

施策目標個票

(国土交通省26-③)

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。	
評価結果	目標達成度合いの測定結果	(各行政機関共通区分) ④進展が大きくない (判断根拠) 主要な業績指標である12(③～⑥、⑦(ii)(iii)を除く)、13について、平成25年度までの実績値及び平成22年度からのトレンドを延長すると、7つの指標で目標達成に向けた成果を示しており、また、13-②では一定の進展があると考えられる。一方で、目標に近い実績を示さなかった12-⑦(i)や13-③④があるため。
	施策の分析	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や予算不足等により整備が進まない施設がある等の課題もある。
	次期目標等への反映の方向性	目標の達成に向けて、引き続き、一体的・総合的なバリアフリー化を推進する。

	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
			22年度	23年度	24年度	25年度	26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)	74%	77%	81%	83%	集計中	A	約87%
	②段差解消をした旅客施設の割合	70%(21年度)	78%	81%	82%	83%	集計中	A	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)	92%	93%	93%	93%	集計中	A	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)	75%	78%	79%	80%	集計中	B	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)	48%	50%	52%	54%	集計中	A	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)	17%	18%	12%	14%	集計中	B	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47%	約48%	約48%	約49%	集計中	B	約54%
	(ii)	約32%(18年度)	約39%	約44%	約44%	約44%	集計中	B	約50%
	(iii)	約25%(18年度)	約32%	約33%	約33%	約34%	集計中	B	約39%
	⑧バリアフリー化された特定路外駐車場の割合	45%(22年度)	45%	47%	50.8%	53.5%	集計中	A	約58%
	年度ごとの目標値		—	—	—	—	—		
	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	目標値
			22年度	23年度	24年度	25年度	26年度		27年度
	①鉄軌道車両	45.7%(21年度)	49.5%	52.8%	55.8%	59.5%	集計中	A	約60%
	②ノンステップバス	-(21年度)	35.5%	38.4%	41.0%	43.9%	集計中	B	約52%
	③リフト付きバス等	-(21年度)	3.0%	3.3%	3.6%	3.9%	集計中	B	約12%
	④福祉タクシー	12,256台(22年度)	12,256台	13,099台	13,856台	13,978台	集計中	B	20,000台
	⑤旅客船	18.1%(22年度)	18.1%	20.6%	24.5%	28.6%	集計中	A	約34%
	⑥航空機	81.4%(22年度)	81.4%	86.1%	89.2%	92.8%	集計中	A	約90%(32年度)
	年度ごとの目標値		—	—	—	—	—		

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(①一定のバリアフリー化)	初期値	実績値					評価	目標値
	20年	22年	23年	24年	25年	26年		27年
	37%	—	—	—	41.2%	—	B	59%
	暦年ごとの目標値	/	—	—	—	—	/	/
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(②高度のバリアフリー化)	初期値	実績値					評価	目標値
	20年	22年	23年	24年	25年	26年		27年
	9.5%	—	—	—	10.7%	—	B	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	目標値
	20年	22年	23年	24年	25年	26年		27年
	16%	—	—	—	17%	—	B	23%
	暦年ごとの目標値	/	—	—	—	—	/	/

区分	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度要求額
	当初予算(a)	39	35	37	55
補正予算(b)	0	0	0	-	/
前年度繰越等(c)	0	0	0	-	/
合計(a+b+c)	39	35	37	55	/
執行額(百万円)	29	27	/	/	/
翌年度繰越額(百万円)	0	0	/	/	/
不用額(百万円)	9	8	/	/	/

※上記のほか、社会資本整備総合交付金等(24年度:15,858億円、25年度:19,594億円、26年度:19,964億円、27年度:19,966億円)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27年6月23日) <意見等> 主要な業績指標が多すぎる。 <対応方針> 御指摘を踏まえ、「代表性」「重要性」の観点から、主要指標を業績指標から選抜して評価する。
---------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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 松本 勝利)	政策評価実施時期	平成27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特定路外駐車場の割合

評 価	
	①目標値：約 87%（平成 27 年度） 実績値：83%（平成 25 年度） 集計中（平成 26 年度） 初期値：77%（平成 23 年度）
	②目標値：約 85%（平成 27 年度） 実績値：83%（平成 25 年度） 集計中（平成 26 年度） 初期値：70%（平成 21 年度）
	③目標値：約 95%（平成 27 年度） 実績値：93%（平成 25 年度） 集計中（平成 26 年度） 初期値：89%（平成 21 年度）
①A	④目標値：約 88%（平成 27 年度） 実績値：80%（平成 25 年度） 集計中（平成 26 年度） 初期値：75%（平成 22 年度）
②A	⑤目標値：約 54%（平成 27 年度） 実績値：54%（平成 25 年度） 集計中（平成 26 年度） 初期値：47%（平成 21 年度）
③A	⑥目標値：22%（平成 27 年度） 実績値：14%（平成 25 年度） 集計中（平成 26 年度） 初期値：14%（平成 21 年度）
④B	⑦（i） 目標値：約 54%（平成 27 年度） 実績値：約 49%（平成 25 年度） 集計中（平成 26 年度） 初期値：約 47%（平成 22 年度）
⑤A	（ii）： 目標値：約 50%（平成 27 年度） 実績値：約 44%（平成 25 年度） 集計中（平成 26 年度） 初期値：約 32%（平成 18 年度）
⑥B	（iii）： 目標値：約 39%（平成 27 年度） 実績値：約 34%（平成 25 年度） 集計中（平成 26 年度） 初期値：約 25%（平成 18 年度）
⑦	⑧目標値：約 58%（平成 27 年度） 実績値：53.5%（平成 25 年度） 集計中（平成 26 年度） 初期値：45%（平成 22 年度）
（i）B	
（ii）B	
（iii）B	
⑧A	

（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＝

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

※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）駐車のために供する部分が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ア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年度までに特定路外駐車場の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.）
- ・交通政策基本計画（平成27年2月13日）
「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき2011年に改訂された「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に定められた現行の整備目標等を着実に実現する。

