

政策目標2 パリアフリー社会の実現

すべての人々、特に高齢者や障害者等にとって、生活空間が移動しやすく、暮らしやすい状態にあること

(3) 移動空間をバリアフリー化する

高齢者や障害のある人が自立して社会生活を送っていく上で、快適で生活しやすい生活環境の基盤整備は重要な課題であるため、障害者等すべての人が安全に安心して移動し、社会参加できるよう、公共交通機関、歩行空間等移動空間のバリアフリー化を推進する。

業績指標：1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化

目標値：道路 約5割 (H19)

旅客施設の段差解消

7割強 (H19)

視覚障害者誘導用ブロック

8割強 (H19)

実績値：道路：25% (H15)

旅客施設の段差解消：集計中 (H15)

実績値については8月頃集計予定
視覚障害者誘導用ブロック：集計中 (H15)

実績値については8月頃集計予定

初期値：道路 17% (H14)

旅客施設の段差解消

39.4% (H14)

視覚障害者誘導用ブロック

72.0% (H14)

業績指標：低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数

目標値：低床バス 30% (H17)

ノンステップバス 10%

福祉タクシー 2,600台

実績値：低床バス：集計中 (H15)

実績値については8月頃集計予定

ノンステップバス：集計中 (H15)

実績値については8月頃集計予定

福祉タクシー：集計中 (H15)

実績値については8月頃集計予定

初期値：低床バス 5.7% (H12)

ノンステップバス 26%

福祉タクシー 2,050台

業績指標：バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合

目標値：鉄軌道車両 20% (H17)

旅客船 25%

航空機 35%

実績値：鉄軌道車両：集計中 (H15)

実績値については8月頃集計予定

旅客船：集計中 (H15)

実績値については8月頃集計予定
航空機：32% (H15)

初期値：鉄軌道車両 10% (H12)

旅客船 0 %
航空機 0.7%

業績指標 2 : 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化

(指標の定義)

1日あたりの平均利用者数が5千人以上の旅客施設周辺等における主な道路のうちバリアフリー化された道路の割合

【社会資本重点計画第2章に記載】

(目標値設定の考え方)

平成22年まで100%を目指す(移動円滑化の促進に関する基本方針)こととして、平成19年度の目標を設定。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

地方公共団体(事業主体)

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14	H15
		1割		17%	25%

業績指標 2 : 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化

(指標の定義)

・旅客施設の段差解消

1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上である旅客施設(鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル)のうち、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準第4条(エレベーター、スロープ等の設置による段差の解消)を満たしたものの割合。

【社会資本重点計画第2章に記載】

・視覚障害者誘導用ブロック

1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上である旅客施設(鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル)のうち、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準第8条(視覚障害者誘導用ブロックの設置)を満たしたものの割合。

【社会資本重点計画第2章に記載】

(目標値設定の考え方)

交通バリアフリー法に基づく移動円滑化の促進に関する基本方針において、平成22年までに1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルについて原則として移動円滑化を達成することを目指しており、それを現況値との勘案で平成19年度の目標値を設定している。

(考えられる外部要因)

旅客施設の構造等

(他の関係主体)

・地方公共団体(事業主体)

過去の実績値の推移(旅客施設の段差解消)

	H12	H13	H14	H15
旅客施設		33.3%	39.4%	集計中
鉄軌道駅	29%	32.9%	39.0%	集計中
バスターミナル	60%	68.2%	71.1%	集計中
旅客船ターミナル	33.3%	37.5%	55.6%	75%
航空旅客ターミナル	5%	9.5%	18.2%	28.6%

過去の実績値の推移(視覚障害者誘導用ブロック)

	H12	H13	H14	H15
旅客施設	57.2%	64.3%	72.0%	集計中
鉄軌道駅	57.7%	64.8%	72.6%	集計中
バスターミナル	47.6%	54.5%	57.8%	集計中
旅客船ターミナル	33.3%	37.5%	44.4%	50%
航空旅客ターミナル	31.8%	33.3%	36.4%	47.6%

業績指標 3 : 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数

(指標の定義)

低床バスについては、床面高さ65センチメートル以下の車両。ノンステップバスについては、乗降口に階段のない車両。福祉タクシーは、寝台専用車、車椅子専用車、兼用車両であり、乗降設備としてリフトやスロープがある車両。

(目標値設定の考え方)

低床バス及びノンステップバスについては、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化の促進に関する基本方針において、バス車両に関し原則として10年から15年で低床化された車両に代替すること、平成22年までにバス総車両の20%から25%をノンステップバスとすることを目指しており、それを現況値との勘案で平成17年度の目標値を設定している。福祉タクシーについては、福祉タクシーの需要が特に増加した年である平成9年度末時点からの倍増を目指す。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

・地方公共団体(事業主体)

・交通事業者(事業主体)

過去の実績値の推移

	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15
低床バス	1.4%	2.3%	3.6%	4.9%	8.8%	13.9%	集計中
ノンステップバス	0.2%	0.7%	1.4%	2.2%	3.9%	6.6%	集計中
福祉タクシー	1,315台	1,431台	1,812台	2,050台	2,339台	3,276台	集計中

(低床バス、ノンステップバスについては、H12以降は移動円滑化基準適合車の割合)

業績指標4：バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合

(指標の定義)

鉄軌道車両については、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準第29条から第33条(乗降口、客室、連結部等の基準)に適合する車両。

旅客船については、移動円滑化基準第41条から第55条(出入口、客室、便所等についての基準)に適合する船舶。

航空機については、移動円滑化基準第56条から第61条(通路、客室、便所等の基準)に適合する航空機。

(目標値設定の考え方)

交通バリアフリー法に基づく移動円滑化の促進に関する基本方針において、平成22年までに鉄軌道車両については総車両数の約30%、旅客船については総隻数の約50%、航空機については、総機材数の約40%を移動円滑化することを目指しており、それを現況値との勘案で平成17年度の目標値を設定している。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

- ・地方公共団体(事業主体)
- ・交通事業者(事業主体)

過去の実績値の推移

	H12	H13	H14	H15
鉄軌道車両	10%	14.8%	19.4%	集計中
旅客船	0%	0.2%	2.1%	4.4%
航空機	0.7%	12.5%	24.5%	32.1%

主な施策等 ここから以下は昨年度同様協力して記述

主な施策の概要

歩行空間のバリアフリー化の整備()

市街地の駅、商店街、病院などの主要ルートにおいて、誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道などの整備、歩道の段差解消等を実施。特に旅客施設周辺における主な道路において歩行空間のバリアフリー化を推進。

予算額：市街地の歩行空間のバリアフリー化
5,479億円(H15)

旅客施設のバリアフリー化の推進()

補助・税制・融資制度などの支援措置により、鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港等の旅客施設のバリアフリー化を推進。

予算額：鉄軌道駅におけるバリアフリー化の推進
71.7億円(H15)
バスターミナルにおけるバリアフリー化
14.5億円の内数(H15)
旅客船ターミナル等におけるバリアフリー化
2944.4億円の内数(H15)
空港のバリアフリー化
469.8億円の内数(H15)

車両等のバリアフリー化の推進()

補助・税制・融資制度などの支援措置により、ノンステップ

バスの導入、旅客船のバリアフリー化等、車両等のバリアフリー化を推進。

予算額：ノンステップバス等の導入の促進等

30.9億円の内数+17.4億円の内数(H15)
旅客船のバリアフリー化の推進
0.3億円(H15)

基本構想策定促進

市町村による基本構想の策定の一層の促進を図ることにより、旅客施設のバリアフリー化を推進する。

予算額：基本構想策定促進のための環境整備の推進
0.2億円(H15)

