

政策目標2 バ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

道路：A-1
旅客施設（段差）：C-1
旅客施設（ブロック）：A-1

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：39% (H17)

旅客施設の段差解消：49.1% (H16)

視覚障害者誘導用ブロック：80.3% (H16)

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

低床バス：C-1
ノンステップバス：A-1
福祉タクシー：B-1

目標値：低床バス 30% (H17)

ノンステップバス 10% (H17)

福祉タクシー 10,000台 (H17)

実績値：低床バス：22.6% (H16)

ノンステップバス：12.0% (H16)

福祉タクシー：9,699台 (H17)

初期値：低床バス 4.9% (H12)

ノンステップバス 2.2% (H12)

福祉タクシー 2,050台 (H12)

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

鉄軌道車両：A-1
旅客船：B-1
航空機：A-1

目標値：鉄軌道車両 20% (H17)

旅客船 25% (H17)

航空機 35% (H17)

実績値：鉄軌道車両：27.9% (H16)

旅客船：7.0% (H16)

航空機：40.7% (H16)

初期値：鉄軌道車両 10.1% (H12)

旅客船 0% (H12)

航空機 0.7% (H12)

○業績指標2③：1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)

・道路のバリアフリー化

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(注1)のうちバリアフリー化(注2)され

た道路の割合。

(注1)市町村が交通バリアフリー法に基づく重点整備地域内の特定経路として定めている道路。

(注2)「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」(交通バリアフリー法に基づいて、道路特定事業を実施する際に適合すべき基準として、高齢者、

身体障害者等の円滑な利用に適する歩道などの構造及び案内標識や視覚障害者誘導ブロックの設置等について規定したものの。)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。

【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)

H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
	1割		17%	25%	31%	39%

○業績指標2④:1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(注)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。

(注)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

【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)

・交通事業者(事業主体)

	H12	H13	H14	H15	H16
旅客施設	28.9%	33.3%	39.4%	44.1%	49.1%
鉄軌道駅	28.6%	32.9%	39.0%	43.9%	48.7%
バスターミナル	59.5%	68.2%	71.1%	72.1%	76.7%
旅客船ターミナル	33.3%	37.5%	55.6%	75.0%	77.8%
航空旅客ターミナル	0%	0%	0%	5.0%	31.8%
(エレベーター等の設置率)	(100%)	(100%)	(100%)	(100%)	(100%)

	H12	H13	H14	H15	H16
旅客施設	57.2%	64.3%	72.0%	74.4%	80.3%
鉄軌道駅	57.7%	64.8%	72.6%	74.9%	80.6%
バスターミナル	47.6%	54.5%	57.8%	60.5%	65.1%
旅客船ターミナル	33.3%	37.5%	44.4%	50.0%	55.6%
航空旅客ターミナル	22.7%	33.3%	33.3%	45.0%	81.8%

○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
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
乗降口に階段のない車両。
・福祉タクシー
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、平成15年度政策チェックアップにおいて目標の見直しを行っており、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て、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)の目標を10,000台としている。

(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)

	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16
低床バス	1.4%	2.3%	3.6%	4.9%	8.8%	13.8%	18.0%	22.6%
ノンステップバス	0.2%	0.7%	1.4%	2.2%	3.9%	6.5%	9.3%	12.0%
福祉タクシー	1,315台	1,431台	1,812台	2,050台	2,339台	3,276台	4,574台	7,255台

(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
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
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
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	H16
鉄軌道車両	10.1%	14.8%	19.4%	23.7%	27.9%
旅客船	0%	0.2%	2.1%	4.4%	7.0%
航空機	0.7%	12.5%	24.5%	32.1%	40.7%

主な施策の概要

①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
5,809 億円 (H17)

②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
76.3 億円 (H17)
バスターミナルにおけるバリアフリー化
16.9 億円の内数 (H17)
旅客船ターミナル等におけるバリアフリー化
2,581.3 億円の内数 (H17)
空港のバリアフリー化
157.5 億円の内数 (H17)

③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
31.4 億円の内数+16.9 億円の内数 (H17)

④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、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、様々なソースのバリアフリー化情報等を一元的・総合的に提供するためのモデルシステムを構築。また、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。

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 (H17)

⑤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。

⑥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。

予算額：離島航路整備費補助
0.4 億円 (H17)

⑦LRT システムの整備

高齢者、身体障害者等の移動制約者の円滑な移動に寄与する LRT システムの整備等に対し補助する。

予算額：LRT システムの整備
0.7 億円 (H17)

(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、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

・平成 17 年度末における歩行空間のバリアフリー化率が約 39%となり、平成 14 年度から 3 年間で約 22%増加しており、目標達成に向けて順調に推移している。ちなみに、国及び都道府県が管理する道路のバリアフリー化率については、約 46%にまで進捗している。

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

・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

平成 17 年度の実績値は現在集計中であり、進捗状況についての正確な判断はできないが、段差解消について、平成 14 年度から平成 16 年度までの鉄軌道駅の実績値は 39.0%、43.9%、48.7%となっている。これを事業者別に実績値をみると、JR 旅客会社については平成 14 年度から 33.4%、40.3%、47.1%に、大手民鉄については平成 14 年度から 41.5%、45.8%、51.2%に、東京地下鉄・公営地下鉄については、平成 14 年度から 39.7%、42.7%、45.8%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たのは、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、東京地下鉄・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。視覚障害者誘導用ブロックの設置については、平成14年度から平成16年度までの鉄軌道駅の実績値が72.6%、74.9%、80.3%となっている。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、順調に進捗してきている。

さらにバスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルの段差解消について、平成14年度から平成16年度までの実績値は、バスターミナルについて71.1%、72.1%、76.7%となっており、旅客船ターミナルについては55.6%、75.0%、77.8%、航空旅客ターミナルについては0%、5.0%、31.8%となっている。なお、航空旅客ターミナルについては、エレベーター等は、100%設置済みである。また、視覚障害者誘導用ブロックの設置について、平成14年度から平成16年度までの実績値はバスターミナルについて57.8%、60.5%、65.1%となっており、旅客船ターミナルについては44.4%、50.0%、55.6%、航空旅客ターミナルについては33.3%、45.0%、81.8%となっている。事業者によっては、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17年度の実績値は現在集計中であり、進捗状況についての正確な判断はできないが、平成14年度から平成16年度までの実績値は低床バス車両の導入割合について13.8%、18.0%、22.6%、ノンステップバスの導入割合について6.5%、9.3%、12.0%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17年度末の実績値は9,699台であり、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17年度の実績値は現在集計中であり、進捗状況について正確な判断はできないが、平成14年度から平成16年度までの実績値は鉄軌道車両の割合について19.4%、23.7%、27.9%となっており、旅客船の割合については2.1%、4.4%、7.0%、航空機の割合については24.5%、32.1%、40.7%となっている。

・鉄軌道車両のバリアフリー化に対する投資については、堅実に推移しており、着実に実績値が伸びるものと考えられる。
・航空機についても、実績値を着実に伸ばしてきており、今後も航空機の代替が進むなかで、引き続き航空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年度末時点での実績値は低い水準にとどまっている。また、近年の景気の低迷等による旅客船事業の不振、原油価格高騰等の影響による費用負担増等で使用船舶の新造・代替建造が低迷していることが、実績値の伸び悩みの要因と考えられる。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18年3月末現在、5千人以上の旅客施設の所在する539市町村のうち、189の市町村の作成した基本構想

を受理するほか、策定中が9、今後、作成予定としているところが179となっており、これらで全体の70%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。

課題の特定と今後の取組の方向性

・平成16年度実績値で既に目標値を上回っている旅客施設（ブロック）、ノンステップバス、鉄軌道車両及び航空機については「A」と評価した。また、目標達成に向けて平成17年度までの指標が順調に推移している道路についても「A」と評価した。

一方で、福祉タクシーについては、平成17年度の実績値が目標値に到達していないことから、「B」と評価した。また、旅客船については、近年の景気の低迷等による旅客船事業の不振及び原油価格高騰等の影響による費用負担増等により、使用船舶の新造・代替建造が低迷しており、バリアフリー化が進んでいないことから、「B」と評価した。

平成16年度実績値が未だ目標値に到達していない旅客施設（段差）及び低床バスについては、

- ① 平成17年度を目標とする低床バスについては、目標達成に向けて平成16年度までの指標が順調に推移しているが、平成17年度実績は現在集計中であり、正確な判断を行うことが困難である
- ② 平成19年度を目標とする旅客施設（段差・ブロック）については、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下「バリアフリー新法」という。）の施行を踏まえ、一層のバリアフリー化の促進が期待されることであるが、平成17年度実績は現在集計中であり、正確な判断を行うことが困難である

ことから、「C」と評価した。

- ・従来は、建築物や旅客施設等個々の施設等を対象としてバリアフリー化を進めてきたが、このような施設等を含んだ一地域の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化が課題であった。こうした課題に対応するため、ハートビル法、交通バリアフリー法を統合し、施策の拡充を図ったバリアフリー新法の制定（平成18年6月成立）を踏まえ、一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、公共交通機関、歩道空間等移動空間のバリアフリー化を推進する。以上を踏まえ、それぞれの業績指標について「1」（施策の改善等の方向性を提示）と位置付けることとした。
- ・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応に努める。
- ・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。
- ・なお、新たな目標値の設定については、バリアフリー新法に基づき基本方針の中で検討を行う。

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 武川 恵子）

関係部局：道路局地方道・環境課（課長 下保 修）

道路局地方道・環境課 道路交通安全対策室

（室長 尾藤 勇）

鉄道局技術企画課（課長 河合 篤）

鉄道局業務課（課長 東井 芳隆）

自動車交通局総務課企画室（室長 一見 勝之）

自動車交通局旅客課（課長 田端 浩）

海事局内航課（課長 大塚 洋）

港湾局環境・技術課（課長 小山 彰）

航空局監理部航空事業課（課長 佐藤 善信）

航空局飛行場部管理課空港管理室

（室長 八木 一夫）

平成18年度以降における新規の取組

- ・福祉輸送普及促進モデル事業の創設
- 福祉タクシー等の普及を促進するため、先進的な取組を行っている地域について、共同配車センターの設立及び福祉車両の購入について、費用の一部補助を実施する。

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

(5) 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
A-2

目標値：15% (H19 年度)
実績値：約 11% (暫定値)
(H17 年度)
初期値：7% (H14 年度)

○業績指標 15：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】

過去の実績値の推移					(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	H17
		7%	9%	10%	約 11% (暫定値)

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 24, 233 億円の内数 (H17 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 7%に対し、平成 17 年度の市街地の幹線道路の無電柱化率の実績値は 11%であり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。
- ・ しかし、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。
- ・ 市街地の幹線道路において、直轄国道での無電柱化率 (約 21%) に対し、補助国道 (約 6%) 及び都道府県道 (約 8%) における無電柱化率が低く、地方公共団体の一層の積極的な取組みが必要。また、幹線道路の無電柱化率約 11% (暫定値) 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