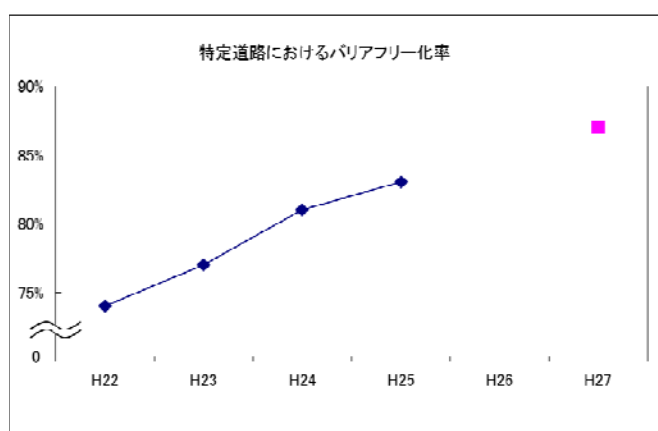
【閣決（重点）】

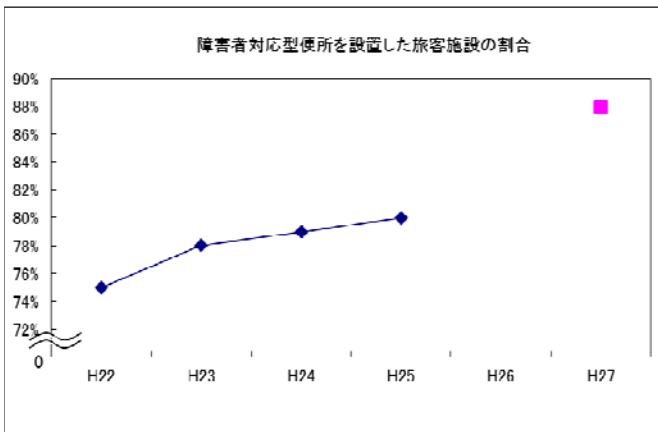
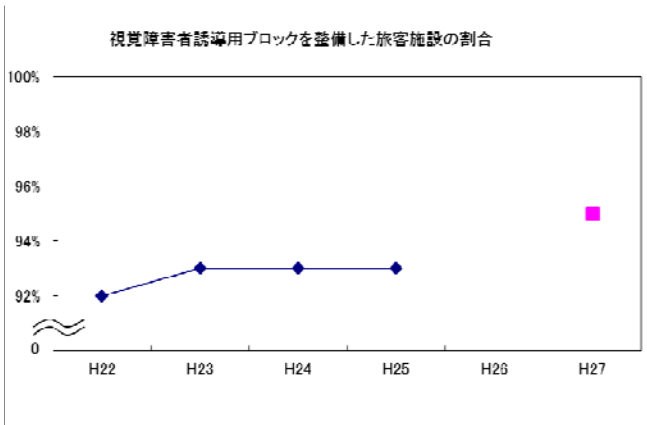
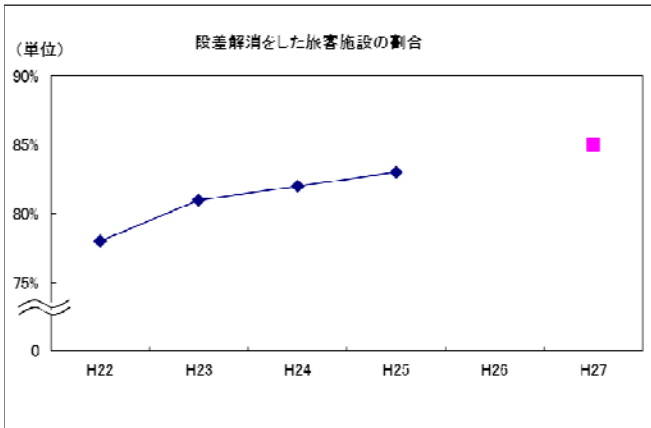
- ・社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第3章に記述あり」

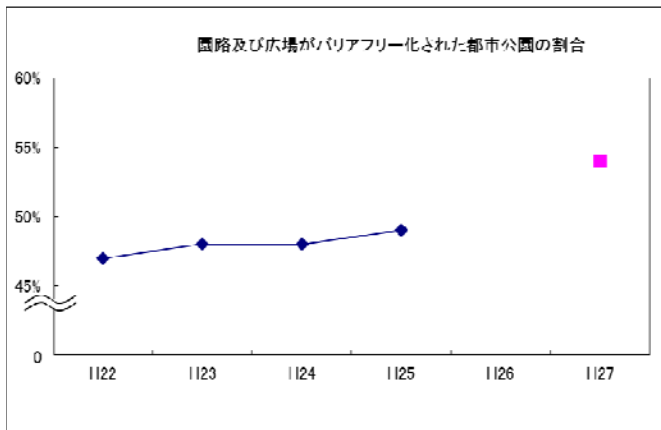
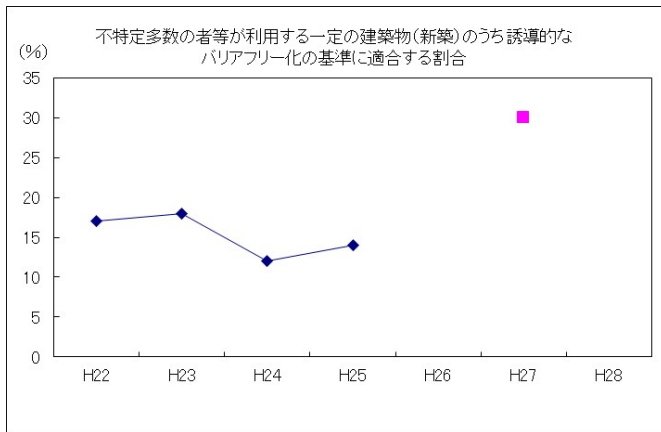
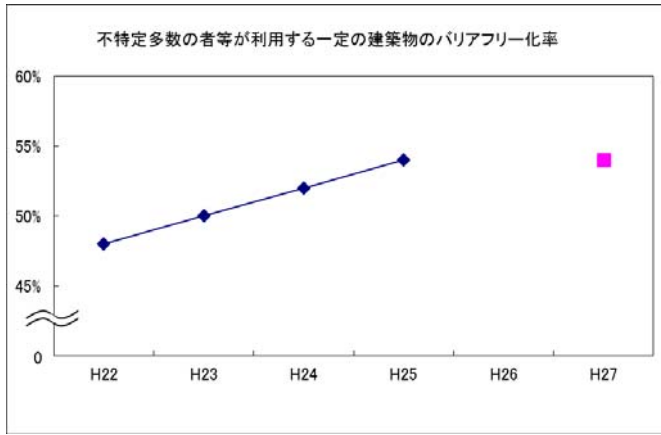
【その他】

