

# 平成16年度 道路局重点施策について

「成果主義」の道路行政マネジメントの導入

地方の裁量のもと成果のあがる新たな交付金制度への改革

道路関係四公団の改革

既存ストックを活かす弾力的な料金施策

路上工事の縮減

既存ストックの有効活用に資する追加IC整備の促進

ETCを活用したITSサービスの実現

観光立国を支援するための道路整備

くらしのみちゾーン形成の促進

電線類地中化の推進

効率的・計画的な道路構造物の保全手法の本格導入（アセットマネジメントシステム）

沿道と一体的に取り組む高質な道路景観の創出

データに基づく行政運営と情報公開の充実

NPO・地域住民等との協働による地域活動

平成15年9月  
道路局

# 地域や利用者のため、より成果が上がる道路行政へ

平成16年度 道路局重点施策 基本方針

## 基本方針

公共事業の効果に対する疑問や利用者の不信を重く受け止め、社会・経済の活性化と暮らしの豊かさの向上を図るため、「成果主義の道路行政」を目指し、既成の枠にとらわれない幅広でメリハリの効いた施策を展開

## 基本方針を実現するための方向性

### 1. 成果を上げるための幅広でメリハリの効いた施策の展開

地域や利用者の利益となる幅広い施策を展開しながら、成果に着目して効率的に運用

- ・ 必要な道路を効率的に「つくる」とともに、既存ストックを有効に「使う」ことを徹底
- ・ 幹線道路は自動車交通の機能を高めるとともに、生活道路は人・自転車優先へ
- ・ 道路交通の改善に加え、道路景観の創出 等

### 2. 既存制度の見直し

上記の目的を達成するため、既存制度の見直しに踏み込む  
< 予算プロセスの改革、補助事業改革、道路関係四公団民営化、有料道路の料金見直し等 >

### 3. 成果がわかる開かれた道路行政に向けて

事業・施策の評価結果や成果等に関する幅広い道路関係情報を国民に広く公開することにより、国民からのチェック機能を充実

# 平成16年度 道路局重点施策

## 成果を上げるための幅広でメリハリの効いた施策の展開

### 既存制度の見直し

「成果主義」の道路行政マネジメントの導入(成果を以降の施策等に反映する予算プロセスの改革)  
地方の裁量のもと成果のあがる「新交付金制度」への改革  
高速道路等の整備・管理の効率性向上・道路サービスの高度化(道路関係四公団民営化への準備)  
既存ストックを活かす有料道路の弾力的な料金施策  
社会実験(従来の制度を打破するための実験に重点) 等

### 1. 効率的に「つくる」、有効に「使う」

必要な道路を効率的に「つくる」とともに、既存ストックを有効に「使う」ことを徹底

「つくる」 : コスト構造改革 ローカルルールの導入 時間管理概念の徹底 事業評価 等

「使う」 : 既存ストックを活かす有料道路の弾力的な料金施策(再掲) 路上工事の縮減 等

### 2. 政策テーマ別の重点施策の展開

#### 活力

追加IC整備の促進  
スマートコミュニケーションサービスの実現  
観光立国を支援するための道路整備  
鉄道事業者との連携による交通結節点整備

#### 暮らし

くらしのみちゾーン形成の促進  
電線類地中化の推進  
自転車利用環境の整備

#### 安全

効率的・計画的な道路構造物の保全手法の本格導入(アセットマネジメント)  
地震、津波、雪等の防災対策

#### 環境

沿道と一体的に取組む高質な道路景観の創出

### 開かれた道路行政に向けて

データに基づく行政運営と情報公開の充実

市民参画型の道路行政(NPO・地域住民等との協働による地域活動、構想段階PI、道路パフォーマンスマネジメント)

