

# 施策目標個票

(国土交通省24-③)

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 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
			20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		27年度
	①特定道路におけるバリアフリー化率	77%(23年度)	60%	67%	74%	77%	81%	A-2	約87%
	②段差解消をした旅客施設の割合	70%(21年度)	-	70%	78%	81%	集計中	A-2	約85%
	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%	93%	集計中	A-2	約95%
	④障害者対応型便所を設置した旅客施設の割合	75%(22年度)	-	67%	75%	78%	集計中	A-2	約88%
	⑤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)	46%	47%	48%	50%	集計中	A-1	約54%
	⑥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)	15%	14%	17%	18%	集計中	A-1	22%
	⑦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								
	(i)	約47%(22年度)	約45%	約46%	約47%	約48%	集計中	A-2	約54%
	(ii)	約32%(18年度)	約36%	約38%	約39%	約44%	集計中	A-2	約50%
	(iii)	約25%(18年度)	約29%	約31%	約32%	約33%	集計中	A-2	約39%
	⑧バリアフリー化された路外駐車場の割合	45%(22年度)	37%	41%	45%	47%	集計中	A-2	約58%
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		
業績指標	13 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
			20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		27年度
	①鉄軌道車両	45.7%(21年度)	41.3%	45.7%	49.5%	52.8%	集計中	A-2	約60%
	②ノンステップバス	- (21年度)	-	-	35.5%	38.4%	集計中	B-2	約52%
	③リフト付きバス等	- (21年度)	-	-	3.0%	3.3%	集計中	B-2	約12%
	④福祉タクシー	12,256台(22年度)	10,742台	11,165台	12,256台	13,099台	集計中	A-2	20,000台
	⑤旅客船	18.1%(22年度)	16.4%	18.0%	18.1%	20.6%	集計中	B-2	約34%
	⑥航空機	81.4%(22年度)	64.3%	70.2%	81.4%	86.1%	集計中	A-2	約85%
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		
業績指標	14 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	20年	21年	22年	23年	24年		27年
	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%
	暦年ごとの目標値								

15 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	20年	21年	22年	23年	24年		27年
	16%	16%	-	-	-	-	A-1	23%
暦年ごとの目標値		-	-	-	-	-		

施策の予算額・執行額等 【参考】	区分	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度要求額	
	予算の 状況 (百万円)	当初予算(a)	5,529	44	39	35	
		補正予算(b)	0	0	0	-	
		前年度繰越等(c)	12,482	2,266	0	-	
		合計(a+b+c)	18,011	2,310	39	35	
	執行額(百万円)	14,283	2,150				
	翌年度繰越額(百万円)	2,266	0				
	不用額(百万円)	1,462	161				

※上記のほか、社会資本整備総合交付金等(22年度:22,000億円、23年度:17,539億円、24年度:15,858億円、25年度:19,594億円)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25年6月14日)
-----------------	------------------------

担当部局名	総合政策局 関係局:道路局、住宅局、都市局、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 岩月 理浩)	政策評価実施時期	平成25年8月
-------	---	--------	--------------------------------	----------	---------

**業績指標 12**

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障害者対応型便所を設置した旅客施設の割合、⑤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、⑥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）、⑦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（(i) 園路及び広場、(ii) 駐車場、(iii) 便所）、⑧バリアフリー化された路外駐車場の割合

評 価	
①A-2	①目標値：約87%（平成27年度） 実績値：81%（平成24年度） 初期値：77%（平成23年度）
②A-2	②目標値：約85%（平成27年度） 実績値：81%（平成23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：93%（平成23年度） 初期値：89%（平成21年度）
④A-2	④目標値：約88%（平成27年度） 実績値：78%（平成23年度） 初期値：75%（平成22年度）
⑤A-1	⑤目標値：約54%（平成27年度） 実績値：50%（平成23年度） 初期値：47%（平成21年度）
⑥A-1	⑥目標値：22%（平成27年度） 実績値：18%（平成23年度） 初期値：14%（平成21年度）
⑦	⑦(i) 目標値：約54%（平成27年度） 実績値：約48%（平成23年度） 初期値：約47%（平成22年度）
(i) A-2	(ii): 目標値：約50%（平成27年度） 実績値：約44%（平成23年度） 初期値：約32%（平成18年度）
(ii) A-2	(iii): 目標値：約39%（平成27年度） 実績値：約33%（平成23年度） 初期値：約25%（平成18年度）
(iii) A-2	⑧目標値：約58%（平成27年度） 実績値：47%（平成23年度） 初期値：45%（平成22年度）
⑧A-2	

**(指標の定義)**

①「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。以下「バリアフリー法」という。）に規定する特定道路（※）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＝

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

※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）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＝

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

※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（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、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＝

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

④障害者対応型便所を設置した旅客施設の割合

便所を設置している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、航空旅客ターミナル）のうち、公共交通移動等円滑化基準第13条から第15条までに掲げる基準に適合し、障害者対応型便所を設置したものの割合。

障害者対応型便所を設置した旅客施設の割合＝

$$\frac{\text{公共交通移動等円滑化基準第13条から第15条までを満たした便所を設置した1日あたりの平均的な利用者数が3,000人以上の旅客施設数}}{\text{便所を設置している1日あたりの平均的な利用者数が3,000人以上の旅客施設数}}$$

⑤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。

（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＝

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

⑥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

⑦バリアフリー法に規定する特定公園施設（注5）である園路及び広場、駐車場、便所が設置された都市公園のうち、各施設が都市公園移動等円滑化基準（注6）に適合した都市公園の割合。

（注5）バリアフリー法に基づき、同法政令で定める移動等円滑化が必要な公園施設

（注6）「移動等円滑化のために必要な特定公園施設の設置に関する基準を定める省令（平成18年国土交通省令第115号）」で定める特定公園施設の移動等円滑化のための基準

⑧バリアフリー法に規定する特定路外駐車場（注7）のうち、路外駐車場移動等円滑化基準（注8）に適合した路外駐車場の割合。

（注7）駐車場の用に供する部分が500㎡以上、かつその利用に対して料金を徴収している路外駐車場のうち、道路付属物であるもの、公園施設であるもの、建築物であるもの、建築物に付随しているものを除いた駐車場。

（注8）「移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の設置に関する基準を定める省令」（平成18年国土交通省令第112号）で定める特定路外駐車場の移動等円滑化のための基準。

（分子）＝路外駐車場移動等円滑化基準に適合した路外駐車場の数

（分母）＝特定路外駐車場の数

（目標設定の考え方・根拠）

①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年度までの目標値（約100%）を設定している。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。

②③④移動等円滑化の促進に関する基本方針において、平成32年度までに1日あたりの平均的な利用者数が3,000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（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。

⑤移動等円滑化の促進に関する基本方針（国土交通大臣告示）において、平成32年度までの目標値（約60%）を設定している。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。

⑥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、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案分し、平成27年度末までの数値を形式的に設定したもの。

⑦移動等円滑化の促進に関する基本方針において、平成32年度までに園路及び広場約60%、駐車場約60%、便所約45%を移動等円滑化することとしている。これを踏まえ、平成32年度までの中間年である平成27年度に目標の5割以上を達成することとして、園路及び広場については約54%、駐車場については約50%、便所については約39%に設定したもの。

⑧移動等円滑化の促進に関する基本方針において、平成32年度までに路外駐車場の70%を移動等円滑化することとしている。これを踏まえ、平成32年度までの中間年である平成27年度に目標の5割以上を達成することとして約58%に設定したもの。

**（外部要因）**

- ②③④旅客施設の構造等
- ⑤⑥経済状況等による新規建築物着工数等

**（他の関係主体）**

- ①⑦地方公共団体（事業主体）
- ②③④地方公共団体（事業主体）、公共交通事業者（事業主体）
- ⑤⑥地方公共団体（事業主体）、建築事業者（事業主体）
- ⑧路外駐車場管理者