- ・ 平成 17 年度末までに「無電柱化推進計画」(平成 16~20 年)等に基づき、整備延長で約 6, 700km を整備。
- ・ 歴史的街並みを保存すべき地区、バ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 地区において無電柱化に着手。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 指標については、目標値に向けて着実に整備が進められており、平成 17 年度の実績は前年度比 1%の伸びとなっているため、A-2 と評価した。ただし、市街地の幹線道路以外は含まれていないため、総合的な判断は困難であると思慮される。
- ・ 平成 16 年度を初年度とする「無電柱化推進計画」に基づき、新技術導入等によるコスト縮減を図りつつ、幹線道路における無電柱化を引き続き推進。
- ・ さらに、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、歴史的街並みを保存すべき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。

※評価の詳細は「平成 17 年度道路行政の達成度報告書・平成 18 年度道路行政の業績計画書」も参照されたい(URL:<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>)。

平成 18 年度以降における新規の取組

- ・ 民間事業者による無電柱化施設整備への支援。
- ・ 物理的制約の大きい箇所における、沿道と調和した無電柱化手法の検討。

担当部局等

担当課：道路局 地方道・環境課 道路交通安全対策室
(室長 尾藤勇)

関係課：道路局 国道・防災課 (課長 木村昌司)
都市・地方整備局 街路課 (課長 松谷春敏)

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認する

集中豪雨や大規模地震等の災害発生時には、地域の生活の中心都市の孤立を防ぎ、迅速な救援活動や緊急物資輸送を支援する救援ルートが不可欠。

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 A-2

目標値：76% (H19 年度)
実績値：73% (H17 年度)
初期値：66% (H14 年度)

○業績指標 31：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)

地域の生活の中心都市^(注1)のうち、隣接する地域の生活の中心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にしている。【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)

- ・ 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
- ・ 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】

予算額：地震・火災による被害の軽減

事業費 3,320億円の内数(H17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17年度の実績値は73%となり、目標までのトレンド(平成17年度で72%)と比較して上回っている。
- ・ 救援ルートを確認するため、緊急輸送道路等の橋梁の耐震補強や斜面对策等の防災対策を推進しているところであり、防災対策・震災対策が完了した救援ルートが確保されている都市数は着実に増加(平成17年度は13都市増加)している。
- ・ 特に、緊急輸送道路の橋梁耐震補強については、平成17年度末時点で直轄国道は69%、都道府県管理道路は59%(うち優先確保ルート^(注3)は78%)、直轄国道と都道府県管理道路を合わせた全体では63%(うち優先確保ルートは72%)まで進捗した。しかしながら、斜面对策等の防災対策の進捗率は全体で約3割の状況である。

(注3) 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。

(施策の実施状況)

- ・ 緊急輸送道路の橋梁耐震補強については、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「緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム」(H17~H19)、「新幹線、高速道路をまたぐ橋梁の耐震補強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した。
- ・ 斜面对策等の防災対策についても、緊急性の高い箇所を重点に対策を実施した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 業績指標は、緊急輸送道路の橋梁耐震補強の促進により目標までのトレンドを上回ったことから、A-2と評価した。
- ・ 橋梁耐震補強の促進により業績指標が向上したことから、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

過去の実績値の推移 (年度)				
H13	H14	H15	H16	H17
	66%	68%	69%	73%

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、斜面对策や橋梁耐震補強などの防災・震災対策を重点的に進める。

等の防災対策の進捗率が低い状況であり、重点的な推進が重要である。

※評価の詳細は「平成 17 年度道路行政の達成度報告書・平成 18 年度道路行政の業績計画書」も参照されたい(URL:<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>)。

平成 18 年度以降における新規の取組

災害時の広域的な救援ルートを確保するためには、道路の防災・震災対策を推進する必要があり、特に、救援活動や緊急物資輸送に極めて重要な役割を果たす緊急輸送道路等の重点的な対策が重要である。このため、平成 18 年度より新たに次の取組を行うこととしたところである。

- ・ 橋梁耐震補強の着実な推進を図るため、現在、インターネット上で公開している緊急輸送道路の橋梁耐震補強マップについて、耐震補強の進捗にあ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。
- ・ また、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、緊急輸送道路等での対策を重点的に推進する。

担当部局等

担当部局：道路局 道路防災対策室（室長 梶原康之）
関係部局：都市・地域整備局 街路課（課長 松谷春敏）
道路局 国道・防災課（課長 木村昌司）
道路局 地方道・環境課（課長 下保修）
道路局 有料道路課（課長 廣瀬輝）

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

(5) 道路交通事故を抑止する

年間交通事故死者数は49年振りに6千人台まで減少。また、H16年に過去最悪を記録した交通事故件数及び交通事故死傷者数も減少に転じた。しかし国民の約100人に一人が1年間に死傷しており、道路交通安全を取り巻く環境は厳しい状況にある。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り、特定の箇所に集中して発生している。このため、これらの箇所に対して集中的な対策が必要である。一方歩行中・自転車乗用中の死者数は、約4割と国際的にも高い水準にあり、特に歩行中の事故の約6割は自宅から500m以内で発生している。このため、生活道路での歩行者・自転車に対する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

B-2

目標値：108件/億台キロ

(118を約1割削減)

(H19年)

実績値：120件/億台キロ

(暫定値) (H17年)

初期値：118件/億台キロ

(H14年)

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

C-2

(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)

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

A-2

目標値：約3割 (H19年)

