

○暮らし・環境

政策目標 2

良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現

施策目標 3

総合的なバリアフリー化を推進する

高齢者、障害者を含むすべての人々が安心して生活することができるよう、一体的・総合的なバリアフリー化等を推進する。

業績指標

8	主要な駅などを中心に連続したバリアフリー化を行う重点整備地区の総面積
9	公共施設等のバリアフリー化率（①特定道路におけるバリアフリー化率、②段差解消をした旅客施設の割合、③視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合、④不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率）
10	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（①低床バス車両、②ノンステップバス車両、③福祉タクシー）
11	バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合（①鉄軌道車両、②旅客船、③航空機）
12	交通アドバイザー会議における意見への対応件数
13	ハード対策を支えるソフト対策としてのバリアフリー教室の参加人数
14	園路及び広場、駐車場、便所がバリアフリー化された都市公園の割合（①園路及び広場、②駐車場、③便所）
15	バリアフリー化された路外駐車場の割合
16	高齢者（65歳以上の者）の居住する住宅のバリアフリー化率（①一定のバリアフリー化、②高度のバリアフリー化）
17	共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率
18	不特定多数の者等が利用する一定の建築物（新築）のうち誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合
19	ICカードが導入されたバス車両数

【評価結果の概要】

(必要性)

本施策は、高齢者、障害者等に配慮された社会を実現するものであり、高い公益性を有するものであるとともに、本格的な高齢化社会に対応するための緊急性を有しているものであり、政府(国)が主体となり自らの責務として実施する必要がある(バリアフリー新法において、国は移動等円滑化を促進するため、必要な資金の確保、教育活動、広報活動、その他の措置を講ずるよう努めなければならない旨規定されている)。したがって、ユニバーサル社会の実現に向けて、高齢者、障害者を含むすべての人々が安心して生活することができるよう、一体的・総合的なバリアフリー化等の各施策講じることが必要である。

(有効性)

ユニバーサル社会の実現のための施策目標の達成に向け、各業績指標に基づく事業等は概ね順調かつ着実に進捗しているところであり、また、バリアフリー新法に基づき市町村が作成する基本構想は、平成13年度末では15市町村において15の基本構想が策定されていたものが、平成21年3月末日現在では252市町村において326の基本構想が策定されており、順調かつ着実に増加しているところである。従って、ユニバーサル社会の実現に向けた各施策について有効に実施されたと評価できる。

(効率性)

バリアフリー新法に基づいた個々の施設整備と併せ、基本構想策定促進施策や「心のバリアフリー(一般国民一人ひとりがバリアフリーに対する理解を深めること)」施策を行い、ハード対策のバリアフリーの効果をより一層高める等、一体的・総合的なバリアフリー化を推進し、低コストで有効性を高める取組みを行っている。また、直接公共交通機関の利用者からニーズの把握を行うことにより、効率的な施策への反映に努めた。従って、本施策目標の施策について、効率的に実施できたと評価できる。

(総合的評価)

ユニバーサル社会の実現のための施策目標の達成に向け、各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移しているところである。引き続き、バリアフリー新法に基づいた、公共交通機関、道路、都市公園、路外駐車場、建築物等の個々の施設・設備のバリアフリー化及び一体的・総合的なバリアフリー化を推進するとともに、公共交通機関の利用者のニーズの把握と施策への反映に努めていく必要がある。

(反映の方向性)

- ・より一層の一体的・総合的なバリアフリー化施策等の推進
- ・より一層の個々の対象施設・設備等のバリアフリー化等の推進
- ・公共交通利用者ニーズを踏まえた施策の推進

業績指標 9

公共施設等のバリアフリー化率（①特定道路におけるバリアフリー化率、②段差解消をした旅客施設の割合、③視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合、④不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率）

評 価	
①特定道路におけるバリアフリー化率 A-2	①目標値：約75%（平成24年度） 実績値：約58%（平成20年度暫定値） 初期値：51%（平成19年度）
②段差解消をした旅客施設の割合 B-1	②目標値：100%（平成22年度） 実績値：67.5%（平成19年度） 初期値：67.5%（平成19年度）
③視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合 A-1	③目標値：100%（平成22年度） 実績値：90.9%（平成19年度） 初期値：90.9%（平成19年度）
④不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率 A-1	④目標値：約5割（平成22年度） 実績値：44%（平成19年度） 初期値：44%（平成19年度）

（指標の定義）

①特定道路におけるバリアフリー化率

「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）に規定する特定道路（注）のうち、「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」の構造を満たす道路の割合。

特定道路におけるバリアフリー化率＝

特定道路の道路延長のうちバリアフリー化された道路延長 ÷ 特定道路の道路延長

（注）特定道路：

駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路のうち、多数の高齢者、障害者等が通常徒歩で移動する道路の区間として、国土交通大臣が指定したもの（延長約1,700km）

②段差解消をした旅客施設の割合

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「移動等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」（公共交通移動等円滑化基準）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。

段差解消をした旅客施設の割合＝

公共交通移動等円滑化基準第4条（エレベーター、スロープ等の設置による段差の解消）を満たす旅客施設数

÷ 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数

③視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合

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等円滑化基準第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。

視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合＝

公共交通移動等円滑化基準第9条（視覚障害者誘導用ブロックの設置）を満たす旅客施設数

÷ 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数

④不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率

床面積2,000㎡以上の特別特定建築物（注1）の総ストック数のうち、バリアフリー新法に基づく建築物移動等円滑化基準（注2）に適合するものの割合。

（注1）病院、劇場、ホテル、老人ホーム等の不特定多数の者または主として高齢者、障害者等が利用する建築物

（注2）出入口、廊下、階段、エレベーター、便所等の施設の構造及び配置に関する基準

不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率＝

建築物移動等円滑化基準に適合する床面積2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストック数

÷ 特別特定建築物の総ストック数

（目標設定の考え方・根拠）

①特定道路におけるバリアフリー化率

概ね10年後（平成29年度末）までに、バリアフリー新法に規定する特定道路において、バリアフリー化を概成させることを目指し、5ヶ年後の平成24年度末までに整備率を約75%にすることを目標とする。

②段差解消をした旅客施設の割合、③視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合

バリアフリー新法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（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おいて原則として全て移動等円滑化を達成することを目指すこととしている。

④不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率
基本方針における平成22年までの目標（約50%）を設定している。

（外部要因）
②旅客施設の構造等
④経済状況等による新規建築物着工数等

（他の関係主体）
①②③地方公共団体（事業主体）、公共交通事業者（事業主体）
④建築事業者（事業主体）

（重要政策）
【施政方針】
・第162回国会施政方針演説（平成17年1月21日）
「公共施設のみならず、制度や意識の面でも社会のバリアフリー化を引き続き推進いたします。」

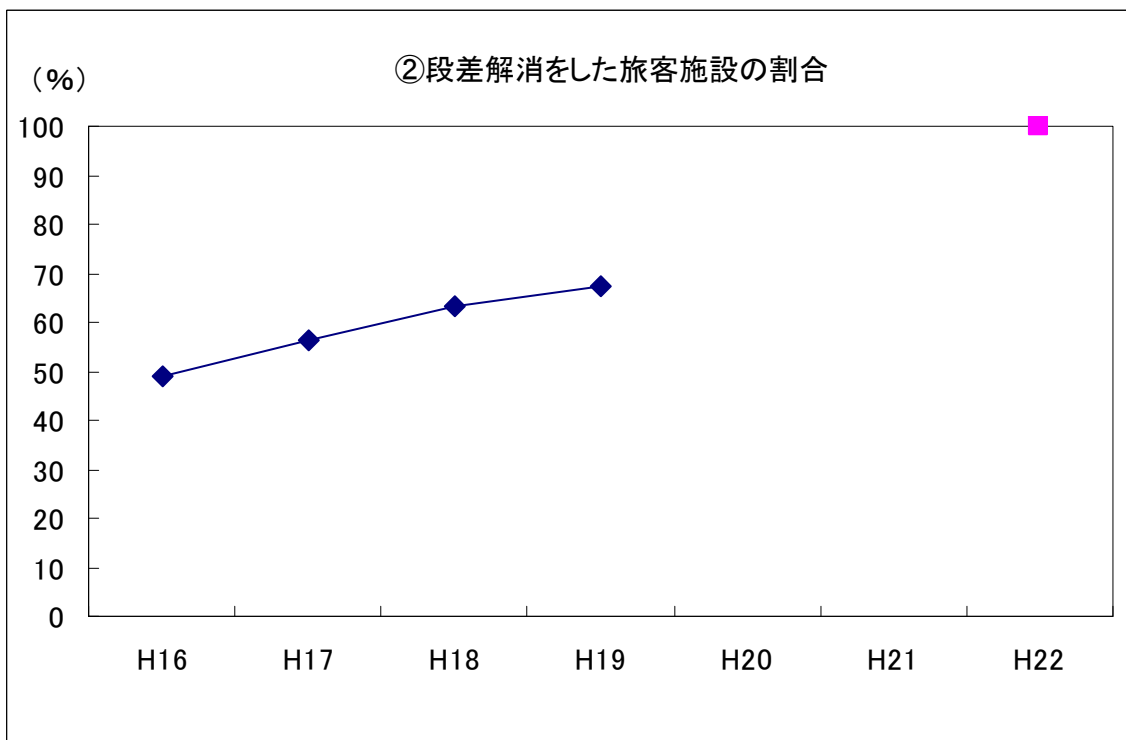
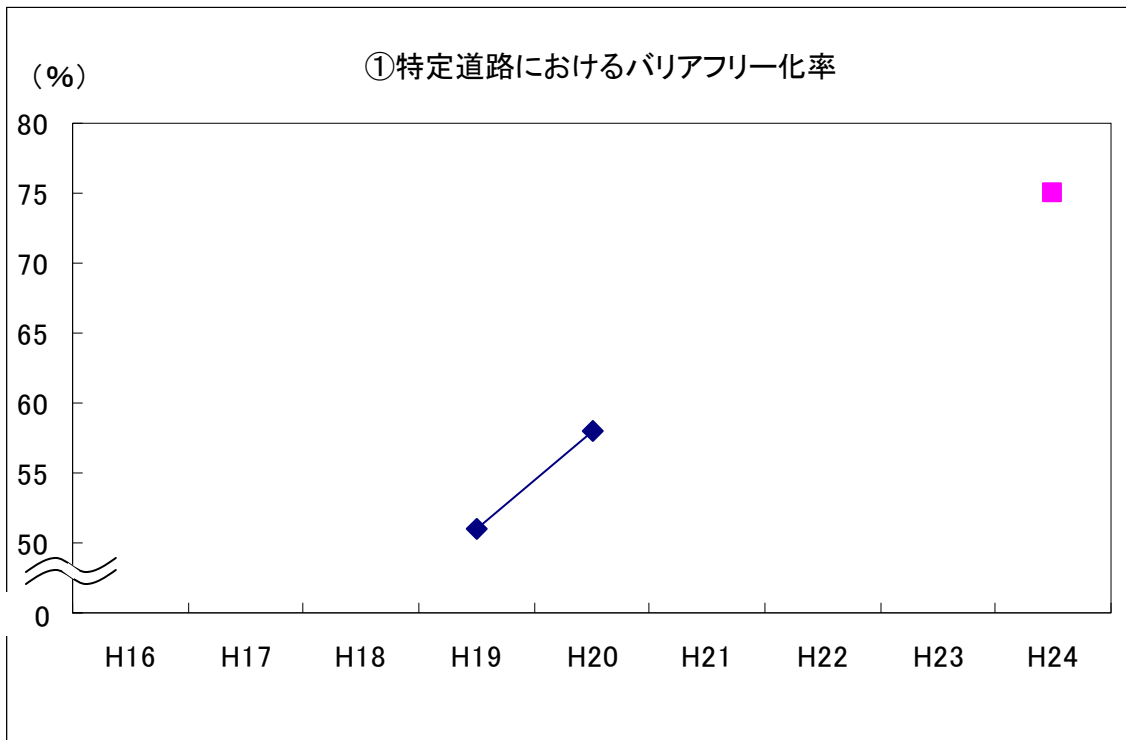
【閣議決定】
・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）
・経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日閣議決定）
「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に掲げる目標の達成に向けてバリアフリー環境の整備に取り組む。（第4章5.）
・経済財政改革の基本方針2008（平成20年6月27日閣議決定）
住宅・建築物等生活空間のバリアフリー化を推進する。（第5章3.）
・経済財政改革の基本方針2009（平成21年6月23日閣議決定）
バリアフリー化等の推進のためのインフラの重点整備。（第2章1.）