# 「成果主義」の道路行政マネジメントの導入

## 【目的】「成果主義」の道路行政マネジメントの意義

道路行政の効率化 = 「成果主義」の各部門への浸透 行政の意識改革  
 道路行政の透明性の向上 = 「成果」に対するコストの公表 国民と行政の信頼関係の再構築

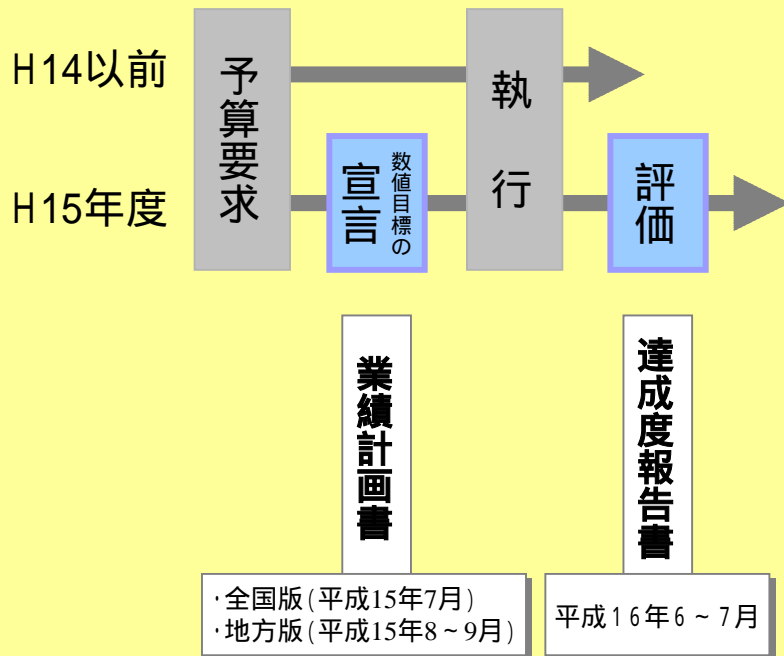
## 【手法】

毎年度、数値目標を設定し、事後の評価結果を反映する、「マネジメント・サイクル」を構築  
 成果を厳格に評価する代わりに現場に実質的な裁量権を付与

## 【平成15年度の取組み】

第1段階

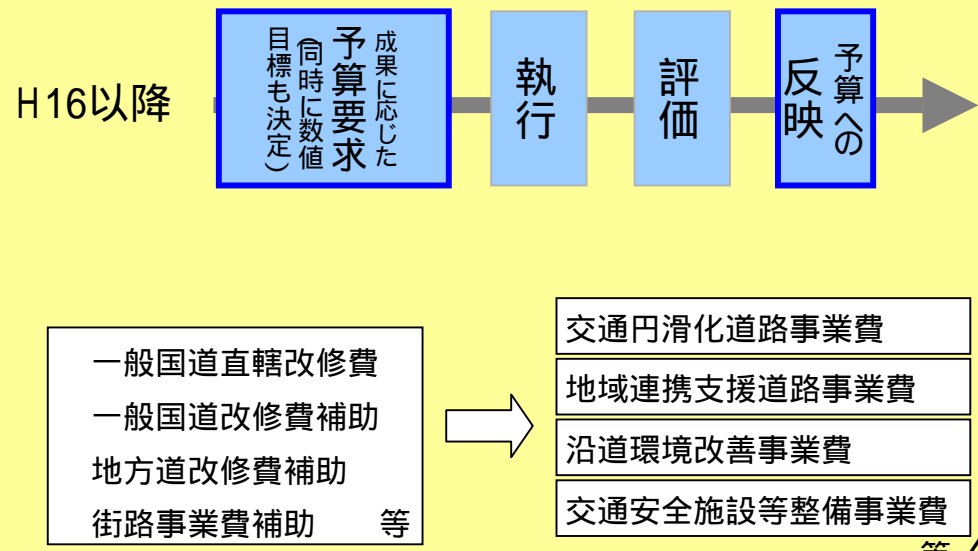
道路行政の数値目標を明示し、  
「成果主義」の行政マネジメントをスタート



## 【平成16年度の取組み】

第2段階

予算の制度や運用に「成果」をリンクし、  
「成果主義」は第2段階へ  
 「成果買取型予算」の導入  
 (要求段階から成果目標を提示)



# 地方の裁量のもと成果のあがる新たな交付金制度への改革

## 【背景・課題】

### 地方分権の議論

・地方道路整備臨時交付金については、運用の実態把握に努めるとともに、その結果に基づき、所要の改善に努める。

【国と地方に係る経済財政運営と構造改革に関する基本方針  
(平成14年12月24日閣議報告)】

### ・地方道路整備臨時交付金の運用改善を実施

【経済財政運営と構造改革に関する基本方針2003  
(平成15年6月27日閣議決定)】

### 「画一的基準が無駄を生む」との批判

・地域の実情にそぐわない過大な道路構造との批判

・各道路管理者が地域の実情に応じた道路整備を進めることが必要

## 【取り組みの方向性】

地方の意見を聴きながら、より地方にとって使いやすい制度へ常に改善

地域特性に応じた道路構造の採用等により、効率的な道路整備の推進

成果を予算に反映させることにより、地方の創意・工夫・知恵の競争を誘導し、効率的な道路整備を実施

## 【平成16年度に取り組む具体的内容】 新たな交付金制度への改革

### 地方裁量

地域の課題解決に資する複数の道路事業をパッケージで実施。

- ・パッケージとして整備効果の公表を求め、個別事業への審査・指導は行わない【新規】
- ・道路構造令及びその運用の改正による裁量の増大【H16本格実施】
- ・事業間で予算の流用が可能【措置済】
- ・県・市町村の国費率を自由に設定可能【H16本格実施】
- ・道路・街路混在の対象事業の設定が可能【新規】

### 成果重視

効果をパッケージごとに評価し、成果に応じて次年度以降の予算を重点配分【新規】

### 財政支援

地方費分の起債要件の緩和【新規】

## 新たな交付金制度の特徴について

		通常補助	新たな交付金制度	単独事業 (交付税)
採択単位		箇所毎	パッケージ毎	地方公共団体
交付の考え方		個別事業の必要性に応じて	地域ニーズに即してパッケージで	外形的基準で機械的に
特徴	裁量性・自由度	△ (適用できる事業が限られている)	○ (地方公共団体の創意工夫で事業実施可能)	○ (同左)
	重点化への対応	○ (万博など国家的プロジェクト関連事業への対応可能)	○ (同左)	△
	成果の評価	○ (成果を評価できるシステムがある)	○ (同左)	△