○業績指標 41：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1万台の自動車が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)				
H13	H14	H15	H16	H17
120	118	120	122	120
(暫定値)				

○業績指標 42：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者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)

過去の実績値の推移					(年)
H13	H14	H15	H16	H17	
		※	※	※	

※対策に着手したが事業完了していないため、実績値なし

○業績指標 43：事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率

<p>(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</p> <p>(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。</p> <p>(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</p> <p>(他の関係主体) ・警察(指導取締り) ・公安委員会(交通規制)</p>

過去の実績値の推移					(年)
H13	H14	H15	H16	H17	
		約3割抑止※1	※2	※2	

※1 平成15年度に対策が概成した768箇所が対象

※2 対策に着手したが事業完了していないため、実績値なし

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5,791億円の内数(H17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17年の日本の死傷事故率は、欧米に比べると約2~8倍(ドイツ:48.7、フランス:15.2、イギリス:41.6、アメリカ:40.0(単位は件/億台キロ。アメリカは平成15年、その他は平成16年))。
- ・平成14年実績値118件/億台キロに対し、平成17年の死傷事故率の実績値は120件/億台キロと指標は後退。
- ・死傷事故率が前年より減少した都府県は37であり、過半数を超えている。奈良(対前年比10.0%減)、鹿児島(同8.7%減)、長野(同7.6%減)、秋田(同6.2%減)、愛知(同5.8%減)の5県は大きく減少。また、死傷事故率ワースト1の神奈川(同4.2%減)、ワースト2の東京(同1.6%減)でも死傷事故率が減少。
- ・シートベルト着用率の向上等に加え、歩道設置等による道路交通環境の整備により人対車両事故の抑止等の効果が発生し、致死率の高い事故を抑止することで、致死率は着実に減少。
- ・あんしん歩行エリア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り、対策が概成した地区から順次測定する予定。また、事故危険箇所に関する指標につい

ても引き続き測定をおこなっていく。

(施策の実施状況)

- ① 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。
- ② 幹線道路の事故危険箇所等の集中的な対策
 - ・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、平成17年度末までに約2,715箇所(道庁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)で対策に着手。
- ③ 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、歩行者等を優先する道路構造等により通行経路の安全性が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、平成17年度末までに約735地区で対策に着手。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・死傷事故率に関する業績指標は、平成14年の指標値から後退したものの、平成17年は過去最悪のH16年における指標値から改善された。これはH17年から本格的に取り組み始めた科学的分析に基づく交通事故対策による効果であると考えられるため、業績指標をB-2と評価した。
- ・あんしん歩行エリアに関する業績指標は、事業未完了であることから判断が不可能であるものの、上記科学的分析に基づく対策を実施することで死傷事故を抑止できるものと考えられる。このため、業績指標をC-2と評価した。
- ・事故危険箇所に関する指標は、事業未完了の箇所が多く存在するものの、平成15年度に対策が概成した箇所については、目標値を達成したことから、業績指標をA-2と評価した。
- ・効果的、効率的な交通事故対策を進めるため、幹線道路における対策を重点的に実施するとともに、市街地内の事故発生割合の高い地区において、「あんしん歩行エリア」の整備を引き続き進める。
- ・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」等を用い、科学的な分析に基づく対策を継続するとともに、現場の状況に応じた工夫のある取組みを共有する。

※評価の詳細は「平成17年度道路行政の達成度報告書・平成18年度道路行政の業績計画書」も参照されたい。
(URL:<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>)

平成18年度以降における新規の取組

- ・生活道路における住民主導型の交通安全対策を促進するため、生活道路における事故対策についてのノウハウ集(案)を検討。

担当部局等

担当部局：道路局地方道・環境課 道路交通安全対策室

(室長 尾藤勇)

関係部局：道路局国道・防災課 (課長 木村昌司)

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

C-2（橋梁）

A-2（舗装）

橋梁 目標値：93%（H19年度）

実績値：85%（H17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：94%（H17年度）

初期値：91%（H14年度）

○業績指標 52：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：今後、高度成長期に数多く建設された橋梁などの道路ストックが急速に高齢化する更新時代を迎えるにあたり、平成19年度までに保全率を100%とすることを目標として設定。

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

【社会資本整備重点計画第3章に記載あり】

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年度実績値87%へ指標は伸びたものの、平成16年度の実績値は86%、平成17年度の実績値は85%となり、指標は下降傾向である。これは、平成16年3月の点検要領の改訂に伴い要対策箇所基準が変更され、厳しくなったことにより、新たに要対策箇所となった橋梁が点検を実施する毎に確認されたことに起因していると考えられる。
- 平成16年3月に策定された新たな点検要領に基づく点検結果等により平成17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66km（653橋梁）増加。今後更に橋梁の高齢化を迎えるにあたり、より効率的に対策を実施していくことが必要とされる。
- 舗装に関しては、平成15年度実績値93%から平成17年度の実績値は94%となり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。
- 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三大損傷（疲労、塩害、アルカリ骨材反応）の実態について把握したところ、三大損傷合計の予防保全率が90%であることがわかり、「早急な対策が必要」な橋梁が直轄国道で約800橋梁あることが分かった。

（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平準化、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。
- 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190橋の対策を実施。