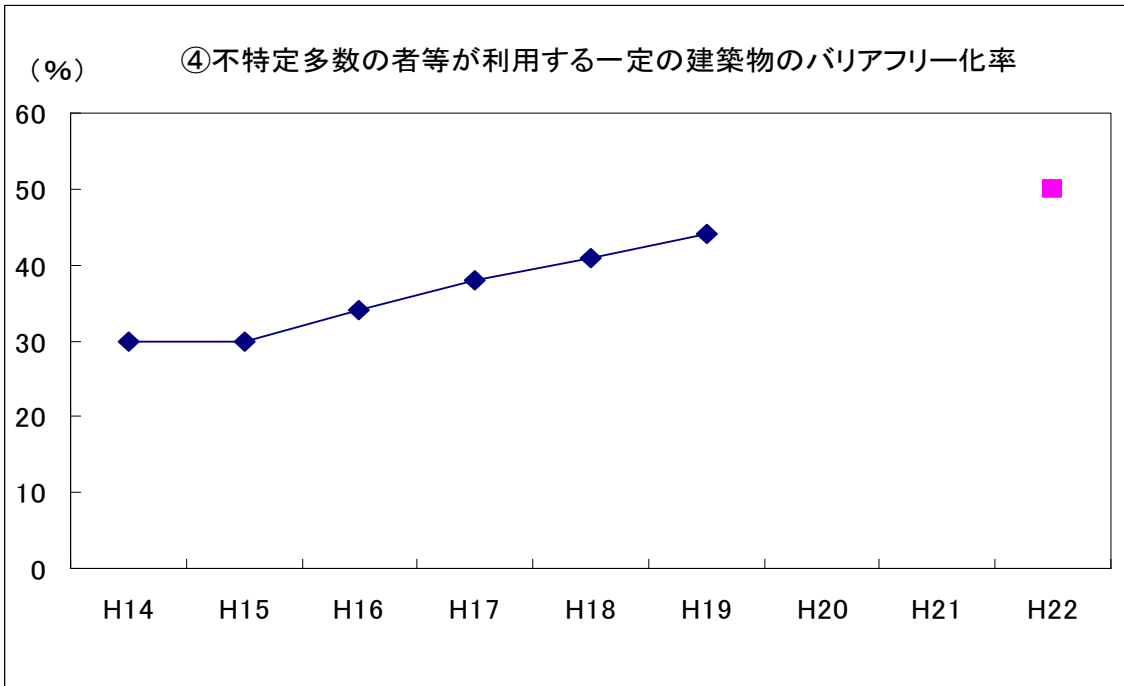
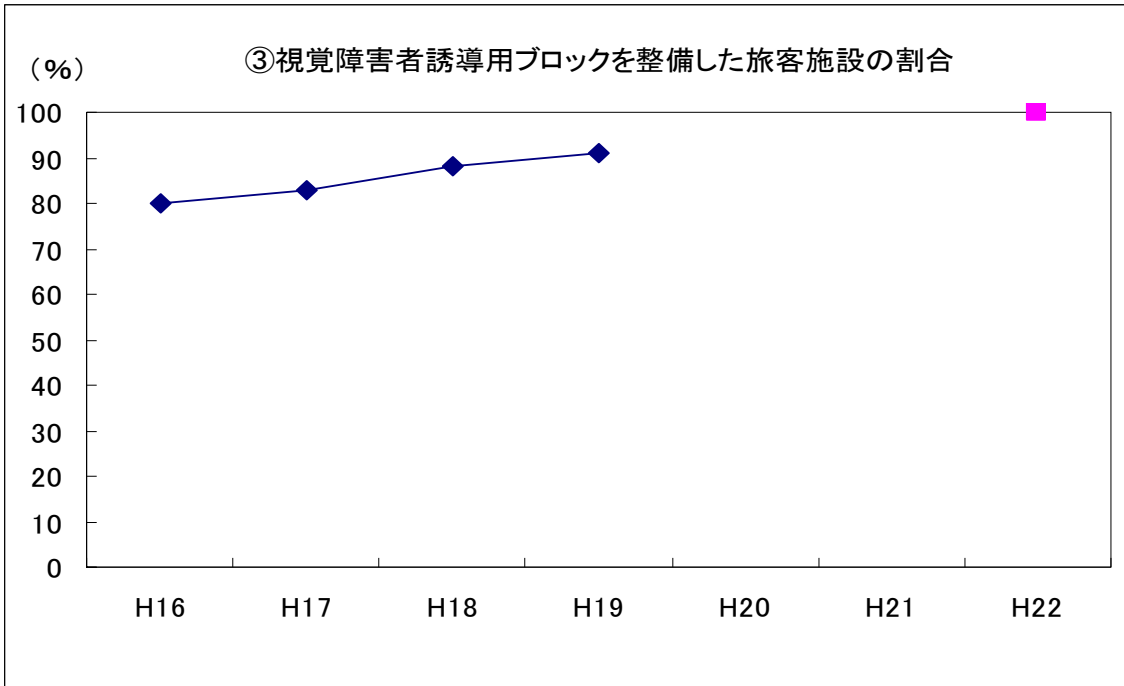
【閣決（重点）】
・社会資本整備重点計画（平成21年3月31日）「第2章に記述あり」

【本部決定】
なし

【政府・与党申合】
なし

過去の実績値（①特定道路におけるバリアフリー化率）					（年度）
H16	H17	H18	H19	H20	
—	—	—	51%	58%	
過去の実績値（②段差解消をした旅客施設の割合）					（年度）
H16	H17	H18	H19	H20	
48.9%	56.5%	63.1%	67.5%	集計中	
過去の実績値（③視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合）					（年度）
H16	H17	H18	H19	H20	
80.1%	82.8%	88.3%	90.9%	集計中	
過去の実績値（④不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率）					（年度）
H16	H17	H18	H19	H20	
34%	38%	41%	44%	集計中	





事務事業の概要
主な事務事業の概要

- ・ 歩行空間のバリアフリー化の整備 (◎)
 多数の高齢者、障害者等が通常徒歩で移動する駅、官公庁施設、病院等を結ぶ道路において、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。
 予算額：8,230億円の内数(平成20年度)
- ・ 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 87.1億円 (平成20年度)
 バスターミナルにおけるバリアフリー化 14.2億円の内数(平成20年度)
 旅客船ターミナル等におけるバリアフリー化 2,279.5億円の内数(平成20年度)
 空港のバリアフリー化 232.5億円の内数(平成20年度)
- ・ 建築物のバリアフリー化の推進 (◎)
 百貨店、劇場、老人ホーム等の不特定多数の者又は主に高齢者、障害者等が利用する建築物について、床面積2,000㎡(公衆便所は50㎡)以上のものを新築等する際の段差解消等のバリアフリー化を推進。
 予算額：バリアフリー環境整備促進事業 206億円(平成20年度、市街地再開発事業等の内数)
- ・ 官庁施設のバリアフリー化の推進 (◎)
 窓口業務を行う官署が入居する官庁施設について、窓口業務を行う事務室の出入口の自動ドア化、多機能トイ

レの設置等による高度なバリアフリー化を目指した整備を推進する。また、既存施設について、手すり、スロープ視覚障害者誘導ブロック、車いす使用者用便所、自動ドア、エレベーター等の改修を実施する。

