

事前評価票【No.19】

施策等名	緊急輸送道路の橋梁耐震補強 3箇年プログラム	担当課 (担当課長名)	道路局 国道・防災課 (国道・防災課長 鈴木克宗)
施策等の概要	<p>兵庫県南部地震クラスの地震に対しても、橋梁の損傷を限定的なものにとどめ、緊急輸送道路としての機能を確保するよう、橋梁の耐震補強を重点的に実施する。</p> <p>平成17年度予算額 288億円</p>		
施策等の目的	地震災害発生時において、被災地の救援活動や緊急物資の輸送に不可欠な緊急輸送道路としての機能を確保する。		
関連する政策目標	8) 地震・火災による被害の軽減		
関連する業績指標	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 <社会資本整備重点計画第2章に記載あり>		
指標の目標値等	29) 76% (H19)		
施策等の必要性	<p>緊急輸送道路の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等を対象に、耐震補強を推進しているところであり、平成16年度末における「跨線橋」や「跨道橋」の進捗は、直轄国道については約9割、都道府県管理道路については、約6割が完了している。一方、河川橋については、直轄国道で約3割、都道府県管理道路で約5割と進捗が遅れている状況である。</p> <p>(=目標と現状のGAP)</p> <p>特に、鉄筋コンクリート製の「1本の柱からなる、いわゆる単柱橋脚」について、二次的被害の可能性のある「跨線橋」や「跨道橋」等を最優先として、対策を実施してきたことから、河川橋の対策の進捗が遅れている。</p> <p>(=原因分析)</p> <p>このため、被災地の救援活動や緊急物資の輸送に不可欠な、緊急輸送道路としての機能が確保されていない状況にあり、耐震補強の重点的実施が必要。</p> <p>(=課題の特定)</p> <p>国と都道府県が連携して、平成17年度から平成19年度を対象とする「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、これに基づき、橋梁の耐震補強を重点的に実施。</p> <p>高速道路及び直轄国道について概ね完了、都道府県道について「優先確保ルート」を選定し概ね完了することとしている。</p> <p>(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>昨今の新潟県中越地震の発生や、首都直下地震等の大規模地震の逼迫性が指摘されていること等を踏まえ、被災地の救援活動や緊急物資輸送に資する緊急輸送道路としての機能を確保するため、より効率的な耐震対策を推進する必要がある。</p>		
行政の関与	<p>道路法第四十二条により、道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もって一般交通に支障を及ぼさないように努めることとされている。</p> <p>災害対策基本法(昭和三十六年十一月十五日法律第二百二十三号)第三十四条に基づき作成された防災基本計画において、主要な道路について耐震性の確保に努めるものとされている。</p>		

国の関与	地震時における広域的な幹線道路ネットワーク等を確保するため、国、県、市町村等が連携しプログラムを策定する必要がある。
施策等の効率性	国と地方が連携して耐震補強が必要な橋梁について計画的に対策を実施することから、効率的かつ短期間に緊急輸送道路としての機能確保が図られる。
施策等の有効性	国と地方が連携しプログラムを策定することにより、着実かつ計画的に橋梁の耐震補強を推進できる。
その他特記すべき事項	新幹線上の跨線橋や高速道路上の跨道橋についても耐震補強を進める必要があり、緊急輸送道路と同様に、平成17年度から3箇年プログラムを策定して重点的に推進する。

