# 平成 17 年 度

道路関係予算概要

平成17年1月

国 土 交 通 省 道 路 局 国土交通省都市·地域整備局

# 目 次

第 1	3	平成 1											1
	1.	基本											1
	2.	決定	概要	• • • • • •				• • • • •			 	 	1
第2									備の方				4
第3													5
第4	3	平成 1	7年度	き 主要	<b>E施策</b>						 	 	6
I			政の改										6
	1.	成果	<b>!</b> 志向∂	つ道路行	う ひマネ	ベジメン	トの詞	実践			 	 	6
			]金の改										
									• • • • • •				
									• • • • • •				
Π									• • • • • •				
									• • • • • •				
Ш									• • • • • •				
									• • • • • •				
	2.												
	3.								策 …				
									• • • • • •				
IV	ţ												
	1.								の活性				
V									• • • • • •				
	2.	美し	い景観	見の保全	と創出	վ ••••	• • • • • •	• • • • •		• • • • •	 	 	24
	4.	無電	は柱化に	こよる美	きしい 往	野並みの	)形成			• • • • •	 	 	25
第5	3	主要連	携施領	₹ …				• • • • •			 	 	26
第6	ž	新規制	度等								 	 	28

# (参考資料)

1.	平成	₹17年度道路整備関係予算財源内訳 ⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯	30
	(1)		
	(2)	地方費	30
	(3)	道路投資の財源構成及び事業別構成 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	31
	(4)	道路特定財源制度について ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	32
2.	道路	S関係予算総括表 ····································	36
3.	財政	τ投融資等総括表 ······	
4.	有料	l道路予算内訳 · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
	(1)	日本道路公団 ·····	
	(2)	T HE WALL COLLECTION	
	(3)	阪神高速道路公団 ·····	
	(4)	本州四国連絡橋公団	
5.		『の定義	
6.	道路	B関係四公団の民営化について ······	
7.	高規	見格幹線道路網図 ····································	
8.	本州	四国連絡道路図 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	54
Ο.			
9.	高規	現格幹線道路及び地域高規格道路の供用予定区間等 ······	
	高規 (1)	現格幹線道路及び地域高規格道路の供用予定区間等 ······	
		<ul><li>混格幹線道路及び地域高規格道路の供用予定区間等 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・</li></ul>	55 57
	(1) (2)	現格幹線道路及び地域高規格道路の供用予定区間等 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	55 57
9.	(1) (2)	福格幹線道路及び地域高規格道路の供用予定区間等 高規格幹線道路の供用延長等 地域高規格道路の路線・区間の指定状況等 3市圏幹線道路図 東京圏幹線道路図	55 57 58 58
9.	(1) (2) <b>大</b> 都	福格幹線道路及び地域高規格道路の供用予定区間等 高規格幹線道路の供用延長等 地域高規格道路の路線・区間の指定状況等 3市圏幹線道路図 東京圏幹線道路図 首都高速道路図	55 57 58 58 59
9.	(1) (2) 大都 (1)	福格幹線道路及び地域高規格道路の供用予定区間等 高規格幹線道路の供用延長等 地域高規格道路の路線・区間の指定状況等 3市圏幹線道路図 東京圏幹線道路図 首都高速道路図 大阪圏幹線道路図	55 57 58 58 59 60
9.	(1) (2) 大都 (1) (2)	福格幹線道路及び地域高規格道路の供用予定区間等 高規格幹線道路の供用延長等 地域高規格道路の路線・区間の指定状況等 3市圏幹線道路図 東京圏幹線道路図 東京圏幹線道路図	55 57 58 58 59 60
9.	(1) (2) 大都 (1) (2) (3) (4)	福格幹線道路及び地域高規格道路の供用予定区間等 高規格幹線道路の供用延長等 地域高規格道路の路線・区間の指定状況等 3市圏幹線道路図 東京圏幹線道路図 首都高速道路図 大阪圏幹線道路図 阪神高速道路図 名古屋圏幹線道路図	55 57 58 58 59 60 61 62
9.	(1) (2) 大都 (1) (2) (3) (4) (5)	福幹線道路及び地域高規格道路の供用予定区間等 高規格幹線道路の供用延長等 地域高規格道路の路線・区間の指定状況等 3市圏幹線道路図 東京圏幹線道路図 首都高速道路図 大阪圏幹線道路図 大阪圏幹線道路図 ので神高速道路図 名古屋圏幹線道路図 名古屋圏幹線道路図	55 57 58 58 59 60 61 62 63
9.	(1) (2) 大都 (1) (2) (3) (4) (5) (6)	福幹線道路及び地域高規格道路の供用予定区間等 高規格幹線道路の供用延長等 地域高規格道路の路線・区間の指定状況等 3市圏幹線道路図 東京圏幹線道路図 首都高速道路図 大阪圏幹線道路図 大阪圏幹線道路図 のでは、大阪圏幹線道路図 名古屋圏幹線道路図 名古屋圏幹線道路図 名古屋高速道路図	55 57 58 58 59 60 61 62 63 64
9.	(1) (2) 大都 (1) (2) (3) (4) (5) (6)	福幹線道路及び地域高規格道路の供用予定区間等	55 57 58 58 59 60 61 62 63 64 64
9.	(1) (2) 大都 (1) (2) (3) (4) (5) (6) 指	福格幹線道路及び地域高規格道路の供用予定区間等 高規格幹線道路の供用延長等 地域高規格道路の路線・区間の指定状況等 3市圏幹線道路図 東京圏幹線道路図 首都高速道路図 大阪圏幹線道路図 大阪圏幹線道路図 大阪圏幹線道路図 名古屋圏幹線道路図 名古屋圏幹線道路図 名古屋高速道路図 名市高速道路図 北九州高速道路図	55 57 58 58 59 60 61 62 63 64 64 64
9.	(1) (2) 大都 (1) (3) (4) (5) (6) 指(1) (2)	福格幹線道路及び地域高規格道路の供用予定区間等 高規格幹線道路の供用延長等 地域高規格道路の路線・区間の指定状況等 3市圏幹線道路図 東京圏幹線道路図 大阪圏幹線道路図 大阪圏幹線道路図 名古屋圏幹線道路図 名古屋圏幹線道路図 名市高速道路図 名市高速道路図 北九州高速道路図 広島高速道路図	555 575 585 596 606 616 646 646 646 656
9.	(1) (2) 大都 (1) (3) (4) (5) (6) 指(1) (2)	福幹線道路及び地域高規格道路の供用予定区間等 高規格幹線道路の供用延長等 地域高規格道路の路線・区間の指定状況等 3市圏幹線道路図 東京圏幹線道路図 首都高速道路図 大阪圏幹線道路図 大阪圏幹線道路図 名古屋圏幹線道路図 名古屋圏幹線道路図 名古屋高速道路図 名市高速道路図 組岡高速道路図 北九州高速道路図	555 575 585 596 616 626 646 646 646 656

# 第 1 平成 1 7 年度道路関係予算の概要

## 1.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します。

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ます。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り組みやETCの普及促進など、既存ストックの有効活用を徹底します。

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り組みを進めます。

さらに、道路関係四公団は平成17年10月を目標に廃止・民営化するため、円滑な移行に 向けた所要の準備を着実に進めます。

### 2. 決定概要

					(単位:18円)
X	 事業費	対前年度比	国	費	対前年度比

<u> </u>	分	事業費	対前年度比	国費	対前年度比
道 路	整 備	4 7,031	0.91	2 2 , 0 9 2	0.94
道 路 環	境 整 備	15,907	1.02	8 , 9 0 5	1.04
計	<del> </del>	62,938	0.93	3 0 , 9 9 7	0.97
	道 路	4 6 , 7 2 1	0.96	2 9 , 4 2 5	0.97
	道 路	1 6 , 2 1 7	0.86	1 , 5 7 2	0.89
	十	6 2 , 9 3 8	0.93	3 0 , 9 9 7	0.97

- <注>1.地方道路交付金事業(地方道路整備臨時交付金)を含む
  - 2 . 河川等関連公共施設整備促進事業 (河川改修・ダム建設等に関連して必要となる橋梁、付替道路 等の道路整備 )(事業費491億円、国費266億円)を含む
  - 3. 道路環境整備には、沿道環境改善事業、電線共同溝整備事業、交通事故重点対策事業、交通安全施設等整備事業、道路交通環境改善促進事業、交通連携推進事業、市街地環境改善事業、住宅市街地総合整備促進事業、都市再生推進事業に係る計数を計上している
  - 4.本表のほか、道路特定財源を活用した関連施策として、本州四国連絡橋公団から一般会計に承継した債務の処理(国費4,829億円を国債費に計上)無電柱化推進のための技術開発等(国費17億円)有料道路の多様で弾力的な料金設定に関する施策(国費89億円)情報システムを活用した道路交通の円滑化(国費70億円) ETCの普及促進(国費56億円)自律的移動支援プロジェクトの推進(国費4億円)都市再生の円滑な推進のための地籍関連調査(国費29億円)まちづくり交付金(国費550億円)道州制北海道モデル事業推進費(国費27億円)道整備交付金(国費100億円を内閣府に計上)に係る経費がある
  - 5. 本表のほか、改革推進公共投資事業償還金として国費438億円がある

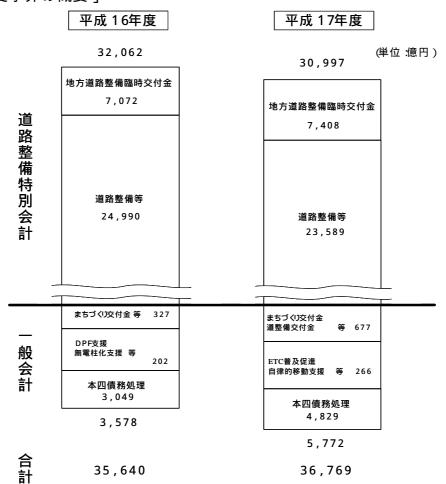
財政投融資行政部費(一般計量)