(注) を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

1. 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路のバリアフリー化

・平成15年度の実績値については約25%と平成14年度実績から8%増加しており歩行空間のバリアフリー化は順調に進捗している。バリアフリー重点整備地区における特定経路のバリアフリー化率が国が管理している国道、都道府県が管理している国道、都道府県道と比較して市区町村道の値が低く、市区町村の積極的な取組みが必要である。

2. 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化

鉄軌道駅

平成15年度の段差解消の実績値は現在集計中であるが、平成13年度の実績値は32.9%、平成14年度は39.0%である。事業者別に実績値をみると、JR旅客会社については平成13年度の26.2%から平成14年度には33.4%に、大手民鉄については平成13年度の35.3%から平成14年度には41.5%に、営団・公営地下鉄については、平成13年度の34.3%から平成14年度には39.7%にそれぞれ増加している。このうち、JRの値がやや平均値を下回っているのは、1事業者当たりの対象駅数が多いとともに、比較的古い駅施設が多いため、エレベーター等を新たに設置する場合には、相当程度の改良工事が必要とされることが一因であると考えられる。また、営団・公営地下鉄については、地下に駅があるために、新たにエレベーター等を設置する場合、大規模な改良工事を行う必要があること等の理由から、段差の解消が進みにくい駅もあるが、比較的新しく開通した地下鉄については、整備の段階からバリアフリーを考慮していること等から、ほぼ段差が解消されている。事業者によっては輸送人員の伸び悩み等の経営的な不安要素はあるものの、鉄軌道駅の段差の解消は進捗してきている。

視覚障害者誘導用ブロックの設置については、平成13年度の実績値は64.8%、平成14年度は72.6%である。事業者によっては輸送人員の伸び悩み等の経営的な不安要素はあるものの、順調に進捗してきている。

バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル

平成15年度の実績値は現在集計中であるが、段差解消につ

いて、平成 13 年度の実績値はバスターミナルについては 68.2%、旅客船ターミナルについては 37.5%、航空旅客ターミナルについては 9.5%であり、平成 14 年度はバスターミナルについては 71.1%、旅客船ターミナルについては 55.6%、航空旅客ターミナルについては 18.2%である。また、視覚障害者誘導用ブロックの設置について、平成 13 年度の実績値はバスターミナルについては 54.5%、旅客船ターミナルについては 37.5%、航空旅客ターミナルについては 33.3%であり、平成 14 年度はバスターミナルについては 57.8%、旅客船ターミナルについては 44.4%、航空旅客ターミナルについては 36.4%である。輸送人員の減少等の経営的な不安要素はあるものの、旅客施設のバリアフリー化設備整備は進捗してきている。

3. 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数

(低床バス車両・ノンステップバス車両)

平成 15 年度の実績値は現在集計中であるが、平成 14 年度の実績値は低床バス車両の導入割合については 13.9%、ノンステップバスの導入割合については 6.6%となっている。輸送人員の減少に伴い、交通事業者においては長期的には減収減益が懸念される中、バリアフリーに対する投資については堅実に推移している。

(福祉タクシー)

平成 15 年度の実績値は現在集計中であるが、平成 14 年度の実績値は福祉タクシーの導入数については、3,276 台となっている。輸送人員の減少に伴い、交通事業者においては長期的には減収減益が懸念される中、バリアフリーに対する投資については堅実に推移している。

4. バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合

平成 14 年度の実績値は現在集計中であるが、平成 14 年度の実績値は鉄軌道車両の割合については 19.4%、旅客船の割合については 2.1%、航空機の割合については 24.5%となっている。

鉄軌道車両及び航空機については、目標に向けて実績値を着実に伸ばしている。今後、鉄軌道車両及び航空機の代替が進むなかで、引き続き交通事業者に対して働きかけを行うほか、支援制度を併せて活用することで目標に向けて着実に実績値が伸びるものと考えられる。

旅客船については、平成 14 年度よりバリアフリー化基準が適用されたため、平成 14 年度末では実績値が低い水準にとどまっている。今後は、船齢 15 年以上の船舶を中心に代替建造が進むなかで、引き続き、旅客船事業者にはバリアフリー化の働きかけを行うほか、支援制度を併せて活用することで、バリアフリー船への代替が進むものと考えられ、目標に向けて実績値は伸びるものと考えられる。

(施策の実施状況)

1. 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化

歩行空間のバリアフリー化については、市街地の駅、商店街、病院などの主要ルートにおいて、誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道などの整備、歩道の段差解消等を実施するとともに、特に旅客施設周辺における主な道路において歩行空間のバリアフリー化を推進している。今後、各市町村の基本構想の策定が進むに従い、整備も進捗するものと考えら

れる。

2. 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化

旅客施設のバリアフリー化については、基本的には交通事業者がバリアフリー化のための投資を行っており、補助・税制・融資等の支援制度の活用を通じてバリアフリー化を進めている。輸送人員の減少に伴い、今後交通事業者の投資意欲が減退する恐れがあるが、各支援制度の有効活用及び交通バリアフリー法における基本構想の策定促進などの施策を推進することを通じて旅客施設のバリアフリー化が進むと考えられる。

3. 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数

低床バス、ノンステップバス車両のバリアフリー化及び福祉タクシーの導入については、基本的には交通事業者がバリアフリー化のための投資を行っており、補助・税制・融資等の支援制度の活用を通じてバリアフリー化を進めている。輸送人員の減少に伴い、今後交通事業者の投資意欲が減退する恐れがあるが、各支援制度の有効活用及び交通バリアフリー法における基本構想の策定促進などの施策の推進の推進に加え、既存の車両の買い替えが進むことにより、バス車両のバリアフリー化等が進むと考えられる。

4. バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合

鉄軌道車両、旅客船及び航空機のバリアフリー化については、基本的には交通事業者がバリアフリー化のための投資を行っており、補助、税制、融資等の支援制度の活用を通じてバリアフリー化を進めている。輸送人員の減少に伴い、今後交通事業者の投資意欲が減退する恐れがあるが、各支援制度の有効活用等に加え、既存の車両等の買い替えが進むことにより、鉄軌道車両、旅客船、航空機のバリアフリー化が進むと考えられる。

5. 基本構想の策定促進

交通バリアフリー法においては、市町村は、地域の実情に応じて、主要な旅客施設とその周辺の重点的かつ一体的なバリアフリー化を進めるための基本構想を作成できることとしている。平成 16 年 3 月末現在、5 千人以上の旅客施設の所在する 562 市町村のうち、110 の市町村の作成した基本構想を受理するほか、策定中が 43、今後、作成予定としているところが 226 となっており、これらで全体の 67%を占めている。今後、これらの市町村の策定する基本構想に即したバリアフリー化が進捗すると考えられるほか、引き続き、事業者や市町村に対する補助・税制・融資等の支援措置及び情報提供等を通じて、基本構想の策定の一層の促進を図ることにより、目標に掲げた旅客施設のバリアフリー化が進むと考えられる。

今後の取組の方向性

上記で分析したように、今後は補助・税制・融資等各種支援制度を有効に活用することで、さらに移動空間のバリアフリー化に努めていく。

また、個別の旅客施設について、きめ細かく実態把握し、個々の旅客施設のバリアフリー化への対処に努める。

さらに、車両等については、バリアフリー化がなされたものへの代替をより一層促進するため、さらなる支援措置を講ずることとする。

（新たな目標設定）

・移動手段として福祉タクシーに頼らざるを得ない要介護者の移動手段の確保を最優先課題とし、こうした人々が少なくとも週1回の外出が可能となることを目指すとともに、現在の車両数の導入状況も踏まえ、当面（平成17年度末までの）目標は10,000台とする。

