

施策目標個票

(国土交通省23-③)

施策目標	総合的なバリアフリー化を推進する	
施策目標の概要及び達成すべき目標	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。	
施策目標の評価、達成状況及び今後の方向性	施策目標の評価	「おおむね順調である」
	施策目標の達成状況及び今後の方向性	バリアフリー化については、旅客施設、建築物等の整備に対する補助等の支援、市町村が作成する基本構想の作成促進等により、目標達成に向けて着実に進んでいる。一方、構造等の制約により整備が困難な施設の顕在化、地方部への展開に対する要請などの課題もあり、バリアフリー施策は道半ばの状況にある。 このため、平成22年度末にバリアフリー法に基づく基本方針を改正し、より高い水準の目標設定等を行ったところであり、当該目標の達成を目指す等一体的・総合的なバリアフリー化を引き続き推進する。

業績指標	12 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	初期値	実績値					評価	目標値
		19年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度		24年度
		50,997ha	50,997ha	55,412ha	64,105ha	65,111ha	67,971ha	A-3	約70,000ha
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-		/
	13 公共施設等のバリアフリー化率	初期値	実績値					評価	目標値
			19年度	20年度	21年度	22年度	23年度		
	①特定道路におけるバリアフリー化率	51%(19年度)	51%	60%	67%	74%	77%	A-2	約75%(24年度)
	②段差解消をした旅客施設の割合	70%(21年度)	-	-	70%	78%	集計中	A-2	約85%(27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	89%(21年度)	-	-	89%	92%	集計中	A-2	約95%(27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	47%(21年度)	44%	46%	47%	48%	集計中	A-2	約54%(27年度)
	⑤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	14%(21年度)	14%	15%	14%	17%	集計中	A-2	22%(27年度)
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-		/
	14 バリアフリー化された車両等の割合	初期値	実績値					評価	目標
			19年度	20年度	21年度	22年度	23年度		27年度
	①鉄軌道車両	45.7%(21年度)	26.5%	41.3%	45.7%	49.5%	集計中	A-2	約60%
	②ノンステップバス	-(21年度)	-	-	-	35.5%	集計中	B-2	約52%
	③リフト付きバス等	-(21年度)	-	-	-	3.0%	集計中	B-2	約12%
	④福祉タクシー	12,256台(22年度)	10,514台	10,742台	11,165台	12,256台	集計中	A-2	20,000台
	⑤旅客船	18.1%(22年度)	14.1%	16.4%	18.0%	18.1%	集計中	B-2	約34%
	⑥航空機	81.4%(22年度)	59.9%	64.3%	70.2%	81.4%	集計中	A-2	約85%
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-		/
	15 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	初期値	実績値					評価	目標
		19年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度		24年度
	24,043人	240,43人	30,381人	39,342人	49,251人	64,365人	A-3	約50,000人	
年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-		/	
16 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	初期値	実績値					評価	目標	
		19年度	20年度	21年度	22年度	23年度			
①園路及び広場	約44%(19年度)	約44%	約45%	約46%	約47%	集計中	A-2	約5割(24年度)	
②駐車場	約32%(18年度)	約34%	約36%	約38%	約39%	集計中	A-2	約50%(27年度)	
③便所	約25%(18年度)	約27%	約29%	約31%	約32%	集計中	A-2	約39%(27年度)	
年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-		/	
17 バリアフリー化された路外駐車場の割合	初期値	実績値					評価	目標	
	19年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度		24年度	
	33%	33%	37%	41%	45%	集計中	A-2	約50%	
年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-		/	

18 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	初期値	実績値					評価	目標	
	20年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度		27年度	
	①一定のバリアフリー化	37%	-	37%	-	-	-	B-1	59%
	②高度のバリアフリー化	9.5%	-	9.5%	-	-	-	B-1	18.5%
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/	
19 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	初期値	実績値					評価	目標	
	20年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度		27年度	
		16%	-	16%	-	-	-	A-1	23%
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/	

区分	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度要求額
	当初予算(a)	6,442	5,529	44	39
補正予算(b)	17,428	0	0	-	/
前年度繰越等(c)	2,213	12,482	2,266	-	/
合計(a+b+c)	26,083	18,011	2,310	39	/
執行額(百万円)	8,303	14,283	/	/	/
翌年度繰越額(百万円)	12,482	2,266	/	/	/
不用額(百万円)	5,298	1,462	/	/	/

※上記のほか、社会資本整備総合交付金(22年度:22,000億円、23年度:17,539億円、24年度:15,858億円)の内数がある。

学識経験を有する者の知見の活用	国土交通省政策評価会(平成24年7月13日)
-----------------	------------------------

担当部局名	総合政策局 関係局:大臣官房(官庁営繕部)、都市局、道路局、住宅局、鉄道局、自動車局、海事局、港湾局、航空局	作成責任者名	総合政策局 安心生活政策課 (課長 山口 一朗)	政策評価実施時期	平成24年9月
-------	---	--------	--------------------------------	----------	---------

業績指標 13

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、⑤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）

評 価	
①A-2	①目標値：約75%（平成24年度） 実績値：77%（平成23年度） 初期値：51%（平成19年度）
②A-2	②目標値：約85%（平成27年度） 実績値：78%（平成22年度） 初期値：70%（平成21年度）
③A-2	③目標値：約95%（平成27年度） 実績値：92%（平成22年度） 初期値：89%（平成21年度）
④A-2	④目標値：約54%（平成27年度） 実績値：48%（平成22年度） 初期値：47%（平成21年度）
⑤A-2	⑤目標値：22%（平成27年度） 実績値：17%（平成22年度） 初期値：14%（平成21年度）

（指標の定義）

- ① バリアフリー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を定める省令」（平成18年国土交通省令第116号）で定める基準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＝

$$\text{特定道路の道路延長のうちバリアフリー化された道路延長} \div \text{特定道路の道路延長}$$

（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

- 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3,000人以上である旅客施設（鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナルをいう。以下同じ。）のうち、バリアフリー法に基づく「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」（平成18年国土交通省令第111号。以下「公共交通移動等円滑化基準」という。）第4条に掲げる基準に適合し、段差解消をしたものの割合。

段差解消をした旅客施設の割合＝

$$\text{公共交通移動等円滑化基準第4条を満たす1日あたりの平均的な利用者数が3,000人以上の旅客施設数}$$

$$\div \text{1日あたりの平均的な利用者数が3,000人以上である旅客施設数}$$

※構造上の制約等により整備が困難な旅客施設も含む

- 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3,000人以上である旅客施設のうち、公共交通移動等円滑化基準第9条に掲げる基準に適合し、視覚障害者誘導用ブロックを整備したものの割合。

視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合＝

$$\text{公共交通移動等円滑化基準第9条を満たす1日あたりの平均的な利用者数が3,000人以上の旅客施設数}$$

$$\div \text{1日あたりの平均的な利用者数が3,000人以上である旅客施設数}$$

- 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、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行令」（平成18年政令第379号）第11条から第23条までに定める基準（以下「建築物移動等円滑化基準」という。）（注2）に適合するものの割合。

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＝

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

$$\div \text{床面積2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストック数}$$

（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

- ⑤ 床面積2,000㎡以上の特別特定建築物（注3）のフローのうち、「高齢者、障害者等が円滑に利用できるようにするために誘導すべき建築物特定施設の構造及び配置に関する基準を定める省令」（平成18年国土交通省令第114号）に定める基準（以下「建築物移動等円滑化誘導基準」という。）（注4）に適合するものの割合（A/B）。

（注3）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4) 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誘導的基準
 ※A：建築物移動等円滑化誘導基準に適合する、床面積2,000㎡以上の特別特定建築物着工件数
 B：床面積2,000㎡以上の特別特定建築物着工件数

(目標設定の考え方・根拠)