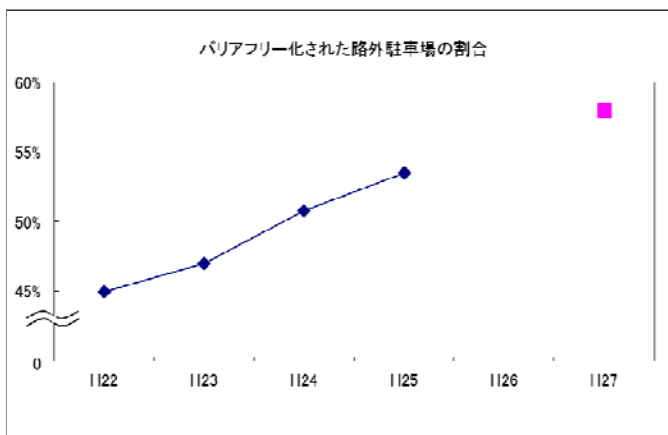
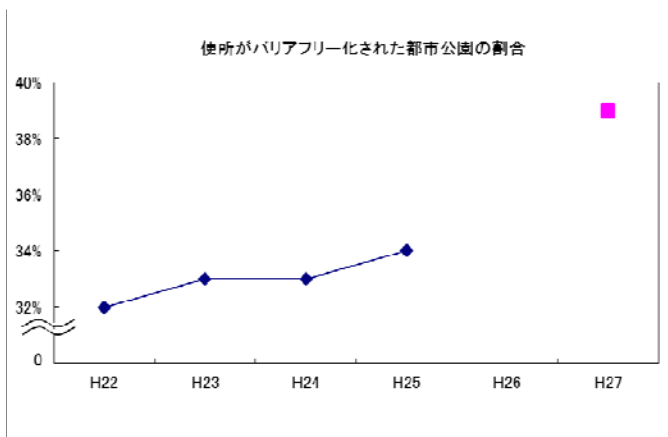
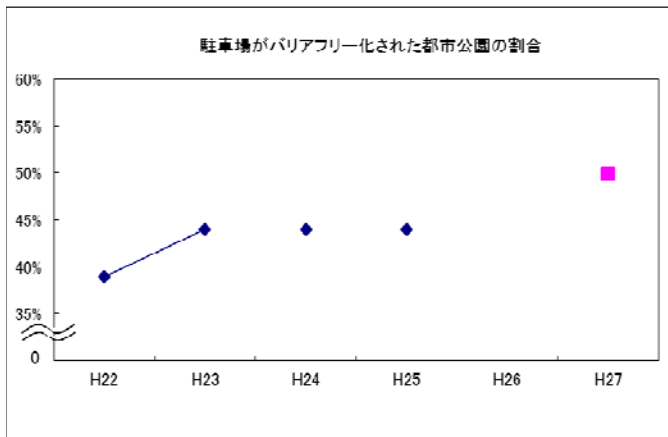
過去の実績値（①特定道路におけるバリアフリー化率）					（年度）
H22	H23	H24	H25	H26	
74%	77%	81%	83%	集計中	

過去の実績値 (②段差解消をした旅客施設の割合) (年度)				
H 2 2	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6
7 8 %	8 1 %	8 2 %	8 3 %	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)				
H 2 2	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6
9 2 %	9 3 %	9 3 %	9 3 %	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)				
H 2 2	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6
7 5 %	7 8 %	7 9 %	8 0 %	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)				
H 2 2	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6
4 8 %	5 0 %	5 2 %	5 4 %	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)				
H 2 2	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6
1 7 %	1 8 %	1 2 %	1 4 %	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) (年度)				
(i) 園路及び広場				
H 2 2	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6
約 4 7 %	約 4 8 %	約 4 8 %	約 4 9 %	集計中
(ii) 駐車場				
H 2 2	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6
約 3 9 %	約 4 4 %	約 4 4 %	約 4 4 %	集計中
(iii) 便所				
H 2 2	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6
約 3 2 %	約 3 3 %	約 3 3 %	約 3 4 %	集計中
過去の実績値 (⑧バリアフリー化された特定路外駐車場の割合) (年度)				
H 2 2	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6
4 5 %	4 7 %	5 0 . 8 %	5 3 . 5 %	集計中









事務事業等の概要

主な事務事業等の概要

- ・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13,562億円(国費)及び社会資本整備総合交付金9,124億円(国費)等の内数(平成26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 333億円の内数（平成25年度）
306億円の内数（平成26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：旅客船ターミナルにおけるバリアフリー化 14億円の内数（平成25年度）
9億円の内数（平成26年度）

・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 184億円の内数（平成25年度）
官庁営繕費 176億円の内数（平成26年度）

・バリアフリー法等に基づく一体的・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 0.4億円（平成26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9,124億円（国費）の内数（平成26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。

・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。

関連する事務事業等の概要

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25年度において2%増加しており、集計中の平成26年度も同様の増加を見込んでいるため、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こととなり、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23年度から平成25年度にかけて2%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25年度にかけて4%増加しており、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。

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23年度から平成25年度にかけて2%増加しているが、このトレンドを延長した場合、目標年度内に目標値を達成することは困難であり、目標の達成に向けた努力が必要である。

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25年度において、目標年度（平成27年度）における目標値を達成していることから、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、建築物移動等円滑誘導基準を満たす建築物の割合については、目標年度内に目標値を達成すると判断することは困難であり、目標の達成に向けた努力が必要である。

⑦ 園路及び広場、駐車場、便所のバリアフリー化率は平成22年度から平成25年度にかけてそれぞれ2%、5%、2%増加しているが、目標値の達成に向けたトレンドをやや下回っているため、目標の達成に向けた努力が必要である。

⑧ 平成24年度については約50%となっており、前年度比+3%と順調に推移している。

（事務事業等の実施状況）

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27年3月末現在283市町村により448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。
- 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率及び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、順調に推移しているため、「A」と評価した。一方、障害者対応型便所を設置した旅客施設の割合については、あまり増加しておらず「B」と評価した。事業者は平成32年度の目標達成に向けてバリアフリー化に取り組んでいるところ。平成27年度の国が設定している中間目標にあわせての整備は行っていないため、中間目標に対しての進捗状況はB評価となった。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。
- 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については、順調に推移しているため「A」と評価した。今後も引き続き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の促進を図る。
- 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、目標年度において目標を達成すると判断することは困難であり「B」と評価した。引き続き目標値の達成に向け、建築物のバリアフリー化の促進を図る。
- ⑦園路及び広場、駐車場、便所のバリアフリー化率については、特に小規模な都市公園においてバリアフリー化の基準に適合していない公園が多く、目標値の達成に向けたトレンドをやや下回っていることから、Bと評価した。今後は、特に小規模な都市公園のバリアフリー化に係る支援の拡充等の検討を行い、目標の達成に向けて施策を推進する。
- 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と評価した。