平成16年度における新規の取組

交通バリアフリー基本構想策定促進のための環境整備の推進

交通バリアフリーに対する住民の意識を高めることにより、市町村による交通バリアフリー基本構想の策定を促進するため、地方運輸局職員等の専門家により、施設毎の具体的な改善方策を提示するとともに、地域に交通バリアフリープロモーターを派遣する。

駅・まちバリアフリー関連の情報の提供

各地方公共団体におけるバリアフリー環境の整備状況に関する現状を総合的に指標化したバリアフリー指標のとりまとめ及び公表を行うとともに、各地域における駅、歩行空間等のバリアフリーに係る先進的事例に関する情報を提供する。

標準仕様ノンステップバス認定制度の活用

高齢者、障害者を含むバス利用者の高い利便性及び製造コストの低減を図るため、平成15年度に創設した標準仕様ノンステップバス認定制度による認定を受けたバスに対し、重点的な補助を実施する。

離島航路補助金（バリアフリー化建造費補助）の活用

離島航路に就航する船舶のバリアフリー化を図るため、補助航路に就航する船舶の代替建造または改造工事にあたって、バリアフリー化に係る工事費に対する一部補助を実施する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局交通消費者行政課（課長 後藤靖子）

関係部局：道路局地方道・環境課（課長 森永教夫）

鉄道局技術企画課（課長 佐伯 洋）

鉄道局業務課（課長 高田順一）

自動車交通局総務課企画室（室長 坂野 公治）

自動車交通局旅客課（課長 田端 浩）

海事局国内旅客課（課長 丹上 健）

港湾局環境・技術課（課長 佐原光一）

航空局監理部航空事業課（課長 門野秀行）

航空局飛行場部空港管理室（室長 佐々木良）

政策目標 4 住環境、都市生活の質の向上

住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりある、質の高い生活を送ることができること

(6) 電線類を地中化する

都市景観や防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保等を図るため、まちなかの幹線道路における電線類の地中化を引き続き重点的に進めることが必要である。

業績指標：市街地の幹線道路の無電柱化率

目標値：15%（H19年度）

実績値：約9%（H15年度）

初期値：7%（H14年度）

業績指標 14：市街地の幹線道路の無電柱化率

(指標の定義)

市街地^(注1)の幹線道路^(注2)のうち、電柱、電線のない延長の割合

(注1)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。

(注2)道路種別で規定されるものではないが、ここでは一般国道および都道府県道

(目標値設定の考え方)

長期的に約3割(人口10万人以上の都市内の対象幹線道路を中心に整備必要箇所を概成)を目指すこととして、平成19年度の目標を設定

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

- ・地方公共団体(事業主体)
- ・電線管理者(電気、通信、CATV等)

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

基づく整備を実施。平成15年度の市街地の幹線道路の無電柱化率は約9%であり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。

- ・ロンドン・パリ・ボン(100%)など、欧米主要都市に比べると無電柱化率は大きく立ち遅れている状況。
- ・市街地の幹線道路の無電柱化率は、直轄国道(約19%)に比べ補助国道(約5%)及び都道府県道(約7%)が低く、地方公共団体の一層の積極的な取組みが必要。
- ・幹線道路における無電柱化率約9%に対し、市区町村が管理する非幹線道路では約1%。

施策の実施状況

- ・都市景観や防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保を図るために、まちなかの幹線道路における電線類の地中化を重点的に実施。

今後の取組の方向性

- ・平成16年度からスタートした「無電柱化推進計画」に基づき、まちなかの幹線道路における電線類地中化を引続き重点的に進めるとともに、緊急輸送道路においても整備を進める。
- ・交通バリアフリー法に基づく重点整備地区や良好な都市環境・住環境形成に必要な地区、歴史的景観地区などの主要な非幹線道路についても無電柱化を面的に進める。
- ・コスト縮減対策を図ることで、より一層の無電柱化を進める。

過去の実績値の推移 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
			7%	約9%

平成16年度における新規の取組

- ・非幹線道路における無電柱化の実施のために、地方公共団体への支援(軒下配線等の円滑な実施に必要な地元合意形成への支援)及び電線管理者への支援(技術開発(トランスのコンパクト化等)への支援)を行う。

担当部局等

担当課：道路局地方道・環境課 (課長 森永教夫)
関係課：道路局 国道・防災課 (課長 鈴木克宗)
都市・地方整備局 街路課 (課長 斉藤 親)

主な施策等

主な施策の概要

電線類の地中化()

- ・幹線道路における電線類の地中化
予算額：住環境、都市生活の質の向上
事業費26,821億円の内数(H15年度)

(注)を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本重点事業に係る施策に関するものである。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成11年度から平成15年度までの新電線類地中化計画に

政策目標 8 地震・火災による被害の軽減

地震や火災に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること。

(1) 災害時の緊急支援ルートを確保する

集中豪雨や大規模地震等の災害時に、被災した地域に対して、他の地域からの救援ルートを確保し、救援活動が迅速に行われることで、安全で安心できる暮らしを確保することが必要である。

業績指標：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

目標値：76% (H19年度)
実績値：68% (H15年度)
初期値：66% (H14年度)

業績指標 29：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

(指標の定義)

地域の中心の都市^(注1)のうち、隣接する中心の都市への道路の防災・震災対策が完了している^(注2)ルートを少なくとも一つは確保している都市の割合。

(注1)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。ただし、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。【合計約300都市】

二次生活圏とは、高度な買い物ができる商店街や専門医を持つ病院、高等学校等の広域利用施設に準じた施設に、概ねバスで1時間程度で行ける範囲の圏域(半径6~10km程度)

地方生活圏とは、総合病院、各種学校、中央市場等の広域利用施設に、概ね1~1.5時間程度で行ける範囲の圏域(半径20~30km程度)

(注2)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。

(目標値設定の考え方)

長期的に100%を目指すこととして、平成19年度の目標を設定

(考えられる外部要因)

- ・事前通行規制区間が新たに追加される場合、もしくは通行規制基準が見直された場合
- ・点検の結果、斜面等の変状が発見され、新たに対策が必要となる場合
- ・地元調整の状況等

(他の関係主体)

- ・地方公共団体等

【社会資本整備重点計画第2章に記載】

面対策や橋脚耐震補強などの防災・震災対策を重点的に進める。

予算額：地震・火災による被害の軽減

事業費 3,593億円の内数(H15年度)

(注) を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本重点事業に係る施策に関するものである。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成14年度実績値66%に対し平成15年度の実績値は68%となり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。

(施策の実施状況)

- ・法面対策や橋脚耐震補強などの防災・震災対策を重点的に実施した。また、河川局、気象庁等と連携し「防災情報提供センター」を設置、運用することで、国民に防災情報を一元的かつリアルタイムに提供することで、防災への注意喚起を促している。

今後の取組の方向性

- ・災害に対して安全で信頼性の高い道路網を確保するため、地域の日常活動や災害時の緊急活動等を支える道路について、法面対策や橋脚耐震補強などの防災・震災対策を引き続き重点的に進める。

担当部局等

担当部局：道路局 道路防災対策室(室長 梅山和成)

関係部局：都市・地域整備局 街路課(課長 齊藤 親)

道路局 高速国道課(課長 横田耕治)

道路局 国道・防災課(課長 鈴木克宗)

道路局 地方道・環境課(課長 森永教夫)

道路局 有料道路課(課長 金井道夫)

過去の実績値の推移 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
			66%	68%

主な施策等

主な施策の概要

道路の防災・震災対策の推進()

