

平成17年度

道路行政の達成度報告書

2005

2006

平成18年度

道路行政の業績計画書

平成18年6月

国土交通省

目 次

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 -----	5
第 2 部 達成度報告と業績計画 -----	13
1. 道路行政に関する基本方針 -----	14
2. 政策テーマと施策テーマの設定 -----	15
3. 施策テーマごとの達成度報告と業績計画 -----	16
I 供用中道路の機能を維持する	
【施策－1】適切な道路管理による道路構造物の延命化 -----	18
II 供用中道路の安全・安心を確保する	
【施策－2】災害時の緊急活動を支援する救援ルートの確保 -----	22
【施策－3】都市基盤の整備による市街地の防災性向上 -----	26
【施策－4】幹線道路における事故抑止と生活道路における安全・安心な歩行空間の確保 -----	30
【施策－5】バリアフリー化による安全・快適な歩行空間の創出 -----	40
【施策－6】効果的な路上駐車対策による安全で円滑な道路交通の確保 -----	48
III 道路交通を円滑化する	
【施策－7】効果的な渋滞対策の推進 -----	52
【施策－8】利用者の視点に立った路上工事縮減 -----	60
【施策－9】ETC 普及による渋滞の低減 -----	68
【施策－10】踏切対策のスピードアップ -----	74

IV 都市と地域を活性化する

【施策－１１】高速道路の利用促進による道路網の機能向上	78
【施策－１２】国際水準の物流ネットワークの戦略的な構築	86
【施策－１３】無電柱化による都市景観向上	90

V 環境を保全する

【施策－１４】CO ₂ 削減アクションプログラムの推進によるCO ₂ 削減	96
---	----

VI 道路行政の進め方を改善する

【施策－１５】双方向コミュニケーション活動の展開による道路利用者の満足度向上	102
【施策－１６】事業進捗管理の強化による事業効果の早期発現	112
【施策－１７】事業の最適化によるコストの縮減	116
【施策－１８】高速道路の適正な管理水準の確保	122

VII フォローアップ対象テーマ

【施策－１９】地域間交流・観光交流等内外交通の推進	136
【施策－２０】安全かつ快適な移動を実現するための道路整備	137
【施策－２１】ルート番号表示によるわかりやすい誘導	138
【施策－２２】夜間の自動車交通による騒音の低減	139
【施策－２３】局地対策による大気環境の改善	140

■ 指標ごとの目標と実績	142
--------------------	-----

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) 取組みの背景と必要性

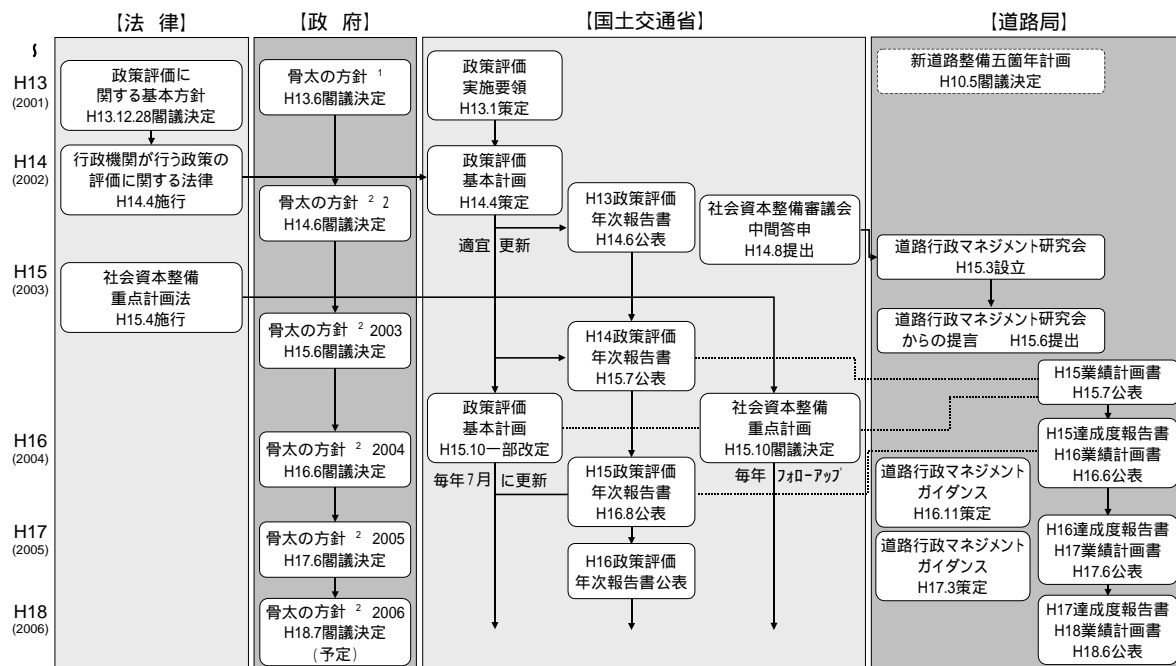
近年、財政状況が厳しさを増すなか、国民の価値観の多様化などを背景として、質の高い社会資本整備や効率的で透明性の高い行政サービスの提供が求められている。

政府では、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。

国土交通省では、社会資本整備審議会に対し、今後の道路政策のあり方等に関して諮問し、平成14年8月、同審議会より中間答申「今、転換のとき」が答申された。同答申では、道路整備について、戦後一貫した整備の結果、一定の量的ストックは形成されたと評価するとともに、今後の成熟型社会においては、これまでのような取り組みが必ずしも最適なシステムではなくなっていると指摘している。その上で、今後の道路政策については、道路サービスによる成果（アウトカム）を重視し、道路ユーザーが満足する道路行政に転換することが重要であるとしている。

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。

また、国民へのアカウンタビリティを果たし、道路行政をより効率的・効果的に実施するために、アウトプットの量に着目したマネジメントを行うとともに供用時期を宣言するプロジェクトマネジメント手法を取り入れている。



1「今後の経済財政運営と構造改革に関する基本方針」

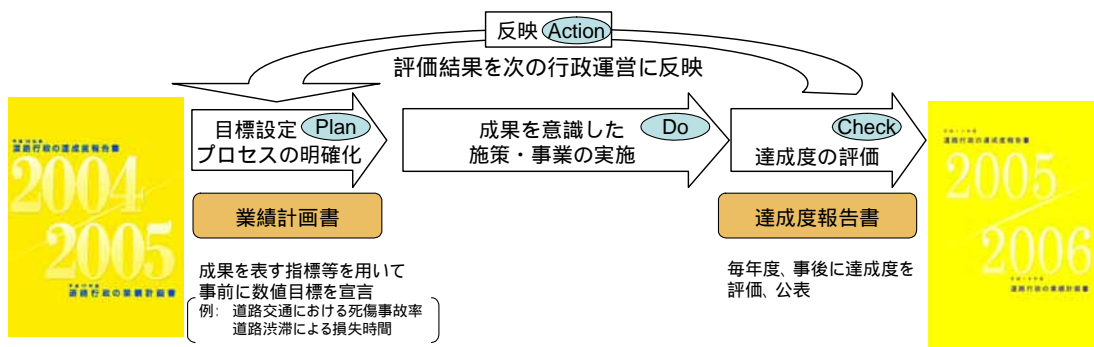
2「経済財政運営と構造改革に関する基本方針」

図1 行政評価導入の経緯

(2) これまでの取組みと成果

達成度報告書/業績計画書

- ・平成 15 年度から、成果に着目した運営を目指すべく各指標に係る次年度の業績計画書を策定した(平成 15 年 7 月 31 日)。
- ・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、平成 15 年度達成度報告書および平成 16 年度業績計画書を取りまとめた(平成 16 年 6 月 30 日)。
- ・平成 17 年度は、引き続き前年度の取組みを評価して公表する達成度報告書と当該年度の業績計画書を取りまとめ(平成 17 年 6 月 30 日)、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、道路行政マネジメントの地域への浸透・定着に向けて取り組んだ。
- ・平成 18 年度は、引き続き前年度の取組みを評価して公表する達成度報告書と当該年度の業績計画書を取りまとめるとともに、よりよい道路行政を推進するため、NPO や市民団体等をパートナーとし、道路施策の立案段階から実施・事後評価に至る各段階について協働して実施することにより、身近なニーズにきめ細やかに対応していくこととしている。



道路行政の成果

道路利用者満足度が2年連続して上昇

道路行政の取組みの結果、道路利用者満足度は、平成17年度に5点満点中約2.9点となり、2年連続して上昇した。特にやや不満、非常に不満の合計が49.7%から36.5%と大幅な減少傾向を示した。この満足度調査は、平成18年3月21日(火)から3月29日(水)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て実施したものである。全国の20,000人から回答が得られた。

道路利用者満足度が上昇した項目の例

- ・ 日常使う道路整備について

「日常使う道路整備」に対する満足度が、3.25点と最も高く、+0.45点と大幅に上昇している。

- ・ 渋滞状況について

「渋滞状況」に対する満足度は、3.00点となっており、+0.41点と大きな上昇となっている。

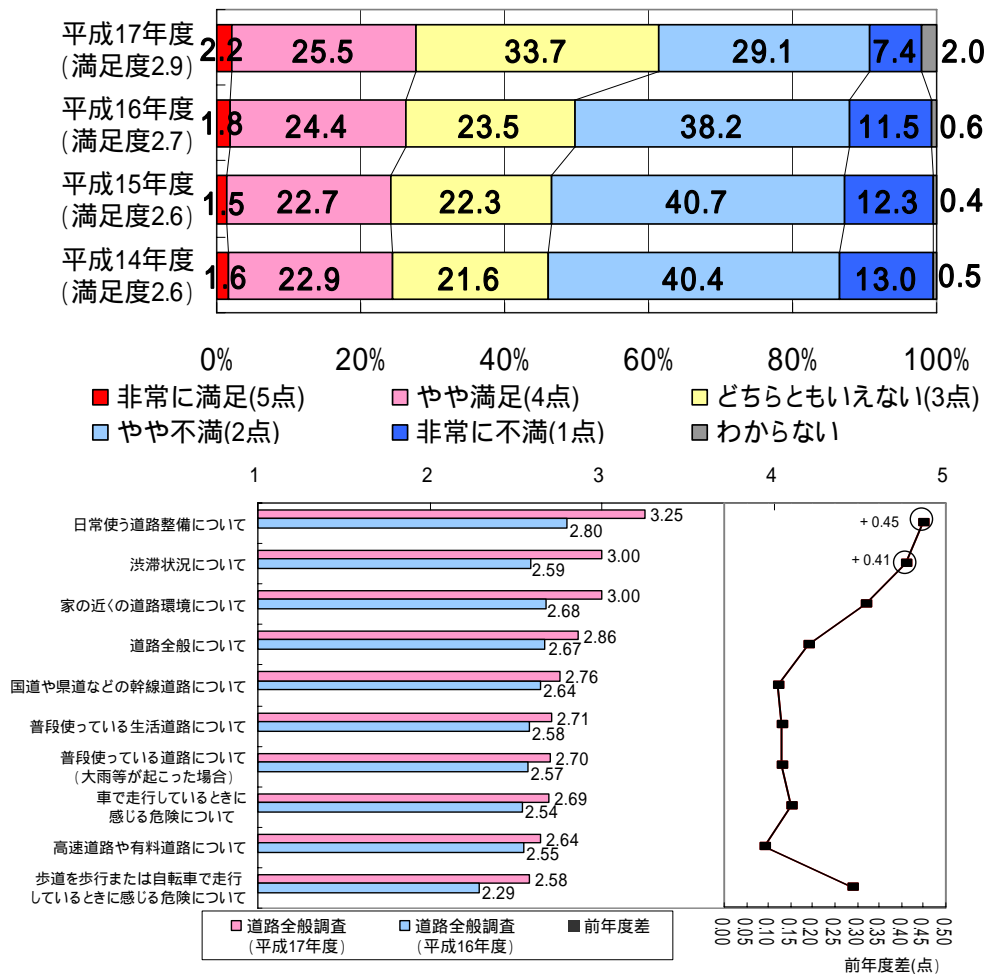


図3 道路利用者満足度調査結果

2. 道路行政マネジメントの浸透と定着

(1) 役割別のマネジメント(本省、整備局、事務所)

現場においては、目標とする成果（アウトカム）を向上させる方法が分かりにくいとの意見が多い。向上させるべきアウトカムを意識しながら、それを実現するためのアウトプットを見つけ、具体的な対策箇所を抽出し、自らが制御でき、かつ事業実施の実感を得られる整備量（アウトプット）に着目した事業進捗を管理することが「実践」における課題である。

本省・整備局・事務所は、各組織の使命・役割分担を明確化し、対外的にも明示することで、国全体・広域・地域の各レベルの国民ニーズを的確に反映した予算配分、道路プロジェクトの立案・実施等のマネジメントの実践が求められている。

また、「実践」にあたっては、本省 - 整備局 - 事務所等が一体となり、地方自治体や地域の有識者などと連携し、自らの改善点や工夫に気付く「考える組織」となって問題解決にあたるのが重要となってくる。そのため事務所では、国民の声（地域住民・道路利用者のニーズ）に基づく問題点の整理、地域の課題の明確化、政策テーマ及び目標値の設定、事務所業務の実施、達成状況のモニタリングとその分析と評価の実施、業務計画の見直しといった一連の流れ（P D C A サイクル）を実践・徹底することが必要である。

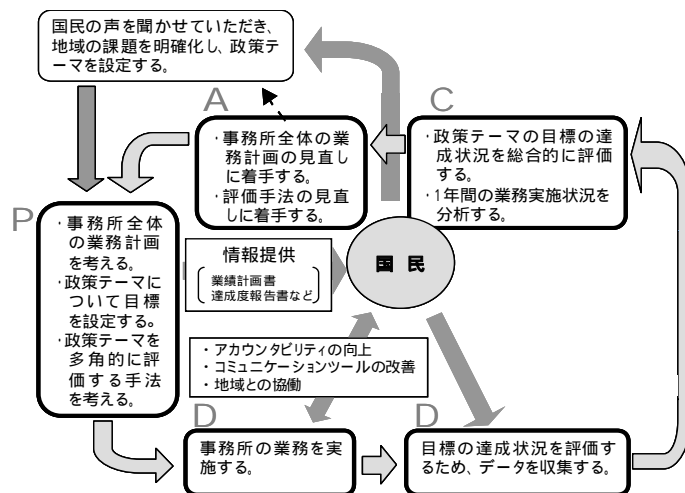
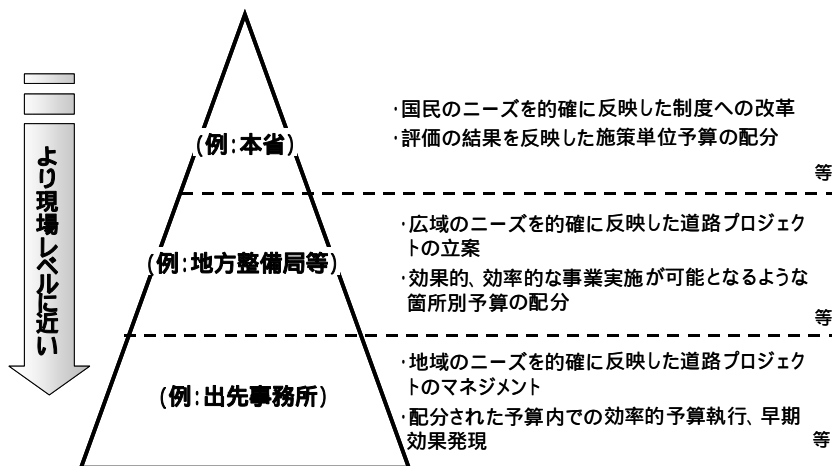


図4 地域における道路行政マネジメントの浸透と定着のイメージ

(2) 本省での取り組み

各施策分野においては、各施策の背景・必要性、効果の明確化、平成 17 年度に宣言した目標の達成度や具体的な取組みの成果、平成 18 年度 of 取組み方針や目標を明確化する。個別の取組みを分かりやすく情報発信する。

また、これまでの一つの「指標」に着目した評価ではなく、道路行政が行う各施策の背景・必要性、効果を様々なデータ等を用いて評価することとする。

これまでの各指標については、施策の成果を表す代表的な指標として取り扱う。

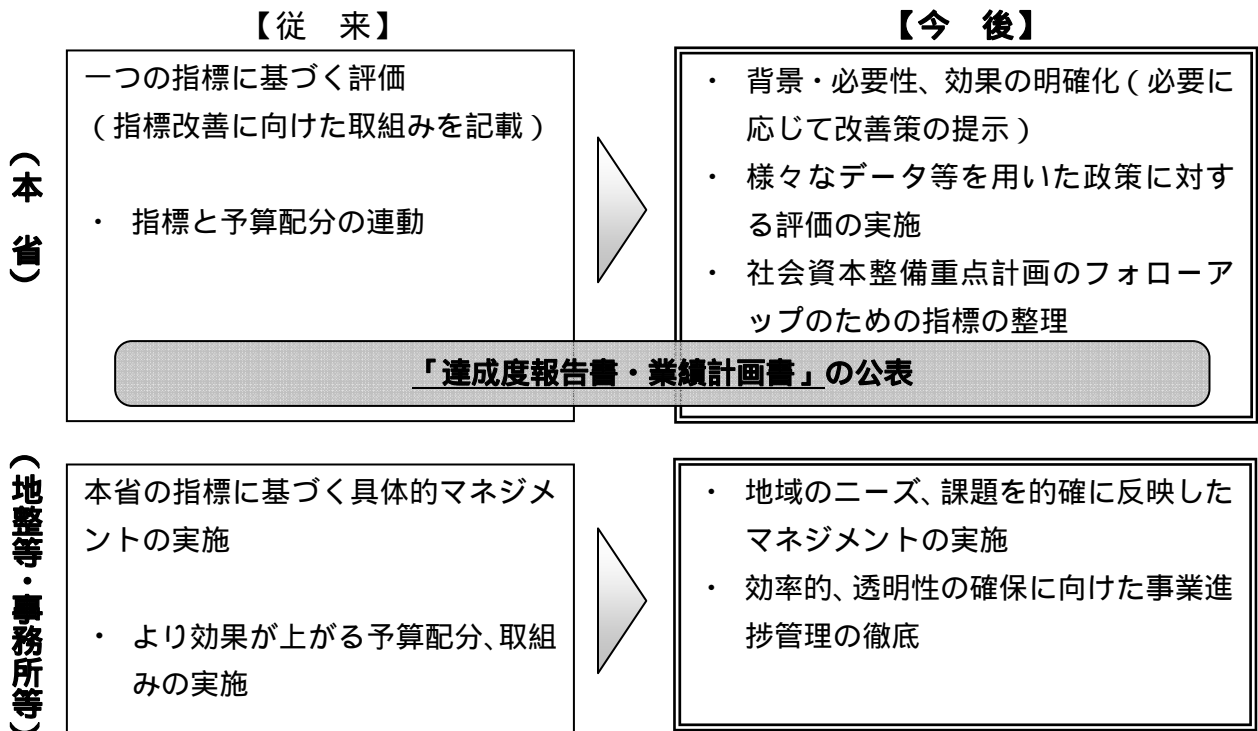


図 5 道路行政マネジメントの今後の取組方針

(3) 現場での取り組み

職員アンケート結果

全国職員を対象としたアンケート調査を実施することで、マネジメントの取り組みの浸透度合いを職員の実感から把握するために、平成17年11月に地方整備局等職員を対象にアンケートを実施し(全国10地方整備局等の職員2,361名から回答(回答率66.9%))、現状の意識の確認及び課題を抽出した。

<アンケート結果の要点>

マネジメントの意味を何らか認知している職員が全体の約7割にのぼるが、マネジメントの意味をよく知っている職員は約2割にとどまる。

マネジメントを認知していない大きな理由は、日常業務と関係がない(手一杯/関係ない)・PR・研修不足となっている。マネジメントの浸透度合いは、所属別では出張所、役職別では一般職員ほど低い。

地方整備局毎に浸透度合いは異なり、内部勉強会や研修等が浸透に寄与している。

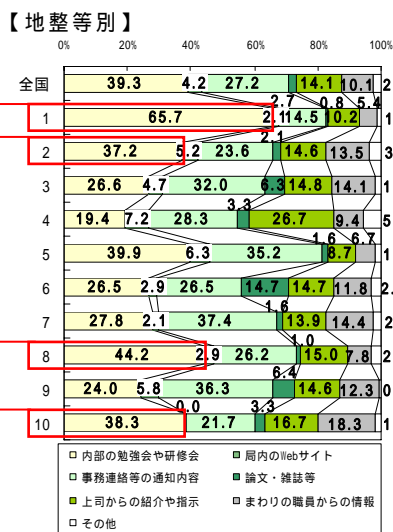
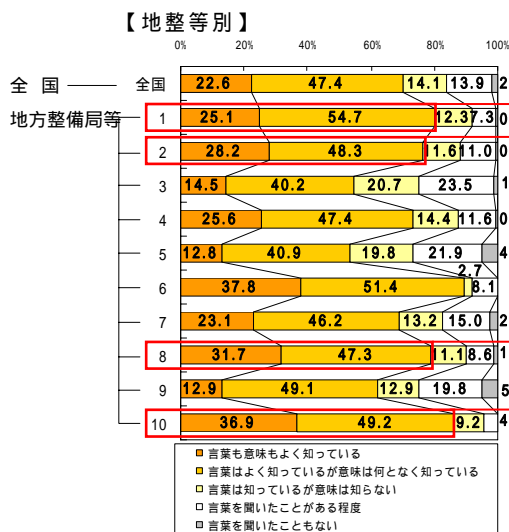
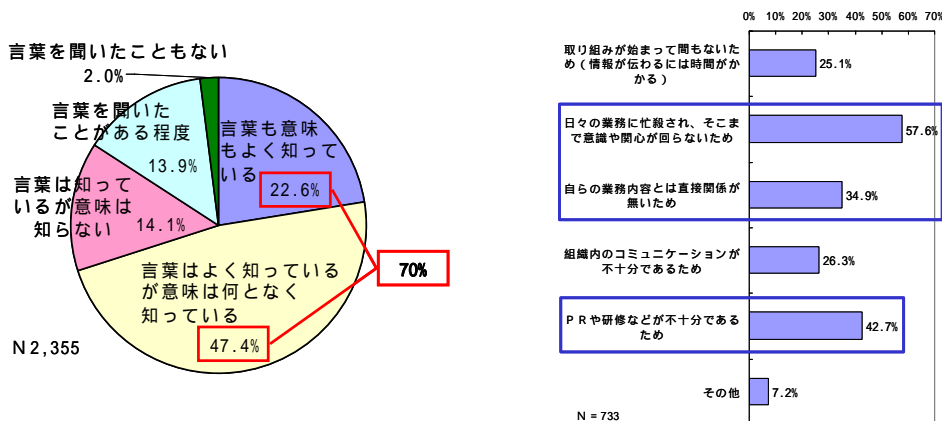


図6 職員アンケート結果

マネジメント研修、講習会などの取組み

道路行政マネジメントの外部へのPRを積極的に進めるとともに、マネジメント研修や講習会などにより、内部への浸透を図っている。また、組織内部の連携強化にも取り組んでいる。

北海道開発局の道路三課出前ミーティング：「成果志向」の道路行政マネジメントを職員一人ひとりに浸透させることを目的として、本局の道路三課が10箇所の道路関係開発建設部に向き、道路行政マネジメントの展開を説明するとともに、各開発建設部が各自のマネジメントの展開を説明する取組みを実施している。

東北地方整備局の関係課を含めた横断的な連携強化：本局、事務所・出張所等の位置づけを明確化するとともに、マネジメントのプロジェクトチームを結成して、関係課の連携を強化する取組みを進めている。

九州地方整備局：全課出席により（春期・秋期）打合せを行っている。道路部長・局関係課長、事務所関係全課の出席のもと、アウトカム指標等を用いた管内の現状の説明と各事業一体的な事務所の運営方針を事務所長が説明し、情報共有が図られている。

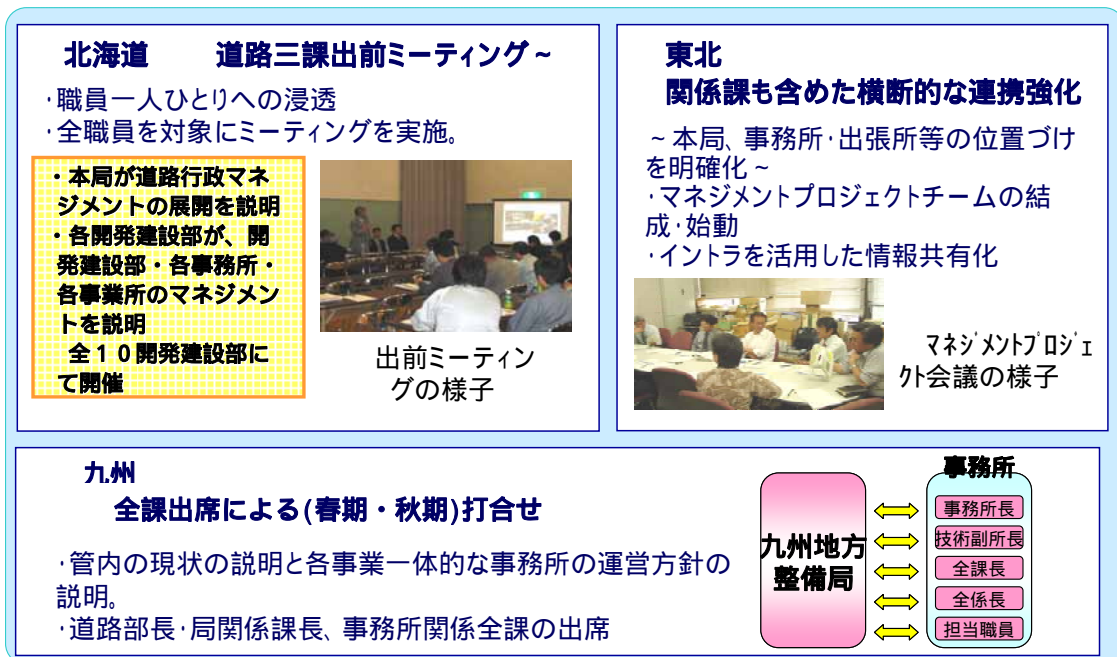


図7 マネジメント研修・講習会などの取組み例

地方版の達成度報告書 / 業績計画書の策定

地域ニーズを的確に捉えた道路行政を実践するために、地方公共団体との連携を図りつつ地域レベルの道路行政マネジメントに取り組んでおり、その一環として各地域の実態を踏まえた地方版の達成度報告書 / 業績計画書を策定している。平成 15 年度の業績計画書は 36 都道府県、平成 15 年度達成度報告書 / 平成 16 年度業績計画書は 41 都道府県、平成 16 年度達成度報告書 / 平成 17 年度業績計画書は 41 都道府県で策定されている。

これらの地方版の達成度報告書 / 業績計画書は道路局 H P から閲覧することができる。
<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>



図 8 地方版の達成度報告書 / 業績計画書

地方公共団体との連携

より現場レベルの取組みを実践・強化するために、関東地方整備局においては平成 17 年度より「道路見える化計画」を実施している。関東管内において国道事務所が主体となり 1 都 8 県と連携して、道路の移動性や安全性向上を中心にデータを開示し、合意を図りながら施策を展開する道路行政マネジメントの実践を開始している。

この取組みにおいて、都県ごとに学識経験者や地域経済会、マスコミ関係者などで構成される委員会を設置し、都・県民から意見を聴取し、都県別の要対策箇所を整理して公表している。

(4) 有料道路事業の取組み

平成 17 年 10 月の道路関係公団の分割・民営化に伴い、高速道路会社 6 社(以下、各会社という)と独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構(以下、機構という)が設立された。その後、各会社と機構の間で平成 18 年 3 月に協定が締結された。

協定には、新設・改築工事の内容とそれに要する費用に係る債務の引受限度額、貸付料、料金などを定めている。機構と会社は、適正な維持・管理を行い、安全で利便性の高い高速道路のサービス水準を確保する必要がある。

そのため、高速道路の維持・管理においても、本線渋滞損失時間や橋脚補強完了率などのアウトカム指標を導入し、これらの指標を用いたマネジメントを実践することとなった。また、取組みの評価について、指標数値の推移だけでなく、取組み内容とその効果について検証するとともに、目標値と実績値の乖離についての要因分析を行い、次期の取組みと目標値の設定を行う。

(5) 積極的な情報提供

道路行政マネジメントの浸透と定着を図る目的で、道路局の道路行政マネジメントのホームページ(<http://www.mlit.go.jp/road/management/index.html>)を刷新した。これまでマネジメントの取組みの好事例について、組織内部で共有し、その取組みを各地に広げるとともに、業務実施の際の考えるヒントや「気づき」のきっかけとして活用してきたところであるが、現在は国民に対する情報発信として、各地域の工夫ある取組みを「道路行政マネジメントによる成果の例」として、積極的にホームページに掲載している。

また、第 26 回日本道路会議(平成 17 年 11 月)では、「地域に根ざした道路行政マネジメントの実践 ~ 地域と学と官の連携による道路行政マネジメントの実践 ~ 」というテーマで、論文発表やパネルディスカッションを行った。パネルディスカッションでは、今後の道路行政マネジメントの取組みに関して有識者と出先事務所も含めた行政担当者たちが意見交換を行い、有識者からの有益な助言を取り入れながら、取組みの改善方針について議論をした。



図 9 道路行政マネジメントのホームページ

(6) 今後の道路行政マネジメントの方向性

NPO等との協働による道路行政の推進

道路行政では、道路行政マネジメントを実践し、PDCAサイクルをまわしてきているが、道路利用者の満足度は依然、低い状況であり、NPOや市民団体等と協働するなど、国民ニーズにきめ細かく対応する取組みが必要である。

- ・NPOや市民団体等をパートナーとし、出先事務所とともに道路施策を施策立案段階から実施、事後評価の各段階について協働して実施する。
- ・道路管理分野においては、ボランティア・サポート・プログラム等を引き続き支援するとともに、NPOや市民団体等に協働を頂き、身近なニーズを汲み上げる工夫をする。
- ・街のにぎわいや利便性の向上を図るため、NPO等の地域主体による道路空間を活用した地域活動を積極的に支援する。

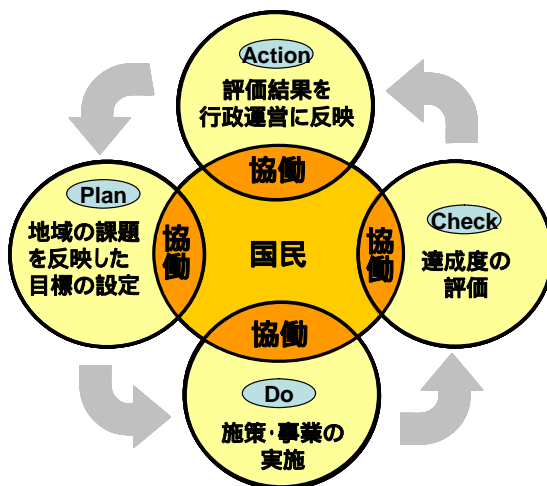


図10 国民と協働した道路行政マネジメントのイメージ

PDCA各段階での情報提供

PDCAの各段階において情報を発信し、地域住民等の理解と協力を得ることで効果的・効率的な施策・事業実施が可能となる。例えば、「達成度報告書」の公表だけでなく、地域の課題・目標設定、実行計画、施策・事業の実施状況、評価結果と改善策の提示の各段階、あるいは住民アンケートや住民参加型事業など、あらゆる機会を捉えて、事業の取り組み状況に関する情報発信や住民・道路ユーザーの理解を得る方策を検討し実施する。

第2部

達成度報告と業績計画

1. 道路行政に関する基本方針

本格的なモータリゼーションに対応した道路整備が始まって半世紀、厳しい経済情勢の中、これまでのストックの有効活用を徹底しつつ、道路の果たす役割を最大限に発揮するよう、道路行政の原点に立ち戻った改革、いわゆる「道路ルネッサンス」を推進する。

まず、頻発する地震、豪雨、豪雪等の災害に強い国土づくり、地球温暖化問題、国際競争力の向上など、我が国が抱える緊急の課題に対応するため、道路整備の目標を明確化し、集中的にスピード感をもった道路行政への転換を図る。

また、道路のもつパブリックスペースとしての機能を最大限発揮し、快適な環境・暮らしの実現のため、これまでの道路の枠にこだわらず、沿道地域との一体整備など他分野との積極的な連携を図る。

さらに、道路に対する多様なニーズを的確に捉え、道路と地域が一体となって、よりよい地域づくり、まちづくりを達成するため、住民や地域の方々と協働して道路政策を推進する。

2. 政策テーマと施策テーマの設定

わが国の社会・経済・生活を支える基幹的な社会インフラである道路には、今後の修繕・更新需要の増大、年間で死者6,000人・死傷者110万人を上回る交通事故、年間損失額が約12兆円にも上る交通渋滞など多くの課題がある。また、アジアの急成長などグローバル競争激化の中での国際競争力の強化やCO₂排出量削減など地球環境問題への対応も喫緊の課題となっている。

これらの課題を鑑み、本稿では、下表のとおり6つの政策テーマと23の施策テーマを設定し、施策の背景・必要性、平成17年度の達成度及び平成18年度の業績計画を記述する。

政策テーマ	施策テーマ
I. 供用中道路の機能を維持する	<施策-1> ○適切な道路管理による道路構造物の延命化
II. 供用中道路の安全・安心を確保する	<施策-2> ●災害時の緊急活動を支援する救援ルートの確保
	<施策-3> 都市基盤の整備による市街地の防災性向上
	<施策-4> ●幹線道路における事故抑止と生活道路における安全・安心な歩行空間の確保
	<施策-5> ●バリアフリー化による安全・快適な歩行空間の創出
	<施策-6> 効果的な路上駐車対策による安全で円滑な道路交通の確保
	<施策-7> ●効果的な渋滞対策の推進
III. 道路交通を円滑化する	<施策-8> ●利用者の視点に立った路上工事縮減
	<施策-9> ○ETC普及による渋滞の低減
	<施策-10> 踏切対策のスピードアップ
	<施策-11> ○高速道路の利用促進による道路網の機能向上
IV. 都市と地域を活性化する	<施策-12> ●国際水準の物流ネットワークの戦略的な構築
	<施策-13> ●無電柱化による都市景観向上
	<施策-14> CO ₂ 削減アクションプログラムの推進によるCO ₂ 削減
V. 環境を保全する	<施策-15> 双方向コミュニケーション活動の展開による道路利用者の満足度向上
VI. 道路行政の進め方を改善する	<施策-16> 事業進捗管理の強化による事業効果の早期発現
	<施策-17> 事業の最適化によるコストの縮減
	<施策-18> 高速道路の適正な管理水準の確保
	<施策-19> ●地域間交流・観光交流等内外交通の推進
VII. フォローアップ対象テーマ	<施策-20> 安全かつ快適な移動を実現するための道路整備
	<施策-21> ルート番号表示によるわかりやすい誘導
	<施策-22> ●夜間の自動車交通による騒音の低減
	<施策-23> ●局地対策による大気環境の改善

※ 施策名の前に●印のあるものは、社会資本整備重点計画の第2章に位置づけられた指標と関係があり、社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会においてフォローアップ。

※ 施策名の前に○印のあるものは、社会資本整備重点計画の第3章に位置づけられた施策と関係があり、●印のある指標と併せ、国土交通省政策評価基本計画に基づき省議においてフォローアップ。

3. 施策テーマごとの達成度報告と業績計画

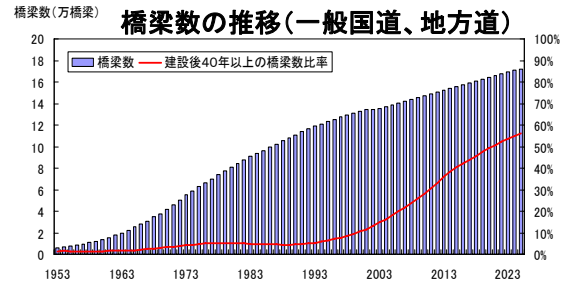
【施策テーマごとの達成度報告と業績計画の読み方】

- ・取組みの背景と必要性：当該施策について、取組みの社会的な背景・必要性等について記述する。
- ・達成度報告（昨年度の取組みと成果）：平成 17 年度の取組みについて、データに基づく分析を記述するとともに、道路施策の実施によってどのようなメリットが国民にもたらされたかデータ等を用いて記述する。
- ・業績計画（今後の取組みと期待される成果）：分析結果を踏まえた平成 18 年度の取組みと目指す目標と道路施策の実施による成果が、どのように得られるかを具体的に記述する。
- ・代表的な指標の動向：施策テーマごとに、対応する代表的な指標について記述する。

【政策テーマ名称】	【施策—NO.】 施策テーマ名称	【施策—NO.】 施策テーマ名称																	
大見出し																			
<p>中見出し</p> <div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 40px; margin: 10px auto; text-align: center;">象徴的な図等</div> <p>(1) 取組みの背景と必要性</p> <p>■○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <p>■○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <p>(2) 達成度報告（昨年度の取組みと成果）</p> <p>■○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <p>■○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <p>(3) 業績計画（今後の取組みと期待される成果）</p> <p>■○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <p>■○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <p>(4) 代表的な指標の動向</p> <p>■○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <p>○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <p>○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <tr> <td>平成 16 年度実績</td> <td>○○</td> </tr> <tr> <td>平成 17 年度</td> <td>実績 ○○</td> </tr> <tr> <td></td> <td>目標 ○○</td> </tr> <tr> <td>中期的な目標</td> <td>○○</td> </tr> <tr> <td>平成 18 年度の目標</td> <td>○○</td> </tr> </table> <div style="text-align: right; margin-top: 10px;"> </div>	平成 16 年度実績	○○	平成 17 年度	実績 ○○		目標 ○○	中期的な目標	○○	平成 18 年度の目標	○○	<p>(1) 取組みの背景と必要性</p> <p>○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 40px; margin: 10px auto; text-align: center;">図表等</div> <p>(2) 達成度報告（昨年度の取組みと成果）</p> <p>■○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <p>■○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto;"> <p>コラム</p> <p>（施策の理解を深めるため、現場と結びつく工夫を紹介）</p> </div> <p>(3) 業績計画（今後の取組みと期待される成果）</p> <p>■○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <p>■○○○○○○○ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○</p> <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 40px; margin: 10px auto; text-align: center;">図表等</div> <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 40px; margin: 10px auto; text-align: center;">図表等</div> <p>【関連する平成 18 年度の主な施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ ・ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ ・ ○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○ <p>(4) バックデータ</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <tr> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>								
平成 16 年度実績	○○																		
平成 17 年度	実績 ○○																		
	目標 ○○																		
中期的な目標	○○																		
平成 18 年度の目標	○○																		
担当： 道路局 ○○課																			

適切な道路管理による道路構造物の延命化

高度経済成長期に数多く作られた道路施設が、今後急速に高齢化の時期を迎える。予防的修繕を重点的に進めていくため、平成17年度は、「橋梁の三大損傷」に着目し、予防保全率によるマネジメントを実施。今後は橋梁の健全度をより分かりやすく説明できる代替となる新たな指標の検討が必要。



(1)取組みの背景と必要性

■ 背景と三大損傷

高度経済成長期に数多く作られた道路施設が、今後急速に高齢化の時期を迎える。道路施設の延命化を図るためには予防的修繕を重点的に進めていくことが求められる。平成17年度は、損傷が進行すると橋梁の安全性が脅かされる『橋梁の三大損傷(疲労、塩害、アルカリ骨材反応)』に着目し、予防保全率によるマネジメントを実施した。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である。

■ 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800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している。

(2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

■ 劣化予測に基づく予防保全支援システムの試行運用

橋梁の点検や補修を実施し、橋梁管理カルテを作成することにより、損傷の実態を把握するためのデータの充実を図りつつ、予防保全支援のためのシステムを試行運用し、マネジメント強化を図った。

■ 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、175橋の対策を実施した。

(3)業績計画(今後の取組みと期待される成果)

■ 予防保全の実施と予防保全による延命効果指標の検討・開発

今後は橋梁の健全度をより分かりやすく説明できる新たな指標の検討が必要である。橋梁の予防保全を行うことにより、橋梁の延命化を図ることとしており、平均的な寿命の伸び、もしくは、延命効果を評価する新たな指標の検討・開発を行う。新たな指標により予防保全のマネジメントを実践・強化し、道路構造物の延命化を図る。

(4)代表的な指標の動向

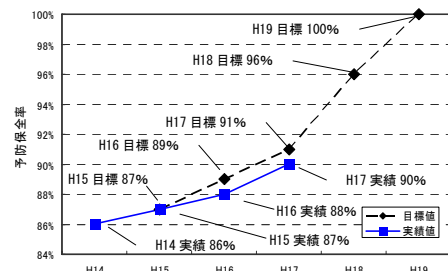
■ 橋梁の予防保全率：90%(平成17年度末)

平成17年度末の予防保全率は①鋼製部材の疲労79% ②RC床版の疲労91% ③塩害88% ④アルカリ骨材反応87% ⑤合計90%(表1-1)であった。

数値的には改善されているものの点検結果や劣化進行等により補修進捗はやや鈍化傾向である。

平成18年度は、96%を目標とし、予防的修繕を推進する。(三大損傷橋梁修繕数：約250橋)

平成16年度実績	88%	
平成17年度	実績	90%
	目標	91%
中期的な目標	平成19年度までに概ね100%	
平成18年度の目標	96%	

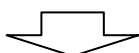


担当：道路局 国道・防災課

(1) 取組みの背景と必要性

■ 三大損傷とは

- ・ **疲労**：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ある。
 (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

■ 戦略的道路管理がトータルコストを抑制

《例》定期的な塗装
 鋼橋は、腐食により短期間で架替えに至る場合があるため、10~15年に1回ずつ塗装を行うことで延命化を図る。

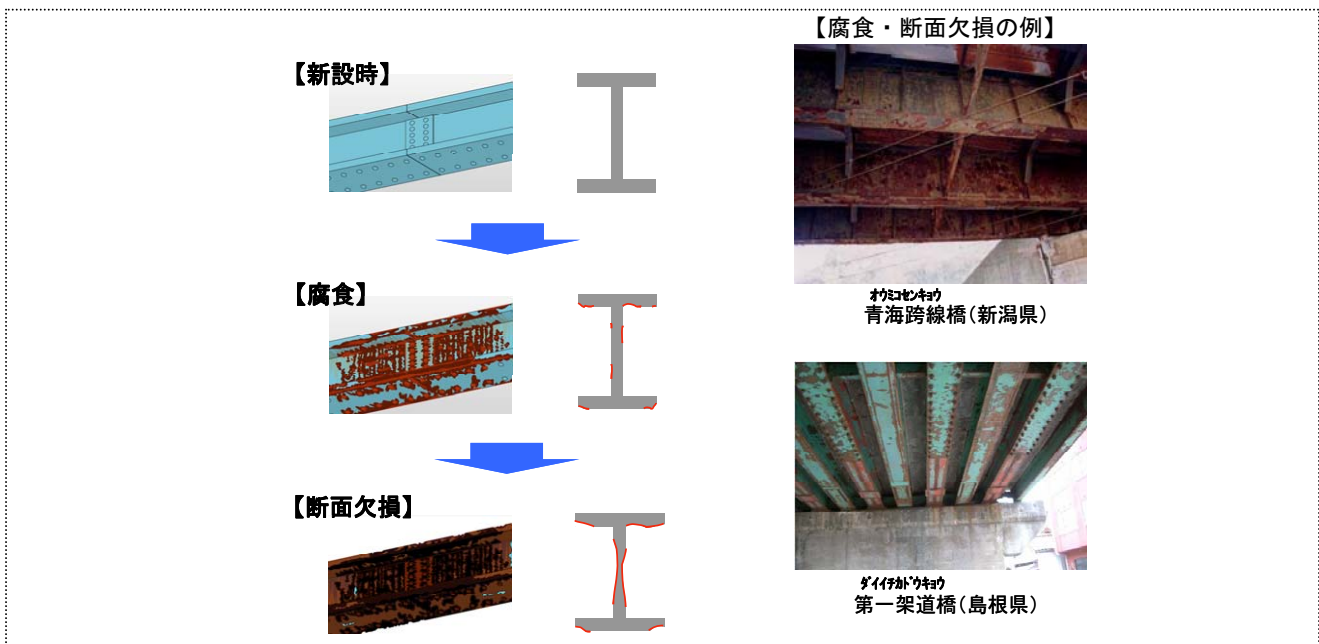


図 1-1 腐食・断面欠損のイメージ

【1. 供用中道路の機能を維持する】

(2) 達成度報告（昨年度の取組みと成果）

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 175 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 79%、RC 床版疲労 91%、塩害 88%、アルカリ骨材反応 87%とすることができた。

また、将来の劣化予測に基づく優先事業支援システムについて試行運用し、点検結果や補修履歴に関するデータの充実を図りつつ、システムの改良・精度向上に努めているところであり、引き続きその活用を推進していく。

表 1-1 平成 17 年度末の予防保全橋梁増減数と予防保全率（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	
	予防保全橋梁増減数	予防保全率	予防保全橋梁増減数	予防保全率	予防保全橋梁増減数	予防保全率	予防保全橋梁増減数	予防保全率	予防保全橋梁増減数	予防保全率
北海道	+9	95%	0	100%	+7	96%	+2	93%	0	100%
東北	+37	84%	0	100%	+37	84%	0	84%	0	100%
関東	+12	93%	+5	76%	+3	94%	0	83%	+4	94%
北陸	+23	92%	+7	100%	+24	95%	+1	82%	-9	91%
中部	+30	81%	0	38%	+26	82%	+2	71%	+2	86%
近畿	+17	83%	+1	67%	+14	85%	+1	83%	+1	57%
中国	+14	93%	0	97%	+11	94%	+3	88%	0	79%
四国	+24	90%	0	100%	+20	89%	+1	93%	+3	92%
九州	+8	95%	0	79%	+5	96%	+2	93%	+1	93%
沖縄	+1	96%	0	100%	0	100%	+1	94%	0	100%
全国計	+175	90%	+13	79%	+147	91%	+13	88%	+2	87%

(3) 業績計画（今後の取組みと期待される成果）

■ 橋梁延命化のため、予防的修繕のマネジメントを強化

- ・ 予防保全による延命効果指標の検討・開発
(点検結果と補修実績等より今後の構造物寿命を検討 等)
- ・ 三大損傷に対する予防的修繕のマネジメントを強化
(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
(橋梁管理カルテの整備等)

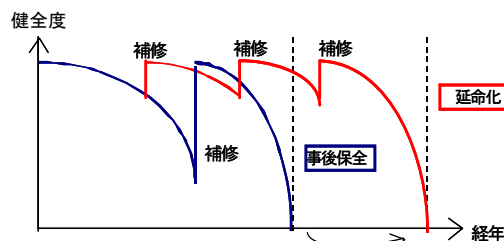


図 1-2 橋梁延命化のイメージ

【関連する平成 18 年度の主な施策】

- 新たな道路構造物に関する管理指標として、予防保全による延命効果指標の検討・開発
- 橋梁の三大損傷（疲労、塩害、アルカリ骨材反応）の将来の劣化予測に基づくマネジメント強化
- 舗装の予防的修繕工法の試行
- 日常的経費について路線・地域特性を考慮して管理水準を見直すなど効率的な実施を図り、約 3 割縮減（平成 14 年度比）を推進

等



橋梁点検車による点検



舗装の予防的修繕工法の施工事例

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、実績値は下降傾向。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 年度実績値 86%、平成 17 年度実績値 85%となり、指標は下降傾向である。要因としては新たな点検要領（平成 16 年 3 月）に基づく点検結果や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 66km、653 橋梁）したことが影響していると思われる。

今後は更なる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・延命化の向上を推進していく。

【現況と目標】

H14 実績	H15 実績	H16 実績	H17 実績	H18 目標	H19 目標
86%	87%	86%	85%	91%	93%

○ **道路構造物保全率（舗装）**

安全で良好な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、安全で良好な舗装を維持～

■ **安全で良好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%、平成 16 年度は 94%から平成 17 年度は 94%となり、現状の水準を維持している。平成 18 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 実績	H17 実績	H18 目標	H19 目標
91%	93%	94%	94%	91%	91%

災害時の緊急活動を支援する救援ルートの確保

「緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム」の策定・推進により、防災・震災対策の完了した救援ルートが増加。今後とも橋梁耐震補強を着実に進めるとともに、斜面对策等の推進も重要。



(1)取組みの背景と必要性

■ 被災地の迅速な緊急活動には救援ルートが不可欠

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。特に、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。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、被災地の迅速な救援活動や緊急物資の輸送を行うためには、防災対策及び震災対策を実施した災害に強い“救援ルート”の確保が必要である。

(2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

■ 「緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム」により耐震補強を促進

国と都道府県及び高速道路会社が連携して「緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム」(H17～H19)を策定し、その初年度として橋梁の耐震補強を重点的に実施(平成17年度は、直轄国道と都道府県管理道路で1,060橋)した。これにより、緊急輸送道路の橋梁耐震補強が促進され、防災・震災対策の完了した救援ルートが増加した。

■ 斜面对策などの防災対策は全体で約3割の進捗

斜面对策等の防災対策を実施したが、対策の必要な箇所が全体で10万箇所以上と多数に及ぶことなどから、その進捗率は全体で約3割の状況である。

(3)業績計画(今後の取組みと期待される成果)

■ 震災対策を着実に推進

震災対策を着実に進めるため、引き続き「緊急輸送道路の橋梁耐震補強」を推進する。

■ 「緊急輸送道路の橋梁耐震補強マップ」による進捗状況の公表

橋梁耐震補強の着実な推進を図るため、現在、インターネットのホームページ上で公開している緊急輸送道路の橋梁耐震補強マップ(<http://www.mlit.go.jp/road/bosai/taisin/taisin.html>)について、耐震補強の進捗に合わせ情報を更新するとともに、消防・警察等の防災関係機関や国民との情報共有の充実を図る。

■ 緊急輸送道路等における斜面对策を推進

斜面对策等の防災対策については、未対策の箇所が多く残っているため、緊急輸送道路及び事前通行規制区間での対策を重点的に推進する。

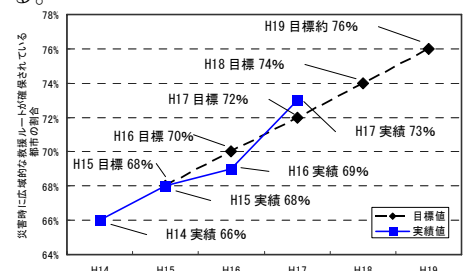
(4)代表的な指標の動向

■ 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は目標を上回る

「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」は、69%(平成16年度実績値)から73%(平成17年度実績値)に向上した。平成16年度は目標値を下回ったが、平成17年度は目標を上回る。

この指標の向上は、災害時に隣接する地域の中心都市から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。

平成16年度実績	69%	
平成17年度	実績	73%
	目標	72%
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18年度の目標	74%	



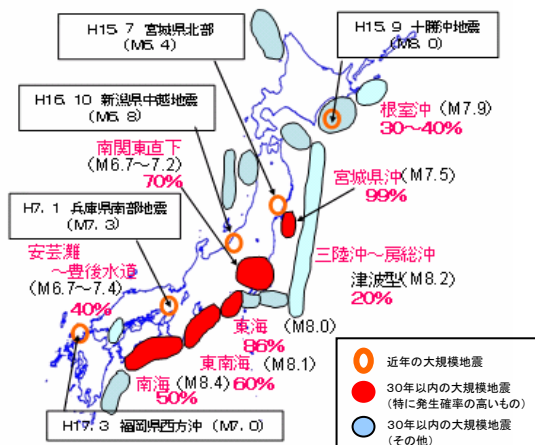
担当： 道路局 国道・防災課 道路防災対策室

(1) 取組みの背景と必要性

■ 被災地の迅速な緊急活動には救援ルートが不可欠

日本は、世界有数の地震国であり、最近においても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（平成16年10月）や最大震度6弱を記録した福岡県西方沖地震（平成17年3月）等の大規模地震が発生しているとともに、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、日本海溝・千島海溝周辺海溝型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。（図2-1）

また、一昨年度は前線による集中豪雨や観測史上最多となる10個の台風が上陸し、昨年度においても3個の台風が上陸するなど、近年は、気候変動の増大により集中豪雨の発生回数が多くなっており（図2-2）、災害の危険も増している。



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2-1 近年発生した大規模地震と想定される大規模地震

このようなことから、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、被災地の迅速な救援活動や緊急物資の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。

なお、中央防災会議においても、平成17年3月に東海地震、東南海・東海地震、平成18年4月に首都直下地震に対する地震防災戦略が策定され、緊急輸送道路の橋梁の耐震補強を推進することとしている。

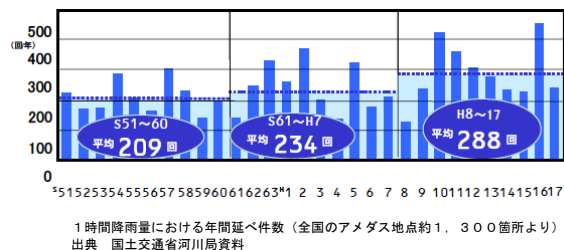


図2-2 時間雨量50mm以上の降雨の発生回数

※ 救援ルートとは、一般国道及び都道府県道により隣接する地域の生活の中心都市相互を短時間で連絡するルートをいう。

(2) 達成度報告（昨年度の取組みと成果）

■ 「緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム」により耐震補強を促進

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きたが、その実施率は平成16年度末時点で約5割に止まっていた。

このため、平成17年度に国と都道府県及び高速道路会社が連携して、兵庫県南部地震と同程度の地震動に対して落橋等の甚大な被害を防止するための「緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム」を策定し、高速道路及び直轄国道は全線、都道府県管理道路は「優先確保ルート」*について、平成19年度までに対策を概ね完了することを目標に耐震補強を促進しているところである。

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、高速道路をまたぐ橋梁についても3箇年プログラムを策定し、平成19年度までに対策を概ね完了することを目標に耐震補強を促進しているところである。

【Ⅱ. 供用中道路の安全・安心を確保する】

その結果、平成17年度は、直轄国道及び都道府県管理道路全体で1,060橋の耐震補強を実施し、年度末の実施率は、直轄国道で54%(H16末)から69%(H17末)へ15ポイント向上、都道府県管理道路では54%(H16末)から59%(H17末)へ5ポイント向上、直轄国道と都道府県管理道路を合わせた全体では54%(H16末)から63%(H17末)へ9ポイント向上した。なお、優先確保ルート※としてみた場合は全体で59%(H16末)から72%(H17末)へ13ポイント向上している。(表2-1)

また、高速道路についても、約400基の橋脚の耐震補強を実施し、92%(H16末)から93%(H17末)へ1ポイント向上した。

※ 優先確保ルートとは、緊急輸送道路のうち、直轄国道と都道府県管理道路のうち主要な防災拠点と市街地を結ぶなど特に重要な区間をさす。

表 2-1 緊急輸送道路の橋梁耐震補強の実施率

[一般道路]

	平成16年度末	平成17年度末
直轄国道	54%	69%
都道府県管理道路	54%	59%
うち優先確保ルート	67%	78%
全体	54%	63%
うち優先確保ルート	59%	72%

[高速道路]

	平成16年度末	平成17年度末
高速自動車国道	87%	88%
首都高速道路	100%	100%
阪神高速道路	99%	99%
本州四国連絡道路	64%	64%
高速道路全体	92%	93%

(一般橋梁部)

■ 斜面对策などの防災対策は全体で約3割の進捗

橋梁の耐震補強とともに斜面对策等の防災対策を実施しているところである。しかし、対策の必要な箇所が全体で10万箇所以上と多数に及ぶことや、予算の制約、自然斜面の浸食等による新たな対策箇所が発生することなどから、その進捗率は全体で約3割の状況である。

(3) 業績計画 (今後の取組みと期待される成果)

■ 震災対策を着実に推進

橋梁耐震補強を着実に進めるため、引き続き「緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム」を推進する。

平成18年度は、直轄国道及び都道府県管理道路全体で約1,100橋の対策を実施する予定である。また、高速道路についても約500基の橋脚の対策を実施する予定である。

■ 「緊急輸送道路の橋梁耐震補強マップ」による進捗状況の公表

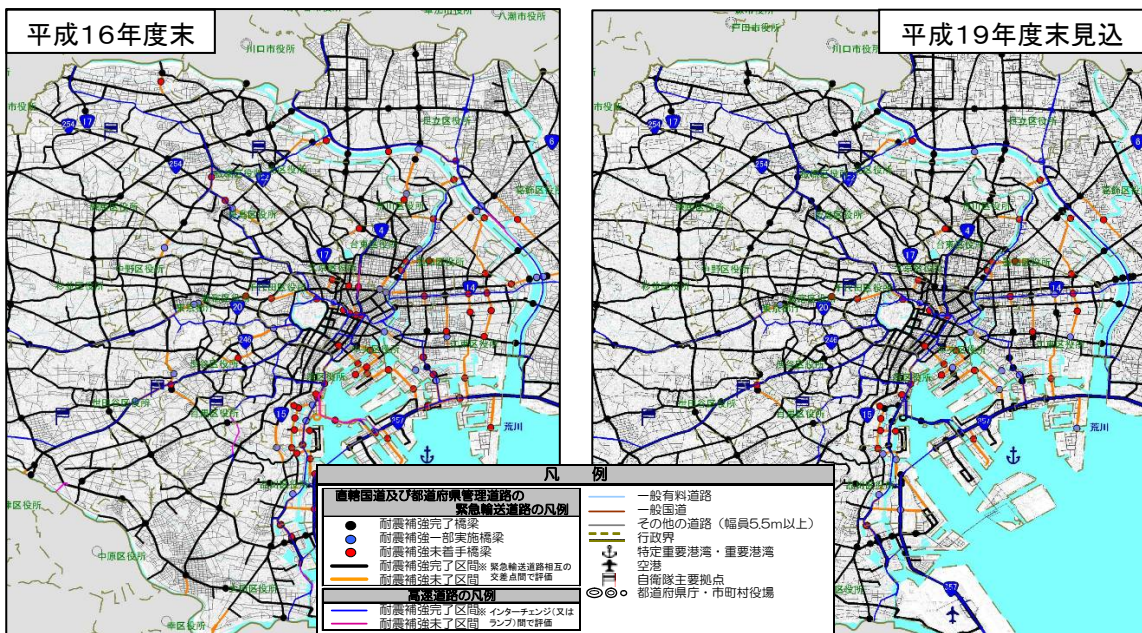


図 2-3 東京都における緊急輸送道路の耐震補強マップ

現在、インターネットのホームページ上で公開 (<http://www.mlit.go.jp/road/bosai/taisin/taisin.html>) している緊急輸送道路の橋梁耐震補強マップ (図 2-3) について、進捗状況に関する情報を新たに追加し、耐震補強の進捗に合わせ情報を更新することにより、何時でも誰でも橋梁耐震補強の進捗状況を把握できるようにする。これにより、消防・警察等の防災関係機関や国民との情報共有の充実を図り、「緊急輸送道路の橋梁耐震補強 3 箇年プログラム」の着実な推進を図る。

■ 緊急輸送道路等における斜面对策を推進

斜面对策等の防災対策については進捗率が低く、約 7 万箇所が未対策として残っている。このような状況から、斜面对策等を効率的・効果的に実施するため、今後は、緊急輸送道路及び事前通行規制区間での対策を重点的に推進する。

兵庫県南部地震における道路橋の被害

○上部構造(桁)の落下



写真、阪神高速道路の落橋状況(西宮市浜脇町)



写真、阪神高速道路の落橋状況(西宮市甲子園浜)

○下部構造(橋脚)の倒壊等



写真、阪神高速道路の橋脚の被災(神戸市東灘区深江本町)



写真、阪神高速道路の橋脚の被災(神戸市長田区西尻池町)

道路橋の耐震補強

上部構造(桁)の落下防止対策の例

—隣接する桁をケーブルで連結する構造—

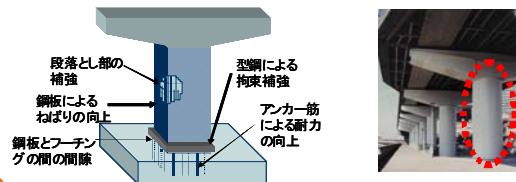


—縁端拡幅フラケットによる桁の落下防止—



下部構造(橋脚)の耐震補強の例

—鉄筋コンクリート橋脚の鋼板巻き立て補強工法—



(4) バックデータ

■ 防災・震災対策が完了した救援ルート数と救援ルートが確保されている都市数の推移

ポイント：平成 17 年度は震災対策の完了による救援ルート数の増加により、救援ルートが確保されている都市の数が増加。

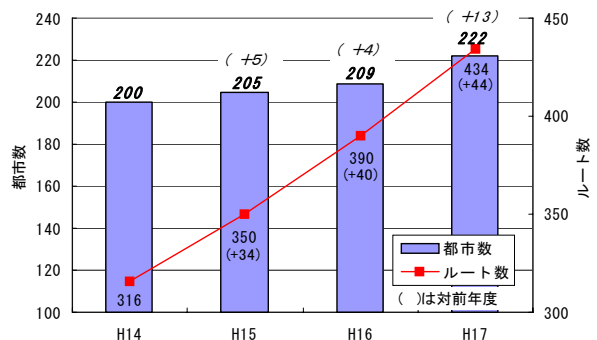


図 2-4 防災・震災対策が完了した救援ルート数と救援ルートが確保されている都市数の推移

都市基盤の整備による市街地の防災性向上

防災上課題のある市街地は、2年連続で確実に解消。
 平成17年度の解消面積は約4,000ha(皇居の約34倍)。
 事業のスピードアップが今後の重要課題。



(1)取組みの背景と必要性

■ **高度経済成長期に形成された「20世紀の負の遺産」～防災上課題のある市街地の解消～**

高度経済成長期を通じて形成され、その後も十分な都市基盤が整備されずに現在に至っている市街地は、細街路や行き止まり路が多いなど、道路等の公共施設の面積割合が小さいことが特徴である。このような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、倒壊した建物等による道路閉塞で車両の通過が阻害され、救助・救急、消防活動、住民の避難行動が遅れることが懸念されている。現在、全国の人口が集中している市街地が約41万ha存在するが、その約3分の1が、「防災上課題のある市街地」に相当する。

(2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

■ **面整備事業、道路整備事業により、着実に課題のある市街地を解消**

市街地の防災性向上のため、平成17年度も面整備事業、道路整備事業を推進し、着実に「防災上課題のある市街地」を解消した。民間のノウハウや資力・信用等もより一層活用するため、民間事業者による事業促進も行っている。

■ **重点密集市街地内の都市計画道路の整備については、事業のスピードアップが今後の課題**

重点密集市街地内の都市計画道路の整備を推進しているが、関係地権者の合意形成等に時間を要するなど、事業期間が長期にわたっており、事業のスピードアップが、今後の課題である。

(3)業績計画(今後の取組みと期待される成果)

■ **面整備事業、道路整備事業の着実な推進**

課題のある市街地を解消するため、平成18年度も引き続き、着実に面整備事業、道路整備事業を推進していく。

■ **特に課題のある地区約1万haについて、面的整備を推進**

「防災上課題のある市街地」の中でも道路面積率が極めて低く、かつ老朽家屋が多いなど特に課題のある地区約1万haについて、面的整備を推進する。

■ **重点密集市街地内の都市計画道路のうち「完了期間宣言防災路線」の重点的整備**

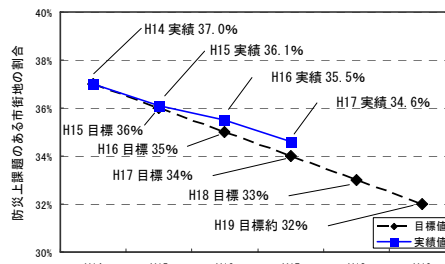
重点密集市街地内の都市計画道路のうち、防災上、緊急に整備する路線で、完了期間・5年以内の防災機能概成の宣言をした「完了期間宣言防災路線」について、重点的に整備を行う。

(4)代表的な指標の動向

■ **面整備事業や道路整備事業により、課題のある市街地が約4,000ha 解消**

「防災上課題のある市街地の割合」は、35.5% (平成16年度末実績) から34.6% (平成17年度末実績) と着実に減少。指標設定当初の平成17年度目標値までは達しなかったものの、年間の減少率約1%の目標は、ほぼ達成。この約1%の減少は、「防災上課題のある市街地」の約4,000haの解消を示すものであり、皇居の約34倍の面積に相当する。

平成16年度実績	35.5%
平成17年度	実績 34.6%
	目標 34%
中期的な目標	平成19年度までに 32% まで解消
平成18年度の目標	33%



担当：都市・地域整備局 市街地整備課／街路課

(1) 取組みの背景と必要性

■ 高度経済成長期に形成された「20世紀の負の遺産」～防災上課題のある市街地の解消～

高度経済成長期を通じて形成され、その後も十分な都市基盤が整備されずに現在に至っている市街地は、細街路や行き止まり路が多いなど、道路等の公共施設の面積割合が小さいことが特徴である。このような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、倒壊した建物等による道路閉塞で車両の通過が阻害され、救助・救急、消防活動、住民の避難行動が遅れることが懸念されている。

我が国の人口が集中している市街地は、全国で約41万ha存在する。この約41万haのうち、災害発生時、道路閉塞等により車両の通過が阻害され、救助・救急、消防活動、住民の避難行動が遅れることが懸念される「防災上課題のある市街地」の割合は、約3分の1におよぶ。

全国的に見ると、防災上課題のある市街地は、人口の集中している大都市圏での面積が大きいことが分かる(図3-1)。また、人口の集中している地域の例として東京23区を見ると(表3-1)、都心区部(中央区、千代田区等)は区部西部(練馬区、杉並区等)に比べて課題のある市街地の割合が小さいことが分かる。これは、明治・大正期の都市基盤の整備や震災・戦災復興による都市基盤の整備が着実に進められてきた成果である。

このため、このような防災上課題のある市街地においては、今後も着実に、面整備事業、道路整備事業を推進していくことが重要と言える。

更には、民間のノウハウや資力・信用等もより一層活用するため、民間事業者による事業促進も必要となっている。

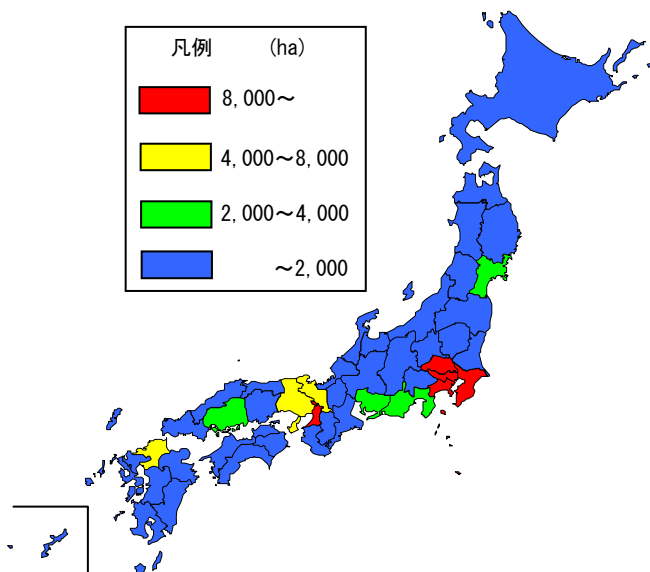


図3-1 防災上課題のある市街地(都道府県別)