# 道路関係四公団の改革

## 【現行公団方式の疑問・課題】

過大な交通量予測のもと、償還計画を立てているのではないか

償還期間が当初の30年から50年まで延長され、投資に歯止めがかからないのではないか

プール制により採算性の悪い地方路線の整備を続けるのは問題ではないか

料金の割高感により、高速道路の有効活用がなされていないのではないか

経営に対する役員等の責任が不明確ではないか

建設・管理コストを下げるインセンティブが働きにくいのではないか

民間企業と異なる会計方式を採用しており、一般企業と比較できない

関連法人の剰余金が公団に還元されない

「天下り」など関連法人との関係が不明朗

## 【改革の背景】

平成17年度末までに特殊法人改革を実施

## 【公団改革の方向性】

閣議決定(特殊法人等整理合理化計画)に従い、民営化を前提

「有料道路方式」と「直轄方式」の二本立てにより、真に必要な高速道路を着実に整備



債務を確実に返済

必要な道路は早期に、かつ、できるだけ国民の負担を軽くして造る

コスト意識の徹底を図り、建設から管理に至る効率的な事業運営をもたらす

「天下り」など関連法人との関係を抜本的に見直し、効率的な組織体制へと改革

弾力的な料金設定により道路の有効利用を図る

## 【公団民営化に向けた取り組み】

償還期間は50年を上限

大胆なコスト削減

- ・建設コストは、総額4兆円を超える縮減
- ・管理コストは、概ね3割の縮減 等

民間経営ノウハウの導入

- ・本四公団総裁等に民間企業経験者を登用
- ・民間企業並財務諸表の作成・公表 等

関連法人の抜本的見直し

- ・入札・契約方式の見直し(参入障壁の撤廃等)
- ・公団OB社長の退任の要請
- ・SA・PA事業及び財団の見直し 等

本四公団の債務処理

- ・有利子債務は50年で償還
- ・真に必要な高速道路を整備
- ・厳格な事業評価の実施
- ・「直轄方式(国と地方の負担)」と「有料道路方式」による整備
- ・「有料道路方式」の抜本的見直し(新組織のスキーム)
- ・公共的役割を果たしつつ、民間企業として経営判断
- ・採算性を重視した効率的な事業運営 等
- ・多様で弾力的な料金設定

平成16年通常国会に関係法案を提出し、平成17年度中に民営化

# 既存ストックを活かす弾力的な料金施策

## 【課題・背景】

一般道路と有料道路の利用バランスに偏りがあり、既存ストックの活用が不十分。

都市高速道路では、ネットワーク整備に伴い、利用距離のバラツキが拡大。均一料金では、短距離利用者と長距離利用者の負担の不公平感。

E T Cの普及や出口E T Cの整備に伴い、弾力的な料金設定実施に向けた基盤整備が着実に進展。

並行する一般国道と有料道路の走行台数  
～ 国道161号と湖西道路～

<b>国道161号</b> $T_{11} = 30,027$ 台/日 (混雑度: 2.26)	<b>湖西道路</b> $T_{11} = 7,414$ 台/日 (混雑度: 0.67)
---	--

有料道路の湖西道路は利用交通が少なく、国道161号のバイパス機能を十分発揮できていない状況である。

利用距離のバラツキは拡大【首都公団】

年次	平均利用距離	首都高速延長	走行距離のバラツキ
S 4 7	14.2km	81.6km	6.63km
S 6 0	16.3km	149.7km	8.96km
H 5	18.9km	189.2km	10.89km
H 1 0	20.1km	195.1km	11.38km

走行距離分布の標準偏差

## 【基本的な施策の方向性】

- ・償還主義のもと、多様で弾力的な料金設定を実施し、既存ストックの有効活用を図るとともに、渋滞対策や沿道環境対策などの政策的要請に対応。
- ・均一料金体系を採用している都市高速道路については、利用に応じた公平な負担を目指す。



## 【平成16年度に取り組む具体的内容】

### 1. 政策的要請に対応した多様で弾力的な料金施策について社会実験を拡充実施

1) 渋滞対策、環境対策、需要調整 など

例えば、閑散時間帯割引など テーマに応じた社会実験の実施

### 2. 都市高速道路において出口E T Cの整備を促進し、利用に応じた料金設定の検討

1) 特定区間割引 の拡大導入の検討

2) 乗り継ぎ制の拡大導入の検討 首都高速 高井戸 永福間で実施中



## 【効果】

- ・一般道路、有料道路の有効活用の推進
- ・渋滞緩和、沿道環境改善
- ・弾力的な料金施策の実施に向けたデータの収集
- ・E T C利用者の利便性が向上し  
E T Cを活用した施策の実現性が更に高まる

# 路上工事の縮減

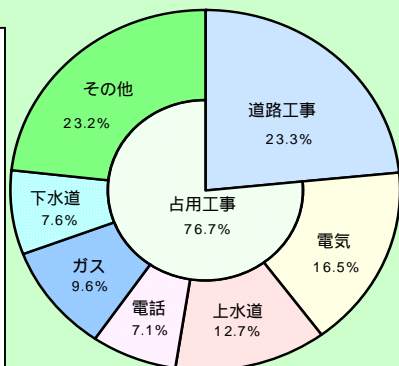
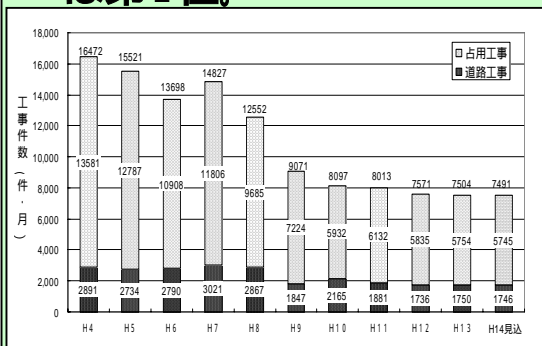
## 【背景・課題】

