

事前評価票【No.43】

<p>施策等名</p>	<p>L R T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 斉藤 親)</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「L R Tプロジェクト推進協議会」を設立し、同協議会が策定したL R T整備計画に基づき実施されるL R Tの整備に対して、関係部局の連携により新たに創設する「L R T総合整備事業」により、総合的な支援を行う。 【予算要求額：36,413百万円の内数】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>まちづくりと連携したL R T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L R T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L R Tが新規に整備された例はなく、既存の路面電車のL R T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>L R T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、L R T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>「L R Tプロジェクト」の実施 地域におけるL R T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、国土交通省（地方運輸局、地方整備局）、公安委員会、有識者・N P O等から構成する「L R Tプロジェクト推進協議会」を設置し、協議会が策定したL R T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>「L R T総合整備事業」の創設 L R Tプロジェクトの中核的支援策として、L R Tの導入に向けて、協議会が</p>		

	<p>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) 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) LRTの導入に対する限度額方式による補助制度の創設(都市・地域整備局) 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) (=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 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	外部監視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監視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"> ・路上工事情報のリアルタイム化 ・「問合せ番号」をインデックスとして路上工事情報の特定、検索等を簡素化 ・道路利用者が「問合せ番号」を使って路上工事について意思表示<不人気投票> ・路上工事モニター<路上工事Gメン>によるチェック ・「不人気投票結果」及び毎月の路上工事時間について公表 <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	東京 23 区内の夜間渋滞のうち、約 15%が工事渋滞である等、路上工事による交通規制は、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>

事前評価票【No.48】

施策等名	スマートIC整備の本格展開	担当課 (担当課長名)	道路局高速国道課 (高速国道課長 菊川滋)
施策等の概要	<p>高速自動車国道の有効活用のために、ICの追加を推進している中で、建設・維持管理コストを削減可能なスマートICを導入は有効であると考えられる。平成16年度においては、「SA・PAを利用したスマートICの社会実験」を実施するところであり、平成17年度においては、平成16年度の社会実験の結果を勘案しつつ、新たな公的支援により、スマートICの本格導入を図る。</p>		
施策等の目的	<p>建設・維持管理コストを削減可能なスマートICの本格導入を通じたIC追加により、利便性の向上による高速道路の有効活用を図り、人、物の移動を円滑化させる。</p>		
関連する政策目標	<p>17) 広域的モビリティの確保 22) 地域間交流・観光交流等内外交流の推進</p>		
関連する業績指標	<p>72) 規格の高い道路を使う割合</p>		
指標の目標値等	<p>72) 15%(H19)</p>		
施策等の必要性	<p>長距離トリップは全国各地に20~30%程度存在するものの、それを担うべき高速道路などの利用率は13%に過ぎない。このように、本来高速道路を走るべき交通が一般道路を走ることで、渋滞、沿道環境、交通安全等に弊害が発生している。具体的には、仮に日本の高速道路利用率がドイツ並みの30%であったとしたら、CO2排出量が年間約1,100万トン減少、交通事故による死者数が年間約900人減少すると試算されている。(=目標と現状のGAP) 高速道路の利用率が低水準である原因の一つとして、高速自動車国道のIC間隔は10kmと、独、英、米等の4~5kmと比較して長い点が考えられる。また、高速自動車国道が通過する市町村916市町村のうち、約4割(363市町村)はIC無し市町村であるのも原因と考えられる。(=原因分析) また、ICのない地域においては、地域の活性化を図るためにも、ICの設置に対する要望が強い。そのためには、建設・維持管理コストが削減可能なIC整備として、スマートICの本格導入が求められているところ。(=現状を改善するための課題) 以上の必要性から、スマートICの本格導入を図ることとする。(=施策の具体的な内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>本来高速道路を走るべき交通が一般道路を走ることによって発生する渋滞、沿道環境、交通安全等の弊害の緩和及び地域の活性化という観点から、IC設置に対する要望が強い中で、建設コスト・維持管理コストが相対的に安価なスマートICの本格導入に対する社会的なニーズは極めて高い。</p>		
行政の関与	<p>スマートICの本格導入にあたって行政が公的支援を行うことにより、IC追加に伴う利便性の向上による高速道路の有効活用が図られ、人、物の移動の円滑化が達成される。</p>		
国の関与	<p>本来高速道路を走るべき交通が一般道路を走ることによる渋滞、沿道環境、交通安全等の公益に対する弊害を解消して、より身近な、使いやすいハイウェイの実現を目指して、国がスマートIC追加に対して公的支援を行う。公的支援を行うことにより、IC追加に伴う利便性の向上による高速道路の有効活用が図られ、人、物の移動の円滑化が達成される。</p>		
施策等の効率性	<p>IC追加による直接便益は1箇所あたり毎年2億円と試算。</p>		
施策等の有効性	<p>スマートICの導入により、従来のICと比較して建設コストの約3割削減、管理コストの約5割削減が見込まれる。また、並行する一般道から高速道路へ</p>		

	の交通分散、人、物の移動の円滑化による地域の生活の充実及び経済の活性化が達成されるため有効であると考えられる。
その他特記すべき事項	「使える」ハイウェイ推進会議（平成 16 年 7 月）において、スマート IC など、高速道路の利便性の向上を図ることを検討中。 平成 15 年度の政策チェックアップ（業績測定） 政策目標 17「広域的モビリティの確保」 （ 1 ）地域の競争条件確保のための幹線道路網を構築する 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。