

◆ 効果的な渋滞対策の推進

➤ 多様な機関と連携し、渋滞要因を科学的に分析することで、工夫を凝らした対策を実施。

1) 取組みの背景と必要性

- 全国の渋滞による損失は年間約11兆円(平成17年度実績)。

2) 達成度報告

- 渋滞状況を示すデータから渋滞対策箇所を抽出し、効果的な渋滞対策を実施
- 自動車から公共交通利用への転換を推進する施策を実施

3) 業績計画

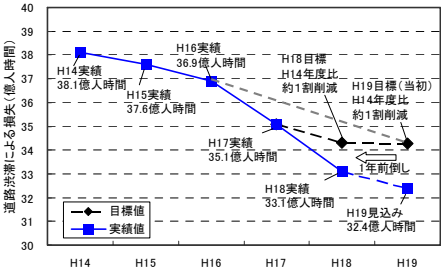
- より利用者の実感にあった渋滞対策の推進

4) 代表的な指標の動向

- 道路渋滞による損失時間

渋滞損失時間は35.1億人時間(平成17年度実績)から、33.1億人時間(平成18年度実績)へと約2億人時間減少

平成14年度実績		年間約38.1億人時間 (全国値)
平成18年度	実績	前年度に比べ約6%削減し、 約33.1億人時間まで減少
	目標	平成14年度比約1割削減 (年間約34.3億人時間)
平成19年度	見込み	年間約32.4億人時間
	目標	平成14年度比約1割削減



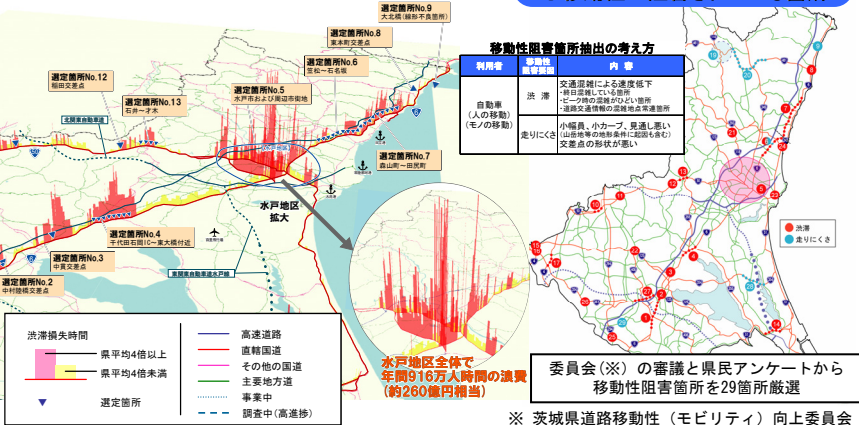
達成度報告

客観的なデータと住民意見を組合わせて、効果的な事業を実施(茨城県の例)

茨城県は、人口千人当たり乗用車保有台数が全国4位、また、旅客に占める自動車の比率も約9割と高く、自動車は生活に欠かせない移動手段となっている。

茨城県では、渋滞データの分析、委員会(茨城県道路移動性(モビリティ)向上委員会)での審議、県民アンケートにより、問題の大きい箇所を厳選し、対策を進める取組を実施した。また、渋滞の問題が最も大きい29箇所を厳選し、事業計画を立案した。

茨城県内の渋滞3Dマップ(直轄国道の事例)



◆ バリアフリー化による安全・快適な歩行空間の創出

➤ 歩行空間のバリアフリー化の着実な推進のため、
バリアフリー化に対する取組み意欲の喚起を図る。

1) 取組みの背景と必要性

- ユニバーサル社会の実現に向けた積極的な取組み

2) 達成度報告

- 歩行空間のバリアフリー化の着実な推進
- バリアフリー新法の施行とそれに伴う基準等の改訂

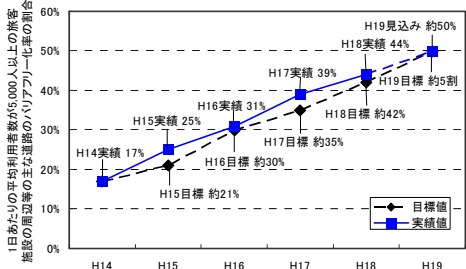
3) 業績計画

- バリアフリー重点整備地区における一層の取組みの推進
- バリアフリー新法施行後の施策推進方策の検討
- 「わかりやすい」バリアフリーの取組み

4) 代表的な指標の動向

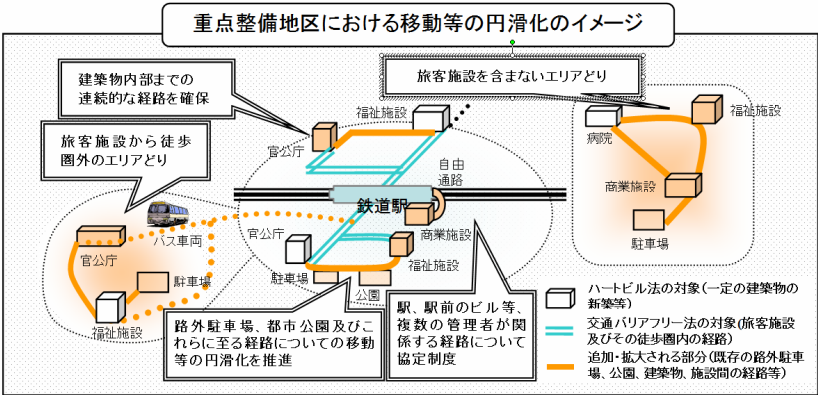
- 1日当たりの平均利用者が5,000人以上の旅客施設の周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合