過去の実績値の推移

（年度）

	H14	H15	H16	H17
橋 梁	86%	87%	86%	85%
舗 装	91%	93%	94%	94%

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 5,791億円の内の数（H17年度）

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 橋梁に関しては、平成 16 年 3 月の点検要領の改訂に伴い要対策箇所基準が変更され、厳しくなったことにより、新たに要対策箇所となった橋梁が点検を実施する毎に確認されていることが、指標の動向に影響していると考えられることから C-2 と評価した。
- ・ 今後、高度成長期に数多く建設された橋梁などの道路ストックが急速に高齢化していく背景の中で、予防的修繕を重点的に進め、橋梁の健全度向上を推進し、構造物の延命化を図っていくうえで、橋梁の健全度を分かり易く説明できる、構造物保全率や予防保全率に代わる新たな指標の検討が必要である。
- ・ 舗装に関しては、目標の達成に向けて指標は順調に推移していることから A-2 と評価した。
- ・ 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。
- ・ 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や体制整備を今後とも推進していく。

※評価の詳細は「平成 17 年度道路行政の達成度報告書・平成 18 年度道路行政の業績計画書」も参照されたい(URL:<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>)。

平成 18 年度における新規の取組

- ・ 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ために、橋梁の健全度を分かり易く説明できる、構造物保全率や予防保全率に代わる新たな指標の検討。

担当部局等

関係部局：道路局 国道・防災課（課長 木村昌司）

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

A-2 (NO₂)

C-2 (SPM)

目標値：NO₂ 約 8 割 (H19 年度)

SPM 約 6 割 (H19 年度)

実績値：NO₂ 79% (H17 年度)

SPM 25% (H17 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

A-3 (乗用車)

B-3 (貨物車)

目標値：乗用車 40% (H17 年度)

貨物車 30%

実績値：乗用車 41.6% (H17 年度)

貨物車 12.8%

初期値：乗用車 6.2% (H12 年度)

貨物車 4.1%

○業績指標 59：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}を達成している観測局(自動車排出ガス測定局(自排局)と国土交通省設置の常時観測局)の割合(データは前年度)

※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(平成 13 年)における道路寄与分^{※4}が半減している測定局の割合(データは前年度)

※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(一般局)の測定値を上回る自排局(データは平成 10~13 年度の平均)

※4 対象となる自排局の測定値と、当該測定局に最も近い一般局の測定値の差

(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)
H14	H15	H16	H17	
NO ₂ : 64%	NO ₂ : 67%	NO ₂ : 73%	NO ₂ : 79%	
SPM : —	SPM : 9%	SPM : 21%	SPM : 25%	

○業績指標 60：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)
H12	H13	H14	H15	H16	H17	
乗用車	乗用車	乗用車	乗用車	乗用車	乗用車	
6.2%	13.2%	14.2%	27.8%	34.5%	41.6%	
貨物車	貨物車	貨物車	貨物車	貨物車	貨物車	
4.1%	8.1%	6.2%	8.3%	10.0%	12.8%	

※平成 16 年度からは、平成 12、13 年規制よりもより厳しい平成 17 年規制適合車も加えた値である。

主な施策等

主な施策の概要

①騒音や大気質の状況が環境基準を大幅に上回っている地域において、遮音壁設置や交差点改良などのボトルネック対策を行う。(◎)

- ・ 予算額：大気・騒音等に係る生活環境の改善事業費 1,446 億円の内数 (H17 年度)

②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、CNG (圧縮天然ガス) 自動車やハイブリッド自動車などの低公害車の普及に対する補助やLNGトラックなど次世代低公害車の開発・普及。

③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。

(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)

○ NO_2 ・SPMの環境目標達成率

- ・ H16 大気汚染状況報告書より、 NO_2 ・SPM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、 NO_2 の環境目標達成率については平成 14 年度実績値 64%に対し、平成 17 年度の実績値は 79%となった。SPMの環境目標達成率については、対象となっている測定局のうち、25%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。

(なお、各年度の指標値の算出には、自治体が設置している観測局のデータの入手に時間を要するため、前年度のデータを用いている。)

- ・ 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 (二酸化窒素 (NO_2)、浮遊粒子状物質 (SPM)) については、国土交通省設置の常時観測局を対象として、 NO_2 、SPM両項目とも環境基準の達成局の割合でも評価している。環境基準の達成局の割合は、 NO_2 は 69% (H16) から 74% (H17) と向上しているが、SPMは 100% (H16) から 95% (H17) へ減少している。これは、H17 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。

○最新排出ガス規制適合車の割合

- ・ 平成 17 年度の乗用車実績値は 41.6%であり、目標は達成した。
- ・ 特に、外部要因としては、自動車メーカーの開発戦略・販売戦略等が大きな要因と考えられる。
- ・ 一方、貨物車の平成 17 年度実績値は 12.8%であり、順調に推移はしているものの、目標値は下回っている。

(施策の実施状況)

○ NO_2 ・SPMの環境目標達成率

- ・ 大気質の現況が環境基準を超えていると認められる地域において、交差点の立体化等のボトルネック対策や環境施設帯の整備等の沿道環境改善事業を実施。交差点の立体化の実施箇所において、渋滞解消に伴う走行速度の向上による開通後の整備効果も確認されている。
- ・ 効果的な対策の立案・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 28 箇所を国土交通省が設置する常時観測局によるデータ公表を開始した。

○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を引き続き講じることにより、排出ガス低減性能及び燃費性能に優れた自動車の普及を促進した。

課題の特定と今後の取組の方向性

○ NO_2 ・SPMの環境目標達成率

- ・ NO_2 に関する業績指標は、年々着実に改善傾向であり、現在の施策を継続することが適当であるため、A-2と評価した。
- ・ SPM 濃度そのものについては全体的に着実な改善傾向を示しており、環境基準を達成している測定局の割合は、平成 17 年度で 95%と施策の目標をほぼ達成している。しかしながら、SPMに関する業績指標には、このことが直接反映されていない可能性がある。したがって、C-2と評価した。SPMの業績指標については、自排局での測定濃度も一般局での測定濃度も減少し、自排局と一般局の濃度に大きな差がつかないことが業績指標の伸びが小さい原因の 1つと考えられるなど、用いている業績指標について点検・検討が必要である。