**（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）】**

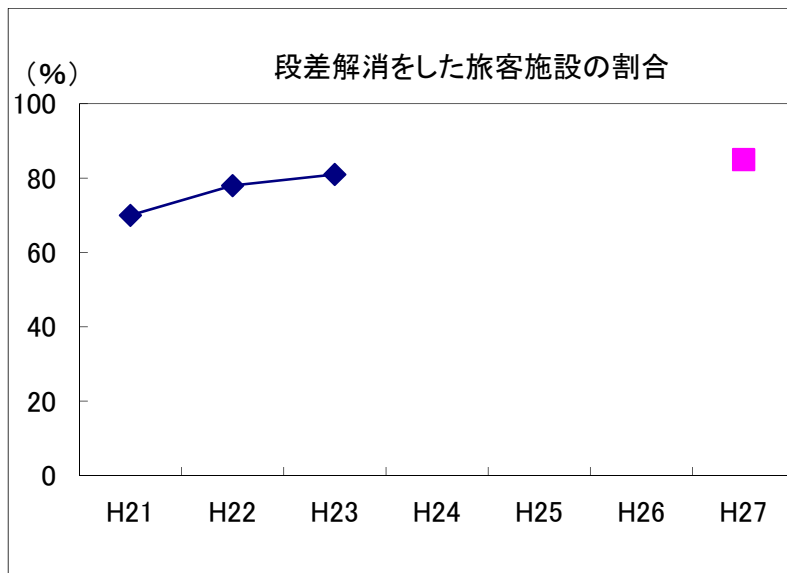
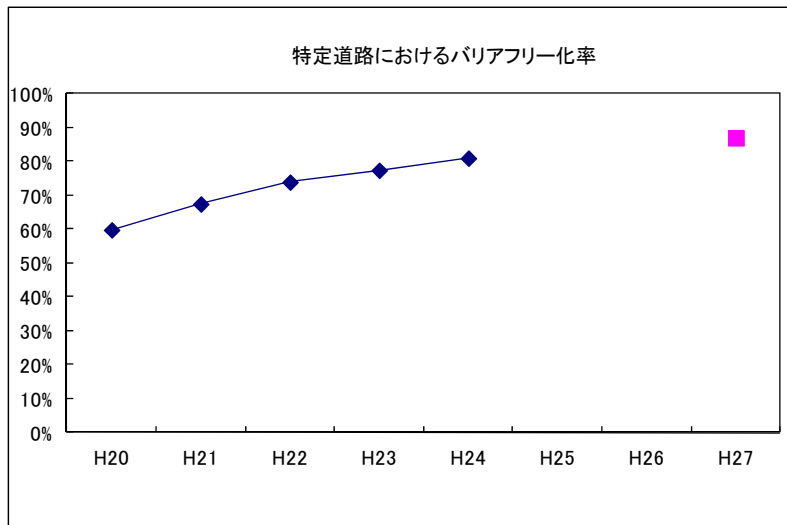
- ・社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第3章に記述あり」

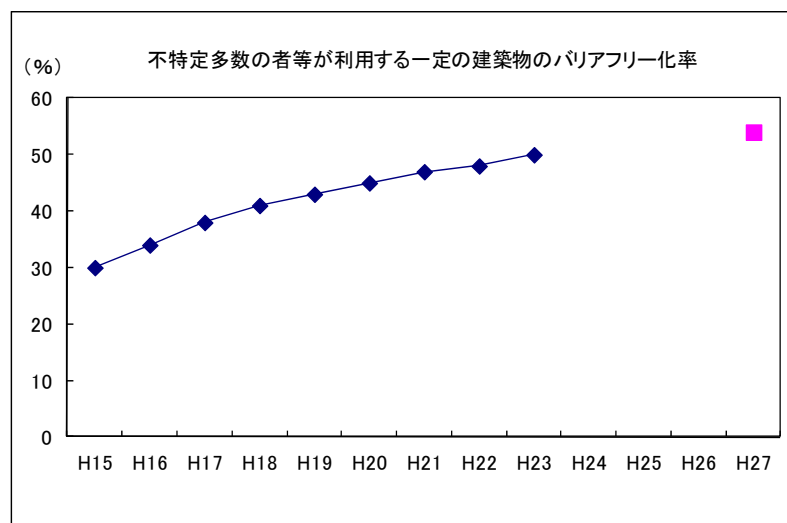
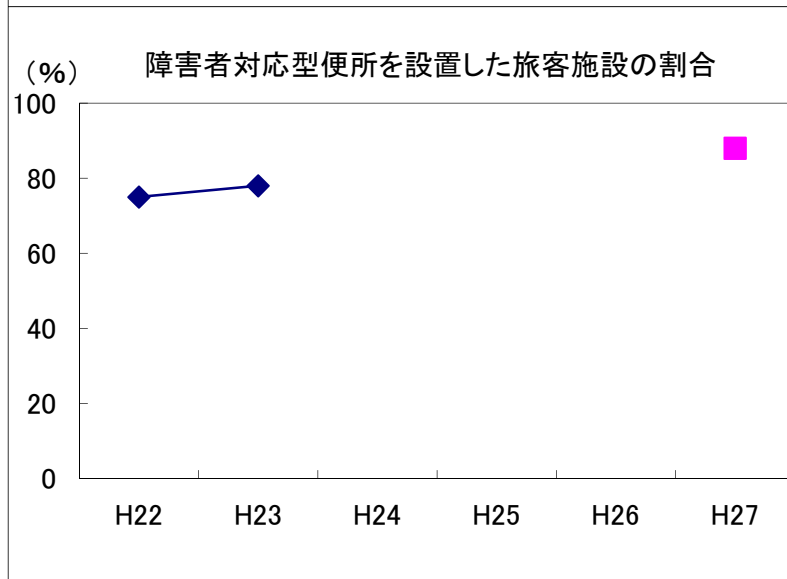
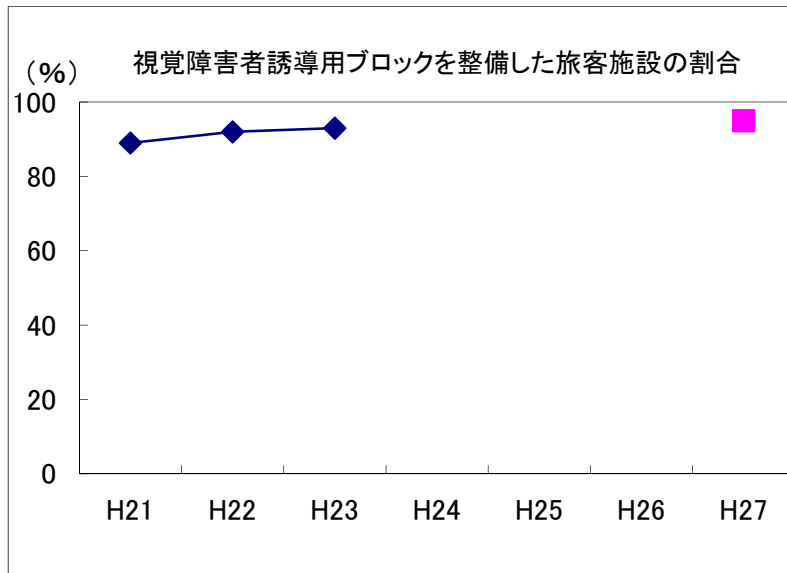
**【その他】**

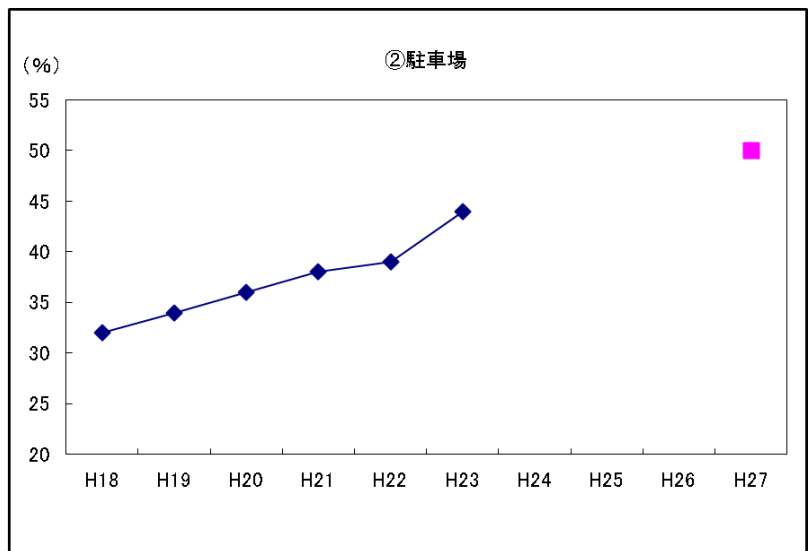
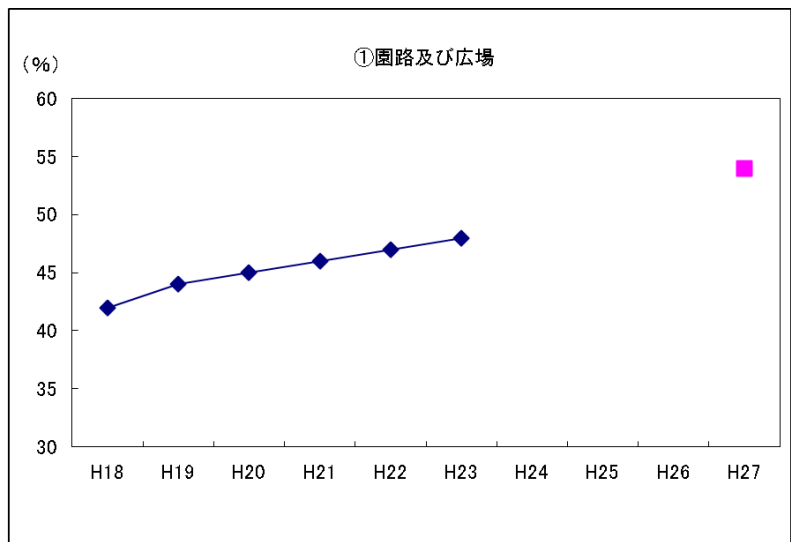
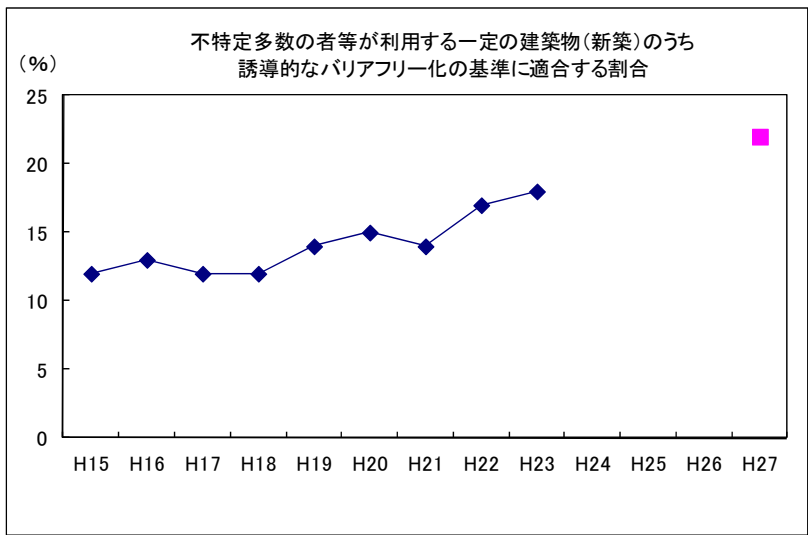
なし

