

**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

**(4) 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日当たりの平均の利用者数が5,000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の割合（道路、旅客施設の段差解消、視覚障害者誘導用ブロック）

道路	A-1
旅客施設の段差解消	A-1
視覚障害者誘導用ブロック	A-1

目標値：道路	約5割（平成19年度）
旅客施設の段差解消	7割強（平成19年度）
視覚障害者誘導用ブロック	8割強（平成19年度）
実績値：道路	44%（平成18年度）
旅客施設の段差解消	56.5%（平成17年度）
視覚障害者誘導用ブロック	82.8%（平成17年度）
初期値：道路	17%（平成14年度）
旅客施設の段差解消	39.3%（平成14年度）
視覚障害者誘導用ブロック	72.0%（平成14年度）

**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

低床バス車両	B-1
ノンステップバス車両	A-1
福祉タクシー	A-1

目標値：低床バス車両	65%（平成22年度）
ノンステップバス車両	30%（平成22年度）
福祉タクシー	18,000台（平成22年度）
実績値：低床バス車両	28.1%（平成17年度）
ノンステップバス車両	15.0%（平成17年度）
福祉タクシー	9,699台（平成17年度）
初期値：低床バス車両	28.1%（平成17年度）
ノンステップバス車両	15.0%（平成17年度）
福祉タクシー	9,699台（平成17年度）

**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	50%（平成22年度）
旅客船	50%（平成22年度）
航空機	65%（平成22年度）
実績値：鉄軌道車両	32.1%（平成17年度）
旅客船	8.0%（平成17年度）
航空機	47.0%（平成17年度）
初期値：鉄軌道車両	32.1%（平成17年度）
旅客船	8.0%（平成17年度）
航空機	47.0%（平成17年度）

**○業績指標 2 ③：1日あたりの平均の利用者数が5,000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の割合（道路）**

**（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5,000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）市町村が旧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」（旧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。）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（旧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（道路）								（年度）
H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
—	1割	—	17%	25%	31%	39%	44%	

**○業績指標 2 ④⑤：1日あたりの平均の利用者数が5,000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の割合（旅客施設の段差解消、視覚障害者誘導用ブロック）**

**（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、「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。）に基づく「移動円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令」（以下、「公共交通移動円滑化基準」という。）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、バリアフリー新法に基づく公共交通移動円滑化基準第9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）**

バリアフリー新法に基づく「移動円滑化の促進に関する基本方針」（以下、「基本方針」という。）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おいて原則として全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）、公共交通事業者（事業主体）

過去の実績値の推移（旅客施設の段差解消）							（年度）
	H12	H13	H14	H15	H16	H17	
旅客施設	28.9%	33.2%	39.3%	44.1%	48.9%	56.5%	
鉄軌道駅	28.6%	32.9%	39.0%	43.9%	48.7%	56.3%	
バスターミナル	59.5%	68.2%	71.1%	71.4%	73.2%	75.0%	
旅客船ターミナル	33.3%	37.5%	55.6%	75.0%	77.8%	71.4%	
航空旅客ターミナル	0%	0%	0%	5.0%	31.8%	43.5%	
エレベーター等の設置率	(100%)	(100%)	(100%)	(100%)	(100%)	(100%)	

過去の実績値の推移（視覚障害者誘導用ブロック）							（年度）
	H12	H13	H14	H15	H16	H17	
旅客施設	57.2%	64.3%	72.0%	74.2%	80.1%	82.8%	
鉄軌道駅	57.7%	64.8%	72.6%	74.9%	80.6%	83.3%	
バスターミナル	47.6%	54.5%	57.8%	47.6%	53.7%	54.5%	
旅客船ターミナル	33.3%	37.5%	44.4%	50.0%	55.6%	57.1%	
航空旅客ターミナル	22.7%	33.3%	33.3%	45.0%	81.8%	87.0%	

**○業績指標 6：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  
公共交通移動円滑化基準第45条に掲げる基準に適合する車両。

**（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、バリアフリー新法に基づく基本方針において、平成27年までに原則として総車両数約60,000台のすべてについて低床化された車両に代替すること、また、平成22年までに総車両数の約30%に当たる約18,000台についてノンステップバスとすること、福祉タクシーについては平成22年までに約18,000台を導入することを目指していることから、これを踏まえて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）、公共交通事業者（事業主体）

	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
低床バス	1.4%	2.3%	3.6%	4.9%	8.8%	13.8%	18.0%	22.6%	28.1%
ノンステップバス	0.2%	0.7%	1.4%	2.2%	3.9%	6.5%	9.3%	12.0%	15.0%
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	9,699台

(低床バス、ノンステップバスについては、H12以降は旧交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準適合車両の割合)