- ①概ね10年後(平成29年度末)までに、バリアフリー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。
- ②③バリアフリー法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」(平成23年国家公安委員会・総務省・国土交通省告示第1号)において、平成32年度までに1日あたりの平均的な利用者数が3,000人以上の旅客施設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(この場合、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限りの整備を行うこととする。)。これを踏まえ、現況値と平成32年度末までの目標値との差を按分し、平成27年度末までの数値を形式的に設定したもの。
- ④「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、平成32年度までの目標値(約60%)を設定しており、これと現況値との差を按分し、平成27年度末までの数値を設定。
- ⑤これまでの取組と平成14年(「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律(旧ハートビル法)改正)からの認定特定建築物に対する支援措置の拡充等を踏まえ、平成32年度までに2,000㎡以上の特別特定建築物のフローのうち建築物移動等円滑化誘導基準を満たす割合の目標値(30%)を設定しており、これと現況値との差を按分し、平成27年度末までの数値を設定。

(外部要因)

- ②旅客施設の構造等
- ④⑤経済状況等による新規建築物着工数等

(他の関係主体)

- ①地方公共団体(事業主体)
- ②③地方公共団体(事業主体)、公共交通事業者(事業主体)
- ④⑤地方公共団体(事業主体)、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)
 「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)
 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)
 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.)
- ・観光立国推進基本計画(平成24年3月30日)
 バリアフリー法第3条第1項に基づく移動等円滑化の促進に関する基本方針に定められた目標を達成することを目指す等一体的・総合的なバリアフリー化を推進する。(第3 3.)

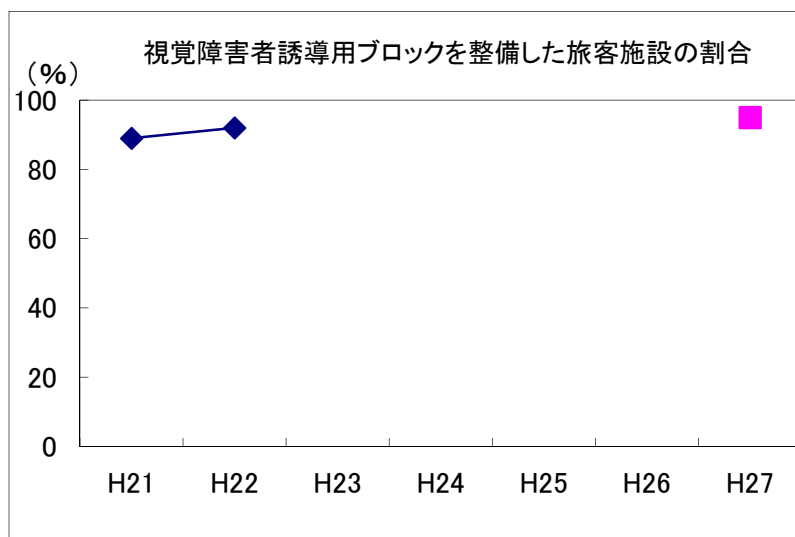
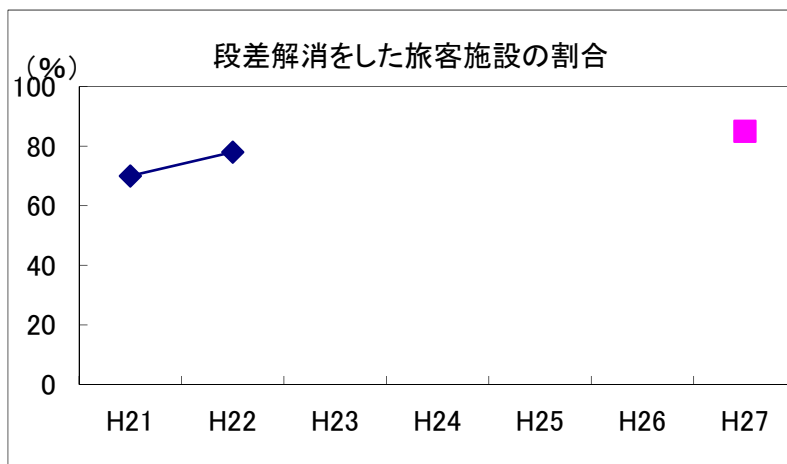
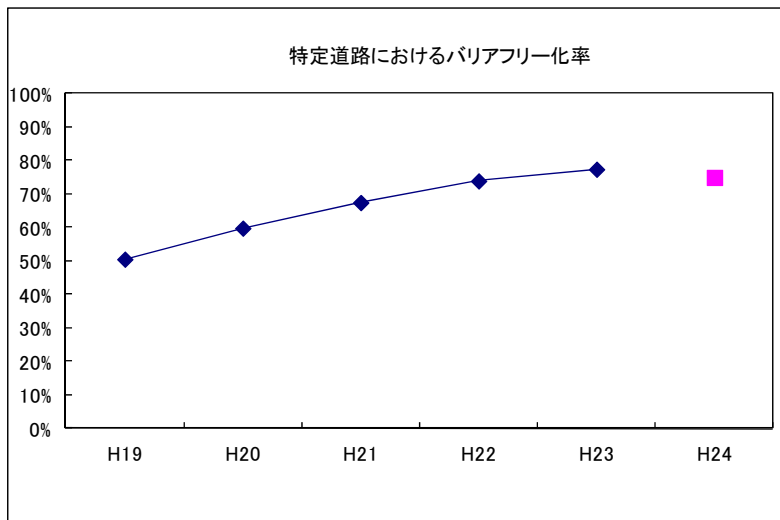
【閣決(重点)】

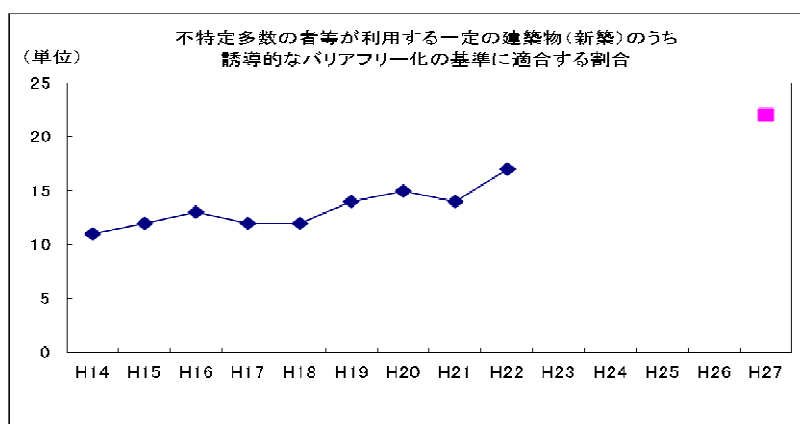
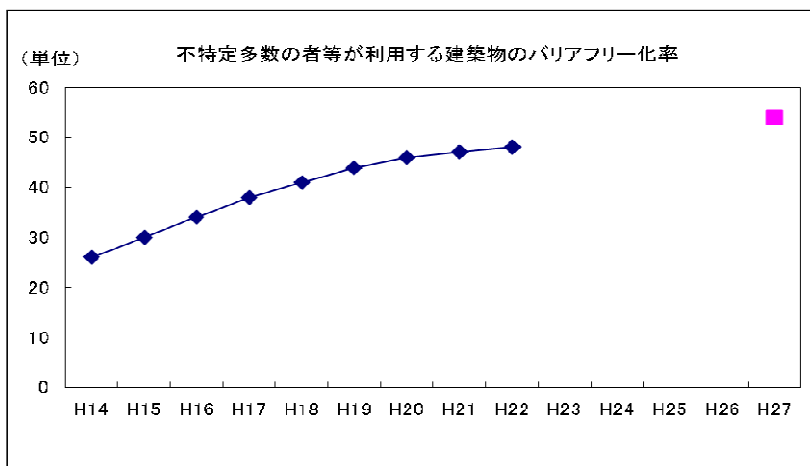
- ・社会資本整備重点計画(平成21年3月31日)「第2章に記述あり」