東京23区の路上工事は最近10年間で半減するも近年は鈍化傾向。

東京23区内の夜間渋滞のうち、約15%が工事渋滞であり、道路交通に深刻な影響。

約8割が占用企業者の工事。

道路施策の中で道路工事に対する不満の高さは第2位。



東京23区の路上工事件数の推移と工事内容の内訳 (H13年度実績)

## 【H16施策のポイント】

### 1. 占用企業者に縮減インセンティブの働く施策

企業名と工事理由が一目で分かる工事看板の設置

企業者別の工事渋滞の縮減貢献度の公表

工事渋滞軽減度に応じたインセンティブ/チャージの検討

### 2. 道路管理者自らの縮減強化

年度末の使い切り型予算制度の見直し

渋滞コスト最小の者が受注できる落札方式の促進

### 3. 利用者への情報提供と監視強化

リアルタイム路上工事情報提供システムの構築

道路利用者の路上工事監視による工事実施方法の改善

### 4. 更なる縮減のためのマネジメント強化

工事時間の総量抑制

掘り返し規制エリアの明示

交通工学の専門家を取り入れた工事計画・実施方法のマネジメント

## 【取組みの基本的方向性】

関係者間における**従来の内部調整型**の施策でこれ以上の縮減を行うのは困難。

占用企業者の縮減へのインセンティブを働かせつつ、利用者による外部監視を行う**外部評価型**の施策に転換。

## 【今後の進め方と期待される効果】

H15年10月に路上工事改善委員会で提言まとめ

H15年末・年度末に施策を一部実施

H16年度に制度改正を含め本格実施

H19年度までに路上工事時間を2割減



# 既存ストックの有効活用に資する追加IC整備の促進

## 【背景】

平均IC間隔：日本約10km 高速無料の諸国4～5km

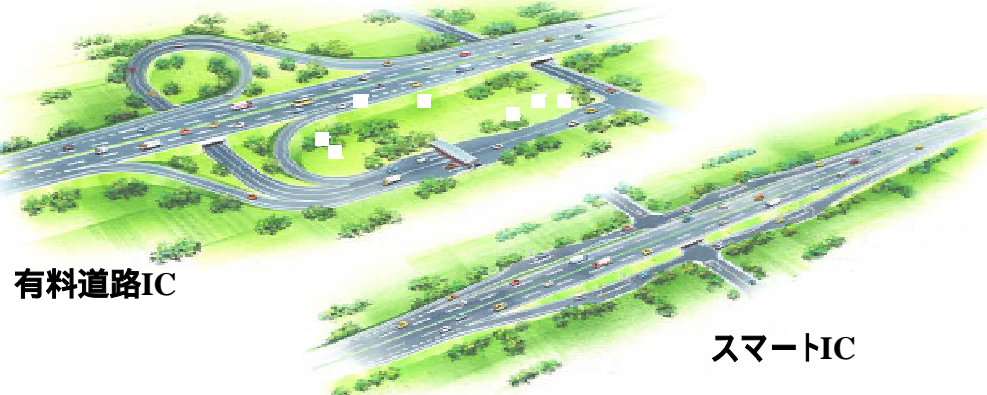
原因：料金徴収が必要、建設費が多額(料金徴収経費を抑制するため施設集約が必要)