表3-1 特別区の防災上課題のある市街地の割合一覧

	都市名	指標値(%)		都市名	指標値(%)
1	練馬区	50.3	13	大田区	19.5
2	世田谷区	48.3	14	足立区	18.2
3	杉並区	44.8	15	板橋区	16.8
4	目黒区	30.9	16	荒川区	16.1
5	中野区	30.4	17	江東区	10.5
6	新宿区	29.8	18	墨田区	9.8
7	品川区	28.6	19	台東区	9.8
8	文京区	26.7	20	葛飾区	7.9
9	北区	24.4	21	千代田区	7.3
10	渋谷区	24.3	22	江戸川区	6.9
11	豊島区	20.8	23	中央区	2.9
12	港区	20.2			

出典)国土交通省、平成16年度

(2) 達成度報告(昨年度の取組みと成果)

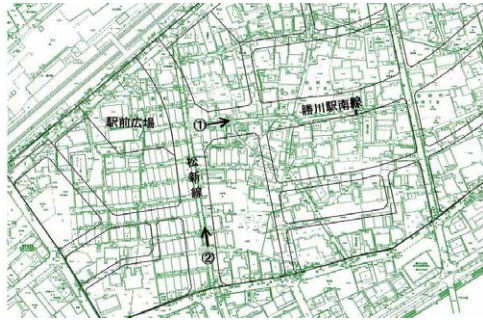
■ 面整備事業、道路整備事業により、着実に課題のある市街地を解消

市街地の防災性向上のため、平成17年度も面整備事業、道路整備事業を推進し、「防災上課題のある市街地」を解消した。平成17年度は、約4,000ha(皇居の約34倍分の面積に相当)の解消が図られ、着実に、事業の成果が出ている。

【Ⅱ. 供用中道路の安全・安心を確保する】

勝川駅南口周辺土地区画整理事業（愛知県春日井市）

本地区は、春日井市の西の玄関口である勝川駅前に位置し、本市の中心市街地に属するが、商店等も少なく老朽木造住宅が密集し基盤整備が遅れている。そのため、住宅地の再編、駅前広場を含む都市計画道路等の公共施設の整備、駅前に建設する立体換地ビルなど商業施設等の集約を行いまちの活性化を促進し、秩序と活力ある市街地の形成を図る。



①勝川駅南線



②松新線



施行前



施行後

施行前		施行後	
道路面積	道路面積率	道路面積	道路面積率
1.1ha	7.6%	4.3ha	29.7%

(地区面積 14.5ha)

また、民間のノウハウや資力・信用等もより一層活用するため、民間事業者による事業促進のための条件整備も推進している。例えば、面整備事業である区画整理事業においては、土地区画整理事業の施行者に、地権者と民間事業者が共同で設立する株式会社又は有限会社（区画整理会社）を追加する法改正にあわせ、土地区画整理補助事業の事業主体に区画整理会社を追加している。

■ 重点密集市街地内の都市計画道路の整備については、事業のスピードアップが今後の課題

地震時に大きな被害が想定される危険な密集市街地のうち、特に大火の可能性の高い危険な市街地である重点密集市街地において、避難路・延焼遮断帯として機能する「防災環境軸」の核となる都市計画道路の整備を推進しており、平成17年度においては、（都）芝辻大森線（奈良県）などが供用した。重点密集市街地は、狭隘な土地に土地所有者、建物所有者など権利関係が複雑、権利者数も多く、道路整備に関する合意形成等に時間を要している。市街地の大規模な延焼を防止し、最低限の安全性を確保するため、事業のスピードアップが今後の課題であり、重点的に整備を行う必要がある。

(3) 業績計画（今後の取組みと期待される成果）

■ 面整備事業、道路整備事業の着実な推進

課題のある市街地を解消するため、平成18年度も引き続き、着実に面整備事業、道路整備事業を推進していく。

■ 特に課題のある地区約1万haについて、面的整備を推進

「防災上課題のある市街地」の中でも道路面積率が極めて低く、かつ老朽家屋が多いなど特に課題のある地区が約1万haも存在している。このため、今後の概ね10年間でこれらの地区約1万haについて、面的整備を推進し、解消を図

る。

■ **重点密集市街地内の都市計画道路のうち「完了期間宣言防災路線」の重点的整備**

重点密集市街地内の「防災環境軸」となる都市計画道路のうち、防災上緊急に整備する路線として完了期間・5年以内の防災機能概成の宣言をした「完了期間宣言防災路線」について、宣言どおり達成できるよう、重点的整備を推進する。

これにより、予算等の集中投資や完了期間を守るための様々な工夫が行われるなど、適切な進捗管理が徹底されるとともに、住民等への浸透から、事業に対する協力が得られること、また、民間都市開発事業者の注目により沿道の建て替えの促進につながるなど、事業のスピードアップ、沿道の不燃化促進が期待できる。

今後、沿道で共同化等を促進する仕組があれば、さらなる沿道の建て替えによる不燃化促進が期待できる。



<p>【関連する平成 18 年度の主な施策】</p> <p>○ 「完了期間宣言防災路線」の重点的整備</p> <p>完了期間宣言防災路線：都市計画道路補助第 81 号線（東池袋）、都市計画道路補助第 120 号線（鐘ヶ淵）〈東京都〉</p>

(4) **バックデータ**

■ **都市間での差が大きい「防災上課題のある市街地」**

首都圏をはじめ近畿圏や中部圏、地方中枢都市を含む県では、防災上課題のある市街地を多く抱えている。

東京 23 区および政令市を抽出して課題のある市街地の割合を整理すると（図 3-2）、札幌市や名古屋市のように、面的整備や道路整備によって都市基盤施設の整備が進んでいる都市がある一方で、川崎市やさいたま市などのように、人口の集中する市街地の半分以上が、「防災上課題のある市街地」となっているなど、都市間での差が大きくみられる。

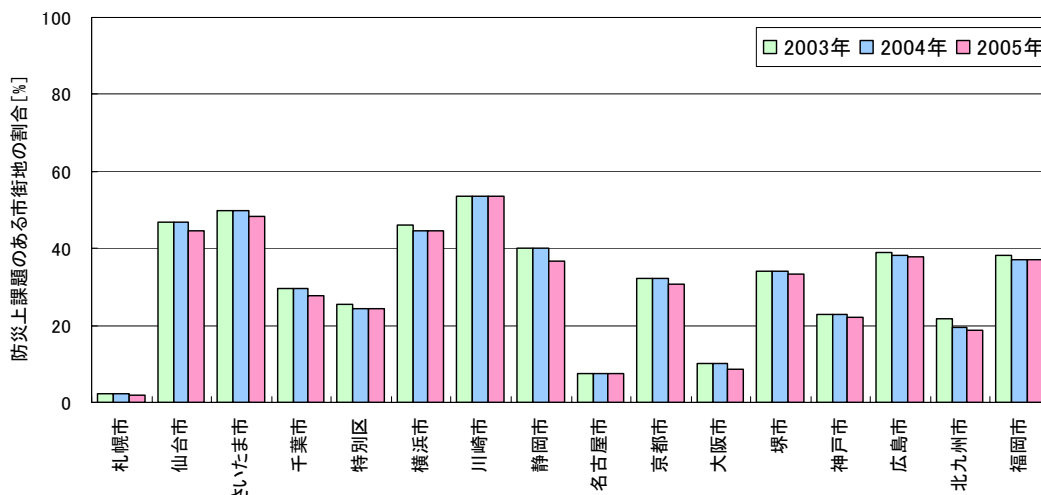
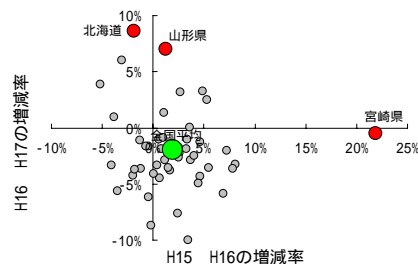


図 3-2 防災上課題のある市街地の割合の推移 (政令市及び特別区)

幹線道路における事故抑止と生活道路における安全・安心な歩行空間の確保

37 都府県で死傷事故率が減少。
科学的分析に基づく対策を促進するとともに、
人優先の交通安全対策を展開中。



(1)取組みの背景と必要性

死傷事故数の推移

交通事故死者数は、昭和 31 年以来 49 年振りに 6,000 人台まで減少した。また、死傷者数についても過去最高を記録した昨年から減少に転じた。しかしながら、交通事故死傷者数は依然 100 万人を超えており、国民の約 100 人に 1 人が死傷する深刻な状況となっている。また、歩行中・自転車乗用中の死者数の割合は約 4 割を占め、国際的にも高い。

(2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

優先度明示方式を活用し、事故率が高い箇所での対策を実施

効率的・効果的な交通事故対策を実施するため、科学的分析に基づく交通事故対策を実施した。この結果、交通事故死者数、交通事故死傷者数共に前年に比べ減少した。

事故危険箇所、あんしん歩行エリアでの集中的な対策

死傷事故率の高い箇所を重点的に改善するため、事故危険箇所やあんしん歩行エリアでの集中的な対策を実施した。この結果、事故危険箇所のうち H15 概成箇所では交通事故件数が約 3 割抑止されたことを確認した。

(3)業績計画(今後の取組みと期待される成果)

幹線道路の交通事故対策

幹線道路において、より効果的・効率的に交通事故を削減するため、「事故危険箇所」の対策等、死傷事故率の高い区間を抽出し、重点的に交通事故対策を実施する。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」を活用する等、科学的分析に基づく対策を推進する。

生活道路の面的な交通事故対策

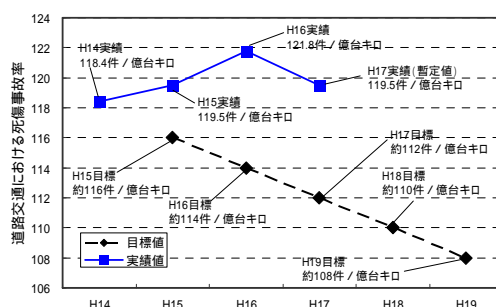
市街地内の事故発生割合の高い地区において、歩行者等を優先する道路構造等により安全な通行経路が確保された「あんしん歩行エリア」を整備するため、公安委員会の速度規制等とあわせて、歩道の設置などの歩行者にやさしい道路の整備等を面的・総合的に促進する。

(4)代表的な指標の動向

平成 17 年の死傷事故率は、119.5 件/億台キロに改善

平成 14 年以来増加し続けてきた死傷事故率が、平成 17 年には初めて減少に転じ、対前年比 1.8% 減少(暫定値)した。しかし、目標の 112 件/億台キロは達成できず。交通事故死者数は対前年比 6.6% 減少(-487 人)、交通事故死傷者数は対前年比 2.2%減少(-26,974 人)した。

平成 16 年度実績	121.8 件 / 億台キロ	
平成 17 年度	実績	119.5 件 / 億台キロ(暫定値)
	目標	約 112 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	
平成 18 年度の目標	約 110 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) 取組みの背景と必要性

交通事故発生状況の推移

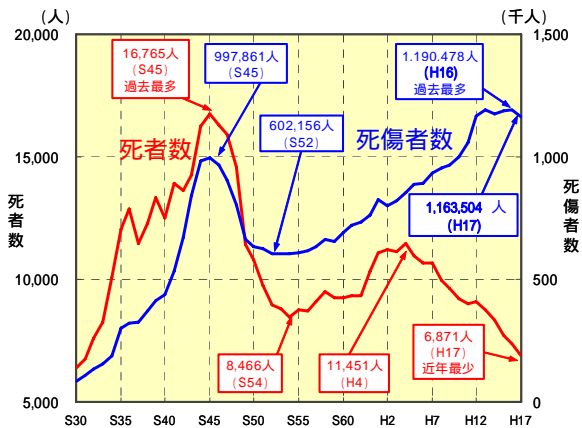


図 4-1 交通事故死者数と死傷者数の推移

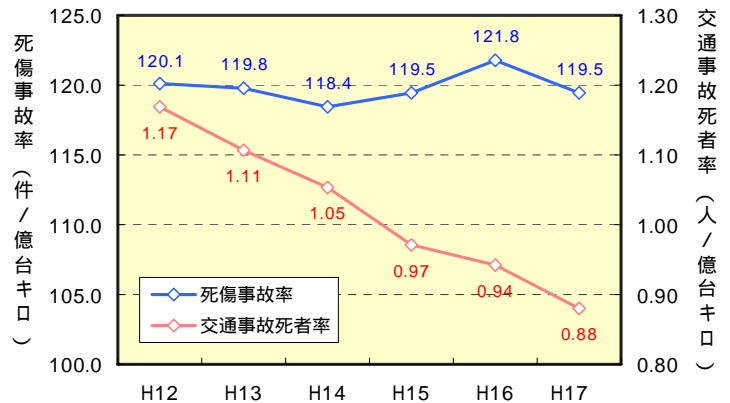
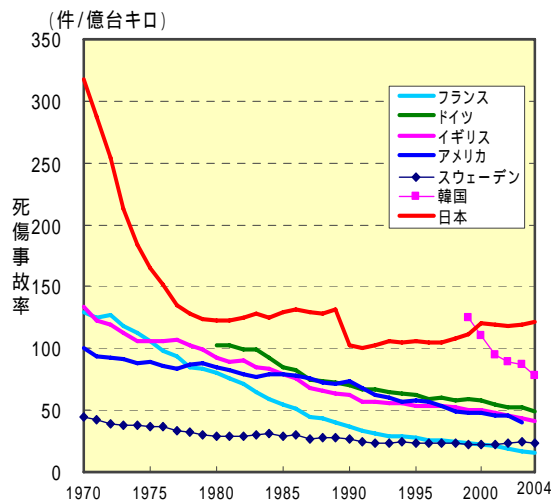


図 4-2 近年の死傷事故率と死者率の推移

平成 17 年の交通事故死者数は、昭和 31 年以来 49 年振りに 6,000 人台まで減少した。また、死傷者数についても増加傾向が続き過去最高を記録した昨年から減少に転じた(図 4-1)。しかしながら、交通事故死傷者数は依然 100 万人を超えており、国民の約 100 人に 1 人が死傷する深刻な状況となっている。また、交通事故死者数・死傷事故件数を走行台キロで除した死者率・死傷事故率について見てみると、死者率は平成元年以来順調に低下してきている。一方死傷事故率については、交通事故死者数がピークであった 1970 年頃から下がっているものの、近年は横ばいから増加傾向にあり、欧米の主要国と比較しても 2~8 倍にもなっている(図 4-2、図 4-3)。



出典) International Road Traffic Accident Database
国際道路交通事故データベース

図 4-3 死傷事故率の国際比較

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 17 年度の走行台キロ決定後に算出する。

幹線道路・生活道路における事故

幹線道路における事故発生状況を分析すると、全体の約 6% の区間において全体の約 53% の事故が集中している(図 4-4)。このように、幹線道路の事故は特定の区間・箇所集中して発生していることから、死傷事故率の高い箇所を重点的に改善するため、事故危険箇所での集中的な対策を実施する必要がある。

【単路部】

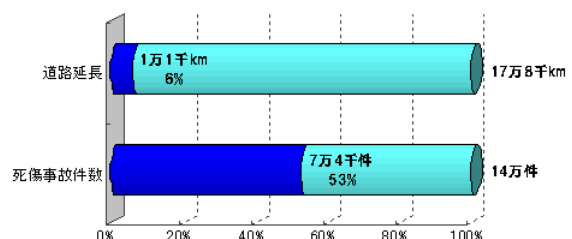


図 4-4 特定箇所への交通事故集中状況(平成 8 年 ~ 10 年)

【 供用中道路の安全・安心を確保する】

歩行中の死亡事故の約 6 割が自宅から 500m 以内で発生しており、歩行が中心となる生活道路の安全性が確保できていない(図 4-5)。また、事故は幹線道路よりも生活道路で増加しており、特に車両単独事故の伸びが大きく、人対車両事故に関しては幹線道路で減少している中、生活道路では増加している(図 4-6)。また 3 年連続で死傷事故率の増加している山形県、埼玉県、香川県(バックデータ参照)における事故増加要因を見てみると、生活道路における死傷事故率が高く、かつ増加傾向にある。このようなことから、あんしん歩行エリアなど生活道路における交通事故対策を重点的に実施する必要がある。

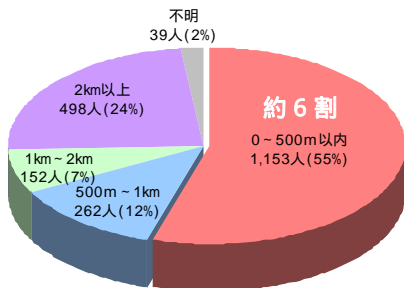


図 4-5 自宅からの距離別歩行者死亡事故発生状況(H17)

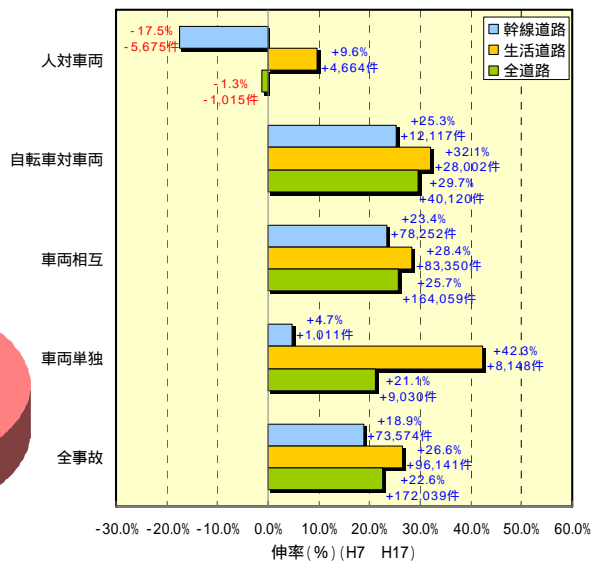


図 4-6 事故類型別事故件数の変化(H7～H17)

歩行者の事故

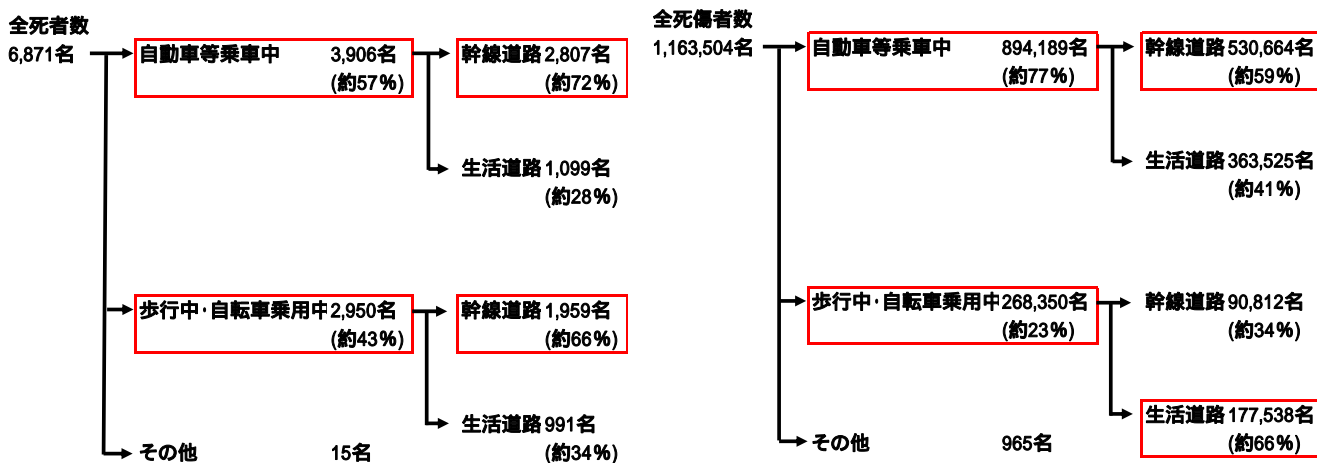


図 4-7 交通事故死者数・死傷者数の状態別・道路種類別発生状況(H17)

歩行中・自転車乗車中の交通事故死者数が全交通事故死者数の約 4 割を占めるなど、歩行者・自転車の死亡事故が幹線道路で多く発生しており、国際的にも高い水準である(図 4-7、図 4-8)。また死傷者数については、約 8 割が自動車乗車中、2 割が歩行中・自転車乗車中となっており、自動車乗車中の事故は幹線道路で、歩行中・自転車乗車中の事故は生活道路で多く発生している(図 4-7)。このようなことから、歩行者・自転車の死亡事故対策とともに生活道路における歩行者・自転車の死傷事故対策が必要である。

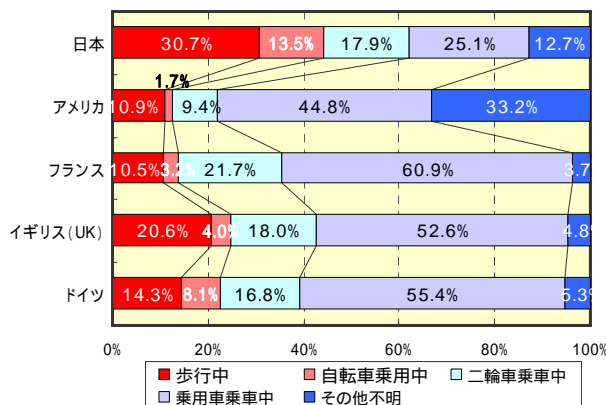


図 4-8 状態別交通事故死者数の国際比較(H16)

(2) 達成度報告 (昨年度の取組みと成果)

優先度明示方式を活用し、事故率が高い箇所での対策を実施

平成 16 年度に導入した優先度明示方式(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方式)を活用し、事故率の高い箇所での交通事故対策を重点的に実施した。また、昨年度より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することとし、優先度明示方式の一層の活用を促進した。

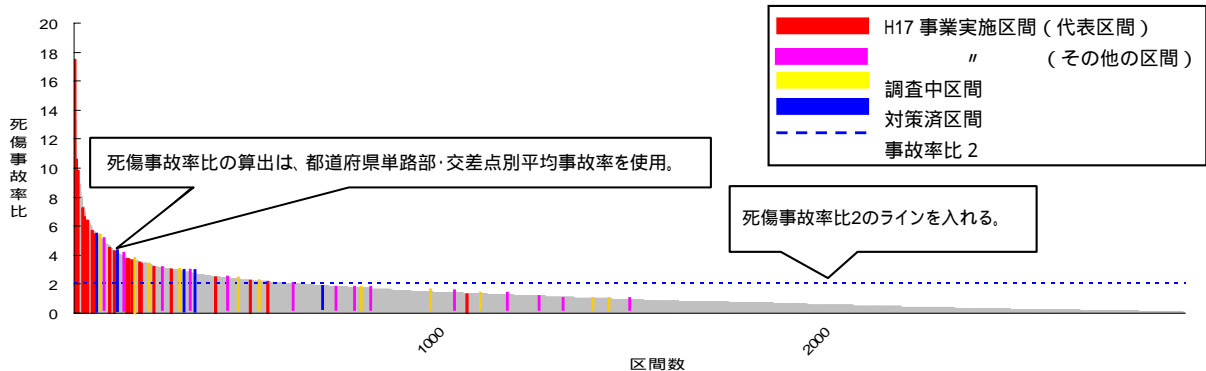


図 4-9 優先度明示方式の記載方法の統一

また、昨年度より「交通事故対策・評価マニュアル」を作成し進めてきた科学的分析に基づく交通事故対策立案の支援を促進した。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。

以上の取組の結果、平成 14 年度以降増加してきた死傷事故率が、平成 17 年度には減少に転じた(図 4-10)。また死者数も順調に減少し(対前年比 6.6%減少(-487 人))、昭和 31 年以来 49 年振りに 6,000 人台まで減少した(図 4-1)。死傷者数についても増加傾向が続き過去最高を記録した昨年から減少に転じた(対前年比 2.2%減少(-26,974 人)) (図 4-1)。

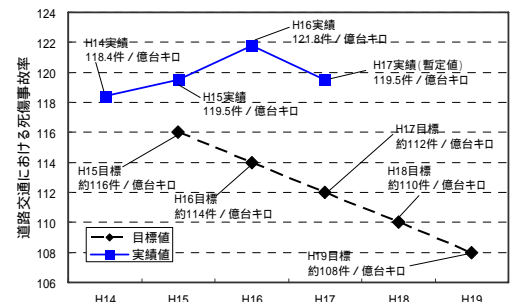


図 4-10 死傷事故率の推移

事故危険箇所、あんしん歩行エリアでの集中的な対策

死傷事故率の高い箇所を重点的に改善するため、平成 15 年度より着手している「事故危険箇所」や「あんしん歩行エリア」での集中的な対策を実施した。この結果、事故危険箇所のうち平成 15 年度に対策が概成した 768 箇所について、事故件数が約 3 割抑止(約 1,100 件抑止)された(図 4-11)。

対策前の事故件数は、事故危険箇所抽出時の平成 8 年～平成 11 年までの 4 年間の値を使用。対策後の事故件数は、平成 16 年(単年)の値を使用

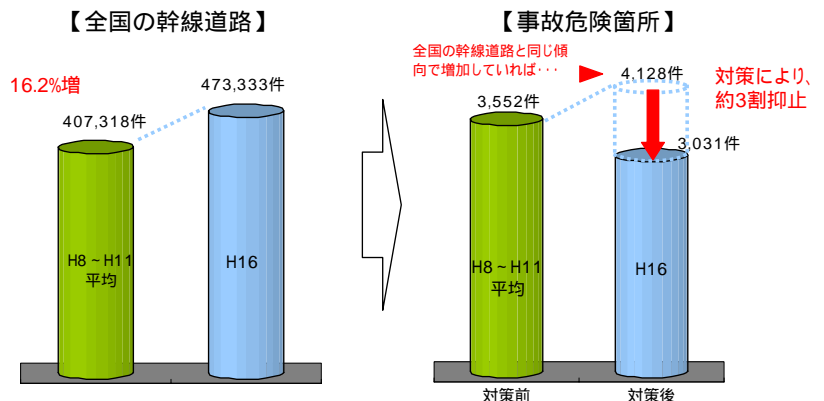


図 4-11 事故危険箇所における交通事故抑止効果

【 1 . 供用中道路の安全・安心を確保する】

なお、着手箇所数についても国が管理する区間で 997 箇所(対前年+419 箇所)、都道府県、政令市等の管理区間で 1,718 箇所(対前年+705 箇所)となっており、順調に対策を進めている。また、あんしん歩行エリアについても 735 箇所(対前年+126 箇所)で着手しており、順調に対策を進めている。

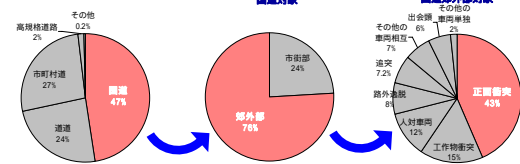
地域特性を踏まえ、安価で早期の交通安全対策（北海道開発局）

北海道では、郊外部の 2 車線道路において正面衝突による死亡事故が多発しており、この対策としてランブルストリップスを北海道開発局と北海道警察本部が連携して開発し、設置。整備区間では正面衝突事故が半減し、死者数も約 70% 減少した。

北海道は、都道府県別死者数で14年ぶりにワースト1返上
平成17年は、302人(-85人)で4位 資料：交通年鑑(H17は北海道警察より)

郊外部での正面衝突が多い北海道の死亡事故

【道路種類別死者数】 【地形別死者数】 【事故類型別死者数】



資料：交通年鑑(H11～H15) 資料：交通事故マッピングデータ(H11～H15) 値はH11からH15までの5年間平均

ランブルストリップスとは、カマゴコ状の溝を連続配置することで、その上を通過する車両に振動や音を発生させ、ドライバーに車線逸脱を警告する交通事故対策であり、米国・高速道路の路外逸脱事故対策として、'90年代から急速に普及。事業費が約1,500円/mと安価。1.3日/kmで整備可能

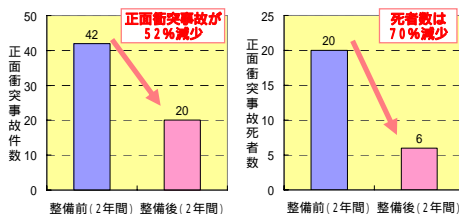


平成14年度～17年度にかけて344kmの区間で整備



整備区間では、正面衝突事故が半減、死者数は70%減少。

【ランブルストリップスの整備効果】
(平成14年度～平成15年度の整備区間)



(3) 業績計画（今後の取組みと期待される成果）

生活道路での対策を中心とした、交通安全対策に対する住民参加の促進

生活道路での死傷事故の増加を踏まえ、「あんしん歩行エリア」や「くらしのみちゾーン」だけではなく、全国の生活道路での交通事故対策を支援する。具体的には、行政主導型ではなく住民主導型である「くらしのみちゾーン」を先進事例と位置づけ、そこでの住民合意形成や対策内容の効果をまとめたノウハウ集(案)の作成を検討する。これにより、意欲ある地域・住民への支援を促進する。

事故危険箇所、あんしん歩行エリア等重点的な取り組みの一層の推進

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。また、昨年度より事故率曲線に加えて「交通事故対策・評価マニュアル」を作成し、交通事故対策の立案を支援しているところである。今年度は、前記マニュアルのより一層の活用を図りながら、科学的分析に基づく効果的・効率的な交通事故対策を推進する。

要因分析

平成 17 年は、昭和 31 年以来 49 年振りに交通事故死者数が 6,000 人台まで減少し、死傷者数についても増加傾向が続き過去最高を記録した昨年から減少に転じた(図 4-1)。また、増加し続けてきた死傷事故率(暫定値)も減少に転じるなど多くの指標が改善された(図 4-2)。今後ともこの傾向を維持し、平成 24 年に交通事故死者数 5,000 人以下、平成 22 年に交通事故死傷者数 100 万人以下の目標を達成するため、事故減少につながった要因の分析を行う。これにより、単に事故が多い箇所を対策するだけでなく、事故の発生状況に応じてより効果的な交通事故対策を選定、実施することが可能となる。

歩道整備

国際的にも高い我が国の歩行中の死亡事故(図 4-8)や死傷事故を減らすため、人優先の交通安全対策をより一層推進する。平成 18 年 3 月に中央交通安全対策会議において決定された第 8 次交通安全基本計画においても、人優先の交通安全を基本理念の一つとしている。この第 8 次交通安全基本計画は、交通安全対策基本法の規定に基づき、平成 18 年度から平成 22 年度までの 5 年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

図 4-12(対面背面通行中、交通量 10,000 台以上、市街地を対象)は、歩道の有無による歩行者の事故の発生状況を示したもので、歩道を設置することにより、痛ましい歩行者の事故(対面背面通行中)が約 8 割削減される。一方、現在の歩道整備率は、図 4-13 に見るように一般国道においても約 6 割と道半ばである。

以上より、歩道の整備など人優先の道路交通安全対策を推進する。

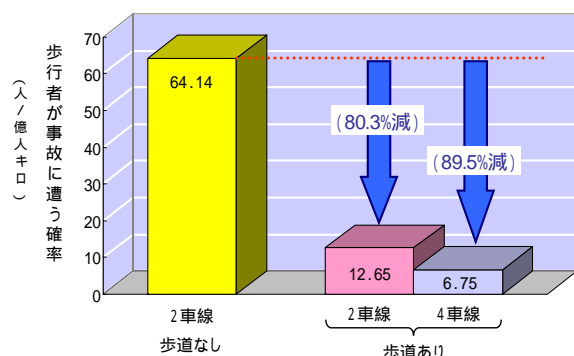


図 4-12 歩道有無の比較による歩道設置効果

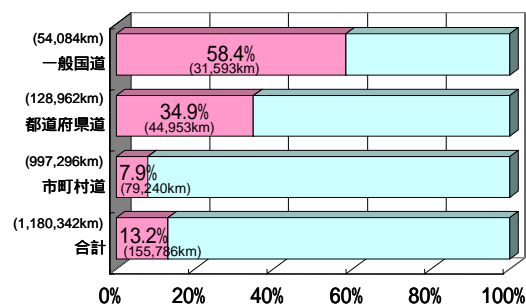


図 4-13 道路種別別の歩道整備率(H16)

資料) 国土交通省：全国道路街路交通情勢調査,平成 11 年度
(財)交通事故総合分析センター：交通事故総合データ,平成 13 年～平成 16 年

【関連する平成 18 年度の主な施策】

幹線道路ネットワークの体系的な整備
事故危険箇所の集中的な対策
歩行空間のバリアフリー化
あんしん歩行エリアの整備
交通安全施設等の整備

【 供用中道路の安全・安心を確保する】

(4) バックデータ

【都道府県別道路種類別死傷事故率 暫定値(平成17年)】

ポイント： 死傷事故率は、37都府県で減少しており、全国平均で2.3件/億台キロ(1.9%)改善。
10都府県では、2年連続で死傷事故率が減少している。一方で、山形県、埼玉県、香川県は3年連続で死傷事故率が増加しており、悪化傾向が続いている。

■ 上位5位 ■ 下位5位

都道府県	死傷事故率(H17暫定値)(件/億台キロ)				死傷事故率(H16)		増減率(H16 H17)	
	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	73.1(9)	6.0(7)	50.5(5)	138.1(22)	67.3(5)	+8.6%	(47)	
2 青森県	83.7(18)	6.1(8)	60.8(6)	147.7(26)	86.6(19)	-3.4%	(18)	
3 岩手県	45.0(2)	6.5(10)	41.3(1)	67.3(3)	45.5(2)	-1.0%	(35)	
4 宮城県	85.5(19)	6.8(13)	67.6(12)	156.4(28)	87.2(21)	-2.0%	(26)	
5 秋田県	49.9(3)	8.7(23)	42.2(3)	74.3(4)	53.2(3)	-6.2%	(4)	
6 山形県	89.2(22)	23.4(46)	75.3(20)	129.9(19)	83.4(18)	+7.0%	(46)	
7 福島県	77.6(14)	5.7(3)	73.2(14)	117.6(15)	81.2(15)	-4.5%	(8)	
8 茨城県	92.6(26)	8.9(25)	78.5(22)	147.7(25)	95.3(25)	-2.9%	(22)	
9 栃木県	86.0(20)	6.5(12)	77.1(21)	136.3(21)	89.3(22)	-3.7%	(14)	
10 群馬県	142.3(39)	10.7(33)	123.6(39)	230.1(36)	145.6(38)	-2.3%	(25)	
11 埼玉県	172.6(43)	15.9(42)	121.7(38)	363.3(45)	167.3(43)	+3.2%	(42)	
12 千葉県	135.7(37)	15.7(41)	98.2(30)	273.5(42)	138.3(37)	-1.9%	(28)	
13 東京都	224.9(46)	33.6(47)	216.9(46)	374.9(46)	228.7(46)	-1.6%	(31)	
14 神奈川県	226.6(47)	18.2(44)	203.1(45)	458.4(47)	236.6(47)	-4.2%	(10)	
19 山梨県	88.7(21)	9.9(30)	99.4(32)	124.0(18)	89.6(23)	-1.1%	(33)	
20 長野県	68.7(8)	6.5(11)	66.3(9)	107.1(11)	74.4(10)	-7.6%	(3)	
15 新潟県	68.5(7)	7.0(16)	65.3(8)	108.4(12)	67.6(7)	+1.3%	(40)	
16 富山県	81.3(17)	7.9(20)	74.9(19)	117.1(13)	82.7(17)	-1.7%	(30)	
17 石川県	92.4(25)	4.7(2)	85.2(25)	148.6(27)	87.2(20)	+6.0%	(45)	
21 岐阜県	74.7(11)	7.3(18)	67.1(10)	118.0(16)	76.9(12)	-2.9%	(21)	
22 静岡県	149.0(40)	8.0(22)	140.3(42)	269.3(40)	153.0(40)	-2.6%	(23)	
23 愛知県	140.4(38)	11.0(35)	120.2(37)	259.6(39)	149.1(39)	-5.8%	(5)	
24 三重県	77.5(13)	11.0(34)	74.6(18)	119.1(17)	80.1(14)	-3.3%	(20)	
18 福井県	64.5(5)	9.2(28)	60.8(7)	92.0(5)	67.4(6)	-4.3%	(9)	
25 滋賀県	78.7(16)	6.8(15)	97.3(29)	101.3(8)	81.8(16)	-3.8%	(12)	
26 京都府	169.4(42)	8.8(24)	150.5(43)	271.8(41)	165.3(42)	+2.5%	(41)	
27 大阪府	198.1(45)	18.9(45)	218.0(47)	319.8(43)	200.3(45)	-1.1%	(34)	
28 兵庫県	134.4(36)	17.7(43)	130.2(40)	245.5(38)	136.8(36)	-1.8%	(29)	
29 奈良県	109.8(30)	13.9(40)	101.2(34)	181.5(32)	122.0(34)	-10.0%	(1)	
30 和歌山県	110.7(32)	11.0(36)	99.2(31)	161.2(30)	114.8(31)	-3.6%	(16)	
31 鳥取県	51.3(4)	9.0(26)	50.4(4)	58.4(2)	53.2(4)	-3.6%	(17)	
32 島根県	43.8(1)	5.9(5)	41.9(2)	55.7(1)	43.4(1)	+1.0%	(39)	
33 岡山県	128.6(35)	5.9(6)	118.6(36)	199.7(35)	129.8(35)	-0.9%	(36)	
34 広島県	109.9(31)	11.8(37)	100.4(33)	185.1(33)	113.7(30)	-3.3%	(19)	
35 山口県	67.6(6)	9.0(27)	67.3(11)	92.2(6)	70.5(8)	-4.1%	(11)	
36 徳島県	94.0(27)	7.3(17)	91.3(27)	117.2(14)	98.9(27)	-4.9%	(7)	
37 香川県	168.1(41)	10.3(32)	161.5(44)	233.1(37)	162.8(41)	+3.2%	(43)	
38 愛媛県	105.5(29)	8.0(21)	89.0(26)	173.5(31)	106.8(29)	-1.2%	(32)	
39 高知県	78.6(15)	6.3(9)	73.8(17)	101.6(9)	75.7(11)	+3.9%	(44)	
40 福岡県	176.8(44)	13.2(39)	135.8(41)	340.9(44)	180.2(44)	-1.9%	(27)	
41 佐賀県	113.0(33)	9.4(29)	117.8(35)	144.5(24)	119.7(33)	-5.6%	(6)	
42 長崎県	92.2(24)	12.8(38)	82.5(23)	131.7(20)	95.8(26)	-3.7%	(13)	
43 熊本県	91.9(23)	5.9(4)	83.8(24)	139.3(23)	94.3(24)	-2.5%	(24)	
44 大分県	74.2(10)	6.8(14)	68.5(13)	103.9(10)	74.2(9)	+0.1%	(38)	
45 宮崎県	117.2(34)	7.8(19)	94.8(28)	188.9(34)	117.8(32)	-0.5%	(37)	
46 鹿児島県	94.8(28)	10.1(31)	73.7(16)	158.4(29)	103.8(28)	-8.7%	(2)	
47 沖縄県	75.8(12)	4.1(1)	73.5(15)	98.6(7)	78.6(13)	-3.6%	(15)	
51 全国計	119.5	13.1	103.0	204.7	121.8	-1.9%		

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 : 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17年度暫定値) = 死傷事故件数(平成17年確定値) / 走行台キロ(平成17年度暫定値)

【施策 - 4】 幹線道路における事故抑止と生活道路における安全・安心な歩行空間の確保

【都道府県別道路種類別交通事故死者率 暫定値（平成17年）】

ポイント： 交通事故死者率は、33都道府県で改善し、全国平均で0.06人/億台キロ改善。
17都県では、2年連続で死傷事故率が減少している。一方で、山形県、富山県は2年連続で交通事故死者率が増加しており、悪化傾向が続いている。

■ 上位5位 ■ 下位5位

都道府県	交通事故死者率(H17暫定値)(人/億台キロ)				交通事故死者率(H16)		増減率(H16 H17)					
	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)		
1 北海道	0.78	(9)	0.19	(16)	0.85	(13)	0.71	(9)	0.94	(24)	-16.8%	(8)
2 青森県	0.79	(12)	0.00	(1)	0.72	(2)	1.05	(37)	1.04	(38)	-24.0%	(2)
3 岩手県	0.89	(29)	0.37	(33)	0.94	(17)	0.98	(34)	0.87	(14)	+2.7%	(34)
4 宮城県	0.84	(25)	0.20	(18)	0.85	(11)	1.11	(42)	0.81	(10)	+4.5%	(38)
5 秋田県	0.75	(5)	0.46	(38)	0.81	(6)	0.67	(7)	0.80	(9)	-5.5%	(28)
6 山形県	0.77	(6)	1.73	(47)	0.85	(12)	0.46	(2)	0.69	(4)	+11.7%	(43)
7 福島県	0.78	(11)	0.22	(23)	0.83	(9)	0.92	(28)	0.89	(16)	-11.7%	(17)
8 茨城県	1.10	(45)	0.29	(30)	1.17	(40)	1.17	(43)	1.07	(41)	+2.8%	(35)
9 栃木県	1.11	(46)	0.69	(45)	1.11	(39)	1.27	(44)	1.12	(44)	-1.2%	(31)
10 群馬県	0.92	(33)	0.64	(44)	1.00	(23)	0.85	(25)	0.90	(19)	+2.9%	(36)
11 埼玉県	1.04	(42)	0.24	(26)	1.05	(30)	1.49	(47)	0.97	(29)	+7.4%	(40)
12 千葉県	1.13	(47)	0.14	(9)	1.22	(45)	1.47	(46)	1.20	(46)	-6.1%	(26)
13 東京都	0.81	(16)	0.26	(27)	1.01	(24)	0.82	(21)	0.82	(11)	-1.7%	(30)
14 神奈川県	0.95	(38)	0.18	(14)	1.09	(35)	1.45	(45)	1.02	(37)	-7.1%	(25)
19 山梨県	0.78	(10)	0.31	(31)	0.99	(22)	0.73	(11)	0.96	(27)	-18.5%	(6)
20 長野県	0.77	(7)	0.26	(28)	0.86	(14)	0.87	(26)	0.90	(21)	-14.3%	(11)
15 新潟県	0.86	(28)	0.12	(7)	1.08	(34)	0.82	(20)	1.04	(39)	-17.9%	(7)
16 富山県	0.83	(22)	0.63	(43)	0.82	(8)	0.92	(29)	0.78	(7)	+7.3%	(39)
17 石川県	0.81	(15)	0.00	(1)	1.02	(28)	0.75	(13)	0.68	(2)	+18.0%	(46)
21 岐阜県	0.82	(19)	0.53	(42)	0.88	(15)	0.80	(18)	1.02	(36)	-19.9%	(5)
22 静岡県	0.91	(31)	0.39	(35)	1.08	(32)	1.00	(36)	1.02	(35)	-10.3%	(19)
23 愛知県	0.82	(20)	0.17	(12)	0.98	(21)	0.92	(30)	0.89	(17)	-7.8%	(22)
24 三重県	0.94	(37)	0.45	(37)	1.02	(27)	1.05	(38)	1.11	(43)	-15.5%	(9)
18 福井県	0.94	(36)	0.49	(39)	1.10	(38)	0.74	(12)	1.00	(33)	-5.8%	(27)
25 滋賀県	0.92	(32)	0.50	(40)	1.08	(33)	0.95	(32)	0.83	(12)	+11.2%	(42)
26 京都府	1.04	(43)	0.23	(25)	1.24	(46)	0.94	(31)	1.10	(42)	-4.7%	(29)
27 大阪府	0.80	(14)	0.19	(17)	1.06	(31)	0.91	(27)	0.93	(23)	-13.4%	(12)
28 兵庫県	0.82	(18)	0.23	(24)	1.21	(41)	0.71	(10)	0.90	(20)	-8.8%	(20)
29 奈良県	0.83	(21)	0.15	(10)	1.02	(26)	0.85	(24)	0.95	(26)	-12.8%	(13)
30 和歌山県	0.94	(35)	0.37	(34)	1.21	(44)	0.46	(3)	1.20	(45)	-21.7%	(3)
31 鳥取県	0.78	(8)	0.00	(1)	0.81	(7)	0.79	(16)	0.89	(18)	-12.7%	(14)
32 島根県	1.00	(41)	0.00	(1)	1.26	(47)	0.61	(4)	0.66	(1)	+51.6%	(47)
33 岡山県	0.91	(30)	0.21	(20)	1.10	(37)	0.79	(17)	0.98	(32)	-7.4%	(23)
34 広島県	0.97	(39)	0.19	(15)	1.21	(43)	0.98	(35)	0.98	(31)	-0.3%	(33)
35 山口県	0.84	(23)	0.44	(36)	1.02	(25)	0.63	(6)	0.78	(6)	+8.1%	(41)
36 徳島県	0.98	(40)	0.52	(41)	1.03	(29)	0.96	(33)	0.85	(13)	+15.5%	(45)
37 香川県	0.94	(34)	0.95	(46)	0.98	(20)	0.83	(22)	1.05	(40)	-10.6%	(18)
38 愛媛県	1.07	(44)	0.20	(19)	1.21	(42)	1.06	(40)	0.94	(25)	+13.8%	(44)
39 高知県	0.73	(2)	0.00	(1)	0.75	(3)	0.82	(19)	1.20	(47)	-39.3%	(1)
40 福岡県	0.85	(27)	0.21	(22)	0.91	(16)	1.05	(39)	0.97	(30)	-12.2%	(16)
41 佐賀県	0.75	(4)	0.10	(6)	1.09	(36)	0.29	(1)	0.88	(15)	-14.3%	(10)
42 長崎県	0.62	(1)	0.17	(13)	0.57	(1)	0.84	(23)	0.68	(3)	-8.7%	(21)
43 熊本県	0.84	(24)	0.28	(29)	0.80	(5)	1.11	(41)	0.90	(22)	-7.1%	(24)
44 大分県	0.82	(17)	0.13	(8)	0.97	(19)	0.63	(5)	0.79	(8)	+2.9%	(37)
45 宮崎県	0.85	(26)	0.21	(21)	0.97	(18)	0.68	(8)	0.97	(28)	-12.4%	(15)
46 鹿児島県	0.79	(13)	0.16	(11)	0.85	(10)	0.78	(15)	1.01	(34)	-21.3%	(4)
47 沖縄県	0.73	(3)	0.33	(32)	0.76	(4)	0.77	(14)	0.74	(5)	-0.6%	(32)
51 全国計	0.88		0.27		1.00		0.94		0.94		-6.6%	

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17年度暫定値）＝死者数（平成17年確定値）／走行台キロ（平成17年度暫定値）

【 供用中道路の安全・安心を確保する】

【都道府県別道路種別交通事故致死率 確定値（平成17年）】

ポイント： 交通事故致死率は、29都道府県で改善し、全国平均で0.04人/件改善。
交通事故致死率は、地方部で高く、大都市部で低い。また、中部、近畿、九州では交通致死率が改善された府県が多いが、東北、中国は悪化した県が多い。

■ 上位5位 ■ 下位5位

都道府県	交通事故致死率(H17確定値) (人/件)				交通事故致死率(H16)		増減(H16 H17)					
	全道路	(順位)	自専道	(順位)	幹線道路	(順位)	全道路	(順位)				
1 北海道	1.06%	(33)	3.20%	(26)	1.69%	(43)	0.52%	(20)	1.39%	(40)	-0.33%	(2)
2 青森県	0.94%	(26)	0.00%	(1)	1.19%	(27)	0.71%	(29)	1.20%	(35)	-0.26%	(4)
3 岩手県	1.98%	(46)	5.68%	(38)	2.27%	(46)	1.46%	(47)	1.91%	(47)	+0.07%	(40)
4 宮城県	0.98%	(28)	2.90%	(24)	1.25%	(32)	0.71%	(30)	0.92%	(23)	+0.06%	(38)
5 秋田県	1.51%	(44)	5.26%	(36)	1.92%	(45)	0.90%	(42)	1.50%	(42)	+0.01%	(30)
6 山形県	0.86%	(20)	7.41%	(43)	1.13%	(24)	0.35%	(9)	0.82%	(18)	+0.04%	(37)
7 福島県	1.01%	(29)	3.88%	(30)	1.14%	(25)	0.78%	(32)	1.09%	(32)	-0.08%	(14)
8 茨城県	1.18%	(38)	3.26%	(27)	1.49%	(39)	0.79%	(35)	1.12%	(34)	+0.06%	(39)
9 栃木県	1.29%	(42)	10.61%	(47)	1.44%	(38)	0.93%	(43)	1.26%	(37)	+0.03%	(35)
10 群馬県	0.65%	(11)	5.98%	(39)	0.81%	(8)	0.37%	(13)	0.61%	(7)	+0.03%	(36)
11 埼玉県	0.60%	(7)	1.53%	(14)	0.86%	(11)	0.41%	(16)	0.58%	(5)	+0.02%	(31)
12 千葉県	0.83%	(17)	0.92%	(7)	1.24%	(31)	0.54%	(22)	0.87%	(21)	-0.04%	(23)
13 東京都	0.36%	(1)	0.78%	(6)	0.47%	(1)	0.22%	(2)	0.36%	(1)	-0.00%	(29)
14 神奈川県	0.42%	(3)	1.01%	(8)	0.54%	(3)	0.32%	(7)	0.43%	(2)	-0.01%	(27)
19 山梨県	0.88%	(22)	3.09%	(25)	1.00%	(16)	0.58%	(23)	1.07%	(31)	-0.19%	(7)
20 長野県	1.12%	(36)	4.06%	(31)	1.30%	(33)	0.81%	(39)	1.21%	(36)	-0.09%	(12)
15 新潟県	1.25%	(41)	1.67%	(19)	1.66%	(42)	0.75%	(31)	1.54%	(44)	-0.29%	(3)
16 富山県	1.02%	(31)	7.94%	(44)	1.09%	(21)	0.79%	(34)	0.94%	(25)	+0.09%	(41)
17 石川県	0.87%	(21)	0.00%	(1)	1.20%	(28)	0.51%	(19)	0.78%	(16)	+0.09%	(42)
21 岐阜県	1.09%	(34)	7.32%	(41)	1.31%	(34)	0.68%	(27)	1.33%	(38)	-0.23%	(5)
22 静岡県	0.61%	(9)	4.89%	(35)	0.77%	(7)	0.37%	(14)	0.67%	(11)	-0.05%	(18)
23 愛知県	0.58%	(6)	1.54%	(15)	0.82%	(9)	0.36%	(10)	0.60%	(6)	-0.01%	(28)
24 三重県	1.21%	(39)	4.08%	(32)	1.37%	(36)	0.88%	(41)	1.39%	(39)	-0.17%	(8)
18 福井県	1.45%	(43)	5.41%	(37)	1.81%	(44)	0.81%	(38)	1.48%	(41)	-0.02%	(26)
25 滋賀県	1.17%	(37)	7.37%	(42)	1.11%	(22)	0.94%	(44)	1.01%	(28)	+0.16%	(45)
26 京都府	0.62%	(10)	2.68%	(22)	0.83%	(10)	0.35%	(8)	0.66%	(10)	-0.05%	(21)
27 大阪府	0.41%	(2)	1.03%	(9)	0.48%	(2)	0.29%	(3)	0.46%	(3)	-0.06%	(16)
28 兵庫県	0.61%	(8)	1.32%	(12)	0.93%	(13)	0.29%	(5)	0.65%	(9)	-0.05%	(20)
29 奈良県	0.75%	(16)	1.12%	(11)	1.01%	(17)	0.47%	(17)	0.78%	(15)	-0.02%	(25)
30 和歌山県	0.85%	(19)	3.39%	(28)	1.22%	(30)	0.29%	(4)	1.04%	(29)	-0.20%	(6)
31 鳥取県	1.52%	(45)	0.00%	(1)	1.61%	(41)	1.34%	(46)	1.67%	(46)	-0.16%	(9)
32 島根県	2.29%	(47)	0.00%	(1)	3.00%	(47)	1.09%	(45)	1.52%	(43)	+0.76%	(47)
33 岡山県	0.70%	(14)	3.54%	(29)	0.92%	(12)	0.40%	(15)	0.75%	(14)	-0.05%	(19)
34 広島県	0.89%	(23)	1.60%	(17)	1.20%	(29)	0.53%	(21)	0.86%	(20)	+0.03%	(32)
35 山口県	1.24%	(40)	4.83%	(34)	1.51%	(40)	0.69%	(28)	1.10%	(33)	+0.14%	(44)
36 徳島県	1.04%	(32)	7.14%	(40)	1.12%	(23)	0.82%	(40)	0.86%	(19)	+0.18%	(46)
37 香川県	0.56%	(5)	9.21%	(46)	0.61%	(4)	0.36%	(11)	0.64%	(8)	-0.09%	(13)
38 愛媛県	1.01%	(30)	2.50%	(21)	1.36%	(35)	0.61%	(25)	0.88%	(22)	+0.13%	(43)
39 高知県	0.93%	(25)	0.00%	(1)	1.01%	(18)	0.80%	(37)	1.59%	(45)	-0.66%	(1)
40 福岡県	0.48%	(4)	1.63%	(18)	0.67%	(5)	0.31%	(6)	0.54%	(4)	-0.06%	(17)
41 佐賀県	0.66%	(12)	1.10%	(10)	0.93%	(14)	0.20%	(1)	0.73%	(13)	-0.07%	(15)
42 長崎県	0.68%	(13)	1.37%	(13)	0.69%	(6)	0.64%	(26)	0.71%	(12)	-0.04%	(24)
43 熊本県	0.91%	(24)	4.82%	(33)	0.96%	(15)	0.80%	(36)	0.96%	(26)	-0.04%	(22)
44 大分県	1.10%	(35)	1.96%	(20)	1.42%	(37)	0.61%	(24)	1.07%	(30)	+0.03%	(34)
45 宮崎県	0.72%	(15)	2.70%	(23)	1.02%	(19)	0.36%	(12)	0.82%	(17)	-0.10%	(11)
46 鹿児島県	0.84%	(18)	1.56%	(16)	1.15%	(26)	0.49%	(18)	0.97%	(27)	-0.13%	(10)
47 沖縄県	0.97%	(27)	8.00%	(45)	1.03%	(20)	0.78%	(33)	0.94%	(24)	+0.03%	(33)
51 全国計	0.74%		2.08%		0.97%		0.46%		0.77%		-0.04%	

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：致死率の算出年次

致死率（平成17年度確定値）= 死者数（平成17年確定値）/ 死傷事故件数（平成17年確定値）

【施策 - 4】 幹線道路における事故抑止と生活道路における安全・安心な歩行空間の確保

【事故危険箇所・あんしん歩行エリア 対策着手率（平成 17 年度末時点）】

ポイント： 事故危険箇所対策については、国が管理する区間で 997 箇所(79%)、都道府県、政令市等の管理区間で 1,718 箇所(64%)着手。対前年より、国が管理する区間で 419 箇所(33%)増、都道府県、政令市等の管理区間で 705 箇所(26%)増と順調に対策を実施。
あんしん歩行エリアについては、着手率 92%と昨年の 77%から大きく上昇。

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	36	95%	23	18	78%	9	9	100%
	札幌市	9	8	89%	48	28	58%	9	6	67%
	北海道ブロック計	47	44	94%	71	46	65%	18	15	83%
東北ブロック	青森県	5	5	100%	18	13	72%	6	5	83%
	岩手県	4	4	100%	4	3	75%	5	5	100%
	宮城県	7	7	100%	12	12	100%	8	8	100%
	仙台市	4	3	75%	6	5	83%	12	9	75%
	秋田県	4	4	100%	7	6	86%	2	2	100%
	山形県	6	6	100%	5	5	100%	9	9	100%
	福島県	19	18	95%	41	28	68%	14	14	100%
	東北ブロック計	49	47	96%	93	72	77%	56	52	93%
関東ブロック	茨城県	26	23	88%	23	17	74%	22	22	100%
	栃木県	13	6	46%	63	63	100%	10	9	90%
	群馬県	27	24	89%	147	105	71%	16	13	81%
	埼玉県	31	28	90%	83	79	95%	24	24	100%
	さいたま市	15	14	93%	23	22	96%	7	6	86%
	千葉県	24	15	63%	130	51	39%	30	27	90%
	千葉市	19	10	53%	22	9	41%	4	4	100%
	東京都	51	29	57%	86	34	40%	26	26	100%
	神奈川県	52	52	100%	174	53	30%	22	17	77%
	横浜市	59	57	97%	68	53	78%	8	4	50%
	川崎市	10	2	20%	27	10	37%	20	20	100%
	山梨県	21	21	100%	42	10	24%	7	6	86%
	長野県	19	19	100%	20	11	55%	8	8	100%
	関東ブロック計	367	300	82%	908	517	57%	204	186	91%
北陸ブロック	新潟県	28	28	100%	28	17	61%	10	10	100%
	富山県	8	8	100%	25	13	52%	14	14	100%
	石川県	15	15	100%	7	6	86%	12	11	92%
	北陸ブロック計	51	51	100%	60	36	60%	36	35	97%
中部ブロック	岐阜県	20	13	65%	11	11	100%	20	16	80%
	静岡県	29	29	100%	64	60	94%	18	18	100%
	静岡市	8	7	88%	6	4	67%	6	6	100%
	愛知県	22	15	68%	88	60	68%	23	23	100%
	名古屋市	36	24	67%	70	40	57%	13	13	100%
	三重県	31	24	77%	34	31	91%	11	11	100%
	中部ブロック計	146	112	77%	273	206	75%	91	87	96%
近畿ブロック	福井県	10	5	50%	19	10	53%	12	11	92%
	滋賀県	25	18	72%	19	19	100%	12	8	67%
	京都府	13	6	46%	18	7	39%	11	9	82%
	京都市	23	11	48%	79	16	20%	14	8	57%
	大阪府	44	22	50%	220	125	57%	26	26	100%
	大阪市	20	6	30%	81	30	37%	25	25	100%
	堺市	5	2	40%	36	4	11%	2	2	100%
	兵庫県	51	38	75%	130	116	89%	29	27	93%
	神戸市	11	9	82%	63	52	83%	11	11	100%
	奈良県	25	19	76%	41	25	61%	12	12	100%
	和歌山県	19	16	84%	14	7	50%	13	13	100%
近畿ブロック計	246	152	62%	720	411	57%	167	152	91%	
中国ブロック	鳥取県	5	4	80%	5	4	80%	7	7	100%
	島根県	9	6	67%	2	2	100%	8	7	88%
	岡山県	17	14	82%	68	49	72%	16	16	100%
	広島県	10	9	90%	62	44	71%	12	12	100%
	広島市	18	13	72%	26	17	65%	8	8	100%
	山口県	20	20	100%	35	20	57%	14	13	93%
中国ブロック計	79	66	84%	198	136	69%	65	63	97%	
四国ブロック	徳島県	12	12	100%	27	17	63%	7	3	43%
	香川県	27	24	89%	32	32	100%	12	12	100%
	愛媛県	27	23	85%	34	22	65%	15	13	87%
	高知県	16	13	81%	25	17	68%	9	5	56%
	四国ブロック計	82	72	88%	118	88	75%	43	33	77%
九州ブロック	福岡県	51	31	61%	43	40	93%	13	12	92%
	北九州市	31	30	97%	16	16	100%	8	8	100%
	福岡市	35	28	80%	29	23	79%	5	5	100%
	佐賀県	13	12	92%	37	21	57%	10	10	100%
	長崎県	10	8	80%	11	10	91%	20	20	100%
	熊本県	10	10	100%	56	42	75%	20	20	100%
	大分県	10	10	100%	19	19	100%	11	11	100%
	宮崎県	4	4	100%	6	5	83%	4	4	100%
	鹿児島県	21	16	76%	37	27	73%	16	13	81%
	九州ブロック計	185	149	81%	254	203	80%	107	103	96%
沖縄ブロック	沖縄県	6	4	67%	3	3	100%	9	9	100%
沖縄ブロック計	6	4	67%	3	3	100%	9	9	100%	
全国計		1,258	997	79%	2,698	1,718	64%	796	735	92%

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。

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

高齢者・障害者共存社会への対応

急激に進む高齢化等を踏まえたユニバーサルデザインの観点からは、誰もが安全に、安心して活動し、社会参加できる生活空間の形成が重要であり、そのためには、すべての人々が安全で快適に通行できるバリアフリー構造の歩行空間をネットワークとして連続的に確保することが必要である。

現在、平均利用者が5,000人/日以上以上の駅周辺においては、主要道路のバリアフリー化率は約4割となっている。

(2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

歩行空間のバリアフリー化の着実な推進

平成17年度末のバリアフリー化率は目標を達成。着実な推進を図るため、地域ごとのバリアフリー化率や好事例を公表して、市区町村の取組み意欲を喚起させる。

スーパーモデル地区におけるバリアフリー化の重点整備(5地区、概ね3年以内)

身近な道路のニーズに応える施策について先導的に取組む地区に対して支援を実施。概ね3年以内(平成19年度末まで)に重点的な整備を実施しているところである。

(3)業績計画(今後の取組みと期待される成果)

生活道路での対策(あんしん歩行エリア、くらしのみちゾーン等)を中心として住民参加の促進を図る

着実なバリアフリー化率の向上を図るため、身近な生活道路において、利用者や住民のニーズを踏まえて整備を行っていく必要がある。

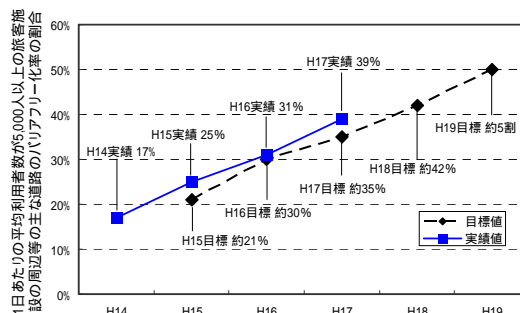
(4)代表的な指標の動向

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

平成17年度末におけるバリアフリー化率は約39%となり、目標を上回る。

また、国・都道府県が管理する道路に比べ、市区町村管理の道路のバリアフリー化率が低い。

平成16年度実績	約31%	
平成17年度	実績	約39%
	目標	約35%
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18年度の目標	約42%	



担当：道路局 地方道・環境課 道路交通安全対策室

(1) 取組みの背景と必要性

高齢者・障害者共存社会への対応

我が国では、世界でも類を見ないほど、急激に高齢化が進展しており、高齢化率は 2030 年には約 30%に達すると予測されている（図 5-1）。また、障害のある人も障害のない人とともに生活し、活動する社会を目指す「ノーマライゼーション」や誰もが使いやすい施設等のデザインを目指す「ユニバーサルデザイン」の考え方も広がっており、高齢者・障害者を含む全ての人々が安心して安全に生活し、社会参加が図られるよう、自宅から交通機関、まちなかまで連続したバリアフリー環境を整備することが望ましい。日常生活に関する意識調査によると、道路に関する移動上の問題が多く挙げられている（図 5-2、5-3）。この一環として、歩道の段差解消や幅の広い歩道の整備、電柱の撤去等により誰もが安心して安全に通行できるよう歩行空間のバリアフリー化が必要となっている。そのためには、旅客施設やその周辺施設等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に整備することが重要であり、このため、交通バリアフリー法に基づき関係者が互いに連携・協力して基本構想を策定し、重点整備地区を設定することが必要である。しかし、交通バリアフリー法に基づく基本構想策定済み市区町村は、対象となる 539 市区町村のうち 201 市区町村（平成 17 年度末）にとどまっている。

高齢者、障害者等に配慮した安全で快適な歩行空間を確保する必要があるが、平均利用者が 5,000 人 / 日以上以上の駅周辺に限っても主要道路のバリアフリー化率は約 4 割となっている。市街地の駅、商店街、病院等を結ぶ主要ルートにおいて、高齢者、障害者をはじめとする誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道の整備や歩道の段差解消、エレベーター等が設置された立体横断施設の整備を推進する。特に、交通バリアフリー法に基づき、基本構想が策定された重点整備地区において積極的に

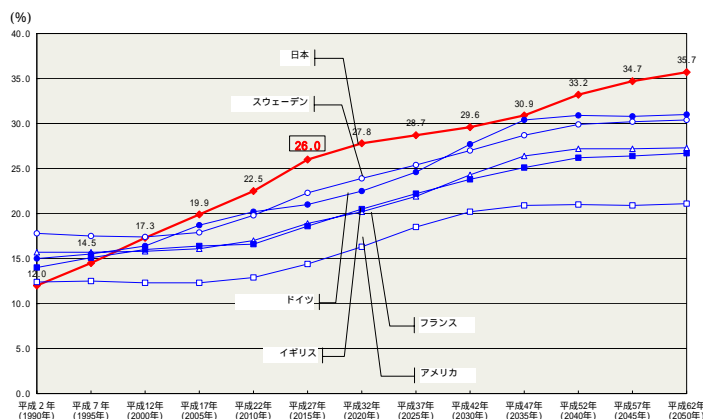


図 5-1 高齢化率の推移と予測

資料) 総務庁統計局「国勢調査」、厚生省国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」(平成 14 年 1 月推計 中位推計)

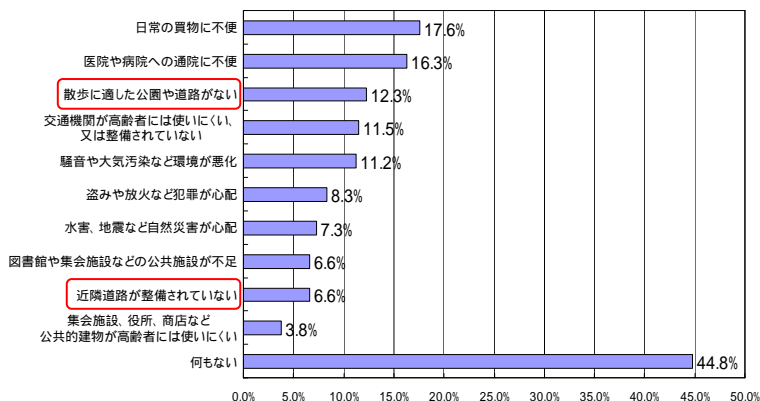


図 5-2 高齢者が居住地域に感じる問題点

資料) 内閣府：高齢者の生活と意識に関する国際比較調査,平成 12 年度

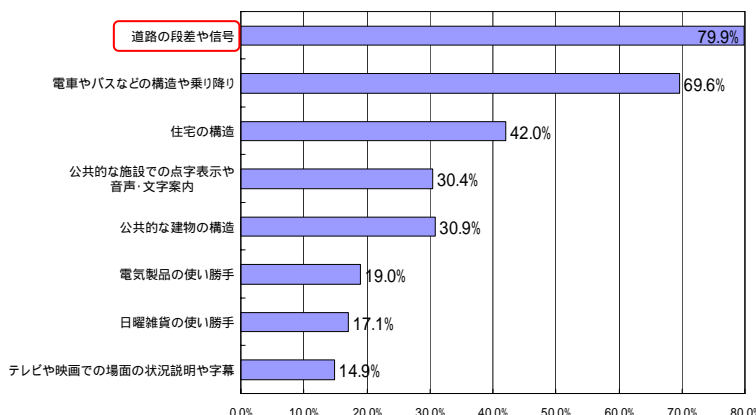


図 5-3 障害者の日常生活に関する意識調査

資料) 内閣府：障害者に関する世論調査,平成 13 年度

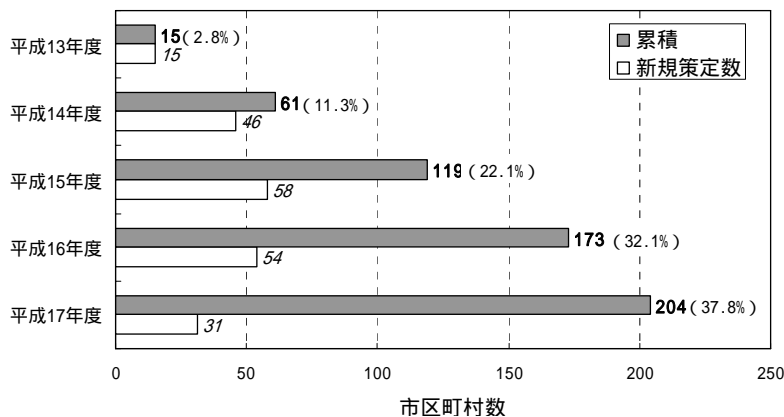
【 1 . 供用中道路の安全・安心を確保する】

推進する。

(2) 達成度報告 (昨年度の取組みと成果)