27,998億円(対解敗 0.93) 239億円(対解敗 1.40)

<注>1.財政投融資は、全額政府保証債である

2. 行政部費には、道路特定財源を活用した関連経費(国費236億円)を含む

#### [平成17年度予算の概要]



<注>1. 道路整備等には、道路整備及び道路環境整備を計上

2.河川等関連公共施設整備促進事業を含む

#### [重点事項別国費の状況]

		[単位:億円]
	17年度	前年度
個性と工夫に満ちた魅力ある都市と地方	20,660	21,425
(1)都市	13,008	13,324
三大都市圏環状道路の整備	2,363	2,543
都市の競争力の向上を図る道路整備	7,317	7,305
踏切関連及び公共交通支援	1,803	1,783
(うち連続立体交差事業)	(907)	(879)
交通結節点改善	443	447
無電柱化の推進	1,081	1,246
(2)地方	7 050	0.404
市町村合併等連携を強化するための道路整備	7,652	8,101
公平で安心な高齢化社会・少子化対策	2 202	2 207
歩行空間のバリアフリー化等	3,363	3,267
循環型社会の構築・地球環境問題への対応	943	893
沿道環境対策等	943	093
人間力の向上・発揮 - 教育・文化、科学技術、IT	802	837
IT社会推進に向けた道路の情報化	802	837
~ . 重点四分野 合計 (A)	25,768	26,423
重点四分野以外	5,228	5,639
合 計 (B)	30,997	32,062
(A)/(B)	83.13%	82.41%

- < 注 > 1 .「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2004」(平成16年6月4日閣議決定)に記載のある、「活力ある社会・経済の実現に向けた重点四分野」にしたがって分類・計上
  - 2.四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないところがある

#### [ 道路行政のマネジメントに用いる指標による成果目標 ]

政策テーマ	指標 <sup>注1</sup>	H14実績	H15実績	H16見込	H17目標	H19目標	参照 ページ
	道路渋滞による損失時間 <sup>注2</sup>	6.1億人時間/年 6技滞モニタリンク・区間	5 9億人時間/年 () (+14比3%削減)	5.7億人時間/年 (H14比6%削減)	5.6億人時間/年 (H14比8%削減)	約 1割削減	P .12
渋滞を減らす - 道路交通の円滑化 -	路上工事時間 <sup>注3</sup>	201時間/km·年	186時間/km·年 (H14比7%削減)	185時間/km·年 (H14比8%削減)	177時間/km·年 (H14比12%削減)	約2割削減	P .12
	全	国 5%	16%	50%	70%	-	Б. О
	E T C 利用率 <sup>注4</sup> ———— 首都i	高速 6%	19%	60%	85%	-	P.8
	阪神i	高速 3%	11%	50%	85%	-	
	規格の高い道路を使う割合	13%	13%	13% (H15より290万台キロ/日転換	14%	15%	P.8
地域を結ぶ	拠点的な空港・港湾への道路ア ス率	クセ 59% <sup>(39箇所ヘアクセス</sup>	61% ) (40箇所ヘアクセス)	61% (41箇所ヘアクセス)	64% (43箇所ヘアクセス)	68%	P .13
~ 地域間の連携 ~	隣接する地域の中心の都市間がi 済みの国道で連絡されている割っ		73%	74%	75%	77%	P .14
	日常生活の中心となる都市まで、 分以内で安全かつ快適に走行で 人の割合		64%	65%	66%	68%	P .14
	橋: 道路構造物保全率 ————	梁 86%	87%	89%	90%	93%	P .19
道路を守る ~ 道路の維持管理~	舗	装 91%	93%	н	14の水準を維	1 .10	
	災害時に広域的な救援ルートがそ されている都市の割合	確保 66%	68%	70%	72%	76%	P .18
	NO <sub>2</sub> 環境目標達成率 <sup>注5</sup>	-	53%	77%	81% 約 9割		
	SPM環境目標達成率 <sup>注5</sup>	-	78%	н	P 23		
環境を改善する - <sub>環境の保全</sub> -	夜間騒音要請限度達成率	61%	64%	65%	67%	72%	P 23
	CO <sub>2</sub> 排出削減量	<b>261</b> 百万 € CO₂			度までに運輸部門における を約250百万 t-C O <sub>2</sub> まで削減		
交通事故を減らす _	道路交通における死傷事故率	118件/億台丰口	119件/億台キロ	114件/億台キロ	112件/億台丰口	108件/億台キロ 約1割削減)	P .16
~ 安全・安心な道づくり~	1日当たりの平均利用者数が5,( 以上の旅客施設の周辺等の主な) のパリアフリー化の割合		25%	30%	35%	約 5割	P .18
電柱・電線をなくす - 美しい景観の創造 -	市街地の幹線道路の無電柱化率	7%	9%	10%	11%	15%	P 25
道路行政の改革 _	道路利用者満足度	2.6点	2.6点	2.8点	29点	3.0点	P.9
一 アカウンタビリティの向上~	ホームページアクセス数	1,546万 P9tz/年	2,350万 アクセス/年	4,300万 P9tz/年	6 200万 アクセス/年	約 1億 アクセス/年	P.9

平成15年度達成度報告書・平成16年度業績計画書の政策テーマにより分類

- <注>1.指標の定義については、P.46~47を参照

  - 1.指標の定義については、ド.46~47を参照 ゴシック体の指標は、社会資本整備重点計画に位置付けられたもの 2.社会資本整備重点計画においては、指標 「道路渋滞による損失時間」は、渋滞モニタリング区間以外の区間も併せ「【38.1億人時間(H14) 約1割削減(H19)】」としている 3.社会資本整備重点計画においては、「路上工事時間の縮減率【235時間/km・年(H14) 約2割削減(H19)】」としているが、指標 「路上工事時間」は、透路補修工事(道路維持・修繕工事等)、占用企業工事(電気

  - 在芸具や登開呈示明書により、ことでは、「本語」としているが、指標 「路上工事時間」は、道路補修工事(道路維持・修繕工事等)、口用止未工事(電子・ガス・水道工事等)以外で計上されていた道路の一時使用等の時間を除外して記載している指標 「ETC利用率」のH17目標は、社会資本整備重点計画におけるH19目標を前倒ししている指標 「NO・SPM環境目標達成率」は、国土交通省の設置した常時観測局のデータに基づく指標であり、「SPM 指標 「NO・SPM環境目標達成率」は、国土交通省の設置した常時観測局のデータに基づく指標であり、「SPM に対している (平成16 5.指標 環境目標達成率」の目標は、特に良好であったH15実績を受け、この水準を維持することとしている(平成16年度業績計画書)。なお、社会資本整備重点計画における「N02環境基準達成率」は、自動車排出ガス測定局のデータを併せ「【64%(H14) 約8割(H19)】」としている

# 第 2 社会資本整備重点計画及び 5 箇年間の道路整備の方針

「社会資本整備重点計画」(計画期間:平成15年度から平成19年度までの5箇年間)は、国土交通省の9本の事業分野別長期計画を統合し、コスト縮減、事業間連携の強化等を図るとともに、計画策定の重点を従来の「事業量」から「達成される成果」に変更する等、社会資本整備の重点化・効率化を一層推進するために策定されました(平成15年10月10日閣議決定)。

#### 社会資本整備重点計画

前文

第1章 社会資本整備の重点的、効果的かつ効率的な実施

第2章 社会資本整備事業の実施に関する重点目標及びその達成のため効果的かつ効率的 に実施すべき社会資本整備事業の概要

「暮らし・安全・環境・活力」の4分野に沿って、15の重点目標、35の指標を設定

第3章 事業分野別の取り組み

道路整備事業/交通安全施設等整備事業/ 他

平成15年度以降 5 箇年間の道路整備は、「社会資本整備重点計画」に基づき、社会・経済の活性化と暮らしの豊かさの向上を図るため、行政マネジメントを導入することなどにより、従来にも増して透明性を高めながら、効果的かつ効率的に進めていきます。

また、「社会資本整備重点計画」に即して道路整備を推進していくため、平成15年度以降5箇年間における道路の整備に関する事業の量については、景気対策前の水準を目安に公共投資の重点化・効率化を進める観点も踏まえ、38兆円を上回らないものとするとして、重点計画と合わせて閣議決定されました(なお、この水準については、今後の社会・経済の動向、財政事情等を勘案しつつ、必要に応じ、その見直しについて検討)。

平成15年度以降5箇年間の道路の整備に関する事業の量

(単位:億円)

	15年度以降 5箇年間の 事業量	1 6 年 度 当 初 ま で の 累 計 額	17年度	17年度末 累計額
道路投資額	380,000	139,692	63 ,231	202,923

<注>

- 1.平成16年度当初までの累計額は、15年度最終、16年度当初の合計である
- 2.カッコ書きは「15年度以降5箇年間の事業量」に対する割合である
- 3.道路投資額には一般会計のうち道路特定財源を活用した関連施策に係る経費を含むただし、本州四国連絡橋公団から一般会計に承継した債務の処理、まちづくり交付金及び道整備交付金は含まない

# 第 3 平成 1 7 年度道路関係予算のポイント

#### . 道路行政の改革 (P.6~11参照)

(1)成果志向の道路行政マネジメントの実践

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、重点施策や予算に初めて反映し、 成果志向の道路行政マネジメントを実践

目標とする成果に直結する予算配分を実施(優先度明示方式の活用、予算費目の見直し)

(2)補助金の改革

責任裁量型への転換(国は事業採択における事前審査を行わず、求める効果が得られたか を事後審査することで結果責任を求める)

農道等とパッケージ化して整備する道整備交付金の創設

(3)より「使える」ハイウェイ政策への転換

多様で弾力的な料金施策として、高速自動車国道において、公団により時間帯割引やマイ レージ割引を実施するほか、都市高速道路における対距離料金制への移行等に向けた料金 社会実験を実施