事前評価票【No. 43】

<p>施策等名</p>	<p>LRTの整備の推進</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>鉄道局財務課 (財務課長 室谷 正裕) 道路局路政課 (路政課長 日原 洋文) 都市・地域整備局街路課 (街路課長 松谷 春敏)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>鉄軌道事業者、関係自治体等から構成される「LRTプロジェクト推進協議会」を設立し、同協議会が策定したLRT整備計画に基づき実施されるLRTの整備に対して、関係部局の連携により新たに創設する「LRT総合整備事業」により、総合的な支援を行う。 【予算額：29,888百万円の内数】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>まちづくりと連携したLRTの整備を促進することにより、環境にやさしく利用者本位の都市交通体系を構築することを目的とする。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>20) 都市交通の快適性、利便性の向上 21) 地域交通確保</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>—</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>—</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>少子高齢化に対応した公共交通のバリアフリー化、利用しやすく高質な公共交通ネットワークの構築、自動車交通からの転換による交通円滑化や環境負荷への軽減などの都市内交通における課題の解決に向け、低床式で乗り降りがしやすく、高い速達性や定時性を有し、環境にも優しいことなど、優れた特長を持った都市公共交通システムとして、まちづくりと一体となったLRTの整備が期待されており、全国各地において、導入に向けた構想や計画の策定が進められているが、現在まで、国内で実際にLRTが新規に整備された例はなく、既存の路面電車のLRT化についても、順調に進んでいるとはいえない。 (=目標と現状のGAP)</p> <p>LRTの導入に向けて多大な初期投資が必要となる一方、地方自治体の財政状況や既存事業者の経営状況における投資余力が限られていることから、導入に向けたインセンティブが働きにくく、また、導入に向けた関係者間の利害調整やコンセンサス形成が困難。 (=原因分析)</p> <p>既に構想、計画を有する都市において事業化に向けたブレイクスルーの手段として、また、新たに導入を検討する都市においてはその動機付けとして、LRT導入の際の初期投資を軽減する財政支援の拡充と、地域の一元的な協議・推進体制の整備が必要。 (=課題の特定)</p> <p>「LRTプロジェクト」の実施 地域におけるLRT導入に向けた合意形成、推進のための体制として、鉄軌道事業者、関係自治体、交通管理者、道路管理者、有識者・NPO法人等から構成する「LRTプロジェクト推進協議会」を設置し、協議会が策定したLRT整備計画に基づく整備に対し、補助制度の同時採択など総合的な支援を行う。</p> <p>「LRT総合整備事業」の創設 LRTプロジェクトの中核的支援策として、LRTの導入に向けて、協議会が策定した計画に基づく事業に対して、関係部局の連携による補助の同時採択と一</p>		

	<p>体的支援が可能となるよう下記の各支援等から成る総合整備事業を創設する。  (具体的な支援策)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○協議会が策定したLRT整備計画に基づき、鉄軌道事業者が行う低床式車両その他LRTシステムの整備に不可欠な施設の整備に対する補助制度の創設(鉄道局)</li> <li>○公共交通機関の利用促進に資する施設の整備に対して支援(都市・地域整備局)</li> <li>○道路管理者による導入空間の整備(都市・地域整備局、道路局)</li> </ul> <p>(=施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>人と環境に優しい都市公共交通としてのLRTの有する優位性への認識が浸透しつつあり、また、地下鉄や都市モノレールなどと比較して低廉な整備が可能であることなどから、例えば富山、熊本など、全国約60都市において、導入の検討(市民団体等によるものを含む)がなされるなど、LRT導入に向けた社会的要請が強まっている。</p>
行政の関与	<p>少子高齢化に対応した公共交通のバリアフリー化、利用しやすく高質な公共交通ネットワークの構築、自動車交通からの転換による交通円滑化や環境への負荷の軽減といった都市交通問題の解決に資するものであることから、公益性が高く、行政が支援する必要がある。</p>
国の関与	<p>まちづくりと一体的に取り組まれるLRTの導入により、少子高齢化に対応した公共交通のバリアフリー化、利用しやすく高質な公共交通ネットワークの構築、自動車交通からの転換による交通円滑化や環境への負荷の軽減といった課題に対応し、都市再生・地域再生の促進が期待されるものであることから、国が積極的に関与する必要がある。</p> <p>なお、平成16年6月に策定した国土交通省環境行動計画においても、公共交通機関の利用促進による環境的に持続可能な交通(EST)の実現に向けた施策として、「LRTの導入促進等」を位置付けている。</p>
施策等の効率性	<p>LRT整備は、道路空間や鉄道路線などの既存ストックを活用できるため、整備に要する建設コストが地下鉄、都市モノレール等、他の都市公共交通機関と比較して低廉であり、地方中核都市における都市中量輸送システムとして非常に有効である。</p>
施策等の有効性	<p>LRTプロジェクト推進協議会の設置により地域における一元的な推進体制が整備されるとともに、関係部局の連携による財政支援が拡充されることにより、LRTの導入が加速的に促進されることが見込まれる。</p>
その他特記すべき事項	<p>運輸政策審議会第19号答申 II 今後取り組むべき鉄道整備のあり方の中で、大都市圏の域内や地方中核都市圏における新たな軌道系交通システムとして、トランジットモール等のまちづくりと一体となった導入に対する期待が近年高まっているLRT(ライトレールトランジット)の整備推進の必要性が指摘されている。</p>