着実な歩行空間のバリアフリー化の推進(バリアフリー化率や事例を公表して、取組み意欲を喚起)

基本構想を策定した市区町村が累積で212(平成18年5月31日現在)になるなど、進捗が図られているものの、日平均5,000人以上の利用者がある旅客施設を有する市区町村(539)の4割弱にとどまるなど依然としてその割合は低く、また、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16年度の54市区町村に対し、平成17年度は31市区町村と前年度を大きく下回った。基本構想策定の取組みが進まない原因としては、作成のノウハウを有していないこと、策定にあたって協議すべき関係者が多く、調整に時間がかかること等が考えられる。



()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(539)に対する割合

図5-4 バリアフリー基本構想の策定状況(平成13年度~17年度)の推移

一方、平成17年度では、過去に基本構想の作成実績を持つ12市区において複数回の基本構想(2構想以上)を作成している。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不可欠であり、意欲を喚起するために、先行市区町村の基本構想作成ノウハウを共有したり、好事例やバリアフリー化率等の公表を行っていく必要がある。

バリアフリー化率の進展

国及び都道府県が管理する道路と市区町村の管理する道路とでは、バリアフリー化の割合には約1割の開きがある。これは、歩道幅の広い幹線道路から優先的に整備が行われたためと考えられる。身近な生活道路を構成する市区町村道のバリアフリー化の積極的な取組みが望まれる。

表5-1 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	45.9%	45.7%	34.9%	38.7%
	45.7%			

スーパーモデル地区におけるバリアフリー化の重点整備

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17年3月に14市区町村、18地区で指定している。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)に重点的な整備を実施しているところである。

表 5-2 スーパーモデル地区一覧及び昨年度の状況

施策	所在地	地区名	地区・用途の特性	昨年度の状況
バリアフリー重点整備地区	東京都武蔵野市	吉祥寺駅周辺地区	中心都市の商業地	一部事業着手
	神奈川県横浜市	横浜都心部関内周辺地区	大都市の観光地	(H18 事業着手予定)
	神奈川県厚木市	本厚木駅周辺バリアフリー重点整備地区	中心都市の商業地	一部事業着手
	愛知県春日井市	高蔵寺駅周辺地区	地方都市等の住宅地	一部事業着手
	愛媛県松山市	松山市駅周辺地区	中心都市の観光地	一部事業着手

神奈川県厚木市のスーパーモデル地区を一例として挙げると、地区内では無電柱化の面的整備に併せ、歩道の段差解消等を実施することとしている。当該地区の概況は以下のとおりである。

- ・小田急本厚木駅を中心とした「厚木市移動円滑化基本構想」の重点整備地区と一致しており、かつ「あんしん歩行エリア」に指定されている
 - ・地区内及び隣接箇所には市役所や警察署、郵便局等の官公庁施設や、市立病院、福祉センター等が位置している
- バリアフリー化により、歩行利用者の安全・快適な移動が図られ、多くの店舗や企業が集中する当該地区において、より人に優しい環境づくり、人々の回遊性の高い賑わいのある魅力あるまちづくりが可能となる。



図 5-5 バリアフリー重点整備地区の一例（神奈川県厚木市本厚木駅周辺）

【 ．供用中道路の安全・安心を確保する】

(3) 業績計画（今後の取組みと期待される成果）

生活道路での対策(あんしん歩行エリア、くらしのみちゾーン等)を中心として住民参加の促進を図る

バリアフリー化を一層推進するためには、生活道路における整備は今後とも不可欠であり、そのためには行政だけでなく地域住民と連携を深める必要がある。そのために、好事例や実施に向けた問題解決のノウハウを公表し、バリアフリーに関する住民の意識を高めていく。

事例紹介（長崎県における事例）

交通安全対策において地域住民と連携をとり、住民のニーズを把握した施策を実施するため、アンケートを実施し整備の必要性を確認して歩道の段差の解消を図った。



【長崎県 鷲崎地区】

【長崎県 小船越地区】

【関連する平成 18 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
歩行空間のバリアフリー化の促進のため、道路占用許可基準の上乗せ措置が講じられた道路で実施する無電柱化事業について、電線管理者に対する補助制度の創設

(4) バックデータ

【都道府県別バリアフリー化率（平成17年度末）】

ポイント： 国・都道府県が管理する道路に比べ、市区町村管理の道路のバリアフリー化率が低い
 ブロック間での格差は大きくないものの、都道府県・政令都市別では大きな格差が生じている

地方ブロック	都道府県	平成17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	63.0%	33.9%	30.2%	38.1%
	札幌市	46.4%	39.7%	42.2%	42.8%
	小計	53.4%	37.0%	36.8%	40.7%
東北	青森県	100.0%	78.9%	51.4%	72.4%
	岩手県	0.0%	8.3%	24.3%	15.5%
	宮城県	25.5%	54.5%	45.1%	45.5%
	秋田県	52.6%	24.3%	8.5%	17.2%
	山形県	0.0%	22.9%	50.0%	30.3%
	福島県	86.4%	31.3%	24.8%	31.6%
	仙台市	96.5%	-	18.6%	30.3%
	小計	62.1%	34.2%	27.5%	33.2%
関東	茨城県	78.8%	27.7%	21.4%	25.7%
	栃木県	46.7%	58.3%	52.0%	54.7%
	群馬県	15.6%	32.8%	46.5%	38.0%
	埼玉県	0.0%	16.3%	19.1%	18.3%
	千葉県	0.0%	28.7%	35.2%	32.9%
	東京都	24.0%	66.3%	35.1%	44.2%
	神奈川県	39.6%	23.8%	20.0%	22.4%
	山梨県	0.0%	29.9%	21.7%	23.8%
	長野県	59.5%	64.4%	62.5%	62.9%
	さいたま市	42.1%	0.0%	0.0%	5.3%
	千葉市	35.5%	42.9%	36.9%	37.7%
	川崎市	100.0%	-	1.0%	4.8%
	横浜市	54.5%	-	45.7%	46.7%
	小計	29.2%	53.4%	33.4%	39.2%
北陸	新潟県	66.7%	49.5%	38.1%	43.8%
	富山県	-	51.9%	46.4%	47.5%
	石川県	66.7%	44.5%	38.8%	41.0%
	小計	66.7%	47.9%	39.7%	43.3%
中部	静岡県	100.0%	29.8%	25.3%	28.0%
	愛知県	33.3%	38.6%	47.3%	44.1%
	三重県	71.2%	27.7%	28.0%	32.3%
	岐阜県	0.0%	58.7%	34.1%	42.1%
	名古屋市	92.1%	51.1%	45.2%	51.6%
	静岡市	34.3%	-	11.9%	14.6%
小計	68.6%	42.9%	36.4%	40.6%	
近畿	福井県	100.0%	83.3%	75.8%	82.1%
	滋賀県	19.2%	24.3%	27.3%	26.0%
	京都府	39.9%	22.0%	48.9%	39.4%
	大阪府	17.9%	32.5%	27.6%	28.5%
	兵庫県	74.1%	33.7%	30.1%	33.7%
	奈良県	45.5%	73.6%	46.3%	54.3%
	和歌山県	84.5%	32.3%	55.9%	49.9%
	京都市	70.7%	-	45.4%	47.4%
	大阪市	3.2%	-	19.6%	17.2%
	堺市	48.0%	20.2%	34.7%	30.6%
	神戸市	31.6%	-	43.6%	43.3%
小計	38.1%	33.3%	33.9%	34.1%	
中国	鳥取県	90.6%	54.5%	6.8%	42.9%
	島根県	18.2%	64.9%	60.0%	50.8%
	岡山県	95.2%	51.9%	67.6%	63.3%
	広島県	34.2%	48.1%	33.4%	35.2%
	山口県	54.2%	36.3%	52.7%	46.6%
	広島市	-	77.8%	40.9%	51.6%
	小計	51.0%	50.4%	45.2%	47.6%
四国	徳島県	0.0%	15.2%	9.5%	10.2%
	香川県	0.0%	73.1%	14.5%	32.0%
	愛媛県	30.0%	100.0%	27.5%	43.6%
	高知県	100.0%	61.1%	41.2%	63.7%
	小計	42.4%	66.4%	22.6%	38.5%
九州	福岡県	23.2%	36.2%	24.4%	28.3%
	佐賀県	-	43.5%	86.4%	64.4%
	長崎県	100.0%	34.1%	45.3%	50.6%
	熊本県	100.0%	65.5%	38.9%	51.9%
	大分県	90.9%	61.7%	59.9%	65.5%
	宮崎県	47.1%	59.5%	73.1%	67.1%
	鹿児島県	100.0%	27.8%	3.8%	24.4%
	北九州市	100.0%	-	79.9%	81.0%
	福岡市	54.4%	-	32.3%	33.8%
	小計	55.0%	40.1%	42.9%	43.3%
沖縄	沖縄県	-	77.4%	100.0%	79.1%
	小計	0.0%	77.4%	100.0%	79.1%
全国計		45.9%	45.7%	34.9%	38.7%

【 供用中道路の安全・安心を確保する】

【バリアフリー基本構想策定状況（平成18年5月31日時点）】
（受理順、複数作成の場合（ ）内に提出回数記載）

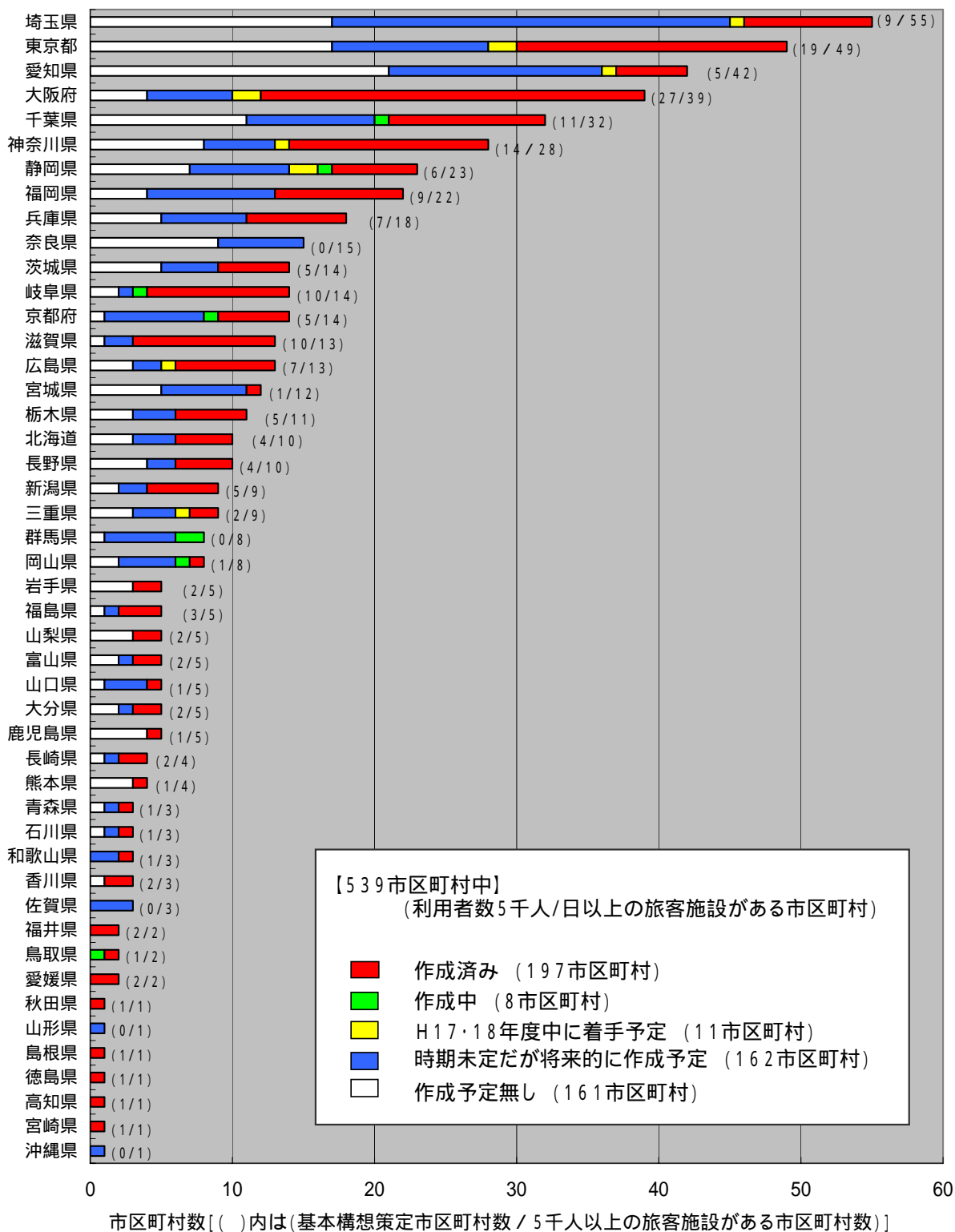
ポイント：基本構想策定数は伸びているものの、複数の基本構想を策定する自治体が増加している

市町村名	受理日	市町村名	受理日	市町村名	受理日
1 福岡県宗像郡福岡町(現 福津市)	H13.4.12	86 埼玉県東松山市	6.9	171 愛知県豊田市	10.1
2 北海道室蘭市	7.4	87 愛媛県松山市	6.10	172 長野県岡谷市	10.4
3 広島県呉市	8.31	88 滋賀県彦根市	6.11	173 滋賀県長浜市	10.19
4 千葉県千葉市	12.4	89 山形県南陽市	6.18	173 福島県福島市	10.19
5 山梨県東八代郡石和町(現 笛吹市)	H14.1.24	90 岩手県盛岡市	6.19	175 京都府京都市(2)	10.22
6 大阪府守口市	1.31	91 広島県東広島市	7.1	176 静岡県静岡市	10.29
7 鳥取県鳥取市	2.13	92 茨城県取手市	7.2	177 神奈川県鎌倉市(2)	11.26
8 新潟県中蒲原郡亀田町(現 新潟市)	3.8	93 広島県三原市	7.7	178 岐阜県中津川市	12.21
9 大阪府交野市	3.12	93 北海道北見市	7.7	179 神奈川県川崎市	12.27
10 大阪府八尾市	3.14	95 福島県会津若松市	7.8	180 福井県敦賀市	H17.1.28
11 大阪府堺市	3.20	96 大阪府高槻市	7.9	181 山口県下関市	2.3
11 北海道千歳市	3.20	97 滋賀県坂田郡米原町(現 米原市)	7.18	182 静岡県浜松市	2.15
13 東京都荒川区	3.25	98 京都府福知山市	8.11	183 岐阜県羽島市	2.21
14 福岡県大牟田市	3.28	99 神奈川県津久井郡藤野町	8.12	184 神奈川県伊勢原市	3.1
15 千葉県船橋市	3.29	100 神奈川県小田原市	9.3	185 埼玉県南埼玉郡白岡町	3.29
16 富山県射水郡小杉町(現 射水市)	4.4	101 新潟県糸魚川市	9.17	185 大阪府豊中市(3)	3.29
17 福岡県福岡市	4.5	102 兵庫県西宮市	9.18	187 宮城県仙台市(3)	3.31
18 兵庫県明石市	4.8	103 青森県青森市	9.24	187 大阪府東大阪市(2)	3.31
19 香川県丸亀市	4.9	104 神奈川県厚木市	9.26	187 神奈川県川崎市(2)	3.31
20 石川県金沢市	4.10	105 茨城県日立市	10.1	190 埼玉県入間市	4.1
21 北海道恵庭市	4.25	106 神奈川県鎌倉市	10.7	190 山梨県甲府市	4.1
21 埼玉県熊谷市	4.25	107 京都府京都市	10.10	192 東京都北区(2)	4.5
23 神奈川県相模原市	5.9	108 福島県いわき市	10.16	193 千葉県習志野市	4.8
24 滋賀県守山市	5.29	109 千葉県市川市	10.27	194 大阪府寝屋川市(2)	4.15
25 大阪府河内長野市	6.3	110 岡山県笠岡市	10.30	195 大阪府八尾市(3)	4.22
25 広島県広島市	6.3	111 兵庫県加古川市	11.5	196 福岡県遠賀郡遠賀町	4.26
27 神奈川県秦野市	6.19	112 栃木県宇都宮市	11.21	196 東京都台東区(2)	4.26
28 福岡県北九州市	6.27	113 東京都三鷹市	12.1	198 大阪府枚方市	5.2
29 大阪府豊中市	7.1	113 福井県福井市	12.1	199 埼玉県さいたま市	5.10
30 長崎県佐世保市	7.22	115 大阪府豊中市(2)	12.3	200 大阪府大阪市(3)	5.16
31 京都府長岡京市	8.1	116 長野県塩尻市	12.9	200 福岡県前原市	5.16
32 長崎県長崎市	8.22	117 愛知県名古屋(2)	12.12	202 東京都新宿区	5.20
33 長野県諏訪市	8.30	118 東京都杉並区	H16.1.31	202 大阪府岸和田市(2)	5.20
34 岐阜県各務原市	9.17	119 宮崎県宮崎市	2.5	204 大阪府摂津市	5.23
35 岐阜県可児市	9.27	120 京都府相楽郡木津町	2.12	205 大分県別府市	5.30
36 神奈川県藤沢市	9.30	121 新潟県柏崎市	3.8	206 岐阜県恵那市	6.6
37 千葉県柏市	10.1	121 三重県松阪市	3.8	207 愛知県刈谷市	6.8
38 福岡県古賀市	10.3	123 大阪府守口市(2)	3.10	208 広島県広島市(2)	6.13
39 静岡県静岡市	10.15	124 島根県松江市	3.11	209 静岡県富士市	6.15
40 富山県魚津市	10.17	125 大阪府堺市(3)	3.23	210 岐阜県羽島郡笠松町	6.21
41 大阪府東大阪市	10.18	126 東京都府中市	3.24	211 徳島県徳島市	6.27
42 千葉県袖ヶ浦市	10.21	127 宮城県仙台市(2)	3.31	211 静岡県島田市	6.27
43 大阪府阪南市	11.11	128 千葉県浦安市	4.1	213 栃木県小山市	7.7
44 兵庫県宝塚市	11.14	129 大分県大分市	4.2	214 千葉県松戸市	7.15
45 兵庫県神戸市	12.11	130 大阪府四条畷市	4.6	215 長野県松本市	8.4
46 東京都羽村市	12.12	131 愛媛県今治市	4.8	216 東京都日野市	9.8
47 東京都北区	12.24	132 大阪府松原市	4.14	217 千葉県市原市	9.16
48 新潟県新発田市	H15.1.7	133 栃木県下都賀郡分寺町(現 下野市)	4.15	218 茨城県取手市(2)	10.5
48 愛知県春日井市	1.7	133 埼玉県鳩ヶ谷市	4.15	219 栃木県鹿沼市	10.17
50 静岡県焼津市	1.10	135 滋賀県近江八幡市	4.19	220 神奈川県座間市	10.20
51 大阪府柏原市	1.16	135 岩手県一関市	4.19	221 東京都中野区	11.1
52 大阪府大坂狭山市	2.3	137 埼玉県大里郡寄居町	4.20	222 神奈川県小田原市(2)	11.10
53 大阪府茨木市	2.6	138 埼玉県所沢市	4.21	223 京都府京都市(3)	11.24
54 新潟県長岡市	2.10	139 東京都目黒区	4.23	224 神奈川県平塚市	12.7
55 愛知県名古屋(2)	2.14	140 新潟県上越市	4.27	225 北海道江別市	12.8
56 大阪府藤井寺市	2.24	141 新潟県南魚沼郡湯沢町	4.28	226 栃木県下都賀郡石橋町(現 下野市)	12.20
56 北海道紋別郡遠軽町	2.24	142 岐阜県土岐市	5.10	227 鳥取県倉吉市	H18.1.6
58 東京都千代田区	3.12	143 大阪府貝塚市	5.12	228 広島県尾道市	2.20
59 三重県津市	3.20	144 北海道善良野市	5.21	229 和歌山県橋本市	3.8
60 宮城県仙台市	3.24	144 大阪府大阪市(2)	5.21	230 栃木県日光市	3.15
61 大阪府堺市(2)	3.26	146 大阪府大東市	5.27	231 愛知県名古屋(3)	3.16
62 鹿児島県鹿児島市	3.28	147 福岡県久留米市	6.1	232 神奈川県川崎市(3)	3.30
63 大阪府八尾市(2)	4.1	148 静岡県藤枝市	6.2	233 大阪府吹田市(2)	4.5
64 東京都武蔵野市	4.2	148 三重県志都賀郡野町(現 松阪市)	6.2	234 大阪府門真市	4.11
65 岐阜県本巣郡穂積町(現 瑞穂市)	4.3	150 大阪府岸和田市	6.7	235 東京都世田谷区	4.13
66 埼玉県深谷市	4.4	150 茨城県西茨城郡友部町(現 笠間市)	6.7	236 広島県福山市	4.27
66 大阪府吹田市	4.4	150 茨城県水戸市	6.7	237 大阪府大阪市(4)	4.28
68 東京都八王子市	4.8	153 熊本県熊本市	6.11	238 千葉県流山市	5.12
69 大阪府柏原市(2)	4.11	153 神奈川県大和市	6.11	239 大阪府池田市	5.18
70 北海道札幌市	4.16	155 広島県廿日市市	6.22	239 東京都板橋区	5.18
71 兵庫県姫路市	4.17	156 東京都墨田区	6.30	241 大阪府岸和田市(3)	5.22
72 山口県豊浦郡菊川町(現 下関市)	4.24	157 滋賀県野洲郡野洲町(現 野洲市)	7.06	242 茨城県石岡市	5.24
73 愛知県岡崎市	5.1	158 岐阜県瑞浪市	7.7	243 東京都葛飾区	5.30
74 福岡県大野城市	5.2	159 大阪府箕面市	7.8	244 大阪府八尾市(4)	5.31
75 大阪府寝屋川市	5.7	160 滋賀県滋賀郡志賀町(現 大津市)	7.13		
76 滋賀県高島郡今津町(現 高島市)	5.8	161 栃木県那須郡西那須野町(現 那須塩原市)	7.27		
76 島根県簸川郡多伎町(現 出雲市)	5.8	162 神奈川県横浜(2)	8.6		
78 千葉県八千代市	5.9	163 東京都台東区	8.9		
79 滋賀県大津市	5.14	163 東京都練馬区	8.9		
80 岐阜県岐阜市	5.15	165 滋賀県甲賀郡水口町(現 甲賀市)	8.10		
80 香川県高松市	5.15	166 京都府亀岡市	8.11		
82 大阪府大阪市	5.16	167 兵庫県川西市	8.23		
82 大阪府泉南市	5.16	168 秋田県秋田市	8.30		
84 高知県高知市	5.30	169 神奈川県逗子市	9.6		
85 新潟県新潟市	6.2	170 北海道釧路市	9.17		

北海道室蘭市、遠軽町、北見市、富良野市、釧路市、山形県南陽市、栃木県鹿沼市、日光市、新潟県糸魚川市、柏崎市、島根県出雲市、鳥取県倉吉市は5,000人以上の旅客施設なし

【基本構想作成（予定）状況都道府県別集計（平成 18 年 5 月 31 日現在）】

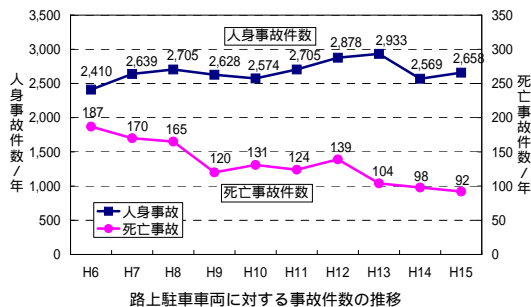
ポイント： 基本構想を作成済み及び作成中の市区町村は 200 を超え、大都市圏を中心に地方部にも着実に広がる作成予定のない市区町村が約 3 割あり、取組み意欲の喚起が必要



注) 平成17年3月調査をベースに平成18年5月31日までに基本構想を受理した市区町村や協議会等を設置した旨の連絡があった市区町村を反映した。

効果的な路上駐車対策による安全で円滑な道路交通の確保

交通容量の低下や事故の原因となっている路上駐車車両に対して、効果的な対策を実施することにより、安全で円滑な道路交通を確保。



(1)取組みの背景と必要性

路上駐車車両による道路交通の安全性・円滑性への影響

都市部における違法な路上駐車は、交通容量の低下による円滑な交通を阻害するだけでなく、安全性も阻害している。例えば、路上駐車密度が5台/km以上の場合と5台/km未満の場合とでは、事故発生状況件数が1.6倍違うなど、路上における駐車車両は交通事故発生に大きな影響を与えている。また、路上駐車車両に起因する人身事故の発生件数は、この10年間でほぼ横ばいと改善の兆しが見えない一方で、駐車車両との衝突による死亡率は事故全体の死亡率の約5倍もの高さとなっている。東京都特別区内の路上駐車台数のほとんどが違反車両であるため、道路交通安全性向上のために路上駐車対策の推進が必要である。

(2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

路上駐車抑止(ハード・ソフト一体となった駐車対策)

違法駐車取締り、路外駐車場や荷捌き施設の整備及び違法駐車防止の啓発活動などの実施主体が異なる駐車対策について、道路管理者と公安委員会及び自治体等が連携して、ハード施策とソフト施策が一体となった総合的かつ集中的な駐車対策を実施してきた。

(3)業績計画(今後の取組みと期待される成果)

ハード・ソフト一体となった駐車対策の全国展開

平成18年6月1日より改正道路交通法の施行に伴い、違法駐車取締りが強化されたことを受け、大都市圏内において違法駐車激しい路線等からモデル路線を選定し、関係機関と連携を強化し、その道路管理者として、駐車禁止区域の明示や荷捌き停車帯の設置等を検討する。併せて、地域の路上駐車に対するルール作りを支援する。

社会実験などによる推進

スムーズな物流を目的として、社会実験等により路上または路外の荷捌き施設を設置し、その効果を検証する。

既存駐車場の利用向上への促進

駐車場整備に関しては着実に実施してきているが、違法駐車数は変わらない状況である。道路混雑の緩和及び円滑な道路交通の確保を図るためには、既存駐車場の利用効率を向上させることが重要である。路上駐車車両及びうろつき交通の削減を目的として、IT技術を活用した駐車場情報システムを構築する。

担当： 道路局 地方道・環境課 道路交通安全対策室

(1) 取組みの背景と必要性

都市部における違法な路上駐車は、道路交通容量を大きく低下させ、渋滞の発生や交通事故の増加等、円滑かつ安全な道路交通を阻害する要因となっている。路上駐車車両が交通容量に与える影響は車線数が少なくなるほど増大し、片側3車線の場合は19%、片側1車線(対面2車線)では40%の低下となる(図6-1)。また、路上駐車密度が1kmあたり5台以上ある場合と5台未満の場合とでは、事故発生状況件数が1.6倍違う(図6-2)。さらに、駐車車両に衝突する人身事故の発生件数は、平成14年に一時減少したものの、平成15年にまた増加する(図6-3)など、改善の兆しが見えない一方で、駐車車両との衝突による死亡率は、事故全体の死亡率の約5倍もの高さとなっている(図6-4)。

なお、東京都特別区内の路上駐車台数のほとんどが違反車両であるため、道路交通安全性の向上のために一層の路上駐車対策の推進が必要である(図6-5, 表6-1)。

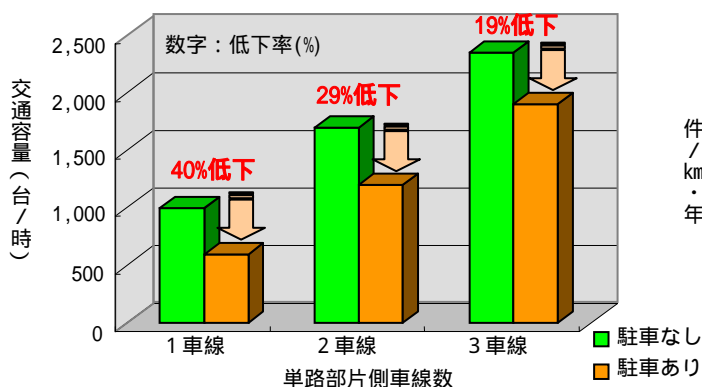


図6-1 路上駐車による単路部の交通容量低下

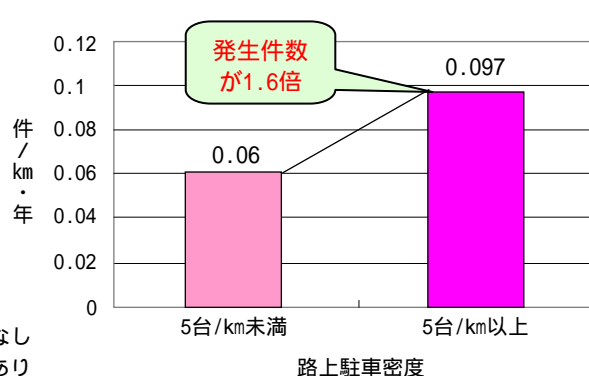


図6-2 路上駐車による事故発生

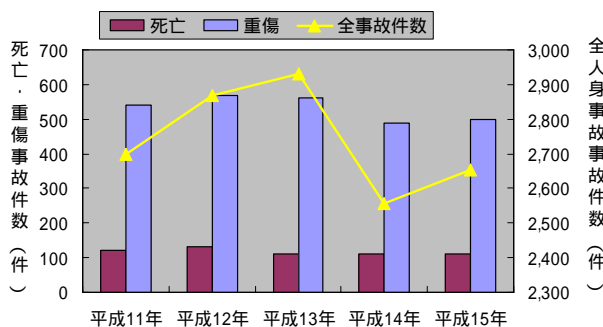


図6-3 駐車車両衝突事故の推移

出典:(財)駐車場整備推進機構:JP0 ニュース,vol145

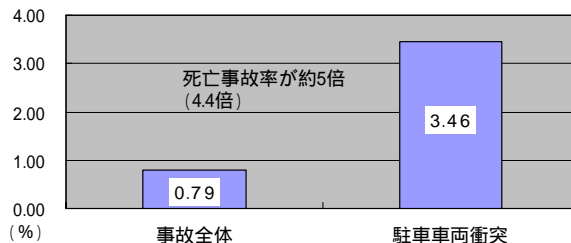


図6-4 事故全体と駐車車両衝突事故の死亡率比較

出典:(財)駐車場整備推進機構:JP0 ニュース,vol145

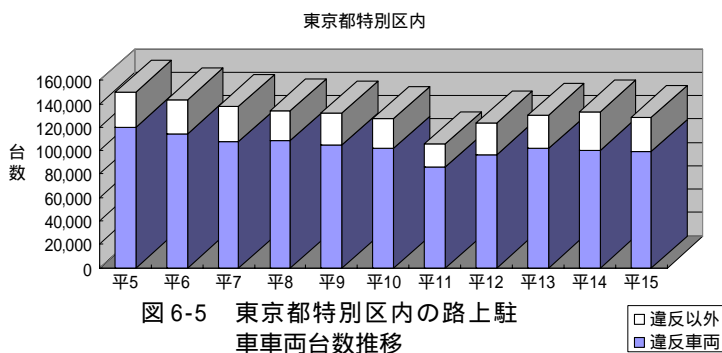


図6-5 東京都特別区内の路上駐車車両台数推移

出典:(財)駐車場整備推進機構:JP0 ニュース,vol145

表6-1 東京都特別区内の路上駐車車両台数推移

区分	平5	平6	平7	平8	平9	平10
駐車台数合計	150,091	143,671	137,653	134,467	131,844	127,685
違反車両	119,699	114,548	107,785	108,955	104,553	102,063
違反以外	30,392	29,123	29,868	25,509	27,291	25,622

区分	平11	平12	平13	平14	平15
駐車台数合計	105,860	124,123	130,592	133,439	128,303
違反車両	86,309	96,146	101,577	100,272	99,214
違反以外	19,551	27,977	29,015	33,167	29,089

出典:(財)駐車場整備推進機構:JP0 ニュース,vol145

【 1 . 供用中道路の安全・安心を確保する】

(2) 達成度報告 (昨年度の取組みと成果)

路上駐車への抑止(ハード・ソフト一体となった駐車対策)

違法駐車への取締り、路外駐車場や荷捌き施設の整備及び違法駐車防止の啓発活動などの実施主体が異なる駐車対策について、道路管理者、公安委員会及び自治体等がこれまで以上に連携し、ハード施策とソフト施策が一体となった、総合的かつ集中的な取組みを実施した。

これまでの取組みとしては、各種社会実験等により施策の効果を確認するとともに、大都市圏の違法駐車が多くなる路線をモデル路線に選定し、警察の取締り強化と併せた駐車対策の推進を図った。その結果、図 6-6 に示す例では、路上駐車は平均で 63%削減されるといった効果が見られた。



グレーは公安委員会が実施する対策

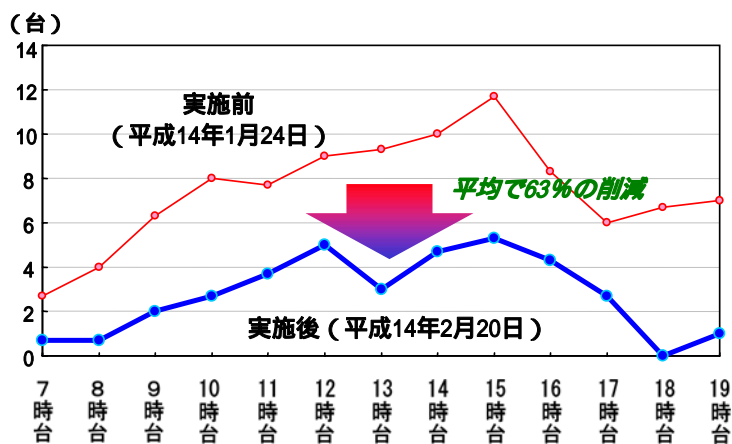


図 6-6 対策前後の路上駐車の状態 (靖国通り小川町交差点)

(3) 業績計画 (今後の取組みと期待される成果)

ハード・ソフト一体となった駐車対策の全国展開

平成 18 年 6 月 1 日より改正道路交通法が施行され、路上駐車車両への取締りが強化されたことを受け、大都市圏内において、違法駐車が多い路線等からモデル路線を選定し、警察・地方公共団体との連携を強化し、道路管理者として以下の対策について検討する。

- ・ 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の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やかな駐車規制との連携
- ・ 地域のルール作りの支援 (荷捌きの場合、商店等地域主体のローカルルールの普及)

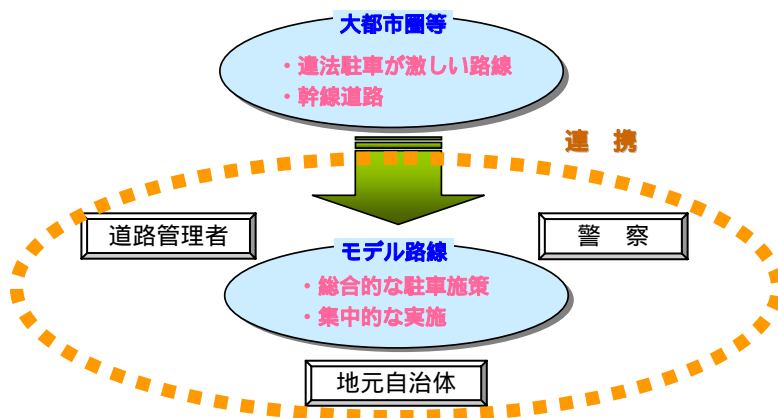


図 6-7 大都市圏内における駐車対策の基本スキーム

社会実験などによる推進

【渋谷地区端末物流対策アンド駐車マネジメント複合実験】

荷捌きスペース設置：利用時間は概ね守られ、物流ドライバーの大半が継続を希望

・路外荷捌きスペースでは1日80台、路上荷捌きスペースでは1日1,000~1,200台の利用があり、利用時間のルールについても路外で9割、路上で約7割遵守。

・荷捌きの平均横持ち距離（駐車場所から配送先まで荷物を運ぶ距離）は44mから39mに短縮。

荷捌きの所要時間には大きな変化なし。

既存駐車場の利用向上への促進

駐車場整備に関しては着実に整備を実施してきているが、例えば東京23区内における違法駐車は約10万台発生しており、道路混雑の緩和及び円滑な道路交通の確保を図るためには、既存駐車場の利用効率を向上させることが重要である。そこで、多様な利用者選好に的確に応え得る駐車場案内システムの普及を促進するため、個別駐車場への満空情報発信機の設置、インターネットや通信機能付きカーナビゲーション等を活用した駐車場情報収集・提供システムを構築する。

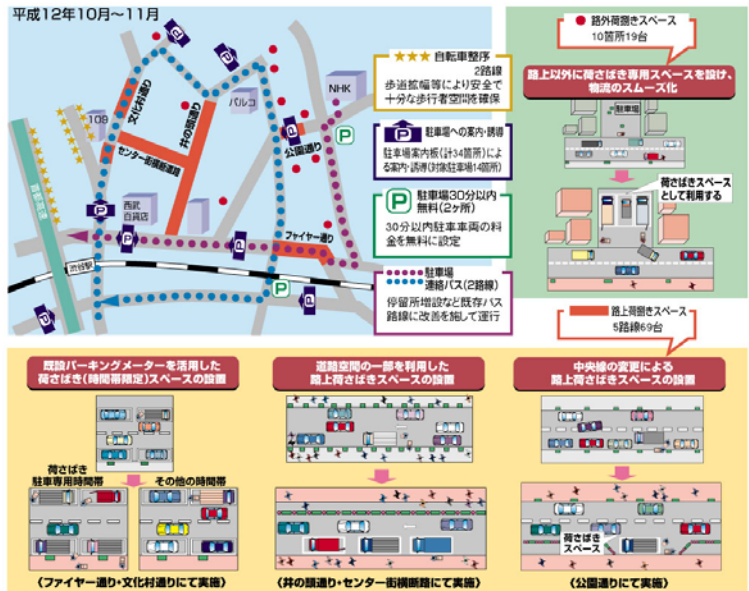


図6-8 渋谷地区端末物流対策アンド駐車マネジメント複合実験

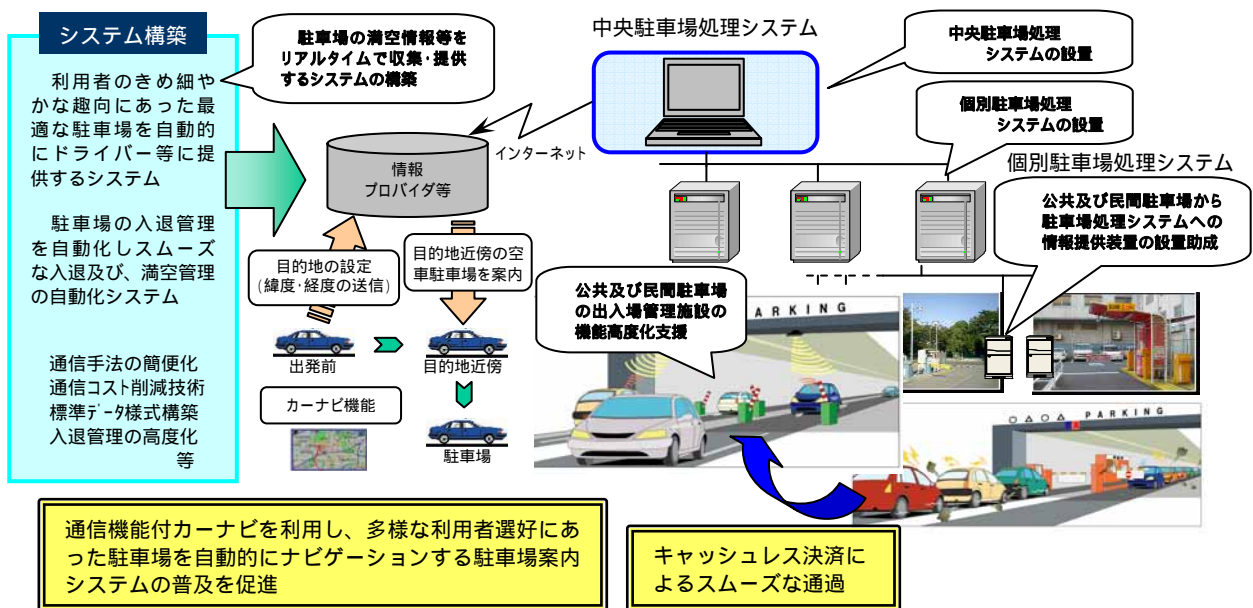


図6-9 駐車場情報高度化システムの一例

【関連する平成18年度の主な施策】

ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進
駐車場情報高度化システムの構築

効果的な渋滞対策の推進

渋滞損失の全国値は順調に減少傾向。
新規路線の供用だけでなく、各地で工夫をこらした速効対策を実施。



渋滞対策実施例(福島西道路4車線化)

(1)取組みの背景と必要性

全国の渋滞による損失は年間12兆円に上り、1人あたり年間30時間の時間損失

道路交通需要の伸びや非効率的な自動車の使われ方により、道路交通渋滞の状況は深刻化しており、全国で年間に発生する渋滞損失は約38.1億人時間、貨幣価値換算すると約12兆円にも上り、環境問題、経済効率の低下等を引き起こしている。このため、渋滞損失が集中する都心部や全国各地に存在する主要渋滞ポイントについて、効率的かつ効果的な渋滞対策を実施していく必要がある。

(2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

対策必要箇所の抽出を各地で工夫

渋滞対策箇所の適切な抽出については優先度明示方式を基本としつつ、客観的データと住民アンケートを組合せ、要対策箇所を抽出するなど、各地で工夫した取り組みを実施した。また、対策が必要な主要渋滞ポイント約2,200箇所を抽出した。

今すぐできる対策、事業実施中でもできる対策を検討・実施

現場状況に応じて、時間のかかる道路整備以外の手法を検討し、実施した。事業実施段階においても、工事規制中の渋滞悪化を緩和させる取り組みを実施し、現場レベルで対応可能なマネジメントを実践した。国道8号高岡市四屋～江尻間においては800万円の整備費用で年間4億円の渋滞損失削減効果が得られた。

(3)業績計画(今後の取組みと期待される成果)

新たな渋滞対策プログラムの策定

主要渋滞ポイントの対策、及び利用者等からの意見などを踏まえたその他の渋滞対策について、各地の渋滞対策協議会で渋滞対策プログラムを策定・実施する。対策事業中の主要渋滞ポイントは約1,700箇所、うち、平成18年度に対策事業が完成(但し、一部対策完了も含む)する箇所は約260箇所である。

費用対効果を意識したソフト施策の実施

CO₂削減アクションプログラム重点地区において、モビリティマネジメントを含むソフト施策による渋滞対策事業を実施する。モビリティマネジメントを実施する約10地区においては、費用対効果を意識した効果把握を実施する。

事業の実施計画の最適化

平成18年度に対策事業が完成(但し、一部対策完了も含む)する箇所について効果を把握し、場合によっては事業の進め方の方針転換を図るなど、引き続き、渋滞の激しい箇所に予算を重点投資する。

(4)代表的な指標の動向

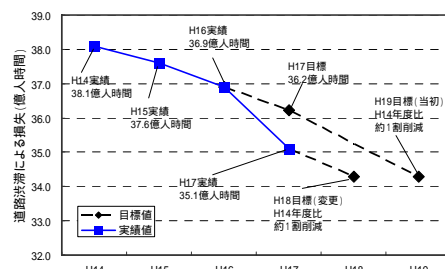
東海環状自動車道供用の効果により中部県内の渋滞損失が減少

一昨年(平成16年)3月に供用した東海環状自動車道により、中部地区の渋滞損失が減少した。

全国の渋滞損失時間は36.9億人時間(H16実績)から35.1億人時間(H17実績)へと1.8億人時間(6,000億円/年)減少

平成18年度は1年前倒しで中期的な目標である約1割削減を目指す。

平成16年度実績	年間約36.9億人時間(全国;計算値)
平成17年度	実績 渋滞損失を約5%削減し、約35.1億人時間まで減少
	目標 年間約36.2億人時間(全国;計算値)
中期的な目標	平成19年度までに約1割削減
平成18年度の目標	1年前倒しで渋滞損失時間1割削減



担当：道路局 企画課 道路経済調査室

(1) 取組みの背景と必要性

道路交通需要の伸びや非効率的な自動車の使われ方により、道路交通渋滞の状況は深刻化しており、全国で年間に発生する渋滞損失は約 38.1 億人時間、貨幣価値換算すると約 12 兆円にも上っている。渋滞による速度低下に伴い、経済損失の増大や CO₂ 排出の増大などの課題が発生しているほか、物流コストの増加などにより、企業立地の進展にも影響を与える結果となっている。

国土交通省ではこれまで3次にわたる渋滞対策プログラムを始め、都市圏交通円滑化総合計画など各種渋滞対策を実施してきたところであるが、渋滞損失が集中する都道府県庁所在地周辺や、全国各地に存在する主要渋滞ポイントについて、引き続き効果的かつ効果的な渋滞対策を実施していく必要がある。



図 7-1 東京圏に集中する主要渋滞ポイント

(2) 達成度報告 (昨年度の取組みと成果)

客観データと住民意見を組み合わせ、効果的な事業を実施

関東地方整備局では、渋滞損失時間という客観的データに加えて、地域住民のニーズに応える観点から、住民アンケートと組み合わせ、要対策箇所を抽出する取り組みを実施した。

客観的データと住民アンケートを組合せて、効果的な道路行政を推進 (栃木県の事例)

- 【現 状】 渋滞の 5 割が約 2 割の道路に集中するほか、観光地では休日に渋滞が発生。
- 【取組み】 プローブデータや、観光シーズン・イベント時等の補足調査をもとに、**重点的な取組みが必要な要対策箇所の候補を選定。**
様々なデータから抽出した要対策箇所に対して、**住民の実感や意見等を収集するためのアンケート調査を実施し (H18.2.5~28) 要対策箇所を更に厳選。**
「渋滞見える化プラン」として県民の皆さまへ「見える化」。
- 【今 後】 ・県民の皆さまがこのプランを有効に使用できるように、**引き続きデータによる確認を行い、対策箇所の追加・見直しを実施。**
・すぐできる対策を実施し、**対策効果を広く県民の皆さまに発表。**

渋滞見える化プラン

とちぎの"みち"はいま…

● 渋滞の**5割**が約**2割**の道路に集中^{*1}

※1: 走行調査結果 (H17上半年: 平日)

● 主要観光地では、シーズン中の所要時間が、**平常時の5倍**^{*2}

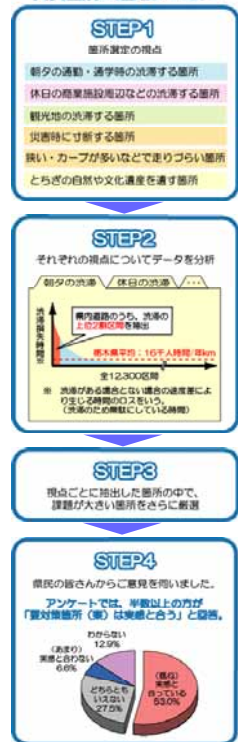
※2: 走行調査結果 (H17.10月、11月)

- 宣言1 道路の課題をデータできちんと把握します。
- 宣言2 解決を急ぐべきところから重点的に対策します。
- 宣言3 道路行政をもっと分かりやすく「見える化」します。

道路見える化計画



代表箇所の選定プロセス



【 . 道路交通を円滑化する】

今すぐできる対策、事業実施中もできる対策を検討・実施

道路整備による抜本対策が困難な箇所や、計画があっても事業が完成するまで時間を要する箇所では、事業が完成するまで手をこまねくのではなく、他に取りうる手段がないか、現場状況や渋滞原因を徹底的に分析し対策の検討を行った。マネジメントの好事例の共有などにより、各地で工夫を凝らした対策を実施している。

北陸地方整備局では渋滞カルテを活用し、効果的な短期対策を実施することで、わずか8百万円の整備費用で4億円/年の渋滞損失削減効果を実現した。また、四国地方整備局では工事実施中の渋滞を緩和させる施策を実施した。

渋滞カルテの活用 ~ 短期対策の効果的な実施 ~

抜本対策が困難な箇所について、カルテを活用し、効果的な短期対策を実施 【富山河川国道事務所】

【カルテ作成箇所】 長期対策（バイパス、環状道路等）に時間を要し、緊急な対策が必要な箇所
 渋滞・事故の観点から特に劣悪な区間に該当する箇所
 用地買収などが生じない対策（既存用地内での対策が可能）が可能で、早期効果発現が見込める箇所

【渋滞カルテの作成例：国道8号 高岡市四屋～江尻】



抜本対策は困難であるが、6車線化の余地あり

国道富山事務所
路肩転用し車線増
 事業費少なく渋滞緩和

国道交通富山事務所 60号のアクセスも近い結果が得られた。県道事務所は、志路橋の上は、同事務所による内は除雪した雪害も発生し、渋滞を緩和するため、車と歩行者の混雑を解消し、歩行者の通行を妨げないよう、歩道に転用し、車線を確保した。また、幅の広い路肩を有効活用し、車線を確保した。また、歩行者の通行を妨げないよう、歩道に転用し、車線を確保した。また、歩行者の通行を妨げないよう、歩道に転用し、車線を確保した。

6車線化により交通容量が増大し、慢性的な渋滞を緩和

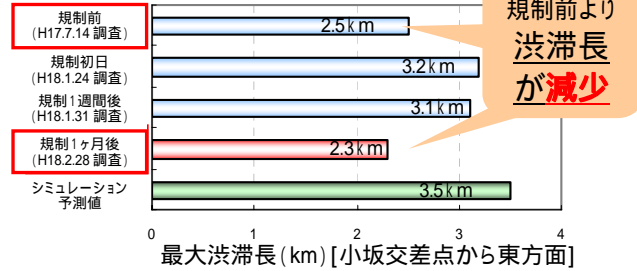
1年3ヶ月の車線規制中の渋滞悪化を広報キャンペーンの実施で緩和

- 【現状】国道11号小坂交差点（愛媛県松山市）の立体化に1年3ヶ月間の車線規制が最低限必要。
- 【分析】愛媛大学と協働でシミュレーション分析を実施し、車線規制後の渋滞状況を正確に再現。その結果、朝ピーク時の交通台数を約300台削減することで、規制前の渋滞レベルに抑制可能と推定。
- 【実施】「こさか300キャンペーン」として、車線規制に伴う渋滞悪化を道路利用者へ周知し、渋滞緩和施策に参加してもらえモニターを募集。
- 【効果】車線規制の開始された1週間は、渋滞長および所要時間ともに大幅増加（渋滞悪化）。しかし、1ヶ月後には交通量は落ち着きを取り戻し、現在までに大きな渋滞および苦情もない。いずれかの施策に参加可能で、キャンペーン終了後に参加状況に応じた特典を受けられるモニターを募集し、工事中の交差点通行台数を削減。

施策1 電車・バスに乗り換え
施策2 自転車通勤
施策3 少し早めの出勤

キャンペーンモニター数の推移
 ・応募総数 289名
 ・モニター登録数 154名

公共交通機関への転換者 36名
 自転車への転換者 21名
 早朝出勤者 87名
 その他協力者 10名



(3) 業績計画 (今後の取組みと期待される成果)

新たな渋滞対策プログラムの策定

主要渋滞ポイントや利用者等の意見などを踏まえたその他の渋滞箇所の対策について、各都道府県の渋滞対策協議会において各地区の特色を活かした渋滞対策プログラムを策定する。これを関係者間で共有化するとともにフォローアップを行い、渋滞対策の取組みをさらに加速させる。

費用対効果を意識したソフト施策の実施

渋滞対策の一手段として各地でTDM施策を実施しているが、予算と事業が対応して効果も計測しやすいハード整備に対し、実施主体が事業者などにも及び、ソフト施策は投資に対する効果の把握が十分図られていなかった。その結果、一過性の取組みで終わってしまう施策も多かった。H18年度はソフト施策に着目し、マネジメントのサイクルに位置づけた取組みを実践する。特に、昨年度は新しい渋滞対策としてモビリティマネジメントの取組みを開始したところであるが、H18年度は全国約10地区で実施をするにあたり費用対効果を意識して投資額とその効果が見えるようにする。

ソフト施策のマネジメント～福山都市圏の取組み～

【H15～H17の対策】

- ・福山都市圏では平成15年度に交通円滑化総合計画を策定し、ソフト施策を重点施策とした取組みを開始。
- ・平成15、16年度に実施したノーマイカーデー(期間限定)では、高い効果を確認。このため、平成17年度からは、通年的効果の発現に向けた取組みへ転換。

【反省、課題の抽出】

- ・過去2カ年(H15、H16)の実験では、**実施期間が拡大したことによる参加率の低下**、実施3ヶ月後のフォローアップ調査による**継続率の低下**が確認されており、個人の負担が少なく、かつ**継続意識を持続できる仕組みが必要**。

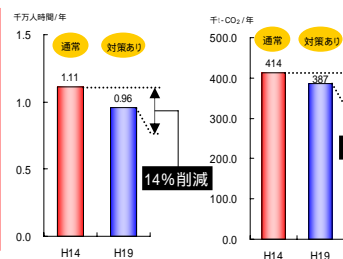
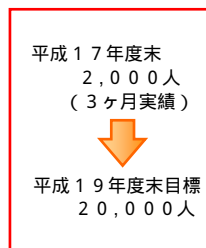
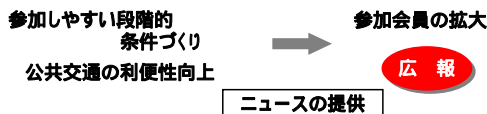
【施策にフィードバック】

- ・このため、参加者の負担を軽減する取組みを基本とし、参加者の意欲と継続意識を高めるため、**参加メリットの提供と効果をフィードバックする仕組み**を、地域を構成する4者(住民、企業、行政、支援団体)で構築し、**平成18年1月より「Bingo-EST」として本格開始**。



【H18年度 参加者拡大に向けた広報と支援施策の段階的实施との連携で目標達成へ】

- ・Bingo-ESTの目標達成に必要な会員規模(約2万人)拡大に向け広報を実施。
- ・参加しやすい条件づくりとして、広報との連携によりサービスの改善努力を住民に表明。
- ・継続的な広報には、参加者の心理にも配慮した内容とするほか、支援施策であるTFP調査などにより、参加会員の拡大とともに主体施策の地域への定着と目標・効果の発現を図っていく予定。



会員目標は、個人負担の軽減のため、1人が月1回の実施頻度を想定し、計画目標(ピーク時所要時間短縮)が継続的に発現するために必要な規模として設定。効果は、この月間2万人が参加することによる渋滞損失、CO₂排出量の削減効果。

今後予定している広報・活動計画

ツール	ターゲット	広報量	企画
ラジオCM	2台-利用者	5-6本/日	コンパクトエースの周知
ラジオバス	一般	3社各1台	中国バス、新幹線、井筒鉄道3社各1台ずつにコンパクトエースを中心に表記
チラシ	20-30代	1頁/月(7回/年)	心理/時差()をシリーズ化させて展開
経済リポート	20-50代 就業者	1頁/号(9回/年)	支援施策の進展などをニュースとして付加
新聞	一般	朝・5段半(7回/3回/年)	心理/時差 にニュースを付加
市内イベント参加	一般	グッズ配布 2,000冊 3,000冊	グッズ(グッズ)配布 グッズ(マイカー、自転車)の配布 マイカー/自転車/自転車/歩行者の運賃(6/30)
パワポ		2,000本	心理/時差、記載の付配布
パンフレット(4対1) (4対1) (4対1)		2,000本	心理/時差、記載の付配布
チラシ/ポスター(4対1)		1,000冊	グッズとチラシの配布
交通フォーラム			交通フォーラムを開催し啓蒙を促す

参加意欲を促進させるシステムの構築

- 中心部レンタサイクル供用 H18年7月
- TFP調査実施 H18年9月
- バス情報の提供 H19年1月(予定)
- 中心部ルーパス運行 H19年3月(予定)

効果確認・把握

会員数動向 : / 20,000人

月別簡易集計 : 方面別参加者 / 方面別目標人数 × H19 効果

年間確定集計 : 渋滞損失時間年間確定値による評価

都市圏内主要渋滞ポイント継続調査による累積渋滞量の比較

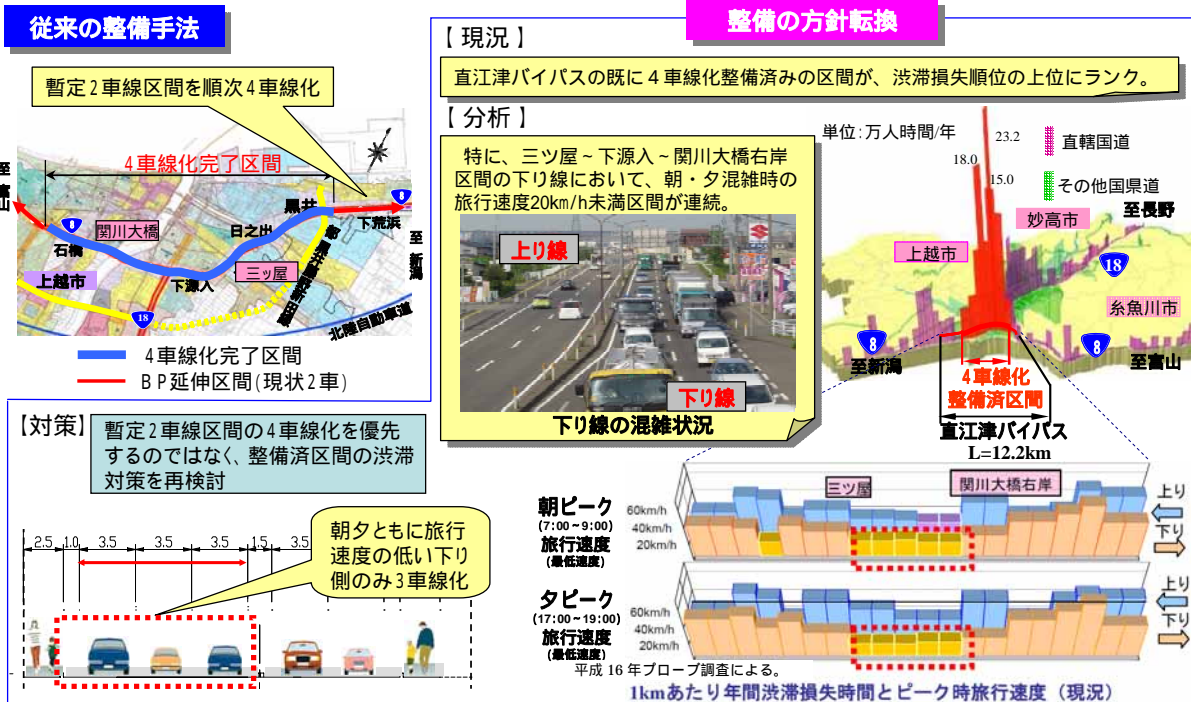
【 . 道路交通を円滑化する】

事業の実施計画の最適化

対策完了箇所についても効果を把握し、場合によっては事業の進め方の方針転換を図るなど、引き続き、渋滞の激しい箇所に予算を重点投資する。また、事後評価の結果など対策後の評価結果を分析し、次なる対策に活用していく。

事業の進め方の方針転換 ~ 4車線化済み区間の渋滞を分析し、片側区間を3車線化 ~ 暫定2車線区間の整備を優先する従来手法から4車線化済み区間の渋滞対策を再検討

【現況】 国道8号直江津バイパスの上越市三ツ屋～関川大橋右岸は朝夕のラッシュ時において著しい渋滞が発生
 【分析】 渋滞損失時間、旅行速度を分析し、朝夕ともに下り方向の渋滞が顕著であることが判明
 【対策】 三ツ屋～関川地区の5車線化を優先して整備し、渋滞解消を図る。(平成18年度より着手)



平成17年度の取り組みでは、必ずしも定量的データには現れていないものの、マネジメントの取り組みが定着している地域と、十分定着していない地域の差が見られた。平成18年度は目標の確実な達成に向け、渋滞対策のマネジメントサイクルの更なる定着をはかり、全国いずれの地域でも前年度に対して指標値が改善するよう、引き続き渋滞対策の取り組みを推進していく。

【関連する平成18年度の主な施策】

抽出した渋滞対策箇所に以下の対策事業を組み合わせ実施

- ・ 交差点立体化、バイパス・環状道路の整備をはじめとする交通容量拡大策
- ・ 道路管理者以外に公共団体や、事業者等と連携した交通需要マネジメント施策、マルチモーダル施策など
- ・ 有料道路の有効活用や道路用地の活用など既存ストックの活用施策

新たな取り組みとしてモビリティマネジメントの積極的な推進

(4) バックデータ

指標の動向

渋滞モニタリング区間における平成 17 年度の渋滞損失時間は、対前年度比約 5%減少し、全国の渋滞損失時間は 36.9 億人時間 (H16 実績) から、35.1 億人時間 (H17 実績) へと、1.8 億人時間 (約 6,000 億円/年) 減少となった。

例年に比べ削減時間が大きい理由としては、東海環状自動車道の供用など削減効果の大きい事業が供用を開始したことや、料金割引施策により高速道路への転換が図られたことが考えられる。一方、県別にみても、渋滞損失時間が増加しているところも見られた。増加している県の特徴としては、新規供用箇所が少なく渋滞緩和が図れなかったことや、工事による車線規制等により渋滞が悪化したこと、また、自然災害による通行止め等により交通が集中したことなどが挙げられる。

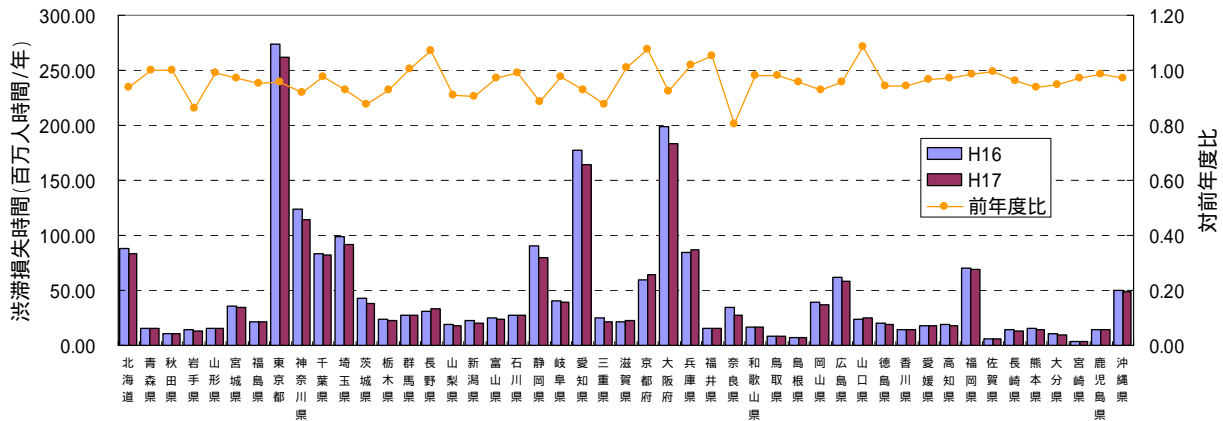


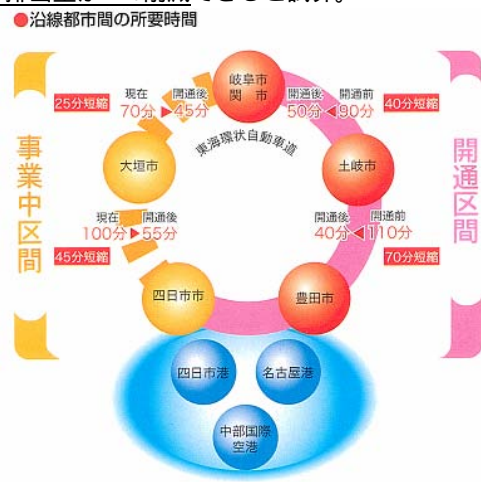
図 7-2 渋滞損失時間の比較及び対前年度比 (渋滞モニタリング区間)

東海環状自動車道供用の効果により中部県内の渋滞損失が減少

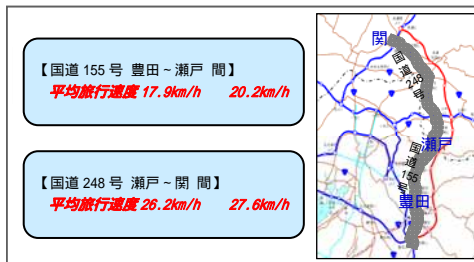
環状道路の整備により、沿線都市間の所要時間が短縮

- 東海環状自動車道及び伊勢湾岸自動車道の開通により、沿線都市間の時間が短縮。
 - 東海環状自動車道に並行する一般国道でも、交通量の減少により旅行速度が上昇。
- 岐阜県土岐市役所から愛知県豊田市役所までの所要時間は、これまで一般国道を利用して約 110 分かかっていたところ、約 15 分短縮され、約 95 分で行けるようになった。また、東海環状自動車道を利用した場合、約 70 分短縮され、約 40 分で行けるようになった。

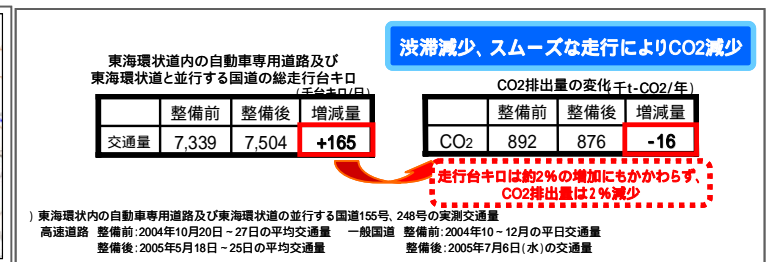
このような速度の上昇によって、地球温暖化に影響のある CO₂ 排出量が 2% 削減できると試算。



走行速度向上などの効果



二酸化炭素排出量の削減効果



【 . 道路交通を円滑化する】

【都道府県別総損失時間】

ポイント： 道路1kmあたり 三大都市圏に集中

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

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	30.0	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)	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)	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)	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)	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)	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)	60.3 (1)	9.5 (7)	82.6 (3)
	愛知県	27,501 (2)	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)	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)	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。