本線に直接接続するスマートIC(ETC専用IC)の社会実験の実施や、社会実験にお けるETC路側機器のレンタル制度を創設し、スマートICの本格導入に向けた取り組み を推進

(4)ユーザーとの接点強化

「道の相談室」における意見処理の迅速化、意見の道路行政への反映と反映状況の公開 道路工事の問合せ番号を設定し、工事情報の特定、検索を簡素化

#### . 円滑な移動の支援

(P.12~15参照)

環状道路整備等のハード施策や、路上工事縮減、路上駐車対策等のソフト施策を組み合わ せた渋滞対策の総合的な推進

問合せ番号を活用した路上工事不人気投票等の外部評価強化による路上工事縮減 連続立体交差事業の施行者拡大や踏切システムの高度化等、踏切対策の総合的推進 高速バス路線へのバスロケーションシステムの導入支援

新たなITSサービスの開始(2007年)に向けた取組みの国家戦略としての推進

#### . 安全で安心できる暮らしの確保

(P.16~19参照)

くらしのみちゾーンやバリアフリー重点整備地区等、身近なニーズに応える施策に先導的 に取組む地区を募集・特別支援し、全国の見本となる「スーパーモデル地区」を構築 緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラムの創設

適切な管理水準と標準的単価の設定による日常管理等の経常的経費の縮減

#### . 地域再生・都市再生の支援

(P.20~21参照)

地域再生を目標とする交付金事業のパッケージを重点支援 三大都市圏環状道路の整備の推進

魅力ある観光地づくりの支援

#### . 地球環境と美しい景観の保全と創造

(P22~25参照)

関係部局の連携施策の集中的実施による、地域の道路環境改善を推進 路面温度を低下させる舗装の普及促進モデル事業実施 地域との協働による景観の保全・形成

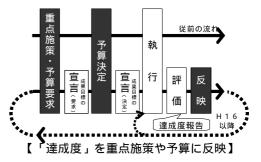
# 平成17年度 主要施策

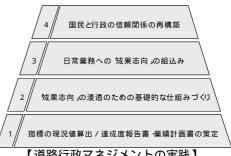
# 道路行政の改革

# 1.成果志向の道路行政マネジメントの実践

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、他の公共事業 分野に先駆けて成果志向の道路行政マネジ メントを実施しています。行政の運営理念 としてマネジメントを据え、平成16年6月 には初の達成度報告書を公表し、1年前に 宣言した目標の「達成度」を確認しました。

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、平成17年度重点施策や予 算に初めて反映し、道路行政マネジメント を確実に実践します。また、さらなる取組 みとして、今後とも「成果志向」の道路行 政を進めるための基礎的な仕組みづくりや 日常業務への組込みを図ります。





【道路行政マネジメントの実践】

達成度を評価し次に活かす道路行政マネジメントを実践 効果的・効率的な事業実施のための予算配分「新規 ]

- ・優先度明示方式による重点投資(渋滞、交通安全) (P.12,16参照)
- ・予算費目の見直し(交通事故重点対策事業費の創設) (P.16参照)

#### 【成果目標を実現するための業績予算と主な関連指標】

業績子	·章 <sup>注1</sup>		H 17子	·算額 (事業費 )	H16于	<sup>5</sup> 算額 (事業費 )
	関連指標名 <sup>注 2</sup>			H17目標値		H16見込値
	]滑化事業費		7 227	億円	7,391	億円
	道路渋滞による損失時間			5.6億人時間/年		5.7億人時間/年
地域連	i携推進事業費等 <sup>注 3</sup>		19 22	8億円	20,84	3億円
	規格の高い道路を使う割合			14%		13%
	拠点的な空港・港湾への道路アクセス率			64%		61%
	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			75%		74%
	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		66%		65%
維持修	2.繕費		2,382	億円	2,625	億円
	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			72%		70%
	道路構造物保全率	橋梁		90%		89%
	<b>但</b> 的佛足彻床主 <del>学</del>	舗装		(H14の水準を維持)/91%		(H14の水準を維持)91%
沿道環	<sup>提</sup> 境改善事業費等 <sup>注 4</sup>		1,881	億円	1,263	億円
	NO <sub>2</sub> 環境目標達成率			81%		77%
	SPM 環境目標達成率			(115の水準を維持)78%		(H15の水準を維持)78%
	夜間騒音要請限度達成率			67%		65%
交通事	基故重点対策事業費等 <sup>注 5</sup>		1,519	億円	1,138	億円
	道路交通における死傷事故率			112件/億台キロ		114件/億台キロ
交通安	子全施設等整備事業費等 <sup>注6</sup>		3 222	億円	3,369	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	副合		35%		30%
電線共	同溝整備事業費		1,983	億円	2 287	億円
	市街地の幹線道路の無電柱化率			11%		10%

- 〈注〉 1 . 業績予算を含む道路関係予算総括表は、P.36~37を参照 3 . 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 4 . 沿道環境改善事業費等には、沿道整備融資を含む 5 . 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
  - 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
- <参>1.効果的・効率的に事業を進めるため、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、課題の高い順に並べて優先的に対策すべき箇所を明示する方式

# 2.補助金の改革

#### (1) 責任裁量型への補助金制度の転換

地方道等の補助事業を地方自らの判断と責任で実施できるよう、国が従 来のような事前審査を行わず自治体の裁量性を高める一方、求める効果が

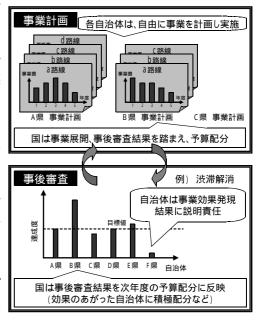
得られたかを事後審査することで結果責 任を求める「責任裁量型」に転換します。 補助金改革に際しては、市町村長の意見 の具体化や、自治体の実務担当者の提案 の実現を図ります。「新規 ]

国の関与を最小限に限定

- ・交通量、道路幅員等の外形的な採択基準の 廃止、見直し
- ・採択時の橋梁タイプ等の構造物協議を廃止 事業効果の発現状況等を事後審査し公表、以 後の予算配分に反映

交付金事業の運用の更なる改善

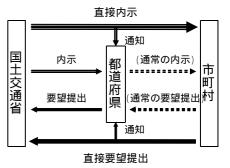
- ・事業あたり単年度事業費上限の引き上げ
- ・事業進捗に応じ年度間で国費・地方費の 割合を調整するしくみの導入



【責任裁量型のイメージ】

#### (2)自主性を活かした地域再生を強力に支援

地域観光支援、バリアフリー、震災対策な どの地域再生に資する事業の重点的な支援や、 市町村と国の間で要望や内示手続きを直接行 える仕組みの導入により、意欲的な地方公共 団体等との協力の下に自主性と創意工夫を活 かしながら地域の再生を実現します。「新規 ]



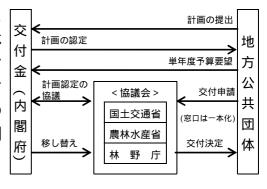
【直接要望・内示手続き】

地域再生を目標とする交付金事業のパッケージを重点支援 全国の見本となる「スーパーモデル地区」を特別支援(P.17参照) 意欲ある市町村との直接要望・内示手続きの導入

#### (3)農道等とパッケージ化して整備する道整備交付金の創設

農林業等の振興や都市・物流拠点等と の交流促進を目的として、地方公共団体 が策定する地方道・農道・林道をパッケ ージ化した整備計画に対して、関係府省 が連携して助成し、年度間での事業量の 変更や事業間での融通が可能な制度を創 設します。(内閣府に予算を一括計上)

「新規 ] 国費 1 0 0 億円



【交付手続きの流れ】

### 3.より「使える」ハイウェイ政策への転換

インターチェンジ間隔の長さ、画一的な料金などの理由により、有効に 利活用されていない既存の自動車専用道路等のネットワークを、より「使 える」ものとするため、多様で弾力的な料金施策やスマートIC整備など の施策を推進していきます。

#### 

#### (1)多様で弾力的な料金施策への取組み

多様で弾力的な料金施策を実施し、高速道路を有効に活用することにより、地域の渋滞や沿道環境の改善を図ります。

高速自動車国道について、平均1割程度割引に加え、別納割引の廃止など を踏まえ、公団により時間帯割引、マイレージ割引を実施

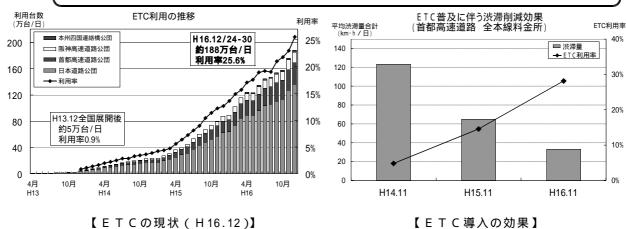
平成 2 0 年度を目標とする都市高速における対距離料金制への移行や一般 国道の交通混雑、沿道環境悪化などの課題解決のため、有料道路における 料金社会実験を実施

# (2) E T C の利用促進・活用推進

ETCを活用し、多様で弾力的な料金施策を展開します。多くの高速道路利用者に便益を還元するため、目標を大幅に前倒ししてETCの利用を促進します。

ETCへの利用転換を促進するETC車載器リース制度及びETCセット アップシステムの拡充整備を実施。[新規] 国費 5 6 億円

#### 指標 H 1 9 までの目標である E T C 利用率約70% (うち首都・阪神高速 約85%) をH17までに前倒しで向上させ、料金所渋滞を概ね解消 (H16.12 実績) (H15実績) (H16見込) (H17目標) (全 国)H16春 16% 25.6% H17春 50% H18春 70% (首都高速)H16春 19% 29.4% H17春 60% H18春 85% (阪神高速)H16春 11% 19.6% H17春 50% H18春 85%



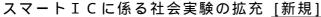
<参>2.規格の高い道路を使う割合:1%の増加により、死傷事故数が約1万件/年減少、死者数が約50人/ 年減少、CO₂排出量が約60万t/年削減するものと試算される

