

政策評価調書（個別票①-1）

【政策ごとの予算額等】

政策名	快適な道路環境等を創造する		評価方式	総合(実績)事業	番号	2-5
歳出予算額（千円）	19年度	20年度	21年度	22年度要求額		
（ 当 初 ）		297,933,229 <2,014,517,000>	236,315,658 <528,467,000>	177,050,112 <413,122,000>		
（ 補 正 後 ）		296,788,925 <1,873,877,540>	260,727,581 <588,574,000>			
前年度繰越額（千円）		96,192,740 <190,457,561>				
予備費使用額（千円）		0				
流用等増△減額（千円）		0				
歳出予算現額（千円）		414,804,127 <2,064,335,101>				
支出済歳出額（千円）		318,596,158 <2,001,395,061>				
翌年度繰越額（千円）		94,647,605 <62,572,425>				
不用額（千円）		1,560,364 <367,616>				
達成すべき目標及び 目標の達成度合いの 測定方法	-					
政策評価結果を受けて 改善すべき点	-					
評価結果の予算要求等 への反映状況	建設機械における排出ガス低減に係わる新たな技術導入の検討、電線類の地中化における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を図る。					

政策評価調書（個別票①-2）

【政策に含まれる事項の整理、棚卸し調書との照合】

政策名		快適な道路環境等を創造する				番号	2-5		政策評価結果等 による見直し額
		予 算 科 目							
整理番号	会計	組織/勘定	項	事項	21年度 当初予算額	22年度 要求額			
対応表に おいて● となっているもの	A	1	社会資本整備事業特別	道路整備勘定	道路環境改善事業費	道路環境改善事業に必要な経費	226,937,000	169,560,000	
	A	2	社会資本整備事業特別	道路整備勘定	北海道道路環境改善事業費	道路環境改善事業に必要な経費	5,250,000	3,742,000	
	A	3	社会資本整備事業特別	道路整備勘定	沖縄道路環境改善事業費	道路環境改善事業に必要な経費	1,730,000	1,569,000	
	A	4	一般	国土交通本省	道路環境等対策費	道路環境等対策に必要な経費	1,859,089	1,496,000	
	A	5	一般	国土交通本省	道路環境等対策費	道路環境等対策の技術開発に必要な経費	81,823	79,977	
	A	6	自動車安全特別	自動車検査登録勘定	業務取扱費	車両の環境対策に必要な経費	457,746	603,135	
	小計							236,315,658	177,050,112
対応表に おいて◆ となっているもの	B	1							
	B	2							
	B	3							
	小計								
対応表に おいて○ となっているもの	C	1					<	>	
	C	2					<	>	
	C	3					<	>	
	小計								
対応表に おいて◇ となっているもの	D	1	一般	国土交通本省	道路整備事業費社会資本整備事業特別会計へ繰入	道路環境整備事業の財源の社会資本整備事業特別会計道路整備勘定へ繰入れに必要な経費	< 397,616,000 >	< 310,087,000 >	
	D	2	一般	国土交通本省	北海道道路整備事業費社会資本整備事業特別会計へ繰入	道路環境整備事業の財源の社会資本整備事業特別会計道路整備勘定へ繰入れに必要な経費	< 30,851,000 >	< 23,035,000 >	
	D	3	社会資本整備事業特別	道路整備勘定	地方道路整備臨時貸付金	地方道路整備臨時貸付金に必要な経費	< 100,000,000 >	< 80,000,000 >	
	D	4					<	>	
								<528,467,000> の内数	<413,122,000> の内数
合計							236,315,658	177,050,112	
							<528,467,000> の内数	<413,122,000> の内数	

政策評価調書(個別票②) (政策評価書要旨)