## ○業績指標 7: 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

公共交通移動等円滑化基準第 31 条から第 33 条(乗降口、客室、連結部等の基準)に掲げる基準に適合する車両。

#### ・旅客船

公共交通移動等円滑化基準第 47 条から第 61 条(出入口、客室、便所等についての基準)に掲げる基準に適合する船舶。

#### ・航空機

公共交通移動等円滑化基準第 63 条から第 67 条(通路、客室、便所等の基準)に掲げる基準に適合する航空機。

### (目標値設定の考え方)

バリアフリー新法に基づく基本方針において、鉄軌道車両については総車両数の約 50%、旅客船について平成 22 年までに総隻数の約 50%、航空機については、総機材数の約 65%を、それぞれ平成 22 年までに移動等円滑化することを目標としていることから、同様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)、公共交通事業者(事業主体)

	H12	H13	H14	H15	H16	H17
鉄軌道車両	10.1%	14.8%	19.4%	23.7%	27.9%	32.1%
旅客船	0%	0.2%	2.1%	4.4%	7.0%	8.0%
航空機	0.7%	12.5%	24.5%	32.1%	40.7%	47.0%

## 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：バリアフリー社会の実現

事業費 2,477 億円の内数(平成 18 年度)

### 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

84.4 億円(平成 18 年度)

バスターミナルにおけるバリアフリー化

16.0 億円の内数(平成 18 年度)

旅客船ターミナル等におけるバリアフリー化

2420.8 億円の内数(平成 18 年度)

空港のバリアフリー化

169.0 億円の内数(平成 18 年度)

### 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

28.4 億円の内数+16.0 億円の内数(平成 18 年度)

### 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：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

0.1 億円(平成 18 年度)

### 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

0.2 億円(平成 18 年度)

### 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

5.5 億円(平成 18 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. 1 日あたりの平均の利用者数が 5,000 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 18 年度末における歩行空間のバリアフリー化率が約 44%となり、平成 14 年度から 4 年間で約 27 ポイント増加しているところ、目標達成に向けて順調に推移している。なお、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 53%にまで進捗している。

## 2. 1日あたりの平均の利用者数が5,000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18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15年度から平成17年度までの鉄軌道駅の実績値は43.9%、48.7%、56.3%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15年度から40.3%、47.1%、57.2%に、大手民鉄については平成15年度から45.8%、51.2%、57.8%に、東京地下鉄・公営地下鉄については、平成15年度から42.7%、45.8%、50.4%にそれぞれ増加している。このうち、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15年度から平成17年度までの鉄軌道駅の実績値が74.9%、80.6%、83.3%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15年度から平成17年度までの実績値は、バスターミナルについては71.4%、73.2%、75.0%、となっており、旅客船ターミナルについては75.0%、77.8%、71.4%（平成17年度における実績値の減少は、公共交通移動等円滑化基準に適合している1日当たりの平均の利用者数が5,000人以上の旅客施設の一部が5,000人未満となったことによるもの。）、航空旅客ターミナルについては5.0%、31.8%、43.5%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15年度から平成17年度までの実績値はバスターミナルについて47.6%、53.7%、54.5%となっており、旅客船ターミナルについては50.0%、55.6%、57.1%、航空旅客ターミナルについては45.0%、81.8%、87.0%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。なお、平成17年度において、事業者からの修正報告により、平成16年度以前の実績値（旅客施設の段差解消等）が一部修正されている。

## 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18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15年度から平成17年度までの実績値は低床バス車両の導入割合について18.0%、22.6%、28.1%、ノンステップバスの導入割合について9.3%、12.0%、15.0%となっている。輸送人員の減少に伴い、公共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18年度末の実績値は集計中であり、進捗状況について正確な判断は出来ないが、平成15年度から平成17年度までの実績値は4,574台、7,255台、9,699台であり、輸送人員の減少に伴い、公共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18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15年度から平成17年度までの実績値は鉄軌道車両の割合について23.7%、27.9%、32.1%となっており、旅客船の割合については4.4%、7.0%、8.0%、航空機の割合については32.1%、40.7%、47.0%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、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5,000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5,000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、基本的には公共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、今後公共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バリアフリー新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、基本的には公共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、今後公共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バリアフリー新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、バス車両等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、基本的には公共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、今後公共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

・バリアフリー新法においては、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 19 年 3 月末現在、5,000 人以上の旅客施設の所在する 524 市町村のうち、207 の市町村の作成した基本構想を受理するほか、策定中が 5、今後作成予定としているところが 170 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

・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旅客施設（ブロック）、ノンステップバス、福祉タクシー、鉄軌道車両及び航空機については、「A」と評価した。平成 17 年までの指標が順調に推移している旅客施設（段差）については、平成 17 年度に実績値としては初めて前年度比約 8 ポイントの伸び率を示したところであり、新たなトレンド等を併せて勘案すると目標達成が可能であると考えられることから、「A」と評価した。また、同様に平成 18 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、低床バスは、輸送人員の減少に伴い、公共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ものの、現在のトレンドにおいては目標を達成できないと判断されることから、「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。

・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定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 12 月施行）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。