高速が通過する908市町村のうち、  
約4割にあたる363市町村はICなし

高速の有効活用地域の活力の向上には追加ICの整備が有効

高速自動車国道が通過する市町村数とIC数

通過市町村	908	市町村
うちICのない市町村	363	市町村
うちSA・PAのある市町村	115	市町村



有料道路IC

スマートIC

## 【基本方針】

- 追加ICの整備を促進する制度を充実
- IC間隔の短縮を図り、高速道路を有効活用

## 【平成16年度に取り組む施策】

### 1．スマートIC(ETC専用IC)の整備

建設費・管理費を節減可能なスマートICの活用により、事業主体の負担を軽減

【H16の施策】：SA・PAに接続するスマートIC社会実験の実施

### 2．追加IC整備の新たな負担手法の導入

道路管理者、公団等による、新たな費用負担手法の導入により、追加IC整備に必要な条件を緩和

【H16の施策】：新たな負担手法の導入

### 3．追加IC整備手続きの簡素化

地域の計画等に連動した適時適切な追加IC整備を可能にするよう追加ICの整備に必要な手続きを簡素化

【H16の施策】：高速自動車国道法の改正等



## 【効果】

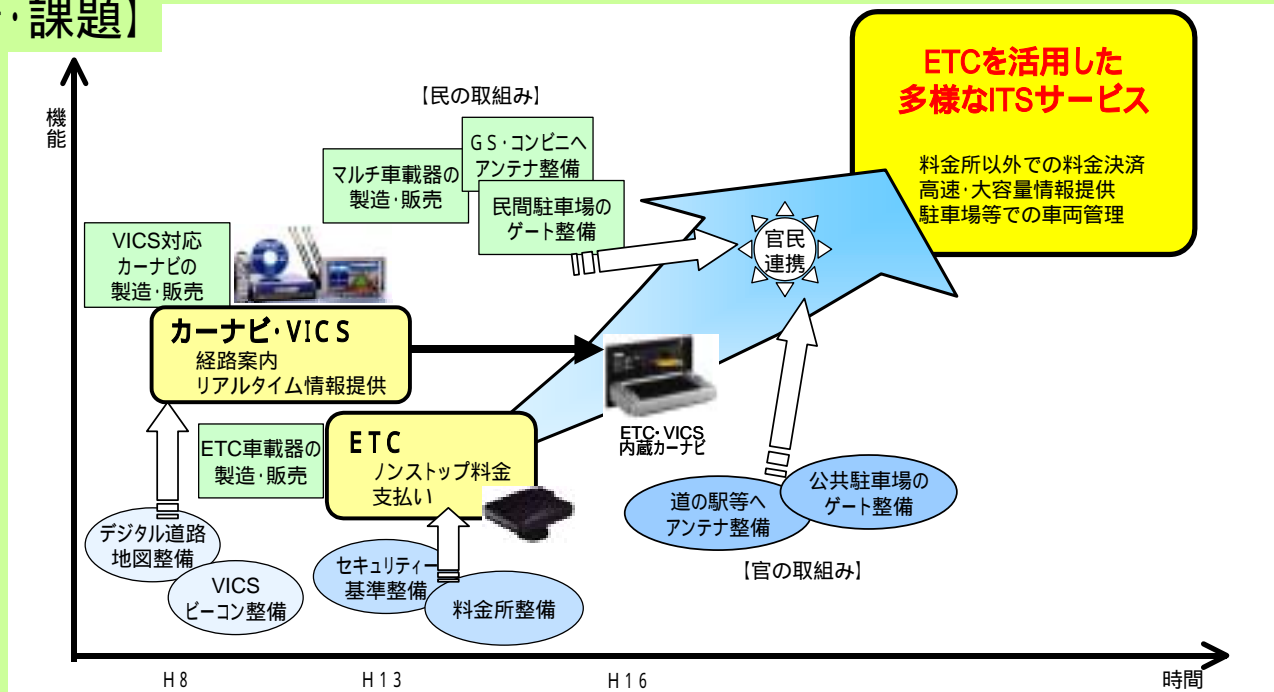
人、ものの移動の円滑化

地域の生活の充実・経済の活性化

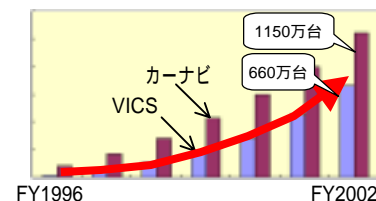
- 出入交通量の分散による交通混雑の改善
- 集客施設・運送関連施設等との連携強化
- 救急医療施設へのアクセス性の向上による医療サービス水準の向上
- 交通の一般道から高速への転換による交通安全、沿道環境の改善 etc

# ETCを活用したITSサービスの実現

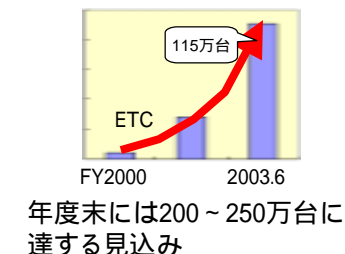
## 【背景・課題】



VICS・カーナビの累積出荷台数



ETCの累積セットアップ台数



## 【取組の方向性】

**官民連携してH17年度にETCを活用したITSサービスを実用化**

### 【H16に取り組む具体的内容】

H17年度にETCを活用したITSサービスを実用化できる環境を官民連携して具体化(最終準備)

2004年愛知・名古屋世界会議に併せ、官民連携大規模実験を実施(愛知・名古屋地区で先行的にサービスを試行)

- ・公共サービスの試行
- ・民間サービスに対する支援
- ・車載器のモニター配布

### 【効果】

H17年度 ETCを活用したITSサービス実用化(サービス開始)

新たな市場の創出(サービス開始後5年間の累計)

- ・経済効果 約1兆円
- ・雇用創出効果 約5万人

ETCの普及促進

# 観光立国を支援するための道路整備

## 【背景】

- ・外国から日本に来る旅行者数は、約500万人(世界第35位)で、日本からの旅行者数の1/3
- ・「観光立国」実現に向けて、現在、政府全体での取り組みを実施中

参考 観光立国懇談会報告書 H15.4  
「道路標識も初めて来る人にでもわかるように改善すべきである」

## 【課題】

- ・外国人から見て、観光地周辺の景観に統一感がなく、魅力ある観光地が少ない
- ・海外の標識は路線番号(路線名)主体だが、日本は地名表示が主体で、わかりにくいとの批判
- ・観光用の案内標識が整備されていない



## 【平成16年度に取り組む具体的内容】

外国人にもわかる路線番号等による道路案内標識【新規】

- ・都道府県道以上の道路が相互に交差する交差点で路線表示の標識を整備。H14年度末の整備率は約64%で、H19年度末の概成を目指す。
- ・標識のデータベース化による適切な維持管理

観光用案内標識の整備【新規】

- ・歩行者用の地図標識、観光施設への案内標識の整備

観光地の魅力を高めるための道路支援

- ・景観整備(電線類地中化、景観に配慮した防護柵設置等)
- ・サイクルツアー推進事業、ウォーキングトレイルの実施



# くらしのみちゾーン形成の促進

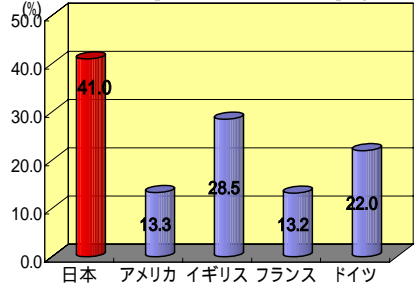
## 【背景】

- ・歩行者・自転車乗用中の交通事故死者数が全体の約4割を占め、先進国中最悪
- ・生活道路の歩行者・自転車事故率は幹線道路の3倍以上
- ・歩行中の死亡事故の約6割が自宅から500m以内