■ 上位5位 ■ 下位5位

カッコ内は順位、網掛けは上位・下位それぞれ5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。

【都道府県別の渋滞損失時間】

■ 上位 5 位 ■ 下位 5 位

区分	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 に対するモニタリング 区間延長の割合	モニタリング区間 渋滞損失時間 (H16)	モニタリング区間 渋滞損失時間 (H17)	対前年度比 (H17/H16)	
単位	km	km	(%)	万人時間/年	万人時間/年		
全国	10,701	190,607	6%	216,218	205,872	0.95	
都 道 府 県	北海道	329.5 (10)	18,776 (1)	1.8% (41)	8,821 (7)	8,287 (7)	0.94 (15)
	青森県	91.3 (35)	3,963 (19)	2.3% (36)	1,532 (35)	1,531 (35)	1.00 (40)
	秋田県	64.5 (42)	3,906 (20)	1.7% (43)	1,122 (42)	1,120 (42)	1.00 (39)
	岩手県	67.7 (41)	4,925 (10)	1.4% (46)	1,454 (39)	1,252 (41)	0.86 (2)
	山形県	85.1 (37)	3,773 (23)	2.3% (37)	1,536 (34)	1,521 (36)	0.99 (36)
	宮城県	194.7 (16)	3,603 (24)	5.4% (14)	3,577 (17)	3,472 (17)	0.97 (27)
	福島県	112.1 (29)	6,426 (3)	1.7% (42)	2,186 (27)	2,085 (27)	0.95 (19)
	東京都	1002.9 (1)	2,685 (34)	37.3% (1)	27,388 (1)	26,203 (1)	0.96 (21)
	神奈川県	621.4 (4)	2,267 (41)	27.4% (3)	12,380 (4)	11,397 (4)	0.92 (8)
	千葉県	480.3 (7)	3,902 (21)	12.3% (6)	8,392 (9)	8,199 (8)	0.98 (31)
	埼玉県	558.0 (5)	3,547 (27)	15.7% (4)	9,888 (5)	9,198 (5)	0.93 (12)
	茨城県	288.0 (11)	4,661 (13)	6.2% (13)	4,322 (14)	3,783 (15)	0.88 (4)
	栃木県	137.9 (23)	3,854 (22)	3.6% (29)	2,408 (24)	2,235 (24)	0.93 (11)
	群馬県	189.6 (18)	3,591 (25)	5.3% (16)	2,779 (21)	2,792 (19)	1.00 (41)
	長野県	211.6 (15)	5,879 (5)	3.6% (28)	3,124 (19)	3,341 (18)	1.07 (45)
	山梨県	115.3 (27)	2,157 (44)	5.3% (15)	1,926 (30)	1,755 (31)	0.91 (7)
	新潟県	187.7 (20)	7,052 (2)	2.7% (33)	2,235 (26)	2,025 (28)	0.91 (6)
	富山県	113.5 (28)	2,787 (33)	4.1% (23)	2,469 (23)	2,401 (23)	0.97 (29)
	石川県	105.2 (31)	2,572 (36)	4.1% (21)	2,789 (20)	2,763 (20)	0.99 (37)
	静岡県	471.5 (8)	4,604 (14)	10.2% (8)	8,990 (6)	7,979 (9)	0.89 (5)
	岐阜県	216.6 (14)	4,932 (8)	4.4% (19)	4,001 (15)	3,903 (14)	0.98 (30)
	愛知県	761.9 (3)	5,720 (6)	13.3% (5)	17,721 (3)	16,427 (3)	0.93 (10)
	三重県	157.2 (22)	4,019 (18)	3.9% (24)	2,507 (22)	2,192 (26)	0.87 (3)
	滋賀県	129.9 (25)	2,537 (39)	5.1% (17)	2,185 (28)	2,211 (25)	1.01 (42)
	京都府	257.8 (13)	3,152 (31)	8.2% (11)	5,957 (12)	6,400 (11)	1.07 (46)
	大阪府	801.8 (2)	2,546 (38)	31.5% (2)	19,825 (2)	18,344 (2)	0.93 (9)
	兵庫県	515.4 (6)	6,119 (4)	8.4% (10)	8,511 (8)	8,668 (6)	1.02 (43)
	福井県	91.4 (34)	2,431 (40)	3.8% (26)	1,515 (36)	1,596 (34)	1.05 (44)
	奈良県	185.9 (21)	2,168 (43)	8.6% (9)	3,409 (18)	2,745 (21)	0.81 (1)
	和歌山県	105.4 (30)	2,899 (32)	3.6% (27)	1,670 (33)	1,640 (33)	0.98 (32)
	鳥取県	44.4 (46)	2,199 (42)	2.0% (39)	839 (44)	824 (44)	0.98 (33)
	島根県	50.2 (44)	3,511 (28)	1.4% (45)	749 (45)	717 (45)	0.96 (22)
	岡山県	188.8 (19)	4,890 (11)	3.9% (25)	3,916 (16)	3,643 (16)	0.93 (13)
	広島県	265.3 (12)	5,389 (7)	4.9% (18)	6,140 (11)	5,864 (12)	0.96 (20)
	山口県	130.3 (24)	4,124 (17)	3.2% (30)	2,323 (25)	2,523 (22)	1.09 (47)
	徳島県	104.7 (32)	2,558 (37)	4.1% (20)	2,059 (29)	1,937 (29)	0.94 (16)
	香川県	82.8 (38)	2,025 (45)	4.1% (22)	1,481 (38)	1,399 (38)	0.94 (17)
	愛媛県	125.2 (26)	4,150 (16)	3.0% (31)	1,784 (32)	1,726 (32)	0.97 (24)
	高知県	93.1 (33)	3,225 (30)	2.9% (32)	1,849 (31)	1,797 (30)	0.97 (28)
	福岡県	395.2 (9)	4,844 (12)	8.2% (12)	7,031 (10)	6,942 (10)	0.99 (35)
	佐賀県	49.0 (45)	1,916 (46)	2.6% (34)	603 (46)	600 (46)	1.00 (38)
	長崎県	64.1 (43)	2,661 (35)	2.4% (35)	1,420 (41)	1,365 (40)	0.96 (23)
	熊本県	88.8 (36)	4,265 (15)	2.1% (38)	1,493 (37)	1,398 (39)	0.94 (14)
	大分県	69.8 (40)	3,583 (26)	1.9% (40)	1,029 (43)	974 (43)	0.95 (18)
	宮崎県	24.8 (47)	3,280 (29)	0.8% (47)	412 (47)	399 (47)	0.97 (25)
	鹿児島県	80.8 (39)	4,929 (9)	1.6% (44)	1,448 (40)	1,427 (37)	0.99 (34)
	沖縄県	193.1 (17)	1,608 (47)	12.0% (7)	5,026 (13)	4,872 (13)	0.97 (26)

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・下位それぞれ5位以内の都道府県を表す。

渋滞損失時間は、「道路交通センサス」(平成17年度(速報値))及び国土交通省調査(旅行速度:平成14年度~平成17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17年度末現在(一般都道府県道以上)の値。

利用者の視点に立った路上工事縮減

路上工事時間は、H14 比で 3 割以上の縮減を達成。地域で路上工事縮減に取り組む体制づくりが進展。道路利用者の満足度向上が課題。

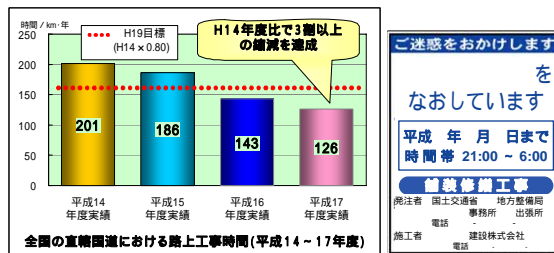


図 路上工事時間の推移と、新しい路上工事看板

(1)取組みの背景と必要性

道路利用者の満足度向上が課題

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の提言 (H15/10) に基づき、路上工事縮減施策を順次展開中である。路上工事時間は、H16 で H14 比 2 割以上の削減となるものの、「道路利用者満足度調査 (H16)」では調査項目 15 件中 13 位と依然低評価であり、一層の工事縮減が必要とされる。

(2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

路上工事時間は引き続き減少、H14 比で 3 割削減を達成

全国の直轄国道における路上工事時間は、前年度比で約 1 割、H14 比で 3 割以上の縮減を達成した。月別工事時間でも年末・年度末を含め減少している。しかし、企業の設備投資の減少等の減少要因の分析が課題となる。

新しい工事看板を全国で実施

「工事内容」、「工事目的」、「工事期間」等が一目でわかる新しい路上工事看板を全国の国道で実施した。

各事務所単位で地域特性に配慮した取組みを実施

大都市及び地方中心都市等で路上工事調整会議を全国 88 事務所 (北海道は開発建設部) 中 78 ヶ所で設置した (H17/4 現在)。

路上工事マナー講習会、優良工事公表 (東京国道事務所) 夜間集中工事による工事時間縮減 (静岡国道事務所) 等きめ細かな取組みも各事務所で行った。

(3)業績計画(今後の取組みと期待される成果)

地域毎の実情を踏まえて路上工事を縮減

路上工事調整会議で地域住民や交通工学等の有識者の意見を聞くこととし、その成果をアクションプログラムとしてとりまとめ、一層のアカウントビリティ・透明性の向上を図る。

(4)代表的な指標の動向

路上工事時間は引き続き減少

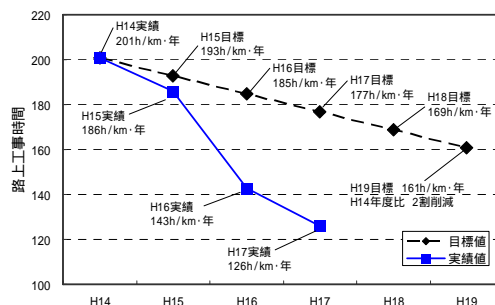
全体では、前年度比で 10% 程度の縮減となった。ブロック別では、8 ブロックで前年度より縮減された。一方、北陸ブロックと沖縄ブロックでは前年度比 5~10% の増加となった。H19 数値目標として設定した管理延長当たり年間路上工事時間を H16 には既に達成済み。

H19 目標を H16 に達成

「H15 道路行政の業績計画書」において、H19 数値目標として設定した管理延長当たり年間路上工事時間を H16 には既に達成済みである。

平成 16 年度実績	1km 当たり年間 143 時間	
平成 17 年度	実績	1km 当たり年間 126 時間
	目標	H14 年度比 12% 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 18 年度の目標	H14 年度比 16% 縮減 (169 時間/km・年)	

国土交通省政策評価基本計画



担当： 道路局 国道・防災課

(1) 取組みの背景と必要性

国土交通省では、毎年度の道路工事を縮減するため、工事の集中化等の諸対策を全国で推進してきた。

例えば、東京・大阪・名古屋の大都市部の国管理・地方管理道路（その他の地域では、国管理道路）を対象に、路上工事への批判が高まる年末・年度末の工事抑制の実施、一定のエリアを対象とした集中的な路上工事の実施とその後の掘り返しを概ね5年間規制する掘り返し重点対策を、東京、大阪、名古屋において、約30カ所で行うなどの対策を講じてきた。

しかしながら、路上工事に対しては依然として批判の声が多く、縮減の効果が実感されていなかった。

その理由としては、(1)道路工事件数の縮減がまだ十分でない、(2)道路工事に伴う渋滞等の影響を軽減する努力が十分でない、(3)道路工事に対して道路利用者の理解が十分得られていない、という大きな3つの問題があると考えられた。

これらの問題を解決するために、平成15年10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について～外部評価に基づく工事とその影響の縮減～」を提言として公表した。この提言において、従来の関係者間による「内部調整型」の縮減施策から、利用者とのコミュニケーションの充実により、利用者が評価・監視し、かつ工事実施主体自らが縮減する「外部評価型」マネジメントへ転換を行うための5つの方向性が示された（図8-2）。

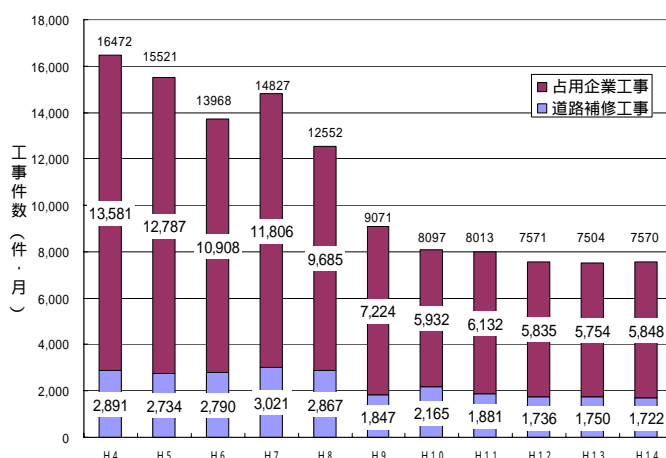


図8-1 東京23区の路上工事件数の推移 (平成4～14年度)

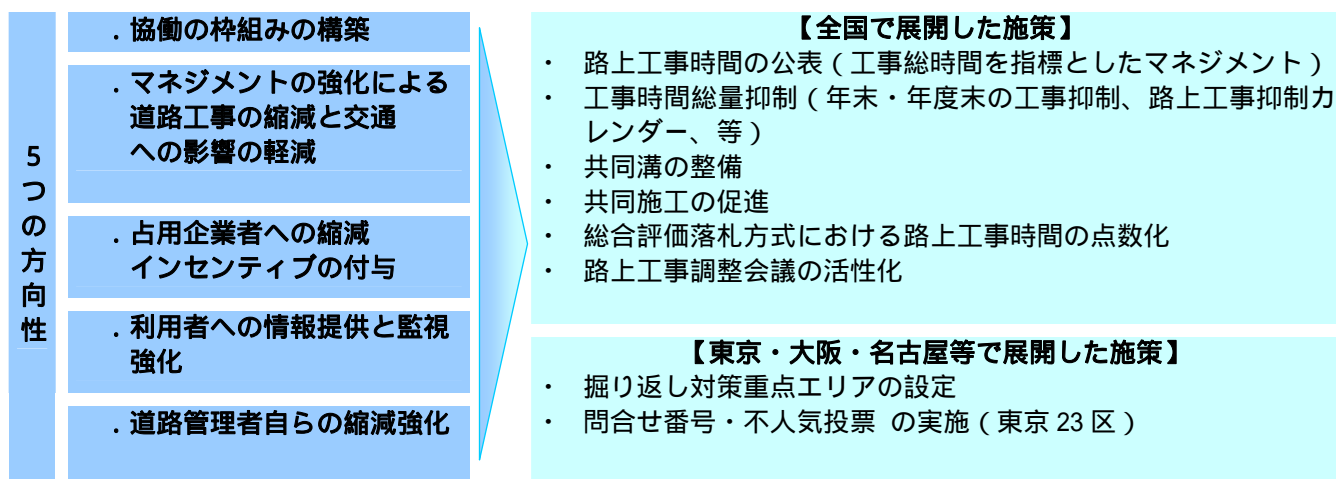


図8-2 提言で示された5つの方向性と提言後に展開した施策

【 ．道路交通を円滑化する】

この提言を踏まえ、平成 16 年度までにいくつかの施策を具体化してきた。

例えば、「問い合わせ番号」は、携帯電話やパソコンを通じて路上工事情報を簡単に検索する施策である。東京 23 区において、平成 16 年 11 月より開始され、平成 18 年 4 月現在で、約 40 万件のアクセスの実績を残している。なお、今後は全国の国管理道路で展開する予定である。

また、問い合わせ番号を応用した「不人気投票」は、平成 16 年 11 月より実施され、平成 18 年 4 月現在、投票数は約 4,000 件に達している。

こうした取り組みの結果、道路利用者満足度調査（平成 16 年度）では、「あなたがよく使う道路の路上工事のやり方」について、満足度点数が前年比で 15 項目中最も向上し、改善の兆しが現れてきた。ただ、調査項目 15 件中の順位は 13 位と前年比では改善したものの、依然として満足度は低い状況にあった。

したがって、今後とも路上工事縮減の取り組みを一層展開することが必要である。

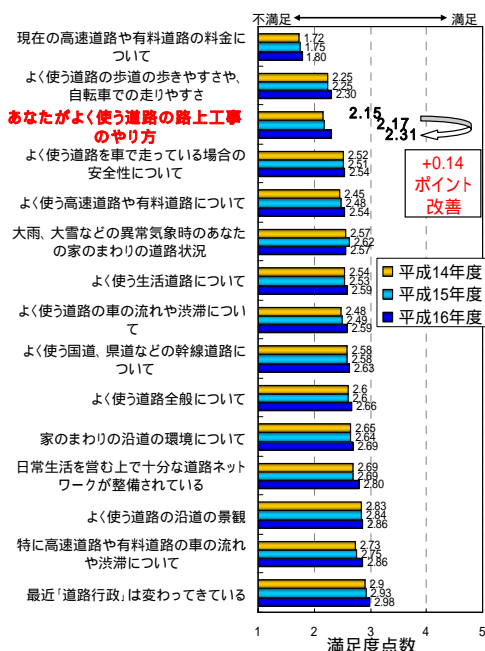


図 8-3 道路利用者満足度調査結果（平成 14～16 年度）

（2）達成度報告（昨年度の取組みと成果）

平成 17 年度に展開した、路上工事施策は次の通りである。

新しい工事看板を全国で実施

平成 17 年度には、「何のために工事をしているのか」、「いつになったら工事が終わるのか」といった道路利用者の声に応えるため、平成 18 年 4 月から、「工事内容」、「工事目的」、「工事期間」等が一目でわかる新しい路上工事看板を、全国の国道で実施した。

新しい路上工事看板は、下記の点に配慮したものとなっている。

- (1)何の工事を何の目的で実施しているかをわかりやすく表示
- (2)工事がいつ終わるのか一目でわかるように強調して表示
- (3)表示内容がより見やすいデザインに変更

さらに、今回の新しい路上工事看板の導入にあわせ、歩行者や工事現場の住民に対して情報提供するための看板を新たに実施することとした。

各事務所単位で地域特性に配慮した取り組みを実施

平成 15 年の「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」の提言における「協働の枠組みの構築」のさらなる展開を図る観点から、大都市及び地方中心都市等で路上工事調整会議の設置による路上工事縮減への取り組みを促進した。路上工事調整会議は、平成 17 年 4 月現在、全国の 88 事務所(北海道は

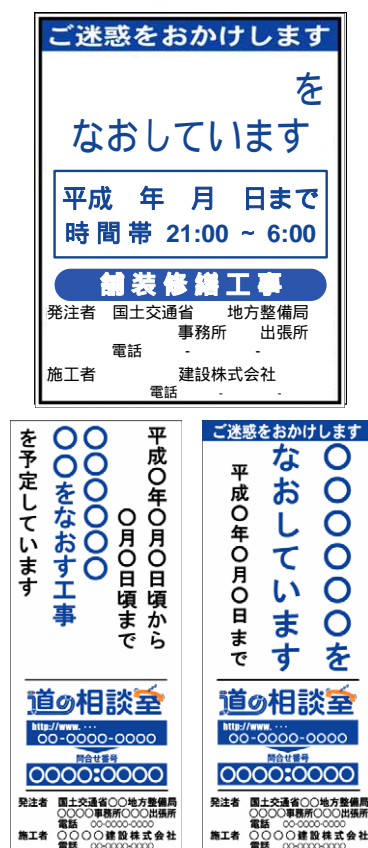


図 8-4 新しい路上工事看板の例

開発建設部)中、78ヶ所で設置されている。

路上工事調整会議では、具体的な目標や縮減手法をまとめたアクションプログラムの策定を行うこととし、各地で検討が開始されている。

このほかに、各地で地域のニーズ特性に応じた路上工事縮減の取り組みを展開している。(コラム参照)

路上工事時間の縮減状況

1) 平成 17 年度は、平成 14 年度比で 3 割超の縮減を達成

以上のような取り組みにより、平成 17 年度の全国の直轄国道の年間路上工事時間は、平成 14 年度比で 3 割以上下回る結果 (126 時間/km・年) となり、平成 19 年度目標値である平成 14 年度比 2 割縮減を平成 16 年度に引き続き達成した。

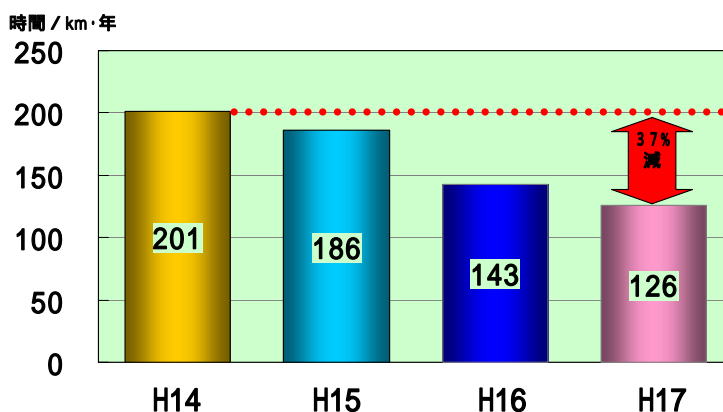


図 8-5 年間路上工事時間 (全国、直轄国道、平成 14 ~ 17 年度)

2) 年末・年度末を含めた全ての月で路上工事時間数の縮減を達成

また、月別路上工事時間数についても、路上工事に対する批判が高まることが多い年末 (12 月) には約 2 割の縮減、年度末 (3 月) には約 1 割の縮減をそれぞれ達成したのをはじめ、年間を通じて前年同月に対する縮減を達成した。

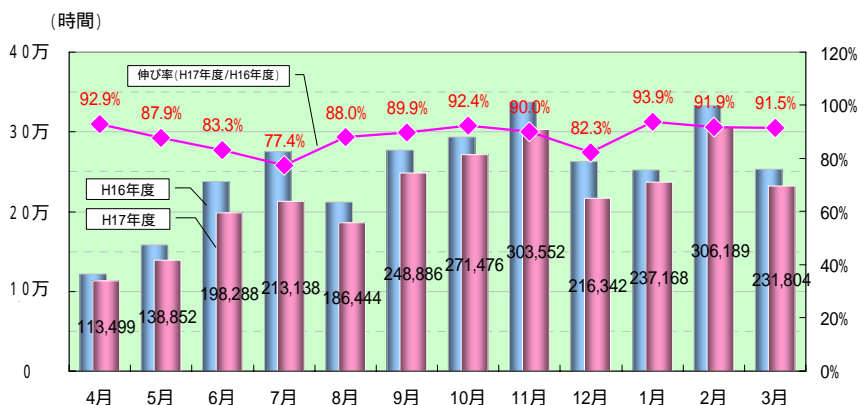


図 8-6 月別路上工事時間 (平成 17 年度、道路補修工事 + 占用企業工事)

【 . 道路交通を円滑化する】

路上工事作業員のマナー講習会（東京 23 区）

目的・背景

路上工事不人気投票で頂いたご意見の集計結果から、「作業員のマナー・態度」に対して道路利用者が不満を有していることを確認。
 このため、電話・電気・ガス事業者等の占用企業者と協働し、誘導技術や誘導時におけるマナー・態度等をテーマとした工事関係者対象の講習会を実施。

概要

実施日時 H17年12月13日 13:30～15:30
 主催団体 東京国道事務所、道路占用工事企業者連絡協議会
 参加人数 約350名
 講習内容 実習「工事現場における誘導方法」

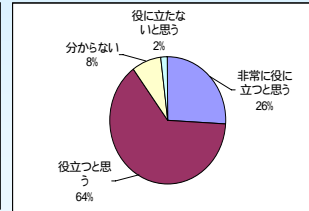
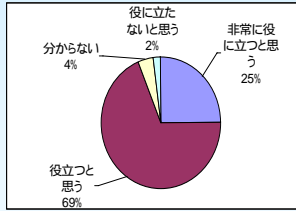
～講師 社団法人 東京都警備業協会 選任講師 佐野峯 清隆 氏～
 講演「工事現場における道路ユーザーに、好感をもっといただく表現技術」
 ～講師 浜松大学 国際経済学部 国際経済学科 教授 長谷川 真知子 氏～
 結果など 講習会終了後のアンケート調査では、講習会の有用性について9割以上が「役立つと思う」と回答



実習風景



講演風景



＜実習について＞ ＜講演について＞
 参加者アンケート：内容の有用性への感想

路上工事縮減に努めた優良工事の公表（東京 23 区）

目的・背景

路上工事縮減や路上工事のやり方に対する工夫等に努めた好事例を選出し、特に優良な工事をホームページで公表。
 工事実施者等の取り組み意欲の向上と、今後の工事実施方法等の改善を図る。

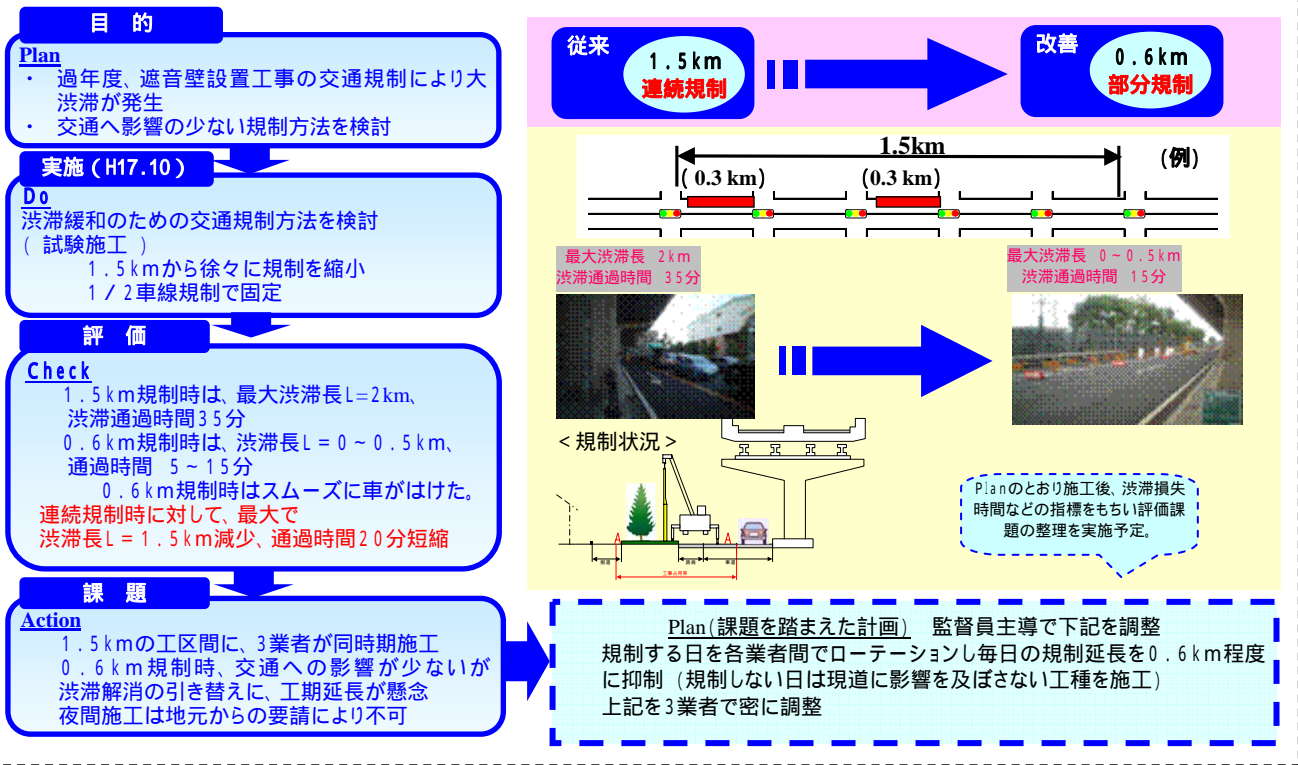
概要

主催団体 東京都道路工事調整協議会
 対象工事 東京23区内で施工された路上工事（非開削工事等含む）
 選考方法 各工事実施者に対して「工事縮減」「渋滞軽減」「新技術・新工法」「交通安全」等に対する効果が認められた工事事例を募集し、協議会による審査により、今後の改善に資する特に優良な工事を選出。
 結果公表 路上工事縮減や路上工事のやり方に対する工夫等に努めた好事例を、事業者名と共にホームページにて公表。

種別	工事概要	事業者
管路の新設	【急曲線シールド工事の導入と道路管理者と共同した共同掘削坑の活用】 単体立坑の削減により路上工事を3ヶ月短縮 掘削箇所削減	東京電力株式会社
	【長距離小口径管推進の導入と立坑のコンパクト化により交通への影響が少ない中央分離帯に作業帯を設置】 作業帯の縮減により道路規制を60日短縮 掘削箇所削減	東京電力株式会社
老管の改修	【長距離泥水70mm径の導入により掘削箇所や施工ヤード箇所を削減】 通常より長い区間を非開削することにより立坑箇所を削減し工期を40日短縮 振動騒音発生箇所の低減	東京都水道局
	【管の内側から修理する工法（ライブジョイントシールド工法）により平均20箇所の管の継ぎ手修理を1箇所の掘削で修理】 継ぎ手毎を掘削して修理する箇所をまとめて修理することにより工期を32日短縮 道路規制の縮減 産業廃棄物の削減	東京ガス株式会社
集中工事	【管の内側に新しい管をつくる工法（製管工法）により非開削で管の補修を実施】 既設マンホールから非開削で管の補修を行うことにより道路規制を24日短縮 建設発生土 騒音振動の抑制	東京都下水道局
大規模掘削	【振動騒音の低減を図るノージョイント化工事を中心とした昼夜連続集中工事を実施】 工事の集中化により道路規制を約8割削減(340回/70回) 騒音振動の低減	首都高速道路株式会社
マンホールの改修	【土留付打ちを2段階に分けて実施】 2段階目の付打ちを道路下で施工することにより道路交通への影響を回避し道路規制を120日短縮	東京地下鉄株式会社
舗装打換	【舗装破砕と蓋の受枠撤去を同時に実施できる工法（円切工法）を採用したマンホールの蓋交換を実施】 舗装切断と破砕 マンホール蓋受枠撤去の工程を集約することにより路上工事時間が35%縮減(マンホール28個で交通規制10日短縮)	東日本電信電話株式会社
	【標準より約30℃低い温度で施工できるアスファルト(中温化アスファルト)を使用した車道舗装工事を実施】 交通開放可能な温度までの時間を短縮することにより路上工事期間を5日短縮 また中温化アスファルトは製缶時の発生CO2が約16%低減	国土交通省 東京国道事務所

路上工事渋滞縮減に努めた工事事例（名古屋市）

[国道 302 号北部遮音壁工事 1.5km 区間]



(3) 業績計画 (今後の取組みと期待される成果)

地域毎の実情を踏まえて路上工事を縮減

地域毎の実情を踏まえた路上工事縮減を実施するため、路上工事調整会議で地域住民や交通工学等の有識者の意見を聞くこととし、その成果をアクションプログラムとしてとりまとめ、一層のアカウントビリティ・透明性の向上を図る。

なお、大阪府における五十日 (ごとび) にあたる 25 日の工事抑制、石川県における冬季の工事抑制、沖縄県における観光客が多い時期の工事抑制など、地域の実情を踏まえた路上工事の縮減の取り組みが展開されている。(図 8-7 参照)

また、路上工事調整会議の調整状況をフォローアップし、地域毎の路上工事縮減施策を一層推進する。

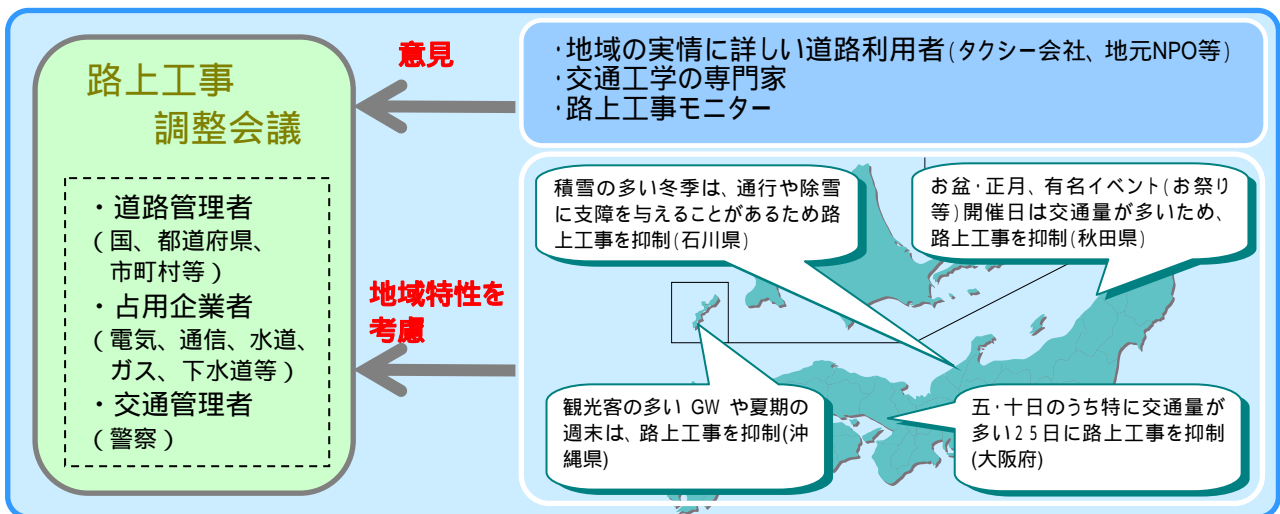


図 8-7 道路利用者の意向を路上工事調整会議に反映

【 . 道路交通を円滑化する】

(4) バックデータ

【全地域において縮減を達成】

ポイント： 前述のように、平成 17 年度の全国の直轄国道の年間路上工事時間は、平成 14 年度比で 3 割以上縮減され、126 (時間/km・年) となり、平成 19 年度目標値である平成 14 年度比 2 割縮減を平成 16 年度に引き続き達成した。

地域別にみても、北陸ブロックと沖縄ブロックでは、平成 16 年度比で増加しているものの、全ての地域で平成 14 年度比 2 割縮減を達成した。

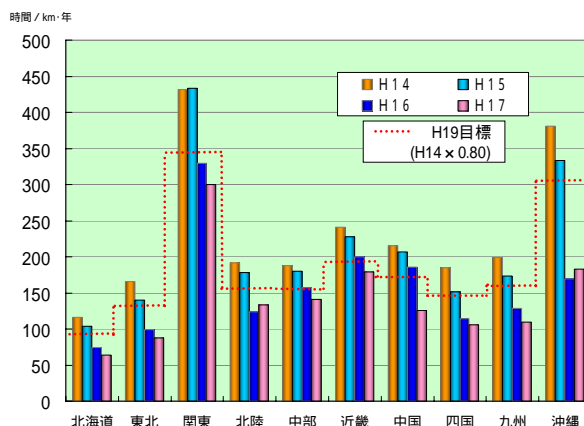


図 8-8 地方別年間路上工事時間 (直轄国道：平成 14～17 年度)

【高速道路会社においても縮減】

ポイント： 高速道路会社にお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的に前年度に比べ縮減となった。

指標分類		東日本	中日本	西日本	首都	阪神	本四
路上工事時間 [単位:時間 / km・年]	実績値 平成16年度	64	87	80	339	146	66
道路1kmあたりの路上作業に伴う年間の交通規制時間	実績値(見込み) 平成17年度	62	62	81	340	144	66
	次年度目標値 (平成18年度)	58	66(目標を下回るよう努め、定期的にチェック)	75	325	138	66(下回るよう努力)

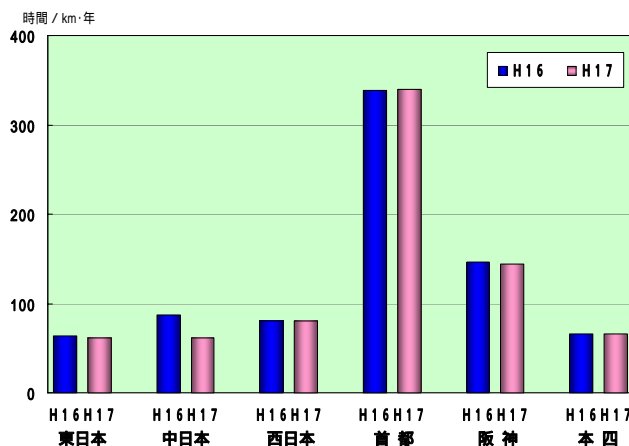


図 8-9 高速道路会社における路上工事時間 (平成 16～17 年度)

【大都市部でも、H17 年度目標値を達成】

ポイント： 主な地方道を含めた路上工事時間を計測している三大都市については、全ての都市で平成 17 年度の目標値である、平成 14 年度比 12%削減を達成した。

東京 23 区では、前年比で増加に転じたものの、平成 17 年度目標を達成した。名古屋市では、着実に減少を実現し、平成 17 年度目標を達成した。大阪市は、平成 14 年度比で 6 割減の大幅な縮減を達成した。

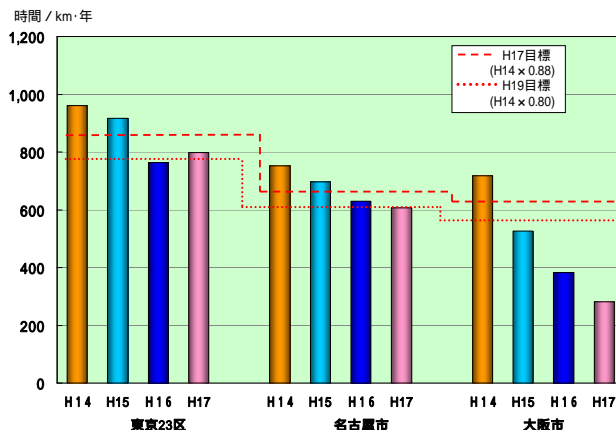


図 8-10 年間路上工事時間 (国道・都府県道・市道：平成 14～17 年度)

【三大都市の月別工事時間推移】

ポイント： 東京 23 区は、12 月から 2 月にかけて前年同月比での縮減を達成したが、他の月では昨年度をやや上回る傾向を示した。

名古屋は、4 月から 10 月は、「愛地球博」(3/25～9/25)に配慮した工事抑制により、前年同月比で減少した。11 月から 1 月は、博覧会開催期間中に抑制していた工事に着手した影響で 1 割程度増加したものの、2 月以降は、再び減少した。

大阪は、年間を通じて、全ての月で前年度実績を 2 割以上下回る縮減を達成した。特に、路上工事に対する不満が高まる年末 12 月には、4 割を超える縮減を達成した。

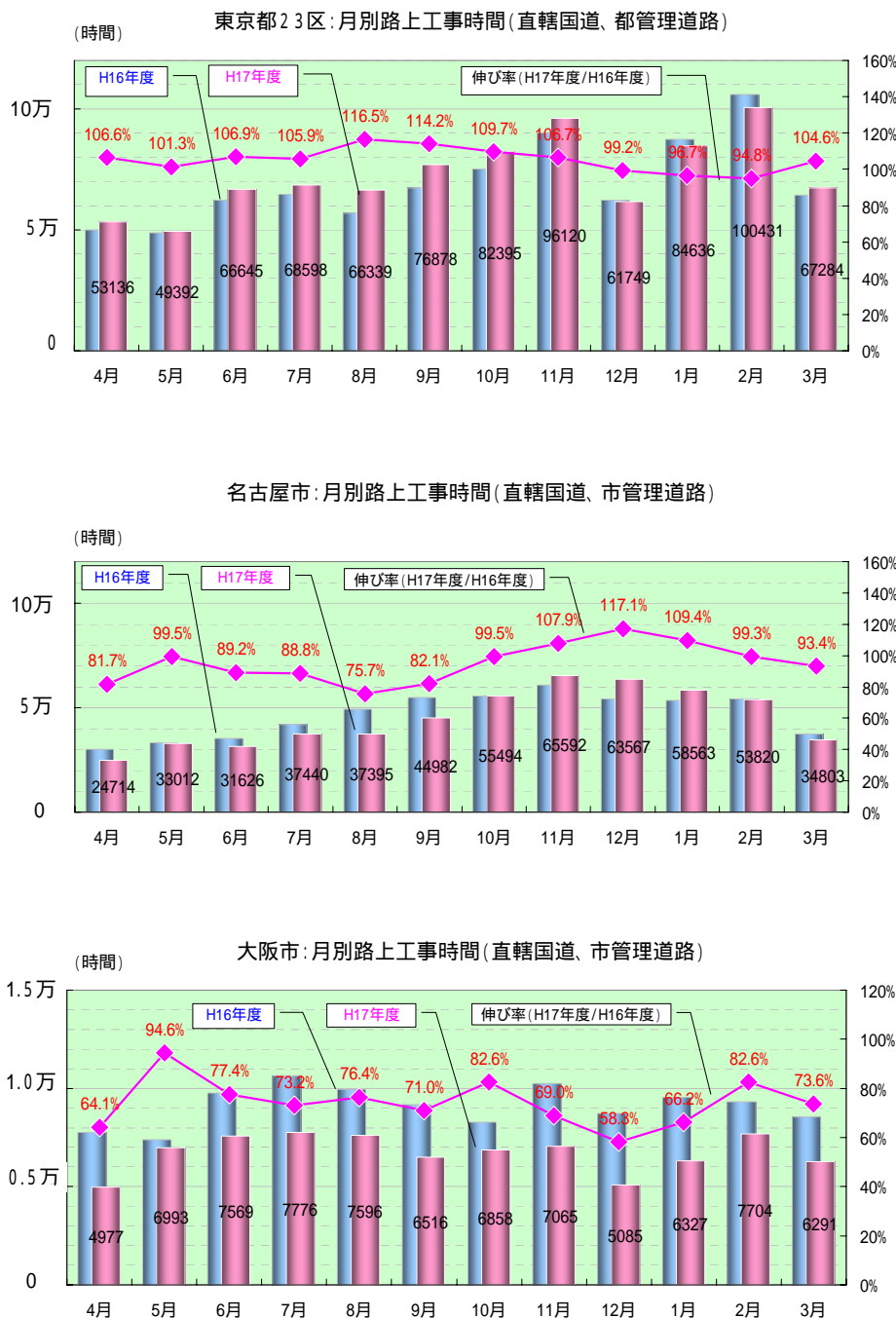


図 8-11 三大都市別、月別路上工事時間 (平成 17 年度)

ETC 普及による渋滞の低減

ETC 利用率は全国平均で 65% に達し着実に増加。
 渋滞が大幅に解消。地球温暖化防止にも寄与。
 多様で弾力的な料金施策の実施等により、高速道路の低頻度利用者の ETC 転換を促進することが今後の重要課題。



(1) 取組みの背景と必要性

高速道路の料金所渋滞や本線渋滞の解消

ETC 導入によりノンストップで料金所を通過可能となることから、料金所渋滞の解消が図られる。また、ETC 時間帯割引の導入により、割引時間帯へ交通が転換し本線渋滞の緩和に寄与する。

ETC 導入により期待される渋滞解消以外の効果

ETC は渋滞の解消のみならず、利用者の利便性・快適性の向上や料金所周辺環境改善、多様で弾力的な料金施策の実施、管理費・建設費の削減といった効果が期待される。

(2) 達成度報告(昨年度の取組みと成果)

料金所における渋滞が大幅に解消、経済効果や CO₂ 排出量削減効果が発現

平成 18 年 3 月の首都高速道路本線料金所の渋滞は、平成 15 年 3 月と比較して 9 割以上減少した。また、東北道ではゴールデンウィーク時期の繁忙期において時間帯割引の導入に伴う渋滞緩和効果が発現した。

平成 17 年度は以下の多様な取組み等により、ETC の利用が拡大

ETC 車載器購入支援の実施

料金還元や車載器購入支援(1 台当たり約 5,000 円相当)を実施し、約 600 万台分の支援を実施した。

ETC 利用者を対象とした多様で弾力的な料金施策の実施

NEXCO 東/中/西日本では、時間帯割引(深夜割引、通勤割引、早朝夜間割引)とマイレージサービスや大口・多頻度割引といった利用頻度に応じた料金割引を実施した。首都高速、阪神高速では、平成 17 年 10 月から曜日別時間帯別料金割引社会実験を実施した。

予告アンテナ等の設置

平成 17 年度に予告アンテナを 69 箇所整備し、カード未挿入お知らせアンテナを 64 箇所整備した。

(3) 業績計画(今後の取組みと期待される成果)

高速道路の現金支払者の ETC 転換を促進

現金支払者のうち、高速道路の高頻度利用者に関して、ETC に関する実態調査を行い、ニーズを把握するとともに、低頻度利用者に対して、料金割引のメリットや車載器購入支援等を PR し、ETC への利用転換を促進していく。

昨年度からの施策の継続と以下の取組み等を実施し、平成 19 年春に ETC 利用率 75% を目指す

多様で弾力的な料金施策の実施・・・多様で弾力的な料金割引の実施による本線渋滞の緩和と、首都高速、阪神高速における対距離料金制導入に向けた環境整備を進める

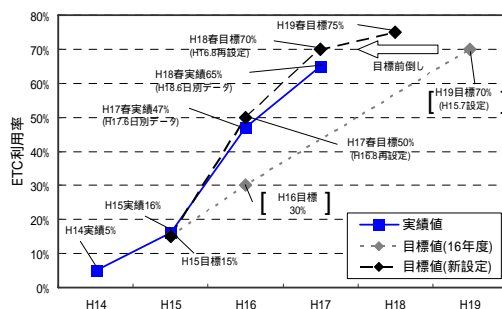
ワンストップサービスの拡大実施・・・全国 50 箇所程度の SA・PA でサービス実施予定
 二輪車 ETC の全国における一般運用開始・・・ETC 利用機会の拡大 等

(4) 代表的な指標の動向

ETC 利用率は 65% (日別データ) に達し着実に増加

ETC 利用率は、47% (平成 17 年 6 月 16 日) から 65% (平成 18 年 6 月 15 日) へと着実に増加している。目標である平成 18 年春の全国平均 70% には達していないものの、引き続き、平成 19 年春の全国平均 75% 達成を目標に、積極的な ETC 普及促進策を実施していく予定である。

ETC 利用率が 60% を突破したことにより、ETC 導入前と比較して渋滞解消による経済効果は年間約 3,500 億円に上り、また料金所周辺の CO₂ を約 38% (年間約 14 万トン) 削減するものと試算される。



担当： 道路局 有料道路課

(1) 取組みの背景と必要性

高速道路の料金所渋滞や本線渋滞の解消

ETC が導入される以前の平成 12 年当時、高速道路における渋滞の 3 割は料金所部で発生していた。料金所渋滞を解消するためには大規模な拡張工事だけでは限界があり、料金所 1 レーン当りの処理台数を増やすことが効果的であることから、ノンストップで料金所を通過可能な ETC が平成 13 年 3 月より全国 63 料金所で一般運用が開始された。平成 16 年 3 月には道路関係四公団（当時）の約 1,300 箇所の料金所のうち 1,217 箇所で ETC が整備されるなど、基本的に全ての料金所で ETC が利用可能となった。

また、ETC を活用した多様で弾力的な料金割引の実施により、深夜割引や早朝夜間割引等の時間帯割引が導入された。これにより、交通量の少ない割引時間帯へ交通が転換することによる本線上の渋滞緩和も期待されている。

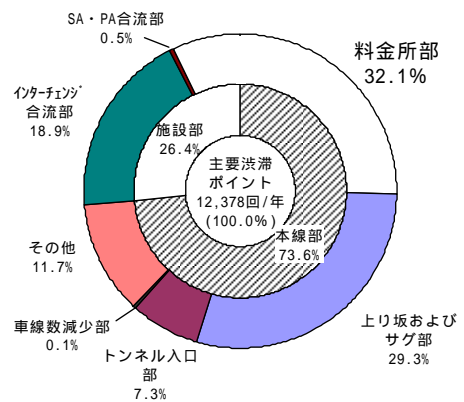


図 9-1 高速自動車国道の渋滞発生回数（平成 12 年）

ETC 導入により期待される渋滞解消以外の効果

ETC 導入により、渋滞の解消以外にも以下の効果が期待される。

利用者の利便性・快適性の向上 …… ノンストップ走行による料金所通過時間の短縮やキャッシュレス化、共通のシステムによる全国の有料道路で使える統一性、利用者の利便性・快適性等が大幅に向上する。また、渋滞による所要時間の不確実性や身体的・心理的不快感（イライラ）も解消する。

料金所周辺の環境改善 …… 料金所の渋滞解消やノンストップ走行に伴う平均速度の向上により、走行車両から排出される二酸化炭素（CO₂）等が軽減され、地球温暖化の防止に寄与する。

多様で弾力的な料金施策の実施 …… ETC を活用することにより、深夜割引や通勤割引のような時間帯割引や、特定区間における料金割引等の多様で弾力的な料金割引が可能となる。

管理費・建設費の削減 …… ETC 利用率の向上に伴い、料金収受経費等の管理費削減が可能となる。また、低コストで整備可能なスマートインターチェンジ（ETC 専用インターチェンジ）の整備により建設費の削減にもつながる。

(2) 達成度報告（昨年度の取組みと成果）

料金所における渋滞が大幅に解消、経済効果や CO₂ 排出量削減効果が発現

平成 18 年 3 月の首都高速道路本線料金所の渋滞は、平成 15 年 3 月と比較して 9 割以上減少した。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の繁忙期において渋滞がほぼ解消している。ETC は平成 17 年 10 月に利用率が全国平均で 50% を突破しており、この時点と ETC 導入前の全国 1,284 料金所の実績データを比較したところ、渋滞解消による経済効果は年間約 3,100 億円と計測された。さらに、平成 18 年 4 月には利用率が全国の週間平均で 60% を突破しており、渋滞解消による経済効果は年間約 3,500 億円と推計される。

また、ノンストップ走行により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。利用率 50% 突破時点では、料金所周辺の CO₂ を約 34%（年間約 13 万トン）削減と計測され、利用率 60% 突破時点では、料金所周辺の CO₂ を約 38%（年間約 14 万トン）削減と推計される。

【 道路交通を円滑化する】

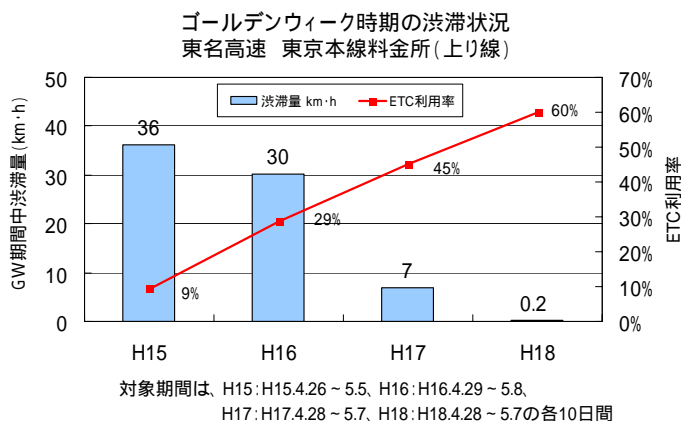
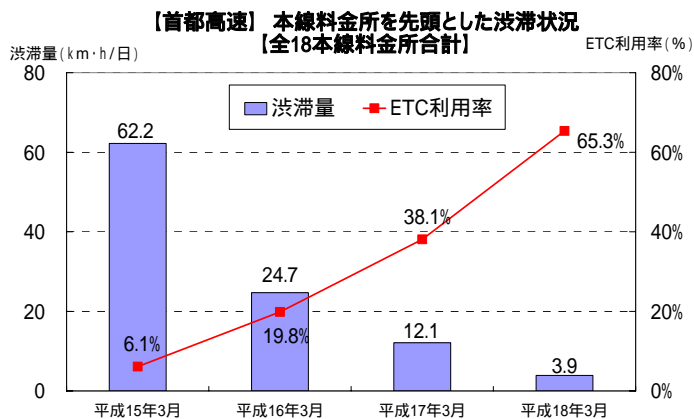


図9-2 首都高速道路、東名高速道路における渋滞解消の例

一方、平成18年のゴールデンウィーク期間中における東北自動車道の宇都宮IC～西那須野塩原IC(上り線)の渋滞状況を、時間帯割引導入前の平成16年の同時期と比較したところ、1日の交通量はほぼ同じであったのに対し、渋滞発生時間、渋滞量は大幅に減少した。深夜の割引時間帯の交通量が増加している一方で、朝方の時間帯の交通量が減少しており、渋滞緩和に効果を発揮している。

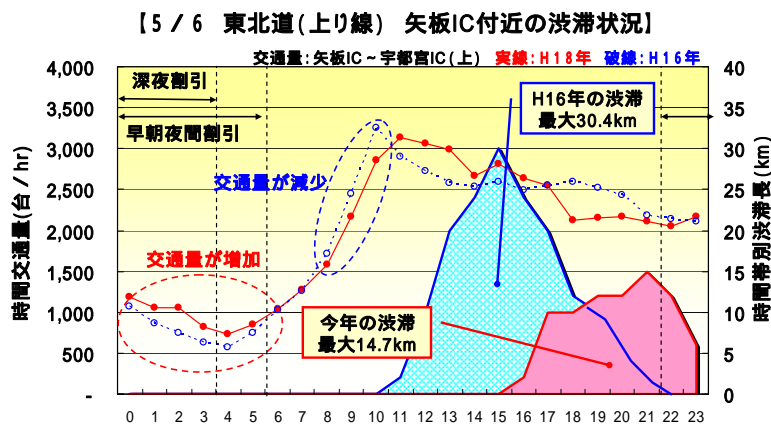


図9-3 GW期間中の渋滞状況(H16とH18の比較)

ETC 車載器購入支援の実施

新規で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(マイレージサービスに新規登録すると600ポイントプレゼント)や車載器購入支援(車載器の購入に際し5,250円を割引)を実施した。また、普及が進まない高速道路の低頻度利用者に対し少ない予算でETCを利用可能とするため、車載器の購入、取付、セットアップの代金等をリース、割賦、クレジット分割による支払方法を選択した方に対し5,250円の助成を行うETC車載器リース制度を開始した。

表9-1 ETC 車載器購入支援

	台数	
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H16.6に実施済み、残り12.8万台はH16.9に実施済み。
	10万台	スマートICの導入に伴いH16秋以降順次支援開始
	30万台	JHによる購入支援。(H16.11に実施)
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。 ・別納制度の契約をされていた方50万台、それ以外の新規申込50万台を対象。計100万台。(H17.4～H17.6)
	100万台	JHにより、新たに車載器を購入し、マイレージサービスに申し込まれた方125万台(JH100万台、阪神25万台)に対し料金還元を実施。(H17.4～H17.8)
	25万台	
	50万台	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。(H16.11～H17.8)
合計	330万台	
車載器購入支援	25万台	阪神高速による購入支援。(H17.9に5万台、H18.1より20万台)
	10万台	首都高速による購入支援。(H18.2に実施)
料金還元	200万台	東/中/西日本高速により、新たに車載器を購入し、マイレージサービスに申し込まれた方200万台に対し、600ポイント付与。(H17.12～H18.9)
車載器リース制度	30万台	リース、割賦販売等により、新たに車載器を購入した方に対し、購入支援を実施。(H17.4～H18.3)
合計	262万台	

二輪車 ETC 試行運用の実施

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、実際の高速道路料金所における試行運用を開始した。まず、平成 17 年 4 月から首都圏を対象に白バイやバイク便等の特定モニターによる試行運用を開始し、12 月からは一般のライダーもモニターとして試行運用に加わっている。その後、平成 18 年 4 月には一般モニターの追加募集を行い、現在のモニター数は約 4,500 名に上っている。あわせて、4 月より首都圏の試行運用区間を東京都心から概ね 100km 圏内の料金所まで拡大した。また、近畿圏、中部圏においても平成 18 年 2 月から特定モニターによる試行運用を開始した。

クレジットカード以外の決済方法の導入

高速道路会社各社は共同で、クレジットカード契約をしない高速道路利用者でも ETC が使えるよう「ETC パーソナルカード」を平成 17 年 11 月より発行開始した。これは、あらかじめ保証金（デポジット）を預託した上でパーソナルカードの発行を受け、通行料金は利用者の郵便貯金口座から引き落とす方式となっている。

予告アンテナ等の設置

ETC レーンにおいて、ETC カードの車載器への未挿入や挿し込み不足、ETC カードの有効期限切れのため開閉バーが上がらず、停止やバー接触等のトラブルが発生している。このため、高速道路会社各社では、大都市圏の本線料金所等に ETC カードの未挿入、挿し込み不足、カード有効期限切れを料金所手前で車載器を介して警告する予告アンテナを 69 箇所を設置した。また、都市部の IC を中心に ETC カードの未挿入、挿し込み不足を警告するお知らせアンテナを 64 箇所を設置した。

表 9-2 予告アンテナ等の設置状況

	予告アンテナ		未挿入お知らせアンテナ	
	H17.3	H18.3	H17.3	H18.3
整備済み箇所数 (全国)	0	69	92	156

ETC 利用者を対象とした多様で弾力的な料金施策の実施

時間帯割引

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

【NEXCO 東/中/西日本】

利用頻度に応じた料金割引

- ・ETC マイレージサービス [平成 18 年 5 月末時点：約 454 万件登録] 【NEXCO 東/中/西日本、阪神、本四】
（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）
- ・大口・多頻度割引 [平成 18 年 4 月末時点：ETC コーポレートカード約 108 万枚発行] 【NEXCO 東/中/西日本、本四】
（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）

曜日別時間帯別料金割引社会実験 【首都高速、阪神高速】

- ・実施期間：平成 17 年 10 月 1 日から実施中
- ・割引率：曜日や時間帯によって段階的に 3～20% 割引

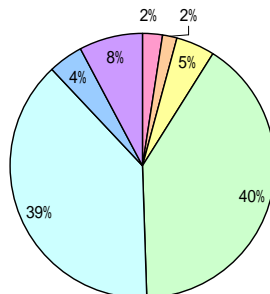
その他にも ETC 利用者にて化した多様で弾力的な料金施策を実施している。

【 道路交通を円滑化する】

高速道路の低頻度利用者の ETC 転換が課題

アンケート調査によると、高速道路の低頻度利用者のうち ETC を利用していない方は「ETC を利用しなくても特に不便を感じない」と「ETC 購入費が高価」がともに 4 割を占めている。利用頻度が少なくても ETC 利用による多様な料金割引のメリットがあることや、車載器リース制度等の車載器購入支援を実施していること等を積極的に PR するとともに以下の施策を実施していく予定である。

〔質問〕『高速道路をあまり利用しない』という理由以外に、ETC を取り付けない理由はありますか？



- クレジットカードを持ちたくない
- 手続きの方法がわからない
- 手続きが面倒
- ETCを利用しなくても特に不便を感じない
- ETCの購入費(取付費等含む)が高価
- その他
- 他に理由はない

H18.2 Web 調査より (ETC を利用していない方 1,000 名)

図 低頻度利用者に対するアンケート調査

(3) 業績計画 (今後の取組みと期待される成果)

昨年度からの施策の継続と以下の取組み等を実施し、ETC 利用率の全国平均 75% 及び高速道路会社各社の目標達成を目指していく。現金支払者のうち、高速道路の高頻度利用者に関して、ETC に関する実態調査を行い、ニーズを把握するとともに、低頻度利用者に対しても、料金割引のメリットや車載器購入支援等を PR し、ETC への利用転換を促進していく予定である。

表 9-3 高速道路会社の ETC 利用率目標値 (H18 事業計画より) (単位: %)

	東日本	中日本	西日本	首都	阪神	本四	全国
次年度目標値	68	73	68	90	90	70	75

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、首都高速、阪神高速においては利用に応じた負担との観点から平成 20 年度の対距離料金制導入に向けた環境整備を進めるため、利用距離に応じた料金割引の社会実験等を実施する。

ワンストップサービスの拡大実施

ETC 利用のために必要な ETC カードの取得と車載器の取付・セットアップを 1 箇所で行える「ワンストップサービスキャンペーン」を首都高速の大黒 PA、東名高速の海老名 SA 等、全国 50 箇所程度の SA・PA において実施していく。また、週末に大型集客施設の駐車場等でもワンストップサービスを実施する。

二輪車 ETC の一般運用開始に向けた取組み

平成 18 年秋の全国一般運用開始に向け、引き続き 3 大都市圏の試行運用を継続するとともに、全国の料金所における開閉バーの短尺化や路面標示といった対応、二輪車用 ETC 車載器の市販化、二輪車用 ETC 車載器セットアップ店の整備等を進めていく。

ETC レーンにおける安全対策の実施

ETC の利用増加に伴う事故やトラブル件数を減少させるため、引き続き予告アンテナ等の整備を進めるとともに、レーン進入速度の低下や非 ETC 車の誤進入防止、通信不良に対する対策を講じ、安全で快適な走行に努めていく。

【関連する平成 18 年度の主な施策】

- 車載器購入支援の実施
- 戦略的な広報の実施

(4) バックデータ

【平成 16 年度 平成 17 年度 都道府県別 ETC 利用率】

ポイント： 中部圏において高い利用率

■ 上位 10 位 ■ 下位 10 位

区分	平成18年3月 実測値	平成17年3月 実測値	伸び率 (18年3月/17年3月)				
単位	%	%	倍				
全国	56.9%	32.7%	1.74				
都道府県	北海道	45.3% (40)	45.3%	22.3% (43)	22.3%	2.03 (4)	2.03
	青森県	40.7% (44)	50.7%	22.6% (42)	28.5%	1.80 (12)	1.78
	秋田県	46.7% (39)		26.4% (38)		1.77 (16)	
	岩手県	53.9% (27)		28.7% (35)		1.88 (9)	
	山形県	52.3% (34)		30.4% (28)		1.72 (23)	
	宮城県	47.8% (37)		26.7% (37)		1.79 (13)	
	福島県	55.9% (20)	32.6% (24)	1.71 (24)			
	東京都	64.5% (1)	59.2%	37.3% (5)	36.0%	1.73 (21)	1.64
	神奈川県	57.2% (14)		35.5% (9)		1.61 (39)	
	千葉県	55.2% (22)		34.3% (16)		1.61 (40)	
	埼玉県	60.7% (5)		38.0% (2)		1.60 (41)	
	茨城県	54.7% (25)		32.0% (25)		1.71 (25)	
	栃木県	53.6% (29)		33.2% (21)		1.61 (38)	
	群馬県	57.0% (16)		33.9% (20)		1.68 (30)	
	長野県	61.0% (4)		36.5% (8)		1.67 (32)	
	山梨県	56.0% (18)		35.4% (10)		1.58 (44)	
	新潟県	59.4% (8)		58.1%		35.3% (12)	
	富山県	57.2% (13)	34.1% (18)		1.68 (31)		
	石川県	55.9% (21)	32.9% (22)		1.70 (26)		
	静岡県	59.0% (10)	61.0%	34.3% (17)	36.7%	1.72 (22)	1.66
	岐阜県	59.6% (7)		35.3% (11)		1.69 (28)	
	愛知県	62.5% (3)		37.7% (4)		1.66 (34)	
	三重県	59.4% (9)		38.0% (3)		1.56 (45)	
	滋賀県	60.5% (6)	56.9%	37.1% (6)	29.9%	1.63 (37)	1.90
	京都府	50.4% (35)		29.8% (31)		1.69 (27)	
	大阪府	58.3% (12)		29.1% (33)		2.00 (5)	
	兵庫県	54.8% (23)		29.4% (32)		1.86 (11)	
	福井県	58.3% (11)		35.2% (13)		1.65 (35)	
	奈良県	63.4% (2)		39.8% (1)		1.59 (42)	
	和歌山県	54.4% (26)		29.0% (34)		1.87 (10)	
	鳥取県	53.0% (32)	54.3%	35.0% (15)	32.8%	1.52 (47)	1.66
	島根県	42.3% (42)		23.8% (40)		1.78 (15)	
	岡山県	55.9% (19)		35.2% (14)		1.59 (43)	
	広島県	56.2% (17)		34.1% (19)		1.65 (36)	
	山口県	53.3% (31)		30.8% (26)		1.73 (20)	
	徳島県	57.1% (15)	53.5%	36.8% (7)	31.9%	1.55 (46)	1.68
	香川県	54.7% (24)		32.8% (23)		1.67 (33)	
	愛媛県	52.9% (33)		30.5% (27)		1.74 (19)	
	高知県	47.2% (38)		26.9% (36)		1.76 (18)	
	福岡県	53.8% (28)	45.4%	30.4% (29)	22.9%	1.77 (17)	1.98
	佐賀県	53.4% (30)		30.0% (30)		1.78 (14)	
	長崎県	31.9% (46)		11.5% (46)		2.77 (2)	
	熊本県	48.7% (36)		25.2% (39)		1.93 (6)	
	大分県	41.7% (43)		21.8% (44)		1.91 (8)	
	宮崎県	44.4% (41)		23.0% (41)		1.93 (7)	
	鹿児島県	36.7% (45)		17.3% (45)		2.12 (3)	
	沖縄県	23.0% (47)	23.0%	5.0% (47)	5.0%	4.62 (1)	4.62

カッコ内は順位を示す。

ETC 利用率及び利用台数は、東日本高速道路㈱、中日本高速道路㈱、西日本高速道路㈱、首都高速道路㈱、阪神高速道路㈱及び本州四国連絡高速道路㈱の調査に基づく。

踏切対策のスピードアップ

開かずの踏切対策は、109 箇所（目標 70 箇所）と着実に進捗。
踏切交通実態総点検を踏まえ、緊急対策踏切について整備計画を策定し、踏切対策のスピードアップを図る。

・JR 阪和線連続立体交差事業（美章園駅～杉本町駅付近）



（対策前）



（対策後）

(1)取組みの背景と必要性

交通渋滞の大きな要因となっている都市部の踏切

我が国には全国で約 3 万 6 千箇所の踏切が存在（同様の面積で比較するとパリの約 20 箇所に対し東京では約 700 箇所）し、特に都市部においては交通渋滞（踏切遮断により全国で約 140 万人・時間/日の損失時間）の主たる要因となっているところであり、道路交通円滑化等の観点から、交通のボトルネックとなっている踏切に対し早急な対策が求められている。

「開かずの踏切」等への対策強化の必要性

近年、平成 17 年 3 月に東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の「開かずの踏切」において痛ましい踏切事故が発生したこと等を背景に「開かずの踏切」が社会問題化している。「開かずの踏切」は、踏切交通の安全性や地域分断への影響の観点からは極めて問題が多く、抜本対策まで時間を要する踏切に対しては、速効対策による取り組みを緊急的に講じる必要がある。

(2)達成度報告

「開かずの踏切」に対しての取り組み

平成 17 年度までの「開かずの踏切」の対策数は、109 箇所であった。この結果、目標値としている平成 17 年度までの対策数 70 箇所を大きく上回り、155%の達成率となった。

主な抜本対策の成果

平成 17 年度においては、「近鉄名古屋線・JR 関西本線連続立体交差事業（八田駅付近）」をはじめ連続立体交差事業を中心とした抜本対策により、62 箇所の踏切を除却した。

たとえば、近鉄名古屋線・JR 関西本線連続立体交差事業（八田駅付近）では、事業着手時点でピーク時に 40 分以上遮断していた踏切 5 箇所を含め、12 箇所の踏切を除却することにより、当該地区における交通渋滞や踏切事故の解消に大きく貢献した。

(3)業績計画(今後の取組と期待される成果)

踏切交通実態総点検を踏まえ、緊急対策踏切等の整備計画策定

道路管理者と鉄道事業者の協力のもと、全国の踏切に対して実態総点検を行い、緊急に対策が必要な踏切を明確にした上で、今後 5 箇年間の整備計画を策定し、円滑な事業遂行を図る。

「速効対策」と「抜本対策」の両輪による総合的な対策を緊急かつ重点的に推進

整備計画に基づき、踏切道改良促進法の枠組みを活用し、歩道拡幅などの「速効対策」と連続立体交差事業などの「抜本対策」の両輪により、総合的な対策を緊急かつ重点的に推進する。

(4)代表的な指標の動向

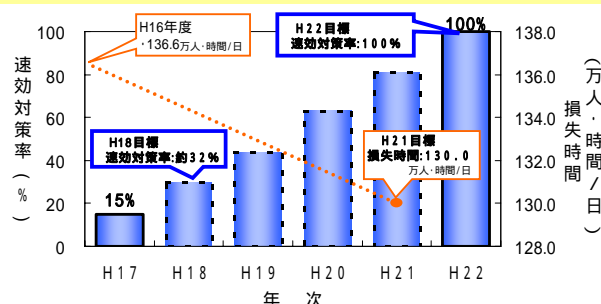
開かずの踏切の速効対策率

平成 18 年重点施策である「5 箇年での速効対策による開かずの踏切対策」により再整理し、新たな速効対策率を目標に掲げ、着実なスピードアップを図っていく。

【H18 年度目標 速効対策率 約 32%】

【H22 年度目標 速効対策率 100%】

そのうち、抜本対策では、12 箇所の「開かずの踏切」を除却予定としている。



平成 22 年度までの速効対策による開かずの踏切対策目標

担当：都市・地域整備局 街路課 / 道路局 路政課

(1) 取組みの背景と必要性

我が国には、約 36,000 箇所の踏切が存在しており、特に、都市部においては、海外の先進都市に比べて非常に多く、東京 23 区の踏切数約 700 箇所に対してロンドンやパリでは 20 箇所以下と、日本の都市には多くの踏切が残されていることがわかる。

