

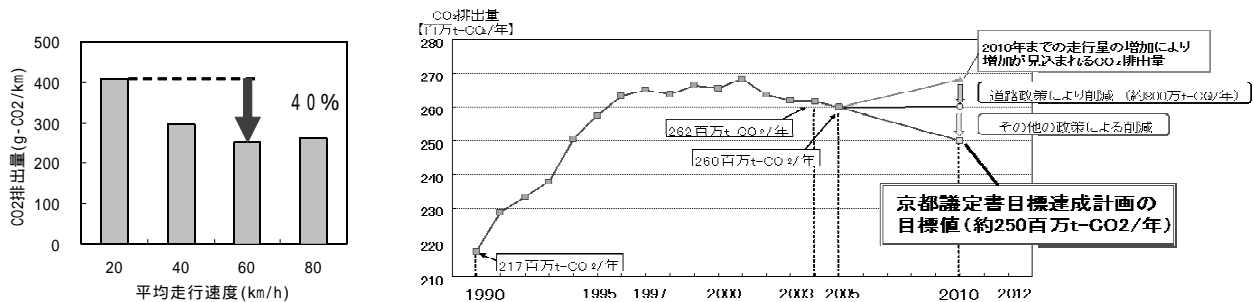
豊かな生活環境の創造

1. 地球温暖化対策

～ 道路政策における『CO₂削減アクションプログラム』の推進 ～

京都議定書目標達成計画^{参1}での運輸部門における目標値は約250百万t-CO₂/年となっていますが、2005年時点から2010年までに、自動車交通需要の拡大とこれに伴う渋滞などにより、CO₂排出量は約8百万t-CO₂/年増加すると推計されています。そこで、2005年から2010年にかけて約8百万t-CO₂/年を道路政策により削減し、京都議定書目標達成計画の目標の達成を図るため、交通渋滞を緩和・解消するとともに自動車の利用方法の改善などを体系的かつ集中的に実施する『CO₂削減アクションプログラム』を推進します。

運輸部門におけるCO₂排出量を2008年から2012年の中間年であるH22(2010年)までに約8百万t-CO₂/年削減



【走行速度とCO₂排出量】

【運輸部門におけるCO₂排出量の目標と推移】

CO₂削減アクションプログラムの主な施策

| | |
|--------------------------------------|---|
| (1) 人と車のかかわり方の再考 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 個々人の自動車利用パターンの適正化 ・ 公共交通のシステム改善と運用改善 等 |
| (2) 渋滞がなくスムーズに走れる道路の実現 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 主要渋滞ポイント及びボトルネック踏切の対策 ・ 高速道路利用の促進 等 |
| (3) 道路空間の活用・工夫によるCO ₂ の削減 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路緑化の推進 ・ 保水性舗装等の導入促進 等 |
| (4) 自動車交通の運用の効率化 | <ul style="list-style-type: none"> ・ ITSの活用等による道路交通情報の提供の充実 ・ 路上駐車対策 等 |

H24(2012年)までに交差点の立体化等により主要渋滞ポイント約1,800箇所^{参2}、ボトルネック踏切^{参3}等約540箇所の渋滞を緩和・解消

< 参 > 1. 京都議定書目標達成計画：平成17年2月に発効した京都議定書の目標達成(2008年から2012年までの平均値が1990年比-6%)のために、産業部門・民生部門・運輸部門など部門別にCO₂削減量を定めた計画

2. P9に記載されている主要渋滞ポイント約2,200箇所のうち、H24までに対策を完了する箇所

3. ボトルネック踏切：開かずの踏切、または自動車ボトルネック踏切

2. 沿道環境の保全・創造

(1) 集中的な道路環境対策の実施

幹線道路の沿道環境の早期改善や快適さを実感できる道路空間整備のため、バイパス整備・交差点改良等のボトルネック対策・遮音壁設置・低騒音舗装の敷設・新エネルギー（太陽光・風力等）を活用した道路施設の整備など、沿道環境改善事業等を継続的に推進します。

また、都市内における幹線道路同士の交差点部など、騒音や大気質の状況が環境基準を大幅に上回っている地域においては、地方公共団体などの関係機関と連携して、沿道環境改善事業等を局所的・集中的に実施することにより、環境基準の達成を目指します。