平成27年度以降における新規の取組みと見直し事項

- (平成27年度以降)
- ・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)
 - ・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。(⑧)

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 松本 勝利）
：道路局環境安全課（交通安全政策分析官 岡 邦彦）
：住宅局建築指導課（課長 石崎 和志）
：都市局公園緑地・景観課（課長 柳野 良明）
：都市局街路交通施設課（課長 神田 昌幸）

関係課：海事局内航課（課長 新垣 慶太）
：航空局航空ネットワーク企画課（課長 宮澤 康一）
：大臣官房官庁営繕部計画課（課長 住田 浩典）
：大臣官房官庁営繕部整備課（課長 尾崎 俊文）
：鉄道局技術企画課（課長 中山 康二）
：港湾局産業港湾課（課長 水谷 誠）
：自動車局総務課企画室（室長 黒須 卓）

施策目標個票

(国土交通省26-⑤)

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。		
評価結果	目標達成度合いの測定結果	(各行政機関共通区分) ④進展が大きくない (判断根拠)	業績指標は、目標に向けて着実に進捗しているものの、過去の実績のよるトレンドを延長すると目標年度に達成できない状況にあるため。
	施策の分析	これまでは、大規模商業地域を中心に、広幅員歩道の下に電線共同溝方式により無電柱化の整備が進められてきた。従来手法となる電線共同溝方式は、歩道幅員が狭い道路では埋設が困難であり、整備コストが高いこと、地域との合意形成が困難なことにより、進捗が伸び悩み業績指標が鈍化している。このため、目標の達成には一層の取り組みが必要である。	
	次期目標等への反映の方向性	引き続き、快適な道路環境等を創造する施策目標の達成に向けて、道路の防災性の向上、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の観点から、新たな無電柱化推進計画を策定し、同時整備の実施、道路の占用禁止の実施、低コスト手法の導入等により本格的な無電柱化の推進を図る。	

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	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度		28年度
		15.0%	14.0%	15.0%	15.3%	15.6%	16.0%	B	18.0%
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-	/	

施策の予算額・執行額等 【参考】 ※下段()は書きは、複数 施策に関連する予算であり、 外数である。	区分	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度要求額
	予算の 状況 (百万円)	当初予算(a)	134,765 <309,863>	136,032 <225,529>	139,253 <0>	140,181 <0>
補正予算(b)		15,805 <13,783>	9,204 <2,984>	3,704 <0>	-	/
前年度繰越等(c)		45,659 <91,625>	54,697 <69,371>	53,745 <49>	-	/
合計(a+b+c)		196,229 <415,270>	199,933 <297,884>	196,703 <46>	140,181 <0>	/
執行額(百万円)		137,758 <302,741>	141,538 <295,326>	/	/	/
翌年度繰越額(百万円)		57,129 <69,371>	53,745 <46>	/	/	/
不用額(百万円)		1,342 <44,036>	3,008 <2,155>	/	/	/

※上記のほか、社会資本整備総合交付金等(24年度:15,858億円、25年度:19,594億円、26年度:19,964億円、27年度:19,966億円)の内数、内閣府に計上された地域自主戦略交付金(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27年6月23日)
-----------------	------------------------

担当部局名	道路局	作成責任者名	環境安全課 (交通安全政策分析官 岡 邦彦)	政策評価実施時期	平成27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

B	目標値：18% (平成28年度) 実績値：16% (平成26年度) 15.6% (平成25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)の無電柱化率

※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)

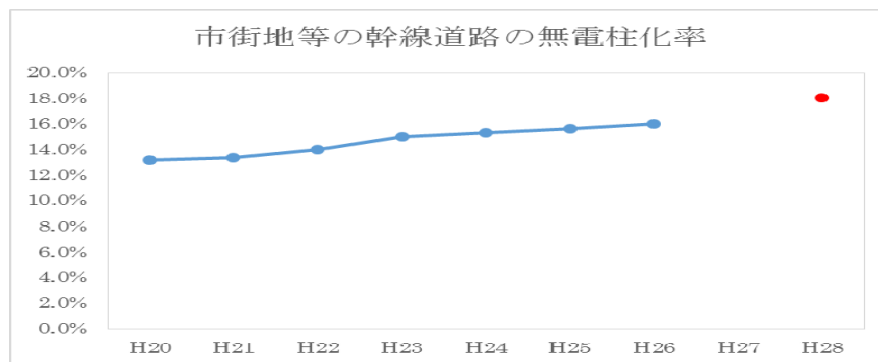
【閣決(重点)】

- ・ 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)
- ・ 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)
H22	H23	H24	H25	H26	
14.0%	15.0%	15.3%	15.6%	16.0%	



事務事業等の概要

主な事務事業等の概要

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13,420億円(国費)及び社会資本整備総合交付金9,031億円(国費)等の内数(平成25年度)

道路整備費13,562億円(国費)及び社会資本整備総合交付金9,124億円(国費)等の内数(平成26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。

関連する事務事業等の概要

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26年度における市街地等の幹線道路の無電柱化率は16%である。

目標に向けて着実に進捗しているものの、過去の実績のよるトレンドを延長すると目標年度に達成できないことになる。これに対して今後、緊急輸送道路における新設電柱の占用制限に着手することや、低コスト手法の導入に向けた検討等新たな取組みを実施する予定であり、これにより、これまで以上に無電柱化の推進が図られる見込みである。

(事務事業等の実施状況)

道路の防災性の向上、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の観点から道路の新設又は拡幅との同時整備などの多様な整備手法の周知により、平成26年度においては市街地等の幹線道路において約150km無電柱化事業が完了した。

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、目標に対してやや伸びが鈍化している状況であることから、「B」と評価した。

無電柱化を推進するための課題としては、国内に3,552万本の電柱が設置されており、さらに毎年約7万本増加していること、電線共同溝の整備コストが高いこと、事業に係る地元との合意形成が難航したこと等による事業着手の遅延などが挙げられる。

このため、新たな無電柱化推進計画を策定し、計画的に無電柱化の事業を実施するとともに、新たに緊急輸送道路(直轄国道約2万km分含む)における新設道路の占用制限を実施することにより、これ以上新たに電柱が設置されることを防止する。さらに、整備の促進に資する低コスト手法の導入に向けた検討や地域の協力が得られる仕組みや、計画策定の際に地域の声が反映される仕組みを構築することで、地域との連携を強化し、本格的な無電柱化の推進を図る。