### 平成 19 年度以降における新規の取組

・バリアフリー新法に基づく一体的・総合的なバリアフリー化の推進

バリアフリー施策を総合的に展開することを目的とした「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）が平成 18 年 12 月から施行された。本法の施行を踏まえ、高齢者・障害者をはじめとする誰もが自立できるユニバーサルデザインの考え方に基づいたバリアフリー社会を着実に実現するための施策（「心のバリアフリー」社会の実現のための施策の拡充、新たな制度に基づく基本構想の策定促進、段階的・継続的な発展（スパイラルアップ）を図るための体制確立）を実施することにより、より一層のバリアフリー化の推進を図る。

### 担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局安心生活政策課	（課長 武川 恵子）
関係部局：道路局地方道・環境課	（課長 徳山 日出男）
道路局地方道・環境課	道路交通安全対策室
	（室長 後藤 敏行）
鉄道局技術企画課	（課長 河合 篤）
鉄道局鉄道業務政策課	（課長 東井 芳隆）
自動車交通局総務課企画室	（室長 後藤 浩平）
自動車交通局旅客課	（課長 藤田 耕三）
海事局内航課	（課長 田中 照久）
港湾局技術企画課技術監理室	（室長 石井 一郎）
航空局監理部航空事業課	（課長 篠原 康弘）
航空局飛行場部管理課空港管理室	（室長 坪井 史憲）

## 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

### (14) 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%（平成19年度）

実績値：約12%（暫定値）（平成18年度）

初期値：7%（平成14年度）

#### ○業績指標 18：市街地の幹線道路の無電柱化率

（指標の定義）

市街地<sup>(注1)</sup>の幹線道路<sup>(注2)</sup>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】

- ・ 市街地の幹線道路のうち、直轄国道での無電柱化率（約22%）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、地方公共団体のより積極的な取組みが必要。また、市区町村が管理する非幹線道路では約1%と格差が大きい。[いずれも暫定値]

（施策の実施状況）

- ・ 平成18年度末までに「無電柱化推進計画」（平成16～20年）等に基づき、全道路において7,000km弱（事業中を含む）の延長を整備。
- ・ 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18年度に新たに10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

- ・ 市街地の幹線道路については、平成18年度は約1%の伸びにとどまっているが、平成19年度は「無電柱化推進計画」の後半に当たり、道路管理者・電線管理者の一層の連携により、指標の見込み値が目標達成の予定であることから、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。
  - ・ 「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。
  - ・ さらにバリアフリー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18年度道路行政の達成度報告書・平成19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19年度以降における新規の取組

- ・ 面的な無電柱化整備に必要となる施策支援や技術支援を行う仕組みを企画。

#### 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 後藤 敏行）

関係部局：道路局 国道・防災課 （課長 下保 修）

都市・地方整備局 街路課 （課長 松谷 春敏）

#### 過去の実績値の推移

（年度）

H13	H14	H15	H16	H17	H18
—	7%	9%	10%	11%	約12% （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 23,079 億円の内数（平成18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18年度の実績値は約12%（暫定値）となり、目標達成に向け進捗しているところ。

## 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。

### (26) 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%（平成19年度）  
実績値：76%（平成18年度）  
初期値：66%（平成14年度）

### ○業績指標 34：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<sup>(注1)</sup>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<sup>(注2)</sup>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】

事業費 4,412億円の内数（平成18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18年度の実績値は76%となり、平成19年度の目標76%を1年前倒しで達成した。
- ・救援ルートを確保するため、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18年度は8都市増加）している。
- ・特に、緊急輸送道路の橋梁耐震補強の実施率は、平成18年度末時点で直轄国道は87%、都道府県管理道路は67%（うち優先確保ルート<sup>(注3)</sup>は92%）、直轄国道と都道府県管理道路を合わせた全体では75%（うち優先確保ルートは89%）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4割弱の状況である。  
(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」（平成17～19年度）、「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」（平成17～19年度）を策定し、平成18年度も引き続き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重点的に推進したが、対策の必要な箇所を多く抱える都道府県管理道路の進捗率が低い状況にある。

### 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推進により、平成19年度の目標を1年前倒しで達成したことから、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)
H14	H15	H16	H17	H18	
66%	68%	69%	73%	76%	

## 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。

予算額：地震・火災による被害の軽減

等の防災対策については、依然として多くの未対策箇所が残っており、効果的な推進が重要である。

※評価の詳細は「平成 18 年度道路行政の達成度報告書・平成 19 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 19 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る、特に、救援活動や緊急物資輸送において重要な役割を果たすネットワークに着目した対策が重要である。このため、平成 19 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。

- ・ 防災・震災対策について、依然として多くの未対策箇所が残っているため、今後は、個別箇所の安全性に加え、ネットワークとしての機能確保に着目して対策の優先順位を検討し、対策箇所をより重点化することにより、効果的な防災・震災対策の推進を図る。
- ・ また、事前通行規制区間については、防災対策の実施により徐々に減少してきたが、依然として多くの規制が行われていることから、さらに対策の効果を上げるために規制基準の緩和・解消を検討する。