予算額：官庁営繕費 231億円の内数（平成20年度）

・バリアフリー新法に基づく総合的なバリアフリー化の推進（◎）

バリアフリー新法の施行を踏まえ、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、新法に基づく基本構想の作成促進、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。

予算額：バリアフリー新法に基づく総合的なバリアフリー化の推進 0.9億円（平成20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。

・交通バリアフリー設備の特別償却制度（所得税、法人税）

高齢者・障害者等が鉄道駅、路面電車、バス及び航空機を安全かつ容易に利用できるようにするため、これらの施設に係る特定設備を取得した場合の特別償却制度

減収見込額 29百万円（鉄道）、2,063百万円（航空）（平成20年度）

・駅のバリアフリー化改良工事により取得した施設に係る特例措置（不動産取得税、固定資産税、都市計画税）

高齢者・障害者等が鉄道駅を安全かつ容易に利用できるようにするため、鉄道駅に係る特定設備を取得した場合の特例措置

減収見込額 8百万円（平成20年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

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特定道路におけるバリアフリー化率

・平成20年度末における特定道路におけるバリアフリー化率が約58%と平成19年度から約7%増加しており、トレンドを勘案すると目標年度に目標値を達成すると見込まれ、順調に進捗している。

②段差解消をした旅客施設の割合

・平成20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、段差解消をした旅客施設の割合については、平成16年度から平成20年度までの実績値は48.9%、56.5%、63.1%、67.5%となっており、整備が進んではいるものの、トレンドからすると目標年度に目標値を達成するには、より一層の整備率の伸びが必要となっている。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、このような整備困難駅について、今後、目標達成に向け、さらなる取組の強化が求められる。なお、交通バリアフリー法の施行以前より積極的にバリアフリー化に取り組んでいたために、法施行前に整備されたエレベーターにガラス窓がはめ込まれていない等、実質的に段差解消はなされているが、公共交通移動等円滑化基準に適合していないというケースも多く見られる。

③視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合

・平成20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、視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合については、平成16年度から平成19年度までの実績値が80.1%、82.8%、88.3%、90.9%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、過去の実績値によるトレンドを延長すると目標年度に目標値を達成すると見込まれ、順調に進捗してきている。

④不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率

・2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストックのうち、建築物移動等円滑化基準を満たす割合については、平成14年度は3割に満たなかったが、平成14年（旧ハートビル法改正）に、2,000㎡以上の特別特定建築物の新築等をする際に建築物移動等円滑化基準への適合義務が課されたこと等により、平成19年度には44%に達し、着実に施策の効果が現れており、平成20年度においても、2,000㎡以上の新築等が行われる特別特定建築物全てが新たに基準を満たすこととなるため、目標（平成22年度：約5割）は達成される見通しである。

（事務事業の実施状況）

①特定道路におけるバリアフリー化率

・多数の高齢者、障害者等が通常徒歩で移動する駅、官公庁施設、病院等を結ぶ道路において、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等の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段差解消をした旅客施設の割合、③視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合

・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作成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。

・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、旅客施設、官公庁施設、福祉施設等の主要な生活関連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21年3月末現在252市町村により326基本構想が作成されている。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基本構想作成ハンドブック等の情報提供等を通じて、基本構想の作成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。

- ④不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率
- ・建築物のバリアフリー化については、平成14年（旧ハートビル法改正）に2,000㎡以上の特別特定建築物の建築等する際に建築物移動等円滑化基準への適合が義務付けられ、バリアフリー新法においても引き続き確かな運用が行われている。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ①特定道路におけるバリアフリー化率
- ・特定道路におけるバリアフリー化率については、順調に推移していたため、「A」と評価した。引き続き、平成24年度の目標値の達成に向け、特定道路におけるバリアフリー化の推進を図る。以上を踏まえ、「2」（現状の施策を維持）と位置付けることとした。
- ②段差解消をした旅客施設の割合、③視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合
- ・目標達成に向けて平成19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）については、「A」と評価した。一方、旅客施設（段差）については、一定の伸びは示しているが、目標の達成に向けて整備困難駅の存在等の問題がある。目標の達成のためにはこのような問題を解決することにより、より一層の整備率の伸びが必要となるため、「B」と評価した。
 - ・従来は、建築物や旅客施設等個々の施設や車両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制定されたバリアフリー新法に基づき、公共交通機関（旅客施設・車両等）、建築物、路外駐車場、都市公園、歩行空間等の一体的・総合的なバリアフリー化を推進しているところ。今後も、併せて補助・税制・融資等各種支援制度を有効に活用することで、より一層旅客施設・歩行空間のバリアフリー化に努めていく。また、特に旅客施設の段差解消については、今後整備困難駅について関係者と連携しつつ取組を強化していくことを予定している。以上を踏まえ、旅客施設（段差）、旅客施設（ブロック）の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。
- ④建築物
- ・平成19年度までの指標が順調に推移している建築物のバリアフリー化については、「A」と評価した。
 - ・平成18年12月に旧ハートビル法と旧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が施行された。このバリアフリー新法で、基準適合義務規制の強化のほか、市町村が作成する基本構想に基づき、重点整備地区における生活関連施設及びこれらを結ぶ生活関連経路の一体的・連続的なバリアフリー化を図る事業の一つとして新たに建築物特定事業が制度化されたことから、平成19年度以降、不特定多数の者等が利用する建築物のバリアフリー化はさらに推進されている。
 - ・平成19年11月に、建築物移動等円滑化基準及び建築物移動等円滑化誘導基準の内容を踏まえ、建築物の望ましい整備内容等を示す「高齢者・障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」を策定・公表し、建築物のバリアフリー化のためのガイドラインとして活用を促すと共に、リーフレットの作成をし、さらにHPへの掲載等による啓発に努めており、より一層のバリアフリー化を推進しているところ。
 - ・平成20年度末には、建築主向けのガイドラインを策定したところ。今後、これをもとに、上記設計標準による設計者に対する啓発だけでなく、建築主に対しても啓発に努めることとしている。
 - ・以上を踏まえ、「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。

平成21年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成21年度）

- ・基本構想作成における優良事例の収集や、基本構想を変更・作成することを考えている市町村においてケーススタディを実施することを内容とするバリアフリー新法に対応した基本構想の変更・作成促進事業を実施する。
- ・旅客施設の段差解消について、今後整備困難駅について関係者と連携しつつ取組を強化。
- ・関係会議等を通じ、制度の周知・PR等に努め、更なるバリアフリー化の普及、推進に努める。

（平成22年度以降）

なし

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 小滝 晃）
 道路局地方道・環境課 道路交通安全対策室（室長 小口 浩）
 住宅局建築指導課（課長 金井 昭典）
 大臣官房官庁営繕部計画課（課長 鬼沢 浩志）

関係課：住宅局市街地建築課（課長 井上 勝徳）
 大臣官房官庁営繕部整備課（課長 鈴木 千輝）
 鉄道局鉄道業務政策課（課長 堀家 久靖）
 鉄道局技術企画課（課長 北村 不二夫）
 自動車交通局総務課企画室（室長 村田 茂樹）
 海事局内航課（課長 蝦名 邦晴）
 港湾局技術企画課技術監理室（室長 大脇 崇）
 航空局空港部空港政策課（課長 奥田 哲也）

○暮らし・環境

政策目標 2

良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現

施策目標 5

快適な道路環境等を創造する

環境改善対策やゆとりの創出、景観への配慮、魅力ある地域資源の創出等を進めることで、快適な道路環境等を創造する。

業績指標

26	建設機械から排出される Nox・PM の削減量
27	市街地の幹線道路の無電柱化率
28	クリーンエネルギー自動車の普及台数

【評価結果の概要】

（必要性）

近年、地球温暖化問題など環境問題に対する国民の関心は急速に高まっている。自動車交通に伴う排出ガス、騒音等による沿道環境問題に対して、特に大都市圏において環境基準を達成出来ていない箇所が見られ、こうした箇所で早期に環境改善を図る必要がある。また、美しい自然や景観、文化芸術への国民の関心が高まっている中、環境基準のみならず、ゆとりの創出、景観への配慮、魅力ある資源の創造等、地域住民や沿道等と一体となった環境問題への対応が必要である。

（有効性）

安全で快適な道路空間の形成等のため、電柱や電線類が特に支障となる箇所で無電柱化を推進している。さらに魅力ある都市空間の形成に向け、中心市街地における土地区画整理事業等の市街地整備を推進しているところである。また、地域資源を活かした美しい道路景観の形成を図り、地域活性化や観光振興を推進している。さらに幹線道路の沿道環境の早期改善を図るため、バイパス整備や交差点改良等のボトルネック対策と合わせて、低騒音舗装の敷設や遮音壁の設置等を推進するとともに、騒音や大気質の状況が、環境基準を大幅に上回っている箇所については、関係機関と連携して、重点的な対策を推進している。各業績指標とも概ね着実に推移していることから本施策が施策目標達成に有効であると評価できる。

（効率性）

自動車税のグリーン化や低公害車に係る自動車取得税の特例措置など、低公害車の普及促進に係る税制を活用し、大気汚染防止を図っているところであるが、効率性については判断できない。また、建設機械から排出される NOx、PM の削減については、近年排出ガス低減に特に優れた技術が商品化されつつあり、これらの技術の普及促進を図ることでさらに効率的に排出ガスの排出量を低減することが可能であることから、普及促進に向けた具体的な手法等について検討しているところである。また、無電柱化については、地方公共団体の財政状況や地域の道路事情を踏まえると、さらに効率的な整備を実施する余地があることから、コスト縮減等の新たな手法等を検討しているところである。

（総合的評価）

快適な道路環境等の創造に向け、各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移しているところである。さらなる快適な道路環境等の創造のため、引き続き、環境改善対策やゆとりの創出、景観への配慮、魅力ある地域資源の創出等を推進していく。