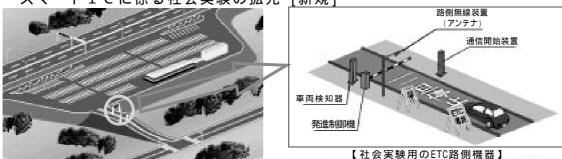
3 . E T C (Electronic Toll Collection System): 有料道路の料金支払いをノンストップで行うシステム

#### (3) スマートICの本格導入

高速自動車国道を有効活用し、交通の円滑化を通じた地域の活性化を図るため、建設・管理コストの削減が可能なスマートIC(ETC専用IC)を活用し、追加ICの整備を促進します。

平成16年度に実施した「SA・PAに接続するスマートICの社会実験」の結果を踏まえつつ、平成17年度はスマートICの本格導入を図ります。 更に、スマートIC社会実験については、既存の緊急退出路等を活用して 高速自動車国道本線に接続するタイプの実験を実施するとともに、ETC 路側機器のレンタル制度を創設する等の拡充を図ります。





【SA·PAに接続するスマートICのイメージ図】

日本	約10km
欧米諸国(無料)	約4~5km

【平均IC間隔の比較】

高速自動車国道が 通過する市町村数	869
うちICなし市町村数	325

【高速自動車国道通過市町村に おけるIC設置状況(H17.1.1現在)】

# 】 【本線に接続するスマートIC のイメージ図】

# 4.ユーザーとの接点強化

#### (1)双方向コミュニケーション活動の展開

「道の相談室」の体制を強化し、国民の方々から頂いた意見を道路施策へ反映する仕組みを作ります。また、頂いた意見の施策への反映状況や道路のお役立ち情報をホームページで公表するなど、情報提供の充実を図ります。加えて、施策の重要性や緊急性、効果等を評価するた



【道の相談室について】

め、道路利用者の満足度を把握する調査を行います。

#### −指標

H 1 9 までにホームページアクセス数を年間約 1 億アクセスまで向上 H15(実績)2,350万アクセス H16(見込)4,300万アクセス H17(目標)6,200万アクセス

#### - 指標

H 1 9 までに道路利用者満足度を 5 段階評価で3.0点まで向上 H15(実績)2.6点 H16(見込)2.8点 H17(目標)2.9点

#### 道の相談室の体制強化

- ・緊急通報を24時間受け付ける「道路緊急ダイヤル」の導入
- ・頂いた意見等に対し、直ちに「受付完了」メール、迅速に「正式回答」メールを送信
- ・「よくある質問と回答」の充実、「道の相談室レポート」の発行
- ・頂いた意見の道路行政・施策への反映及び反映状況の公開

インターネットによる道路規制情報などのお役立ち情報提供の充実

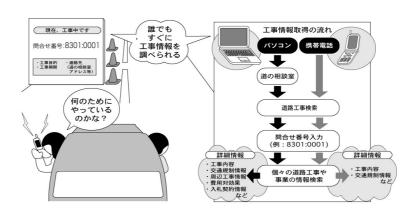
H19までに道路 I R コーナーに対する評点を40点まで向上 (H15(実績)38点)

#### (2)「問合せ番号制」導入による道路工事の情報提供の改善

道路工事の目的、内容、期間等の情報を事前(少なくとも1ヶ月前)にわかりやすく提供し、工事説明看板やホームページ等を工事の目的重視に改善します。また、「問合せ番号制」をもとに、パソコンや携帯電話から「道の相談室」等にアクセスすることによって詳細な工事情報の入手や問合せを容易にします。[新規]

問合せ番号を活用した詳細な工事情報の提供

- ・当該工事の入札契約情報の提供
- ・事業全体の進捗状況や費用対効果の公表
- ・平成17年度中に全国の直轄国道に展開 (東京23区直轄国道には平成16年11月に先行導入済み)



【道路工事の情報提供】

#### (3)市民の参画による道路行政の推進

計画決定手続の透明性、客観性、公正さを確保するため、構想段階において、第三者等の関与による市民等との双方向コミュニケーションを行う「市民参画型道路計画プロセス」(PIプロセス)を推進します。

また、地域の実情に応じた道路管理を行うため、路線・地域毎にサービる ス目標等を含む道路管理計画を策定し、ボランティアサポートプログラム 等を実施し、その結果の評価を行う「市民参画型道路管理」を推進します。

市民との対話と協働による道路行政:未知普請(中部地整、近畿地整)道守(九州地整)市民参画型道路管理の実施:国道42号東紀州地域(三重県)等全国の国道事務所で実施

<sup>&</sup>lt; 参 > 4. 道路IRコーナー:民間のIR活動の考え方を取り入れ、財務関連データや渋滞損失データ、事業評価の結果 等を分かりやすく提供している道路局ホームページのコーナーの一つ

<sup>5.</sup> ボランティアサポートプログラム:地域住民団体が道路管理者・自治体と協定し、道路の美化活動等を行い、それを用具の支給等により道路管理者・自治体が支援するシステム

#### (4) NPO・地域住民等との協働による地域活動の支援

地域のニーズにきめ細かく対応し、豊かさや賑わいが感じられる道づくりを実現するため、NPO・地域住民等による道を活用した地域活動(オープンカフェ、美化活動等)や地域との共同イベント(打ち水大作戦等)の機会を拡大します。



【道を活用した地域活動事例】 (オープンカフェ)

## 5. 道路関係四公団民営化

道路関係四公団は、平成17年10月を目標に廃止し、民営化します。このため、平成16年6月に成立した民営化関係四法に従い、会社及び機構の設立手続、公団の資産評価、権利義務の承継等所要の準備を進めます。

民営化後45年以内に債務を完済し、高速道路を無料化 会社の自主性が活かされる仕組みを構築

- ・会社の経営判断に基づき新規建設を実施 (事業中区間は「協議制」、新規路線は「申請方式」)
- ・日本道路公団を3分割し、競争環境を創出
- ・会社の自主性に基づき関連事業を実施

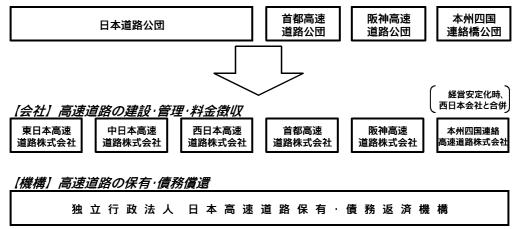
高速自動車国道については、

- ・未供用の整備計画区間約2,000kmについて、費用便益分析等を厳しく実施
- ・徹底したコスト縮減等(約6.5兆円)に加え、直轄方式の導入(3兆円程度)により、有料道路事業費をほぼ半減(約20兆円 約10.5兆円)
- ・平均1割程度割引に加え、別納割引の廃止などを踏まえ、公団により時間帯割引、 マイレージ割引を実施

民営化に対応し、組織を再編(会社及び機構の成立の日に実施)

- ・大臣官房審議官(高速道路・有料道路担当)を設置
- ・2課2室体制から1課1室体制へ再編

(道路局高速国道課、都市・地域整備局総務課都市高速道路公団監理室を廃止) 等



【民営化のイメージ】

# 円滑な移動の支援

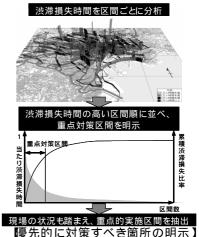
円滑な移動を実現するため、道路ネットワークの構築に加えて、モビリテ ィの向上や情報化の推進など、ハードとソフトを組み合わせた対策を総合的 に進めます。併せてその基礎となる全国道路・街路交通情勢調査や全国都市交 通特性調査を実施します。

# 1.モビリティの向上

#### (1)渋滞対策の推進

実測のデータに基づき、優先的に対策すべき 箇所を明示する方式を導入し、渋滞損失時間の 高い区間を把握することで、最も効果的な渋滞 対策を関係機関と連携して総合的に推進します。

- ・ハード施策:環状道路の整備、交差点改良 等
- ・ソフト施策:路上工事の縮減、路上駐車対策、警察の 実施する信号制御の高度化との連携、交 通需要マネジメント(TDM) 等



優先的に対策すべき箇所の明示】

#### 指標

H 1 9 までに道路渋滞による損失時間を約1割削減(H 1 4 比)

H15(実績)5.9億人時間/年 (渋滞モニタリング区間:H14比3%削減) H16(見込)5.7億人時間/年 (H14比6%削減) H17(目標)5.6億人時間/年 (H14比8%削減)

交通円滑化事業: 事業費 7,227億円

都市圈交通円滑化総合対策事業:名古屋都市圏(愛知県)等 約20都市圏

(2)「外部評価の強化」による路上工事の縮減 「問合せ番号」の導入による路上工 事情報提供の充実・徹底を図るととも に、「不人気投票」の実施など道路利 用者による外部評価を踏まえ、路上工 事の縮減を推進します。[新規]



【問合せ番号、不人気投票の流れ】

·指標

H 1 9 までに、路上工事時間を約2割削減(H 1 4 比)

H15(実績)186時間 (H14比7%削減) H16(見込)185時間 (H14比8%削減) H17(目標)177時間 (H14比12%削減)

路上工事情報のリアルタイム化(路上工事情報提供の充実、工事時間集計の自動化) 「問合せ番号」をインデックスとして路上工事情報の特定、検索等を簡素化 道路利用者が「問合せ番号」を使って路上工事について意思表示 < 不人気投票 > 路上工事モニター < 路上工事 G メン > によるチェック 「不人気投票結果」及び毎月の路上工事時間について公表

#### (3)路上駐車対策の推進

路上駐車排除を進め安全で円滑な道路交通の確保のため、都市圏の違 法駐車が著しいバス路線等において、警察による取締り強化等と合わせ た駐車対策の推進、既存駐車場の利用効率の向上を図ります。