### 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 下保 修）  
道路局 地方道・環境課（課長 徳山 日出男）  
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

**(37) 道路交通事故を抑止する**

年間交通事故死者数は51年振りに6千人台前半まで減少。また、平成16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2年連続で減少するなど、減少傾向に転じた。しかし、国民の約100人に1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依然厳しい状況にある。また、幹線道路では、死傷事故の半数以上が延長で1割に満たない特定の箇所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45%であり、欧米の約1.9～3.6倍と高い水準にある。特に、歩行中の死亡事故の約6割は自宅から500m以内で発生している。このため、身近な生活道路では、「人」の視点に立った交通安全対策が必要である。

業績指標：道路交通における死傷事故率  
A-2

目標値：約1割削減(108件/億台キロ) (平成19年)  
実績値：115件/億台キロ (暫定値) (平成18年)  
初期値：118件/億台キロ (平成14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 (死傷事故の抑止率)  
C-2 (歩行者・自転車死傷事故の抑止率)

死傷事故の抑止率  
目標値：約2割 (平成19年)  
歩行者・自転車死傷事故の抑止率  
目標値：約3割 (平成19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 (平成19年)

**○業績指標 44：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 (暦年)				
H14	H15	H16	H17	H18
118	120	122	122	115 (暫定値)

**○業績指標 45：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)

※ 対策に着手したが事業完了していないため、実績値なし

過去の実績値の推移 (暦年)				
H14	H15	H16	H17	H18
	※	※	※	※

## ○業績指標 46：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)

- ・ 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 (暦年)

H14	H15	H16	H17	H18
—	約3割抑止※1	約3割抑止※2	※3	※3

※1 平成15年度に対策が概成した768箇所が対象

※2 平成16年度までに対策の概成した1,336箇所が対象

※3 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5,796億円の内数(平成18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年実績値118件/億台キロに対し、平成18年の死傷事故率の実績値は115件/億台キロと前年より大きく改善されるとともに、初めて初期値を下回った。全体の事故件数も過去最悪を記録した平成16年から2年減少で減少するなど減少傾向に転じており、今後も同様の傾向が継続するとすれば、平成19年度には概ね目標値に近づくことから順調であると推測される。
- ・ 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。
- ・ 事故危険箇所に関わる指標については、平成15～16年度に対策の概成した箇所について、目標値を達成している。他の箇所についても同様の対策を実施中であることから、同様の効果が得られるものと考えられ、順調と推測される。

(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転換させるため、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した。
- 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倍以上の箇所等を平成15年7月に3,956箇所抽出し、平成18年度末までに3,178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18年度末までに773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、これまでの増加傾向から減少傾向に転じるとともに、平成14年の指標値を初めて下回った。これは平成17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の効果であると考えられ、現在の傾向が続くとすれば、平成19年には概ね目標値に近づくものと推測されることから、業績指標をA-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、平成15～16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、幹線道路において「優先度明示方式」を用いた重点的な対策を実施するとともに、市街地内の事故発生割合の高い地区において、面的・総合的な生活道路の交通安全対策を引き続き進める。
- ・ 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18年度道路行政の達成度報告書・平成19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19年度以降における新規の取組

- ・ 地域の合意形成を踏まえた住民主導型の交通安全対策推進のため、生活道路の事故対策の進め方に関する手引き作成を検討。
- ・ 道路空間の再配分による自転車走行空間の創出と、安全・安心な通学路の確保を推進。

### 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 後藤 敏行)

関係部局：道路局国道・防災課 (課長 下保 修)

## 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

### (40) 踏切道の安全を向上させる

踏切は交通渋滞の大きな原因の一つとなっており、また事故の原因ともなっている。「開かず踏切」等の緊急に対策の検討が必要な踏切が約2,000箇所存在しており、「開かずの踏切」等の踏切対策については、緊急かつ重点的に対策を実施する必要がある。

業績指標：「開かずの踏切」の対策率 A-2

目標値：100%（平成22年度）

実績値：21%（平成18年度）

初期値：15%（平成17年度）

#### ○業績指標49：「開かずの踏切」の対策率

（指標の定義）

「開かずの踏切（※1）」に対して、歩道拡幅や賢い踏切導入などの速効的な対策を実施する割合

（※1）ピーク時間の遮断時間が40分/時以上の踏切

（目標値設定の考え方）

「開かずの踏切」を対象に平成18年度からの5箇年で速効的な対策が必要な踏切の対策率100%を目指すこととしている。

（考えられる外部要因）

- ・ 地元調整の状況
- ・ 踏切道の交通量等

（他の関係主体）

- ・ 地方公共団体
- ・ 鉄道事業者

過去の実績値の推移					(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	
—	—	—	15%	21%	