【その他】

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)
H19	H20	H21	H22	H23	
51%	60%	67%	74%	77%	
過去の実績値(②段差解消をした旅客施設の割合)					(年度)
H19	H20	H21	H22	H23	
—	—	70%	78%	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)
H19	H20	H21	H22	H23	
—	—	89%	92%	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)
H19	H20	H21	H22	H23	
44%	46%	47%	48%	集計中	
過去の実績値(⑤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)					(年度)
H19	H20	H21	H22	H23	
14%	15%	14%	17%	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推進 (◎)
 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：道路整備費 1 3, 4 1 5 億円 (国費) 及び社会資本整備総合交付金 1 7, 5 3 9 億円 (国費) 及び内閣府計上の地域自主戦略交付金 5, 1 2 0 億円 (国費) の内数 (平成 2 3 年度)
- ・地域公共交通の確保・維持・改善の推進 (◎)
 バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援する等、移動に当たってのバリアがより解消されるために必要な支援を行う。
 予算額：地域公共交通確保維持改善事業 3 0 5 億円の内数 (平成 2 3 年度)
- ・旅客船ターミナルのバリアフリー化の推進 (◎)
 旅客船ターミナルのバリアフリー化を推進する。
 予算額：旅客船ターミナル等におけるバリアフリー化 1, 6 6 6 億円の内数 (平成 2 3 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, 0 0 0 m² (公衆便所は 5 0 m²) 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 1. 7 5 兆円の内数 (平成 2 3 年度、社会資本整備総合交付金)
- ・バリアフリー法に基づく支援措置
 百貨店、劇場、老人ホーム等の多数の者 (高齢者や障害者等も含む) が利用する建築物について、段差解消等のバリアフリー化を推進し、建築物移動等円滑化誘導基準を満たす認定特定建築物に対して容積率の算定の特例、表示制度の導入等の他、税制上の特例措置、助成等の各種支援を措置。
 予算額：バリアフリー環境整備促進事業 1. 7 5 兆円の内数 (平成 2 3 年度、社会資本整備総合交付金)
- ・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のバリアフリー化を推進する。
 予算額：官庁営繕費 1 7 8 億円の内数 (平成 2 3 年度)
- ・バリアフリー法に基づく一体的・総合的なバリアフリー化の推進 (◎)
 バリアフリー法に基づき、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、バリアフリー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：バリアフリー法に基づく一体的・総合的なバリアフリー化の推進 0. 4 億円 (平成 2 3 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。

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23年度末における特定道路におけるバリアフリー化率は77%と目標値の約75%（平成24年度末）を上回っており、目標年度内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
・段差解消をした旅客施設の割合は平成21年度から平成22年度にかけて8%増加しており、この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、順調に進捗している。
- 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
・視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合は平成21年度から平成22年度にかけて3%増加しており、この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
・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は、平成19年度から平成22年度にかけての3年間で年度平均の増加率が1.3%となっており、この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、順調に進捗している。
- ⑤ 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
・2,000㎡以上の特別特定建築物のフローのうち、建築物移動等円滑化誘導基準を満たす建築物の割合については、業績指標として設定している棟数ベースでは横ばいであるが、面積ベースではフロー全体の約5割を占めており、規模の大きな建築物の誘導的なバリアフリー化は着実に進んでいる。また、建築物移動等円滑化誘導基準を満たす認定特定建築物に対する支援措置を通じて施策の実施を図っており、累積認定件数は平成14年（2,272件）から平成22年（4,640件）へと着実に増加している。

(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作成が進むに従い、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、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困難な施設もあるが、各支援制度の有効活用などによって推進しているところである。
・バリアフリー法においては、市町村は、地域の実情に応じて、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24年3月末現在272市町村により381基本構想が作成されており、旅客施設のバリアフリー化の推進に貢献しているものと考えられる。
- 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年の旧ハートビル法改正において2,000㎡以上の特別特定建築物の建築等の際に建築物移動等円滑化基準への適合が義務付けられ、バリアフリー法においても引き続きの確な運用が行われている。
- ⑤ 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
・今後、バリアフリー新法における基本構想の作成が進むに従い、引き続き実施する各支援措置と併せて、整備の進捗が図られると考えられる。

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、目標を達成したことから業績指標をA-2と評価した。なお、現行の社会資本整備重点計画の見直しに伴い、業績指標の目標値及び目標年度を平成24年度から平成27年度に見直すこととする。
- 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
・旅客施設のバリアフリー化率については、順調に推移しているため、「A」と評価した。引き続き、平成27年度の目標値の達成に向け、旅客施設の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。
- 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
・平成22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法が施行された。このバリアフリー法で、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年度に策定した建築主向けのガイドラインに基づき、引き続き上記設計標準による設計者に対する啓発を行うとともに、建築主に対しても啓発に努めることで一層のバリアフリー化を促進した。
 - ・平成22年度には、新たな整備目標の設定等を内容とするバリアフリー法に基づく基本方針の改正を行い、当該改正の内容を所管行政庁等に周知徹底することにより、更なるバリアフリー化の推進に努めた。
 - ・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。
- ⑤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
- ・誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合は、2,000㎡以上の特別特定建築物のフロー（年間約1,000～3,000棟）に対し、面積ベースでは認定特定建築物が全体の約5割を占め、業績指標である棟数ベースでも、平成21年度の14%から平成22年度の17%に増加したことから「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において、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年度には、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設計者向け「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、これに基づき、上記設計標準による設計者に対する啓発だけでなく、建築主に対してもより幅広い理解を求めることで一層のバリアフリー化を促進することとしている。
 - ・平成21年度においては、建築主に対して、税制上の特例措置の活用について周知する等により、認定特定建築物の普及促進を図り、より一層のバリアフリー化を促進した。
 - ・平成22年度においては、当該年度限りとされていた税制上の特例措置について、2年間延長を行った。引き続き平成23年度においては、パンフレット配布等により、容積率の算定の特例や税制上の特例措置等の支援措置が受けられるバリアフリー法に基づく認定制度について、国民や地方公共団体、民間事業者等への一層の周知徹底を図り、更なるバリアフリー化を推進しているところ。
 - ・以上を踏まえ、「2」（現在の施策を維持する）と位置付けることとした。

平成24年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成24年度）

- ・公共交通機関のバリアフリー化促進のため、ホームドアシステム・鉄道駅エレベーターに係る固定資産税の軽減措置を創設する。(②)
- ・税制上の特例措置により、一層のバリアフリー化を促進する。(⑤)
- ・建築物移動等円滑化誘導基準に適合する建築物の利用実態や同基準への適合に際しての課題を把握するなど引き続き現状把握を行う。(⑤)
- ・容積率の算定の特例や税制上の特例措置等の支援措置が受けられるバリアフリー法に基づく認定制度について、ホームページでの情報提供を通じ国民や地方公共団体、民間事業者等への一層の周知徹底を図り、更なるバリアフリー化を促進する。(⑤)
- ・建築物の望ましい整備内容等を示す設計者等向けの「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」について、トイレの機能分散の考え方や床の滑りの測定方法、バリアフリーに係る適切な事例の追加・更新等の記述の一層の充実を図り、建築物のバリアフリー化のためのガイドラインとしての活用を促すと共に、ホームページへの掲載等による啓発を行う。(④⑤)

（平成25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 山口 一朗）
 道路局環境安全課（交通安全政策分析官 鹿野 正人）
 住宅局建築指導課（課長 井上 勝徳）
 大臣官房官庁営繕部計画課（課長 西村 好文）
 関係課：住宅局市街地建築課（課長 坂本 努）
 大臣官房官庁営繕部整備課（課長 川元 茂）
 鉄道局都市鉄道政策課（課長 堀内 丈太郎）
 鉄道局技術企画課（課長 北村 不二夫）
 自動車局総務課企画室（室長 阿部 竜矢）
 海事局内航課（課長 瓦林 康人）
 港湾局技術企画課技術監理室（室長 渡邊 和重）
 航空局航空ネットワーク部航空ネットワーク企画課（課長 堀家 久靖）
 航空局航空ネットワーク部環境・地域振興課（課長 滝川 伸輔）

