

平成16年度

道路行政の達成度報告書

2004

2005

平成17年度

道路行政の業績計画書

平成17年6月

国土交通省

目 次

昨年度の反省を踏まえ、道路行政を改善します ～道路行政マネジメントの成果～ ----- i

(1) 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の策定

(2) 道路行政マネジメントの代表例

(3) 道路行政マネジメントの取組み

双方向コミュニケーションの取組み、地域の特性を踏まえたデータの収集、分析手法の改善
より効率的な予算配分を実施と、即効性の高い施策の導入

成果と直結した予算配分の実施

(4) 道路利用者満足度が初めて上昇に転じる

(5) 道路行政マネジメントの浸透と定着

第 1 部 道路行政マネジメントの取組み ----- 1

1. 道路行政マネジメントについて ----- 2

2. 道路行政マネジメントの浸透と定着に向けて ----- 5

第 2 部 政策テーマごとの達成度報告と業績計画 ----- 17

1. 道路行政に関する基本方針 ----- 18

2. 業績予算に対応した政策テーマの設定 ----- 19

3. 指標ごとの目標と実績 ----- 20

4. 業績予算に対応した政策テーマごとの達成度報告と業績計画 ----- 22

1) 渋滞を減らす ～道路交通の円滑化と地球温暖化対策～

【指標 - 1】道路渋滞による損失時間 ----- 26

【指標 - 2】路上工事時間 ----- 34

【指標 - 3】ETC 利用率 ----- 42

【指標 - 4】踏切遮断による損失時間 ----- 48

【指標 - 5】CO₂ 排出削減量 ----- 52

2) 環境を改善する ～沿道環境の保全～

【指標－ 6】 NO ₂ ・SPM 環境目標達成率	5 8
【指標－ 7】 夜間騒音要請限度達成率	6 3

3) 交通事故を減らす ～安全・安心な道づくり～

【指標－ 8】 道路交通における死傷事故率	6 8
【指標－ 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	7 8

4) 地域を結ぶ ～物流機能の向上と地域間の連携～

【指標－ 10】 規格の高い道路を使う割合	8 4
【指標－ 11】 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	9 0

5) 災害等に備える ～防災と維持管理～

【指標－ 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	9 6
【指標－ 13】 橋梁の予防保全率（道路構造物保全率）	1 0 0

6) 地域の魅力を向上する ～観光立国の実現～

【指標－ 14】 市街地の幹線道路の無電柱化率	1 0 4
-------------------------	-------

7) 道路行政の改革 ～アカウンタビリティの向上～

【指標－ 15】 道路利用者満足度	1 1 0
【指標－ 16】 ホームページアクセス数	1 1 6
【指標－ 17】 道路事業の総合コスト縮減率	1 2 0

8) 参考資料 ～平成17年度にフォローアップするその他の指標～

【指標－ 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	1 2 4
【指標－ 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	1 2 5
【指標－ 20】 「防災上課題のある市街地」の割合	1 2 6
【指標－ 21】 路線番号の認識できる交差点の割合	1 2 7

■ 指標の定義及びデータ取得時期	1 2 8
------------------	-------

昨年度の反省を踏まえ、道路行政を改善します

～ 道路行政マネジメントの成果 ～

(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のポイント)

(1) 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の策定

1年間の達成度を評価し、その結果を踏まえた今年度の目標をまとめた「平成16年度達成度報告書・平成17年度業績計画書」を策定しました。

(2) 道路行政マネジメントの代表例

さらなる地域の安全・安心を確保するため防災・震災対策を推進

【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】

平成16年度の取組み

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であり、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对策等の防災対策を推進しているところです。

平成16年度の取組みの事後評価と今後の取組み

特に橋梁の耐震補強について、平成7年の兵庫県南部地震以降、緊急輸送道路の橋梁の耐震補強を推進し、耐震補強された橋梁は、新潟県中越地震においては特段の被災はありませんでした。しかし、全国的には緊急輸送道路の橋梁の耐震補強率は約5割に止まっています。

このため、「緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム」(平成17年度～平成19年度)を策定し、必要な対策を概ね完了することを目標に橋梁の耐震補強を推進していきます。

表1 橋梁の耐震補強実施率

緊急輸送道路の橋梁の耐震補強の実施率			新幹線を跨ぐ橋梁の耐震補強の実施率			
	直轄国道	都道府県管理道路	直轄国道	都道府県管理道路	市町村道	計
跨線橋等	約9割	約6割	約9割	約3割	約3割	約3割
河川橋等	約3割	約5割				
H16末現在、全体で約5割の実施率						

注) 緊急輸送道路の橋梁のうち、昭和55年より前の道路橋示方書を適用した橋長1.5m以上の橋梁で、かつ鉄筋コンクリート単柱橋脚を有する橋梁。

■踏切対策のスピードアップ【踏切遮断による損失時間】

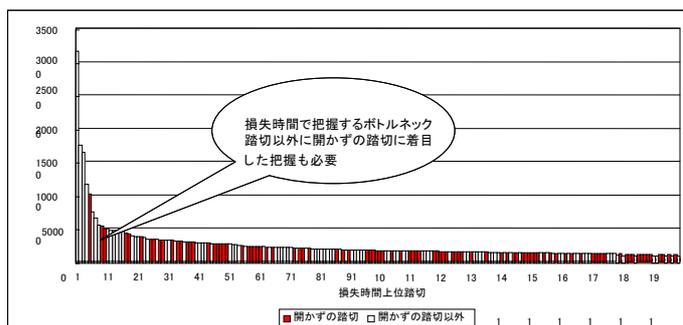
①平成16年度の取組み

道路利用者の踏切遮断による損失時間の総量を直接反映できる指標として「踏切遮断による損失時間」を設定し、連続立体交差事業等の抜本的な対策によって、道路利用者の損失時間の総量が大きい踏切を中心に対策を実施してきました。

②平成16年度の取組みの事後評価と今後の取組み

データを分析した結果、これまでの損失時間の総量が大きい踏切を中心とした対策の中で、遮断時間が長い「開かずの踏切」への対策は必ずしも十分に進んでいないことが分かりました。

このため、「開かずの踏切対策実施数」を成果指標に加え、「開かずの踏切」対策を緊急的に推し進めることとし、立体横断施設や賢い踏切の導入等の速効対策を中心に開かずの踏切対策を実施します。



鉄道事業者名	「開かずの踏切」箇所数	うち連続立体交差事業における対策箇所数
1 西武鉄道	100	7
2 東日本旅客鉄道	80	17
3 京王電鉄	68	13
4 西日本旅客鉄道	45	9
5 南海電気鉄道	44	18
6 小田急電鉄	37	9
7 相模鉄道	31	9
8 阪急電鉄	26	7
9 京浜急行電鉄	15	12
10 京阪電気鉄道	13	-

※連続立体交差事業における対策箇所は、現在、事業中及び着工準備採択されている事業で対象としている踏切
 ※H15.11調査に基づき、国土交通省が集計

図1 損失時間上位のうちの開かずの踏切箇所（左）、鉄道事業者別の開かずの踏切箇所数

(3) 道路行政マネジメントの取組み

① 双方向コミュニケーションの取組み、地域の特性を踏まえたデータの収集、分析手法の改善

国民と行政間の双方向コミュニケーションの展開により、国民の意見の把握に努め、これを道路行政に反映させる取組みを進めます。また、地域の特性を踏まえたデータの収集、分析手法を改善し、各地域の実情やニーズを踏まえた取組みを進めます。

■ 道路利用者による評価を路上工事の実施方法改善に反映

毎月の路上工事時間を集計して結果をホームページ等で公表するとともに、路上工事において工事実施者や工事理由等が一目で分かる看板に改善するなど、路上工事縮減に向けたマネジメントの強化を図りました。さらに、東京23区の直轄国道において、「問合せ番号」を工事看板に付けることにより、道路利用者が「問合せ番号」を使ってホームページや携帯電話から詳細な工事情報に簡単にアクセスできる仕組みを導入するなどした結果（平成16年度末までの約4ヶ月間で、約250,000件のアクセス）、平成14年度と比べて路上工事時間を約3割削減しました。

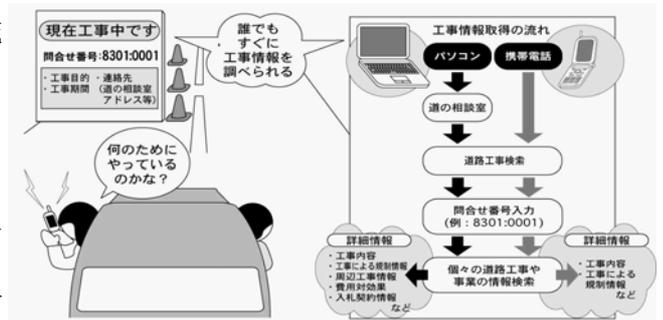


図2 「問合せ番号」を使って工事情報に簡単にアクセス

■ 課題や反省を踏まえた取組みの改善を検討

データを分析すると、道路利用者満足度調査において満足度は増加したものの、依然として路上工事に対する不満は高い状況にあることが解りました。さらに、地方部では路上工事に占める道路補修工事の割合が約7割と高く、道路補修工事について更なるマネジメントに取り組む必要があることが解りました。これらのことから、今後は、路上工事の連絡調整を実施する地域の会議を活用するなど、地域の実情を踏まえた、よりきめ細やかな路上工事の縮減に取り組んでいきます。

■地域特性から交通量の増加が予測される日に路上工事を抑制

国土交通省東北地方整備局秋田河川国道事務所では、国道 46 号の平成 15 年度の交通量を日単位で調査した結果、祭りや花見・紅葉シーズン中には交通量が増大し、渋滞しやすい傾向にあることが判明しました。この分析結果を元に、平成 16 年度には、渋滞する可能性の高い上位 50 日を予測してカレンダーに明示し、これらの日を避けて路上工事の実施計画を立案しました。この結果、年間交通量上位 50 日における路上工事を約 6,000 時間縮減しました。



図3 路上工事抑制カレンダーの概要

② より効率的な予算配分の実施と、即効性の高い施策の導入

平成 17 年度予算では、渋滞や交通安全について、課題の高い区間について優先的に対策すべき箇所を明示する優先度明示方式を活用することによって、より効果的・効率的な事業実施のための予算配分を行いました。また、即効性のある取組みにより渋滞緩和などの成果を上げています。

■より効率的な予算配分

例えば、渋滞損失時間の高い区間順に並べ重点対策区間を明示し、現場の状況も踏まえて事業箇所を抽出しています。



〔九州の渋滞損失時間〕

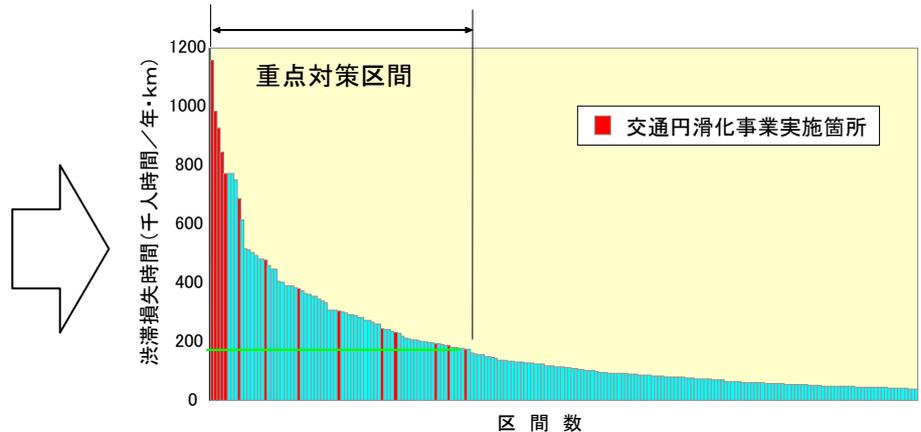
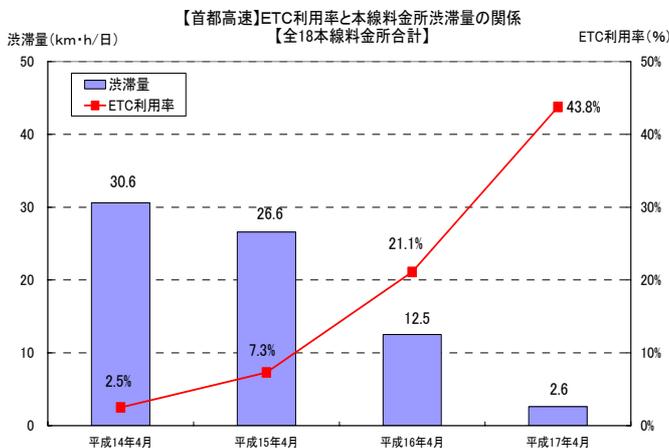


図 4 優先度明示方式による事業実施区間の抽出

■即効性のある ETC 施策の推進を通じた ETC 利用率の向上による渋滞解消と CO₂ 排出量削減効果

ETC 利用率の向上により、料金所渋滞の解消による経済効果（年間約 2,700 億円）と CO₂ 排出量削減効果（年間約 13 万トン）を確認しました。



・高速道路の料金所渋滞を緩和・解消
⇒利用率 50% で
経済効果: 年間約 3,000 億円

・地球温暖化の防止に寄与
⇒利用率 50% で料金所周辺の
CO₂ を年間約 2 割 (年間約 20 万トン) 削減

現時点 (利用率 40%)
うち 年間約 2,700 億円

うち 年間約 13%
(年間約 13 万トン) 削減



図 5 ETC 利用率の向上による渋滞解消と CO₂ 排出量削減効果

③ 成果と直結した予算配分の実施

経済財政諮問会議における「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005（平成 17 年 6 月 21 日閣議決定）」では、政策評価と予算の連携強化を実現し、成果目標（Plan）－予算の効率的執行（Do）－評価（Check）－予算への反映（Action）を実現する取組みを求めています。道路行政では他の公共事業に先駆け、平成 16 年度より既に業績予算（施策単位予算）を導入しており、平成 17 年度予算では、1 年間のマネジメントの実績を踏まえ、評価と予算の連携を強化しています。

■更なる交通安全対策の重点実施のため、平成16年度より導入している施策単位予算による重点投資

平成16年度の死傷事故率（全国）は、対前年度比0.4%増加（暫定値）して120件/億台キロとなり、2年連続で後退しました。

平成17年度は、経済財政諮問会議における「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005（平成17年6月21日閣議決定）」の政策評価と予算の連携強化に関する指摘を先駆けて導入している業績予算（施策単位予算）を活用して、重点的な対策を実施します。

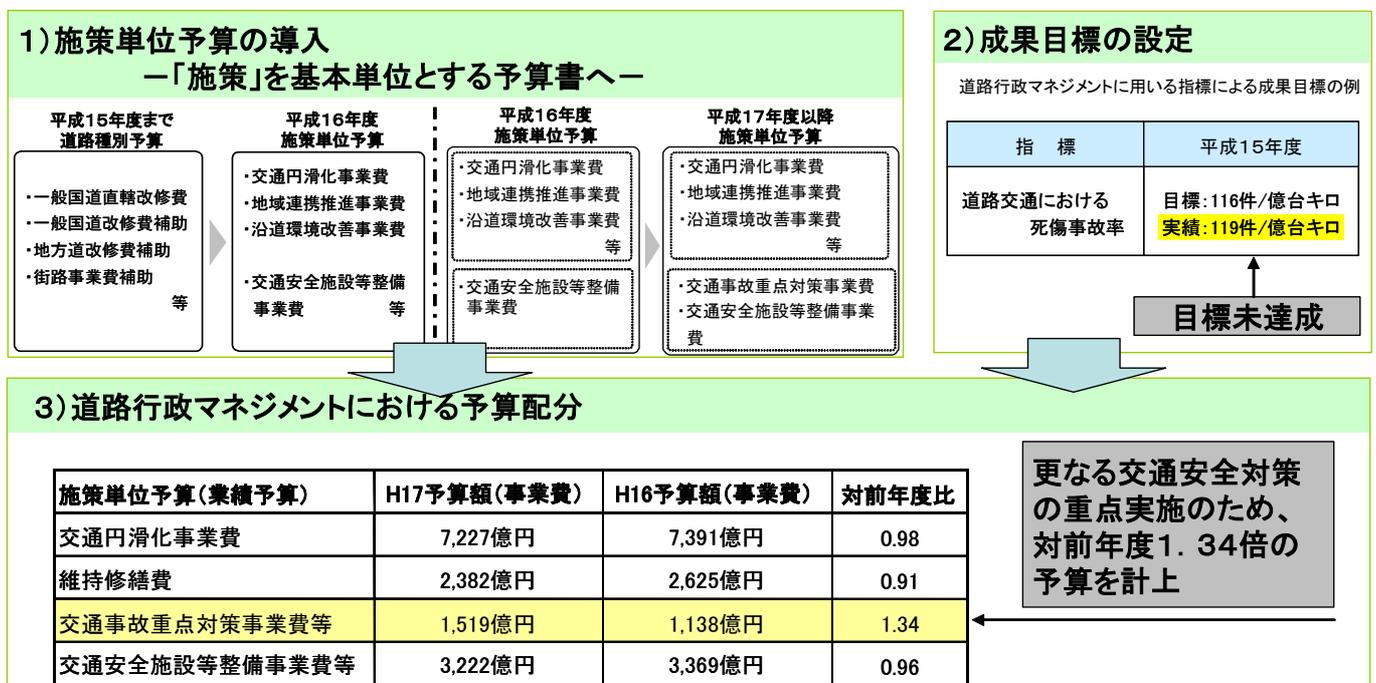
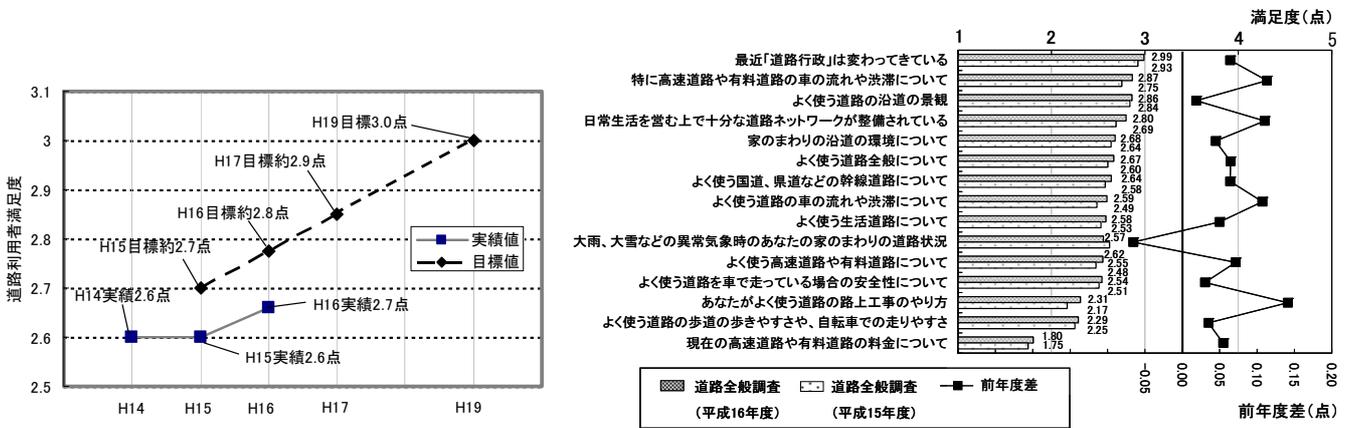


図 6 業績予算（施策単位予算）を導入

(4) 道路利用者満足度が初めて上昇に転じる

道路行政においては、平成 15 年度より、政策の評価システムを核とする新たな道路行政運営の仕組み（道路行政マネジメント）を導入しています。

平成 16 年度は、1 年間の取組みを評価し、次の施策に生かすマネジメントサイクルが一巡した初めての年であり、より効率的なデータ収集体制を確立し、分析手法の改善を図ったほか、業務運営の仕組みの評価を行うことができました。道路行政マネジメントの取組みの結果、道路利用者満足度は、平成 16 年度に 5 点満点中 2.7 点となり、平成 14 年度に道路利用者満足度調査を開始して以来、初めて上昇に転じました。



平成 17 年 5 月 19 日から 6 月 12 日にかけて、道路サービスに対する道路利用者の満足度について、インターネットを用いた調査を実施。全国より 21,531 人から回答を得られた。

図 7 道路利用者満足度調査結果

〈道路利用者満足度が上昇した項目の例〉

・ 路上工事のやり方など路上工事に関する事項

道路利用者への路上工事情報提供の充実や外部評価の強化等の取組みを推進した結果、国が管理する全国の国道における路上工事時間が平成14年度と比較して約3割の縮減を達成したこと等が影響したものと考えられます。

・ 車の流れなどの渋滞に関する事項

E T C利用率が昨年度末の16%から平成17年春は47.3%（日別データ：平成17年6月16日）になるなど、E T C関連施策などの即効性のある取組みが成果を上げたことに加え、東海環状自動車道の開通により環状内側の交通量が大幅に減少（高速で8%減少、一般国道で1~5%減少）するなど、渋滞対策を着実に進めているためと考えられます。

〈道路利用者満足度が下降した項目の例〉

・ 異常気象時の道路状況などの災害に関する事項

観測史上最多の10個の台風上陸、4年ぶりの全国的な豪雪等の自然災害が影響したものと考えられます。

(5) 道路行政マネジメントの浸透と定着

地域ニーズに即した取組みを進めるため、各機関の役割分担等を明確にした上で、国民との双方向コミュニケーションをとりながら道路行政マネジメントの浸透と定着を図ります。

特に、事業進捗管理とコスト縮減は重点課題と位置づけ、取組みを強化します。このため、新たな指標として「道路事業の総合コスト縮減率」を追加します。

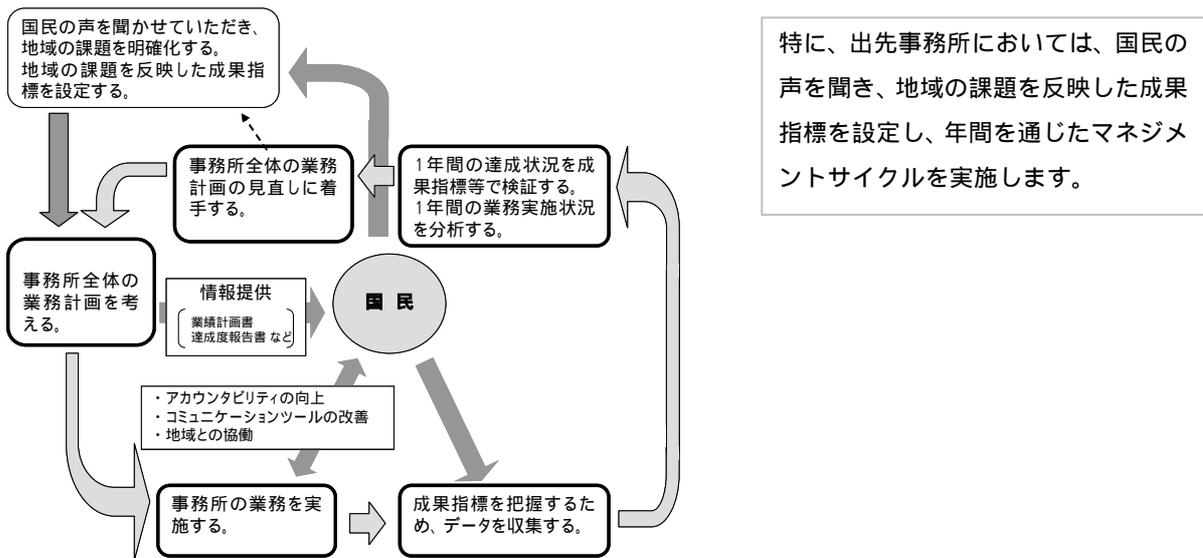
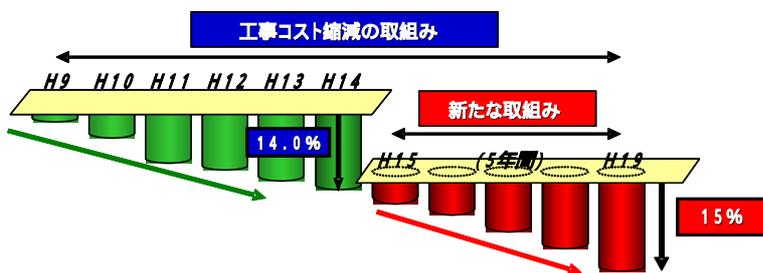


図8 地域における道路行政マネジメントの浸透と定着のイメージ



道路整備事業の工事コストは、平成 14 年度には平成 8 年度比 14.0%縮減。平成 15 年度からは、平成 14 年度までの取組みに加え、公共工事のすべてのプロセスを見直す新たな取組みである「コスト構造改革」に着手しています。

図9 コスト縮減の取組み

○平成16年度の道路行政の成果の事例

【参考】

■環状道路の整備によるCO₂排出量の削減【渋滞損失時間】

東海環状自動車道が、平成16年度に開通し、環状道路内側の交通量が大幅に減少しました。これまでの東海環状自動車道や名古屋都市高速道路等の自動車専用道路網整備により、全く自動車専用道路網がない場合と比較して、名古屋市内の幹線道路を走る自動車からのCO₂排出量は約10%削減されます。



図10 東海環状自動車道をはじめとする自動車専用道路網整備によるCO₂排出量の削減

【 参 考 】

E T C 利用率の向上の取組み【 E T C 利用率】

平成19年度までの目標である E T C 利用率約70%を平成18年春までに前倒して向上させ、料金所渋滞を概ね解消させるという高い目標を課しているところです。「平成15年度達成度報告書・平成16年度業績計画書」を平成16年6月に公表した時点の平成16年度末目標30%を、平成16年8月に平成17年春に50%まで向上を図ることとし、各種施策を推進。その結果、平成17年春の実績値は47%（日別データ：平成17年6月16日）となりました。また、セットアップ数は、平成15年度の約270万台から、平成17年6月20日現在で約721万台へと約2.7倍に増加しています。

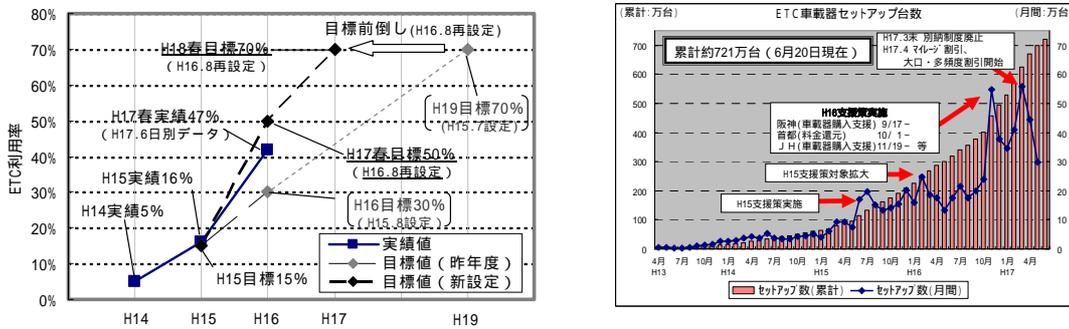


図 11 E T C 利用率 (左) とセットアップ台数の推移 (右)

歩行空間のバリアフリー化、無電柱化ともに地方公共団体の取組みが低い

【バリアフリー化の割合・市街地の幹線道路の無電柱化率】

バリアフリー重点整備地区（予定含）における特定経路延長のバリアフリー化率が国及び都道府県が管理する道路の割合が約4割となりました。一方で市区町村道の値（28%）が低く、今後とも市区町村の取組みが課題となっています。

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、補助国道及び都道府県道における無電柱化率がそれぞれ5.9%、7.6%と低く、また、市区町村が管理する非幹線道路における無電柱化率は1.1%と、身近な道路における無電柱化が依然として低くなっています。

表 2 道路管理者別の歩行空間のバリアフリー化率

	直轄国道	都道府県が管理する道路	市区町村が管理する道路	全道路
歩行空間のバリアフリー化率	39.2%	38.0%	27.5%	31.0%
	38.2%			

表 3 道路種別毎の無電柱化の進捗状況

	幹線道路				非幹線道路
	直轄国道	補助国道	都道府県道	幹線道路計	市区町村道
市街地における無電柱化率 (平成 16 年度末)	19.7%	5.9%	7.6%	10.0%	1.1%

【参考】

■とぎれた高速道路を結ぶことが路線全体の利用促進に【規格の高い道路を使う割合】

愛知県内の伊勢湾岸自動車道では豊田JCT～豊田南IC間が平成16年度に開通し、東名自動車道と直結。この開通により、伊勢湾岸自動車道の利便性が大きく向上し、開通後は、全線にわたり交通量が大幅に増加しました（平均で約40%増）。

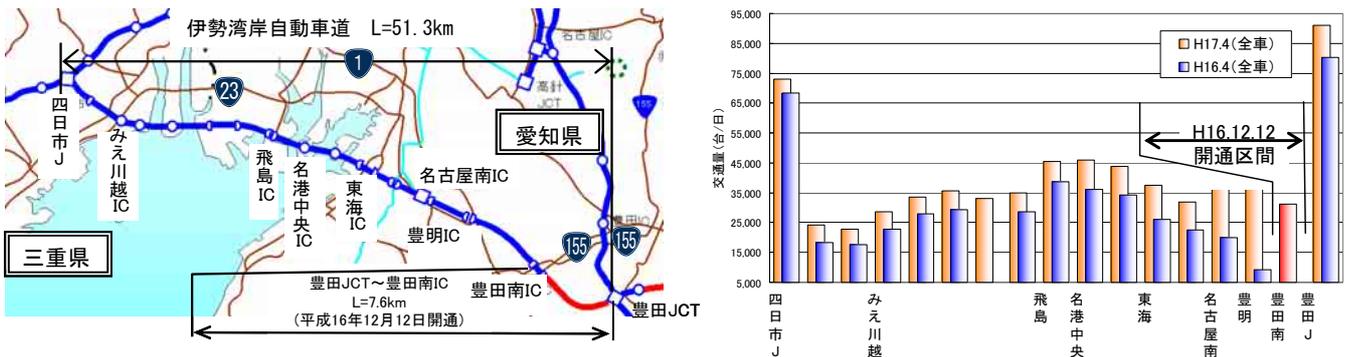


図12 伊勢湾岸自動車道（豊田JCT～豊田南IC）開通後における交通量の変化

分担率の都道府県別の増減率について、平成15年度と平成16年度を比較すると、青森県、中部地方で大きく増加しました。

これは、新規供用区間(青森県：下北半島縦貫道路(有戸BP、野辺地BP)9km、愛知県・岐阜県：東海環状自動車道73kmなど)が分担率の向上に寄与したものとされます。

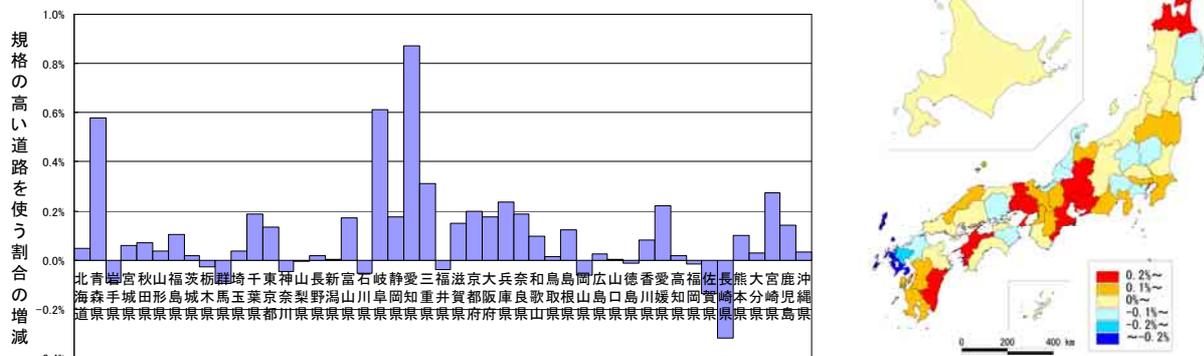
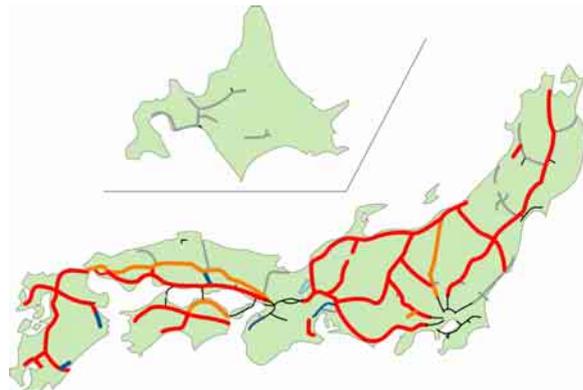


図13 都道府県別の規格の高い道路を使う割合の増減率（平成15年度→平成16年度）

【 参 考 】

■ 高速自動車国道の料金割引効果を確認【規格の高い道路を使う割合】

ETC利用者を対象とした高速自動車国道の料金割引については、平成16年11月1日より「深夜割引」、平成17年1月11日より「早朝夜間割引」「通勤割引」を実施。高速自動車国道の利用時間帯の分散化及び高速自動車国道に並行する一般道路の交通量分担率の低下などを確認しました。



- 効果発現区間割合 90%以上
- 効果発現区間割合 80%以上 90%未満
- 効果発現区間割合 80%未満
- 全路線に対する感知器取得割合 70%未満
- 割引対象外

○ 高速自動車国道の利用時間帯の分散化の例（深夜割引）

効果の分析に必要なデータを取得できた 30 路線のうち、効果発現区間の割合が 90%以上の路線は 23 路線であった。

※効果発現区間とは、平成 17 年 3 月（割引実施後）と平成 16 年 3 月（割引実施前）との交通量の比較において、割引時間帯の交通量の伸率が割引時間帯以外の交通量の伸率を上回った I C 間のことである。

図14 路線別の深夜割引効果発現区間割合

○平成 17 年度の道路行政の業績計画の事例

【参考】

■大型貨物車の通行に対応したアクセス道路を整備【拠点的な空港・港湾への道路アクセス率】

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ませんでした。

大型車対応の道路ネットワークの拡大の必要性については、学識経験者等からなる物流政策懇談会でも指摘されたところでもあり、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ります。

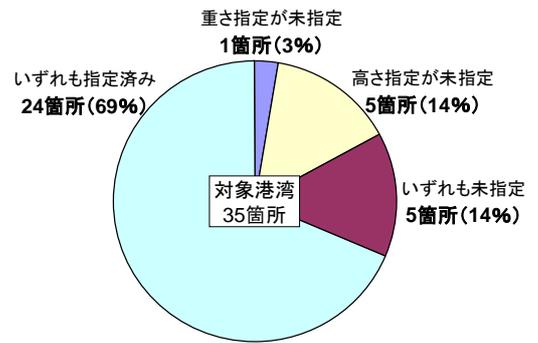


図 15 拠点的な港湾へのアクセス道路における重さ・高さ指定状況

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。

■双方向コミュニケーション活動の展開【道路利用者満足度】

①受付体制の強化（頂いた意見等への回答体制の強化や道路緊急ダイヤル[※]の導入）、②国民へのフィードバック（「よくある質問と回答」の充実、道の相談室レポートの発行）、③意見の道路行政への反映といったことに取り組んでいきます。

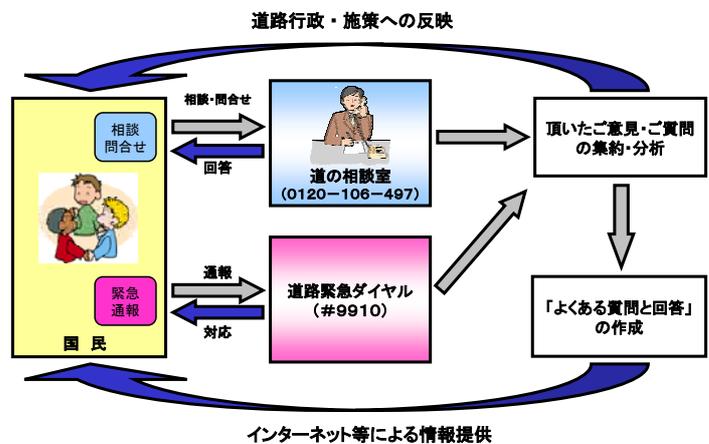


図 16 道の相談室の充実

※道路緊急ダイヤル：

道路利用者からの緊急通報（故障車や落下物、路面の汚れ・穴ぼこなどの通報）を 4 桁番号（#9910）で一元的に受け付けるもので、平成 17 年 3 月から九州地方で先行導入しており、平成 17 年秋を目処に全国展開を行う

第 1 部

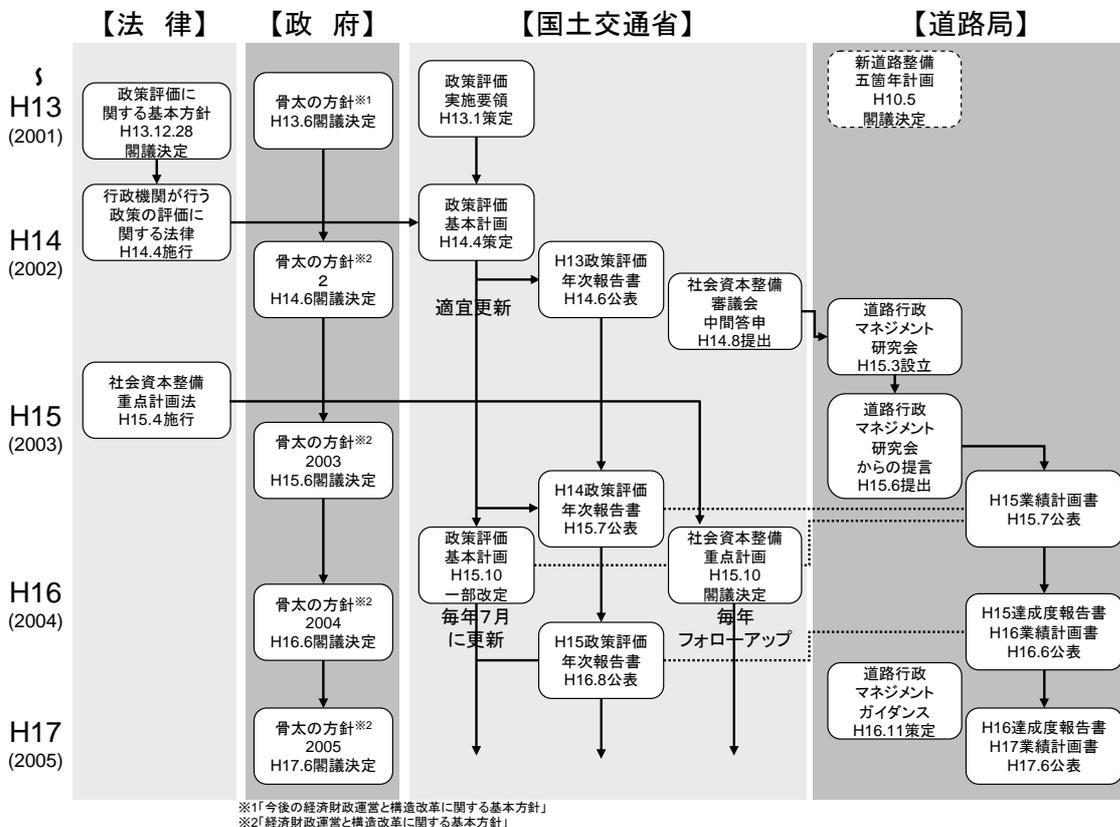
道路行政マネジメントの取組み

1. 道路行政マネジメントについて

(1) 政府における行政評価の経緯

行政が肥大化し、国民の声が届かなくなるとともに、行政の効率自体が低下しているのではないかと批判は、我が国に限らず、多くの国において共通の問題として古くから認識されている。これを解決し、行政部門の効率化を図るため、1980年代より、一部の国では、経営学的手法を採用した、いわゆるニュー・パブリック・マネジメント(NPM)といわれる一連の行政改革を進めている。例えば、米国や英国においては、NPMの一環として、成果を表す指標であるアウトカム指標等を用いて政策目標を設定し、毎年度、業績を分析、評価し、以後の施策、事業に反映する制度を、道路行政も含む、政府全体として導入している。

我が国においても、平成14年度より、「行政機関の行う政策の評価に関する法律」が施行され、成果志向の行政への転換が推進されている。また、特に公共事業については、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002（平成14年6月25日閣議決定）」において、「計画策定の重点を（略）従来の「事業量」から計画によって達成することを目指す成果にすべき」とされるなど、成果志向の行政への転換が求められている。



※1「今後の経済財政運営と構造改革に関する基本方針」
 ※2「経済財政運営と構造改革に関する基本方針」

図1 行政評価導入の経緯

(2) 道路行政マネジメントの取組み

国土交通省道路局では、国民の視点に立ち、より効果的、効率的かつ透明性の高い道路行政へと転換を図るため、平成 15 年度より、国民にとっての成果を重視する成果志向の考え方を組織全体の基本と位置づけ、アウトカム指標を用いた業績評価の手法を中心に、政策の評価システムを核とする新たな道路行政運営の仕組み（道路行政マネジメント）を導入している。つまり、道路の整備延長、舗装率、改良率、歩道設置率などの整備の量に着目した運営から、交通事故死者数の減少、都市内の道路渋滞による時間損失の削減といった成果に着目した運営を目指すこととした。

平成 16 年度は、1 年間の取組みを評価し、次の施策に活かすマネジメントサイクルが一巡した初めての年であり、より効率的なデータ収集体制を確立し、分析手法の改善を図ったほか、業務運営の仕組みも含めた道路行政マネジメントの取組み全体の評価を行うことができた。

平成 17 年度においては、達成度報告で得られたこれまでの取組みの評価と知見を次の行政運営に反映する道路行政マネジメントの取組みを確実に実践していくために、地域への浸透・定着を図ることが課題となっている。

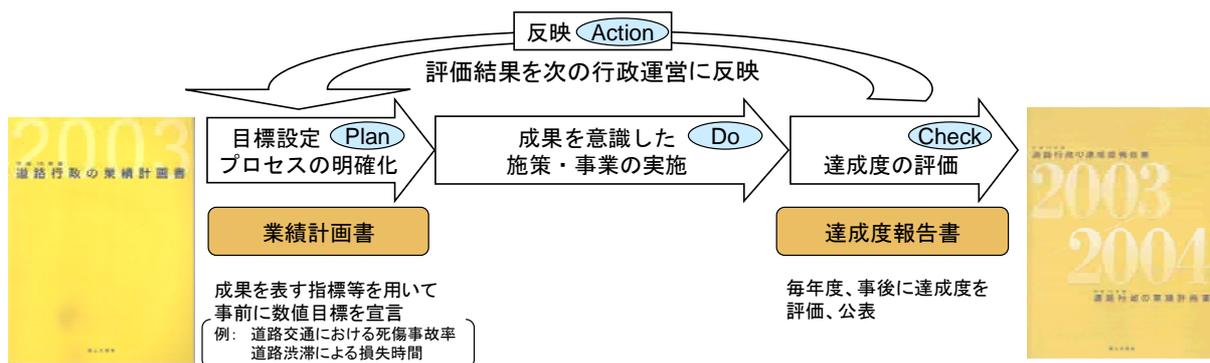


図 2 道路行政マネジメントの流れ

(3) 道路利用者満足度が初めて上昇に転じる

道路行政マネジメントの取組みの結果、道路利用者満足度は、平成16年度に5点満点中2.7点となり、平成14年度から道路利用者満足度調査を開始して以来、初めて上昇に転じた。

〈道路利用者満足度が上昇した項目の例〉

- 路上工事のやり方など路上工事に関する事項

道路利用者への路上工事情報提供の充実や外部評価の強化等の取組みを推進した結果、国が管理する全国の国道における路上工事時間が平成14年度と比較して約3割の縮減を達成したこと等が影響したものと考えられる。

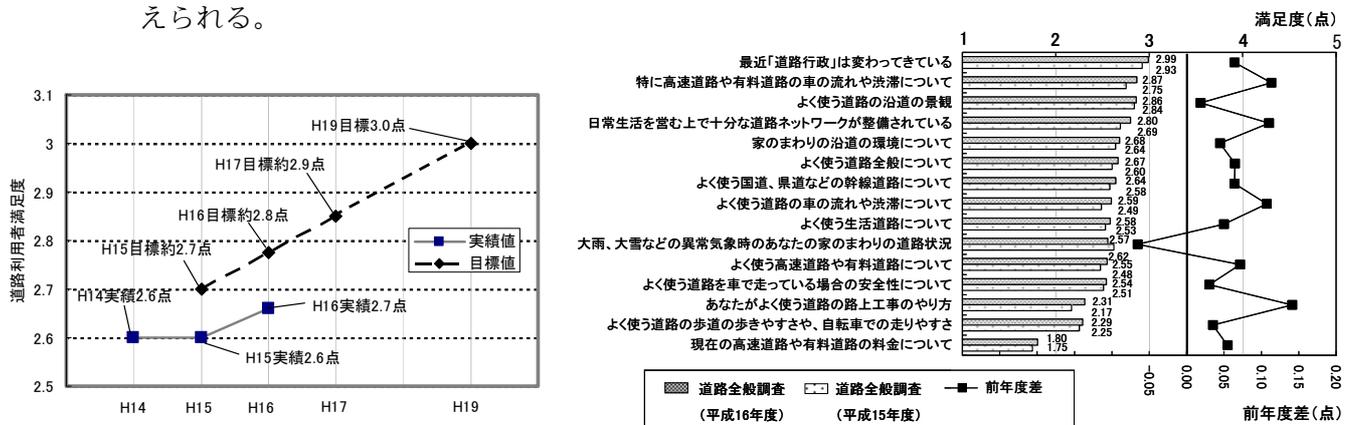
- 車の流れなどの渋滞に関する事項

E T C利用率が昨年度末の16%から平成17年春は47.3%（日別データ：平成17年6月16日）になるなど、E T C関連施策などの即効性のある取組みが成果を上げたことに加え、東海環状自動車道の開通により環状内側の交通量が大幅に減少（高速で8%減少、一般国道で2~6%減少）するなど、渋滞対策を着実に進めているためと考えられる。

〈道路利用者満足度が下降した項目の例〉

- 異常気象時の道路状況などの災害に関する事項

観測史上最多の10個の台風上陸、4年ぶりの全国的な豪雪等の自然災害が影響したものと考えられる。



平成17年5月19日から6月12日にかけて、道路サービスに対する道路利用者の満足度について、インターネットを用いた調査を実施。全国より21,531人から回答を得られた。

図3 道路利用者満足度調査結果

2. 道路行政マネジメントの浸透と定着に向けて

(1) 取組みの評価と予算の連携強化

《ポイント》

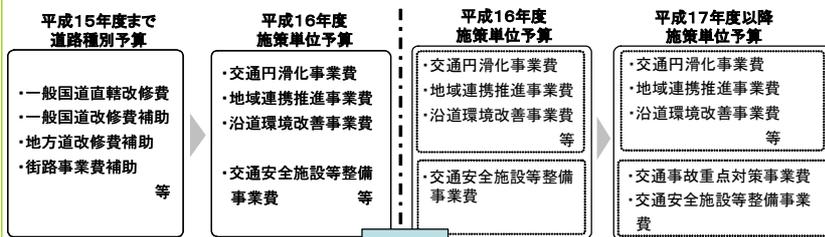
- ・ 経済財政諮問会議における「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005（平成 17 年 6 月 21 日閣議決定）」では、政策評価と予算の連携強化を実現し、成果目標（Plan）－予算の効率的執行（Do）－評価（Check）－予算への反映（Action）を実現する取組みを求めているが、道路行政では他の公共事業に先駆け、平成 16 年度より既に業績予算（施策単位予算）を導入する。
- ・ 平成 16 年度は初めてマネジメントサイクルが一巡した年であり、この 1 年の取組みを評価することによって、平成 17 年度においては、より効果的・効率的な予算執行が可能となった。

① 成果と直結した予算配分の実施

- ・ 平成16年度より、道路行政では「道路種別予算」から施策毎の成果に対応した「施策単位予算」を導入し、成果目標に対応した予算を明らかにした。
- ・ 平成 17 年度以降の予算では、施策ごとの目標や達成度を重要な判断材料の一つとして位置付け、成果を意識した予算配分を実施し、成果目標と予算の連携を強化する。

例えば、目標未達成であった交通安全対策では、効率的に交通事故を削減するため、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した。

1) 施策単位予算の導入 －「施策」を基本単位とする予算書へ－



2) 成果目標の設定

道路行政マネジメントに用いる指標による成果目標の例

指標	平成15年度
道路交通における死傷事故率	目標: 116件/億台キロ 実績: 119件/億台キロ

↑
目標未達成

3) 道路行政マネジメントにおける予算配分

施策単位予算(業績予算)	H17予算額(事業費)	H16予算額(事業費)	対前年度比
交通円滑化事業費	7,227億円	7,391億円	0.98
維持修繕費	2,382億円	2,625億円	0.91
交通事故重点対策事業費等	1,519億円	1,138億円	1.34
交通安全施設等整備事業費等	3,222億円	3,369億円	0.96

更なる交通安全対策の重点実施のため、対前年度1.34倍の予算を計上

図4 成果を意識した予算配分を実施 ～「交通事故重点対策事業費」の創設

② より効率的な事業実施のための予算配分

- これまで、データに基づいた問題箇所の特定向け、客観的データの収集、分析手法の改善を進めてきた。
- 平成17年度予算では、渋滞や交通安全について、課題の高い区間について優先的に対策すべき箇所を明示する優先度明示方式を活用することによって、より効果的・効率的な事業実施のための予算配分を行った。



〔九州の渋滞損失時間〕



対策の必要性を示す客観的データ（死傷事故率、渋滞損失時間など）を区間毎に分析。例えば、渋滞損失時間の高い区間順に並べ重点対策区間を明示し、現場の状況も踏まえて事業箇所を抽出する。

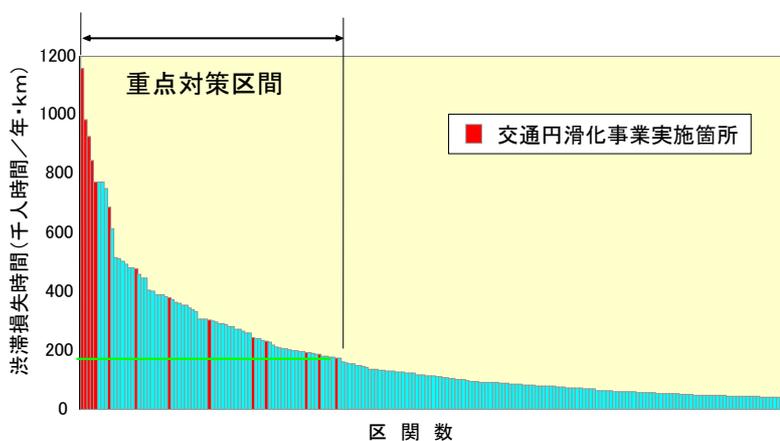


図5 優先度明示方式による事業実施区間の抽出

成果を意識した地方道路整備臨時交付金制度の運用

- ・ 平成16年度より、地方道路整備臨時交付金制度について、審査の中心を個別事業内容の事前審査からパッケージの目標達成度に対する事後審査へ転換するとともに、個別事業への配分を地方の裁量に委ねる目標達成型を導入した。

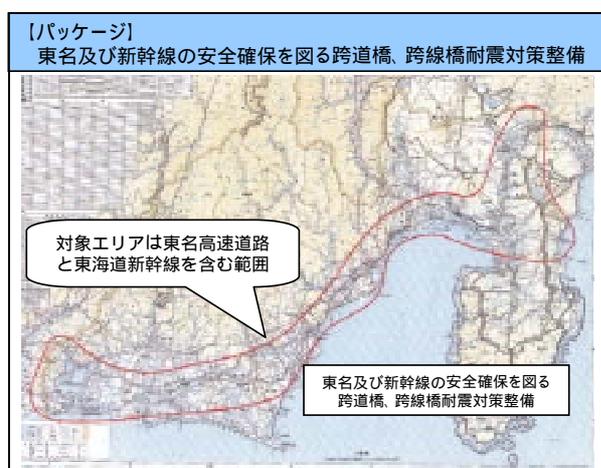


図6 道路整備パッケージの例

目標達成型の道路整備パッケージ数

: 416 (平成16年度)

具体例

【対象エリアの課題】高速道路や新幹線を跨ぐ橋梁の耐震補強

【事業効果】地震発生時の落橋を防ぎ高速道路や新幹線の二次的被害を回避

【パッケージの目標】跨線橋・跨道橋の耐震対策達成率
目標値(100%)

対象エリア内の耐震補強必要橋梁数 112 橋のうち、残る 53 橋梁について、平成16年度～平成17年度に対策を実施

- ・ 地方道路整備臨時交付金の道路整備パッケージについて、平成17年度末までの中間評価を平成17年度以降に実施することとしている。

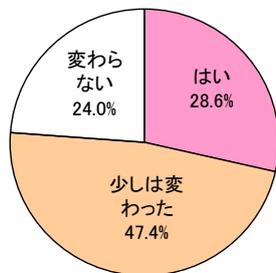
(2) さらなる成果志向の行政システムへの転換

《ポイント》

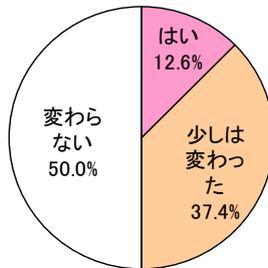
- ・ 成果志向の考え方、マネジメントサイクルの概念の理解を促進させ、地域の出先事務所に至るまで道路行政マネジメントの定着を図ることによって、より効果的・効率的な行政システムへ転換する。
- ・ 特に、事業進捗管理とコスト縮減は重点課題と位置づけ、取組みを強化。このため、新たな指標として「道路事業の総合コスト縮減率」を追加する。

- ・ これまで、道路行政マネジメントをより具体的に進める上で、地方においてどのような施策・事業をとれば良いかなど、行政判断の参考となる好事例をまとめた「道路行政マネジメントガイドンス」を策定し、現場における実践の取組みを広げていくこととしていた。
- ・ また、地域において地域ニーズを踏まえた平成15年度達成度報告書・平成16年度業績計画書が策定・公表された。
- ・ しかしながら、地方機関の職員一人一人にまで、成果志向の考え方が十分浸透していない状況となっている。

問1 計画的に業務を遂行するようになったか？



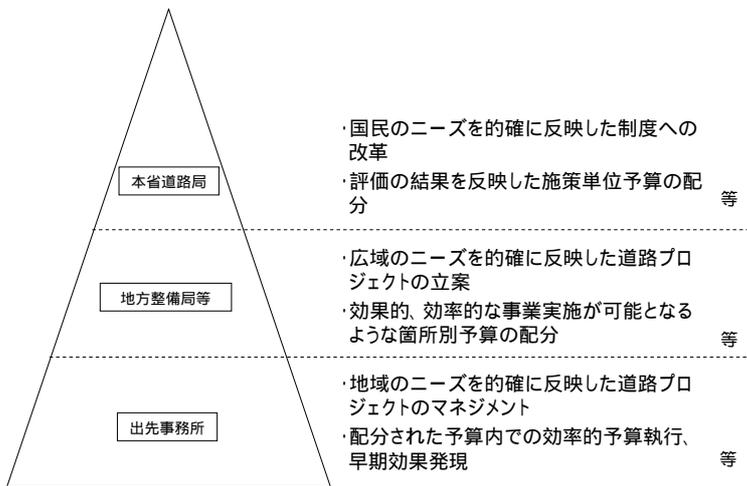
問2 業務の効率化につながっているか？



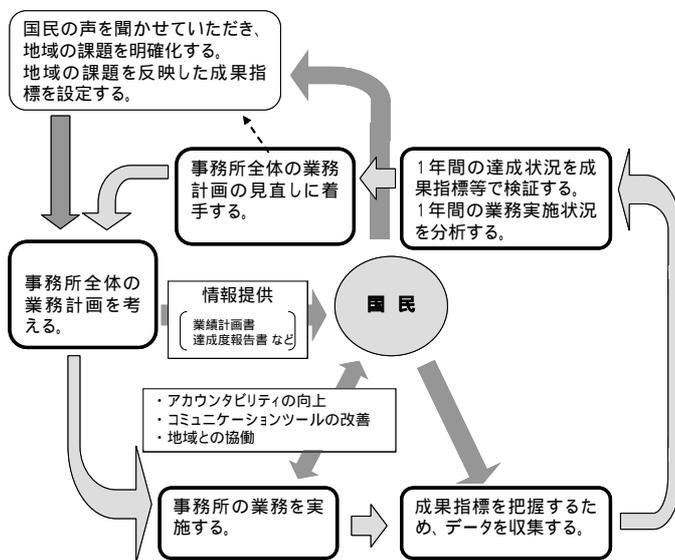
平成16年度に東北地方整備局等の職員に道路行政マネジメントの取組みについてアンケート調査を行った。その結果、職員の意識に変化が見られたものの、実際の業務には十分反映されていない。

図7 意識の変化と業務への反映状況

- ・ 平成17年度においては、より効果的・効率的な行政システムの構築を目指し、本省から出先事務所まで各機関が各々の役割分担及び取組むべき課題を明確にした上で、道路行政マネジメントの定着を図る。特に、出先事務所においては、地域の課題を反映した成果指標を設定し、年間を通じたマネジメントサイクルを実施する。
- ・ また、道路関係四公団が民営化後に設立される7つの民間会社においても、道路行政を担う一員として、国土交通省と連携を図りつつ、道路行政マネジメントを実施する。



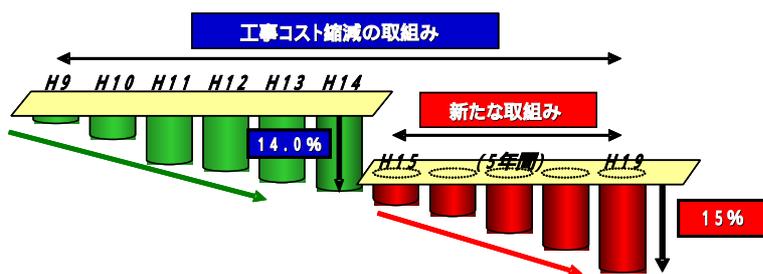
道路行政マネジメントにおいて、各主体が果たす役割のイメージ



出先事務所における道路行政マネジメントサイクルの実施イメージ

図8 地域における道路行政マネジメントの浸透と定着のイメージ(上:役割、下:マネジメントサイクル)

- 特に、事業進捗管理については、事業の迅速化、重点化及び透明性の確保を図るため、直轄事業の主要事業について、供用時期の目標、進捗状況を公表するとともに、関係機関との調整の迅速化及び土地収用の手続きの積極的な活用を図る。また、コスト縮減については、指標を設定し、規格の見直しによる工事コストの低減や将来の維持管理費の縮減等を推進する。



道路整備事業の工事コストは、平成14年度には平成8年度比14.0%縮減。平成15年度からは、平成14年度までの取組みに加え、公共工事のすべてのプロセスを見直す新たな取組みである「コスト構造改革」に着手。

図9 コスト縮減の取組み

(3) データ収集分析手法の改善による、より効率的な道路行政への転換

《ポイント》

- ・ 指標について、より精度の高いデータを最新の技術を活用して効率的に収集・分析することによって、より効率的な道路行政に転換する。
- ・ 合理的な成果目標を決定し、その成果を客観的に評価するためには、正確でコスト意識を持ったデータ収集が必要である。
- ・ このため今後とも、道路状況の把握に「プローブカー」を活用するなど、さらに効率的なデータの収集体制を確立するとともに、その分析に関し、地域の特性を踏まえた手法へと改善を進める。

- ・ 累積渋滞損失時間の上位6割の区間を新モニタリング区間として再設定したことにより、これらの区間の動向から渋滞損失時間の全国値の算出が可能となった。
- ・ ただし、新モニタリング区間への変更に伴い旅行速度の測定方法を変更したところ、一部で渋滞損失時間の増加が見られたことから、算出手法の精度向上が課題である。

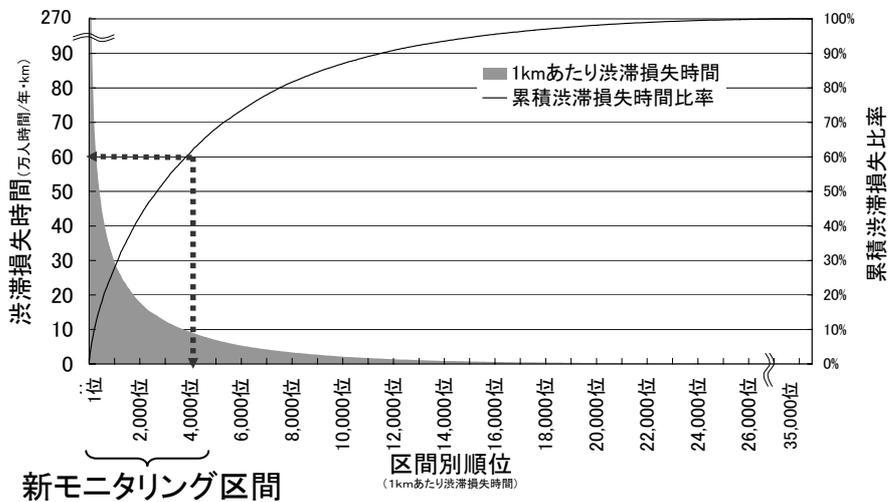


図10 新モニタリング区間の設定

- 平成 17 年度は、精度の高いデータが取得できていない直轄管理区間以外についてもデータ取得の高度化に努める。具体的には、プローブカーの効率的な運行によりデータ取得区間の拡大やデータ精度の向上を図るとともに、各種統計データの活用など高精度な情報を用いて渋滞状況を分析し、よりの確で効果的な渋滞対策の実施に努める。