#### 主な施策等

##### 主な施策の概要

##### ○踏切交通実態総点検及び緊急対策踏切の対策推進

全国全踏切を対象として踏切道の構造等の基本諸元を把握し「開かずの踏切」などの緊急に対策の検討が必要な踏切を抽出し、対策を実施する踏切について整備計画策定を促進することで、重点的かつ緊急的な踏切対策の促進を図る。

また、「開かずの踏切」などの緊急に対策を行う踏切に対して、歩道拡幅などの「速効対策」と連続立体交差事業などの「根本対策」の両輪により総合的な対策を進めていく。

予算額：交通安全の確保

事業費 6,096億円の内数（平成19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年度の実績値15%に対して平成18年度の実績値は21%となり、平成22年度の目標値100%の達成に向けて着実に進捗している。
- ・ 平成18年度は、全国約3万6千箇所の踏切交通実態総点

検を実施し、緊急対策踏切の抽出及び公表（平成18年8月に第1段結果公表、平成19年4月に最終取まとめ）を重点的に実施した。

- ・ そのため、整備計画策定及び踏切対策が年度途中からの実施となったが、平成19年度以降は、踏切道改良促進法等を活用することで、より着実な進捗を確保していく。

（施策の実施状況）

- ・ 踏切対策については、平成18年度に全国の道路管理者と鉄道事業者の連携のもと、全国全踏切を対象として踏切道の構造等の基本諸元を把握し、緊急に対策の検討が必要な踏切を抽出し、踏切交通実態総点検を実施した。
- ・ この総点検の結果、全国約3万6千箇所の踏切の中から、開かずの踏切などの緊急に対策の検討が必要な踏切を1,960箇所抽出、このうち「開かずの踏切」を589箇所抽出した。
- ・ これらにもとづき、「開かずの踏切」などの踏切交通に与える影響の大きい踏切に対して重点的かつ緊急的に対策を実施していくこととしている。

##### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 平成18年度の実績指標は、踏切交通実態総点検により重点的かつ緊急的に対策を検討すべき踏切を抽出したことで、整備計画策定の促進が図られ、平成19年度以降はより着実な進捗が見込まれることからA-2と評価した。
- ・ 引き続き、「開かずの踏切」など速効的な対策が必要な踏切に対して、平成18年からの5箇年で全て対策することを目標としていく。

※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19年度以降における新規の取組

- ・ 踏切道改良促進法の活用により着実な事業促進を図る。

#### 担当部局等

担当部局：道路局 路政課（課長 内海 英一）  
関係部局：都市・地域整備局 街路課（課長 松谷 春敏）  
鉄道局 施設課（課長 米澤 朗）

## 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。

### (43) 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：道路構造物保全率

C-2（橋梁）

A-2（舗装）

橋梁 目標値：93%（平成19年度）

実績値：80%（平成18年度）

初期値：86%（平成14年度）

舗装 目標値：91%

（平成14年度の水準（91%）を維持）（平成19年度）

実績値：95%（平成18年度）

初期値：91%（平成14年度）

### ○業績指標 55：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」かつ「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93%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%へ指標は向上したものの、平成16年度の実績値は86%、平成17年度の実績値は85%、平成18年度の実績値は80%となり、指標は下降傾向である。これは、橋梁定期点検要領（案）（平成16年3月）による点検結果に基づき補修を計画的に実施しているが、橋梁建設後の経年変化等により、補修を実施する橋梁延長に対し、新たに要対策箇所となった橋梁延長が上回ることに起因していると考えられる。
- 平成18年度においては、補修を実施した橋梁延長が約34km（332橋梁）に対し、点検結果において、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が約112km（817橋梁）となっている。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18年度の実績値は95%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）の予防保全については、三大損傷合計の予防保全率が95%であり、「早急な対策が必要」な橋梁が直轄国道で約400橋梁ある。

（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、定期点検により橋梁の健全度を把握し、損傷が軽微なうちに対策を実施するし、橋梁の長寿命化を図る予防保全を推進。
- また、橋梁マネジメントシステム（コンクリート部材の塩害、RC床版の疲労の劣化予測を行い予防的工法・時期を算定するシステム）を平成17年度より試行運用し、計画的な補修を実施。

#### 過去の実績値の推移

（年度）

	H14	H15	H16	H17	H18
橋 梁	86%	87%	86%	85%	80%
舗 装	91%	93%	94%	94%	95%

### 主な施策等

#### 主な施策の概要

○橋梁・舗装の維持、修繕

予算額：交通安全の確保

事業費 5,796億円の内数（平成18年度）

### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 橋梁に関しては、点検結果に基づき補修を計画的に実施しているが、橋梁建設後の経年変化等により、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することとなり、予防保全を重点的に進め、橋梁の長寿命化を図ることが重要。
- ・ また、平均的な寿命・延命効果を評価する新たな指標の検討・開発を行う。
- ・ 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。
- ・ また、舗装の修繕に関しシーリング材の注入、こぶとり等の予防的修繕工法を平成 18 年度より導入し、健全性を確保しつつ長寿命化を図ることとしている。
- ・ 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。