(課題の特定)

- ・ 交通量の多い幹線道路同士が交差する交差点の近傍において、環境基準を上回る基準局が存在する。

(今後の取組の方向性)

- ・ 自動車からの排出ガスを削減するため、自動車の走行速度向上のための交差点の立体化等の沿道環境改善事業を継続的に実施する。

○最新排出ガス規制適合車の割合

- ・ 業績指標は、保有台数の多い乗用車については着実に伸びており、A-3と評価した。一方、貨物車については積荷を含めた重量が大きく、走行距離が長いこと、ユーザーはガソリンエンジンより耐久性のあるディーゼルエンジンを採用している車を選択している。このため、ガソリン車の需要は少なく、目標値を下回ったことから、B-3と評価した。しかし、保有台数についてはガソリン乗用車が圧倒的に多く、目標値も達成していることから、総合的にはA-3と評価した。

(課題の特定)

- ・ 貨物車については、ディーゼル車の占める割合が高い。

(今後の取組の方向性)

- ・ NO_x ・PMの排出寄与が大きいガソリン乗用車とディーゼル重量車に係る新たな指標を設定し、自動車税のグリーン化及び自動車取得税の特例措置等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。

平成 18 年度以降における新規の取組

- ・ 自動車 NO_x ・PM法では、平成 22 年度までに対策地域内での NO_2 の環境基準の概ねの達成が課せられていることから、現況の大気質の環境基準等が他の地域に比べ大幅に上回っている地域 (環境ワースト地域) を選定し、平成 22 年度の環境基準達成に向けた対策を立案・実施。

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 柳橋 則夫)

関係課：自動車交通局 技術安全部環境課

(課長 徳永 泉)

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

A-2

目標値：72% (H19 年度)

実績値：71% (H17 年度)

初期値：61% (H14 年度)

○業績指標 61：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)
H13	H14	H15	H16	H17	
	61%	64%	67%	71%	

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 1,446 億円の内数 (H17 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は、平成 14 年度実績値 61%に対し、平成 17 年度実績値が 71%となり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。
- ・ 平成 17 年度の目標指標の全国値は 71%となり、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、大都市地域を中心に全国的になお厳しい状況。

(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。
- ・ 平成 17 年度では、新たに低騒音舗装 694km、遮音壁 26km を敷設。
- ・ 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、低騒音舗装の敷設を実施し、夜間騒音要請限度を超える区間を約 149km 解消。(評価延長に占める割合：31.4%→28.9%) また、夜間騒音要請限度を大きく上回っている区間を中心に、複合的騒音対策を実施しているが、これらの区間については、低騒音舗装の敷設の効果と合わせた複合的対策の効果が確認されている。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 業績指標は、年々着実に改善傾向にあるため、現在の施策を継続することが適当であるため、A-2 と評価した。
- (課題の特定)
- ・ 関東地方において、夜間の環境基準達成率が全国平均を大きく下回っている。逆に、北海道・沖縄では達成率が高い。
- (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に、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行い、より効果的な対策の実施に努める。
- ・ 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、遮音壁の設置や環境施設帯などの複合的対策を重点的に実施する等、沿道環境改善事業を継続的に実施する。

※評価の詳細は「平成 17 年度道路行政の達成度報告書・平成 18 年度道路行政の業績計画書」も参照されたい (URL: <http://www.ml.it.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>)。

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 柳橋 則夫)

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

A-2

目標値：15%（H19年度）

実績値：14%（速報値）

（H17年度）

初期値：13%（H14年度）

○業績指標 75：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

【社会資本整備重点計画第3章に記載あり】

過去の実績値の推移				（年度）	
H13	H14	H15	H16	H17	
	13%	13%	14%	14%	
				（速報値）	

主な施策等

主な施策の概要

①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 28,143 億円の内数（H17年度）

②多様で弾力的な料金施策への取組

ETC利用者を対象としたマイレージ割引や大口・多頻度割引、時間帯割引等の料金割引を積極的に実施。

③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。

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速報値は14%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増加している。
- ・ 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。
- ・ 割引時間帯における高速道路走行車両が前年と比べると増加し、周辺道路で旅行速度の上昇、渋滞の減少が確認された。

施策の実施状況

①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17年度末供用延長 8,808 km
（平成17年度新規供用延長 78 km）
- ・ 地域高規格道路の整備
平成17年度末供用延長 1,698 km
（平成17年度新規供用延長 62 km）

②多様で弾力的な料金施策への取組

- ・ 各高速道路会社は、ETC利用者を対象とした「マイレージ割引」、「大口・多頻度割引」、「時間帯割引」等を実施。

③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社会実験の実施。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 業績指標は、平成16年度の14%が平成17年度末に14%とほぼ横ばいであるが、規格の高い道路の走行台キロは増加しており目標達成に向けて指標は順調に推移していることから、A-2と判断した。
- ・ 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重点的かつ効率的に整備を推進。

- ・ 更なる弾力的な料金設定の実施に向け、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。

※評価の詳細は「平成17年度道路行政の達成度報告書・平成18年度道路行政の業績計画書」も参照されたい（URL:<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>）。