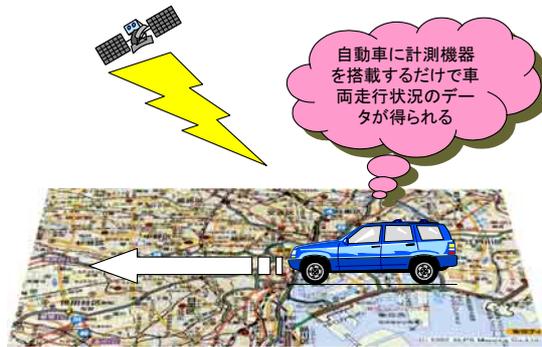
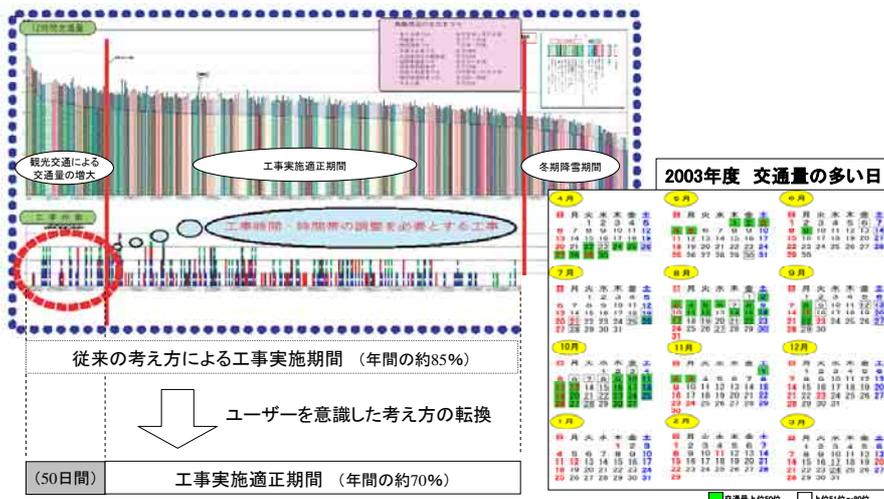


図11 各種機械計測データの活用拡大

- 地域の特性を踏まえたデータの収集、分析手法を改善し、各地域の実情やニーズを踏まえた取り組みを進める。



地域の祭りの時期等の渋滞を減少させるため、昼間 12 時間交通量が多い日をカレンダーにプロットし、その時期を除いた期間に路上工事を実施した。この結果、年間交通量上位 50 日における路上工事を約 6,000 時間縮減。

図12 地域の特性を踏まえたデータの収集と分析（秋田カレンダー方式）

(4) 国民と行政のパートナーシップの強化

《ポイント》

- ・ 国民への積極的な情報提供を行うことにより、国民と行政の間で課題や目標を共有し、目標設定や施策・事業の妥当性について、国民の視点からチェックを行うことを可能とする。
- ・ 道の相談室、道路緊急ダイヤルなど双方向コミュニケーションの展開により、国民の意見の把握に努め、これを道路行政に反映させることにより、国民の満足度を向上させる。

① インターネット等による情報提供の強化

- ・ 道路IRサイトにおいて、従前より掲載してきた各種委員会の情報、個別道路事業評価の結果などとともに、昨年度初めて策定した道路事業の達成度報告書も公表することでアカウントビリティ向上を図った。
- ・ 平成16年度における道路関係ホームページへのアクセス状況を分析すると、台風等の自然災害時に「交通規制・道路気象」ページへのアクセスが急増するなど、国民は生活に役立つ情報を欲していることが明らかになった。

平成15年度の2,350万アクセスから4,416万アクセスに1.88倍に増加している。

自然災害時にホームページのアクセス件数が急増している。

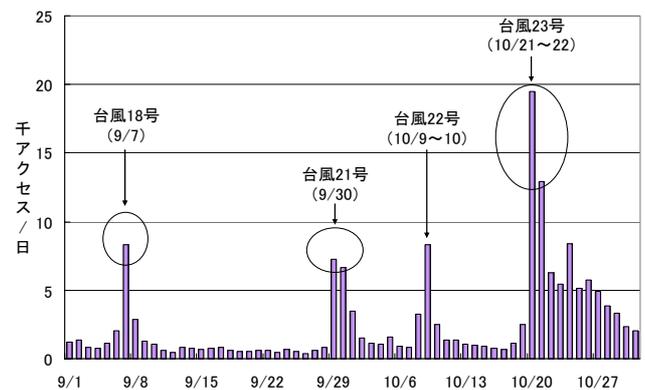
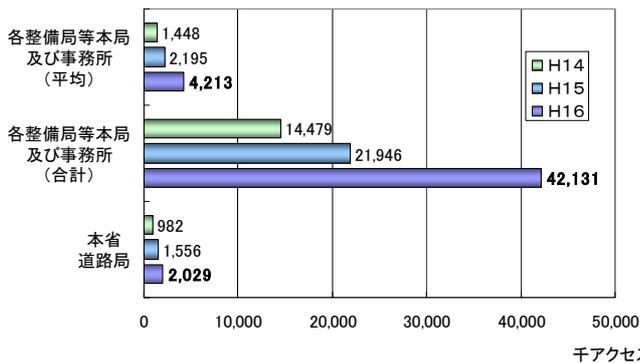


図13 機関別ホームページアクセス(左)、「交通規制・道路気象」のトップページアクセス推移(右)

- ・ このため、平成17年度においては、お役立ち情報等の国民のニーズが高い情報の提供をさらに充実させるとともに、ホームページをさらに改善。
- ・ また、地方整備局毎に提供している内容に差がある道路情報を、国民にとって使いやすくわかりやすい形で一元的に提供を行う手法へと改善することにより、道路利用者の利便性を向上。

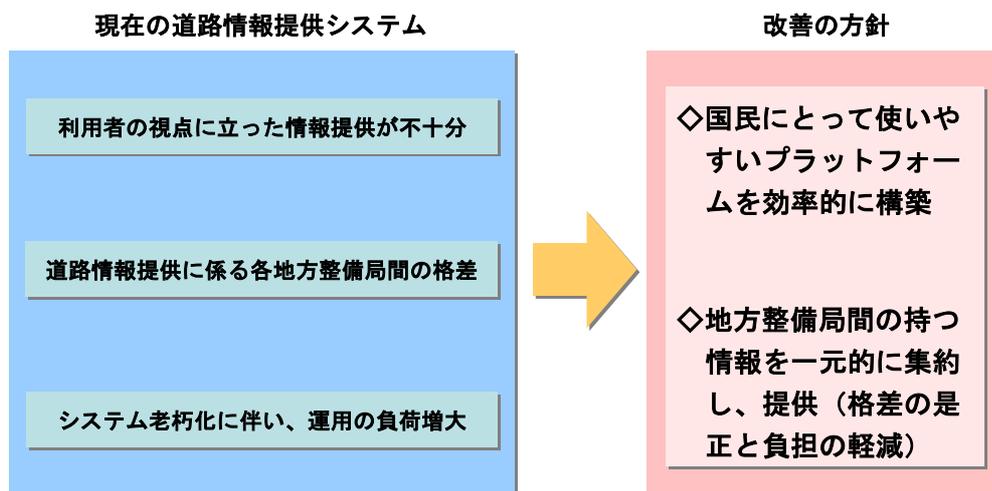


図 14 道路情報提供の改善

② 双方向コミュニケーションの展開

- ・ 毎月の路上工事時間を集計して結果をホームページ等で公表するとともに、路上工事において工事実施者や工事理由等が一目で分かる看板に改善するなど、路上工事縮減に向けたマネジメントの強化を図りました。さらに、東京23区の直轄国道では、「問合せ番号」を工事看板に付けることにより、道路利用者が「問合せ番号」を使ってホームページや携帯電話から詳細な工事情報に簡単にアクセスできる仕組みを導入するなどした結果（平成16年度末までの約4ヶ月間で、約250,000件のアクセス）、平成14年度と比べて路上工事時間を約3割削減しました。

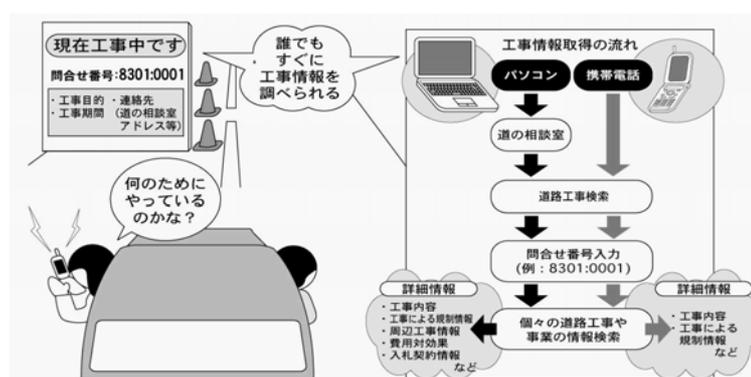


図 15 「問合せ番号」を使って工事情報に簡単にアクセス

- ・ 平成16年度は、ワンストップサービスで道路に関するあらゆる相談に対応する道の相談室を全国展開した結果、1年間に約25,000件の相談が寄せられ、その内容を道路行政に反映し、一定の成果が上がったところである。一方で、回答処理が遅い等の受付体制の不備、国民へのフィードバックが行われていない等の課題がある。

- ・平成 17 年度は、道の相談室の受付・回答体制を強化し、迅速な回答を行うとともに、国民へのフィードバックの一助として「よくある質問と回答」を充実する。
- ・さらに、秋までには、全国何処からでも、どの管理者が管理する道路であっても、道路の異状等の緊急情報の通報を可能とする、道路緊急ダイヤル#9910を全国展開する。

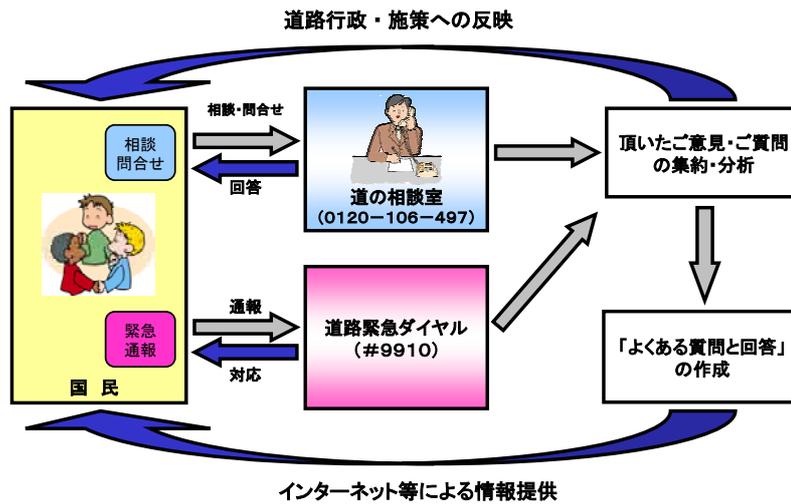


図16 道の相談室の充実

【コラム：道路行政マネジメントの更なる展開（学会、海外等との連携）】

学会等との連携

道路局では、道路行政マネジメント研究会（座長：古川俊一筑波大学大学院教授）における有識者の意見等を踏まえながら道路行政マネジメントを進めている一方、土木計画学等行政マネジメントに関する研究が進められている多様な分野の学会や研究委員会等へ参加し、道路行政の取組みの紹介や、学と民との連携を積極的に図っているところである。例えば、「社会基盤の政策マネジメント研究小委員会」（下欄参照）においては、道路行政の取組みを紹介するとともに、道路以外の分野での取組みや研究報告等を含めた幅広い情報収集と意見交換を行い、今後のさらなる多様な取組みに向けた検討の参考にしている。

【社会基盤の政策マネジメント研究小委員会】

平成 16 年 11 月に土木学会・土木計画学研究委員会に設置された小委員会であり、学・民・官の研究者および実務者により構成されている。小委員会ではアウトカム指標のあり方やアウトカム指標にリンクした政策立案の具体的方法等、社会基盤施設に係る政策のマネジメントシステムに関する諸々の事項を対象に研究を行っている。

（社会基盤の政策マネジメント研究小委員会 HP：<http://www.jsce-ip-pmcommittee.com/index.htm>）

海外との連携

また、先進的に行政マネジメントに取り組んでいる米国、英国等諸外国との意見交換も積極的に行っている。平成 16 年 3 月に来日したワシントン州交通省長官を中心とした米国・交通システム業績評価国際調査団がまとめたレポートでは、日本の道路行政における取組みが紹介され、特に事後評価の実施や 3D マップ等表現方法の工夫に関して高く評価されている。

道路局では英語版のホームページも作成しており、国内のみならず海外に向けても幅広く情報提供を行っている。

（新たな道路行政マネジメント（English Ver.）HP：

<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform-e.html>）

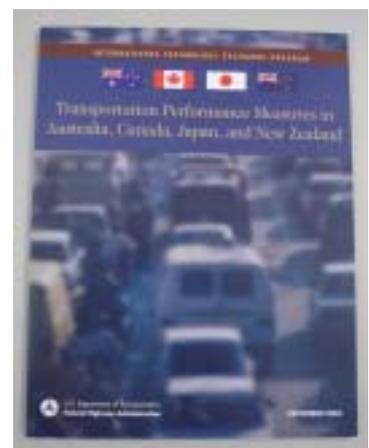


図 17 米国調査団のレポート
（平成 17 年 2 月）

第2部

政策テーマごとの達成度報告と業績計画

1. 道路行政に関する基本方針

社会経済活動の活性化、安全で快適な暮らしの実現や地域再生の推進に向け、成果志向の道路行政マネジメントの実践を通して、より効率的に、透明性を高めながらメリハリの効いた施策を展開する。

新しい時代にふさわしいネットワークの構築と道路空間を再生（道路ルネッサンス）するため、具体的には、優先度明示方式による重点投資や、責任裁量型補助金への改革等の既存制度の見直しを行い、ハードとソフトの両面の施策を駆使しながら、幅広い課題に対応した政策を重点的かつ効率的に進める。あわせて、多様で弾力的な料金施策やスマートICの本格導入に向けた取組みやETCの普及促進など、既存ストックの有効活用を徹底する。

施策の実施にあたっては、道路ユーザーの皆さんに計画から管理までの参加と応分の責任を果たしていただけるようなプロセスの充実に努めるとともに、「円滑な移動の支援」、「安全で安心できる暮らしの確保」、「地域再生・都市再生の支援」、「地球環境と美しい景観の保全と創造」の各施策分野において、他の行政分野との連携も図りながら、既成の枠にとらわれない積極的な取組みを進める。

2. 業績予算に対応した政策テーマの設定

平成15年度「道路行政の業績計画書」では道路行政が目指すべき成果を表す指標として、施策の特性に応じた17の指標を設定し、4つの政策テーマ（政策課題）と道路行政の改革の合計5つの柱に応じて分類し、社会的背景や施策の必要性、業績計画を記述した。平成16年度「道路行政の業績計画書」では、さらに3つの指標を新たに設定し、分析の際には「業績予算」と主な関連指標を対応させ、事業費と各業績指標の成果との対応が容易に把握できるように、7つの政策テーマと新しい指標設定の合計8つの柱に応じて分類した。平成17年度は、21の指標の分析の際には、「業績予算」を考慮しつつ、社会的ニーズ等を踏まえた政策テーマを以下のように設定する。

業績予算に対応した政策テーマごとの指標一覧		
渋滞を減らす ～道路交通の円滑化と 地球温暖化対策～	道路渋滞による損失時間	交通円滑化事業費 (7,227億円)
	路上工事時間	
	ETC利用率	
	踏切遮断による損失時間	
	CO ₂ 排出削減量	
環境を改善する ～沿道環境の保全～	NO ₂ ・SPM環境目標達成率	沿道環境改善事業費等 ^{※1} (1,881億円)
	夜間騒音要請限度達成率	
交通事故を減らす ～安全・安心な道づくり～	道路交通における死傷事故率	交通事故重点対策事業費等 ^{※2} (1,519億円)
	1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設の周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合	交通安全施設等整備事業費等 ^{※3} (3,222億円)
地域を結ぶ ～物流機能の向上と地 域間の連携～	規格の高い道路を使う割合	地域連携推進事業費等 ^{※4} (19,228億円)
	拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	
災害等に備える ～防災と維持管理～	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	維持修繕費 (2,382億円)
	橋梁の予防保全率(道路構造物保全率)	
地域の魅力を向上する ～観光立国の実現～	市街地の幹線道路の無電柱化率	電線共同溝整備事業費 (1,983億円)
道路行政の改革 ～アカウントビリティの向上～	道路利用者満足度	-
	ホームページアクセス数	
	道路事業の総合コスト削減率	
平成17年度にフォローア ップするその他の指標	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	-
	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	
	「防災上課題のある市街地」の割合	
	路線番号の認識できる交差点の割合	

- 網掛けは平成17年度道路関係予算概要の「成果目標を実現するための業績予算と主な関連指標」に位置づけられている指標。
なお、「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」及び「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」は地域連携推進事業費等に対応している
- 「業績予算」下の括弧内は、平成17年度予算額（事業費）
- ※1：沿道環境改善事業費等には、沿道整備融資を含む
- ※2：交通事故重点対策事業費等には、交通安全施設等整備事業費補助で実施する、重点的な事故対策が必要な区間の事故低減に資する事業を含む
- ※3：交通安全施設等整備事業費等には、交通安全施設等整備事業費補助で実施する、交通事故の防止、もしくは歩行者等の安全で円滑な移動の確保に資する事業と道路交通環境改善促進事業を含む
- ※4：地域連携推進事業費等には、直轄方式による高速自動車国道整備を含む

3. 指標ごとの目標と実績

基準実績 (H14)

1) 渋滞を減らす～道路交通の円滑化と地球温暖化対策～

道路渋滞による損失時間 (旧モニタリング区間)		38.1 億人時間/年 (6.1 億人時間/年)
路上工事時間		201 時間/km・年
ETC利用率	全 国	5%
	首都高速	6%
	阪神高速	3%
踏切遮断による損失時間 (開かずの踏切の対策実施数)		-
CO ₂ 排出削減量		262 百万 t-CO ₂

2) 環境を改善する～沿道環境の保全～

NO ₂ 環境目標達成率		64%
SPM環境目標達成率		-
夜間騒音要請限度達成率		61%

3) 交通事故を減らす～安全・安心な道づくり～

道路交通における死傷事故率		118.4 件/億台キロ
1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設の周辺等の 主な道路のバリアフリー化の割合		約 17%

4) 地域を結ぶ～物流機能の向上と地域間の連携～

規格の高い道路を使う割合 (新たに規格の高い道路への転換を図る目標交通量)		13%
拠点的な空港・港湾への道路アクセス率		59% (39箇所へアクセス)

5) 災害等に備える～防災と維持管理～

災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合		66%	
橋梁の予防保全率		-	
	(道路構造物保全率)	(橋梁)	86%
		(舗装)	91%

6) 地域の魅力を向上する～観光立国の実現～

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

7) 道路行政の改革～アカウントビリティの向上～

道路利用者満足度		2.6 点
ホームページアクセス数		1,546 万アクセス/年
道路事業の総合コスト縮減率		-

8) 平成17年度にフォローアップするその他の指標

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

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

「防災上課題のある市街地」の割合

① 路線番号の認識できる交差点の割合



H16 目標 現在 (H16) 実績 来年 (H17) 目標 計画目標 (H19)

- (約 5.7 億人時間/年)	36.9 億人時間/年 (5.8 億人時間/年)	約 36.2 億人時間/年 (約 5.6 億人時間/年)	(約 1 割削減)
185 時間/km・年 (平成 14 年度比 8%削減)	143 時間/km・年 (平成 14 年度比 29%削減)	177 時間/km・年 (平成 14 年度比 12%削減)	(約 2 割削減)
約 50% (平成 17 年春)	47% (平成 17 年春) 注1	70% (平成 18 年春)	-
約 60% (平成 17 年春)	53% (平成 17 年春) 注1	85% (平成 18 年春)	-
約 50% (平成 17 年春)	39% (平成 17 年春) 注1	85% (平成 18 年春)	-
-	136.6 万人・時間/日 (22 箇所)	- (70 箇所)	- (200 箇所)
平成 22 年度までに運輸部門における二酸化炭素排出量を約 250 百万 t-CO ₂ まで削減注2			

77%	69%	81%	(約 9 割)
78% (平成 15 年度の水準を維持)	100%	(平成 16 年度の水準を維持)	(現在の水準を維持)
65%	67%	68%	約 72%

約 114 件/億台キロ	120 件/億台キロ (暫定値)	約 112 件/億台キロ	約 108 件/億台キロ
約 30%	31%	約 35%	約 5 割

13% (290 万走行台キロ/日転換)	13% (約 370 万走行台キロ/日転換)	14%	約 15%
61% (41 箇所へアクセス)	61% (41 箇所へアクセス)	66%	約 68%

70%	69%	72%	約 76%
-	88%	91%	概ね 100%
89%	86%	88%	93%
91% (平成 14 年度の水準を維持)	94%	91% (平成 14 年度の水準を維持)	91% (平成 14 年度の水準を維持)

約 10%	10%	11%	約 15%
-------	-----	-----	-------

約 2.8 点	2.7 点	約 2.9 点	3.0 点
約 4,300 万アクセス/年	4,416 万アクセス/年	約 6,200 万アクセス/年	約 1 億アクセス/年
-	平成 14 年度のコストに対して 6.6% (暫定値) の縮減	平成 14 年度のコストに対して 約 9% の縮減	-

注 1) 最新データを記載 (日別データ:平成 17 年 6 月 16 日)

注 2) 道路整備による具体的 CO₂ 排出削減目標については、現在「地球温暖化防止に向けた道路政策会議」(平成 17 年 4 月設置) において検討中

1) 渋滞を減らす

～ 道路交通の円滑化と地球温暖化対策 ～

渋滞を減らすという政策目標は、

- ・ 道路渋滞による損失時間をどこまで減少しえたか（指標 - 1）
 - ・ 渋滞の原因となる路上工事時間をどこまで縮減しえたか（指標 - 2）
 - ・ 高速道路等料金所での渋滞を解消するのに効果がある ETC 利用率がどこまで向上したか（指標 - 3）
 - ・ 踏切遮断による損失時間をどこまで減少しえたか（指標 - 4）
 - ・ 地球温暖化の原因となる CO₂ 排出量をどこまで削減できたか（指標 - 5）
- などで評価する。

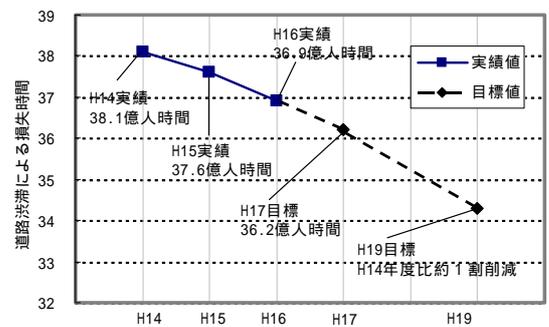
【指標 - 1】道路渋滞による損失時間 (26 頁)

定義：渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差

中期的な目標：平成 19 年度までに約 1 割削減

効果的な渋滞対策の推進

優先度曲線を用い、渋滞損失の高い箇所に重点投資。新たに測定した渋滞損失の全国値は確実な減少傾向。



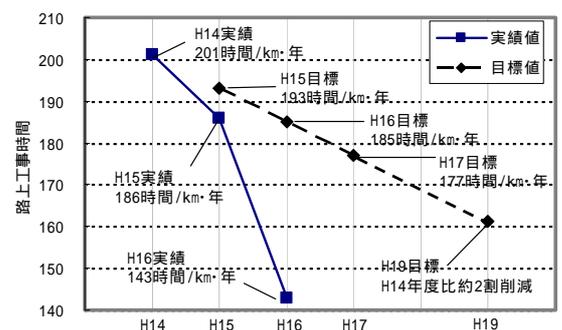
【指標 - 2】路上工事時間 (34 頁)

定義：道路 1km あたりの路上工事に伴う年間の交通規制時間

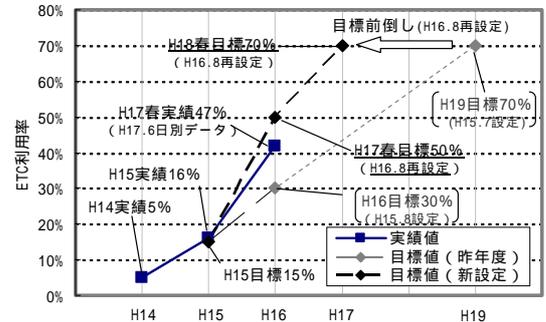
中期的な目標：平成 19 年度までに約 2 割削減し、路上工事に伴う渋滞の軽減を図る

利用者の視点に立った路上工事縮減の取組み

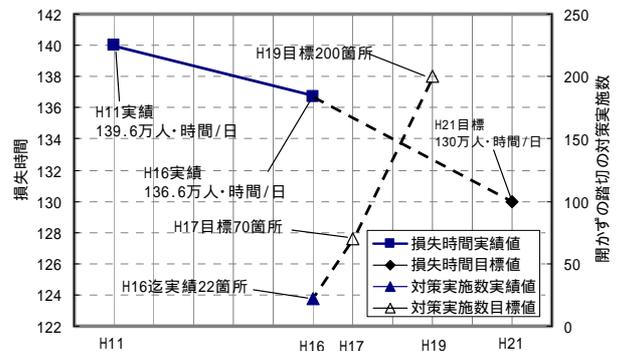
- ・ 路上工事縮減目標（5年で2割縮減）を平成 16 年度に前倒して達成
- ・ 路上工事マネジメントの強化を図り、地域の実情に応じた取組みを推進



【指標 - 3】ETC利用率 (42 頁)
定義：ETC 導入済み料金所における ETC 利用車の割合
中期的な目標：平成 18 年春までに約 70% (うち首都・阪神高速 約 85%) まで向上させる
全国の ETC 利用率が 45%突破 ETC レーンの 24 時間専用レーン化、車載器の助成、多様で弾力的な料金施策の推進等により ETC が利用しやすくなり、料金所における渋滞がさらに緩和、環境改善にも寄与。



【指標 - 4】踏切遮断による損失時間 (48 頁)
定義：踏切遮断による待ち時間がある場合と無い場合の踏切通過に要する時間の差
中期的な目標：【損失時間】130 万人・時間/日 (平成 21 年度まで) 【開かずの踏切の対策実施数】200 箇所 (平成 19 年度まで)
踏切対策のスピードアップ 「抜本対策」のベースアップとスピードを重視した「速効対策」への取組強化の両輪による踏切対策の総合的推進。

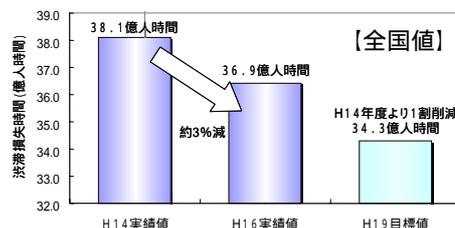


【指標 - 5】CO₂ 排出削減量 (52 頁)
定義：運輸部門全体における CO ₂ 排出量
中期的な目標：平成 22 年度までに運輸部門における二酸化炭素排出量を約 250 百万 t-CO ₂ まで削減
京都議定書目標達成計画の目標達成に向けた道路整備の推進 道路整備等による交通円滑化対策は、CO ₂ 排出削減目標を達成するための大前提。

(参考：交通円滑化事業費 7,227 億円 [平成 17 年度])

効果的な渋滞対策の推進

優先度曲線を用い、渋滞損失の高い箇所に重点投資。
新たに測定した渋滞損失の全国値は確実な減少傾向。



(1)指標の動向

渋滞モニタリング区間の見直しにより、渋滞損失の全国値の推移が評価可能に

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。（図 1-1）

全国の渋滞損失時間は 37.6 億人時間(H15 実績)から 36.9 億人時間(H16 実績)へと約 2%減少

平成 17 年度は 36.2 億人時間(2%減少)を目標とし、さらなる渋滞対策を実施

(2)達成度報告(昨年度の成果)

マネジメントの取り組みを予算配分に反映 ~ 優先度明示方式による重点投資を実施

道路行政マネジメントと実際の予算配分を連携させる取り組みを実施。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。（図 1-2）

対策必要箇所の抽出に工夫 ~ 住民ニーズを的確に把握し、効果的な対策を実施

渋滞対策箇所を機械的に選ぶのではなく、満足度調査やアンケート調査を行った結果から適切に住民のニーズを捉えて事業箇所の抽出を行うなど、地域の実情に応じた対策箇所抽出を実施。（図 1-3）

環状道路の整備効果 ~ CO₂削減にも効果あり、他にも全国で効果的な対策を立案、実施

中部では東海環状自動車道等が開通し、渋滞緩和等の効果が発現。CO₂削減にも環状道路整備が有効であり、地球温暖化対策にも貢献していることを確認。（図 1-4,5）

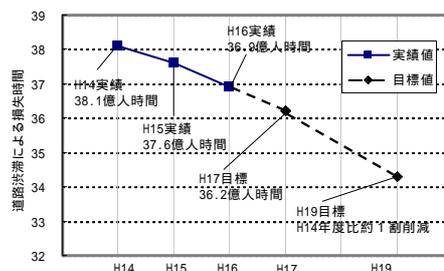
また、交差点改良等や都市圏における住民と連携した渋滞対策など、全国で地域の実情に応じた効果的な対策を立案、実施し、いずれにおいても事業による効果を発揮。（図 1-6,7）

(3)業績計画(今後の取組み)

より効率的・効果的な渋滞対策のさらなる検討

プローブカーによる精度の高いデータが取れている区間以外についても、データ取得の効率化に努め、可能な限り最新のデータに基づき客観的な分析を行い、より適格に渋滞箇所の把握を行う。また、対策事業の実施にあたっては、B/C や総合評価の結果等、費用対効果の視点をマネジメントに取り入れ、引き続き効果の高い渋滞対策事業の実施に努める。

平成 15 年度実績	年間約 37.6 億人時間(全国;計算値)
平成 16 年度	実績 渋滞損失を約 2%削減し、36.9 億人時間まで減少 (旧モニタリング区間:5.8 億人時間まで減少)
	目標 年間約 5.7 億人時間(旧モニタリング区間;実測値)
中期的な目標	平成 19 年度までに 1 割削減
平成 17 年度の目標	新モニタリング区間における渋滞損失を約 2%削減し、36.2 億人時間まで減少



担当：道路局 企画課 道路経済調査室

(1) 指標の動向

従来のモニタリング区間は地域の取得データ量の格差の影響が大きく、全国傾向を表せていなかった。そこで平成 15 年度を基準に 1km あたり渋滞損失時間の高い順に並べ、累積渋滞損失時間の上位 6 割の区間を新モニタリング区間として再設定し、その区間の動向から全国の渋滞損失の値を計算することとした。その結果、平成 16 年度の全国値は対前年度比約 2% 減少となった。しかし、県別に対前年度比を見ると増加している県も見られた。増加している県の特長は、新規開通等が少なく渋滞緩和がはかれなかったことや、TDM 等のソフト施策の効果が十分に見られなかったことが挙げられる。また、新モニタリング区間への変更に伴い旅行速度の測定方法を変更したところ、一部で渋滞損失時間の増加が見られたことから、算出手法の精度向上が課題である。

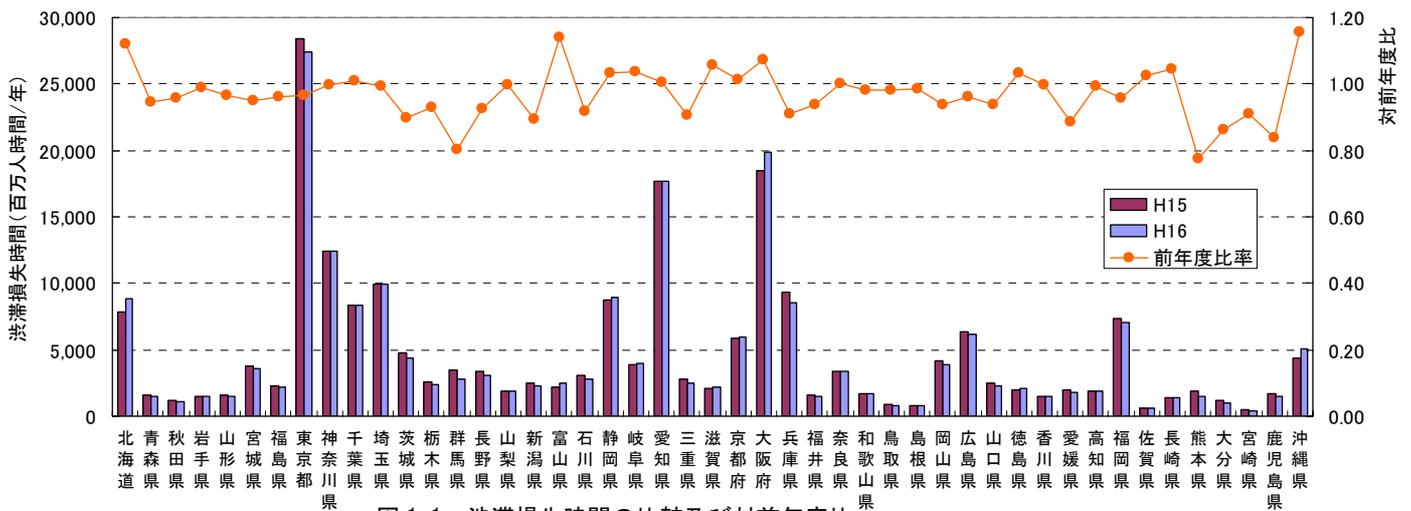


図 1-1 渋滞損失時間の比較及び対前年度比

(2) 達成度報告 (昨年度の成果)

■ マネジメントの取組みを予算配分に反映 ～ 優先度明示方式による重点投資を実施

より効率的・効果的な渋滞施策の立案のため、平成 16 年度の業績計画で宣言していた優先度明示方式の本格実施を開始。この結果、渋滞対策が必要とされている箇所を客観的なデータに基づき、抽出を行うことが可能となった。また、平成 16 年度予算より、渋滞対策を主目的とする予算を「(目) 交通円滑化」として明確化。平成 17 年度予算配分より、優先度明示方式により抽出された渋滞の激しい箇所に重点的に投資を実施し、予算配分との連携を図った。

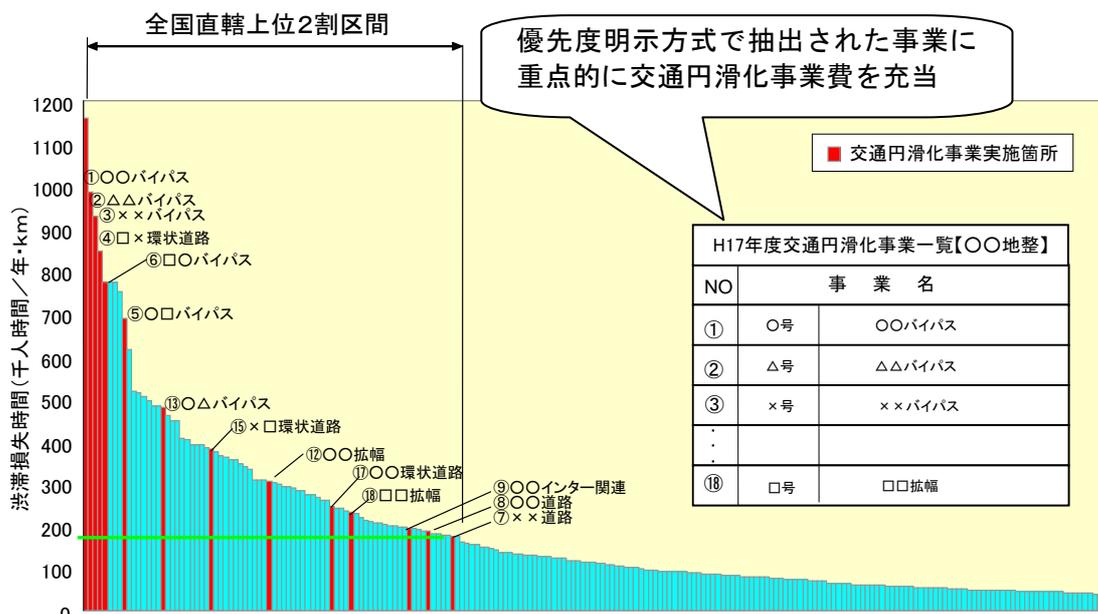


図 1-2 優先度曲線 (渋滞損失の高い区間から順に並べた曲線)

【渋滞を減らす ～道路交通の円滑化と地域温暖化対策～】

■対策必要箇所の抽出に工夫 ～ 住民ニーズを的確に把握し、効果的な対策を実施

地域の実情に応じた重点対策区間として検討を要する区間を抽出 【九州地方整備局】

・九州では km あたり渋滞損失の上位区間に加え渋滞ポイント区間、利用者アンケート指摘区間から対策箇所を重点化する取組みを実施。

- 優先度曲線 : 渋滞損失の総量に着目する手法
- 渋滞ポイント : 渋滞損失の最大値に着目する手法
- アンケート調査 : 住民不満の高い箇所に着目する方法

■渋滞ポイントの定義

◆一般道路(DID内) … ポイント(交差点等)に起因する最大渋滞長が1,000m以上、又はポイントの最大通過時間が10分以上の箇所等

■アンケート指摘箇所

「道路を利用する立場から不満と思っている具体的な場所とその理由」についての問いに対する結果
 [不満理由] 1位:交通渋滞 2位:歩道及び路肩の狭隘について
 [不満の具体的な路線・箇所]

道路種別	特定できた路線数	延べ箇所数
高速道路等	5	13
一般国道	19	648
補助国道	49	400
県道	220	432
市町村道	181	339
計	474	1,832

[特定できた具体的な渋滞に関する不満路線・箇所]
 国道3号 黒崎駅前 国道202号 長崎駅前
 国道3号 基山町付近 国道57号 熊本東BP など

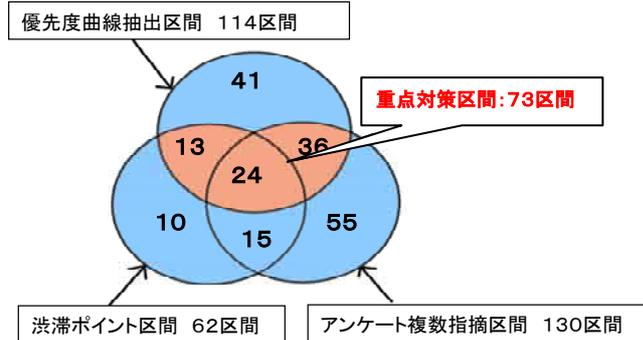


図 1-3 九州における対策必要箇所の抽出事例

■環状道路の整備効果～ 面的な渋滞緩和で CO₂ 削減にも大きな効果

東海環状自動車道 ～一般道から高速への転換傾向～

- ・東海環状自動車道の開通により、環状内側の交通量が大幅に減少（高速で8%減少，一般国道で1～5%減少）
- ・これまでの東海環状自動車道や名古屋都市高速道路等の自動車専用道路網整備により、全く自動車専用道路網がない場合と比較して、名古屋市内の幹線道路を走る自動車からの CO₂ 排出量は約 10%削減される。



図 1-4 東海環状自動車道をはじめとする自動車専用道路網整備による CO₂ 排出量の削減

圏央道 日の出 IC—あきる野 IC の開通により年間約 40 億円の便益

- 【沿道環境の改善】CO₂の削減量：約 460 t-CO₂/年
- 【交通量の減少】国道 411 号：18,412 台/日→13,989 台/日
- 【所要時間の短縮】鶴ヶ島市役所～八王子 IC
 - 一般道利用の場合〔国道 16 号、国道 407 号〕 約 110 分
 - 圏央道利用の場合〔圏央道、国道 411 号〕 約 60 分



◆環境の改善
 交通状況の改善に伴いCO₂の排出量が削減
CO₂の削減量：約460t-co₂/年
 ※日比谷公園の面積(約16ha)の約2.7倍に相当する森林の年間CO₂吸収量と同等

図 1-5 圏央道 日の出 IC—あきる野 IC 開通効果

■効果的な事業実施により渋滞解消 ～ 早期に効果が発現する箇所から段階的に実施して対策

早い、安い、効果的な事業の実施 ～国道 8 号 西念立体化 諸江南新保 6 車線化～【金沢河川国道事務所】

- 【現況】国道 8 号の西念地区は朝夕のラッシュ時に西念、南新保交差点を中心として 2～3km の渋滞が発生。
- 【分析】このため、渋滞の最も激しい西念地区について交差点立体化事業を実施し、平成 14 年度に完成。西念交差点の渋滞は解消したが、周辺の交差点で渋滞が悪化。
- 【対策】渋滞が悪化した諸江～西念交差点間では国道 8 号と北陸自動車道間の用地を有効利用して 4 車線→6 車線化に着手。平成 15 年度完成。
- 【効果】国道 8 号諸江～西念交差点間の渋滞をほぼ解消（渋滞長 2,500m→140m）

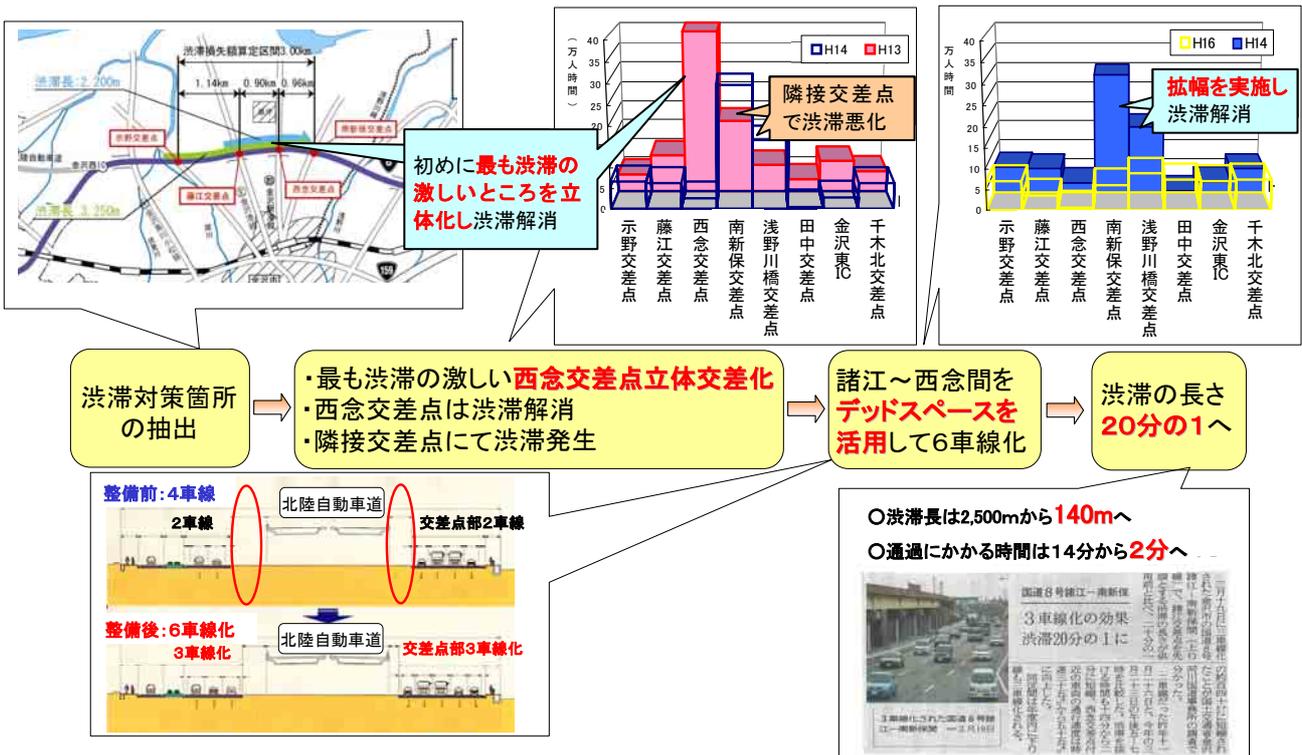


図 1-6 国道 8 号 西念交差点の渋滞対策事例

■利用者ニーズの把握 ～住民との連携

松山都市圏の渋滞解消を市民と共に推進（アンケート結果を反映させ、住民と連携を図りながら事業推進）

【現状】松山都市圏では主な幹線道路において慢性的な渋滞が発生。

【分析】渋滞長、通過時間のデータによる渋滞対策が必要な箇所と住民アンケートによる意識調査箇所が一致。

【実施】渋滞が特に懸念されている交差点について、民間の委員を含めた「松山都市圏幹線道路渋滞対策懇談会」を設立し、整備方針・手法について議論。「松山都市圏幹線道路景観検討会」で景観にも配慮しながら事業を鋭意推進。

【効果】懇談会・委員会の情報を共有化することで、周辺住民の理解を得られるとともに、事業の重要性を市民が認識



図 1-7 松山都市圏における住民と連携した渋滞対策取り組み事例

(3) 業績計画（今後の取組み）

■より効果的・効率的な渋滞対策のさらなる検討

精度の高いデータが取得可能な直轄事業においては、客観的な渋滞対策箇所の把握について仕組み作りを行ったところであるが、精度の高い渋滞データが取得できない補助国道事業などにおいても、データ取得の効率化に努め、客観性の高い、事業箇所の抽出方法について検討し、さらなる予算の重点配分を行う。

また、渋滞損失時間だけでは渋滞の特性によって事業の必要性を十分に評価できない面があるため、引き続き、利用者のニーズ等を加味してできるだけ客観的かつ透明な総合評価を実施し、費用対効果が高い箇所については事業実施箇所の選定にあたり考慮するなど、機械的に上位2割を基準とするのではなく、それ以外であっても効果の高い事業箇所を適切に抽出していく手法の検討を行う。

さらに松山都市圏の取組みのように関係機関や市民と十分連携して対策を実施することにより高い効果が期待されることから、行政と事業者、及び住民が連携して都市内の渋滞解消を図る取組みを促進させる。

【関連する平成17年度の主な施策】

指標の高い（渋滞の激しい）ところに以下の対策事業を効果的に組み合わせる実施。また、渋滞の激しい交差点についてはCO₂削減アクションプラン（仮称）に盛り込みCO₂削減に資する道路事業を重点的に展開。

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

【渋滞を減らす ～道路交通の円滑化と地域温暖化対策～】

(4) バックデータ

1) 都道府県別総損失時間

ポイント:①道路1kmあたり→三大都市圏に集中

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

区分	都道府県道以上 渋滞損失時間 (H14)	道路1kmあたり	人口あたり	走行台キロあたり	自動車保有 台数あたり	
単位	万人時間/年	千人時間/年・km	時間/年	人時間/千台キロ	人時間/台・年	
全国	380,796	20.3	30	6.9	52.1	
都道府県	北海道	13,422 (8)	7.3 (42)	23.6 (40)	4.6 (37)	38.5 (38)
	青森県	3,862 (31)	10.2 (35)	26.2 (34)	5.6 (22)	40.5 (35)
	秋田県	3,318 (34)	8.6 (38)	27.9 (26)	4.8 (32)	41.9 (32)
	岩手県	2,941 (40)	6.0 (47)	20.8 (42)	3.1 (47)	31.6 (45)
	山形県	4,048 (28)	11.1 (31)	32.5 (15)	5.2 (27)	46.1 (23)
	宮城県	13,000 (10)	36.2 (8)	② 55.0 (2)	11.4 (3)	89.0 (1)
	福島県	5,040 (25)	8.0 (40)	23.7 (39)	3.9 (42)	34.4 (43)
	東京都	36,910 (1)	① 136.7 (1)	30.6 (22)	14.0 (1)	88.6 (2)
	神奈川県	17,018 (5)	76.0 (3)	20.0 (45)	9.0 (8)	46.8 (21)
	千葉県	15,543 (7)	40.5 (7)	26.2 (33)	7.9 (11)	49.1 (14)
	埼玉県	18,673 (4)	① 53.5 (4)	26.9 (29)	8.3 (9)	52.0 (12)
	茨城県	9,718 (14)	21.3 (13)	32.5 (14)	5.5 (24)	43.9 (25)
	栃木県	6,154 (20)	16.3 (20)	30.7 (20)	4.9 (29)	41.6 (34)
	群馬県	7,543 (16)	21.3 (14)	37.3 (11)	6.5 (17)	47.0 (20)
	長野県	8,373 (15)	14.2 (24)	37.8 (9)	6.1 (19)	48.0 (16)
	山梨県	4,194 (27)	20.2 (16)	② 47.2 (3)	7.0 (13)	62.0 (8)
	新潟県	7,258 (18)	10.4 (34)	29.3 (25)	4.7 (33)	43.2 (27)
	富山県	3,899 (30)	14.3 (23)	34.8 (12)	5.8 (21)	47.1 (19)
	石川県	5,328 (23)	20.8 (15)	② 45.1 (5)	7.9 (12)	65.4 (7)
	静岡県	15,737 (6)	34.4 (9)	41.8 (6)	8.2 (10)	61.4 (9)
	岐阜県	12,711 (11)	26.6 (12)	② 60.3 (1)	9.5 (7)	82.6 (3)
	愛知県	27,501 (2)	① 49.2 (5)	39.0 (8)	9.5 (6)	60.2 (10)
	三重県	5,796 (21)	14.7 (22)	31.2 (17)	4.9 (30)	43.4 (26)
	滋賀県	4,209 (26)	16.6 (19)	31.3 (16)	4.7 (34)	48.2 (15)
	京都府	9,945 (13)	32.1 (10)	37.6 (10)	11.9 (2)	78.3 (4)
	大阪府	26,969 (3)	① 107.7 (2)	30.6 (21)	11.3 (4)	75.7 (5)
	兵庫県	10,297 (12)	16.9 (18)	18.6 (47)	4.6 (36)	37.7 (39)
	福井県	2,527 (43)	10.6 (33)	30.5 (23)	4.5 (38)	41.6 (33)
	奈良県	3,720 (33)	17.5 (17)	25.8 (35)	7.0 (14)	48.0 (17)
	和歌山県	3,314 (35)	11.3 (30)	31.0 (18)	6.4 (18)	47.5 (18)
	鳥取県	1,571 (47)	7.2 (44)	25.6 (36)	3.8 (44)	36.3 (41)
	島根県	2,233 (46)	6.4 (46)	29.3 (24)	4.5 (39)	43.2 (28)
	岡山県	5,348 (22)	11.0 (32)	27.4 (27)	4.6 (35)	39.0 (37)
	広島県	7,286 (17)	13.7 (25)	25.3 (37)	5.3 (25)	42.9 (29)
	山口県	3,106 (38)	7.6 (42)	20.3 (44)	3.2 (46)	31.1 (46)
	徳島県	3,311 (36)	13.4 (26)	40.2 (7)	6.8 (15)	57.1 (11)
	香川県	3,155 (37)	15.9 (21)	30.8 (19)	5.5 (23)	44.9 (24)
	愛媛県	3,943 (29)	9.6 (36)	26.4 (32)	5.2 (26)	42.1 (31)
	高知県	2,771 (42)	8.7 (37)	34.0 (13)	6.0 (20)	51.6 (13)
	福岡県	13,363 (9)	27.9 (11)	26.6 (31)	6.6 (16)	46.3 (22)
	佐賀県	2,348 (44)	12.2 (27)	26.8 (30)	4.0 (41)	39.6 (36)
	長崎県	3,097 (39)	11.8 (28)	20.4 (43)	4.9 (31)	36.5 (40)
	熊本県	5,088 (24)	11.6 (29)	27.4 (28)	5.2 (28)	42.3 (30)
	大分県	2,898 (41)	8.1 (39)	23.7 (38)	3.8 (43)	35.5 (42)
	宮崎県	2,316 (45)	7.2 (45)	19.8 (46)	3.6 (45)	27.6 (47)
	鹿児島県	3,815 (32)	7.8 (41)	21.4 (41)	4.4 (40)	31.6 (44)
	沖縄県	6,182 (19)	41.2 (6)	② 46.9 (4)	10.6 (5)	75.1 (6)

※単位未満四捨五入のため合計が合わないことがある。

■ トップ5 ■ ワースト5

※カッコ内は順位、網掛けは上位10位以内の都道府県を表す。

※渋滞損失時間及び自動車走行台キロは、「道路交通センサス」(平成11年度)及び国土交通省調査(旅行速度:平成13年度、走行台キロ:平成14年度)に基づく。双方とも一般都道府県道以上の集計値。

※道路延長は平成11年度末現在(一般都道府県道以上)の値。

※人口は、総務省「国勢調査報告」(平成12年)に基づく。

※自動車保有台数は、日本自動車工業会「自動車統計月報2002年6月」に基づく。

2) 都道府県別の渋滞損失時間

 トップ5
 ワースト5

区分	新モニタリング 区間延長	都道府県道 以上総延長	都道府県道以上総延長 に対する新モニタリング 区間延長の割合	新モニタリング区間 渋滞損失時間 (H15)	新モニタリング区間 渋滞損失時間 (H16)	対前年度比 (H16/H15)	
単位	km	km	(%)	万人時間/年	万人時間/年		
全国	10,701	188,034	6%	219,157	216,218	46	
都 道 府 県	北海道	329.5 (10)	18,440 (1)	1.8% (41)	7,873 (9)	8,821 (7)	1.12 (3)
	青森県	91.3 (35)	3,775 (22)	2.4% (36)	1,623 (36)	1,532 (35)	0.94 (31)
	秋田県	64.5 (42)	3,858 (19)	1.7% (43)	1,173 (43)	1,122 (42)	0.96 (28)
	岩手県	67.7 (41)	4,911 (8)	1.4% (46)	1,469 (40)	1,454 (39)	0.99 (20)
	山形県	85.1 (37)	3,649 (23)	2.3% (37)	1,588 (38)	1,536 (34)	0.97 (24)
	宮城県	194.7 (16)	3,594 (24)	5.4% (15)	3,763 (17)	3,577 (17)	0.95 (30)
	福島県	112.1 (29)	6,304 (3)	1.8% (42)	2,275 (26)	2,186 (27)	0.96 (27)
	東京都	1002.9 (1)	2,699 (34)	37.2% (1)	28,416 (1)	27,388 (1)	0.96 (25)
	神奈川県	621.4 (4)	2,240 (41)	27.7% (3)	12,423 (4)	12,380 (4)	1.00 (17)
	千葉県	480.3 (7)	3,836 (20)	12.5% (7)	8,321 (8)	8,392 (9)	1.01 (12)
	埼玉県	558.0 (5)	3,489 (27)	16.0% (4)	9,952 (5)	9,888 (5)	0.99 (19)
	茨城県	288.0 (11)	4,562 (14)	6.3% (13)	4,816 (13)	4,322 (14)	0.90 (41)
	栃木県	137.9 (23)	3,780 (21)	3.6% (27)	2,595 (23)	2,408 (24)	0.93 (35)
	群馬県	189.6 (18)	3,547 (26)	5.3% (16)	3,459 (18)	2,779 (21)	0.80 (46)
	長野県	211.6 (15)	5,886 (5)	3.6% (29)	3,377 (20)	3,124 (19)	0.93 (36)
	山梨県	115.3 (27)	2,081 (44)	5.5% (14)	1,931 (31)	1,926 (30)	1.00 (16)
	新潟県	187.7 (20)	6,973 (2)	2.7% (33)	2,496 (24)	2,235 (26)	0.90 (42)
	富山県	113.5 (28)	2,728 (33)	4.2% (22)	2,166 (27)	2,469 (23)	1.14 (2)
	石川県	105.2 (31)	2,558 (36)	4.1% (23)	3,033 (21)	2,789 (20)	0.92 (37)
	静岡県	471.5 (8)	4,578 (13)	10.3% (8)	8,701 (7)	8,990 (6)	1.03 (8)
	岐阜県	216.6 (14)	4,775 (12)	4.5% (19)	3,861 (16)	4,001 (15)	1.04 (7)
	愛知県	761.9 (3)	5,593 (6)	13.6% (5)	17,634 (3)	17,721 (3)	1.00 (13)
	三重県	157.2 (22)	3,956 (18)	4.0% (24)	2,763 (22)	2,507 (22)	0.91 (40)
	滋賀県	129.9 (25)	2,539 (37)	5.1% (17)	2,069 (28)	2,185 (28)	1.06 (5)
	京都府	257.8 (13)	3,101 (31)	8.3% (11)	5,872 (12)	5,957 (12)	1.01 (11)
	大阪府	801.8 (2)	2,503 (38)	32.0% (2)	18,484 (2)	19,825 (2)	1.07 (4)
	兵庫県	515.4 (6)	6,077 (4)	8.5% (10)	9,362 (6)	8,511 (8)	0.91 (38)
	福井県	91.4 (34)	2,386 (40)	3.8% (26)	1,616 (37)	1,515 (36)	0.94 (33)
	奈良県	185.9 (21)	2,124 (43)	8.8% (9)	3,402 (19)	3,409 (18)	1.00 (14)
	和歌山県	105.4 (30)	2,922 (32)	3.6% (28)	1,699 (35)	1,670 (33)	0.98 (23)
	鳥取県	44.4 (46)	2,169 (42)	2.0% (38)	853 (44)	839 (44)	0.98 (22)
	島根県	50.2 (44)	3,476 (28)	1.4% (45)	759 (45)	749 (45)	0.99 (21)
	岡山県	188.8 (19)	4,856 (10)	3.9% (25)	4,179 (15)	3,916 (16)	0.94 (34)
	広島県	265.3 (12)	5,335 (7)	5.0% (18)	6,375 (11)	6,140 (11)	0.96 (26)
	山口県	130.3 (24)	4,068 (17)	3.2% (30)	2,476 (25)	2,323 (25)	0.94 (32)
	徳島県	104.7 (32)	2,476 (39)	4.2% (20)	1,995 (30)	2,059 (29)	1.03 (9)
	香川県	82.8 (38)	1,982 (45)	4.2% (21)	1,485 (39)	1,481 (38)	1.00 (15)
	愛媛県	125.2 (26)	4,125 (16)	3.0% (31)	2,010 (29)	1,784 (32)	0.89 (43)
	高知県	93.1 (33)	3,181 (30)	2.9% (32)	1,859 (33)	1,849 (31)	0.99 (18)
	福岡県	395.2 (9)	4,783 (11)	8.3% (12)	7,356 (10)	7,031 (10)	0.96 (29)
	佐賀県	49.0 (45)	1,932 (46)	2.5% (34)	589 (46)	603 (46)	1.02 (10)
	長崎県	64.1 (43)	2,634 (35)	2.4% (35)	1,360 (41)	1,420 (41)	1.04 (6)
	熊本県	88.8 (36)	4,371 (15)	2.0% (39)	1,924 (32)	1,493 (37)	0.78 (47)
	大分県	69.8 (40)	3,576 (25)	2.0% (40)	1,193 (42)	1,029 (43)	0.86 (44)
	宮崎県	24.8 (47)	3,234 (29)	0.8% (47)	453 (47)	412 (47)	0.91 (39)
	鹿児島県	80.8 (39)	4,870 (9)	1.7% (44)	1,727 (34)	1,448 (40)	0.84 (45)
	沖縄県	193.1 (17)	1,502 (47)	12.9% (6)	4,352 (14)	5,026 (13)	1.15 (1)

※単位未満四捨五入のため合計が合わないことがある。

※カッコ内は順位、網掛けは上位10位以内の都道府県を表す。

※渋滞損失時間及び自動車走行台キロは、「道路交通センサス」（平成11年度）及び国土交通省調査（旅行速度：平成14年度～平成16年度）に基づく。双方とも一般都道府県道以上の集計値。

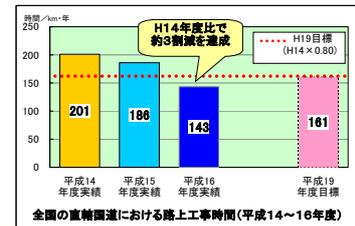
※道路延長は平成11年度末現在（一般都道府県道以上）の値。

※新渋滞モニタリング区間は平成17年3月末のもの。

利用者の視点に立った路上工事縮減の取組み

路上工事縮減目標（5年で2割縮減）を平成16年度に前倒して達成。

路上工事マネジメントの強化を図り、地域の実情に応じた取組みを推進。



(1)指標の動向

- 1kmあたりの年間路上工事時間を集計し、路上工事縮減の取組みの成果をチェック
- 国が管理する全国の国道(直轄国道)における路上工事時間は、平成14年度と比較して約3割の縮減を達成
- 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%、名古屋市16%、大阪市47%の縮減を達成
- 道路関係四公団においては、全体として平成15年度と比較して約11%の縮減
- 平成17年度は、これまでの路上工事縮減の成果の定着を目指す

(2)達成度報告(昨年度の成果)

■ 道路利用者への路上工事情報提供の充実

① 路上工事情報のリアルタイム化

路上工事情報のリアルタイム化を図り、より正確な情報を提供する仕組みを導入した。

② 工事看板に「問合せ番号」を導入(東京23区)

直轄国道で行う工事現場の看板に「問合せ番号」を付け、ホームページや携帯電話から詳細な路上工事情報に簡単にアクセスできる仕組みを導入した。(http://www.ktr.mlit.go.jp/michi/) (図2-4)

■ 外部評価の強化による路上工事の縮減

① 毎月の路上工事時間を集計・公表

毎月の路上工事時間を集計し、地方整備局、国道事務所にフィードバックするとともに、結果をホームページで公表することにより、路上工事縮減に向けたマネジメントの強化を図った。(図2-6)

マネジメントの結果、各地域の実情に応じた様々な取り組みを実施し、例えば秋田では「路上工事抑制カレンダー」の取り組みにより年間交通量上位50日における路上工事を約6,000時間削減した。

② 「不人気投票」の実施(東京23区)

「問合せ番号」を使った「不人気投票」を実施し、毎週の投票結果をホームページで公表するとともに、各工事実施者において不満の原因分析を行い、工事実施方法等の改善に取り組んだ。(図2-7)

③ 路上工事Gメンによるチェックの実施(東京23区)

プロドライバーや一般公募のモニターの方に路上工事の実施状況をチェックしていただいた。

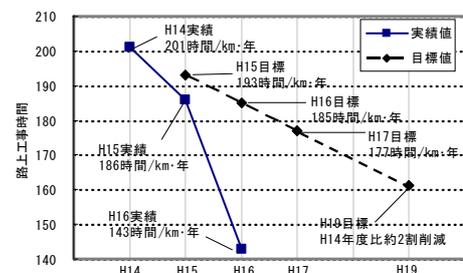
(3)業績計画(今後の取組み)