平成14年度実績		約17%
平成18年度	実績	約44%
	目標	約42%
平成19年度	見込み	約50%
	目標	約5割



業績計画

バリアフリー新法における重点整備地区と
道路における整備概要



- 旅客施設の周辺だけでなく、官公庁・福祉施設等から徒歩で移動する圏内もバリアフリー化の対象となる(範囲の拡大)。
- バリアフリー整備後にも基準で定める有効幅員が確保されない場合に、電柱などの占用を認めない。
- 都道府県が管理する道路についても、市町村が一体で整備することが可能とする。
- 歩道と連動するスペースについて、土地所有者との協定締結により、歩行空間として利用することができる。

◆ ETC普及による渋滞の低減

- ETC利用率は全国平均で72%に達し、料金所渋滞がほぼ解消。
- ETC車載器購入支援、多様で弾力的な料金施策の実施、統一的な広報等によりETCへの転換を促進し、渋滞の緩和を図る。

1) 取組みの背景と必要性

- ETCの導入により渋滞緩和や環境改善などの効果が期待される

2) 達成度報告

- ETC普及促進策の実施
- 料金所渋滞がほぼ解消し、料金所周辺の環境も改善

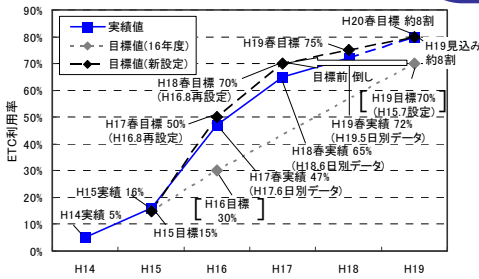
3) 業績計画

- ETCの統一的な広報の実施
- ETC車載器リース制度等の実施
- 高頻度現金利用者への対応
- 多様で弾力的な料金施策の実施

4) 代表的な指標の動向

- ETC利用率

平成14年度実績		5%
平成18年度	実績	72% (H19.5日別データ)
	目標	75%
平成19年度	見込み	約8割
	目標	約8割



業績計画

多様で弾力的な料金施策の実施

料金所渋滞は概ね解消したものの、さらなるETC普及促進によりETC料金割引を享受する利用者が増加することによって、繁忙期における本線上の渋滞緩和が期待される。また、既存高速ネットワークの効率的活用のため、深夜割引の時間帯拡充や休日渋滞ポイントにおける時間帯割引などの料金社会実験を実施する。



◆ 事業の最適化によるコストの縮減

- 平成18年度の総合コスト縮減率は、設計手法の見直し及び建設副産物対策が大きく寄与し、平成18年度目標値である12%を達成。
- 最終年度である平成19年度には15%の目標を達成するよう、引き続き徹底的なコスト縮減に努める。

1) 取組みの背景と必要性

- コスト縮減による効果的な道路事業の実施

2) 達成度報告

- 全体コスト縮減
- 設計手法、規格の見直しによるコスト縮減
- 建設副産物対策によるコスト縮減
- 事業の迅速化による事業便益の発現によるコスト縮減
- 計画手法の見直し、技術開発(新技術)によるコスト縮減

3) 業績計画

- 規格の見直しによる工事コストの縮減、事業の迅速化による事業便益の早期発現
- 全体に占める割合が低くなっている施策の再点検の実施

4) 代表的な指標の動向

- 道路事業の総合コスト縮減率

平成14年度実績		— (基準年)
平成18年度	実績	平成14年度のコスト水準に対して12.0%(速報値)の縮減
	目標	平成14年度と比較して約12%の総合コストを縮減
平成19年度	見込み	平成14年度と比較して約15%の総合コストを縮減
	目標	同上

達成度報告

施策別のコスト縮減率経年変化

平成15年度からの施策別のコスト縮減率経年変化は下図に示すとおりである。個別施策で見ても、「設計手法の見直しによるコスト縮減(1.2%→2.3%)」、「建設副産物対策(1.3%→3.0%)」、「規格の見直しによる工事コストの縮減(0.2%→2.2%)」、「事業の迅速化による事業便益の早期発現(0%→1.8%)」の縮減率は、縮減コスト全体に占める割合が高く、経年的に増加している。一方、「計画手法の見直し」、「技術開発」、「入札・契約制度」については平成17年度よりも全体に占める割合が低下している。

