

社会資本整備重点計画（原案）＜道路関係抜粋＞

第 2 章 社会資本整備事業の実施に関する重点目標及びその達成のため効果的かつ効率的に実施すべき社会資本整備事業の概要

1 暮らし ～生活空間の充実等を通じた豊かな生活の実現

重点目標	
指標	事業の概要
(1) 少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等	
1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路及び信号機並びに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 17%(H14) 約 5 割(H19)】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 連続的な段差の解消、視覚障害者誘導用ブロック、幅の広い歩道等の整備など、公共交通機関、歩行空間、公共性の高い建築物、住宅等においてバリアフリー化を推進。 ・ 公共交通機関等のバリアフリー化の状況について利用者にわかりやすい情報提供を推進。 ・ 積雪寒冷地域においては、冬期の歩行の障害となる積雪や凍結等の解消を推進。
(2) 水・緑豊かな都市生活空間等の形成等	
都市域における水と緑の公的空間確保量 【12㎡/人(H14) 13㎡/人(H19)】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市公園をはじめとする公園緑地を整備するとともに、道路、港湾、空港周辺地域等での緑化を推進。
(3) 良好な居住環境の形成	
市街地の幹線道路の無電柱化率 【7%(H14) 15%(H19)】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 電線類の地中化、身近な道路を歩行者及び自転車優先とする対策（くらしのみちゾーンの形成）など快適な生活空間を形成する道路整備を推進。

2 安全 ~ 防災の高度化の推進と交通安全対策の強化

重点目標	
指標	事業の概要
(1) 水害等の災害に強い国土づくり	
-	<ul style="list-style-type: none"> ・ 重要交通網等ライフラインを雪害等から保全 ・ 情報通信技術の高度化にも対応しつつ、災害に関する情報をリアルタイムで提供する施設や体制を整備。
(2) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等	
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 【66%(H14) 76%(H19)】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 緊急輸送道路等の橋梁の耐震補強を推進。 ・ 大規模な火災を未然に防ぐため、道路、公園等の整備と連携し、老朽建築物から防災性能を備えた建築物への更新、規制誘導等の密集市街地対策を重点的に実施。 ・ 電線類の地中化も含めた避難路の整備を推進。 ・ 防災拠点となる公園や耐震強化岸壁を備えた港湾及びこれらの施設を連絡する地震や豪雨、豪雪に強い緊急輸送道路ネットワーク等を整備。
(3) 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化	
道路交通における死傷事故率 【118件/億台扣(H14) 約1割削減 (108件/億台扣)(H19)】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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)、信号機の高度化、ハード・ソフト一体となった駐車対策をはじめとした交通安全施設等の整備や高度道路交通システム(I T S)、効果的な交通規制を推進。 ・ 道路と鉄道が連携して踏切道の改良等を実施。

3 環境 ～地球環境から身近な生活環境までの保全・創造

重点目標	
指標	事業の概要
(1) 地球温暖化の防止	
-	<ul style="list-style-type: none"> 自動車の省エネルギー化、交通需要マネジメント、違法駐車対策等の施策（ソフト）と道路、信号機、鉄道、港湾等の基盤整備（ハード）を一体的に実施することにより、公共交通機関の利用の促進、道路渋滞対策等の推進。 道路、港湾、空港、河川、山ろく斜面等の公共空間における緑化。
(2) 都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善	
<ul style="list-style-type: none"> NO₂・SPMの環境目標達成率 【NO₂：環境基準達成率 64%(H14) 約8割(H19)】 【SPM：H19までに、対象測定局のうち約6割で当初の測定値における道路寄与分を半減】 夜間騒音要請限度達成率 【61%(H14) 72%(H19)】 	<ul style="list-style-type: none"> 低公害車の開発・普及、ディーゼル微粒子除去装置（DPF・酸化触媒）導入等自動車の低公害化、交通需要マネジメント、違法駐車対策等の施策（ソフト）と道路、信号機、鉄道、港湾等の基盤整備（ハード）を一体的に実施することにより、公共交通機関の利用促進、道路渋滞対策等の推進。 騒音低減効果のある高機能舗装の敷設、環境施設帯の設置等の沿道環境対策や空港環境対策等を推進。 公園・緑地、河川、道路、下水道等の連携による水と緑のネットワークの形成等ヒートアイランド対策を実施。
(3) 循環型社会の形成	
-	-
(4) 良好な自然環境の保全・再生・創出	
-	<ul style="list-style-type: none"> 緑の再生等が必要な箇所において緑化を推進。
(5) 良好な水環境への改善	
-	-