■ 満足度向上を図る取組みの推進

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、平成16年度に実施し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うえで、引き続き、取組みを推進する。

平成15年度実績	1km当たり年間186時間	
平成16年度	実績	1km当たり年間143時間
	目標	H14年度比8%縮減
中期的な目標	H19年度までに約2割削減し、路上工事に伴う渋滞の軽減を図る。	
平成17年度の目標	H14年度比12%縮減(177時間/km・年)	



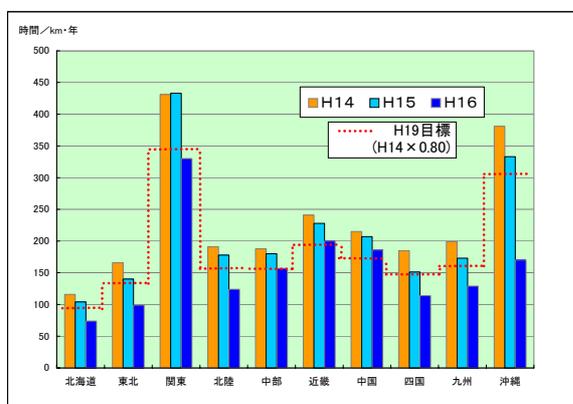
担当：道路局 国道・防災課

(1) 指標の動向

全国の直轄国道における1kmあたりの年間路上工事時間は、平成14年度の201時間から143時間へと約3割縮減している。(表2-1) 地方別で見ると、北海道、東北、北陸、四国、九州、沖縄は3割以上の大幅な縮減となった一方、中部は愛知万博関連工事の増加、近畿は兵庫国道事務所、豊岡河川国道事務所管内における災害復旧関連工事及び姫路河川国道事務所管内における道路補修工事の増加、中国は占用工事のうち約1/3を占める下水道工事の縮減が進まなかったこと等により、2割未満の縮減にとどまっている。(図2-1)

表 2-1 全国及び三大都市(東京23区、名古屋市、大阪市)における平成16年度の目標と実績

(時間/km・年)		H14実績	H16目標 (×0.92)	H16実績	H16縮減率 (H16/H14)	H19目標
全国(直轄国道)		201	185	143	0.71	2割縮減
三大都市	東京23区(国道+都道)	961	884	764	0.80	
	名古屋(国道+県道+主要市道)	752	692	629	0.84	
	大阪(国道+府道+主要市道)	717	660	382	0.53	



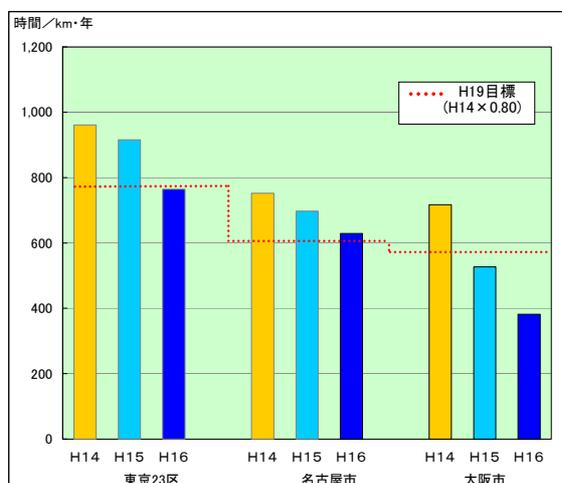
路上工事時間(時間/km・年)

整備局名	H14	H15	低減率 (H15/H14)	H16	低減率 (H16/H14)
北海道	116	104	0.90	74	0.64
東北	166	140	0.84	99	0.60
関東	431	433	1.00	330	0.77
北陸	191	178	0.93	124	0.65
中部	188	180	0.96	157	0.84
近畿	241	228	0.95	200	0.83
中国	215	207	0.96	186	0.87
四国	185	151	0.82	114	0.62
九州	199	173	0.87	129	0.65
沖縄	381	333	0.87	170	0.45
全国(直轄)	201	186	0.93	143	0.71

図2-1 各地方整備局における路上工事時間(平成14年度~16年度)

三大都市(東京23区、名古屋市、大阪市)については、直轄国道に加え、都道、県道、主要市道も含めて評価しており、1kmあたりの年間路上工事時間は、いずれも大幅な縮減を達成している。(図2-2)

東京23区の年間路上工事時間は、外部評価の強化を図ったこと等により、約20%の縮減となった。名古屋市においては、愛知万博に向けた前倒し工事の実施により直轄国道の工事は増加したものの、全体としては約16%の縮減となった。大阪市においては、「集中工事」等の工事調整の積極的な実施により、約47%の大幅な縮減となった。



路上工事時間(時間/km・年)

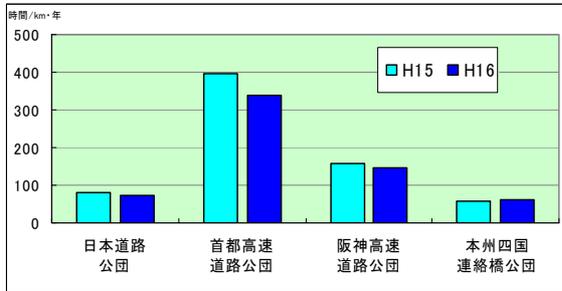
都市圏名	H14	H15	低減率 (H15/H14)	H16	低減率 (H16/H14)
東京23区	961	916	0.95	764	0.80
直轄国道	1,651	1,529	0.93	1,225	0.74
補助国道	785	1,825	2.32	377	0.48
都道府県道	841	790	0.94	690	0.82
指定市道	-	-	-	-	-
名古屋市	752	697	0.93	629	0.84
直轄国道	491	440	0.90	561	1.14
補助国道	1,284	1,276	0.99	952	0.74
都道府県道	793	728	0.92	630	0.79
指定市道	754	701	0.93	626	0.83
大阪市	717	527	0.74	382	0.53
直轄国道	923	963	1.04	461	0.50
補助国道	557	516	0.93	416	0.75
都道府県道	632	467	0.74	415	0.66
指定市道	783	377	0.48	293	0.37
大都市計	848	781	0.92	663	0.78

図2-2 三大都市における路上工事時間(平成14年度~16年度)

【渋滞を減らす ～道路交通の円滑化と地球温暖化対策～】

また、道路関係四公団（日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団）については、工事の重点化・集約化や集中工事方式の採用、年末・年度末の工事抑制の推進等により、全体として、前年に比べ約11%の縮減となった。なお、本州四国連絡橋公団については、度重なる台風被災による復旧工事に伴い路上工事時間が増加した。

(図 2-3)



公団名	H15	H16	低減率 (H16/H15)
日本道路公団	82	73	0.90
首都高速道路公団	395	339	0.86
阪神高速道路公団	156	146	0.93
本州四国連絡橋公団	58	62	1.06
四公団合計	93	83	0.89

図 2-3 道路関係 4 公団における路上工事時間 (平成 15 年度～16 年度)

(2) 達成度報告 (昨年度の成果)

■道路利用者への路上工事情報提供の充実

平成 16 年度に実施した道路利用者満足度調査において、路上工事のやり方に対する満足度は、道路関係 15 施策の中で、3 年連続で下から 2 番目となっている。また、依然として「予算消化のための工事は無駄」「同じ場所を何度も掘り返している」といった苦情や批判も多くいただいている。道路利用者の満足度を向上させるためには、工事の実施状況、工事の内容、工事の目的等、道路利用者のニーズにあった情報を正確に伝えることが重要であり、路上工事情報提供の充実を図る取組みを推進した。

①路上工事情報のリアルタイム化

ホームページ等を通じて情報提供している工事の実施状況、工事の内容、工事の目的等の詳細情報については、事前に登録している予定情報を実際の現場の状況にあわせて更新するのにタイムラグが生じており、より正確な情報を道路利用者へ提供するため、路上工事の開始時刻と終了時刻を工事現場から携帯電話等により直接入力することにより、路上工事情報のリアルタイム化を図った。

②工事看板に「問合せ番号」を導入

東京 23 区の直轄国道で実施する路上工事について、工事実施者や工事理由等が一目でわかる看板に改善し、問合せ番号」を付けることにより、道路利用者が「問合せ番号」を使ってホームページや携帯電話から詳細な工事情報に簡単にアクセスできる仕組みを導入した。平成 16 年度末までの約 4 ヶ月間で、約 250,000 件のアクセスがあった。(図 2-4, 5)

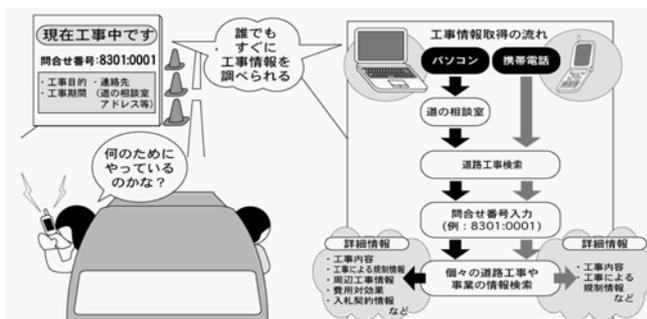


図 2-4 「問合せ番号」を使って工事情報に簡単にアクセス

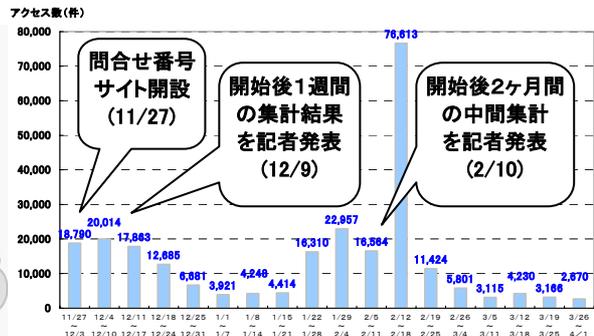


図 2-5 工事情報へのアクセス数の推移

■外部評価の強化による路上工事の縮減

国土交通省では、平成15年6月に、「ユーザーの視点に立った道路工事マネジメントの改善委員会（委員長：家田仁 東京大学教授）」（以下「路上工事縮減委員会」という。）を設置し、従来の関係者間における「内部調整型」の路上工事縮減施策から、道路利用者等によって工事実施状況のチェックを行うなどの「外部評価型」の縮減施策への転換を図っている。さらなる路上工事時間の縮減を図るためには、各工事実施者の一層の路上工事マネジメントが必要であることから、外部評価の強化による路上工事縮減の取組みを推進した。

①毎月の路上工事時間を集計・公表

毎月の路上工事時間を集計し、直ちに地方整備局、国道事務所にフィードバックするとともに、結果をホームページ等で公表することにより、路上工事縮減に向けたマネジメントの強化を図った。マネジメントの結果として、各地域の実情に応じた様々な取組みを実施し、例えば、東北の「路上工事抑制カレンダー」では年間交通量上位50日における路上工事を約6,000時間削減し、近畿の「五十日の路上工事抑制」では工事をストップすることにより旅行速度を約20%向上した。また、九州では「路上工事縮減専門部会」を設置し、さらなる路上工事縮減に向けた体制を整備した。（図2-6）

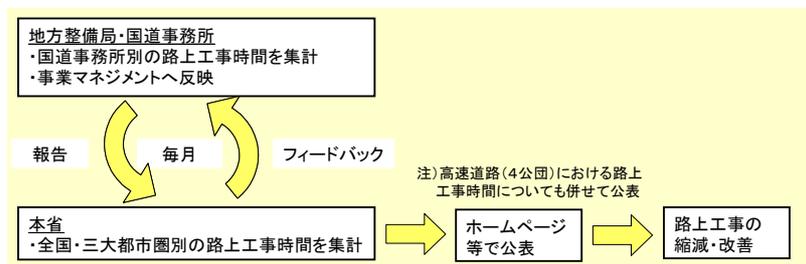


図2-6 路上工事縮減のマネジメントの流れ

②「不人気投票」の実施

東京23区において、路上工事に対するご不満を表明していただくシステムとして、「問合せ番号」を使った「不人気投票」を実施し、平成16年度末までの約4ヶ月間で、約3,000件の投票をいただいた。

投票結果はホームページ等で公表し、道路利用者にチェックしていただくとともに、投票結果の多い工事については、各工事実施者において不満の原因分析を行い、工事の実施方法等の改善に取り組んだ。（図2-7, 8）

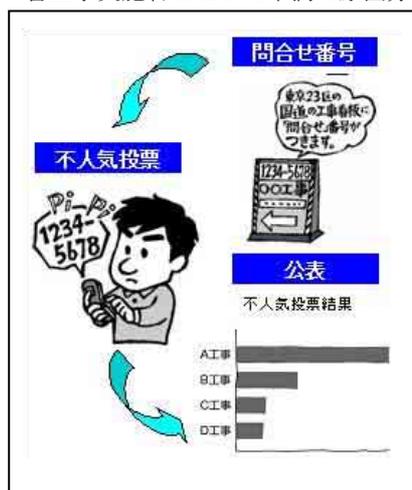


図2-7 不人気投票(イメージ)

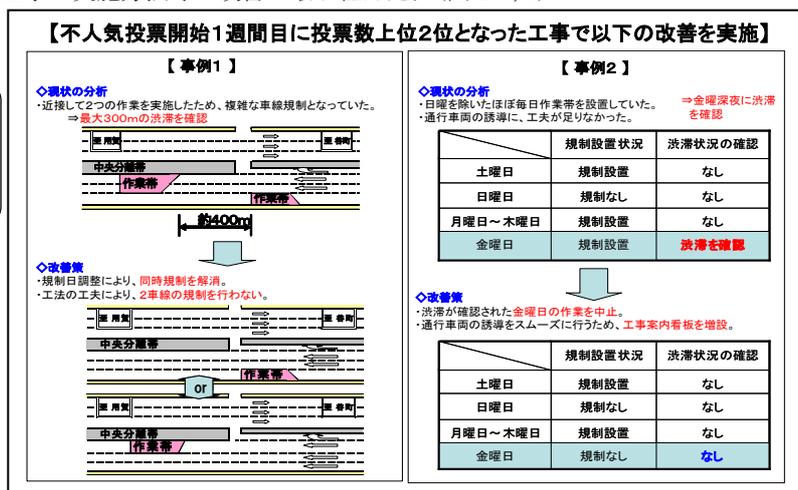


図2-8 不人気投票結果を踏まえた工事実施方法等の改善例

③路上工事Gメンによるチェックの実施

東京23区において、一般公募のモニターの他、タクシー、トラックなどのプロドライバーや、宅配便ドライバー、バスドライバー、コンビニ商品配送ドライバー等の地域・路線のエキスパートの方に、路上工事Gメンとして、路上工事の実施状況をチェックしていただく取組みを実施した。

カレンダー方式による路上工事抑制

【東北地方整備局 秋田河川国道事務所】

■地域特性から交通量の増加が予測される日に路上工事を抑制

国土交通省東北地方整備局秋田河川国道事務所では、国道46号の平成15年度の交通量を日単位で調査した結果、祭りや花見・紅葉シーズン中には交通量が増大し、渋滞しやすい傾向にあることが判明した。この分析結果を元に、平成16年度には、渋滞する可能性の高い上位50日を予測してカレンダーに明示し、これらの日を避けて路上工事の実施計画を立案した。

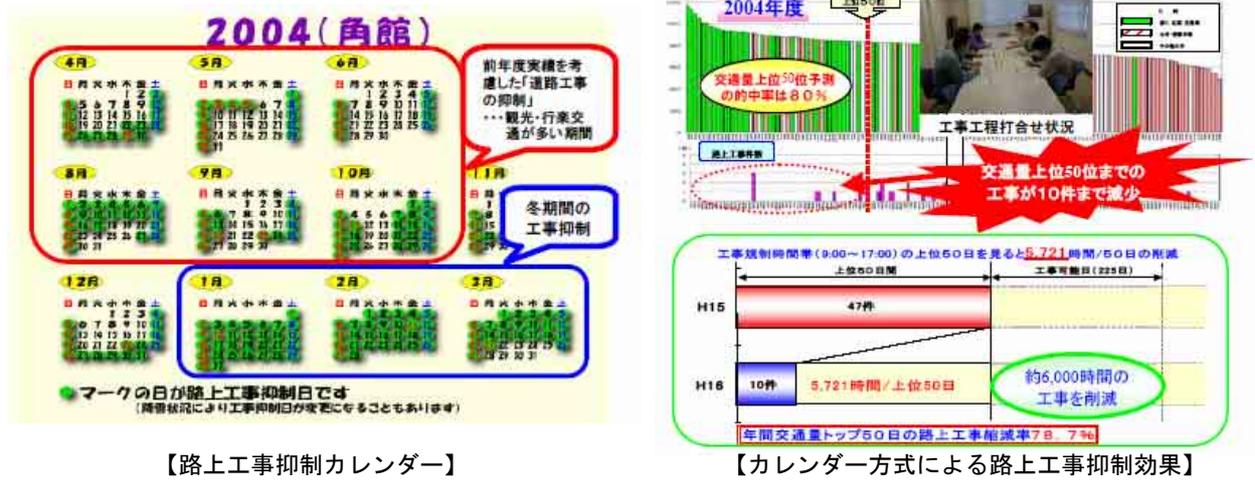


図2-9 路上工事抑制カレンダーの概要

ことび

五十日の路上工事ストップ！社会実験

【大阪市内路上工事縮減対策協議会】

■五十日の路上工事ストップで旅行速度がUP！

大阪市内において、交通渋滞が増大する「五十日（取引先間の支払い日である、月のうち『五』、『十』がつく日）」の昼間に行われる路上工事を原則中止する社会実験を実施し、渋滞緩和への効果や有効性、課題等について検証した。平成16年10月からの約2ヶ月間の8日間「五十日」で工事を中止し、工事を行った「五十日」での渋滞状況と比較した結果、旅行速度が約20%向上した。



図2-10 社会実験のポスター

- 期 間：平成16年10月～平成16年12月
- 箇 所：①国道1号（大阪市旭区今市～城東区関目地先）
②国道25号（大阪市東住吉区桑津～阿倍野区天王寺北地先）
- 調査内容：工事件数、旅行速度、交通量、利用者アンケート

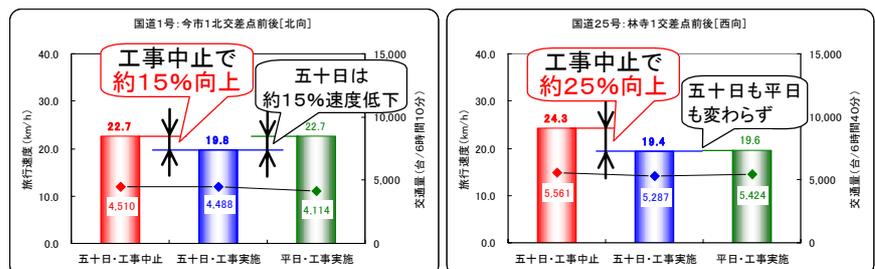


図2-11 交通状況調査結果

「路上工事縮減専門部会」の設置（体制の強化）

【九州地方整備局】

■ 不満の多い幹線道路の路上工事縮減に向け、各道路管理者が一体となった取組みを実施

平成16年7月に九州一円で「九州の道路に関するアンケート」を実施し、「路上工事に対する不満が高い」「地方部でも路上工事が大きな政策課題」との認識が得られたことを踏まえ、九州幹線道路協議会に「路上工事縮減専門部会」を設置した。この部会は、道路利用者の路上工事に対する不満の緩和を目的に、幹線道路における路上工事の縮減に関する調査研究等を行う組織である。

路上工事縮減専門部会は九州地方整備局、各県（福岡、佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島）、政令市（北九州、福岡）及び日本道路公団、福岡北九州高速道路公社により構成されており、「不満の多い年末年始、年度末の工事の抑制」「不満の多い国道（直轄、補助）、県道の路上工事の縮減」「同一地点や数年に及ぶ「掘り返し」の回数の削減」「工事の目的、内容等わかりやすい情報の提供」を検討内容・課題としている。

平成17年5月には「九州地域路上工事縮減に関する行動計画（アクションプログラム）」を策定し、GW、お盆、年末年始、交通への影響が大きい期間（祭り・イベント、観光等地域ごとに設定）は中止期間として、緊急工事、一時的な交通規制解除が困難な工事を除き原則中止する。また不満の多い年度末の3月は抑制期間として、この期間に行う工事は限定し、平成18年3月は平成17年3月より路上工事日数を8%削減、路上工事による交通への影響延べ台数を15%削減することとしている。

(3) 業績計画（今後の取組み）

都市部においては、道路補修工事は若干増加しているが、路上工事の約7割（平成14年度）を占める占用企業工事の縮減が着実に進んだことにより、全体の路上工事時間は約2割縮減している。一方、地方部においては、道路補修工事、占用企業工事ともに約3割縮減しているものの、路上工事に占める道路補修工事の割合は約7割と高い。今後、より一層の路上工事縮減を進めるためには、道路補修工事について、更なるマネジメントに取り組む必要がある。

また、平成17年5月から6月にかけて実施した道路利用者満足度調査（p.110「道路利用者満足度調査」参照）において、路上工事のやり方に対する満足度は、順位が1ランク改善して下から3番目になったものの、依然として、路上工事に対する不満は高く、路上工事縮減の取組みに対する認知度も低い。

表2-2 路上工事時間の内訳（平成14年度、平成16年度）

	平成14年度			平成16年度		
	道路補修工事	占用企業工事	合計	道路補修工事	占用企業工事	合計
都市部	579,825 (30.1%)	1,349,262 (69.9%)	1,929,087 (100.0%)	623,853 (41.4%)	881,829 (58.6%)	1,505,682 (100.0%)
東京23区 (直轄国道・都道)	303,300 (28.8%)	750,438 (71.2%)	1,053,738 (100.0%)	362,718 (43.4%)	472,572 (56.6%)	835,290 (100.0%)
名古屋市 (直轄国道・県道・主要市道)	214,803 (32.1%)	455,085 (67.9%)	669,888 (100.0%)	191,889 (34.2%)	369,144 (65.8%)	561,033 (100.0%)
大阪市 (直轄国道・府道・主要市道)	61,722 (30.0%)	143,739 (70.0%)	205,461 (100.0%)	69,246 (63.3%)	40,113 (36.7%)	109,359 (100.0%)
地方部 (直轄国道)	2,808,261 (73.1%)	1,033,668 (26.9%)	3,841,929 (100.0%)	1,994,886 (72.7%)	748,206 (27.3%)	2,743,092 (100.0%)

※「地方部（直轄国道）」は、東京国道事務所、名古屋国道事務所、大阪国道事務所管内分を除いた全国の直轄国道における路上工事時間

今後は、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の縮減に取組み、地域の主体的な路上工事マネジメントを推進する。

また、平成16年度に実施した外部評価の強化による路上工事縮減（「毎月の路上工事時間の集計・公表」、「不人気投票の実施」、「路上工事Gメンによるチェックの実施」）については、実施結果を踏まえた改善を行ったうえで、引き続き、取組みを推進する。

【渋滞を減らす ~道路交通の円滑化と地球温暖化対策~】

(4) バックデータ

【全国の直轄国道における年間路上工事時間推移（平成14年度～16年度）】

			平成14年度		平成15年度		H15/H14	平成16年度		H16/H14	H16/H15
			時間	時間 / km	時間	時間 / km	時間	時間	時間 / km	時間	時間
全国	国管理道路 (直轄国道)	道路補修工事	2,926,827	140	2,824,893	134	0.97	2,125,746	101	0.73	0.75
		占用企業工事	1,275,507	61	1,082,259	51	0.85	889,506	42	0.70	0.82
		計	4,202,334	201	3,907,152	186	0.93	3,015,252	143	0.72	0.77

【東京23区における年間路上工事時間の推移（平成14年度～16年度）】

			平成14年度		平成15年度		H15/H14	平成16年度		H16/H14	H16/H15
			時間	時間 / km	時間	時間 / km	時間	時間	時間 / km	時間	時間
東京23区	国管理道路 (直轄国道)	道路補修工事	72,045	440	110,385	684	1.53	82,998	515	1.15	0.75
		占用企業工事	198,405	1,211	136,152	844	0.69	114,552	710	0.58	0.84
		計	270,450	1,651	246,537	1,528	0.91	197,550	1,225	0.73	0.80
	都管理道路 (国道・都道)	道路補修工事	231,255	248	277,524	298	1.20	279,720	300	1.21	1.01
		占用企業工事	552,033	592	478,107	513	0.87	358,020	384	0.65	0.75
		計	783,288	840	755,631	810	0.96	637,740	684	0.81	0.84
道路補修工事			303,300	277	387,909	355	1.28	362,718	332	1.20	0.94
占用企業工事			750,438	685	614,259	562	0.82	472,572	432	0.63	0.77
計			1,053,738	961	1,002,168	916	0.95	835,290	764	0.79	0.83

【名古屋市における年間路上工事時間の推移（平成14年度～16年度）】

			平成14年度		平成15年度		H15/H14	平成16年度		H16/H14	H16/H15
			時間	時間 / km	時間	時間 / km	時間	時間	時間 / km	時間	時間
名古屋市	国管理道路 (直轄国道)	道路補修工事	28,503	302	25,164	267	0.88	29,349	311	1.03	1.17
		占用企業工事	17,865	189	16,353	173	0.92	23,589	250	1.32	1.44
		計	46,368	491	41,517	440	0.90	52,938	561	1.14	1.28
	市管理道路 (国道・県道・指定市道)	道路補修工事	186,300	234	184,860	232	0.99	162,540	204	0.87	0.88
		占用企業工事	437,220	549	394,317	495	0.90	345,555	433	0.79	0.88
		計	623,520	783	579,177	727	0.93	508,095	637	0.81	0.88
道路補修工事			214,803	241	210,024	236	0.98	191,889	215	0.89	0.91
占用企業工事			455,085	511	410,670	461	0.90	369,144	414	0.81	0.90
計			669,888	752	620,694	697	0.93	561,033	629	0.84	0.90

【大阪市における年間路上工事時間の推移（平成14年度～16年度）】

			平成14年度		平成15年度		H15/H14	平成16年度		H16/H14	H16/H15
			時間	時間 / km	時間	時間 / km	時間	時間	時間 / km	時間	時間
大阪市	国管理道路 (直轄国道)	道路補修工事	18,018	382	28,818	611	1.60	18,513	394	1.03	0.64
		占用企業工事	25,569	542	16,632	352	0.65	3,159	67	0.12	0.19
		計	43,587	923	45,450	963	1.04	21,672	461	0.50	0.48
	市管理道路 (国道・県道・指定市道)	道路補修工事	43,704	183	49,923	209	1.14	50,733	212	1.16	1.02
		占用企業工事	118,170	494	55,737	233	0.47	36,954	154	0.31	0.66
		計	161,874	676	105,660	442	0.65	87,687	366	0.54	0.83
道路補修工事			61,722	215	78,741	275	1.28	69,246	242	1.12	0.88
占用企業工事			143,739	502	72,369	253	0.50	40,113	140	0.28	0.55
計			205,461	717	151,110	527	0.74	109,359	382	0.53	0.72

【道路関係四公団における年間路上工事時間の推移（平成15年度～16年度）】

			平成15年度		平成16年度		H16/H15	
			時間	時間 / km	時間	時間 / km	時間	時間 / km
道路関係四公団	日本道路公団	道路補修工事	659,230	82	601,318	73	0.91	0.90
	首都高速道路公団	道路補修工事	110,946	395	95,391	339	0.86	0.86
	阪神高速道路公団	道路補修工事	34,508	156	34,092	146	0.99	0.93
	本州四国連絡橋公団	道路補修工事	10,101	58	10,706	62	1.06	1.06
	計			814,785	93	741,507	83	0.91

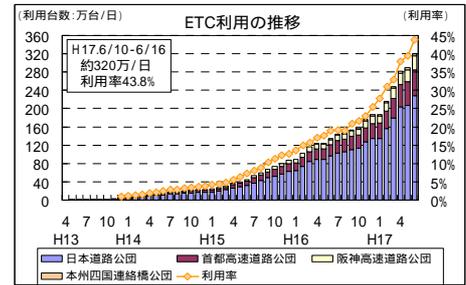
【各国道事務所における年間路上工事時間の推移（平成14年度～16年度）】

単位：時間

Table with columns for 整備局名, 事務所名, H16道路管理延長(km), 道路補修工事 (H14, H15, H16, H15/H14, H16/H14), 占用企業工事 (H14, H15, H16, H15/H14, H16/H14), 合計 (H14, H15, H16, H15/H14, H16/H14), and 縮減率(順位). Rows list various regional offices like 北海道, 北海道, 関東, etc., and their respective road work statistics.

全国のETC利用率が45%突破

ETCレーンの24時間専用レーン化、車載器の助成、多様で弾力的な料金施策の推進等によりETCが利用しやすくなり、料金所における渋滞がさらに緩和、環境改善にも寄与。



(1) 指標の動向

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

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

全国のETC利用率は45%を突破(日別データ)。引き続き平成18年春の約70%を全国目標

平成17年6月16日でJH47.3%、首都高速53.3%、阪神高速38.9%、本四道路53.5%より、全国平均47.3%。週間平均では43.8%となっている(平成17年6月10日~6月16日平均)(表3-1)

(2) 達成度報告(昨年度の成果)

料金所渋滞の緩和による経済効果やCO₂排出量削減効果が発現

- 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。(図3-2)
- ETC利用率40%により、渋滞解消による経済効果年間約2,700億円。また、料金所周辺のCO₂を約13%(年間約13万トン)削減。(図3-3)

平成16年度は以下の多様な取組みにより、ETCの利用が拡大

料金所におけるETCレーンの終日専用化

- ETCレーンの24時間専用化を拡大。(表3-2)
- 首都高速では、本線料金所における2レーン目の専用運用化を推進。(表3-3)

ETC車載器購入費用軽減策の実施

- 料金還元や車載器購入支援(1台当たり5,000円)を開始し、330万台の支援を実施。(表3-4)

ETC利用者を対象とした多様で弾力的な料金施策の推進

- 高速自動車国道では、深夜割引(平成16年11月~)、通勤割引、早朝夜間割引(平成17年1月~)といった時間帯割引を開始し、平成17年4月からはマイレージ割引、大口・多頻度割引を開始。
- 都市高速では、首都高速道路ETC夜間割引社会実験、阪神高速ETC普及促進割引等を実施。

(3) 業績計画(今後の取組み)

平成17年度は以下の取組みを実施し、平成18年春にETC利用率70%を目指す

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車載器リース制度の創設

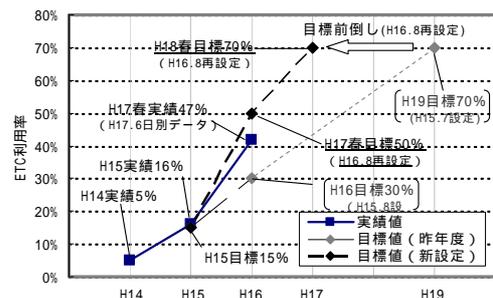
- ETC利用開始時の初期費用低減のため、ETC車載器のリース等による経費の一部を助成。

二輪車ETCへの対応

- 現行のETCシステムを活用した二輪車ETCの本格運用の開始。

クレジットカード以外の決済方法の導入

平成15年度実績	全国 16% 首都高速 19% 阪神高速 11%
平成17年春	実績 全国 47% 首都高速 53% 阪神高速 39%
	目標 全国 約50% 首都高速 約60% 阪神高速 約50%
中期的な目標	平成18年春までに約70%(うち首都・阪神高速 約85%)まで向上させる
平成18年春の目標	全国 約70% 首都高速 約85% 阪神高速 約85%



担当：道路局 有料道路課

(1) 指標の動向

■全国のETC利用率は45%を突破(日別データ)

ETC利用率は、全国値では平成15年度(平成16年3月平均)の16%から平成17年春は47.3%(日別データ:平成17年6月16日)と約3.0倍に増加している。日本道路公団では16%から47%へ(約2.9倍増)、首都高速では19%から53%へ(約2.8倍増)、阪神高速では11%から39%へ(約3.5倍増)、平成16年4月より運用開始した本四公団では53%とそれぞれ順調に増加している。なお、週間データ(平成17年6月10日～6月16日平均)では、ETC利用率の全国平均は43.8%となっている。

平日と比較し、休日のETC利用率が低下しているが、今後は業務目的以外や中・低頻度の有料道路利用者へのETC利用を促進していく必要があると推測される。

表3-1 指標の現況値(平成17年6月10日～6月16日)

月日	ETC利用台数(台/日)					全利用台数(台/日)					利用率(%)				
	JH	首都	阪神	本四	計	JH	首都	阪神	本四	計	JH	首都	阪神	本四	計
6月10日 金	2,571,401	632,975	337,995	43,463	3,585,834	5,618,245	1,217,538	898,691	85,917	7,820,391	45.77%	51.99%	37.61%	50.59%	45.85%
6月11日 土	1,934,427	431,972	229,082	35,465	2,630,946	5,186,838	975,398	703,395	85,340	6,950,971	37.29%	44.29%	32.57%	41.56%	37.85%
6月12日 日	1,610,790	440,737	212,513	33,435	2,297,475	4,915,630	1,003,464	713,908	90,850	6,723,852	32.77%	43.92%	29.77%	36.80%	34.17%
6月13日 月	2,354,017	609,172	336,229	39,120	3,338,538	5,183,235	1,165,553	870,178	77,648	7,296,614	45.42%	52.26%	38.64%	50.38%	45.75%
6月14日 火	2,503,940	627,541	337,107	42,099	3,510,687	5,331,003	1,189,736	865,594	79,579	7,465,912	46.97%	52.75%	38.95%	52.90%	47.02%
6月15日 水	2,480,737	623,177	337,919	41,615	3,483,448	5,260,120	1,167,851	870,497	78,085	7,376,553	47.16%	53.36%	38.82%	53.29%	47.22%
6月16日 木	2,509,993	632,360	342,606	42,321	3,527,280	5,309,792	1,186,072	879,780	79,139	7,454,783	47.27%	53.32%	38.94%	53.48%	47.32%
週平均	2,280,758	571,133	304,779	39,645	3,196,315	5,257,838	1,129,373	828,863	82,365	7,298,439	43.38%	50.57%	36.77%	48.13%	43.79%

■ETC車載器セットアップ数

セットアップ数は、平成15年度の約270万台から、平成17年6月20日現在で約721万台へと約2.7倍に増加している。平成16年度のセットアップ数は累計約360万台であり、月間のセットアップ数も車載器購入費用軽減策を開始した平成16年11月や、料金別納割引から大口・多頻度割引に移行する直前の平成17年3月では月間約55～56万台と急激に増加した。

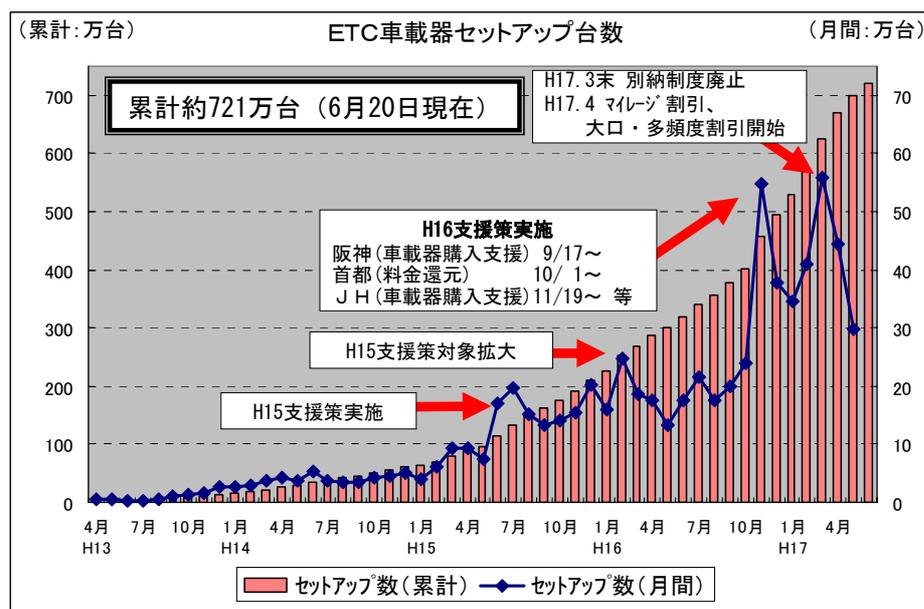


図3-1 セットアップ台数の推移

(2) 達成度報告 (昨年度の成果)

■ ETC 普及により料金所における渋滞がさらに緩和

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。また、東名高速道路東京料金所では、ゴールデンウィーク時期において渋滞なしの日があった。ETC 利用者はノンストップ通行で便利に、非 ETC 利用者も渋滞から解放され料金所の通過が便利になっている。

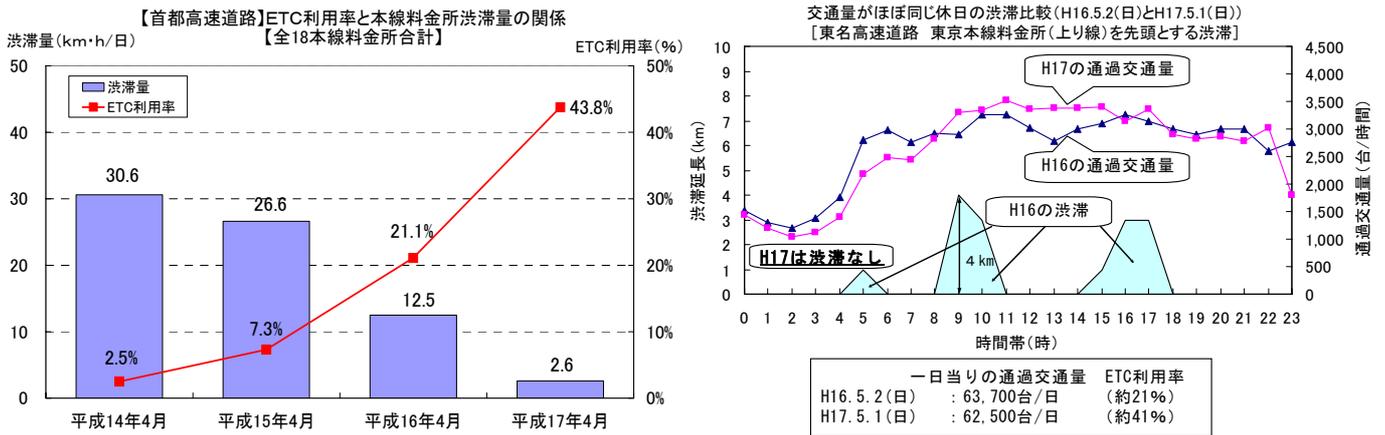


図 3-2 首都高速道路、東名高速道路における渋滞緩和効果

■ 料金所渋滞の解消による経済効果と CO₂ 排出量削減効果が発現

高速道路上で発生する渋滞の約 3 割が料金所で発生しており、渋滞に伴う経済損失は年間約 3,000 億円と推計されている。ETC 利用率が 50%に達すると料金所渋滞は概ね解消に向かうが、現時点 (ETC 利用率 40%) では、料金所における渋滞解消による経済効果は年間約 2,700 億円と推計される。

さらに、ノンストップ走行によるアイドリングが無くなるとともに、渋滞解消による平均速度の向上により料金所部の CO₂ 排出量が削減される。現時点 (ETC 利用率 40%) においては、料金所周辺の CO₂ 排出量を年間約 13% (年間約 13 万トン) 削減と推計される。

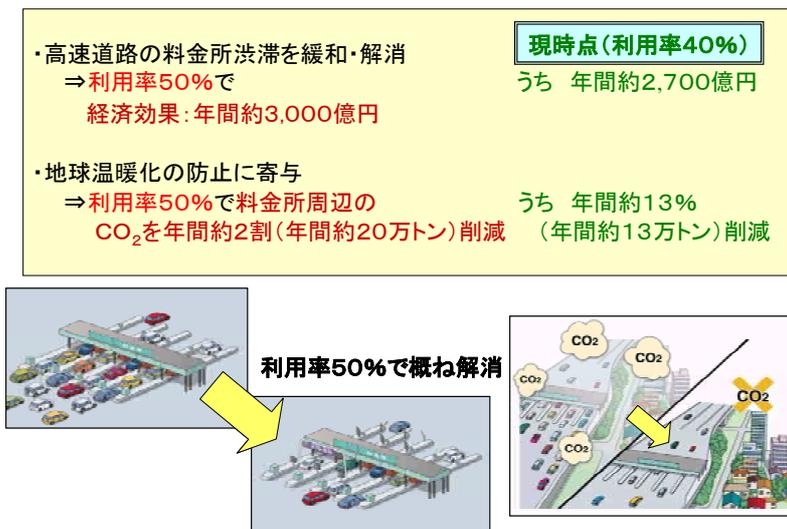


図 3-3 ETC の効果

■料金所におけるETCレーンの終日専用化

平成16年4月より基本的に全ての料金所でETCが利用可能となったが、その後もETC路側機の整備と利用率の向上により、本線料金所におけるETCレーンの24時間専用化を拡大した。また、首都高速では、本線料金所における2レーン目の専用運用化を進め、利用状況を見て3レーン目設置を推進している。

表3-2 ETCレーン24時間専用運用状況（平成17年4月末現在）

	総レーン数(①)	ETCレーン整備数(②)	終日専用運用しているレーン数(③)	ETCレーン整備率(②/①)	終日専用運用比率(③/②)
JH	5,745	2,044	1,759	36%	86%
首都高速	398	312	129	78%	41%
阪神高速	338	173	110	51%	64%
本四道路	199	75	65	38%	87%
合計	6,680	2,604	2,063	39%	79%

※出口ETC(都市高速)は含まず

表3-3 首都高速の複数レーン設置状況（平成17年4月末現在）

本線料金所数	終日専用レーンが2レーンある本線料金所
18	8(44%)

■ETC車載器購入費用軽減策の実施

新たにETC車載器を購入した方を対象に、購入費用の軽減策として料金還元（高速道路の利用料金から最大5,000円分を還元）や車載器購入支援（車載器の購入に際し5,000円を割引）を開始し、330万台の支援を実施した。

表3-4 車載器購入費用軽減策の実施状況

	支援台数	支援内容
車載器購入支援 (ETCの購入に際し5,000円を割引)	15万台	阪神公団による購入支援。2.2万台は16年6月、残り12.8万台は16年9月に実施済み。【終了】
	10万台	スマートICの導入に伴い平成16年秋以降順次実施
	30万台	JHによる購入支援。(平成16年11月に実施)【終了】
料金還元 (高速道路の利用料金から最大5,000円分を還元)	100万台	新たに車載器を購入し、JHの別納割引に代わるETCによる大口・多頻度割引へ申し込んだ方に対し、料金還元を実施。(平成17年4月より実施) ・現行別納制度の契約をされている方50万台、それ以外の新規申込50万台を対象。計100万台。
	100万台	JH及び阪神公団により、新たに車載器を購入し、マイレージ割引に申し込まれた方125万台(JH100万台、阪神25万台)に対し料金還元を実施(4月中の申込みなら全員にもれなく還元)。(平成17年4月より実施)
	25万台	首都公団により、新たに車載器を購入した50万台に対し、料金還元を実施。(平成16年10月受付開始)
合計	330万台	

ETC 利用者を対象とした多様で弾力的な料金施策の実施

○高速自動車国道時間帯割引

- ・ ETC 深夜割引 (平成 16 年 11 月 1 日～) 0:00～4:00 を 3 割引 (全国)
- ・ ETC 通勤割引 (平成 17 年 1 月 11 日～) 6:00～9:00、17:00～20:00 を 5 割引 (大都市近郊除く)
- ・ ETC 早朝夜間割引 (平成 17 年 1 月 11 日～) 22:00～6:00 を 5 割引 (大都市近郊)

○高速自動車国道マイレージ割引 (平成 17 年 4 月 1 日～) [平成 17 年 4 月末時点: 約 608 千台登録]

- ・ 一般利用者に対し利用実績に応じて割引。2 年間の利用額に応じたポイント還元方式。

○高速自動車国道、本四道路大口・多頻度割引 (平成 17 年 4 月 1 日～) [平成 17 年 4 月末時点: 約 925 千台登録]

- ・ 大口利用者に対し利用実績に応じて割引。車 1 台あたり利用額に応じた割引を原則とし、条件を満たした契約者には月間総利用額に応じた割引を付加。

※平成 16 年 10 月時点で別納制度利用率は約 24% (うち ETC 利用約 8%) であったが、平成 17 年 3 月末の別納制度の廃止及び平成 17 年 4 月からの大口・多頻度割引、マイレージ割引の実施により、平成 17 年 4 月の 1 ヶ月間で約 20% 分が ETC 利用へ移行している。

○首都高速道路 ETC 夜間割引社会実験

- ・ 実施期間: 平成 16 年 4 月 27 日～平成 17 年 3 月 31 日 割引時間帯: 22:00～6:00
- ・ 割引率: 時間帯により段階的に割引 (東京線: 最大 20% 割引、神奈川線: 最大 30% 割引)

その他にも ETC 利用者に特化した多様で弾力的な料金施策を実施した。

(3) 業績計画 (今後の取組み)

■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

- ・ 回数券の利用停止 (首都高速・阪神高速は平成 17 年 7 月末、高速自動車国道・一般有料道路は原則平成 17 年 8 月末) やハイウェイカードの廃止、ETC 前払割引の新規受付停止等、通行料金支払い方法を ETC と現金に集約化するため、多様で弾力的な料金施策を実施する。

■ETC 終日専用レーンの複数化を順次拡大

- ・ ETC の普及に伴い、本線料金所における 24 時間専用レーンの複数化を進める。

■ETC 車載器リース制度の創設

- ・ ETC 利用開始時の初期費用を低減するため、月額 200 円 (リース期間 4 年)、70 万台を対象に ETC 車載器のリース、割賦販売等による経費の一部を助成する制度を平成 17 年 4 月より実施する。

■二輪車 ETC への対応

- ・ 現行の ETC システムを活用した二輪車 ETC に関して、安全性、運用面、二輪車用の車載器に関する評価などを行うため、首都圏を対象にプロライダーによる第 1 次試行運用を平成 17 年 4 月より開始する。その後、第 2 次試行運用を経て、平成 17 年秋頃に本格運用の開始を目指す。

■クレジットカード以外の決済方法の導入

- ・ 非クレジットカード利用者に対して、JH 等公団において、あらかじめ保証金を預託の上、通行料金を金融機関の口座から引き落とす方法による保証金 (デポジット) 方式を平成 17 年 4 月より試行開始する。

【関連する平成 17 年度の主な施策】

- SA・PAにおけるワンストップサービスの実施
- セットアップ情報発行料の無料化キャンペーンの実施

(4) バックデータ

【平成15年度→平成16年度 都道府県別 ETC利用率】

ポイント： ①東京、愛知周辺地域において高い利用率
②大阪周辺地域は、利用率は低い状況

■ トップ5 ■ ワースト5

区分		平成17年3月 実測値	平成16年3月 実測値	伸び率 (17年3月/16年3月)				
単位		%	%	倍				
全国		32.7	15.8	2.08				
都 道 府 県	北海道	22.3 (43)	22.3	5.5 (45)	5.5	4.09 (1)	4.09	
	東北	青森県	22.6 (42)	28.5	8.0 (40)	9.7	2.81 (12)	2.94
		秋田県	26.4 (38)		7.8 (41)		3.37 (2)	
		岩手県	28.7 (35)		9.7 (36)		2.96 (9)	
		山形県	30.4 (28)		10.6 (33)		2.88 (11)	
		宮城県	26.7 (37)		8.6 (37)		3.12 (3)	
		福島県	32.6 (24)		12.0 (30)		2.72 (15)	
	関東	東京都	37.3 (5)	36.0	19.1 (4)	19.2	1.95 (44)	1.88
		神奈川県	35.5 (9)		20.1 (1)		1.76 (47)	
		千葉県	34.3 (16)		19.1 (3)		1.79 (45)	
		埼玉県	38.0 (2)		19.0 (5)		2.00 (42)	
		茨城県	32.0 (25)		15.1 (15)		2.11 (38)	
		栃木県	33.2 (21)		15.4 (14)		2.16 (36)	
		群馬県	33.9 (20)		15.6 (13)		2.17 (34)	
		長野県	36.5 (8)		15.7 (12)		2.32 (28)	
		山梨県	35.4 (10)		17.9 (8)		1.98 (43)	
		新潟県	35.3 (12)		34.4		13.4 (22)	
	富山県	34.1 (18)	13.1 (25)	2.60 (18)				
	石川県	32.9 (22)	12.8 (26)	2.58 (21)				
	中部	静岡県	34.3 (17)	36.7	19.2 (2)	17.9	1.79 (46)	2.05
		岐阜県	35.3 (11)		16.3 (10)		2.16 (37)	
		愛知県	37.7 (4)		18.2 (6)		2.07 (41)	
		三重県	38.0 (3)		18.1 (7)		2.10 (39)	
		滋賀県	37.1 (6)		16.1 (11)		2.30 (31)	
	近畿	京都府	29.8 (31)	29.9	13.2 (24)	13.3	2.25 (32)	2.25
		大阪府	29.1 (33)		13.4 (23)		2.18 (33)	
		兵庫県	29.4 (32)		12.4 (28)		2.38 (27)	
		福井県	35.2 (13)		13.7 (20)		2.57 (22)	
		奈良県	39.8 (1)		17.1 (9)		2.32 (29)	
		和歌山県	29.0 (34)		13.9 (18)		2.08 (40)	
	中国	鳥取県	35.0 (15)	32.8	14.5 (17)	13.1	2.41 (26)	2.51
		島根県	23.8 (40)		8.5 (38)		2.79 (13)	
		岡山県	35.2 (14)		13.5 (21)		2.60 (19)	
広島県		34.1 (19)	13.8 (19)		2.47 (25)			
山口県		30.8 (26)	12.2 (29)		2.52 (23)			
四国	徳島県	36.8 (7)	31.9	14.7 (16)	12.4	2.51 (24)	2.57	
	香川県	32.8 (23)		12.4 (27)		2.65 (16)		
	愛媛県	30.5 (27)		11.8 (31)		2.59 (20)		
	高知県	26.9 (36)		11.7 (32)		2.30 (30)		
九州	福岡県	30.4 (29)	22.9	10.2 (35)	8.3	2.98 (6)	2.76	
	佐賀県	30.0 (30)		10.4 (34)		2.88 (10)		
	長崎県	11.5 (46)		5.3 (46)		2.17 (35)		
	熊本県	25.2 (39)		8.5 (39)		2.97 (8)		
	大分県	21.8 (44)		7.3 (43)		2.97 (7)		
	宮崎県	23.0 (41)		7.6 (42)		3.04 (5)		
	鹿児島県	17.3 (45)		6.2 (44)		2.79 (14)		
沖縄県	5.0 (47)	5.0	1.6 (47)	1.6	3.07 (4)	3.07		

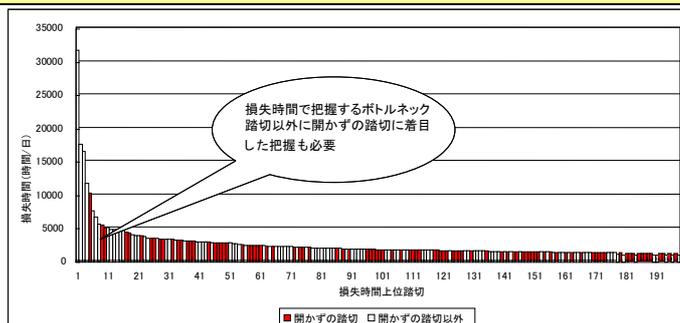
※カッコ内は順位を示す。

※ETC利用率及び利用台数は、日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団及び本州四国連絡橋公団の調査に基づく。

踏切対策のスピードアップ

「**抜本対策**」のペースアップとスピードを重視した「**速効対策**」への取組強化の両輪による踏切対策の総合的推進。

- ※ **抜本対策**：連続立体交差事業等による立体交差化
- ※ **速効対策**：歩道拡幅等による構造改良や保安設備の整備



(1) 指標の動向

■踏切遮断による損失時間を用いて業績を評価

- ・ 利用者の損失を直接反映できる新たな指標として、「踏切遮断による損失時間（踏切遮断による待ち時間がある場合と無い場合の踏切通過に要する時間の差）」を設定。
- ・ 平成 11 年度データによる試算結果では、全国の踏切全体の 1 日当たり損失時間は約 140 万人・時間（約 40 億円相当）。
- ・ 平成 16 年度では 136.6 万人・時間/日と平成 11 年度より 3.0 万人時間/日減少したが 5 年間で全体の約 2% の削減にとどまった。
- ・ この要因としては、損失時間が大きい踏切が大都市に偏在しているため、多くの費用と長期の事業期間を必要。そのため、地方公共団体の財源の中で、その対策に限界があった。
- ・ 今後、抜本対策をペースアップする施策を充実し、損失時間削減のスピードアップを図る必要がある。

■開かずの踏切の対策実施数を用いて業績を評価

- ・ 利用者の損失を直接反映できる新たな指標として、「踏切遮断による損失時間（踏切遮断による待ち時間がある場合と無い場合の踏切通過に要する時間の差）」を設定。
- ・ 一方、遮断時間が長い「開かずの踏切」（ピーク 1 時間当たりの遮断時間が 40 分以上の踏切）では社会問題化。
- ・ これまでの損失時間削減を中心とした踏切対策の中で、「開かずの踏切」に対する対策は必ずしも十分に進んでおらず、今後、緊急的にその対策を推し進めていく必要がある。
- ・ 早期対策の促進を図るため、開かずの踏切の対策実施数を指標として業績を評価。

(2) 達成度報告(昨年度の成果)

■連続立体交差事業等による損失時間の削減

- ・ 平成 16 年度においては、連続立体交差事業などの抜本対策により 39 箇所の踏切を除却。これにより、損失時間 4,100 人・時間/日を減少。

■踏切実態調査の高度化により効率的な対策が可能

- ・ 踏切実態調査の項目に最大連続遮断時間を追加し、速効対策の優先すべき踏切を把握した。

(3) 業績計画(今後の取組み)

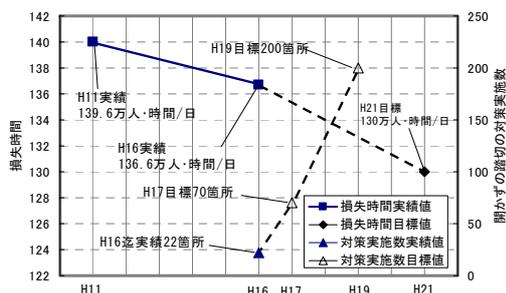
■「抜本対策」のペースアップ

- ・ 連続立体交差事業等の「抜本対策」にかかるペースアップを推し進めることにより、過去 5 年間の 2 倍のペースで踏切遮断損失時間の削減を進める。

■スピードを重視した「速効対策」への取組強化

- ・ スピードを重視した、高度な踏切遮断機の導入の効果検証、拡幅等による交通容量拡大による「速効対策」への取組強化を図り、開かずの踏切の改善を進める。

		損失時間	開かずの踏切の対策実施数
平成 11 年度実績		139.6 万人・時間/日	—
平成 16 年度	実績	136.6 万人・時間/日	22 箇所(H16 迄)
	目標	—	—
中期的な目標		130 万人・時間/日 (H21)	200 箇所 (H19 迄)
平成 17 年度の目標		—	70 箇所



(1) 指標の動向

■踏切遮断による損失時間を用いて業績を評価

道路管理者と鉄道事業者の適切な連携のもと、適切な対策を実施するために必要となる的確なデータ収集を行い、損失時間を算出する。

平成 11 年度データによる試算結果では、全国の踏切全体の 1 日当たり損失時間は約 140 万人・時間（約 40 億円相当）であり、そのうち箇所数で 3%に過ぎないボトルネック踏切は損失時間では 4 割弱を占める。平成 16 年度では 136.6 万人・時間/日と平成 11 年度より 3.0 万人時間/日減少したが 5 年間で全体の約 2%の削減にとどまった。この要因としては、遮断損失時間が大きい踏切は東京都など大都市に偏在しており、多くの費用と長期の事業期間を必要とする連続立体交差事業等の抜本対策の特性上、こうした地方公共団体の財源の中で、その対策にも限界があったことがあげられる。今後、抜本対策をペースアップする施策を充実することにより、損失時間削減のスピードアップを図る必要がある。

■開かずの踏切の対策実施数を用いて業績を評価

「開かずの踏切」は、三大都市圏で 99%存在しており、大都市に集中している。

一方、遮断時間が長い「開かずの踏切」では、待ち時間によるイライラが重大な事故につながる、地域が分断されるなど、様々な社会問題が発生しており、早期対策が求められている。

しかし、これまでの損失時間削減を中心とした踏切対策の中で、「開かずの踏切」に対する対策は必ずしも十分に進んでおらず、今後、緊急的にその対策を推し進めていく必要がある。

速効対策の促進を図るため、今後は、開かずの踏切の対策実施数を指標として業績を評価する。

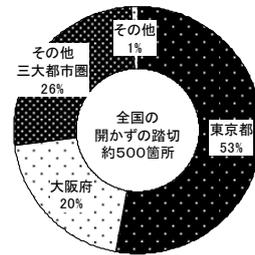


図 4-1 大都市に集中する開かずの踏切

(H15. 11 鉄道局資料)

(2) 達成度報告（昨年度の成果）

■連続立体交差事業の実施による遮断時間の削減

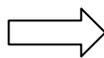
平成 16 年度においては、連続立体交差事業などの抜本対策により 39 箇所の踏切を除却。これにより、損失時間 4,100 人・時間/日が減少したと推計される。

■JR 阪和線の上り線高架化による効果

JR 阪和線長居公園通（長居南 1 踏切）では、上り線が高架化されたことにより、「踏切遮断時間」と「踏切遮断による交通渋滞」が大幅に改善された。

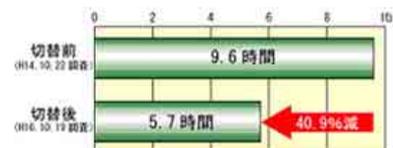


整備前



整備後

□踏切遮断時間



□踏切による交通渋滞長



図 4-2 連続立体交差化事業による効果事例

【渋滞を減らす ～道路交通の円滑化と地球温暖化対策～】

■損失時間算出のための踏切実態調査の高度化

踏切実態調査の項目に最大連続遮断時間等を追加し、全踏切の調査を行った。その結果を用いて、最大連続遮断時間の特に長い踏切を抽出し、速効対策を優先して実施すべき踏切としてとりまとめた。

■連続立体交差事業の広報活動の実施

インターネット・新聞広告・列車内吊り広告等を利用したスイスイ・シティ大作戦による広報活動の実施により連続立体交差事業の認知・理解等を促進し、事業推進を支援。

・スイスイ・シティ大作戦：[\(URL:http://www.suisui-city.com/\)](http://www.suisui-city.com/)

(3) 業績計画（今後の取組み）

■連続立体交差事業など「抜本対策」のペースアップ

連続立体交差事業等の「抜本対策」にかかるペースアップを推し進めることにより、過去5年間の2倍のペースで踏切遮断損失時間の削減を進める。

平成17年度においては、踏切遮断時間の長い踏切を中心に、80箇所の踏切を除却する（うち、「開かずの踏切」10箇所）。

○新規施策として、都道府県・政令市に限定されていた連続立体交差事業の施行者に、県庁所在都市及びそれに準ずる都市（人口20万人以上の都市及び特別区）を追加。

■速効対策を中心に「開かずの踏切」対策を推進

「開かずの踏切」に対する各鉄道事業者毎の抜本対策の実施状況は別紙の通りであり、その取り組み状況は鉄道事業者毎にまちまちである。とりわけ、抜本対策が実施されていない「開かずの踏切」約500箇所については、速効対策が急務であり、平成19年度までの3年間に、200箇所（うち40箇所は立体交差化により対応）について立体横断施設や歩道拡幅、賢い踏切の導入等により、「開かずの踏切」対策を実施する。平成17年度はそのうち70箇所対策を実施する。

○東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の開かずの踏切の緊急対策

・37号踏切 歩道橋設置等 H17年度完成予定 ・38号踏切 踏切道拡幅等 H17年度完成予定

【関連する平成17年度の主な施策】

○事業者間の調整を迅速化する新ルール

・地域単位で、一括して、踏切道の改良プランを作成

(4) バックデータ

○都道府県別の踏切遮断による損失時間

■ トップ10
 ■ ワースト10

区分	踏切損失時間
単位	人時/日
全国	1,396,000
北海道	21,300 (32)
青森県	2,000 (8)
秋田県	2,400 (9)
岩手県	1,000 (2)
山形県	1,200 (5)
宮城県	7,000 (25)
福島県	3,900 (14)
東京都	329,900 (47)
神奈川県	151,300 (45)
千葉県	51,600 (40)
埼玉県	69,400 (42)
茨城県	8,200 (26)
栃木県	9,200 (28)
群馬県	31,400 (37)
長野県	5,400 (20)
山梨県	3,000 (12)
新潟県	7,200 (23)
富山県	4,000 (15)
石川県	4,100 (16)
静岡県	25,700 (36)
岐阜県	22,200 (34)
愛知県	69,500 (43)
三重県	23,600 (35)
滋賀県	14,700 (30)
京都府	50,800 (39)
大阪府	193,500 (46)
兵庫県	86,800 (44)
福井県	4,400 (18)
奈良県	35,000 (38)
和歌山県	7,200 (23)
鳥取県	2,900 (11)
島根県	1,000 (2)
岡山県	8,200 (26)
広島県	23,500 (33)
山口県	10,500 (29)
徳島県	3,600 (13)
香川県	6,800 (22)
愛媛県	5,700 (19)
高知県	1,600 (6)
福岡県	55,400 (41)
佐賀県	1,900 (7)
長崎県	2,700 (10)
熊本県	5,200 (17)
大分県	6,500 (21)
宮崎県	1,000 (2)
鹿児島県	12,600 (31)
沖縄県	0 (1)

○鉄道事業者別の「開かずの踏切」箇所数

鉄道事業者名	「開かずの踏切」 箇所数	うち連続立体交差事業 における対策箇所数
1 西武鉄道	100	7
2 東日本旅客鉄道	80	17
3 京王電鉄	68	13
4 西日本旅客鉄道	45	9
5 南海電気鉄道	44	18
6 小田急電鉄	37	9
7 相模鉄道	31	9
8 阪急電鉄	26	7
9 京浜急行電鉄	15	12
10 京阪電気鉄道	13	-