災害に対して安全で信頼性の高い道路網を確保するため、地域の日常活動や災害時の緊急活動等を支える道路について、法

政策目標 9 交通安全の確保

陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故等の未然防止と被害軽減が図られること

(5) 道路交通事故を抑止する

交通事故の発生件数が過去最悪の水準にある等道路交通安全を取り巻く環境は極めて厳しい状況にあり、また、死傷事故の半数以上が延長で2割に満たない幹線道路における事故であったこと等から、幹線道路における交通事故対策は喫緊の課題。さらに、幹線道路における事故が特定の箇所集中して発生していることから、それらの箇所に対して集中的な対策が必要である。

業績指標：道路交通における死傷事故率

目標値：108 件/億台キロ
(118 を約 1 割削減)
(H19 年度)
実績値：120 件/億台キロ
(暫定値)(H15 年度)
初期値：118 件/億台キロ
(H14 年度)

業績指標：あんしん歩行エリア内の全死傷事故及び歩行者・自転車死傷事故の抑止率
(順に、死傷事故の抑止率、歩行者・自転車死傷事故の抑止率)

目標値：約 2 割 約 3 割
(H19 年度)

業績指標：事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率

目標値：約 3 割 (H19 年度)

業績指標 39：道路交通における死傷事故率

(指標の定義)

自動車走行台キロ当たりの死傷事故件数(1件/億台キロとは、例えば1万キロの自動車が1万キロ走行した場合、平均1件の死傷事故が発生することを意味する。)

(目標値設定の考え方)

何も対策をしない場合、交通量に比例して死傷事故が増加すると仮定する。その場合の平成19年の死傷事故件数の推計値から、過去の実績を基に算出した各種の交通安全対策の事故抑止効果分を差し引き、対策を実施した場合の平成19年の死傷事故件数を算出する。この件数を平成19年の推計交通量で除し、平成19年の死傷事故率として設定。

(考えられる外部要因)

交通安全思想の普及状況

(他の関係主体)

- ・警察(指導取締り)
- ・公安委員会(交通規制)

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値の推移 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
111	120	120	118	120
(暫定値)				

業績指標 40：あんしん歩行エリア内の全死傷事故及び歩行者・自転車死傷事故の抑止率

(指標の定義)

対策を実施するあんしん歩行エリア内において抑止される死傷事故件数及び歩行者又は自転車利用者が死傷となる死傷事故件数の割合

(目標値設定の考え方)

過去の類似の交通安全対策の実績を基に、あんしん歩行エリアの整備による事故抑止効果を算出。

(考えられる外部要因)

- ・交通量の変動
- ・交通安全思想の普及状況

(他の関係主体)

- ・警察(指導取締り)
- ・公安委員会(交通規制)

業績指標 41：事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率

(指標の定義)

対策を実施する事故危険箇所において抑止される死傷事故件数の割合

(目標値設定の考え方)

過去の類似の交通安全対策の実績を基に、事故危険箇所の整備による事故抑止効果を算出。

(考えられる外部要因)

- ・交通量の変動
- ・交通安全思想の普及状況

(他の関係主体)

死傷事故率を基に選定するマネジメント手法を導入する。

担当部局等

担当部局：道路局地方道・環境課（課長 森永教夫）

関係部局：道路局国道・防災課（課長 鈴木克宗）

- ・警察（指導取締り）
- ・公安委員会（交通規制）

主な施策等

主な施策の概要

安全な道路交通環境の実現を目指し、幹線道路ネットワークの体系的な整備を進めるとともに、事故危険箇所での集中的対策、歩行者等の事故多発地区における歩行者・自転車安全対策の重点実施（あんしん歩行エリアの整備）等交通安全施設等の整備を推進する。（ ）

- ・交通安全の確保 事業費 5,610 億円の内数（H15 年度）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・平成 14 年の日本の死傷事故率は、欧米に比べると 2～6 倍（ドイツ:58.6、フランス:18.7、イギリス:45.6、アメリカ:45.6（単位は件/億台キロ。アメリカは平成 13 年））。
- ・死傷事故率は 120 件/億台キロとなり、指標は悪化した。過半数の 25 の都府県では死傷事故率が減少。
- ・死傷事故率の高い区間を事故対策実施区間に選定し、重点的に対策を行うことで、1 年に 14 件発生していた追突事故を撲滅するなど、効果的に事故を削減した例もある。
- ・あんしん歩行エリアに係る指標及び事故危険箇所に係る指標については、事業を平成 15 年度に着手したところであるため、対策が概成した地区から順次測定する予定。

（施策の実施状況）

安全性の高い幹線道路の整備

- ・交通量をより安全な道路へとシフトさせるため、死傷事故率が低い自動車専用道路を含む幹線道路ネットワークの整備を推進する。
幹線道路の事故危険箇所の集中的な対策
- ・幹線道路における対策を効率的かつ効果的に実施するため、特に事故の危険性が高い箇所を事故危険箇所として指定し、公安委員会と連携して交差点改良等の事故抑止対策を集中的に実施した。事故危険箇所は、死傷事故率が幹線道路平均の 5 倍以上の箇所、事故が多発しており 10 年に 1 度以上の確率で死亡事故が発生するおそれの高い箇所等を平成 15 年 7 月に 3,956 箇所抽出した。
面的・総合的な歩行者事故防止対策
- ・市街地内の事故発生割合の高い地区において、歩行者等の通行経路の安全性が、歩行者等を優先する道路構造等によって確保されたあんしん歩行エリアの整備を推進した。あんしん歩行エリアについては、面的な対策を実施することから、単位面積当たりの事故発生件数が多い地区を抽出することとし、平成 15 年 7 月に 796 地区を指定した。

今後の取組の方向性

- ・幹線道路の安全対策を効率的・効果的に進めるため、特に事故率の高い「事故危険箇所」について、交差点改良等の事故削減対策を集中的に実施することとする。
- ・また、事故危険箇所や対策を実施したものの事故多発地点の抽出基準を下回らなかった箇所等における事故対策の立案に資するため、以下の取り組みを予定している。
事故分析を充実するとともに、事故対策のノウハウを蓄積し、今後の対策の検討に活用する仕組みを構築する。
事故対策の事前・事後評価に際し、専門家の知見を活用する仕組みを導入する。
さらに、より効率的に対策を進めるため、事業実施箇所を

政策目標9 交通安全の確保

陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故やテロ等の未然防止と被害軽減が図られること。

(11) 道路構造物を適切に維持管理する

道路交通の安全性の確保及び安定した道路サービスを確保するため、道路の利用交通量や構造物を取り巻く周辺環境(降雨、気温、海岸等)に応じた損傷等が顕著に表れることにより交通に著しい支障を与えることとなる橋梁及び舗装について、適切な維持管理を行う必要がある。

業績指標：構造物保全率

橋梁 目標値：93%(H19年度)

実績値：87%(H15年度)

初期値：86%(H14年度)

舗装 目標値：91%

(平成14年度の水準(91%)を維持)(H19年度)

実績値：93%(H15年度)

初期値：91%(H14年度)

業績指標48：道路構造物保全率

(指標の定義)

橋梁：直轄国道における橋梁のうち、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で、予防的修繕が行われている延長の割合

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延長の割合

(目標値設定の考え方)

橋梁：本格的な更新時代を迎える10年後までに、保全率を100%とすることを目標として、平成19年度の目標を設定。

舗装：現在の水準を維持することを目標として設定。

(考えられる外部要因)

地震・豪雨等の大規模自然災害の発生。

(他の関係主体)

該当なし

過去の実績値の推移 (年度)

	H12	H13	H14	H15
橋梁			86%	87%
舗装			91%	93%

主な施策等

主な施策の概要

橋梁・舗装の維持、修繕

- 交通安全の確保 事業費5,610億円の内数(H15年度)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 橋梁に関しては、平成14年度実績値86%から平成15年度の実績値が87%となり、目標の達成に向けて指標は順