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）
H20	H21	H22	H23	H24	
60%	67%	74%	77%	81%	
過去の実績値（②段差解消をした旅客施設の割合）					（年度）
H20	H21	H22	H23	H24	
—	70%	78%	81%	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）
H20	H21	H22	H23	H24	
—	89%	92%	93%	集計中	
過去の実績値（④障害者対応型便所を設置した旅客施設の割合）					（年度）
H20	H21	H22	H23	H24	
—	67%	75%	78%	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のバリアフリー化率）					（年度）
H20	H21	H22	H23	H24	
46%	47%	48%	50%	集計中	

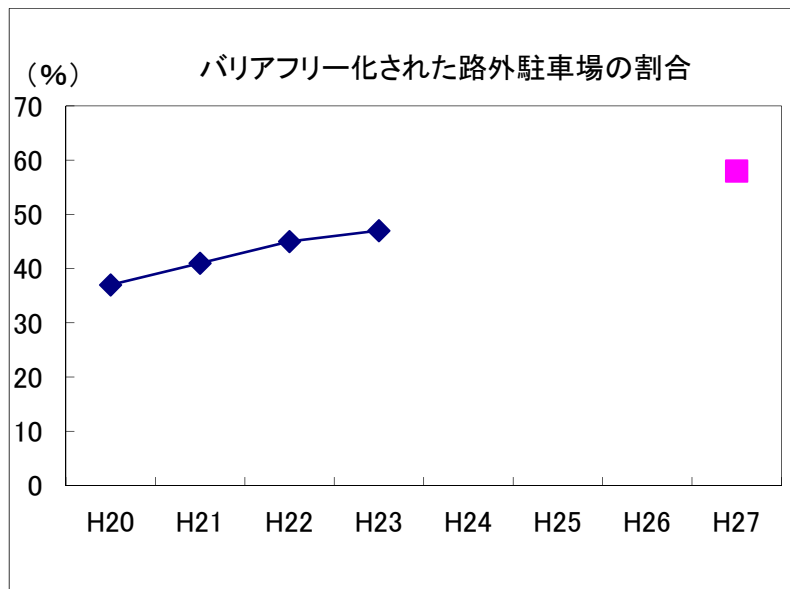
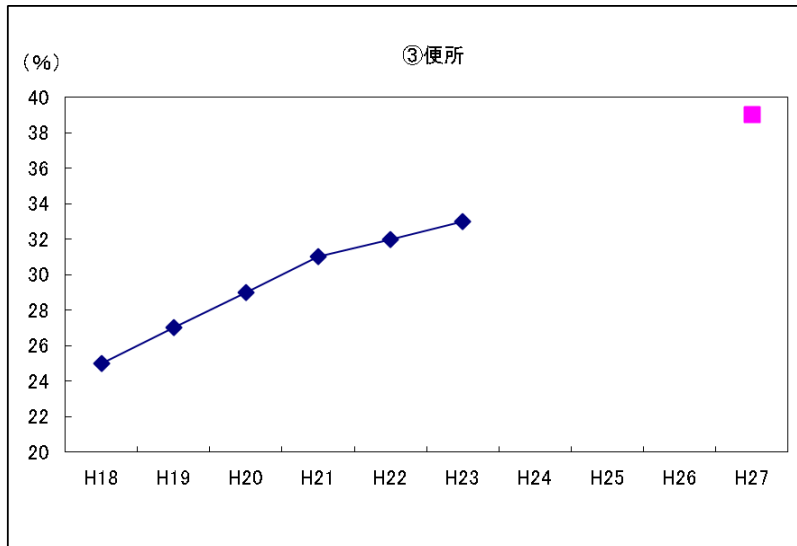
過去の実績値 (⑥不特定多数の者等が利用する一定の建築物(新築)のうち誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合) (年度)				
H20	H21	H22	H23	H24
15%	14%	17%	18%	集計中
過去の実績値 (⑦園路及び広場、駐車場、便所がバリアフリー化された都市公園の割合)				
(i) 園路及び広場				
H20	H21	H22	H23	H24
約45%	約46%	約47%	約48%	集計中
(ii) 駐車場				
約36%	約38%	約39%	約44%	集計中
(iii) 便所				
約29%	約31%	約32%	約33%	集計中
過去の実績値 (⑧バリアフリー化された路外駐車場の割合)				
H20	H21	H22	H23	H24
37%	41%	45%	47%	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 13,251億円（国費）及び社会資本整備総合交付金 14,395億円（国費）等の内数（平成24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 332億円の内数（平成24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 1,685億円の内数（平成24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 1.44兆円の内数（平成24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、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 1.44兆円の内数（平成24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 206億円の内数（平成24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、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 0.3億円（平成24年度）
  - ・都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業による支援の実施 (◎)  
「都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業計画」において、都市公園のバリアフリー化等の目標を定めた地方公共団体に対して、複数の都市公園におけるバリアフリー化対策等の施設整備を緊急かつ重点的に支援する。  
予算額：社会資本整備総合交付金14,395億円（国費）及び内閣府計上の地域自主戦略交付金6,754億円（国費）及び沖縄振興公共投資交付金771億円（国費）の内数（平成24年度）
  - ・路外駐車場のバリアフリー化の推進  
バリアフリー法を踏まえ、高齢者や障害者等の移動及び施設利用の利便性等の向上促進について自治体等を対象とした担当者会議や講習会等において周知徹底することで、路外駐車場のバリアフリー化を推進する。
- (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
  - ・特定道路におけるバリアフリー化率は平成23年度から平成24年度にかけて4%増加しており、このトレンドを延長すると、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23年度にかけて11%増加しており、このトレンドを延長すると、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。
- 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23年度にかけて4%増加しており、このトレンドを延長すると、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。
- ④ 障害者対応型便所を設置した旅客施設の割合
  - ・障害者対応型便所を設置した旅客施設の割合は平成21年度から平成23年度にかけて11%増加しており、このトレンドを延長すると、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。
- ⑤ 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20年度から平成23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。
- ⑥ 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6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23年（4,770件）へと着実に増加している。
- ⑦ 平成23年度の実績値は、園路及び広場が約48%、駐車場が約44%、便所が約33%であり、目標値の達成に向けて順調に推移している。
- ⑧ 平成23年度については約47%となっており、前年度比+2%と順調に推移している。

###### (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、④ 障害者対応型便所を設置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9月末現在275市町村により395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。

- ⑤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、バリアフリー法においても引き続き的確な運用が行われている。
- ⑥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。
- ⑦地方公共団体におけるバリアフリー化への取組みに対し、都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業を含めた都市公園整備に対する補助事業により支援を実施した。また、平成24年3月に「都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン」を改訂し、情報提供・利用支援等のソフト面からもより一層推進している。
- ⑧バリアフリー法の趣旨を周知徹底することで、路外駐車場のバリアフリー化を推進している。

#### 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、順調に推移しているため、「A」と評価した。引き続き、平成27年度の目標達成に向け、特定道路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。
  - 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、障害者対応型便所を設置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。
  - ⑤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23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。
    - ・平成24年度に「高齢者・障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計基準」を改訂し、前回改訂時から蓄積された知見等を反映させ、バリアフリー設計の考え方や基準の適方法等を紹介することで、設計や審査の現場等で活用されている。
    - ・今後も下記の通り、更なるバリアフリー化の促進を図ることとしている。
    - ・以上を踏まえ、「1」（施策の改善等を検討）と位置付けることとした。
  - ⑥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、当該年度限りとなっ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。