※連続立体交差事業における対策箇所は、現在、事業中及び
着工準備採択されている事業で対象としている踏切

※H15.11調査に基づき、国土交通省が集計

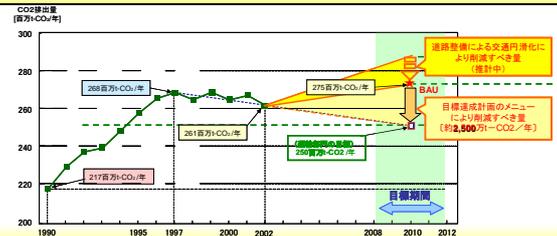
○都道府県別「開かずの踏切」箇所数

都道府県名	「開かずの踏切」 箇所数
1 東京都	266
2 大阪府	102
3 神奈川県	75
4 兵庫県	29
5 埼玉県	13

※H15.11調査に基づき、国土交通省が集計

京都議定書目標達成計画の目標達成に向けた道路整備の推進

道路整備等による交通円滑化対策は、CO₂排出削減目標を達成するための大前提



(1)指標の動向

■道路整備は京都議定書目標達成計画の目標達成のための大前提

地球温暖化対策推進法に基づき、京都議定書の6%削減約束（対1990年（平成2年）比）を確実に達成するために必要な措置を定めるものとして、また、2004年（平成16年）に行った地球温暖化推進大綱の評価・見直しの成果として、同大綱、地球温暖化防止行動計画、地球温暖化対策に関する基本方針を引き継ぐ「京都議定書目標達成計画」（以下、「目標達成計画」という。）を2005年（平成17年）4月に策定。

目標達成計画において運輸部門に対して割り当てられたCO₂排出量の目標値は、約250百万t-CO₂であり、交通円滑化対策等については2010年（平成22年）度のCO₂排出量算定の前提条件。

■運輸部門のCO₂排出量が前年度から削減

運輸部門からのCO₂排出量は、2003年（平成15年）度において約260百万t-CO₂となっており、1990年（平成2年）度比で約4,300万t-CO₂（+19.8%）の増加となっているが、前年度比では約190万t-CO₂（-0.7%）減少。目標達成まであと、約1,000万t-CO₂の削減が必要。

■運輸部門のCO₂排出量は、京都議定書目標達成計画の目標達成に向けて減少中

運輸部門からのCO₂排出量は、1997年（平成9年）度をピークとして、目標達成計画における目標値（約250百万t-CO₂）に向けて減少傾向（図5-3）。

ただし、運輸部門における道路整備によるCO₂排出削減量は算定されておらず、今後、道路政策により、CO₂排出量を効率的に削減していくためには、道路整備によるCO₂排出削減目標を定めることが必要。

■道路政策におけるCO₂排出削減目標

交通円滑化対策等の道路整備は従来から進めてきており、今後も計画的実施が必要。

道路整備によるCO₂排出量抑制効果は、2010年（平成22年）のCO₂排出量算定の前提条件（交通需要拡大の下でも、渋滞等による走行速度低下に起因する排出量拡大をさせない）として加味されている。

この道路整備による具体的CO₂排出削減目標については、現在「地球温暖化防止に向けた道路政策会議」（平成17年4月設置）において検討中。

(2)達成度報告(昨年度の成果)

■道路整備によるCO₂排出量削減効果を確認

環状道路の整備、交差点立体化等の交通円滑化対策及び、目標達成計画の具体的な対策である、自動車交通需要の調整、高度道路交通システム（ITS）の推進、路上工事の縮減等によるCO₂排出削減量を把握。

例えば、環状七号線（環七通り）立体交差化事業について、約3,900t-CO₂/年のCO₂排出量削減効果を確認（新宿御苑（約58.3ha）約6個分の植林に相当）（図5-4）。

(3)業績計画(今後の取組み)

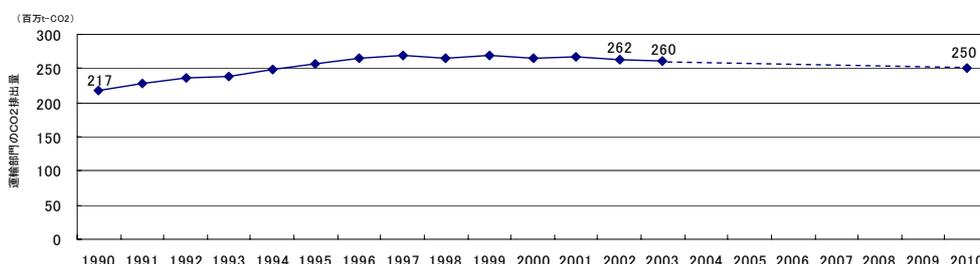
■地球温暖化防止のための道路政策会議の設置

道路政策によるCO₂抑制効果の把握、CO₂の抑制のための道路政策の体系化、それに基づいた道路政策の推進等について、幅広く総合的に検討することを目的に、「地球温暖化防止のための道路政策会議」を設置。

■目標達成に向けた取組み

目標達成計画の具体的な対策として位置づけられている、自動車交通需要の調整、高度道路交通システム（ITS）の推進、路上工事の縮減等について引き続き強力に推進。

また、目標達成計画の前提条件となっている交通円滑化対策等道路政策については、道路政策会議の議論を踏まえつつ、環状道路整備、交差点立体化等を実施していく。（図5-6,7）



(1) 指標の動向

■ 京都議定書の6%削減約束と我が国の温室効果ガス排出量

京都議定書が2005年（平成17年）2月に発効し、同議定書では、温室効果ガスの排出量を2008年（平成20年）から2012年（平成24年）までの第1約束期間において先進国全体で1990年（平成2年）と比べて少なくとも5%削減することを目標とし、法的拘束力のある数量化された約束が定められ、我が国については6%削減が定められた。

地球温暖化対策推進大綱に基づくこれまでの様々な対策を引き続き現状通り実施するとした場合の2010年（平成22年）度時点での温室効果ガスの総排出量の見通し（以下、「現状対策ケース」という。）は、約13億1,100万t-CO₂となり、基準年比で約6%の増加が見込まれる（図5-1）。

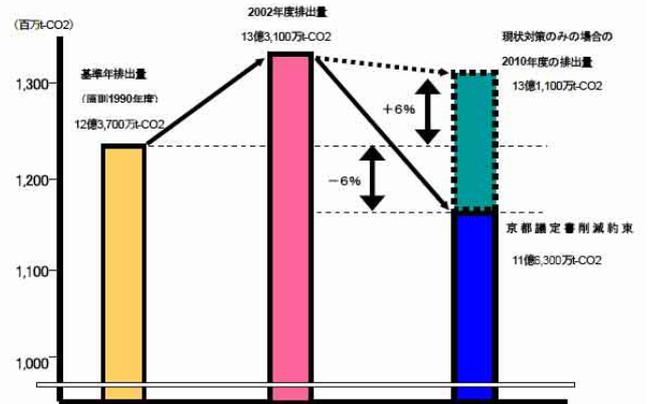
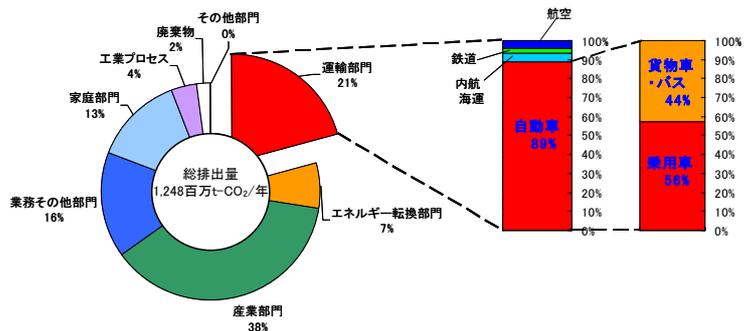


図5-1 我が国の温室効果ガス排出量の見通し

したがって、京都議定書における我が国の6%の削減約束を達成するためには、従来実施している対策・施策に加え、更に約12%（約1億4,800万t-CO₂）相当分の追加的排出削減が必要であり、目標達成計画に基づく対策とそれを推進するための施策を着実に実施することが必要である。

■ エネルギー起源CO₂排出量の現況

我が国の総排出量の9割をエネルギー起源CO₂が占めており、運輸部門のCO₂排出量はその21%で、その約9割が自動車、さらにその過半が乗用車から排出されている（図5-2）。



出典) 温室効果ガスインベントリオフィス (GIO) 資料より作成

図5-2 エネルギー起源および運輸部門CO₂排出量内訳 (2002年度)

■ 運輸部門のCO₂排出量が前年度から削減

運輸部門からのCO₂排出量は、2003年（平成15年）度において約260百万t-CO₂となっており、1990年（平成2年）比で約4,300万t-CO₂ (+19.8%)の増加となり、前年度比では、約190万t-CO₂ (-0.7%)減少となった（図5-3）。

この数年で見ると、1997年（平成9年）度をピークに目標達成計画における目標値（約250百万t-CO₂）に向けて減少傾向を示している。

ただし、運輸部門における道路整備によるCO₂排出削減量は算定されておらず、今後、道路政策により、CO₂排出量を効率的に削減していくためには、道路整備によるCO₂排出削減目標を定めることが必要である。

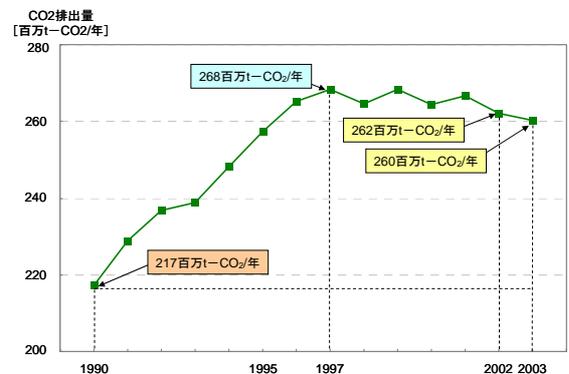


図5-3 運輸部門のCO₂排出量の推移

【渋滞を減らす ～道路交通の円滑化と地球温暖化対策～】

(2) 達成度報告 (昨年度の成果)

■ 道路政策によるCO₂排出量削減効果

環状道路の整備、交差点立体化等の交通円滑化対策及び、目標達成計画の具体的な対策である、自動車交通需要の調整、高度道路交通システム (ITS) の推進、路上工事の縮減等によるCO₂排出削減量の把握を行った。

交差点立体化によるCO₂排出量削減効果を測定

～環状七号線 (環七通り) 立体交差化事業により約 3,900t-CO₂/年のCO₂排出量削減～

環状七号線 (環七通り) 立体交差化事業により、葛西臨海公園前交差点の渋滞が解消し、CO₂の排出量が削減。
CO₂の削減量：約 3,900 t-CO₂/年「約 10%削減」(約 3,900t-CO₂/年は、新宿御苑(約 58.3ha)約 6 倍の植林に相当)



整備前後での国道 357 号線の状況

① 走行速度向上等の効果

【環七通り】

渋滞通過時間32分、渋滞長900m

環七立体開通により

【国道357号】

渋滞通過時間18分、渋滞長1,500m

渋滞解消！！

※7:00～9:00の交通量調査データ
【開通前:H14. 11. 6、開通後H16. 11. 9】

② 二酸化炭素排出量削減効果

葛西臨海公園前交差点流入交通量 (台/日)

	整備前	整備後	増減量
交通量	92,100	93,300	+1,200

CO₂排出量の変化 (t-CO₂/年)

	整備前	整備後	増減量
CO ₂	35,900	32,000	-3,900

※整備前:平成15年10月23日
整備後:平成16年11月09日

交通量の増加にもかかわらずCO₂排出量は減少

図5-4 環状七号線 (環七通り) 立体交差化事業によるCO₂排出量削減効果

ETCの普及によるCO₂排出量削減効果を算定

～約 13 万t-CO₂/年のCO₂排出量削減～ (p. 42「ETC利用率」参照)

ETCの普及により、高速道路の料金所においてノンストップ走行によるアイドリングの解消や、渋滞の緩和・解消により、CO₂排出量が削減。

現時点 (ETC利用率 40%) においては、全国の料金所周辺で約 13 万t-CO₂/年のCO₂排出量が削減されていると算定 (13%削減)

- ・高速道路の料金所渋滞を緩和・解消
⇒利用率50%で
経済効果:年間約3,000億円
- ・地球温暖化の防止に寄与
⇒利用率50%で料金所周辺の
CO₂を年間約2割(年間約20万トン)削減 (年間約13万トン)削減

現時点(利用率40%)
 うち 年間約2,700億円
 うち 年間約13%
 (年間約13万トン)削減



図5-5 ETCの普及によるCO₂排出量削減効果

(3) 業績計画（今後の取組み）

■運輸部門におけるCO₂排出量削減に向けた今後の取組み

総排出量のうち、運輸部門のCO₂排出量は21%で、その約9割が自動車、さらにその過半が乗用車からの排出であることから、運輸部門でのCO₂排出量削減のためには、自動車からの排出量削減対策が急務となっている。

また、目標達成のためには、「交通円滑化対策」や「公共交通との連携」等が必要不可欠であり、これらの施策により1997年（平成9年）以降微減しているこの傾向を、定着・加速させることが必要である。

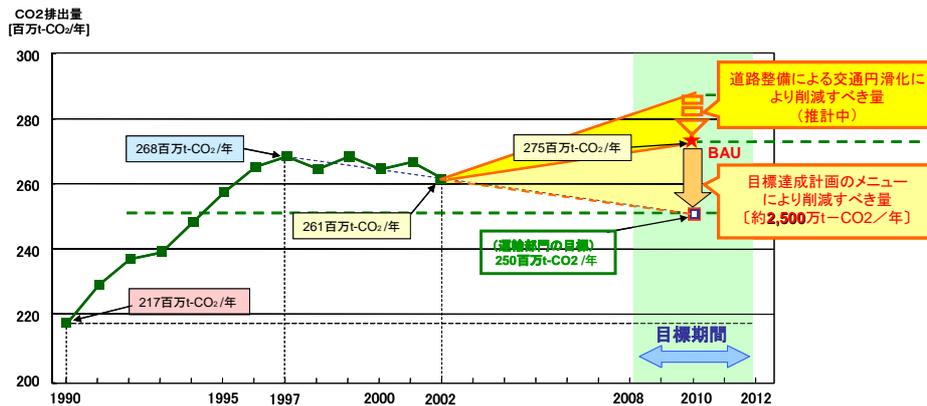


図5-6 運輸部門におけるCO₂排出量の見通し

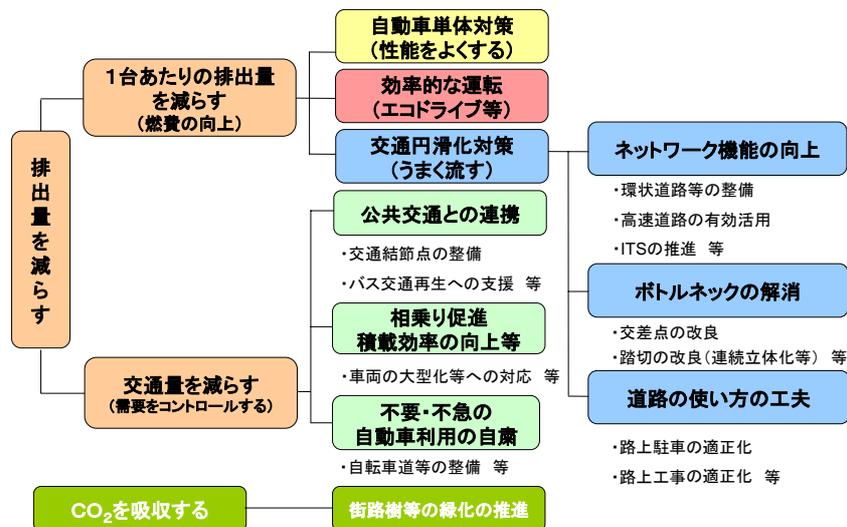


図5-7 自動車排出CO₂抑制のための施策体系

地球温暖化防止のための道路政策会議

目標達成計画の目標達成のためには、その前提条件である道路政策の推進が必要であることから、道路政策によるCO₂抑制効果の把握、CO₂の抑制のための道路政策の体系化、それに基づいた道路政策の推進などについて、幅広く総合的に検討することを目的として、平成17年4月に、専門家らで構成される「地球温暖化防止のための道路政策会議」（座長：石田東生筑波大学大学院社会工学系教授）を設置した。

今後、地球温暖化防止に向けて、道路政策による二酸化炭素の抑制効果の把握、二酸化炭素の抑制のための道路政策の体系化、それに基づいた道路政策の推進などについて、幅広く総合的に検討を行い平成17年7月の中間とりまとめを経て、平成17年12月に最終とりまとめを行う。

（「地球温暖化防止のための道路政策会議」<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/ondanka/index.html>）

【関連する平成17年度の主な施策】

- 渋滞対策の推進
- ETCの利用促進・活用推進
- 路上工事の縮減
- 路上駐車対策の推進
- 踏切道の改良促進
- 交通結節点の整備
- 公共交通機関の利用促進等による自動車交通需要の抑制・調整の促進
- 高度道路交通システム（ITS）の推進
- マルチモーダル交通体系の連携に向けた整備
- 車両の大型化に対応した道路整備

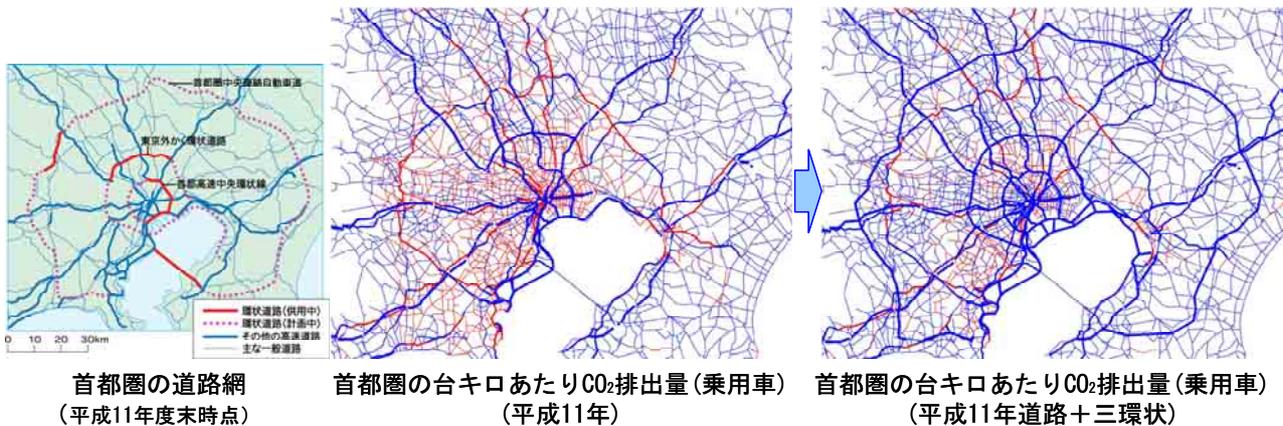
環状道路整備によるCO₂排出量削減効果を推計

～首都圏三環状道路整備により約200～300万t-CO₂/年のCO₂排出量削減～

仮に、平成11年時点で首都圏の三環状道路が完成しているとした場合、1都4県（※）で約200～300万t-CO₂/年のCO₂排出量が削減されると推計（5～7%削減）

（約200～300万t-CO₂/年は、東京23区（約62,100ha）の約3～4倍の植林に相当）

※ 1都4県とは、東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県および茨城県南部



- 注1) 色は乗用車の台キロ当たりのCO₂排出量を示す。
 赤線：多い道路(0.240kg-CO₂/台キロ以上)
 青線：少ない道路(0.240kg-CO₂/台キロ未満)
- 注2) 平成11年センサスデータと乗用車の旅行速度別CO₂排出係数を用いて推計した。
- 注3) シミュレーションによる推計のため細部には誤差がある。

図5-8 首都圏三環状道路整備によるCO₂排出量削減効果

2) 環境を改善する

～沿道環境の保全～

環境を改善するという政策目標は、

- ・ NO₂ や浮遊粒子状物質（SPM）の環境基準を達成している観測局の割合がどれだけ増えたか（指標－6）
 - ・ 夜間の騒音要請限度を達成している延長の割合がどれだけ増えたか（指標－7）
- で評価する。

【指標－6】NO₂・SPM 環境目標達成率 (→58 頁)

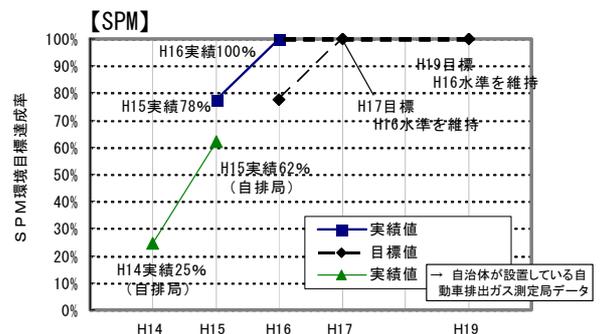
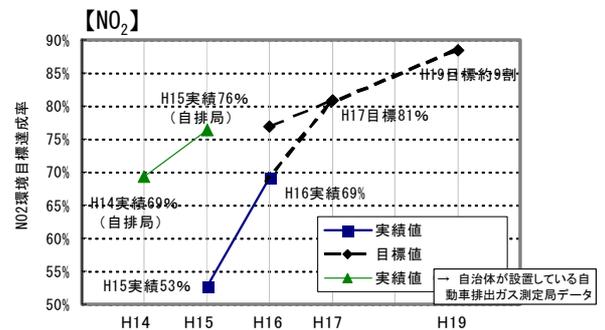
定義：NO₂：自動車 NO_x・PM 法対策地域内で、NO₂について環境基準を達成している国土交通省が設置している常時観測局の割合
 SPM：自動車 NO_x・PM 法対策地域内で、SPMについて環境基準を達成している国土交通省が設置している常時観測局の割合

【NO₂】 中期的な目標：平成 19 年度までに約 9 割達成

【SPM】 中期的な目標：平成 19 年度まで平成 16 年度水準を維持

■三大都市圏の大気環境を着実に改善

二酸化窒素、浮遊粒子状物質の双方とも、平成 15 年度に比べて環境基準達成率及び大気中の濃度値を改善。特に三大都市圏の浮遊粒子状物質については、環境基準を 100%達成。



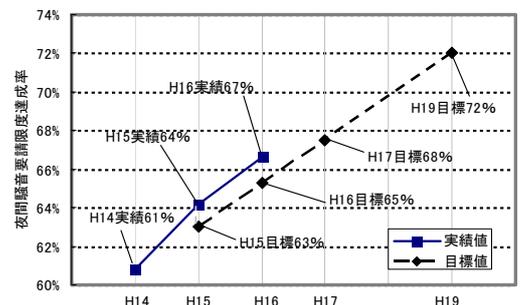
【指標－7】夜間騒音要請限度達成率 (→63 頁)

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

中期的な目標：平成 19 年度までに約 72%まで向上

■夜間の自動車交通による騒音を低減

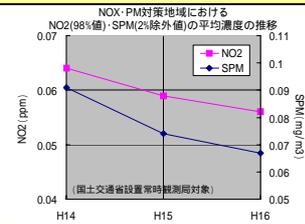
全国的に沿道における騒音の状況は改善しているが、三大都市圏における騒音の状況の改善が今後の課題。



(参考：沿道環境改善事業費等 1,881 億円 [平成 17 年度])

三大都市圏の大気環境を着実に改善

二酸化窒素、浮遊粒子状物質の双方とも、平成 15 年度に比べて環境基準達成率及び大気中の濃度値を改善。特に、国土交通省の設置した三大都市圏の観測局においては、浮遊粒子状物質の環境基準は 100%達成。



(1)指標の動向

自動車 NO_x・PM 法対策地域内(首都圏、愛知・三重圏、大阪・兵庫圏)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、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た

平成 16 年度の環境基準の達成局の割合は、NO₂:69%、SPM:100%。環境基準に対応する濃度値の各観測局の平均は、NO₂が 0.056ppm、SPM が 0.067mg/m³(表 6-1,図 6-1,2)

自治体が設置している自動車排出ガス測定局の平成 16 年度測定結果は現段階で未公表であり、これらの測定局については未達成箇所が残存している可能性がある。

平成 17 年度は、達成局の割合を NO₂は 81%、SPM は平成 16 年度実績の水準を維持すること、及び、環境基準に対応する濃度値の各観測局の平均を平成 16 年度実績値よりも改善することを目標とする

(2)達成度報告(昨年度の成果)

交差点の立体化等による沿道環境の改善

大気質の現況が環境基準を超えていると認められる地域において、交差点の立体化等のボトルネック対策や環境施設帯の整備等の沿道環境改善事業を実施した。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。(図 6-3)

道路管理者による大気常時観測

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 箇所常時観測局による観測を開始した。

(3)業績計画(今後の取組み)

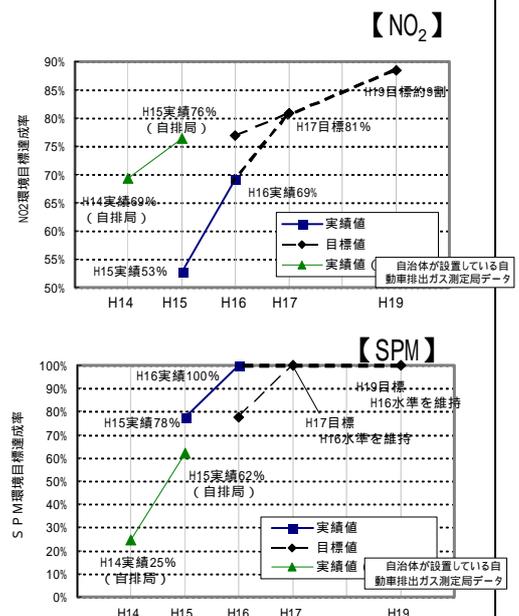
環境ワースト地域での集中的な道路環境対策

自動車 NO_x・PM 法により、平成 22 年度までに対策地域内での環境基準の概ね達成が課せられていることから、大気質の現況が環境基準を大幅に上回っている地域(環境ワースト地域)を選定し、5 年を目途に環境基準の達成を目指すための現況調査を実施する。

大気質改善のための施策を継続的に実施

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

	NO ₂ (単位:ppm)		SPM (単位:mg/m3)	
	達成局	濃度	達成局	濃度
平成 15 年度実績	53%	0.059	78%	0.074
平成 16 年度	実績	69%	100%	0.067
	目標	77%	H15 実績より改善	H15 実績より改善
中期的な目標	約 9 割達成	-	現在の水準を維持	-
平成 17 年度の目標	81%	-	H16 水準を維持	-



担当：道路局 地方道・環境課 道路環境調査室

(1) 指標の動向

■ 環境基準とは

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

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

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

ただし、SPMの環境基準の評価では、基準値の達成と併せて【2日連続要件】(※環境庁通知「大気の汚染に係る環境基準について」)を満足する必要がある。ここでいう【2日連続要件】とは、1時間値の1日平均値が0.1mg/m³を年間を通じて2日間以上連続で超過しないことであり、これを満足しない場合は【環境基準非達成】と評価する。

■ 国土交通省設置の大気の常時観測局の現状

平成16年度は、平成15年度に比べてNO₂の98%値、SPMの2%除外値とも、改善された結果となっている。(表6-1)

特にSPMについては、環境基準の達成率が100%となっており、これは2日連続要件を満たしている

ことが大きな要因と考えられる。(※自治体設置の自動車排出ガス測定局データ(平成16年度)が現段階で未公表であり、その一部については非達成である可能性がある。また、本評価の他に三大都市圏以外では、国土交通省データで非達成局が4局ある)

表6-1 大気常時観測局におけるNO₂・SPMの状況

	(ppm)		(mg/m ³)	
	98%値平均	達成率	2%除外値平均	達成率
H14設置	0.064	40%	0.091	13%
H15全体	0.059	53%	0.074	78%
H16全体	0.056	69%	0.067	100%

NO₂の98%値の推移、SPMの2%除外値の推移及びNO₂、SPMそれぞれの環境基準達成率を総合的に表したものが、図6-1、図6-2である。横軸に各観測局におけるNO₂の98%値、SPMの2%除外値の平均値をとり、縦軸に環境基準「非」達成の局数の割合をとっている。現況を示すポイントが、原点に近づく程、大気質の環境が改善されていることを示す。各々の環境基準の達成率の改善と合わせて、NO₂の98%値の平均値、SPMの2%除外値の平均値の双方とも、濃度値が年々低下(改善方向に推移)しており、98%値、2%除外値の定義を踏まえれば、双方とも年間における高い濃度値が観測される日数が減少してきていることが分かる。

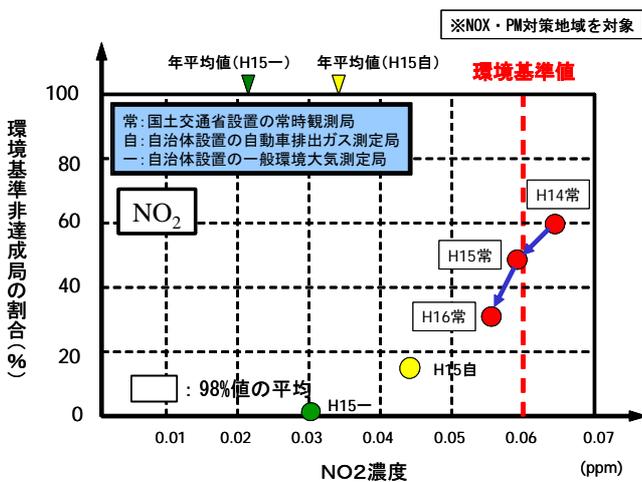


図6-1 NO₂の環境基準非達成率と98%値の推移

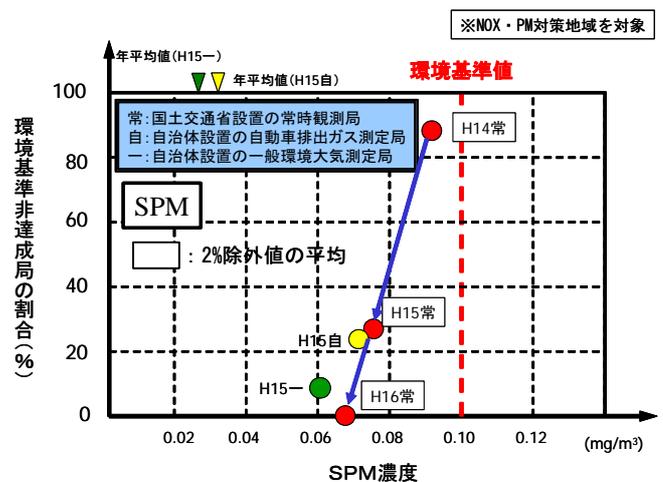


図6-2 SPMの環境基準非達成率と2%除外値の推移

【環境を改善する ～沿道環境の保全～】

(2) 達成度報告（昨年度の成果）

■交差点の立体化等による沿道環境の改善

大気質の現況が環境基準を超えていると認められる地域において、交差点の立体化等のボトルネック対策や環境施設帯の整備等の沿道環境改善事業を実施した。走行速度の向上により、大気汚染物質の排出量が減少するため、周辺環境における自動車からの排出による影響を低減していると考えられる。

交差点の立体化による沿道環境の改善 ～国道 17 号 熊谷バイパス柿沼肥塚立体交差化

柿沼交差点、肥塚交差点では日常的な交通渋滞が発生していたが、国道 17 号熊谷バイパスの柿沼肥塚立体の開通により、この 2 つの交差点が連続的に立体化され、渋滞がほぼ解消された。

具体には、この 2 つの交差点を含む代交差点～上之南交差点間における走行速度が、19km/h から 41km/h に大幅に向上しており、走行速度の向上に伴う自動車からの窒素酸化物の排出量が約 13t/年、浮遊粒子状物質の排出量が約 1.4t/年削減されていると推計される。

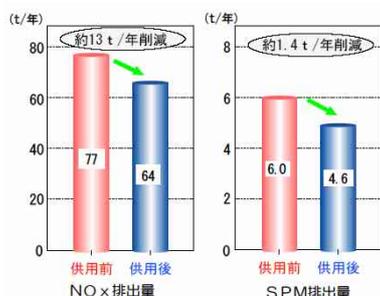
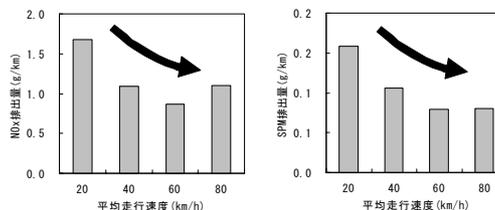


図 6-3 供用前後のNO_x・SPM排出量の変化



出典：国総研資料第 141 号 「自動車排出係数の算定根拠」

図 6-4 自動車からのNO_x・SPMの平均走行速度別排出係数

■道路管理者による大気の常時観測

本来、大気汚染防止法第 22 条に基づき、都道府県は大気汚染の状況を常時監視することとされており、そのための観測局として、一般環境大気測定局（特定の排出源からの影響を受けない箇所）及び自動車排出ガス測定局（車道沿いに設置）が設置されている。一方、直轄国道における効果的な対策の立案・実施には、直轄国道沿道における周辺データの取得が不可欠である。そのため、平成 16 年度は、自動車NO_x・PM法対策地域内において、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 19 箇所において新たに常時観測を開始し、現在計 55 箇所で常時観測中。

(3) 業績計画（今後の取組み）

■環境ファースト地域での集中的な道路環境対策の実施

自動車NO_x・PM法により、平成 22 年度までに自動車NO_x・PM法対策地域においては、NO₂、SPMに係る大気環境基準が概ね確保されるよう総量削減計画を定め、必要な施策を総合的に実施することとされている。そこで、大気質の現況が環境基準を大幅に上回っている地域（環境ファースト地域）において、現行の対策だけでは平成 22 年度における環境基準の達成が困難であると考えられる地域を選定し、詳細な現況調査に基づいて、関係部局が連携して最大限の対策を集中的に実施することにより、5 年を目標に環境基準の達成を目指す。平成 17 年度は、まず地域の選定及び基礎調査を実施する。

大気質改善のための施策を継続的に実施

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

【関連する平成17年度の主な施策】

沿道環境改善事業（大気質対策）の継続実施

交通流対策を含め、交差点の立体化等のボトルネック対策、環境施設帯の整備 等

NO₂・SPMの環境基準の達成状況

大気汚染防止法に基づき、都道府県等において常時監視が行われている一般環境大気測定局、自動車排出ガス測定局の平成15年度の測定結果は、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに、平成14年度と比較して環境基準の達成率は全国的に改善している。

なお、自動車NO_x・PM法対策地域においては、平成14年度と比較すると改善傾向が見られるが、対策地域以外の地域と比較した場合には、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに、環境基準達成率は大きく低下しており、自動車NO_x・PM法対策地域の現状が厳しいことが分かる。

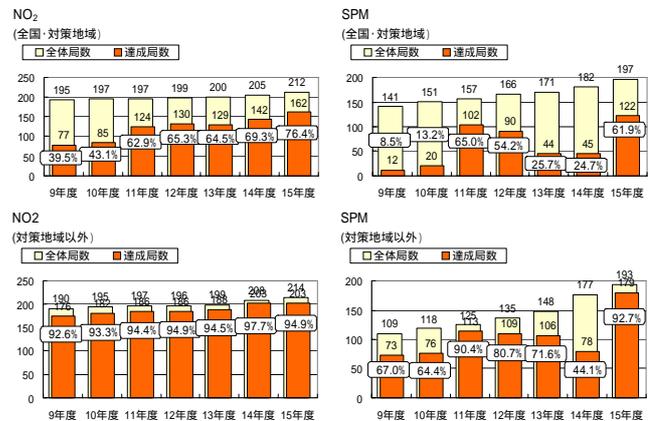


図 6-5 NO₂・SPMの環境基準達成状況（H9～H15）

社会資本整備重点計画及び国土交通省政策評価基本計画の指標のフォローアップ

社会資本整備重点計画及び国土交通省政策評価基本計画を策定した平成15年度においては、国土交通省が自ら設置した測定局数も少なかったことから、自治体が設置している自動車排出ガス測定局のデータを用いた指標を設定し、評価することとした。その際の指標の実績値、目標値は下表のとおりである。なお、これらの指標については、引き続き当初の指標を用いたフォローアップを継続する。

【社会資本整備重点計画及び国土交通省政策評価基本計画における指標の実績値・目標値】

NO ₂				SPM			
H14実績	H15実績	H16実績	H19目標	H14実績	H15実績	H16実績	H19目標
64%	67%	73%	約8割	-	9%	21%	約6割

表中の実績は、前年度の数値を示す

一方、自治体設置の自動車排出ガス測定局データは、その公表が翌年秋頃であり、かつ適宜の情報収集が困難であることから、個別箇所に係る効果的対策立案等に支障を生ずる場合もあった。このため、国土交通省では平成15年度から、直轄国道における迅速なデータ収集を目的として、常時観測局を大幅に増設（現在55局）。

このような国土交通省設置の観測局数の拡充を踏まえ、「道路行政の達成度報告書」及び「道路行政の業績計画書」については、国土交通省設置の常時観測局データを用いた評価を行っている。

(4) バックデータ

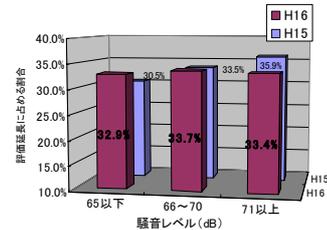
【自動車 NO_x・PM 法対策地域における国土交通省設置の大気の常時観測局一覧】

都道府県	市区町村	測定局	【NO ₂ 】 日平均値の 年間98%値 (ppm)		【SPM】 日平均値の 2%除外値 (mg/m ³)	
			H15	H16	H15	H16
東京都	千代田区	万世橋		0.060		0.070
東京都	新宿区	新宿	0.063	0.063	0.082	0.076
東京都	大田区	松原橋	0.058	0.060	0.079	0.072
東京都	大田区	東矢口		0.068		0.075
東京都	世田谷区	瀬田		0.061		0.085
東京都	渋谷区	渋谷	0.068	0.070	0.072	0.069
東京都	板橋区	志村	0.067	0.061	0.098	0.077
東京都	板橋区	熊野町		0.065		0.076
東京都	練馬区	北町		0.056		0.077
東京都	足立区	千住新橋	0.067	0.066	0.074	0.065
東京都	葛飾区	本田広小路		0.060		0.064
東京都	葛飾区	青戸		0.072		0.079
東京都	江戸川区	一之江	0.063	0.059	0.077	0.066
東京都	江戸川区	臨海町	0.063	0.056	0.074	0.068
東京都	日野市	上田		0.037		0.066
神奈川県	川崎市川崎区	旭	0.046	0.055	0.049	0.056
埼玉県	さいたま市西区	指扇	0.051	0.046	0.083	0.063
埼玉県	三郷市	鷹野		0.048		0.079
千葉県	千葉市中央区	村田町	0.046	0.050	0.071	0.069
千葉県	我孫子市	並木		0.041		0.068
愛知県	名古屋市東区	代官町	0.055	0.050	0.069	0.064
愛知県	名古屋市西区	平中	0.046	0.041	0.072	0.065
愛知県	名古屋市熱田区	伝馬町	0.056	0.055	0.088	0.079
愛知県	名古屋市中川区	昭和橋通		0.049		0.067
愛知県	名古屋市港区	東築地町	0.055	0.053	0.079	0.065
愛知県	名古屋市港区	いろは町	0.061	0.059	0.083	0.070
愛知県	名古屋市港区	宝神	0.065	0.068	0.102	0.076
愛知県	名古屋市南区	要町	0.079	0.072	0.109	0.094
愛知県	名古屋市南区	七条町	0.053	0.048	0.073	0.066
愛知県	名古屋市名東区	高針	0.046	0.042	0.059	0.054
愛知県	刈谷市	一ツ木町		0.046		0.059
愛知県	安城市	安城	0.056	0.053	0.076	0.068
三重県	四日市市	四日市小古曾		0.048		0.067
大阪府	大阪市港区	市岡元町		0.077		0.073
大阪府	大阪市西淀川区	大和田西交差点	0.057	0.057	0.068	0.068
大阪府	大阪市西淀川区	出来島	0.049	0.049	0.071	0.072
大阪府	大阪市西淀川区	新佃公園前	0.052	0.050	0.059	0.055
大阪府	大阪市西淀川区	歌島橋交差点	0.050	0.051	0.082	0.076
大阪府	大阪市城東区	蒲生		0.057		0.059
兵庫県	神戸市東灘区	東明交差点	0.060	0.061	0.059	0.055
兵庫県	神戸市東灘区	東御影交差点	0.066	0.062	0.064	0.058
兵庫県	神戸市灘区	岩屋交差点	0.059	0.058	0.060	0.055
兵庫県	神戸市灘区	船寺交差点		0.054		0.053
兵庫県	神戸市長田区	野田		0.056		0.060
兵庫県	神戸市中央区	脇浜	0.067	0.060	0.075	0.062
兵庫県	尼崎市	東本町交差点	0.066	0.068	0.084	0.079
兵庫県	尼崎市	五合橋	0.067	0.066	0.074	0.071
兵庫県	尼崎市	西本町	0.068	0.069	0.062	0.058
兵庫県	尼崎市	十間交差点	0.062	0.055	0.075	0.066
兵庫県	西宮市	西宮インター交差点	0.063	0.057	0.064	0.060
兵庫県	西宮市	西宮本町交差点	0.063	0.061	0.065	0.060
兵庫県	西宮市	札幌筋交差点	0.060	0.053	0.066	0.058
兵庫県	芦屋市	精道交差点	0.056	0.055	0.056	0.054
兵庫県	芦屋市	上宮川西交差点		0.048		0.052
兵庫県	揖保郡太子町	太子		0.028		0.052

※1 数値は、当該各年度における確定値
 ※2 着色部は、環境基準非達成
 ※3 アンダーラインは、2日連続要件不適合

夜間の自動車交通による騒音を低減

全国的に沿道における騒音の状況は改善しているが、三大都市圏における騒音の状況の改善が今後の課題。



(1) 指標の動向

- **対象路線の全延長に対して、夜間の騒音要請限度(=70dB)を達成する延長の占める割合を評価する** (図 7-1)
- **指標の対象路線は、騒音の環境基準の類型指定、あるいは騒音規制法に基づく地域の指定のいずれかの指定がなされている地域を通過する国が管理している直轄国道(約 8,500km)。国土交通省が対象路線の各区間の道路端(官地と民地の境界線)で騒音を調査**
- **夜間騒音要請限度達成率は、平成 16 年度の目標である 65%を達成**
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。しかし、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である。(図 7-2, 3)
- **平成 17 年度は、達成率 68%を目標とし、沿道における生活環境の更なる静穏化を図る**

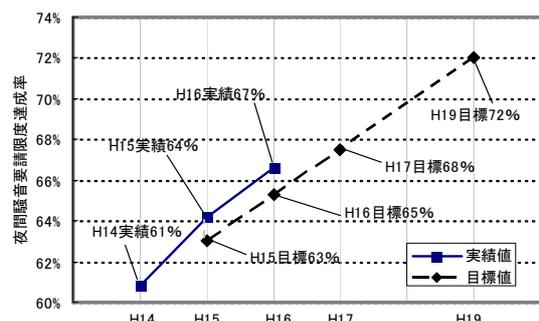
(2) 達成度報告(昨年度の成果)

- **低騒音舗装の敷設等により、夜間騒音要請限度達成率 67%を達成**
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おり、これらの効果もあって夜間騒音要請限度の達成率は平成 16 年度目標の 65%を上回る 67%を達成。(図 7-4)
- **夜間の騒音要請限度を超える区間において複合的騒音対策を実施**
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。

(3) 業績計画(今後の取組み)

- **夜間の騒音の要請限度を超える地域を中心に、低騒音舗装の敷設等を推進**
平成 16 年度の目標を着実に達成していることから、平成 17 年度も引き続き、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。
また、低騒音舗装の敷設のみでは騒音の低減効果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。

平成 15 年度実績	64%	
平成 16 年度	実績	67%
	目標	65%
中期的な目標	平成 19 年度までに約 72%とする	
平成 17 年度の目標	68%	



担当 : 道路局 地方道・環境課 道路環境調査室

【環境を改善する ～沿道環境の保全～】

(1) 指標の動向

■環境基準と要請限度

幹線交通を担う道路においては、夜間の環境基準は 65 dB であるが、要請限度（自治体が公安委員会に対し、道路交通法の規定による措置を要請することができる騒音値）は 70dB である。要請限度を超える地域は、その周辺の生活環境が著しく損なわれていると考えられるため、環境基準の達成に先立ち、早急な対応が必要である。

なお、70dB とは、感覚的には日常生活での電話のベルの音に相当する大きさである。

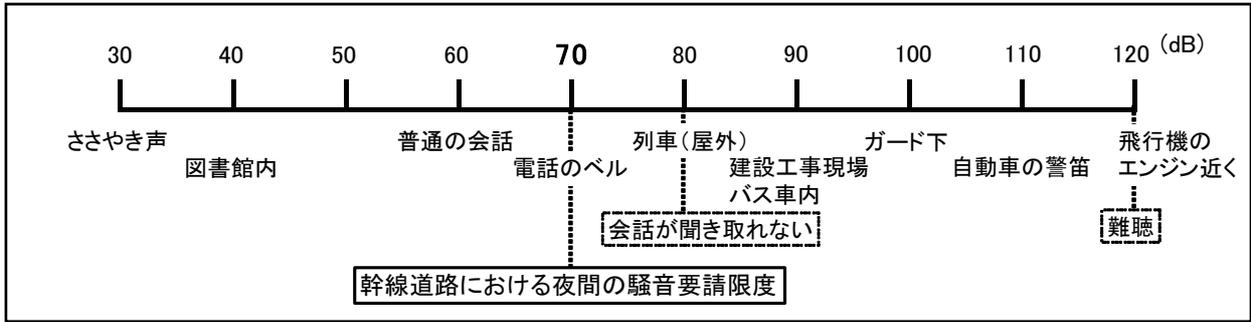


図 7-1 日常生活における感覚的な騒音レベル

■夜間騒音要請限度達成率（全国、地方別）

大都市地域（東京 23 区及び政令指定都市）における夜間騒音要請限度達成率の伸びは 2.8 ポイントであり、全国の達成率の伸び 2.4 ポイントを上回っている。全国での達成率は、大都市地域を約 3 ポイント上回っているが、その差は僅少であり、全国的に厳しい状況であることが分かる。

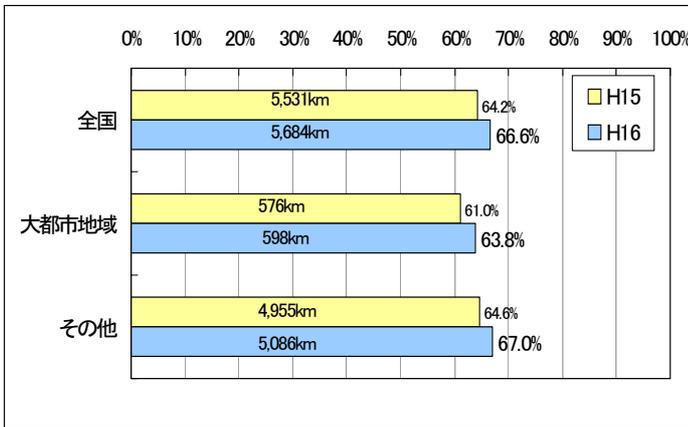


図 7-2 夜間騒音要請限度の達成状況

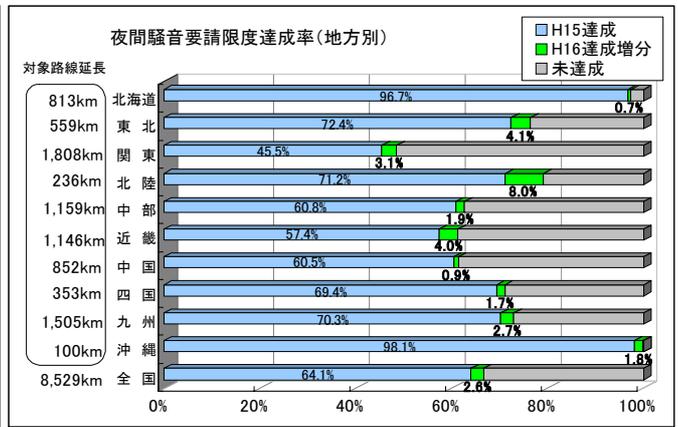


図 7-3 地方別の夜間騒音要請限度の達成状況

(2) 達成度報告（昨年度の成果）

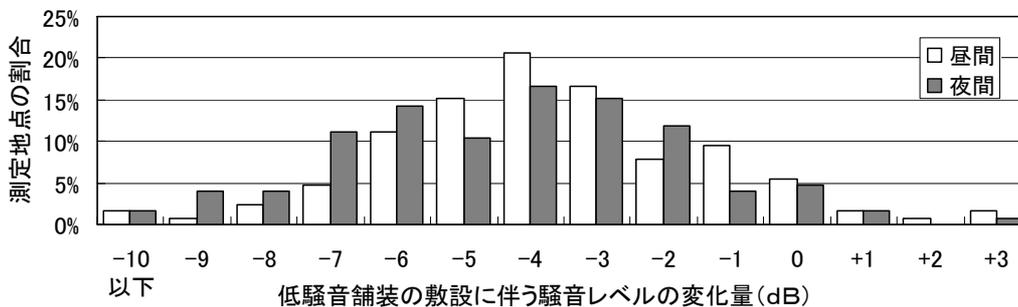
■低騒音舗装の敷設に伴う効果

平成 16 年度に、新たに 474km の低騒音舗装を敷設した。低騒音舗装の敷設による効果を把握するため、平成 15 年度以前の実測時において低騒音舗装が敷設されておらず、平成 16 年度の実測時において低騒音舗装が敷設されている地点を抽出し集計した。

図 7-4 は、平成 16 年度の実測時において前回の実測時点から低騒音舗装の敷設が実施された地点における騒音対策前後の騒音レベルの変化量（騒音低減効果）を示したものである。低騒音舗装の敷設による騒音低減効果は平均して -4dB

前後であるが、対策箇所の約7割において-6dBから-2dBの騒音低減効果が現れている。

なお、騒音レベルが3dB低減することは、その道路における交通量が半減することと同等の効果と見込まれる。



注) 騒音レベルの変化量 = 平成15年度以前の騒音レベル - 平成16年度の騒音レベル

図 7-4 低騒音舗装敷設区間の騒音低減効果の状況

■夜間の騒音要請限度を超える区間で複数の騒音対策を実施

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（71dB 以上）を約 250km 解消。評価延長に占める非達成区間延長の割合は、36%から 33%まで低減。

また、夜間騒音要請限度を大きく上回っている区間（交通量が多い、大型車の混入率が高い等）を中心に、複合的騒音対策を実施しているが、このような区間では低騒音舗装による単独対策の一般的効果（約 3dB 低減）を超える効果が確認されている。

例) 一般国道 6 号（東京都葛飾区新宿） 対策：低騒音舗装の敷設（0.36km）、低層遮音壁の設置（0.15km）
平成 15 年度：76dB → 平成 16 年度：72dB（4dB 低減）

(3) 業績計画（今後の取組み）

■夜間の騒音の要請限度を超える地域を中心に、低騒音舗装の敷設等を推進

平成 16 年度は、低騒音舗装の敷設等の騒音対策の実施により、平成 16 年度目標を上回る達成率であった。平成 17 年度も引き続き、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。

また、低騒音舗装の敷設のみでは騒音の低減効果が十分ではない区間において、複合的騒音対策を総合的に実施する等、沿道環境改善事業を継続的に実施する。

【関連する平成 17 年度の主な施策】

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

(4) バックデータ

【都道府県別の夜間騒音要請限度達成率】

■ トップ5 ■ ワースト5

区分	評価延長	夜間騒音要請限度 達成延長	平成16年度達成率	平成15年度達成率	達成率増分	
単位	km	km	%	%	%	
全国	8,529	5,684	67	64	2.5	
都 道 府 県	北海道	813	791 (1)	97 (5)	97 (4)	0.7 (36)
	青森県	42	41 (44)	99 (3)	92 (5)	7.4 (7)
	秋田県	76	74 (32)	96 (6)	86 (9)	10.4 (4)
	岩手県	107	83 (24)	77 (15)	73 (15)	4.2 (13)
	山形県	73	60 (38)	81 (14)	79 (14)	2.1 (25)
	宮城県	149	98 (21)	66 (25)	64 (23)	1.6 (30)
	福島県	112	73 (33)	65 (28)	63 (24)	1.8 (28)
	東京都	223	105 (18)	47 (42)	35 (46)	12.0 (2)
	神奈川県	252	136 (10)	54 (36)	47 (38)	6.9 (9)
	千葉県	186	103 (19)	55 (33)	47 (38)	7.8 (6)
	埼玉県	270	122 (16)	45 (43)	47 (38)	-1.4 (40)
	茨城県	315	137 (9)	43 (45)	39 (45)	3.9 (15)
	栃木県	76	47 (41)	62 (29)	62 (27)	0.9 (34)
	群馬県	188	76 (30)	41 (46)	42 (43)	-1.1 (38)
	長野県	141	70 (36)	50 (39)	47 (38)	2.4 (21)
	山梨県	164	87 (23)	53 (37)	61 (29)	-8.3 (47)
	新潟県	107	77 (28)	72 (18)	63 (24)	9.0 (5)
	富山県	50	43 (43)	86 (10)	70 (16)	15.3 (1)
	石川県	79	67 (37)	85 (13)	86 (9)	-1.2 (39)
	静岡県	299	215 (6)	72 (18)	70 (16)	1.9 (27)
	岐阜県	391	208 (7)	53 (37)	49 (37)	3.8 (17)
	愛知県	343	245 (5)	71 (22)	69 (20)	2.3 (23)
	三重県	120	54 (39)	45 (43)	50 (36)	-4.8 (44)
	滋賀県	214	77 (28)	36 (47)	33 (47)	3.5 (18)
	京都府	110	72 (34)	66 (25)	60 (31)	5.6 (12)
	大阪府	181	128 (14)	71 (22)	67 (21)	3.9 (15)
	兵庫県	415	284 (3)	68 (24)	61 (29)	7.3 (8)
	福井県	36	18 (47)	49 (40)	42 (43)	6.7 (10)
	奈良県	135	76 (30)	57 (32)	63 (24)	-6.4 (46)
	和歌山県	54	47 (41)	86 (10)	85 (12)	0.8 (35)
	鳥取県	27	27 (46)	99 (3)	99 (1)	0.0 (37)
	島根県	194	106 (17)	55 (33)	52 (35)	3.1 (20)
	岡山県	208	130 (12)	62 (29)	60 (31)	2.3 (23)
	広島県	249	136 (10)	55 (33)	57 (34)	-2.0 (42)
	山口県	174	124 (15)	72 (18)	70 (16)	1.3 (32)
	徳島県	68	51 (40)	74 (17)	80 (13)	-5.9 (45)
	香川県	116	88 (22)	76 (16)	65 (22)	10.7 (3)
	愛媛県	135	78 (27)	58 (31)	60 (31)	-2.3 (43)
	高知県	34	34 (45)	100 (1)	98 (2)	1.6 (30)
	福岡県	415	274 (4)	66 (25)	62 (27)	4.2 (13)
	佐賀県	200	144 (8)	72 (18)	70 (16)	2.4 (21)
	長崎県	87	80 (26)	92 (7)	91 (6)	1.1 (33)
	熊本県	267	130 (12)	49 (40)	46 (42)	2.1 (25)
	大分県	81	72 (34)	89 (9)	86 (9)	3.4 (19)
	宮崎県	89	83 (24)	92 (7)	87 (8)	5.9 (11)
	鹿児島県	366	315 (2)	86 (10)	88 (7)	-1.7 (41)
	沖縄県	100	100 (20)	100 (1)	98 (2)	1.8 (28)

3) 交通事故を減らす

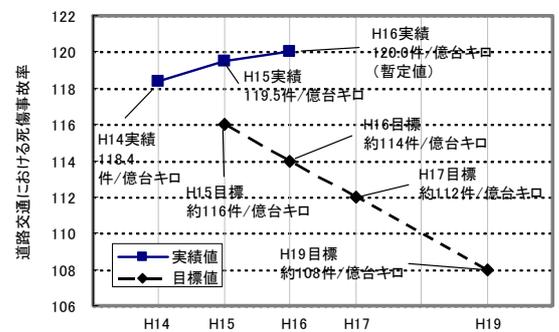
～安全・安心な道づくり～

交通事故を減らすという政策目標は、

- ・ 死傷者事故率がどこまで減少しえたか（指標－8）
- ・ バリアフリー化している歩道の割合がどれだけ向上したか（指標－9）

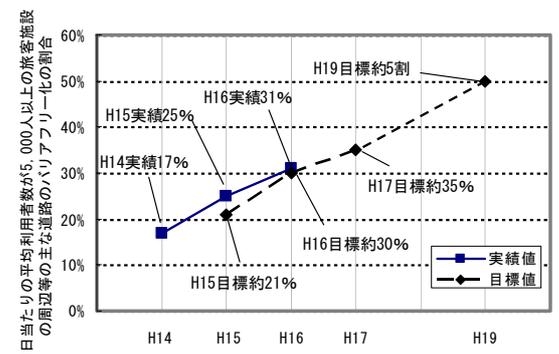
で評価する。

【指標－8】道路交通における死傷事故率 (→68頁)
定義：自動車走行台キロあたりの死傷事故件数
中期的な目標：平成19年度までに約108件/億台キロとする
<p>■ 死傷事故件数の抑止に向けた取組みを強化！</p> <p>都道府県により死傷事故率の増減に大きな差。事故危険箇所、あんしん歩行エリアに対する重点対策を継続。優先度明示方式の活用を促進し、地域の実情に応じた対策を実施。</p>



(参考：交通事故重点対策事業費等 1,519億円 [平成17年度])

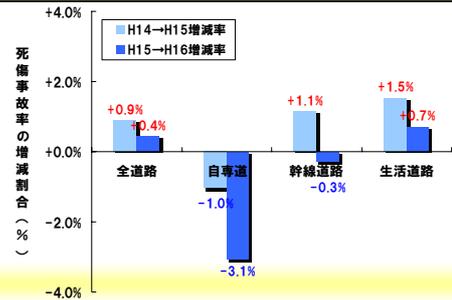
【指標－9】1日当たりの平均利用者が5,000人以上の旅客施設の周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合 (→78頁)
定義：1日当たりの平均の利用者が5,000人以上の旅客施設の周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合
中期的な目標：平成22年度までに概成することを目標に、平成19年度までに約5割まで向上
<p>■ 歩行空間のバリアフリー化の推進</p> <p>国・都道府県が管理する道路では約4割になる一方、バリアフリー化の進捗度が低下する傾向であり今後の進捗に不安。</p>



(参考：交通安全施設等整備事業費等 3,222億円 [平成17年度])

死傷事故率の抑止に向けた取り組みを強化！

**生活道路での死傷事故率が増加
優先度明示方式の活用を促進するとともに、地域の
実情に応じた対策を実施**



(1) 指標の動向

■死傷事故率は、1万台の車が1万km走行した場合に起こる死傷事故件数

■平成16年の死傷事故率は120.0件/億台キロに後退

平成16年の死傷事故率（全国）は、対前年比0.4%増加（暫定値）し、120.0件/億台キロに後退。目標の114件/億台キロは達成できず。

■交通事故死者率は着実に減少。致死率の高い事故を抑止

死傷事故率が悪化する一方で、交通事故死者率（走行台キロあたりの死者数）は減少（対前年4.5%減）。致死率の高い事故の件数が減少しており、事故抑止対策が進んでいることも要因の1つ。

（図8-1, 2, 3）

(2) 達成度報告（昨年度の成果）

■自動車専用道路と幹線道路では死傷事故率が減少、生活道路では死傷事故率が増加

自動車専用道路と幹線道路では死傷事故率が減少。一方で、生活道路では昨年に続き増加。（図8-4）

■死傷事故率ワースト1,2の都県を含む24都道府県では死傷事故率が減少

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の神奈川県（対前年比3.4%減）、東京（同1.9%減）でも死傷事故率を減少。

■死傷事故率の増減は都道府県によって二極化

平成15年に死傷事故率が大幅に増加した3県（群馬、香川、宮崎）では今年も死傷事故率が増加。死傷事故率の増減は都道府県によって増加傾向と減少傾向に二極化。（図8-5, 6, 7）

■優先度明示方式(事故率曲線)と科学的分析に基づく事故対策を導入

死傷事故率が高い順に並べた事故率曲線により対策の必要な箇所を明示する優先度明示方式を導入するとともに、「交通事故対策・評価マニュアル」を作成し科学的分析に基づく対策立案を支援。

(3) 業績計画（今後の取組み）

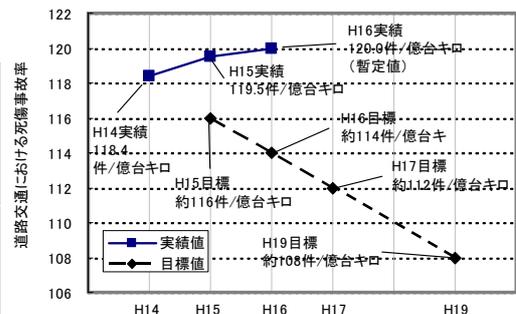
■幹線道路での対策と生活道路での対策の両輪で重点的な事故対策を実施

引き続き「事故危険箇所」及び「あんしん歩行エリア」での重点的な事故対策を推進。

■優先度明示方式(事故率曲線)の一層の活用

昨年度導入した優先度明示方式(事故率曲線)の現場での活用を図るため、作成方法を統一するとともに、地域の実情を踏まえた対策立案に活用。（図8-13）

平成15年度実績	119.5件/億台キロ
平成16年度	実績 120.0件/億台キロ(暫定値)
	目標 約114件/億台キロ
中期的な目標	平成19年度までに約108件/億台キロとする ※その他(p.69記載)
平成17年度の目標	約112件/億台キロ