施策目標個票

(国土交通省23-⑤)

施策目標	快適な道路環境等を創造する	
施策目標の概要及び達成すべき目標	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。	
施策目標の評価、達成状況及び今後の方向性	施策目標の評価	「順調である」
	施策目標の達成状況及び今後の方向性	<p>快適な道路環境等の創造のため、道路の新設又は拡幅と一体的に行う電線共同溝の整備などコスト削減のための無電柱化手法を積極的に活用し、また環境性能に優れた自動車に対する自動車重量税・自動車取得税の時限的減免措置を実施してきたところであり、各業績指標とも順調かつ着実に推移しているところである。</p> <p>今後も引き続き、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。</p>

業績指標	26 市街地等の幹線道路の無電柱化率	初期値	実績値					評価	目標値
		20年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度		23年度
		13.2%	12.7%	13.2%	13.4%	14.0%	15.0%	A-2	15.0%
	年度ごとの目標値								
	27 新車販売に占める次世代自動車の割合	初期値	実績値					評価	目標値
		22年度	21年度	22年度	23年度				27年度
10.5%		9.9%	10.5%	14.7%			A-1	15.0%	
年度ごとの目標値									

施策の予算額・執行額等【参考】 ※下段()書きは、複数施策に関連する予算であり、外数である。	区分	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度要求額	
	予算の状況(百万円)	当初予算(a)	236,316	146,901	140,773	134,765	
			<528,467>	<336,437>	<322,075>	<309,863>	
		補正予算(b)	54,590	11,364	21,885	-	
			<59,571>	<4,041>	<10,012>	-	
	前年度繰越等(c)	91,559	63,983	52,368	-		
		<8,829>	<9,591>	<66,032>	-		
	合計(a+b+c)	382,464	222,247	215,026	134,765		
		<596,868>	<350,069>	<398,119>	<309,863>		
	執行額(百万円)	314,201	168,371				
	<553,779>	<250,880>					
翌年度繰越額(百万円)	63,983	52,368					
	<8,306>	<66,032>					
不用額(百万円)	4,280	1,508					
	<34,782>	<33,157>					

※上記のほか、社会資本整備総合交付金(22年度:22,000億円、23年度:17,539億円、24年度:15,858億円)の内数、内閣府に計上された地域自主戦略交付金(23年度:5,120億円、24年度:8,329億円)等の内数がある。

学識経験を有する者の知見の活用	国土交通省政策評価会(平成24年7月13日)
-----------------	------------------------

担当部局名	道路局 関係局:自動車局	作成責任者名	・道路局環境安全課 (交通安全政策分析官 鹿野 正人) ・自動車局環境政策課 (課長 板崎 龍介)	政策評価実施時期	平成24年9月
-------	-----------------	--------	--	----------	---------

業績指標 26

市街地等の幹線道路の無電柱化率

評 価

A-2	目標値：15.0% (平成23年度) 実績値：15.0% (平成23年度) 初期値：13.2% (平成20年度)
-----	--

(指標の定義)

市街地(※1)等の幹線道路(※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

※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】

- ・電線共同溝の整備等に関する特別措置法(平成7年法律第39号)
- ・観光立国推進基本計画(平成24年3月30日)
「引き続き無電柱化を推進する」(3.3-2(一)②)

【閣決(重点)】

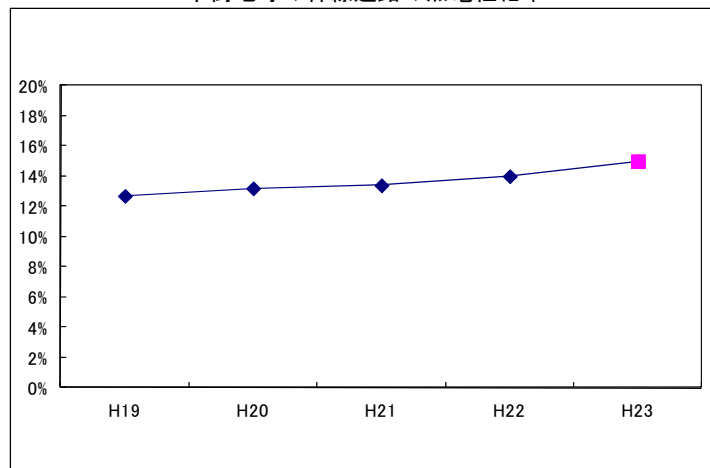
・なし

【その他】

- ・第9次交通安全基本計画(平成23年3月31日中央交通安全対策会議決定)
- ・防災基本計画(平成23年12月27日中央防災会議作成)

過去の実績値					(年度)
H19	H20	H21	H22	H23	
12.7%	13.2%	13.4%	14.0%	15.0%	

市街地等の幹線道路の無電柱化率



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：道路整備費 13,415 億円（国費）、社会資本整備総合交付金 17,539 億円（国費）及び内閣府計上の地域自主戦略交付金 5,120 億円（国費）の内数（平成 23 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 23 年度末における市街地等の幹線道路の無電柱化率は 15.0%と目標値の 15.0%に達しており、順調に進捗している。

（事務事業の実施状況）

安全で快適な歩行空間の確保、良好な景観・住環境の形成、災害の防止、観光振興等を図るため、地方公共団体、電線管理者等と連携し、軒下・裏配線方式等の地域の実情に応じた多様な手法の活用によりコスト縮減を図りつつ、まちなかの幹線道路に加え、主要な非幹線道路も含めて無電柱化を実施。

課題の特定と今後の取組みの方向性

・市街地等の幹線道路の無電柱化率については、目標を達成している。現行の社会資本整備重点計画の見直しに伴い、業績指標の目標値及び目標年度を平成 23 年度から平成 28 年度に見直した上で、引き続き取り組みを推進していくため業績指標を A-2 と評価した。

平成 24 年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成 24 年度）

なし

（平成 25 年度以降）

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：道路局環境安全課（交通安全政策分析官 鹿野 正人）

関係課：道路局国道・防災課（課長 三浦 真紀）

施策目標個票

(国土交通省23-⑮)

施策目標	道路交通の安全性を確保・向上する	
施策目標の概要及び達成すべき目標	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	
施策目標の評価、達成状況及び今後の方向性	施策目標の評価	「おおむね順調である」
	施策目標の達成状況及び今後の方向性	<p>道路交通の安全性の確保・向上のため、生活道路と幹線道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策を実施し、また地方自治体における長寿命化修繕計画策定への支援を行ってきたところであり、業績指標についてはおおむね順調かつ着実に推移しているところである。</p> <p>今後も引き続き、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。</p>

業績指標	103 全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率	初期値	実績値					評価	目標値
		19年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度		24年度
		28%	28%	41%	54%	63%	76%	B-2	概ね100%
	年度ごとの目標値								
	104 道路交通における死傷事故率	初期値	実績値					評価	目標値
		19年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度		24年度
		約109件/億台キロ	約109件/億台キロ	約103件/億台キロ	約99件/億台キロ	約98件/億台キロ	約93件/億台キロ(暫定値)	A-3	約1割削減(約100件/億台キロ)
	年度ごとの目標値								
	105 あんしん歩行エリア内の歩行者・自転車死傷事故抑止率	初期値	実績値					評価	目標値
		-	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度		24年度
		-	-	-	-	約2.5割抑止	約3割抑止	A-3	約2割抑止
	年度ごとの目標値								
	106 事故危険箇所の死傷事故抑止率	初期値	実績値					評価	目標
		-	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度		24年度
		-	-	-	-	約3.5割抑止		A-2	約3割抑止
	年度ごとの目標値								