ハード・ソフト一体となった駐車対策の実施路線の拡大

- ・カラー舗装による駐停車禁止区域の明示
- ・荷捌き駐車帯の整備及び既存駐車場活用による荷捌きスペースの確保
- ・警察が実施するきめ細かな駐車規制との連携

IT技術を活用した駐車場案内システムの普及促進

駐車場附置義務制度の戦略的活用(隔地集約化等)

#### (4)踏切道の改良推進

「開かずの踏切」などの解消に向けて、鉄 「海外主要都市との踏切数の比較」

道事業者との責任分担と連携のもと、「抜本「 対策」による踏切除却と、「速効対策」によ る踏切交通の円滑化の両輪により、踏切対策し を総合的に推進します。(「開かずの踏切」

パリ	ロンドン
14踏切	19踏切
$(761 \text{km}^2)$	$(1,280 \text{km}^2)$
	14踏切

()内は対象面積

約500箇所のうち3年で約200箇所改良、これまでの3倍にペースアップ)

抜本対策:連続立体交差事業の施行者拡大「新規]

速効対策:遮断時間短縮のための踏切システム高度化(「賢い踏切」の導入)[新規]

交通容量拡大のための踏切拡幅等

踏切歩行者空間の確保:鉄道側との調整を迅速化するモデル地区 横浜市等 5 地区 踏切道対策: 事業費3,686億円(1.02)

うち連続立体交差事業: 事業費1,694億円 JR中央線(東京都)等 62箇所

#### (5)交通結節点の整備

公共交通機関の乗り継ぎ等の利便性を向上させるため、交通結節点の 地上及び地下空間において、バリアフリーに対応した歩行者空間の確保 や駅前広場の整備等をまちづくりと一体となって重点的に進めます。

交通結節点改善事業:事業費790億円 渋谷駅地区等 約180箇所

#### (6)バス交通再生への支援

公共交通機関の利用を促進し、道路交通混雑の緩和を図るため、高速 バス路線についてバスロケーションシステムの導入を支援し、バス利用 者の利便性を高めるとともに、バス走行空間の改善を進めます。

高速バス路線へのバスロケーションシステムの導入支援[新規] バス路線フレッシュアップ事業:前橋中央地区(群馬県)等 6箇所

#### (7) L R T (次世代型路面電車システム)の導入促進等

都市内交通の円滑化を促進するため、鉄道局とも連携し、LRTの走 行空間整備等の支援を強化します。

LRT総合整備事業による補助の同時採択と総合的支援:富山市等 2箇所 都市モノレール・新交通システムの整備:日暮里・舎人線(東京都)等 8路線

#### (8)空港・港湾等との連携による交流促進・物流効率化

国際競争力の向上や観光・地域間交流の促進を図るため、空港・港湾 等へのアクセス道路の重点的な整備及び機能向上を推進するほか、高規 格幹線道路等に近接する物流拠点の立地を支援します。

#### - 指標

H 1 9 までに拠点的な空港・港湾への道路アクセス率を68%まで向上 H17(目標)64% H15(実績)61% H16(見込)61%

(40箇所へアクセス) (41箇所へアクセス) (43箇所へアクセス)

マルチモーダル交通体系連携整備事業:三河港関連道路、新北九州空港関連道路、 成田国際空港関連道路(一般国道464号北千葉道路「新規])等

#### (9)情報システムを活用した道路交通の円滑化

道路交通の円滑化にあたり即効性の高い施策を実施するために、スト ックを有効活用するための情報システムづくりを支援します。「新規)

高速バスロケーションシステムの導入促進:国費40億円

遮断時間短縮のための踏切システム高度化:国費8億円

駐車場システムの高度化:国費22億円

#### <参>2.開かずの踏切:ピーク時間の遮断時間が40分/時以上の踏切

<sup>3.</sup> 都市モノレール・新交通システム:インフラ部(支柱、桁等)を道路事業により整備

### 2 . 国土・地域ネットワークの構築

高規格幹線道路及び地域高規格道路などの規格の高い道路のネットワー クについて、投資効果を最大限発揮できるよう重点的かつ効率的に整備を 進めます。あわせて地域の中心都市間を連絡するネットワーク等について も所要の整備を進めます。

高規格幹線道路: 事業費18,386億円 地域高規格道路: 事業費 6,660億円

(1)高速自動車国道の整備

高速自動車国道については、「有料道路方式」と「新直轄方式」(27区 間699km)の2本立てにより、事業・調査を進めます。

「有料道路方式」 : 事業費8,000億円(0.92) 「新直轄方式」 : 事業費 2 , 0 0 0 億円 (1.16)

(2)一般有料道路の整備等

日本道路公団の一般有料道路のうち、「ネットワーク型」については、 債務返済の時期を高速自動車国道と合わせ、合併施行の負担割合の見直 しなどの採算改善策を検討した上で、必要な道路の着実な整備を進めま す。また、「バイパス型」については、地方道路公社または本来道路管 理者への引き継ぎを進めます。

(3)地域の中心の都市間を連絡するネットワークの構築

高次医療や多様化する消費・余暇活動などに伴う高度な都市型サービ スの広域利用を可能とするため、日常生活が営まれる一定の圏域(日常 活動圏)を連絡する道路網について重点的に整備します。

指標

H19までに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を77%まで向上

H15(実績)73% H16(見込)74% H17(目標)75%

地域の都市間交流を支援する道路整備の推進:っょゅ

一般国道115号土湯バイパス(福島県)等

(4)地域の中心都市へのアクセスを確保する道路整備

通勤、買い物などの生活関連サービスを日常活動圏全体で利用可能と するため、中心都市までのアクセスを向上する道路整備を進めます。ま た、合併市町村の拠点を連絡する道路を重点的に支援します。

指標

H19までに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を68%まで向上 H15(実績)64% H16(見込)65% H17(目標)66%

市町村合併支援道路整備事業:事業費2,431億円(1.79)

松江市等(島根県)等 約270地域

交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業:

一般県道梶寄浦佐伯線(吹灘ふれあいトンネル)(大分県)等 約30箇所

(5)車両の大型化等への対応

車両の大型化等に対応した道路ネットワークを構築し、効率的な輸送 を推進するため、橋梁の補強等を進めます。

橋梁の補強:一般国道247号衣浦大橋(愛知県)等 約260箇所(約3,000km)

- <参>4.ネットワーク型:高速自動車国道と密接なネットワークを構成し、一体的に機能する道路 5.バイパス型:高速自動車国道と独立したバイパス等で、単独に機能する道路 6.橋梁の補強等により、平成17年度に総重量20tを超える車両(車両の長さ及び軸距に応じ最大 25t)の自由走行が可能となるネットワークの延長

## 3 . I T S の推進

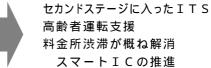
ITSはセカンドステージに入り、先端・流行から社会的課題を解決するツールとなっています。

移動・交通の質を向上し、スマートなモビリティ社会を実現するため、ITSを国家戦略として推進します。

ITSの推進:事業費712億円

#### ITSの進展

カーナピは5台に1台装備(累積出荷約1,500万台突破) VICSはカーナピの標準機能(累積出荷約1,000万台突破) ETC利用率約26%(セットアップ数約500万台)



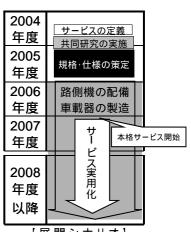
#### (1)2007年に新たなITSサービスを開始

2007年から一つのITS車載器で以下のサービスを開始するため、2005年2月より官民共同研究の実施、規格・仕様の策定を推進します。

- a)あらゆるゲートのスムーズな通過
- b)場所やニーズに応じた地域ガイド
- c) タイムリーな安全走行支援情報 官民共同研究の実施、規格・仕様の策定



【ITS車載器イメージ】



【展開シナリオ】

#### (2)歩行者等の自律的移動支援

歩行者等の快適な自律的移動を支援するため、関係機関と連携して、 バリアフリー情報などの移動に必要な情報の携帯端末等への提供を推進 します。

歩行者向けモバイル情報提供サービスの試行導入支援:神戸市

#### (3)情報基盤の構築等

情報提供等による開かれた道路行政の推進、災害時等における道路ネットワークの信頼性向上等を図るため、情報基盤の構築を推進するとともに、地方自治体等との道路交通情報や災害情報等の共有化を推進します。また、民間による光ファイバネットワーク形成を支援するため、道路管理用光ファイバの民間開放を推進します。

ITS関連施設の整備

地方自治体等との光ファイバ相互接続による情報共有の推進

<sup>&</sup>lt;参>7.ITS関連施設:道路情報板などの情報提供装置や、監視・管理用カメラ(ITV)などの情報 収集装置など、ITS(高度道路交通システム)を展開するために必要な施設

# 安全で安心できる暮らしの確保

#### 1.安全な生活環境の確保

幹線道路において交通事故対策を重点的に実施するとともに、生活道路において、あんしん歩行エリアの整備を推進することにより、安全な生活環境の確保に取り組みます。

# (1)交通事故対策の重点的実施

個別の対策実施にあたっては、「交通事故対策・評価マニュアル」等を用い、科学的な分析に基づく対策を立案します。

交通事故重点対策事業費 の創設[新規]

# 事業費508億円(1.87)

点対策事業費を創設します。

業務執行体制の強化

・道路局地方道・環境課に道路 交通安全対策室を設置

#### (2)あんしん歩行エリアの整備

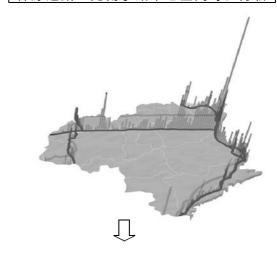
市街地内の事故発生割合の高い地区において、歩行者等を優先する道路構造等により安全な通行経路が確保された「あんしん歩行工リア」を整備するため、公安委員会の速度規制等とあわせて、歩道の設置や歩行者優先道路の整備等を面的・総合的に進めます。

あんしん歩行エリアの整備:

