・ 安全・安心で計画的な道路管理	
(4) 環境の保全と豊かな生活環境の創造	31兆円
・ 地球温暖化対策	
・ 道路環境対策	
・ 生活環境の向上	

注) 重複を含む

- (注) 1. 「TDM」とは、Transportation Demand Management (交通需要マネジメント)
2. 「ITS」とは、Intelligent Transport Systems (高度道路交通システム)
3. 「拠点的な空港・港湾」とは、国際競争力強化の観点から重要であると考えられる空港・港湾であり、第1種空港、国際定期便が就航している第2種空港、特定重要港湾及び国際コンテナ航路、国際フェリー航路又は内貿ユニット航路の設定がなされている重要港湾のうち総貨物取扱量が1,000万t以上/年又は国際貨物取扱量が500万t以上/年の港湾(貨物取扱量は1996-2005年の平均)
4. 「拠点的な空港・港湾から高速道路等へのアクセス率」とは、10分以内に高速道路等のICへ到達可能な拠点的な空港・港湾の割合
5. 「国際標準コンテナ車」とは、ISO規格により、国際標準となっている長さ40フィート(約12m)、高さ2.9mのコンテナを積載したトレーラ。最大積載時の車両総重量が44t、高さ4.1m ※ISOとは、国際標準化機構(International Organization for Standardization)
6. 「生活中心都市」とは、地方生活圏のうち、二次生活圏の中心都市であり、商店街や総合病院、高等学校等地域の日常生活の中心となる機能が立地
7. 「混雑」とは、国道・都道府県道等(VICSによる渋滞情報を提供している市町村道を含む)において、朝夕のラッシュ時や休日の昼間の時間帯のうち平均速度が20km/h以下となる時間が1割以上を占めること。なお、平均速度20km/h以下の状態とは、信号交差点においては2回以上信号待ちとなる状態に概ね相当 ※VICSとは、道路交通情報通信システム(Vehicle Information and Communication System)
8. 「渋滞損失時間」とは、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。例えばある1kmの区間を1日2万台の車が通行し、1台当たりの乗車人数が1.5人、渋滞が無い場合の所要時間は1分、実際の所要時間は3分である場合(数値はすべて平均値)には、当該区間の渋滞損失時間は $2[\text{万台/日}] \times 1.5[\text{人/台}] \times (2/60)[\text{時間}] \times 365[\text{日}] = 36.5[\text{万人時間/年}]$ と計算される。
9. 「LRT」とは、Light Rail Transit(次世代型路面電車システム)
10. 「開かずの踏切」とは、電車の運行本数が多い時間帯において、遮断時間が40分/時以上となる踏切
11. 「交通が集中する踏切」とは、「開かずの踏切」より遮断時間は短いものの、自動車や歩行者が集中していること等により、交通に大きな支障となっている踏切のことで、1日の踏切交通遮断量が5万台時以上の踏切、又は、自動車交通量に歩行者、自転車を加えた1日の踏切交通遮断量が5万台人時以上の踏切のうち歩行者と自転車のみの遮断量が2万台人時以上である踏切
12. 「踏切遮断により地域の円滑な交通に支障が生じている踏切」とは、踏切道改良促進法第3条第1項の省令で定める立体交差化の指定基準に合致する踏切のこと。具体的には以下の要件に合致するもの
(立体交差化の指定基準)
1. 1日の踏切交通遮断量が1万台時以上の踏切、又は、自動車交通量に歩行者、自転車を加えた1日の踏切交通遮断量が5万台人時以上の踏切のうち、歩行者と自転車のみの遮断量が2万台人時以上である踏切
 2. 遮断時間が40分/時以上となる踏切 等
13. 「緊急輸送道路」とは、災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線
14. 「公共施設」とは、県庁、役場等の行政機関や、鉄道駅、空港、港湾及びインターチェンジ等の主要交通拠点
15. 「道路面積率」とは、一定単位の市街地面積に占める道路面積の割合
16. 「不燃領域率」とは、市街地面積に占める耐火建築物等の敷地及び幅員6m以上の道路等の公共施設面積の割合
17. 「死傷事故率」とは、車が1億km走る間に起こる死傷事故件数。1件/億台キロとは、例えば1万台の自動車が1万km走行した場合に、平均1件の死傷事故が発生することを意味する

18. 「事故の危険性が高い通学路」とは、事故が発生しているまたは発生する恐れが大きいと認められる通学路で、以下の要件に合致するもの。(交通安全施設等整備事業の推進に関する法律第6条3項の政令に基づき、国家公安委員会及び国土交通大臣が指定。)
1. 児童又は幼児が小学校(盲学校、ろう学校又は養護学校の小学部を含む)若しくは幼稚園又は保育所(以下これらを「小学校等」という)に通うため1日につきおおむね40人以上通行する道路の区間
 2. 前号に掲げるもののほか、児童又は幼児が小学校等に通うため通行する道路の区間で、小学校等の敷地の出入口から1キロメートル以内の区域に存在し、かつ、児童又は幼児の通行の安全を特に確保する必要があるもの
19. 「安全上課題のある踏切」とは、開かずの踏切、前後の道路よりも歩道が狭い踏切、1日の踏切交通遮断量が5万台時以上の踏切、又は、自動車交通量に歩行者、自転車を加えた1日の踏切交通遮断量が5万台人時以上の踏切のうち、歩行者と自転車のみ遮断量が2万台人時以上である踏切
20. 「安全な通行に支障をきたすおそれのある踏切」とは、踏切道改良促進法第3条第1項の省令で定める構造の改良の指定基準に合致する踏切のこと。具体的には以下の要件に合致するもの
1. 1日の踏切交通遮断量が2千台時以上になり次のいずれかに該当するもの
 - ①踏切道における車道の幅員と前後道路の幅員との差が1m以上のもの
 - ②踏切道に接続する道路の踏切道の区間の縦断こう配が4%以上のもの等
 2. 歩道の幅員が前後道路の歩道の幅員未満のもの
 3. 遮断時間が40分/時以上となる踏切 等
21. 「長寿命化修繕計画」とは、点検結果に基づき、必要な修繕・架替えの時期等を定めた計画。
22. 「NO₂(二酸化窒素)」とは、物の燃焼で発生した一酸化窒素が空気中で酸化して生成されたもの
23. 「SPM(浮遊粒子状物質)」とは、すす、土壌粒子等のうち、粒径が10マイクロメートル以下のもの
24. 「NO₂及びSPMの環境基準」は以下のとおり
- NO₂：1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下
(1年間を通じて得られた1日平均値のうち、低い方から数えて98%に該当する値を評価)
- SPM：1時間値の1日平均値が0.10mg/m³以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m³以下
(1年間を通じて得られた1日平均値のうち、高い方から数えて2%を除外した後の最高値を評価)
25. 「騒音の状況を把握している国道、都道府県道」とは、地域の実情に応じて、騒音の環境基準の類型指定又は騒音規制法に基づく地域指定などがなされている地域を通過する国道、都道府県道
26. 「騒音の環境基準」とは、環境基本法の規定に基づく、騒音に係る環境上の条件について生活環境を保全し、人の健康の保護に資する上で維持されることが望ましい基準
27. 「騒音要請限度」とは、市町村長が都道府県の公安委員会に対して道路交通法の規定による措置を要請することができる基準
28. 「中心市街地の主要な道路」とは、商業、業務等の様々な都市機能が集積し、市町村の中心としての役割を果たしている市街地における国道、都道府県道及び主要な市区町村道
29. 「料率」とは、高速道路の距離あたりの単価