沿道環境改善事業等：事業費 2,483 億円

1) H19までにNO₂の環境基準達成率を約9割まで向上

達成率：H15（実績）53% H17（実績）74% H19（目標）約90%

2) H19までにSPMの環境基準達成率を約100%まで向上

達成率：H15（実績）78% H17（実績）95% H19（目標）約100%

注）当該指標（NO₂、SPM）の算出に当たっては、国土交通省設置の常時観測局を対象としている。

H19までに夜間騒音要請限度の達成率を72%まで向上

達成率：H15（実績）64% H17（実績）71% H19（目標）72%

注）当該指標は、直轄国道のうちで騒音対策が必要な箇所を対象としている。

(2) 大型ディーゼル車等の低公害化の促進

環境負荷の大きな大型ディーゼル車に代わる次世代低公害車^{参3}の実用化に向け、これまでに開発・試作した車両の公道走行試験を行って、安全性等に関する技術基準の策定を行います。また、低公害車の燃料供給施設等の設置への支援や低公害車の導入等への補助を行い、低公害車の普及を促進します。

(3) 都市部のヒートアイランド現象への対応

ヒートアイランド現象の著しい都市部において快適な歩行空間を確保するため、保水性舗装など路面温度を低下させる効果がある舗装の面的敷設や道路緑化を推進します。

<参> 3. 次世代低公害車：DME（ジメチルエーテル）自動車、IPT（非接触誘導給電装置）ハイブリッド自動車、CNG（圧縮天然ガス）自動車など、排出ガス性能を大幅に改善した自動車

3. 快適な生活環境の構築と活力ある市街地の形成

歩行者等の安全・快適な道路利用を優先するとともに、住民の身近なニーズに対応した道路緑化や無電柱化等の質の高い生活環境の創出など、身近な改善を実感できるみちづくりを推進します。

(1) 歩行空間のバリアフリー化の推進

旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路を一体的に整備することにより、高齢者、障害者等の移動等の円滑化を促進することを目的としたバリアフリー新法が平成18年6月に成立しました。これにより、これまでの旅客施設周辺に加え、官公庁や福祉施設など徒歩で移動する圏内においても、移動等円滑化基準^{※4}に基づいて、連続したバリアフリー歩行空間を重点的に整備します。

H19までにバリアフリー化された道路(1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の鉄道駅等の周辺の主な道路)の割合を約5割まで向上
H17(実績)約39% H18(見込)約42% H19(目標)約50%

市街地の歩行空間のバリアフリー化：事業費6,723億円

(2) 無電柱化により安全・快適・美しい都市空間を形成

都市災害の防止やバリアフリーの観点からの安全で快適な通行空間の確保、及び都市景観の向上等を図るため、「無電柱化推進計画」(H16～H20)に基づき、面的な無電柱化を推進します。

また、電線共同溝本体構造の見直し等によるコスト縮減に一層取り組むとともに、非幹線道路の歩道の無いもしくは狭い箇所について、トランスの設置場所や管路の配管方法等の検討、トランスのコンパクト化等の技術開発などにより、効率的な無電柱化を推進します。

H19までに市街地の幹線道路の無電柱化率を15%まで向上
H17(実績)11% H18(見込)約13% H19(目標)15%

無電柱化の推進：事業費1,922億円

特殊トランス等の開発など効率的な無電柱化手法に関する調査

：国費17億円

< 参 > 4. 移動等円滑化基準：バリアフリー化のために必要な道路の構造基準

(3) 快適な生活環境創出のためのみちづくり

地域や住民の主体的な取組みによる身近な道路の改善を促進するため、意欲の高い地方公共団体、NPO等が進める歩行者・自転車優先の安全・快適な「暮らしのみちゾーン・トランジットモール」の形成を社会実験等により支援します。あわせて、交通安全事業統



合補助制度や地方道路交付金事業等を活用し、身近な道路の改善ニーズに的確に対応します。また、特に地区と一体となって先導的に取組む地区については、その展開を図るため、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19年度までに構築します。

暮らしのみちゾーン・トランジットモールの形成：

松山市^{どうご}道後地区(愛媛県)等 52地区

スーパーモデル地区の構築

- ・暮らしのみちゾーンモデル地区：鶴岡市^{ゆあつみ}湯温海地区(山形県)等 6地区
- ・自転車利用促進モデル地区：前橋市(群馬県)等 3地区
- ・バリアフリーモデル地区 6地区 ・無電柱化モデル地区 4地区

(4) 活力ある市街地形成のためのみちづくり

地域における社会、経済及び文化の発展に重要な役割を担う中心市街地の活性化を図るために、中心市街地活性化法を平成18年6月に改正しました。今後、中心市街地活性化法に基づく事業等、にぎわい創出に資する歩行者空間等の整備に対して支援します。