4 活力 ~ 都市再生や地域連携、観光振興等を通じた、 魅力と活力にあふれる経済社会の形成

重点目標	
指標	事業の概要
(1) 国際的な水準の交通サービスの確保及び国際競争力と魅力の向上	
拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 【59%(H14) 68%(H19)】	<ul style="list-style-type: none"> 国際的な玄関口となる空港や港湾と都市とのアクセスを円滑にする道路、鉄道等を整備。 国際的な水準から見て整備の遅れている都市圏環状道路の整備を推進。 道路、河川、港湾等の公共施設管理用光ファイバ収用空間等を整備するとともに、当面利用予定のない河川・道路管理用光ファイバを民間に開放することにより、超高速ネットワーク環境の構築を支援。
(2) 国内幹線交通のモビリティの向上	
	<ul style="list-style-type: none"> 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。 特に高速自動車国道については、これまでの有料道路方式による整備に加え、国と地方の負担による直轄方式も活用して整備を推進。 ITSを推進するとともに、特にノンストップ自動料金支払いシステム（ETC）については、料金所整備だけでなくETC利用者に特化した多様な料金施策を実施し、有料道路の利用の効率化を図りつつ、計画期間内にETC利用者を有料道路利用者の7割程度まで引き上げ、料金所渋滞を概ね解消。
(3) 都市交通の快適性、利便性の向上	
道路渋滞による損失時間 【38.1億人時間(H14) 約1割削減(H19)】 路上工事時間の縮減率 【235時間/キロ・年(H14) 約2割削減(H19)】	<ul style="list-style-type: none"> 道路の渋滞を解消するために、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、ボトルネック踏切約1000箇所を平成22年度までに半減することを目指した立体交差化等を進めるとともに、ハード・ソフト一体となった駐車対策を進めるほか、信号制御の高度化、ITSの推進、ETC及び3メディア対応型VICS対応車載機の普及促進、交通需要マネジメント、面的集中工事と掘削規制の一体的実施等による路上工事の縮減等の施策を実施。 公共交通の利便性向上を目指して、都市鉄道等を整備するとともに、自由通路、駅前広場の整備等交通結節点の改善を推進
(4) 地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化	
拠点的な空港・港湾への道路アクセス率（再掲） 【59%(H14) 68%(H19)】 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 【72%(H14) 77%(H19)】	<ul style="list-style-type: none"> 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広域的なサービスを可能とするなど、島嶼部や中山間地域から都市まで様々な地域の生活や経済活動を支えるとともに、地域間交流や観光交流等を促進する道路、鉄道、港湾、空港の交通基盤を整備。

第3章 事業分野別の取組み

第1章及び第2章の横断的な取組みについて、事業分野別には次の通り実施する。

<道路整備事業>

1. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組み

成果主義に基づく行政マネジメントを導入することにより、より透明性の高い、効果的かつ効率的な道路整備を推進し、社会・経済の活性化と暮らしの豊かさの向上を図る。その際、「活力」、「暮らし」、「安全」、「環境」の各施策テーマに基づき、質の高い道路サービスの低コストでの提供、地域特性に応じた柔軟な道路構造の採用等による地方の裁量の拡大、有料道路における多様な弾力的な料金施策の導入等による既存ストックの有効活用、市民参画型の道路計画・管理等の導入、今後の高速道路の整備・料金のあり方や有料道路制度の運用の検討等を進め、効率的に「つくる」とともに有効に「使う」ことを徹底し、国民本位の道路行政を推進する。

2. 事業の概要

(1) 活 力 ~ 都市再生と地域連携による経済活力の回復 ~

- ・道路整備の推進や路上工事の徹底合理化、ETC普及促進等により道路渋滞を削減
道路渋滞による損失時間【38.1億人時間/年(H14) 約1割削減(H19)】
ETC利用率【5%(H14) 70%(H19)】
- ・三大都市圏環状道路の整備率を35%から60%に向上させるなど環状道路整備を推進
- ・都市内道路整備の推進等により、民間都市開発の誘発や密集市街地を解消
- ・自立した個性ある地域の形成や市町村合併等地域連携や地域振興、観光交流等に資する道路整備を推進するとともに、空港・港湾へのアクセスを改善
- ・高規格幹線道路や地域高規格道路等のネットワークを重点的、効率的に整備し、これらの整備等により規格の高い道路を使う割合を13%から15%に引き上げ
- ・ETCの無線通信技術や光ファイバー網等を活用した多様なITSサービスを推進

(2) 暮らし ~ 生活の質の向上 ~

- ・くらしのみちゾーンの形成等により、人や自転車を優先し、質の高い生活環境を創出
- ・主要な鉄道駅等周辺の歩行空間のバリアフリー化を推進
- ・幹線道路に加え、住居系地域や歴史的景観地区等の主要な非幹線道路の無電柱化を推進
市街地の幹線道路の無電柱化率【7%(H14) 15%(H19)】