## 【課題】

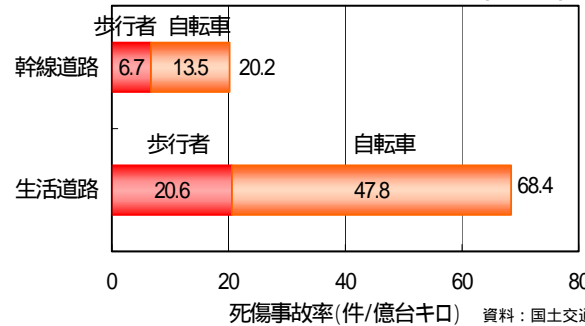
- ・生活道路において歩行者と車が混在  
幹線道路と生活道路の機能分離が必要
- ・欧米に比べ低い道路面積率

交通事故死者数に占める歩行者・自転車利用者の割合（30日以内死者）（2002）



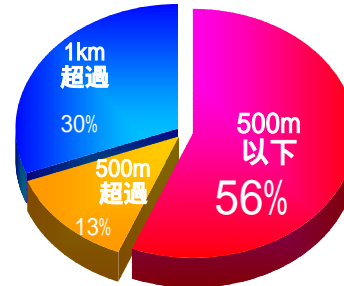
資料：国際道路交通事故データベース(IRTAD)  
注)イギリスは2001年の死者数

幹線道路と生活道路の歩行者・自転車の死傷事故率の比較(2002)



資料：国土交通省資料

自宅からの距離別歩行中事故死者の割合(2002)



資料：国土交通省資料

道路面積率の欧米との比較

都市	道路面積率 (%)
東京(新宿副都心)	22%
ニューヨーク(ミッドタウンマンハッタン)	40%
ロンドン(シティ)	33%
パリ(凱旋門周辺)	42%
ベルリン(歴史的な中心部)	39%

単位面積当たりの道路面積

資料：国土交通省資料

【ポイント】道路延長の約8割を占める生活道路を

## 車優先から歩行者・自転車優先へ転換

～意欲の高い42地区で5年以内にくらしのみちゾーンを実現～

## 【平成16年度に取り組む具体的内容】

### くらしのみちゾーン形成の促進

- ・生活道路から通過交通を徹底的に排除し、無電柱化等により快適な生活空間を実現
- ・5年以内の実現を目指し意欲の高い42地区をソフト面を含め積極的に支援

交通安全事業統合補助等の優先採択

くらしのみちアドバイザーの派遣

「くらしのみちキット(ランプ等)」レンタル制度の創設 [新規]

くらしのみちゾーン連絡会議の設置 [新規]

### 歩行空間の

### バリアフリー化

- ・主要な鉄道駅を中心とする地区において、交通バリアフリー法に基づき、幅の広い歩道等を整備

# 電線類地中化の推進

## 【背景】

- ・我が国の地中化はわずか1.5%と欧米と比べ大きく立ち遅れ
- ・生活空間を構成する非幹線道路は、特に遅れがち
- ・交通安全の観点からも地中化を推進  
(電柱衝突事故の致死率は車両単独事故の約2倍)

## 【取組みの方向性】

新たな「電線類地中化計画」(H16～20目途)をH15年度に策定  
 コスト縮減策として都市部のバイパス事業、街路事業等に併せて電線共同溝等を原則同時施工(新規)くらしのみちゾーン、重要伝統的建造物群保存地区等の非幹線道路で、電線共同溝方式による地中化に着手(新規)

## 【平成16年度に取り組む具体的内容】

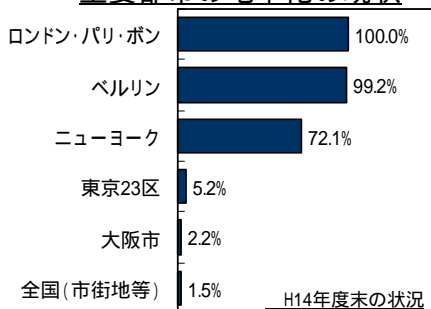
### 1. 新たな地中化コスト縮減へ取組み

- 1) 都市部のバイパス事業、街路事業、バリアフリー化事業等に併せて、電線共同溝等を原則同時施工
- 2) 浅層埋設方式の標準化 等

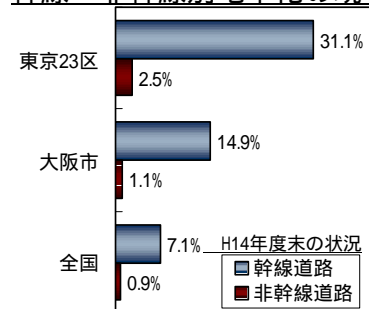
### 2. 新たに非幹線道路の無電柱化も実施

- 1) 地方公共団体への支援
  - ・軒下配線等の地中化以外の無電柱化手法への支援
  - ・土地区画整理事業において非幹線道路を助成対象に追加等
- 2) 電線管理者への支援
  - ・技術開発(トランスのコンパクト化等)等への支援 等