平成27年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成27年度)

道路の防災性の向上、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等の観点から無電柱化を推進。

新たな無電柱化推進計画を策定し、同時整備の実施、道路の占用禁止の実施、低コスト手法の導入等により、本格的な無電柱化を推進

- 道路の新設、拡幅等を行う際に同時整備を推進するとともに、緊急輸送道路における新設電柱の占用禁止に着手。
- 直接埋設や小型BOX活用方式等低コスト手法の導入及び直接埋設の普及促進の仕組みを構築
- 地域との連携を強化するため、地上機器の民地への設置等地域の協力が得られる仕組みや、計画策定の際に地域の声が反映される仕組みを構築
- 「電柱が無いことが常識」となるように国民の理解を深める情報発信を推進

(平成28年度以降)

引き続き無電柱化の推進を図る。

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 岡 邦彦)

関係課：道路局国道・防災課(課長 川崎 茂信)

施策目標個票

(国土交通省26-⑮)

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	信頼性にお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		
評価結果	目標達成度合いの測定結果	(各行政機関共通区分) ③相当程度進展あり (判断根拠) 業績指標83については実績値が把握できないためN評価であるが、それ以外の主要な業績指標については全てA評価であり、現在の推移のまま進捗すれば目標年度内に目標達成すると見込まれるため。	
	施策の分析	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はじめとする防災対策を行ってきたところであり、順調かつ着実に推移しているところである。	
	次期目標等への反映の方向性	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。	

	82 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	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度		28年度
		76%	63%	76%	89%	96%	集計中	A	概ね100%
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-		/
	83 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
		-	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度		28年度
		-	-	-	-	集計中	集計中	N	約3割抑止
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-		/
	84 緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率	初期値	実績値					評価	目標値
		22年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度		28年度
		77%	77%	78%	79%	81%	集計中	A	82%
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-		/
	85 通学路の歩道整備率	初期値	実績値					評価	目標値
		22年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度		28年度
		51%	51%	52%	53%	54%	集計中	A	約6割
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-		/
	86 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	目標値
		22年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度		28年度
		54%	54%	56%	60%	62%	集計中	A	68%
	年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-		/

	区分	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度要求額
		予算の状況 (百万円) ※下段<>は書きは、複数 施策に関連する予算であり、 外数である。	当初予算(a)	465,551 <1,308,275>	457,920 <1,211,867>	381,069 <0>
補正予算(b)	174,472 <431,219>		70,392 <176,148>	11,326 <0>	-	/
前年度繰越等(c)	194,238 <457,927>		278,515 <757,014>	137,574 <46>	-	/
合計(a+b+c)	834,260 <2,197,421>		806,828 <2,145,029>	529,969 <46>	405,801 <0>	/
	執行額(百万円)	561,263 <1,375,295>	642,679 <2,129,708>	/	/	/
	翌年度繰越額(百万円)	269,639 <757,014>	133,662 <46>	/	/	/
	不用額(百万円)	3,358 <65,990>	5,839 <14,919>	/	/	/

※上記のほか、社会資本整備総合交付金等(24年度:15,858億円、25年度:19,594億円、26年度:19,964億円、27年度:19,966億円)の内数、内閣府に計上された地域自主戦略交付金(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27年6月23日)
-----------------	------------------------

担当部局名	道路局	作成責任者名	<ul style="list-style-type: none"> ・道路局 国道・防災課 道路防災対策室(室長 吉田 敏晴) ・道路局 国道・防災課 道路保全企画室(室長 長谷川 朋弘) ・道路局 環境安全課 道路交通安全対策室(室長 酒井 洋一) 	政策評価実施時期	平成27年8月
-------	-----	--------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------	---------

業績指標 8 2

全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率

評 価

A	目標値：概ね100%（平成28年度） 実績値：96%（平成25年度） 集計中（平成26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、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。」

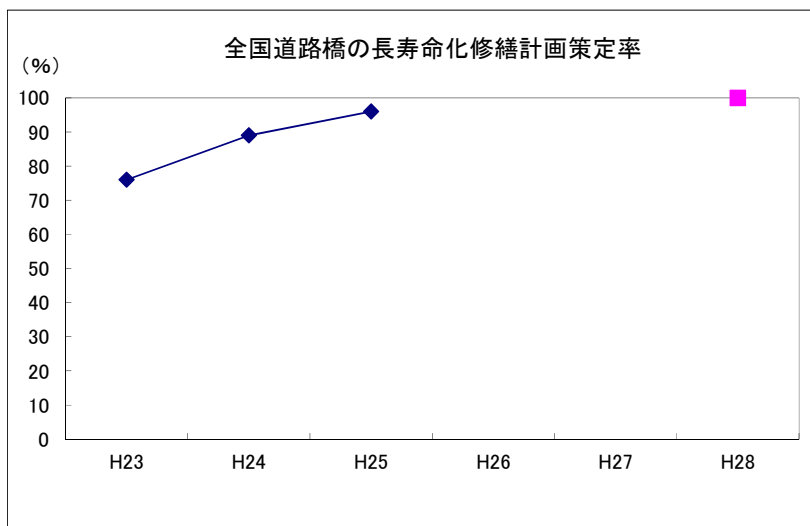
【閣決（重点）】

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)	
H22	H23	H24	H25	H26	H26
63%	76%	89%	96%		集計中



事務事業等の概要

主な事務事業等の概要

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 13,420 億円(国費)及び社会資本整備総合交付金 9,031 億円(国費)等の内数(平成 25 年度)

道路整備費 13,562 億円(国費)及び社会資本整備総合交付金 9,124 億円(国費)等の内数(平成 26 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。

関連する事務事業等の概要

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 24 年度 89%から平成 25 年度 96%と向上している。
- ・平成 25 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、93%が策定されている状況である。

(事務事業等の実施状況)

- ・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 27 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 24 年度の実績値 89%から平成 25 年度の実績値 96%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 79%から 93%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」としている。

平成 27 年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成 27 年度)

- ・なし

(平成 28 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 長谷川 朋弘)

関係課：道路局 環境安全課(課長 菊地 春海)

業績指標 83

道路交通による事故危険箇所の死傷事故抑止率

評価

N	目標値：約3割抑止（平成28年度） 実績値：集計中（平成25年度） 集計中（平成26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)
H21	H22	H23	H24	H25	
※1 約3.5割抑止	※2 約4割抑止	※3 約4割抑止	※4 集計中	※5 集計中	