（反映の方向性）

- ・ 建設機械について、排出ガス低減に係る新たな技術導入の検討
- ・ 電線類の地中化について、コスト縮減等の新たな手法等の検討
- ・ 環境性能に優れた自動車に対する自動車重量税・自動車取得税の減免措置の実施

業績指標 26

建設機械から排出されるNOx・PMの削減量

評価

① PM A-2 ② NOx A-2	目標値：①PM3.5千t削減、②NOx74.0千t削減 (平成23年度) 実績値：①PM0.7千t削減、②NOx15.9千t削減 (集計中)(平成20年度) 初期値：①PM0.3千t削減、②NOx8.3千t削減 (推定値)(平成18年度)
-----------------------	--

(指標の定義)

平成23年度(目標年次)までの6年間において、特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律(以下「オフロード法」という。平成18年4月施行、10月規制開始)の基準に適合した公道を走行しない建設機械(以下「オフロード建設機械」という。)の普及によって削減された平成23年度における年間のNOx・PM排出ガス削減寄与量(平成17年度比)。

(目標設定の考え方・根拠)

「NOx・PMの年間排出削減量」:

現在、自動車等からの排出ガスが大気汚染の原因の1つとして大きな問題となっており、健康への影響が懸念される窒素酸化物(NOx)や粒子状物質(PM)については、早急な削減が必要であると考え。特に今後自動車全体に占めるオフロード建設機械のNOx、PMの寄与割合が増加すると考えられることから、オフロード建設機械の排出ガスの削減を目標とする。

なお目標設定であるNOx・PMの年間排出削減量については、オフロード建設機械の普及台数(a)と1台当たりの排出ガス削減量(b)の積により計算される。

(a) 建設機械動向調査より、過去4年間(平成14~17年度)において年間約3.6万台が排出ガス規制を満たしたオフロード建設機械に更新されていることからオフロード法施行後6年間で21.6万台普及とした。

(b) オフロード法による排出ガス規制値と第一次排出ガス対策型建設機械指定制度の排出ガス基準(平成3年開始)との差を1台及び1時間当たりの排出ガス削減量とした。

(外部要因)

建設投資の増減に伴う建設機械の総台数の増減

(他の関係主体)

なし

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律(平成17年法律第51号)

【閣決(重点)】

なし

【本部決定】

なし

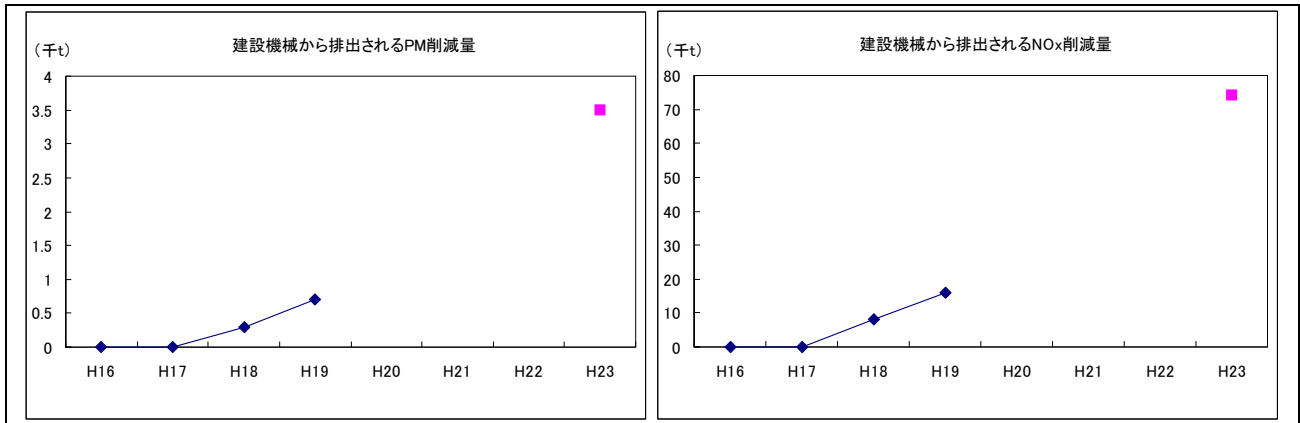
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値①				(年度)	
H18	H19	H20			
0.3千t削減 (推定値)	0.7千t削減	(集計中)			

過去の実績値②				(年度)	
H18	H19	H20			
8.3千t削減 (推定値)	15.9千t削減	(集計中)			

※調査が奇数年のみ実施であるため、偶数年の実績値は、建設機械の台数を前後年度から補完して削減量を推定する。なお初期値である平成18年度実績値は、平成17、19年度の建設機械の台数から削減量を推定した。



事務事業の概要
主な事務事業の概要

・排出ガス規制の円滑な施行及び建設機械に対する排出ガス対策による、建設機械から排出されるNOx・PMの削減
 オフロード法の基準に適合した特定原動機の型式指定や車体の型式届出等に係る事務、および基準に適合したオフロード建設機械に対する融資制度を運用している。また更なる環境改善に向けた次期基準値が中央環境審議会第9次答申（平成20年1月）において示され、平成26年までに海外基準に比して同等以上である当該基準を2段階で導入することとしているが、そのために必要となる新たな技術要素の導入に対応した法改正等を視野に入れた検討を行った。
 予算額 23,696千円（平成20年度）

関連する事務事業の概要
 該当なし

測定・評価結果
目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)
 「順調」
 指標に係る基礎データである建設機械の保有台数については、「建設機械動向調査（経済産業省・国土交通省）」による数値を参照している。しかし本調査は2年毎に実施するものであるため、調査が実施されていない平成18年度の実績値については、前後年度の保有台数の補完値を用いた。また同様の理由から平成20年度の実績値については、集計中としている。なお平成19年度までの実績値については、目標年間稼働時間に対して、①約0.5t/h、②約10.2t/hが削減されており、平成18年度から平成19年度の実績による目標削減量に対する進捗率は①20%、②22%となった。これは平成19年度の建設機械の総台数が平成17年度に比べ約4%減少したことに加え、オフロード法による規制が、一部出力帯から漸次その適用範囲を拡充するものであることから、目標達成に向けた進捗となっていない。しかし平成20年10月より全ての出力帯で規制が開始されるため、今後急激に普及が進むと想定される。
 以上のことから、目標の達成に向けて順調であると推測される。
 (事務事業の実施状況)
 排出ガス規制の円滑な施行及び適正な建設機械の利用方法等に関する普及啓発を通じた建設機械の排出ガス対策を推進することで更なる大気環境の改善を図った。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標の目標値は平成23年度における①3.5千t、②74.0千tであり、また平成18年度に開始されたオフロード法による排出ガス規制においては、平成20年10月より、全ての対象出力帯で規制が開始されるため、今後急激に普及が進むことが想定される。このことからともにA-2と評価した。
 なお、更なる環境改善に向け次期基準値が中央環境審議会第9次答申（平成20年1月）において示されており、平成26年までに海外基準に比して同等以上である当該基準を、2段階で導入することとしている。

平成21年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成21年度)
 更なる環境改善に向けた次期基準値が平成20年1月に示されており、平成26年までに海外基準に比して同等以上である当該基準を2段階で導入することとしているが、新たな基準においては、現状の技術だけでは達成が難しいため、新たな技術要素の導入が不可欠であり、これらの新たな技術に対応した法改正等を検討していく。
 (平成21年度以降)
 なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局建設施工企画課施工環境技術推進室（室長 森 吉尚）

業績指標 27

市街地の幹線道路の無電柱化率

評価

A-1	目標値：13.2%（平成20年度） 実績値：13.2%（平成20年度暫定値） 初期値：12.7%（平成19年度）
-----	--

(指標の定義)

市街地(※1)の幹線道路(※2)のうち、電柱、電線類のない延長の割合

※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

※2 国道および都道府県道

(目標設定の考え方・根拠)

無電柱化の整備進捗状況に関する道路管理者への調査結果を基に目標値を設定。

(外部要因)

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）

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

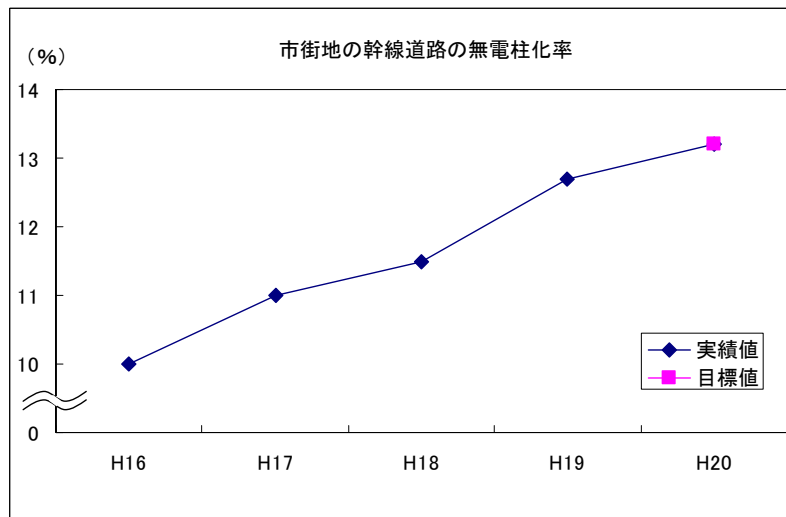
【本部決定】

第8次交通安全基本計画（平成18年3月14日）

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H16	H17	H18	H19	H20	
10%	11%	12%	12.7%	13.2%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

電線類の地中化

・電線類の地中化など快適な生活空間を形成する道路整備を推進する。

予算額：3,769億円の内数（平成20年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

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19年度実績値12.7%に対し、平成20年度実績値は13.2%と1年間で0.5%向上しており、暫定値ではあるが、概ね目標値を達成した。