※評価の詳細は「平成 18 年度道路行政の達成度報告書・平成 19 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 19 年度以降における新規の取組

- ・ 道路構造物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、橋梁の長寿命化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

担当部局：道路局 国道・防災課 道路保全企画室  
(室長 伊勢田 敏)

### 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

#### (50) 自動車から排出されるNO<sub>x</sub>・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<sub>x</sub>・PM排出量を削減することが必要である。

業績指標：NO<sub>2</sub>・SPMの環境目標達成率

A-2 (NO<sub>2</sub>)

C-2 (SPM)

目標値：NO<sub>2</sub> 約8割(平成19年度)

SPM 約6割(平成19年度)

実績値：NO<sub>2</sub> 82%(平成18年度)

SPM 37%(平成18年度)

初期値：NO<sub>2</sub> 64%(平成14年度)

SPM — (平成14年度)

#### ○業績指標 62：NO<sub>2</sub>・SPMの環境目標達成率

・NO<sub>2</sub>

(指標の定義)

自動車NO<sub>x</sub>・PM法<sup>※1</sup>対策地域内で、NO<sub>2</sub>について環境基準<sup>※2</sup>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 NO<sub>2</sub>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<sub>x</sub>・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<sub>x</sub>・PM法対策地域内の対象測定局<sup>※3</sup>のうち、SPMの当初の測定値(平成13年)における道路寄与分<sup>※4</sup>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/m<sup>3</sup>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<sub>x</sub>・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	H18	
NO <sub>2</sub> : 64%	NO <sub>2</sub> : 67%	NO <sub>2</sub> : 73%	NO <sub>2</sub> : 79%	NO <sub>2</sub> : 82%	
SPM : —	SPM : 9%	SPM : 21%	SPM : 25%	SPM : 37%	

#### 主な施策等

##### 主な施策の概要

○沿道等における大気汚染対策の推進(◎)

・環状道路、バイパスの整備等交通の円滑化対策等

○低公害車の開発・普及の促進(◎)

・低公害車の導入促進(CNG車普及促進モデル事業の推進)等

予算額：大気・騒音等に係る生活環境の改善

事業費1,455億円の内数(平成18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)

○NO<sub>2</sub>・SPMの環境目標達成率

・NO<sub>2</sub>の環境目標達成率については、79%(平成17年度)から82%(平成18年度)となり、目標である約8割に達した。SPMの環境目標達成率についても、25%(平成17年度)から37%(平成18年度)と1年間で12%も増加し、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。)

(施策の実施状況)

○NO<sub>2</sub>・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、環状道路、バイパスの整備等交通の円滑化に資する事業などを実施。

・直轄国道沿道で国土交通省が新たに設置した6箇所の常時観測局でデータ公表を開始。

## 課題の特定と今後の取組の方向性

### ○NO<sub>2</sub>・SPMの環境目標達成率

- ・ NO<sub>2</sub>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については、1年間で12%も増加するなど顕著な改善傾向を示しているが、当該指標は、例えば、自排局、一般局の測定濃度がともに減少した場合には、施策の効果により大気環境が改善しても業績指標が伸びない現象も起こりえることからC-2と評価し、今後、指標の見直しを行う。

#### (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等において、長年環境基準を上回る測定局が存在する。

#### (今後の取組の方向性)

- ・ 大気質の状況が厳しい地域を中心に、自動車から排出されるNO<sub>2</sub>及びSPMを抑制するため、環状道路、バイパスの整備等交通の円滑化に資する事業などを重点的に実施する。

※評価の詳細は「平成18年度道路行政の達成度報告書・平成19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

担当部局：道路局 地方道・環境課 道路環境調査室  
(室長 川瀧 弘之)

関係部局：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

### (51) 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%（平成19年度）

実績値：73%（平成18年度）

初期値：61%（平成14年度）

#### ○業績指標 63：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<sup>※1</sup> または騒音規制区域<sup>※2</sup> いずれかを通過する直轄国道のうち、夜間騒音要請限度<sup>※3</sup> 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】

#### 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18年度実績値が73%となり、指標は順調に推移している。
- 全国的にみれば、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割程度残存している。

（施策の実施状況）

- 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。

##### 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）

- 首都圏において、達成率が低い地域が多くみられる。

（今後の取組の方向性）

- 夜間騒音の要請限度を超える区間を中心に、低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置、環境施設帯の設置等を重点的に実施。

※評価の詳細は「平成18年度道路行政の達成度報告書・平成19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

担当部局：道路局 地方道・環境課 道路環境調査室  
(室長 川瀧 弘之)

#### 過去の実績値の推移 (年度)

H14	H15	H16	H17	H18
61%	64%	67%	71%	73%

#### 主な施策等

##### 主な施策の概要

○沿道等における騒音対策の推進 (◎)