- ・平成24年度に「高齢者・障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計基準」を改訂し、前回改訂時から蓄積された知見等を反映させ、バリアフリー設計の考え方や基準の適法方法等を紹介することで、設計や審査の現場等で活用されている。
  - ・今後も下記の通り、更なるバリアフリー化の促進を図ることとしている。
  - ・以上を踏まえ、「1」（施策の改善等を検討）と位置付けることとした。
- ⑦業績指標は、目標値の達成に向けて順調に推移している。今後も緊急かつ計画的に都市公園のバリアフリー化に係る支援を実施していくこととし、A-2と評価した。
- ⑧バリアフリー化された路外駐車場の割合
- ・業績指標は、目標達成に向けて順調に推移している。
  - ・引き続き、バリアフリー法の趣旨を駐車場担当者会議などで周知徹底し、路外駐車場のバリアフリー化を推進する。
  - ・以上から、A-2と評価した。

**平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項**

(平成25年度)

- ・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。(⑥)
- ・容積率の算定の特例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。(⑥)
- ・平成24年度に改訂された「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、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引き続き行うことで、更なるバリアフリー化の促進を図る。(⑤⑥)

(平成26年度以降)

- ・都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業が平成21年度から5箇年間に限定されているため、事業の延伸を含め検討する必要がある。(⑦)

**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 岩月 理浩）  
 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）  
 都市局公園緑地・景観課（課長 舟引 敏明）  
 都市局街路交通施設課（課長 清水 喜代志）
- 関係課：住宅局市街地建築課（課長 杉藤 崇）  
 大臣官房官庁営繕部計画課（課長 川元 茂）  
 大臣官房官庁営繕部整備課（課長 永島 潮）  
 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 潮崎 俊也）  
 自動車局総務課企画室（室長 金子 修久）  
 海事局内航課（課長 大石 英一郎）  
 港湾局技術企画課技術監理室（室長 遠藤 仁彦）  
 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 久保田 雅晴）  
 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24-⑤)

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、無電柱化を進め、その際、道路の新設又は拡幅と同時に電線共同溝整備を実施するなどコスト縮減に努め、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る。業績指標については順調かつ着実に推移しているところである。</p> <p>今後も道路法の改正を踏まえた無電柱化の更なる推進等、施策の改善も含め、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図る。</p>

業績指標	21 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
		23年度	20年度	21年度	22年度	23年度		24年度
		15%	13.2%	13.4%	14.0%	15.0%	15.3%	A-1
	年度ごとの目標値		—		—		—	
	22 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	20年度	21年度	22年度	23年度		24年度
10.5%		—	9.9%	10.5%	14.7%	19.7%	A-1	15%
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	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度要求額	
	予算の状況(百万円)	当初予算(a)	146,901	140,773	134,765	136,032	
			<336,437>	<322,075>	<309,863>	<225,529>	
		補正予算(b)	11,364	21,885	15,805	—	
			<4,041>	<10,012>	<13,783>	—	
	前年度繰越等(c)	63,983	52,368	45,659	—		
		<9,591>	<66,033>	<91,625>	—		
	合計(a+b+c)	222,247	215,026	196,229	136,032		
		<350,069>	<398,119>	<415,270>	<225,529>		
	執行額(百万円)	168,371	165,330				
	<250,880>	<270,243>					
翌年度繰越額(百万円)	52,368	46,877					
	<66,032>	<84,328>					
不用額(百万円)	1,508	2,819					
	<33,157>	<43,549>					

※上記のほか、社会資本整備総合交付金等(22年度:22,000億円、23年度:17,539億円、24年度:15,858億円、25年度:19,594億円)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25年6月14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25年8月
-------	-----------------	--------	--	----------	---------

**業績指標 2 1**

市街地等の幹線道路の無電柱化率

**評 価**

A - 1	目標値： 18%（平成28年度） 実績値： 15.3%（平成24年度） 初期値： 15%（平成23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 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)**

H21年度以降の整備完了延長の平均で推移するものとして設定。

**(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）
- ・道路法等の一部を改正する法律（平成25年法律33号）

**【閣決（重点）】**

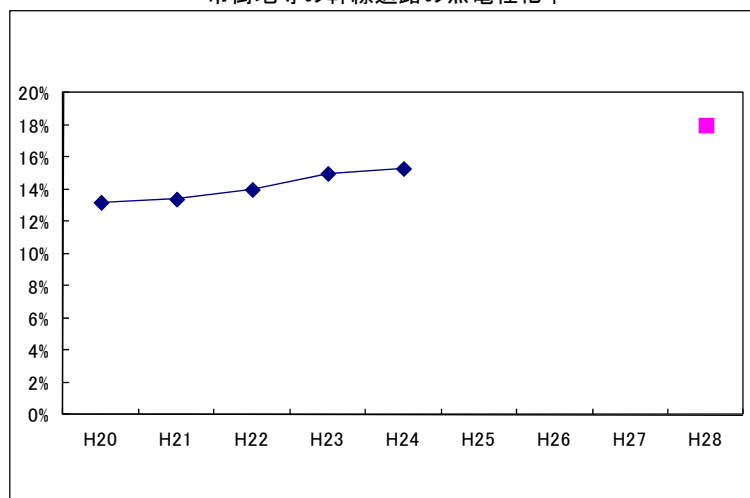
- ・社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）第3章に記述あり

**【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）
- ・防災基本計画（平成24年9月6日中央防災会議作成）

過去の実績値					(年度)
H20	H21	H22	H23	H24	
13.2%	13.4%	14.0%	15.0%	15.3%	

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 13,251 億円（国費）及び社会資本整備総合交付金 14,395 億円（国費）等の内数（平成 24 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）

平成 24 年度末における市街地等の幹線道路の無電柱化率は 15.3% であり、トレンドを勘案すると、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。

#### （事務事業の実施状況）

安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成や観光振興、道路の防災性の向上等を図るため、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順調に推移しており、平成 28 年度の目標達成に向け、制度の改善等を含めた更なる推進を図ることから、「A-1」と位置付けることとした。

## 平成 25 年度以降における新規の取組みと見直し事項

#### （平成 25 年度）

道路法の改正等を踏まえ、緊急輸送路など防災上重要な経路を構成する道路における物件等の占用禁止・制限と併せた無電柱化の推進。

#### （平成 26 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24-⑮)

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	「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、緊急輸送道路上の橋梁の耐震化を始めとする防災対策を行ってきたところである。業績指標については、一部を除き、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	87 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
		23年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		28年度
		76%	41%	54%	63%	76%	89%	A-2	概ね100%
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-		/
	88 道路交通による事故危険箇所の死傷事故抑止率	初期値	実績値					評価	目標値
		-	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		28年度
		-	-	-	-	-	-	N-2	約3割抑止
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-		/
	89 緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率	初期値	実績値					評価	目標
		22年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		28年度
		77%	-	-	77%	78%	集計中	A-2	82%
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-		/
	90 通学路※の歩道整備率 ※交通安全施設等整備事業の推進に関する法律第3条で指定された道路における通学路	初期値	実績値					評価	目標
		22年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		28年度
		51%	50%	51%	51%	52%	集計中	A-2	約6割
	年度ごとの目標値	/	-	0	-	-	-		/
	91 道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率	初期値	実績値					評価	目標
		22年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		28年度
		54%	-	-	54%	56%	集計中	A-2	68%
	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	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度要求額
		当初予算(a)	440,122 〈1,265,501〉	425,835 〈1,258,226〉	465,551 〈1,308,275〉	457,864 〈1,211,867〉
補正予算(b)	19,640 〈126,982〉	96,924 〈192,983〉	174,472 〈431,219〉	-	/	
前年度繰越等(c)	184,271 〈64,296〉	146,295 〈334,694〉	194,238 〈457,927〉	-	/	
合計(a+b+c)	644,034 〈1,456,779〉	669,055 〈1,785,903〉	834,260 〈2,197,421〉	457,864 〈1,211,867〉	/	
執行額(百万円)	507,356 〈1,087,916〉	507,256 〈1,302,387〉	/	/	/	
翌年度繰越額(百万円)	126,743 〈323,373〉	157,736 〈430,099〉	/	/	/	
不用額(百万円)	9,935 〈45,490〉	4,063 〈53,417〉	/	/	/	

※上記のほか、社会資本整備総合交付金等(22年度:22,000億円、23年度:17,539億円、24年度:15,858億円、25年度:19,594億円)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25年6月14日)
-----------------	------------------------

担当部局名	道路局	作成責任者名	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道・防災課 道路保全企画室(室長 土井 弘夫)</li> <li>・国道・防災課 道路防災対策室(室長 前田 博一)</li> <li>・環境安全課 道路交通安全対策室(室長 阿部 信)</li> </ul>	政策評価実施時期	平成25年8月
-------	-----	--------	---	----------	---------