調に伸びている。

- 橋梁建設後の経年等により平成15年度に新たに「速やかに補修する必要がある」と判定された橋梁延長は全国で約30km(293橋梁)増加。今後はさらに橋梁の更新時代を迎えるにあたり、さらなる対策を要することが予想される。
- 舗装に関しては、平成14年度実績値91%から平成15年度の実績値は93%となり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。

(施策の実施状況)

- 高度成長期に多数建設された道路構造物の更新時期の標準化、トータルコストの縮減等を目指して、道路の管理方法に、アセットマネジメントの考え方を導入し、効率的・効果的な維持管理を実施。
- そのために、鋼構造物のモニタリング手法などの施設の監視・点検の技術開発を推進し、点検から補修に至る管理の高度化を実施。

今後の取組の方向性

- 引き続き法面対策や橋脚耐震補強などの防災・震災対策を重点的に進める。
- 予防的修繕を重点的に進めることにより、橋梁の健全度の向上を推進
- データに基づく合理的な道路資産管理を支援する技術開発及び体制整備の推進

平成16年度における新規の取組

- 道路構造物の総合的資産管理システム(アセットマネジメント)を構築し、同システムを支援する技術開発や体制等の整備を図る。
- 道路構造物・道路管理の現状等について、国民へ分かりやすく情報提供する。

担当部局等

関係部局：道路局 国道・防災課(課長 鈴木克宗)

政策目標 13 大気、騒音等に係る生活環境の改善

大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善や都市のヒートアイランド現象の緩和が図られること

(1) 自動車から排出されるNO_x・PMを減少させる

大都市地域等における大気汚染問題を改善するため、自動車に起因するNO_x・PM排出量を削減することが必要である。

業績指標：NO₂・SPMの環境目標達成率

目標値：NO₂ 約 8 割 (H19 年度)
SPM 約 6 割 (H19 年度)
実績値：NO₂ 67% (H15 年度)
SPM 9% (H15 年度)
初期値：NO₂ 64% (H14 年度)
SPM - (H14 年度)

業績指標：最新排出ガス規制適合車の割合

目標値：乗用車 40% (H17 年度)
貨物車 30%
実績値：乗用車 (H15 年度)
貨物車 集計中
初期値：乗用車 6.2% (H12 年度)
貨物車 4.1%

実績値は7月頃集計予定。

業績指標 55：NO₂・SPMの環境目標達成率

・NO₂

(指標の定義)

自動車NO_x・PM法¹対策地域内で、NO₂について環境基準²を達成している測定局の割合

1 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

2 NO₂濃度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

(目標値設定の考え方)

平成22年度までに100%を目指す(自動車NO_x・PM法施行令)こととして、平成19年度の目標を設定

(考えられる外部要因)

自動車以外の発生源(固定発生源)、交通量の変動、大型車混入率の変動

(他の関係主体)

該当なし

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

・SPM

(指標の定義)

自動車NO_x・PM法対策地域内の対象測定局³のうち、SPMの当初の測定値における道路寄与分⁴が半減している測定局の割合

3 SPM濃度の測定値(1年間の測定を通じて得られた1時間値の1日平均値のうち、高い方から数えて2%の範囲にある測定値を除外した後の最高値)が、0.10mg/m³を超えており、かつ、当該測定局に最も近い一般環境大気測定局の測定値を上回る自動車排出ガス測定局

4 対象となる自動車排出ガス測定局の測定値と、当該測定局に最も近い一般環境大気測定局の測定値の差

(目標値設定の考え方)

平成22年度までに100%を目指す(自動車NO_x・PM法施行令)こととして、平成19年度の目標を設定

(考えられる外部要因)

自動車以外の発生源(固定発生源、自然由来)、交通量の変動、大型車混入率の変動

(他の関係主体)

該当なし

過去の実績値の推移 (年度)					
H10	H11	H12	H13	H14	H15
				NO ₂ 64%	NO ₂ 67%
				SPM -	SPM 9%

業績指標 56：最新排出ガス規制適合車の割合

(指標の定義)

ガソリン自動車を対象として、乗用車は平成12年規制適合車、貨物車は平成12年、平成13年規制適合車が販売台数全体の占める割合

(目標値設定の考え方)

販売実績に、優遇税制措置等の対策効果を勘案し設定したもの

(考えられる外部要因)

車両販売台数の変化

(他の関係主体)

経済産業省(税制)

環境省(税制)

過去の実績値の推移 (年度)

H10	H11	H12	H13	H14	H15
	乗用車 1.5%	乗用車 6.5%	乗用車 13.2%	乗用車 14.2%	集計中
	貨物車 0.7%	貨物車 4.1%	貨物車 8.1%	貨物車 6.2%	

主な施策等

主な施策の概要

自動車から排出される窒素酸化物（NO_x）や浮遊粒子状物質（SPM）の削減を目指し、低公害車の開発・普及、ディーゼル微粒子除去装置（DPF・酸化触媒）導入等自動車の低公害化等の施策（ソフト）と道路等の基盤整備（ハード）を一体的に実施することにより、道路渋滞対策等の推進を図る。

- （ ）
- 予算額：大気・騒音等に係る生活環境の改善事業費 1,261 億円の内数（H15 年度）

自動車税のグリーン化及び自動車取得税の特例措置
環境負荷の小さい自動車（低燃費かつ超 - 低排出ガス認定車（ ））を購入した場合、自動車税を軽減する等の自動車税のグリーン化や自動車取得税に係る軽減措置を講じ、低公害車等の取得を促進し、普及を図る。

最新排出ガス規制適合車の早期取得特例（自動車取得税）
最新排出ガス規制適合車に対する自動車取得税の特例措置を設けることにより、当該車両の販売促進が図られ、大気環境の改善に資する。

- （注） を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

NO₂・SPM の環境目標達成率

- H14 大気汚染状況報告書より、NO₂・SPM とともに測定濃度の年平均値は近年緩やかな減少傾向にあり、NO₂ については平成 15 年度の実績値が 67% となり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。SPM については、前年データで道路寄与分のあった自動車排出ガス測定局のうち、約 1 割について道路寄与分が半減しており、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。
- NO_x の総排出量の約 50%、自排局の SPM 濃度の約 40% が自動車からの排出ガスによるものと推計されている。
- 自治体が設置している観測局のデータの入手に数ヶ月の期間を要し、効果的な対策の立案・実施に向けた迅速な状況把握が難しい。
- 自動車 NO_x・PM 法に基づき、NO_x・PM 対策地域において NO_x・PM 総量削減計画が策定されたところであり、各都府県の計画との整合を取る必要がある。

最新排出ガス規制適合車の割合

- 平成 14 年度の乗用車実績値は 14.2% であり、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。
- 特に、外部要因としては、自動車メーカーの販売戦略等が大きな要因と考えられる。

（施策の実施状況）

NO₂・SPM の環境目標達成率

- 交差点の立体化により、平均走行速度が向上した事例があり、一定の環境負荷の低減が見込まれる。

- 直轄国道を対象として、交通が集中する幹線道路沿道において、新たに 22 局の大気常時観測局による観測を開始した。
- 自動車 NO_x・PM 法の対策地域を走行する大型ディーゼル車を保有する者に対して、道路特定財源の一部を活用したディーゼル微粒子除去装置（DPF・酸化触媒）の導入支援を実施した。
- H16 も継続して実施する予定であり、NO_x・PM 対策地域を中心として、H15・H16 の 2 年で長期規制非適合の大型ディーゼル車の約 15% を減少させる見込である。