施策の予算額・執行額等【参考】 ※下段()書きは、複数施策に関連する予算であり、外数である。	区分	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度要求額
	予算の状況(百万円)	当初予算(a)	565,396 <1,645,862>	440,122 <1,265,501>	425,835 <1,258,226>	465,551 <1,308,275>
補正予算(b)		114,603 <380,508>	19,640 <126,982>	96,924 <192,983>	-	
前年度繰越等(c)		167,520 <89,686>	184,271 <64,296>	146,296 <334,694>	-	
合計(a+b+c)		847,519 <2,116,056>	644,034 <1,456,779>	669,055 <1,785,903>	465,551 <1,308,275>	
	執行額(百万円)	709,382 <2,072,806>	507,356 <1,087,916>			
	翌年度繰越額(百万円)	133,527 <8,306>	126,743 <323,373>			
	不用額(百万円)	4,609 <34,944>	9,935 <45,490>			

※上記のほか、社会資本整備総合交付金(22年度:22,000億円、23年度:17,539億円、24年度:15,858億円)の内数、内閣府に計上された地域自主戦略交付金(23年度:5,120億円、24年度:8,329億円)等の内数がある。

学識経験を有する者の知見の活用	国土交通省政策評価会(平成24年7月13日)
-----------------	------------------------

担当部局名	道路局	作成責任者名	・国道・防災課 道路保全企画室(室長 土井 弘次) ・環境安全課 道路交通安全対策室(室長 平井 節生)	政策評価実施時期	平成24年9月
-------	-----	--------	---	----------	---------

業績指標 103

全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率

評価

B-2	目標値：概ね100%（平成24年度） 実績値：76%（平成23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長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】

「新成長戦略（基本方針）」について（平成21年12月30日）

「維持修繕、更新投資等の戦略的な維持管理を進め、国民の安全・安心の確保の観点からリスク管理を徹底することが必要」

【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」

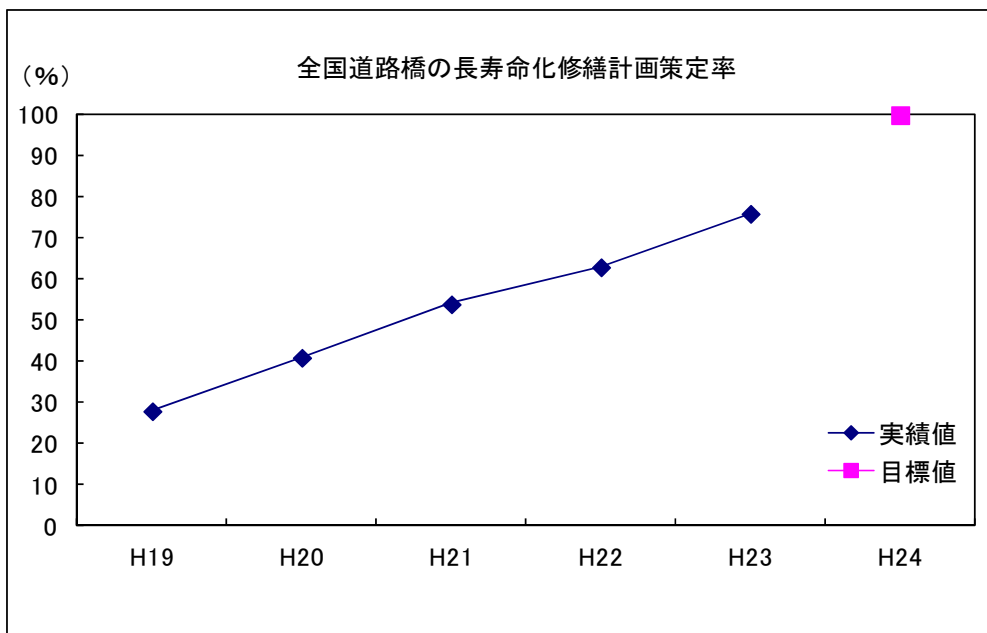
【その他】

なし

過去の実績値

(年度)

H19	H20	H21	H22	H23
28%	41%	54%	63%	76%



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の策定及び当該計画の策定のために実施する健全度の把握のための点検に要する費用に対する財政支援等を実施しているところ。(◎)

予算額：道路整備費13,415億円(国費)及び社会資本整備総合交付金17,539億円(国費)の内数(平成23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の実績値については、平成22年度63%から平成23年度76%と向上している。
- ・平成23年度における長寿命化修繕計画策定率の実績値について、道路管理者別に見ると、高速国道及び直轄国道で100%、都道府県管理道で99%、政令市管理道で93%が策定されており、市区町村管理道(政令市道を除く)においても約半数の51%が策定されている状況である。

(事務事業の実施状況)

- ・地方自治体における長寿命化修繕計画策定率を向上するため、平成23年度においても、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の策定及び当該計画の策定のために実施する健全度の把握のための点検に要する費用に対する財政支援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22年度の実績値63%から平成23年度の実績値76%と向上しているものの、市区町村管理道(政令市道を除く)の長寿命化修繕計画策定率が51%であり、約半数の橋梁について計画未策定であることから、平成24年度の目標達成が困難な可能性が高いためB-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。
- ・現行の社会資本整備重点計画の見直しに伴い、業績指標の目標値及び目標年度を平成24年度から平成28年度に見直すこととする。

平成24年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成24年度)

・【行政事業レビュー「公開プロセス」における評価結果】(平成24年6月15日)

一部改善

(とりまとめコメント)

維持修繕費用の将来推計を適切に行い、データの開示等に取り組むべき。一者応札について更なる改善を行い、競争性向上にしっかりと取り組むべき。

(平成25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 土井 弘次)

関係課：道路局 環境安全課 (課長 増田 博行)

業績指標 104

道路交通における死傷事故率

評価

A-3

目標値：約1割削減
 (約100件/億台キロ) (平成24年)
 実績値：約93件/億台キロ (平成23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

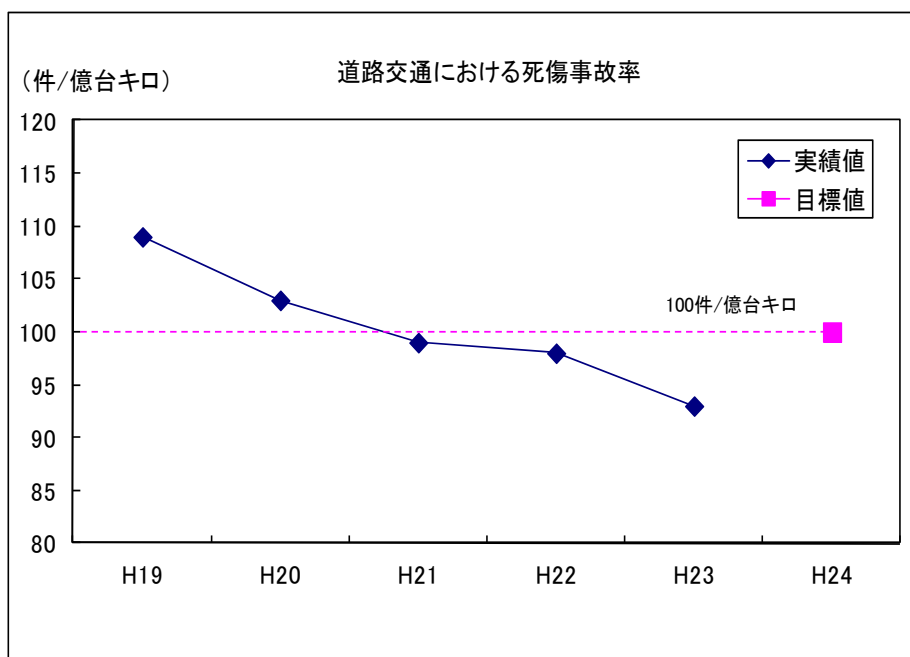
【閣決(重点)】

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」

【その他】

第9次交通安全基本計画(平成23年3月31日中央交通安全対策会議決定)

過去の実績値					(年)
H19	H20	H21	H22	H23	H24
約109 件/億台キロ	約103 件/億台キロ	約99 件/億台キロ	約98 件/億台キロ	約93 件/億台キロ (暫定値)	