踏切が開まると自動車や歩行者は待たなければならず、この踏切待ちによる損失額は、全国で 1 兆 5,000 億円/年となっている。また、朝夕のラッシュ時に長時間開かない「開かずの踏切」が約 600 箇所存在するなど、交通の大きな支障となっている。

また、踏切では、平成 16 年度は約 260 名が死傷しており、昨今では、平成 17 年 3 月に東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近で痛ましい踏切事故が発生するなど、踏切問題は社会問題化している。

このように、国民の安全な暮らしを確保するとともに、移動の利便性を確保する上でも、開かずの踏切等の解消は、解決が急務とされる社会問題の一つとなっている。

表 10-1 踏切数の比較

都市名	踏切数 (箇所)	面積 (km ²)	面積当り踏切数	比較範囲
東京23区	699	621	100 ()	行政界
パリ	14	762	1.6 ()	パリ市と周辺3県
ロンドン	19	1,280	1.3 ()	大ロンドン地域(ロンドンの33区)のうち外縁部を除いた区域

東京23区における面積当り踏切数 (1.13 箇所 / km²) を100とした値

資料) 東京都: 踏切対策基本方針, 平成 16 年 6 月

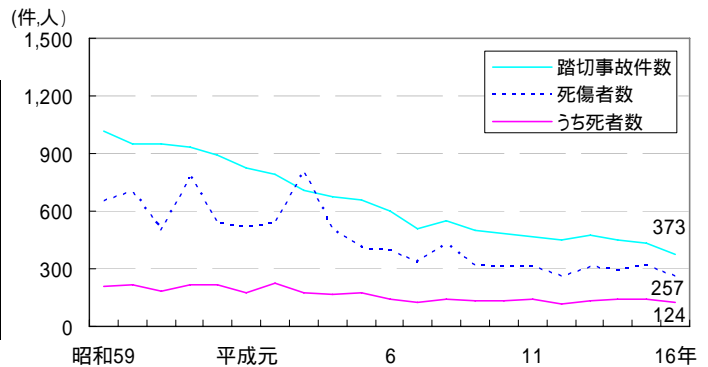


図 10-1 踏切事故数の推移

出典) 内閣府: 平成 17 年度交通安全白書

(2) 達成度報告 (昨年度の取組みと成果)

立体交差化等の「抜本対策」の取組み

平成 17 年度は、立体交差化等の抜本対策において 62 箇所除却し、交通渋滞、踏切事故の解消等が図られた。

近鉄名古屋線・JR 関西本線連続立体交差事業 (平成 17 年 5 月に高架切替) では、八田駅付近の約 3.5km で鉄道を高架化し、一挙に踏切を除却することにより、以下のような事業効果が得られた。

交通渋滞を解消: 最大で 400m あった渋滞が解消 (烏森第 1 号踏切側)

地域分断を解消: 踏切遮断により、1 日に約 13 時間遮断されていたのが解消 (烏森第 1 号踏切、中村街道踏切)

踏切事故を解消: 平成 6 年から平成 17 年 5 月までに踏切事故が 13 件発生し、4 名の方が亡くなっている。高架切替により踏切事故を解消 (事業区間約 3.5km)



図 10-2 烏森第 1 号踏切の高架切替前後の状況



図 10-3 近鉄名古屋線・JR 関西本線連続立体交差事業位置図

【 . 道路交通を円滑化する】

開かずの踏切に対する取組み「速効対策」：歩道橋設置による歩行者・自転車の安全確保」

竹ノ塚駅南側にある東武伊勢崎線第37号踏切は、ピーク時遮断時間が40分以上の「開かずの踏切」であり、歩行者、自転車の交通量が特に多い。

この踏切で、平成17年3月15日、4人の死傷者を出す痛ましい踏切事故が発生したため、踏切利用者の安全性を早急に確保することを目的とし、踏切直近にエレベーター付き歩道橋を設置した。

これにより、踏切の交通量が1/3に減少、鉄道横断者の約9割が歩道橋を利用するなど、安全の確保に貢献している。

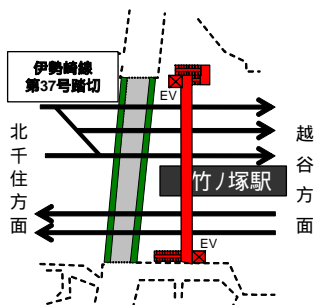


図 10-4 歩道橋位置図



図 10-5 歩道橋写真

開かずの踏切に対する取組み「速効対策」：賢い踏切の導入による効果(実証実験の結果)」

「賢い踏切」は、急行・特急と各駅停車との速度差に着目し、列車種別に応じて警報開始地点を変えることにより、無駄な踏切待ち時間の解消を図るシステムである。

実験の結果、平成17年度に導入した22箇所について、ピーク時において最大で約8分(平均で約4分)、終日では最長約1時間40分(平均で約1時間)の遮断時間が短縮された。J R東北本線野牛踏切など、「賢い踏切」の設置によりピーク時の遮断時間が40分を下回った踏切も見られた。

今後、さらに「賢い踏切」の設置による効果分析等を行い、踏切位置や列車運行状況等を踏まえ「賢い踏切」導入方法を検討していく。

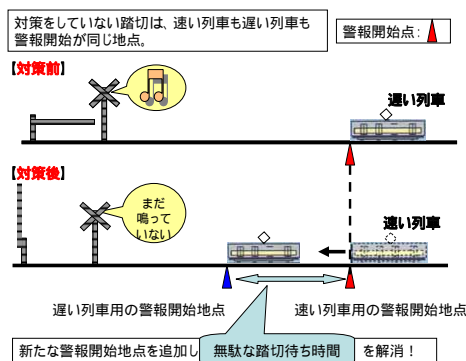


図 10-6 賢い踏切の概要

(3) 業績計画 (今後の取組みと期待される成果)

整備計画の策定

踏切交通実態総点検の結果を踏まえ、道路管理者と鉄道事業者の協力のもと、緊急対策が必要な踏切を抽出し、今後5箇年の整備計画を策定する。

計画を関係者の認識のもと地域の実情を考慮して策定することにより事業の早期化が図られ、踏切による交通渋滞を緩和し、踏切の待ち時間とアイドリング解消に伴うCO₂削減など環境負荷軽減を図る。また、安全性の向上により安心した生活環境の構築に寄与する。

「賢い踏切」の効果的導入と踏切制御システムの高度化検討

平成17年度成果を踏まえ、導入効果が高いと期待される踏切を中心に「賢い踏切」の導入実証実験を行うとともに、列車自体が大幅に渋滞している区間に存在する踏切など、現行の「賢い踏切」では遮断時間の短縮効果に限界のある場合においても一定の踏切遮断時間の短縮を図ることのできる運行速度に応じた踏切制御システムの研究など、踏切システムの高度化検討を実施していく。

(4) バックデータ

【都道府県別開かずの踏切数と事業着手踏切数】

都道府県別の踏切遮断による損失時間（H11 試算） 鉄道事業者別の「開かずの踏切」箇所数

■ 上位5位 ■ 下位5位

都道府県名	踏切損失時間 (人時/日)	
北海道	21,300	(31)
青森県	2,000	(7)
秋田県	2,400	(8)
岩手県	1,000	(1)
山形県	1,200	(4)
宮城県	7,000	(22)
福島県	3,900	(13)
東京都	329,900	(46)
神奈川県	151,300	(44)
千葉県	51,600	(39)
埼玉県	69,400	(41)
茨城県	8,200	(25)
栃木県	9,200	(27)
群馬県	31,400	(36)
長野県	5,400	(18)
山梨県	3,000	(11)
新潟県	7,200	(23)
富山県	4,000	(14)
石川県	4,100	(15)
静岡県	25,700	(35)
岐阜県	22,200	(32)
愛知県	69,500	(42)
三重県	23,600	(34)
滋賀県	14,700	(30)
京都府	50,800	(38)
大阪府	193,500	(45)
兵庫県	86,800	(43)
福井県	4,400	(16)
奈良県	35,000	(37)
和歌山県	7,200	(23)
鳥取県	2,900	(10)
島根県	1,000	(1)
岡山県	8,200	(25)
広島県	23,500	(33)
山口県	10,500	(28)
徳島県	3,600	(12)
香川県	6,800	(21)
愛媛県	5,700	(19)
高知県	1,600	(5)
福岡県	55,400	(40)
長崎県	2,700	(9)
佐賀県	1,900	(6)
熊本県	5,200	(17)
大分県	6,500	(20)
宮崎県	1,000	(1)
鹿児島県	12,600	(29)
沖縄県	0	-
合計	1,396,000	

カッコ内は順位を示す。

鉄道事業者名	「開かずの踏切」 箇所数
1 東日本旅客鉄道	78
2 西武鉄道	75
3 西日本旅客鉄道	69
4 京王電鉄	69
5 東武鉄道	65
6 小田急電鉄	35
7 阪急電鉄	32
8 相模鉄道	32
9 近畿日本鉄道	30
10 京浜急行電鉄	29
11 京阪電気鉄道	22
12 名古屋鉄道	18
13 南海電気鉄道	18
14 東京急行電鉄	16
15 東海旅客鉄道	5
16 九州旅客鉄道	4
17 京成電鉄	4
18 阪神電気鉄道	4
19 北海道旅客鉄道	2
20 日本貨物鉄道	2
21 西日本鉄道	1
22 新京成電鉄	1
合計	611

H15.11 調査に基づき、国土交通省が集計

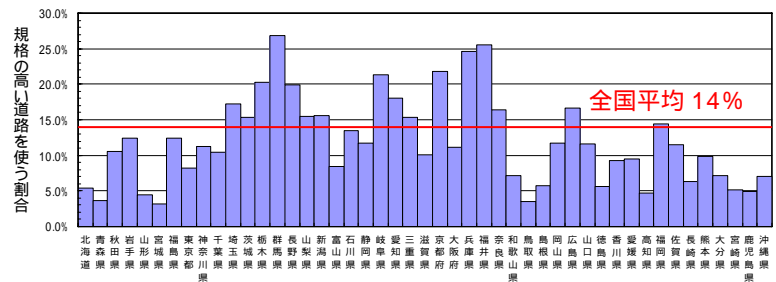
都道府県別「開かずの踏切」箇所数

都道府県名	「開かずの踏切」 箇所数
1 東京都	281
2 大阪府	121
3 神奈川県	86
4 兵庫県	38
5 埼玉県	31
6 愛知県	23
7 福岡県	5
8 岐阜県	5
9 千葉県	3
10 京都府	3
11 奈良県	3
12 北海道	2
13 長野県	2
14 広島県	2
15 新潟県	2
16 三重県	1
17 群馬県	1
18 滋賀県	1
19 鳥取県	1
合計	611

H15.11 調査に基づき、国土交通省が集計

高速道路の利用促進による道路網の機能向上

規格の高い道路を使う割合は14%に上昇し、平成17年度の目標は達成。今後とも「使える」ハイウェイ政策を推進。



(1) 取組みの背景と必要性

機能分化が進んでいないわが国の道路網

わが国では高速道路を使う割合が諸外国と比較しても低く、本来であれば高速道路を走行すべき多くの車が一般道を走行しており、この状況が渋滞や沿道環境、交通事故など、我々の生活環境の問題をますます悪化させている。このため、使いやすさを向上させるなどして高速道路の利用を促進し、道路網の機能分化を進めることによって、これらの問題の解決を図る。

(2) 達成度報告(昨年度の取組みと成果)

料金割引による利用促進

ETC 利用者を対象とした料金割引については、高速自動車国道において「深夜割引」「早朝夜間割引」「通勤割引」「マイレージ割引」「大口・多頻度割引」を順次導入している。また、首都高速道路・阪神高速道路においては、利用頻度に応じた割引、曜日別時間帯別割引を実施している。各高速道路での割引時間帯での走行台数の増加などを確認できた。

スマートIC社会実験を実施

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)の社会実験を実施した(平成17年度までに全国36カ所を実施採択)。地域と高速道路とのアクセスが改善され既存ICや周辺道路の渋滞緩和や災害時の代替ルートなどの効果を確認した。

(3) 業績計画(今後の取組みと期待される成果)

追加インターチェンジの設置に向けた施策展開

平成18年度は社会実験の結果をふまえ本格展開を検討する。

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18年度も引き続き有料道路の料金社会実験を実施する。首都高速道路・阪神高速道路においては、平成20年度からの対距離料金制の導入に向けて検討を進める。

不連続区間の着実な整備と整備促進に向けた取組み

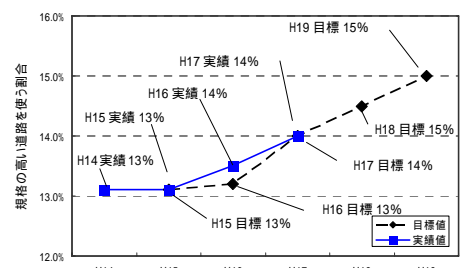
首都圏中央連絡自動車道では、開通目標を公表するとともに毎年度の事業進捗目標とその達成度を併せて公表し事業進捗管理を行うなど、高規格幹線道路の着実な整備を推進する。平成18年度は新たに30kmを供用予定である。

(4) 代表的な指標の動向

規格の高い道路を使う割合は14%

平成17年度の規格の高い道路を使う割合は、前年度の13.5%(確定値)から約0.5%(11百万台キロ/日に相当)上昇し、14.0%に向上した。渋滞や事故などの問題解決のため、今後ともますます高速道路の使いやすさを向上させることによって利用を促し、道路の機能分化を図っていくことが必要である。

平成16年度実績	13.5%	
平成17年度	実績	14%
	目標	14%
中期的な目標	平成19年度までに15%とする	
平成18年度の目標	15%	



担当： 道路局 企画課 道路経済調査室

(1) 取組みの背景と必要性

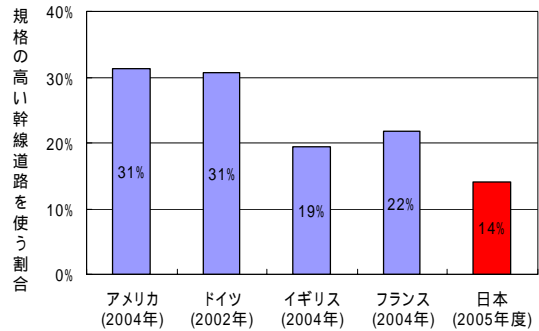
機能分化されていない日本の道路網

わが国の高速道路は、平成 17 年度末までに 8,808 km が供用し、整備率は 63% となった。「規格の高い道路を使う割合」は、昨年度の 13.5% から 0.5% 上昇して 14% となったものの、欧米諸国の約 20~30% と比較して未だ低い水準であり、十分に利用されているとは言い難い状況にある (図 11-1)。

高速道路が十分に利用されていないということは、本来であれば高速道路を走行すべき多くの車が一般道を走行していることを意味する。そして、こうした交通は一般道で交通渋滞を引き起こし、本来歩行者が中心となる生活道路が「抜け道」として利用されるといった問題を生んでいる。高速道路などの自動車専用道路は、走行速度が高いため渋滞や環境負荷が小さく、また、死傷事故率はその他の道路と比較して約 9 分の 1 と安全性も高い (図 11-2)。仮に「規格の高い道路を使う割合」がドイツ並みの約 30% になったとして試算すると、交通事故による死者数は約 900 人減少、CO₂ 排出量は年間約 1,000 万トン削減すると推計される。

高速道路の利用が少ない原因としては、そもそも高速道路が未整備であるため一般道を走行せざるを得ない区間が未だ多く存在することや、部分的な未整備箇所が存在により十分な高速定時サービスが受けられず、結果、高速道路を利用するメリットが薄い区間が多く存在すること (図 11-3)、インターチェンジの間隔が長い (諸外国は約 5 km に対し、日本は約 10 km) 乗り降りが不便であること、料金に割高感があること等があげられる。

これらの課題は地域によっても異なるが、それぞれの地域が抱える課題に適した対策 (「使える」ハイウェイ政策) を進めることによって高速道路の利用を促し、道路機能の適正化を図ることが必要である。



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 11-1 規格の高い道路を使う割合の諸外国比較

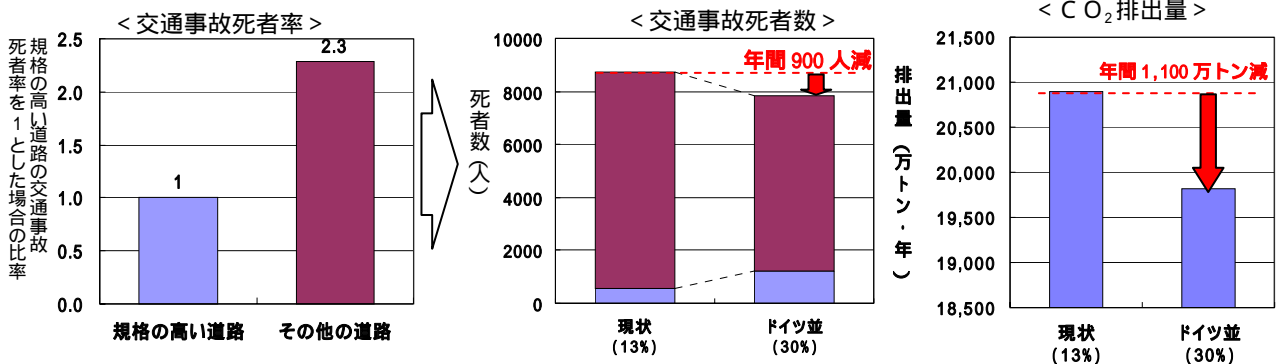


図 11-2 分担率と交通事故死者数・CO₂ 排出量

出典) 交通統計 (平成 13 年版)
 国土交通省資料
 ドイツ並みの分担率が実現した場合

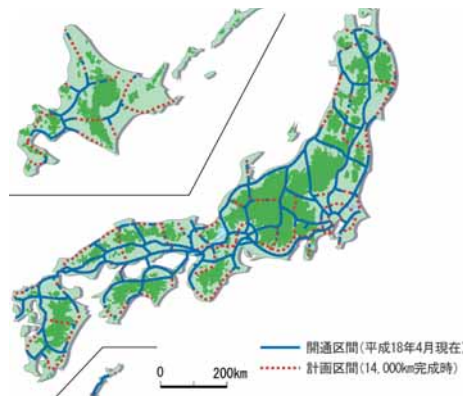


図 11-3 高規格幹線道路の整備状況

(2) 達成度報告 (昨年度の取組みと成果)

「規格の高い道路を使う割合」は14%に向上

「規格の高い道路を使う割合」は、14%となり平成17年度の目標を達成した。都道府県別では、都市部が高く、地方で低い傾向は変わらない(図11-4)。また、高速道路への30分アクセス人口の割合が低い県ほど規格の高い道路を使う割合が低い傾向がみられ(図11-5)、高速道路が利用されていない要因として高速道路の整備の遅れも大きく影響しているといえる。

都道府県別に平成16年度の結果と比較すると(図11-6)、全体的に増加傾向にある中、特に中部圏の伸びが大きく、次いで首都圏、大阪圏と、大都市圏での伸びが大きくなっている。中部圏では、東海環状自動車道の供用や伊勢湾岸自動車道が全通し、東名高速道路と東名阪自動車道間が繋がったことによる新規需要などの影響が大きいと考えられる。首都圏、大阪圏での伸びの原因としては、平成17年度からスタートした首都高速道路、阪神高速道路の料金割引による効果などが考えられる。一方、山口県や岡山県での減少および島根県での増加は、平成17年9月に発生した台風14号の土砂崩落災害により山陽自動車道(岩国IC~玖珂IC)が通行止めとなり(9/6~12/1)、その間、中国縦貫自動車道へ交通が転換した影響と考えられる。広島県においても、山陽自動車道の大幅な減少と中国縦貫自動車道の増加は認められたが、東広島廿日市道路の新規供用(H18.3)による増加もみられ、全体で若干の増加となっている。

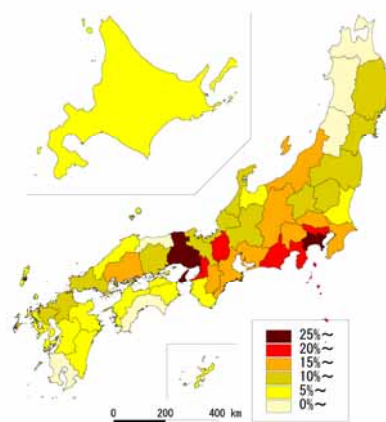


図11-4 都道府県別規格の高い道路を使う割合

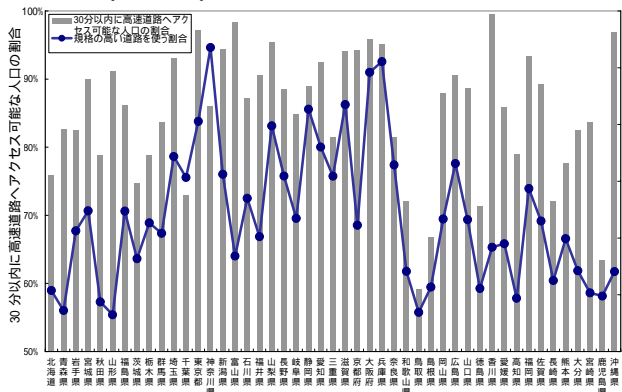


図11-5 県別の規格の高い道路を使う割合と高速道路へ30分以内にアクセス可能な人口の割合(H16年度末)

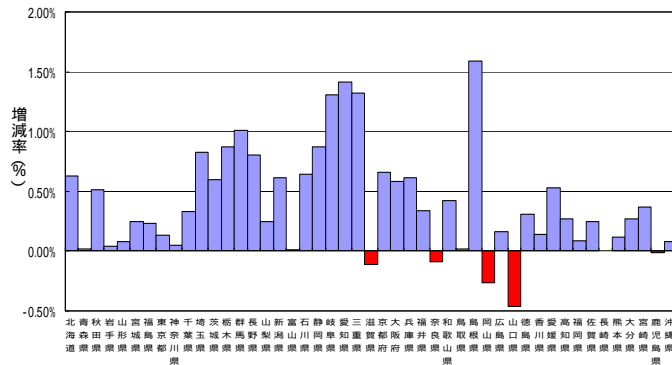


図11-6 都道府県別の規格の高い道路を使う割合増減率(H16~H17年度)

料金割引による利用促進

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」を本格実施している。首都高速道路・阪神高速道路については、ETC利用者を対象に平成17年10月から利用頻度に応じた割引、曜日別時間帯別割引を実施している。

平成17年度における有料道路別 ETC を利用した割引制度の実施状況						
割引種別	割引対象	東・中・西日本高速株式会社		首都高速道路株式会社	阪神高速道路株式会社	本州四国連絡高速道路株式会社
		高速自動車国道	その他			
時間帯割引等	一般向け	マイレージ割引 (平成17年4月1日~)	マイレージ割引 (平成17年4月1日~)	多頻度割引 (平成17年10月1日~)	マイレージ割引 (平成17年10月1日~)	マイレージ割引 (平成17年6月1日~)
	業務向け	大口・多頻度割引 (平成17年4月1日~)	大口・多頻度割引 (京浜・アクア) (平成17年4月1日~)	多頻度割引 (平成17年10月1日~)	多頻度割引 (平成17年10月1日~)	大口・多頻度割引 (平成17年4月1日~)
	深夜割引 (平成16年11月1日~) ・午前0時~午前4時 : 30%割引	早朝夜間割引 (平成17年11月1日~) ・午後10時~翌朝6時 : 50%割引	通勤割引 (平成17年1月11日~) ・午前6時~午前9時 ・午後5時~午後8時 : 50%割引	夜間割引 (平成17年10月1日~) ・午後10時~午前6時 : 20%割引	平日オフピーク割引 (平成17年10月1日~) ・午前11時~午後3時 ・午後6時~午後10時 : 10%割引	休日割引 (平成17年10月1日~) ・土曜・日曜・祝日 : 全日20%割引
キャンペーン割引	ETC普及促進	マイレージポイント ・3倍キャンペーン(H17.12利用分とH18.1~3土・日・祝日利用分) ・2倍キャンペーン(上記以外のH17年度中利用分)	マイレージポイント ・3倍キャンペーン(H17.12利用分とH18.1~3土・日・祝日利用分) ・2倍キャンペーン(上記以外のH17年度中利用分)	平日オンピーク時間帯 3%割引キャンペーン(17年度中)	平日オンピーク時間帯 3%割引キャンペーン(17年度中)	休日マイレージポイント5倍キャンペーン(10月中)
	民営化記念					淡路SA、与島PA往復割引(10月、11月中)

図11-7 平成17年度における有料道路別の料金割引内容

(料金割引効果)

高速自動車国道については、料金割引の対象となる交通量は、1日の交通量451万台のうち約20%(ETC利用車の約35%)にあたる約89万台である(表11-1)。また、アンケート結果では、割引によって高速道路の利用機会が増えたという利用者が56%と半数を超えている(図11-8、アンケート回答者は「ETC割引制度を知っていて割引を利用された利用者」)。

料金施策により、図11-9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おり、一般道路における旅行速度の上昇、渋滞の減少、事故・通行止めの減少等の効果が見られた。

表 11-1 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	425万台	143万台	7.5万台(1.8%)	29.1万台(6.8%)	9.9万台(2.3%)
H18.3	451万台	251万台	10.8万台(2.4%)	60.5万台(13.4%)	17.2万台(3.8%)

()内の%は、日交通量に対する割合

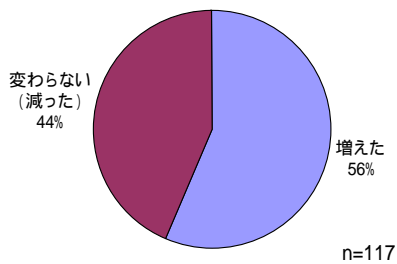
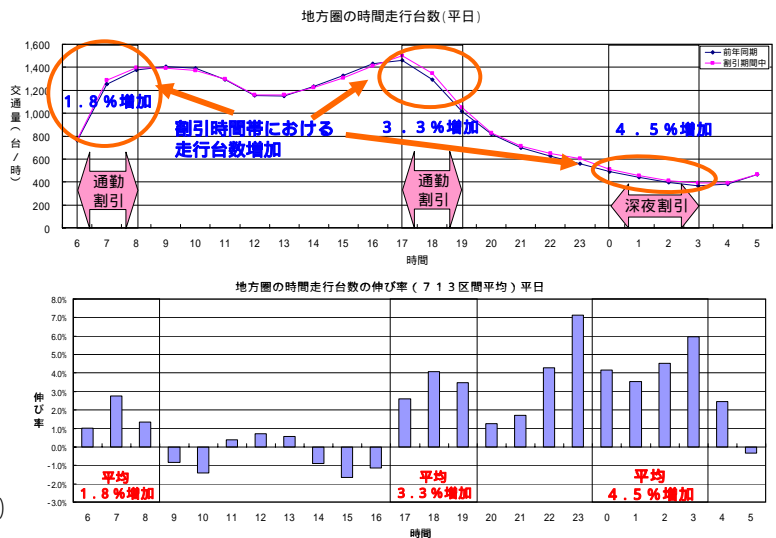


図 11-8 割引による高速道路利用意向への影響

ETC割引制度を知っていて割引を利用した方が対象
出典)国土交通省実施インターネットアンケート
(平成18年5月2~8日実施、20~79才男女)



データの計測ができた評価対象区間(一般有料道路含む):713区間(大都市近郊以外)で計測
集計データ:高速道路の車両感知器データ 集計期間:平成17年7月および前年同期
全時間帯の全区間(806区間)の走行台数の伸び:1.1%(平成17年7月平均:26,841台/日 前年同期平均:26,536台/日)

図 11-9 通勤・深夜割引の適用による地方圏高速自動車国道の時間走行台数

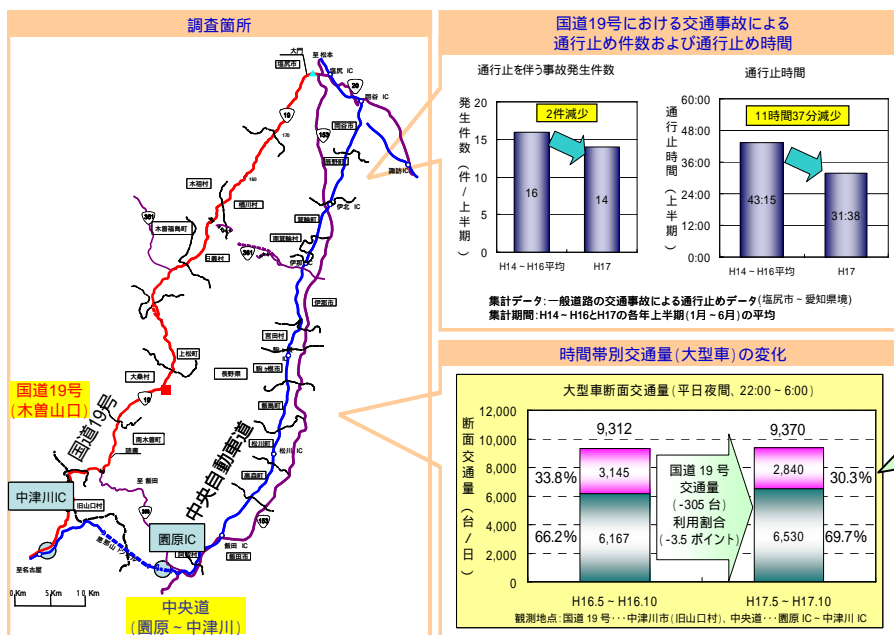


図 11-10 深夜割引が適用される高速自動車国道に並行する一般国道への効果

【 都市と地域を活性化する】

首都高速道路については、各割引時間帯について、平日夜間割引時間帯で6.4%、平日オフピーク割引時間帯で2.4%（割引時間帯外で2.0%増）、日曜祝日割引帯で6.3%の交通量の増加などを確認できた（図11-11,12）。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とともに、必要に応じて改善策を検討する。

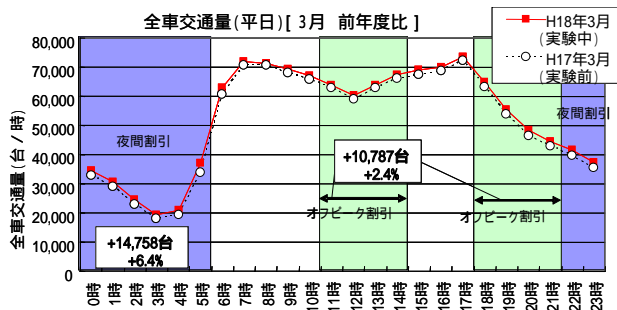


図11-11 時間帯別流入交通量(平日平均)

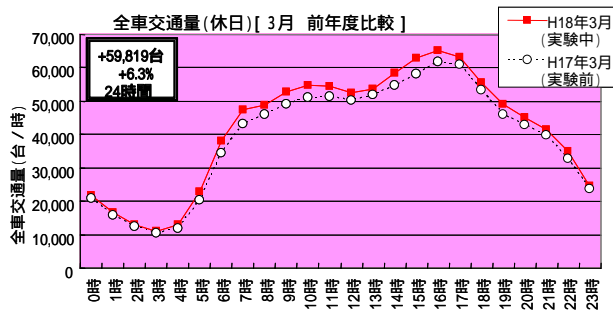


図11-12 時間帯別流入交通量(休日平均)

SA・PAに接続するスマートIC社会実験の実施

平成17年度までに全国28箇所にて実験を実施し、ETC専用ICの運営上の課題や整備効果を確認した。全国的に利用交通量は増加を続け、平成18年2月末時点では一日当たり16,000台以上の車がスマートICを利用している。

1年でスマートIC利用者が4.6倍増加

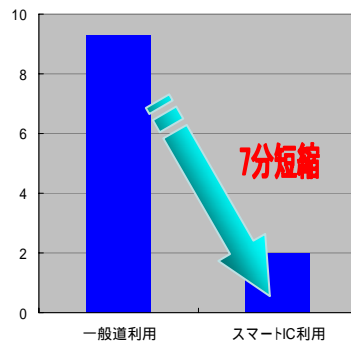
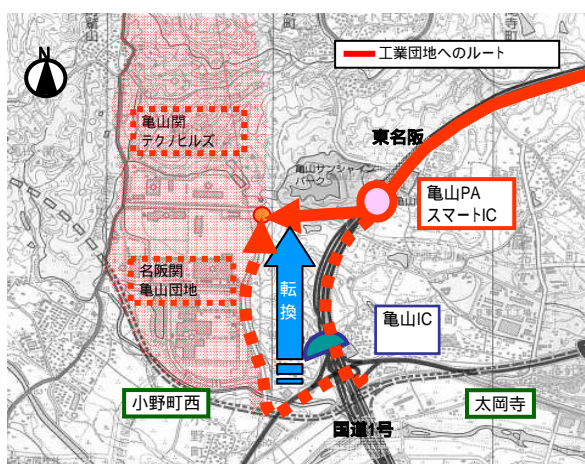
スマートIC社会実験により確認された効果例

- ・ICアクセス時間の改善
スマートIC整備により、高速道路へのアクセスが改善し、通勤時間、工業団地へのアクセス時間、高度医療機関への搬送時間短縮効果を確認できた。
- ・既設ICや周辺道路の渋滞緩和
スマートIC整備により並行する国道から高速道路へ転換し、並行する国道の渋滞緩和効果が確認できた。
- ・災害の発生するおそれのある区間の代替
並行する国道が災害により通行止めとなった際、スマートICにより代替ルートを確認できた。

(事例1)東名阪自動車道 亀山SAスマートICの効果事例

名古屋方面から亀山地区の工業団地へのアクセス時間が短縮

移動距離の短縮や渋滞する国道1号を経由しなくなったことによりアクセス時間が7分短縮



平成17年12月13日調査(一般道)
平成18年2月28日調査(スマートIC利用)
亀山PA～亀山IC間のランプ区間はV=40km/hとして算出

(7:20走行データを比較)

図11-13 亀山SAスマートICによるアクセス時間短縮効果

(事例2) 中国縦貫自動車道 加計BSスマートIC

H17.9の台風14号により、国道191号が冠水により2日間にわたって通行止めとなり、一時スマートICが加計地域の住民の唯一の経路となった。



図11-14 加計BSスマートIC周辺図

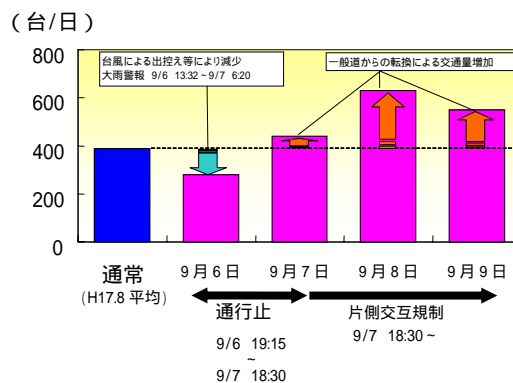


図11-15 加計BSスマートICの出入交通量

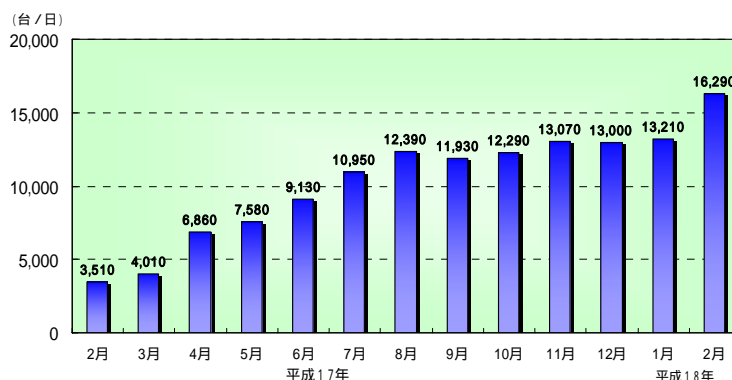


図11-16 H17.2~H18.2までの全スマートIC合計利用台数

SA・PAの魅力向上に向けた取り組み

SA・PAは高速道路利用者や地域の方々との交流の場として魅力的な空間であることから、地元自治体等と連携して魅力ある運営を実施した。

(3) 業績計画 (今後の取組みと期待される成果)

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年度より実施している社会実験の結果を踏まえ、平成18年度はスマートIC【SA・PA接続型】の本格展開を図る。



図11-17 通常IC



図11-18 スマートIC (SA・PA接続型)

首都高速道路・阪神高速道路への対距離料金制の導入へ向けた検討

首都高速道路・阪神高速道路においては、ネットワークの拡大により短距離利用者と長距離利用者の利用距離の差が拡大したため、利用の程度に応じた負担という考え方にに基づき、平成 20 年度を目標として対距離料金制への移行を図る。

対距離料金制の導入にあたっては、E T C の活用により弾力的な料金設定を積極的に導入することで高速道路の一層の利用促進を図る。

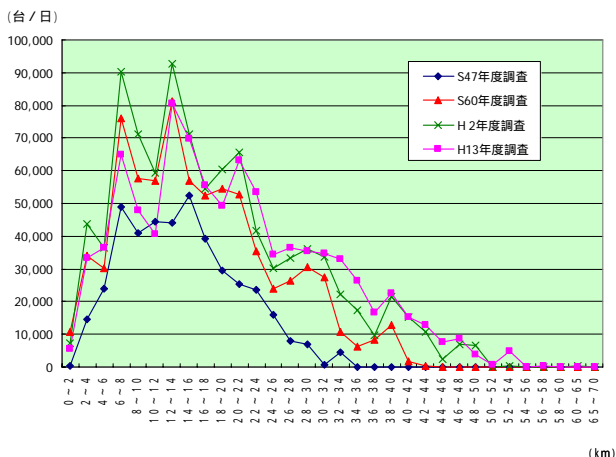


図 11-19 首都高速道路の走行距離分布の推移（東京線）

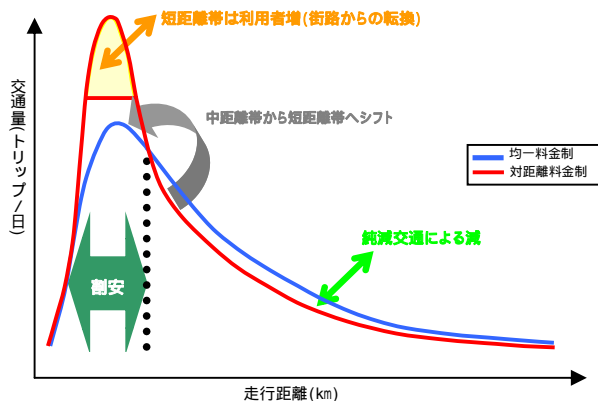


図 11-20 対距離料金制導入による交通量の変化

不連続区間の整備と整備促進に向けた取組み

首都圏中央連絡自動車道では、開通目標を公表するとともに毎年度の事業進捗目標とその達成度を併せて公表し事業進捗管理を行うなど、高規格幹線道路の着実な整備を推進(図 11-21)。平成 18 年度は新たに 30 km を供用予定している。

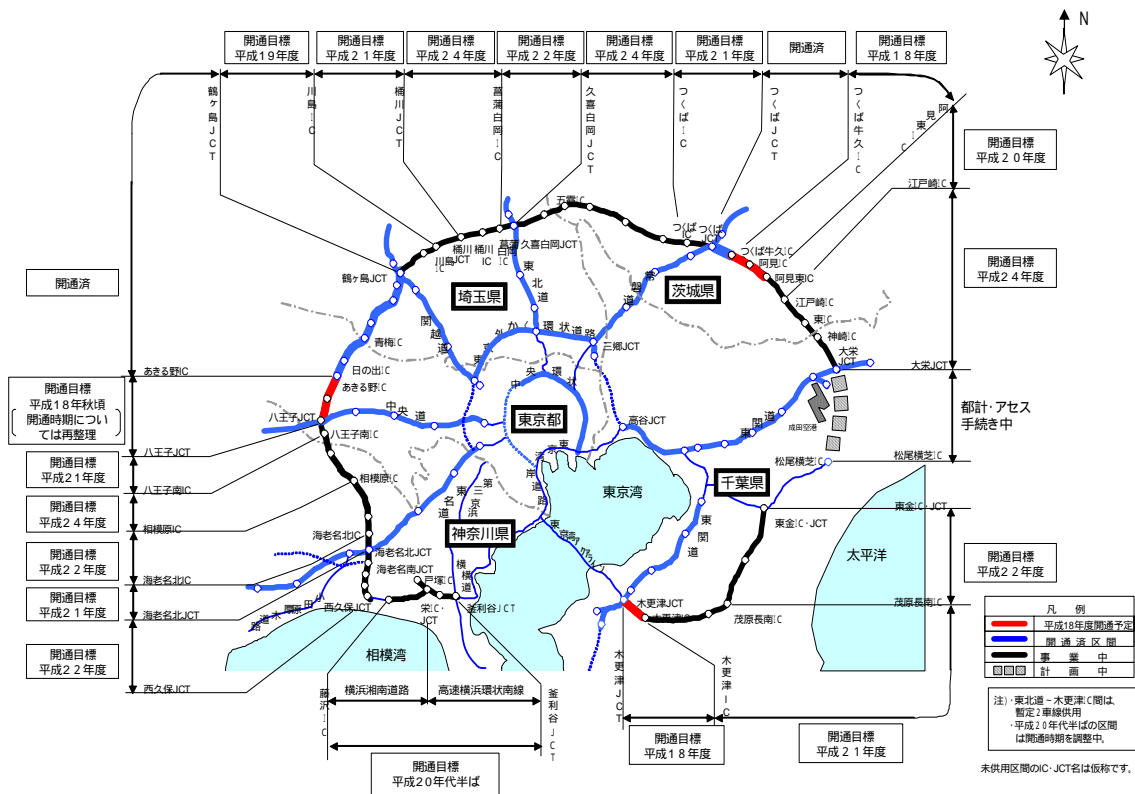


図 11-21 首都圏中央連絡自動車道の開通目標年次

(4) バックデータ

【平成 16 年度 平成 17 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：大都市圏を中心に大きく増加。中部圏は東海環状自動車道などの新規需要の影響が考えられ、首都圏、大阪圏は首都高速および阪神高速自動車道の料金割引などの影響が考えられる。

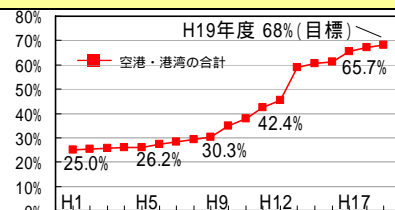
■ 上位 10 位 ■ 下位 10 位

区分	平成 17 年度 速報値	全道路 走行台キロ		規格の高い道路 走行台キロ		平成 16 年度 実測値	全道路 走行台キロ		規格の高い道路 走行台キロ		規格の高い道路 を使う割合増 減量		規格の高い道路 走行台キロ 増減量	
		百万キロ / 日	百万キロ / 日	百万キロ / 日	百万キロ / 日		百万キロ / 日	百万キロ / 日	H16	H17	H16	H17		
全国	14%	2,142	300	14%	2,142	289	0.51%	10.98						
都 道 府 県	北海道	5.4% (40)	106.3 (2)	5.72 (17)	4.7% (41)	113.3 (2)	5.38 (20)	0.63% (12)	0.34 (10)					
	青森県	3.6% (45)	27.5 (31)	0.99 (44)	3.6% (45)	27.2 (31)	0.98 (43)	0.02% (39)	0.02 (41)					
	秋田県	4.4% (44)	27.2 (32)	1.19 (41)	4.3% (43)	26.8 (32)	1.15 (41)	0.08% (35)	0.04 (36)					
	岩手県	10.6% (26)	35.1 (26)	3.73 (26)	10.1% (27)	36.3 (24)	3.68 (26)	0.51% (18)	0.05 (35)					
	山形県	3.2% (47)	29.3 (28)	0.95 (45)	3.0% (47)	30.7 (28)	0.92 (44)	0.25% (26)	0.03 (38)					
	宮城県	12.4% (18)	44.9 (20)	5.57 (19)	12.4% (18)	44.2 (21)	5.46 (18)	0.04% (38)	0.11 (26)					
	福島県	12.4% (19)	50.1 (16)	6.20 (15)	12.1% (19)	50.1 (16)	6.09 (15)	0.23% (29)	0.11 (22)					
	東京都	20.3% (6)	98.2 (3)	19.91 (4)	19.4% (6)	101.3 (3)	19.65 (3)	0.87% (7)	0.27 (14)					
	神奈川県	26.8% (1)	72.6 (10)	19.44 (5)	25.8% (1)	73.1 (10)	18.83 (5)	1.01% (5)	0.61 (4)					
	千葉県	15.3% (15)	74.1 (9)	11.36 (9)	14.7% (14)	75.8 (8)	11.17 (8)	0.60% (15)	0.20 (15)					
	埼玉県	17.2% (9)	85.0 (6)	14.60 (7)	16.3% (11)	86.5 (6)	14.14 (7)	0.83% (8)	0.46 (6)					
	茨城県	8.2% (33)	69.5 (11)	5.69 (18)	8.1% (33)	68.3 (11)	5.50 (17)	0.13% (32)	0.18 (17)					
	栃木県	11.3% (24)	48.9 (17)	5.55 (20)	11.3% (22)	47.8 (17)	5.40 (19)	0.05% (37)	0.15 (20)					
	群馬県	10.4% (27)	45.2 (19)	4.71 (22)	10.1% (28)	45.0 (19)	4.54 (22)	0.33% (22)	0.17 (18)					
	長野県	15.5% (13)	53.9 (13)	8.33 (12)	15.2% (12)	53.5 (13)	8.14 (12)	0.25% (28)	0.19 (16)					
	山梨県	19.9% (7)	22.4 (39)	4.46 (23)	19.1% (7)	22.9 (37)	4.36 (24)	0.80% (9)	0.10 (28)					
	新潟県	15.6% (12)	59.8 (12)	9.33 (10)	15.0% (13)	59.6 (12)	8.94 (10)	0.61% (14)	0.40 (8)					
	富山県	8.4% (32)	26.0 (33)	2.19 (33)	8.4% (32)	26.1 (33)	2.19 (33)	0.01% (41)	-0.01 (44)					
	石川県	13.5% (17)	25.5 (34)	3.45 (29)	12.9% (17)	26.1 (34)	3.36 (29)	0.64% (11)	0.09 (29)					
	静岡県	21.3% (5)	75.4 (8)	16.09 (6)	20.0% (5)	74.6 (9)	14.88 (6)	1.39% (3)	1.20 (2)					
	岐阜県	11.7% (20)	52.6 (14)	6.17 (16)	10.9% (24)	52.1 (15)	5.65 (16)	0.87% (6)	0.52 (5)					
	愛知県	18.0% (8)	117.3 (1)	21.12 (3)	16.6% (8)	113.4 (1)	18.83 (4)	1.41% (2)	2.29 (1)					
	三重県	15.4% (14)	47.5 (18)	7.34 (14)	14.1% (16)	46.1 (18)	6.51 (14)	1.32% (4)	0.83 (3)					
	滋賀県	21.8% (4)	35.2 (25)	7.65 (13)	21.1% (4)	34.5 (25)	7.27 (13)	0.66% (10)	0.38 (9)					
	京都府	11.1% (25)	31.5 (27)	3.50 (28)	10.5% (25)	32.5 (27)	3.42 (27)	0.58% (16)	0.08 (32)					
	大阪府	24.6% (3)	91.4 (4)	22.48 (1)	24.0% (3)	92.5 (4)	22.18 (1)	0.61% (13)	0.30 (12)					
	兵庫県	25.5% (2)	87.2 (5)	22.27 (2)	25.2% (2)	87.1 (5)	21.96 (2)	0.34% (21)	0.31 (11)					
	福井県	10.1% (28)	21.9 (41)	2.22 (32)	10.2% (26)	21.5 (41)	2.19 (32)	-0.11% (45)	0.02 (40)					
	奈良県	16.4% (11)	21.5 (42)	3.54 (27)	16.5% (9)	20.5 (42)	3.39 (28)	-0.09% (44)	0.15 (19)					
	和歌山県	7.1% (35)	20.7 (43)	1.46 (39)	6.6% (36)	20.4 (43)	1.35 (39)	0.42% (19)	0.11 (23)					
	鳥取県	3.5% (46)	15.9 (47)	0.55 (47)	3.4% (46)	15.7 (47)	0.54 (47)	0.02% (40)	0.01 (43)					
	島根県	5.7% (38)	18.9 (45)	1.07 (42)	4.1% (44)	19.5 (44)	0.80 (46)	1.59% (1)	0.27 (13)					
	岡山県	11.7% (21)	44.8 (21)	5.23 (21)	11.9% (21)	44.5 (20)	5.31 (21)	-0.26% (46)	-0.09 (46)					
	広島県	16.6% (10)	52.6 (15)	8.71 (11)	16.4% (10)	53.0 (14)	8.69 (11)	0.16% (30)	0.01 (42)					
	山口県	11.6% (22)	37.9 (23)	4.41 (24)	12.1% (20)	37.5 (23)	4.52 (23)	-0.46% (47)	-0.12 (47)					
	徳島県	5.6% (39)	19.0 (44)	1.06 (43)	5.2% (38)	18.8 (45)	0.98 (42)	0.31% (23)	0.07 (33)					
	香川県	9.2% (31)	21.9 (40)	2.01 (35)	9.0% (30)	22.5 (40)	2.03 (34)	0.14% (31)	-0.02 (45)					
	愛媛県	9.5% (30)	29.0 (29)	2.75 (30)	9.0% (31)	29.5 (29)	2.64 (30)	0.53% (17)	0.11 (25)					
	高知県	4.7% (43)	17.6 (46)	0.83 (46)	4.4% (42)	18.0 (46)	0.80 (45)	0.27% (24)	0.03 (39)					
	福岡県	14.4% (16)	80.2 (7)	11.52 (8)	14.3% (15)	77.8 (7)	11.10 (9)	0.09% (34)	0.41 (7)					
	佐賀県	11.5% (23)	23.0 (38)	2.64 (31)	11.2% (23)	22.8 (38)	2.57 (31)	0.25% (27)	0.08 (31)					
	長崎県	6.3% (37)	25.0 (36)	1.57 (38)	6.3% (37)	24.5 (36)	1.53 (38)	0.00% (42)	0.03 (37)					
	熊本県	9.9% (29)	38.9 (22)	3.87 (25)	9.8% (29)	38.3 (22)	3.76 (25)	0.12% (33)	0.11 (24)					
	大分県	7.1% (34)	28.9 (30)	2.06 (34)	6.9% (35)	29.0 (30)	1.99 (35)	0.27% (25)	0.07 (34)					
	宮崎県	5.2% (41)	25.3 (35)	1.31 (40)	4.8% (40)	24.7 (35)	1.18 (40)	0.37% (20)	0.12 (21)					
	鹿児島県	4.9% (42)	35.5 (24)	1.74 (36)	4.9% (39)	33.4 (26)	1.63 (36)	-0.01% (43)	0.10 (27)					
	沖縄県	7.0% (36)	23.6 (37)	1.66 (37)	7.0% (34)	22.7 (39)	1.58 (37)	0.08% (36)	0.08 (30)					

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。
カッコ内は順位

国際水準の物流ネットワークの戦略的な構築

アクセス率は順調に推移し 66%を達成
さらに 1 箇所へのアクセスを達成し 67%に。



拠点的な空港・港湾への道路アクセス率(全国)

(1)取組みの背景と必要性

国際的水準に満たない空港・港湾アクセス率

高速道路等のICから拠点的な空港・港湾への10分以内のアクセス率が、欧米の約9割に比べ、我が国の達成率は66%と未だ十分な水準に達していない。

国際物流に対応した道路ネットワークの不足

橋梁の強度やトンネルの高さの問題等により物流上重要なルート上においても通行が制限されるなどの区間が存在するため、迂回や積み替えなどによりリードタイムやコストが増加するなど、国際競争力強化の観点からも大きな課題となっている。

(2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

新潟空港をはじめとする3空港・港湾で10分アクセスを確保し、円滑な国際物流を可能に

新潟空港、清水港、苅田港において、10分以内の道路アクセスを確保し、円滑な国際物流が可能となった。

国際物流戦略の観点から、国際標準コンテナ車の通行に支障のある箇所を抽出

フル積載の国際標準コンテナ車(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走行できる道路ネットワークを構築するため、国土交通省国際物流施策推進本部が取りまとめた施策パッケージ(平成17年7月)及び総合物流施策大綱(2005-2009)(平成17年11月閣議決定)等を踏まえ、国際標準コンテナ車が通行できない区間(国際コンテナ通行支障区間)を抽出した。(図12-4)

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等から拠点的な空港・港湾への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。

(3)業績計画(今後の取組みと期待される効果)

国際標準コンテナ車の通行に対応したアクセス道路を整備

IC等から拠点的な空港・港湾へ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(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走行できる道路ネットワークの構築を図る。(図12-3)

中期的に欧米並の約9割とすることを目標としてアクセス率の向上を目指す

近年、国際標準コンテナによる輸出入が大幅に増加し、世界的にも増加傾向にある中、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。中期的に欧米並の約9割とすることを目標としてアクセス率の向上を目指す。(図12-5)

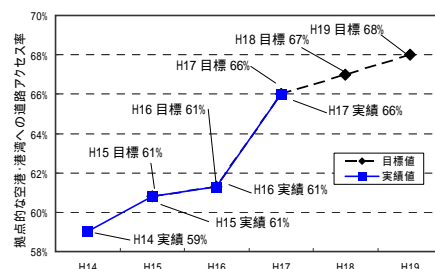
引き続きハード・ソフト施策を組み合わせることでアクセス道路の走行速度の向上に努める

(4)代表的な指標の動向

拠点的な空港・港湾へのアクセス率は順調に推移

アクセス率について、平成14年度末の59%が平成17年度末に66%まで向上し、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。

平成16年度実績	61%	
平成17年度	実績	66%
	目標	66%
中期的な目標	平成19年度に68%	
平成18年度の目標	67%	



担当： 道路局 企画課 道路経済調査室

(1) 取組みの背景と必要性

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・改善等により、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、1997年からの8年間でアクセス率は、30%から倍増の66%となった。

また、近年、世界的な傾向にも見られるとおり、日本の国際標準コンテナ(高さ4.1m、フル積載時重さ44t)による輸出入も大幅に増加しており、港からの陸上輸送にあっては、そのほとんどを海上コンテナ用セミトレーラ等によっているなど、自動車輸送の役割は非常に重要となっている。(図12-1、2)しかしながら、橋梁の強度やトンネルの高さの問題等により物流上重要なルート上においても通行が制限されるなどの区間が存在し、迂回や積み替えなどによりリードタイムやコストが増加するため、国際競争力強化の観点からも大きな問題となっている。

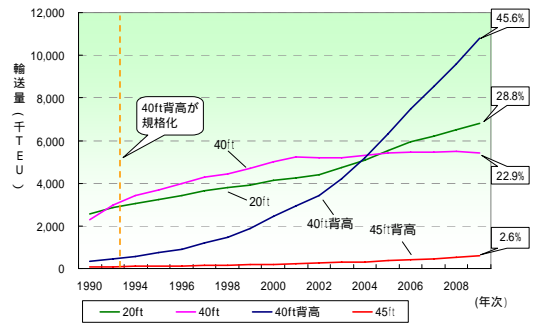


図12-1 国際海上コンテナの全世界保有量の推移 (TEU換算、ドライコンテナのみ)

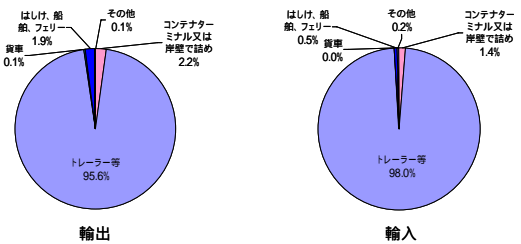


図12-2 国際海上コンテナの主な国内輸送手段(平成15年度)
出典)国土交通省港湾局:全国輸出入コンテナ貨物流動調査報告書、平成15年度

(2) 達成度報告(昨年度の取組みと成果)

アクセス率の向上

新潟空港をはじめ、清水港、苅田港にかかるアクセス道路の整備により、拠点的な空港・港湾へ10分以内でアクセスできる箇所が41箇所から44箇所へ増加した。

国際物流基幹ネットワークの構築

国土交通省国際物流施策推進本部が取りまとめた施策パッケージ(平成17年7月)及び総合物流施策大綱(2005-2009)(平成17年11月閣議決定)等を踏まえ、今般地方整備局等が、効率的な物流ネットワークを構築する観点から、現在供用している区間を対象に、国際標準コンテナ車の通行を可能とすべき、高規格幹線道路をはじめとする幹線道路ネットワークを選定し、このうち、橋梁の強度不足等の物理的な支障により、国際標準コンテナ車が通行できない区間(国際コンテナ通行支障区間)47箇所を抽出した。



図12-3 国際物流基幹ネットワークのイメージ

中部国際空港へのアクセス道路開通による物流広域化

中部国際空港へのアクセス道路として平成17年1月30日セントレアラインが開通し、そのアクセス性の良さから中部国際空港へのシフトが進み、中部国際空港における国際貨物取扱量は、前年同時期の名古屋空港に対し輸出で2.55倍、輸入で1.71倍となり、従来の名古屋圏に加え、東日本地域等の利用が増加し、物流交通の広域化が図られた。

出典: H17.10 中部国際空港メールOD調査とH11 センサスOD調査
注) 右図の地域の色分けは、空港発着の普通貨物(業務荷あり)の全交通量に対する割合を示す。

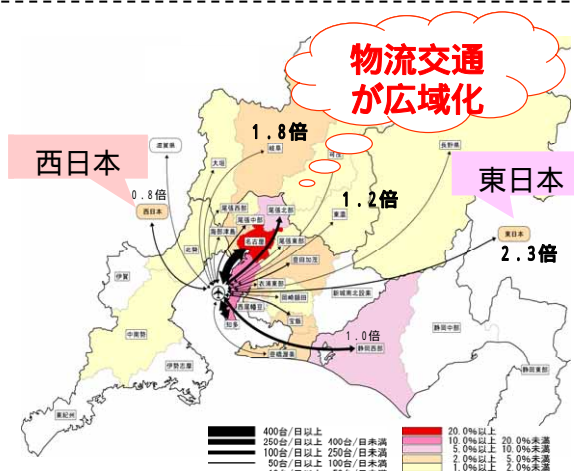


図 普通貨物車の空港利用台数(業務荷あり)

【 .都市と地域を活性化する】

(3) 業績計画 (今後の取組みと期待される成果)

総合物流施策大綱(2005-2009)が平成17年11月に閣議決定され、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、国際競争力強化に向けて平成18年度においては、以下の取組みを行うこととする。

国際コンテナ通行支障区間への取組み

平成17年度において抽出した国際標準コンテナ車が通行できない区間(国際コンテナ通行支障区間)について、橋梁補強やバイパス整備等により緊急的に解消を図るとともに、特に、スーパー中枢港湾(東京港・横浜港、名古屋港・四日市港、大阪港・神戸港)にかかる国際コンテナ通行支障区間は概ね5年以内に解消することを目指す。

また、引き続き物流ニーズを踏まえつつ、関係機関と協力して迅速かつ確に国際標準コンテナ車が一定条件のもと通行可能な道路の拡大を進めていく。



図 12-4 国際コンテナ通行支障区間解消事例

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ICから10分以内のアクセス率が約9割程度である欧米に比べ、我が国の達成率は66%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。

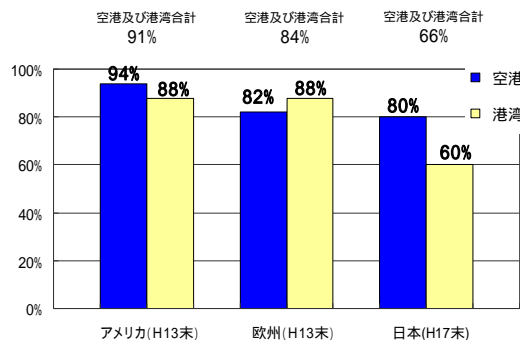


図 12-5 拠点的な空港・港湾と高速道路網のアクセス状況(国際比較)

平成18年度アクセス達成予定空港・港湾の事業概要

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、スーパー中枢港湾である四日市港を中心として激しい渋滞を引き起こしているが、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(国道23号)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。



図 12-6 四日市港アクセスルート

ハード・ソフト施策を組み合わせさ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。

【関連する平成 18 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 17 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： 平成 17 年度に新規達成（新潟空港、清水港、苅田港）
平成 18 年度に新規達成予定（四日市港）

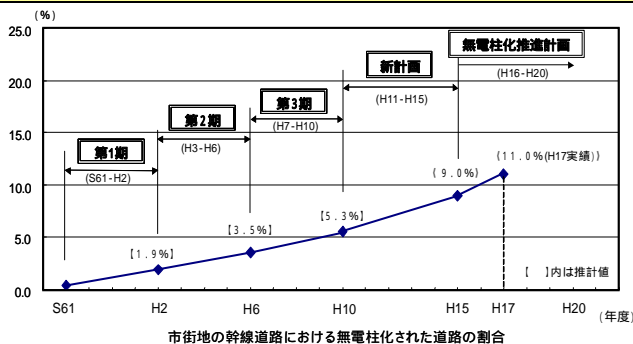
対象空港名	H16 連結	乗降客数	貨物取扱量	対象港湾名	H16 連結	総貨物量	国際貨物量	対象港湾名	H16 連結	総貨物量	国際貨物量
単位		(千人)	(ト)	単位		(千ト)	(千ト)	単位		(千ト)	(千ト)
新千歳		17,606	219,380	室蘭		39,307	15,719	神戸		85,661	43,241
函館		2,188	18,085	苫小牧		102,033	16,383	姫路		28,909	14,544
秋田		1,343	3,614	函館		32,436	759	和歌山下津		44,922	23,666
仙台		3,222	18,475	小樽		14,216	601	宇野		51,535	1,280
成田国際		30,977	2,322,169	釧路		20,928	4,486	水島		104,485	63,615
東京国際		62,291	651,422	青森		26,610	808	福山		46,522	32,856
新潟		1,445	2,780	八戸		30,143	7,431	広島		15,817	3,501
中部国際		10,695	179,948	仙台塩釜		38,059	9,273	呉		23,672	8,619
関西国際		15,112	860,102	小名浜		14,724	7,435	徳山下松		64,997	22,420
大阪国際		19,317	160,170	大洗		12,671	0	岩国		16,231	2,935
広島		3,305	28,113	千葉		169,254	101,227	宇部		30,382	13,085
高松		1,507	11,207	東京		91,427	45,954	下関		9,103	2,362
松山		2,627	11,894	横浜		126,960	77,460	徳島小松島		9,417	1,714
福岡		18,510	260,551	川崎		93,614	56,020	高松		52,761	316
大分		1,879	14,452	横須賀		16,901	2,122	松山		16,247	1,019
長崎		2,637	19,054	新潟		31,915	14,100	東予		14,438	1,348
宮崎		3,082	14,947	伏木富山		11,336	7,876	高知		9,171	310
熊本		3,049	27,235	清水		18,310	10,479	北九州		93,732	32,132
鹿児島		5,811	41,515	名古屋		182,289	119,141	博多		41,749	12,924
那覇		12,733	177,349	三河		24,351	12,423	苅田		30,769	7,109
20空港	16箇所	219,335	5,042,462	四日市		62,301	41,559	大分		61,009	33,357
				敦賀		17,203	2,863	別府		9,561	0
				大阪		93,147	34,615	鹿児島		44,985	1,412
				堺泉北		72,750	27,340	47港湾	28箇所	2,248,956	939,841

出典：「平成16年分空港管理状況調査」
「港湾統計(年報)平成16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。

無電柱化による都市景観向上

無電柱化は市街地の幹線道路でも、まだ1割程度の進捗。
コスト縮減と事業推進に向けた仕組みづくりが課題。



(1)取組みの背景と必要性

無電柱化の現状

都市景観や防災性向上、安全で快適な通行空間の確保、歴史的街並みの保全等を目的に無電柱化(電線類地中化)を推進している。しかし、海外主要都市に比べると、東京23区でも1割未満と低い状況である。

今後も美しく、ゆとりある環境の中で、質の高い生活空間の実現が求められている。

(2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

コスト縮減に向けた取組み

浅層埋設方式等の標準化や構造の見直し等の検討、ならびにトランスの技術開発等により一層のコスト縮減に向けた取組を実施した。

面的整備の推進(歴史的街並み等)

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においても、一層の無電柱化を推進した。

スーパーモデル地区における無電柱化の重点整備

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した。概ね3年以内に面的に無電柱化を推進している。

(3)業績計画(今後の取組みと期待される成果)

電線共同溝整備事業の拡充

無電柱化を重点的かつ効率的に推進するため、民間事業者による無電柱化施設整備への支援を実施する。

一層のコスト縮減等による無電柱化の推進に対する取組

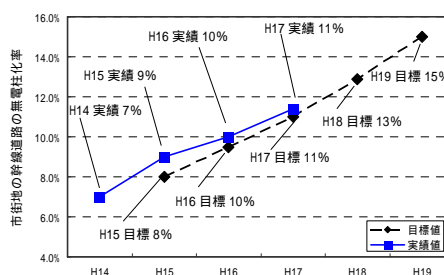
構造の見直し等による一層のコスト縮減に係る検討、裏配線手法等の円滑な実施に必要な地元合意形成に係る検討、トランスのコンパクト化等の技術開発、等を実施する。

(4)代表的な指標の動向

市街地の幹線道路の無電柱化率

平成17年度末において、市街地の幹線道路の無電柱化率は約11%となり目標を達成した。また、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が生じている。

平成16年度実績	10%	
平成17年度	実績	約11%(暫定値)
	目標	約11%
中期的な目標	平成19年度までに約15%まで向上	
平成18年度の目標	約13%	



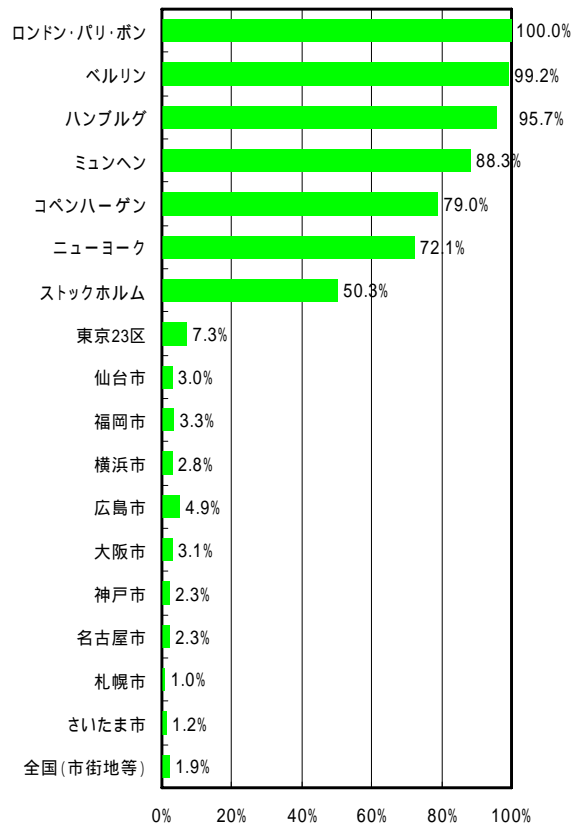
担当： 道路局地方道・環境課 道路交通安全対策室

(1) 取組みの背景と必要性

無電柱化の現状

我が国においては、昭和 61 年度から 3 期にわたる「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 4 月 14 日に策定された「無電柱化推進計画（平成 16 年度～平成 20 年度）」に基づき、関係事業者等の協力のもと、平成 17 年度までに全国で約 6,700km を整備された（事業中含む）。また、「新電線類地中化計画」策定以降、「交通バリアフリー法」の施行や「観光立国行動計画」の策定等がなされ、道路から電柱・電線をなくす無電柱化に対する要請は、歩行空間のバリアフリー化、歴史的な街並みの保全、避難路の確保等の都市防災対策、良好な住環境の形成等の観点からもより一層強く求められるようになり、これまでの幹線道路だけでなく、非幹線道路も含めて面的に無電柱化を推進しているところである。