事前評価票【No. 44】

施策等名	外部評価強化による路上工事の縮減	担当課 (担当課長名)	道路局国道・防災課 (国道・防災課長 鈴木克宗)
施策等の概要	「問合せ番号」の導入による路上工事情報への簡単アクセスなど、路上工事情報提供の充実・徹底を図るとともに、「不人気投票」の実施など道路利用者による外部評価を強化することにより、路上工事の縮減を図る。		
施策等の目的	路上工事に伴う車線規制時間の短縮を図ることで、路上工事に伴う渋滞を軽減する。		
関連する政策目標	20) 都市内交通の快適性・利便性の向上		
関連する業績指標	90) 道路渋滞による損失時間 <社会資本整備重点計画第2章に記載あり> 92) 路上工事時間の縮減率 <社会資本整備重点計画第2章に記載あり>		
指標の目標値等	90) 約1割削減 (H19) 92) 約2割削減 (H19)		
施策等の必要性	<p>○国土交通省道路局の実施する「道路利用者満足度調査」において、道路工事のやり方に対する満足度は平成14年度調査から3年連続して11の設問中2番目に低い結果となっており、路上工事の実施に対する道路利用者の批判に応えるため、様々な路上工事縮減施策に取り組んでいる。その結果、平成15年度は、全国の直轄国道において、年間路上工事時間を対前年度比約7%縮減した。また、東京23区における直轄国道と都道においては、年末・年度末の路上工事ストップや工事実施者別路上工事時間の公表等により、年間路上工事時間を対前年度比約5%縮減し、一定の成果をあげている。しかし、占用企業者による路上工事時間が大幅に縮減される一方で、道路管理者の道路補修工事による路上工事時間は増加するなど、路上工事縮減の取組みはまだ不十分である。(=目標と現状のGAP)</p> <p>○この原因として、道路利用者への路上工事に関する情報提供が不十分であることに加え、工事実施者に路上工事縮減のインセンティブが働く仕組みが十分に構築されていないことなどが挙げられる。(=原因分析)</p> <p>○そこで、道路利用者への路上工事に関するきめ細かな情報提供の徹底を行うとともに、道路管理者及び占用企業者に路上工事縮減のインセンティブが働く仕組みを構築することが必要。(=課題の特定)</p> <p>○施策の具体的内容は以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路上工事情報のリアルタイム化</li> <li>・「問合せ番号」をインデックスとして路上工事情報の特定、検索等を簡素化</li> <li>・道路利用者が「問合せ番号」を使って路上工事について意思表示&lt;不人気投票&gt;</li> <li>・路上工事モニター&lt;路上工事Gメン&gt;によるチェック</li> <li>・「不人気投票結果」及び毎月の路上工事時間について公表</li> </ul> <p>(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	平成16年4月～5月にかけて、国土交通省道路局で実施した「道路利用者満足度調査」において、「道路工事のやり方(工事の数や期間、時間帯など)」について、約7割の回答者が「やや不満」「非常に不満」と回答するなど、国民の多くが不満を持っており、さらなる路上工事の縮減を図り、これらの不満の緩和を図ることは、社会的ニーズに適っていると考えられる。		

行政の関与	路上工事による渋滞の緩和を図ることは道路管理者の責務。
国の関与	路上工事の縮減は、道路管理者（国、地方公共団体）、占用企業者、交通管理者がそれぞれの工事予定の場所、内容、時期を調整する調整会議等において連携して推進する施策であり、国は調整会議メンバーとして他機関と協働で施策の推進を図る責務がある。
施策等の効率性	路上工事は道路管理者（官）および占用企業者等（民）が実施しているものであり、官民ともに縮減に取り組む施策を実施することが効率的である。
施策等の有効性	路上工事による工事規制は、道路交通に深刻な影響を及ぼしており、その縮減は、既存の道路ストックの有効活用につながる事等から、さらなる路上工事縮減施策の実施は、都市内渋滞の緩和に資する施策として有効であると考えられる。
その他特記すべき事項	<p>○社会資本整備審議会中間答申（平成14年8月答申）において、行政システムの改革のための既存ストックの有効活用策の一つとして「路上工事に伴う交通規制日数の縮減を図らなければならない」等と指摘されている。</p> <p>○平成15年6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委員会」を設置し、従来の関係者間における「内部調整型」の縮減施策から、道路利用者等によって工事実施状況のチェックを行うなどの「外部評価型」の縮減施策への転換に向けた具体的検討を行っているところ。</p> <p>○平成15年度の政策チェックアップ（業績測定） 政策目標20「都市交通の快適性・利便性の向上」 （3）都市内の交通渋滞を緩和する の評価結果及び今後の取組みの方向性を踏まえた新規施策である。 ・工事情報の開示等を通じて、道路利用者による工事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。</p>