担当： 道路局 地方道・環境課 道路交通安全対策室

(1) 指標の動向

■平成16年の死傷事故率は120.0件/億台キロに後退

平成16年の死傷事故率（全国）は、死傷事故件数が対前年4,198件増加して過去最悪の952,191件となったことにより、対前年比0.4%増加（暫定値）し、120.0件/億台キロに後退し、過去最悪だった平成12年以来4年振りに120件/億台キロとなった（図8-1）。

X年の死傷事故率は、「X年の死傷事故件数÷X年の走行台キロ」により求めるが、最新データについては、走行台キロのデータが現時点では得られないため暫定値として「(X-1)年の走行台キロ」を用いている。確定値は平成15年度の走行台キロ決定後に算出する。



図8-1 近年の死傷事故率と交通事故死者率の推移

■交通事故死者率は着実に減少。中央分離帯設置などにより、致死率の高い事故を抑止

平成16年の交通事故死者数が近年最低の7,358人となったことにより、交通事故死者率は0.97人/億台キロから0.93人/億台キロへと昨年に引き続き着実に減少（対前年比4.5%減）した。（図8-1）

事故類型別に見ると、路外逸脱、工作物衝突、正面衝突等の致死率の高い事故件数が減少している。（図8-2）これは、中央分離帯設置による正面衝突事故の抑止（図8-3）などこれまで実施してきた道路交通環境の整備により、比較的致死率の高い事故の対策が進んでいることが要因と考えられる。また、シートベルト着用率の向上や、飲酒運転の減少、車両安全性能の向上等による効果が考えられる。

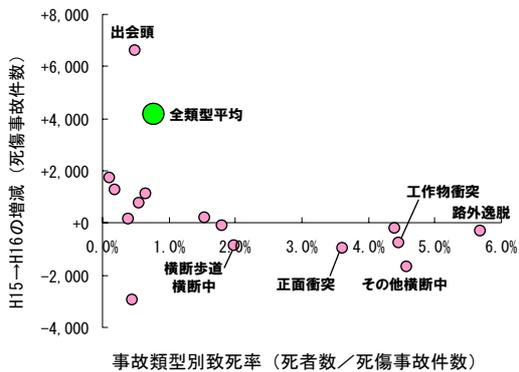


図8-2 事故類型別の致死率とH15→H16の事故件数の増減

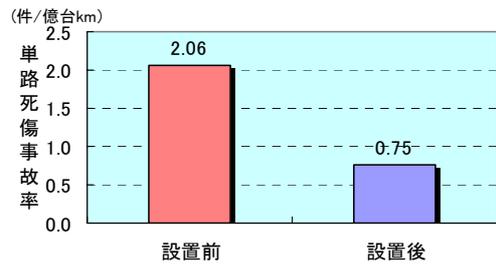


図8-3 中央分離帯設置前後の正面衝突事故の比較
※H9～H13の間で中央分離帯の設置された区間について、設置前後の死傷事故率を比較
H9, H11 道路交通センサス、H8～H14 交通事故統合データ、MICHI データによる

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

(2) 達成度報告（昨年度の成果）

■自動車専用道路と幹線道路では死傷事故率が減少。生活道路では死傷事故率が増加

道路種類別の死傷事故率の増減率を見ると、自動車専用道路では前年比3.1%減少と昨年の1.0%からさらに大きく減少しており、幹線道路（都道府県道以上）では1.1%の増加から0.3%の減少に転じている。一方で、生活道路

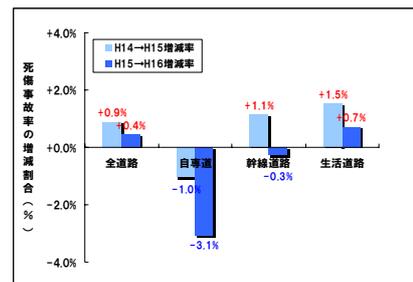


図8-4 道路種類別の死傷事故率の推移 (H14～H16)

【交通事故を減らす ～安全・安心な道づくり～】

(市区町村道等)での死傷事故率は昨年に続いて0.7%の増となっており、生活道路の死傷事故率の増加が全道路での増加につながっていることが分かる。

■死傷事故率ワースト1,2の都県を含む24道府県では死傷事故率が減少

都道府県別では、過半数の24都道府県で死傷事故率が減少した。最も減少率が大きいのは高知県で、対前年比6.6%の減少となっている。

なお、死傷事故率がワースト1,2の神奈川県、東京都では、死傷事故率が減少(神奈川;3.4%減、東京;1.9%減)した。神奈川県の死傷事故率の減少幅(-8.1%)は全国一。

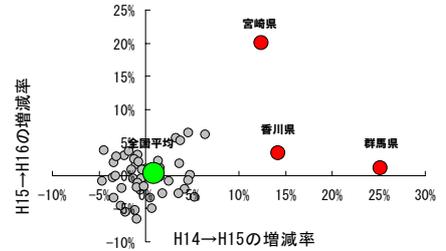


図 8-5 昨年と今年の県別死傷事故率の増減率の比較

■昨年死傷事故率が増加した3県は今年も増加

昨年死傷事故率が大幅に増加した3県(群馬県、香川県、宮崎県)においては、今年も死傷事故率が増加した。特に、宮崎県では、昨年の対前年比12.4%増に引き続き、今年も20.4%増加した。

■死傷事故率の増減は都道府県によって二極化。死傷事故率が増加した県は生活道路で多く増加

今年、死傷事故率の増加率の大きい5県(宮崎県、三重県、沖縄県、宮城県、愛知県)は、昨年も3~12%と対前年比で高い伸びを示していた。一方、今年、死傷事故率の減少率の大きい5県(高知県、青森県、島根県、佐賀県、石川県)では、昨年以前から死傷事故率が減少傾向を示しており、死傷事故率の増減については二極化の傾向が見られる。(図8-6)なお、死傷事故率の増加減少については、各県とも事故件数の増減によるものであり、走行台キロの変化は小さい。また、減少率の大きい5県については、いずれも今年の死傷事故率の値が全国値を下回っている。

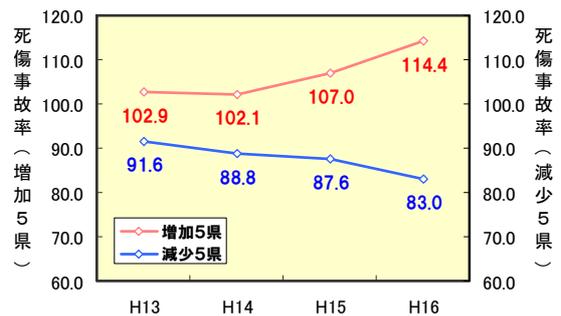


図 8-6 死傷事故率の増加率の大きい県と減少率の大きい県の死傷事故率推移の比較

県別の死傷事故率の増減を道路種類別に見ると、増加率の大きい県では自動車専用道路や幹線道路に比べて生活道路の死傷事故率が高く、かつ増加率も高い傾向にあるのに対し、減少率の大きい県では生活道路の死傷事故率は比較的安く、全ての道路で減少傾向にあり、中でも生活道路の減少率が大きいことがわかる。(図8-7)

また、都道府県ごとの増減を事故類型別に見ると、増加率の大きい県は出会い頭事故および追突事故の件数が大幅に増加しているのに対し、減少率の大きい県ではこれらのタイプの事故を減少または微増程度に抑えており、これらのタイプの事故を抑止していくことが死傷事故率の改善につながることを示唆している。(図8-8)

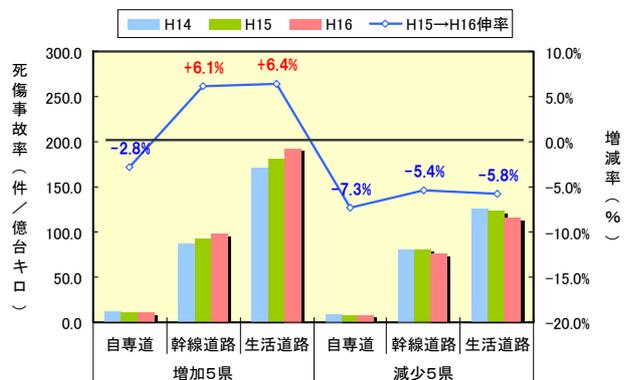


図 8-7 死傷事故率の増加率の大きい県と減少率の大きい県の道路種類別の比較

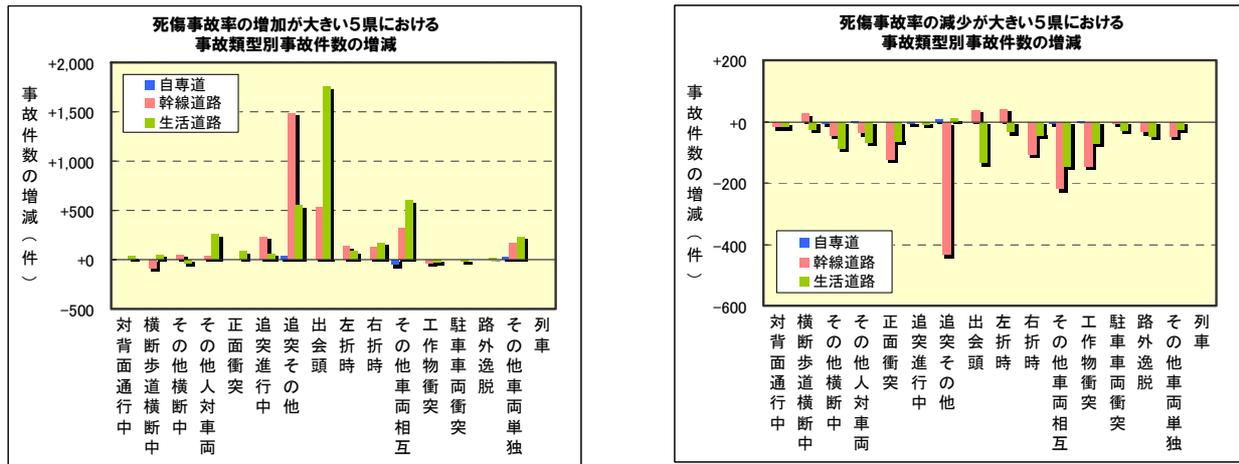


図 8-8 死傷事故率の増加率の大きい県と減少率の大きい県の事故類型別の比較

■最も顕著に増加している事故は生活道路における出会頭事故

全国で昨年と比較して最も顕著に増加した事故類型は出会頭事故であり、全事故の増加件数である 4,198 件を上回る 6,603 件の増加であった。また、昨年大幅に増加した追突事故も 2,514 件増と引き続き増加した。これらを含む車両相互事故が 6,709 件増加しており、死傷事故率の増加要因となっている。ただし、正面衝突事故（941 件減）および右折時事故（2,931 件減）については事故件数が大幅に減少した。一方、致死率が高い人対車両事故の件数は大幅に減少（2,378 件減）し、車両単独事故も微減（103 件減）している。

これらを道路種類別に見ると、出会頭事故は昨年からの増加件数 6,603 件のうち 5,143 件が生活道路でのものであり、追突事故は昨年からの増加件数 2,514 件のうち 1,879 件が幹線道路でのものである。

■自転車乗車中の死傷者が増加

交通事故による死傷者は、昨年と比べ、事故件数の増加に伴い、1,345 人増加した。これを当事者別にみると、自動車乗車中（2,401 人減）および歩行中（2,403 人減）の死傷者は減少する一方、自転車乗車中の死傷者は 6,045 人増加した。

これを道路種類別にみると、自転車乗車中では 4,384 人（72.5%）が生活道路での事故である。また、事故類型では出会頭事故が占める割合が高い。これらは事故件数の増減の特徴と一致しており、昨年と比較して増加した生活道路での出会頭事故は自転車がかかわることが多いといえる。

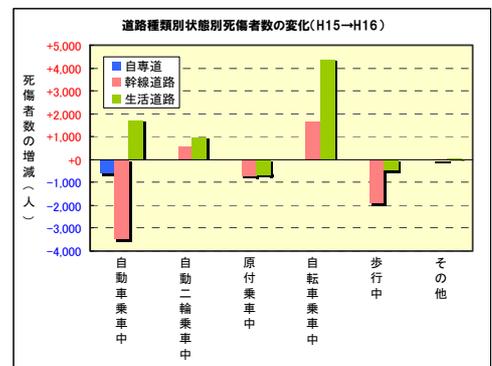


図 8-9 状態別の死傷者数の増減

■優先度明示方式(事故率曲線)と科学的分析に基づく事故対策を導入

区間毎の死傷事故率を高い順に並べた事故率曲線により優先的に対策の必要な区間を明示する優先度明示方式を導入するとともに、「交通事故対策・評価マニュアル」を作成し科学的分析に基づく対策立案を支援。また、全国で 30 の道府県で都道府県アドバイザー会議を設置し、学識経験者等から助言を受けながら対策立案を実施。



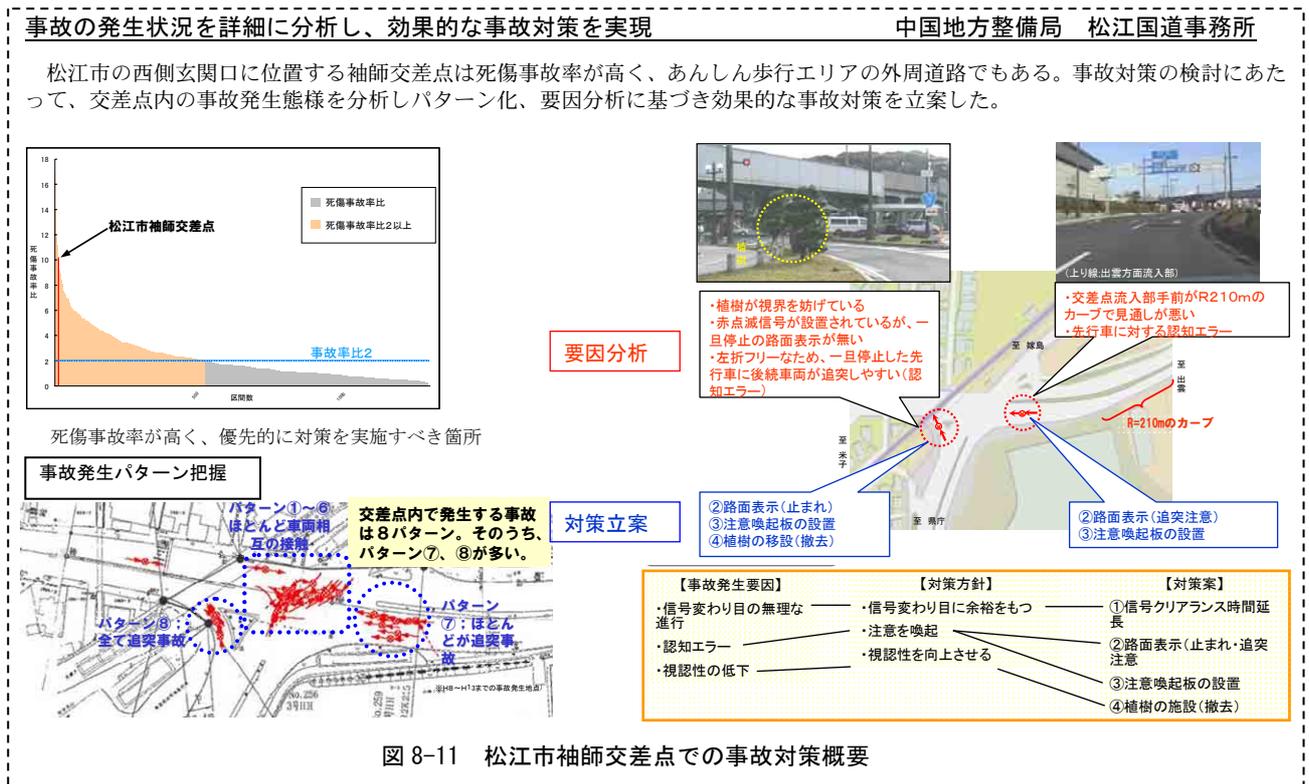
図 8-10 交通事故対策・評価マニュアル

【交通事故を減らす ～安全・安心な道づくり～】

■「事故危険箇所」及び「あんしん歩行エリア」の対策を推進

幹線道路の死傷事故は特定の箇所に集中しており、事故率の高い箇所等で重点的に対策を実施することが効果的であることから、平成15年度より、幹線道路については、死傷事故率の高い箇所で集中的に対策を実施する「事故危険箇所対策」を推進しており、平成16年度までに約1,600箇所に対策に着手した。

また、生活道路については、事故発生割合が高い地区等緊急に歩行者、自転車の安全対策が必要な地区を「あんしん歩行エリア」として指定し、面的・総合的な対策を推進しており、平成16年度までに約600地区に対策に着手した。



(3) 業績計画（今後の取組み）

■ 幹線道路での対策と生活道路での対策の両輪で重点的な事故対策を実施

平成 15 年度より着手している「事故危険箇所」及び「あんしん歩行エリア」での重点的な事故対策を今後も着実に推進し、効果的に死傷事故抑止を図る。生活道路での死傷事故率の増加を踏まえ、「あんしん歩行エリア」では、後述の優先度明示方式による周辺道路対策との連携や、科学的分析による事故対策立案、アドバイザー会議による助言等を活用し、効果的な事故対策を推進する。

■ 優先度明示方式（事故率曲線）の一層の活用

昨年度導入した優先度明示方式（事故率曲線）について、道路事務所等において職員が対策の必要な箇所の対応状況や予算の配分状況等を把握できるツールとして活用できるよう、事故率曲線上に事業実施箇所や対策検討中の箇所等を明示する方法を統一し、今後は、実際の事業実施の現場において活用を図っていく。

また、事故率曲線はあくまで課題の大小を表す手法であり、実際の事業区間の決定に際しては、事故の発生状況（死亡事故、時間帯別、季節別）、地元の事情、気候などの地域特性、交通安全に関する施策（あんしん歩行エリア等）、事業実施の難易度等を勘案することが重要であることから、統一した作成方法に各地方での独自の検討内容を追加することは妨げないこととした。

このように、今後は、昨年度導入した優先度明示方式を使いこなしていくことが必要であり、それらの取り組みを支援するため、道路行政マネジメントガイダンスを作成した。ガイダンスにおいては、全国各地の事業展開・管理の実情を把握し、目標とする成果（アウトカム）を達成するためには、どのような施策・事業を行えば良いかなどの行政判断等を支援する仕組みと参考となる好事例を示した。

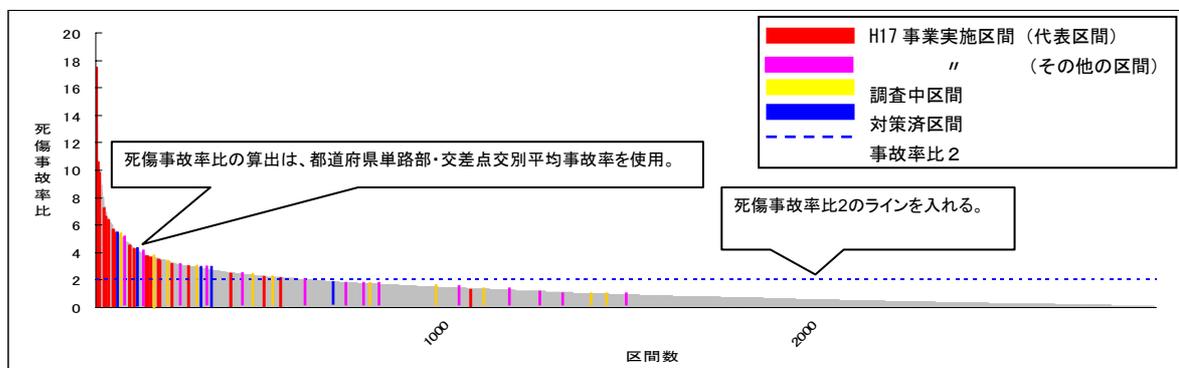


図 8-13 優先度明示方式の記載方法の統一

■ 交通事故対策・評価マニュアル及び地方版アドバイザー会議の活用

効果的な交通事故対策を推進するため、対策の立案から評価までの手順、留意点等についてまとめた「交通事故対策・評価マニュアル」を昨年度作成し、全国の道路管理者に配布したところである。本マニュアルは、事故危険箇所等を対象に対策の立案から評価までの手順及び留意点等についてまとめたものであり、事故の発生過程、事故を誘発する道路環境要因等を科学的に分析することで、効果的な対策を立案できるとともに、事後評価の実施により追加対策の必要性検討にも活用できるものとしている。また、対策を実施した箇所における対策立案から評価までの各過程におけるデータや検討結果等の情報を事故対策データベースに蓄積することにより、今後の事故対策にフィードバックすることとしている。

また、対策立案や評価にあたっては、必要に応じて学識経験者等からなる都道府県アドバイザー会議の助言を受けながら進めることとしており、より一層の活用を図っていくこととしている。

【交通事故を減らす ～安全・安心な道づくり～】

(4) バックデータ

1) 都道府県別道路種別死傷事故率 暫定値(平成16年)

- ポイント:
- ①過半数の都道府県で死傷事故率が減少しているものの、今年度死傷事故率が大幅に悪化した5県のすべてが昨年も大きな増加率を示している等死傷事故率の悪化傾向が続いている。
 - ②北海道、東北、関東、北陸、中国では死傷事故率が改善された都道府県が多い。死傷事故率が最も高い神奈川県では、2年連続で死傷事故率の減少幅が全国一と成果を挙げている。

都道府県	死傷事故率(H16暫定値)(件/億台キロ)				死傷事故率(H15)		増減率(H15→H16)	
	全道路 (順位)	自専道 (順位)	幹線道路 (順位)	生活道路 (順位)	全道路 (順位)	全道路 (順位)	全道路 (順位)	
1 北海道	66.3 (5)	6.3 (8)	48.0 (4)	115.6 (17)	68.6 (7)	-3.4%	(7)	
2 青森県	85.3 (19)	5.0 (3)	65.3 (8)	138.9 (25)	90.2 (21)	-5.5%	(2)	
3 岩手県	44.8 (2)	6.1 (6)	42.1 (2)	63.2 (3)	45.2 (2)	-0.9%	(17)	
4 宮城県	86.0 (21)	6.8 (11)	72.5 (14)	144.0 (27)	81.3 (17)	+5.7%	(44)	
5 秋田県	52.4 (3)	6.9 (13)	45.2 (3)	74.5 (4)	53.5 (4)	-2.0%	(12)	
6 山形県	82.1 (18)	18.2 (44)	71.9 (12)	111.3 (13)	82.3 (18)	-0.2%	(23)	
7 福島県	80.0 (15)	5.9 (4)	77.6 (19)	114.1 (15)	80.6 (16)	-0.8%	(18)	
8 茨城県	93.9 (25)	8.0 (18)	81.7 (23)	141.8 (26)	94.2 (25)	-0.3%	(22)	
9 栃木県	88.0 (22)	6.8 (12)	80.9 (22)	131.9 (23)	90.4 (22)	-2.7%	(10)	
10 群馬県	143.4 (38)	11.2 (33)	124.8 (39)	224.4 (37)	141.8 (39)	+1.1%	(29)	
11 埼玉県	164.8 (43)	16.1 (42)	120.7 (36)	323.6 (45)	162.9 (43)	+1.1%	(30)	
12 千葉県	136.3 (37)	15.4 (41)	100.2 (29)	261.1 (41)	133.9 (37)	+1.8%	(31)	
13 東京都	225.3 (46)	33.9 (47)	220.2 (47)	355.7 (46)	229.6 (46)	-1.9%	(13)	
14 神奈川県	233.1 (47)	17.8 (43)	210.0 (45)	449.4 (47)	241.3 (47)	-3.4%	(6)	
19 山梨県	88.3 (23)	9.1 (26)	101.0 (31)	116.3 (19)	90.8 (24)	-2.7%	(9)	
20 長野県	73.3 (10)	6.9 (14)	71.8 (11)	109.1 (12)	72.6 (10)	+0.9%	(26)	
15 新潟県	66.6 (7)	8.2 (20)	63.8 (7)	100.5 (10)	66.9 (6)	-0.4%	(21)	
16 富山県	81.5 (17)	4.9 (2)	75.4 (17)	115.2 (16)	83.3 (19)	-2.2%	(11)	
17 石川県	85.9 (20)	6.1 (7)	78.9 (20)	133.1 (24)	90.0 (20)	-4.5%	(5)	
21 岐阜県	75.8 (12)	7.6 (15)	69.9 (10)	111.6 (14)	74.2 (13)	+2.2%	(35)	
22 静岡県	150.7 (40)	9.2 (27)	141.5 (41)	258.8 (40)	149.3 (40)	+1.0%	(28)	
23 愛知県	146.9 (39)	11.3 (35)	123.7 (37)	262.0 (42)	139.5 (38)	+5.3%	(43)	
24 三重県	78.9 (14)	11.2 (34)	75.8 (18)	116.2 (18)	74.1 (12)	+6.5%	(46)	
18 福井県	66.5 (6)	10.1 (30)	61.8 (6)	94.6 (7)	64.5 (5)	+3.1%	(38)	
25 滋賀県	80.6 (16)	6.6 (10)	100.5 (30)	99.2 (9)	80.5 (15)	+0.2%	(25)	
26 京都府	162.8 (42)	8.4 (22)	146.8 (43)	248.1 (39)	157.0 (42)	+3.7%	(41)	
27 大阪府	197.3 (45)	19.7 (45)	217.3 (46)	306.1 (43)	193.8 (45)	+1.8%	(32)	
28 兵庫県	134.8 (36)	19.8 (46)	133.8 (40)	231.5 (38)	133.5 (36)	+1.0%	(27)	
29 奈良県	120.2 (34)	13.9 (40)	111.5 (34)	193.4 (35)	117.9 (33)	+1.9%	(33)	
30 和歌山県	113.1 (31)	13.8 (39)	103.4 (32)	155.2 (29)	113.1 (31)	-0.0%	(24)	
31 鳥取県	52.4 (4)	9.6 (28)	53.4 (5)	55.0 (2)	50.4 (3)	+3.9%	(42)	
32 島根県	42.8 (1)	8.9 (25)	40.9 (1)	51.3 (1)	45.1 (1)	-5.2%	(3)	
33 岡山県	127.9 (35)	8.5 (23)	120.1 (35)	189.7 (34)	128.5 (35)	-0.5%	(20)	
34 広島県	112.0 (30)	11.8 (36)	104.8 (33)	178.9 (32)	113.2 (32)	-1.0%	(16)	
35 山口県	69.5 (8)	8.9 (24)	72.3 (13)	88.1 (5)	70.7 (8)	-1.8%	(14)	
36 徳島県	97.5 (27)	6.4 (9)	95.1 (28)	118.2 (20)	94.7 (26)	+2.9%	(37)	
37 香川県	160.4 (41)	12.0 (37)	156.1 (44)	213.3 (36)	155.2 (41)	+3.4%	(40)	
38 愛媛県	105.2 (29)	8.3 (21)	91.2 (26)	162.2 (30)	102.0 (29)	+3.1%	(39)	
39 高知県	74.5 (11)	4.1 (1)	73.0 (15)	88.2 (6)	79.8 (14)	-6.6%	(1)	
40 福岡県	177.6 (44)	12.3 (38)	142.8 (42)	319.5 (44)	178.8 (44)	-0.7%	(19)	
41 佐賀県	118.0 (33)	10.7 (31)	124.5 (38)	144.8 (28)	124.1 (34)	-4.9%	(4)	
42 長崎県	94.3 (26)	10.9 (32)	88.3 (24)	124.4 (21)	97.5 (28)	-3.2%	(8)	
43 熊本県	92.9 (24)	7.7 (16)	88.9 (25)	128.4 (22)	90.7 (23)	+2.5%	(36)	
44 大分県	73.1 (9)	7.8 (17)	68.2 (9)	97.9 (8)	71.6 (9)	+2.1%	(34)	
45 宮崎県	116.1 (32)	9.9 (29)	94.3 (27)	180.0 (33)	96.7 (27)	+20.1%	(47)	
46 鹿児島県	102.3 (28)	8.2 (19)	80.8 (21)	164.0 (31)	104.0 (30)	-1.7%	(15)	
47 沖縄県	77.5 (13)	6.1 (5)	73.9 (16)	101.4 (11)	72.9 (11)	+6.3%	(45)	
51 全国計	120.0	13.5	105.3	194.8	119.5	+0.4%		

※1 :道路種別別事故件数の考え方

自専道: 高速自動車国道、指定自動車専用道路、その他自動車専用道路(一般国道の自動車専用道路を含む)

幹線道路: 一般国道、主要地方道、一般都道府県道(センサス対象区間になっている政令市管理の一般市道は含まない)

生活道路: 上記以外の道路

※2 : 死傷事故率の算出方法については、「主要指標現況値算出マニュアル(案)」(道路事業分析評価室)による

※3 : 死傷事故率の算出年次

死傷事故率(平成16年度暫定値) = 死傷事故件数(平成16年値) / 走行台キロ(平成16年度暫定値)

2) 都道府県別道路種別交通事故死者率 暫定値(平成16年)

- ポイント: ①交通事故死者率は、32都道府県で改善し、全国平均で0.04人/億台キロ(4.5%)改善。
 ②交通事故死者率は首都圏で高いが、昨年度と比較して減少傾向にある。

都道府県	交通事故死者率(H16暫定値)(人/億台キロ)				交通事故死者率(H15)		増減率(H15→H16)	
	全道路 (順位)	自専道 (順位)	幹線道路 (順位)	生活道路 (順位)	全道路 (順位)	全道路 (順位)	増減率 (順位)	
1 北海道	0.92 (24)	0.25 (21)	1.07 (28)	0.71 (13)	0.93 (17)	-1.0%	(30)	
2 青森県	1.02 (38)	0.28 (24)	1.03 (24)	1.09 (36)	1.03 (34)	-1.0%	(31)	
3 岩手県	0.85 (14)	0.00 (1)	1.03 (23)	0.79 (19)	0.88 (12)	-3.4%	(25)	
4 宮城県	0.79 (10)	0.60 (40)	0.79 (6)	0.87 (21)	0.82 (3)	-3.0%	(26)	
5 秋田県	0.79 (9)	0.48 (35)	0.78 (5)	0.84 (20)	0.95 (21)	-17.0%	(9)	
6 山形県	0.68 (4)	0.60 (39)	0.76 (3)	0.50 (6)	0.66 (1)	+2.7%	(37)	
7 福島県	0.87 (16)	0.59 (38)	0.88 (9)	0.97 (29)	0.91 (15)	-4.1%	(23)	
8 茨城県	1.05 (41)	0.20 (15)	1.09 (31)	1.20 (42)	1.15 (44)	-8.6%	(17)	
9 栃木県	1.11 (44)	0.30 (25)	1.18 (36)	1.26 (44)	1.09 (41)	+1.0%	(34)	
10 群馬県	0.88 (19)	0.36 (28)	0.90 (10)	1.02 (33)	1.01 (31)	-13.0%	(11)	
11 埼玉県	0.95 (29)	0.23 (18)	0.96 (13)	1.32 (45)	1.15 (45)	-17.3%	(8)	
12 千葉県	1.18 (46)	0.20 (14)	1.18 (35)	1.67 (47)	1.28 (47)	-7.3%	(19)	
13 東京都	0.81 (11)	0.26 (22)	0.97 (14)	0.88 (22)	0.85 (9)	-5.3%	(22)	
14 神奈川県	1.01 (37)	0.25 (20)	1.16 (33)	1.43 (46)	1.14 (42)	-11.7%	(13)	
19 山梨県	0.94 (27)	0.69 (45)	1.06 (27)	0.90 (24)	1.06 (38)	-11.1%	(14)	
20 長野県	0.89 (21)	0.77 (47)	0.99 (17)	0.76 (15)	0.83 (5)	+7.3%	(40)	
15 新潟県	1.03 (39)	0.58 (37)	1.22 (40)	0.90 (25)	0.86 (10)	+19.5%	(45)	
16 富山県	0.76 (7)	0.37 (30)	0.82 (7)	0.76 (16)	0.77 (2)	-1.3%	(29)	
17 石川県	0.67 (2)	0.08 (8)	0.69 (1)	0.89 (23)	0.95 (23)	-29.3%	(2)	
21 岐阜県	1.01 (36)	0.63 (42)	1.01 (19)	1.14 (38)	0.96 (27)	+4.3%	(38)	
22 静岡県	1.00 (35)	0.22 (16)	1.31 (44)	1.00 (32)	1.07 (39)	-6.7%	(20)	
23 愛知県	0.88 (17)	0.17 (13)	1.04 (25)	0.96 (27)	0.86 (11)	+1.7%	(36)	
24 三重県	1.10 (43)	0.17 (11)	1.36 (46)	1.03 (35)	1.02 (32)	+7.5%	(41)	
18 福井県	0.98 (33)	0.62 (41)	1.07 (30)	0.92 (26)	1.01 (30)	-2.5%	(28)	
25 滋賀県	0.81 (12)	0.15 (9)	1.27 (42)	0.52 (8)	0.85 (7)	-3.7%	(24)	
26 京都府	1.08 (42)	0.00 (1)	1.23 (41)	1.16 (41)	0.99 (29)	+9.2%	(44)	
27 大阪府	0.91 (23)	0.23 (19)	1.21 (39)	0.99 (31)	0.85 (8)	+7.6%	(42)	
28 兵庫県	0.88 (20)	0.27 (23)	1.17 (34)	0.96 (28)	0.89 (13)	-0.3%	(32)	
29 奈良県	0.94 (26)	0.32 (27)	1.20 (38)	0.79 (18)	0.96 (26)	-2.7%	(27)	
30 和歌山県	1.18 (45)	0.41 (33)	1.28 (43)	1.15 (40)	0.98 (28)	+20.3%	(46)	
31 鳥取県	0.88 (18)	0.00 (1)	1.11 (32)	0.46 (3)	1.05 (36)	-16.4%	(10)	
32 島根県	0.65 (1)	0.00 (1)	0.78 (4)	0.46 (4)	1.03 (33)	-36.5%	(1)	
33 岡山県	0.96 (32)	0.72 (46)	1.01 (20)	0.97 (30)	1.06 (37)	-9.1%	(16)	
34 広島県	0.96 (31)	0.38 (31)	1.06 (26)	1.10 (37)	0.95 (24)	+1.1%	(35)	
35 山口県	0.76 (6)	0.36 (29)	1.07 (29)	0.34 (2)	0.93 (16)	-17.8%	(7)	
36 徳島県	0.83 (13)	0.00 (1)	1.02 (22)	0.57 (9)	1.04 (35)	-19.4%	(5)	
37 香川県	1.03 (40)	0.40 (32)	1.34 (45)	0.60 (11)	1.15 (46)	-10.4%	(15)	
38 愛媛県	0.92 (25)	0.41 (34)	1.20 (37)	0.52 (7)	1.14 (43)	-19.2%	(6)	
39 高知県	1.18 (47)	0.00 (1)	1.67 (47)	0.30 (1)	0.96 (25)	+23.4%	(47)	
40 福岡県	0.95 (30)	0.32 (26)	1.01 (21)	1.14 (39)	1.08 (40)	-11.9%	(12)	
41 佐賀県	0.86 (15)	0.53 (36)	1.00 (18)	0.71 (12)	0.93 (18)	-7.6%	(18)	
42 長崎県	0.67 (3)	0.00 (1)	0.71 (2)	0.73 (14)	0.90 (14)	-25.6%	(3)	
43 熊本県	0.89 (22)	0.66 (43)	0.98 (16)	0.77 (17)	0.82 (4)	+8.6%	(43)	
44 大分県	0.78 (8)	0.69 (44)	0.93 (11)	0.49 (5)	0.84 (6)	-6.7%	(21)	
45 宮崎県	0.95 (28)	0.23 (17)	0.97 (15)	1.02 (34)	0.95 (22)	-0.0%	(33)	
46 鹿児島県	0.99 (34)	0.17 (10)	0.94 (12)	1.24 (43)	0.95 (20)	+5.1%	(39)	
47 沖縄県	0.73 (5)	0.17 (12)	0.85 (8)	0.59 (10)	0.94 (19)	-22.8%	(4)	
51 全国計	0.93	0.32	1.06	0.96	0.97	-4.5%		

※1 : 道路種別別事故件数の考え方

自専道: 高速自動車国道、指定自動車専用道路、その他自動車専用道路(一般国道の自動車専用道路を含む)

幹線道路: 一般国道、主要地方道、一般都道府県道(センサス対象区間になっている政令市管理の一般市道は含まない)

生活道路: 上記以外の道路

※2 : 交通事故死者率の算出方法については、死傷事故率の算出方法に準じる

※3 : 交通事故死者率の算出年次

交通事故死者率(平成16年度暫定値) = 交通事故死者数(平成16年度値) / 走行台キロ(平成16年度暫定値)

【交通事故を減らす ～安全・安心な道づくり～】

3) 都道府県別道路種類別交通事故致死率 確定値(平成16年)

- ポイント:
- ①交通事故致死率は、31都道府県で改善し、全国平均で0.04%改善。
 - ②交通事故致死率は、地方部で高く、大都市部で低いが、地方部においても大幅に改善。

都道府県	交通事故致死率(H16確定値)(人/件)				交通事故致死率(H15)		増減(H15→H16)	
	全道路(順位)	自専道(順位)	幹線道路(順位)	生活道路(順位)	全道路(順位)	全道路(順位)	全道路(順位)	
1 北海道	1.39%(40)	4.07%(30)	2.22%(45)	0.62%(28)	1.36%(41)	+0.03	(38)	
2 青森県	1.20%(35)	5.56%(35)	1.58%(38)	0.78%(36)	1.14%(31)	+0.05	(42)	
3 岩手県	1.91%(47)	0.00%(1)	2.44%(47)	1.25%(47)	1.95%(45)	-0.05	(23)	
4 宮城県	0.92%(23)	8.89%(45)	1.09%(23)	0.61%(26)	1.01%(24)	-0.08	(19)	
5 秋田県	1.50%(42)	6.90%(37)	1.73%(39)	1.13%(46)	1.77%(44)	-0.27	(5)	
6 山形県	0.82%(18)	3.28%(28)	1.06%(19)	0.45%(14)	0.80%(13)	+0.02	(35)	
7 福島県	1.09%(32)	9.85%(46)	1.14%(25)	0.85%(39)	1.13%(29)	-0.04	(26)	
8 茨城県	1.12%(34)	2.48%(22)	1.33%(32)	0.84%(38)	1.22%(36)	-0.10	(12)	
9 栃木県	1.26%(37)	4.48%(32)	1.46%(36)	0.95%(43)	1.21%(35)	+0.05	(40)	
10 群馬県	0.61%(7)	3.23%(27)	0.72%(5)	0.45%(15)	0.71%(9)	-0.10	(15)	
11 埼玉県	0.58%(5)	1.45%(14)	0.80%(6)	0.41%(11)	0.71%(8)	-0.13	(11)	
12 千葉県	0.87%(21)	1.28%(10)	1.17%(28)	0.64%(29)	0.95%(22)	-0.08	(18)	
13 東京都	0.36%(1)	0.78%(8)	0.44%(1)	0.25%(1)	0.37%(1)	-0.01	(30)	
14 神奈川県	0.43%(2)	1.39%(13)	0.55%(2)	0.32%(3)	0.47%(3)	-0.04	(24)	
19 山梨県	1.07%(31)	7.59%(39)	1.05%(18)	0.78%(35)	1.17%(33)	-0.10	(13)	
20 長野県	1.21%(36)	11.17%(47)	1.38%(34)	0.69%(32)	1.14%(30)	+0.07	(44)	
15 新潟県	1.54%(44)	7.09%(38)	1.91%(43)	0.90%(42)	1.29%(37)	+0.26	(46)	
16 富山県	0.94%(25)	7.69%(40)	1.09%(22)	0.66%(30)	0.93%(21)	+0.01	(32)	
17 石川県	0.78%(16)	1.33%(11)	0.87%(13)	0.67%(31)	1.06%(26)	-0.28	(4)	
21 岐阜県	1.33%(38)	8.28%(41)	1.44%(35)	1.02%(45)	1.30%(39)	+0.03	(37)	
22 静岡県	0.67%(11)	2.40%(21)	0.93%(15)	0.39%(10)	0.72%(10)	-0.06	(22)	
23 愛知県	0.60%(6)	1.55%(16)	0.84%(11)	0.37%(8)	0.62%(5)	-0.02	(28)	
24 三重県	1.39%(39)	1.50%(15)	1.79%(41)	0.89%(40)	1.37%(42)	+0.01	(33)	
18 福井県	1.48%(41)	6.17%(36)	1.73%(40)	0.97%(44)	1.56%(43)	-0.08	(17)	
25 滋賀県	1.01%(28)	2.29%(18)	1.27%(30)	0.53%(21)	1.05%(25)	-0.04	(25)	
26 京都府	0.66%(10)	0.00%(1)	0.84%(9)	0.47%(16)	0.63%(6)	+0.03	(39)	
27 大阪府	0.46%(3)	1.19%(9)	0.56%(3)	0.32%(5)	0.44%(2)	+0.02	(36)	
28 兵庫県	0.65%(9)	1.38%(12)	0.87%(14)	0.41%(13)	0.66%(7)	-0.01	(31)	
29 奈良県	0.78%(15)	2.33%(19)	1.08%(21)	0.41%(12)	0.82%(14)	-0.04	(27)	
30 和歌山県	1.04%(29)	2.94%(25)	1.23%(29)	0.74%(33)	0.87%(17)	+0.18	(45)	
31 鳥取県	1.67%(46)	0.00%(1)	2.08%(44)	0.83%(37)	2.08%(46)	-0.41	(2)	
32 島根県	1.52%(43)	0.00%(1)	1.90%(42)	0.90%(41)	2.27%(47)	-0.75	(1)	
33 岡山県	0.75%(14)	8.48%(42)	0.84%(10)	0.51%(20)	0.83%(15)	-0.07	(20)	
34 広島県	0.86%(20)	3.21%(26)	1.01%(16)	0.62%(27)	0.84%(16)	+0.02	(34)	
35 山口県	1.10%(33)	4.08%(31)	1.48%(37)	0.38%(9)	1.31%(40)	-0.22	(8)	
36 徳島県	0.86%(19)	0.00%(1)	1.07%(20)	0.49%(17)	1.09%(27)	-0.24	(7)	
37 香川県	0.64%(8)	3.37%(29)	0.86%(12)	0.28%(2)	0.74%(11)	-0.10	(16)	
38 愛媛県	0.88%(22)	5.00%(33)	1.31%(31)	0.32%(4)	1.12%(28)	-0.24	(6)	
39 高知県	1.59%(45)	0.00%(1)	2.29%(46)	0.34%(6)	1.20%(34)	+0.39	(47)	
40 福岡県	0.54%(4)	2.60%(23)	0.71%(4)	0.36%(7)	0.61%(4)	-0.07	(21)	
41 佐賀県	0.73%(13)	5.00%(33)	0.81%(8)	0.49%(18)	0.75%(12)	-0.02	(29)	
42 長崎県	0.71%(12)	0.00%(1)	0.80%(7)	0.59%(24)	0.93%(20)	-0.21	(9)	
43 熊本県	0.96%(26)	8.49%(43)	1.11%(24)	0.60%(25)	0.90%(18)	+0.05	(41)	
44 大分県	1.07%(30)	8.77%(44)	1.36%(33)	0.51%(19)	1.17%(32)	-0.10	(14)	
45 宮崎県	0.82%(17)	2.33%(19)	1.03%(17)	0.57%(22)	0.98%(23)	-0.16	(10)	
46 鹿児島県	0.97%(27)	2.04%(17)	1.17%(27)	0.75%(34)	0.91%(19)	+0.06	(43)	
47 沖縄県	0.94%(24)	2.86%(24)	1.15%(26)	0.59%(23)	1.29%(38)	-0.35	(3)	
51 全国計	0.77%	2.35%	1.00%	0.49%	0.81%	-0.04		

※1 : 道路種類別事故件数の考え方

- 自専道: 高速自動車国道、指定自動車専用道路、その他自動車専用道路(一般国道の自動車専用道路を含む)
- 幹線道路: 一般国道、主要地方道、一般都道府県道(センサス対象区間になっている政令市管理の一般市道は含まない)
- 生活道路: 上記以外の道路

※2 : 交通事故致死率の算出方法

$$\text{交通事故致死率(平成16年確定値)} = \text{交通事故死者数(平成16年値)} / \text{死傷事故件数(平成16年値)}$$

4) 事故危険箇所・あんしん歩行エリア 対策着手率(平成16年度末時点)

- ポイント ①事故危険箇所対策については、国が管理する区間で着手率46%、都道府県、政令市等の管理区間で着手率38%となっており、国が管理する区間の着手率が若干高い。
 ②あんしん歩行エリアについては、着手率は77%と昨年から大幅に上昇。

地方ブロック	都道府県等	事故危険箇所						あんしん歩行エリア		
		国の管理区間			都道府県・政令市等の管理区間			全箇所数	着手箇所数	着手率
		全箇所数	着手箇所数	着手率	全箇所数	着手箇所数	着手率			
北海道ブロック	北海道	38	27	71%	23	16	70%	9	8	89%
	札幌市	9	6	67%	48	16	33%	9	4	44%
	計	47	33	70%	71	32	45%	18	12	67%
東北ブロック	青森県	5	5	100%	18	9	50%	6	4	67%
	岩手県	4	2	50%	4	3	75%	5	4	80%
	宮城県	7	4	57%	12	6	50%	8	7	88%
	仙台市	4	2	50%	6	2	33%	2	2	100%
	秋田県※1	4	4	100%	7	3	43%	9	9	100%
	山形県	6	4	67%	5	5	100%	14	13	93%
	福島県	19	13	68%	41	12	29%	12	8	67%
	計	49	34	69%	93	40	43%	56	47	84%
関東ブロック	茨城県	26	22	85%	23	15	65%	22	18	82%
	栃木県	13	7	54%	63	33	52%	10	5	50%
	群馬県	27	14	52%	147	31	21%	16	8	50%
	埼玉県	31	16	52%	83	77	93%	25	23	92%
	さいたま市	15	4	27%	23	21	91%	6	5	83%
	千葉県	24	8	33%	130	9	7%	30	26	87%
	千葉市	19	7	37%	22	7	32%	4	4	100%
	東京都	51	13	25%	86	19	22%	26	26	100%
	神奈川県	52	20	38%	174	26	15%	22	11	50%
	横浜市	59	27	46%	68	43	63%	8	1	13%
	川崎市	10	2	20%	27	6	22%	20	17	85%
	山梨県	21	10	48%	42	2	5%	7	6	86%
	長野県	20	15	75%	20	6	30%	8	5	63%
	計	368	165	45%	908	295	32%	204	155	76%
	北陸ブロック	新潟県	28	20	71%	28	4	14%	10	10
富山県		8	0	0%	25	5	20%	14	6	43%
石川県		15	10	67%	7	4	57%	12	11	92%
計		51	30	59%	60	13	22%	36	27	75%
中部ブロック	岐阜県	19	7	37%	11	10	91%	20	14	70%
	静岡県	28	3	11%	64	51	80%	18	18	100%
	静岡市	9	0	0%	6	4	67%	6	6	100%
	愛知県	22	2	9%	88	48	55%	23	23	100%
	名古屋市	36	4	11%	70	31	44%	13	13	100%
	三重県	31	16	52%	34	24	71%	11	8	73%
計	145	32	22%	273	168	62%	91	82	90%	
近畿ブロック	福井県	10	5	50%	19	5	26%	12	11	92%
	滋賀県	25	10	40%	19	1	5%	12	6	50%
	京都府	13	2	15%	19	3	16%	11	6	55%
	京都市	23	0	0%	78	1	1%	14	8	57%
	大阪府	49	20	41%	256	65	25%	28	21	75%
	大阪市	20	2	10%	81	3	4%	25	25	100%
	兵庫県	51	30	59%	130	54	42%	29	6	21%
	神戸市	11	8	73%	63	20	32%	11	5	45%
	奈良県	25	9	36%	41	12	29%	12	9	75%
	和歌山県	19	7	37%	14	0	0%	13	11	85%
計	246	93	38%	720	164	23%	167	108	65%	
中国ブロック	鳥取県	5	2	40%	5	2	40%	7	6	86%
	島根県	9	2	22%	2	2	100%	8	6	75%
	岡山県	17	17	100%	68	36	53%	16	15	94%
	広島県	10	8	80%	62	43	69%	12	11	92%
	広島市	18	3	17%	26	9	35%	8	3	38%
	山口県	20	17	85%	35	13	37%	14	11	79%
計	79	49	62%	198	105	53%	65	52	80%	
四国ブロック	徳島県	12	8	67%	27	12	44%	7	3	43%
	香川県	27	12	44%	32	15	47%	12	12	100%
	愛媛県	27	19	70%	34	9	26%	15	8	53%
	高知県	16	7	44%	25	15	60%	9	2	22%
計	82	46	56%	118	51	43%	43	25	58%	
九州ブロック	福岡県	51	23	45%	43	36	84%	13	10	77%
	北九州市	31	17	55%	16	9	56%	8	6	75%
	福岡市	35	8	23%	29	14	48%	5	5	100%
	佐賀県	13	9	69%	37	1	3%	10	8	80%
	長崎県	10	5	50%	11	3	27%	20	19	95%
	熊本県	10	9	90%	56	38	68%	20	18	90%
	大分県	10	10	100%	19	19	100%	11	11	100%
	宮崎県	4	3	75%	6	2	33%	4	4	100%
	鹿児島県	21	12	57%	37	20	54%	16	11	69%
計	185	96	52%	254	142	56%	107	92	86%	
沖縄ブロック	沖縄県	6	0	0%	3	3	100%	9	9	100%
計	6	0	0%	3	3	100%	9	9	100%	
全国計		1,258	578	46%	2,698	1,013	38%	796	609	77%

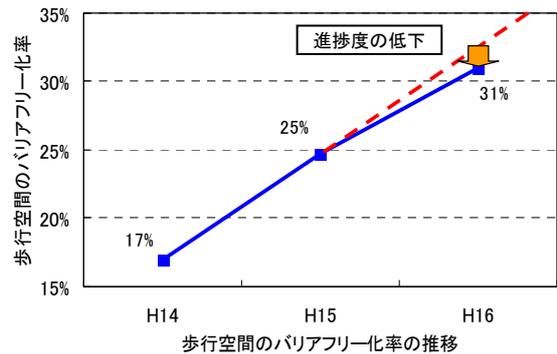
注) 道路管理者の対策を対象としており、公安委員会の対策のみを実施している箇所を除く。

都道府県の地区数には、政令市分を含まない。

※1: 国から県に移管された1箇所を反映済。

歩行空間のバリアフリー化の推進

国・都道府県が管理する道路でのバリアフリー化率が約4割になる一方、進捗度が低下する傾向であり今後の進捗に不安。



(1)指標の動向

- **歩行空間のバリアフリー化の指標は、平均利用者数が5,000人/日以上**の旅客施設の周辺等でバリアフリー化された主な道路の割合
- **平成16年度末でバリアフリー化率が31%と目標(30%)を達成**

平成16年度末における目標を達成。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。(表9-2)

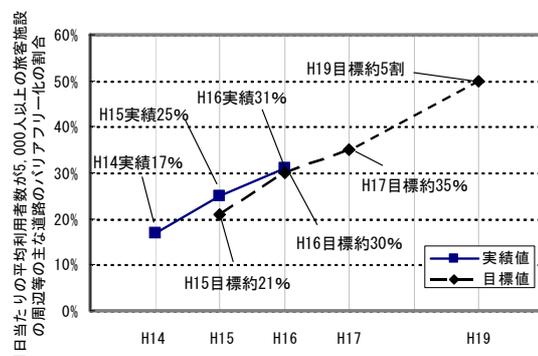
(2)達成度報告(昨年度の成果)

- **バリアフリー化率の伸びが前年度と比較して低い**
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。
- **バリアフリー基本構想を新たに策定した市町村数が前年度を下回る**
交通バリアフリー法に基づく基本構想を新たに作成した市区町村は、平成15年度の58市区町村に対して、平成16年度で54市区町村と前年度を下回る結果。(図9-1)

(3)業績計画(今後の取組み)

- **着実な歩行空間のバリアフリーの推進**
平成22年度までに100%を目指して着実にバリアフリー化の推進を図り、基本構想の策定等バリアフリー化に対する取り組み意欲を喚起。
- **「スーパーモデル地区」におけるバリアフリー化の推進**
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。概ね3年以内にバリアフリー重点整備地区において面的なバリアフリー化を推進。

平成15年度実績	約25%	
平成16年度	実績	約31%
	目標	約30%
中期的な目標	平成22年度までに概成することを目標に、平成19年度までに約5割まで向上	
平成17年度の目標	約35%	



担当：道路局 地方道・環境課 道路交通安全対策室

(1) 指標の動向

■歩行空間のバリアフリー化指標

本指標は、1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設の周辺等の主な道路のバリアフリー化された道路の割合を示す。「バリアフリー化された道路」とは、車いすがすれ違うことが出来る幅員を有している、段差が解消されている、視覚障害者用誘導ブロックが設置されているなど、道路の移動円滑化に関する基準（「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」）に定められた構造基準を満たし、高齢者・障害者にとっても円滑で安全に移動できる歩行空間が整備された道路のことをいう。

■平成16年度末における歩行空間のバリアフリー化率が31%に向上し、目標を達成。

交通バリアフリー法に基づき定められている「移動円滑化の促進に関する基本方針」において、重点整備地区内の主要な特定経路を構成する道路等について、原則として平成22年までに移動円滑化を実施することとしており、目標達成に向けて一層の推進が必要。

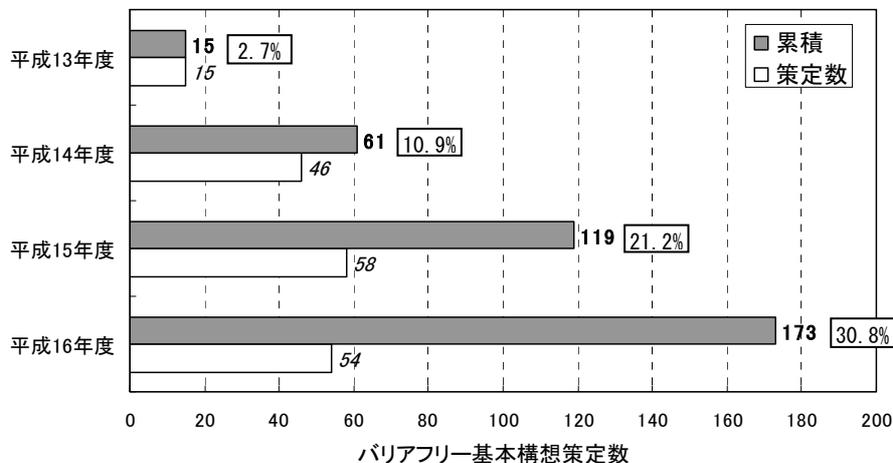
■歩行空間のバリアフリー化率の伸びが前年度と比較して2%マイナスに

昨年度のバリアフリー化率の伸びが8%（17%（H14）→25%（H15））であったのに対し、平成16年度は前年度からの伸びは約6%に留まっており、進捗度が低下。目標達成に向けて、着実なバリアフリー化の推進が必要。

(2) 達成度報告（昨年度の成果）

■バリアフリー基本構想の策定状況

交通バリアフリー法に基づく基本構想を新たに策定した市区町村の数は、平成15年度の58市区町村に対し、平成16年度は54市区町村と前年度を下回った。また、基本構想を策定した市区町村が累積で186（平成17年6月15日現在）になるなど、一定の進捗が図られているものの、平均5,000人/日以上の利用者がある旅客施設を有する市町村（562）の約3割に留まるなど依然としてその割合は低く、今後一層のバリアフリー化を推進するにあたって、地方公共団体の積極的な取組みが望まれる。



※□内は平均5,000人/日以上の利用者がある旅客施設を有する市区町村数（562）に対する割合

図9-1 バリアフリー基本構想策定市区町村数（平成13年度～平成16年度）の推移

【交通事故を減らす ～安全・安心な道づくり～】

表 9-1 バリアフリー基本構想策定市区町村の割合（平成 17 年 6 月 15 日現在）

基本構想策定市区町村数 (A)	5000 人/日以上の旅客施設を持つ市区町村数 (B)	バリアフリー基本構想策定率 ((A) / (B))
186	562	33%

■依然として市区町村道におけるバリアフリー化率が低い傾向

国及び都道府県が管理する道路のバリアフリー化の割合が約 4 割となった一方で、市区町村道の値（28%）は低く、今後とも市区町村の積極的な取組みが必要。

表 9-2 道路管理者別の歩行空間のバリアフリー化率

	直轄国道	都道府県が管理する道路	市区町村が管理する道路	全道路
歩行空間のバリアフリー化率	39.2%	38.0%	27.5%	31.0%
	38.2%			

(3) 業績計画（今後の取組み）

■着実に歩行空間のバリアフリー化を推進

平成 22 年度に 100%を目指して着実に歩行空間のバリアフリー化の推進が必要。都道府県別のバリアフリー化率の提示や各地のバリアフリー化事例の積極的な紹介など、バリアフリー化への取組意欲を喚起していくことで一層の歩行空間のバリアフリー化の推進を図る。

■スーパーモデル地区におけるバリアフリー化の推進

身近な道路のニーズに応える先進的施策を強力に推進することを目的として、特に住民ニーズの高い 4 つの施策（「くらしのみちゾーン」「バリアフリー重点整備地区」「面的無電柱化地区」「自転車利用促進地区」）について、全国の見本となるモデル地区（スーパーモデル地区）を平成 16 年 3 月に 14 市区町村、18 地区で指定したところ。

その中で、歩行空間のバリアフリー化については 5 地区が指定されており、概ね 3 年以内（平成 19 年度まで）に重点的に整備を実施する。



【神奈川県 厚木市】



【愛媛県 松山市】

図 9-2 スーパーモデル地区（歩行空間のバリアフリー化）の例

【関連する平成 17 年度の主な施策】

- ・主要な鉄道駅等を中心とする地区において、高齢者、身体障害者等に配慮した安全で快適な歩行空間を確保するため、交通バリアフリー法に基づき、バリアフリー化された歩行空間ネットワーク整備を継続的に推進
- ・スーパーモデル地区における先導的取組地域において、重点的にバリアフリー化を推進