(3) 安 全 ~ 安全で安心できる暮らしの確保 ~

- ・幹線道路の事故危険箇所における集中的な対策、面的・総合的な歩行者交通安全対策等を推進
死傷事故率【118件/億台キロ(H14) 約1割削減(108件/億台キロ)(H19)】
- ・豪雨・豪雪による孤立地域の解消や医療施設へのアクセスを確保する生命線となる道路整備、災害時の緊急活動等を支える道路等の防災・震災・雪寒対策を推進
- ・道路構造物の総合的資産管理システムの導入など効率的・計画的な維持管理を推進
道路構造物保全率【舗装：91%(H14) 現在の水準を維持(H19)】
【橋梁：86%(H14) 93%(H19)】

(4) 環 境 ~ 環境の保全・美しい景観の創造 ~

- ・幹線道路ネットワークの整備やTDM施策、自動車の低公害化、道路の緑化等の総合的な実施により、沿道環境を改善し地球環境を保全するとともに、美しい道路景観を創出
夜間騒音要請限度達成率【61%(H14) 72%(H19)】

(5) 開かれた道路行政に向けて

- ・質の高い情報を提供するとともに、幅広く国民の意見を聴き、国民の満足度を把握
利用者満足度【2.6点(H14) 3.0点(H19)】

<交通安全施設等整備事業>

1. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組み

特に交通の安全を確保する必要がある道路について、都道府県公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、計画的かつ重点的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

2. 事業の概要

(1) 歩行者等の安全通行の確保

あんしん歩行エリアの整備

エリア内の死傷事故の抑止

【H19 までに約 2 割抑止（歩行者・自転車事故については約 3 割抑止）】

- ・死傷事故発生割合の高い地区約 1,000 箇所を指定の上、面的かつ総合的な事故抑止対策を実施

歩行空間のバリアフリー化の推進

信号機のバリアフリー化率【約 4 割(H14) 約 8 割(H19)】

道路のバリアフリー化率【17%(H14) 約 5 割(H19)】

- ・交通バリアフリー法の特定経路を構成する道路において、バリアフリー対応型信号機の整備や歩道の段差、勾配等の改善を推進

安全・快適な歩行者通行及び自転車利用環境の整備

- ・歩道、自転車道等の通行空間と自転車駐車場の整備を推進

(2) 幹線道路等における交通の安全と円滑の確保

事故危険箇所対策の推進

対策実施箇所の死傷事故の抑止【H19 までに約 3 割抑止】

- ・死傷事故発生率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路約 4,000 箇所を選定の上、集中的に交通安全施設等を整備

ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

- ・大都市圏等の特に違法駐車が著しい幹線道路において、カラー舗装による駐停車禁止区域の明示、違法駐車抑止システム等の整備等による集中的な違法駐車対策を実施

(3) IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

信号機の高度化等

死傷事故の抑止【H19 までに約 44,000 件を抑止】

CO₂の排出の抑止【H19 までに約 70 万 t-CO₂を抑止】

通過時間の短縮

【H19 までに対策実施箇所において約 3.2 億人時間/年（約 1 割）短縮】

高度道路交通システム（ITS）の推進

- ・光ビーコンの整備拡充、交通管制センターの高度化等の新交通管理システム（UTMS）の推進
- ・情報収集・提供環境の拡充等により、道路交通情報提供の充実等を推進

<参考資料> 指標について (第2章)

