

## 【指標の定義及びデータ取得時期】

指 標		定 義	データ取得時期
①	道路渋滞による損失時間	渋滞がない場合の所要時間 <sup>※1</sup> と実際の所要時間の差 <sup>※2</sup>	平成16年度
②	路上工事時間	道路1kmあたりの路上工事に伴う年間の交通規制時間 <sup>※3</sup>	平成16年度
③	ETC利用率	ETC導入済み料金所におけるETC利用車の割合	平成17年6月 <sup>注</sup>
④	踏切遮断による損失時間	踏切遮断による待ち時間がある場合 <sup>※4</sup> と無い場合 <sup>※5</sup> の踏切通過に要する時間の差	平成17年3月末
⑤	CO <sub>2</sub> 排出削減量	運輸部門全体におけるCO <sub>2</sub> 排出量	平成15年度
⑥	NO <sub>2</sub> 環境目標達成率	自動車NO <sub>x</sub> ・PM法 <sup>※6</sup> 対策地域内で、NO <sub>2</sub> について環境基準 <sup>※7</sup> を達成している国土交通省が設置している常時観測局の割合	平成16年度
	SPM環境目標達成率	自動車NO <sub>x</sub> ・PM法 <sup>※6</sup> 対策地域内で、SPMについて環境基準 <sup>※7</sup> を達成している国土交通省が設置している常時観測局の割合	平成16年度
⑦	夜間騒音要請限度達成率	環境基準類型指定地域 <sup>※8</sup> または騒音規制区域 <sup>※9</sup> いずれかの指定のある区域を通過する直轄国道のうち、夜間騒音要請限度 <sup>※10</sup> を達成している道路延長の割合	平成16年度
⑧	道路交通における死傷事故率	自動車走行台キロあたりの死傷事故件数	平成16年
⑨	1日当たりの平均利用者が5,000人以上の旅客施設の周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合	1日当たりの平均利用者が5,000人以上の旅客施設の周辺等の主な道路 <sup>※11</sup> のバリアフリー化 <sup>※12</sup> の割合	平成17年3月末
⑩	規格の高い道路を使う割合	全道路の走行台キロ <sup>※13</sup> に占める自動車専用道路等の走行台キロの割合	平成16年度
⑪	拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	高規格幹線道路、地域高規格道路又はこれらに接続する自動車専用道路のインターチェンジ等から10分以内に到達が可能な拠点的な空港・港湾 <sup>※14</sup> の割合	平成17年3月末
⑫	災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合	地域の生活の中心の都市 <sup>※15</sup> のうち、隣接する中心都市への道路の防災・震災対策が完了している <sup>※16</sup> ルートを少なくとも一つは確保している都市の割合	平成17年3月末
⑬	橋梁の予防保全率	15m以上の橋梁のうち「予防保全検討橋梁数（鋼製部材の疲労 <sup>※17</sup> ：鋼製橋脚を有する橋梁、RC床版の疲労：RC床版を有する鋼橋、塩害 <sup>※18</sup> ：塩害地域にある橋梁、アルカリ骨材反応 <sup>※19</sup> ：アルカリ骨材反応と判定された橋梁の合計）に対する「早急な対策の必要がない橋梁数」の比率	平成17年3月末
	道路構造物保全率	【橋梁】直轄国道における15m以上の橋梁のうち、今後5年間程度は通行規制や重量制限の必要がない段階 <sup>※20</sup> かつ予防的修繕 <sup>※21</sup> が行われている延長の割合	平成17年3月末
		【舗装】直轄国道のうち、路面の轍やひび割れによる振動や騒音が少なく、道路利用者が快適に感じる舗装の状態（MCI <sup>※22</sup> >4.0）の延長の割合	平成17年3月末
⑭	市街地の幹線道路の無電柱化率	市街地 <sup>※23</sup> の幹線道路 <sup>※24</sup> のうち、電柱、電線のない延長の割合	平成17年3月末
⑮	道路利用者満足度	道路利用者満足度調査 <sup>※25</sup> における「よく使う道路全般に対する満足度」の値	平成17年5月