（事務事業の実施状況）

平成20年度末までに、全国の市街地において約7,700kmの延長を整備。

課題の特定と今後の取組みの方向性

業績指標は、平成19年度実績値12.7%から平成20年度実績値13.2%と向上しており、目標値13.2%を達成している。

今後は、地方公共団体の財政状況や地域の道路事情から、

- ・歩道のない狭隘な道路等、地域の実状に応じ、軒下・裏配線等の多様な無電柱化手法を積極的に活用。
- ・軒下・裏配線に対する支援、住民参加型の計画策定の費用に対する支援。

などコスト縮減等の新たな手法等を検討することが必要である。

以上から、今回の評価としてはA-1と評価した。

なお、本指標については、次期無電柱化計画の策定等を踏まえ、今後検討。

平成21年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成21年度）

現在（平成21年度6月時）、次期の「無電柱化推進計画」について、コスト縮減等の手法を含め、関係省庁と連携しながら検討を実施。

（平成22年度以降）

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：道路局地方道・環境課道路交通安全対策室（室長 小口 浩）

関係課：道路局国道・防災課（課長 深澤 淳志）

業績指標 28
クリーンエネルギー自動車の普及台数

評価

A-2	目標値：69万台以上（平成22年度） 実績値：62万台（平成20年度） 初期値：51万台（平成19年度）
-----	--

（指標の定義）
 大気汚染防止及び地球温暖化防止に資する、クリーンエネルギー自動車（ハイブリッド自動車、水素・燃料電池自動車、ディーゼル代替LPガス自動車、天然ガス自動車、電気自動車）の普及台数。

（目標設定の考え方・根拠）
 京都議定書目標達成計画（平成20年3月28日改定）において規定された目標。

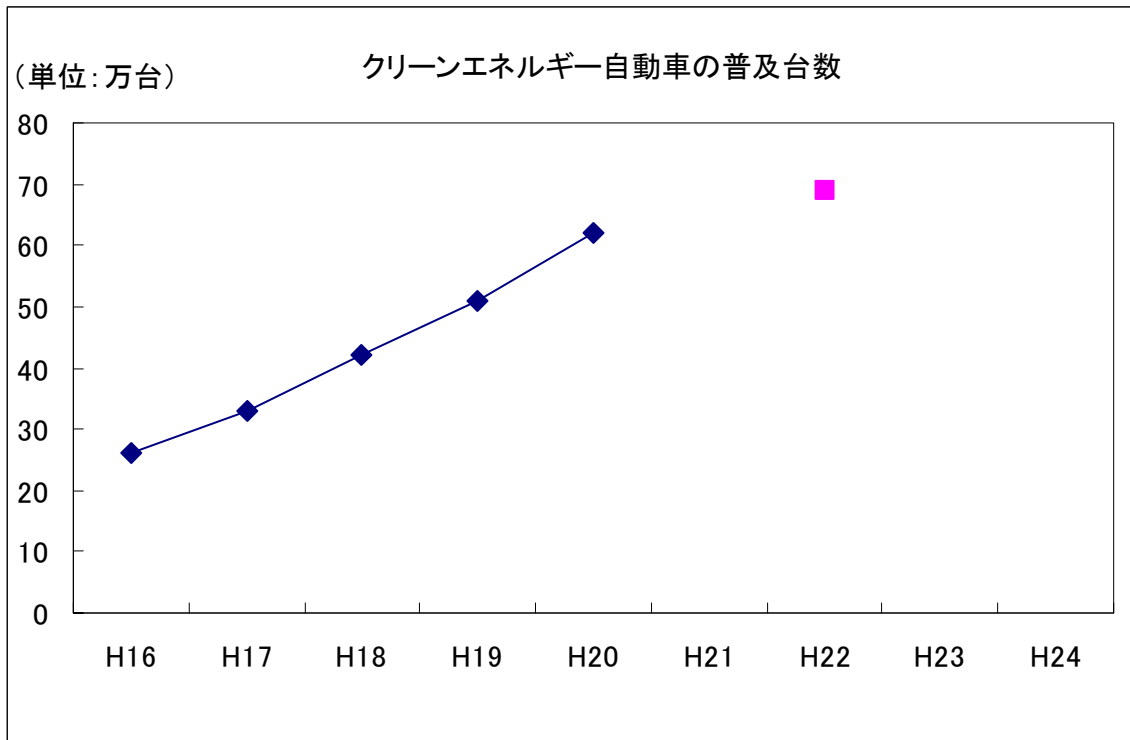
（外部要因）
 経済情勢・エネルギー価格

（他の関係主体）
 経済産業省

（重要政策）

- 【施政方針】
なし
- 【閣議決定】
なし
- 【閣決（重点）】
なし
- 【本部決定】
なし
- 【政府・与党申合】
なし

過去の実績値					（年度）
H16	H17	H18	H19	H20	
26万台	33万台	42万台	51万台	62万台	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 低公害車の開発・普及促進事業（事業費 3億円（平成20年度））
- 低公害車等普及促進対策費補助金（事業費 17億円（平成20年度））
- 自動車税のグリーン化
電気自動車（燃料電池自動車を含む）、一定の排ガス性能を満たすCNG自動車並びに排ガス及び燃費性能に優れた自動車に対して自動車税の税率を最大で概ね50%軽減する一方、新車新規登録から一定年数以上を経過した自動車に対しては税率を概ね10%重課。
- 低公害車に係る自動車取得税の特例措置
電気自動車（燃料電池自動車を含む）、一定の排出ガス性能を満たすCNG自動車及び一定の排出ガス及び燃費性能を満たすハイブリッド自動車に係る自動車取得税の税率を最大で2.7%軽減。
減収見込額 45億円（平成20年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

クリーンエネルギー自動車の普及台数については、過去の実績値の推移を考慮すると順調に推移していくものと推察される。

（事務事業の実施状況）

- ・ 環境性能を格段に向上させた次世代のバス・トラック等を開発し、実際の事業で使用する走行試験等を実施している。
- ・ トラック・バス・タクシー事業者を中心に、CNGバス・トラック等の導入に対する支援を実施している。
- ・ 環境性能に優れた自動車への買換・購入需要を促進するため、自動車税のグリーン化や自動車取得税等の低公害車特例を実施している。

課題の特定と今後の取組みの方向性

業績指標については、過去の実績値の推移から考慮すると順調に推移していくと推察されることから、A-2と評価した。

今後は引き続き、事業を進めていくこととする。

平成21年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成21年度）

自動車重量税・自動車取得税の減免措置を行う。

（平成22年度以降）

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：自動車交通局技術安全部環境課（課長 小田 曜作）

○安 全

政策目標 5

安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保

施策目標 1 5

道路交通の安全性を確保・向上する

信頼性の高い道路ネットワークづくりや交通安全対策、戦略的な道路管理を進めることで、道路交通の安全性を確保・向上する。

業績指標

1 0 8	全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率
1 0 9	道路交通における死傷事故率
1 1 0	あんしん歩行エリア内の歩行者・自転車死傷事故抑止率
1 1 1	事故危険箇所の死傷事故抑止率

【評価結果の概要】

（必要性）

近年、大規模地震が相次いだことなどを受け、国民の間に災害への危機感が高まっている。また、日常生活においても、交通事故による死者数が以前5,000人を越え、負傷者数が90万人を超えており、我が国の死傷事故率については大きく改善してきたものの、なお欧米諸国の水準を上回っている。さらに、高齢化する道路ストックが急増し、建設後50年以上の橋梁は2026年度に47%を占めるまでに増加する。こうしたリスクに対する安全性や安心感の向上は必要不可欠なものであり、そのためにも、信頼性の高い道路ネットワークの形成や交通安全対策、戦略的な道路管理を進めていくことが必要である。

（有効性）

交通事故対策については道路特性に応じて進めることとし、あんしん歩行エリアや事故危険箇所を始めとした特に事故の発生割合の高い区間における重点的な実施等を推進している。また、大規模な地震の発生や豪雨・豪雪等の発生に備えるため、橋梁の耐震対策、道路斜面等の防災対策、雪寒対策等の道路の整備を推進している。また、高速道路から市町村道までの道路橋について定期点検に基づく「早期発見・早期補修の予防保全」を計画的に実施し、長寿命化を図っているところである。各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移していることから、本施策が施策目標達成に有効であると評価できる。

（効率性）

交通事故対策については、地域の状況等を踏まえつつ、あんしん歩行エリアや事故危険箇所を始めとした特に事故の発生割合の高い区間において、優先的に交通事故対策を実施しているところである。また、道路橋の長寿命化については、都道府県道、市町村道における長寿命化修繕計画の策定が課題であり、地方自治体職員を対象とした橋梁点検の講習会の開催等の技術的支援や長寿命化修繕計画策定補助制度の拡充による財政的な支援を行っているところである。このように課題に対して重点的に投資をしており、効率的に施策を実施していると評価できる。

（総合的評価）

道路交通の安全性の確保・向上に向け、各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移しているところである。さらなる道路交通の安全性の確保・向上のため、引き続き、信頼性の高い道路ネットワークづくりや交通安全対策、戦略的な維持管理を推進していく。

（反映の方向性）

- ・ 幹線道路と生活道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策の推進
- ・ 地方自治体における長寿命化修繕計画策定への支援

業績指標 108

全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率

評価

A-2	目標値：概ね100%（平成24年度） 実績値：41%（平成20年度） 初期値：28%（平成19年度）
-----	--

(指標の定義)

全国の15m以上の道路橋（約17万橋）について、長寿命化修繕計画（※）を策定している割合
 長寿命化修繕計画策定率＝全国の15m以上の道路橋のうち寿命化修繕計画を策定している橋梁箇所数（※2）
 ÷ 全国の15m以上の橋梁箇所数（※2）

※ 長寿命化修繕計画とは、点検に基づき、必要な修繕・架替えの時期等を定めた計画

※2 橋梁箇所数とは、上下線が別々の場合は、それぞれ1箇所として勘定した数

(目標設定の考え方・根拠)

予防保全への転換に向け、5ヶ年後の平成24年度末までに全ての橋梁で長寿命化修繕計画を策定することを目標とする

(外部要因)