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：道路局国道・防災課（課長 木村昌司）
道路局地方道・環境課（課長 下保修）
道路局有料道路課（課長 廣瀬輝）
都市・地域整備局街路課（課長 松谷春敏）

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

(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
A-2

目標値：68% (H19 年度)
実績値：66% (H17 年度)
初期値：59% (H14 年度)

○業績指標 84：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】

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 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。
- ・ 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。
- ・ なお、拠点的な空港・港湾においても、そのアクセス道路について重さ指定と高さ指定のいずれかが未指定となっている箇所があり、フル積載の国際標準コンテナ車（総重量 44t、車高 4.1m）が走行可能なネットワークを明示できていなかった。

注：重さ指定道路：橋梁の補強等により、車両の大型化（国際標準コンテナ車両）に対応し、道路管理者が指定した道路。

高さ指定道路：車両の大型化（国際標準コンテナ車両）に対応するため、車両の高さの最高限度を 4.1m とし、道路管理者が指定した道路。

施策の実施状況

- ・ 平成 17 年度においては、新潟空港へのアクセス道路を供用するなど、3 箇所の 10 分以内の道路アクセスを確保した。
- ・ 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があるボトルネック箇所を抽出した。
- ・ 国際標準コンテナ車が走行可能なネットワークをウェブ等で明示した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 業績指標は、平成 14 年度末の 59%が平成 17 年度末に 66%まで向上し、目標達成に向けて指標は順調に推移していることから、A-2 と評価した。
- ・ 国際競争力の確保に必要な水準（約 90%）より依然として低い水準にあり、未達成のアクセス道路について、ハード・ソフト施策を組み合わせることでアクセスの迅速化に努めるとともに、国際競争力の向上や観光・地域間交流の促進を図るため、既に達成済の空港・港湾についても更なるアクセス向上に努めていくこととしている。
- ・ 国際物流に対応した道路ネットワークが不足している等の問題があるため、重要な港湾等と高速道路 IC と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

過去の実績値の推移				(年度)
H13	H14	H15	H16	H17
	59%	61%	61%	66%

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 12,640 億円の内数（H17 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。

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通行できる道路ネットワークの構築を図る。

※評価の詳細は「平成 17 年度道路行政の達成度報告書・平成 18 年度道路行政の業績計画書」も参照されたい（URL:<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>）。

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）

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
A-2

目標値：60% (H19 年度)
実績値：43% (H17 年度)
初期値：35% (H14 年度)

○業績指標 86：三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

【社会資本整備重点計画第3章に記載あり】

施策の実施状況

- ・ 三大都市圏環状道路の整備
平成 17 年度末供用延長 516 km
(平成 17 年度新規供用延長 4 km)

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 業績指標は、平成 14 年度の 35%が平成 17 年度末に 43%まで向上している。また、平成 18 年度になってから既に京奈和自動車道(五條北 IC~五條西 IC等)22kmを供用しているなど、目標達成に向けて指標は順調に推移するものと推測されることから A-2 とした。
- ・ さらに、平成 18 年度には、首都圏中央連絡自動車道(木更津 IC~木更津 JCT)等の新規供用を予定。
- ・ 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。
- ・ 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。

過去の実績値の推移					(年度)
H13	H14	H15	H16	H17	
	35%	35%	42%	43%	

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 国道・防災課 (課長 木村昌司)
道路局 有料道路課 (課長 廣瀬輝)
都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春敏)

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 12,640 億円の内数 (H17 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 17 年度は、東京外かく環状道路(三郷~三郷南)4 kmの供用を開始したところであり、三大都市圏の環状道路整備率の実績値は 43%である。

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

A-2

目標値：38.1 億人時間／年を約1割削減
(H19年度)

実績値：35.1 億人時間／年 (H17年度)

初期値：38.1 億人時間／年 (H14年度)

業績指標：ETC利用率

A-1

目標値：75% (H19年春)

実績値：65% (H18年春*)

※日別データ：平成18年6月15日

初期値：5% (H14年度)

業績指標：路上工事時間の縮減率

A-2

目標値：201 時間／km・年を約2割削減
(H19年度)

実績値：126 時間／km・年 (H17年度)

初期値：201 時間／km・年 (H14年度)

○業績指標 93：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)

H13	H14	H15	H16	H18春
2%	5%	16%	47%	65%*

※日別データ：平成18年6月15日

○業績指標 95：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)

H13	H14	H15	H16	H17
	201	186	143	126

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9,797億円の内数 (H17年度)

過去の実績値の推移

(年度)

H13	H14	H15	H16	H17
	38.1	37.6	36.9	35.1

○業績指標 94：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年春の目標を設定

(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3章に記載あり】

○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。ETC車載器の購入助成、多様で弾力的な料金割引、24時間専用運用レーンの複数化等を推進する。

予算額：都市交通の快適性・利便性の向上
事業費 9,797 億円の内数（H17 年度）

○路上工事時間の縮減（◎）

工事調整による共同施工や集中工事の実施等に加え、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評価の強化による路上工事縮減施策を実施

(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。

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

- 平成 14 年度実績値 38.1 億人時間／年に対し、平成 17 年度の道路渋滞による損失時間の実績値は 35.1 億人時間／年となり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。
- 平成 17 年度は渋滞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による効果が発現。

2. ETC 利用率

- 平成 14 年度実績値 5%に対して平成 18 年春の実績値は 65%（日別データ：平成 18 年 6 月 15 日）となり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。
- 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。
- 東名高速東京料金所（上り）では、年末年始や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た。
- 平成 15 年度(当時)に設定した目標 70%(H19 年度)を前倒し、目標を 75%(H19 年春)としてフォローアップを継続する。

