

政策評価調書（個別票①-1）

【政策ごとの予算額等】

政策名	道路交通の円滑化を推進する		評価方式	総合(実績)事業	番号	8-32
歳出予算額（千円）	20年度	21年度	22年度	23年度要求額		
（ 当 初 ）	1,324,693,155	638,329,885	568,138,950	530,023,319		
	<2,014,517,000>	<1,534,021,000>	<927,253,000>	<852,357,000>		
（ 補 正 後 ）	1,325,414,123	711,218,802				
	<2,081,603,156>	<1,913,576,416>				
前年度繰越額（千円）	365,832,357	378,102,398				
	<254,429,081>	<86,557,514>				
予備費使用額（千円）	0	0				
	<0>	<0>				
流用等増△減額（千円）	0	△ 1,400,000				
	<0>	<0>				
歳出予算現額（千円）	1,691,246,480	1,087,921,200				
	<2,336,032,237>	<2,000,133,930>				
支出済歳出額（千円）	1,312,692,217	911,001,918				
	<2,191,474,252>	<1,996,659,719>				
翌年度繰越額（千円）	374,452,202	134,195,718				
	<144,190,370>	<3,258,511>				
不用額（千円）	4,102,062	42,723,565				
	367,616	<215,700>				
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	評価結果を踏まえ、既存道路の拡幅や交差点の立体交差化等の対策を効果の高い箇所に対し重点化して実施、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】

政策名	道路交通の円滑化を推進する				番号	8-32		(千円)	
	予 算 科 目					22年度 当初予算額	23年度 要求額	政策評価結果等 による見直し額	
	整理番号	会計	組織/勘定	項	事項				
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	道路整備勘定	道路交通円滑化事業費	道路交通円滑化事業に必要な経費	272,465,753	271,150,000	
	A	2	社会資本整備事業	道路整備勘定	北海道道路交通円滑化事業費	道路交通円滑化事業に必要な経費	3,005,000	3,155,000	
	A	3	社会資本整備事業	道路整備勘定	沖縄道路交通円滑化事業費	道路交通円滑化事業に必要な経費	11,270,000	9,100,000	
	A	4	社会資本整備事業	道路整備勘定	道路交通円滑化事業資金貸付金	道路交通円滑化事業資金貸付けに必要な経費	18,978,000	11,940,000	
	A	5	一般会計	国土交通本省	道路交通円滑化推進費	道路交通の円滑化の推進に必要な経費	100,116,032	75,073,000	
	小計						405,834,785	370,418,000	
対応表において◆ となっているもの	B	1	社会資本整備事業	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けに必要な経費	80,000,000	80,000,000	
	B	2	社会資本整備事業	道路整備勘定	収益回収公共事業資金貸付金償還金 一般会計へ繰入	一般会計へ繰入れに必要な経費	82,304,165	79,586,064	
	B	3	社会資本整備事業	道路整備勘定	国債整理基金特別会計へ繰入	国債整理基金特別会計へ繰入れに必要な経費	0	19,255	
	B	4	一般会計	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	< 801,247,000 >	< 743,673,000 >	
	B	6	一般会計	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	< 126,006,000 >	< 108,684,000 >	
	小計						162,304,165 <927,253,000> の内数	159,605,319 <852,357,000> の内数	
対応表において○ となっているもの	C	1					< >	< >	
	C	2					< >	< >	
	C	3					< >	< >	
	C	4					< >	< >	
	小計								
対応表において◇ となっているもの	D	1					< >	< >	
	D	2					< >	< >	
	D	3					< >	< >	
	D	4					< >	< >	
	小計								
合計						568,138,950 <927,253,000> の内数	530,023,319 <852,357,000> の内数		

政策評価調書（個別票①-3）

【見直しの内訳・具体的な反映内容】

政策名	道路交通の円滑化を推進する				番号	8-32		
事務事業名	整理番号	予算額（千円）			見直し額（A） （B）+（C）-重複	うち政策評価 結果の反映に よる見直し額 （B）	うち執行状況 の反映による 見直し額 （C）	政策評価結果又は執行状況の要求への反映内容
		22年度 当初 予算額	23年度 要求額	増減				
<div style="border: 2px solid black; padding: 10px; display: inline-block;">該当なし</div>								
合計								

政策評価調書(個別票②) (政策評価書要旨)

担当部局名: 道路局総務課、企画課道路事業分析評価室
 担当者(連絡先): 総務課 横山、坂上(37124,37127)
 企画課 祢津(37516)

評価実施時期: 平成 年 月

<p>政策名</p>	<p>道路交通の円滑化を推進する</p>	<p>番号</p>	<p>活力-8-32</p>																														
<p>政策の概要</p>	<p>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。</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) 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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(反映の方向性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存道路の拡幅や交差点の立体交差化等の対策を効果の高い箇所に対し重点化して実施 ・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 <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="416 1570 1248 2072"> <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>19年度</th> <th>20年度</th> <th>21年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>道路交通の円滑化を推進する</td> <td>開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間</td> <td>万人・時/日</td> <td>約132</td> <td>約132</td> <td>約131</td> <td>約130</td> <td>約1割削減(約118万人・時/日)</td> <td>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。</td> </tr> <tr> <td></td> <td>ETC利用率</td> <td>%</td> <td>76</td> <td>76</td> <td>79</td> <td>85</td> <td>85</td> <td>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。</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	19年度	20年度	21年度	道路交通の円滑化を推進する	開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間	万人・時/日	約132	約132	約131	約130	約1割削減(約118万人・時/日)	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。		ETC利用率	%	76	76	79	85	85	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。
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																			
				19年度	20年度	21年度																											
道路交通の円滑化を推進する	開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間	万人・時/日	約132	約132	約131	約130	約1割削減(約118万人・時/日)	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。																									
	ETC利用率	%	76	76	79	85	85	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。																									
<p>施政方針演説等</p>	<p>年月日</p>	<p>記載事項(抜粋)</p>																															
<p>社会資本整備重点計画</p>	<p>平成21年3月31日</p>	<p>開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間【約132万人・時/日(H19)→約1割削減(約118万人・時/日)(H24)】 ETC利用率【76%(H19)→85%(H24)】</p>																															

別紙(13-4)

関係する地方自治体 等内閣の重要政策 (主なもの)	京都議定書目標達成計画	平成20年3月28日	第3章第2節1(1)①イD「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1①イD「高度道路交通システム（ITS：Intelligent Transport Systems）の推進」
	第169回 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ずとどのできない対策は実施しなければなりません。」