なし

(他の関係主体)

なし

(重要政策)

【施政方針】

第169回国会施政方針演説（平成20年1月18日）

「道路の維持・補修など国民生活に欠かすことのできない対策は実施しなければなりません。」

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成21年3月31日）「第2章及び第5章に記載あり」

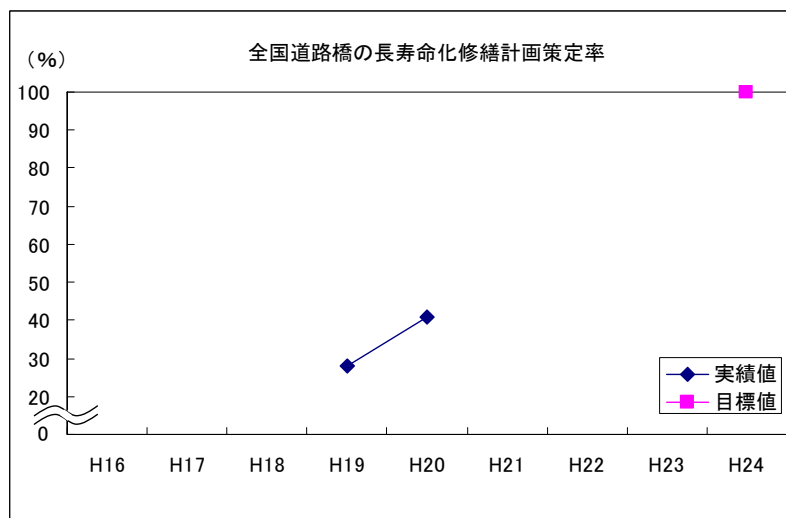
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H16	H17	H18	H19	H20	H20
—	—	—	28%	41%	41%



事務事業の概要

主な事務事業の概要

地方自治体に対して、自治体職員を対象とした橋梁点検の講習会の開催、技術者の派遣等の技術支援や長寿命化修繕計画策定補助制度の拡充（点検費用へ補助）による財政支援（H20補正予算より）等を実施しているところ。

（◎）

予算額：8,230億円の内数（平成20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に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・長寿命化修繕計画策定率については、平成19年度の実績値28%から平成20年度実績値41%と指標は順調に向上しているところ。
- ・しかしながら、道路管理者別に見ると、高速国道及び直轄国道がH20末の修繕計画策定率が10割であるのに対し、都道府県道で約6割、市町村道では約1割程度と低い状況にある。また依然として約7割程度の市町村が技術、資金の不足等の問題により定期的な点検が実施できていない状況にある。

（事務事業の実施状況）

- ・この状況を解消するために、地方自治体職員を対象とした橋梁点検の講習会の開催、技術者の派遣等の技術支援や長寿命化修繕計画策定補助制度の拡充（点検費用へ補助）による財政支援（H20補正予算より）等を実施しているところ。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・業績指標は、平成19年度の実績値28%から平成20年度実績値41%と向上し、目標達成に向けて順調に推移していることからA-2と評価した。
- ・課題は市町村の修繕計画策定率をいかに向上させるかということであり、引き続き技術支援や財政支援に取り組むことが重要。

平成21年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成21年度）

- ・長寿命化修繕計画策定補助制度に点検費用への補助を追加（拡充）（平成20年度補正予算より）
- ・地方自治体への技術支援の拡充

（平成22年度以降）

- ・なし

担当課等（担当課長名等）

担当課： 道路局 国道・防災課 道路保全企画室（室長 村山 一弥）

関係課： 道路局 地方道・環境課 （課長 吉崎 収）

業績指標 109

道路交通における死傷事故率

評価

A-1	目標値：約1割削減 （約100件／億台キロ）（平成24年） 実績値：約100件／億台キロ（平成20年暫定値） 初期値：約109件／億台キロ（平成19年）
-----	---

（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。）

道路交通における死傷事故率＝死傷事故件数 ÷ 自動車走行台キロ

（目標設定の考え方・根拠）

死傷事故率を過去の欧米と同程度のペース（5年で約1割）で削減することを目指すこととし、5年後のH24年末までに、H19年値に対して死傷事故率を約1割削減することを目標とする。

（外部要因）

- ・交通量の変動
- ・交通安全思想の普及

（他の関係主体）

警察庁

（重要政策）

【施政方針】

第169回国会施政方針演説（平成20年1月18日）

「昨年、交通事故の犠牲者は半世紀ぶりに6千人を下回りました。今後も効果的な対策を実施します。」

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成21年3月31日）「第2章及び第5章に記載あり」

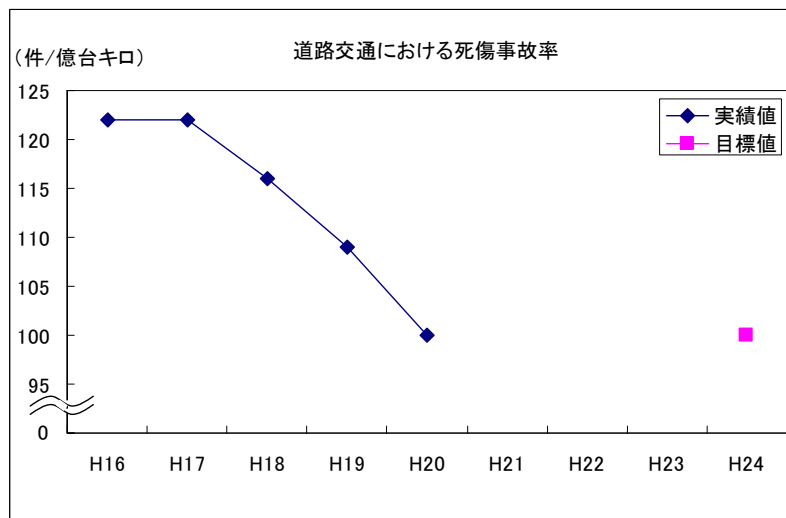
【本部決定】

第8次交通安全基本計画（平成18年3月14日）

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年)
H16	H17	H18	H19	H20	
122 件／億台キロ	122 件／億台キロ	116 件／億台キロ	約109 件／億台キロ	約100 件／億台キロ	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

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、幹線道路における事故危険箇所を含めた事故の発生割合の高い区間での集中的対策の実施、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。(◎)

予算額：8,230億円の内数（平成20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に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

該当なし

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19年実績値109.0件/億台キロに対し、平成20年の実績値（暫定値）は100.3件/億台キロと大きく改善するとともに、目標値をほぼ達成した。

(事務事業の実施状況)

- ・交通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。
- ・平成21年3月に582地区をあんしん歩行エリアに指定するとともに、3,396箇所を事故危険箇所として抽出。

課題の特定と今後の取組みの方向性

死傷事故率に関する業績指標は、平成17年から減少傾向にある。平成20年も暫定値ではあるが大きく減少し、初年度にして目標値を概ね達成しているが、引き続きこの状況を維持、改善していく必要がある。

今後も、都道府県別の状況も精査した上で、死傷事故率の高い箇所など、優先度を国民に分かりやすく明示した交通事故対策を推進し、幹線道路と生活道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策を推進する。

また、平成21年1月の内閣総理大臣の談話において新たに掲げられた政府目標である「今後10年を目途に、交通事故死者数の半減（2,500人以下）」の達成に向け、今後生活道路における対策強化に向けた検討に取り組んでいく。

以上から、今回の評価としてはA-1とした。

平成21年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成21年度)

- ・新たな政府目標の達成に向け、生活道路における対策強化に向けた検討を実施する。

(平成22年度以降)

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：道路局 地方道・環境課 道路交通安全対策室（室長 小口 浩）

関係課：道路局 国道・防災課（課長 深澤 淳志）

業績指標 110

あんしん歩行エリア内の歩行者・自転車死傷事故抑止率

評価

C-2	目標値：約2割抑止（平成24年） 実績値：－（平成20年） 初期値：－
-----	---

(指標の定義)

あんしん歩行エリア（※）のうち、交通事故対策が実施された地区において抑止される歩行者・自転車死傷事故件数

あんしん歩行エリア内の歩行者・自転車死傷事故抑止率

$$= \frac{(\text{対策前の歩行者・自転車死傷事故件数}) - (\text{対策後の歩行者・自転車死傷事故件数})}{\text{対策前の歩行者・自転車死傷事故件数}}$$

÷ 対策前の歩行者・自転車死傷事故件数

※あんしん歩行エリア：

歩行者・自転車死傷事故発生割合が高く、面的な事故抑止対策を実施すべき地区であり、市区町村が主体的に対策を実施する地区について、警察庁と国土交通省が指定するもの。（582地区（平成20年度））

(目標設定の考え方・根拠)

旧社会資本整備重点計画の計画期間（平成14年～平成19年）におけるDID地区での歩行者・自転車事故件数は約1割減少したことを踏まえ、DID地区にあり、公安委員会と道路管理者が連携して特に重点的に交通事故対策を実施する地区であるところのあんしん歩行エリアについては、平成20年度にエリアを新たに指定して、その2倍のペースで歩行者・自転車事故件数を抑止することを目指すこととする。

(外部要因)

- ・交通量の変動
- ・交通安全思想の普及

(他の関係主体)

警察庁

(重要政策)**【施政方針】**

第169回国会施政方針演説（平成20年1月18日）

「昨年、交通事故の犠牲者は半世紀ぶりに6千人を下回りました。今後も効果的な対策を実施します。」

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成21年3月31日）「第5章に記載あり」

【本部決定】

第8次交通安全基本計画（平成18年3月14日）

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年)
H16	H17	H18	H19	H20	
－	－	－	－	－	

事務事業の概要**主な事務事業の概要**

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歩行者等の通行経路の安全性を確保する。

予算額：8,230億円の内数（平成20年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

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20年の実績値については、対策実施後の事故データがないため測定できない。

(事務事業の実施状況)