評価実施時期:平成 年 月

担当部局名:道路局

<p>政策名</p>	<p>快適な道路環境等を創造する</p>	<p>番号</p>	<p>2-5</p>																																													
<p>政策の概要</p>	<p>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。</p>																																															
<p>政策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p>	<p>【評価結果の概要】</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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窒素酸化物(NOx)、粒子状物質(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。</p> <p>(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、パ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。</p> <p>(反映の方向性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <table border="1" data-bbox="448 1711 1281 2197"> <thead> <tr> <th rowspan="2">達成目標</th> <th rowspan="2">指標名</th> <th rowspan="2">単位</th> <th rowspan="2">基準値 (年度)</th> <th colspan="3">実績値</th> <th rowspan="2">目標値 (年度)</th> <th rowspan="2">達成目標・指標の 設定根拠・考え方</th> </tr> <tr> <th>18年度</th> <th>19年度</th> <th>20年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">快適な道路環境を創造する</td> <td rowspan="2">建設機械から排出されるNOx・PMの削減量</td> <td>千t</td> <td>8.3 (推定値) 18年度</td> <td>8.3 (推定値)</td> <td>15.9</td> <td>集計中</td> <td>74.0 23年度</td> <td rowspan="2">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NOxやPMについては、早急な削減が必要であると考える。特に今後自動車全体に占める特定特殊自動車(公道を走行しない建設機械等)のNOx、PMの寄与割合が増加すると考えられることから、建設機械の排出ガスの削減を目標とする。</td> </tr> <tr> <td>千t</td> <td>0.3 (推定値) 18年度</td> <td>0.3 (推定値)</td> <td>0.7</td> <td>集計中</td> <td>3.5 23年度</td> </tr> <tr> <td></td> <td>市街地の幹線道路の無電柱化率</td> <td>%</td> <td>12.7 19年度</td> <td>12</td> <td>12.7</td> <td>13.2 (暫定値)</td> <td>13.2 20年度</td> <td>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。</td> </tr> <tr> <td></td> <td>クリーンエネルギー</td> <td>万台</td> <td>51</td> <td>42</td> <td>51</td> <td>62</td> <td>69</td> <td>京都議定書目標達成計画(平成20年3月28日)</td> </tr> </tbody> </table>			達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)	実績値			目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方	18年度	19年度	20年度	快適な道路環境を創造する	建設機械から排出されるNOx・PMの削減量	千t	8.3 (推定値) 18年度	8.3 (推定値)	15.9	集計中	74.0 23年度	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NOxやPMについては、早急な削減が必要であると考える。特に今後自動車全体に占める特定特殊自動車(公道を走行しない建設機械等)のNOx、PMの寄与割合が増加すると考えられることから、建設機械の排出ガスの削減を目標とする。	千t	0.3 (推定値) 18年度	0.3 (推定値)	0.7	集計中	3.5 23年度		市街地の幹線道路の無電柱化率	%	12.7 19年度	12	12.7	13.2 (暫定値)	13.2 20年度	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。		クリーンエネルギー	万台	51	42	51	62	69	京都議定書目標達成計画(平成20年3月28日)
達成目標	指標名	単位	基準値 (年度)					実績値					目標値 (年度)	達成目標・指標の 設定根拠・考え方																																		
				18年度	19年度	20年度																																										
快適な道路環境を創造する	建設機械から排出されるNOx・PMの削減量	千t	8.3 (推定値) 18年度	8.3 (推定値)	15.9	集計中	74.0 23年度	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NOxやPMについては、早急な削減が必要であると考える。特に今後自動車全体に占める特定特殊自動車(公道を走行しない建設機械等)のNOx、PMの寄与割合が増加すると考えられることから、建設機械の排出ガスの削減を目標とする。																																								
		千t	0.3 (推定値) 18年度	0.3 (推定値)	0.7	集計中	3.5 23年度																																									
	市街地の幹線道路の無電柱化率	%	12.7 19年度	12	12.7	13.2 (暫定値)	13.2 20年度	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。																																								
	クリーンエネルギー	万台	51	42	51	62	69	京都議定書目標達成計画(平成20年3月28日)																																								

別紙(19-4)

		自動車の普及台数	19年度	22年度	(改定)において規定された目標。
関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)	施政方針演説等				
	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5月20日		第1条 (中略) 特定原動機及び特定特殊自動車について技術上の基準を定め、特定特殊自動車の使用について必要な規制を行うこと等により、特定特殊自動車排出ガスの排出を抑制し、もって大気の汚染に関し、国民の健康を保護するとともに生活環境を保全することを目的とする。
	第8次交通安全基本計画		平成18年3月14日		安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上、都市災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上等の観点から無電柱化を一層推進するため、「無電柱化推進計画」に基づき、まちなかの幹線道路だけでなく、歴史的町並みを保存すべき地区等における主要な非幹線道路も含めて、面的に無電柱化を推進する。