しかし、無電柱化率は、東京 23 区の場合でもわずか 1 割未満にすぎず、欧米主要都市であるロンドン、パリ、ボンなどが 100% 無電柱化されているのと比較して、依然として大きく立ち遅れているのが現状である（図 13-1）。これは、我が国においては第 2 次大戦後の復興を急ぐ必要があったため、架空線を標準として電線類の整備が進められたこと、また安全面に対しては裸電線の被覆化技術が開発されていたため、地中化よりも被覆化を先行したこと等が諸外国に比べて地中化が遅れた一因である。特に身近な生活道路（非幹線道路）での無電柱化率が低い結果となっている。



海外の都市は電気事業連合会調べによる 1977 年の状況
日本の状況は国土交通省調べによる 2005 年 3 月末の状況(道路延長ベース)

図 13-1 欧米主要都市と日本の都市の地中化の現状

道路管理者の果たす役割

我が国においては現在、電線類の地中化は、平成 7 年に制定された「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」に基づく電線共同溝方式を中心に整備しているところである。

この方式は、道路管理者が電線を地中に収容する管路部分を建設し、その中に電線管理者が電線等を敷設する方式で、道路管理者と電線管理者（電気、通信、CATV 等）の費用負担は概ね 6:4 となっており、他の地下埋設施設（上下水道、ガス等）や欧米における電線類の埋設と比較しても、道路管理者が果たす役割が大きくなっている。（図 13-2）

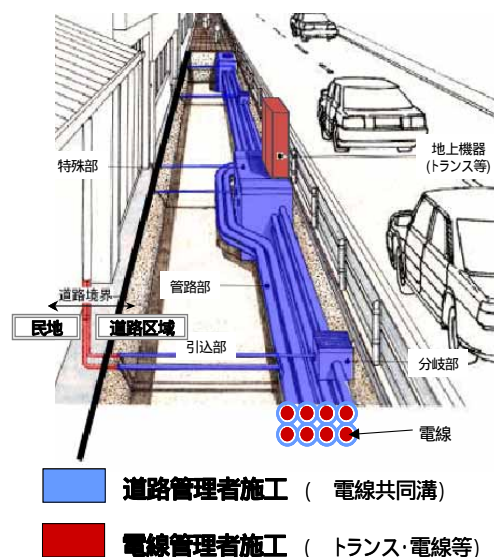


図 13-2 電線類地中化の施工区分

【 都市と地域を活性化する】

(2) 達成度報告 (昨年度の取組みと成果)

コスト縮減に向けた取組み

構造の見直し等によるコスト縮減検討を実施するとともに、部品の共通化によるコストダウンならびにランニングコストを抑えることを目的としたトランス (変圧器) のコンパクト化等の技術開発を実施した。

面的整備の推進(歴史的街並み等)

歴史的街並みを保存すべき地区、パ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 17 年度に新たに 14 地区 (204 地区 218 地区) において無電柱化に着手した。「無電柱化推進計画」の中では、平成 20 年度末までに約 7 割の地区で着手することを目標としていることから、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コスト縮減策を効果的に活用することも必要である。

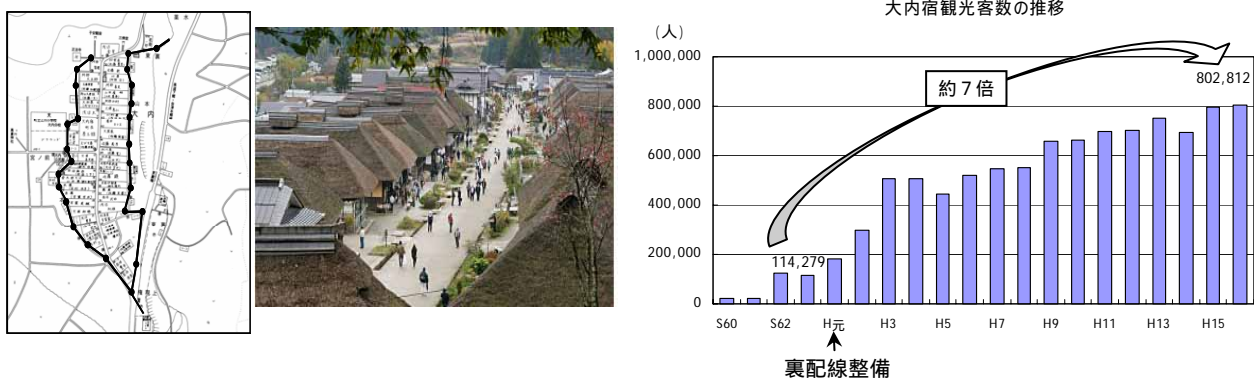


図 13-3 歴史的街並みの整備事例 (福島県下郷町大内宿)

スーパーモデル地区における無電柱化の重点整備(平成 17 年度~)

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) に複数の路線において面的な無電柱化に着手している。

表 13-1 スーパーモデル地区一覧及び昨年度の状況

施策	所在地	地区名	地区・用途の特性	昨年度の状況
面的無電柱化地区	東京都港区	浜松町駅前地区	大都市の商業地	一部事業着手
	神奈川県横浜市	横浜都心部石川町関内周辺地区	大都市の観光地	関係者協議中
	神奈川県厚木市	本厚木駅周辺面的無電柱化地区	中心都市の商業地	一部事業着手
	京都府京都市	産寧坂地区	大都市の歴史的観光地	関係者協議中

東京都港区浜松町駅前地区においては、エリア内の国道 15 号において本体工事が完了しており、今後は区道について無電柱化に着手する予定である。

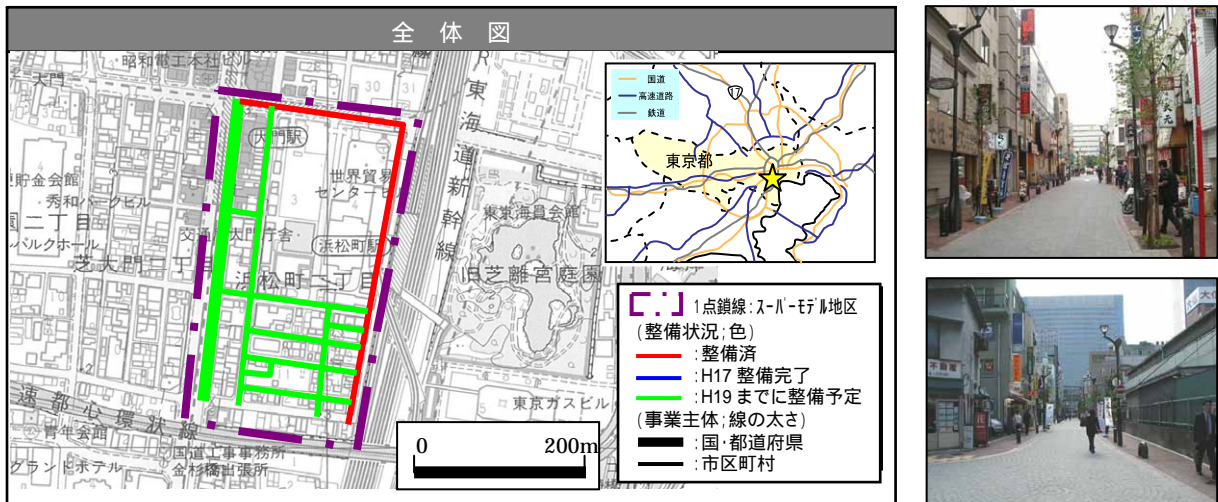


図 13-4 スーパーモデル地区の一例（東京都港区浜松町二丁目地区）

(3) 業績計画（今後の取組みと期待される成果）

電線共同溝整備事業の拡充

無電柱化事業のさらなる推進にあたり地方公共団体等における財政的、及び人的負担の軽減を図り、より円滑な無電柱化の推進に資することを目的として下記の新規制度を創設する。

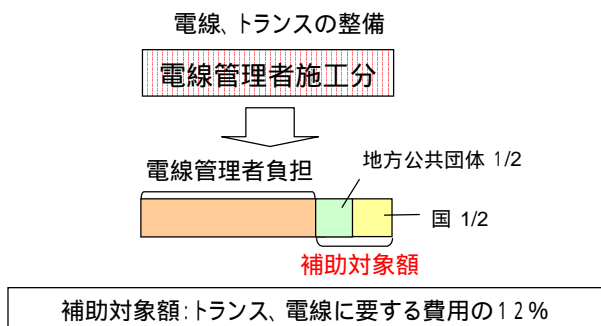
バリアフリー化の促進を目的とした補助制度

- ・ 交通バリアフリー法の重点整備地区内の幅員狭小な歩道において、電柱占用を認めない措置が講じられた道路で実施する電線共同溝事業について、電線管理者の整備に要する費用の一部を補助
- ・ 補助率は、電線管理者が整備（電線、トランスの整備）する費用の 12% で、国と地方公共団体の比率は 1:1

開発事業者等の民間活力により無電柱化を促進するための補助制度

- ・ 再開発事業等を実施する際、開発事業者等、地方公共団体、国の協力により、隣接道路の電線共同溝の整備を促進するため、開発事業者等が実施する電線共同溝の費用の一部を補助
- ・ 道路管理者が整備費用の一部を負担する場合に、国がその 1/2 を補助、ただし電線共同溝の整備に要する費用（建設負担金相当額を除く）の 1/3 を限度とする

バリアフリー化の促進を目的とした補助制度



開発事業者等の民間活力により無電柱化を促進するための補助制度

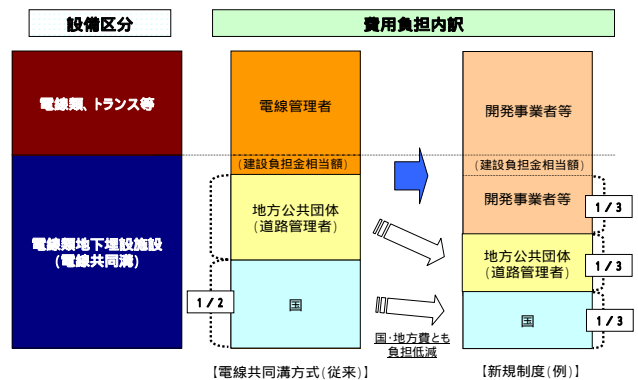


図 13-5 電線共同溝整備拡充のための制度

【 .都市と地域を活性化する】

一層のコスト縮減等による無電柱化の推進に対する取組み

「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み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。また、歩道の狭いもしくは無い道路等において、よりコンパクトなトランス等の開発、及び周辺景観と調和の取れた柱状型トランスの技術開発を継続するとともに、物理的制約の大きい箇所における無電柱化手法についても検討を実施する。

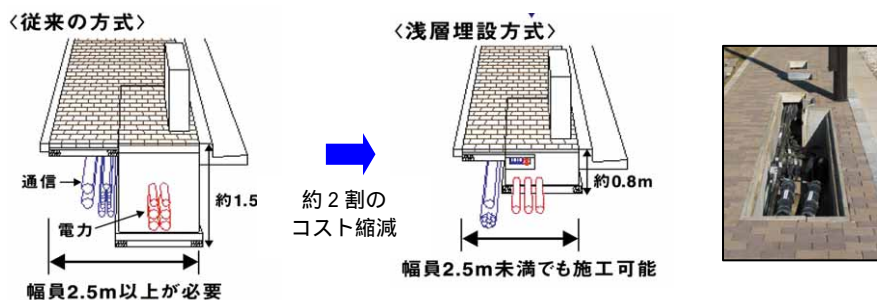
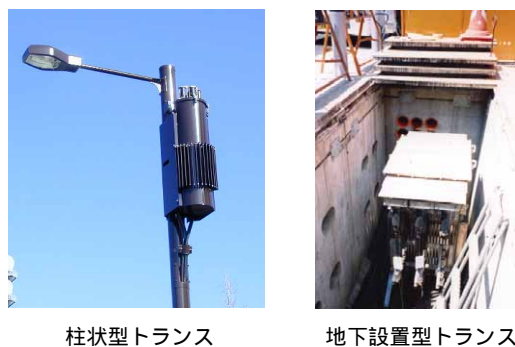


図 13-6 浅層埋設方式によるコスト縮減



柱状型トランス 地下設置型トランス

図 13-7 トランス等の技術開発例

【関連する平成 18 年度の主な施策】
<p>無電柱化の推進：一般国道 17 号（東京都）等</p> <p>構造の見直しによる一層のコスト縮減への取組み</p> <p>重点区間等の推進に向けた仕組みづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・無電柱化を重点的に進める道路の区間等を指定し、一定期間内で無電柱化を完了するための仕組みを検討 ・多様な無電柱化手法の検討 ・トランスのコンパクト化等の技術開発 ・物理的制約の大きい箇所における無電柱化手法の検討 ・裏配線手法等の円滑な実施に必要な地元合意形成に係る調査

(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 17 年度末）】

ポイント：都道府県・政令都市間、地方ブロック間で無電柱化率に格差が生じている

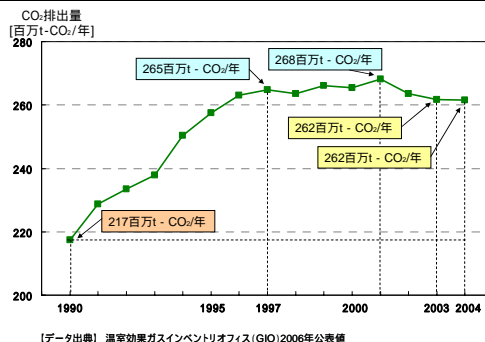
地方 ブロック	都道府県	H16年度末実績	H17年度末実績 (暫定)	対前年度比較
北海道	北海道	3.7%	4.3%	0.6%
	うち札幌市	5.8%	6.2%	0.4%
	小計	3.7%	4.3%	0.6%
東北	青森県	9.2%	10.3%	1.1%
	岩手県	7.9%	8.1%	0.2%
	宮城県	6.7%	6.9%	0.2%
	うち仙台市	10.2%	10.4%	0.2%
	秋田県	9.0%	9.8%	0.8%
	山形県	8.7%	9.3%	0.6%
	福島県	5.6%	6.5%	0.9%
小計	7.4%	8.5%	1.1%	
関東	茨城県	12.2%	13.2%	1.0%
	栃木県	9.2%	10.1%	0.9%
	群馬県	7.6%	8.9%	1.3%
	埼玉県	5.3%	5.4%	0.1%
	うちさいたま市	9.9%	10.6%	0.7%
	千葉県	5.5%	6.3%	0.8%
	うち千葉市	7.4%	8.9%	1.5%
	東京都	30.6%	32.8%	2.2%
	うち区部	47.9%	49.8%	1.9%
	神奈川県	10.1%	10.7%	0.6%
	うち横浜市	13.7%	14.3%	0.6%
	うち川崎市	16.3%	16.4%	0.1%
	山梨県	8.8%	8.8%	0.0%
	長野県	7.4%	7.7%	0.3%
	小計	14.6%	15.6%	1.0%
北陸	新潟県	9.7%	11.6%	1.9%
	富山県	6.4%	6.9%	0.5%
	石川県	6.7%	7.9%	1.2%
	小計	8.0%	9.3%	1.3%
中部	静岡県	6.9%	7.1%	0.2%
	うち静岡市	12.9%	13.1%	0.2%
	愛知県	4.6%	5.1%	0.5%
	うち名古屋市	12.5%	13.9%	1.4%
	三重県	2.7%	3.1%	0.4%
	岐阜県	13.1%	13.2%	0.1%
	小計	5.9%	6.2%	0.3%
近畿	福井県	9.0%	9.2%	0.2%
	滋賀県	3.0%	3.2%	0.2%
	京都府	9.9%	10.8%	0.9%
	うち京都市	10.3%	11.2%	0.9%
	大阪府	6.5%	7.6%	1.1%
	うち大阪市	22.6%	26.6%	4.0%
	兵庫県	3.7%	4.3%	0.6%
	うち神戸市	8.1%	8.7%	0.6%
	奈良県	2.2%	2.5%	0.3%
	和歌山県	13.1%	13.3%	0.2%
小計	5.9%	6.7%	0.8%	
中国	鳥取県	29.0%	30.1%	1.1%
	島根県	13.6%	14.5%	0.9%
	岡山県	8.4%	10.4%	2.0%
	広島県	10.1%	10.8%	0.7%
	うち広島市	22.9%	24.2%	1.3%
	山口県	25.3%	26.8%	1.5%
小計	14.7%	15.9%	1.2%	
四国	徳島県	4.9%	5.5%	0.6%
	香川県	5.6%	5.9%	0.3%
	愛媛県	3.2%	3.2%	0.0%
	高知県	4.6%	4.8%	0.2%
	小計	4.4%	4.6%	0.2%
九州	福岡県	11.3%	12.5%	1.2%
	うち福岡市	18.9%	22.2%	3.3%
	うち北九州市	11.5%	12.2%	0.7%
	佐賀県	10.5%	10.6%	0.1%
	長崎県	9.3%	9.5%	0.2%
	熊本県	17.6%	17.9%	0.3%
	大分県	7.2%	7.9%	0.7%
	宮崎県	17.9%	20.0%	2.1%
	鹿児島県	23.2%	26.0%	2.8%
	小計	12.7%	13.7%	1.0%
沖縄	沖縄県	12.6%	12.6%	0.0%
	小計	12.6%	12.6%	0.0%
全国計		10.0%	11.0%	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

CO₂削減アクションプログラムの推進によるCO₂削減

運輸部門からのCO₂排出量は近年減少傾向にあるが、「CO₂削減アクションプログラム」の推進により排出量の着実な削減を図る。



(1)取組みの背景と必要性

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対策推進大綱の評価・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月に策定した。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である。

(2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

運輸部門のCO₂排出量は減少傾向

運輸部門からのCO₂排出量は、2001年(平成13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)に向けて減少傾向にある。

『CO₂削減アクションプログラム』概要の策定

交通渋滞を緩和・解消するとともに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』概要を平成17年12月に策定した。

本プログラムの実施により、2012年までに約800~900万t-CO₂/年を削減するとともに、渋滞ポイント以外の走行速度向上による削減量の約200万t-CO₂/年を加え、全体として2012年までに約1,000~1,100万t-CO₂/年の削減を行い、2010年の削減目標を達成することとしている。

実績評価

2004年の運輸部門全体からのCO₂排出量は前年比で横ばいだが、自動車部門で見ると減少傾向にある。

運輸部門のうちで自動車に起因するCO₂の排出量に関して、乗用車類と貨物車類について、最新のデータである2004年度分とその前年の排出量変化分に対し、走行台キロ、単体燃費、旅行速度の3要因による寄与分析を実施した。

その結果、走行台キロは1%減少、燃費は2%向上、旅行速度は2%向上し、これら以外の要因も併せ、全車種からのCO₂排出量は5%減少していることが判明した。

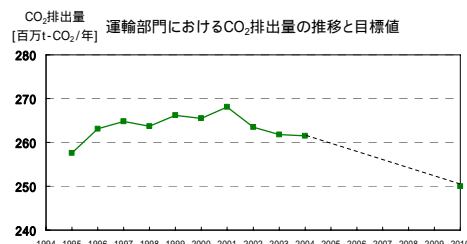
(3)業績計画(今後の取組みと期待される成果)

目標達成に向けた取組み

『CO₂削減アクションプログラム』の削減メニュー(例:主要渋滞ポイント及びボトルネック踏切対策、高速道路利用の促進、ITSの活用等による道路交通情報の充実 など)を着実に実施することにより、約800万t-CO₂/年の削減を図り、少なくとも自動車交通からのCO₂排出量が増加しないようにすることとする。

確実な目標達成のためのフォローアップ

運輸部門と自動車部門からのCO₂排出量を引き続きモニタリングしていく。また、併せてCO₂削減アクションプログラムにおける各施策の実施状況をフォローアップしていく。



担当 : 道路局 地方道・環境課 道路環境調査室

(1) 取組みの背景と必要性

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14-1)。

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、さらに約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。

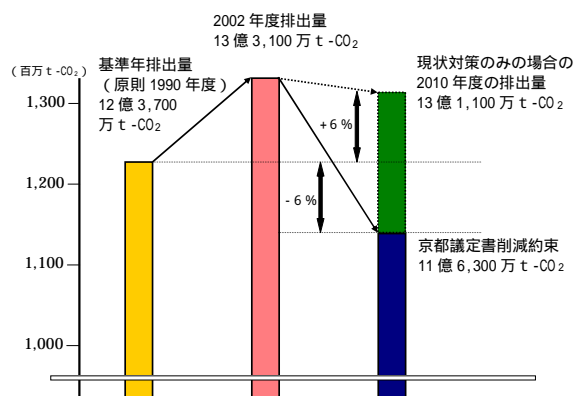
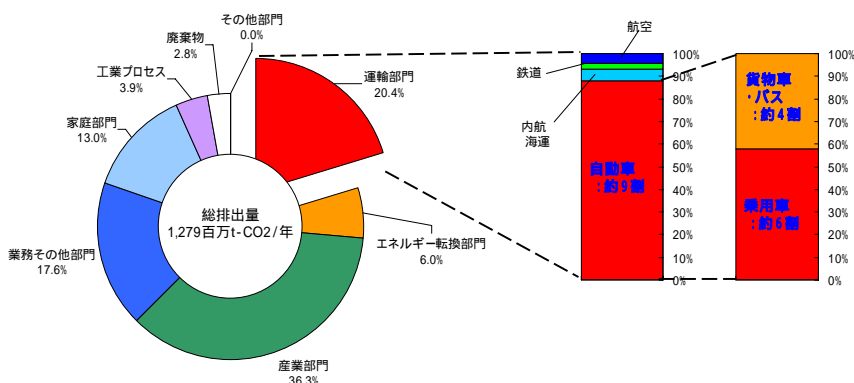


図14-1 我が国の温室効果ガス排出量の見通し

エネルギー起源CO₂排出量の現況

我が国のCO₂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20%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14-2)。



資料)温室効果ガスインベントリオフィス(GIO)

図14-2 エネルギー起源および運輸部門CO₂排出量内訳(2004年度)

(2) 達成度報告(昨年度の取組みと成果)

運輸部門のCO₂排出量は減少傾向

運輸部門からのCO₂排出量は、2004年(平成16年)度において約262百万t-CO₂となっており、1990年(平成2年)比で約4,500万t-CO₂(+20.3%)の増加となり、前年度比ではほぼ横ばいであった(図14-3)。

この数年で見ると、2001年(平成13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。(2005年から2006年にかけてCO₂排出量の計算に用いるエネルギーバランス表(総合エネルギー統計)の値の更新が行われたため、昨年度の達成度報告書でのグラフとは値が異なる)

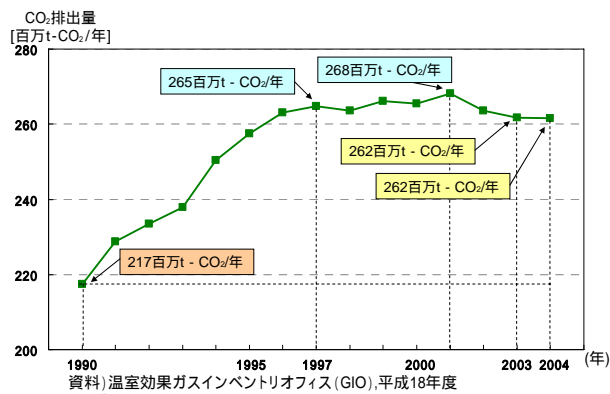


図14-3 運輸部門におけるCO₂排出量の推移(2004年度)

【 環境を保全する】

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排出削減量の把握を行った。

ETC の普及により地球温暖化の防止や大気環境の改善に寄与

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。

**利用率 60%達成時（平成 18 年 4 月時点）で
料金所周辺の CO₂を約 38%（約 14 万トン）削減**

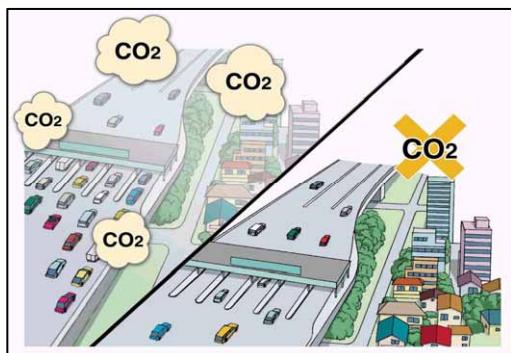


図 ETCの普及によるCO₂排出量削減効果イメージ

3,500t-CO₂/年
削減(56%削減)

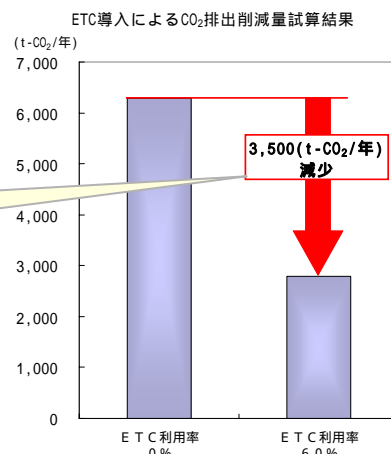


図 東名高速道路 横浜町田 IC における CO₂削減効果（ETC利用率 60%）

「CO₂削減アクションプログラム」の策定

自動車交通からの CO₂排出量は自動車単体の燃費向上や渋滞解消による速度向上等により、2001 年から減少傾向となっているが、今後においては 2010 年までに自動車交通需要の拡大とこれに伴う渋滞により、自動車交通全体の走行量（台・km）は全体で約 3%増加すると見込まれており、その結果、CO₂排出量は約 800 万 t-CO₂/年増加すると推定される。

このような状況の中で、今後主要渋滞ポイント対策や環状道路整備により、約 700 万 t-CO₂/年の削減、及び ITS の活用推進や路上工事の縮減等により約 100 万 t-CO₂/年の削減を図り、今後少なくとも自動車交通からの CO₂排出量が増加しないような政策が求められている。

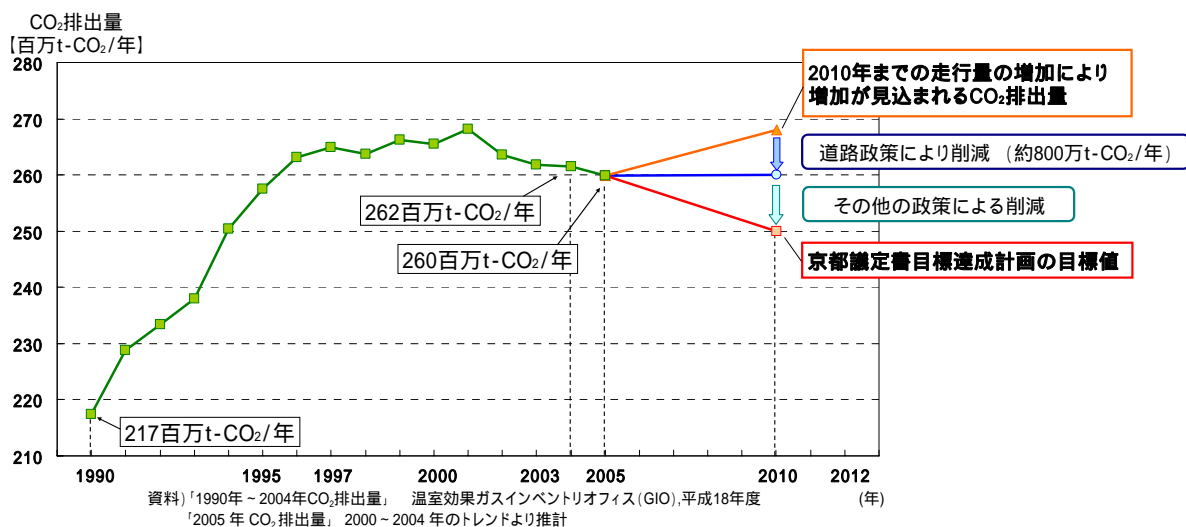


図14-4 CO₂削減アクションプログラムと京都議定書目標達成計画の関係

表 14-1 CO₂削減アクションプログラムにおけるCO₂削減メニューと効果(試算値)(2006~2012)

道路政策メニュー		2012年までの 効果(試算値) (t-CO ₂ /年)	2010年までの 効果(試算値) (t-CO ₂ /年)
(1) 人と車のかかわり方の再考			
個々人の自動車利用パターンの適正化	・自動車利用パターンの適正化を図るため地域住民等とのコミュニケーションを实践		
公共交通のシステム改善と運用改善	・公共交通機関の利便性向上に向け、公共交通事業者、道路管理者、利用者、地方公共団体等が一体となって取り組む地域に総合的に支援	(内 京都議定書目標達成計画登録値 10~20万(1、2))	(内 京都議定書目標達成計画登録値 10~20万(1、2))
エコドライブの推進	・デジタルタコメーターを用いた運行管理システムの普及 ・エコドライブ診断等の実施		
荷主・物流事業者と一体となった施策の取り組み	・環境負荷の少ない輸送システムに取り組む物流事業者への支援 ・公共事業に関連して利用される貨物車の環境配慮の徹底		
(2) 渋滞がなくスムーズに走れる道路の実現			
環状道路等CO ₂ 排出抑制効果の高い道路整備の重点化	・首都圏三環状の緊急整備による削減	約50~100万	約40~70万
主要渋滞ポイント及びボトルネック踏切の対策	・主要渋滞ポイント約1800箇所及びボトルネック踏切を含む踏切約540箇所の対策	約300~400万	約200~300万
車道幅員の減少や流入抑制による人に優しい道路の実現	・バイパスや環状道路が開通する際に、交通規制や容量削減施策による生活道路の通過交通抑制のための計画策定を支援		
高速道路利用の促進	・高速道路利用率を約17%程度に向上	約200~300万	約200~300万
路上工事の縮減	・地球温暖化対策大綱・目標達成計画で示した目標値は概ね達成済み。今後、一層の努力を行うことでさらなる削減を目指す	0~10万(2)	0~10万(2)
(3) 道路空間の活用・工夫によるCO₂の削減			
道路緑化の推進	・線的な道路緑化に止まらず、道路に面する公園など公的空間はもとより、私的空間も含めて沿道と連携し面的な緑化を推進		
保水性舗装等の導入促進	・道路の舗装面への散水(打ち水)や、路面温度を効率的に低下させる舗装(保水性舗装、遮熱性舗装)の導入を促進		
道路空間における新エネルギーの活用	・新エネルギー(太陽光・風力等)を道路照明等に活用し、道路管理に伴うエネルギー使用を削減		
(4) 自動車交通の運用の効率化			
ITS(高度道路交通システム)の活用等による道路交通情報の提供の充実	・VICsの利用促進 ・ETCの普及促進	100万(2)	100万(2)
路上駐車対策	・警察の取り締まり強化と併せ、道路の維持・管理のための道路パトロール中に違法駐車抑止広報を実施し、違法駐車対策に協力		
合 計		約650~900万	約550~800万

1 中量軌道システム、LRT等の整備及び自転車道の整備等の自動車交通需要の調整による削減量

2 京都議定書目標達成計画計上分のうち2005年~2010年に相当する分

【 環境を保全する】

実績評価

運輸部門におけるCO₂の排出量に関して、乗用車類、貨物車類、全車種について、2003年～2004年の排出量変化分に対し、走行台キロ、単体燃費、旅行速度の3要因による寄与分析を実施した。

表 14-2 分析に用いたデータ

	実数		変化率
	2003年	2004年	
燃料消費量(1)から計算したCO₂排出量の変化			
乗用車のCO ₂ 排出量(百万t-CO ₂)	146	140	0.96
ガソリン乗用車CO ₂ 排出量(百万t-CO ₂)	124	121	0.97
軽油乗用車CO ₂ 排出量(百万t-CO ₂)	18	15	0.88
LPG乗用車CO ₂ 排出量(百万t-CO ₂)	4	4	0.93
貨物車のCO ₂ 排出量(百万t-CO ₂)	100	94	0.94
ガソリン貨物車CO ₂ 排出量(百万t-CO ₂)	23	23	0.99
軽油貨物車CO ₂ 排出量(百万t-CO ₂)	77	71	0.93
自動車のCO ₂ 排出量(百万t-CO ₂)	246	234	0.95
走行台キロ(2)の変化			
乗用車走行台キロ(百万台キロ)	536,378	532,984	0.99
貨物車走行台キロ(百万台キロ)	257,000	248,728	0.97
全車の走行台キロ(百万台キロ)	793,378	781,711	0.99
燃費(3)の変化			
保有理論燃費(km/l)	13.3	13.5	1.02
旅行速度(4)の変化			
旅行速度(km/h)	29.24	29.68	1.02

<データ出典>

1 燃料消費量	エネルギーバランス表(資源エネルギー庁)
2 走行台キロ	自動車輸送統計年報
3 保有理論燃費	エネルギー・経済統計要覧
4 旅行速度	旅行速度データ(プローブデータ)

1) 2003年～2004年の自動車からのCO₂排出量の変化および要因分析

ア．乗用車類

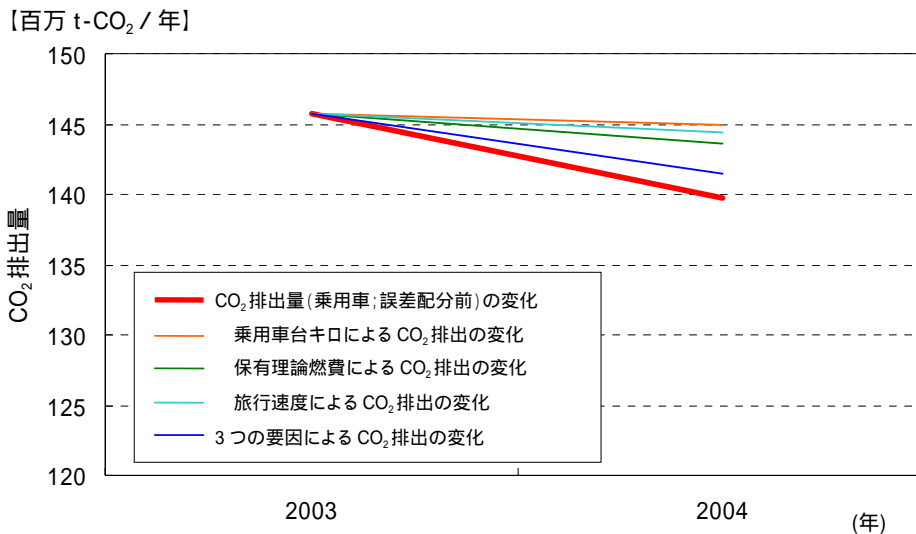


図14-5 3要因によるCO₂発生量の推移(乗用車)

乗用車類に関しては、走行台キロは1%減少、燃費は2%向上、旅行速度は2%向上。これら以外の要因も併せ、乗用車類からのCO₂排出量は4%減少している。3つの要因の内、最もCO₂排出削減に資したのは燃費の向上である。

イ．貨物車類

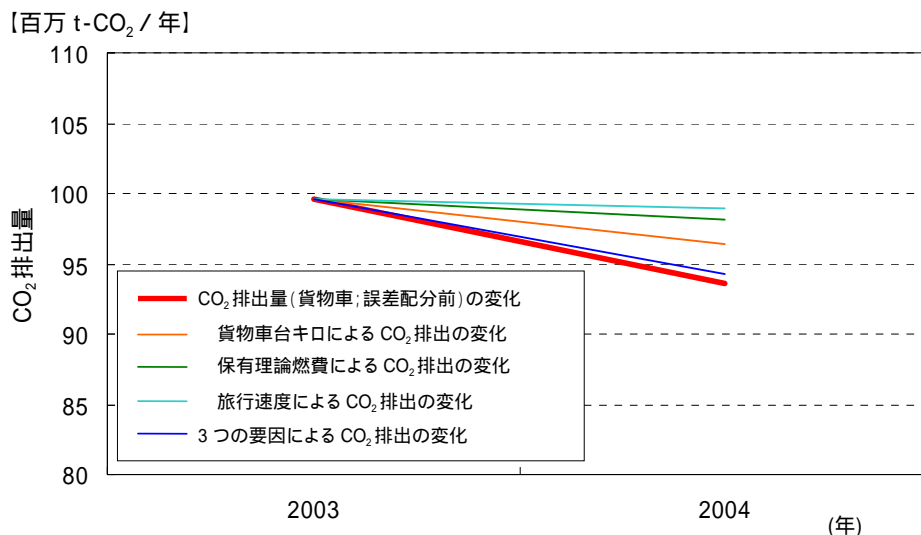


図14-6 3要因によるCO₂発生量の推移 (貨物車)

貨物車類に関しては、走行台キロは3%減少、燃費は2%向上、旅行速度は2%向上。これら以外の要因も併せ、貨物車類からのCO₂排出量は6%減少している。3つの要因の内、最もCO₂排出削減に資したのは走行台キロの減少である。

ウ．全車種

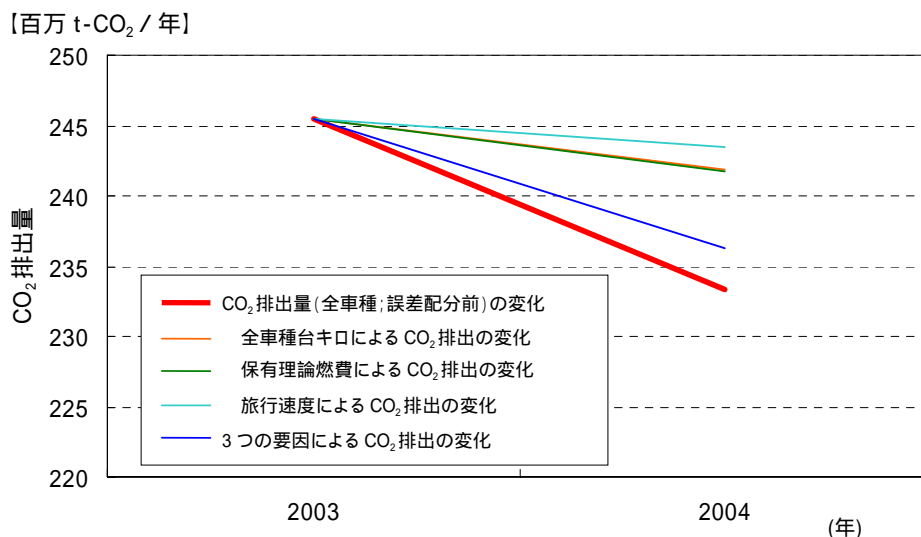
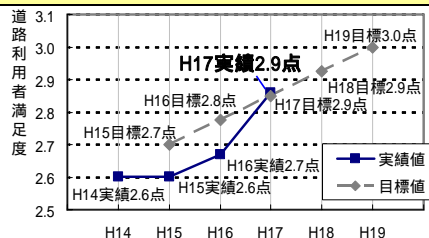


図14-7 3要因によるCO₂発生量の推移 (乗用車 + 貨物車)

乗用車類、貨物車類を併せた全車種で比較すると、走行台キロは1%減少、燃費は2%向上、旅行速度は2%向上しており、これら以外の要因も併せ、全車種からのCO₂排出量は5%減少している。

双方向コミュニケーション活動の展開による道路利用者の満足度向上

道路全般に対して国民の満足度は向上。
国民との双方向コミュニケーション活動等の効果を確認。
今後とも積極的な情報収集・提供を図る必要。



(1)取組みの背景と必要性

国民と道路行政の双方向コミュニケーションの強化が必要

平成 17 年度の道路利用者満足度は 5 点満点中 2.9 点となり、調査開始以来はじめて目標値に到達。満足度のさらなる向上を目指し、国民と道路行政の双方向コミュニケーションの強化が必要である。

また、道路管理者として日常、災害時の積極的な情報収集による管理レベルの向上とともに、道路利用者に対し、ニーズに応じた即時性が高い情報を積極的に提供していく必要がある。

(2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

道路管理者と国民の接点の強化

「道の相談室」の充実と合わせて「道路緊急ダイヤル」の導入により、発見・通報が約 2,300 件から約 3,700 件（対前年比 1.65 倍）と増加し、管理レベルの向上に寄与した。しかし、道路行政への反映につながる意見・要望は約 2,300 件から約 2,700 件（対前年比 1.14 倍）と伸びが小さく、制度の普及に課題が残る。

国民との協働により国民のニーズへきめ細やかに対応

NPO 等の市民団体との連携により、国民のニーズにきめ細やかに対応する活動が拡大した。

国民ニーズに応じた HP コンテンツの提供

利用者ニーズに応じたHP改善等により、お役立ち情報を中心として、アクセス数が 4,416 万件から 6,192 万件（対前年比 1.40 倍）に増加。災害やマスコミ報道に連動してアクセス数が増加するなど、即時性の高い情報へのニーズが増大した。

(3)業績計画(今後の取組みと期待される成果)

真に必要な道路整備についての議論のために道路整備の中期ビジョン(案)を公表

これからの中期的な道路整備の目標と、その実現に必要な事業量等を「道路整備の中期ビジョン(案)」として整理し、6月に公表した。これにより、真に必要な道路整備について幅広い国民の意見を求めている。

より国民からの意見を反映する取組みの充実

必要な情報を着実に汲み上げられるように、「道の相談室」や「道路緊急ダイヤル」の広報を積極的に実施し、国民からの意見の反映に努めるとともに、管理レベルを向上させる。さらに、国道事務所等において施策を実施するに当たり、各種モニターの積極的な導入を進め、より国民の意見を反映させる。

NPO等との協働によるよりよい道路行政の推進

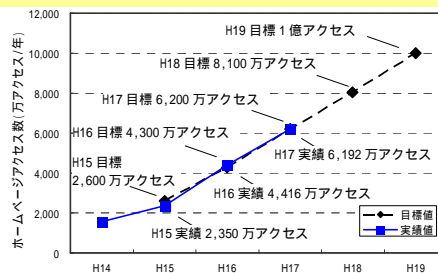
施策立案段階から実施・事後評価の各段階において、NPO等の市民団体との協働を進めることにより国民ニーズにきめ細やかに対応し、よりよい道路行政を推進する。

新道路情報提供システムの供用開始

地方整備局、事務所等がそれぞれ発信していた情報のうち、通行規制情報や道路気象情報等について、利用者の利便性を考慮し全国的に統合した形で情報提供を行う新道路情報提供システムを供用開始する。

(4)代表的な指標の動向

平成 16 年度実績	4,416 万アクセス	
平成 17 年度	実績	6,192 万アクセス
	目標	約 6,200 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 18 年度の目標	約 8,100 万アクセス	



担当：道路局 企画課 道路事業分析評価室

(1) 取組みの背景と必要性

国民との双方向コミュニケーション強化による道路利用者の満足度向上

昨今、少子・高齢化社会の急速な進展や情報通信技術の高度化など社会経済情勢が大きく変化しており、今後とも、道路行政に対する国民ニーズがますます複雑かつ多様化する中において、各種サービスを適切に提供していくためには、限られた行政資源（人、モノ、金、情報）を最大限有効に活用することが不可欠であり、国民とのコミュニケーションを踏まえた道路行政システムを構築することが必要である。

このため、道路行政においては、成果志向の道路行政マネジメントの取組みを平成15年度から本格的に導入し、道路施策において成果を意識した現場レベルでの様々な取組みを実施してきている。

この結果、平成17年度の道路利用者満足度調査においては、道路全般についての満足度が目標となる値（満足度2.9点）にはじめて到達した。特に、やや不満、非常に不満の合計が49.7%から36.5%と大幅に減少傾向を示した。

設問項目別の満足度は、「日常使う道路整備」に対する満足度が、3.25点と最も高く、「歩道を歩行または自転車で走行しているときに感じる危険」に対する満足度が2.58点と最も低い結果であった。また、昨年度と比較すると、「日常使う道路整備」(0.45点増加)、「渋滞状況」(0.41点増加)で高い伸びを示す一方、「高速道路や有料道路」は0.09点増加と最も低い伸びであるものの、すべての項目で伸びを示している。

このように、道路行政においては、道路利用者の満足度向上に一定の成果を上げているものの、今後さらに地域の実情を理解し、国民の目線で道路施策を実施していく上で、地元根ざしたNPO等と協働するなど国民との双方向コミュニケーションを強化することによるきめ細かな取組みが必要である。

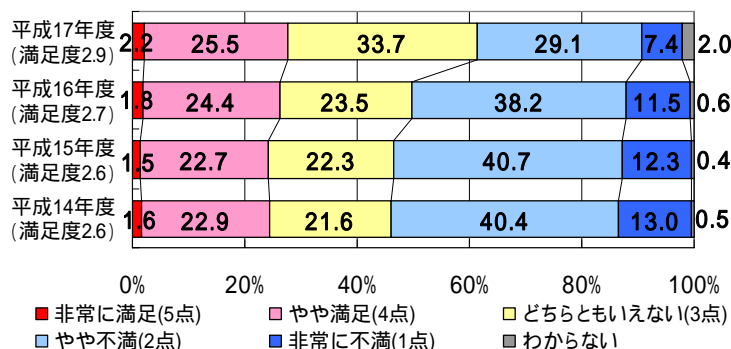


図 15-1 道路全般についての満足度

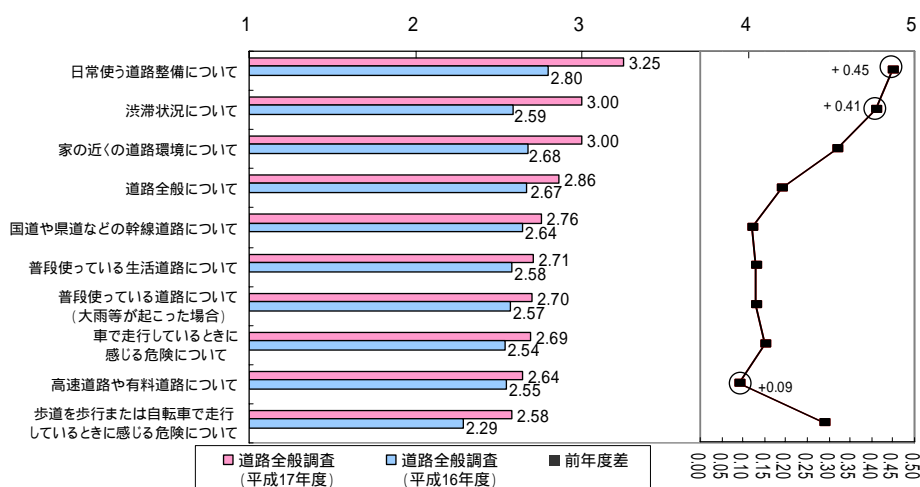


図 15-2 道路利用者満足度調査結果

【 1 . 道路行政の進め方を改善する】

日常、災害時の積極的な情報収集による管理レベルの向上

これまで、道路の日常的な管理や災害時の情報については、道路パトロールや道路利用者、沿道住民、道路情報モニター等による通報等により収集されているが、特に突発的な災害等発生の際、道路管理者には、その場面に応じた的確で迅速な対応が求められている。

平成17年8月15日、三条市を中心した局所的な集中豪雨により、一般国道8号三条市大島地区の法面崩壊が発生した。発生後、すぐに大島地区自治会長から三条市に異常を知らせる第一報が入り、三条市から連絡を受けた新潟国道事務所黒崎維持出張所で迅速な現地調査を行った結果、早急に応急復旧工事が必要であると判断され、次の日には復旧工事が行われ、さらなる被災規模の拡大を防ぐことができた。

これからも住民との信頼関係を確保しつつ、こうした緊急時における道路利用者、沿道住民からの早期の発見通報を積極的に受け付ける仕組みを構築するとともに、これらに迅速に対応していくことが重要である。これにより、道路利用者のニーズをきめ細かく理解し、安心・安全で、快適な道路交通を確保できるよう管理レベルの向上を図ることが可能となる。



図 15-3 三条市の災害現場写真

国民のニーズに応じた情報提供の強化

国土交通省道路局ホームページのアクセス上位10件のコンテンツのうち8件が道路利用者向けの情報(「渋滞情報」「交通規制・道路気象」「道の駅利用案内」「冬の道路情報」など)であり、合計で全体のアクセスの48.9%を占めた。また、平成17年12月の4度の大雪時には、ホームページのアクセス数が前日比で1.43～3.27倍に増加した。

このように、道路利用者は道路管理者の持つお役立ち情報や災害情報などのリアルタイムに変化する情報へのニーズが高く、今後も、道路利用者のニーズを把握し、道路利用者にわかりやすい情報を積極的に提供していくとともに、災害時などの道路情報の入手が困難な状況においても、できるだけ即時性が高い情報を提供していく必要がある。

(2) 達成度報告 (昨年度の取組みと成果)

道路利用者と国民の接点の強化

「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、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、「国民の声」を道路施策に反映、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。これに加え、昨年度においては、道路に関する異常など、緊急に必要な情報を汲み上げられるように、平成 17 年 3 月より九州地方で先行導入していた「道路緊急ダイヤル」を平成 17 年 12 月より全国展開した。

その結果、住民から得られる情報が、総件数で約 2.5 万件から約 3.3 万件 (対前年比 1.29 倍)、うち発見・通報が約 2,300 件から約 3,700 件 (対前年比 1.65 倍) と、確実に増加した。しかしながら、道路施策への反映につながる意見・要望の受付件数は、対前年比 1.14 倍と比較的に伸びが小さく、さらに、道路行政への反映に向けて国民の声を効果的に汲み上げる工夫が必要と考えられる。

また、「道の相談室」と「道路緊急ダイヤル」の受付件数は、地域間に大きな差が生じており、特に「道路緊急ダイヤル」の積極的な普及に取り組んでいる北海道開発局が最も受付件数を増加させているが、他の地域では普及が遅れている。



図 15-8 北海道開発局における普及に関する取組みの例

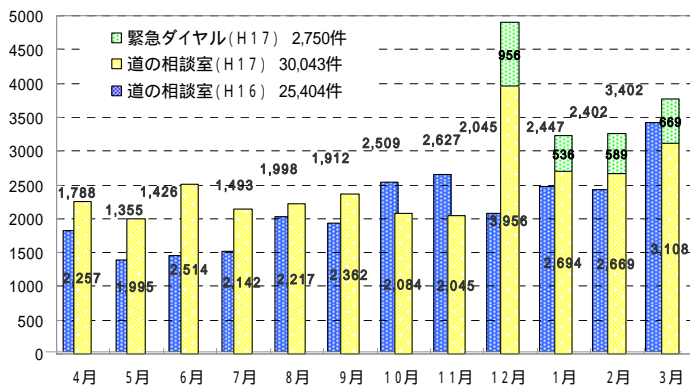
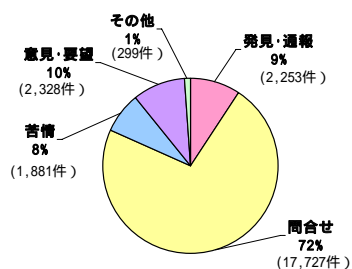
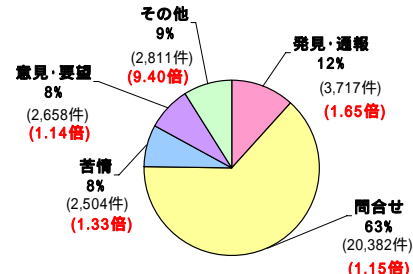


図 15-4 「道の相談室」及び「道路緊急ダイヤル」の月別受付件数

【平成 16 年度】



【平成 17 年度】



道の相談室

道の相談室+道路緊急ダイヤル

注：本省に寄せられた件数は一部除く

図 15-5 「道の相談室」及び「道路緊急ダイヤル」の受付件数内訳

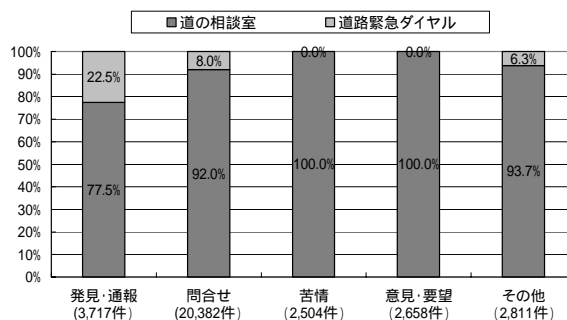


図 15-6 平成 17 年度の受付内訳別の「道の相談室」と「道路緊急ダイヤル」の割合

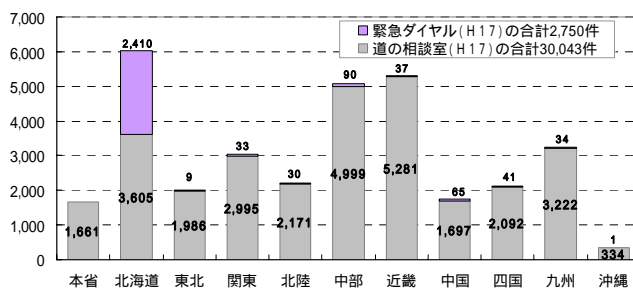


図 15-7 地方整備局別の「道の相談室」及び「道路緊急ダイヤル」の受付件数 (平成 17 年度)

【 道路行政の進め方を改善する】

国民との協働により国民のニーズへきめ細やかに対応

道路管理者と協定を結び、用具の支給などの支援を受けつつ道路の美化活動等を行うボランティアサポートプログラムを実施している団体は、全国で着実に増加しており、現在（平成18年3月末現在）1,410団体である。

活動内容は「清掃」「除草」「花の管理」を中心に実施されており、「植栽の管理」「除雪」「情報提供」やその他として「トイレの清掃」「落書き除去」等の活動にも広がっている。

また、NPO等の市民団体と国道事務所が、道路施策を立案から実施・事後評価の各段階において協働で実施し、国民のニーズにきめ細やかに対応し、よりよい道路行政を目指す取組みが各地域に広がっている。

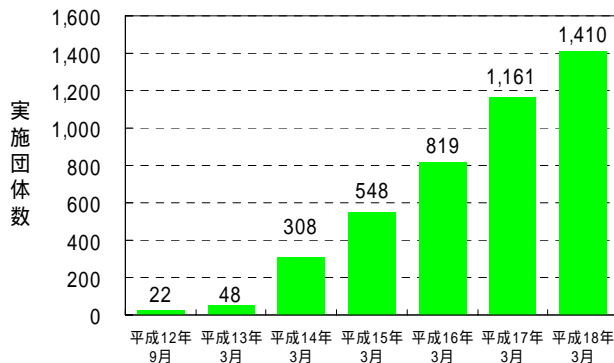


図 15-9 ボランティアサポートプログラム実施団体数の推移

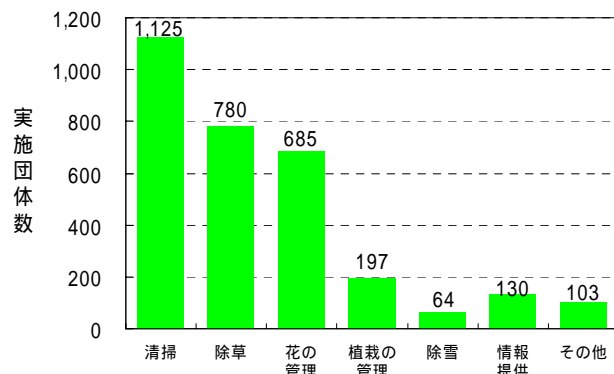


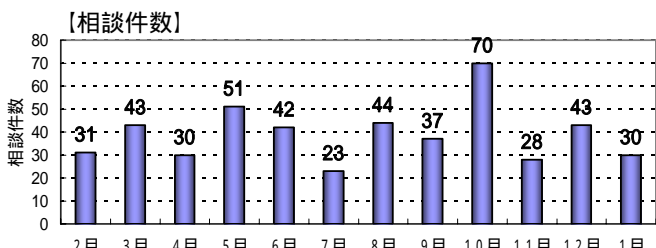
図 15-10 実施団体の活動内容

NPOとの連携により、他の相談室に比べ、さらにきめ細かな情報を入手した事例

～「みちのなんでも相談広場」(新潟国道)の例～

新潟国道事務所では、特定非営利活動法人(NPO法人)「越のみちネットワーク女性会議」と連携し、下越地方の国道、県道、市道など、すべての道路に対する意見、疑問などの相談を受け付ける「みちのなんでも相談広場」を開設。寄せられた声は道路管理に反映し、きめ細かな対応を行っている。

【住民からの相談を受け対応した事例】



H17.2.3開設

【活動状況】



【施策 - 15】 双方向コミュニケーション活動の展開による道路利用者の満足度向上

また、関東地方整備局では、課題のデータや、それに基づいた解決策とその結果を国民に「見える化」したり、工事の実施の際にも何のための工事が「見える化」したりするなど、今まで見えにくかった道路行政を、もっとわかりやすく「見える化」する「道路見える化計画」に基づき、効率的に道路行政を推進した。

例えば、特定の箇所に事故・渋滞が集中する局所的な課題への対応として、各都県において学識経験者、道路利用者等で構成する委員会を推進母体として、データ及びパブリックコメントなどによる国民意見を踏まえて要対策箇所を重点化し、原因分析・解決策の立案、対策を逐次実施する交通安全見える化プラン・渋滞見える化プランを推進した。また、「この工事は何の目的で、何を改善するのか」「いつ完成するのか」を伝えるために現場見える化プロジェクトとして、路上工事看板、事業説明看板の改善や現場のオープン化などを推進した。

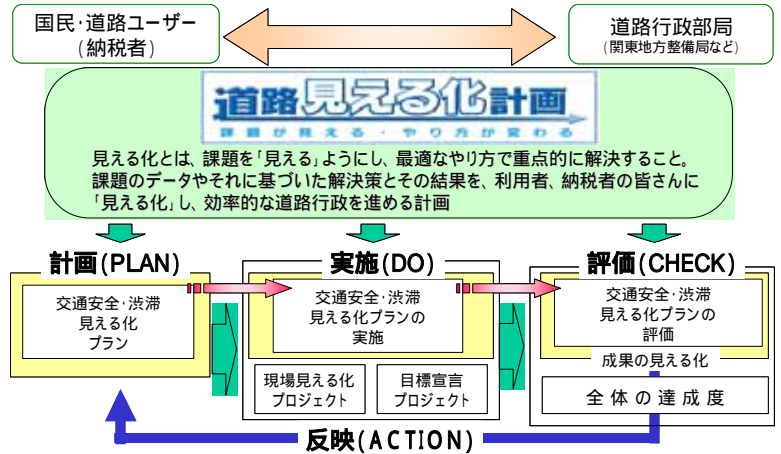


図15-11 「道路見える化計画」の概要

図15-11 「道路見える化計画」の概要

県内平均の10倍を超える事故発生件数の区間は257箇所、全体の3%。「見える化プラン」では、さらに47箇所(0.6%)まで対策が急がれる区間を厳選。現在、47箇所のうち事業に着手しているのは、10箇所にとどまる。平成18年度から、箇所別にカルテを整理し重点的に対策を進めていきます。

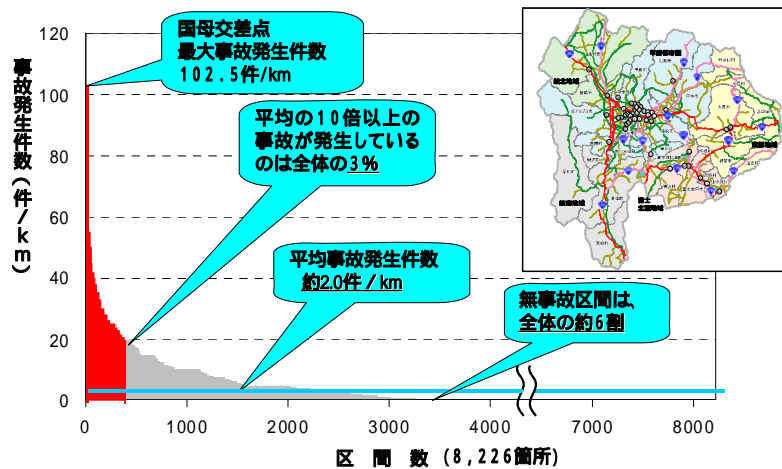


図15-12 山梨県における交通安全見える化プラン



図15-13 現場見える化プロジェクトの例

【 道路行政の進め方を改善する】

国民ニーズに応じたHPコンテンツの提供

平成17年度の道路関係ホームページアクセス数は、約6,192万件を記録し、平成16年度の4,416万件を40%上回る結果となった。このうち、国土交通省道路局ホームページへのアクセス数は、トップページと各コーナートップページの合計で約1,002万件を記録し、新潟中越地震で101万件ものアクセスが集中した平成16年度の860万件を17%上回る結果となった。

特に、道路利用にあたって役立つ情報コンテンツの増加がアクセス数の増加に寄与している。

また、平成17年12月から平成18年1月にかけての大雪などの災害時や「道路四公団民営化」などマスコミ報道と連動したアクセス数の増加がみられた。

さらに、北海道開発局留萌建設部では、ホームページ内の道路情報サイト「萌道 - もえるみち」と携帯サイト「オロロンネット」の気象情報提供ページにおいて、吹雪視程障害の予測情報の提供を開始し、アクセスが7.1万アクセスから9.8万アクセス（対前年比1.39倍）へと飛躍的な増加を示すなど各国道事務所等においても様々な取り組みを行っている。

このように、道路利用者の利便性を考慮し、ニーズに即した的確な情報の提供が必要と考えられる。

コンテンツの内容 (コーナー名)	H16年度 アクセス数	順位	H17年度 アクセス数	順位	H17/H16
局トップページ	2,182,991		2,470,671		1.13
渋滞情報	1,246,609	1	1,806,049	1	1.45
交通規制・道路気象	551,762	3	721,793	2	1.31
道の駅利用案内	391,792	4	645,326	3	1.65
冬の道路情報	172,165	7	446,329	4	2.59
高速道路	155,783	9	346,432	5	2.22
ITS	390,006	5	333,738	6	0.86
道路開通情報	274,861	6	288,255	7	1.05
自転車道案内	135,181	12	259,834	8	1.92
道路時刻表	119,190	13	243,293	9	2.04
道路四公団民営化	58,792	20	167,615	10	2.85
災害速報	135,197	11	128,363	11	0.95
整備効果事例 / 道路関連データ	104,987	14	117,185	12	1.12
ETC / VICS	138,306	10	112,280	13	0.81
道路技術基準・標識	97,607	15	109,373	14	1.12
道に関するお役立ち情報リンク	41,917	27	105,505	15	2.52
道路交通センサス	-	-	87,572	16	-
道路防災情報	159,689	8	83,733	17	0.52
歩行者・自転車	81,183	17	79,683	18	0.98
リンク	59,493	19	75,666	19	1.27
重点施策・道路政策のポイント	54,357	22	72,319	20	1.33
新潟県中越地震	1,009,896	2	12,943	52	0.01
上位20位までの合計	5,447,968		6,230,243		1.14
上位20位以降の合計	969,522		1,324,632		1.37
総数	8,600,481		10,025,546		1.17

図 15-14 道路局HPにおけるアクセス数上位20位のコンテンツ

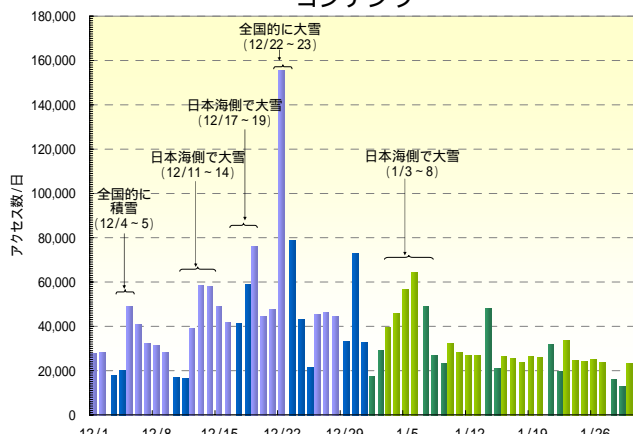


図 15-15 道路局HPアクセス数の推移 (H17.12 ~ H18.1)

道路ユーザーのニーズに応じたコンテンツを工夫した事例

～「吹雪視程障害時にドライバーの危機回避を促す情報提供」(北海道開発局)の例～

一般向け道路気象情報【萌道(PC)】



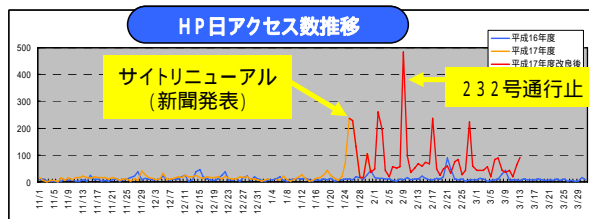
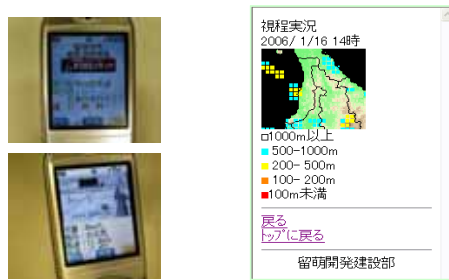
PCサイトトップページ

今後の予測情報

吹雪時に危機回避を促す情報提供を開始

気象情報サイトへのアクセスが大幅向上

道路気象情報【オロロンネット(携帯)】



(3) 業績計画 (今後の取組みと期待される成果)

真に必要な道路整備についての議論のために道路整備の中期ビジョン(案)を公表

道路整備の透明性と信頼性の向上を図るために、現在及び今後日本が迎える社会環境や我が国の社会・経済・生活を支えるもっとも基幹的な社会インフラである道路が直面する様々な課題をとりまとめ、これからの中期的(概ね10年間)な道路整備の目標と、その実現に必要な事業量等を「道路整備の中期ビジョン(案)」として整理し、6月に公表した。この中期ビジョン(案)により、今後の道路行政が進めるべき施策を国民に対して明らかにし、その重要性に関する認識を共有していくとともに、昨年末に政府・与党でとりまとめられた「道路特定財源の見直しに関する基本方針」において「真に必要な道路は計画的に整備を進める」とされたことを受けて、真に必要な道路整備についての議論の参考として、幅広く多様な意見を求めていくこととしている。

. 供用中道路の維持・修繕・更新	
・既存ストックの延命化 等	橋梁約14万橋(建設後50年に達する橋梁は約28,400橋)等
. 供用中道路の安全・安心の確保	
緊急輸送道路等の防震対策	橋梁の耐震補強 約3,800橋 防災・防雪施設 約36,500箇所
交通事故対策と安全快適な歩行空間の構築 等	事故多発箇所への対策 約20,000箇所 通学路の歩道整備 約23,000km
. 道路交通の円滑化	
・三大都市圏環状道路の整備	約600kmの整備
・交差点など渋滞が頻繁に発生する主要渋滞ポイントの対策	約2,200箇所の緩和・解消
・開かずの踏切等の抜本対策 等	約600箇所の対策を実施
. 都市と地域の活性化	
国際競争力強化と国民生活を支える高速定時サービスの提供	三大都市圏環状に加え高規格幹線道路約3,300km等を整備
日常生活に必要な移動の確保	著しい隘路等を解消 約5,000km
美しい景観の保全・創造 等	無電柱化約5,700km
重複 . 環境の保全	
地球温暖化防止	CO ₂ 排出量約800万t削減
沿道環境の保全	環状道路やバイパスの整備 約1,200km
重複 . 国際競争力強化	
拠点的空港・港湾へのアクセス向上	16の拠点的な空港・港湾を接続
国際物流基幹ネットワークの確保	国際標準コンテナ車の通行に支障がある区間約560kmを解消 三大都市圏環状を含む基幹ネットワークを約5,200km整備