**業績指標 87**

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28年度） 実績値：89%（平成24年度） 初期値：76%（平成23年度）
-----	--

**(指標の定義)**

全国の15m以上の道路橋（約18万橋）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28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183回国会施政方針演説（平成25年2月28日）  
 「徹底した防災・減災対策、老朽化対策を進め、国民の安全を守ります。」

**【閣議決定】**

- ・日本再生戦略（平成24年7月31日）  
 「社会資本の適確な維持管理・更新等が不可欠であり、長寿命化計画の策定推進等による戦略的な取組を推進する。」
- ・道路法等の一部を改正する法律（平成25年法律33号）  
 「5. 道路管理者は、予防保全の観点から踏まえ道路の点検を行うべきことを明確化する。」  
 「8. 国土交通大臣による道路の維持又は修繕の実施状況に関する調査ができることを明確化する。」

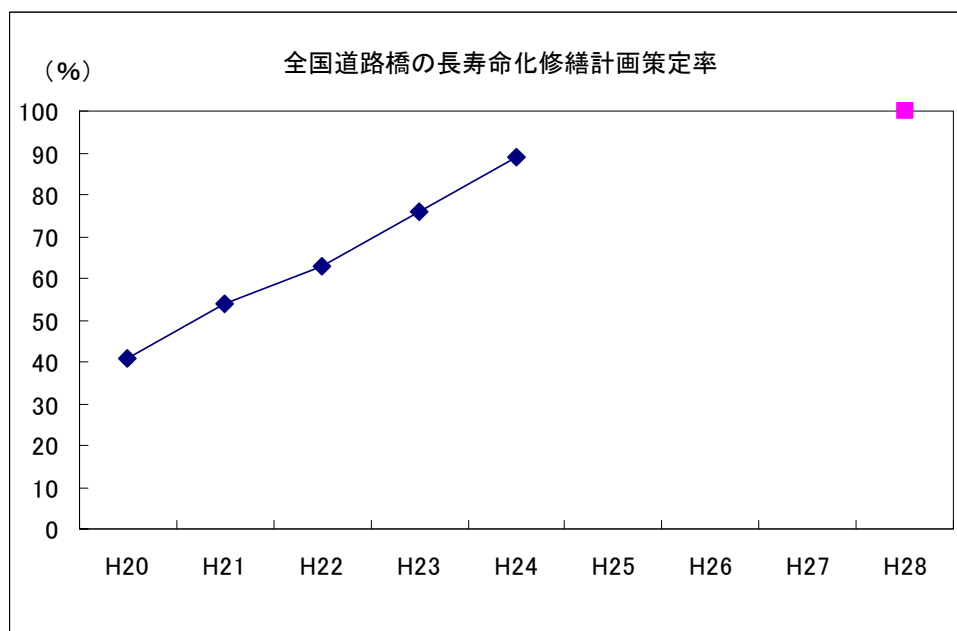
**【閣決（重点）】**

社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第2章及び第3章に記載あり」

**【その他】**

なし

過去の実績値					(年度)
H20	H21	H22	H23	H24	H24
41%	54%	63%	76%	89%	



## 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13,251億円(国費)及び社会資本整備総合交付金14,395億円(国費)の内数(平成24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23年度76%から平成24年度89%と向上している。
- ・平成24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98%、政令市管理道で98%が策定されており、市区町村管理道(政令市道を除く)においては、79%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24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23年度の実績値76%から平成24年度の実績値89%と向上しており、特に市区町村管理道(政令市道を除く)の長寿命化修繕計画策定率が51%から79%と計画策定率が上がっていることから、目標達成に向け成果を示している。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。以上の観点から、「A-2」としている。

## 平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

#### (平成25年度)

下記の内容を含む道路法の改正等を行い、予防保全の観点も踏まえて道路の点検を行うべきことを明確化する。

- ・道路管理者は、予防保全の観点を踏まえ道路の点検を行うべきことを明確化する。
- ・国土交通大臣による道路の維持又は修繕の実施状況に関する調査ができることを明確化する。

#### (平成26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 88**

道路交通による事故危険箇所の死傷事故抑止率

**評価**

N-2	目標値：約3割抑止（平成28年度） 実績値：—（平成24年度） 初期値：—
-----	---

**(指標の定義)**

道路交通による事故危険箇所（※）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＝

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

※事故の発生割合の高い区間や潜在的な危険区間のうち、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。

**(目標設定の考え方・根拠)**

社会資本整備重点計画（平成15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割の目標を達成していることから、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計画（平成20年度～平成24年度）と同様に約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171回国会施政方針演説（平成21年1月28日）

「昨年の交通事故死者数は、五千百人余りとなり、昭和45年のピーク時に比べ、三分の一以下に減らすことができました。今後十年間で、更に半減させます。」

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24年8月31日）「第2章及び第3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**

(年度)

H24				
—				

※ 平成25年度の実績値は平成27年度上半期を目処に算定する予定

**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：13,251億円（国費）、社会資本整備総合交付金14,395億円（国費）等の内数（平成24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25年度に新たな事故危険箇所を指定するため、新たな事故危険箇所による死傷事故抑止率は、平成25年

度以降の対策実施完了後に算定されるため、現時点では、判断できない。

**(事務事業の実施状況)**

事故危険箇所において、交差点改良等の対策を実施中である。

**課題の特定と今後の取組みの方向性**

平成25年度に新たな事故危険箇所を指定し、事故対策箇所完了後の翌年度以降にとりまとめるものであり、今年度においては評価ができないため、N-2とした。

**平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項**

(平成25年度)

なし

(平成26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 阿部 悟)

関係課： 道路局 国道・防災課 (課長 三浦 真紀)

**業績指標 89**

緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率

**評価**

A-2	目標値：82%（平成28年度） 実績値：78%（平成23年度） 初期値：77%（平成22年度）
-----	---

**（指標の定義）**

緊急輸送道路上に存在する橋梁のうち、損傷のおそれがない橋梁の割合

**（目標設定の考え方・根拠）**

平成22年度の工事完了数で推移するものとして設定

**（外部要因）**

高速道路会社・地方公共団体の取組み状況により影響あり

**（他の関係主体）**

なし

**（重要政策）****【施政方針】**

第183回国会施政方針演説（平成25年2月8日）

「命を守るための「国土強靱（じん）化」が、焦眉（び）の急です。首都直下地震や南海トラフ地震など、大規模な自然災害への備えも急がなければなりません。徹底した防災・減災対策、老朽化対策を進め、国民の安全を守ります。」

**【閣議決定】****【閣決（重点）】**

社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第2章及び第3章に記載あり」

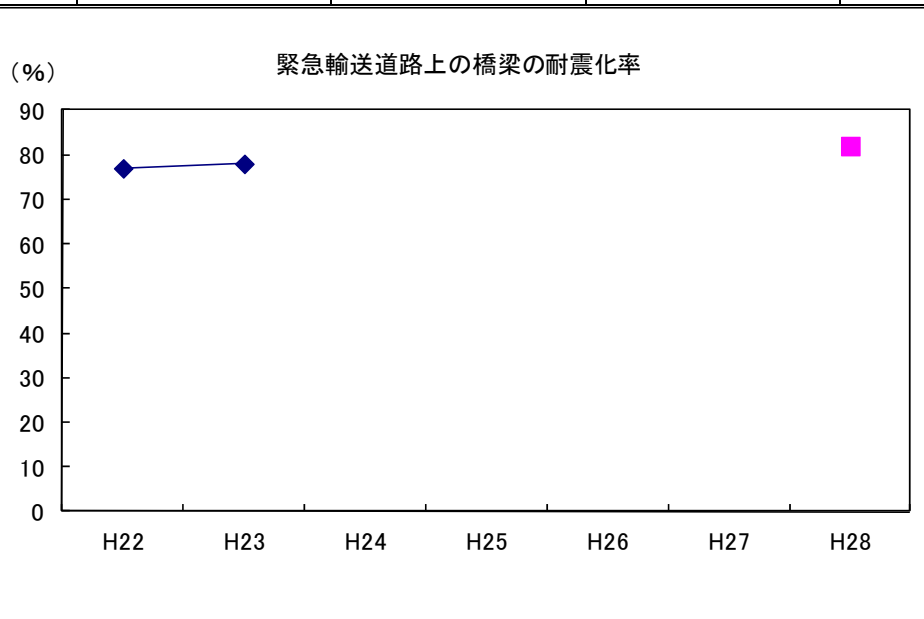
**【その他】**

なし

**過去の実績値**

(年度)

H22	H23	H24		
77%	78%	集計中		

**事務事業の概要****主な事務事業の概要**

大規模地震等の発災時、緊急輸送に必要なルートを中心として、陸海空の各施設の耐震対策を連携させて推進することにより、いち早く人流・物流ルートを確保する。緊急輸送道路等の重要な道路においては、橋梁の耐震対策を推進する (◎)