車線数の削減を行うことにより歩道を広く確保するなど歩行者空間の整備：

出雲市^{やび}駅前矢尾線(島根県)等

駅前広場等の整備：福山^{みのしま}駅箕島線(駅前広場)(広島県)等

(5) 安全・快適な自転車利用の促進

都市内の自転車利用促進

自転車歩行者道の構造分離、路肩等の空間のカラー舗装化や縁石の設置等により、安全・快適な自転車走行空間を創出します。また、既存空間を積極的に有効活用するなど走行需要に柔軟に対応した自転車ネットワークの検討を支援します。

また、路上スペースを活用した駐輪場や自動二輪駐車場の整備を推進します。

自転車利用環境の整備：事業費317億円 静岡市(静岡県)等 約60都市

既存ストックを有効活用した自転車道整備手法やネットワークに関する検討[新規]

自転車で巡る地域観光

案内標識やマップを整備し、また、サイクリングを楽しみながら観光施設等の地域の魅力を堪能するサイクルツアーに取組む地区を追加募集し、施設整備や広報活動等の支援により地域の活性化を図ります。

サイクルツアーの推進：サイクリグで感じる歴史の趣き(美濃市)等 15地区

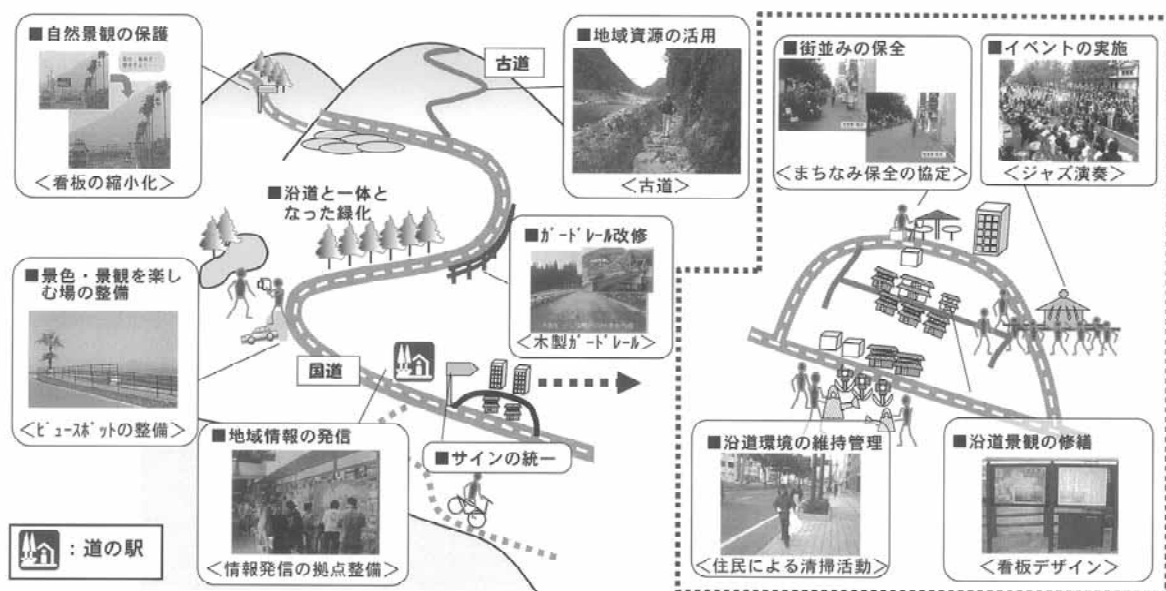
4. 美しい景観や活力ある地域づくりのための「日本風景街道(シーニック・ハイウェイ・ジャパン)」の推進

官民の「対話と協働」のもと、全国各地に美しい風景を拓けながら地域コミュニティの再生を図るとともに、景観、自然、歴史、文化など地域資源や個性を活かした多様で質の高い風景を形成する運動を継続的に実施し、国民運動にまで展開することを目指す「日本風景街道(シーニック・ハイウェイ・ジャパン)」を推進します。

そのため、日本風景街道戦略会議では、ルートへの公募に対し応募頂いたルートの活動状況等を踏まえ、日本風景街道の理念や仕組み、地域の活動主体・地方公共団体・国等の各組織の役割分担、協力体制のあり方を確立し、人材確保や広報・PR等の行動戦略を策定します。

また、個別のルートの支援、推進にあたっては、NPO等の地域の活動主体が行う活動を支援するとともに、「道路ルネッサンス」^{参5}の実現に向けて構築される制度を積極的に活用します。

日本風景街道(シーニック・ハイウェイ・ジャパン)の推進：国費3億円



<参> 5. 道路ルネッサンス：P24「3. 多様な主体の協働による新しい道路空間の形成」を参照