平成21年3月に582地区をあんしん歩行エリアに指定したところであり、今後、対策が本格化していく。

課題の特定と今後の取組みの方向性

平成20年の実績値については、対策実施後の事故データがないため算出できていないことと、今後対策が本格化していくことを踏まえ、業績指標をC-2と評価した。

平成21年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成21年度)

なし

(平成22年度以降)

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：道路局 地方道・環境課 道路交通安全対策室(室長 小口 浩)

関係課：道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)

業績指標 111

事故危険箇所の死傷事故抑止率

評価

C-2	目標値：約3割抑止（平成24年） 実績値：－（平成20年） 初期値：－
-----	---

(指標の定義)

事故危険箇所（※）のうち、交通事故対策が実施された箇所において抑止される死傷事故件数の割合
 事故危険箇所の死傷事故抑止率＝

$$\frac{(\text{対策前の死傷事故件数}) - (\text{対策後の死傷事故件数})}{\text{対策前の死傷事故件数}}$$

※事故危険箇所：

事故の発生割合の高い区間のうち、特に重点的に対策を実施すべき箇所として警察庁と国土交通省が指定するもの。

(3,396箇所（平成20年度）)

(目標設定の考え方・根拠)

旧社会資本整備重点計画（平成14年度～19年度）における事故危険箇所対策では、事故抑止率約3割の目標を概ね達成していることから、平成20年度に箇所を新たに指定して、引き続き本対策を実施することとし、その目標値についても前回同様に約3割抑止とする。

(外部要因)

- ・交通量の変動
- ・交通安全思想の普及

(他の関係主体)

警察庁

(重要政策)**【施政方針】**

第169回国会施政方針演説（平成20年1月18日）

「昨年、交通事故の犠牲者は半世紀ぶりに6千人を下回りました。今後も効果的な対策を実施します。」

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成21年3月31日）「第5章に記載あり」

【本部決定】

第8次交通安全基本計画（平成18年3月14日）

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年)
H16	H17	H18	H19	H20	
—	—	—	—	—	

事務事業の概要**主な事務事業の概要**

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交通事故対策を集中的に実施。

予算額：8,230億円の内数（平成20年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

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20年の実績値については、対策実施後の事故データがないため測定できない。

(事務事業の実施状況)

平成21年3月に3,396箇所を事故危険箇所として抽出したところであり、今後、対策が本格化していく。

課題の特定と今後の取組みの方向性

平成20年の実績値については、対策実施後の事故データがないため算出できていないことと、今後対策が本格化していくことを踏まえ、業績指標をC-2と評価した。

平成21年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成21年度)

なし

(平成22年度以降)

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：道路局 地方道・環境課 道路交通安全対策室(室長 小口 浩)

関係課：道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)

○活 力

政策目標 6

国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化

施策目標 2 3

国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する

国際競争力・地域の自立等を強化するため、国際物流に対応した基幹ネットワークや日常の暮らしを支える生活幹線道路ネットワークを構築する。

業績指標

150	三大都市圏環状道路整備率
-----	--------------

【評価結果の概要】

（必要性）

高規格幹線道路網等の幹線道路ネットワークは、わが国の広域的、国際的な社会経済活動を支える根幹的な社会基盤であり、新たな国土計画の方向性と呼応して国家的見地から戦略的に進めることが必要である。また、地域経済の強化や安心して暮らせる地域社会の形成などを図ることが重要であり、それを支える生活幹線道路ネットワークが必要である。

（有効性）

高規格幹線道路をはじめとした基幹ネットワークのうち、主要都市間を連絡する規格の高い道路、大都市の環状道路、拠点的な空港・港湾へのアクセス道路や国際物流ネットワーク上の国際コンテナ通行支障区間の解消などに重点をおいて整備を推進しているところである。また、地域において安全で快適な移動を実現するため、通勤や通院などの日常の暮らしを支える生活圏の中心部への道路網や、救急活動に不可欠な道路網の整備を推進するとともに、現道拡幅及びバイパス整備等による隘路の解消を推進しているところである。三大都市圏環状道路整備率については、目標達成に向けて着実に推移しており、施策目標達成に有効であると評価できる。

（効率性）

規格の高い道路ネットワークの整備にあたっては、早期にネットワーク全体としての効果を発揮するため、徹底したコスト縮減を図り、必要に応じて現道を活用するなど効率的な整備を推進しているところである。また、生活幹線道路ネットワークの形成においては1.5車線の整備等の地域の実情に応じた道路構造も積極的に採用するなど、コストに配慮しつつ効率的に整備を推進しているところである。以上から、効率的に施策を実施していると評価できる。

（総合的評価）

国際物流に対応した基幹ネットワークの構築および日常の暮らしを支える生活幹線道路ネットワークの構築に向け、引き続き、重点的かつ効率的な道路ネットワークの整備を推進し、国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークの形成を推進する必要がある。

（反映の方向性）

- ・三大都市圏環状道路の整備をはじめとした基幹ネットワークの整備の推進
- ・生活幹線道路ネットワークの形成
- ・徹底したコスト縮減 及び 必要に応じて現道の活用
- ・地域の実情に応じた1.5車線の整備等の推進

業績指標 150

三大都市圏環状道路整備率

評価

A-2	目標値：69%（平成24年度） 実績値：53%（平成20年度） 初期値：53%（平成19年度）
-----	---

(指標の定義)

三大都市圏環状道路の供用延長を計画延長で割ったもの

三大都市圏環状道路整備率

= 三大都市圏における環状道路の供用延長 ÷ 三大都市圏における環状道路の計画延長

(目標設定の考え方・根拠)

平成24年度の目標については、高速道路会社と（独）日本高速道路保有・債務返済機構が締結した協定や、目標宣言プロジェクトにおいて既に供用時期を公表している区間について、供用予定延長を積み上げ

(外部要因)

地元調整の状況 等

(他の関係主体)

・NEXCO、首都高速道路（株）、阪神高速道路（株）（会社区間の事業進捗、会社経営に基づく予算）

(重要政策)

【施政方針】

- ・第166回国会施政方針演説（平成19年1月26日）
- ・第168回国会施政方針演説（平成19年10月1日）
- ・第169回国会施政方針演説（平成20年1月18日）

「都市部の渋滞対策など国民生活に欠かすことのできない対策は実施しなければなりません。」

【閣議決定】

- 都市再生プロジェクト（平成13年8月28日）
- アジアゲートウェイ構想（平成19年5月16日）
- 地域再生戦略（平成20年12月19日）

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成21年3月31日）「第2章及び第5章に記載あり」

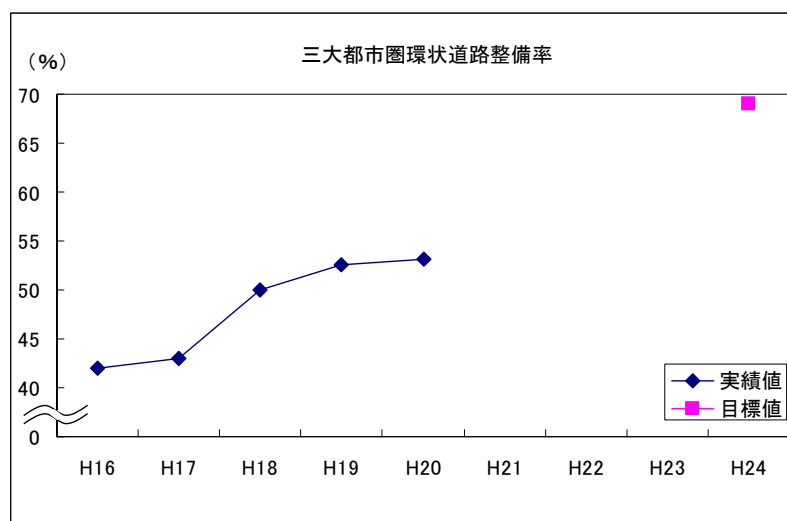
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H16	H17	H18	H19	H20	
42%	43%	50%	53%	53%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

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：18,583億円の内数(平成20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に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

該当なし

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20年度は、首都圏中央連絡自動車道(阿見東～稲敷)6km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53%である。

(事務事業の実施状況)

○三大都市圏環状道路の整備

平成20年度末供用延長647km

(平成20年度新規供用延長6km)

課題の特定と今後の取組みの方向性

○業績指標は、平成16年度の42%が平成20年度末に53%まで向上しており、平成21年3月には、首都圏中央連絡自動車道(阿見東～稲敷)6kmが供用するなど、整備率は着実に向上している。

また、平成20年度に開通予定であった東海環状自動車道(美濃関～関広見)2.9kmは、関広見IC付近の安全対策を追加したことから、平成21年度(H21.4月)の開通に変更となったが、追加の対策を講じた為であり、根本的な問題があるわけではないのでA-2とした。

○平成21年度は、首都高速中央環状新宿線(西新宿JCT～大橋JCT)4.3kmをはじめ、首都圏中央連絡自動車道(海老名JCT～海老名北IC、川島IC～桶川JCT、つくばIC～つくばJCT)計11.9km、の新規供用を予定しており、引き続き目標値を達成できるよう着実に整備を推進する。

平成21年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成21年度)

なし

(平成22年度以降)

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：道路局 企画課 道路経済調査室(室長 七條 牧生)

関係課：道路局 国道・防災課(課長 深澤 淳志)

道路局 有料道路課(課長 森 昌文)

○活 力

政策目標 8

都市・地域交通等の快適性、利便性の向上

施策目標 3 2

道路交通の円滑化を推進する

渋滞対策をはじめとした交通の快適性・利便性向上を図ることで、道路交通の円滑化を推進する。

業績指標

1 8 4	開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間
1 8 5	E T C利用率

【評価結果の概要】

（必要性）

大都市圏においては、人口、交通が集中し、激しい交通渋滞を引き起こしている。一方、地方中核都市及び地方の中心となる都市圏では、自動車分担率が依然として高く、特に朝夕のピーク時において、激しい交通渋滞が発生している。渋滞対策をはじめとした交通の快適性・利便性向上を図ることが必要である。