最新排出ガス規制適合車の割合

- 自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置について、軽減対象を低燃費かつ超 - 低排出ガス認定車（ ）に重点化した。また、軽減措置の対象として「LPG 自動車」を新たに追加するとともに、「燃料電池自動車」及び「低 PM 認定車」に係る所要の特例措置を拡充した（政策アセスメントを実施）。引き続き、最新排出ガス規制適合車の早期取得特例措置を講じた。

今後の取組の方向性

- 依然として自動車に起因する NO_x・PM 排出量を削減することが求められていることから、ディーゼル微粒子除去装置（DPF・酸化触媒）の導入支援を始め、自動車単体からの排出量を削減するため、交差点立体化等のハード整備を行う。
- 自動車税のグリーン化及び自動車取得税の特例措置、最新排出ガス規制適合車の早期取得特例を講じることにより、環境負荷の小さい自動車の普及を促進し、大気汚染問題の改善を図る。
- 現況の NO₂・SPM 指標は、都道府県が設置している観測局も対象としているため、実績値の把握に時間を要している状況である。一方、国土交通省が設置する観測局のデータは、早期に速報値として入手可能であり、NO_x・PM 対策地域を中心に、観測体制を強化。

担当部局等

担当課：道路局 地方道・環境課 道路環境調査室

（室長 吉崎 収）

関係課：自動車交通局 技術安全部環境課（課長 江口稔一）

政策目標 13 大気、騒音等に係る生活環境の改善

大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善が図られること

(2) 幹線道路の沿道住民の騒音被害を軽減する

幹線道路の沿道では、自動車騒音の要請限度を超える区域がいまだに多く存在し、安眠を妨害されるなど沿道住民の生活環境が著しく損なわれていることから、改善が必要である。

業績指標：夜間騒音要請限度達成率

目標値：72% (H19年度)

実績値：64% (H15年度)

初期値：61% (H14年度)

業績指標 57：夜間騒音要請限度達成率

(指標の定義)

環境基準類型指定地域¹または騒音規制区域²いずれかを通過する直轄国道のうち、夜間騒音要請限度³を達成している道路延長の割合

1 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

2 騒音規制法第3条第1項の規定に基づく指定地域

3 「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」についての夜間の基準値

(目標値設定の考え方)

長期的に100%を目指すこととして、平成19年度の目標を設定

(考えられる外部要因)

交通量の変動、大型車混入率の変動

(他の関係主体)

該当なし

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値の推移 (年度)					
H10	H11	H12	H13	H14	H15
				61%	64%

主な施策等

主な施策の概要

道路構造対策 ()

- 騒音低減効果のある高機能舗装の敷設等道路構造対策
- 予算額：大気・騒音等に係る生活環境の改善事業費 1,261 億円の内数 (H15年度)

交通流対策

- 幹線道路ネットワーク整備等による交通の分散、TDM 施策等による交通量の抑制等の交通流対策

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 夜間騒音要請限度達成率については、H15年度末実績値が

64%となり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。

- 低騒音舗装の敷設だけでは夜間騒音要請限度の達成が厳しい区間においては、遮音壁や環境施設帯の設置等、複数の騒音対策を組み合わせることにより、騒音を大幅に低減。

(施策の実施状況)

- 平成11年に沿道環境改善事業を創設し、騒音の現況が厳しい地域において、低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置等を重点的に実施している。

今後の取組の方向性

(今後の取組の方向性)

- 夜間の騒音の要請限度を超える箇所を中心として、低騒音舗装の敷設を継続して実施。
- 低騒音舗装の敷設のみでは騒音の低減が十分ではない区間においては、複数の騒音対策を活用する等、沿道環境改善事業を継続的に実施する。

担当部局等

担当課：道路局 地方道・環境課 道路環境調査室

(室長 吉崎 収)

政策目標 17 広域的モビリティの確保

全国的な基幹的ネットワークの整備等により、人や物の広域的な移動・交流の拡大、効率化が図られること

(1) 地域の競争条件確保のための幹線道路網を構築する

高規格幹線道路の整備状況は、地域間で大きな格差が生じており、地域ブロックの自立的な発展や競争条件の確保、地域間の交流連携を図る上で、高規格幹線道路、地域高規格道路等の幹線道路網の構築が必要である。

業績指標：規格の高い道路を使う割合

目標値：15%（H19年度）

実績値：13%（H15年度）

初期値：13%（H14年度）

業績指標 71：規格の高い道路を使う割合

(指標の定義)

全道路の走行台キロ^(注)に占める自動車専用道路等の走行台キロの割合

(注)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。

(目標値設定の考え方)

欧米の状況等を勘案し、地域の実情によって20～30%を達成することを長期目標とした場合のH19年度の値として設定。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 幹線道路の渋滞、生活道路の事故、沿道の騒音等を改善するため、自動車専用道路などの規格の高い道路(以下「高速道路等」)に長い距離を走行する交通を分担させて、生活道路と使い分けることが重要。
- ・ 規格の高い道路を使う割合の実績値は13%であり、前年度からは横ばいであるが、規格の高い道路の走行台キロは若干減少している。
- ・ 高速道路等に並行する道路が渋滞している箇所など、全国22箇所料金社会実験を実施し、規格の高い道路を使う割合が増加し、周辺道路の交通量が減少することを確認。
- ・ とぎれた高速道路等を結び、ネットワークを形成することで、路線全体の利用促進につながる事例もある。

施策の実施状況

規格の高い道路のネットワーク構築

- ・ 高規格幹線道路の整備
平成15年度末供用延長8,540km
(平成15年度新規供用延長196km)
- ・ 地域高規格道路の整備
平成15年度末供用延長1,558km
(平成15年度新規供用延長69km)

多様で弾力的な料金施策への取組

- ・ 「長距離割引」、「夜間割引」及び「地方からの提案型」の社会実験の実施。
- ・ スマートICの活用等による追加ICの整備促進
- ・ ETCを活用した追加インターチェンジの導入に向けた検討の実施。

今後の取組の方向性

- ・ 高規格幹線道路及び地域高規格道路等の規格の高い道路のネットワークの整備にあたり、投資効果を最大限発揮できるように重点的かつ効率的に整備を推進。
- ・ 早期の本格実施に向け、引き続き有料道路における料金の社会実験を実施
- ・ ETCを活用したインターチェンジの導入に向けた検討を引き続き実施。平成16年度には、サービスエリア・パーキングエリアに接続するスマートICの社会実験を実施。

過去の実績値の推移 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
			13%	13%

主な施策等

主な施策の概要

規格の高い道路のネットワーク構築

高規格幹線道路・地域高規格道路の着実な整備等により、規格の高い道路を使う割合を引き上げ、自動車交通の高速性、円滑性を確保するとともに、安全性の向上、生活環境の改善を図る。

予算額：広域的モビリティの確保

事業費 30,460 億円の内数（H15年度）

多様で弾力的な料金施策への取組

多様で弾力的な料金施策に資する取組を地方公共団体との適切な分担のもと推進。

スマートICの活用等による追加ICの整備促進

ETCを活用した追加インターチェンジの導入に向けた検討の実施。

(注) を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本重点事業に係る施策に関するものである。

担当部局等

担当課：道路局企画課道路經濟調査室（室長 深澤淳志）
關係課：道路局高速国道課（課長 横田耕治）
道路局国道・防災課（課長 鈴木克宗）
道路局地方道・環境課（課長 森永教夫）
道路局有料道路課（課長 金井道夫）
都市・地域整備局街路課（課長 斉藤 親）

政策目標 1 8 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化

国際的な水準の交通サービスの確保、国際的な人の移動の促進、国際物流の円滑化等が図られ、国際競争力等の確保・強化が図られること

(6) 空港・港湾・道路等の連携を強化する

効率的なマルチモーダル輸送体系を構築するため、地域高規格道路をはじめとする空港・港湾等へのアクセス道路を重点的に整備する必要がある。

業績指標：拠点的な空港・港湾への道路アクセス率

目標値：68% (H19 年度)