予算額：道路整備費 13,251 億円（国費）及び社会資本整備総合交付金 14,395 億円（国費）等の内数（平成 24 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）

- ・緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率の実績値については、平成 22 年度約 77% から平成 23 年度約 78% と向上している。
- ・平成 23 年度における耐震化率の実績値について、道路管理者別にみると、高速道路で約 86%、直轄国道で約 75%、地方公共団体管理道路で 75% となっている。

（事務事業の実施状況）

大規模地震等の発災時、緊急輸送道路をいち早く確保するため、平成 24 年度においても橋梁の耐震補強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

業績指標については、平成 22 年度約 77% から平成 23 年度約 78% と向上しており、順調に推移しているため、A-2 と評価した。

#### 平成 25 年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成 25 年度）

- ・なし

（平成 26 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 道路防災対策室（室長 前田 陽一）

関係課：該当なし

業績指標 90

通学路の歩道整備率

評価

A-2	目標値：約6割（平成28年度） 実績値：52%（平成23年度） 初期値：51%（平成22年度）
-----	---

(指標の定義)

交通安全施設整備事業の推進に関する法律第3条に基づき指定された道路における通学路のうち、歩道整備済み（簡易整備（※）を含む）の道路延長の割合

通学路の歩道整備率 = 通学路延長のうち、歩道整備済（簡易整備を含む）の道路延長 ÷ 通学路延長

※簡易整備：歩行者の安全確保のための防護柵設置、道路端のカラー舗装など簡易な方法による整備

※H25.3指定の通学路に対する整備率を対象とする。

(目標設定の考え方・根拠)

H22の実績をもとに、歩道設置のほか防護柵の設置やカラー舗装等即効性の高い対策も有効に活用し安全な歩行空間を早期に確保していくことを踏まえ目標値を設定。

(外部要因)

なし

(他の関係主体)

文部科学省、警察庁

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

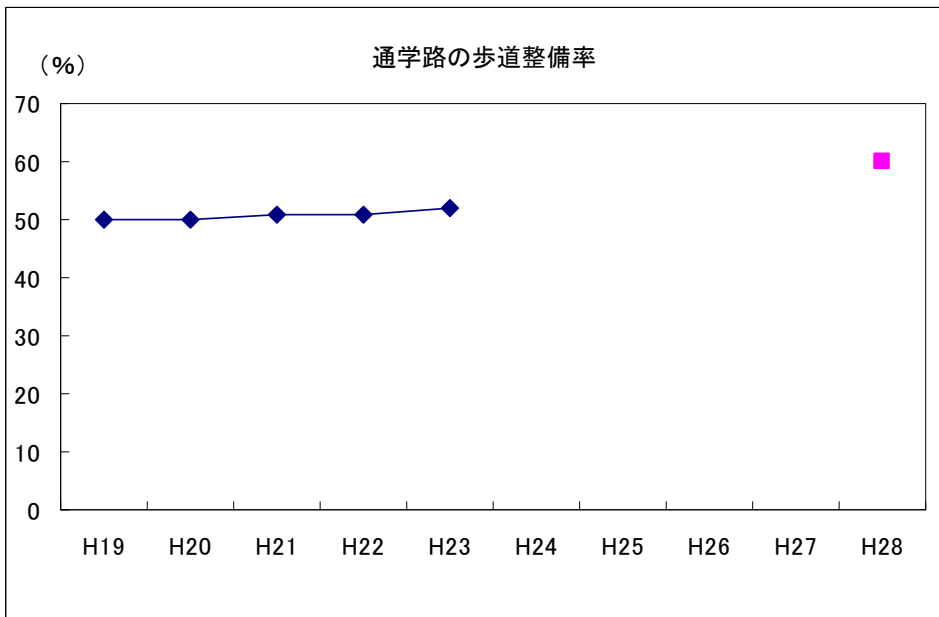
社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第2章及び第3章に記載あり」

【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（※H21.3指定に対する通学路整備率）					(年度)
H20	H21	H22	H23	H24	H24
50%	51%	51%	52%		集計中

※交通安全施設等整備事業の推進に関する法律第3条に基づき指定（平成21年3月3日及び平成22年11月30日指定）された道路における通学路での実績



## 事務事業の概要

### 主な事務事業の概要

交通安全施設等整備事業の推進に関する法律第3条で指定された道路における通学路について、歩道整備及び防護柵の設置等により、通学児童等の安全な歩行空間を確保する。

予算額：13,251億円（国費）、社会資本整備総合交付金14,395億円（国費）等の内数（平成24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）

H21指定通路の歩道整備率については、平成23年度から平成24年度にかけて増加しており、このトレンドから推測すると、目標年度に目標値を達成すると見込まれる。

#### （事務事業の実施状況）

平成25年3月に交通安全施設等整備事業の推進に関する法律第3条に基づき指定された道路における通学路について、現在、歩道整備及び防護柵の設置等による安全対策を実施中である。

平成24年度に、文部科学省、警察庁と連携し、全国の公立小学校及び公立特別支援学校小学部の通学路について、交通安全の確保に向けた緊急合同点検を実施し、この結果に基づいて、道路管理者等が実施する対策が着実に進むよう、必要な支援を行っており今後歩道整備が進んでいく見込みである。

### 課題の特定と今後の取組みの方向性

平成24年度実績値については、平成25年度下半期を目途に算定する見込みであるが、H21指定通学路の歩道整備率については、順調に推移していることより、引き続き、平成28年度の目標達成に向けた対策を実施する。以上を踏まえ、A-2と評価した。

今後も、通学路やバス停周辺の歩道整備等を重点的に実施し、通学路における歩道等の整備を概成する。また、引き続き、平成24年度の緊急合同点検結果に基づく対策に対する必要な支援等を実施する。

## 平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

### （平成25年度）

なし

### （平成26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 阿部 悟）

関係課： 道路局 国道・防災課（課長 三浦 真紀）



**業績指標 9 1**

道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率

**評 価**

A-2	目標値：68%（平成28年度） 実績値：56%（平成23年度） 初期値：54%（平成22年度）
-----	---

**（指標の定義）**

H8 防災総点検、H18 防災点検等により災害のおそれのある箇所（要対策箇所）のうち幹線道路※における対策完了箇所数の割合

※幹線道路：高速道路、直轄国道、補助国道

**（目標設定の考え方・根拠）**

平成22年度の要対策箇所の対策完了箇所数で推移するものとして設定

**（外部要因）**

地方公共団体の取組み状況により影響あり

**（他の関係主体）**

なし

**（重要政策）**

**【施政方針】**

第183回国会施政方針演説（平成25年2月8日）「命を守るための「国土強靱（じん）化」が、焦眉（び）の急です。首都直下地震や南海トラフ地震など、大規模な自然災害への備えも急がなければなりません。徹底した防災・減災対策、老朽化対策を進め、国民の安全を守ります。」

**【閣議決定】**

なし

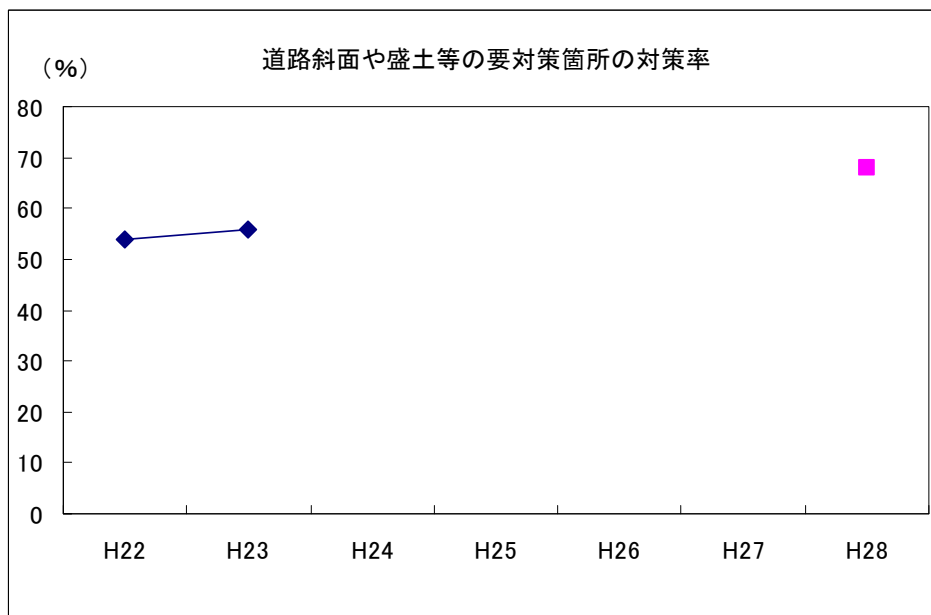
**【閣決（重点）】**

社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第2章及び第3章に記載あり」

**【その他】**

なし

過去の実績値				（年度）
H22	H23	H24		
54%	56%	集計中		



## 事務事業の概要

### 主な事務事業の概要

人流・物流の停滞等による国民生活への深刻な影響の回避の観点から、道路斜面や盛土等の防災対策を推進する(◎)  
予算額：道路整備費13,251億円(国費)及び社会資本整備総合交付金14,395億円(国費)等の内数(平成24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)