- 低騒音舗装の敷設、環境施設帯の設置等

予算額：大気・騒音等に係る生活環境の改善

事業費 1,455 億円の内数（平成18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。

## 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

### (62) 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%（平成 19 年度）

実績値：14%（平成 18 年度）

初期値：13%（平成 14 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<sup>(注)</sup>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平成 19 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)

H14	H15	H16	H17	H18
13%	13%	14%	14%	14%

#### 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 27,387 億円の内数（平成 18 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 I C の活用等による追加 I C の整備促進

ETC を活用した追加インターチェンジの本格導入を実施。

#### 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傾向にある。
- ・ 新規路線の供用により、路線全体の利用促進につながる事例もある。
- ・ 高速道路の時間帯割引の導入により、全ての割引時間帯で走行台数が増加し、高速道路に並行する一般道の交通量分担率に減少が見られた。

（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 18 年度末供用延長 9,047 k m

（平成 18 年度新規供用延長 192 k m）

- ・ 地域高規格道路の整備

平成 18 年度末供用延長 1,726 k m

（平成 18 年度新規供用延長 43 k m）

##### 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 I C の活用等による追加 I C 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と本格導入の実施。

##### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 業績指標は、平成 17 年度の 14%が平成 18 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傾向にあり、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。
- ・ 道路特定財源の見直しに関する具体策（平成 18 年 12 月 8 日 閣議決定）に基づき、平成 20 年度以降、高速道路料金の引き下げによる既存高速ネットワークの効率的活用・機

能強化のための新たな措置を講ずることとしており、これに向けた料金引き下げに伴う効果等を把握するための社会実験を実施。

- ・ ETCを活用した追加インターチェンジの社会実験と、本格導入に向けた取り組みを引き続き実施。

※評価の詳細は「平成 18 年度道路行政の達成度報告書・平成 19 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

担当部局：道路局 企画課 道路経済調査室（室長 縄田 正）  
関係部局：道路局 国道・防災課 （課長 下保 修）  
道路局 地方道・環境課 （課長 徳山 日出男）  
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

**(70) 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%（平成19年度）  
実績値：67%（平成18年度）  
初期値：59%（平成14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<sup>(注)</sup>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

(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18年度末に67%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%（平成13年度末）、欧州（英・仏・独・伊）の84%（平成13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。
- ・ また、橋梁の強度等の問題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、国際競争力の観点からも大きな問題となっている。

(施策の実施状況)

- ・ 平成18年度においては、四日市港へのアクセス道路である上海老茂福線の供用により10分以内の道路アクセスを確保した。
- ・ 効率的な物流ネットワークを構築する観点から、国際標準コンテナ車（車両総重量44t、車高4.1m）の通行を可能とすべき幹線道路ネットワーク（国際物流基幹ネットワーク）を選定した。
- ・ 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区間（47区間）のうち、対策事業により、6区間を解消した。

**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18年度末に67%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9割）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、橋梁補強等の緊急対策事業を実施し、国際標準コンテナ車が、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間を支障なく通行できる道路ネットワーク（国際物流基幹ネットワーク）の整備を図る。

**過去の実績値の推移**

(年度)

H14	H15	H15	H16	H17
59%	61%	61%	66%	67%

**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 11,488 億円の内数（平成18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。

※評価の詳細は「平成 18 年度道路行政の達成度報告書・平成 19 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

担当部局：道路局 企画課 道路経済調査室（室長 縄田 正）

**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

**(72) 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：三大都市圏環状道路整備率  
B-2**

**目標値：60% (平成 19 年度)  
実績値：50% (平成 18 年度)  
初期値：35% (平成 14 年度)**

**○業績指標 86：三大都市圏環状道路整備率**

(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平成 19 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 18 年度末供用延長 612km  
(平成 18 年度新規供用延長 41km)

**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 18 年度末に 50%まで向上しており、平成 19 年 6 月には、首都圏中央連絡自動車道(八王子 JCT～あきる野 IC)9.6km が供用するなど、整備率は着実に向上したものの、一部の区間で用地取得の難航等により事業の進捗が遅れていることから B-2 とした。
- ・ 平成 19 年度は、首都圏中央連絡自動車道(鶴ヶ島 JCT～川島 IC)7.7km、首都高速中央環状新宿線(熊野町 JCT～西新宿 JCT)6.7km 等の新規供用を予定。
- ・ 今後は、用地取得の迅速化を図り、事業の早期供用に努める。

**担当部局等**

- 担当課：道路局 企画課 道路経済調査室 (室長 縄田 正)  
関係課：道路局 国道・防災課 (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)

過去の実績値の推移 (年度)

H14	H15	H16	H17	H18
35%	35%	42%	43%	50%

**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 11,488 億円の内数 (平成 18 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 18 年度は、首都圏中央連絡自動車道(つくば牛久 IC～阿見東 IC)等、計 41km 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 50%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