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：道路整備費 13,415 億円（国費）、社会資本整備総合交付金 17,539 億円（国費）及び内閣府計上の地域自主戦略交付金 5,120 億円（国費）の内数（平成 23 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 年実績値約 109 件/億台キロに対し、平成 22 年の実績値は約 98 件/億台キロと改善し、平成 21 年に引き続き目標値を達成することとなった。平成 23 年の実績値（暫定値）は約 93 件/億台キロと更に改善する見込みである。

（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実施。
- ・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指定し、対策を実施中。

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 年度以降、減少傾向にある。平成 21 年に目標値を達成することとなったが、より安全な道路交通環境の実現に向け、引き続きこの状況を維持していく必要がある。

今後も、地域や住民の主体性を重視する取り組みや、科学的なデータ・地域の顕在化したニーズ等に基づき事故要因や有効な対策について十分な分析を行う等、生活道路と幹線道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策を実施する。

また、第 9 次交通安全基本計画（平成 23 年 3 月 31 日中央交通安全対策会議決定）の目標である「平成 27 年までに 24 時間死者数を 3,000 人以下、死傷者数を 70 万人以下にする」の達成に向け、今後も対策強化に向けた検討に取り組んでいく。

なお現行の社会資本整備重点計画の見直しに伴い、業績指標は廃止とする。

以上から、今回の評価としては A-3 とした。

平成 24 年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成 24 年度）

なし

（平成 25 年度以降）

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：道路局 環境安全課 道路交通安全対策室（室長 平井 節生）

関係課：道路局 国道・防災課（課長 三浦 真紀）

業績指標 105

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

A-3	目標値：約2割抑止（平成24年） 実績値：約3割抑止（平成23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

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

※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21年3月））

(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年度～平成19年度）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21年3月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」

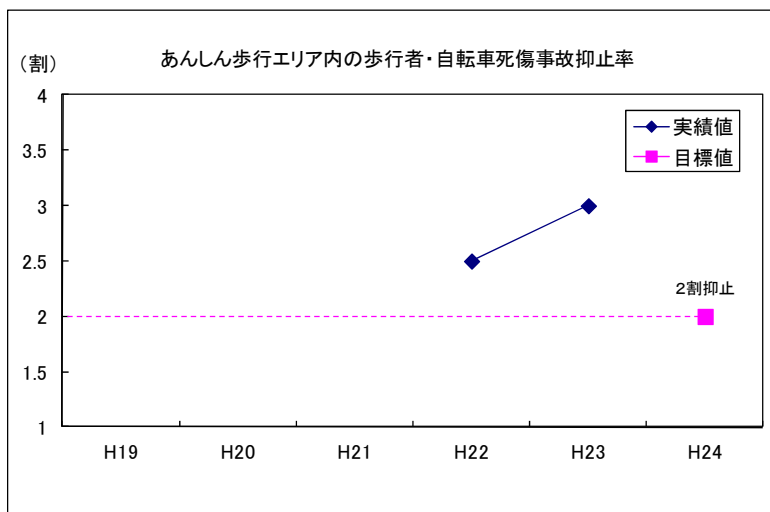
【その他】

第9次交通安全基本計画（平成23年3月31日中央交通安全対策会議決定）

過去の実績値					(年)
H19	H20	H21	H22	H23	H23
—	—	—	約2.5割抑止※1	約3割抑止※2	

※1 平成21年度までに対策が完了した地区が対象

※2 平成22年度までに対策が完了した地区が対象



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：道路整備費 13,415 億円（国費）、社会資本整備総合交付金 17,539 億円（国費）及び内閣府計上の地域自主戦略交付金 5,120 億円（国費）の内数（平成 23 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 22 年度までに対策が完了した地区について、歩行者・自転車死傷者事故の抑止率は約 3 割であり、目標値を達成している。

（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。現在、全体の 99% の地区で着手し、各エリアにおいて、歩道の整備やハンプの設置等の対策を実施中であり、平成 23 年度までに対策が完了した地区は約 2 割となっている。

課題の特定と今後の取組みの方向性

平成 22 年度までに対策を完了した地区は目標値を達成した。また現行社会資本整備重点計画の見直しに伴い、業績指標は廃止とする。そのため、業績指標を A-3 と評価した。

平成 24 年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成 24 年度）

なし

（平成 25 年度以降）

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：道路局 環境安全課 道路交通安全対策室（室長 平井 節生）

関係課：道路局 国道・防災課（課長 三浦 真紀）

業績指標 106

事故危険箇所の死傷事故抑止率

評価

A-2	目標値：約3割抑止（平成24年） 実績値：約3.5割抑止（平成22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21年3月））

(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21年3月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」

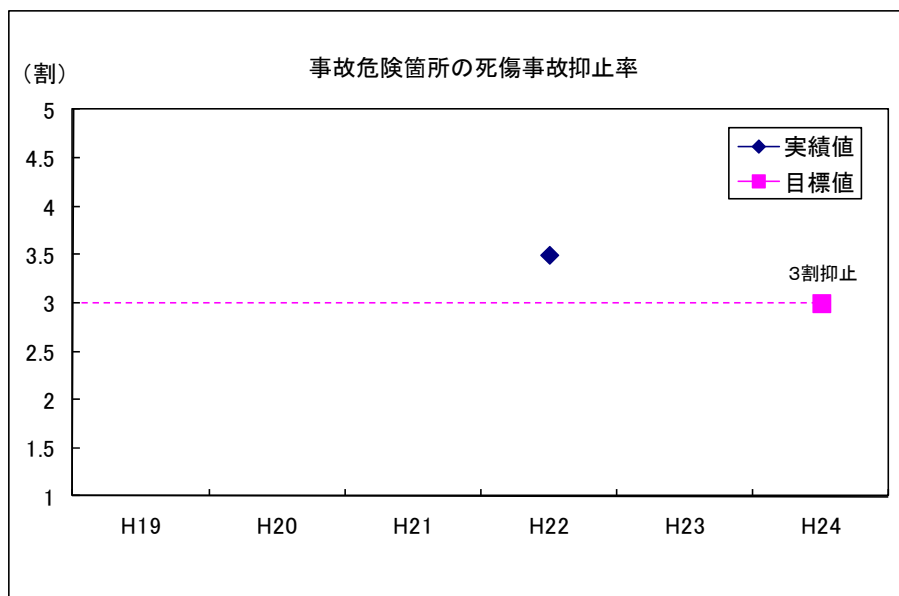
【その他】

第9次交通安全基本計画（平成23年3月31日中央交通安全対策会議決定）

過去の実績値					(年)
H19	H20	H21	H22	H23	H24
－	－	－	約3.5割抑止※1	－	※2

※1 平成21年度までに対策が完了した地区が対象

※2 平成23年度の実績値は平成25年度当初に算定する予定



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：道路整備費 13,415 億円（国費）、社会資本整備総合交付金 17,539 億円（国費）及び内閣府計上の地域自主戦略交付金 5,120 億円（国費）の内数（平成 23 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 21 年度までに対策が完了した地区について、死傷者事故の抑止率は約 3.5 割であり、目標値を達成している。

平成 23 年の実績値については、当該年の事故データが平成 24 年度末にとりまとまる予定であり、算定は平成 25 年度当初になる見通し。

（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指定した。現在、各箇所において、交差点改良等の対策を実施中であり、平成 22 年度までに対策が完了した箇所は、全体の約 5 割程度となっている。

課題の特定と今後の取組みの方向性

平成 21 年度までに対策を完了した地区は目標を達成しており、現行の社会資本整備重点計画の見直しに伴い、業績指標の目標値及び目標年度を平成 24 年度から平成 28 年度に見直し引き続き取り組みを継続していくため業績指標を A-2 と評価した。

平成 24 年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成 24 年度）

なし

（平成 25 年度以降）

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：道路局 環境安全課 道路交通安全対策室（室長 平井 節生）

関係課：道路局 国道・防災課（課長 三浦 真紀）

施策目標個票

(国土交通省23-②)