指標名	数値目標	定義	長期的目標
暮らし			
(1) 少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等			
1 1日当たりの平均利用者が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路及び信号機並びに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 17%(H14) 約5割(H19)	1日当たりの平均利用者が5,000人以上の旅客施設周辺等における主な道路のうちバリアフリー化された道路の割合	平成22年までに100%を目指す(移動円滑化の促進に関する基本方針)
(2) 水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等			
3 都市域における水と緑の公的空間確保量	12m ² /人(H14) 13m ² /人(H19)	都市域における(港湾の区域を含む)自然的環境(樹林地、草地、水面等)を主たる構成要素とする空間であり、制度的に永続性が担保されている空間の確保量(面積)を都市域人口で除したものの	長期的には市街地等において永続性のある自然的環境が3割以上確保されたような都市を目標とする
(3) 良好な居住環境の形成			
5 都市計画道路が整備された市街地に居住する人口	61%(H14) 65%(H19)	都市計画道路が整備された市街地に居住する人口の割合。	
4 市街地の幹線道路の無電柱化率	7%(H14) 15%(H19)	市街地の幹線道路のうち、電柱、電線のない延長の割合	長期的に約3割(人口10万人以上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
安全			
(1) 水害等の災害に強い国土づくり			
(2) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等			
14 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	66%(H14) 76%(H19)	地域の中心都市のうち、隣接する中心都市への道路の防災・震災対策が完了しているルートを少なくとも一つは確保している都市	長期的に100%を目指す
(3) 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化			
16 道路交通における死傷事故率	118件/億台キロ(H14) 約1割削減(108件/億台キロ)(H19)	自動車走行台キロ当たりの死傷事故件数	できる限り着実に削減していく
環境			
(1) 地球温暖化の防止			
(2) 都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善			
19 NO ₂ ・SPMの環境目標達成率	NO ₂ : 環境基準達成率 64%(H14) 約8割(H19) SPM: H19までに、対象測定局のうち約6割で当初の測定値における道路寄与分を半減	NO ₂ : 自動車NO _x ・PM法対策地域内で、NO ₂ について環境基準を達成している測定局の割合 SPM: 自動車NO _x ・PM法対策地域内の対象測定局のうち、SPMの当初の測定値における道路寄与分が半減している測定局の割合	平成22年度までに100%を目指す(自動車NO _x ・PM法施行令)
20 夜間騒音要請限度達成率	61%(H14) 72%(H19)	環境基準類型指定区域または騒音規制区域いずれかの指定のある区域を通過する直轄国道のうち、夜間騒音要請限度を達成している道路延長の割合	長期的に100%を目指す
(3) 循環型社会の形成			
(4) 良好な自然環境の保全・再生・創出			
(5) 良好な水環境への改善			

指標名	数値目標	定義	長期的目標
活力			
(1) 国際的な水準の交通サービスの確保等及び国際競争力 28 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	59% (H14) 68% (H19)	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・港湾の割合	長期的に国際競争力の確保に必要な水準（約90%）を目指す
(2) 国内幹線交通のモビリティの向上 35 自動車専用道路交通分担率	13% (H14) 15% (H19)	全道路の走行台キロに占める自動車専用道路走行台キロの割合	長期的に欧米並（約20～30%）を目指す
(3) 都市交通の快適性、利便性の向上 32 道路渋滞による損失時間	38.1億人時間(H14) 約1割削減(H19)	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。）	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。その後もできる限り着実に縮減していく
34 路上工事時間の縮減率	235時間/キロ・年 (H14) 2割削減(H19)	道路1kmあたりの路上工事に伴う年間の交通規制時間	できる限り着実に縮減していく
(4) 地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化 35 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	72% (H14) 77% (H19)	隣接する地域の中心の都市間を結ぶルートが、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	長期的には100%を目指す

指標について(第3章)

指標名	数値目標	定義	長期的目標
道路整備事業			
1 道路渋滞による損失時間	38.1億人時間/年(H14) 約1割削減(H19)	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。)	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。その後もできる限り着実に縮減していく
2 ETC利用率	5%(H14) 70%(H19)	ETCの導入済み料金所においてETCを利用した車両の割合	長期的に100%を目指す
3 市街地の幹線道路の無電柱化率	7%(H14) 15%(H19)	市街地の幹線道路のうち、電柱、電線のない延長の割合	長期的に約3割(人口10万人以上都市内の対象幹線道路を中心に整備必要箇所の概成)を目指す
4 死傷事故率	118件/億台キロ(H14) 約1割削減(108件/億台キロ)	自動車走行台キロ当たりの死傷事故件数	できる限り着実に削減していく
5 道路構造物保全率	橋梁:86%(H14) 93%(H19)	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	本格的な更新時代を迎える10年後までに、保全率を100%とすることを目標とする。
	舗装:91%(H14) 現在の水準を維持(H19)	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	現在の水準を維持することを目標とする。
6 夜間騒音要請限度達成率	61%(H14) 72%(H19)	環境基準類型指定区域または騒音規制区域いずれかの指定のある区域を通過する直轄国道のうち、夜間騒音要請限度を達成している道路延長の割合	長期的に100%を目指す
7 利用者満足度	2.6点(H14) 3.0点(H19)	道路利用者満足度調査における「よく使う道路全般に対する満足度」の値	できる限り着実に向上していく
交通安全施設等整備事業			
8 エリア内の死傷事故の防止	H19までに約2割抑止(歩行者・自転車事故については約3割抑止)	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運転者が死傷者となる死傷事故件数の割合。	あんしん歩行エリアの整備は、平成19年度までに重点的な交通安全対策を実施する施策であり、長期的な目標はない。
10 道路のバリアフリー化率	道路 17%(H14) 約5割(H19)	1日当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のうちバリアフリー化された道路の割合	平成22年までに100%を目指す(移動円滑化の促進に関する基本方針)
11 対策実施箇所の死傷事故の抑止	H19までに約3割抑止	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。	事故危険箇所対策は、平成19年度までに重点的な交通安全対策を実施する施策であり、長期的な目標はない。