- 道路斜面や盛土の防災対策の実測値については、平成22年度約54%から平成23年度約56%と向上している。
- 平成23年度における道路斜面、盛土等の防災対策の実績値について、道路管理者別にみると、高速道路で約99%、直轄国道で約67%、地方公共団体管理道路で45%となっている。

#### (事務事業の実施状況)

人流・物流の停滞等による国民生活への深刻な影響の回避のため、平成24年度においても道路斜面や盛土等の防災対策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

業績指標については、平成22年度約54%から平成23年度約56%と向上しており、順調に推移しているため、A-2と評価した。

## 平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

### (平成25年度)

- なし

### (平成26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 道路防災対策室(室長 前田 陽一)  
関係課：該当なし

# 施策目標個票

(国土交通省24-22)

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	「順調である」
	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順調かつ着実に推移しているところである。 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	117 三大都市圏環状道路整備率	初期値	実績値					評価	目標値
		23年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		28年度
		56%	53%	54%	56%	56%	58%	A-2	約75%
	年度ごとの目標値		/	-	-	-	-	/	
	118 道路による都市間速達性の確保率※(※主要都市等を結ぶ都市間リンクのうち都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの。60km/hが確保されている割合)	初期値	実績値					評価	目標値
		22年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		28年度
46%				46%	47%	集計中	A-2	約50%	
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	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度要求額
	予算の状況(百万円)	当初予算(a)	688,357 〈1,009,064〉	679,462 〈1,016,151〉	831,100 〈1,078,412〉	868,488 〈986,338〉
補正予算(b)		103,239 〈122,941〉	143,767 〈182,971〉	189,852 〈417,437〉	-	/
前年度繰越等(c)		330,774 〈63,007〉	256,305 〈275,524〉	226,416 〈372,030〉	-	/
合計(a+b+c)		1,122,370 〈1,195,012〉	1,079,534 〈1,474,647〉	1,247,368 〈1,867,879〉	868,488 〈986,338〉	/
執行額(百万円)	858,982 〈889,233〉	843,148 〈1,076,859〉	/	/	/	
翌年度繰越額(百万円)	256,816 〈264,203〉	231,681 〈351,499〉	/	/	/	
不用額(百万円)	6,572 〈41,576〉	4,705 〈46,288〉	/	/	/	

※上記のほか、社会資本整備総合交付金等(22年度:22,000億円、23年度:17,539億円、24年度:15,858億円、25年度:19,594億円)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25年6月14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25年8月
-------	-----	--------	-----------------------	----------	---------

**業績指標 117**  
三大都市圏環状道路整備率

**評価**

A-2	目標値：約75%（平成28年度） 実績値：58%（平成24年度） 初期値：56%（平成23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  

$$= \frac{\text{三大都市圏における環状道路の供用延長}}{\text{三大都市圏における環状道路の計画延長}}$$

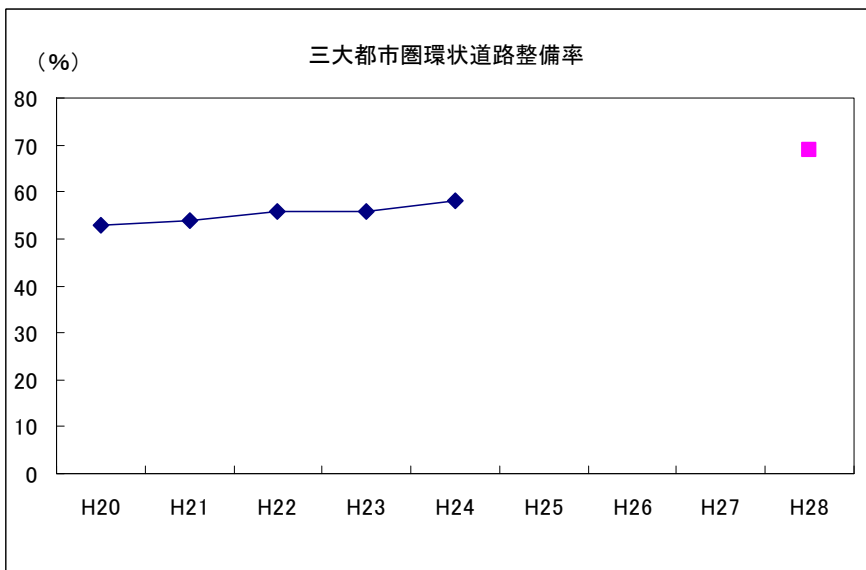
**(目標設定の考え方・根拠)**  
 平成28年度の目標については、高速道路会社と（独）日本高速道路保有・債務返済機構が締結した協定や、目標宣言プロジェクトにおいて既に供用時期を公表している区間について、供用予定延長を積み上げ

**(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 等）

**(重要政策)**  
**【施政方針】**  
 ・第183回国会施政方針演説（平成25年2月28日）  
 「命を守るための「国土強靱化」が、焦眉の急です。首都直下地震や南海トラフ地震など、大規模な自然災害への備えも急がなければなりません。徹底した防災・減災対策、老朽化対策を進め、国民の安全を守ります。」  
**【閣議決定】**  
 日本再生戦略（平成24年7月31日）  
**【閣決（重点）】**  
 社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第3章に記載あり」  
**【その他】**  
 なし

過去の実績値				(年度)
H20	H21	H22	H23	H24
53%	54%	56%	56%	58%



## 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

首都直下地震等における避難、救援、物資輸送ルートの確保や、迅速かつ円滑な物流の実現、国際競争力の強化、交通渋滞の緩和等を図るため、諸外国の主要都市に比べて整備率が低い三大都市圏環状道路等の整備を推進。(◎)  
予算額：道路整備費 13,251 億円(国費)及び社会資本整備総合交付金 14,395 億円の内数(平成24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24年度は、首都圏中央連絡自動車道(海老名IC～相模原相川IC)、京奈和自動車道(高野口IC～紀北かつらぎIC)、東海環状自動車道(大垣西IC～養老JCT)の計20kmが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、58%である。

#### (事務事業の実施状況)

○平成24年度末供用延長707km  
(平成24年度新規供用延長20km)

### 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24年度末に58%まで向上。平成24年度に首都圏中央連絡自動車道(海老名IC～相模原相川IC)、京奈和自動車道(高野口IC～紀北かつらぎIC)、東海環状自動車道(大垣西IC～養老JCT)の計20kmが供用。トレンドは見込みより低いものの、今後の供用予定の推移を見ると、目標年度には目標値を達成できると見込まれることから、A-2と評価した。

○平成25年度は、首都圏中央連絡自動車道(東金JCT～木更津東IC、茅ヶ崎JCT～寒江北IC、相模原愛川IC～高尾山IC、稲敷IC～神崎IC)、京奈和自動車道(紀北かつらぎIC打田IC)の計86kmの供用を予定し、引き続き、目標値の達成に向けて整備を推進していく。

## 平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

#### (平成25年度)

なし

#### (平成26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 中神 陽一)

**業績指標 118**

道路による都市間速達性の確保率

**評価**

A-2	目標値：約50%（平成28年度） 実績値：47%（平成23年度） 初期値：46%（平成22年度）
-----	--

**(指標の定義)**

主要都市間等※を結ぶ都市間リンクのうち都市間連絡速度（都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの）60km/hが確保されている割合

道路による都市間速達性の確保率

$$= \text{都市間連絡速度60km/h以上の主要都市等を結ぶ都市間リンク数} \div \text{都市間リンクの総数}$$

※主要都市等：都道府県庁所在地、人口10万人以上の都市その他の生活圏中心都市等

**(目標設定の考え方・根拠)**

公表している今後の高規格幹線道路の供用予定等により都市間連絡速度の改善が見込める都市間リンクをもとに設定

**(外部要因)**

高規格幹線道路等の事業進捗 等

**(他の関係主体)**

・NECCO（会社区間の事業進捗 等）

**(重要政策)**

**【施政方針】**

・第183回国会施政方針演説（平成25年2月28日）

「命を守るための「国土強靱化」が、焦眉の急です。首都直下地震や南海トラフ地震など、大規模な自然災害への備えも急がなければなりません。徹底した防災・減災対策、老朽化対策を進め、国民の安全を守ります。」