実績値：61% (H15 年度)

初期値：59% (H14 年度)

業績指標 80：拠点的な空港・港湾への道路アクセス率

(指標の定義)

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

注：拠点的な空港...第一種空港及び国際定期便が就航している第二種空港

拠点的な港湾...総貨物取扱量が1,000万トン/年以上又は国際貨物取扱量が500万トン/年以上の重要港湾及び特定重要港湾(国際コンテナ航路、国際フェリー航路又は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。)

(目標値設定の考え方)

長期的に国際競争力の確保に必要な水準(約90%)を目指すこととして、平成19年度の目標を設定。

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等

空港及び港湾の新規供用、格上げ、格下げ等の状況

(他の関係主体)

地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値の推移 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
			59%	61%

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ アクセス率については、平成14年度末の59%が平成15年度末に61%まで向上し、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。
- ・ 指標の進捗は順調であるものの、その水準自体はアメリカの91%(H13年度末)、欧州(英・仏・独・伊)の84%(H13年度末)に比べ依然として低水準であり、その向上が不可欠である。

施策の実施状況

- ・ 平成15年度においては、青森自動車道(青森JCT-青森東IC)の供用によって、青森港への10分以内の道路アクセスを確保した。
- ・ ICの増加により、より短い経路で青森港へアクセスすることが可能になった。
- ・ 青森港から高速道路へのアクセス性の向上によって現道を走行していた車両が高速道路へ転換し輸送効率の向上が図られ、1日当たりの出荷量が増大した。

今後の取組の方向性

- ・ マルチモーダル輸送体系の構築を通じた国際競争力の向上や観光交流の促進等を通じた地域経済の活性化を図るため、引き続き、拠点的な空港や港湾へのアクセス道路の整備を重点的に推進する。

担当部局等

担当課：道路局企画課道路経済調査室 (室長 深澤淳志)

主な施策等

主な施策の概要

拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の整備()

マルチモーダル輸送体系の構築を通じた国際競争力の向上や観光交流の促進等を通じた地域経済の活性化を図るため、拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の重点的な整備を推進する。

予算額：国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化事業費16,506億円の内数(H15年度)

(注) を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本重点事業に係る施策に関するものである。

政策目標 18 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化

国際的な水準の交通サービスの確保、国際的な人の移動の促進、国際物流の円滑化等が図られ、国際競争力等の確保・強化が図られること

(8) 三大都市圏の環状道路ネットワークを形成する

三大都市圏の都心部における慢性的な渋滞や沿道環境の悪化等を大幅に解消するとともに、その整備により誘導される新たな都市拠点の形成等を通じた都市構造の再編を促すため、三大都市圏環状道路ネットワークの形成を推進する。

業績指標：三大都市圏の環状道路整備率

目標値：60% (H19年度)

実績値：35% (H15年度)

初期値：35% (H14年度)

業績指標 82：三大都市圏の環状道路整備率

(指標の定義)

三大都市圏で計画している環状道路の供用延長を計画延長で割ったもの。

(目標値設定の考え方)

都市再生本部決定などで定められた目標や現在までの進捗状況等からH19年度目標値を算出。

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等

(他の関係主体)

該当なし

施策の実施状況

- 三大都市圏環状道路の整備
平成15年度末供用延長42.9km
(平成15年度新規供用延長8km)

今後の取組の方向性

- 三大都市圏環状道路の整備にあたり、投資効果を最大限発揮できるよう重点的かつ効率的に整備を推進。

担当部局等

- 担当課：道路局 企画課道路経済調査室 (室長 深澤淳志)
- 関係課：道路局 高速国道課 (課長 横田耕治)
- 道路局 国道・防災課 (課長 鈴木克宗)
- 道路局 有料道路課 (課長 金井道夫)
- 都市・地域整備局 街路課 (課長 斉藤 親)

過去の実績値の推移 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
			35%	35%

主な施策等

主な施策の概要

三大都市圏環状道路の整備
三大都市圏の都心部における慢性的な渋滞や沿道環境の悪化等を大幅に解消するとともに、その整備により誘導される新たな都市拠点の形成等を通じた都市構造の再編を促す三大都市圏環状道路の整備を推進。

予算額：国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化事業費 16,506 億円の内数 (H15年度)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 三大都市圏の環状道路整備率の実績値は35%であり、前年度からは横ばいであるが、新たに、第二東海自動車道豊田南～豊明間(8km)の供用を開始。
- 平成16年度には、東海環状自動車道豊田東JCT～美濃関JCT間(7.3km)をはじめとし、9.3kmの新規供用を開始する予定。
- 今後も、平成19年度目標値の達成に向け、投資効果を最大限発揮できるよう重点的かつ効率的に整備を推進することが必要。

政策目標 20 都市交通の快適性・利便性の向上

都市における交通渋滞・混雑が緩和され、円滑な交通が確保されるほか、利用しやすい交通機能を備えた快適で魅力ある都市生活空間等が形成されること

(3) 都市内の交通渋滞を緩和する

高速道路における渋滞原因の約3割が料金所渋滞。ETC(ノンストップ自動料金支払いシステム)の利用促進を図ることで料金所渋滞の解消を図る。

業績指標：道路渋滞による損失時間

**目標値：38.1 億人時間/年を約1割削減
(H19年度)**

実績値： 実測区間で3%減 (H15年度)

初期値： 38.1 億人時間/年 (H14年度)

業績指標：ETC利用率

目標値： 70% (H19年度)

実績値： 16% (H15年度)

初期値： 5% (H14年度)

業績指標：路上工事時間の縮減率

**目標値： 201 時間/km・年を約2割削減
(H19年度)**

実績値： 186 時間/km・年 (H15年度)

初期値： 201 時間/km・年 (H14年度)

業績指標 88：道路渋滞による損失時間

(指標の定義)

渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差(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。)

(目標値設定の考え方)

長期的に受忍限度を超えない程度まで渋滞が解消・緩和された状態を目指すこととして、平成19年度の目標を設定

(考えられる外部要因)

交通量の変動

(他の関係主体)

該当なし

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値の推移 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
			38.1	実測区間で3%減

業績指標 89：ETC利用率

(指標の定義)

ETCの導入済み料金所においてETCを利用した車両の割合

(目標値設定の考え方)

長期的に100%を目指すこととして、平成19年度の目標を設定

(考えられる外部要因)

交通量の変動

(他の関係主体)

該当なし

過去の実績値の推移 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
		2%	5%	16%

業績指標 90：路上工事時間の縮減率

(指標の定義)

直轄国道1kmあたりの路上工事に伴う年間の交通規制時間

(目標値設定の考え方)

モデル事務所において実施した、各種路上工事縮減施策実施による路上工事縮減に関するシミュレーション結果を基に算出

(考えられる外部要因)

地震、豪雨等の大規模自然災害の発生

(他の関係主体)

- ・地方公共団体(事業主体)
- ・占用企業者(路上工事実施主体)

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値の推移 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
			201	186

主な施策等

主な施策の概要

渋滞対策の推進（ ）

バイパス、環状道路、市街地における都市計画道路等の整備、交通結節点の改善、交通需要マネジメント施策等

予算額：都市交通の快適性・利便性の向上

事業費 10,635 億円の内数（H15 年度）

ETCの利用促進・活用推進

料金所渋滞の緩和や環境改善を図るために、ETCのさらなる普及を促進。さらに、出口ETCを活用した乗り継ぎや端末区間における特定料金区間等、多様で弾力的な料金施策実施により道路の有効利用を図るなど、ETCを活用した施策を展開。