※1 H20～H21に対策が完了した箇所の抑止率

※2 H20～H22に対策が完了した箇所の抑止率

※3 H20～H23に対策が完了した箇所の抑止率

※4 H20～H24に対策が完了した箇所の抑止率（H27算出予定）

※5 H25に対策が完了した箇所の抑止率

事務事業等の概要

主な事務事業等の概要

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13,420億円(国費)及び社会資本整備総合交付金9,031億円(国費)等の内数(平成25年度)

道路整備費13,562億円(国費)及び社会資本整備総合交付金9,124億円(国費)等の内数(平

成 2 6 年度)

関連する事務事業等の概要

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 2 5 年の実績値については、対策実施後の事故データが平成 2 8 年度上半期にとりまとまる予定であり、算定は平成 2 8 年度当初になる見通し。

(事務事業等の実施状況)

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 2 5 年度の事故危険箇所の死傷事故抑止率の実績は、集計中であるが、平成 2 1 年～平成 2 3 年においては抑止率約 3 割を達成している。引き続き、事故危険箇所の死傷事故率抑止を推進し、目標値の達成に向けて整備を推進する。

平成 2 7 年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成 2 7 年度)

なし

(平成 2 8 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 酒井 洋一)

関係課：道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

業績指標 84

緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率

評価

A	目標値：82%（平成28年度） 実績値：81%（平成25年度） 集計中（平成26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】

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」

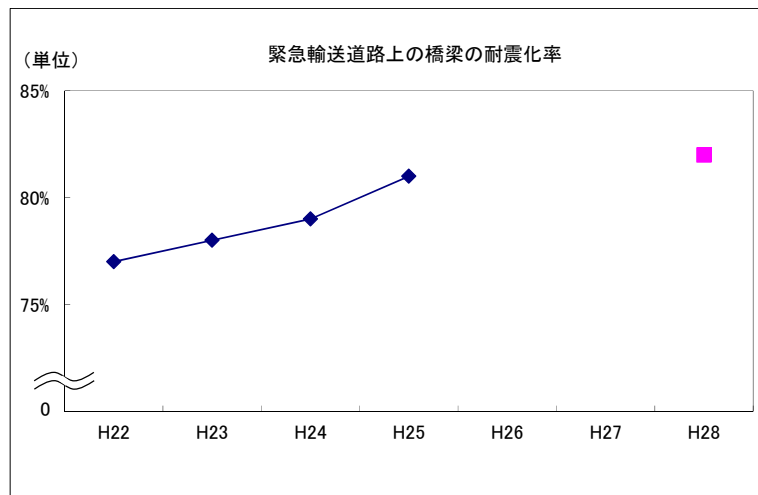
【その他】

なし

過去の実績値

(年度)

H22	H23	H24	H25	H26
77%	78%	79%	81%	集計中



事務事業等の概要

主な事務事業等の概要

大規模地震等の発災後、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13,420億円(国費)及び社会資本整備総合交付金9,031億円(国費)等の内数(平成25年度)

道路整備費13,562億円(国費)及び社会資本整備総合交付金9,124億円(国費)等の内数(平成26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。

関連する事務事業等の概要

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25年度約81%と向上している。
- ・平成25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79%、地方公共団体管理道路で約78%となっている。

(事務事業等の実施状況)

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27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

業績指標は、平成22年度から平成25年度にかけて4%増加しており、順調に増加しているため、Aと評価した。引き続き、緊急輸送道路上の橋梁の耐震補強を推進し、目標値の達成に向けて整備を推進する。

平成27年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成27年度)

- ・なし

(平成28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：吉田 敏晴)

業績指標 85

通学路の歩道整備率

評価

A	目標値：約6割（平成28年度） 実績値：54%（平成25年度） 集計中（平成26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

※H26.3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）】

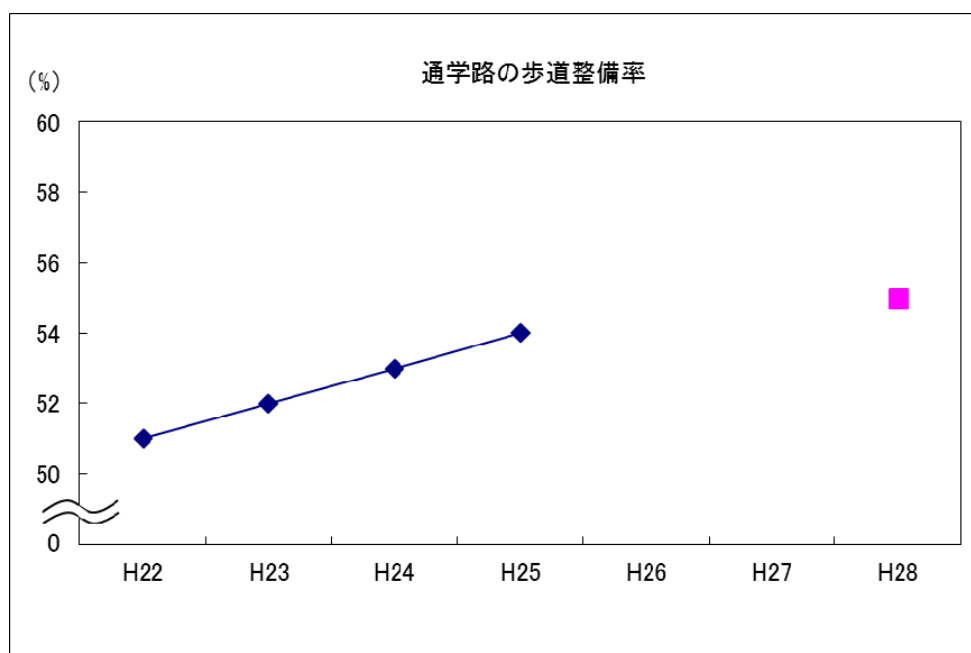
社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第2章及び第3章に記載あり」

【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					(年度)
H22	H23	H24	H25	H26	
51%	52%	53%	54%	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26年3月24日指定）された道路における通学路での実績



事務事業等の概要

主な事務事業等の概要

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：道路整備費13,420億円(国費)及び社会資本整備総合交付金9,031億円(国費)等の内数(平成25年度)

道路整備費13,562億円(国費)及び社会資本整備総合交付金9,124億円(国費)等の内数(平成26年度)

関連する事務事業等の概要

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26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の歩道整備率については、平成24年度から平成25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。

(事務事業等の実施状況)

平成26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26年度実績値については、平成27年度下半期を目途に算定する見込みであるが、平成26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27年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成27年度)