### (78) 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（平成19年度）

実績値：33.1 億人時間／年（平成18年度）

初期値：38.1 億人時間／年（平成14年度）

業績指標：ETC利用率

B-1

目標値：75%（平成19年春）

実績値：72%（※日別データ：平成19年5月30日）（平成19年春）

初期値：5%（平成14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（平成19年度）

実績値：123 時間／km・年（平成18年度）

初期値：201 時間／km・年（平成14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】

#### ○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）
- ・占有企業者（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）

H14	H15	H16	H17	H18
38.1	37.6	36.9	35.1	33.1

過去の実績値の推移

（年度）

H14	H15	H16	H17	H18
201	186	143	126	123

#### ○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】

#### 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9,418億円の内数（18年度）

○ETCの利用促進・活用推進

ETCへの利用転換を促進するため、引き続きETC車載器リース制度やETCがすぐに利用できるワンストップサービス等のETCの利用機会の拡大に向けた支援を実施する。

○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

過去の実績値の推移

（年度）

H14	H15	H16	H18春	H19春
5%	16%	47%	65%	72%*

※日別データ：平成19年5月30日

(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18年度の道路渋滞による損失時間の実績値は 33.1 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18年度は渋滞状況を示す実測データから渋滞対策箇所を抽出し、効率的な渋滞対策を実施したことに加え、TDM施策による公共交通への転換等を推進した。
2. ETC利用率
  - ・想定よりもETCの利用率が急激に増加したため、2年前倒して目標値を設定し、施策を実施している。
  - ・平成14年度実績値5%に対して平成19年春の実績値は72%（日別データ：平成19年5月30日）となり、目標値には達していないが、指標は順調に推移している。
  - ・首都高速道路本線料金所の渋滞は、ほぼ解消した。
  - ・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。
  - ・目標を約8割（平成20年春）としてフォローアップを継続する。
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18年度の実績は 123 時間／km・年（39%減）となり、平成17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、主要な地方管理道路も含めて評価し、平成14年度と比較して、東京23区22%減、名古屋市8%増、大阪市64%減となり、東京23区、大阪市において縮減を達成した。

(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18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
  - ・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。ETC車載器リース制度を継続。
  - ・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。
  - ・ワンストップサービスの実施
  - ・二輪車ETCの本格運用を開始
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みを推進している。
  - ・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。
  - ・地域住民や交通工学等の有識者の意見を聞きつつ、観光シーズンの工事抑制（沖縄）や、五・十日（大阪）の工事抑制等の地域の行事や道路利用を踏まえたきめ細やかな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18年度には33.1億人時間／年と順調に推移していることからA-2と判断した。

今後、より利用者の実感にあった渋滞対策を進めていくため、情報通信技術を活用して広域的かつ詳細に得られる客観的なデータに基づき、利用者が不満と感じている箇所を幅広く抽出していくとともに、重点的に対策を行う箇所を選定していく。また、多様な関係機関と引き続き連携を図りながら、道路利用者の実感を反映した渋滞対策を推進する。

○ETC：業績指標は、平成18年春の65%から平成19年春に72%と着実に増加しており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B-1と判断した。

- ・ETC利用者を対象とした全国的な料金社会実験の実施
- ・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
- ・高速道路6会社による統一的な広報の実施

○路上工事：業績指標は、平成18年度には123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18年度道路行政の達成度報告書・平成19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19年度以降における新規の取組み

- 渋滞：渋滞損失時間や主要渋滞ポイントなど実測データに基づき、関係機関と連携しながら優先的な取組みが必要な箇所を抽出し、対策を決定した上で予算を重点投資することにより、効率的・効果的な渋滞対策を実施する。

### 担当部局等

担当部局：道路局 企画課 道路経済調査室（室長 縄田 正）  
道路局 有料道路課（課長 廣瀬 輝）  
道路局 国道・防災課 道路保全企画室（室長 伊勢田 敏）

**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

**( 8 6 ) 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**      **目標値：77% (平成 19 年度)**  
**A-2**      **実績値：75% (平成 18 年度)**  
**初期値：72% (平成 14 年度)**

**業績指標：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**      **目標値：68% (平成 19 年度)**  
**A-2**      **実績値：66% (平成 18 年度)**  
**初期値：63% (平成 14 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	H18	
—	72%	73%	74%	74%	75%	

**○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 (平成 32 年を目処) として設定した場合の平成 19 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	H18	
—	63%	64%	65%	65%	66%	

**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  
3,096 億円の内数 (平成 18 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  
3,096億円の内数（平成18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18年度実績値が75%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18年度の実績値が66%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18年度は、2次生活圏の中心都市14市に関連する地域間交流ルートである7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75%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30万人増加した。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

- 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。
- 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
- ・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が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。

※評価の詳細は「平成18年度道路行政の達成度報告書・平成19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>）。

## 担当課等（担当課長名等）

担当部局：道路局 国道・防災課（課長 下保 修）  
道路局 地方道・環境課（課長 徳山 日出男）