⑯	ホームページアクセス数	道路関係ウェブサイト <sup>※26</sup> と携帯電話向けサービスのトップページのページビュー数 <sup>※27</sup> の合計	平成 16 年度
⑰	道路事業の総合コスト縮減率	平成 14 年度の標準的な工事コストに対する工事コストの縮減に加えて、(ア)規格の見直しによるコストの縮減、(イ)事業のスピードアップが図られることによる便益の向上、(ウ)将来の維持管理費の縮減も評価したコスト縮減率	平成 17 年 6 月
⑱	隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合	隣接する地域の中心の都市 <sup>※28</sup> 間を結ぶルートが車道幅員 5.5m以上の国道で改良又は整備されているルート数の割合	平成 17 年 3 月末
⑲	日常生活の中心となる都市まで、30 分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合	地域の中心の都市 <sup>※29</sup> まで、改良された道路を利用して 30 分以内に安全かつ快適に移動できる人の割合	平成 17 年 3 月末
⑳	「防災上課題のある市街地」の割合	人口が集中している市街地 <sup>※30</sup> のうち、都市基盤が脆弱なため、災害時に道路閉塞等により車輛通行が阻害され、緊急活動等に支障をきたすおそれの高い市街地の面積の割合	平成 17 年 3 月末
㉑	路線番号の認識できる交差点の割合	都道府県道以上の道路が相互に交わる交差点のうち、交差点の路線番号あるいは通称名の付されている案内標識の整備されている交差点の割合	平成 17 年 3 月末

注) 日別データ；平成 17 年 6 月 16 日

## 【注】

- ※ 1 「渋滞がない場合の所要時間」とは、時間帯別平均旅行時間のデータについて、データ取得期間を通じた度数分布に基づき、旅行時間の短い方から累積 10%にあたる旅行時間をさす。
- ※ 2 道路渋滞の損失時間の推移については、「渋滞モニタリング区間」のデータから計算する。「渋滞モニタリング区間」とは、全国の累積渋滞損失時間の上位 6 割をカバーする区間。この区間において渋滞損失の毎年度の目標値を設定する。なお、平成 14 年度の全国の道路渋滞における年間損失時間は 38.1 億人時間である。(年間 1 億人時間の損失とは、1 年間に 1 億人が各々 1 時間損失することを意味する。)
- ※ 3 調査対象道路は、直轄国道全線及び三大都市内の道路(一般国道、主要地方道及び一般都府県道等)とする。
- ※ 4 「踏切遮断による待ち時間がある場合の踏切通過に要する時間」とは、踏切が遮断されることによる待ち時間と、踏切開放後に踏切を通過するまでに要する所要時間をさす。
- ※ 5 「踏切遮断による待ち時間がない場合の踏切通過に要する時間」とは、踏切が遮断されず、待ち時間無く踏切を通過できるときの所要時間をさす。
- ※ 6 「自動車 NOx・PM 法」とは、「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」である。
- ※ 7 「環境基準」とは、NO<sub>2</sub>については濃度の 1 時間値の 1 日平均値の年間 98%値が 0.04ppmから 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下であることを、SPMについては濃度の 1 時間値の 1 日平均値の年間 2% 除外値が 0.1mg/m<sup>3</sup>以下であることをさす。
- ※ 8 「環境基準類型指定地域」とは、環境基本法第 16 条第 2 項の規定に基づく、騒音に係る環境基準に掲げる地域の類型が指定されている地域をさす。
- ※ 9 「騒音規制区域」とは、騒音規制法第 3 条第 1 項の規定に基づく指定地域をさす。
- ※ 10 「夜間騒音要請限度」とは、「騒音規制法第 17 条第 1 項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令」により定められる「幹線交通を担う道路に近接する区域」における夜間の限度(70 デシベル)をさす。