なし

(平成28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 酒井 洋一)

関係課：道路局 国道・防災課(課長 川崎 茂信)

業績指標 86

道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率

評価

A	目標値：68%（平成28年度） 実績値：62%（平成25年度） 集計中（平成26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】

なし

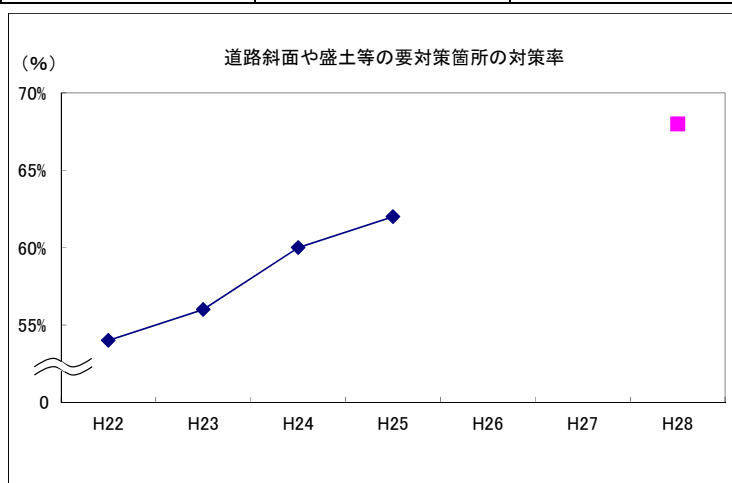
【閣決（重点）】

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	H25	H26	H28
54%	56%	60%	62%	集計中	



事務事業等の概要

主な事務事業等の概要

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13,420億円(国費)及び社会資本整備総合交付金9,031億円(国費)等の内数(平成25年度)

道路整備費13,562億円(国費)及び社会資本整備総合交付金9,124億円(国費)等の内数(平成26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。

関連する事務事業等の概要

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25年度約62%と向上している。
- ・平成25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100%、直轄国道で約74%、地方公共団体管理道路で約51%となっている。

(事務事業等の実施状況)

人流・物流の停滞等による国民生活への深刻な影響回避のため、平成27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

業績指標は、平成22年度から平成25年度にかけて8%増加しており、順調に増加しているため、Aと評価した。引き続き、道路斜面や盛土等の要対策箇所対策を推進し、目標値の達成に向けて整備を推進する。

平成27年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成27年度)

- ・なし

(平成28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：吉田 敏晴)

施策目標個票

(国土交通省26-②)

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。	
評価結果	目標達成度合いの測定結果	(各行政機関共通区分) ②目標達成 (判断根拠) 全ての主要な業績指標がA評価であり、現在の推移のまま進捗すれば目標年度内に目標達成すると見込まれるため。
	施策の分析	国際物流に対応した 基幹ネットワークの構築及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り、順調かつ着実に推移しているところである。
	次期目標等への反映の方向性	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	111 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	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度		28年度
		56%	56%	56%	58%	63%	68%	A	約75%
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		
	112 道路による都市間速達性の確保率	初期値	実績値					評価	目標値
		22年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度		28年度
46%		46%	47%	48%	49%	集計中	A	約50%	
年度ごとの目標値		-	-	-	-	-			

施策の予算額・執行額等【参考】 ※下段〈〉は書きは、複数施策に関連する予算であり、外数である。	区分	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度要求額
	予算の状況(百万円)	当初予算(a)	831,100 〈1,078,412〉	868,488 〈986,338〉	580,624 〈0〉	532,626 〈0〉
補正予算(b)		189,852 〈417,437〉	117,555 〈173,164〉	23,296 〈0〉	-	
前年度繰越等(c)		226,416 〈372,030〉	424,421 〈692,382〉	268,321 〈46〉	-	
合計(a+b+c)		1,247,368 〈1,867,879〉	1,410,464 〈1,851,885〉	872,241 〈46〉	532,626 〈0〉	
執行額(百万円)	799,142 〈1,111,083〉	955,783 〈1,839,070〉				
翌年度繰越額(百万円)	427,459 〈692,382〉	268,321 〈46〉				
不用額(百万円)	20,767 〈64,413〉	26,054 〈12,769〉				

※上記のほか、社会資本整備総合交付金等(24年度:15,858億円、25年度:19,594億円、26年度:19,964億円、27年度:19,966億円)の内数、内閣府に計上された地域自主戦略交付金(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27年6月23日)
-----------------	------------------------

担当部局名	道路局	作成責任者名	道路局 企画課 道路経済調査室(室長 山本 悟司)	政策評価実施時期	平成27年8月
-------	-----	--------	---------------------------	----------	---------

業績指標 111

三大都市圏環状道路整備率

評価

A	目標値：約75%（平成28年度） 実績値：63%（平成25年度） 68%（平成26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

= 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、道路事業の見通し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】

日本再興戦略（平成26年6月24日）

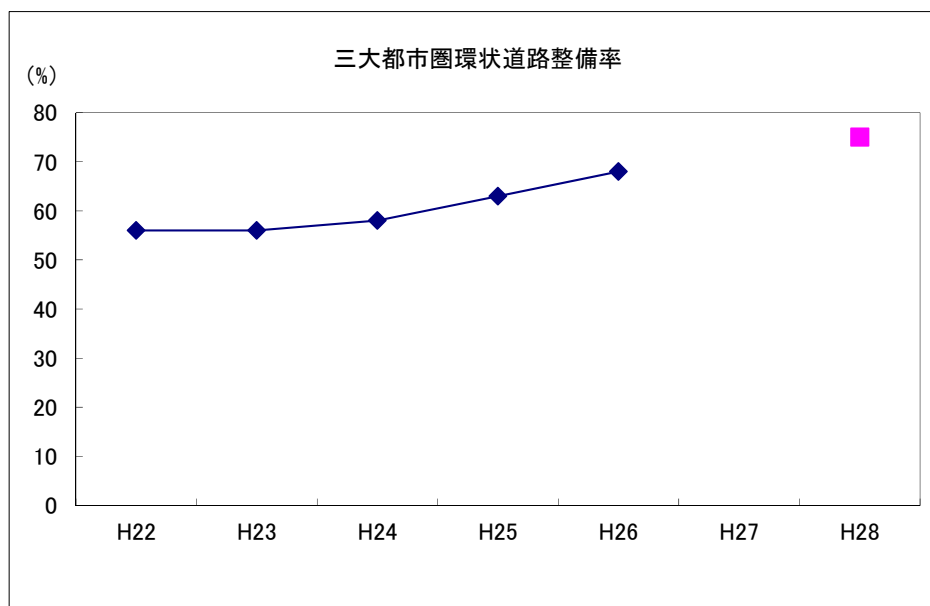
【閣決（重点）】

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	H25	H26	H26
56%	56%	58%	63%	68%	68%