**【閣議決定】**

日本再生戦略（平成24年7月31日）

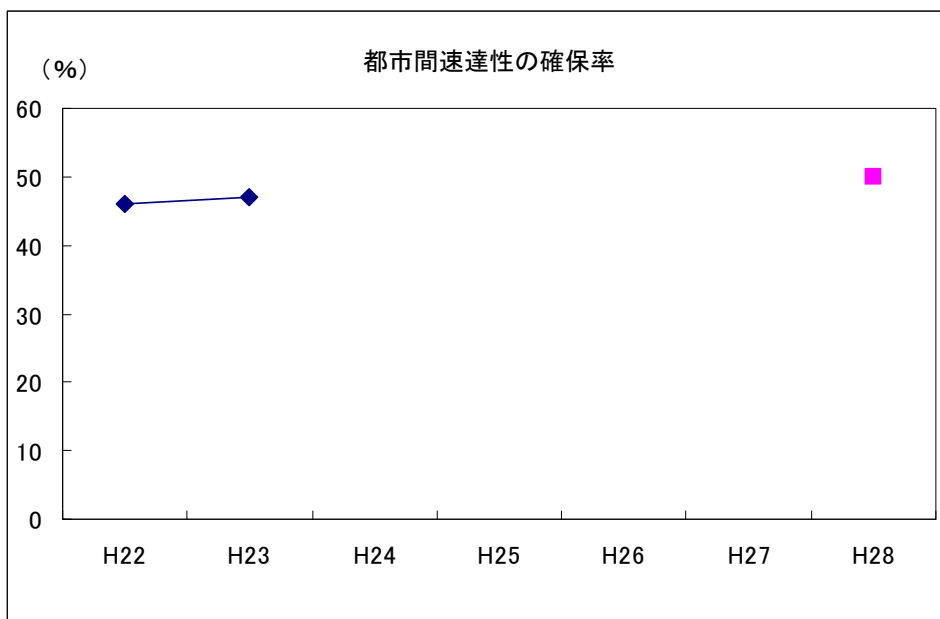
**【閣決（重点）】**

社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第3章に記載あり」

**【その他】**

なし

過去の実績値				(年度)
H22	H23	H24		
46%	47%	集計中		



## 事務事業の概要

### 主な事務事業の概要

高規格幹線道路等の未整備区間の整備

東海・東南海・南海地震への備えや降雨・降雪時の代替ルートの確保、国際競争力の強化、産業の立地・振興等を図るため、主要都市間等を連絡する高規格幹線道路等のうち、未整備の部分の整備を推進し、都市間移動の速達性を高める。(◎)

予算額：道路整備費 13,251億円(国費)及び社会資本整備総合交付金 14,395億円の内数(平成24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)

○業績指標は、平成23年度から平成24年度にかけて1%増加しており、このトレンドを延長すると、目標年度内に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。

#### (事務事業の実施状況)

○平成24年度は、能越自動車道(七尾城山IC～七尾大泊IC)、中部縦貫自動車道(勝山IC～大野IC)、北近畿豊岡自動車道(和田山JCT・IC～八鹿氷ノ山IC)、中国横断自動車道(三次東JCT・IC～吉田掛合IC・大原IC～西粟倉IC)、四国横断自動車道(中土佐IC～四万十町中央IC)、東九州自動車道(蒲江IC～北浦C・須美江IC～北川IC)等の計約193kmが供用。

### 課題の特定と今後の取組みの方向性

○業績指標は、平成23年度から平成24年度にかけて1%増加しており、このトレンドを延長すると、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。引き続き、平成28年度の目標達成に向け、都市間速達性の確保に向けた取組みを実施するため、A-2と評価した。

○平成25年度は、日本海沿岸東北自動車道(IC～IC)、伊豆縦貫自動車道(三島塚原IC～函南塚本IC)、京都縦貫自動車道(大山崎JCT・IC～沓掛IC)、近畿自動車道紀勢線(紀伊長島～海山・三木里～大泊)、中国横断自動車道(吉舎IC～三次東JCT・IC)、山陰自動車道(鳥取IC～鳥取空港IC・赤崎中山IC～名和IC)等の計約95kmが供用を予定し、引き続き、目標値の達成に向けて整備を推進していく。

## 平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)

なし

(平成26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 中神 陽一)

# 施策目標個票

(国土交通省24-⑨)

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	「順調である」
	施策目標の達成状況及び今後の方向性	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、道路網の整備、現道路拡幅、及びバイパス整備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、道路交通の円滑化推進に向け、順調かつ着実に推移しているところである。 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。

業績指標	145 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
		23年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		28年度
		約128万人・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	約124万人・時/日	A-2	約119削減 (約121万人・時/日)
	年度ごとの目標値	—						A-2	—
	146 都市計画道路(幹線道路)の整備率	初期値	実績値					評価	目標値
		21年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		28年度
59%		58.1%	59.1%	60.2%	集計中	H26年度 集計予定	A-2	63%	
年度ごとの目標値	—						A-2	—	

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	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度要求額	
	予算の状況(百万円)	当初予算(a)	405,835 〈1,091,368〉	575,060 〈936,151〉	352,840 〈1,053,482〉	297,205 〈989,979〉	—
		補正予算(b)	52,009 〈124,827〉	△ 80,873 〈182,971〉	173,154 〈417,897〉	—	—
		前年度繰越等(c)	135,258 〈63,007〉	127,062 〈268,661〉	99,281 〈372,030〉	—	—
		合計(a+b+c)	593,102 〈1,279,202〉	621,248 〈1,387,783〉	625,276 〈1,843,410〉	297,205 〈989,979〉	—
	執行額(百万円)	457,828 〈973,423〉	478,149 〈1,032,144〉	—	—	—	
	翌年度繰越額(百万円)	120,367 〈264,203〉	105,464 〈345,772〉	—	—	—	
	不用額(百万円)	14,907 〈41,576〉	37,635 〈9,868〉	—	—	—	

※上記のほか、社会資本整備総合交付金等(22年度:22,000億円、23年度:17,539億円、24年度:15,858億円、25年度:19,594億円)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25年6月14日)
-----------------	------------------------

担当部局名	道路局	作成責任者名	・路政課 (課長 田尻 直人) ・都市局街路交通施設課 (課長 清水 喜代志)	政策評価実施時期	平成25年8月
-------	-----	--------	--	----------	---------



**業績指標 145**

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121万人・時/日）（平成28年度） 実績値：約124万人・時/日（平成24年度） 初期値：約128万人・時/日（平成23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（注）－対策後に踏切通過に要する時間

（注）全国での1日あたりの踏切通過交通量（人数）×踏切での待ち時間

**（目標設定の考え方・根拠）**

今後予定される連続立体交差事業や道路の立体化により削減が見込まれる開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間により設定。

**（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24年8月31日）「第3章に記載あり」

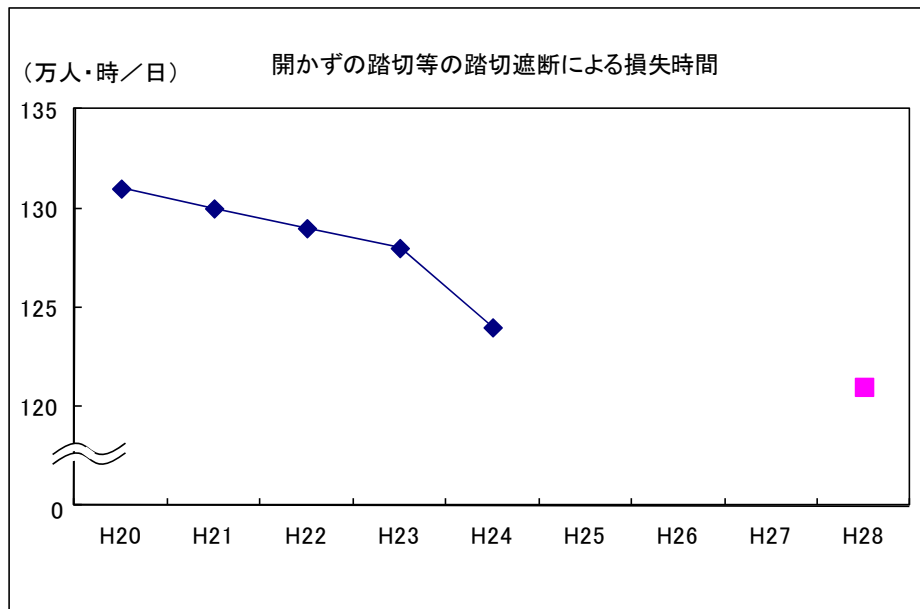
**【その他】**

なし

**過去の実績値**

(年度)

H20	H21	H22	H23	H24
約131 万人・時/日	約130 万人・時/日	約129 万人・時/日	約128 万人・時/日	約124 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(補正除く): 道路整備費 13,251億円(国費)及び社会資本整備総合交付金 14,395億円等の内数(平成24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24年度は、連続立体交差事業等により、260箇所の開かずの踏切等を解消しており、平成23年度の実績値128万人・時/日に対して、平成24年度の実績値は、約124万人・時/日となっている。

(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

- ・ 開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間は、順調に減少している。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。以上を踏まえ、A-2と評価した。

## 平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)

なし

(平成26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 田尻 直人)

関係課: 都市局 街路交通施設課(課長 清水 喜代志)

鉄道局 施設課(課長 江口 秀二)