【指標-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

(4) バックデータ

【バリアフリー基本構想策定状況（平成17年6月15日時点）】

（受理順、複数作成の場合（ ）内に提出回数記載）

	市町村名	受理日		市町村名	受理日		市町村名	受理日
1	福岡県福岡市	H13.4.12	76	滋賀県今津町	5.8	150	茨城県西茨城郡友部町	6.7
2	北海道室蘭市	7.4	76	鳥根県多伎町	5.8	150	茨城県水戸市	6.7
3	広島県呉市	8.31	78	千葉県八千代市	5.9	153	熊本県熊本市	6.11
4	千葉県千葉市	12.4	79	滋賀県大津市	5.14	153	神奈川県大和市	6.11
5	山梨県石和町	H14.1.24	80	岐阜県岐阜市	5.15	155	広島県廿日市市	6.22
6	大阪府守口市	1.31	80	香川県高松市	5.15	156	東京都墨田区	6.30
7	鳥取県鳥取市	2.13	82	大阪府大阪市	5.16	157	滋賀県野洲郡野洲町	7.06
8	新潟県亀田町	3.8	82	大阪府泉南市	5.16	158	岐阜県瑞浪市	7.7
9	大阪府交野市	3.12	84	高知県高知市	5.30	159	大阪府箕面市	7.8
10	大阪府八尾市	3.14	85	新潟県新潟市	6.2	160	滋賀県滋賀郡志賀町	7.13
11	大阪府堺市	3.20	86	埼玉県東松山市	6.9	161	栃木県那須郡西那須野町	7.27
11	北海道千歳市	3.20	87	愛媛県松山市	6.10	162	神奈川県横浜市	8.6
13	東京都荒川区	3.25	88	滋賀県彦根市	6.11	163	東京都台東区	8.9
14	福岡県大牟田市	3.28	89	山形県南陽市	6.18	163	東京都練馬区	8.9
15	千葉県船橋市	3.29	90	岩手県盛岡市	6.19	165	滋賀県甲賀郡水口町	8.10
16	富山県小杉町	4.4	91	広島県東広島市	7.1	166	京都府亀岡市	8.11
17	福岡県福岡市	4.5	92	茨城県取手市	7.2	167	兵庫県川西市	8.23
18	兵庫県明石市	4.8	93	広島県三原市	7.7	168	秋田県秋田市	8.30
19	香川県丸亀市	4.9	93	北海道北見市	7.7	169	神奈川県逗子市	9.6
20	石川県金沢市	4.10	95	福島県会津若松市	7.8	170	北海道釧路市	9.17
21	北海道恵庭市	4.25	96	大阪府高槻市	7.9	171	愛知県豊田市	10.1
21	埼玉県熊谷市	4.25	97	滋賀県米原町	7.18	172	長野県岡谷市	10.4
23	神奈川県相模原市	5.9	98	京都府福知山市	8.11	173	滋賀県長浜市	10.19
24	滋賀県守山市	5.29	99	神奈川県津久井郡藤野町	8.12	173	福島県福島市	10.19
25	大阪府河内長野市	6.3	100	神奈川県小田原市	9.3	175	京都府京都市(2)	10.22
25	広島県広島市	6.3	101	新潟県糸魚川市	9.17	176	静岡県静岡市(2)	10.29
27	神奈川県秦野市	6.19	102	兵庫県西宮市	9.18	177	神奈川県鎌倉市(2)	11.26
28	福岡県北九州市	6.27	103	青森県青森市	9.24	178	岐阜県中津川市	12.21
29	大阪府豊中市	7.1	104	神奈川県厚木市	9.26	179	神奈川県川崎市	12.27
30	長崎県佐世保市	7.22	105	茨城県日立市	10.1	180	福井県敦賀市	H17.1.28
31	京都府長岡京市	8.1	106	神奈川県鎌倉市	10.7	181	山口県下関市	2.3
32	長崎県長崎市	8.22	107	京都府京都市	10.10	182	静岡県浜松市	2.15
33	長野県諏訪市	8.30	108	福島県いわき市	10.16	183	岐阜県羽島市	2.21
34	岐阜県各務原市	9.17	109	千葉県市川市	10.27	184	神奈川県伊勢原市	3.1
35	岐阜県可児市	9.27	110	岡山県笠岡市	10.30	185	埼玉県白岡町	3.29
36	神奈川県藤沢市	9.30	111	兵庫県加古川市	11.5	185	大阪府豊中市(3)	3.29
37	千葉県柏市	10.1	112	栃木県宇都宮市	11.21	187	宮城県仙台市(3)	3.31
38	福岡県古賀市	10.3	113	東京都三鷹市	12.1	187	大阪府東大阪市(2)	3.31
39	静岡県静岡市	10.15	113	福井県福井市	12.1	187	神奈川県川崎市(2)	3.31
40	富山県魚津市	10.17	115	大阪府豊中市(2)	12.3	190	埼玉県入間市	4.1
41	大阪府東大阪市	10.18	116	長野県塩尻市	12.9	190	山梨県甲府市	4.1
42	千葉県袖ヶ浦市	10.21	117	愛知県名古屋(2)	12.12	192	東京都北区(2)	4.5
43	大阪府阪南市	11.11	118	東京都杉並区	H16.1.31	193	千葉県習志野市	4.8
44	兵庫県宝塚市	11.14	119	宮城県宮崎市	2.5	194	大阪府寝屋川市(2)	4.15
45	兵庫県神戸市	12.11	120	京都府相楽郡木津町	2.12	195	大阪府八尾市(3)	4.22
46	東京都羽村市	12.12	121	新潟県柏崎市	3.8	196	福岡県遠賀町	4.26
47	東京都北区	12.24	121	三重県松阪市	3.8	196	東京都台東区(2)	4.26
48	新潟県新発田市	H15.1.7	123	大阪府守口市(2)	3.10	198	大阪府枚方市	5.2
49	愛知県春日井市	1.7	124	鳥根県松江市	3.11	199	埼玉県さいたま市	5.10
50	静岡県焼津市	1.10	125	大阪府堺市(3)	3.23	200	大阪府大阪市(3)	5.16
51	大阪府柏原市	1.16	126	東京都府中市	3.24	200	福岡県前原市	5.16
52	大阪府大阪狭山市	2.3	127	宮城県仙台市(2)	3.31	202	東京都新宿区	5.20
53	大阪府茨木市	2.6	128	千葉県浦安市	4.1	202	大阪府岸和田市(2)	5.20
54	新潟県長岡市	2.10	129	大分県大分市	4.2	204	大阪府摂津市	5.23
55	愛知県名古屋(2)	2.14	130	大阪府四條畷市	4.6	205	大分県別府市	5.30
56	大阪府藤井寺市	2.24	131	愛媛県今治市	4.8	206	岐阜県恵那市	6.6
56	北海道遠軽町	2.24	132	大阪府松原市	4.14	207	愛知県刈谷市	6.8
58	東京都千代田区	3.12	133	栃木県下都賀郡国分寺町	4.15	208	広島県広島市(2)	6.13
59	三重県津市	3.20	133	埼玉県鳩ヶ谷市	4.15	209	静岡県富士市	6.15
60	宮城県仙台市	3.24	135	滋賀県近江八幡市	4.19			
61	大阪府堺市(2)	3.26	135	岩手県一関市	4.19			
62	鹿児島県鹿児島市	3.28	137	埼玉県大里郡寄居町	4.20			
63	大阪府八尾市(2)	4.1	138	埼玉県所沢市	4.21			
64	東京都武蔵野市	4.2	139	東京都目黒区	4.23			
65	岐阜県穂積町(現 瑞穂市)	4.3	140	新潟県上越市	4.27			
66	埼玉県深谷市	4.4	141	新潟県南魚沼郡湯沢町	4.28			
66	大阪府吹田市	4.4	142	岐阜県土岐市	5.10			
68	東京都八王子市	4.8	143	大阪府貝塚市	5.12			
69	大阪府柏原市(2)	4.11	144	北海道富良野市	5.21			
70	北海道札幌市	4.16	144	大阪府大阪市(2)	5.21			
71	兵庫県姫路市	4.17	146	大阪府大東市	5.27			
72	山口県菊川町	4.24	147	福岡県久留米市	6.1			
73	愛知県岡崎市	5.1	148	静岡県藤枝市	6.2			
74	福岡県大野城市	5.2	148	三重県一志郡嬉野町	6.2			
75	大阪府寝屋川市	5.7	150	大阪府岸和田市	6.7			

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

【都道府県別バリアフリー化率（平成16年度末）】

地方ブロック	都道府県	平成16年度末			
		直轄国道	都道府県が管理する道路 (補助国道・都道府県道)	市区町村が管理する道路 (補助国道・市区町村道)	合計
北海道	北海道	58.0%	32.7%	31.3%	37.8%
	札幌市	68.1%	—	35.3%	43.2%
	小計	63.7%	32.7%	33.8%	40.9%
東北	青森県	81.0%	55.2%	23.7%	43.6%
	岩手県	0.0%	17.4%	12.2%	14.2%
	宮城県	26.0%	60.2%	40.4%	45.6%
	秋田県	52.6%	0.0%	0.0%	4.4%
	山形県	38.1%	27.6%	50.7%	38.8%
	福島県	54.7%	28.3%	29.2%	30.9%
	仙台市	94.8%	0.0%	6.9%	19.7%
	小計	57.3%	34.1%	22.8%	29.9%
関東	茨城県	86.0%	7.9%	9.0%	13.9%
	栃木県	43.1%	29.7%	32.9%	31.0%
	群馬県	100.0%	36.1%	14.9%	31.0%
	埼玉県	55.0%	41.5%	48.4%	46.6%
	千葉県	0.0%	23.5%	36.0%	32.4%
	東京都	13.1%	63.0%	24.1%	34.7%
	神奈川県	5.3%	14.0%	17.1%	15.5%
	山梨県	0.0%	39.8%	21.8%	29.6%
	長野県	0.0%	52.7%	54.9%	53.5%
	さいたま市	42.1%	24.1%	23.3%	24.8%
	千葉市	0.0%	—	24.4%	23.2%
	川崎市	0.0%	0.0%	1.0%	0.7%
	横浜市	0.0%	0.0%	1.2%	0.9%
	小計	14.3%	42.2%	22.4%	27.6%
北陸	新潟県	59.9%	36.9%	38.0%	39.0%
	富山県	—	18.1%	51.5%	43.6%
	石川県	75.0%	33.1%	45.4%	42.3%
	小計	59.8%	33.8%	42.4%	40.7%
中部	静岡県	64.9%	40.7%	26.9%	34.6%
	愛知県	53.5%	42.9%	49.3%	47.1%
	三重県	44.8%	28.2%	27.7%	29.5%
	岐阜県	0.0%	28.7%	32.2%	28.7%
	名古屋市	68.1%	25.8%	25.0%	28.9%
	小計	55.1%	33.0%	32.3%	34.0%
近畿	福井県	100.0%	81.5%	51.5%	72.6%
	滋賀県	33.9%	21.1%	28.6%	26.6%
	京都府	14.4%	32.1%	30.6%	30.4%
	大阪府	35.5%	17.5%	27.9%	25.7%
	兵庫県	50.5%	37.9%	28.8%	32.8%
	奈良県	43.1%	58.5%	39.1%	44.9%
	和歌山県	88.5%	51.9%	38.2%	50.7%
	京都市	63.1%	0.0%	28.5%	30.2%
	大阪市	0.0%	—	22.7%	21.7%
	神戸市	22.2%	—	39.6%	39.1%
	小計	36.4%	28.4%	28.3%	28.9%
中国	鳥取県	75.0%	55.1%	20.3%	46.9%
	島根県	3.0%	61.4%	57.1%	44.1%
	岡山県	52.4%	36.9%	59.7%	52.3%
	広島県	39.5%	23.8%	34.8%	34.5%
	山口県	76.9%	7.6%	18.4%	24.1%
	広島市	5.9%	79.6%	58.6%	62.4%
	小計	42.6%	47.2%	45.6%	45.7%
四国	徳島県	0.0%	37.5%	23.8%	25.5%
	香川県	16.1%	47.1%	40.8%	40.0%
	愛媛県	86.8%	79.1%	13.2%	35.1%
	高知県	100.0%	38.9%	56.9%	67.6%
	小計	56.1%	50.4%	35.2%	42.5%
九州	福岡県	23.1%	33.9%	17.9%	24.6%
	佐賀県	—	35.2%	85.2%	59.8%
	長崎県	88.0%	79.4%	41.6%	56.6%
	熊本県	—	61.7%	30.6%	41.7%
	大分県	90.0%	13.5%	57.5%	46.2%
	宮崎県	52.6%	59.5%	49.6%	52.0%
	鹿児島県	68.4%	75.9%	40.5%	56.1%
	北九州市	65.9%	58.8%	68.7%	66.3%
	福岡市	26.1%	19.6%	29.8%	26.5%
小計	54.0%	41.4%	39.0%	41.0%	
沖縄	沖縄県	0.0%	40.8%	14.0%	31.2%
	小計	0.0%	40.8%	14.0%	31.2%
全国計		39.2%	38.0%	27.5%	31.0%

4) 地域を結ぶ

～物流機能の向上と地域間の連携～

地域を結ぶという政策目標は、

- ・ 一台の自動車の一年間の走行距離のうち高速道路を利用している割合がどれだけ増えたか（指標－10）
 - ・ インターチェンジ等からの 10 分以内アクセスが可能な、拠点的な空港・港湾がどれだけ増えたか（指標－11）
- で評価する。

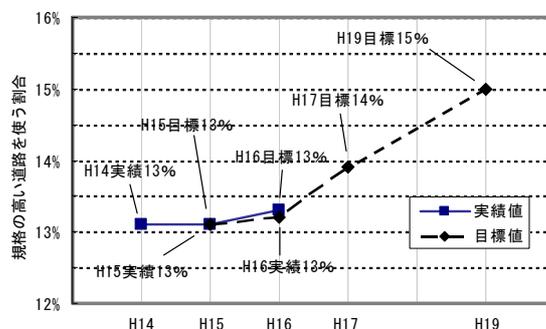
【指標－10】規格の高い道路を使う割合（→84 頁）

定義：全道路の走行台キロに占める自動車専用道路等の走行台キロの割合

中期的な目標：平成 19 年度までに約 15%とする

■より使いやすい高速道路へ

規格の高い道路を使う割合、2 年連続微増傾向。短距離交通の転換が重要課題。



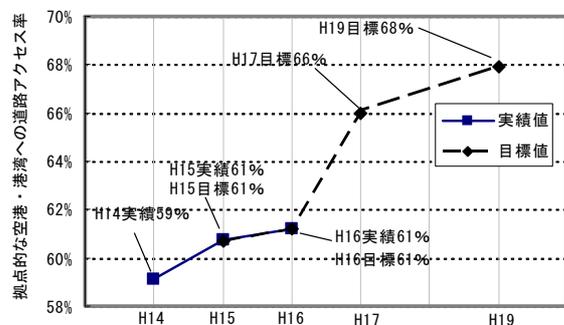
【指標－11】拠点的な空港・港湾への道路アクセス率（→90 頁）

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

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

■拠点的な空港・港湾へのアクセスの向上

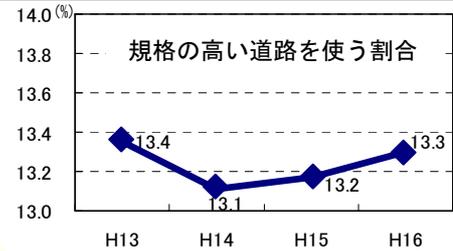
平成 9 年度以降、アクセス率が急激に改善。さらに 3 箇所へのアクセスを達成し 66%に。



（参考：地域連携推進事業費等 19,228 億円[平成 17 年度]）

より使いやすい高速道路へ

**規格の高い道路を使う割合、2年連続微増傾向
短距離交通の転換が重要課題。**



(1)指標の動向

■高速道路等を使う割合は目標を達成

「規格の高い道路を使う割合」(以下「分担率」)は、13.2%(平成15年度)から13.3%(平成16年度速報値)と微増。全道路の走行台キロがほぼ横ばい(0.3%増)に対して、高速道路等の走行台キロが約370万台キロ/日(1.3%)増加しており、高速道路等への転換が僅かながら進捗。(表10-1)

■我が国の高速道路等を使う割合は13%で欧米諸国の20～30%に比べて低い

一度に50km以上を走行する長距離交通は、全国的に20～30%存在。一方で、わが国の分担率は、20～30%に比べて著しく低く、高速道路等と生活道路の機能分担が十分でないために、渋滞、環境悪化などの社会問題が顕在化。(図10-1, 2)

■短距離の移動における分担率の向上がポイント

都市を中心とする分担率の高い地域では、短距離の移動でも高速道路等を利用する割合が高く、日常的な交通の分担率を高めることが分担率の向上に有効。(図10-4)

(2)達成度報告(昨年度の成果)

■とぎれた高速道路等を結ぶことが、路線全体の利用促進に

愛知県(走行台キロが132万台キロ/日増加(全国1位))では、伊勢湾岸自動車道の豊田JCT～豊田南IC間の開通により東名高速道路と接続。この効果により、伊勢湾岸自動車道全線にわたり交通量が大幅に増加(平均で約40%増)。(図10-6)このほか、新規に高速道路等が供用した地域でも分担率が大きく向上。

■料金割引による高速自動車国道の利用促進

ETC利用者を対象とした高速自動車国道の料金割引については、平成16年度中に「深夜割引」「早朝夜間割引」「通勤割引」を、平成17年4月1日からは「マイレージ割引」「大口・多頻度割引」を本格実施。(図10-7)高速自動車国道の利用時間帯の分散化などを確認。(図10-8, 9)今後、さらに一般道路を含めた渋滞緩和等の効果発現に向け、状況調査を行いつつ、ETC利用率の向上等を図る。

(3)業績計画(今後の取組み)

■追加インターチェンジの設置に向けた施策展開

平成16年度より高速自動車国道のSA・PAに接続するスマートIC(ETC専用IC)の社会実験を実施中(平成16年度に全国15箇所にて実験開始)であり、平成17年度は社会実験の結果をふまえ本格展開を検討。(図10-10)

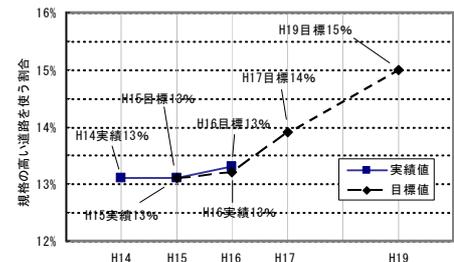
■有料道路の弾力的な料金設定の本格実施に向けた施策展開

弾力的な料金設定の本格実施に向け、平成17年度も引き続き有料道路の料金社会実験を実施。首都高速・阪神高速においては対距離料金制の導入を検討。(図10-11, 12)

■高速道路等のネットワーク整備

不連続区間の存在等、地域によっては不十分な高速道路等のネットワークを効果的、効率的に整備。

平成15年度実績	13%	
平成16年度	実績	13%(高速道路等の交通が約370万台 ^キ o/日増加)
	目標	13%(前年度より新たに290万台 ^キ o/日の交通を高速道路等へ転換)
中期的な目標	平成19年度までに約15%とする	
平成17年度の目標	14%	



担当：道路局 企画課 道路経済調査室

(1) 指標の動向

■徐々に高速道路等への交通転換が進む

分担率は、13.2%（平成15年度）から13.3%（平成16年度速報値）と横ばい。ただし、全道路の走行台キロが、ほぼ横ばい（0.3%）に対して、高速道路等の走行台キロが約370万台キロ/日（1.3%）増加しているため、高速道路等への転換が僅かながら進捗。また、高速道路等の交通量の増加分の約6割（約220万台キロ/日）は平成16年度内に開通した区間で発生したもの。

表 10-1 交通量

	全道路(万台キロ/日)	高速道路等(万台キロ/日)
H15年度	216,665	28,543
H16年度	217,364	28,919
増減	699	376
H16/H15	0.3%増	1.3%増

■欧米諸国に比べて十分利用されていない規格の高い道路

一度に50km以上を走行する長距離交通は、全国的に20%~30%存在。一方で、高速道路の利用率は約13%にとどまっております。欧米諸国の20~30%と比較して著しく低い状況。

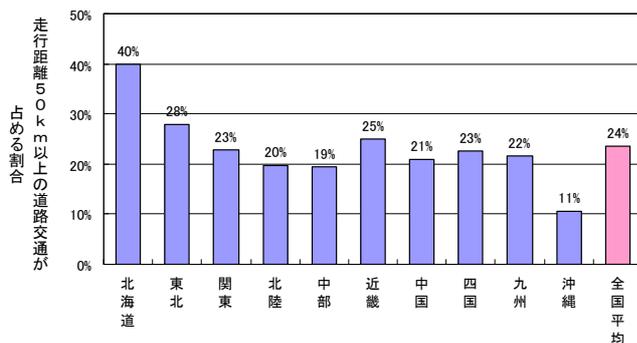
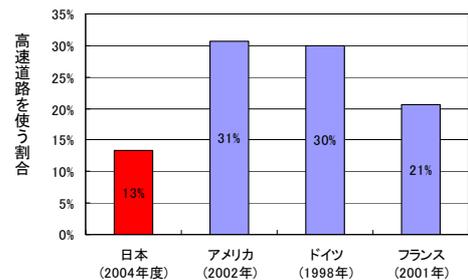


図 10-1 全国ブロック別のトリップ特性 (平日)
(一度の走行距離 50km 以上の道路交通が占める割合)



※諸外国における規格の高い道路の定義
 アメリカ：Interstate, Other Freeway & Expressway
 ドイツ：Bundesauto-bahnen フランス：Autoroute

図 10-2 規格の高い道路を使う割合の諸外国比較

■分担率の向上による効果

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

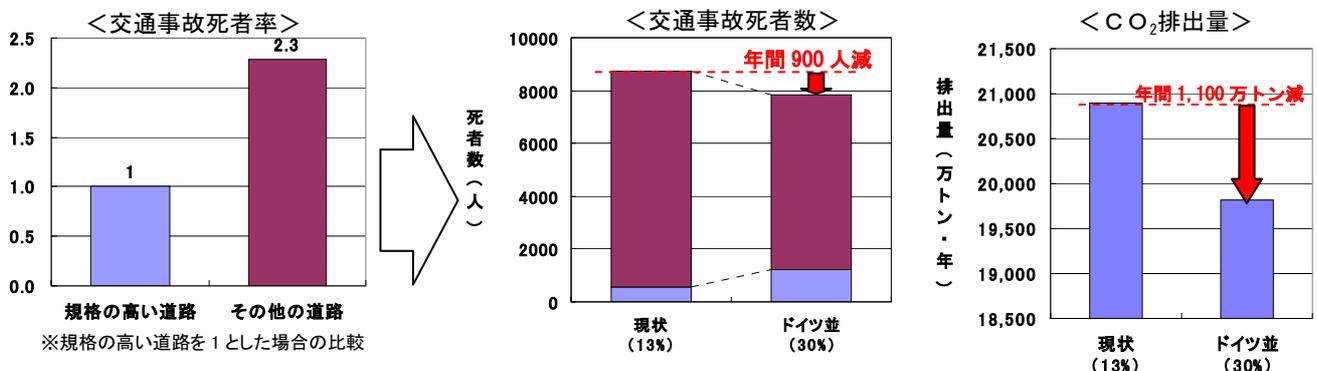


図 10-3 分担率と交通事故死者数・CO₂ 排出量

出典) 交通統計 (平成13年版)
国土交通省資料

【地域を結ぶ ～物流機能の向上と地域間の連携～】

■50km 以内の短距離を走行する自動車を利用しやすい高速道路の重要性

都市を中心とする分担率の高い地域では、短距離の移動でも高速道路等を利用する割合が高い。長距離になると地方部においても高速道路等を利用する割合は高くなる傾向にある。

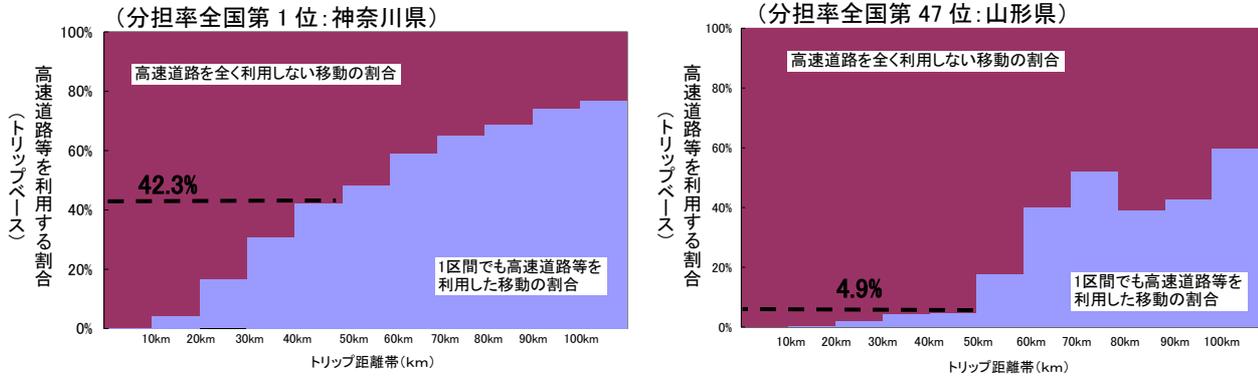


図 10-4 トリップ距離帯別高速道路等を使う割合 ※H11 交通量センサスより

■都道府県別にみた規格の高い道路を使う割合の増減

分担率の都道府県別の増減率について、平成 15 年度と平成 16 年度を比較すると、青森県、中部地方で大きく増加。

これは、新規供用区間(青森県：下北半島縦貫道路(有戸 BP、野辺地 BP)9km、愛知県・岐阜県：東海環状自動車道 73km など)が分担率の向上に寄与したものと考えられる。

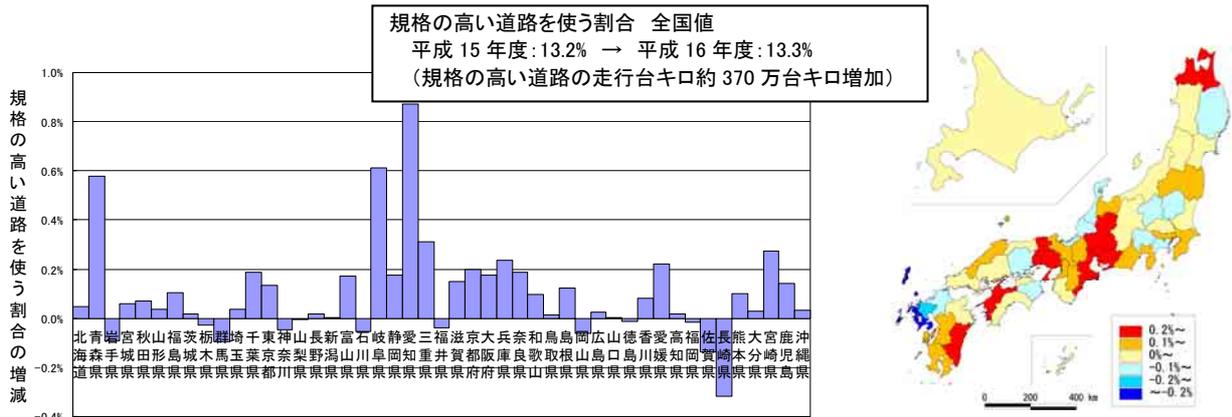


図 10-5 都道府県別の分担率の増減率(平成 15 年度→平成 16 年度)

(2) 達成度報告 (昨年度の成果)

■とぎれた高速道路を結ぶことが路線全体の利用促進に

愛知県内の伊勢湾岸自動車道では豊田 JCT～豊田南 IC 間の開通により、東名自動車道と直結。この開通により、伊勢湾岸自動車道の利便性が大きく向上し、開通後は、全線にわたり交通量が大幅に増加。(平均で約 40%増)

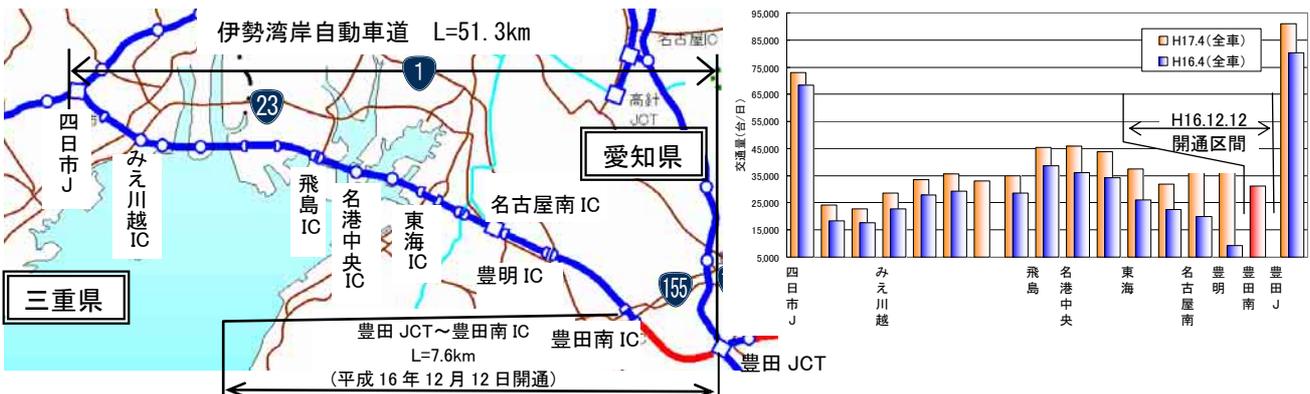


図 10-6 伊勢湾岸自動車道(豊田 JCT～豊田南 IC) 開通後における交通量の変化

■料金割引による高速自動車国道の利用促進

ETC利用者を対象とした高速自動車国道の料金割引については、平成16年11月1日より「深夜割引」を、平成17年1月11日より「早朝夜間割引」「通勤割引」を、平成17年4月1日より「マイレージ割引」「大口多頻度割引」を本格実施。

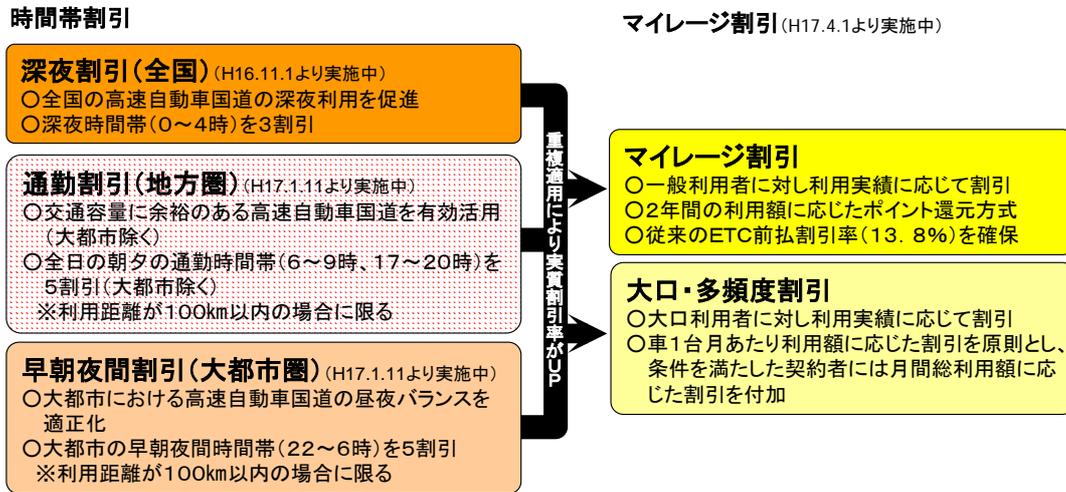


図 10-7 高速自動車国道の料金割引内容

(高速自動車国道の料金割引効果)

料金割引の対象となる交通量は、1日の交通量425万台のうち約11%(ETC利用車の約33%)にあたる約47万台。

料金施策により、以下のように高速自動車国道の利用時間帯や一般道路との交通量分担率に変化が生じているが、一般道路における渋滞や騒音の緩和等の効果は明確に確認できていない。今後、高速自動車国道の有効利用により、渋滞や騒音の緩和等の効果を上げるため、ETC利用率の向上を図るとともに、具体的な状況をフォローアップし、必要に応じて改善策を検討。

①高速自動車国道の利用時間帯の分散化

【深夜割引】

- ・データを取得できた30路線中、効果発現区間の割合が90%超の路線は23路線。

【通勤割引】

- ・通勤割引対象539区間中、効果発現区間は483区間。特に朝方に高い効果。

【早朝夜間割引】

- ・大都市近郊の12路線中、効果発現区間の割合が90%超の路線は7路線。

②高速自動車国道と並行する一般国道の交通量分担率の低下

高速自動車国道と一般国道が並行する142区間のうち、深夜割引時間帯では85%の区間、早朝夜間割引時間帯では83%の区間、通勤割引時間帯では80%の区間において、一般国道の交通量分担率が低下。(H17.3交通量の対前年比較)。

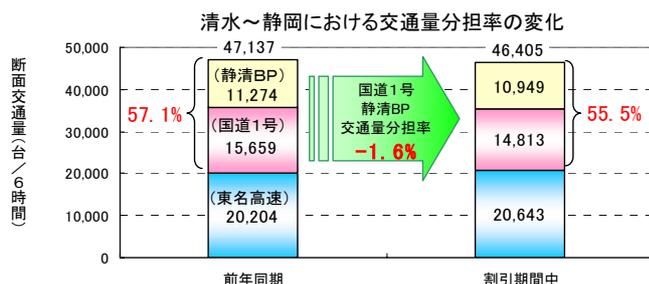


表 10-2 料金割引の利用車数

	日交通量	ETC車交通量	深夜	通勤	早朝夜間
H17.3(割引後)	425万台	143万台	7.5万台(1.8%)	29.1万台(6.8%)	9.9万台(2.3%)

(参考)前年同月(H16.3)の日交通量は約420万台 ※数値は今後精査して変更になることがある



図 10-8 路線別の深夜割引効果発現区間割合



図 10-9 高速自動車国道と一般国道の交通量分担率の変化(静岡市内の東名高速と国道1号の例)

(3) 業績計画 (今後の取組み)

より日常的に、短距離交通も高速自動車国道を利用しやすい環境を整備
追加インターチェンジの設置に向けた施策展開

平成 16 年度より高速自動車国道の SA・PA に接続するスマート IC (ETC 専用 IC) の社会実験を実施中 (平成 16 年度に全国 15 箇所にて実験開始)。平成 17 年度は管理コストの縮減、有料道路の採算性に与える影響等、社会実験で確認された課題をふまえ、スマート IC の本格展開へ向けた検討を実施。



駒寄 PA スマート IC の利用交通量は 900 台/日 (H17.3 末)。駒寄 PA スマート IC を出口とする交通量のうち 74% が、40km 未満の近距離利用であり、特に朝夕の通勤目的の利用が多い。



関越自動車道駒寄 PA (群馬県) における社会実験の状況

図 10-10 SA・PA に接続するスマート IC の社会実験

都市高速道路への対距離料金制の導入へ向けた検討

都市高速道路においては、ネットワークの拡大により利用距離にばらつきが生じ、均一料金制による利用者間の不公平感が拡大してきたことなどから、平成 20 年度を目標に対距離料金制への移行に向けた検討を実施。

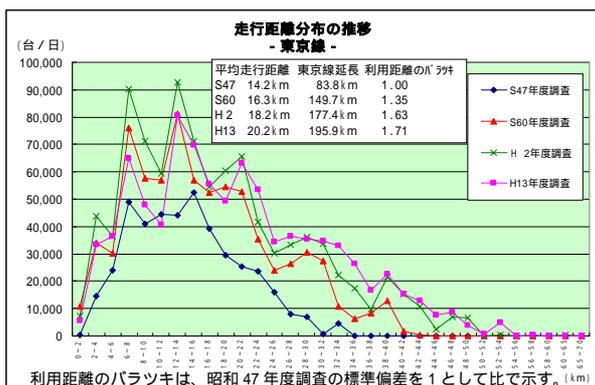


図 10-11 首都高速道路の走行距離分布の推移 (東京線)

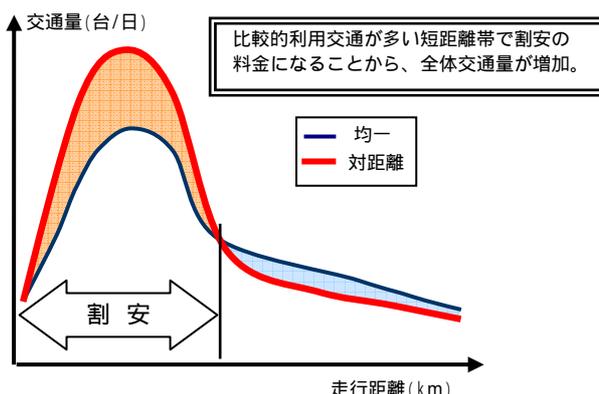


図 10-12 対距離料金制導入による交通量の変化

【関連する平成 17 年度の主な施策】

- 「マイレージ割引」、「大口・多頻度割引」を実施(平成 17 年 4 月~)。
- サービスエリア・パーキングエリアに接続するスマート IC の社会実験の拡充 (継続)。
- 規格の高い道路のネットワークの効果的・効率的な整備 (今年度供用予定: 京奈和自動車、福岡高速 5 号線等)

(4) バックデータ

【平成15年度→平成16年度 規格の高い道路の走行台キロ・規格の高い道路を使う割合の増減量】

ポイント：①中部地方では、伊勢湾岸自動車道をはじめ有料道路の開通により大幅に増加

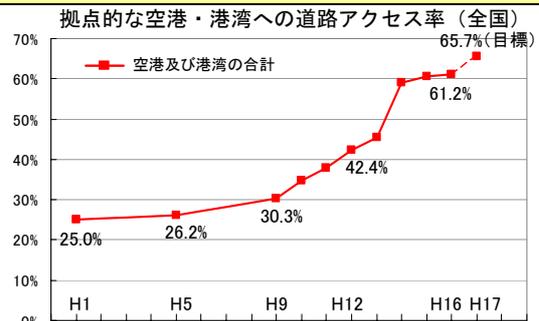
■ トップ10 ■ ワースト10

区分	平成16年度速報値		全道路走行台キロ 百万キロ/日		規格の高い道路 百万キロ/日		平成15年度実測値		全道路走行台キロ 百万キロ/日		規格の高い道路 百万キロ/日		規格の高い道路を使う割合増減量 H15→H16		規格の高い道路 走行台キロ増減量 H15→H16	
	割合	台数	走行台キロ	台数	走行台キロ	台数	走行台キロ	走行台キロ	台数	走行台キロ	走行台キロ	台数	増減量	台数	増減量	
全国	13%	41	2,174	2	289	13%	40	2,167	2	285	0.13%	24	0.06	15		
北海道	4.7%	41	115.0	2	5.38	20	4.6%	40	114.9	1	5.32	20	0.05%	24	0.06	15
青森県	3.5%	45	27.6	31	0.98	43	3.0%	46	27.2	31	0.80	44	0.58%	3	0.17	8
秋田県	4.2%	43	27.2	32	1.15	41	4.2%	43	27.2	32	1.13	40	0.07%	22	0.02	29
岩手県	10.0%	27	36.9	24	3.68	26	10.1%	27	36.8	24	3.70	26	-0.09%	44	-0.02	41
山形県	2.9%	47	31.2	28	0.92	44	2.9%	47	30.8	28	0.90	43	0.03%	26	0.02	27
宮城県	12.2%	18	44.9	21	5.46	18	12.1%	18	44.7	21	5.42	17	0.06%	23	0.05	20
福島県	12.0%	19	50.9	16	6.09	15	11.9%	20	50.6	16	6.00	15	0.11%	18	0.08	11
東京都	19.1%	6	102.8	3	19.65	3	19.0%	6	102.8	3	19.52	3	0.13%	16	0.13	9
神奈川県	25.4%	1	74.2	10	18.83	5	25.4%	1	74.5	10	18.96	4	-0.05%	41	-0.13	47
千葉県	14.5%	14	76.9	8	11.17	8	14.3%	14	76.4	8	10.95	9	0.19%	10	0.21	5
埼玉県	16.1%	11	87.8	6	14.14	7	16.1%	10	88.1	5	14.15	7	0.04%	25	-0.01	37
茨城県	7.9%	33	69.4	11	5.50	17	7.9%	33	69.3	11	5.49	16	0.02%	32	0.02	30
栃木県	11.1%	22	48.6	17	5.40	19	11.1%	23	48.5	17	5.41	18	-0.03%	39	-0.01	38
群馬県	9.9%	28	45.7	19	4.54	22	10.0%	28	45.7	19	4.59	22	-0.09%	45	-0.05	45
長野県	15.0%	12	54.3	13	8.14	12	15.0%	12	54.2	13	8.11	12	0.02%	31	0.03	24
山梨県	18.8%	7	23.2	37	4.36	24	18.8%	7	23.1	38	4.34	24	0.00%	36	0.02	28
新潟県	14.8%	13	60.5	12	8.94	10	14.8%	13	60.2	12	8.90	10	0.00%	34	0.04	21
富山県	8.3%	32	26.5	33	2.19	33	8.1%	32	26.4	34	2.14	33	0.17%	13	0.06	17
石川県	12.7%	17	26.5	34	3.36	29	12.7%	17	26.6	33	3.39	27	-0.05%	42	-0.03	42
静岡県	19.7%	5	75.7	9	14.88	6	19.5%	5	75.3	9	14.67	6	0.18%	11	0.21	6
岐阜県	10.7%	24	52.9	15	5.65	16	10.1%	26	52.3	15	5.28	21	① 0.61%	2	0.38	2
愛知県	16.4%	8	115.1	1	18.83	4	15.5%	11	113.1	2	17.51	5	0.87%	1	1.32	1
三重県	13.9%	16	46.8	18	6.51	14	13.6%	16	46.5	18	6.33	14	0.31%	4	0.18	7
滋賀県	20.8%	4	35.0	25	7.27	13	20.6%	4	34.8	25	7.19	13	0.15%	14	0.08	10
京都府	10.4%	25	33.0	27	3.42	27	10.2%	24	32.8	27	3.35	28	0.20%	8	0.08	12
大阪府	23.6%	3	93.9	4	22.18	1	23.5%	3	93.4	4	21.90	1	0.17%	12	0.27	4
兵庫県	24.8%	2	88.4	5	21.96	2	24.6%	2	87.9	6	21.61	2	0.24%	6	0.35	3
福井県	10.1%	26	21.8	41	2.19	32	10.1%	25	21.8	41	2.21	32	-0.04%	40	-0.01	39
奈良県	16.3%	9	20.8	42	3.39	28	16.1%	9	20.7	42	3.34	29	0.19%	9	0.05	19
和歌山県	6.5%	36	20.7	43	1.35	39	6.4%	37	20.6	43	1.33	39	0.10%	20	0.02	25
鳥取県	3.4%	46	15.9	47	0.54	47	3.4%	45	15.9	47	0.54	47	0.01%	33	0.00	35
島根県	4.0%	44	19.8	44	0.80	46	3.9%	44	19.7	44	0.77	46	0.12%	17	0.03	22
岡山県	11.8%	21	45.2	20	5.31	21	11.8%	21	45.3	20	5.35	19	-0.06%	43	-0.04	44
広島県	16.2%	10	53.8	14	8.69	11	16.1%	8	53.7	14	8.67	11	0.02%	29	0.02	26
山口県	11.9%	20	38.0	23	4.52	23	11.9%	19	38.0	23	4.52	23	0.00%	35	0.00	34
徳島県	5.2%	38	19.0	45	0.98	42	5.2%	38	19.0	45	0.99	42	-0.01%	37	0.00	36
香川県	8.9%	30	22.8	40	2.03	34	8.8%	30	22.7	40	2.00	34	0.08%	21	0.03	23
愛媛県	8.8%	31	29.9	29	2.64	30	8.6%	31	29.8	29	2.57	31	0.22%	7	0.08	13
高知県	4.4%	42	18.3	46	0.80	45	4.4%	42	18.2	46	0.79	45	0.02%	30	0.01	33
福岡県	14.1%	15	79.0	7	11.10	9	14.1%	15	79.0	7	11.12	8	-0.02%	38	-0.02	40
佐賀県	11.1%	23	23.2	38	2.57	31	11.2%	22	23.2	37	2.60	30	-0.14%	46	-0.03	43
長崎県	6.2%	37	24.8	36	1.53	38	6.5%	36	24.9	36	1.61	36	-0.32%	47	-0.08	46
熊本県	9.7%	29	38.8	22	3.76	25	9.6%	29	38.6	22	3.70	25	0.10%	19	0.06	16
大分県	6.8%	35	29.5	30	1.99	35	6.7%	35	29.5	30	1.98	35	0.03%	28	0.01	32
宮崎県	4.7%	40	25.0	35	1.18	40	4.5%	41	24.9	35	1.11	41	0.27%	5	0.08	14
鹿児島県	4.8%	39	33.9	26	1.63	36	4.7%	39	33.8	26	1.58	37	0.14%	15	0.05	18
沖縄県	6.9%	34	23.0	39	1.58	37	6.8%	34	23.0	39	1.57	38	0.03%	27	0.01	31

注) このデータは、トラフィックカウンタなどにより常時交通量を把握できる区間のデータから全体を推計したものである。

拠点的な空港・港湾へのアクセスの向上

平成9年度以降、アクセス率が急激に改善
さらに3箇所のアクセスを達成し66%に。



(1) 指標の動向

■平成9年度末のアクセス率約30%から、約61%へと急激に改善

■東アジア等との貿易拡大により、国際物流において、空港・港湾への国内の道路ネットワークの接続性がより重要に

■平成17年度は、新潟空港等3箇所へのアクセス道路を整備し66%に

マルチモーダル交通体系をいっそう深化させるため、新潟空港、荊田港、四日市港へのアクセス道路の整備を推進する。これにより、66%のアクセス率となる見込み。

(2) 達成度報告(昨年度の成果)

■中部国際空港への道路アクセスを確保し、スピーディーな国際物流を可能に

中部国際空港の開港に先立って空港と高速道路ネットワークが直結され、スピーディーな国際物流が可能となった。一方で、事故発生時の代替路がない等の課題も指摘されている。

■ハード・ソフト施策を組み合わせることでアクセス道路の走行速度が向上

IC等と非直結のアクセス道路の走行状況(速度・混雑度)を全国平均と比較すると、混雑度が高く走行速度が遅いものが少なくない。アクセス機能が十分でない箇所を中心に、道路拡幅、交差点改良等のハード施策と、周辺道路のTDM、信号現示の見直し等のソフト施策を組み合わせることにより、走行速度の向上を図った。(図11-2)

■拠点的な港湾へのアクセス道路にもかかわらず、重さ・高さ指定道路でない箇所が存在

外資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(図11-3)。なお、大型車対応の道路ネットワークの拡大の必要性については、学識経験者等からなる物流政策懇談会でも指摘されたところ。

(3) 業績計画(今後の取組み)

■大型貨物車の通行に対応したアクセス道路を整備

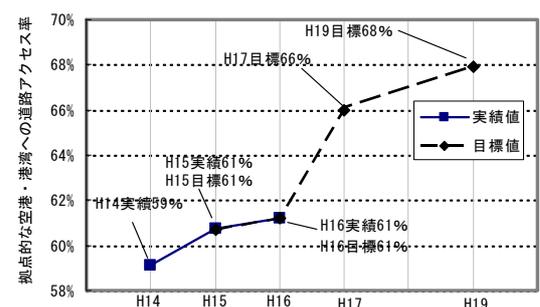
拠点的な港湾とICとのアクセス道路の大型化対応を推進する等、国際標準コンテナ車両(総重量44t、車高4.1m)が、国際物流戦略の観点から重要な港湾等と大規模物流拠点とを積み替えなくドア・トゥ・ドアで走行できる道路ネットワークの構築を図る。(図11-4)

■長期的に欧米並の約90%とすることを目標としてアクセス率の向上を目指す

東アジア経済圏の成長等に伴い外国人旅行者や輸出入コンテナ貨物が増大する中で、国際競争力の基盤となる効率的なマルチモーダル交通体系の構築が不可欠。長期的に欧米並の約90%とすることを目標としてアクセス率の向上を目指す。(図11-5)

■引き続きハード・ソフト施策を組み合わせることでアクセス道路の走行速度の向上に努める

平成15年度実績	61%	
平成16年度	実績	61%
	目標	61% (中部国際空港へのアクセス)
中期的な目標	長期的に国際競争力の向上に必要な水準が確保されたと考えられる状態(約90%)を目標として平成19年度までに約68%	
平成17年度の目標	66% (新潟空港等、3箇所へのアクセス)	



担当：道路局 企画課 道路経済調査室

(1)指標の動向

空港・港湾へのアクセス道路は、物流・人流の拠点である空港及び港湾と高速の道路ネットワークを結ぶ道路である。我が国のマルチモーダル交通体系において、このアクセス道路の整備は、1990年代前半まで極めて立ち遅れており、国際競争力及び地域間・国際交流の面で、文字通り隘路となっていた。

1990年代後半以降、IC等から拠点的な空港・港湾までのアクセス道路の整備・改善等によって、拠点的な空港・港湾との10分以内のアクセス率を急速に上昇させてきた。1997年からの7年間で、アクセス率は30%から倍増の61%となった。

今後、東アジア経済と日本経済の相互依存関係が深化して短期間の輸送のウエイトが高まる中、国際物流においても国内輸送との接続性がさらに重要になると考えられる。

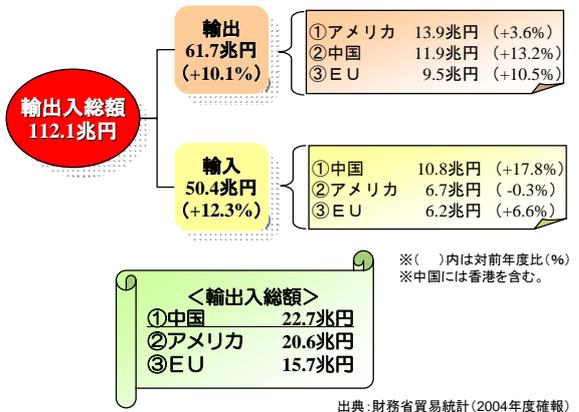


図 11-1 我が国の主要貿易相手国 (平成 16 年度)

(2)達成度報告 (昨年度の成果)

■アクセス率の向上

平成 17 年 1 月の中部国際空港へのアクセス道路の供用により、拠点的な空港・港湾へ 10 分以内でアクセスできる箇所が 40 箇所から 41 箇所へ増加した。

中部国際空港のアクセス道路利用状況

中部国際空港へのアクセス道路として平成 17 年 1 月 30 日に開通したセントレアライン(知多横断道路及び中部国際空港連絡道路)の交通量は、乗用車、バス、貨物車の合計で 1 日 2 万台以上となり、人流・物流の両面で地域間・国際交流の活性化に大きく寄与している。特に、平成 17 年 3 月の中部国際空港における国際貨物取扱量を前年同月の名古屋空港における取扱量と比較すると、他空港からの転換などにより輸出入合計で 1.7 倍に増加している。このように、アクセス道路を含めた広域的な道路ネットワークが、迅速性、定時性が求められる国際物流を支えている。

一方で、事故等で通行止めが発生した際に、代替路が無いためバス等の定時性に影響が及び、空港利用者の到着時間が遅れるという懸念があり、代替路の確保がアクセス上の課題となっている。

■短期的に効果が上がる渋滞解消策の実施 (信号制御の工夫や交差点の改良等)

自動車専用道路等の規格の高いアクセス道路が十分でない箇所についても、信号制御の工夫等のソフト施策も含めてアクセス性の向上を図る。

交差点の右折用信号を設置してアクセスが向上した事例

(大分港アクセス道路における事例)

国道 210 号椎迫入口交差点は、ピーク時の通過に約 5 分を要し、大分 IC から大分港へのアクセスルートにおいて激しい渋滞が発生していたが、警察等の関係機関との連携により右折用矢印信号を設置したこと等によって、右折待ち渋滞の本線への影響が減少し渋滞が緩和され、走行速度も 13.0km/h から 31.3km/h へと向上した。



図 11-2 椎迫入口交差点における速度向上事例

【地域を結ぶ ～物流機能の向上と地域間の連携～】

■ICから10分のアクセスのみで指標を管理していることの課題

国際物流が増大する中で、港湾で取り扱われる国際貨物のうちの59.2%を40フィートのコンテナ貨物が占め、そのうち23.7%が背高コンテナ（車両の高さ4.1m）である。

外貿コンテナを取り扱う拠点港湾（35箇所）のうち、3割以上がICとのアクセス道路について重さもしくは高さの指定を受けておらず、フル積載の国際標準コンテナ車両（総重量44t、車高4.1m）が走行できる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。

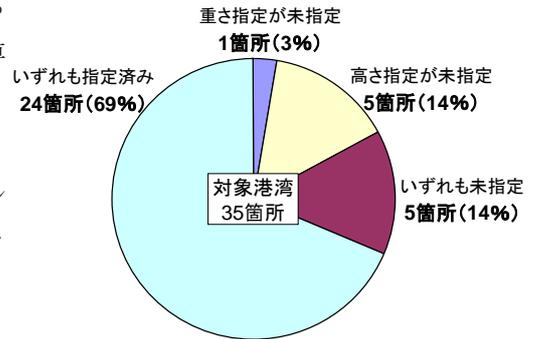


図 11-3 拠点港湾へのアクセス道路における重さ・高さ指定状況

(3) 業績計画（今後の取組み）

新総合物流施策大綱（平成13年7月閣議決定）の平成17年中の改定が検討される中で、国際競争力向上の観点から国際物流と国内物流との一体的展開が求められるなど、空港・港湾アクセス道路の整備を含め、陸海空の総合的な交通体系の構築に資する道路ネットワークの整備に対する政策的な要請が増大している。こうした状況を踏まえ、平成17年度においては、以下の取組みを行うこととする。

■大型貨物車のボトルネック対策への取組み

国際物流の観点から国際標準コンテナ車両（総重量44t、車高4.1m）が積み替えなくドア・トゥ・ドアで走行できる道路ネットワークを確保することが求められている。そこで、重要な空港・港湾から主要な物流拠点までの企業行動及び周辺環境の両面において合理的なルートについて、大型貨物車の通行可能状況を把握し、その上でボトルネック箇所について必要な対策を講じた後、重さ・高さ指定道路の指定を行う。

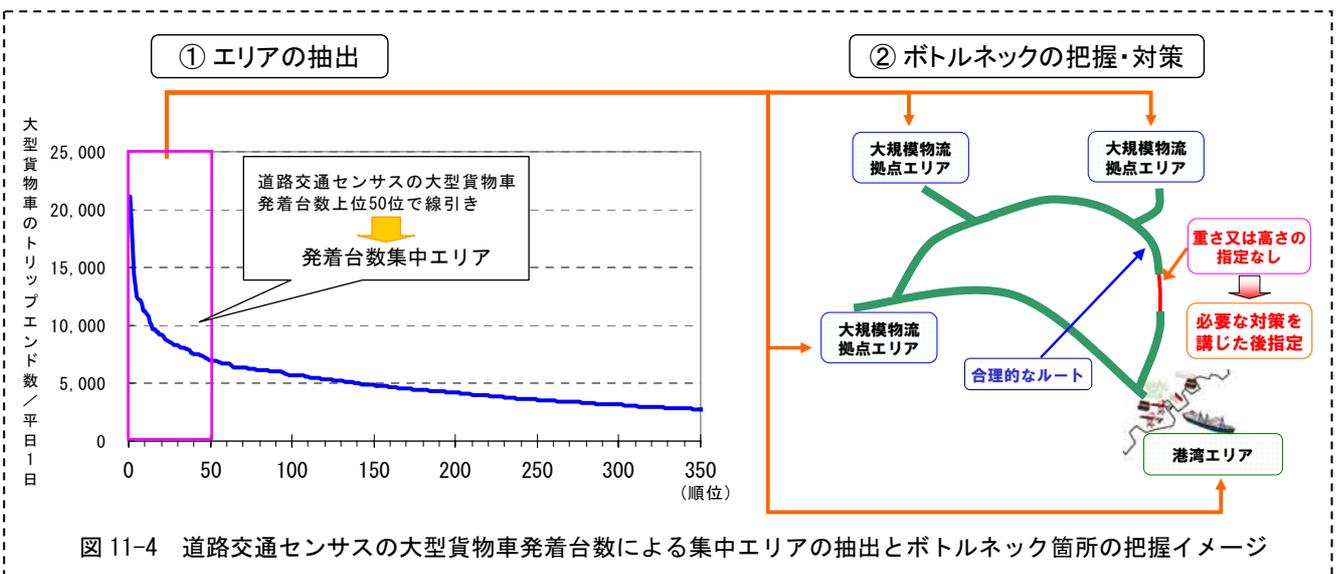


図 11-4 道路交通センサスの大型貨物車発着台数による集中エリアの抽出とボトルネック箇所の把握イメージ

【指標-11】 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率

■ 国際的水準に満たない空港・港湾アクセス率の向上

空港・港湾へのアクセス道路を急速に整備しているところであるが、高速道路等の I C から 10 分以内のアクセス率が 8、9 割程度である欧米に比べ、我が国の達成率は 61% であるなど未だ十分とは言えず、平成 19 年度に 68% となることを目指してアクセス率の向上を図る。

注) 対象空港：日本／第 1 種空港及び国際定期便が就航している第 2 種空港。
 ：欧米／国際定期便が就航している空港。
 対象港湾：日本／総貨物取扱量が年間 1,000 万 t 以上又は国際貨物取扱量が年間 500 万 t 以上の重要港湾及び特定重要港湾（国際コンテナ航路、国際フェリー航路及び内貿ユニット航路のいずれも設定されていないものを除く）。
 ：欧州／総貨物取扱量が年間 1,000 万 t 以上の港湾。
 ：米国／総貨物取扱量が年間 1,000 万 t 以上又は国際貨物取扱量が年間 500 万 t 以上の港湾。

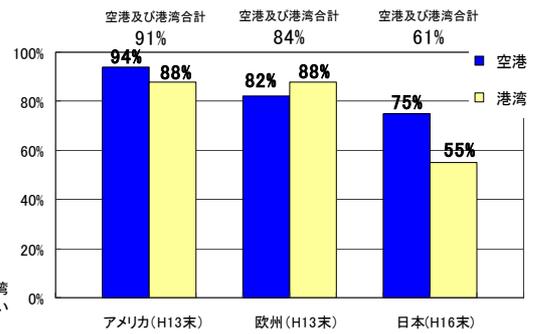


図 11-5 拠点的な空港・港湾と高速道路網のアクセス状況（国際比較）

■ ハード・ソフト施策を組み合わせたアクセス道路の走行速度向上

アクセス道路の走行状況（走行速度、混雑度）は、全国平均と比較して混雑度が高く走行速度が遅いものが少なくない。効率的なマルチモーダル交通体系を構築するため、アクセス道路の機能が十分でない箇所を中心に、ソフト施策も含めて走行速度の向上を図る。

■ 平成 17 年度アクセス達成予定空港・港湾の事業概要

① 新潟空港（新潟県新潟市）

現在の最寄り IC である竹尾 IC からのアクセスルートは、平均旅行速度が 22.3km/h と混雑が著しいため、アクセスに時間を要していた。特に、竹尾 IC は主要渋滞ポイントとして位置づけられ、空港から国道 7 号新潟バイパスを利用する場合、最大約 30 分を要している。

平成 17 年度には、都市計画道路下山江口線が供用されることにより迅速かつ安定した通行が確保され、10 分以内のアクセスが可能となる。



図 11-6 新潟空港アクセスルート

② 苅田港（福岡県京都郡苅田町）

平成 17 年度に東九州自動車道（北九州 JCT～苅田北九州空港 IC 間）が供用されることによって、苅田港へのアクセスが混雑時には 25 分要しているところ 10 分以内でアクセス可能となる。

苅田港周辺では、アジアとの近接性や高速交通体系に直結した立地の優位性から、企業立地が進んでいる。特に、トヨタ自動車の愛知県外では初となるエンジン工場の立地決定は、部品メーカーの九州進出を促進し、高速道路ネットワークを活かした九州・西中国地区における拠点化が進むと考えられ、アクセス道路を含む道路ネットワークがその動きを支えることになる。



図 11-7 九州における主な自動車関連進出企業と高速道路ネットワーク

③ 四日市港（三重県四日市市）

現在の最寄りICである伊勢湾岸自動車道みえ川越ICからのアクセスルートは、物流車両と一般交通が輻輳し、四日市港を中心とする激しい渋滞を引き起こしていたが、東名阪自動車道四日市東ICから四日市港へ向かう主要地方道上海老茂福線を4車線化することにより、10分以内のアクセスを可能にする。また、交通流の分散により現行ルートの混雑も緩和され、走行速度が向上し円滑な交通が可能になる。

【関連する平成17年度の主な施策】	
○	高規格幹線道路、地域高規格道路等の整備
○	アクセス道路の整備・機能向上

(4)バックデータ

【平成16年度末時点における拠点的な空港・港湾への道路アクセス達成状況】

- ポイント： ① 平成16年度に新規達成（中部国際空港）
 ② 平成17年度に新規達成予定（新潟空港、苅田港、四日市港）

対象空港名	H16 連結	乗降客数	貨物取扱量	対象港湾名	H16 連結	総貨物量	国際貨物量	対象港湾名	H16 連結	総貨物量	国際貨物量
単位		(千人)	(トン)	単位		(千トン)	(千トン)	単位		(千トン)	(千トン)
新千歳	○	18,457	214,808	室蘭	○	39,267	15,162	神戸	○	78,759	38,101
函館		2,375	18,084	苫小牧	○	102,264	18,613	姫路		30,617	14,158
秋田	○	1,350	3,574	函館	○	33,256	758	和歌山下津		42,518	21,997
仙台	○	3,192	18,696	小樽	○	12,906	574	宇野		53,354	1,025
成田国際	○	26,537	2,102,455	釧路		20,705	3,832	水島		96,618	57,454
東京国際	○	62,876	613,589	青森	○	24,816	827	福山	○	47,902	33,879
新潟	②	1,264	2,785	八戸	○	29,865	7,225	広島		16,362	3,764
中部国際	○	① 9,800	162,084	仙台塩釜	○	37,531	9,036	呉	○	23,599	8,585
関西国際	○	14,080	765,636	小名浜		13,558	5,648	徳山下松		62,540	22,616
大阪国際	○	18,830	146,600	大洗	○	12,624	0	岩国		13,670	2,846
広島	○	3,362	26,620	千葉	○	169,559	101,124	宇部	○	31,135	13,767
高松		1,533	10,524	東京	○	88,474	43,329	下関		8,471	2,175
松山		2,672	12,266	横浜	○	125,966	77,858	徳島小松島		9,982	1,719
福岡	○	18,838	240,113	川崎	○	96,327	57,392	高松		57,191	288
大分	○	1,988	15,028	横須賀	○	16,777	2,222	松山		16,485	1,242
長崎	○	2,834	18,109	新潟	○	33,318	15,914	東予	○	14,029	1,294
宮崎	○	3,226	16,616	伏木富山		10,961	7,373	高知		8,929	226
熊本	○	3,054	27,243	清水		18,242	10,093	北九州	○	88,890	30,512
鹿児島	○	6,225	38,567	名古屋	○	172,039	113,996	博多	○	42,107	12,508
那覇		12,545	172,319	三河		22,138	11,579	苅田	②	30,743	6,677
20空港	15箇所	215,037	4,625,716	四日市	②	61,679	40,926	大分		62,566	35,383
				敦賀	○	16,525	3,354	別府	○	9,487	0
				大阪		89,688	32,544	鹿児島		49,453	1,419
				堺泉北	○	66,657	26,060	47港湾	26箇所	2,061,904	849,654

出典：「平成15年分空港管理状況調査」
 「港湾統計(年報)平成15年」

* 中部国際空港の旅客数及び貨物取扱量は、名古屋空港のデータである。

5) 災害等に備える

～防災と維持管理～

災害等に備えるという政策目標は、

- ・ 広域的な救援ルートの確保状況がどれだけ確保できているか（指標－12）
- ・ すべての橋梁の内、健全な状態になっている割合がどうなっているか（指標－13）

で評価する。

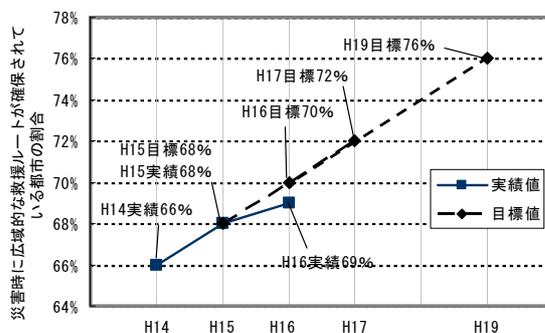
【指標－12】災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合 (→96 頁)

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

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

■災害時の緊急活動を支援するルートを確保

災害発生時における迅速な救援活動や緊急物資輸送を支援するため、地域の生活の中心都市間を結ぶ救援ルートを確保



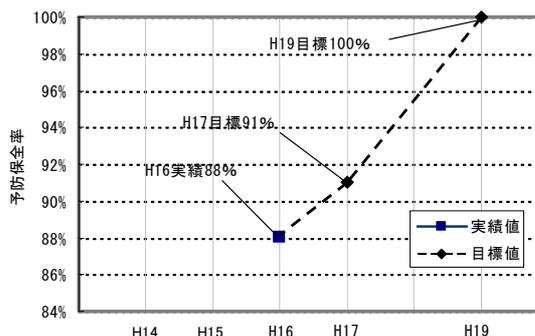
【指標－13】橋梁の予防保全率(道路構造物保全率) (→100 頁)

定義：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：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：塩害地域にある橋梁、アルカリ骨材反応：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