施策目標	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	
施策目標の概要及び達成すべき目標	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。	
施策目標の評価、達成状況及び今後の方向性	施策目標の評価	「努力が必要である」
	施策目標の達成状況及び今後の方向性	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、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や生活幹線道路ネットワーク等を整備してきたところである。業績指標については、これまでは概ね目標設定当初の予定通り順調に推移してきたものの、今後供用を予定している一部区間において開通目標の見直しが生じた。 今後も引き続き、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。

業績指標	134 三大都市圏環状道路整備率	初期値	実績値					評価	目標値
		19年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度		24年度
		53%	53%	53%	54%	56%	56%	B-2	69%
	年度ごとの目標値								

施策の予算額・執行額等【参考】 ※下段()書きは、複数施策に関連する予算であり、外数である。	区分	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度要求額
	予算の状況 (百万円)	当初予算(a)	901,088 <1,236,405>	688,357 <1,009,064>	679,462 <1,016,151>	831,100 <1,078,412>
補正予算(b)		282,448 <323,471>	103,239 <122,941>	143,767 <182,972>	— —	
前年度繰越等(c)		327,061 <85,268>	330,774 <63,007>	256,305 <264,203>	— —	
合計(a+b+c)		1,510,597 <1,645,144>	1,122,370 <1,195,012>	1,079,534 <1,463,326>	831,100 <1,078,412>	
	執行額(百万円)	1,170,207 <1,598,686>	858,982 <889,233>			
	翌年度繰越額(百万円)	328,609 <11,565>	256,816 <264,203>			
	不用額(百万円)	11,780 <34,893>	6,572 <41,576>			

※上記のほか、社会資本整備総合交付金(22年度:22,000億円、23年度:17,539億円、24年度:15,858億円)の内数、内閣府に計上された地域自主戦略交付金(23年度:5,120億円、24年度:8,329億円)等の内数がある。

学識経験を有する者の知見の活用	国土交通省政策評価会(平成24年7月13日)
-----------------	------------------------

担当部局名	道路局	作成責任者名	企画課 道路経済調査室 (室長 吉岡 幹夫)	政策評価実施時期	平成24年9月
-------	-----	--------	---------------------------	----------	---------

業績指標 134

三大都市圏環状道路整備率

評価

B-2

目標値：69%（平成24年度）
 実績値：56%（平成23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）
- 新成長戦略（基本方針）（平成21年12月30日）

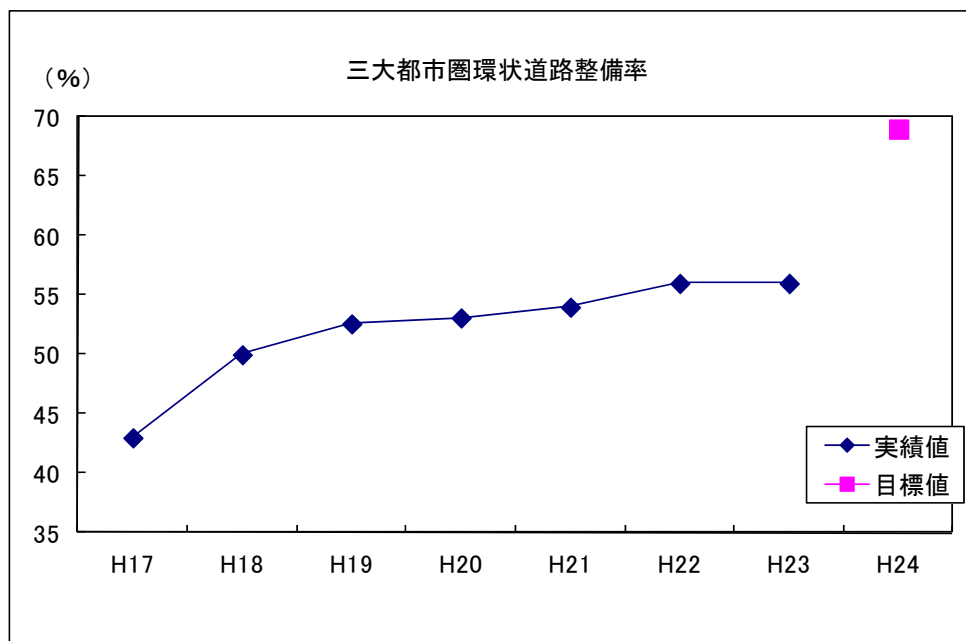
【閣決（重点）】

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」

【その他】

なし

過去の実績値				(年度)
H19	H20	H21	H22	H23
53%	53%	54%	56%	56%



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：道路整備費 13, 415 億円(国費)及び社会資本整備総合交付金 17, 539 億円の内数(平成23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23年度は、首都圏中央連絡自動車道(白岡菖蒲IC～久喜白岡JCT、高尾山IC～八王子JCT)、京奈和自動車道(樫原高田IC～御所IC)計9km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、56%である。

(事務事業の実施状況)

○平成23年度末供用延長687km
(平成23年度新規供用延長9km)

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23年度末に56%まで向上。平成23年5月に首都圏中央連絡自動車道(白岡菖蒲IC～久喜白岡JCT)、平成24年3月には首都圏中央連絡自動車道高尾山IC～八王子JCT)、京奈和自動車道(樫原高田IC～御所IC)の計9kmが供用。これまで概ね目標設定当初の予定通り進捗しているものの、平成22年度に、用地取得の難航等により、首都圏中央連絡自動車道(五霞IC～つくば中央IC、桶川北本IC～白岡菖蒲IC)の開通目標を平成26年度以降に見直しを行ったことから、評価はB-2とした。

○平成24年度は、首都圏中央連絡自動車道(海老名IC～相模原愛川IC、東金JCT～木更津東IC、茅ヶ崎JCT～寒川北IC)、京奈和自動車道(高野口IC～紀北かつらぎIC)、阪神高速 淀川左岸線(島屋IC～海老江JCT)、阪神高速(三宅JCT～三宅西IC)、東海環状自動車道(大垣西IC～養老JCT)の計73kmの新規供用を予定。

引き続き、目標値の達成に向けて整備を推進していきたい。

○現行の社会資本整備重点計画の見直しに伴い、業績指標の目標値及び目標年度を平成24年度から平成28年度に見直す。

平成24年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成24年度)

なし

(平成25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 吉岡 幹夫)

関係課： 道路局 国道・防災課(課長 三浦 真紀)

道路局 高速道路課(課長 縄田 正)

施策目標個票

(国土交通省23-⑳)

施策目標	道路交通の円滑化を推進する	
施策目標の概要及び達成すべき目標	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。	
施策目標の評価、達成状況及び今後の方向性	施策目標の評価	「おおむね順調である」
	施策目標の達成状況及び今後の方向性	<p>渋滞対策の推進をはじめとした交通の快適性・利便性の向上に向け、既存道路の拡幅や交差点の立体交差化の対策を効果の高い箇所に対し重点化して実施するとともに、開かずの踏切等に対して、連続立体交差事業等の抜本的な対策を、スピードアップの工夫をしながら実施してきたところであり、一部の事業で工程の遅れが見られるものの、道路交通の円滑化推進に向け、おおむね順調かつ着実に推移しているところである。</p> <p>今後も引き続き、渋滞対策の推進をはじめとした交通の快適性・利便性の向上を測り、道路交通の円滑化に資する施策を推進する。</p>

業績指標	165 開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間	初期値	実績値					評価	目標値
		19年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度		24年度
		約132万人・時/日	約132万人・時/日	約131万人・時/日	約130万人・時/日	約129万人・時/日	約128万人・時/日	B-2	約110万人・時/日
	年度ごとの目標値								
	166 ETC利用率	初期値	実績値					評価	目標値
		19年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度		24年度
		76%	76%	79%	85%	88%	88%	A-3	85%
	年度ごとの目標値								