（有効性）

円滑な都市・地域活動を支え、地域経済の活性化を図るため、環状道路やバイパスの整備、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等の渋滞対策を、特に整備効果が高い箇所に対し、重点化して実施している。また、路上工事の縮減、駐車対策、有料道路における効果的な料金施策の実施、総合的な交通戦略に基づく公共交通機関等の利用促進や徒歩・自転車への交通行動転換策の推進、交通結節機能の強化を図っている。各業績指標とも概ね着実に推移していることから本施策が施策目標達成に有効であると評価できる。

（効率性）

渋滞対策としては、最新の交通状況の把握に努め、特に整備効果が高い箇所に対し、重点的に渋滞対策を推進している。また、踏切対策については、連続立体交差事業や道路の立体化等の工程を工夫し、片側だけでもより早期の供用を目指すなど、開かずの踏切の早期解消等に向け、一層の効率化を図っているところである。

（総合的評価）

道路交通の円滑化推進に向け、各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移しているところである。引き続き、渋滞対策の推進をはじめとした交通の快適性・利便性の向上を図り、道路交通の円滑化に資する施策を推進することが必要である。

（反映の方向性）

- ・開かずの踏切の解消等に向けたスピードアップ
- ・多様で弾力的な料金施策の実施

業績指標 184

開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間

評価

A-2	目標値：約1割削減 (約118万人・時/日) (平成24年度) 実績値：約131万人・時/日 (平成20年度) 初期値：約132万人・時/日 (平成19年度)
-----	--

(指標の定義)

踏切遮断による待ち時間がある場合と対策後の踏切通過に要する時間の差

開かずの踏切等の遮断時間による損失時間

＝踏切遮断による待ち時間がある場合に踏切通過に要する時間 － 対策後に踏切通過に要する時間

(目標設定の考え方・根拠)

連続立体交差事業や道路の立体化等の踏切対策のスピードアップを図ることにより、開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間を5年間で約1割削減することを目標とする。

(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(事業主体)、鉄道事業者

(重要政策)

【施政方針】

第169回国会施政方針演説(平成20年1月18日)

「開かずの踏切の解消など国民生活に欠かすことのできない対策は実施しなければなりません。」

【閣議決定】

京都議定書目標達成計画(平成20年3月28日)

「ボトルネック踏切等の対策といった交通流対策を実施する。」

(第3章-第2節-1-(1)-①-イ-D)

【閣決(重点)】

社会資本整備重点計画(平成21年3月31日)「第2章及び第5章に記載あり」

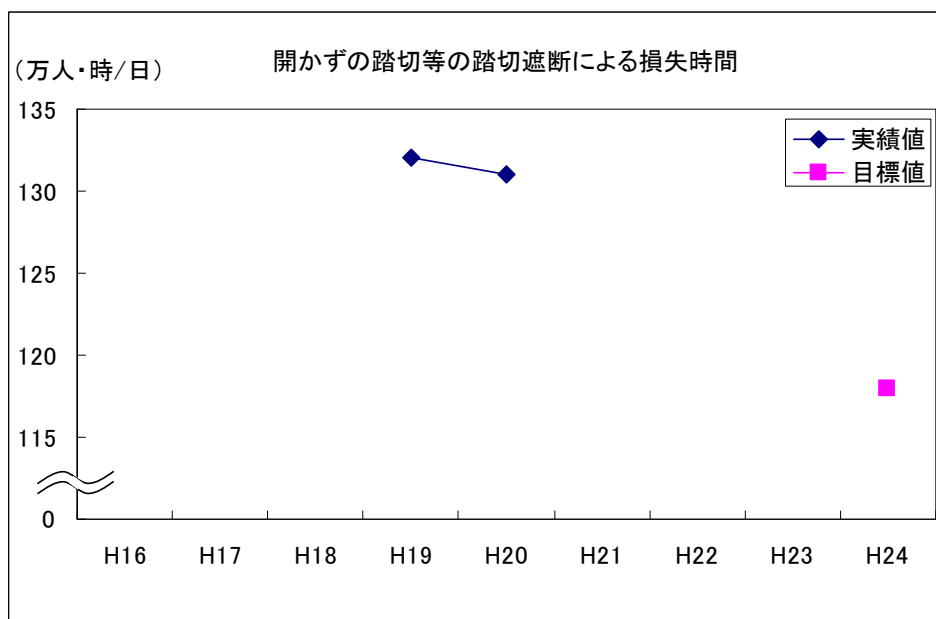
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値				(年度)	
H16	H17	H18	H19	H20	
-	-	-	約132 万人・時/日	約131 万人・時/日	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

開かずの踏切等の解消

- ・ 長時間の踏切遮断による交通渋滞を緩和・解消するため、連続立体交差事業や道路の立体化等により、開かずの踏切等の解消を推進する。(◎)

予算額：8,230億円の内数(平成20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に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

該当なし

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19年度の実績値132万人・時/日に対して、平成20年度の実績値は約131万人・時/日となっている。目標値に向けた直線的な削減を想定すると不足している様に見えるが、連続立体交差事業や道路の立体化等は、事業完了まで長期間を要し完成により加速度的に損失時間の削減が見込まれることから、目標の達成に向け順調に進捗していると言える。

(事務事業の実施状況)

- ・ 開かずの踏切等に対し、連続立体交差事業や道路の立体化等により、踏切除却を行う抜本的な対策についてスピードアップを図り推進している。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・ 踏切除却を行う抜本的な対策のスピードアップが図られ、事業完成の早期実現が期待でき、平成21年度以降も着実な進捗が見込まれることから、A-2として評価した。
- ・ 引き続き、開かずの踏切等の解消を推進し、踏切遮断による損失時間削減を目標としていく。

平成21年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成21年度)

なし

(平成22年度以降)

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：道路局 路政課(課長 吉田 英一)

関係課：都市・地域整備局 街路交通施設課(課長 松井 直人)

鉄道局 施設課(課長 高橋 俊晴)

業績指標 185
ETC利用率

評価

A-2	目標値：85%（平成24年度） 実績値：79%（平成20年度） 初期値：76%（平成19年度）
-----	---

(指標の定義)

ETCの導入済みの料金所においてETCを利用した車両の割合

$$\text{ETC利用率} = \frac{\text{ETCが導入されている料金所におけるETC車の入口総交通量}}{\text{ETCが導入されている料金所における入口総交通量}}$$

(目標設定の考え方・根拠)

京都議定書目標達成計画に位置付けており、料金所渋滞の緩和及びCO₂排出量削減による地球環境の改善に向け、5ヶ年後のH24末までに、全国で85%がETCを利用している状態になることを目標とする。

(外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

・各高速道路会社（ETC普及促進策の実施状況）

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

京都議定書目標達成計画（平成20年3月28日）

「高度道路交通システム（ITS：Intelligent Transport Systems）の推進
（第3章-第2節-1-①-イ-D）」

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成21年3月31日）「第2章及び第5章に記載あり」

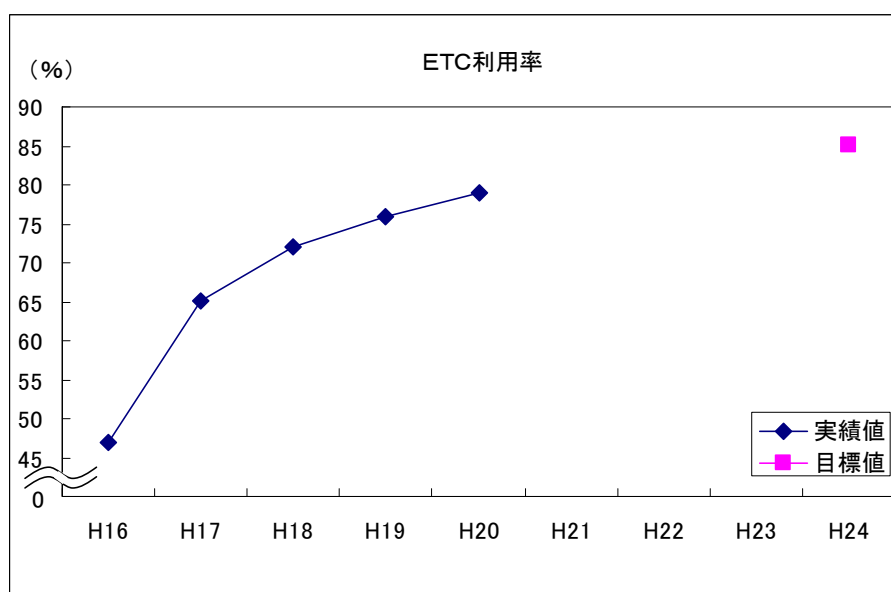
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H16	H17	H18	H19	H20	
47%	65%	72%	76%	79%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

E T Cの利用促進・活用推進

E T Cへの利用転換を促進するため、E T C車載器リース制度等の車載器購入支援を実施し、E T Cの利用機会の拡大に向けた支援を実施。(◎)

予算額：4, 3 3 8 億円の内数（平成20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に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・ E T C車載器の普及促進策や高速道路会社の料金割引施策等により、平成20年度の実績値は79%に達しており、目標達成に向け順調に推移している。

(事務事業の実施状況)

・ E T C車載器購入費用軽減策として、車載器のリース制度等の車載器購入支援を実施。

・ 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実施。

課題の特定と今後の取組みの方向性

平成20年度の実績値は79%と京都議定書目標達成計画における平成20年度の見込み77%を上回って着実に増加しており、目標達成に向け順調に推移している。

今後も目標達成に向け、E T C車載器購入費用軽減策として、車載器のリース制度等の車載器購入支援の実施、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継続する。

以上から、今回の評価としてはA-2とした。

平成21年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成21年度)

なし

(平成22年度以降)

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課： 道路局 有料道路課（課長 森 昌文）