- ※11 「主な道路」とは、市町村が交通バリアフリー法（高齢者・身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律）に基づく重点整備地区内の特定経路として定めている道路をさす。
- ※12 「バリアフリー化」とは、道路の移動円滑化整備に関する基準（「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」）に定められた構造基準を満たし、高齢者・身体障害者等にとって円滑で安全に移動できる歩行空間が整備された状態をさす。
- ※13 「走行台キロ」とは、区間ごとの交通量と道路延長を掛け合わせた値であり、道路交通の量を表す。
- ※14 「拠点的な空港」とは、第一種空港及び国際定期便が就航している第二種空港をさし、「拠点的な港湾」とは、総貨物取扱量が1,000万t／年以上又は国際貨物取扱量500万t／年以上の重要港湾及び特定重要港湾（国際コンテナ航路、国際フェリー航路及び内貿ユニット航路のいずれも設定されていないものを除く）をさす。
- ※15 「地域の中心の都市」とは、陸路で連絡する隣接二次生活圏の存在しない圏域を除く二次生活圏（北海道については地方生活圏）の中心都市をさす。
- ※16 「防災・震災対策が完了している」とは、橋脚の耐震補強及び5年確率で通行規制が発生する可能性のある事前通行規制区間の防災対策が完了していることをさす。
- ※17 「疲労」とは、輪加重の繰返し作用により、ひび割れ、陥没などを生じる現象をさす。
- ※18 「塩害」とは、塩化物イオン（Cl<sup>-</sup>）によりコンクリート中の鋼材の腐食が進み、コンクリートのひび割れ、剥離などを引き起こす劣化現象をさす。
- ※19 「アルカリ骨材反応」とは、骨材中の反応性鉱物がコンクリート中のアルカリ性水溶液と反応し、コンクリートの異常膨張やひび割れを発生させる劣化現象をさす。
- ※20 「今後5年間程度は通行規制や重量制限の必要がない段階」とは、橋梁定期点検（1回／5年）において、「速やかに補修する必要がある」との判定とならない段階をさす。
- ※21 「予防的修繕」とは、劣化が進行して構造物に大きな損傷を発生させる前に適切な修繕を行うことをさす。
- ※22 「MCI」（維持管理指数）とは、路面特性を表すひび割れ率、わだち掘れ深さ、縦断凹凸（平坦性）という3つの要因を組み合わせて舗装の評価をする指標である。
- ※23 「市街地」とは、都市計画法における市街化区域及び市街化区域が定められていない人口10万人以上の都市における用途地域をさす。
- ※24 「幹線道路」とは、道路種別で規定されるものではないが、ここでは一般国道及び都道府県道をさす。
- ※25 「道路利用者満足度調査」とは、毎年度、全国の道路利用者を対象に行う調査である。（平成17年5月19日から6月12日にかけて調査を実施し、約2万1千人から回答が得られた。）
- ※26 「道路関係ウェブサイト」とは、本省、各地方整備局（北海道開発局、沖縄総合事務局を含む）、国道事務所等の整備する道路関係のウェブサイトをさす。
- ※27 「ページビュー数」とは、閲覧者のブラウザにウェブページが表示された回数をさす。
- ※28 「地域の中心の都市」の定義は指標⑫に同じ。ただし、指標⑬の算出にあたっては、二次生活圏が設定されていない首都圏・近畿圏・中部圏については都府県庁所在地を用い、同一の二次生活圏に複数の中心都市が存在する場合は人口の多い都市を対象としている。（合計303都市）
- ※29 「地域の中心の都市」の定義は指標⑫に同じ。ただし、指標⑭の算出にあたっては、二次生活圏が設定されていない首都圏・近畿圏・中部圏は対象外とする。（合計345都市）
- ※30 「人口が集中している市街地」とは、人口集中地区（DID）のうち人口密度80人／ha以上の地域をさす。