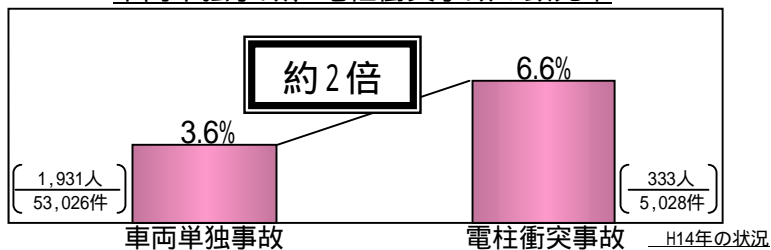
欧米と日本における主要都市の地中化の現状



日本の各都市における幹線・非幹線別地中化の現状



車両単独事故、電柱衝突事故の致死率



## 【課題】

- ・架空配線に比べ高コストであるため、電線管理者のインセンティブが働きにくい
- ・非幹線道路については、地方自治体の財政状況悪化等により、整備が遅れがち

## 【効果】

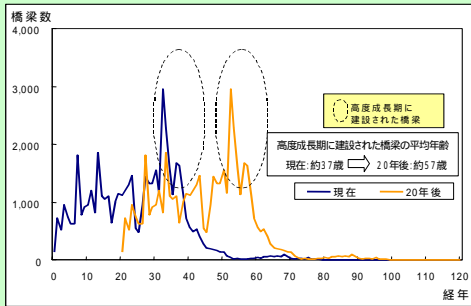
- ・良好な街並み景観の形成
- ・安全で快適な通行空間の確保
- ・都市防災性並びに情報通信ネットワークの信頼性向上
- ・歩行空間のバリアフリー化推進

# 効率的・計画的な道路構造物の保全手法の本格導入 (アセットマネジメントシステム)

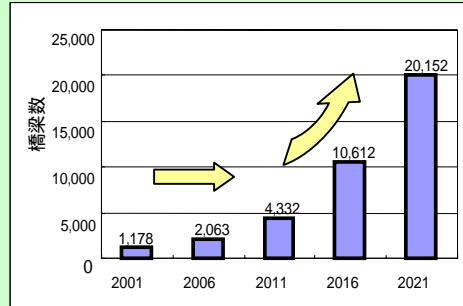
## 【背景・課題】

高度成長期に建設された橋梁が全橋梁数の4割。  
20年後には新設後50年を経過した橋梁が現在の1.7倍。  
高齢化した橋梁について通行規制、重量制限の発生する恐れ。  
今後道路構造物の更新時期が集中し、対策費用が増大する恐れ。

橋梁の経年別分布状況



建設後50年以上の橋梁の推移



## 【取り組みの基本方向性】

更新時期の平準化、維持管理から更新までのトータルコスト削減を図るための総合的なマネジメントシステムを構築  
損傷の顕在化に応じた事後保全から、トータルコストの削減を目指した延命化を実施

## 【平成16年度に取り組む具体的内容】

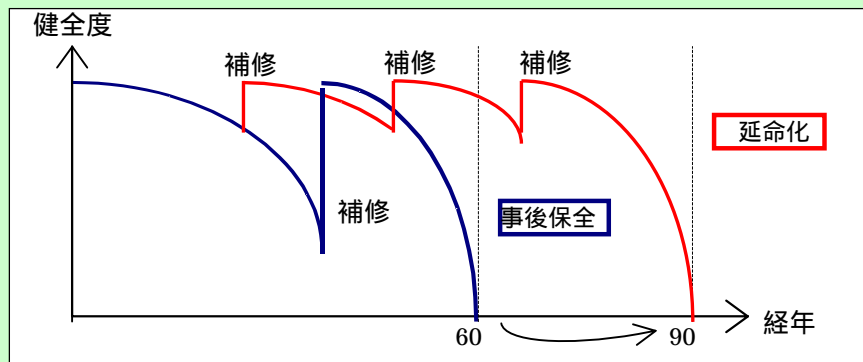
### 1. 道路構造物のトータル資産管理システムを構築

- 道路構造物の健全度の推移をマクロ分析し投資計画を策定
- 全国同一レベルで道路構造物の点検結果をデータベース化。個別構造物の非破壊検査等を充実するとともに、この詳細調査結果を踏まえて補修・補強を実施

### 2. アセットマネジメントシステムを支援する技術開発や体制の整備

- 損傷原因別の理論的な健全度評価、劣化予測手法等の開発
- 管理・支援体制の整備

## 【効果の試算(直轄国道の橋梁の例)】



延命化により平均寿命を60年から90年に

延命化を行った場合、事後保全に比べ長期的  
に約1/3のトータルコストを削減

	延命化後	事後保全
橋梁数	15,880	
トータルコスト	約 5.5 兆円	約 8.6 兆円
補修費	約 1.7 兆円	約 1.1 兆円
架替費	約 3.8 兆円	約 7.5 兆円

直轄国道(内地)  
コスト評価期間60年

# 沿道と一体的に取り組む高質な道路景観の創出

## 【背景・課題】

1. 全国的に画一的な道路整備により、景観に配慮されていない構造物が多い
2. 沿道の広告や建築物が道路景観と調和せず良好な景観が形成されていない  
(沿道住民等の取組が必要)
3. 景観形成への配慮に欠けた街路樹の整備・管理の事例が多い