図 15-16 今後実施すべき施策の概要

同ビジョン(案)では、中期的な整備目標とそれを達成するための事業量に加えて、全国を8ブロック(北海道・東北、関東、北陸、中部、近畿、中国、四国、九州・沖縄)に分割し、修繕・更新すべき橋梁数や整備すべき道路延長、対策すべき渋滞ポイント等の今後概ね10年で整備すべき主要事業の具体的な事業量の案をブロック別に示している。また、各ブロックにおける、高規格幹線道路、地域高規格道路、その他主要事業を対象に、供用中区間、事業中区間、及び計画中区間等に整理した図面を作成することにより、具体的な道路整備の状況の案を分かりやすく提示している。

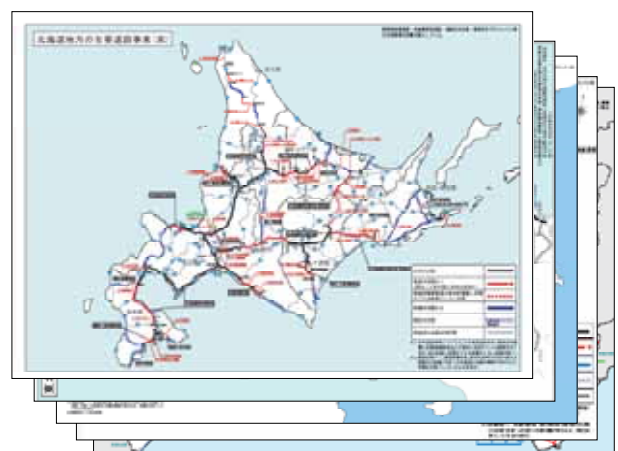


図 15-17 ブロック別主要事業の例

【 . 道路行政の進め方を改善する】

より国民からの意見を反映する取組みの充実

道路の異常に関する通報など必要な情報を着実に汲み上げられるように、「道の相談室」や「道路緊急ダイヤル」について積極的に広報を行い、より多くの国民からの意見の収集に努める。これにより、国民の意見を積極的に施策に反映するとともに、管理レベルの向上を図る。また、関東地方整備局で推進している「道路見える化計画」の一環で道路利用者に提供している路上工事の「問合せ番号」を全国展開するなど、国民が知りたい情報を積極的に伝える取組みを推進する。さらに、国道事務所等において施策を実施するに当たり、各種モニターの積極的な導入を進め、より国民の意見を反映できるよう努める。各地方整備局2事務所程度において試行的に導入を進めた上で全国展開に向けた検討を行う。

NPO等との協働によるよりよい道路行政の推進

「NPOとの協働に関するガイドンス」を策定（平成 18 年 4 月）するなど、施策立案段階から実施・事後評価の各段階におけるNPO等の市民団体との協働の取組みを今後強化することにより、国民ニーズにきめ細やかに対応し、よりよい道路行政を推進していく。

新道路情報提供システムの供用開始

現在、ホームページによる道路情報の提供は道路管理者ごとに行われており、同じ国土交通省内においても、各地方整備局間で提供される情報の内容に格差が生じている。しかし、道路利用者は、道路管理者によらない面的な情報提供を必要としていることから、関係機関の連携による利用者の視点に立った情報提供が必要である。

このため、地域特性を考慮しつつ、各地方整備局が保有する道路情報の統合化・標準化を図り、利用者にとって使いやすく、わかりやすい情報提供を行うため、全国共通の画面から通行規制情報や道路気象情報等が閲覧可能な新道路情報提供システムを供用開始する。



図 15-18 新道路情報提供システムにおける提供画面のイメージ

【関連する平成 18 年度の主な施策】

道の相談室や道路緊急ダイヤルの普及

各地域の国道事務所等における各種モニターの積極的な導入

「NPOとの協働に関するガイドンス」（平成 18 年 4 月）に基づくNPO等の民間団体との協働の取組みの強化

新道路情報提供システムの供用開始

(4) バックデータ

【平成 17 年度の本省・整備局等・事務所別ホームページアクセス数】

■ 上位 5 位 ■ 下位 5 位

		HPアクセス数	対前年度比	
本省道路局トップ		(-)	1.22 (-)	
整備局等合計		59,450,014 (-)	1.41 (-)	
北海道開発局	計	5,124,058 (5)	1.37 (5)	
	本局 計	2,365,712 (-)	1.16 (-)	
	札幌開発建設部	566,264 (15)	1.25 (64)	
	小樽開発建設部	416,075 (20)	1.41 (49)	
	函館開発建設部	147,847 (42)	1.20 (70)	
	室蘭開発建設部	150,938 (39)	1.68 (33)	
	旭川開発建設部	273,358 (31)	1.30 (58)	
	留萌開発建設部	110,988 (58)	1.57 (37)	
	稚内開発建設部	84,287 (69)	1.46 (41)	
	網走開発建設部	295,951 (28)	2.72 (5)	
	帯広開発建設部	213,997 (32)	1.39 (52)	
	釧路開発建設部	498,641 (19)	3.69 (2)	
	計	11,117,965 (2)	1.51 (4)	
東北地方整備局	本局 計	3,611,771 (-)	1.30 (-)	
	青森河川国道事務所	1,108,834 (7)	1.81 (21)	
	岩手河川国道事務所	327,075 (24)	1.42 (48)	
	三陸国道事務所	122,461 (52)	2.47 (6)	
	仙台河川国道事務所	333,859 (23)	0.87 (106)	
	東北幹線道路調査事務所	20,094 (107)	1.13 (79)	
	秋田河川国道事務所	560,135 (16)	1.55 (38)	
	湯沢河川国道事務所	146,319 (43)	1.44 (44)	
	能代河川国道事務所	156,036 (37)	1.06 (87)	
	山形河川国道事務所	1,135,091 (6)	2.17 (12)	
	酒田河川国道事務所	132,336 (46)	1.07 (86)	
	福島河川国道事務所	670,374 (10)	1.79 (23)	
	郡山国道事務所	2,643,580 (3)	1.70 (30)	
	磐城国道事務所	150,000 (40)	1.70 (29)	
	計	3,851,132 (6)	1.22 (7)	
関東地方整備局	本局 計	689,067 (-)	1.07 (-)	
	東京国道事務所	118,016 (56)	1.02 (93)	
	横浜国道事務所	103,864 (62)	0.98 (96)	
	宇都宮国道事務所	98,083 (63)	1.63 (35)	
	千葉国道事務所	161,645 (36)	1.77 (25)	
	常陸河川国道事務所	72,337 (76)	1.09 (84)	
	相武国道事務所	301,820 (26)	1.42 (47)	
	大宮国道事務所	169,519 (35)	1.24 (65)	
	高崎河川国道事務所	621,827 (12)	1.23 (67)	
	長野国道事務所	658,917 (11)	1.01 (94)	
	甲府河川国道事務所	123,047 (51)	1.67 (34)	
	首都国道事務所	139,801 (44)	1.72 (28)	
	川崎国道事務所	41,403 (99)	1.26 (62)	
	北首都国道事務所	67,556 (78)	1.37 (54)	
	常総国道事務所	58,978 (81)	1.45 (42)	
	東京湾岸道路調査事務所	28,652 (103)	1.08 (85)	
	東京外かく環状道路調査事務所	322,614 (25)	1.82 (18)	
	関東技術調査事務所	73,986 (75)	1.15 (74)	
	計	16,373,910 (1)	1.62 (2)	
	北陸地方整備局	本局 計	818,566 (-)	1.14 (-)
		新潟国道事務所	3,284,579 (2)	1.53 (39)
		長岡国道事務所	1,003,208 (8)	2.21 (10)
		羽越河川国道事務所	41,407 (98)	1.05 (91)
高田河川国道事務所		349,778 (22)	1.81 (20)	
富山河川国道事務所		1,137,245 (5)	2.23 (9)	
金沢河川国道事務所		9,739,127 (1)	1.61 (36)	
計	5,485,941 (4)	1.33 (6)		
中部地方整備局	本局 計	596,974 (-)	1.19 (-)	
	多治見砂防国道事務所	91,868 (67)	1.13 (80)	
	岐阜国道事務所	378,467 (21)	1.30 (57)	
	高山国道事務所	2,554,519 (4)	1.43 (46)	
	静岡国道事務所	135,549 (45)	1.77 (24)	
	沼津河川国道事務所	103,959 (61)	1.68 (32)	
	浜松河川国道事務所	53,022 (89)	1.29 (59)	
	名古屋国道事務所	74,112 (74)	0.90 (102)	
	愛知国道事務所	76,852 (73)	0.98 (95)	
	名四国道事務所	172,912 (34)	0.97 (97)	
	東海幹線道路調査事務所	24,775 (106)	1.32 (56)	
	三重河川国道事務所	54,253 (86)	0.88 (103)	
	北勢国道事務所	536,562 (17)	1.81 (19)	
	紀勢国道事務所	65,262 (79)	0.85 (107)	
	飯田国道事務所	566,855 (14)	1.17 (72)	
計	5,485,941 (4)	1.33 (6)		
近畿地方整備局	計	3,586,709 (7)	1.53 (3)	
	本局 計	1,109,493 (-)	1.10 (-)	
	福井河川国道事務所	59,262 (80)	0.87 (105)	
	滋賀国道事務所	297,177 (27)	2.23 (8)	
	京都国道事務所	149,452 (41)	1.25 (63)	
	福知山河川国道事務所	47,696 (92)	1.13 (77)	
	大阪国道事務所	280,111 (30)	1.45 (43)	
	浪速国道事務所	128,914 (49)	1.73 (27)	
	近畿幹線道路調査事務所	30,367 (101)	1.33 (55)	
	兵庫国道事務所	122,070 (53)	0.87 (104)	
	阪神国道事務所	57,375 (83)	0.93 (101)	
	姫路河川国道事務所	125,147 (50)	2.12 (13)	
	豊岡河川国道事務所	203,990 (33)	5.13 (1)	
	奈良国道事務所	867,734 (9)	2.86 (4)	
	和歌山河川国道事務所	49,048 (90)	1.28 (60)	
紀南河川国道事務所	58,873 (82)	1.41 (50)		
計	6,919,326 (3)	1.65 (1)		
中国地方整備局	本局 計	5,408,425 (-)	1.85 (-)	
	鳥取河川国道事務所	114,852 (57)	1.17 (73)	
	倉吉河川国道事務所	83,873 (70)	2.18 (11)	
	松江国道事務所	155,070 (38)	1.26 (61)	
	浜田河川国道事務所	97,211 (65)	1.06 (88)	
	岡山国道事務所	512,090 (18)	1.05 (90)	
	福山河川国道事務所	46,472 (93)	1.89 (16)	
	三次河川国道事務所	87,821 (68)	1.05 (89)	
	広島国道事務所	289,055 (29)	1.14 (75)	
	山口河川国道事務所	95,088 (66)	1.43 (45)	
	中国幹線道路調査事務所	29,369 (102)	1.69 (31)	
	計	3,433,029 (8)	0.84 (10)	
	四国地方整備局	本局 計	2,909,506 (-)	0.80 (-)
		徳島河川国道事務所	130,406 (47)	1.11 (83)
		香川河川国道事務所	107,765 (59)	1.13 (78)
松山河川国道事務所		97,416 (64)	0.93 (100)	
大洲河川国道事務所		45,717 (94)	1.86 (17)	
高知河川国道事務所		41,672 (97)	1.37 (53)	
中村河川国道事務所		44,451 (96)	1.94 (15)	
土佐国道事務所		56,096 (85)	0.95 (93)	
計		3,265,119 (9)	1.19 (8)	
九州地方整備局		本局 計	1,732,705 (-)	0.99 (-)
		福岡国道事務所	121,395 (54)	1.47 (40)
	北九州国道事務所	83,597 (71)	3.41 (3)	
	九州幹線調査事務所	68,619 (77)	2.45 (7)	
	佐賀国道事務所	45,228 (95)	1.40 (51)	
	長崎河川国道事務所	56,357 (84)	1.14 (76)	
	雲仙復興事務所	53,266 (88)	1.12 (81)	
	熊本河川国道事務所	104,600 (60)	1.75 (26)	
	八代河川国道事務所	25,040 (105)	1.22 (68)	
	大分河川国道事務所	603,830 (13)	1.80 (22)	
	佐伯河川国道事務所	39,462 (100)	0.94 (99)	
宮崎河川国道事務所	130,009 (48)	1.04 (82)		
延岡河川国道事務所	54,175 (87)	1.94 (14)		
鹿児島国道事務所	119,050 (55)	1.24 (66)		
大隅河川国道事務所	27,786 (104)	1.19 (71)		
計	292,825 (10)	1.07 (9)		
沖縄総合事務所	本局 計	160,614 (-)	1.01 (-)	
	北部国道事務所	48,965 (91)	1.11 (82)	
	南部国道事務所	83,246 (72)	1.21 (69)	

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	61,920,685	1.40

カッコ内は順位、網掛けは上位・下位それぞれ 5 位以内の事務所を表す。

事業進捗管理の強化による事業効果の早期発現

進捗管理を徹底することで事業のスピードアップを実現。



(1) 取組みの背景と必要性

事業の長期化

現在実施中の道路事業は、関係者調整や現地調査前の不確定要素の影響等により、当初設定された事業期間より長期化する傾向である。これにより、道路利用者及び沿線住民の皆様から「いつになったら完成するのか」等の不満の声が寄せられている。

事業進捗管理の強化

直轄事業のうち、地元の協力体制や用地の確保状況など、円滑な事業進捗の環境が整い、5年以内に供用を目指す事業について、供用目標及び毎年度の進捗目標とその達成度を公表し、進捗管理を徹底する事により、事業のスピードアップによる事業効果の早期発現とコスト縮減の実現を目指している。

(2) 昨年度の取組みと成果

ちやく²プロジェクト

九州地方整備局では、平成16年度に公表した「ちやく²プロジェクト2004」で設定された165区間の達成状況を取りまとめた。

進捗目標は、全体の78%の区間・箇所達成

平成16年度内の供用目標（56区間・箇所）については、改築事業102%、歩道整備・交差点改良103%、道の駅100%、電線類地中化事業25%、全体で100%を達成

事業進捗等の遅れにより、供用目標変更になった区間・箇所は4%

5年で見える道づくり

東北地方整備局では、目標宣言プロジェクトの先進的な取り組みとして、「5年で見えるみちづくり」～東北のみちサービス・レベルアッププラン～を実施している。平成16年度は、供用目標全26区間のうち、25区間（96%）が目標を達成した。

道路見える化計画

関東地方整備局では、平成17年度から道路の課題をデータで把握し、その最適な解決法を見だし、解決を急ぐべきところから対策を講じていく「道路見える化計画」を開始した。道路見える化計画は、「渋滞見える化プラン」、「交通安全見える化プラン」、「目標宣言プロジェクト」などから構成され、検討内容を公表し多様な意見を伺いながら、進め方を「見える化」するものである。

(3) 業績計画(今後の取組みと期待される成果)

直轄事業を対象に事業進捗管理を徹底

供用目標、毎年度の進捗目標と達成度を公表し、進捗管理を徹底することで、事業のスピードアップを図る。

事業進捗管理のフォローアップ

「ちやく²プロジェクト2005」「5年で見えるみちづくり」「道路見える化計画」で実施中の取組みの評価としてフォローアップを実施し、公表する。

担当：道路局 国道・防災課

(1) 取組みの背景と必要性

現在実施中の道路事業は、関係者調整や現地調査前の不確定要素の影響等により、当初設定された事業期間より長期化する傾向である。これにより、道路利用者及び沿線住民の皆様から「いつになったら完成するのか」等の不満の声が寄せられている。

そこで、事業効果の早期発現を図るため、地元の協力体制が整い、事業進捗の見通しがたった事業（目標宣言プロジェクト）について、供用目標及び毎年度の進捗目標とその達成度を公表し、進捗管理を徹底する必要性が生じた。

加えて、事業を迅速に進めるために、用地買収や埋蔵文化財調査の促進のため、自治体の協力の強化や民間委託、土地収用手続きの積極的な活用を図ることとした。

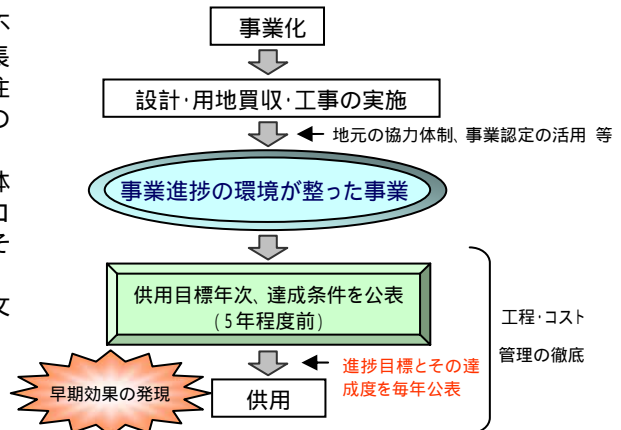


図 16-1 5年以内目標宣言プロジェクト

(2) 昨年度の取組みと成果

ちゃく²プロジェクト

(成果指向の事業マネジメントの構造)

- ・ 成果志向は、単純にアウトカムを目標とすれば実現できるわけではない
- ・ アウトカムだけでは、年々の予算と努力による成果が実感しづらく、現実のマネジメントを有効に行うことは困難
- ・ 短期間でアウトプット目標を設定し、これによって達成状況を評価する方法が有効

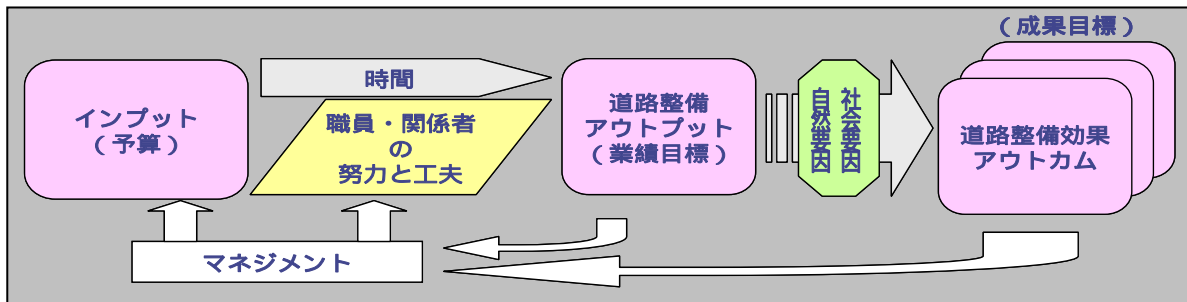


図 16-2 社会資本整備マネジメントの構造

(九州の5年で見える道づくり「ちゃく²プロジェクト」の枠組み)

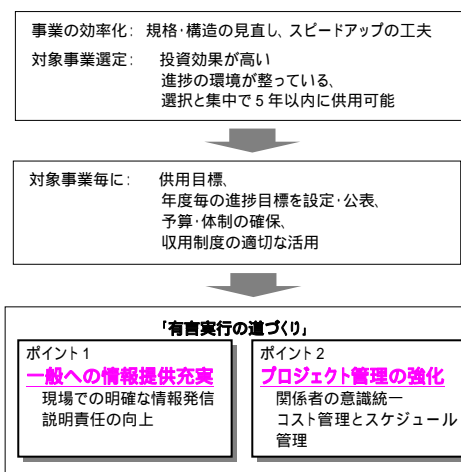


図 16-3 「ちゃく²プロジェクト」の枠組み

「ちゃく²プロジェクト」により改善策を講じた事例

国道3号 黒崎バイパスの例

ちゃく²プロジェクト目標

舟町ランプ～隣原ランプ L=2.9km(2/4)

効率的な整備計画の立案

・北九州市と連携し、街路と連携した整備計画を策定

・最小限の投資で連続的なネットワークの確保が可能

約160億円の初期投資額削減

(約5年間の早期供用が図れる)

黒崎BPの年間投資額を30億円/年(16実施年度)と仮定

初期投資額の比較

ケース	事業費 (億円)
街路活用	450
街路活用無し (BP全線整備)	510
削減額	160

自治体の協力体制の確保
本線工事のための聖域外施設計画策定
占用企業者との調整を北九州市が中心になって実施

自治体連携所 (6.5～8.2千台/日)

●: 黒崎バイパス H19 供用区間
■: 街路部を活用する区間
▲: 主要湧水ポイント

【 . 道路行政の進め方を改善する】

「ちゃく²プロジェクト」では、それぞれの事業箇所を供用可能区間単位（例えば2～4km）に分解し、より少ない費用で早期に効果を発揮するように計画調整された状態で「選択と集中」により5年以内の供用を目指す区間を検討している。（図 16-3）

ちゃく²プロジェクト 2004 の成果

例えば、一般国道 208 号有明海沿岸道路では、平成 19 年度のちゃく²プロジェクト供用目標公表により、自治体等の意識が向上し、地域の早期合意形成が図られ、用地取得が公表前に比べ、大幅に推進した。（図 16-4）

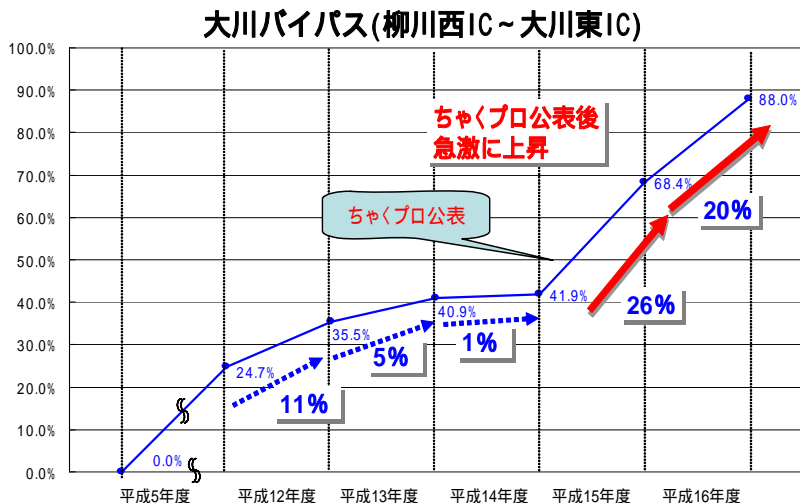


図 16-4 用地取得の推移【有明海沿岸道路（大川バイパス）】

「ちゃく²プロジェクト 2004」(H16.7.16 発表)では、九州の道路事業のうち 165 の区間・箇所について、平成 20 年度までの供用目標と平成 16 年度の進捗目標を策定した。平成 16 年度の進捗目標については、全体の 78%の区間・箇所で達成。そのうち平成 16 年度内の供用目標(56 区間・箇所)については、改築事業(バイパス、拡幅など)102%、歩道整備・交差点改良 103%、道の駅 100%、電線類地中化事業 25%、全体では 100%を達成している。事業進捗の遅れ等により、供用目標の変更が必要となった区間・箇所は 4%発生した。

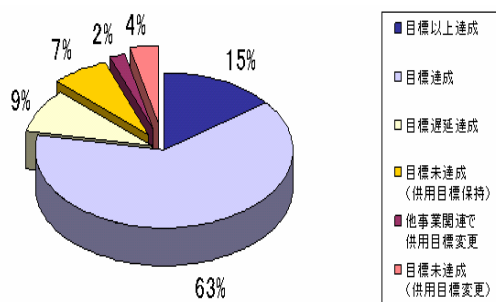


図 16-5 進捗目標の達成状況 (165 区間・箇所)

表 16-1 事業別の進捗目標の達成状況

	H16 年度内 供用目標	H16 年度内 供用実績	達成率 /	H17.6 月末 供用実績	達成率 /	H16～20 供用目標
改築事業 (バイパス・拡幅事業等)	35.9km (19 区間)	36.6km (21 区間)	101.9% (110.5%)	36.90km (22 区間)	102.7% (115.8%)	174.4km (75 区間)
歩道整備・交差点改良 (交通安全事業)	30 箇所 (12.6km)	31 箇所 (12.7km)	103.3% (100.8%)	32 箇所 (12.9km)	106.7% (104.8%)	57 箇所 (20.6km)
「道の駅」整備	3 箇所	3 箇所	100%	3 箇所	100%	6 箇所
電線類地中化事業 共同溝	- (-)	- (-)	- % (- %)	- (-)	- % (- %)	2 箇所(16.2km)
電線共同溝	4 箇所(5.3km)	1 箇所 (0.8km)	25.0% (15.0%)	1 箇所 (0.8km)	25.0% (15.0%)	25 箇所(45.1km)
区間・箇所計	56 区間・箇所	56 区間・箇所	100.0%	58 区間・箇所	103.5%	165 区間・箇所

5年で見える道づくり

成果・供用目標の公表により透明性の向上を図り、地域住民、道路利用者の望む成果に直結する施策・事業を峻別し、無駄なくスピーディーに「つくる」、既存ストックを有効に「つかう」施策を推進する。

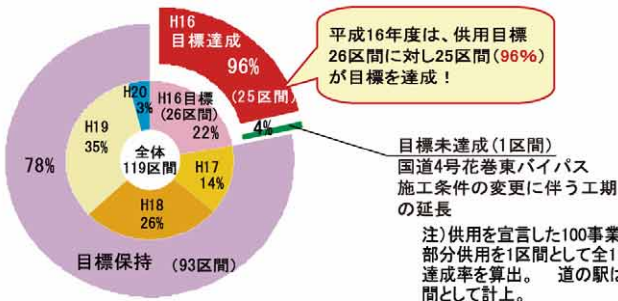


図 16-6 H16～H20 供用目標の達成状況(全119区間)

表 16-2 平成16年度の供用目標に対する達成状況

		H16 供用目標 ①	H16 実績 ②	達成率 ②/①
ネットワークの整備など	延長	52.9km	52.1km	98.5%
	区間数	17区間	16区間	94.1%
交通安全の確保など	区間数	9区間	9区間	100%
全体	区間数	26区間	25区間	96.2%

道路見える化計画

(概要)

道路見える化計画は、移動性の阻害要因を分析し、対策が必要な箇所を選定して対策を進める「渋滞見える化プラン」、交通死傷事故のデータを分析し、対策が必要な箇所を選定して対策を進める「交通安全見える化プラン」、徹底した事業進捗管理を実施する「目標宣言プロジェクト」などから構成される。

(図 16-7)

(方針)

「国や地方の財政が逼迫する中で、これからの行政は限られた予算で効率よくサービスを提供していかなければなりません。そこで私たちは道路の課題をデータできちんと把握し、その最適な解決法を見だし、解決を急ぐべきところから対策を講じていきます。また、今まで見えにくかった道路行政を、もっとわかりやすく「見える化」することも、もう一つの目的です。工事の実施の際にも、何のための工事が「見える化」していきます。課題のデータや、それに基づいた解決策とその結果を利用者、納税者の皆さんに「見える化」し、効率的に道路行政を進めてまいります。」

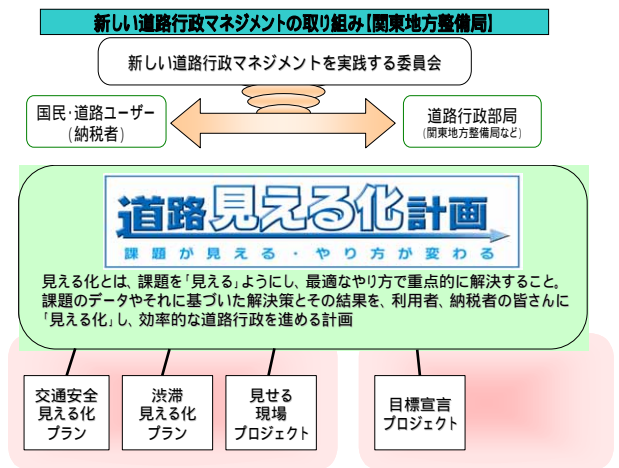


図 16-7 道路見える化計画の取り組み

(目標宣言プロジェクト～首都圏中央連絡自動車道)

圏央道は、早期開通を求める多くの声を頂いているため、「目標宣言プロジェクト」に位置づけ徹底した事業管理を実施しながら工事を進めている。

この目標宣言により、圏央道全体を今後約10年で完成させる。

(図 16-8)

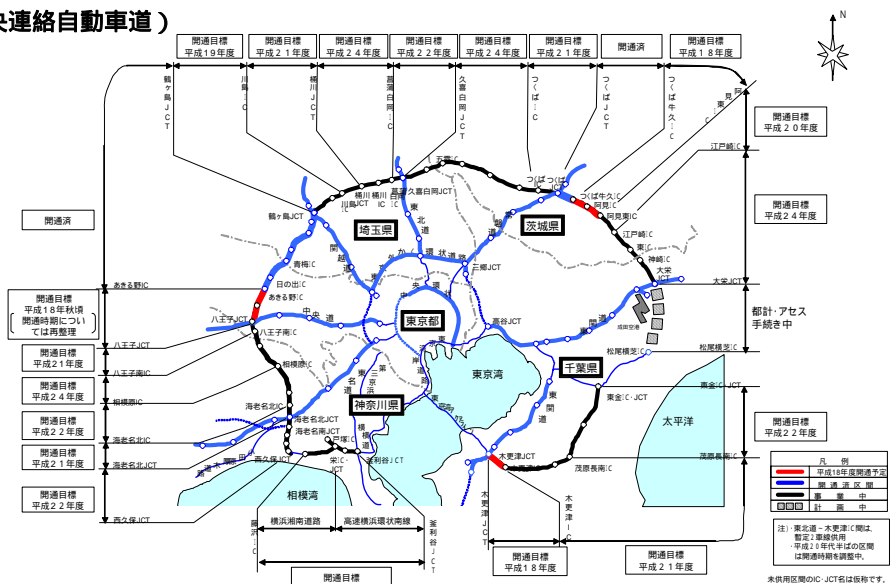
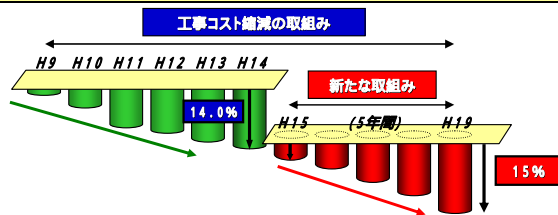


図 16-8 目標宣言プロジェクト(首都圏中央連絡自動車道)

事業の最適化によるコストの縮減

平成 17 年度には、これまでの規格や設計の見直し及び事業の迅速化に伴うコスト縮減効果が、大幅に増加しました。
平成 19 年度における 15%のコスト縮減目標達成に向けて取組みを一層強化していきます。



(1)取組みの背景と必要性

国民への説明責任

厳しい財政事情の下で引き続き社会資本整備を進めていくため、平成 9 年 12 月に「公共工事コスト縮減対策に関する行動指針」により平成 11 年度までの目標が策定された。平成 12 年 9 月からは引き続きコスト縮減に取り組むため「公共工事コスト縮減対策に関する新行動指針」が策定されている。
また、個々の工事コストだけでなく、計画、設計、施工、管理と公共事業トータルとしてのコスト縮減を目指して国土交通省では平成 15 年に「国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム」が策定された。国民への説明責任を果たすため、道路事業のコスト縮減の達成度状況を把握し、公表すると共に、更なるコスト縮減に努めていく必要がある。

(2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

全体コスト縮減率

平成 17 年度の目標であるコスト縮減率 9%に対して、10.6% (暫定値) を達成した。

設計手法、規格の見直しによるコスト縮減

設計手法の見直しによるコスト縮減は H15 年の 1.2%から 1.7%と徐々に伸びてきている。規格の見直しによるコスト縮減率については、H15 年の 0.2%から 2.6%へと大きく向上している。

建設副産物対策によるコスト縮減

平成 15 年の 1.3%から 2.0%と増加傾向にあり、特に九州・北陸地方整備局での縮減率が大きい。

事業の迅速化による事業便益効果

平成 15 年の 0.0%から 1.2%と大きく向上している。供用開始区間が増加したことにより、早期便益発現効果が進展しつつあると考えられる。

技術基準の見直し、技術開発(新技術)、維持管理費の縮減

これらの施策については、コスト縮減率が低迷している。

(3)業績計画(今後の取組みと期待される成果)

プロジェクトマネジメント手法の活用

完成時期を予め明示するなど、事業の進捗やコストについてプロジェクトマネジメント手法を用いて徹底的に管理することにより、より無駄を排除した事業執行を実施する。

規格の見直し、事業の迅速化による早期便益の発現

規格の見直しや事業の迅速化による早期便益は、即効性はないが進展すれば、大きな縮減効果が発現する。これまでの取組みや成果が、一層進展することが期待されると共に、引き続き重点的に取り組む。

低迷している施策、地方整備局の底上げ

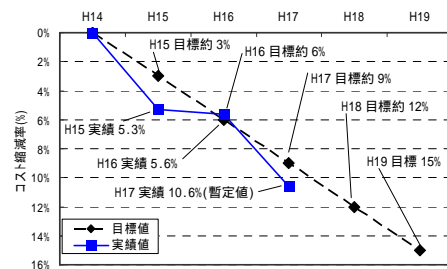
コスト縮減率が低迷している技術開発等の施策や地方整備局の底上げを重点的に実施していく。

(4)代表的な指標の動向

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していく。

平成 16 年度実績	平成 14 年度のコスト水準に対して 5.6%の縮減	
平成 17 年度	実績	平成 14 年度のコスト水準に対して 10.6% (暫定値) の縮減
	目標	平成 14 年度と比較して約 9%の総合コストを縮減
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 18 年度の目標	平成 14 年度と比較して約 12%の総合コストを縮減	



担当：道路局 国道・防災課

(1) 取組みの背景と必要性

平成9年度に、厳しい財政事情の下で限られた財源を有効に活用し、社会資本整備を着実に進め、本格的な高齢化社会到来に備えるために、公共工事コストの一層の縮減を推進していく必要性を鑑みて政府の公共工事コスト縮減対策関係閣僚会議において、「公共工事コスト縮減対策に関する行動指針」が作成された。同指針では平成11年度に平成8年度に比較して10%の縮減の目標が設定されたが、9.9%（国土交通省及び所管公団）とほぼ目標に達した。また、引き続きコスト縮減に取り組むため、平成12年9月には、「公共工事コスト縮減対策に関する新行動指針」が策定されることになり、そのコスト縮減の達成状況は図17-1のとおりである。

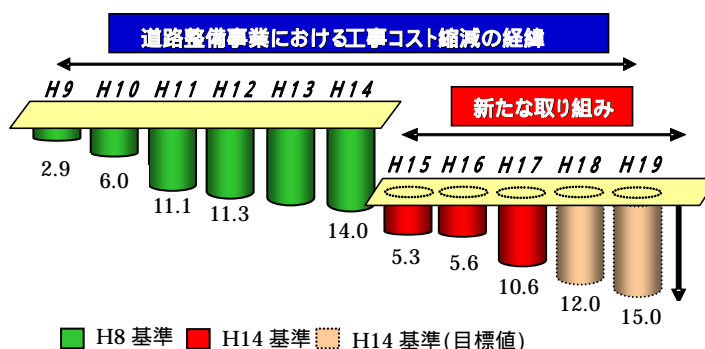


図 17-1 道路整備事業におけるコスト縮減の経緯

更に、新行動指針は主に工事コストの縮減に限定されており、更なるコスト縮減を達成するには、計画、設計、施工といった公共事業全てのプロセスの見直しを行うことが必要不可欠との判断の下、国土交通省では政府に先がけてこれらのプロセスの見直しを行う「国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム」を平成15年3月に策定した。同プログラムでは、取り組みのポイントとして以下の事項を掲げた。

事業のスピードアップ

- ・住民参加型の合意形成手法の導入等
- ・計画・設計から管理までの各段階における最適化
- ・設計手法、技術基準類の見直し、管理水準の最適化等
- ・調達最適化
- ・VE、総合評価の導入、積算の見直し等

また、平成14年度に比較して平成19年度に15%のコスト縮減という数値目標を設定した。

近年、入札談合等の不祥事もあり、

公共事業のコストに対する国民の視線は、一層厳しさを増しており、国民の付託に対する説明責任を果たすために、コスト縮減状況のフォローアップを行うと共に、更なるコスト縮減に資する対策を実施していく必要がある。

公共事業コスト縮減の経緯

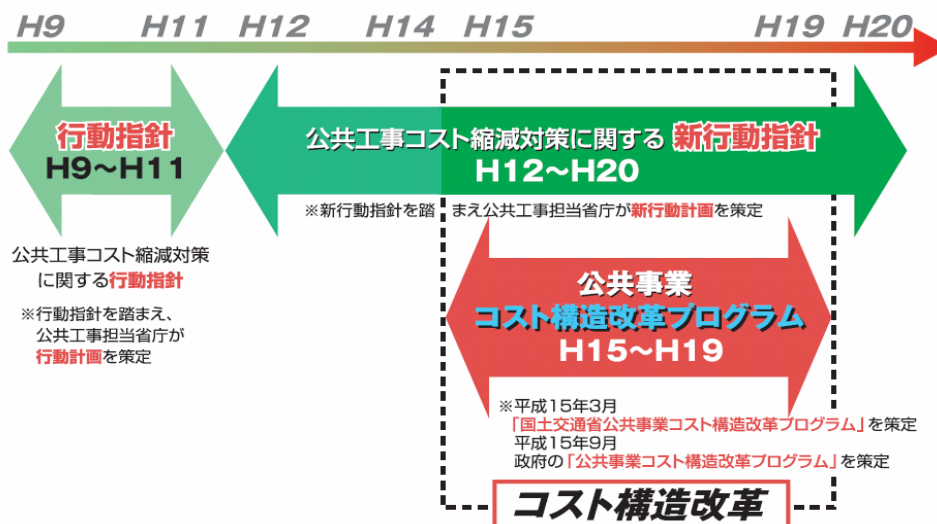


図 17-2 コスト縮減に係る施策

【 ．道路行政の進め方を改善する】

(2) 達成度報告（昨年度の取組みと成果）

平成 17 年度においては、コスト縮減目標の 9.0%に対して、10.6%(暫定値)となっている。最終的な縮減率は、別途算定される積算合理化等の結果を踏まえる必要があるが、概ね目標を達したものと考えられる。平成 15 年度からの施策別のコスト縮減率経年変化は図 17-3 に示すとおりである。ほとんど縮減施策においてコスト縮減率が向上しており、各施策が浸透している状況が伺える。個別施策で見ると、特に「規格の見直しによるコスト縮減(0.2% 2.6%)」,「事業の迅速化による事業便益効果(0.0% 1.2%)」でのコスト縮減率の向上が著しくなっている。「事業の迅速化による事業便益効果」については、供用開始区間が増加しつつあることが主要な要因と思われる。これら、これまでのコスト縮減の取組が実際に顕在化しつつある施策についてはコスト縮減率の向上が著しい反面、「技術基準等の見直し」,「技術開発」,「将来の維持管理費の削減」については停滞していると言える。

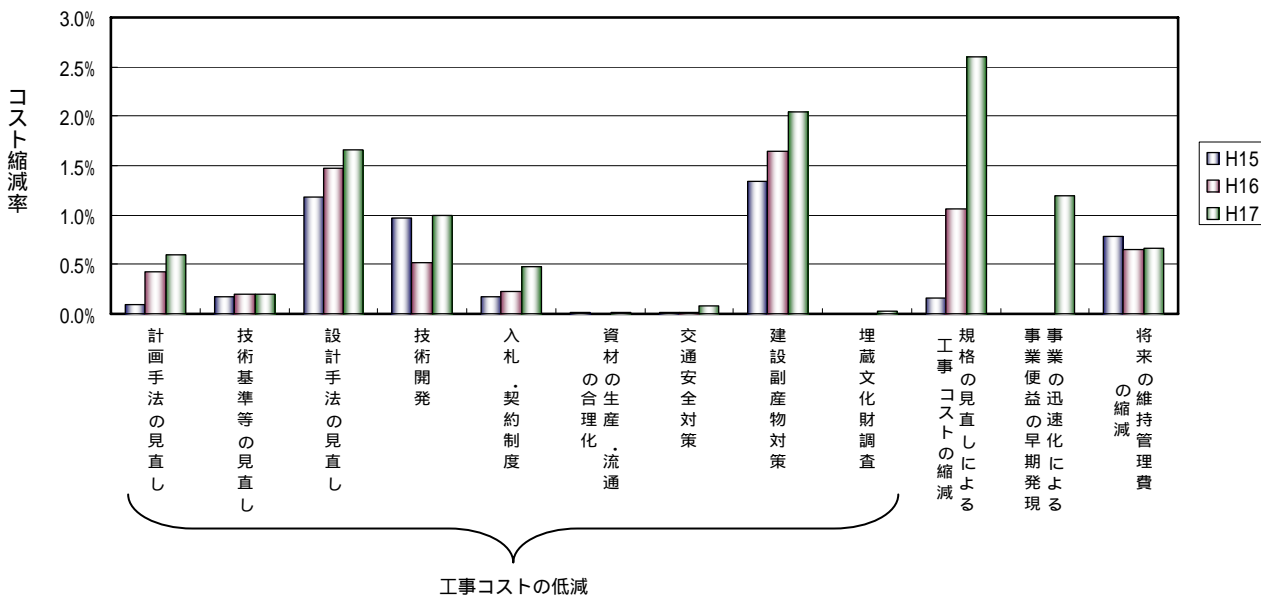


図 17-3 施策別のコスト縮減率経年変化

次に、地方整備局別のコスト縮減率の推移を図 17-4 に示す。コスト縮減率は、地方整備局ごとにばらつきが見られるが、昨年度より、中部地方整備局を筆頭に、四国、北陸地方整備局で高いコスト縮減率を達成し、関東地方整備局を除いた地方整備局においてコスト縮減率が向上している。また平成 17 年度の数値目標である 9.0%に対しても、関東地方整備局以外の地方整備局において、目標を達成している。

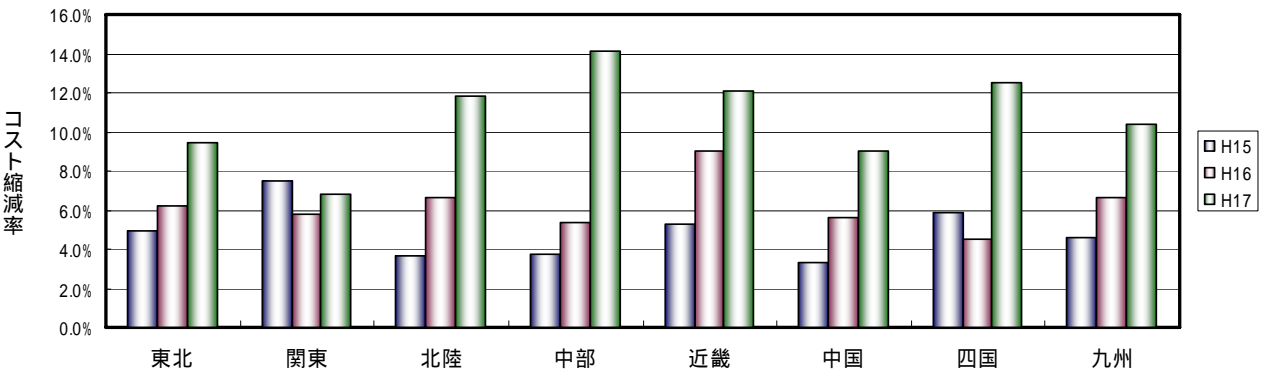


図 17-4 地方整備局別コスト縮減率の推移

また、地方整備局における施策別のコスト縮減率の状況を図 17 - 5 に示す。「計画手法の見直し」及び「設計手法の見直し」に関しては、中部地方整備局が地方整備局の中で高いコスト縮減率を達成している。他の項目においては、「入札・契約制度」、「規格の見直し」では近畿地方整備局、「建設副産物対策」では九州地方整備局、「事業の迅速化」では四国地方整備局が目立っている。四国地方整備局の「事業の迅速化」については、平成 17 年度までに宇和島道路において、鋭意整備に努め、早期供用を図ったことがコスト縮減に大きく貢献している。

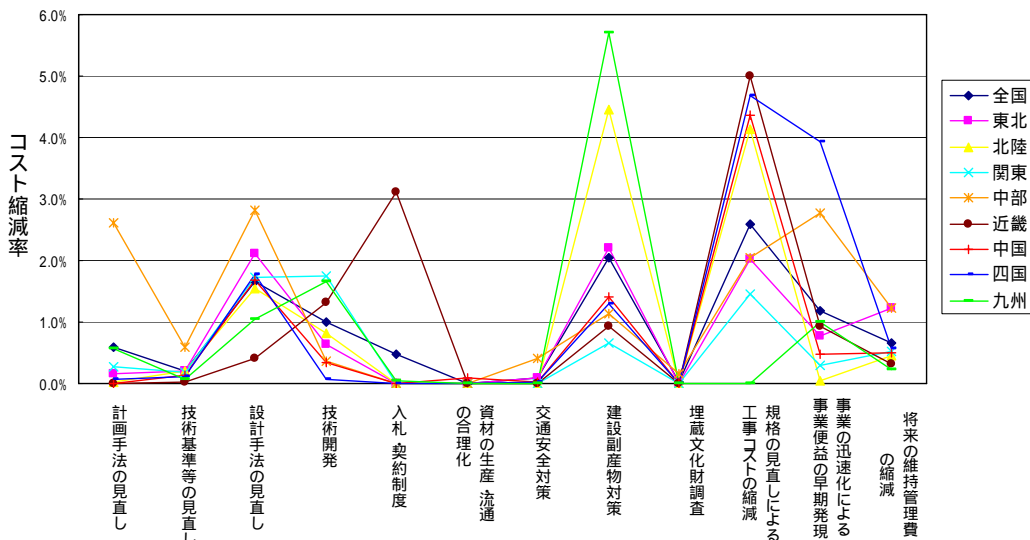


図 17-5 地方整備局における施策別のコスト縮減率

地方整備局別の「技術開発」に関する件数及びコスト縮減額の推移を図 17-6 に示す。昨年度に比べ、コスト縮減額及び件数が増加している地方整備局は、関東及び九州地方整備局のみである。コスト縮減額に関しては、関東、近畿及び九州地方整備局でのコスト縮減額が大半を占めている。関東及び九州地方整備局を除き、コスト縮減額及び件数は、伸び悩んでいる状況であると言える。なお、伸び率の高いコスト縮減施策は、鋼管ソイルセメント杭工法の採用、ニューマチックケーソンの無人化施工が挙げられる。

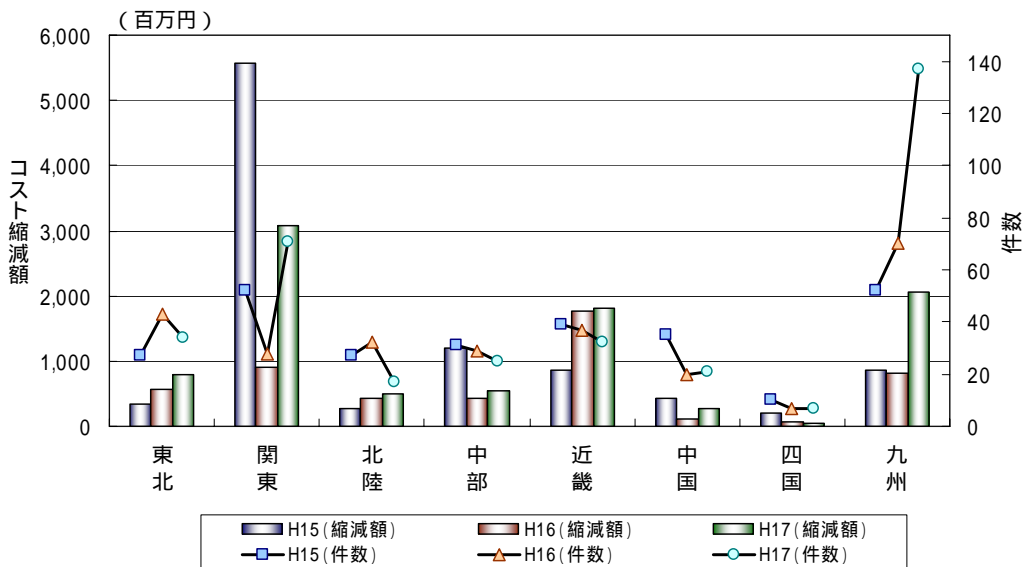


図 17-6 「技術開発」における地方整備局別の件数及びコスト縮減額

【 . 道路行政の進め方を改善する】

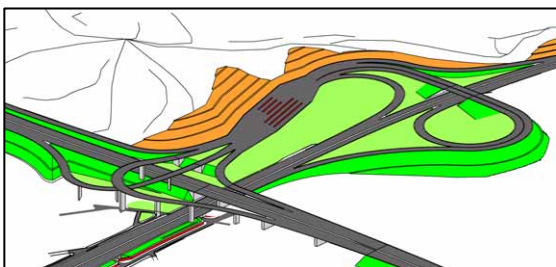
平成 17 年度コスト縮減事例(インターチェンジ形式の見直し)

事業名: 中部縦貫自動車道 高山清見道路 高山インターチェンジ(仮称)

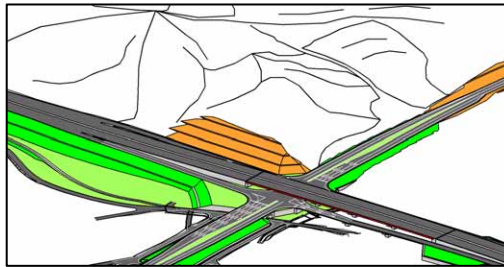
概要: (従来) トランペット型 IC

(見直し) ダイヤモンド型 IC

効果: インターチェンジの形式を簡易なダイヤモンド型にすることで 69 億円から 33 億円に縮減。(縮減額 36 億円 縮減率 約 52%)



従来: トランペット型



見直し: ダイヤモンド型

(3) 業績計画 (今後の取組みと期待される成果)

プロジェクトマネジメント手法を活用し、工程管理及びコスト管理を一層徹底することによって、工期遅延要因やコストオーバーラン要因の事前の排除、各種のプロジェクト情報の共有化(ナレッジマネジメント)によるコスト縮減に向けた組織的な取組の強化によって、更なる早期供用開始やコスト縮減を目指す。

規格の見直し・事業の迅速化については、これまでの設計の見直しや早期供用開始に向けた取組が、一層進展するものとする。これらの施策は取組と効果発現までにタイムラグがあることから即効性は期待できないがコスト縮減への寄与が非常に大きい。このため、これらの取組を重点的に実施する。

更に、平成 17 年度において停滞気味であった「技術開発(新技術の活用)」及び「将来の維持管理費の縮減」についても取組むと共に、縮減率が低い地方整備局についても、好事例の共有化や施策別コスト縮減率の目標設定等により、コスト縮減の更なる意識向上に努め、その底上げのための対策を実施する。とくに、「将来の維持管理費の縮減」については、維持更新時代を迎え、適切な時期に的確な道路構造物の補修を行い、ライフサイクルコストを低減することが喫緊の課題であり、積極的な対策を実施する。

【関連する平成 18 年度の主な施策】

プロジェクトマネジメント手法の活用
規格の見直し、事業の迅速化の重点化
新技術活用の推進
適切なメンテナンスによる維持管理費の縮減
コスト縮減率の低い地方整備局の底上げ

(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)					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	合計	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	総 合 コスト 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	東北地整	119,300	3,493	3,669	46	727	7,935	6.2	-0.9	5.3
	関東地整	205,915	10,126	345	0	2,219	12,690	5.8	-0.9	4.9
	北陸地整	60,022	1,950	2,051	0	259	4,260	6.6	-0.9	5.7
	中部地整	130,762	6,802	0	0	820	7,622	5.5	-0.9	4.6
	近畿地整	175,498	13,847	2,640	0	871	17,358	9.0	-0.9	8.1
	中国地整	70,378	1,547	1,687	0	936	4,170	5.6	-0.9	4.7
	四国地整	43,469	1,144	720	0	197	2,061	4.5	-0.9	3.6
	九州地整	109,566	7,476	55	0	293	7,824	6.7	-0.9	5.8
	道路整備事業計	914,910	46,385	11,167	46	6,322	63,920	6.5	-0.9	5.6
平成 17 年度 暫定値	東北地整	112,559	6,687	2,487	959	1,525	11,658	9.5		9.5
	関東地整	164,531	8,058	2,547	519	923	12,046	6.8		6.8
	北陸地整	53,211	4,315	2,500	29	270	7,114	11.8		11.8
	中部地整	134,027	12,181	3,106	4,204	1,871	21,363	14.1		14.1
	近畿地整	122,633	8,009	6,900	1,283	445	16,637	12.1		12.1
	中国地整	74,045	2,995	3,538	388	414	7,335	9.1		9.1
	四国地整	50,330	1,838	2,580	2,168	318	6,905	12.5		12.5
	九州地整	113,284	11,394	0	1,260	292	12,946	10.4		10.4
	道路整備事業計	824,621	55,477	23,658	10,811	6,057	96,003	10.6		10.6

高速道路の適正な管理水準の確保

道路関係四公団の民営化により、今年度より初めて協定に基づき、利用者の視点に立った分かり易い客観的指標を導入し、適正な管理水準を確保。



高機能舗装による交通事故削減



LED 標識車による速度回復情報提供

(1)取組みの背景と必要性

■ 民営化会社と高速道路保有機構による適正かつ効率的な高速道路の管理の実現

平成 17 年 10 月 1 日の道路関係四公団の民営化に伴い、高速道路株式会社 6 社（以下、「各会社」）と独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下、「機構」）が設立し、平成 18 年 3 月 31 日には協定締結等が行われた。高速道路の管理に関しては、管理に要する費用を規定するだけではなく、道路資産の適正な管理水準の確保を機構や利用者等に対して示す必要がある。

(2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

各会社は、適正な管理水準の確保に努めることを協定に位置付け、利用者の視点に立った分かり易い客観的な指標を公表・評価することとした。

(3)業績計画(今後の取組みと期待される成果)

成果目標の評価においては、指標の数値の推移だけでなく、取組みの内容及びその効果の検証、目標値と実績値の乖離についての要因分析を十分に行い、次期の取組み及び目標値の設定に反映する。

(4)代表的な指標の動向

指標分類		東日本	中日本	西日本	首都	阪神	本四
本線渋滞損失時間 [単位:万台・時/年]	実績値(見込み) 平成17年度	453.7	666	314.9	3,000	542	3.3
	次年度目標値 (H18年度)	445.5	664	312.8	2,900	520	3.3(下回るよう 努力)
路上工事時間 [単位:時間/km・年]	実績値(見込み) 平成17年度	62	62	81	340	144	66
	次年度目標値 (H18年度)	58	前年度を下回 るよう努め、定 期的にチェック	75	325	138	66(下回るよう 努力)
ETC利用率 [単位:%]	実績値(見込み) 平成17年度	56	62	54.9	70	60	57
	次年度目標値 (H18年度)	68	73	68.0	90	90	70
死傷事故率 [単位:件/億台キロ]	実績値(見込み) 平成17年度	11.0	9.9	10.7	32	29.5	9.1
	次年度目標値 (H18年度)	11.0(下回る よう努力)	前年度を下回 るよう努め、定 期的にチェック	10.7(下回 るよう努力)	31	27.2	8.9
道路構造物保全率(舗装) [単位:%]	実績値(見込み) 平成17年度	83	91	82	99	99.1	98
	次年度目標値 (H18年度)	85	93	85	99	99.2	98
橋脚補強完了率 [単位:%]	実績値(見込み) 平成17年度	76	95	85	100	97.7	64
	古い基準を適用した橋梁で、 耐震補強を必要とする橋脚のうち、 補強が完了している橋脚割合	82	96	86	100	98.6	75
総合顧客満足度 [単位:ポイント]	実績値(見込み) 平成17年度	3.5	3.5	3.5	2.7	2.9	3.2
	CS調査等で把握する お客様の満足度(5段階評価)	3.5(上回るよ う努力)	前年度を上回 るよう努め、定 期的にチェック	3.5(上回るよ う努力)	2.9	3.2	3.2(上回るよ う努力)

担当：道路局 有料道路課

(1) 取組みの背景と必要性

■ 適正かつ効率的に高速道路の管理の実現

高速道路の建設、保有、維持管理、債務返済の業務については、平成17年10月1日の道路関係四公団の民営化に伴い、道路資産を保有する独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下、「機構」）と維持管理を行う高速道路株式会社6社（以下「各会社」）がそれぞれ設立された。

民営化以降、国と会社は会社が整備をする区間について事務的に協議を重ねてきた。特に、高速自動車国道について

では、平成18年2月7日の第2回国土開発幹線自動車道建設会議の審議を踏まえ、会社・機構と協議を行った上で、2月10日に高速道路株式会社が新設又は改築を行うべき高速道路及びその会社を国土交通大臣が指定した。

その後、会社と機構でさらに協議を行い、事業の詳細が調整された結果、平成18年3月31日に協定が締結された。協定は、全国路線網、地域路線網ならびに一の路線ごとに機構と会社の間で、業務実施計画は、路線網ごとに作成され、それぞれについて、今後の新設・改築に係る工事の内容及び機構が会社から引き受けることとなるものの限度額や会社から機構に支払われる貸付料の額等が定められた。

会社と機構の間での協定締結後、路線網毎に作成される機構による業務実施計画についての国土交通大臣の認可で、債務返済計画が、民営化後45年以内の債務の确实円滑な返済が図られるかが確認される仕組みとなっている。

一方で、各会社の事業に対する事業許可においては、会社が行う新設・改築工事の内容及び予算が妥当であること、並びに適正な料金設定の基で、貸付料の确实な支払いのもと料金徴収期間内の償還が可能か確認される仕組みとなっている。

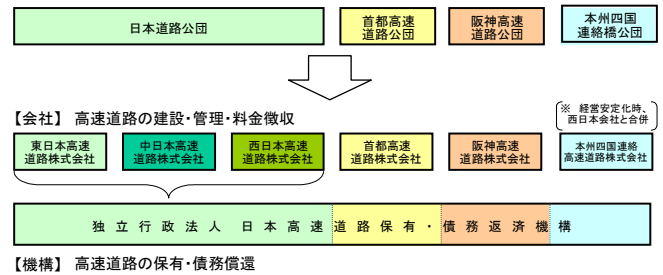


図 18-1 民営化スキーム図 (4 公団→6 社・機構)

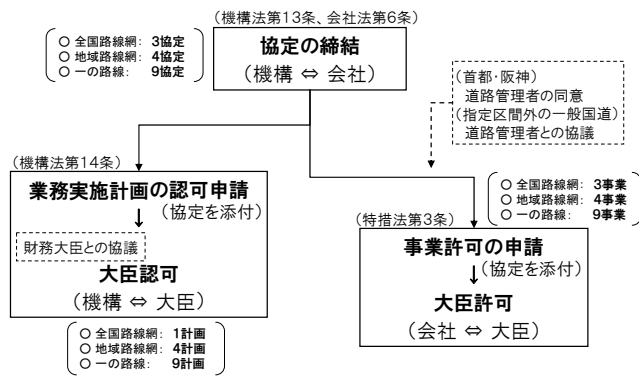


図 18-2 協定・業務実施計画・事業許可の概要

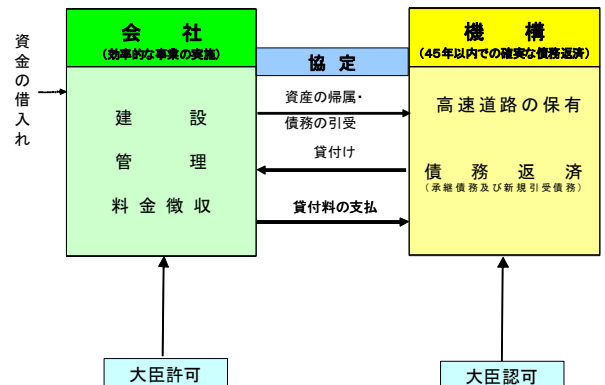


図 18-3 会社と機構による高速道路事業の実施スキーム

このようなスキームの中で、道路を常時良好な状態に保つよう適正かつ効率的に高速道路の維持、修繕、その他の管理を実施することを求められているが、高速道路の管理について協定で明示されるものは、協定等で定められた計画料金収入から道路資産貸付料（いわゆるリース料）を差し引いた額で定められた管理費の費用のみであったところである。その額は、道路関係四公団民営化の中で政府・与党で申し合わせがされたとおり、平成14年度と比べて3割縮減した平成17年度の管理費を基本としているところであるが、コストの縮減と適正な管理水準の確保を共存できるか注目されているところである。

【VI. 道路行政の進め方を改善する】

そこで管理に要する費用だけでなく、道路資産の適正な管理水準の確保を機構や利用者等に対して示す観点から、毎年度の会社の事業計画の公表時に併せて高速道路会社の管理水準を示す指標を公表することとし、また、各会社と機構との間で締結された協定においても、当該指標を踏まえた適正な管理水準の確保に努める仕組みを取り入れたところである。

具体的には、会社と機構で締結する協定において、会社の適正かつ効率的な管理の努力義務、会社による機構への毎年度報告義務及び機構による実地確認の権限を規定しているところである。この協定の規定に基づき、会社は管理水準を記載した「維持、修繕その他管理の仕様書」及び「維持、修繕その他管理の計画書」を機構に提出すると同時に、会社が毎年度申請する事業計画の認可時に、その年度の目標を示すこととした。

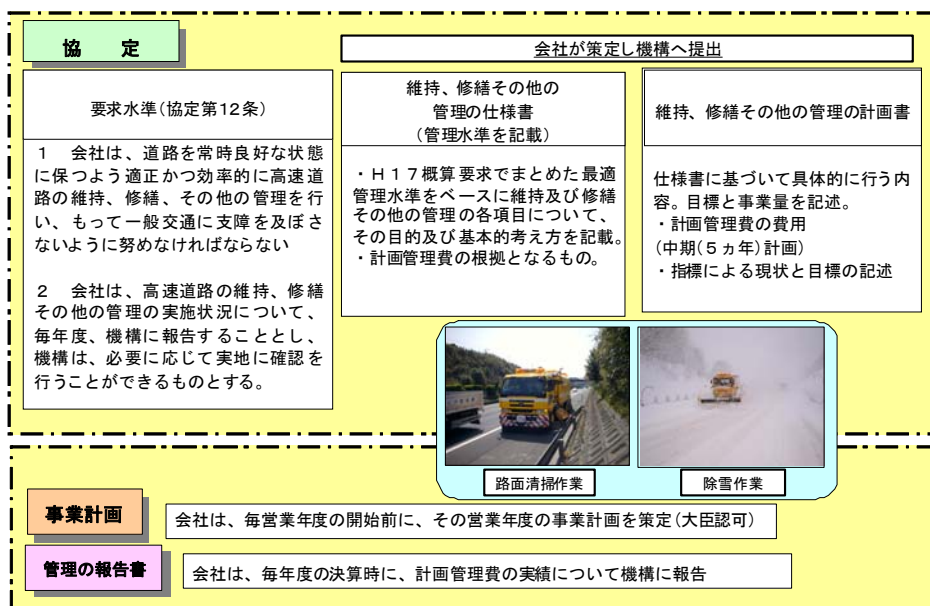


図 18-4 高速道路の適正な管理水準の確保

(2) 達成度報告(昨年度の取組みと成果)と業績計画(今後の取組みと期待される成果)

平成 17 年 10 月 1 日の道路関係四公団の民営化に伴い、高速道路株式会社 6 社(以下、「各会社」と)と独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構(以下、「機構」)が設立し、平成 18 年 3 月 31 日に協定締結等が行われたところである。高速道路の管理に関しては、管理に要する費用を規定するだけでなく、道路資産の適正な管理水準の確保を機構や利用者等に対して示すこととしており、各会社は、利用者の視点に立った分かり易い客観的な指標を公表したところである。

それぞれの指標および関連施策は以下の通りである。

- ・道路構造物保全率(舗装) : 【施策-1】「適切な道路管理による道路構造物の延命化」
- ・橋脚補強完了率 : 【施策-2】「災害時の緊急活動を支援する救援ルートの確保」
- ・死傷事故率 : 【施策-4】「幹線道路における事故抑止と生活道路における安全・安心な歩行空間の確保」
- ・本線渋滞損失時間 : 【施策-7】「効果的な渋滞対策の推進」
- ・路上工事時間 : 【施策-8】「利用者の視点に立った路上工事縮減」
- ・ETC利用率 : 【施策-9】「ETC普及による渋滞の低減」
- ・総合顧客満足度 : 【施策-15】「双方向コミュニケーション活動の展開による道路利用者満足度向上」

以下に上記指標及び高速道路の管理に関する取り組みについて説明する。

■ 適切な道路管理による道路構造物の延命化【施策-1】(p18 参照)

表 18-1 各会社の道路構造物保全率（舗装）

指標分類		東日本	中日本	西日本	首都	阪神	本四
道路構造物保全率（舗装） 【単位：％】 舗装路面の健全度を表す車線の延長比率	実績値 平成16年度	83	88	78	99	98.9	99
	実績値（見込み） 平成17年度	83	91	82	99	99.1	98
	次年度目標値 （H18年度）	85	93	85	99	99.2	98

※会社独自の調査による数値である

(1) 達成度報告（昨年度の取り組みと成果）

高速道路における平成 17 年度の道路構造物保全率（舗装）は、前年度までの水準を維持している。

(2) 業績計画（今後の取り組みと期待される成果）

今後は、引き続き快適で安心な道路サービスを提供できるよう、安全で走りやすい舗装の維持および向上を推進していく。また、今後は橋梁の更新時代を迎えるにあたり、予防的修繕を進めることにより橋梁の健全度の向上を推進する。

○予防保全の確実な実施による長大橋の保全

一般的に公共事業においてライフサイクルコストに基づく中長期的な維持管理が重要視されているところであるが、特に海峡部の長大橋については、自然条件が厳しい等特殊な条件下にあることから、その機能を維持するために予防保全を確実に実行し維持管理費の増大を抑制し長期間にわたり経済性を確保することは重要である。特に、維持管理費の大きな比重を占める塗装については、ミニマムコストで橋梁の耐久性を確保するには、計画的かつ効率的に塗装を行うことが必要となる。

このことから、本州四国連絡橋については、計画的な塗膜点検データに基づく予防保全のための全面塗り替えを確実に実施する。平成 18 年度においても、下塗り塗膜が露出する直前の部分を中心に、供用から 18 年経過し塗装が必要となる瀬戸大橋への対応など、長大橋健全度の確保のために必要な塗替工事を実施する。

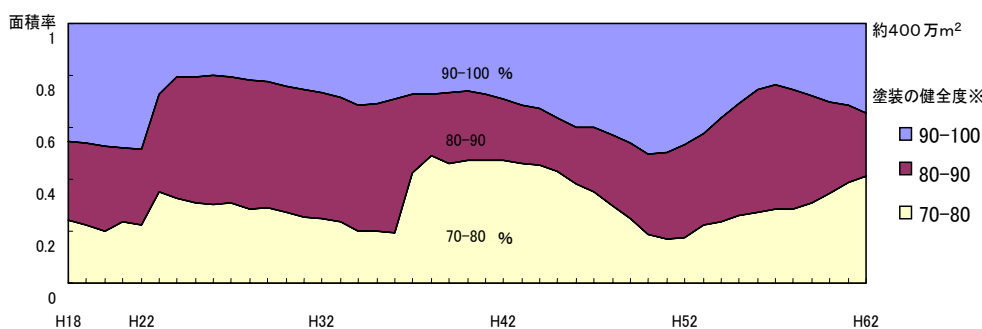


図 18-5 本州四国連絡橋の塗装健全度レベルの推移（試算）

※塗装の健全度とは、全層（下地の無機ジンクリッチペイント～上塗りフッ素樹脂塗料）の塗替塗装を行う場合の費用を 100 とした現在の塗装状態の残存価値を示す割合。

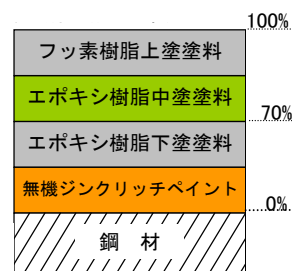


図 18-6 長期防錆型塗装系概要

長大橋の塗替は、耐久性を確保し、ライフサイクルコストの低減のため、下塗り塗膜が露出するまでに塗替を完了する予防保全に基づいている。この場合、下塗り塗膜が露出する直前の塗装の健全度は 70% となる。