予算額：都市交通の快適性・利便性の向上

事業費 10,635 億円の内数（H15 年度）

路上工事時間の縮減（ ）

面的集中工事と掘削規制の一体的実施等

(注) を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本重点事業に係る施策に関するものである。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

1. 道路渋滞による損失時間

- ・ 全国値の集計は行わないものの、渋滞状況を実測する区間において「プローブカー」等により毎年度調査を実施。当該区間については、渋滞損失時間が 6.1 億人時間から 5.9 億人時間へと約 3% 減少。
- ・ 新規開通等関連区間では渋滞損失時間の改善効果を確認。
- ・ 短期間で効果を発現した事例として、既存の高速道路を有効に活用した事例が各地に存在。

2. ETC 利用率

- ・ 平成 14 年度実績値 5% に対して平成 15 年度の実績は 16% となり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。

3. 路上工事時間の縮減率

- ・ 平成 14 年度実績値 201 時間 / km・年に対して平成 15 年度の実績は 186 時間 / km・年（7% 減）となり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。

(施策の実施状況)

1. 道路渋滞による損失時間

- ・ バイパス・環状道路整備、交差点立体化、連続立体交差事業、交通結節点改善事業や TDM 施策等を引き続き実施中。また、渋滞状況をより正確に把握するため、「プローブカー」等による調査を引き続き実施中である。都市圏交通円滑化総合計画について、平成 15 年 11 月に新たに 7 都市圏を指定した。

2. ETC 利用率

- ・ 路側機器について平成 15 年度末には、基本的に全国の料金所に整備完了。
- ・ 「モニター・リース等支援制度」により、約 47 万台への助成を実施。
- ・ ETC 利用者に特化した多様な料金施策として、高速自動車国道の長距離割引社会実験、首都高速道路の夜間割引社会実験、アクアラインの ETC 割引社会実験、首都高速・

阪神高速の環境ロードプライシングの試行等を実施して効果を確認。

3. 路上工事時間の縮減率

- ・ 路上工事に伴う交通規制時間の縮減を図るため、路上工事実施日時の管理の徹底や掘削規制区間の拡大、面的集中工事と掘削規制の一体的実施、共同溝の整備を推進。また、各種媒体を通じた路上工事情報提供を実施。

今後の取組の方向性

渋滞：引き続き、バイパス・環状道路整備、交差点立体化、連続立体交差事業、交通結節点改善事業や TDM 施策等を実施。また、有料道路の料金に係る社会実験などの既存ストックの有効活用を図る。その際、渋滞損失時間の高いところに対して重点的に対策が行われるよう、事業の推進を図る。

ETC：今後は ETC の効果を発現させるために ETC の利用の促進を図ることが重要であり、以下の施策を実施。

- ・ ETC の 24 時間専用レーン化を推進
- ・ ETC 車載器の助成の実施（社会実験と併せたモニター・リース等制度）
- ・ 多様で弾力的な料金施策の実施

路上工事：工事情報の開示等を通じて、道路利用者による工実施状況のチェックを行うなどの外部監視や毎月の路上工事時間を直ちに公表する等のマネジメントの強化を図り、一層の路上工事の縮減に取り組む。

担当部局等

担当部局：道路局 企画課 道路経済調査室（室長 深澤淳志）
道路局 有料道路課（課長 金井道夫）
道路局 国道・防災課（課長 鈴木克宗）

政策目標 2 2 地域間交流・観光交流等内外交通の推進

地域間の交流、観光交流等の内外の交流推進により、地域や経済の活性化が図られること。

(5) 隣接する地域の中心の都市間が改良済みの道路で連絡されている割合

地域を結ぶルートの走行性、安全性を高め、高次医療や多様化する消費、余暇活動などに伴うサービスの広域的な利用を可能とし、様々な地域の生活や経済活動を支えるため、地域の都市間交流を支援する道路整備を促進させる。

業績指標

隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合

目標値：77% (H19 年度)

実績値：73% (H15 年度)

初期値：72% (H14 年度)

日常生活の中心の都市まで、30 分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合

目標値：68% (H19 年度)

実績値：64% (H15 年度)

初期値：63% (H14 年度)

業績指標 98： 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

(指標の定義)

本指標は、隣接する地域の中心の都市間を結ぶルートのうち、当該ルートを構成する国道が、最小車道幅員 5.5m 以上で整備されているルートの割合を表す。

(目標値設定の考え方)

社会資本整備重点計画に位置付けられた指標。

(考えられる外部要因)

- ・ 地元調整の状況等

(他の関係主体)

- ・ 地方公共団体等

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載】

過去の実績値の推移 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
			72%	73%

業績指標 99： 日常生活の中心の都市まで、30 分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合

(指標の定義)

本指標は、日常生活の中心となる都市まで、改良された道路を利用して 30 分以内に安全かつ快適に移動できる人の割合 (安定到達率) を表す。

(目標値設定の考え方)

平成 14 年度末現在、日常生活の中心となる都市まで、30 分以内で到着できるものの、安定・快適な走行が確保されない人口 (約 1,200 万人) を解消することにより得られるアウトカム量 (約 80%) を長期目標 (H32 を目処) として設定した場合の H19 年度の値として設定。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

- 地方公共団体等

過去の実績値の推移 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
			63%	64%

主な施策等

主な施策の概要

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 ()

住民生活の (通勤、通学、医療、福祉、防災) の利便性の向上、地域経済の活性化等を図るため、隣接する地域の中心都市を結ぶルートである「地域間交流ルート」を重点的に整備を推進する。

日常生活の中心の都市まで、30 分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合

地域内の交流の円滑化に資する道路整備として、市町村合併支援事業等を推進する。また、地域の実情に応じつつ効率的な道路整備を推進する観点から、1.5 車線の道路整備等を推進する。

(注) を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本重点事業に係る施策に関するものである。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(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 14 年度初期値 72% (522 ルート) から平成 15 年度実績値が 73% (新たに 5 ルート) となり目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。

日常生活の中心の都市まで、30 分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合

- ・ 平成 14 年度初期値 63% から平成 15 年度の実績値が 64% となり目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。

(施策の実施状況)

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 15 年度は、2 次生活圏の 8 市 1 町に関連する「地域

間交流ルート」について、新たに5ルートの整備を完了したことにより、地域を結ぶルートの走行性、安定性を高め、通勤、通学、医療福祉、防災、観光支援等生活の利便性の向上が図られた。

- ・ 全国値においては、初期値 72%から実績値 73%となり、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る「地域間交流ルート」が 522 ルートから 527 ルートまで向上が図られた。

日常生活の中心の都市まで、30 分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合

- ・ 地域内の交流の円滑化に資する道路整備を推進した結果、安定到達人口は約 60 万人増加した。うち、市町村合併支援事業（125 地域）を実施した地域の安定到達人口の増加は、約 4 万人を数えた。

今後の取組の方向性

- ・ 高次医療や多様化する消費・余暇活動などに伴う高度な都市型サービスの広域利用を可能とするため、日常生活が営まれる一定の圏域（日常活動圏）を連絡する道路網について重点的に整備する。
- ・ 1.5 車線の道路整備の積極的な採用等による効率的な道路整備、地域内の効率的なネットワーク形成に寄与する事業の推進等により、目標の達成を目指す。

担当部局等

担当部局：道路局 道路防災対策室（室長 梅山和成）

関係部局：都市・地域整備局 街路課（課長 斉藤 親）

道路局 高速国道課（課長 横田耕治）

道路局 国道・防災課（課長 鈴木克宗）

道路局 地方道・環境課（課長 森永教夫）

道路局 有料道路課（課長 金井道夫）