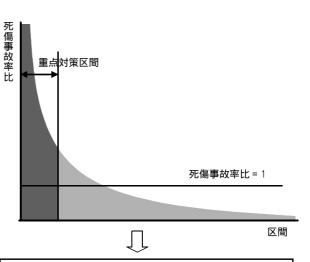
事業費806億円(1.09)

古町 入舟地区(新潟市)等 約450箇所

#### 幹線道路の死傷事故率を区間毎に分析



高い順に並べかえ、重点対策区間を明示



重点対策区間において、現場の状況も踏まえ、交通事故対策を実施

#### 交通事故対策の立案・実施

・「交通事故対策・評価マニュアル」を活用し た科学的な分析

#### 指煙

H 1 9 までに道路交通における死傷事故率を 1 億台キロあたり108件まで削減 H15(実績)1億台キロあたり119件 H16(見込)114件 H17(目標)112件

- <参>1.死傷事故率が幹線道路平均の5倍以上の箇所のうち、対策効果が早期に発現する箇所として指定した箇所
  - 2 . P.6の<参>1参照
  - 3 . 交通事故対策の立案から評価までの手順や留意点等を体系的にまとめたもの

# 2 . 安全で快適な人優先のみちへの再生

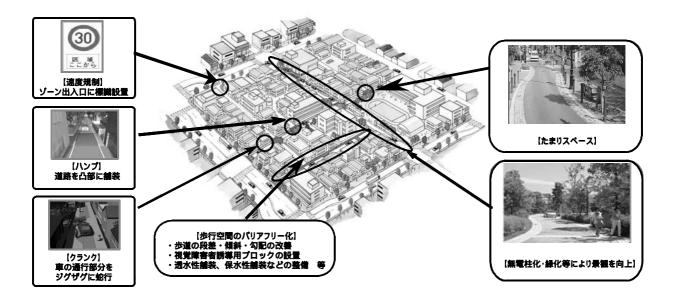
住民の身近なニーズに対応するため、全国の見本となるスーパーモデル地区の 構築や、くらしのみちゾーンの形成、バリアフリー化の推進等により、安全で快 適な人優先のみちづくりを一層促進します。

#### (1)全国の見本となるスーパーモデル地区の構築

歩行者優先、高齢者・障害者の移動空間の <スーパーモデル地区の対象地区> バリアフリー化、美しい生活空間の形成、自 転車利用環境の整備など、住民の身近なニー ズに応える施策を推進するため、先導的に取 り組む地区を募集し、特別支援を実施するこ とで、全国の見本となる「スーパーモデル地 区」を3年以内に構築します。[新規]

- ・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
- 自転車利用倍増地区

全国の見本となる「スーパーモデル地区」を特別支援(再掲) 国から市区町村への直接委託により合意形成や調査等を支援



#### (2)民間事業者による駐輪施設整備への支援

住民の身近なニーズに応えるため、取組みが遅れている放置自転車対策 について、市町村のみならず、ノウハウ、経験を持つ民間事業者による駐 輪施設整備を支援し、安全で快適な歩行空間の整備を一層促進します。〔新 規1

道路交通環境改善促進事業の拡充

#### (3)くらしのみちゾーン・トランジットモールの形成

通過交通の排除の徹底により車よりも歩行者等の安全・快適な利用を優 先するとともに、沿道と協働した道路緑化、無電柱化等による質の高い生 活環境を創出する「くらしのみちゾーン」を形成するため、合意形成支援の ための専門家の派遣等、ソフト面を含めた支援を積極的に実施します。

また、歩行者・自転車とバスや路面電車など公共交通機関の利便性を高 め、まちの賑わいを創出するため、警察と連携して一般車両の利用を制限 する「トランジットモール」の導入を促進します。

(4)歩行空間のバリアフリー化の推進

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進めます。

市街地の歩行空間のバリアフリー化:事業費 5 , 8 0 9 億円 (1.01) 仙台駅周辺地区(仙台市)等 約300駅周辺地区等

(5)自転車利用環境の整備

身近で地球環境にやさしい都市交通手段である自転車を安全・快適に利用できる街を形成するため、自転車道や駐輪場の整備を進めます。

自転車利用環境の整備:事業費220億円(1.02)

豊中市(大阪府)等 55都市

- 3. 地震、津波、豪雨、豪雪等に対する防災対策
  - (1)安全で信頼性の高い道路網の確保

災害に対して安全で信頼性の高い道路網を確保するため、法面対策や橋梁の耐震補強及び津波対策など防災・震災対策を重点的に進めます。

平成16年は、観測史上最多の台風上陸や新潟県中越地震等大規模な災害が多発したことから、平成16年度補正予算においても防災・震災対策を推進します。特に、大規模地震に対する震災対策を進めるため、国と地方が連携して策定する「緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム」に基づき、橋梁の耐震補強を重点的に実施します。

また、豪雨等による地域の孤立を解消するため、バイパス等の安全度・ 安心度の高い生命線道路の整備を進めます。

あわせてセンサーを活用した災害発生予測など道路管理の高度化、ホームページ等を通じた災害時の迅速かつ確実な道路情報提供、災害対策を支援する災害対策本部車や照明車等の災害対策用機械の重点配備を進めます。 都市部においては、浸水被害対策の一環としての車道部での透水性舗装の導入を進めます。

指標 H19までに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を76%まで向上

H15(実績)68% H16(見

H16(見込)70% H17(目標)72%

平成16年度補正予算: 事業費953億円 防災・震災対策: 事業費3,540億円

防災対策:一般国道55号大山道路(高知県)等

-般国道55号大山道路は、防災対策と併せ、津波の浸水域を考慮した道路計画としています。 震災対策:一般国道302号名古屋環状2号線耐震補強(愛知県)等

緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラムの創設「新規 ]

: 事業費 6 7 8 億円

生命線道路の整備: 事業費663億円

一般国道480号三田バイパス(和歌山県)等

(2)雪国の生活を支える冬期道路交通の確保

積雪寒冷特別地域での冬期の安全で安心な生活を支え、他の地域との交流・連携を強化するため、道路の除雪・防雪・凍雪害防止、中心市街地等における冬期バリアフリー対策や雪情報の提供を進めます。

冬期バリアフリー対策等雪寒事業:事業費1,141億円

冬期バリアフリー対策:会津若松市(福島県)等

# 4.更新時代への対応

#### (1)良好な道路資産管理へ向けて

日常管理(巡回、清掃等)について、 地域・路線特性等を考慮した管理水準と 標準的単価を設定し、必要予算の評価と 配分を実施すること等により、維持修繕 費のうち日常的経費を平成19年度までに 約3割縮減(平成14年度比)します。

また、道路構造物の安全性を確保する ための維持修繕を重点的に行うとともに、 橋梁延命化のための予防的修繕のマネジ メントを強化することにより、長期的な 維持修繕コストの縮減を図ります。



【塩害による桁の損傷】 (一般国道7号暮坪陸橋 山形県)

#### - 指標

H19までに道路構造物保全率(橋梁)を93%まで向上 H16(見込)89% H15(実績)87% H17(目標)90% 道路構造物保全率 (舗装)については、H14の水準(91%)を維持

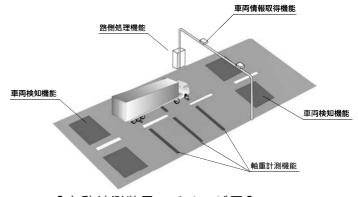
直轄国道維持修繕事業費のうち日常的経費を平成19年度までに約3割 削減(平成14年度比)

橋梁における三大損傷(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強化 [新規]

- ・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 データに基づく科学的な橋梁群資産管理の制度設計 [新規]
- ・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

# (2)特殊車両通行許可制度の厳格な運用 無許可や許可条件違反などの重量 超過車両の走行やそれに起因する重 大事故の発生を踏まえ、特殊車両通 違反車両の監視体制の充実及び違反 車両の指導取締りの一層の強化を推 進します。

自動計測装置の整備 違反点数制度の導入 [新規]



【自動計測装置のイメージ図】

#### 重量超過車両の走行実態

- ・全車両の1%未満
- ・約7割は無許可や通行条件違反
- ・その走行が橋梁のコンクリート床版に与える影響は約6割、舗装で約3割
- ・道路の維持修繕に及ぼす影響は年間約2,000億円と試算
- ・重大事故を引起す可能性が高い(過積載車両が事故を起こすと死亡事故率は5倍)

- < 参 > 4 . 道路維持修繕にかかる経費のうち、巡回、清掃散水、除草、剪定に係る経費 5 . 疲労:輪荷重の繰返し作用により、ひび割れ、陥没などを生じる現象 塩害: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

アルカリ骨材反応: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

# 地域再生・都市再生の支援

- 1.地域再生、観光立国推進による地域や経済の活性化
  - (1)地域再生を支えるみちづくり

意欲ある市町村による自主性と創意工夫を活かした地域再生の実現を図るため、交付金事業における重点支援や省庁横断的な事業制度の創設などの補助金改革を行うことにより、地域再生を支えるみちづくりを推進します。「新規 ]

地域再生を目標とする交付金事業のパッケージを重点支援(P.7参照) 農道等とパッケージ化して整備する道整備交付金の創設(P.7参照) 意欲ある市町村との直接要望・内示手続きの導入(P.7参照)

#### (2)地域主役のまちづくりの支援

地域の特性を活かした地域主導の個性あふれるまちづくりを実施するため、市町村が作成したまちづくりの計画に位置付けられた幅広い事業等(道路、住宅、まちづくり活動支援等)を一括的に支援するまちづくり交付金を拡充し、全国の都市の再生を効率的に推進します。

まちづくり交付金: 事業費4,850億円 参1

#### (3)魅力ある観光地づくりの支援

美しい景観形成により旅行満足度を向上させる観点から、地域との協働により道路とその周辺の景観を保全・形成する取組を進めます。

また、歩行空間のバリアフリー化や面的無電柱化の推進等による魅力ある地域づくり、わかりやすい道路案内標識の整備を進めます。

日本版シーニックバイウェイの取組み実施(P.24参照) くらしのみちゾーン・トランジットモールの形成(P.17参照) 無電柱化の推進(P.25参照)