【VI. 道路行政の進め方を改善する】

■ 災害時の緊急活動を支援する救援ルート確保【施策-2】(p22 参照)

表 18-2 各会社の橋脚補強完了率

指標分類		東日本	中日本	西日本	首都	阪神	本四
橋脚補強完了率 [単位:%] 古い基準を適用した橋梁で、 耐震補強を必要とする橋脚のうち、 補強が完了している橋脚基数の割合	実績値 平成16年度	72	95	82	100	97.4	64
	実績値(見込み) 平成17年度	76	95	85	100	97.7	64
	次年度目標値 (H18年度)	82	96	86	100	98.6	75

※会社独自の調査による数値である

(1) 達成度報告 (昨年度の取り組みと成果)

平成 17 年度に国と都道府県及び高速道路会社が連携して、兵庫県南部地震と同程度の地震動に対して落橋等の甚大な被害を防止するための「緊急輸送道路の橋梁耐震補強 3 箇年プログラム」を策定し、高速道路および直轄国道は全線、都道府県管理道路は「優先確保ルート」について、平成 19 年度までに対策を概ね完了することを目標に耐震補強を実施した。

(2) 業績計画 (今後の取り組みと期待される成果)

○橋梁耐震補強 3 箇年プログラム

本州四国連絡道路、高速自動車国道、首都高速道路、阪神高速道路における長大橋梁については、構造特性や地盤状況に応じて専門的な解析を行い、その結果、補強の必要が生じた場合には、プログラムの期間内に必要な措置を行う。さらに、一般道について平成 17 年度に公表した耐震補強マップの高速道路版を平成 18 年度に公表する。

「緊急輸送道路の橋梁耐震補強 3 箇年プログラム」(H17~H19)

○国、都道府県及び高速道路会社等が連携して策定。

(対象は、平成 7 年兵庫県南部地震等での橋梁の被災実態を踏まえ、昭和 55 年道路橋示方書より古い基準を適用した橋梁等で、特に優先的に耐震補強を実施する必要がある橋梁。)

○高速自動車国道、首都高速道路、阪神高速道路、本州四国連絡道路については、平成 19 年度までに概ね完了。

○直轄国道は、平成 19 年度までに概ね完了。

○都道府県管理道路は、「優先確保ルート」※1 を選定し、平成 19 年度までに概ね完了。

(※1「優先確保ルート」とは、緊急輸送道路のうち、主要な防災拠点と市街地を結ぶなど、特に重要な区間をさす。)



図 18-7 東京都における緊急輸送道路の耐震補強マップ (平成 16 年度末)

表 18-3 橋梁耐震補強 3 箇年プログラム対象橋脚数

道路種別	要対策橋脚数 [橋脚]	平成16年度末時点		平成19年度末時点(見込)	
		実施数[橋脚]	実施率[%]	実施数[橋脚]	実施率[%]
高速自動車国道	20,680	17,890	86.5%	20,680	100%
首都高速道路	7,221	7,221	100%	7,221	100%
阪神高速道路	7,734	7,673	99.2%	7,734	100%
本州四国連絡道路	164	105	64.0%	164	100%
合計	35,799	32,889	91.9%	35,799	100%

(注 1) 要対策橋梁数・橋脚数とは、平成 7 年兵庫県南部地震等での橋梁の被災実態を踏まえ、昭和 55 年道路橋示方書より古い基準を適用した橋梁等で、特に優先的に耐震補強を実施する必要がある橋梁・橋脚の数である。

(注 2) 実施数とは、高速道路については当該年度までに耐震補強が完了する橋脚の数である。

(注 3) 上記の 3 箇年プログラムの表は、平成 18 年 3 月 1 日現在で整理したものであり、今後、必要に応じ見直しを行っていくこととしている。

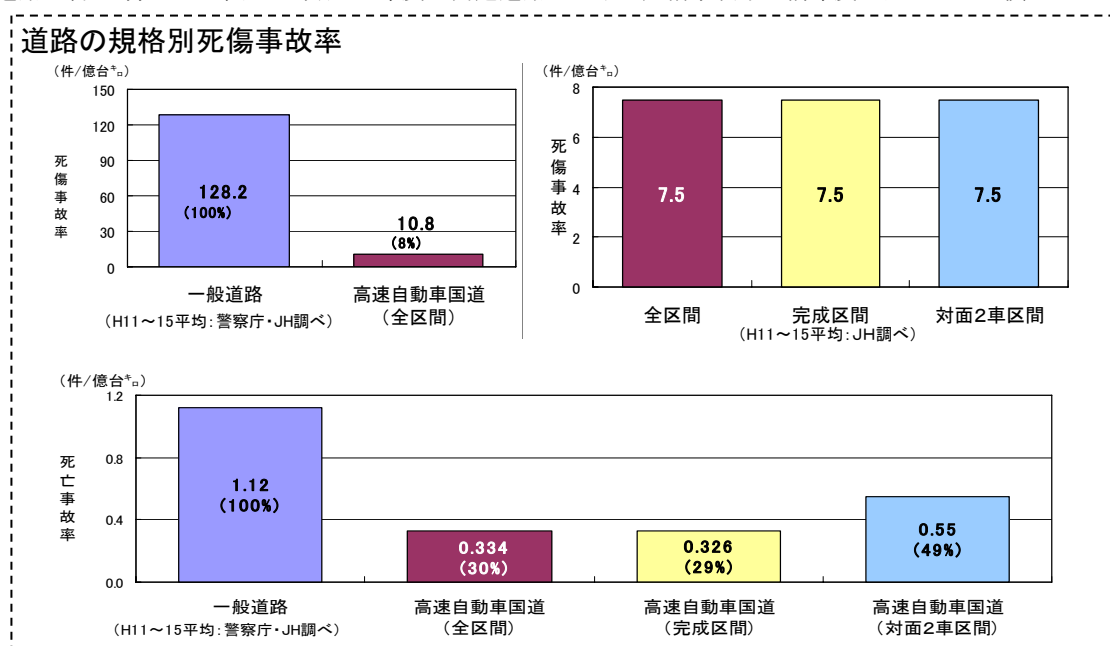
■ 幹線道路における事故抑止と生活道路における安全・安心な歩行空間の確保【施策-4】(p30 参照)

表 18-4 高速道路における死傷事故率（会社別）

指標分類		東日本	中日本	西日本	首都	阪神	本四
死傷事故率 [単位:件/億台キロ] 自動車走行車両1億台キロあたりの 死傷事故件数	実績値 平成16年度	11.0	10.0	10.7	30.3	29.8	9.1
	実績値(見込み) 平成17年度	11.0	9.9	10.7	32	29.5	9.1
	次年度目標値 (H18年度)	11.0(下回る よう努力)	前年度を下回 るよう努め、定 期的にチェック	10.7(下回る よう努力)	31	27.2	8.9

(1) 達成度報告（昨年度の取り組みと成果）

高速道路は一般道路より高い規格で整備され、歩車道分離などの機能を有しているため、高速道路での死傷事故率は一般道路の約10分の1と低い。平成17年度の高速道路における死傷事故率は前年度と比べてほぼ横ばいである。



○対面通行区間における安全対策

東・中・西日本高速道路株式会社において、4車線化等のハード施策と啓発活動等のソフト対策を組み合わせ、効果的な対策を実施。

【ハード対策】

- ・約130kmの区間の4車線化
(このうち平成17年度に、約30kmの4車線化を完成)
 - ・交通安全対策（短期的対策）
 - 凹凸型路面標示（ランブルストリップスなど）
 - 中央線ラバーボールの視認性向上
 - 導流レーンマーク
 - 注意喚起標識
- ※東海北陸道、磐越道の交通量の多い区間での短期的対策を概ね完了。
※7,389kmのうち対面通行区間約1,100km（H17年度末）

【ソフト対策】

- ・交通安全の啓発ポスターの掲示
- ・交通安全の啓発表示または放送横断幕、チラシ、広域情報板、ハイウェイテレフォン、ハイウェイラジオ、一般ラジオ放送



[凹凸型路面表示]



[導流レーンマーク]



[注意喚起標識]

【VI. 道路行政の進め方を改善する】

(2) 業績計画（今後の取り組みと期待される成果）

死傷事故発生箇所における道路構造や路面状況などに応じて、高機能舗装の整備や対面通行区間における安全対策などを行う。

○高機能舗装による交通安全性の向上

高機能舗装の交通事故削減効果

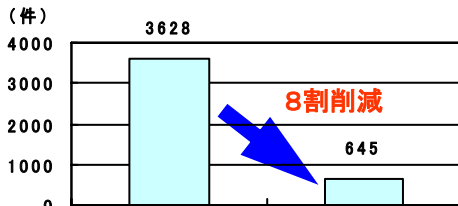
- ・高速道路では、高機能舗装の採用により、湿潤路面時の事故件数が多い区間での交通事故を約8割削減。
- ・事故の多い区間以外においても、路面湿潤時の交通事故を約2割削減。

- ・高速自動車国道では、平成元年度より交通安全対策として事故の多い区間において、平成10年度からは、雨天時の快適な走行環境のため、全ての舗装修繕や新規供用区間で高機能舗装（排水性舗装）を採用している。
- ・現在、高機能舗装は、アスファルト舗装路面の約55%となっている。（1車線数に換算し、全約26,400kmうち約14,400kmが高機能舗装）
- ・平成元年度から平成15年度までに施工した、約7,900箇所（工事延長約6000km）の施工前1年間と施工後1年間の路面湿潤時の事故発生を比較すると、交通事故削減の効果がみられ、特に多発地点での効果は大きい。



■ 路面湿潤時事故多発地点での効果

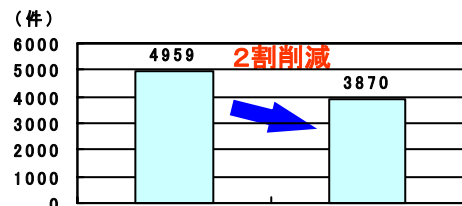
- ・路面湿潤時事故多発地点とは、交通事故件数が全国平均の2倍（6件/km）以上で、路面湿潤時の事故が50%以上の箇所
- ・平成元～15年度の664箇所（工事延長385km）を対象とし、路面湿潤時の施工前1年間と施工後1年間の事故件数を比較
- ・平成15年度までに多発地点は、全て施工済み。



高機能舗装による事故低減効果 (事故多発地点)

■ 事故多発地点以外における路面湿潤時での効果

- ・平成元～15年度の約7200箇所（工事延長5,630km）を対象とし、路面湿潤時の施工前1年間と施工後1年間の事故件数を比較



高機能舗装による事故低減効果 (事故多発地点以外)

※交通事故件数は、物損と人身事故の総数で日本道路公団（現東/中/西日本高速道路株式会社）調べによる数

■ 効果的な渋滞対策の推進【施策-7】(p52 参照)

表 18-5 渋滞による損失時間（会社別）

指標分類		東日本	中日本	西日本	首都	阪神	本四
本線渋滞損失時間 [単位:万台・時/年] 渋滞が発生することによる 利用者の年間損失時間	実績値 平成16年度	419	767	332	2,970	537	5.2
	実績値(見込み) 平成17年度	453.7	666	314.9	3,000	542	3.3
	次年度目標値 (H18年度)	445.5	664	312.8	2,900	520	3.3(下回るよう努力)

※会社独自の調査による数値である

(1) 達成度報告（昨年度の取り組みと成果）

環状道路の整備やジャンクション改良によるネットワーク形成などのハード施策とともに、サグ部での情報提供による交通集中対策や料金施策などのソフト施策による渋滞対策を実施した。

○環状道路の整備による沿線都市間の所要時間短縮

(施策-7 効果的な渋滞対策の推進 p57 参照)

○ジャンクション改良による一般道の混雑緩和

首都高速本牧ジャンクションの開通により横浜・みなとみらい方面と磯子・金沢方面とを結ぶ本牧ジャンクションの新ルートが平成 16 年 12 月 22 日に開通し、時間短縮や一般道路の混雑緩和などの効果発現。開通一ヵ月後において、並行する国道 16 号の交通量が減少し、混雑が緩和（国道 16 号 八幡橋交差点の交通量が 1 割減少、最大渋滞長が 4 割減少）※開通前 H16.11.16(火)、開通後 H17.1.18(火)調査〔昼間(7 時～19 時)〕



図 18-8 本牧ジャンクション周辺路線図

○高速道路の整備による一般道の走行速度向上などの効果

(施策-7 効果的な渋滞対策の推進 p57 参照)

○高速道路の整備による二酸化炭素排出量削減効果

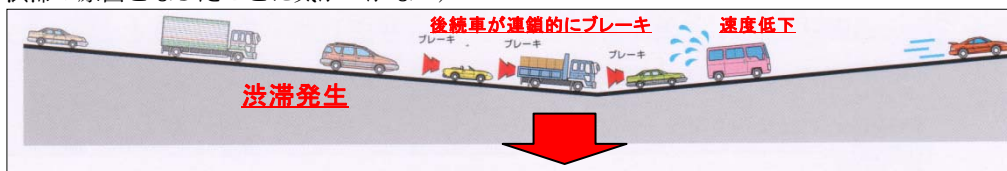
(施策-7 効果的な渋滞対策の推進 p57 参照)

○サグ部などでの交通集中による渋滞の緩和（H17～18 年の年末年始の例）

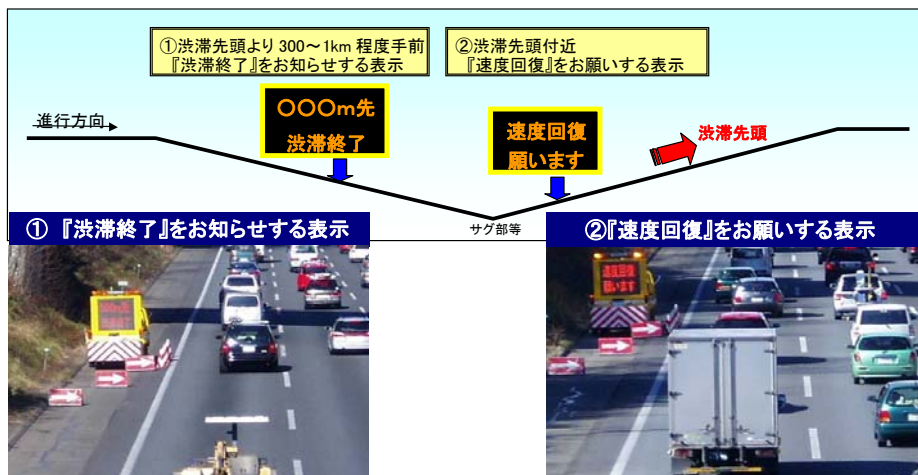
- ・上り坂やサグ部での速度低下による渋滞を緩和するために、最大 20km 以上の渋滞が予測された東北道羽生 IC 付近（上り線）や関越道 花園 IC 付近（上り線）において『LED 標識車を利用した速度回復情報提供』による渋滞緩和対策を実施。
- ・対策を行った日は、両箇所とも前年同日と比べて日交通量はほぼ同じだったが、渋滞は東北道羽生 IC 付近（上り線）では前年より約 9 割、関越道花園 IC 付近（上り線）では約 2 割減少。

『LED 標識車を利用した速度回復情報提供』の概要

上り坂やサグ部での速度低下に伴う渋滞： 上り坂やサグ部において、無意識のうちに速度が低下する車がいることにより、後続車の車間距離が縮まり、連鎖的にブレーキを踏むことにより、渋滞が発生する。（最初に速度低下した車は、渋滞の原因となったことに気がつかない）



- 渋滞の先頭付近で「速度低下の注意喚起」を行うことにより、渋滞が緩和される
- 渋滞発生前： この場所は無意識のうちに速度が低下し、渋滞を引き起こす可能性があることを認識してもらうための情報を提供（情報提供内容： 「速度低下注意」「○○○m先上り坂」）
- 渋滞時： まもなく渋滞が終了し、速度回復をお願いするための情報を提供（情報提供内容： 「○○○m先渋滞終了」「速度回復願います」）



【VI. 道路行政の進め方を改善する】

○料金施策による一般道路の渋滞減少効果等

料金施策により、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おり、一般道路における旅行速度の上昇、渋滞の減少、事故・通行止めの減少等の効果が見られた。今後とも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する。（施策-11 高速道路の利用促進による道路網の機能向上 p81 図11-10参照）

○料金施策による高速道路の渋滞減少効果

高速自動車国道の時間帯割引により、割引実施前の平成16年度と比べて、夜間（割引時間帯）の交通量が増加するなど一部の時間帯で交通量に変化。東北道の一部では、平成18年のゴールデンウィークには、平成16年度と日交通量がほぼ同じであるにもかかわらず、交通量の変化により渋滞が大きく減少。（施策-9 ETC普及による渋滞の軽減 p70 図9-3参照）

（2）業績計画（今後の取り組みと期待される成果）

今年度も環状道路の整備やジャンクション改良などのネットワーク形成によるハード施策とともに、サグ部における交通集中対策や料金施策などのソフト施策による効果的な渋滞対策を実施する。

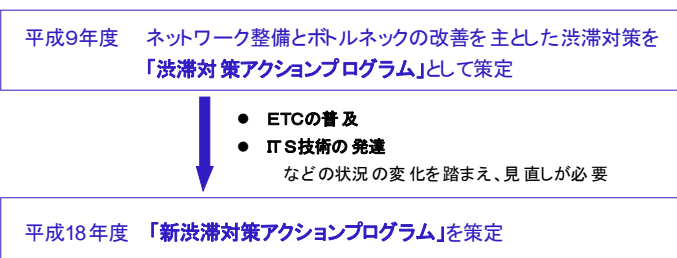
「新渋滞対策アクションプログラム」

阪神高速道路では、渋滞対策の指針として平成18年4月に「新渋滞対策アクションプログラム」を策定。交通集中による渋滞の抜本的な対策であるネットワーク整備やボトルネック改善として事業中路線の整備を着実に進めるとともに、従前から推し進めている交通運用による対策や交通管制による対策についても引き続き実施する。

アクションプログラムでは、対距離料金制の導入目途とされている2008年までに実施すべき施策を短期施策として、また現在事業中のネットワークの整備が完了する概ね10年後までに実施すべき施策を中期施策としてとりまとめた。さらに、それ以降の実施が望まれる事項については、現時点の検討着手が必要と思われるものを長期施策として盛り込んだ。また、これらの対策に加え、近年のETCの普及やITS技術の発達を踏まえて、ソフト面での施策として情報提供の多様化を推し進めるとともに、ETCを活用した料金施策による対策が重要と位置づけている。

今後は、「新渋滞対策アクションプログラム」に基づき、路線やジャンクションの建設などのネットワーク整備を着実にすすめるとともに、ETCの普及、情報提供、交通運用などの短期的な施策については可能なものから順次着手する。

新渋滞対策アクションプログラムの策定



- ETCの普及
- ITS技術の発達
などの状況の変化を踏まえ、見直しが必要

- 抜本的な対策であるネットワーク整備の実施
- 効果的な入路規制などのソフト施策の実施
- ETCを活用した料金施策による対策を追加
- VICSサービスの高度化など、情報提供の充実
- 適切なフォローアップと定期的なプログラムの見直し

主要な短期的対策（目標：平成20年度まで）

(1) 交通のより円滑な運用（レーンマーク、入口制御など）

- 本線合流部の交通運用の改良（守口環状合流部、神戸港線合流部）
- 入口合流部の交通運用の改良（塚本入口など）
- 出口手前の交通集中箇所の改良（阿波座出口、車庫出入口取付き交差点の改良、住吉浜西行出口の改良等）

(2) 交通管制による対策

- 効果的な入路規制の実施
- 情報提供の多様化（VICS配値サービスなど）
- VICSサービスの高度化

(3) 料金施策による対策

- 時間帯割引（社会実験実施中、H17.10～H18.3）
- その他ETCの普及に伴う新たな料金施策の検討（乗り継ぎレート設定等）

(4) その他の対策

- 事故・故障車による渋滞への対策（交通安全対策など）
- 工事による渋滞への対策（工事集約化の推進、工事情報サービスの充実など）

中期的対策（目標：10年以内）

◎ ネットワークの強化

- 大阪地区
現在事業中の淀川左岸線及び大和川線の整備完了を目指します。あわせて、松原JCTと守口JCTの整備を行い、接続強化を図ります。
- 兵庫地区
神戸山手線と神戸線の接続線整備により合流部以西の神戸線の渋滞緩和を図るとともに、神戸長田出口の渋滞解消を図ります。
- 京都地区
現在事業中の新十条通及び油小路線の整備完了を目指します。
- ◎ 交通運用、交通管制および料金施策による対策

長期的対策（目標：10年超）

- 計画・構想段階の路線の事業化について関係機関と調整を行っていきます。

- 大阪都市再生環状道路の整備
- 池田線と淀川左岸線の接続（仮称、大流JCT）
- 阿波座東行拡幅
- 大阪港線と環状線の接続（仮称、信濃橋渡り線）
- 大阪湾岸道路（西伸部）の整備

■ 利用者の視点に立った路上工事縮減【施策-8】(p60 参照)

表 18-6 路上工事時間（会社別）

指標分類		東日本	中日本	西日本	首都	阪神	本四
路上工事時間 [単位:時間/km・年] 道路1kmあたりの路上作業に伴う 年間の交通規制時間	実績値 平成16年度	64	87	80	339	146	66
	実績値(見込み) 平成17年度	62	62	81	340	144	66
	次年度目標値 (H18年度)	58	前年度を下回るよう努め、定期的にチェック	75	325	138	66(下回るよう努力)

※会社独自の調査による数値である

(1) 達成度報告（昨年度の取り組みと成果）

高速道路会社にお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的に前年度に比べ縮減となった。

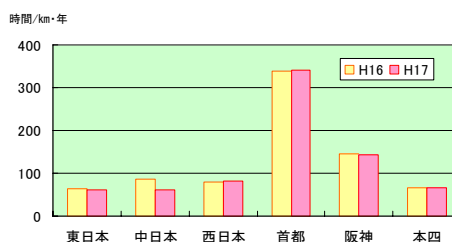
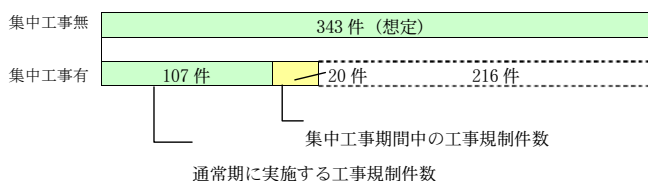


図 18-9 路上工事時間の変化

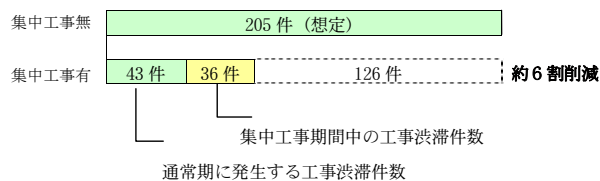
集中工事による効果; 中央道および首都高速道路における集中工事の例

【中央道（高井戸 IC～八王子 IC）の削減効果】

(1) 集中工事による年間工事規制の削減

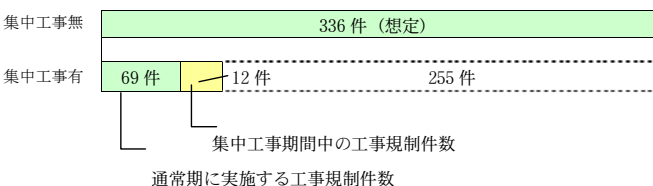


(2) 集中工事による年間工事渋滞の削減

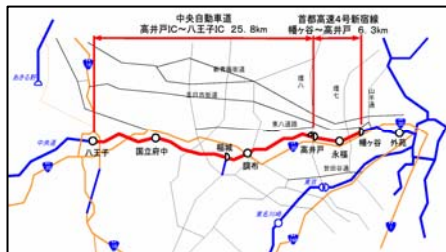
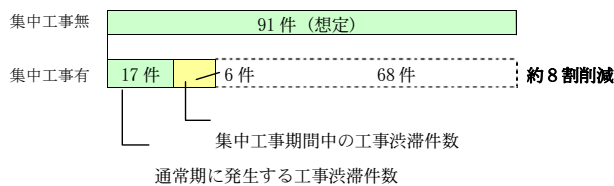


【首都高速 4 号新宿線（幡ヶ谷～高井戸）の削減効果】

(1) 集中工事による年間工事規制の削減



(2) 集中工事による年間工事渋滞の削減



中央道・首都高の集中工事概要図

(2) 業績計画（今後の取り組みと期待される成果）

集中工事等の実施により工事の一層の集約化を図り、路上工事時間・工事規制回数を削減するとともに、交通状況や工事渋滞状況を常に分析し迅速に対策を講ずることで、工事渋滞量の減少を図る。

【VI. 道路行政の進め方を改善する】

■ ETC 普及による渋滞の低減【施策-9】(p68 参照)

※達成度報告と業績計画については p 68 参照

表 18-7 ETC 利用率 (会社別)

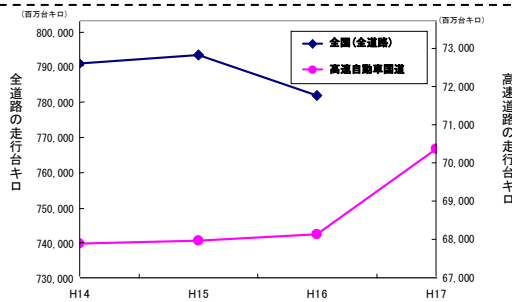
指標分類		東日本	中日本	西日本	首都	阪神	本四
ETC利用率 [単位:%] ETC利用台数/ETC利用可能料金所通行台数	実績値 平成16年度	33.2	36.8	29.6	39.0	26.4	37.7
	実績値(見込み) 平成17年度	56	62	54.9	70	60	57
	次年度目標値 (H18年度)	68	73	68.0	90	90	70

■ 高速道路の利用促進による道路網の機能向上【施策-11】(p78 参照)

※達成度報告と業績計画については p 78 参照

近年の高速道路の利用状況

一般道路の利用は横ばいだが、
高速道路の利用のみ近年伸びている。



全国（全道路）と高速道路の走行台キロの動向

■ 双方向コミュニケーション活動の展開による道路利用者の満足度向上【施策-15】(p102 参照)

表 18-8 会社別顧客満足度

指標分類		東日本	中日本	西日本	首都	阪神	本四
総合顧客満足度 [単位:ポイント] CS調査等で把握する お客様の満足度(5段階評価)	実績値 平成16年度	3.5	3.5	3.5	2.8	3.0	—
	実績値(見込み) 平成17年度	3.5	3.5	3.5	2.7	2.9	3.2
	次年度目標値 (H18年度)	3.5(上回るよう努力)	前年度を上回るよう努め、定期的にチェック	3.5(上回るよう努力)	2.9	3.2	3.2(上回るよう努力)

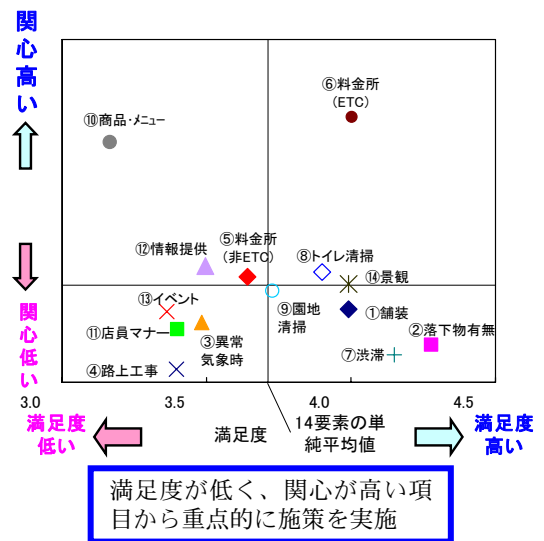
※会社独自の調査による数値である

(1) 達成度報告 (昨年度の取り組みと成果)

【本州四国連絡高速道路(株)による「お客様の満足度についての調査」】

本州四国連絡高速道路(株)においては、利用されるお客様に満足していただけるサービスを提供するために、平成 17 年 11 月より約 4 ヶ月間、本州四国連絡高速道路に対するお客様の満足度を把握する調査を実施した。調査の結果、舗装や走行上の安全性について高い満足度が確認された反面、SA・PAの商品メニューや路上工事のやり方などについての満足度が相対的に低い結果となった。

平成 18 年度においては、特に満足度が低かったSA・PAにおける提供サービスの改善、情報提供の向上や路上工事における複数工事の集約化などにより、満足度を高める取り組みを行う。



平成 17 年度の取り組み事例

本州四国連絡高速道路㈱においては、淡路 SA（神戸淡路鳴門自動車道）、与島 PA（瀬戸中央自動車道）および来島海峡 SA（西瀬戸自動車道）は、平成 17 年度末にリニューアルオープンし、サービスの改善・向上を図った。



与島 P A

(2) 業績計画（今後の取り組みと期待される成果）

今後は、道路全般に対して国民との双方向コミュニケーション活動等により、道路利用者へのきめ細やかな情報収集・情報提供を図り、利用者満足度を高める取り組みを行う予定である。

○利用者への情報提供

フリーマガジン『ハイウェイウォーカー』創刊

NEXCO 東日本とネクセリア東日本株式会社は、4 月 20 日（木）から、高速道路を利用して旅行されるお客様向けの情報誌「ハイウェイウォーカー」を、NEXCO 東日本が管理・運営する 177 箇所サービスエリア（SA）・パーキングエリア（PA）で配布。



【VI. 道路行政の進め方を改善する】

■ 事業進捗管理の強化による事業効果の早期発現【施策-16】(p112 参照)

(1) 達成度報告 (昨年度の取り組みと成果)

平成 18 年 3 月 31 日に締結された独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構と東日本・中日本・西日本・首都・阪神・本州四国連絡高速道路株式会社との協定の公表にあたり、供用目標年次を公表した。

【高速道路の完成予定年度】(協定及び事業認可を基に作成)

【東日本高速道路株式会社】

路線名	完成区間名 ※IC・JCT名は仮称を含む	延長 (km)	完成予定年度
北海道縦貫自動車道 函館名寄線	大沼～落部	30	H24
	落部～八雲	16	H22
	八雲～国縫	22	H18
北海道横断自動車道 黒松内釧路線	余市～小樽JCT	24	H30
	夕張～長沼	34	H23
	古賀～長沼	28	H21
日本海沿岸東北自動車道	トマム～十勝清水	21	H19
	中余～常川	10	H21
	南陽高嵩～山形上山	24	H30
東北中央自動車道 相馬尾花沢線	高登富岡～相馬	46	H23
	相馬～新地	9	H26
	新地～山元	16	H26
常磐自動車道	山元～亶理	12	H22
	亶理～富津中央	9	H19
	三浦南～松戸	6	H27
東関東自動車道 水戸線	松戸～高谷JCT	10	H27
	高谷～茨城	9	H27
	茨城南～茨城JCT	8	H21
北関東自動車道	伊勢崎～太田	16	H20
	太田～足利	10	H23
	足利～岩船JCT	13	H23
高速自動車国道	宇都宮上三川～真岡	7	H19
	宇都宮～笠間	9	H20
	笠間～友部	9	H19
一般国道 1 6 号(横浜横須賀道路)	馬堀海岸～佐原	4	H20
一般国道 4 6 8 号(横浜横須賀道路)	桑利谷JCT～戸塚	9	H27
一般国道 4 6 8 号(首都圏中央連絡自動車道)	八幡～高橋第一JCT	4	H18
	高橋第二JCT～川島	9	H19
	川島～橋川JCT	6	H21
一般国道 4 6 8 号(東京湾横断・木更津東金道路)	橋川JCT～高津白岡	11	H24
	高津白岡～久喜白岡JCT	3	H22
	つくば～つくばJCT	4	H21
一般国道 4 6 8 号(東関東自動車道)	つくば～久喜	12	H18
	久喜～江戸崎	6	H20
	東金IC・JCT～茂原長南	22	H22
一般有料道路	茂原長南～木更津	21	H21
	木更津～木更津JCT	7	H18
			113km

・完成予定年度は、現時点での用地買収状況や工事進捗状況等を踏まえて設定したものである。よって、今後の用地取得の状況等を踏まえて変更の可能性がある。
 ・協定は、概ね5年ごとに見直す予定であり、6年目以降の完成予定年度については、協定変更に合わせて、最新の情勢を踏まえて確度の高いものに見直されることとなる。
 ・延長の合計は、四捨五入の関係で合わない場合がある。

【中日本高速道路株式会社】

路線名	完成区間名 ※IC・JCT名は仮称を含む	延長 (km)	完成予定年度
東海北陸自動車道	飛騨清見～白川郷	26	H19
	海老名南JCT～厚木南	2	H28
	厚木南～伊勢原北	6	H30
第二東海自動車道 横浜名古屋屋線	伊勢原北～秦野	13	H32
	秦野～御殿場JCT	33	H32
	御殿場JCT～長浜沼津	14	H24
中部横断自動車道	長浜沼津～引佐JCT	133	H24
	引佐JCT～豊田東JCT	54	H26
	吉原JCT～富沢	21	H29
近畿自動車道 名古屋開名古屋神戸線	六郷～増穂	10	H28
	増穂～南アルプス	6	H18
	名古屋南～高針JCT	12	H22
尾鷲勢和線	四日市JCT～四日市北JCT	5	H27
	四日市北JCT～孤野	9	H30
	孤野～後山JCT	18	H30
敦賀線	後山JCT～甲賀土山	13	H20
	紀伊長島～紀勢	10	H24
	紀勢～次宮大	10	H20
高速自動車国道	小浜～敦賀JCT	39	H26
		434km	
	一般国道 4 6 8 号(首都圏中央連絡自動車道)	西久保JCT～海老名南JCT	8
一般国道 1 号(新湘南バイパス)	海老名北～相模原	10	H22
	相模原～八王子南	15	H24
	八王子南～八王子JCT	2	H21
一般有料道路	八王子JCT～あきる野	9	H18
	茅ヶ崎海岸～大磯	6	H32
		50km	

・完成予定年度は、現時点での用地買収状況や工事進捗状況等を踏まえて設定したものである。よって、今後の用地取得の状況等を踏まえて変更の可能性がある。
 ・協定は、概ね5年ごとに見直す予定であり、6年目以降の完成予定年度については、協定変更に合わせて、最新の情勢を踏まえて確度の高いものに見直されることとなる。
 ・延長の合計は、四捨五入の関係で合わない場合がある。

【西日本高速道路株式会社】

路線名	完成区間名 ※IC・JCT名は仮称を含む	延長 (km)	完成予定年度
近畿自動車道 名古屋神戸線	甲賀土山～大津JCT	28	H20
	大津JCT～城陽	25	—
	城陽～八幡	4	H28
中国横断自動車道 徳島取松線	八幡～高橋第一JCT	10	H18
	高橋第二JCT～真前	18	H30
	真前～神戸JCT	22	H30
山陰自動車道 鳥取松田線	みなべ～田辺	6	H19
	小浜南～小浜	11	H23
	徳島新宮～山崎JCT	12	H32
四国横断自動車道 阿南中村線	高橋第一JCT～斐川	5	H18
	斐川～出雲	13	H21
	徳島東～徳島JCT	4	H31
東九州自動車道	徳島～徳島JCT～福岡JCT	11	H26
	福岡～豊津	9	H25
	行橋～豊津	7	H26
高速自動車国道	推田南～宇佐	28	H28
	浦久見～依伯	13	H20
	日向～都農	14	H22
一般国道 1 号(第二京阪道路)	都農～高嶺	13	H24
一般国道 4 7 8 号(京都縦貫自動車道)	高嶺～西部	12	H22
一般国道 4 9 7 号(西九州自動車道)	依世保～依世保みなど	3	H21
一般有料道路		31km	

・完成予定年度は、現時点での用地買収状況や工事進捗状況等を踏まえて設定したものである。よって、今後の用地取得の状況等を踏まえて変更の可能性がある。
 ・協定は、概ね5年ごとに見直す予定であり、6年目以降の完成予定年度については、協定変更に合わせて、最新の情勢を踏まえて確度の高いものに見直されることとなる。
 ・第二名神の「技術的見直し区間」は、主要な周辺ネットワークの供用における交通状況等を見て、改めてその踏まえて判断することとし、それまでは着工しない。
 ・高速自動車国道の合計延長(250km)には、第二名神の「技術的見直し区間」の延長(35km)を含まない。
 ・延長の合計は、四捨五入の関係で合わない場合がある。

【首都高速道路株式会社】

路線名	完成区間名 ※IC・JCT名は仮称を含む	延長 (km)	完成予定年度
都道首都高速湾岸線(湾岸線)	晴海～豊洲	1	H24
	豊洲～有明東JCT	2	H20
	大橋JCT～西新橋JCT	4	H21
都道首都高速目黒板橋線(中央環状新宿線)	西新橋JCT～板橋JCT	7	H19
	大井JCT～大塚JCT	9	H25
	埼玉県道高尾池田戸田線(中央環状品川線)	4	H18
都道首都高速武蔵野線(中央環状品川線)	埼玉県道高尾池田戸田線(大宮線)	4	H18
	横浜市道高津法蓮環状北線(横浜環状北線)	8	H24
	大府JCT～大府JCT	2	H20
都道首都高速環状線(川崎環状線)	大府JCT～大府JCT	2	H20
首都高速道路		37km	

・完成予定年度は、現時点での用地買収状況や工事進捗状況等を踏まえて設定したものである。よって、今後の用地取得の状況等を踏まえて変更の可能性がある。
 ・協定は、概ね5年ごとに見直す予定であり、6年目以降の完成予定年度については、協定変更に合わせて、最新の情勢を踏まえて確度の高いものに見直されることとなる。
 ・延長の合計は、四捨五入の関係で合わない場合がある。

【阪神高速道路株式会社】

路線名	完成区間名 ※IC・JCT名は仮称を含む	延長 (km)	完成予定年度
大阪市道高麗道定川左岸線(淀川左岸線)	島屋～海老江JCT	4	H24
	海老江JCT～豊崎	4	H32
	三宅西～三宅JCT	1	H24
大阪府道高麗大和川線(大和川線)	三宅JCT～三宅西	9	H26
	津川JCT～津川長田	2	H22
	山科～十条	3	H20
京都市道高麗道2号線(油小路線)	上烏羽～第二京阪接続部	6	H19
	十条～上烏羽	2	H22
	阪神高速道路		30km

・完成予定年度は、現時点での用地買収状況や工事進捗状況等を踏まえて設定したものである。よって、今後の用地取得の状況等を踏まえて変更の可能性がある。
 ・協定は、概ね5年ごとに見直す予定であり、6年目以降の完成予定年度については、協定変更に合わせて、最新の情勢を踏まえて確度の高いものに見直されることとなる。
 ・延長の合計は、四捨五入の関係で合わない場合がある。

(2) 業績計画 (今後の取り組みと期待される成果)

公表した供用目標の達成に向けて進捗管理を徹底し、スピードアップによる事業効果の早期発現を図る。

■ 事業の最適化によるコストの縮減【施策-17】(p116 参照)

(1) 達成度報告 (昨年度の取り組みと成果)

平成 18 年 3 月 31 日に締結された独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構と東日本・中日本・西日本・首都・阪神・本州四国連絡高速道路株式会社との協定の締結にあたり、建設コスト及び管理コストの縮減を位置づけ、コスト縮減の着実な実施を図る。

○高速自動車国道の建設コストの削減

民営化後 45 年以内の確実な債務返済を行うにあたって、高速自動車国道等においてコスト縮減を実施する。例えば、高速自動車国道については、平成 15 年 3 月 25 日に「コスト削減計画」を策定し、高速自動車国道の建設費約 4 兆円を削減する。また、約 3 兆円を新直轄方式に移行し、さらに、平成 18 年 2 月 7 日の第 2 回国幹会議において更なるコスト削減として約 2.5 兆円の建設コスト削減の具体的内容を確定することにより、約 20 兆円の有料道路事業費をほぼ半減する (約 10.5 兆円)。

【コスト縮減と事業費のイメージ】

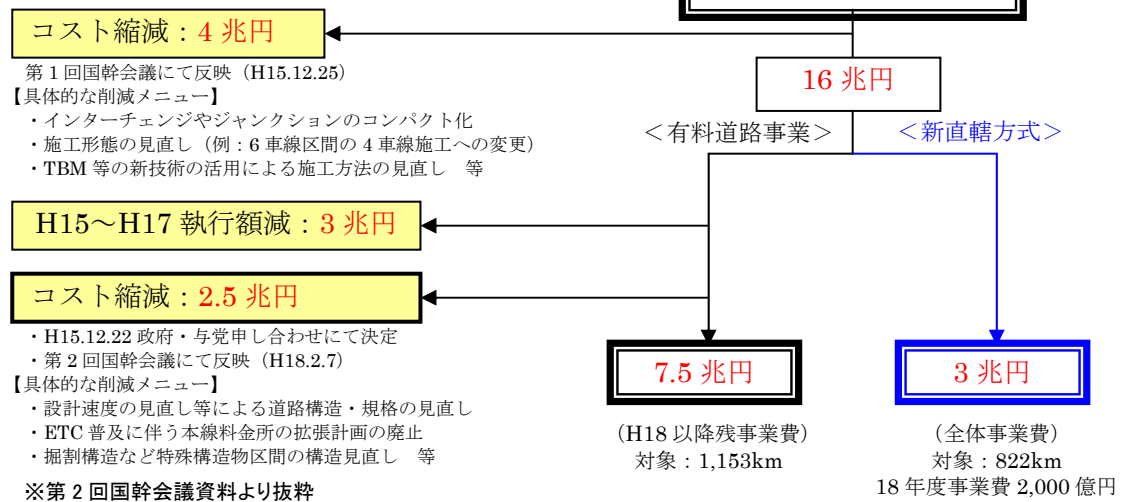


図 18-10 民営化に伴う有料道路事業費半減のイメージ図

○管理コストの削減

有料道路の管理コストについては、平成 17 年度予算において、平成 14 年度予算に比べて 3 割のコスト削減を達成。

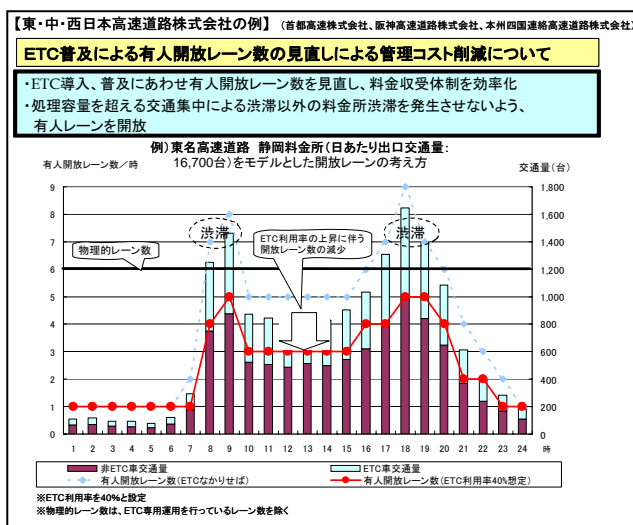


図 18-11 ETC普及による管理コスト削減

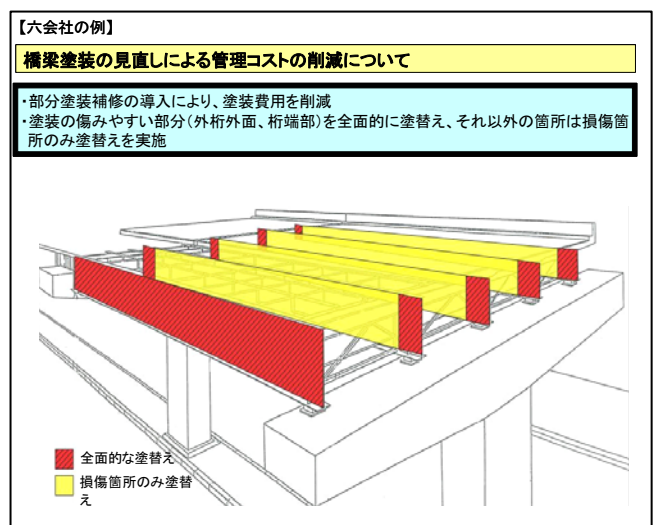


図 18-12 橋梁の管理コスト削減

(2) 業績計画 (今後の取り組みと期待される成果)

引き続き、建設コスト・管理コストの縮減を図る。

地域間交流・観光交流等内外交通の推進

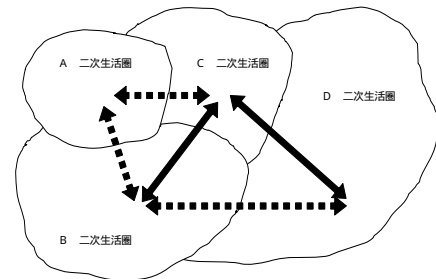
～ 住民生活の利便性向上、地域経済の活性化等に資する地域間交流を支援する道路整備 ～

(1) 取組みの背景と必要性

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(通勤、通学、医療、福祉、防災等)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が必要となるが、隣接する二次生活圏の中心都市を結ぶ国道が改良されていない地域が存在している。

そこで、地域間を結ぶネットワークの強化を目指すため、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」の重点的な整備を推進する。



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17年度は、新たに5ルートの「地域間交流ルート」の整備を完了する目標に対し、4ルートの整備を完了し、着実に整備は進んでいる。

平成18年度も引き続き地域間交流等の促進を支援

平成18年度は、新たに7ルートの「地域間交流ルート」について整備を完了する。

【隣接生活圏を結ぶルート概念図】

(3) 代表的な指標の動向

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

平成17年度は1ルートの整備が未完了のため、実績値は74%にとどまっている。平成18年度は76%に向上することを目標とする。

H16 実績	H17 目標	H17 実績	H18 目標	H19 目標
74%	75%	74%	76%	77%

東北地方での整備事例(平成17年度)

整備効果

国道115号土湯バイパスの開通により、土湯峠の交通難所が解消され、年間を通じて安全で快適な通行が可能となった。

また、これまでより、時間短縮が図られ、福島県内有数の観光地である会津地方と東北地方とのアクセス性が向上したことにより、観光地のより一層の活性化や安定した地域間交流が期待される。

さらに、事前通行規制区間が解消されたことにより、救命・救急・医療・消防活動など緊急輸送道路ネットワークとして十分な機能を果たすことができる。



整備前(冬期間の交通状況)



整備後(安全・安心な道路に)

福島市～猪苗代町間の所要時間が短縮

整備前 || 所要時間94分

整備後 || 所要時間70分 **24分短縮!**

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(安定到達人口)が約60万人増加～

(1) 取組みの背景と必要性

日常生活に必要な移動の確保

日常生活で都市機能を楽しむために中心となる都市へ移動する際の渋滞や、すれ違いが困難な区間の存在は、日常的な移動の安全性や快適性を損ない、地方部の生活に影響を与えている。

このため、地域内の拠点等を効率的に連絡する道路整備が必要となっている。

(2) 達成度報告と業績計画

安定到達人口が約60万人増加

平成17年度の安定到達人口の増加は約60万人と、目標の約80万人に対し、約8割の達成度に留まった。厳しい財政状況等により、地方の事業量が減少し、目標達成に必要な路線の供用に一部遅れが生じたためと考えられる。

目標達成に向け、効率的な事業実施を図る

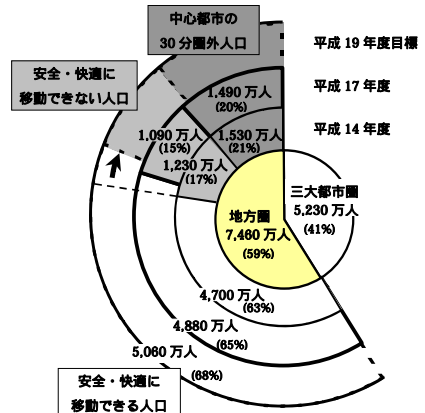
平成18年度も引き続き、1.5車線の道路整備の積極的な採用等による効率的な事業や、市町村合併支援道路整備など地域内の効果的なネットワークの形成に寄与する事業を推進する。

(3) 代表的な指標の動向

ブロック別の安定到達率

安定到達率(日常活動圏人口に対する安定到達人口の割合)の増加が大きいブロックは、北陸、近畿、四国、沖縄であった。(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19年度の目標値(安定到達率68%)の達成に向け、平成18年度は67%に向上することを目標とする。



【中心となる都市まで安全・快適に移動できる人口の状況】

H16実績	H17目標	H17実績	H18目標	H19目標
65%	66%	65%	67%	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16年度		平成17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	414	73.1%	419	74.0%	5	0.8%
東北	981	630	64.2%	637	64.9%	7	0.7%
北陸	471	304	64.6%	309	65.7%	6	1.2%
関東	1,396	850	60.9%	860	61.6%	10	0.7%
中部	851	533	62.6%	537	63.2%	5	0.6%
近畿	598	384	64.2%	390	65.1%	6	0.9%
中国	767	464	60.5%	468	61.0%	4	0.5%
四国	412	261	63.4%	266	64.6%	5	1.2%
九州	1,305	900	69.0%	910	69.8%	10	0.8%
沖縄	119	79	66.7%	82	69.3%	3	2.6%
合計	7,467	4,820	64.5%	4,879	65.3%	60	0.8%

平成17年度の施策の事例「市町村合併支援事業」

平成17年3月3日に大分県佐伯市郡9市町村の合併により新佐伯市が誕生した。

H17年度の整備効果

旧鶴見町と旧佐伯市を結ぶ合併支援道路である一般県道梶寄浦佐伯線の供用(H17.12.26)により、佐伯市東部から佐伯市中心部へのアクセスが向上した。(3.2km 1.1km、6分短縮)



担当：道路局 地方道・環境課

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) 取組みの背景と必要性

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割が集中している。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する必要がある。



【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（H17実績：75%）。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
- ・ 歩行者案内のための地図標識の整備推進、「通り名で道案内」の社会実験 等

小型で簡易な標識も活用した好事例

愛知県においては、基本的には通常の標識（右上の例）の整備を進めているが、交差点ごとの現場状況に応じ小型標識を採用【解消数68箇所（全体の4.1%）】。引き続き、景観や歩道幅への影響、コスト面などに配慮し、小型で簡易な標識も活用し整備の進捗を図る。

(3) 代表的な指標の動向

平成17年度末は対前年度比5ポイントの増

都道府県道以上が相互に交わる交差点における整備率は平成17年度末時点で65%（対前年度比+5ポイント）。平成16年度よりも整備交差点が増加しているものの、平成19年度末目標達成に向け、更に整備を加速させることが必要である。

H16実績	H17目標	H17実績	H18目標	H19目標
60%	69%	65%	78%	90%

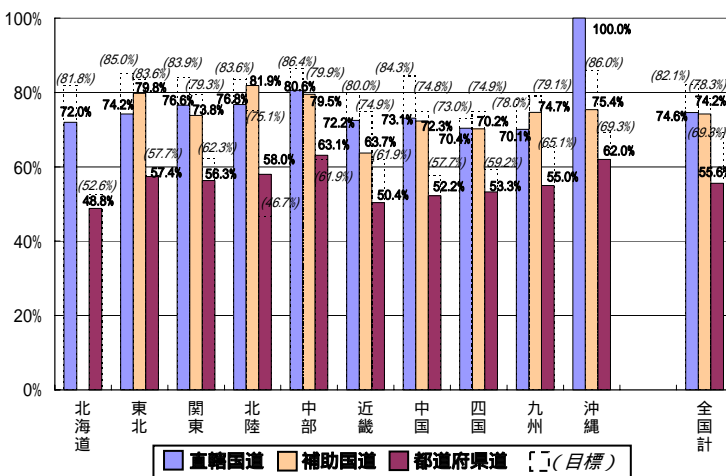


図 21-1 地方整備局等別整備状況



図 21-2 小型で簡易な標識の例

担当：道路局 企画課

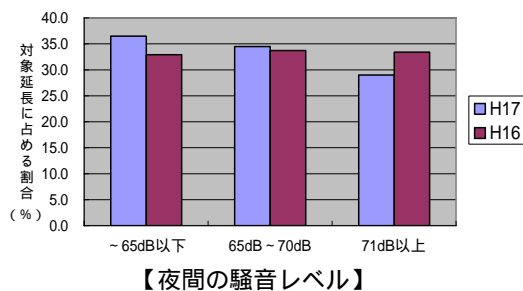
夜間の自動車交通による騒音の低減

(1) 取組みの背景と必要性

全国的に騒音状況は改善傾向だが、未だ厳しい状況

全国的に直轄国道沿道における騒音の状況は改善傾向にあるものの、未だ厳しい状況にあり、直轄国道の騒音対策地域における夜間要請限度で評価しても、約3割が未達成となっている。

特に、関東地方や近畿地方、中国地方においては低い達成率であり、これらの地域における改善が急務となっている。



(2) 達成度報告と業績計画

低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置により沿道騒音の低減化を進める

平成17年度は、平成16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、新たに低騒音舗装694km、遮音壁26kmを敷設した。その結果、夜間騒音要請限度を超える区間を約149km解消した。

夜間の騒音要請限度を超える地域を中心に、低騒音舗装の敷設等を実施

平成18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実施し、より効果的な対策の実施に努める。

(3) 代表的な指標の動向

夜間騒音要請限度達成率

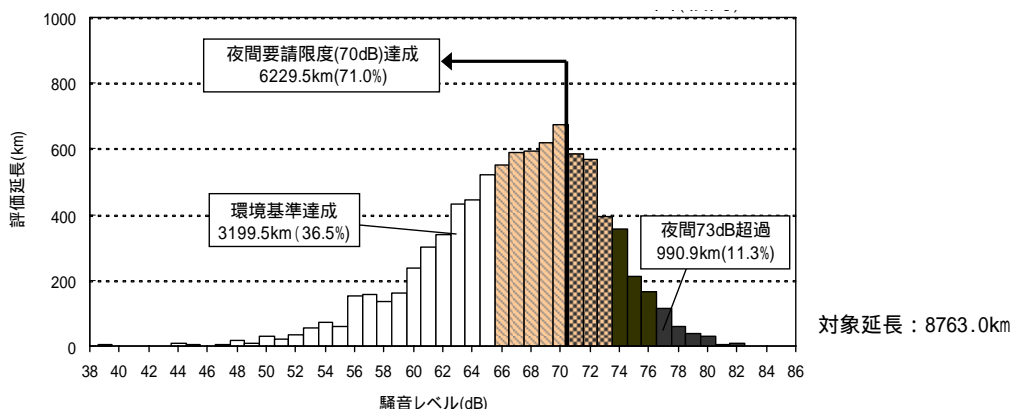
直轄国道約22,000kmのうち、騒音の環境基準の類型指定 騒音規制法に基づく地域の指定 のいずれかがなされている地域を通過する約8,800kmを対象とし、そのうち夜間の騒音要請限度（70dB）を達成する延長の占める割合を「夜間騒音要請限度達成率」として評価する。

平成17年度の達成率は、全国平均で71%となり、前年度の値67%から上昇している。全国的に沿道における騒音の状況は改善傾向にあるが、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2ポイント下回っているなど、なお厳しい状況にある。

指定地域内において道路周辺の生活環境が著しく損なわれていると認めるとき、市町村長が都道府県公安委員会に対し道路交通法の規定による措置を要請できる値である。幹線道路沿い夜間では70dBとなっている。

H16実績	H17目標	H17実績	H18目標	H19目標
67%	68%	71%	72%	72%

(平成19年度の目標値は社会資本整備重点計画での目標値(61%(H14) 72%(H19))



【騒音レベル別出現頻度（全国・延長ベース）】

担当：道路局 地方道・環境課 道路環境調査室

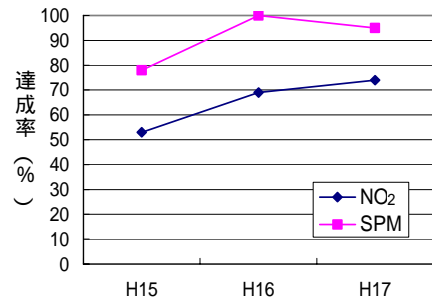
局地対策による大気環境の改善

(1) 取組みの背景と必要性

全国的に大気状況は改善傾向

二酸化窒素(NO₂)については、全国平均では平成 16 年度に比べて環境基準達成率が向上し、大気中の濃度値改善の傾向も見られた。一方、浮遊粒子状物質 (SPM) については、全国平均では環境基準達成率が悪化し、大気中の濃度値が増加したが、平成 16 年度から継続して観測している観測所の平均では、環境基準達成率 100%を維持している。

しかし、大都市内の幹線道路の交差点部など局地箇所においては、依然として環境基準を達成していない箇所が存在し、対策が急務となっている。



【環境基準達成率】

(2) 達成度報告と業績計画

交差点の立体化等による沿道環境の改善と常時観測の強化

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

また、効果的な大気質対策の立案・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 27 箇所でも常時観測局によるデータ公表を開始した。

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。また、低公害車の普及を促進させるため、低公害車の購入・改良に対する補助を実施する。

(3) 代表的な指標の動向

NO₂、SPM の環境基準達成率

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(NO₂、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た。併せて、濃度値でも補足評価を行った。

平成 17 年度の達成局の割合は、NO₂ : 74%、SPM : 95%となった。環境基準に対応する濃度値の各観測局の平均は、NO₂ : 0.053ppm、SPM : 0.072mg/m³である。SPM については、前年度より悪化しているが、これは平成 17 年度に新たに設置した観測局において非達成局があったためである。平成 16 年度から継続して観測している観測所の平均では、環境基準達成率 100%を維持している。

		H16 実績	H17 目標	H17 実績	H18 目標	H19 目標
NO ₂	達成局	69%	81%	74%	85%	約 9 割
	濃度 (ppm)	0.056	H16 実績より改善	0.053	-	-
SPM	達成局	100%	H16 水準を維持	95%	H16 水準を維持	H16 水準を維持
	濃度 (mg/m ³)	0.067	H16 実績より改善	0.072	-	-

担当 : 道路局 地方道・環境課 道路環境調査室

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】

NO₂

H15 実績	H16 実績	H17 実績	H19 目標
67%	73%	79%	約 8 割

SPM

H15 実績	H16 実績	H17 実績	H19 目標
10%	21%	25%	約 6 割

(指標の定義)

NO₂: 自動車 NO_x・PM 法対策地域内の対象測定局のうち、NO₂ について環境基準を達成している自動車排出ガス測定局と国土交通省常時観測局の合計における割合 (データは前年度)

SPM: 自動車 NO_x・PM 法対策地域内の対象測定局のうち、SPM の当初の測定値 (平成 13 年) における道路寄与分が半減している測定局の割合 (データは前年度)

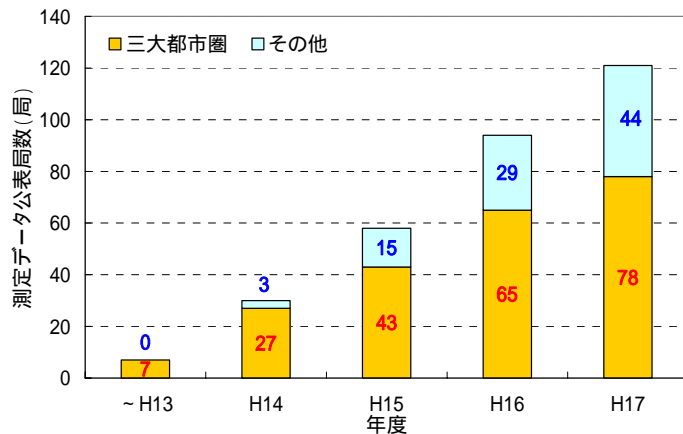
自治体設置の自動車排出ガス測定局データは、その公表が翌年度秋頃であり、かつ適宜の情報収集が困難であることから、個別箇所に係る効果的対策立案等に支障を生ずる場合もある。このため国土交通省では、直轄国道における迅速なデータ収集を目的として、常時観測局を設置している (現在 122 局で測定データ公表)。

「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、このような国土交通省常時観測局での測定データ充実を踏まえ、常時観測局データを用いた評価を行っている。

【常時観測局 県別一覧 (H17)】

	観測局数	うち、 対策地域内
北海道	8	
宮城県	2	
東京都	17	17
神奈川県	6	6
千葉県	5	5
埼玉県	4	4
山梨県	1	
新潟県	1	
石川県	1	
静岡県	5	
岐阜県	3	
愛知県	16	16
三重県	2	1
京都府	4	
大阪府	10	10
兵庫県	19	19
福井県	1	
奈良県	1	
和歌山県	1	
鳥取県	1	
岡山県	1	
広島県	2	
山口県	2	
徳島県	1	
香川県	1	
愛媛県	1	
高知県	1	
福岡県	3	
熊本県	1	
沖縄県	1	
合計	122	78

【常時観測局数の推移 (測定データの公表を開始した局)】



	~ H13	H14	H15	H16	H17
全国	7	30	58	94	122
三大都市圏	7	27	43	65	78
首都圏	0	11	14	26	32
中部圏	6	7	13	17	17
近畿圏	1	9	16	22	29
その他	0	3	15	29	44

指標ごとの目標と実績

基準実績（H14）

1) 供用中道路の機能を維持する

橋梁の予防保全率	【施策-1】	86%
(道路構造物保全率)	(橋梁)	86%
	(舗装)	91%

2) 供用中道路の安全・安心を確保する

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	【施策-2】	66%
防災上課題のある市街地の割合	【施策-3】	37%
道路交通における死傷事故率	【施策-4】	118.4 件/億台キロ
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	【施策-5】	約17%

3) 道路交通を円滑化する

道路渋滞による損失時間	【施策-7】	38.1 億人時間/年
路上工事時間	【施策-8】	201 時間/km・年
E T C 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) (開かずの踏切の速効対策率)	【施策-10】	136.6 万人・時間/日 (但し、平成16年度実績)

4) 都市と地域を活性化する

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)	【施策-11】	13%
拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	【施策-12】	59%
市街地の幹線道路の無電柱化率	【施策-13】	約7%

5) 環境を保全する

自動車交通のCO ₂ 排出削減量	【施策-14】	-
-----------------------------	---------	---

6) 道路行政の進め方を改善する

道路利用者満足度	【施策-15】	2.6 点
ホームページアクセス数	【施策-15】	1,546 万アクセス/年
道路事業の総合コスト縮減率	【施策-17】	-

7) フォローアップ対象テーマ

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	【施策-19】	72%
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	【施策-20】	63%
路線番号の認識できる交差点の割合	【施策-21】	-
夜間騒音要請限度達成率	【施策-22】	61%
②NO ₂ 環境目標達成率、SPM環境目標達成率	【施策-23】	, -

H17 目標

現在(H17)実績

来年(H18)目標

計画目標(H19)

91%	90%	96%	概ね 100%
88%	85%	91%	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)

72%	73%	74%	約 76%
34%	34.6%	33%	32%
約 112 件/億台キロ	119.5 件/億台キロ (暫定値)	約 110 件/億台キロ	約 108 件/億台キロ
約 35%	約 39%	約 42%	約 5 割

約 36.2 億人時間/年	約 35.1 億人時間/年	1 年前倒しで約 1 割削減	約 1 割削減
177 時間/km・年 (平成 14 年度比 12%削減)	126 時間/km・年 (平成 14 年度比 37%削減)	169 時間/km・年 (平成 14 年度比 16%削減)	161 時間/km・年 (平成 14 年度比 20%削減)
約 70% (平成 18 年春)	約 65% (平成 18 年春)	約 75% (平成 19 年春)	-
約 85% (平成 18 年春)	約 73% (平成 18 年春)	約 90% (平成 19 年春)	-
約 85% (平成 18 年春)	約 65% (平成 18 年春)	約 90% (平成 19 年春)	-
- 70 箇所 -	- 109 箇所 15%	- - 約 32%	130.0 万人・時間/日 (平成 21 年度目標) - 100% (平成 22 年度目標)

14%	14%	15%	15%
66%	66%	67%	68%
約 11%	約 11% (暫定値)	約 13%	約 15%

平成 22 (2010) 年度で約 800 万 t-CO₂/年削減

約 2.9 点	約 2.9 点	約 2.9 点	約 3.0 点
約 6,200 万アクセス/年	6,192 万アクセス/年	約 8,100 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 約 9%の縮減	平成 14 年度のコストに対して 10.6% (暫定値) の縮減	平成 14 年度のコストに対して 約 12%の縮減	平成 14 年度のコストに対して 15%の縮減

75%	74%	76%	77%
66%	65%	67%	68%
69%	65%	78%	90%
68%	71%	72%	72%
81% , 100%	74% , 95%	85% , 100%	約 9 割 , 100%

国土交通省政策評価基本計画

【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
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 ¹ :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 ² :塩害地域にある橋梁、アルカリ骨材反応 ³ :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18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 ⁴ かつ予防的修繕 ⁵ が行われている延長の割合	平成18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(わだち掘れ量30mm相当、又はひび割れ率30%程度未満〔MCI ⁶ >4.0〕)の延長の割合	平成18年3月末
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 ⁷ 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 ⁸ 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18年3月末
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 ⁹ 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18年3月末
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18年2月末
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	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 ¹⁰ のバリアフリー化 ¹¹ の割合	平成18年3月末
道路渋滞による損失時間	渋滞がない場合の所要時間 ¹² と実際の所要時間の差 ¹³	平成17年度
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 ¹⁴	平成17年度
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18年6月 ^{注1}
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 ¹⁵ と無い場合 ¹⁶ の踏切通過に要する時間の差	平成17年3月末
規格の高い道路を使う割合	全道路の走行台キロ ¹⁷ に占める自動車専用道路等の走行台キロの割合	平成17年度
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 ¹⁸ の割合	平成18年3月末
市街地の幹線道路の無電柱化率	市街地 ¹⁹ の幹線道路 ²⁰ のうち、電柱、電線のない延長の割合	平成18年3月末
自動車交通のCO ₂ 排出削減量	運輸部門のうち、自動車交通における平成17(2005)年からのCO ₂ 排出削減量	平成18年5月 (当該年の2年後) ^{注2}
道路利用者満足度	道路利用者満足度調査 ²¹ における「よく使う道路全般に対する満足度」の値	平成18年3月
ホームページアクセス数	道路関係ウェブサイト ²² 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 ²³ の合計	平成17年度
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18年6月
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 ²⁴ 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18年3月末

指 標		定 義	データ取得時期
	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 ²⁵ 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18年3月末
	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	平成18年3月末
	夜間騒音要請限度達成率	環境基準類型指定地域 ²⁶ または騒音規制区域 ²⁷ 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 ²⁸ を達成している道路延長の割合	平成18年4月
②	NO ₂ 環境目標達成率	自動車NOx・PM法 ²⁹ 対策地域内で、NO ₂ について環境基準 ³⁰ 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18年4月
	SPM環境目標達成率	自動車NOx・PM法 ²⁹ 対策地域内で、SPMについて環境基準 ³⁰ 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18年4月

注1) 日別データ：平成18年6月15日

注2) 平成16(2004)年におけるCO₂排出量は平成18(2006)年5月に公表されている

【注】

- 1 「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。
- 2 「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。
- 3 「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。
- 4 「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。
- 5 「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。
- 6 「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。
- 7 「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。
- 8 「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。
- 9 「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。
- 10 「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。
- 11 「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。
- 12 「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。
- 13 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。)
- 14 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。

- 15 「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。
- 16 「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。
- 17 「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。
- 18 「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。
- 19 「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。
- 20 「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。
- 21 「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18年3月21日から3月29日にかけて調査を実施し、2万人から回答が得られた。）
- 22 「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。
- 23 「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。
- 24 「地域の中心の都市」の定義は指標 に同じ。ただし、指標 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）
- 25 「地域の中心の都市」の定義は指標 に同じ。ただし、指標 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）
- 26 「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。
- 27 「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。
- 28 「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。
- 29 「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。
- 30 「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。