中期的な目標：平成 19 年度までに概ね 100%

■三大損傷の予防保全率によるマネジメントを実施

三大損傷（疲労、塩害、アルカリ骨材反応）は、進行すると橋梁の安全性が脅かされる重大な損傷。「よって予防保全率によるマネジメントを実施することとした。」



【道路構造物保全率（橋梁）】

H14 実績	H15 実績	H16 目標	H16 実績	H17 目標	H19 目標
86%	87%	89%	86%	88%	93%

【道路構造物保全率（舗装）】

H14 実績	H15 実績	H16 目標	H16 実績	H17 目標	H19 目標
91%	93%	91%	94%	91%	91%

(参考：維持修繕費 2,382 億円 [平成 17 年度])

災害時の緊急活動を支援する救援ルートを確認

災害発生時における迅速な救援活動や緊急物資輸送を支援するため、地域の生活の中心都市間を結ぶ救援ルートを確保。



兵庫県南部地震では、橋梁の被災により救援活動や緊急物資輸送に多大な影響を及ぼした。

(1)指標の動向

■被災地の迅速な緊急活動には救援ルートが不可欠

集中豪雨や大規模地震等の災害発生時には、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。

■救援ルートを確保するため、防災対策・震災対策を推進

隣接する地域の生活の中心都市間において防災・震災対策が完了したルートを確保することにより、地域の安全・安心度の向上を図るものであり、道路の防災・震災対策を重点的に推進。

■救援ルートが確保されている都市の割合は年々向上

平成16年度の実績値は、平成15年度実績値の68%から69%に向上。

■平成17年度の目標値は72%に設定

中期的（平成19年度）には地域の生活の中心都市のうち76%について広域的な救援ルートを確保することとしており、平成17年度の目標値は72%に設定。

(2)達成度報告(昨年度の成果)

■救援ルート確保率の向上には、より効果的かつ効率的な対策の実施が必要

防災・震災対策が完了したルート数の増加に対し、救援ルートが確保された都市の増加は低い状況。隣接する都市間の代表的なルートに着目して、より効果的かつ効率的な対策の実施が必要。

(図12-1)

■平成16年度は大規模な自然災害が多発

前線による集中豪雨や観測史上最多の台風の上陸及び新潟県中越地震等大規模地震など自然災害が多発。危険箇所における法面保護工等の防災対策の推進が必要。(表12-1, 図12-2)

■道路橋の耐震補強対策は未だ不十分

兵庫県南部地震以降、道路橋の耐震補強を推進し、耐震補強された橋梁は、新潟県中越地震においても甚大な被災無し。しかしながら、全国的には耐震補強対策は未だ不十分であり、その推進が必要。(表12-2)

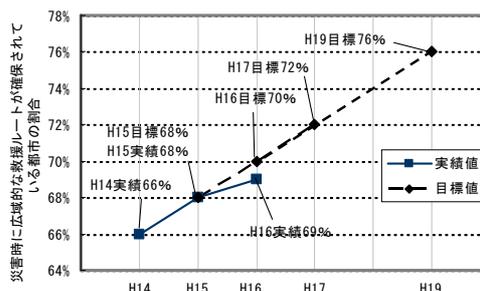
(3)業績計画(今後の取組み)

■さらなる地域の安全・安心を確保するため防災・震災対策を推進

集中豪雨や大規模地震等の災害時に、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を確保するため、法面对策や橋梁の耐震補強などの防災・震災対策を引き続き重点的に推進。

特に、橋梁の耐震補強については、国と都道府県が連携して、平成17年度から19年度までの「緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム」等を策定し、重点的に実施。

平成15年度実績	68%	
平成16年度	実績	69%
	目標	70%
中期的な目標	長期的に概成することを目標に、平成19年度までに約76%まで向上	
平成17年度の目標	72%	



担当：道路局 国道・防災課 道路防災対策室

(1) 指標の動向

■被災地の迅速な救援活動には救援ルートが不可欠

集中豪雨や大規模地震等の災害時に、地域の孤立を防ぎ、被災地の迅速な救援活動や緊急物資輸送を行うためには、防災対策及び震災対策が完了した、災害に強い“救援ルート”の確保が必要である。

■救援ルートを確保するため、防災対策・震災対策を推進

本指標は、地域の生活の中心都市について、隣接する地域の生活の中心都市とを結ぶルートのうち、防災対策・震災対策が完了しているルートを少なくとも一つは確保している都市の割合を指標としており、本指標の向上は、災害時に隣接する地域の中心都市からの迅速な救援活動や緊急物資輸送が可能となり、地域の安全・安心度の向上が図られることを意味している。

本指標の向上を図るためには、隣接する中心都市との道路の防災対策・震災対策が完了しているルートを少なくとも一つは確保する必要があり、隣接する地域の中心都市とのルートの防災対策・震災対策を推進する必要がある。

■救援ルートが確保されている都市の割合は年々向上

平成14年度の実績値66%（303都市のうち200都市について、災害時における救援ルートを確保）に対し、平成15年度の実績値は68%（303都市のうち205都市について確保）、平成16年度実績値は69%（303都市のうち209都市）となっている。

■平成17年度の目標値は72%に設定

長期的には、全ての地域の中心の都市について救援ルートを少なくとも一つは確保することを目標としており、中期的（平成19年度）には76%を目標としている。

平成17年度目標値は、平成16年度実績値（69%）が当該年度目標値（70%）を若干下回ったものの、平成17年度から「緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム」の策定等、橋梁の耐震補強を重点的に推進することとしていることから、平成19年度目標値の76%達成を目途に、72%に設定する。

(2) 達成度報告（昨年度の成果）

■救援ルート確保率の向上には、より効果的かつ効率的な対策の実施が必要

防災対策・震災対策が完了した、隣接する地域の中心都市へのルート数は、平成15年度は34ルートの増、平成16年度は40ルートの増であるが、救援ルートが確保されている都市の数は、平成15年度は5都市、平成16年度は4都市となっており、防災対策・震災対策が完了した救援ルートの増加率に対し、救援ルートが確保されている都市数の増加率は微増にとどまっている。（図12-1）

これは、既に救援ルートが確保されている都市において、複数ルートが確保されていることを示しており、救援ルートが確保されている都市数の向上を図るためには、救援ルートが未確保の都市を中心に、隣接する都市とを結ぶ代表的なルートに着目して効果的かつ効率的な防災対策・震災対策の推進が必要である。

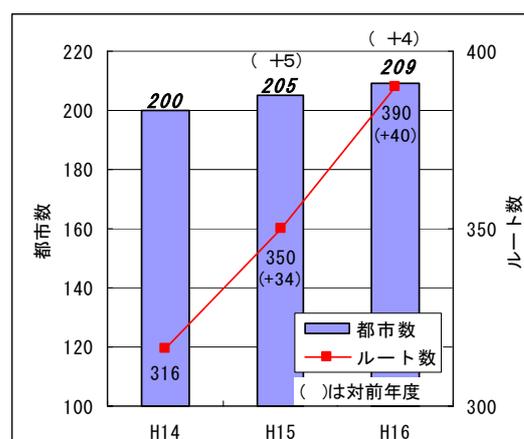


図12-1 防災・震災対策が完了した救援ルート数及び救援ルートが確保された都市数の推移

【災害等に備える ～防災と維持管理～】

■平成 16 年度は大規模な自然災害が多発

平成 16 年度は、前線による集中豪雨や観測史上最多となる 10 個の台風上陸、兵庫県南部地震以来の最大震度 7 を記録した新潟県中越地震など大規模な自然災害に見舞われた。豪雨等による主な災害（表 12-1）だけでも、高速道路をはじめ 9,227 箇所で行き止まり規制が行われた。また、近年は、気候変動の増大により、集中豪雨の発生回数が増え、災害の危険も増していることから、道路において、これらの災害を未然に防止し、人的被害・経済被害を軽減するためには、法面保護工等の防災対策の推進が必要である。

■道路橋の耐震補強対策は未だ不十分

日本は、世界有数の地震国であり、最近においても平成 16 年 10 月の新潟県中越地震（最大震度 7）や平成 17 年 3 月の福岡県西方沖地震（最大震度 6 弱）等の大規模地震が発生するとともに、近い将来高い確率で、首都直下地震、東海地震、東南海・南海地震等の大規模地震が予測されるなど、その逼迫性が指摘されているところである。（図 12-3）

政府においても、平成 16 年度に東海地震、東南海・東海地震に対する地震防災戦略が策定され、道路においても被害を減少するため橋梁耐震補強を推進することとしているところである。

緊急輸送道路の橋梁の耐震補強については、兵庫県南部地震において、昭和 55 年の設計基準よりも古い基準で設計した橋梁に大きな被害があったことから、この基準より古い橋梁を対象に、耐震補強を進めているところである。

具体的には、鉄筋コンクリート製の「1 本の柱からなる、いわゆる単柱橋脚」のうち、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 割の進捗となっている。一方、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。

これらを合わせて全体として約 5 割の進捗に止まっている。

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 割と不十分な状況にあり、一層の橋梁耐震補強の推進が必要である。（表 12-2）

表 12-1 平成 16 年度の豪雨等による主な道路災害の発生状況

	道路災害等	
	通行規制箇所数	主な事象
平成 16 年 7 月 新潟・福島豪雨	489 箇所	R298（新潟県栃尾市）で地滑り
平成 16 年 7 月 福井豪雨	56 箇所	R158（福井県美山町）で道路損壊
台風第 10 号・第 11 号 及び関連する大雨	604 箇所	R32（徳島県山城市）で法面崩壊 徳島県木沢村の 3 地区が孤立
台風第 15 号と 前線に伴う大雨	130 箇所	R32（徳島県山城市）で土砂流出 高知県大川村が孤立
台風第 16 号	1,336 箇所	宮崎県椎葉村が孤立
台風第 18 号	1,425 箇所	R229（北海道神恵内町）で大森大橋が落橋等
台風第 21 号	968 箇所	愛媛県新居浜市付近の松山道、R11 等で土砂崩壊等 東西幹線交通が分断
台風第 22 号	3,515 箇所	R19（長野県信更町）、白馬長野有料道路で地滑り
台風第 23 号	704 箇所	R175 号（京都府舞鶴市）で円山川の増水により観光バスが立ち往生
	9,227 箇所	

国土交通省道路局調べ
通行規制箇所数は、高速道路、直轄国道、県管理道路、有料道路の合計で、事前通行規制を含む。

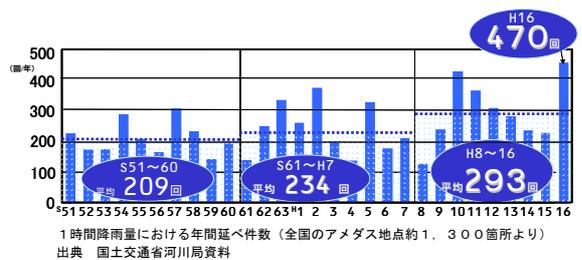
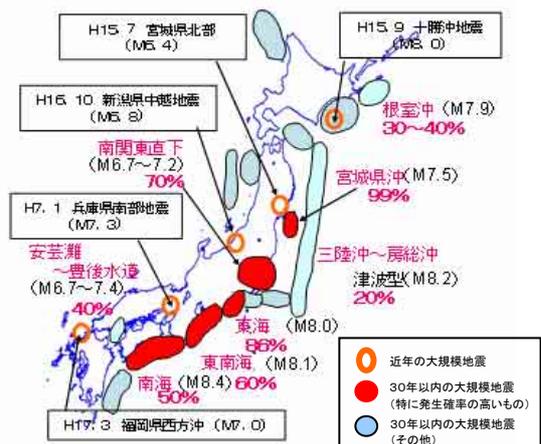


図 12-2 時間雨量 50mm 以上の降雨の発生回数



出典 近年の大規模地震については、気象庁発表値。
今後 30 年以内の大規模地震の発生確率・規模については、海溝型地震の長期評価（2005 年 1 月 1 日算定値、平成 17 年 4 月 13 日現在 地震調査研究推進本部発表）。

図 12-3 近年発生した大規模地震と想定される大規模地震

表 12-2 橋梁の耐震補強実施率

緊急輸送道路の橋梁の耐震補強の実施率			新幹線を跨ぐ橋梁の耐震補強の実施率			
	直轄国道	都道府県管理道路	直轄国道	都道府県管理道路	市町村道	計
跨線橋等	約9割	約6割	約9割	約3割	約3割	約3割
河川橋等	約3割	約5割				
H16末現在、全体で約5割の実施率						

注) 緊急輸送道路の橋梁のうち、昭和55年より前の道路橋示方書を適用した橋長15m以上の橋梁で、かつ鉄筋コンクリート単柱橋脚を有する橋梁。

(3) 業績計画（今後の取組み）

■さらなる地域の安全・安心を確保するため防災・震災対策を推進

我が国の国土は厳しい自然条件下に置かれており、前線や台風に伴う豪雨や大規模地震等の災害の危険性にさらされていることから、災害時における地域の緊急活動等を支援する道路について、重点的に防災・震災対策を実施し、災害時における救援ルートの整備を図る必要がある。

震災対策としては、国と都道府県が連携して「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）を策定し、高速道路及び直轄国道について概ね完了、都道府県管理道路については「優先確保ルート」を選定し概ね完了することを目標に橋梁の耐震補強を推進する。

また、新幹線、高速道路をまたぐ道路の橋梁は、大規模地震において落橋・倒壊に至った場合、甚大な二次的被害を及ぼすおそれがあることから、新幹線をまたぐ跨線橋、高速道路をまたぐ跨道橋についても、平成17～19年度の3箇年プログラムを策定し、概ね完了することを目標に橋梁の耐震補強を推進する。

また、防災対策については、要対策箇所の法面保護工等の対策を推進する。

■津波対策、ライフラインの確保及び住宅・建築物の耐震化等による人的被害の軽減対策

津波による人的被害を軽減するためには、早期避難を支援する避難路の整備が必要である。

また、橋梁の耐震補強を行っても、海岸線の幹線道路では津波被害のおそれがあり、地域の孤立を防ぎ、迅速な救援活動や緊急物資輸送を行うためには、津波の影響のない山側を通る、高規格幹線道路等の重点的整備が必要である。

さらに、大規模地震発生時においては、電話、電気、ガス、水道などのライフラインの確保が極めて重要であり、これらのライフラインを収容する共同溝は、地震に対する安全度が高く、平成7年の兵庫県南部地震においては、軽微な損傷にとどまったことから、共同溝等の整備を推進し、地震に強い都市づくりを進める必要がある。

橋梁の耐震補強による整備効果

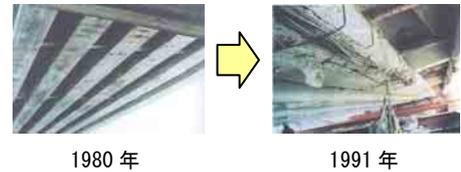
平成7年の兵庫県南部地震（最大震度7）以降、緊急輸送道路の橋梁の耐震補強を推進した結果、新潟県中越地震（最大震度7）においては、道路橋の特段の被災がなく、緊急輸送道路としての機能を発揮することができた。



三大損傷の予防保全率によるマネジメントを実施

三大損傷（疲労、塩害、アルカリ骨材反応）は、進行すると橋梁の安全性が脅かされる重大な損傷。「よって予防保全率によるマネジメントを実施することとした。」

塩害の例
(10年後には危険な状態に！)



(1)指標の動向

■三大損傷とは

三大損傷とは、疲労、塩害、アルカリ骨材反応を言い、放置することにより劣化が進行し、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。

■三大損傷に対しては、損傷が軽微なうちに、予防的に修繕を行うことが重要

直轄国道で三大損傷（疲労、塩害、アルカリ骨材反応）が進行している橋梁は約 900 橋ある。これらの橋梁は、このまま放置していると、数年で安全な通行が困難になるなど、深刻な事態が発生する可能性があるため、早急に対策を行う必要がある。

また、損傷が進行するまで放置しておく、安全の確保の観点、及び大規模な補修が必要となることで補修費用の観点からも好ましくない。より少ない費用で、安全を確保するためにも、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。

■平成 16 年度末における予防保全率は 88%

平成 16 年度末時点の三大損傷の予防保全率は①鋼製部材の疲労 76% ②RC床版の疲労 89% ③塩害 88% ④アルカリ骨材反応 77% ⑤合計 88% (表 13-1)

■平成 17 年度は、91%を目標とし、予防的修繕を推進

(2)達成度報告(昨年度の成果)

■三大損傷の実態を把握するためのデータを収集

橋梁の点検を実施し、橋梁管理カルテを作成することにより、損傷の実態を把握した。

■三大損傷に対する補修・補強対策の検討を実施し、対策を推進

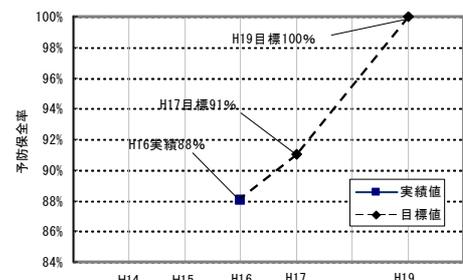
三大損傷の橋梁の補修・補強対策について、必要に応じて専門家の意見を聞きながら検討を実施し、89 橋の対策を実施した。

(3)業績計画(今後の取組み)

■三大損傷に対する予防的修繕のマネジメントを強化

橋梁管理カルテの整備を推進するとともに、将来の劣化予測に基づく優先事業選定支援システムの運用を図るなど、三大損傷に対する予防的修繕のマネジメントを強化する。

平成 15 年度実績	実数調査実績無し	
平成 16 年度	実績	88%
	目標	実数調査実績無し
中期的な目標	平成 19 年度までに概ね 100%	
平成 17 年度の目標	91%	



担当：道路局 国道・防災課

(1)指標の動向

■三大損傷とは

- ・ 疲 勞：疲労は、重交通による繰り返し荷重により疲労が累積され、鋼部材であれば亀裂が生じ、RC床版であればひび割れが生じる損傷である。鋼部材の疲労亀裂は、進展すると部材が破断に至る危険性があるとともに、RC床版のひび割れは進展すると抜け落ちが生じる危険性がある。
- ・ 塩 害：塩害は、コンクリート中の鉄筋、PC鋼材が、塩化物イオンの侵入により腐食することで、コンクリートにひび割れや剥離が生じる損傷である。塩化物イオンが侵入しても、鋼材が腐食に至らなければ外観上損傷は見られないが、腐食が進行すると剥離・鉄筋露出などが生じ、さらに進行すると鉄筋、PC鋼材が破断に至る危険性がある。
- ・ アルカリ骨材反応：アルカリ骨材反応は、コンクリートの骨材に反応性の鉱物が含まれていた場合、コンクリート中のアルカリ性の水分と反応し、骨材が異常膨張して亀甲状のひび割れが生じる損傷である。アルカリ骨材反応が進展すると、コンクリートの膨張とそれに伴うひび割れが進展し、鉄筋の降伏や破断に至る危険性がある。



損傷の進展により、橋梁の安全性が確保できず、交通規制などが必要になる場合も。
(一般国道4号白河橋では、床版の陥没により、13時間の片側通行が発生(平成16年2月))

■三大損傷の写真



鋼製部材の疲労



RC床版の疲労



塩 害



アルカリ骨材反応

■三大損傷の定義

予防保全率は、三大損傷それぞれに対し、「対象となる橋梁数(鋼製部材疲労：鋼製橋脚を有する橋梁、RC床版疲労：RC床版を有する橋梁、塩害：塩害地域にある橋梁、アルカリ骨材反応：アルカリ骨材反応と判定された橋梁)」に対する、「早急な対策の必要がない橋梁数」の比率とする。

(2)達成度報告(昨年度の成果)

昨年度は、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橋の対策を実施した。その結果、予防保全率をそれぞれ、鋼製疲労76%、RC床版疲労89%、塩害88%、アルカリ骨材反応77%とすることができた。

表 13-1 平成16年度の対策橋梁数と平成16年度末の予防保全率(地方整備局等別：橋長15m以上対象)

	三大損傷合計		鋼製疲労		RC床版疲労		塩害		アルカリ骨材反応	
	対策橋梁数	予防保全率	対策橋梁数	予防保全率	対策橋梁数	予防保全率	対策橋梁数	予防保全率	対策橋梁数	予防保全率
北海道	6	94%	0	100%	4	95%	2	92%	0	100%
東北	7	79%	0	100%	7	78%	0	94%	0	100%
関東	5	92%	0	64%	4	94%	1	82%	0	56%
北陸	20	89%	0	100%	0	95%	10	83%	10	79%
中部	9	78%	0	38%	7	80%	0	69%	2	82%
近畿	15	77%	1	75%	9	80%	1	74%	4	48%
中国	16	91%	0	97%	3	92%	2	84%	11	79%
四国	2	84%	0	100%	2	83%	0	92%	0	67%
九州	8	93%	0	81%	7	95%	1	92%	0	89%
沖縄	1	96%	0	100%	0	100%	1	94%	0	100%
全国計	89	88%	1	76%	43	89%	18	88%	27	77%

(3)業績計画 (今後の取組み)

■橋梁延命化のため、予防的修繕のマネジメントを強化する。

- ・三大損傷（疲労、塩害、アルカリ骨材反応）に対する予防的修繕のマネジメントを強化する。
 (将来の劣化予測に基づく優先事業支援システムの運用)
- ・データに基づく科学的な橋梁群資産管理の制度設計
 (橋梁検査システム（資格等）及び橋梁管理カルテの整備)
 (官民における橋梁保全エキスパートの育成)

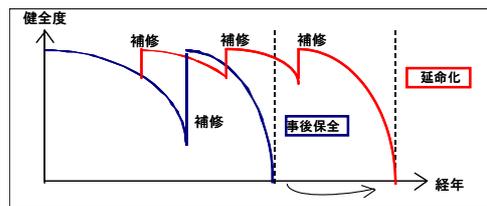


図 13-1 橋梁延命化のイメージ

【関連する平成 17 年度の主な施策】	
○道路構造物の点検・検査に関しての技術者の育成	等
○損傷原因別（疲労、塩害、アルカリ骨材反応）の健全度評価、劣化予測手法の検討	

社会資本整備重点計画及び国土交通省政策評価基本計画の指標のフォローアップ

○道路構造物保全率（橋梁）

橋梁の健全性を向上させるための補修を推進
 ～新たに要対策箇所となった橋梁が増大し、実績値は横ばい。引き続き橋梁の予防的修繕を推進～

■更新時代において、道路構造物の安全性の確保が重要

道路構造物保全率（橋梁）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 年度は目標値（89%）に対し、橋梁建設後の経年等により新たに要対策箇所となった橋梁が増大（約 50km、453 橋梁）し、実績値は 86%と横ばい・低下状況となっている。

今後はさらに橋梁の更新時代を迎えるにあたり、より一層の重点的な対策を実施していくことが必要であり、予防的修繕を進めることにより、中期的な目標の 93%（平成 19 年度）を目標として橋梁の健全度の向上を推進していく。

【現況と目標】

H14 実績	H15 実績	H16 目標	H16 実績	H17 目標	H19 目標
86%	87%	89%	86%	88%	93%

○道路構造物保全率（舗装）

快適で、より安定した道路サービスを提供
 ～現状の水準を維持の目標に対しわずかに上昇。引き続き、安全で走りやすい舗装を維持～

■安全で快適な道路交通環境の提供のために、道路舗装の性状を評価

道路構造物保全率（舗装）は、現状の水準（91%）を維持する目標に対し、平成 15 年度実績値 93%から平成 16 年度は 94%となり、現状の水準を維持している。平成 17 年度も引き続き、中期的な目標である平成 14 年度の水準(91%)を維持することを目指す。

【現況と目標】

H14 実績	H15 実績	H16 目標	H16 実績	H17 目標	H19 目標
91%	93%	91%	94%	91%	91%

6) 地域の魅力を向上する

～観光立国の実現～

電柱・電線をなくすという政策目標は、

・電柱や電線のない道路の割合がどれだけ増えたか（指標－14）
で評価する。

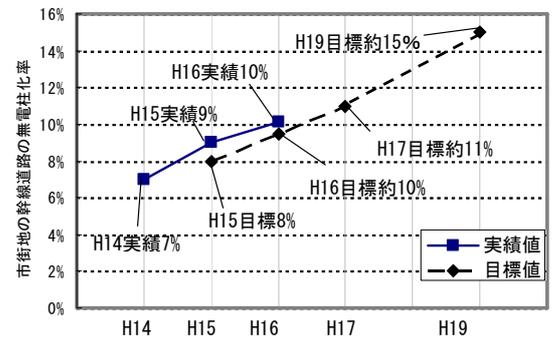
【指標－14】市街地の幹線道路の無電柱化率（→104頁）

定義：市街地の幹線道路のうち、電柱、電線のない延長の割合

中期的な目標：平成19年度までに約15%まで向上

■市街地の幹線道路の無電柱化率

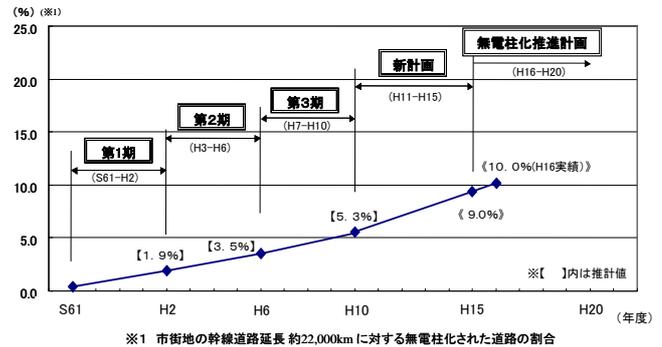
市街地の幹線道路の無電柱化率が10%と目標を達成。面的に整備すべき地区の約5割で無電柱化に着手。



（参考：電線共同溝整備事業費 1,983億円 [平成17年度]）

市街地の幹線道路の無電柱化率

市街地の幹線道路の無電柱化率が10%と目標を達成。面的に整備すべき地区の約5割で無電柱化に着手。



(1) 指標の動向

- 平成16年度において市街地の幹線道路の無電柱化率が10%になるなど目標を達成。しかし、欧米主要との比較では依然として大きく立ち遅れ
- 都道府県間及び地方ブロック間において無電柱化率に大きな格差 (図 14-2)

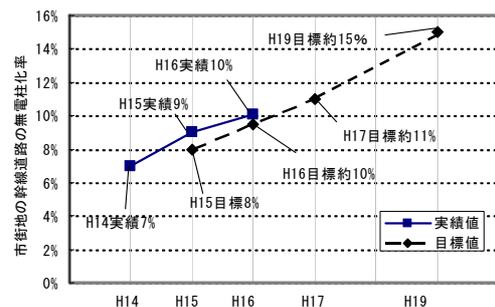
(2) 達成度報告(昨年度の成果)

- 面的に整備すべき地区における着手率が5割を超える
歴史的街並みを保存すべき地区等の面的に無電柱化を推進すべき地区(407地区)において、平成16年度中に、28地区において新たに着手。「無電柱化推進計画」では、平成20年度までに約6割の地区で着手することとしている。(表 14-1)
- 直轄国道と比較して補助国道及び都道府県道は依然として無電柱化に遅れ
市街地の幹線道路の無電柱化は、直轄国道(約20%)に対して補助国道(約6%)及び都道府県道(約8%)は低く、依然として地方公共団体の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わずか1.1%。(表 14-2)

(3) 業績計画(今後の取組み)

- コスト縮減に向けた取組み
浅層埋設方式の標準化や軒下・裏配線の導入、既存ストックの有効活用等により一層のコスト縮減に向けた取組を実施。(図 14-3, 4)
- 面的整備の推進
歴史的街並みを保存すべき地区等の面的に整備を推進すべき地区等の面的に整備を実施する地区においても一層の無電柱化を推進。
- スーパーモデル地区における無電柱化の重点的整備
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。概ね3年以内に面的に無電柱化を推進。(図 14-5)

平成15年度実績	9%	
平成16年度	実績	10%
	目標	約10%
中期的な目標	平成19年度までに約15%まで向上	
平成17年度の目標	約11%	



担当：道路局 地方道・環境課 道路交通安全対策室

(1) 指標の動向

■市街地の幹線道路の無電柱化率

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

■市街地の幹線道路の無電柱化率が 10%に向上

これまで3期に渡る電線類地中化計画及び新電線類地中化計画、さらに平成16年度からの「無電柱化推進計画」に基づき整備延長で約6,200kmを整備。それにより、市街地の幹線道路の無電柱化率が10%になるなど、目標を達成。しかし、ロンドン・パリで100%、ニューヨークでも70%を超える無電柱化率と、欧米主要都市との比較においては依然として大きく立ち遅れている。

■都道府県間、地方ブロック間において無電柱化率に大きな拡差

市街地の幹線道路の無電柱化率において、各地方ブロック別にも最大で約11%の格差が生じている。また、都道府県間においても、最大で約40%以上もの格差が生じているなど、地域間に大きな格差が生じている（p.108参照（都道府県別一覧））。

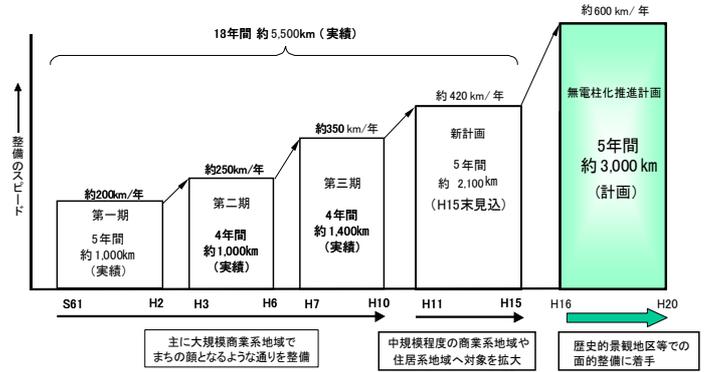


図 14-1 電線類地中化計画の推移

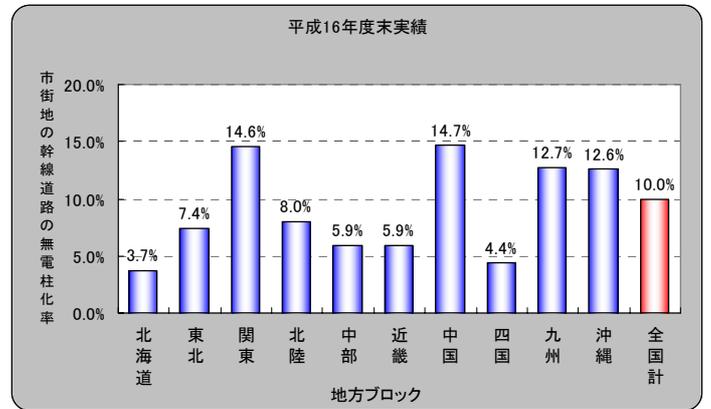


図 14-2 地方ブロック別の無電柱化率

(2) 達成度報告（昨年度の成果）

■面的に整備すべき地区における着手率が5割を超える

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（176地区→204地区）において無電柱化に着手。

「無電柱化推進計画」の中で示されているとおり、平成19年度末までに約6割の地区で着手することを目標として、面的無電柱化の一層の推進が必要。

■直轄国道と比較して補助国道及び都道府県道は依然として無電柱化に遅れ

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、補助国道及び都道府県道における無電柱化率

表 14-1 面的に無電柱化を推進すべき地区における着手率（無電柱化推進計画）

面的整備地区	対象地区数 (全国)	着手地区数(全国)	
		平成16年度末 実績	着手率
くらしのみちゾーン (無電柱化の予定のある地区)	30	19	63.3%
交通バリアフリー法に基づく 重点整備地区	227	122	53.7%
重要伝統的建造物群保存地区等	71	29	40.8%
特に防災上、整備の緊急性が高い 密集市街地	3	3	100.0%
既成市街地等の土地区画整理事業 ・市街地再開発事業地区	76	31	40.8%
	407	204	50.1%

【地域の魅力を向上する ～観光立国の実現～】

がそれぞれ5.9%、7.6%と低い。また、市区町村が管理する非幹線道路における無電柱化率では1.1%と、身近な道路における無電柱化が依然として低い。

表 14-2 道路種別毎の無電柱化の進捗状況

	幹線道路				非幹線道路
	直轄国道	補助国道	都道府県道	幹線道路計	市区町村道
市街地における無電柱化率 (平成16年度末)	19.7%	5.9%	7.6%	10.0%	1.1%

■防災の観点からも一層の無電柱化を推進

災害時の緊急輸送路の確保等を目的として防災上緊急輸送路の確保観点からも無電柱化の一層の推進が必要。東京都環状7号における整備率が依然として低く、今後とも一層の推進が必要。



図 14-3 東京都環状7号における整備イメージ

(3) 業績計画 (今後の取組み)

■コスト縮減に向けた取組み

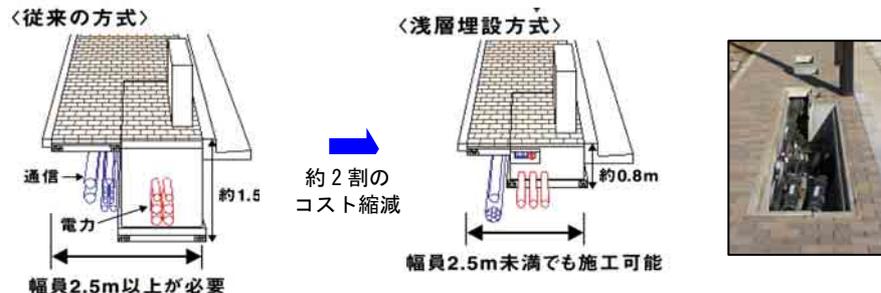
「無電柱化推進計画」の中では、浅層埋設方式の標準化、裏配線・軒下配線による手法の導入、さらに既存ストックの有効活用等のコスト縮減に対する取組についても記述されており、今後、面的に整備すべき地区等における一層の無電柱化推進にあたってはこうしたコスト縮減策を効果的に活用することも必要である。



(軒下配線事例 京都八坂通)

(裏配線事例 福島県大内宿)

図 14-4 軒下・裏配線による整備事例

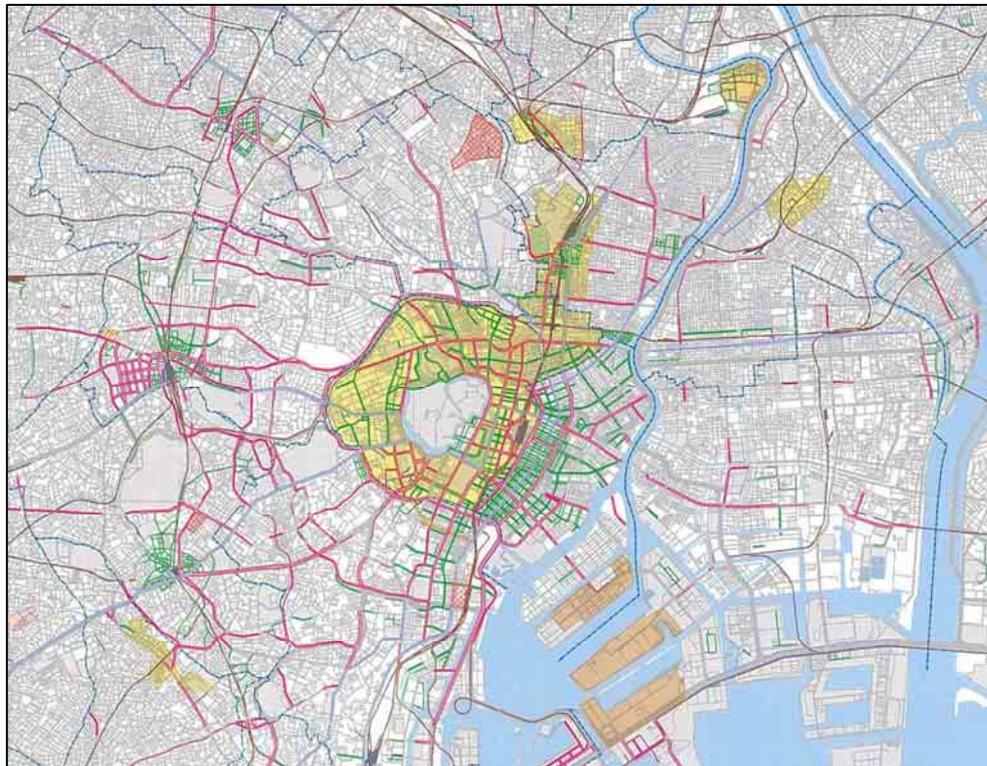


■「スーパーモデル地区」における面的な無電柱化の重点的な推進

スーパーモデル地区に指定されている地区のうち、面的に無電柱化を実施する地区として4地区が指定されており、今後概ね3年以内（平成19年度まで）に複数の路線で面的に無電柱化を推進することとしている。



図14-6 スーパーモデル地区の一例（東京都港区（浜松町二丁目地区））



— : 幹線道路における無電柱化箇所
— : 非幹線道路における無電柱化箇所
 ※幹線道路：国道、都道府県道 非幹線道路：市区町村道

図14-7 東京都近郊における無電柱化の状況（平成15年度末時点）

【関連する平成17年度の主な施策】
○トランス等のコンパクト化等の技術開発への支援
○軒下配線等の円滑な実施に必要な地元合意形成への支援
○スーパーモデル地区における面的な無電柱化の推進

(4) バックデータ

【都道府県別 市街地の幹線道路における無電柱化率（平成16年度末実績）】

地方ブロック	都道府県	H15年度末実績	H16年度末実績	対前年度比較
北海道	北海道	3.0%	3.7%	0.7%
	うち札幌市	4.3%	5.8%	1.5%
	小計	3.0%	3.7%	0.7%
東北	青森県	6.4%	9.2%	2.8%
	岩手県	4.5%	7.9%	3.4%
	宮城県	6.3%	6.7%	0.4%
	うち仙台市	10.0%	10.2%	0.2%
	秋田県	6.9%	9.0%	2.2%
	山形県	8.1%	8.7%	0.6%
	福島県	4.7%	5.6%	0.9%
	小計	6.1%	7.4%	1.3%
関東	茨城県	11.4%	12.2%	0.8%
	栃木県	8.6%	9.2%	0.5%
	群馬県	6.3%	7.6%	1.3%
	埼玉県	3.7%	5.3%	1.7%
	うちさいたま市	7.8%	9.9%	2.1%
	千葉県	5.3%	5.5%	0.2%
	うち千葉市	7.1%	7.4%	0.3%
	東京都	28.5%	30.6%	2.1%
	うち区部	45.7%	47.9%	2.2%
	神奈川県	9.2%	10.1%	0.9%
	うち横浜市	12.5%	13.7%	1.3%
	うち川崎市	10.9%	16.3%	5.4%
	山梨県	3.5%	8.8%	5.2%
	長野県	7.1%	7.4%	0.3%
	小計	13.2%	14.6%	1.3%
北陸	新潟県	7.4%	9.7%	2.4%
	富山県	6.1%	6.4%	0.3%
	石川県	4.7%	6.7%	2.1%
	小計	6.3%	8.0%	1.7%
中部	静岡県	6.8%	6.9%	0.2%
	うち静岡市	—	12.9%	—
	愛知県	4.2%	4.6%	0.4%
	うち名古屋市	11.5%	12.5%	1.0%
	三重県	2.7%	2.7%	0.0%
	岐阜県	12.4%	13.1%	0.7%
小計	5.5%	5.9%	0.3%	
近畿	福井県	8.7%	9.0%	0.2%
	滋賀県	3.0%	3.0%	0.0%
	京都府	8.8%	9.9%	1.1%
	うち京都市	8.2%	10.3%	2.1%
	大阪府	5.1%	6.5%	1.4%
	うち大阪市	16.6%	22.6%	6.0%
	兵庫県	3.7%	3.7%	0.1%
	うち神戸市	7.8%	8.1%	0.3%
	奈良県	2.2%	2.2%	0.0%
和歌山県	12.6%	13.1%	0.5%	
小計	5.2%	5.9%	0.7%	
中国	鳥取県	27.9%	29.0%	1.0%
	島根県	10.9%	13.6%	2.7%
	岡山県	6.9%	8.4%	1.6%
	広島県	9.5%	10.1%	0.6%
	うち広島市	21.9%	22.9%	1.0%
	山口県	24.4%	25.3%	0.9%
小計	13.6%	14.7%	1.1%	
四国	徳島県	4.3%	4.9%	0.6%
	香川県	4.4%	5.6%	1.2%
	愛媛県	1.8%	3.2%	1.4%
	高知県	3.9%	4.6%	0.8%
	小計	3.4%	4.4%	1.0%
九州	福岡県	10.0%	11.3%	1.4%
	うち福岡市	15.8%	18.9%	3.1%
	うち北九州市	9.8%	11.5%	1.7%
	佐賀県	8.1%	10.5%	2.4%
	長崎県	8.1%	9.3%	1.2%
	熊本県	16.8%	17.6%	0.9%
	大分県	6.7%	7.2%	0.5%
	宮崎県	17.6%	17.9%	0.3%
	鹿児島県	22.5%	23.2%	0.7%
	小計	11.6%	12.7%	1.1%
沖縄	沖縄県	12.6%	12.6%	0.0%
	小計	12.6%	12.6%	0.0%
全国計	9.0%	10.0%	1.0%	

注1) 電線類地中化データベースによる

注2) 政令指定都市は都道府県の内数

7) 道路行政の改革

～アカウントビリティの向上～

道路行政の改革という政策目標は、

- ・道路利用者の満足度調査での評点がどれだけ向上したか（指標－15）
 - ・インターネットを通じてどれだけの方に情報提供ができたか（指標－16）
- などで評価する。

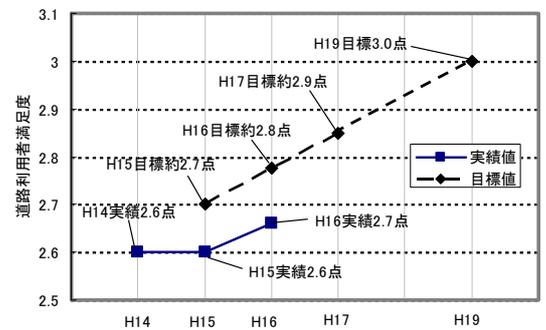
【指標－15】道路利用者満足度 (→110 頁)

定義：道路利用者満足度調査における「よく使う道路全般に対する満足度」の値

中期的な目標：平成 19 年度までに 3.0 点まで向上

■ 国民から見た成果を意識した取組みを進める

道路利用者による評価は、初めて上昇に転じた。地域毎のニーズを捉えた道路行政マネジメントの継続的な推進とさらなる浸透を通じて、国民から見た成果の向上を図る。



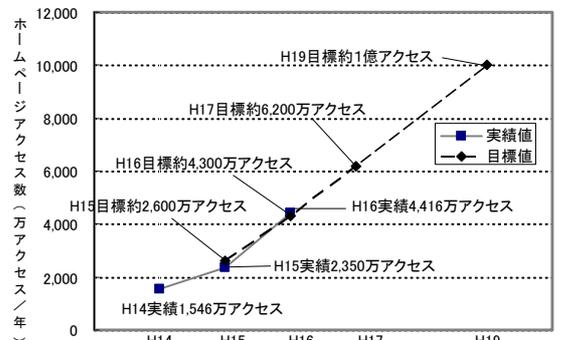
【指標－16】ホームページアクセス数 (→116 頁)

定義：道路関係ウェブサイトと携帯電話向けサービスのトップページのページビュー数の合計

中期的な目標：平成 19 年度までにインターネットを通じた情報サービスを国民 1 人あたり平均 1 回提供することを目指し、年間約 1 億アクセスとする

■ より国民にわかりやすい情報提供を！

伸び率は昨年度を大きく上回り、目標を達成。さらなるアカウントビリティの向上のため、国民ニーズを踏まえた情報提供の充実を図る。



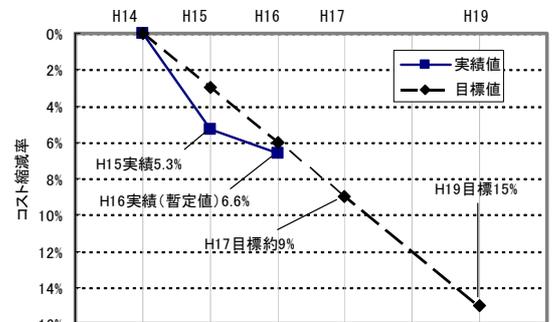
【指標－17】道路事業の総合コスト縮減率 (→120 頁)

定義：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

中期的な目標：平成 19 年度までに平成 14 年度と比較して 15%の総合コスト縮減率の達成

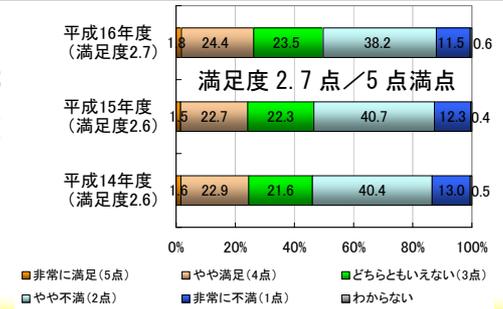
■ コスト縮減の取組みの推進

これまでの工事コストの縮減に加え、コストの観点から公共事業のすべてのプロセスを見直す「コスト構造改革」の取組みを推進しています。



国民から見た成果を意識した取組みを進める

道路利用者による評価は、初めて上昇に転じた。地域毎のニーズを捉えた道路行政マネジメントの継続的な推進とさらなる浸透を通じて、国民から見た成果の向上を図る。



(1) 指標の動向

- **道路サービスによる成果(アウトカム)を重視し、国民が満足する道路行政に転換することが必要。道路の顧客である国民の満足度という観点から、道路行政マネジメントの成果を評価できる**
- **満足度は、5点満点中2.7点となり、2年間横ばいであった2.6点から上昇に転じる**
道路サービスに対する道路利用者の満足度について、平成17年5～6月にインターネットを用いた調査を実施。やや不満、非常に不満の評価の合計が約3ポイント減少。(図15-1)
- **設問項目の満足度は全体的に向上しているが、依然として満足度が低い分野も確認**
現在の高速道路や有料道路の料金に対する満足度は、1.80点と全項目中最も低い結果。(図15-2)
- **平成17年度の目標は約2.9点とする**

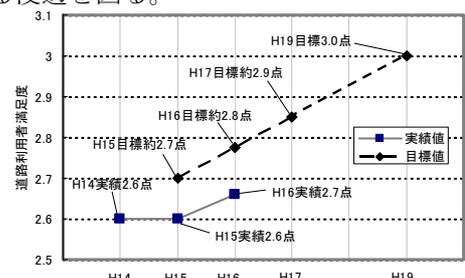
(2) 達成度報告(昨年度の成果)

- **「路上工事のやり方」に対する満足度の伸びが顕著**
路上工事のやり方に対する満足度が3年連続で下から2番目であったこと等を受け、道路利用者への路上工事情報提供の充実や外部評価の強化による路上工事の縮減等の取組みを平成16年度に実施したこと等が、満足度向上に影響していると考えられる。(図15-2,3) (p.34「路上工事時間」参照)
- **道路行政と国民の接点をつくる「道の相談室」を通じて、道路利用者の声に対応**
道路行政と国民の接点をつくることを目的に、平成10年度より「道の相談室」を導入し、平成16年度には約25,000件の意見等(問い合わせ約70%、意見要望約10%)が寄せられた。しかし、受付体制の不備や国民へのフィードバック不足、道路行政への反映が十分でないことなど課題も多い。(図15-5)
- **地域により異なる道路利用者ニーズを的確に把握した取組みを実践**
即地的なニーズを的確に捉えた行政を実践することが必要。九州では「九州の道に関するアンケート調査」により地域のニーズを把握し、その結果を道路行政に反映させる試みを行っている。(図15-6)

(3) 業績計画(今後の取組み)

- **満足度調査の結果や寄せられたご意見の各政策・施策への反映**
利用者の不満の大きい項目に関しては、行政運営や各政策・施策の立案において、満足度調査の結果を各政策・施策へ反映させる。その際、満足度調査等の分析結果等を活用する。
- **双方向コミュニケーション活動の展開**
「道の相談室」において、道路緊急ダイヤルなどの受付体制の強化、国民へのフィードバック、国民からの意見の道路行政への反映等、双方向コミュニケーション活動の展開を図っていく。
- **地域の実情に沿った道路行政マネジメントのさらなる推進と浸透**
地域に最も身近な各地方の国道事務所等に至るまで住民の声を聞き、地域固有の課題を明確にした上でその課題解決に取組むとともに、その取組みのさらなる浸透を図る。

平成15年度実績	2.6点
平成16年度	実績 2.7点
	目標 約2.8点
中期的な目標	平成19年度までに3.0点
平成17年度の目標	約2.9点



担当： 道路局 企画課 道路事業分析評価室

(1) 指標の動向

■ 満足度は、5点満点中2.7点となり、2年間横ばいであった2.6点から増加に転じた

平成17年5月19日から6月12日にかけて、道路利用者の道路サービスに対する満足度について、インターネットを用いた調査を実施した。その結果、全国より21,531人から回答を得られた。

指標は、5点満点中2.7点と、目標としていた約2.8点には届かなかったものの、2年連続で2.6点であった平成14、15年度よりも約0.1点の増加。内訳を見ると、やや不満、非常に不満の合計が53.0%から49.7%と減少傾向。

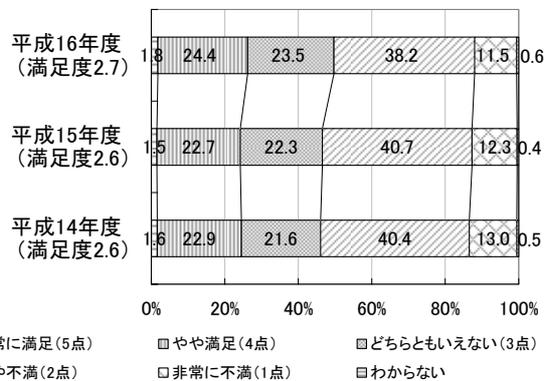


図 15-1 道路全般についての満足度

■ 設問項目の満足度については全体的に向上

昨年度同様、「最近道路行政は変わってきている」に対する満足度が、2.99点と最も高く、「現在の高速道路や有料道路の料金について」は1.80点と最も低い結果。

また昨年度と比較して、設問項目別の満足度については、全体的に向上している。中でも「道路の路上工事のやり方」は0.14点増加と最も高い伸びを示しており、一方「大雨、大雪など異常気象時のあなたの家のまわりの道路状況」は0.07点減少と昨年度を下回った。

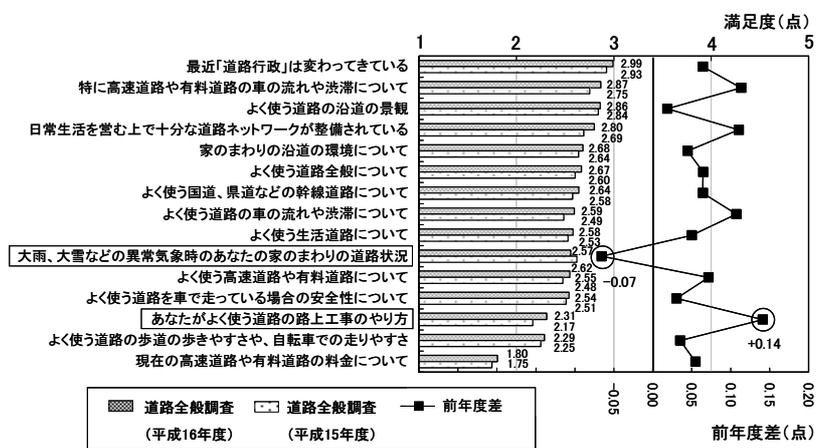


図 15-2 道路利用者満足度調査結果

(2) 達成度報告 (昨年度の成果)

■ 「路上工事のやり方」に対する満足度の伸びが顕著

○ 「路上工事のやり方」について

満足度は、昨年度の2.17点から2.31点へと0.14点増加し、調査項目の中で最も高い伸び。回答別に見ると、「1点(非常に不満)」の回答が35.7%から31.1%に減少し、「4点(あまり気に入らない)」が17.3%から21.1%に増加。

昨年度実施した道路利用者満足度調査において、路上工事のやり方に対する満足度が3年連続で下から2番目であったこと等を受け、平成16年度には道路利用者への路上工事情報提供の充実や外部評価の強化による路上工事の縮減等の取組みを推進したことも、満足度向上に影響していると考えられる (p.34「路上工事時間」参照)。

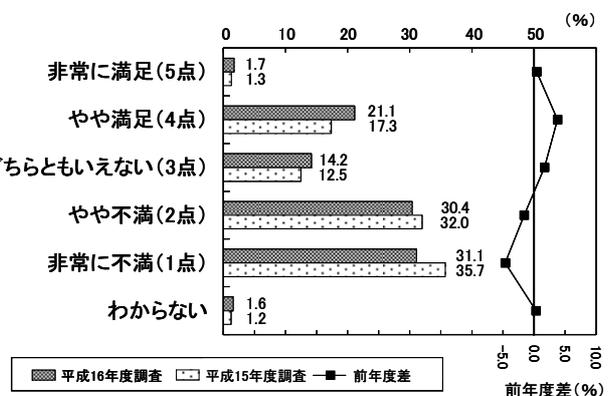


図 15-3 路上工事についての満足度

【道路行政の改革 ～アカウンタビリティの向上～】

○「現在の高速道路や有料道路の料金」について

全国において、特に不満が高い傾向。昨年度より多様で弾力的な料金施策等を実施し、アンケート等を通じて利用者の意見を把握し、施策の改善につなげているところ。アンケート結果によると、多様で弾力的な料金施策の導入が今後とも必要。

○「大雨、大雪など異常気象時のあなたの家のまわりの道路状況」について

満足度は、昨年度の2.62点から2.57点と減少。昨年度は、観測史上最多の10個の台風上陸や集中豪雨、平成12年度以来4年ぶりとなった全国的な豪雪等の自然災害が影響したものと考えられる。

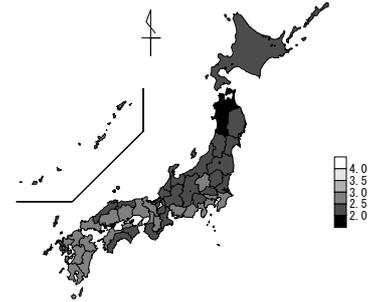


図 15-4 「大雨、大雪など異常気象時のあなたのまわりの道路状況」

■道路行政と国民の接点をつくる「道の相談室」を通じて、道路利用者の声に対応

「道の相談室」は平成10年度の導入以来、道路行政と国民の接点をつくることを目的に、①国民からの相談・意見に対する「ワンストップサービス」の提供、②「国民の声」を道路施策に反映、③国土交通省内における顧客サービスマインドの向上、を目指し、整備・充実を図ってきた。平成16年度には、全体で約25,000件（一日あたり約70件）を受け付けており、その内容は「問い合わせ」が72%、「意見要望」が10%、「発見通報」が9%、「苦情」8%となっている（意見割合は本省ホームページ分を除いたもの）。しかしながら、受付体制の不備や国民へのフィードバック不足、道路行政への反映が十分でないことなど課題も多い。

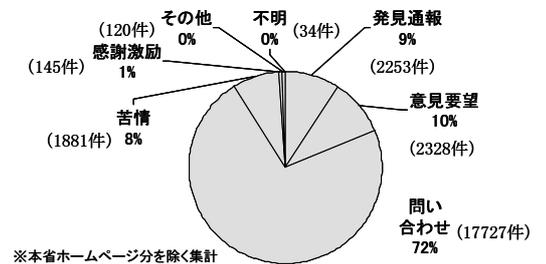


図 15-5 「道の相談室」相談区分別の相談件数

■地域により異なる道路利用者ニーズを的確に把握した取組みを实践

道路利用者のニーズは地域毎、沿道毎等で多様であり、即地的なニーズを的確に捉えた行政を实践し、満足度の向上を図ることが必要。例えば、九州地方整備局や香川河川国道事務所で地域住民の満足度を意識した取組みを展開している。

九州の道路に関するアンケート

【九州地方整備局】

九州では、国民のニーズに対応した社会資本整備という観点から、道路に関する利用者意識の把握のため「九州の道路に関するアンケート調査」を平成16年7月～8月に実施。本アンケートは、九州で初めて、国道や県道などの道路管理者が共同して、九州一円で実施した大規模なものであり、10,000票を配布し、4,054票を回収した。「整備してほしい社会的な施設」のアンケート項目に対しては、身の回りの市町村道や国道、県道などの幹線道路といった、日常的で身近な社会資本の整備に関するニーズが明らかになり、「道路に関する不満の理由」については、半数以上の人が渋滞に不満を持っていることが明らかになった。

それに加え、路上工事など個別の施策についても意見を求めた。例えば、これまで路上工事については九州では不満が低いと認識していたが、アンケート結果から不満が7割にも達していることがわかる。このアンケート結果を踏まえ、九州幹線道路協議会では専門部会等を設置し、個別テーマ毎に利用者の不満やニーズの把握・分析及び改善策の検討を行っている。

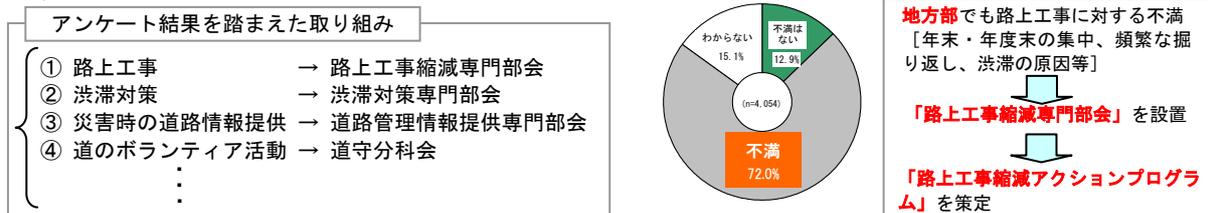


図 15-6 九州の道路に関するアンケートの取組み

(3) 業績計画（今後の取組み）

■ 満足度調査の結果や寄せられたご意見の各政策・施策への反映

利用者の不満の大きい項目に関しては、行政運営や各政策・施策の立案において、満足度調査の結果を各政策・施策へ反映させる。その際、満足度調査等の結果を分析し、具体的な問題や課題がどこにあり、それがなぜ起きているか、などについて明らかにする。

■ 双方向コミュニケーション活動の展開

道路行政においては、「道の相談室」により国民からの意見の受付を行っているところであるが、受付体制の不備や国民へのフィードバックの不足、頂いた意見の道路行政への反映が十分ではないことなど、課題も多い。これらを解消するため、①受付体制の強化（頂いた意見等への回答体制の強化や道路緊急ダイヤル[※]の導入）、②国民へのフィードバック（「よくある質問と回答」の充実、道の相談室レポートの発行）、③意見の道路行政への反映といったことに取り組んでいく。

※道路緊急ダイヤル：道路利用者からの緊急通報（故障車や落下物、路面の汚れ・穴ぼこなどの通報）を4桁番号（#9910）で一元的に受け付けるもので、平成17年3月から九州地方で先行導入しており、平成17年秋を目処に全国展開を行う

■ 地域の実情に沿った道路行政マネジメントのさらなる推進と浸透

地域の特性や地域毎のニーズに応じた、より効果的・効率的かつ透明性の高い道路行政マネジメントを進めるため、各地方の国道事務所等に至るまで住民の声を聞き、地域固有の課題を明確にした上で、その課題解決に取り組むとともに、その取組みのさらなる浸透を図る。

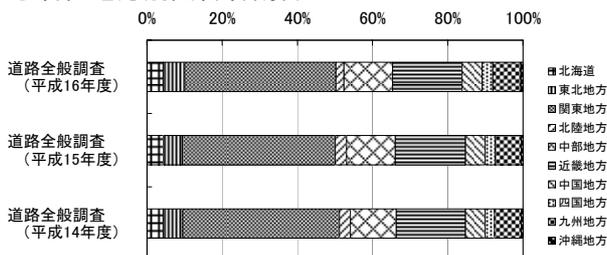
【関連する平成17年度の主な施策】

○双方向コミュニケーション活動の展開（道の相談室の体制強化（道路緊急ダイヤルの導入など）

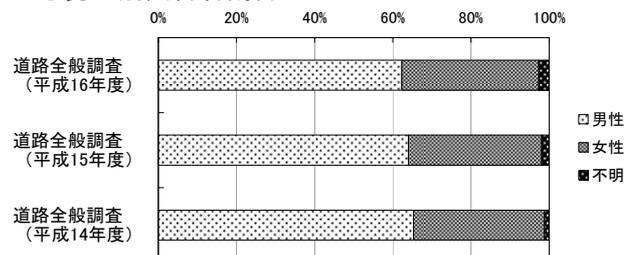
(4) バックデータ

1) 道路利用者満足度調査 回答者属性

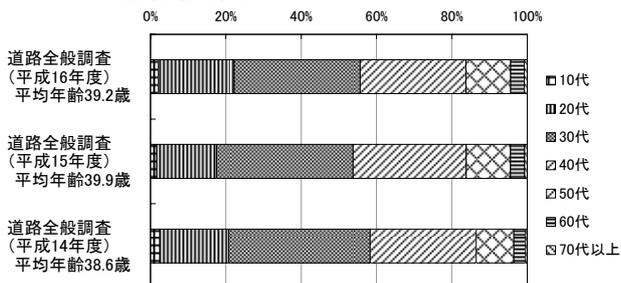
○居住地方別回答者割合



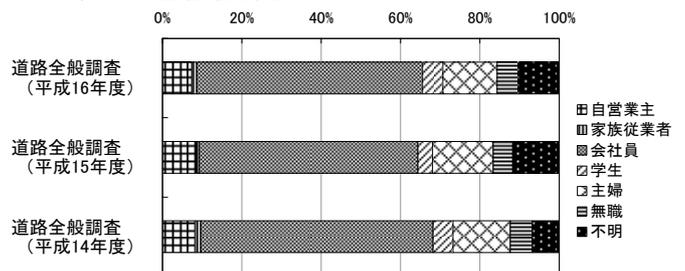
○男女別回答者割合



○年齢別回答者割合



○職業別回答者割合

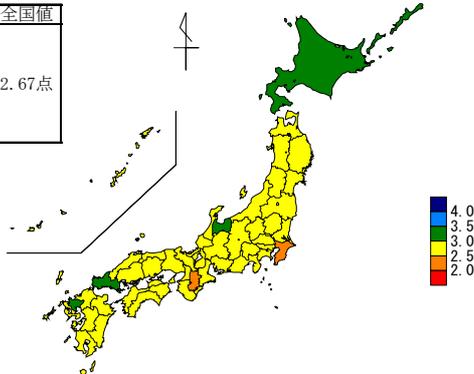


【道路行政の改革 ～アカウンタビリティの向上～】

2) 都道府県別道路利用者満足度 (地図表示)