○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 17 年度の実績は 126 時間／km・年（37%減）となり、平成 16 年度に引き続き指標の目標値以上の縮減を達成した。
- 三大都市においては、直轄国道に加え、都道、県道、主要市道も含めて評価し、平成 14 年度と比較して、東京 23 区 17%、名古屋市 19%、大阪市 61%の縮減を達成した。

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は、平成 17 年度までに 23 都市圏において策定、実施している。

2. ETC 利用率

- ほぼ全ての料金所で 24 時間専用レーン化が完了。
- ETC 車載器購入費用軽減策として、料金還元や車載器購入支援を実施。また、新たに ETC 車載器リース制度を創設。
- マイレージ割引や時間帯割引等の多様で弾力的な料金割引を積極的に導入。
- 首都高速、阪神高速において曜日別時間帯別料金割引社会実験を実施。

- クレジット以外の決済方法による ETC カードを導入。

3. 路上工事時間の縮減率

- 工事調整による共同施工・集中工事の実施や年末・年度末等における路上工事抑制等を引き続き推進している。
- 「工事内容」等をわかりやすく表示した路上工事看板の導入や「問合せ番号」の導入等、道路利用者への情報提供の充実に向けた取組を推進している。
- 工事実施者毎の毎月の路上工事時間を直ちに集計・公表する等のマネジメントの強化を図るとともに、路上工事モニターによる工事実施状況のチェック等、外部評価の強化による路上工事縮減を推進している。

課題の特定と今後の取組の方向性

○渋滞：業績指標は、平成 17 年度には 35.1 億人時間/年と順調に推移していることから A-2 と判断した。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、地域ニーズを考慮しつつ、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：業績指標は、平成 16 年度末の 47%から平成 18 年春に 65%と着実に増加しており、目標達成に向けて順調に推移している。また、さらに ETC の効果を発現させるため、以下の施策等を実施することから A-1 と判断した。

- ETC 利用者を対象とした多様で弾力的な料金割引の実施（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等）
- ETC 車載器リース制度等の車載器購入支援の実施
- ワンストップサービスの実施
- ETC 専用レーンの増設

○路上工事：業績指標は、平成 17 年度には 126 時間／km・年と目標を既に達成しており、さらに順調に推移していることから A-2 と判断した。さらなる路上工事時間縮減と路上工事に対する満足度の向上を図るため、各地域の実情を踏まえた、よりきめ細かな路上工事縮減に取り組み、地域の主体的な路上工事マネジメントを引き続き推進する。また、外部評価の強化による路上工事縮減については、実施結果を踏まえた改善を行った上で、引き続き取り組みを推進する。なお、路上工事縮減を推進するためには、関係機関が調整して工事実施方法等の改善を図るなど、不断の努力の継続が必要である。

※評価の詳細は「平成 17 年度道路行政の達成度報告書・平成 18 年度道路行政の業績計画書」も参照されたい（URL:<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>）。

平成 18 年度以降における新規の取組み

○渋滞：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。

○ETC：二輪車 ETC の本格導入を図る。また、駐車場等における ETC の多目的利用を推進する。

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 廣瀬輝）
道路局 国道・防災課（課長 木村昌司）

政策目標 2 2 地域間交流・観光交流等内外交流の推進

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

(5) 地域の交流を促進する

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
A-2

目標値：77% (H19 年度)
実績値：74% (H17 年度)
初期値：72% (H14 年度)

業績指標：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
A-2

目標値：68% (H19 年度)
実績値：65% (H17 年度)
初期値：63% (H14 年度)

○業績指標 103：①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)

隣接する地域の中心の都市(注)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。

(注)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)の中心都市を指す。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が、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が、概ねバスで 1~1.5 時間程度で行ける範囲の圏域(半径 20~30km 程度)。

(目標値設定の考え方)

長期的には 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)

地元調整の状況等

(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)		
H13	H14	H15	H16	H17
	72%	73%	74%	74%

○業績指標 104：②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

(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)		
H13	H14	H15	H16	H17
	63%	64%	65%	65%

主な施策等

主な施策の概要

① 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(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。

予算額 地域間交流・観光交流等内外交流の推進 3,391 億円の内数(H17 年度)

② 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。

予算額 地域間交流・観光交流等内外交流の推進
3,391億円の内数（H17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 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年度実績値72%から平成17年度実績値が74%となり目標の達成に向けて指標は順調に推移している。
- ② 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年度実績値63%から平成17年度の実績値が65%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）

- ① 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、2次生活圏の中心都市8市に関連する地域間交流ルートである4ルートの整備を新たに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、住民生活や観光交通等の利便性の向上が図られ、全国値では初期値72%から実績値74%まで向上した。

② 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

- ・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市町村合併支援事業の推進等により、安定到達人口は約60万人増加した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・指標は順調に推移しているため、A-2と評価した。しかし、未整備の地域が残っているため、引き続き、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。
- ・指標は順調に推移しているため、A-2と評価した。しかし、日常的な移動の安全性や快適性損なわれている地域が残っているため、引き続き、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ようにするため、市町村合併支援事業等の地域内の交流の円滑化に資する道路整備等を重点的に支援する。

平成18年度以降における新規の取組

- ・責任裁量型への補助金制度の転換等により、地方自らの判断と責任で実施する地域の都市間交流等を支援する道路整備、及び、地域内の交流の円滑化に資する道路整備を支援。

担当課等（担当課長名等）

担当課：道路局 国道・防災課（課長 木村昌司）

関係課：道路局 地方道・環境課（課長 下保修）