サイクルツアー推進事業の推進:宍道湖周辺(島根県)等15地区

#### (4)わかりやすい道路案内標識の整備

誰が見ても理解しやすい道路案内標識とするため、歩行者を対象として、地図を活用した多言語表記の実施、自動車等を対象として、ルート番号等を用いた案内標識の設置などを推進し、迷うこと



なく目的地に到着できるようにします。

歩行者を対象とする道路案内において地図を活用した多言語表記の実施 H19までに主要交差点でのルート番号表示率を90%まで向上(H15(実績)56%) 高規格幹線道路におけるルート番号表示の導入[新規]

### 2.都市の再生

#### (1)環状道路の整備の推進

都市の骨格を形成するとともに、交通渋滞の緩和を図り、良好な生活 空間を創造するため、環状道路の整備を重点的に進めます。

H19までに三大都市圏の環状道路整備率を約60%まで向上

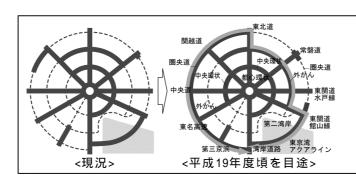
H15(実績)35%

H16(見込)42%

H17(目標)45%

環状道路整備:事業費7,244億円

うち三大都市圏環状道路整備:事業費4,891億円



【首都圏の重点リングの整備効果】

・走行時間の短縮、燃料費の減少 等による効果 年間約2兆円

#### (2)首都高速道路・阪神高速道路の整備と有効活用

出口ETCの整備に合わせ使いやすい弾力的な料金体系とすることにより利用促進を図るとともに、事業区分見直しや出資率の嵩上げなどにより、採算性を確保しつつ都市高速道路の着実な整備を図ります。

使いやすい弾力的な料金体系に向けた取組み

- ・平成20年度を目標とする対距離料金制への移行に向けた料金社会実験の 実施
- ・回数券の廃止に伴う利用金額等に応じた割引の導入
- 事業区分見直しや出資率嵩上げなどによる都市高速道路の採算性確保
- ・環境に配慮した地下構造等を有する路線に対する公的助成措置(出資率 25% 35%)の対象路線を拡大「新規]

#### (3)民間投資を誘発する都市基盤等の整備

中心市街地の活性化、都市拠点の形成、民間投資の誘発等を推進するため、都市内の道路整備、土地区画整理事業、市街地再開発事業等を重点的に進めます。また、民間のノウハウや資力・信用等を活用するため、土地区画整理事業の事業主体に区画整理会社(仮称)を追加します。[新規]

土地区画整理事業:秋葉原駅付近地区(東京都)等

市街地再開発事業:環状第二号線新橋・虎ノ門地区(東京都)等

#### (4)防災上危険な密集市街地の整備改善

木造密集市街地内において、地域の防災性の向上等を図り、良好な市街地を形成するため、都市内道路を重点的に整備します。

木造密集市街地における都市計画道路整備:補助138号線(東京都足立区)等

<sup>&</sup>lt; 参 > 2 .重点リング:首都圏三環状道路のうち、進捗状況を勘案し、整備の途中段階でも環状道路の機能を最大限発揮できるよう計画した重点区間(圏央道西側区間、外かん東側区間、首都高速中央環状線の3号線以北区間)

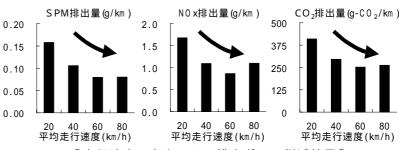
# 地球環境と美しい景観の保全と創造

# 1.環境の保全・創造

沿道の大気汚染と地球温暖化に対応するため、ボトルネック対策等による交通容量の拡大、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、自動車の低公害化等を進め、自動車からのPM、NOx、CO2の排出量を削減します。また、道路騒音の低減や歩道の快適性の向上など、沿道の環境を改善する道路整備を行います。

#### (1)交通容量の拡大

環状道路等幹線道路 ネットワーク整備、交 差点立体化等のボトル ネック対策を推進し、 交通容量の拡大を図り ます。



【走行速度の向上による排出ガスの削減効果】

#### (2)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

自動車交通需要の抑制・調整を図るため、公 共交通機関や自転車の利用促進等を推進しま す。特に、国土交通省環境行動計画モデル事業 に位置づけられ、環境負荷の小さい交通体系(E ST)の実現に向けて先導的に環境対策に取り組 む地域(全国11地域)に対して、関係部局の連 携により、施策実施を集中的に支援します。



【LRT(富山市)イメージ】

LRT総合整備事業による補助の同時採択と 総合的支援: 富山市等 2箇所 (P.13参照)

#### (3) 道路交通の円滑化のための情報システムづくり支援

道路交通の円滑化を促進するために、高速バスロケーションシステムの 導入促進、遮断時間短縮のための踏切システム高度化、駐車場システムの 高度化といった、情報システムづくりを支援します。(P.13参照)

#### (4)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低公害・低燃費車の実用化に向け、これまでの研究成果を活用した試作車の公道走行試験を行います。また、低公害車の燃料供給施設等の設置への支援を行い低公害車の普及を促進します。

低公害車の新技術開発

低公害車の燃料供給施設等の設置への貸付制度の創設[新規]

<参>1.PM(Particulate Matters):粒子状物質

2 . N O x : 窒素酸化物

指標

1) H 1 9 までにNO2環境目標達成率を約 9割まで向上

H15(実績)53% [0.059ppm]

H16(見込)77% 【H15より改善】

H17(目標)81% 【前年より改善】

【 】内は、各観測局における濃度の98%値の平均

2) H 1 9 まで S P M 環境目標達成率 を現在の水準に維持

H15(実績)78%

H19までH15の水準(78%)を維持

 $[0.074 \,\mathrm{mg/m}^3]$ 

【前年より改善】

】内は、各観測局における濃度の2%除外値の平均

指標

運輸部門におけるCO2排出量(H14は261百万t-CO2)を H 2 2 までに約250百万t-C O 2 まで削減

#### (5)環境ワースト地域での集中的な道路環境対策

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(環境ワース ト地域)について、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道路環境を改善し、5年を目途に 環境基準を達成することを目指します。

環境ワースト地域での対策の集中実施 [新規]

また、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 備等のため、沿道環境改善事業を目的毎に効率的・効果的に推進します。

沿道環境改善事業: 事業費1,880億円(1.49)

一般国道15号(川崎市)等 約320箇所

指標

H 1 9 までに夜間騒音要請限度の達成率を72%まで向上

H15(実績)64%

H16(見込)65%

H17(目標)67%

#### (6)沿道環境データの観測と公開

沿道環境対策の効果を把握するため、自動車NOx・PM法の対策地域 などにおいて、道路管理者が大気や騒音の観測を行います。測定データに ついては、沿道環境対策の評価・立案に活用するとともに、インターネッ ト等で即時公開します。また、ドライバー等に対して電光掲示板を用いた 環境データの提供を実施します。

大気の常時観測局の設置:一般国道153号(豊田市)等

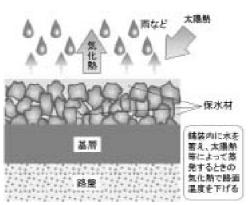
<sup>&</sup>lt;参>3.SPM(Suspended Particulate Matters):浮遊粒子状物質(大気中に浮遊する粒子状物質であ って、粒径が10ミクロン以下のもの) ・要請限度:騒音規制法に基づく環境省令で定められた自動車騒音の限度

<sup>5.</sup>自動車NO×・PM法:NO×・PMによる大気汚染の厳しい大都市地域を中心に対策地域を 指定し(276市区町村)、大気環境基準の確保を図るための総合的・計画的対策を推進するため の法律

(7)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が顕著である都 市部において、夏場の快適な歩行空間を 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敷設を新 たに補助対象とするとともに、効果や耐 久性等を検証することにより技術の開発 ・普及を支援します。

> 路面温度を低下させる舗装の普及促進 モデル事業[新規]

特例都道新宿副都心十二号線(新宿区)等



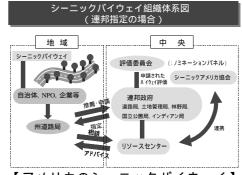
【保水性舗装の例】

# 2 . 美しい景観の保全と創出

(1)地域との協働による景観の保全・形成

美しい自然景観や旧街道等の歴史的景観を有する地域において、地域住民、NPO、企業等との協働により、道路とその周辺の景観を保全・形成していく新しい取組みを実施します。

日本版シーニックバイウェイの取組み実施



【アメリカのシーニックバイウェイ】

#### (2)都市等における良好な道路景観の形成

平成16年12月に施行された景観法に基づく景観重要道路としての整備を推進するとともに、沿道地権者等の協力のもと、景観阻害要因の除去や地域で統一した景観デザインへの誘導等に取り組み、良好な道路景観を形成します。

景観重要道路の指定に向けた積極的要請の実施 地域のデザインコンセプトに基づく看板の道路占用料減額[新規] 無電柱化による美しい街並みの形成(P.25参照)

#### (3)道路整備の各段階における景観配慮の徹底

道路整備にあたって、景観をあらゆる段階で配慮すべき項目の一つとして位置づけるほか、事業の各段階に住民等の意見を反映した景観の評価の実施について検討します。

「道路デザイン指針」に基づく道路景観整備の実施 あらゆる段階での景観評価の試行的実施と本格的運用に向けた手法検討

<sup>&</sup>lt;参>6.シーニックバイウェイ:自然的・歴史的資源等を活用した景観に優れた道路。英語でそれぞれ 「SCENIC」(景色)と「BYWAY」(脇道)の意味

# 3. 道路から広がる緑の空間づくり

#### (1)道路緑化の促進

良好な景観を形成し、CO2の吸収など環境への 負荷を軽減するため、良質な緑の道路空間を構築 する道路緑化を積極的に進めるとともに、公園、 河川事業などと連携した都市空間の緑化を推進し ます。