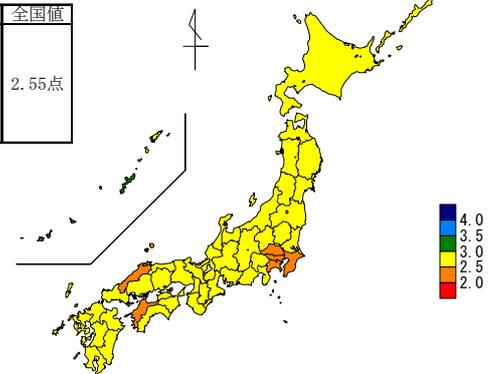
①よく使う道路全般について

点数	割合	全国値
5	1.8 %	2.67点
4	24.4 %	
3	23.5 %	
2	38.2 %	
1	11.5 %	
-	0.6 %	



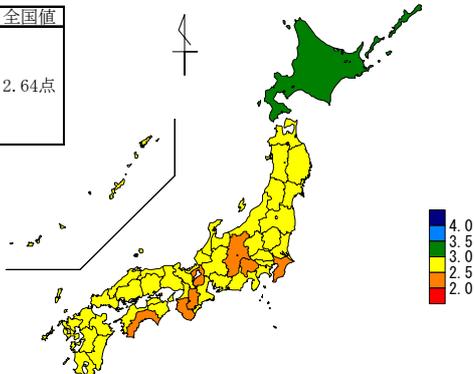
②よく使う高速道路や有料道路について

点数	割合	全国値
5	2.8 %	2.55点
4	19.4 %	
3	15.2 %	
2	29.8 %	
1	16.4 %	
-	16.3 %	



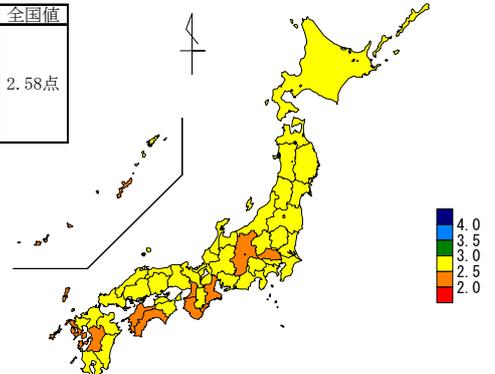
③よく使う国道、県道などの幹線道路について

点数	割合	全国値
5	2.1 %	2.64点
4	23.7 %	
3	22.1 %	
2	37.8 %	
1	12.8 %	
-	1.6 %	



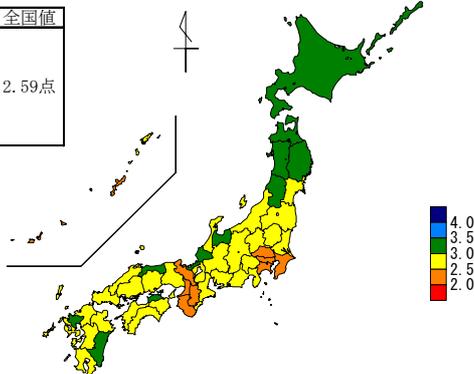
④よく使う生活道路について

点数	割合	全国値
5	2.8 %	2.58点
4	22.5 %	
3	21.0 %	
2	35.6 %	
1	17.1 %	
-	1.0 %	



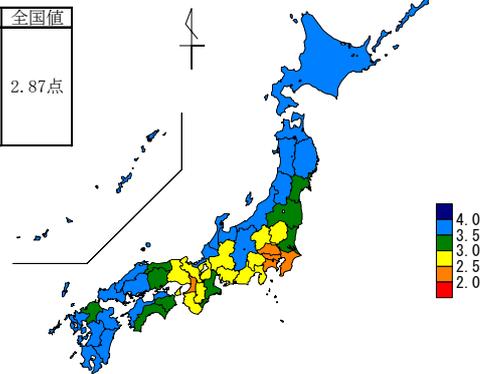
⑤よく使う道路の車の流れや渋滞について

点数	割合	全国値
5	1.8 %	2.59点
4	22.4 %	
3	17.5 %	
2	44.2 %	
1	10.5 %	
-	3.6 %	



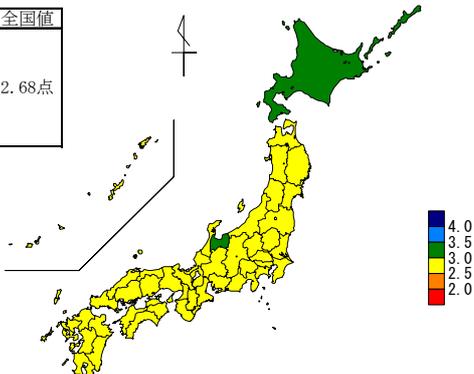
⑥高速道路や有料道路の車の流れや渋滞について

点数	割合	全国値
5	3.4 %	2.87点
4	25.2 %	
3	19.3 %	
2	25.6 %	
1	8.7 %	
-	17.9 %	



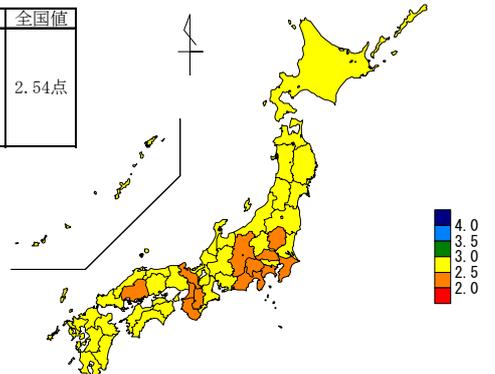
⑦家のまわりの沿道環境について

点数	割合	全国値
5	3.6 %	2.68点
4	26.3 %	
3	18.8 %	
2	36.6 %	
1	14.3 %	
-	0.4 %	



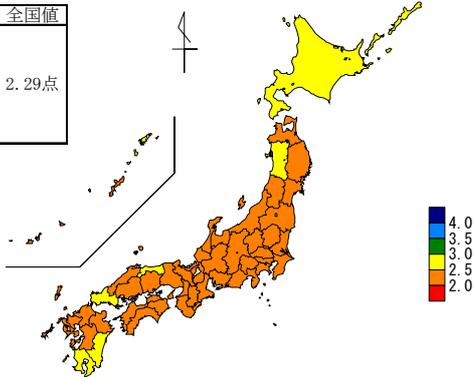
⑧よく使う道路を車で走っている場合の安全性について

点数	割合	全国値
5	0.9 %	2.54点
4	20.6 %	
3	18.5 %	
2	44.9 %	
1	10.8 %	
-	4.3 %	



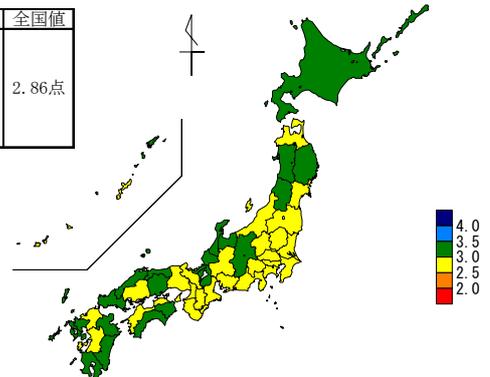
⑨よく使う道路の歩道の歩きやすさや、自転車での走りやすさについて

点数	割合	全国値
5	1.7 %	2.29点
4	20.7 %	
3	11.2 %	
2	35.4 %	
1	29.5 %	
-	1.5 %	



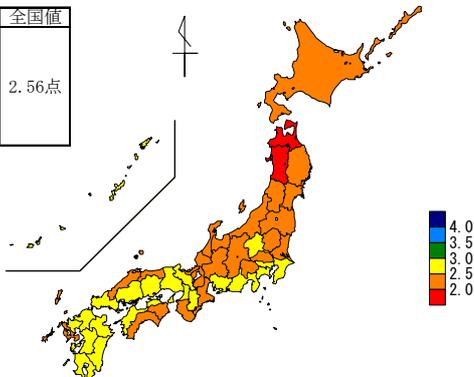
⑩よく使う道路の沿道の景観について

点数	割合	全国値
5	3.1 %	2.86点
4	24.4 %	
3	37.5 %	
2	23.5 %	
1	10.4 %	
-	1.1 %	



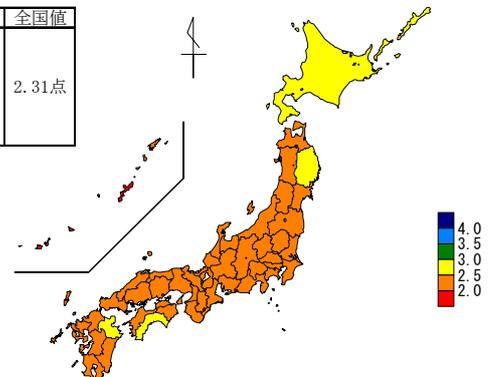
⑪大雨、大雪などの異常気象時のあなたの家のまわりの道路状況について

点数	割合	全国値
5	2.0 %	2.56点
4	25.6 %	
3	18.1 %	
2	30.0 %	
1	21.3 %	
-	3.0 %	



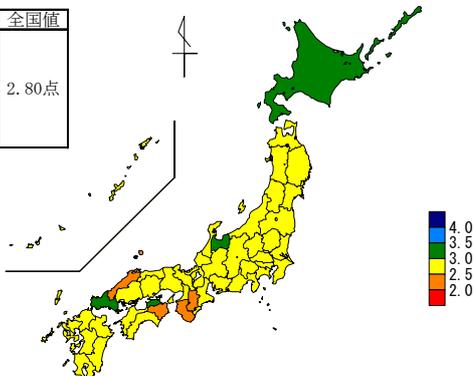
⑫よく使う道路の路上工事のやり方について

点数	割合	全国値
5	1.7 %	2.31点
4	21.1 %	
3	14.2 %	
2	30.4 %	
1	31.1 %	
-	1.6 %	



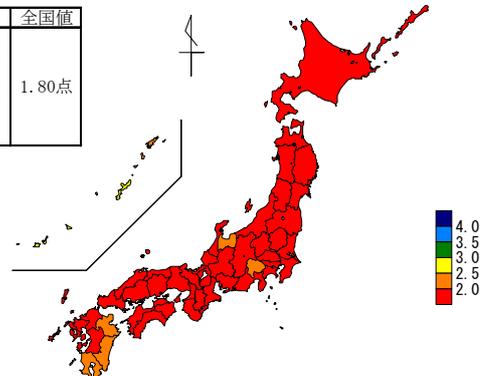
⑬日常生活を営む上で十分な道路ネットワークが整備されているかどうかについて

点数	割合	全国値
5	3.0 %	2.80点
4	32.7 %	
3	17.9 %	
2	29.4 %	
1	14.4 %	
-	2.6 %	



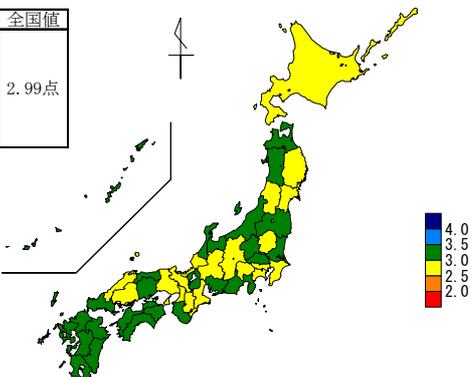
⑭現在の高速道路や有料道路の料金について

点数	割合	全国値
5	0.7 %	1.80点
4	7.7 %	
3	6.4 %	
2	31.3 %	
1	41.2 %	
-	12.6 %	



⑮最近「道路行政は変わってきている」と思うかどうかについて

点数	割合	全国値
5	1.4 %	2.99点
4	18.3 %	
3	58.7 %	
2	5.2 %	
1	8.4 %	
-	8.0 %	

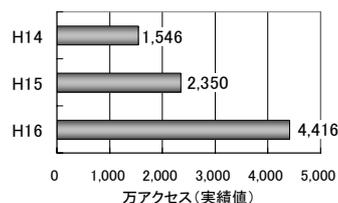


凡 例

点数	評 価
5	非常に満足
4	やや満足
3	どちらともいえない
2	やや不満
1	非常に不満
-	わからない

より国民にわかりやすい情報提供を！

伸び率は昨年度を大きく上回り、目標を達成。
さらなるアカウントビリティの向上のため、
国民ニーズを踏まえた情報提供の充実を図る。



(1) 指標の動向

- **道路行政のアカウントビリティ向上のために重要な広報活動の評価をするため、本省(道路局)、地方整備局等(10局、北海道開発局と沖縄総合事務局を含む)、国道事務所(107事務所、北海道は開発建設部)のホームページ(ホームページ及び携帯電話サイト)への合計アクセスを集計する**
- **指標は、2,350万アクセスから4,416万アクセスへと1.88倍(昨年度1.52倍)になり目標を達成**
- **平成17年度は約6,200万アクセス(1.40倍)を目標とする**

(2) 達成度報告(昨年度の成果)

■ 「お役立ち情報サイト」の人气が定着

平成15年11月の道路局ホームページの全面リニューアル以後、充実を図ってきたお役立ち情報サイトのうち、6コンテンツ(「渋滞情報」「道路開通情報」など)で、平均1万アクセス/月以上のアクセスを記録した。(図16-2,3)

■ 自然災害時等の積極的な情報発信

自然災害時において「交通規制・道路気象」や「新潟県中越地震に伴う道路被災による一般車両の通行禁止の状況について」により、積極的な情報提供を行った結果、それぞれのピーク時には、約2万アクセス/日、約10万アクセス/日に達した。(図16-4)

■ ベンチマーキング方式の採用による事務所ごとのホームページの工夫の進展

ベンチマーキング方式により、他の事務所の優れた点を導入、反映していく取り組みが積極的に採り入れ、アクセス数が大幅に増加した事務所(郡山国道事務所:25.1倍、青森河川国道事務所:10.8倍)があった反面、前年度のアクセス数を割り込んだ事務所(熊本河川国道事務所:0.40倍、徳島河川国道事務所:0.56倍)もあった。これは、お役立ち情報の提供の不足等の理由であると考えられる。(図16-5,6)

(3) 業績計画(今後の取組み)

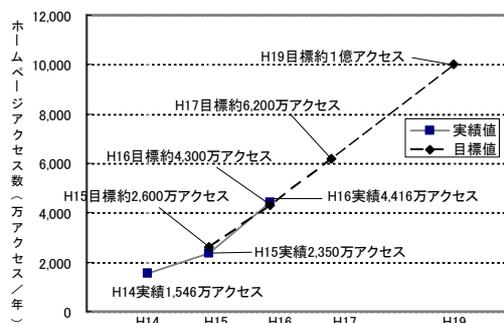
■ 国民ニーズの反映

災害時など非常時に利用者が必要な情報を十分得られるよう、インターフェイスや各種コンテンツの改善を行うとともに、「交通規制・道路気象」などの国民ニーズの高い道路情報について、各地方整備局間の格差を是正するなど、さらに利用者に役立つ情報の提供に努める。

■ ベンチマーキング方式の継続

アクセスを定期的に集計、公表するベンチマーキング方式を継続し、お役立ち情報の提供の不足などにより、特にアクセス数が小さい、又は伸び率の低い事務所について、アクセス数の向上を目指す。

平成15年度実績	2,350万アクセス	
平成16年度	実績	4,416万アクセス
	目標	約4,300万アクセス
中期的な目標	平成19年度までにインターネットを通じた情報サービスを国民1人あたり平均1回提供することを目指し、年間約1億アクセスとする	
平成17年度の目標	約6,200万アクセス	



担当：道路局 企画課 道路事業分析評価室

(1) 指標の動向

指標は、平成15年度の2,350万アクセスから4,416万アクセスに1.88倍に増加している。機関別に見ると、各地方整備局等合計で、全体の約95%を占めている。本省のホームページは約5%。

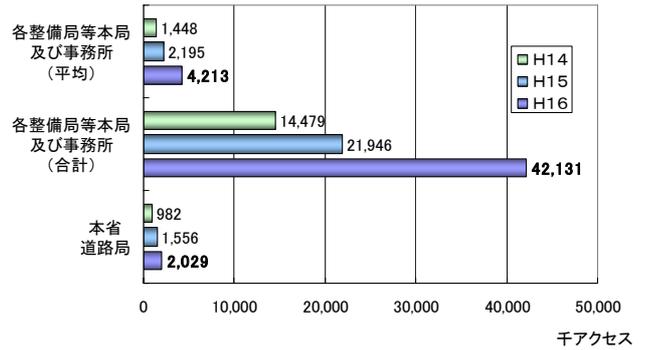


図16-1 機関別ホームページアクセス

(2) 達成度報告(昨年度の成果)

■「お役立ち情報サイト」の人气が定着

「道に関するお役立ち情報リンク」を作成し、道路利用者向けのお役立ち情報サイトへのアクセスを容易にした。また、各お役立ち情報サイトの内容を充実した。これにより、特に「渋滞情報」「交通規制・道路気象」「道路開通情報」「道の駅利用案内」「自転車道案内」「冬の道路情報」(冬季のみ)の6つのサイトは、平均して1万アクセス/月以上、お盆や年末年始などのピーク時には一部10万アクセス/月を超える人気コーナーとして、道路利用者に広く認知されるようになった。



図16-2 「道に関するお役立ち情報リンク」トップページ

■自然災害時等の積極的な情報発信

全国の最新の規制情報や路面情報など、道路利用者向けの情報を積極的に提供している「交通規制・道路気象」コーナーでは、台風の上陸等に伴ってアクセスが急増した。

兵庫県や京都府等に大きな被害をもたらした台風23号の上陸時(10月21~22日)には、「交通規制・道路気象」のアクセスが約2万アクセス/日にまで達した。

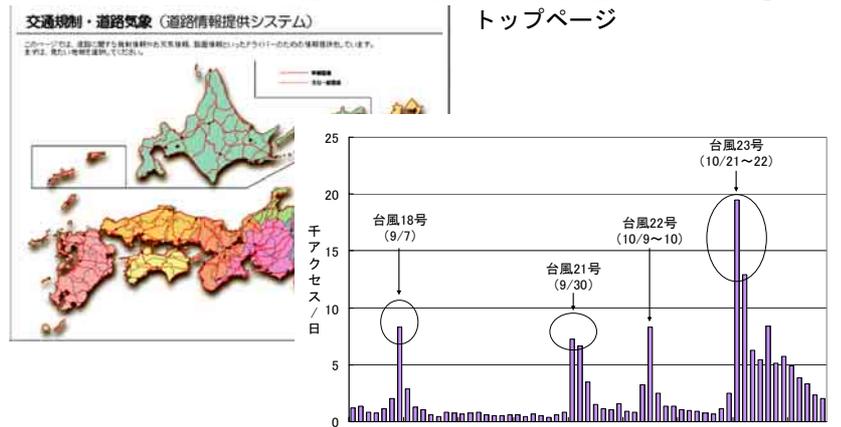


図16-3 「交通規制・道路気象」のトップページとアクセス推移

また、10月23日に発生した新潟県中越地震に伴い、「新潟県中越地震に伴う道路被災による一般車両の通行禁止の状況について」を、地震発生3日後の10月26日から開設した。このコンテンツでは、国道および県道を対象に、詳細な地図と表で分かりやすく掲載するとともに、土日祭日も含め逐次更新を行い、常に最新の情報を得られるようにした。その結果、10月29日には約10万アクセス/日にまで達した。

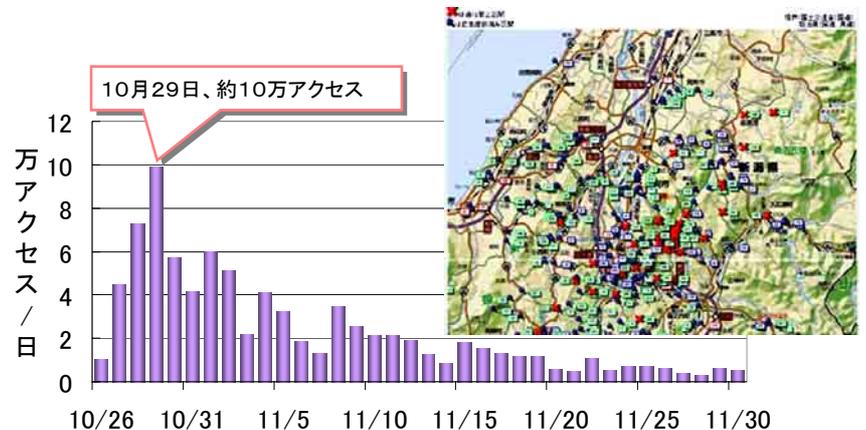


図16-4 「新潟県中越地震-通行規制」のアクセス推移とトップページ

【道路行政の改革 ～アカウンタビリティの向上～】

■ベンチマーキング方式の採用による事務所ごとのホームページの工夫の進展

アクセス数の集計、公表とともに、その実績をホームページの改善にフィードバックするベンチマーキング方式の採用により、他の事務所の優れた点を導入、反映していく取組みを積極的に行った。

郡山国道事務所では、メール配信サービスの導入やライブカメラの見やすさ改善等、お役立ち情報提供の充実化を実施した結果、アクセスが前年度比 25.1 倍と大幅な増加を示した。

また、金沢河川国道事務所では、携帯電話、パソコン向けのバスの運行情報提供サイト(バスく～る)について、対象路線の拡大等のコンテンツの拡充などを行い、アクセスが 88 万アクセスから 604 万アクセス(対前年比 6.9 倍)へと飛躍的な増加を示した。

一方で、熊本河川国道事務所や徳島河川国道事務所については、お役立ち情報提供サイトの不足やアクセシビリティの欠如等により、前年度比がそれぞれ 0.40 倍、0.56 倍と大幅な減少となった。

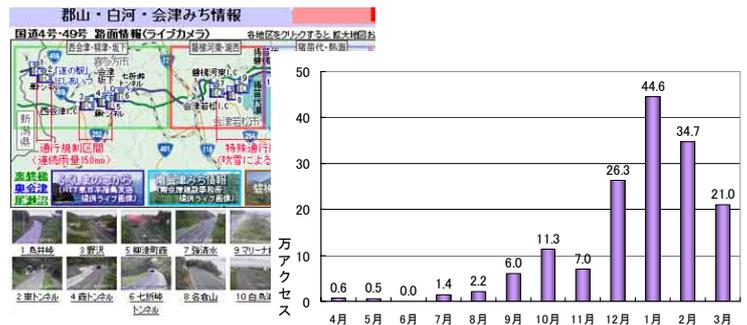


図 16-5 「郡山国道事務所」のトップページとアクセス推移



図 16-6 「金沢河川国道事務所」のバスの運行情報提供サイト(バスく～る)のトップページ

■地方別のアクセスについて

地方のアクセスの合計は、2,195 万アクセスから 4,213 万アクセスへと対前年度比 1.92 倍と大幅な増加を示した。特に、北陸地方整備局や東北地方整備局で大きな伸びを示しており、北陸では 354 万アクセスから 1,011 万アクセスへと対前年比 2.85 倍に、東北では 261 万アクセスから 736 万アクセスへと対前年比 2.82 倍に増加した。

(3) 業績計画(今後の取組み)

■国民ニーズの反映

災害時などの非常時に必要な人が必要な情報を十分得られるようにするため、インターフェイスや各種コンテンツの改善を行う。また、「交通規制・道路気象」などアクセス数が多く、国民ニーズの高い道路情報の提供について、地方整備局等毎に提供している道路情報の内容に差があるため、道路利用者にとって使いやすくわかりやすい形で一元的に道路情報の提供を行う手法へと改善することにより、道路利用者の利便性の向上に努める。

■ベンチマーキング方式の継続

アクセス数を定期的に集計、公表するベンチマーキング方式を今年度も継続するとともに、お役立ち情報の充実やアクセシビリティの向上などのホームページの工夫によってアクセスを高めているサイトのノウハウを「好事例」として共有し、特にアクセス数が小さい、又は伸び率の低い事務所について、アクセス数向上を目指す。

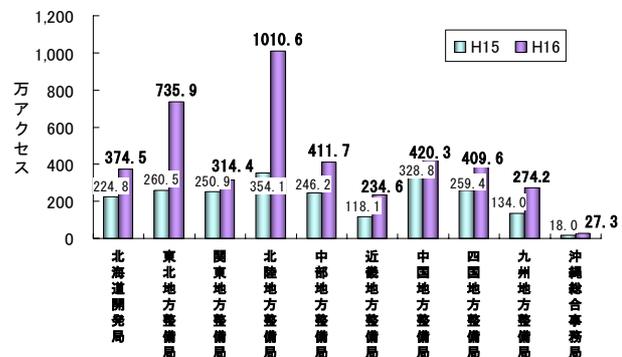


図 16-7 アクセス数の各局比較

(4) バックデータ

【平成16年度の本省・整備局等・事務所別ホームページアクセス数】

		HPアクセス数	順位	対前年度比	順位	
本省道路局トップ		2,029,149	-	1.30	-	
整備局等合計		42,131,054	-	1.92	-	
北海道開発局	計	3,744,616	6	1.67	6	
	本局	2,047,584	-	1.50	-	
	札幌開発建設部	452,615	13	3.42	12	
	小樽開発建設部	294,208	20	4.68	6	
	函館開発建設部	123,033	38	1.29	88	
	室蘭開発建設部	89,985	52	1.47	74	
	旭川開発建設部	210,546	25	1.51	69	
	留萌開発建設部	70,534	64	1.83	40	
	稚内開発建設部	57,621	77	1.74	45	
	網走開発建設部	108,931	43	1.00	100	
	帯広開発建設部	154,306	30	1.27	90	
	釧路開発建設部	135,253	34	1.51	68	
	東北地方整備局	計	7,359,424	2	2.82	2
		本局	2,783,724	-	2.06	-
青森河川国道事務所		613,720	6	10.77	2	
岩手河川国道事務所		231,058	23	1.63	54	
三陸国道事務所		49,652	78	1.70	48	
仙台河川国道事務所		385,304	14	1.81	41	
東北幹線道路調査事務所		17,830	106	1.86	39	
秋田河川国道事務所		361,837	16	3.52	9	
湯沢河川国道事務所		101,641	46	2.36	22	
能代河川国道事務所		146,744	31	1.97	32	
山形河川国道事務所		524,101	7	2.69	17	
酒田河川国道事務所		123,396	37	2.03	29	
福島河川国道事務所		373,548	15	1.69	49	
郡山国道事務所		1,558,770	4	25.05	1	
磐城国道事務所		88,099	53	1.93	35	
関東地方整備局		計	3,144,114	7	1.25	10
	本局	644,760	-	0.60	-	
	東京国道事務所	116,186	42	1.52	67	
	横浜国道事務所	106,107	44	1.52	65	
	宇都宮国道事務所	60,093	73	2.54	18	
	千葉国道事務所	91,436	51	2.00	31	
	常陸河川国道事務所	66,652	67	1.68	51	
	相武国道事務所	212,768	24	1.44	79	
	大宮国道事務所	137,087	33	2.49	20	
	高崎河川国道事務所	507,423	9	3.43	10	
	長野国道事務所	655,418	5	1.89	37	
	甲府河川国道事務所	73,663	63	1.68	50	
	首都圏国道事務所	81,067	58	1.54	63	
	川崎国道事務所	32,985	92	0.27	107	
	北首都圏国道事務所	49,488	79	2.03	30	
	常総国道事務所	40,648	87	1.18	94	
	東京湾岸道路調査事務所	26,448	97	2.12	27	
	東京外かく環状道路調査事務所	177,535	29	1.17	96	
関東技術調査事務所	64,350	69	1.49	72		
北陸地方整備局	計	10,105,712	1	2.85	1	
	本局	715,581	-	1.83	-	
	新潟国道事務所	2,151,380	2	1.28	89	
	長岡国道事務所	453,901	12	2.82	15	
	羽越河川国道事務所	39,364	89	1.97	33	
	高田河川国道事務所	193,141	27	1.55	62	
	富山河川国道事務所	510,141	8	1.74	46	
	金沢河川国道事務所	6,042,204	1	6.90	3	
中部地方整備局	計	4,117,459	4	1.67	5	
	本局	500,427	-	1.43	-	
	多治見砂防国道事務所	81,565	57	1.11	97	
	岐阜国道事務所	290,023	21	5.70	5	
	高山国道事務所	1,789,197	3	1.64	53	
	静岡国道事務所	76,475	61	1.23	91	
	沼津河川国道事務所	61,885	71	0.72	102	
	浜松河川国道事務所	41,051	86	0.96	101	
	名古屋国道事務所	82,794	55	1.30	87	
	愛知国道事務所	78,390	59	1.80	42	
	名四国道事務所	177,916	28	1.53	64	
	東海幹線道路調査事務所	18,782	105	0.55	105	
	三重河川国道事務所	61,935	70	1.02	99	
	北勢国道事務所	295,749	19	1.66	52	
	紀勢国道事務所	76,522	60	1.57	60	
	飯田国道事務所	484,748	11	3.10	14	

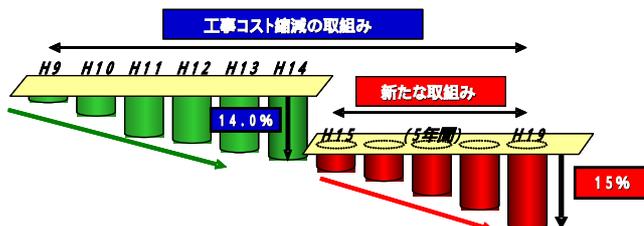
		HPアクセス数	順位	対前年度比	順位	
近畿地方整備局	計	2,345,539	9	1.99	4	
	本局	1,007,230	-	2.06	-	
	福井河川国道事務所	68,114	66	1.87	38	
	滋賀国道事務所	133,226	35	2.51	19	
	京都国道事務所	119,279	40	1.63	55	
	福知山河川国道事務所	42,229	83	1.95	34	
	大阪国道事務所	193,737	26	2.18	26	
	浪速国道事務所	74,680	62	1.41	80	
	近畿幹線道路調査事務所	22,747	103	1.18	95	
	兵庫国道事務所	139,943	32	3.42	11	
	阪神国道事務所	61,726	72	1.38	83	
	姫路河川国道事務所	58,979	75	1.63	56	
	豊岡河川国道事務所	39,749	88	1.93	36	
	奈良国道事務所	303,829	18	2.04	28	
和歌山河川国道事務所	38,376	91	1.40	81		
紀南河川国道事務所	41,695	85	1.45	77		
中国地方整備局	計	4,203,446	3	1.28	9	
	本局	2,920,961	-	1.19	-	
	鳥取河川国道事務所	98,537	47	1.79	43	
	倉吉河川国道事務所	38,436	90	1.38	84	
	松江国道事務所	122,736	39	1.59	57	
	浜田河川国道事務所	92,109	50	2.45	21	
	岡山国道事務所	486,141	10	1.55	61	
	福山河川国道事務所	24,633	99	1.49	71	
	三次河川国道事務所	83,275	54	0.72	103	
	広島国道事務所	252,789	22	2.30	23	
	山口河川国道事務所	66,465	68	1.07	98	
	中国幹線道路調査事務所	17,359	107	1.39	82	
	四国地方整備局	計	4,096,472	5	1.58	7
		本局	3,641,652	-	1.61	-
徳島河川国道事務所		117,807	41	0.56	104	
香川河川国道事務所		95,454	49	3.81	7	
松山河川国道事務所		104,758	45	3.74	8	
大洲河川国道事務所		24,640	98	1.45	78	
高知河川国道事務所		30,360	94	3.12	13	
中村河川国道事務所		22,965	102	2.28	24	
土佐国道事務所		58,836	76	1.58	59	
九州地方整備局		計	2,741,724	8	2.05	3
	本局	1,747,064	-	2.31	-	
	福岡国道事務所	82,440	56	1.19	92	
	北九州国道事務所	24,536	100	1.33	86	
	九州幹線調査事務所	27,983	95	1.59	58	
	佐賀国道事務所	32,280	93	1.52	66	
	長崎河川国道事務所	49,415	80	1.35	85	
	雲仙復興事務所	47,452	81	1.49	70	
	熊本河川国道事務所	59,605	74	0.40	106	
	八代河川国道事務所	20,601	104	1.19	93	
	大分河川国道事務所	335,949	17	6.70	4	
	佐伯河川国道事務所	41,932	84	2.76	16	
総合事務局	計	272,548	10	1.52	8	
	本局	159,810	-	1.55	-	
	北部国道事務所	43,980	82	1.48	73	
	南部国道事務所	68,758	65	1.46	76	

本省・整備局等・事務所等ホームページアクセス総計

	HPアクセス数	対前年度比
総計	44,160,203	1.88

コスト縮減の取組みの推進

これまでの工事コストの縮減に加え、コストの観点から公共事業のすべてのプロセスを見直す「コスト構造改革」の取組みを推進しています。



(1) 指標の動向

平成 14 年度までの取組み

公共工事のコスト縮減については、平成9年度から政府全体の取組みがスタートした。それに基づく取組みの結果、道路整備事業の工事コストは、平成14年度には平成8年度に比べ14.0%（国土交通省・関係公団等の合計は13.6%）のコスト縮減を達成している。

平成 15 年度からの取組み

平成14年度までの取組みに加え、事業のスピードアップ 計画・設計から管理までの各段階における最適化、調達の最適化を見直しのポイントとし、公共事業のすべてのプロセスを見直す「コスト構造改革」に着手。

目標は、平成19年度までに、平成14年度の標準的な公共事業コストと比較して15%の総合コスト縮減率の達成。

平成15年度の道路整備事業（直轄）では、総合コスト縮減率5.3%を達成。（図17-1）

道路整備事業(直轄)の平成 16 年度の総合コスト縮減率は、6.6% (暫定値) を達成（図 17-2）

平成 17 年度の総合コスト縮減は約 9% を目標値として取組みを推進

(2) 達成度報告(昨年度の成果)

規格の見直しなど計画・設計から管理までの各段階における最適化を推進

「インターチェンジを簡易な形式に見直す」（例：一般国道 101 号浪岡五所川原道路 五所川原 IC）などの規格の見直しや、建設発生土の有効利用などの「建設副産物対策」など計画・設計から管理までの各段階における最適化を推進。

取組みが十分進んでいるとは言えない施策も

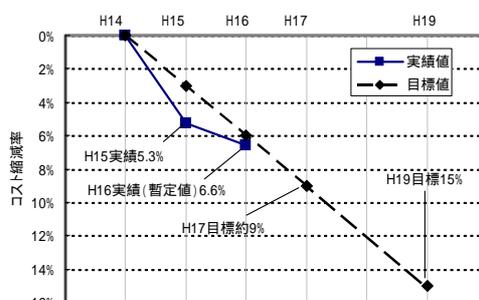
事業の迅速化や、技術開発、将来の維持管理費の縮減など、取組みが十分進んでいるとは言えない施策もある。

(3) 業績計画(今後の取組み)

引き続き総合的なコスト縮減に取り組む

これまでの取組みに加えて、規格の見直しによる工事コストの低減のさらなる推進、事業の迅速化、新技術の活用などの技術開発や将来の維持管理費の縮減などの取組みを重点的に実施。

平成 15 年度実績	平成 14 年度のコストに対して 5.3%の縮減	
平成 16 年度	実績	平成 14 年度のコストに対して 6.6% (暫定値) の縮減
	目標	-
中期的な目標	平成 19 年度までに平成 14 年度と比較して 15%の総合コスト縮減率の達成	
平成 17 年度の目標	平成 14 年度と比較して 約 9%の総合コストを縮減	



担当： 道路局 国道・防災課

(1) 指標の動向

■平成 14 年度までの取組み

平成9年4月に「公共工事コスト削減対策に関する行動指針」が策定され、工事コストの低減に関する政府全体の取組みがスタートした。さらに平成12年4月には、「公共工事コスト削減対策に関する新行動指針」が策定され、①工事の時間的コストの低減、②施設の品質の向上によるライフサイクルコストの低減、③工事における社会的コストの低減、④工事効率性向上による長期的コストの低減などに取り組んできた。その結果、道路整備事業（直轄）においては、平成14年度の工事コストは、平成8年度と比較して14%の低減となっている。

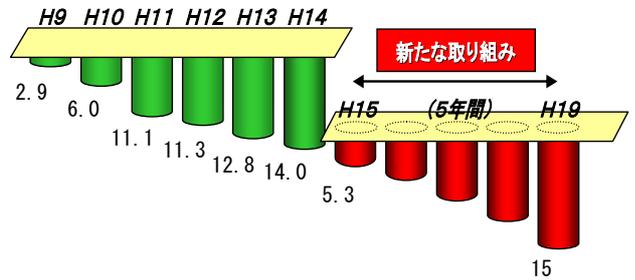


図 17-1 道路整備事業におけるコスト削減の経緯

■平成 15 年度からの取組み

平成15年度からは、平成14年度までの取組みに加え、①事業のスピードアップ②計画・設計から管理までの各段階における最適化、③調達の最適化を見直しのポイントとし、公共事業のすべてのプロセスを見直す「コスト構造改革」に取り組んでおり、数値目標として、従来の工事コストの削減に加え、規格の見直しによる工事コストの削減、事業のスピードアップによる事業便益の早期発現、将来の維持管理費の削減をも評価する「総合コスト削減率」を設定し、平成15年度から5年間で、平成14年度の標準的な公共事業コストと比較して、15%の総合コスト削減率を達成することとしている。道路整備事業（直轄）においては、平成15年度は平成14年度と比較して5.3%の総合コスト削減率を達成している。（国土交通省・関係公団等の全体では6.1%）

(2) 達成度報告（昨年度の成果）

平成16年度においては、各地整において、「規格の見直し」による総合コスト削減率が平成15年度に比べて大きく伸びており、「インターチェンジを簡易な形式に見直し」（例：一般国道101号浪岡五所川原道路 五所川原IC）、「縦断勾配の見直し」などが、工事コストの削減に大きく寄与している。特に、北陸、東北、中国で顕著であり、それぞれ平成15年度に対する総合コスト削減率の上昇に寄与している。「建設副産物対策」について、九州、近畿で特に高い削減率を達成しており、それぞれ平成15年度に比べて、総合コスト削減率が上昇している。それらの取組みの結果、平成16年度の道路整備事業（直轄）における総合コスト削減率は平成15年度に比べて1.0%向上し、6.6%（暫定値）となったが、事業の迅速化（削減率 0.0%）や、技術開発（削減率 0.5%）、将来の維持管理費の削減（削減率 0.6%）など、取組みが十分進んでいるとは言えない施策もある。

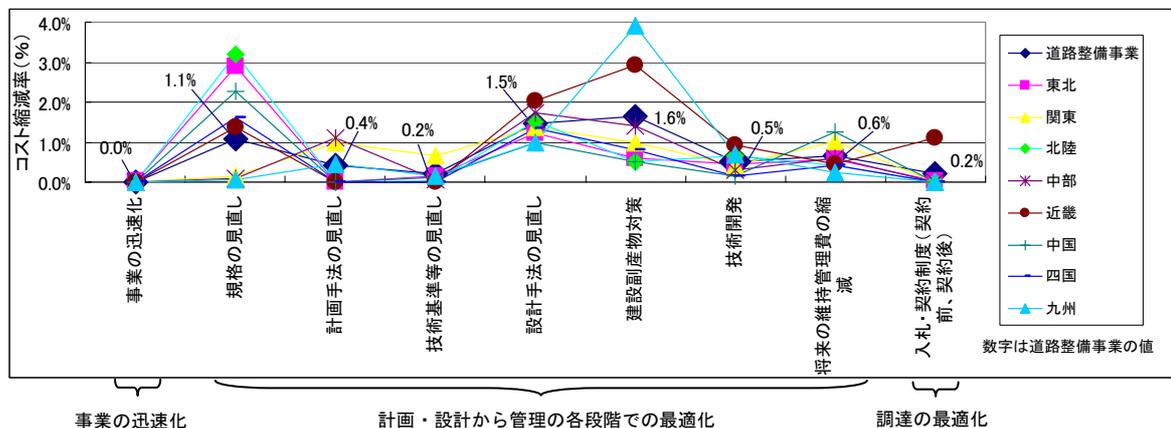


図 17-2 平成 16 年度の地方整備局別総合コスト削減率の内訳

インターチェンジを簡易な形式に見直し

事業名：一般国道101号 浪岡五所川原道路、五所川原IC
 概要：（従来）走行性が良く、出入口を集約した規格の高いインターチェンジ

↓
 （見直し）走行上支障のない範囲で、簡易なインターチェンジ型式へ見直し

効果： 土工事、構造物の規模の縮小を図り、事業費を26億円から11億円に縮減。
 （縮減額15億円 縮減率 約58%）

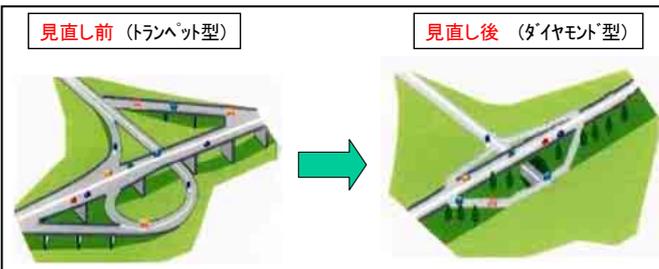


図 17-3 平成 16 年度コスト縮減事例

(3) 業績計画（今後の取組み）

平成 19 年度までに平成 14 年度と比較して 15%の総合コスト縮減という目標を達成するために、これまでの取組みに加えて、規格の見直しによる工事コストの低減のさらなる推進、事業の迅速化、新技術の活用などの技術開発や将来の維持管理費の縮減などの取組みを重点的に実施。

平成 17 年度は、これらの施策を推進し、約 9%の総合コストを縮減することを目標に、引き続き総合的なコスト縮減に取り組んでいく。

【関連する平成 17 年度の主な施策】

- 事業の重点化・集中化（完成時期を予め明示するなど事業の進捗管理を徹底する 等）
- 計画・設計の見直し（インターチェンジを簡易な形式に見直す 等）
- 新技術の活用（支持力特性に優れた鋼管とセメントミルクの合成杭（鋼管ソイルセメント杭）の採用 等）
- 管理の見直し（地域の実情等に応じ管理水準を見直す 等）

(4) バックデータ

分類	項目	発注工事費 (百万円)	縮減額 (百万円)				合計	縮減率 (%)		総合コスト縮減率
			工事コストの低減 (積算の見直し含む)	規格の見直しによる 工事コストの低減	事業の迅速化による 事業便益の早期発現	将来の維持管理費の縮減		左記の縮減額合計による縮減率	施策の効果による資機材等物価の縮減率	
平成 15 年度	東北地整	106,345	3,600	1,370	0	545	5,514	4.9	0.2	5.1
	関東地整	189,715	12,404	0	0	2,950	15,354	7.5	0.2	7.7
	北陸地整	59,341	1,998	0	0	234	2,232	3.6	0.2	3.8
	中部地整	170,136	5,477	0	0	1,180	6,657	3.8	0.2	4.0
	近畿地整	179,184	8,624	260	0	1,078	9,962	5.3	0.2	5.5
	中国地整	106,275	2,939	0	0	718	3,657	3.3	0.2	3.5
	四国地整	41,358	2,138	0	0	453	2,591	5.9	0.2	6.1
	九州地整	123,510	5,150	0	0	819	5,969	4.6	0.2	4.8
	道路整備事業計	975,864	42,330	1,630	0	7,977	51,936	5.1	0.2	5.3
平成 16 年度 (暫定値)	東北地整	119,300	3,586	3,669	46	727	8,029	6.3	0.0	6.3
	関東地整	205,915	10,285	345	0	2,219	12,849	5.9	0.0	5.9
	北陸地整	60,022	1,999	2,051	0	259	4,309	6.7	0.0	6.7
	中部地整	130,762	6,903	0	0	820	7,722	5.6	0.0	5.6
	近畿地整	175,498	14,000	2,640	0	871	17,511	9.1	0.0	9.1
	中国地整	70,378	1,601	1,687	0	936	4,224	5.7	0.0	5.7
	四国地整	43,469	1,176	720	0	197	2,093	4.6	0.0	4.6
	九州地整	109,566	7,563	55	0	293	7,911	6.8	0.0	6.8
	道路整備事業計	914,910	47,112	11,168	46	6,322	64,647	6.6	0.0	6.6

8) 参考資料

～平成 17 年度にフォローアップするその他の指標～

【指標－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 (→124 頁)

定義：隣接する地域の中心の都市間を結ぶルートが、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

中期的な目標：平成 19 年度までに約 77% まで向上する

■地域間交流・観光交流等内外交通の推進

住民生活の利便性向上、地域経済の活性化等に資する地域間交流を支援する道路整備。

H14 実績	H15 実績	H16 目標	H16 実績	H17 目標	H19 目標
72%	73%	74%	74%	75%	77%

【指標－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 (→125 頁)

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

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

■安全かつ快適な移動を実現するための道路整備

市町村合併支援道路事業など地域内の拠点等を効率的に連絡する道路整備により、日常生活の中心となる都市まで 30 分以内で安全かつ快適に走行できる人口（安定到達率）が約 60 万人増加。

H14 実績	H15 実績	H16 目標	H16 実績	H17 目標	H19 目標
63%	64%	65%	65%	66%	68%

【指標－20】「防災上課題のある市街地」の割合 (→126 頁)

定義：人口が集中している市街地のうち、都市基盤が脆弱なため、災害時に道路閉塞等により車輛通行が阻害され、緊急活動等に支障をきたすおそれの高い市街地の面積の割合

中期的な目標：平成 19 年度までに 32% とする

■「防災上課題のある市街地」の解消を図る

震災・火災等の災害に強く、安心・安全で暮らしやすい市街地の整備を進めます。

H14 実績	H15 実績	H16 目標	H16 実績	H17 目標	H19 目標
-	36%	-	36%	34%	32%

【指標－21】路線番号の認識できる交差点の割合 (→127 頁)

定義：都道府県道以上の道路が相互に交わる交差点のうち、交差道路の路線番号あるいは通称名の付されている案内標識の整備されている交差点の割合

中期的な目標：平成 19 年度までに 90% まで向上

■ルート番号表示によるわかりやすい誘導

道路利用者が、迷うことなくスムーズに目的地に到着。

H14 実績	H15 実績	H16 目標	H16 実績	H17 目標	H19 目標
-	56%	65%	60%	69%	90%

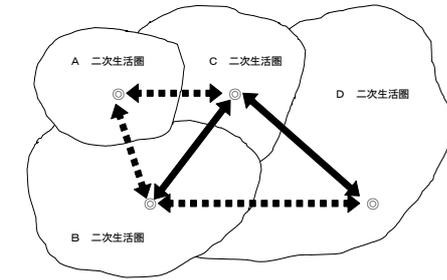
地域間交流・観光交流等内外交通の推進

～ 住民生活の利便性向上、地域経済の活性化等に資する地域間交流を支援する道路整備 ～

(1) 指標の動向

■ 住民生活の利便性の向上、地域経済の活性化等を図る

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



※対象ルートは二次生活圏間の最短ルート
 ○ 二次生活圏中心都市
 道路改良済みルート
 道路未改良ルート
 上図の場合、交流ルートの確保率 40%
 全 5 ルート中、2 ルート確保

(2) 達成度報告と業績計画

■ 新たに 4 つの地域間交流ルートを整備

平成 16 年度は、7 市に関連する 4 ルートの整備を完了したことにより、地域を結ぶルートの走行性、安定性を高め、住民生活や観光交通等の利便性の向上が図られた。

これにより全国では、「地域間交流ルート」が平成 15 年度実績値 73%から平成 16 年度目標値 74%まで向上が図られた。

■ 平成 17 年度も引き続き地域間交流等の促進を支援

【目標と実績】

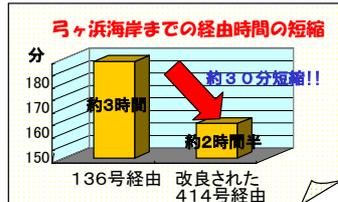
平成 17 年度は、新たに 5 ルートの「地域間交流ルート」について重点的に整備を促進し、75%に向上することを目標とする。

H14 実績	H15 実績	H16 目標	H16 実績	H17 目標	H19 目標
72%	73%	74%	74%	75%	77%

中部地方での整備事例(平成 16 年度)

● 整備効果

下佐ヶ野拡幅事業の整備により、地域住民の利便性が確保されるとともに、観光シーズンを中心に頻発していた大型観光バス同士のすれ違い困難による通過待ちが解消し、年間 100 万人を超える観光客で賑わう河津桜まつりへのアクセス向上や弓ヶ浜海水浴場への所要時間短縮が図られた。また、あわせて歩道が整備されたことにより、本区間を通学路として利用する小中学生や温泉客を含む歩行者の安全性が格段に改善された。



地域間交流ルートの整備により
 利便性が向上
 観光の周遊性が向上

大型車のすれ違い状況



大型車のすれ違い困難が解消!



小学生通学状況



通学の安全性が向上!



整備後



担当：道路局 国道・防災課

安全かつ快適な移動を実現するための道路整備

～市町村合併支援道路事業など地域内の拠点等を効率的に連絡する道路整備により、日常生活の中心となる都市まで 30 分以内で安全かつ快適に走行できる人口（安定到達率）が約 60 万人増加～

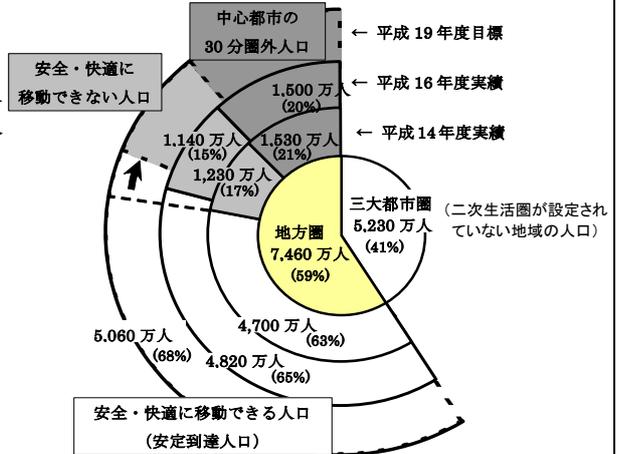
(1) 指標の動向

■日常生活圏内の移動の安全性・快適性向上を目指す

本指標は、日常生活の中心となる都市まで、改良された道路を利用して 30 分以内で安全かつ快適に移動できる人の割合（安定到達率という。）を表す（平成 14 年度 63%）。（二次生活圏が設定されている地域のみが指標の対象）

■平成 16 年度に目標としていた 65%に向上

■平成 17 年度目標は 66%に設定



【安全・快適に中心となる都市まで移動できる人口の状況】

【安定到達率の目標値と実績値】

H14 実績	H15 実績	H16 目標	H16 実績	H17 目標	H19 目標
63%	64%	65%	65%	66%	68%

【ブロック別の安定到達率の増加】

ブロック	日常活動圏人口(万人)	平成15年度		平成16年度		増加	
		安定到達人口(万人)	安定到達率	安定到達人口(万人)	安定到達率	安定到達人口(万人)	安定到達率
北海道	567	409	72.1%	414	73.1%	5.8	1.0%
東北	981	620	63.2%	630	64.2%	10.0	1.0%
北陸	471	301	63.9%	304	64.6%	3.2	0.7%
関東	1,396	843	60.4%	850	60.9%	6.6	0.5%
中部	851	525	61.7%	533	62.6%	7.7	0.9%
近畿	598	377	63.0%	384	64.2%	7.0	1.2%
中国	767	460	60.0%	464	60.5%	3.5	0.5%
四国	412	257	62.2%	261	63.4%	4.9	1.2%
九州	1,305	890	68.2%	900	69.0%	10.3	0.8%
沖縄	119	77	64.3%	79	66.7%	2.9	2.4%
合計	7,467	4,758	63.7%	4,820	64.5%	61.9	0.8%

(2) 達成度報告(昨年度の成果)

■安定到達人口約 60 万人増加で 8 割の達成度

平成 16 年度の安定到達率は目標としていた 65% に向上したが、安定到達人口の増加は数で見ると約 60 万人と、目標の約 80 万人に対し、昨年同様、約 8 割の達成度に留まった。理由としては、平成 16 年度においても、厳しい財政状況による地方の事業量の減少等を要因として有効な路線の供用に一部遅れが見られたと考えられる。

■市町村合併を支援する道路整備を推進

安定到達率向上のため、市町村合併支援事業（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。

■ブロック別の安定到達率(右図)

安定到達率の増加が大きいブロックは、人口あたりの平成 16 年度供用延長割合の比較的高い北海道、東北、近畿、四国、沖縄であった。

(3) 業績計画(今後の取組み)

■目標達成に向け、効率的な事業実施を図る

平成 19 年度の目標値（安定到達率 68%）の達成に向け、平成 17 年度の目標値を 66% に設定する。

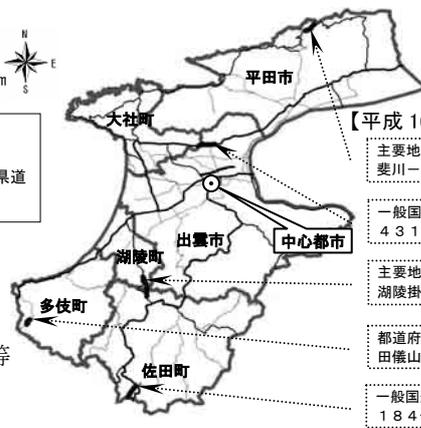
平成 17 年度も引き続き、1.5 車線の道路整備の積極的な採用等による効率的な事業の推進や、市町村合併支援道路整備など地域内の効果的なネットワークの形成に寄与する事業の推進等により、目標の達成を目指す。

平成 16 年度の施策の事例「市町村合併支援事業」

平成 17 年 3 月に、島根県の 2 市 4 町（出雲市、平田市、佐田町、多伎町、湖陵町、大社町）が合併し「出雲市」が誕生。



島根県・出雲市の平成 16 年度当初の安定到達人口は、98,700 人。平成 16 年度の市町村合併支援事業等により、安定到達人口は 3,600 人増加し 102,300 人となった（3.7%）。



【平成 16 年度供用箇所】

- 主要地方道 斐川一畑大社線 小伊津
- 一般国道 431号 東林木バypass
- 主要地方道 湖陵掛合線 才谷
- 都道府県道 田原山中大田線 奥田儀
- 一般国道 184号 志津見バypass

担当：道路局 地方道・環境課

「防災上課題のある市街地」の解消を図る

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

(1) 指標の動向

■「防災上課題のある市街地」は全国で約15万ha

人口の集中度合いに比べて都市基盤の整備が不十分な「防災上課題のある市街地」においては、災害発生時に倒壊した建物等により道路が閉塞し、車両の通過が阻害され、救助・救急、消防活動、住民の避難行動の遅れが懸念されている。

このため、このような市街地の解消は、国家的な課題の一つとされており、今後もより一層効果的かつ効率的な取り組みが求められているところ。

防災上課題のある市街地は、全国で概ね15万ha存在。これは、全国の人口が集中している市街地約41万haの36%に相当する。

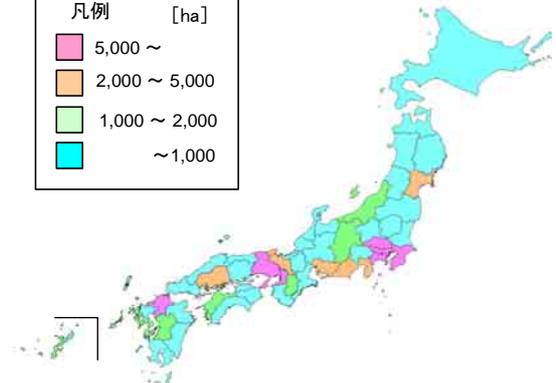
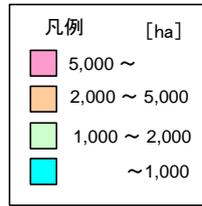


図 20-1 防災上課題のある市街地の面積(都道府県別)

(2) 達成度報告と業績計画

■平成16年度の面整備事業・道路整備事業により、2,200haが解消するも、更なる取り組みが必要

平成16年度の面整備事業・道路整備事業により、2,200ha（皇居の約20倍分の面積に相当）の防災上課題のある市街地が解消された。防災上課題のある市街地の解消により、災害時においても車両の通過が確保され、救助・救急、消防活動、住民の避難行動が迅速に行われる。

■面整備事業・道路整備事業により防災上の課題を解決

防災上課題のある市街地において面整備事業・道路整備事業等を重点的に実施し、引き続きその解消に努める。その際、事業の進捗状況を適切に管理しつつ、特に防災軸のある安全・安心な市街地の形成を推進する。

【目標と実績】

H15 実績	H16 目標	H16 実績	H17 目標	H19 目標
36%	—	36% (H15より2,200ha解消)	34%	32%

阪神淡路大震災からの復興（神戸市松本地区震災復興土地区画整理事業）

震災前、当地区は戦前から残った狭小住宅の密集・老朽化や、道路等都市基盤の不足などの課題を抱えていた地区であり、阪神淡路大震災により約8割の建物が大きな被害を受けた。平成8年3月より土地区画整理事業を実施し、平成16年12月に換地処分を行った。事業の実施により、細街路の解消、避難路・延焼遮断帯の確保を行い、防災機能の高い安全で快適な居住環境が整備された。

施行前



施行後



担当：都市・地域整備局 市街地整備課／街路課

ルート番号表示によるわかりやすい誘導

～ 道路利用者が、迷うことなくスムーズに目的地に到着 ～

(1) 指標の動向

■ 路線番号案内の充実

路線番号や路線名称による案内は誘導の円滑性に優れ、土地に不案内な訪問者や外国人観光客等に対しても分かりやすいことから、路線番号方式による案内の充実を図る。

■ 自動車交通の7割を担う都道府県道以上に重点化

国道+都道府県道の全道路に対する延長割合はわずか15%であるが、そこに自動車交通の7割が集中。従って、国道及び都道府県道が相互に交わる交差点に重点化。

■ 平成16年度末は対前年度4ポイントの増

平成16年度末の整備率は60%（前年度比+4ポイント）にとどまっている状況。今後の課題として、限られた予算における効率的な整備や路線番号表示の周知による有効活用を図ることが重要。



路線番号が表示された案内標識の例

(2) 達成度報告と業績計画

■ 総合的な取り組みの推進

路線番号案内について、効率のよい整備を推進するため、国道が交わる交差点を重点的に整備（H16実績：69%）。併せて、平成16年12月の「わかりやすい道路案内標識に関する検討会」の提言を踏まえ、以下のような取り組みを進めることにより、安全かつ円滑な道路交通の確保を図る。

- ・ マネジメント型の標識計画・管理の実施
- ・ 交差点名の表示の充実及び道路地図・カーナビへの反映
- ・ 案内標識に表示する地名の連続性・一貫性の確保及び道路ユーザーへの周知
- ・ 歩行者用の地図標識の整備推進 等

■ 小型で簡易な標識を積極的に導入した好事例

長野県においては、案内標識が設置されていない交差点を効率的に解消するため、小型で簡易な標識（右下図を参照）を導入【解消数63箇所（全体の7%）】。

引き続き、景観や歩道幅への影響、コスト面などに配慮し、小型で簡易な標識を積極的に導入。

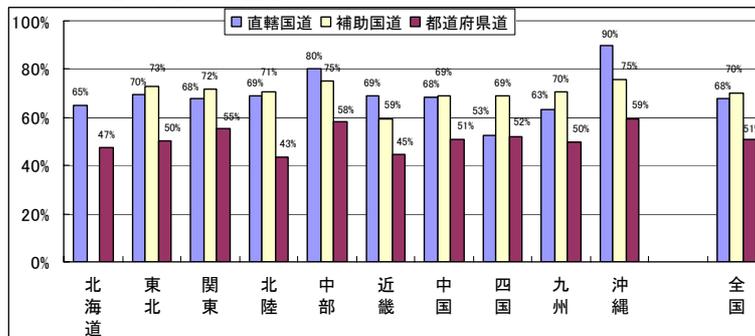
■ ユーザーに対する周知

ホームページ等を活用した路線番号の周知を図るとともに、道路地図やカーナビへの反映を促す。

【目標と実績】

H15実績	H16目標	H16実績	H17目標	H19目標
56%	65%	60%	69%	90%

○ 地方整備局等別整備状況



○ 小型で簡易な標識の例



担当：道路局 企画課

【指標の定義及びデータ取得時期】

指 標		定 義	データ取得時期
①	道路渋滞による損失時間	渋滞がない場合の所要時間 ^{※1} と実際の所要時間の差 ^{※2}	平成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 ^{※3}	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 ^注
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 ^{※4} と無い場合 ^{※5} の踏切通過に要する時間の差	平成17年3月末
⑤	CO ₂ 排出削減量	運輸部門全体におけるCO ₂ 排出量	平成15年度
⑥	NO ₂ 環境目標達成率	自動車NO _x ・PM法 ^{※6} 対策地域内で、NO ₂ について環境基準 ^{※7} 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 _x ・PM法 ^{※6} 対策地域内で、SPMについて環境基準 ^{※7} 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 ^{※8} または騒音規制区域 ^{※9} 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 ^{※10} 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 ^{※11} のバリアフリー化 ^{※12} 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 ^{※13} 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 ^{※14} 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 ^{※15} 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 ^{※16} 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 ^{※17} ：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 ^{※18} ：塩害地域にある橋梁、アルカリ骨材反応 ^{※19} ：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 ^{※20} かつ予防的修繕 ^{※21} 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 ^{※22} >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 ^{※23} の幹線道路 ^{※24} 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 ^{※25} 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 ^{※26} 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 ^{※27} 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 ^{※28} 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 ^{※29} 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 ^{※30} 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、NO₂については濃度の 1 時間値の 1 日平均値の年間 98%値が 0.04ppmから 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下であることを、SPMについては濃度の 1 時間値の 1 日平均値の年間 2% 除外値が 0.1mg/m³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⁻）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。