沿道に看板が乱立している例



防護柵が眺望を阻害している例

## 【施策のポイント】

「日本の道と街並みを考える会」(H15.7設置)  
「残したい・残したくない道の景観」の募集

### 道路景観を構成する要素の抽出

- ・電線
- ・看板
- ・防護柵
- ・緑

必要な施策の実施

## 【平成16年度に取り組む具体的内容】

### 1. 道路景観の構成要素の改善

- 1) 「残したい・残したくない道の景観」の募集や有識者等への意見聴取等による景観構成要素の点検・評価
- 2) 防護柵等の景観構成要素の見直し・改善

### 2. 沿道と一体となった景観形成への取組

- 1) 「道の景観の通信簿」の作成等を通じた沿道における修景の合意形成を図る取組を支援

### 3. 道路から広がる緑の空間づくり

- 1) 道路と沿道等の一体的な緑化を促進し、質の高い緑の空間を形成(道路交通環境改善促進事業等を導入)
- 2) 公園事業と連携して街路樹の整備(道路法24条工事の活用等)を行い、「緑の回廊構想」を推進

## 【効果】

- 1) 沿道住民等と道路との一体的な取組の促進
- 2) 道路景観の構成要素の改善
- 3) 質の高い緑空間の形成

# データに基づく行政運営と情報公開の充実

## 【背景】

国民が必要としている道路関係データを提供する責務

成果主義の道路行政において、道路渋滞、交通安全、沿道環境をはじめとする施策等の成果の公開は必須

現在、豊富にある既存の道路関係データ及び分析結果の公開を行っているが、施策等の成果の公開は、成果主義の実践と併せて、さらに進めていく必要がある。

## 【取り組みの基本的方向性】

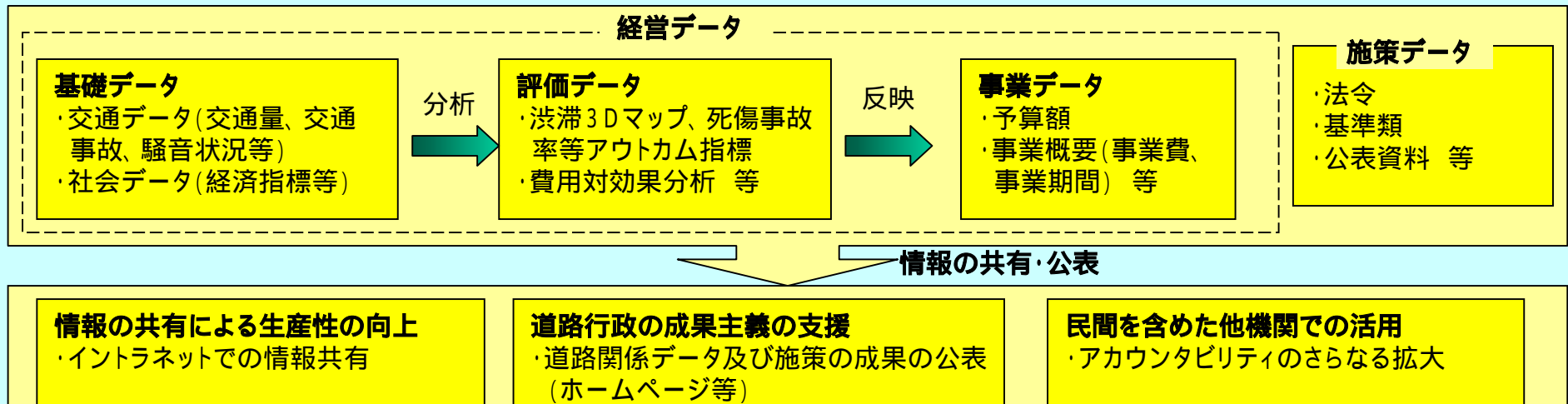
データ提供対象者、データの利用目的等を踏まえ、道路関係データの分析・公開方法を整理

上記を実現するための体制を構築し、道路関係データ・成果等の情報共有、情報公開をさらに進める

## 【施策のポイント】

**平成15年度:** 現状の道路関係データの分析・公開方法を整理し、各種情報の共有・公開を推進。

**平成16年度:** 情報共有・公開の量と質を充実させ、イントラネット、ホームページ等を活用することにより、道路関係情報について欲しい内容が速やかに入手できるような環境をつくり、データに基づく行政運営を推進。



道路関係情報について欲しいときに欲しい内容が速やかに入手できるような環境の実現



# NPO・地域住民等との協働による地域活動

## 【背景・必要性】

社会事業を担うNPOの支援強化について経済財政諮問会議の提言(H14.1.30)  
道路のボランティアサポート制度の普及  
まちの賑わいを創出するため、道を活用する  
取り組みに関心が寄せられている

## 【目的・ねらい】

地域のニーズにきめ細かく対応し、豊かさや賑わいが感じられる道づくりを実現するため、  
NPO・地域住民等が道を活用した地域活動や  
道路管理に参画する機会を拡大

## 【施策のイメージ】

道路など公共空間の有効利用



ボランティアサポートプログラム



道を活用したイベントの開催



道を活用した地域活動の支援  
(NPO・地域住民等との協働体制の構築)

里親制度による植樹・花壇



学校と連携した総合学習



歴史街道でのボランティアガイド



## 【平成16年度に取り組む内容】

ボランティアサポートや道を活用したイベント開催など、住民主体の地域活動を支援するため、国道事務所とNPO・地域住民等との意見交換の場を設置

平成15年度には福岡市博多区などでNPO等との協働による道活用」の社会実験を実施し、施策の導入可能性を評価

道を活用して継続的に行う地域活動(美化活動、防犯活動、イベント開催等)の円滑化のため、実施体制や活動資金調達等に関するガイドラインを作成し、施策を全国へ展開