また、地域住民と道路管理者等が、協力して緑を維持管理することにより、質の高い緑の空間の整備を実施します。



【緑陰道路の例(仙台市)】

緑豊かな道路構造への見直し(道路構造令の運用方針の検討等) 緑陰道路等における地域住民と協力した維持管理の推進

道路緑化: 事業費343億円(0.99)

一般国道16号(横須賀市)等

#### (2)自然環境に配慮した道路整備

のり面の緑化、地形の改変や生態系への影響を最小限に抑える工法の採用等、自然環境に配慮した道路の整備を進めます。

## 4 . 無電柱化による美しい街並みの形成

都市景観や防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、歴史的街並みの保全等を図るため、平成16年度を初年度とする「無電柱化推進計画」に基づき、新技術導入等によるコスト縮減を図りつつ、幹線道路における無電柱化を引き続き推進します。さらに、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区や良好な都市環境・住環境形成の必要な地区、歴史的街並みを保存すべき地区などの主要な非幹線道路についても無電柱化を面的に進めます。

#### ・指標

H 1 9 までに市街地の幹線道路の無電柱化率を15%まで向上 H15(実績)9% H16(見込)10% H17(目標)11%

無電柱化の推進: 事業費1,983億円

- コスト縮減への取り組み
- ・拡幅事業、バイパス事業、街路事業等に併せて、電線共同溝等を原則同時 施工
- ・浅層埋設方式の標準化 多様な無電柱化手法の検討 国費 1 7 億円
- ・軒下配線等の円滑な実施に必要な地元合意形成マニュアルの作成
- ・トランスのコンパクト化等の技術開発 地上トランスのコンパクト化・地下化、及び道路照明柱と一体化した トランス等に関する技術開発

#### 【無電柱化推進計画(H16~H20)における整備目標】

- ・市街地の幹線道路の無電柱化率 : 9%(H15) 17%(H20)
- ・政令指定都市、道府県所在地等の主要都市においてまちの顔となる道路 の無電柱化率 : 48%(H15) 58%(H20)
- ・面的整備を推進すべき地区(407箇所)のうち約7割の地区において無電柱 化に着手

# 第 5 主要連携施策

道路整備以外の様々な行政施策と連携して、交通円滑化・物流効率化などの交通連携、 観光交流、地域連携支援、交通安全対策、環境対策などに取り組みます。

交通連携

<道路施策>

<連携する施策>

都市圏交通円滑化の推進 (P.12)

環状道路整備等による容量拡大 パークアンドライド等TDM推進 PTPS(公共車両優先システム)

コミュニティバス等の導入支援、 モノレール等のインフラ整備等の整備等の導入支援(警察庁)等

都市圈交通円滑化総合対策事業: 名古屋都市圏(愛知県)等 約20都市圏

踏切道の改良推進(P.13)

連続立体交差事業等による踏切道「高度な踏切遮断機や警報機等の導 の立体交差化及び構造改良

· 入促進

踏切システムの高度化等

「開かずの踏切」対策の推進(3年間で約200箇所改良)

交通結節点とその周辺の 改善(P.13)

駅前広場・自由通路等の整備によ「鉄道駅の改良、バリアフリー化 る交通結節機能強化

低床バス車両の導入推進

バリアフリー歩行空間ネットワー クの整備 等;

渋谷駅地区(東京都) 仙台駅周辺地区(仙台市)等

バス交通再生プロジェク ► (P.13)

高速バス路線へのバスロケーショ「バスカメラを活用したバス交通円 ンシステムの導入支援

滑化対策、マイカー抑制等とセッ トでのバス交通活性化の推進

バス交通再生への支援

マルチモーダル交通体系 の構築(P.13)

空港・港湾へのアクセス道路や高「空港・港湾等の拠点整備、航空管 規格幹線道路等の重点整備

制・海上保安、荷役・貨物運送等

車両大型化に対応した道路整備等 の運輸サービス向上 等

マルチモーダル交通体系連携整備事業:三河港関連道路整備等

# 観光交流、地域連携支援

市町村合併の支援(P.14)

新市町村内の拠点を連絡する道路「合併市町村のまちづくりに対する

の整備 等,財政措置 (総務省)

市町村合併支援道路整備事業:松江市等(島根県)等約270地域

地域が主役のまちづくり の支援 (P.20)

る道路整備の支援

地域の主体的なまちづくりを支え、公園、下水道、河川、住宅の整備、 NPO等によるまちづくり活動支援

まちづくり交付金

サイクルツアー推進事業 (P.20)

と連携した自転車道の整備

観光施設、親水施設、港湾施設等「自転車利用による観光客を考慮し 等¦た観光振興施設、親水施設、港湾 ┆緑地等の整備 等

宍道湖周辺(島根県)等15地区で実施

観光立国の支援 (P.20)

歩行者対象の道路案内標識におけっ る地図を活用した多言語表記実施

観光用案内標識の整備

観光活性化標識ガイドラインの活用による案内標識の整備

ハード・ソフト一体となった対策を都市圏において推進

#### 交通安全対策

総合的な路上駐車対策 (P.12)

荷捌き停車帯の整備

等 | 交通規制、誘導

等

(警察庁)地方公共団体)

事故危険箇所対策・あん しん歩行エリアの整備 (P.16)

交差点改良、歩道の設置

速度規制等の交通規制

信号機等の整備 等 (警察庁)

事故危険箇所対策、あんしん歩行エリアの整備

#### 環境対策

公共交通利用の促進によ る環境改善(P.22)

バス基盤・走行環境改善

CNGバス等の低公害車の導入 LRT導入支援 等 ¦マイカー通勤の自粛

環境的に持続可能な交通の実現、СО₂排出量の削減

低公害車の新技術開発 (P.22)

道路管理用車両への活用を目的と「低公害車の技術開発、公道走行試 した低公害車の技術開発の支援 ¦験の実施

大型ディーゼル車の低公害化の促進





# 第6 新規制度等

- 1.成果目標を重視した道路整備特別会計予算費目の見直し (P. 6参照) 直轄事業において、死傷事故率が高い区間等の事故低減に資する事業を重点的に 実施する予算費目(目)交通事故重点対策事業費を創設します。
- 2 .補助金制度の改革 (P. 7参照)

複雑化した採択基準の簡素化等により、補助金制度を責任裁量型に転換します。 地方道に対する補助事業は、国家的見地から支援が必要な事業等に限定する 旨を採択基準に明記

交通量、道路幅員等の外形的な採択基準の見直し 特殊改良事業の事業区分を統合 等

3.地方の自主性をさらに高めるための地方道路整備臨時交付金の運用改善(P. 7参照) 地方道路整備臨時交付金において、地方の自主性をさらに高めるための仕組みを 導入します。

> 地域再生を目標とするパッケージに対する重点支援 市町村に対する直接要望・内示手続きの導入 事業あたり単年度事業費上限の引き上げ 等

4 . 道整備交付金の創設

(P. 7参照)

地域再生を支援するため、地方公共団体が策定する地方道・農道・林道をパッケージ化した計画に対して、年度間での事業量の変更や事業間での融通が可能な「道整備交付金」を創設します。(内閣府に予算を一括計上)

- 5.緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラムの創設 (P. 18参照) 兵庫県南部地震クラスの地震に対しても、橋梁の損傷を限定的なものにとどめ、緊 急輸送道路としての機能を確保するよう、各地域毎に国と地方が連携して策定する「緊 急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム」に基づき、橋梁の耐震補強を重点的に 実施します。
- 6.スマートICに係る社会実験の拡充 (P. 9参照) スマートICの本格導入に向けて、本線の緊急退出路等を利用してETC専用の仮 出入り口を設ける社会実験を実施します。また、社会実験におけるETC路側機器のレンタル制度を創設します。
- 7.連続立体交差事業の施行者拡大 (P. 13参照) 都道府県、政令指定都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)を追加します。
- 8.路面温度を低下させる舗装の普及促進 (P. 24参照) 夏季の路面温度上昇により歩行空間の快適性が著しく損なわれている地域で、保 水性舗装等の路面温度を低下させる舗装を敷設するモデル事業を、沿道環境改善事 業の対象に追加します。

9 .民間事業者による駐輪施設整備への支援

(P. 17参照)

民間事業者が行う駐輪施設の整備について、その整備に要する費用の一部を地方公 共団体に対し補助できるよう、道路交通環境改善促進事業を拡充します。

10.道路開発資金の貸付対象事業の拡充

(P. 22参照)

道路開発資金の貸付対象事業に、尿素水簡易型自動供給装置等の燃料等供給施設の 設置を行う事業を追加します。

- 11.都市高速道路における環境負荷軽減構造路線の対象拡大 (P. 21参照) 都市高速道路について環境に配慮した地下構造等を有する路線に対する公的助成 措置の対象路線を拡大します。(出資率:35%(ただし国:地方=1:1))
- 12.土地区画整理事業の拡充

(P. 21参照)

民間のノウハウや資力・信用等を活用するため、土地区画整理事業の事業主体に「区画整理会社(仮称)」を追加します。

13.情報システムを活用した道路交通の円滑化経費(一般会計) (P. 13参照) 道路交通の円滑化にあたり即効性の高い施策を実施するために、ストックを有効 活用するための情報システムづくりを支援します。

高速バスロケーションシステムの導入促進 遮断時間短縮のための踏切システム高度化 駐車場システムの高度化

14. ETCの普及促進に係る経費(一般会計)

(P. 8参照)

ETCへの利用転換を促進するため、ETC車載器リース制度を実施します。また、車載器セットアップ数の急増に対応するため、ETCセットアップシステムを拡充整備します。

15.自律的移動支援プロジェクトの推進経費(一般会計) (P. 15参照) 歩行者の移動等に関する情報を「いつでも、どこでも、だれでも」が利用できるシステムに関する実証実験等を実施し、システムの枠組み、技術仕様等を策定します。