施策の予算額・執行額等【参考】	区分	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度要求額
		予算の状況(百万円)				
	当初予算(a)	638,330	405,835	415,525	275,872	
		<1,534,021>	<1,091,368>	<1,095,685>	<1,131,250>	
	補正予算(b)	72,889	52,009	△ 85,430	-	
		<379,555>	<124,827>	<187,528>	-	
	前年度繰越等(c)	376,702	135,258	120,198	-	
		<86,558>	<63,007>	<264,203>	-	
	合計(a+b+c)	1,087,921	593,102	450,293	275,872	
		<2,000,134>	<1,279,202>	<1,547,416>	<1,131,250>	
	執行額(百万円)	911,002	457,828			
		<1,996,660>	<973,423>			
	翌年度繰越額(百万円)	134,196	120,367			
		<3,259>	<264,203>			
	不用額(百万円)	42,724	14,907			
		<216>	<41,576>			

※上記のほか、社会資本整備総合交付金(22年度:22,000億円、23年度:17,539億円、24年度:15,858億円)の内数、内閣府に計上された地域自主戦略交付金(23年度:5,120億円、24年度:8,329億円)等の内数がある。

学識経験を有する者の知見の活用	国土交通省政策評価会(平成24年7月13日)
-----------------	------------------------

担当部局名	道路局	作成責任者名	・路政課 (課長 黒田 憲司) ・高速道路課 有料道路調整室 (室長 川原 俊太郎)	政策評価実施時期	平成24年9月
-------	-----	--------	---	----------	---------

業績指標 165

開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間

評 価

B-2	目標値：約1割削減 (約118万人・時/日) (平成24年度) 実績値：約128万人・時/日 (平成23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)

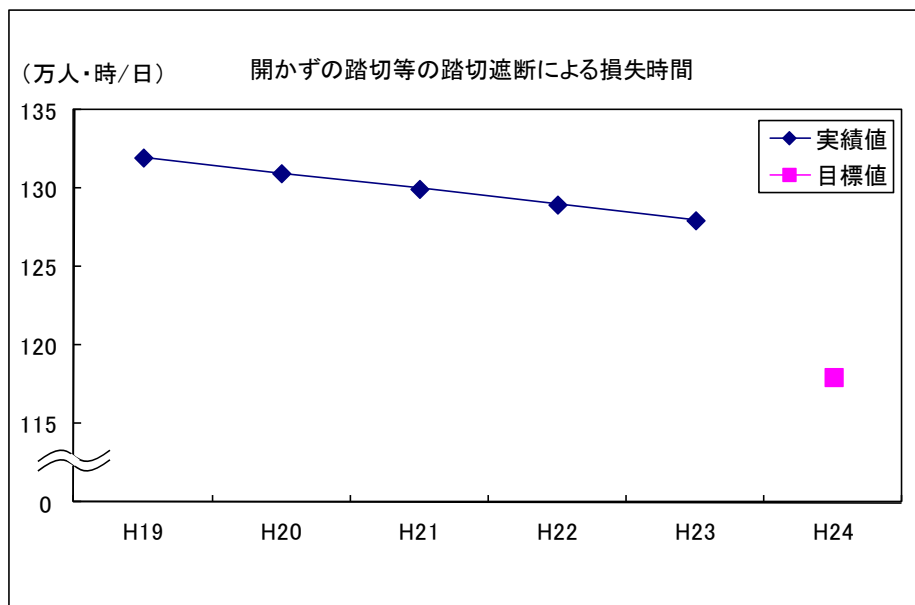
【閣決(重点)】

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」

【その他】

なし

過去の実績値					(年度)
H19	H20	H21	H22	H23	
約132 万人・時/日	約131 万人・時/日	約130 万人・時/日	約129 万人・時/日	約128 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：道路整備費 13,415 億円(国費)及び社会資本整備総合交付金 17,539 億円の内数(平成 23 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 23 年度は、連続立体交差事業等により、38 箇所の開かずの踏切等を解消しており、平成 19 年度の実績値 132 万人・時/日に対して、平成 23 年度の実績値は、約 128 万人・時/日となっている。
(踏切除却数 H19:78 箇所、H20:225 箇所、H21:57 箇所、H22:59 箇所)

(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工程の工夫等の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を図り、事業完成の早期実現を予定していたが、目標期間内の完成を予定していた一部について、用地取得の難航等が見られることから、B-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。
- ・ 現行の社会資本整備重点計画の見直しに伴い、業績指標の目標値及び目標年度を平成 24 年度から平成 28 年度に見直す。

平成 24 年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成 24 年度)

なし

(平成 25 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 黒田 憲司)

関係課：都市局 街路交通施設課(課長 高橋 忍)

鉄道局 施設課(課長 潮崎 俊也)

業績指標 166
ETC利用率

評価

A-3	目標値：85%（平成24年度） 実績値：88%（平成23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

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

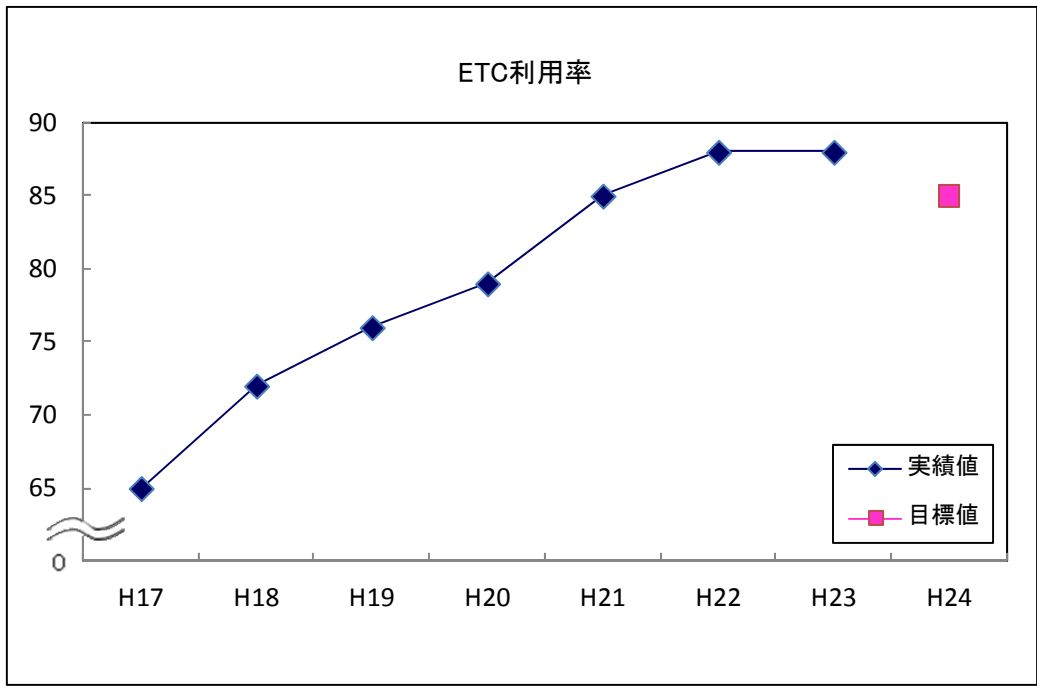
（目標設定の考え方・根拠）
 京都議定書目標達成計画に位置付けており、料金所渋滞の緩和及びCO₂排出量削減による地球環境の改善に向け、5ヶ年後のH24末までに、全国で85%がETCを利用している状態になることを目標とする。

（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」
【その他】
 なし

過去の実績値					（年度）
H19	H20	H21	H22	H23	
76%	79%	85%	88%	88%	



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

時間帯割引等の多様で弾力的な料金割引の実施。(◎)

予算額：道路整備費13,415億円(国費)及び社会資本整備総合交付金17,539億円(国費)の内数(平成23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)

高速道路会社の料金割引施策等により、平成23年度の実績値は88%に到達。

(事務事業の実施状況)

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

高速道路会社の料金割引施策等により、平成23年度の実績値は88%に到達。

平成24年度の目標値を超える結果となった。

また、現行の社会資本整備重点計画の見直しに伴い、業績指標は廃止とする。

以上から、今回の評価としてはA-3とした。

平成24年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成24年度)

なし

(平成25年度以降)

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：道路局 高速道路課 有料道路調整室(室長 川原 俊太郎)