事務事業等の概要

主な事務事業等の概要

三大都市圏環状道路の整備

迅速かつ円滑な物流の実現などのため、三大都市圏環状道路等を中心とする根幹的な道路網を重点的に整備する。(◎)

予算額：道路整備費 13,420 億円(国費)及び社会資本整備総合交付金 9,031 億円(国費)等の内数(平成 25 年度)

道路整備費 13,562 億円(国費)及び社会資本整備総合交付金 9,124 億円(国費)等の内数(平成 26 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。

関連する事務事業等の概要

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 年度は、首都圏中央連絡自動車道(茅ヶ崎 JCT～寒川北 IC、東金 JCT～木更津東 IC)、京奈和自動車道(紀北かつらぎ IC～紀の川 IC)、阪神高速淀川左岸線(島屋 IC～海老江 JCT)の計 65 km が供用を開始し、平成 26 年は、首都圏中央連絡自動車道(寒川北 IC～海老名南 JCT、相模原相川 IC～高尾山 IC、久喜白岡 JCT～境古河 IC)、京奈和自動車道(御所 IC～御所南 IC、郡山下ツ道 JCT～郡山南 IC)等の計 61 km 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、平成 26 年度末時点で 68%である。

(事務事業等の実施状況)

○平成 26 年度末供用延長 834 km

(平成 25 年度新規供用延長 65 km、平成 26 年度新規供用延長 61 km)

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 53%が平成 26 年度末に 68%まで向上。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と評価した。

○平成 27 年度は、首都圏中央連絡自動車道(桶川北本 IC～白岡菖蒲 IC、境古河 IC～つくば中央 IC、神崎 IC～大栄 JCT)、東海環状自動車道(東員 IC～四日市北 JCT)、近畿自動車道名古屋神戸線(四日市 JCT～四日市北 JCT)の計 55 kmの供用を予定しており、引き続き、目標値の達成に向けて整備を推進する。

平成 27 年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成 27 年度)

なし

(平成 28 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 山本 悟司)

関係課： 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

道路局 高速道路課 (課長 吉岡 幹夫)

業績指標 112

道路による都市間速達性の確保率

評価

A	目標値：約50%（平成28年度） 実績値：49%（平成25年度） 集計中（平成26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)

平成28年度の目標については、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)

・NEXCO（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】

日本再興戦略（平成26年6月24日）

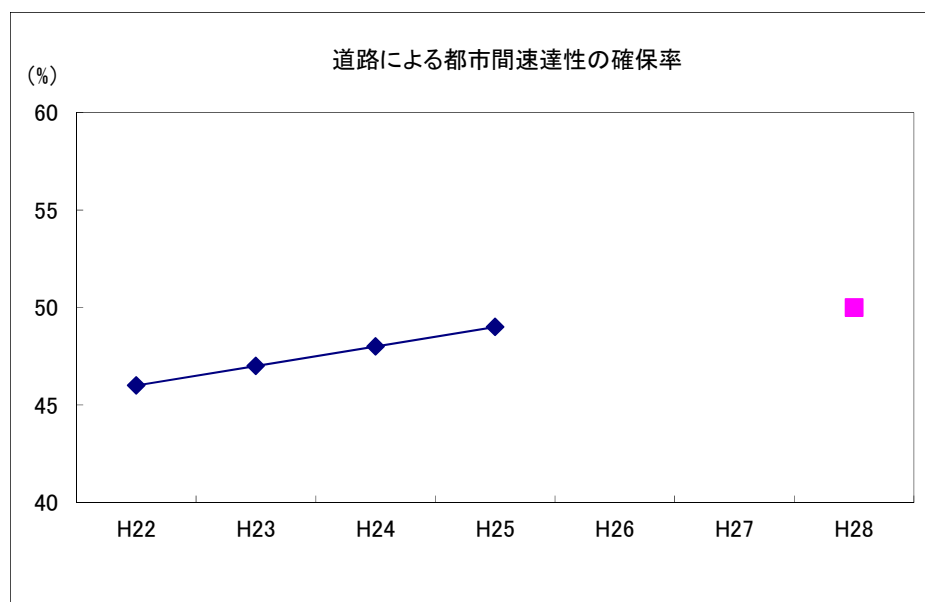
【閣決（重点）】

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	H25	H26	H26
46%	47%	48%	49%	集計中	



事務事業等の概要

主な事務事業等の概要

個性ある地域やコンパクトな拠点を道路ネットワークでつなぎ、距離の制約を克服し、地域・拠点の連携を確保する。(◎)

予算額：道路整備費 13,420 億円(国費)及び社会資本整備総合交付金 9,031 億円(国費)等の内数(平成 25 年度)

道路整備費 13,562 億円(国費)及び社会資本整備総合交付金 9,124 億円(国費)等の内数(平成 26 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。

関連する事務事業等の概要

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 22 年度から平成 25 年度にかけて 3%増加しており、また、公表している今後の高規格幹線道路の供用予定等を加味すると、目標年度までに目標値を達成すると見込まれ、順調に進捗している。

(事務事業等の実施状況)

○平成 25 年度は、東九州自動車道(苅田北九州空港 I C ~ 行橋 I C、日向 I C ~ 都農 I C、北浦 I C ~ 須美江 I C)、日本海沿岸東北自動車道(大館市商人留 I C ~ 小坂 J C T)、近畿自動車道紀勢線(海山 I C ~ 紀伊長島 I C)、中国横断自動車道尾道松江線(吉舎 I C ~ 三次東 J C T)、九州横断自動車道延岡線(嘉島 J C T ~ 小池高山 I C)等の計約 195 km が供用。

○平成 26 年度は、常磐自動車道(相馬 I C ~ 山元 I C、常磐富岡 I C ~ 南相馬 I C)、近畿自動車道敦賀線(小浜 I C ~ 敦賀 J C T)、四国横断自動車道(徳島 I C ~ 鳴門 J C T)、東九州自動車道(行橋 I C ~ みやこ豊津 I C、豊前 I C ~ 宇佐 I C、佐伯 I C ~ 蒲江 I C、鹿屋串良 J C T ~ 曾於弥五郎 I C)、北海道横断自動車道根室線(浦幌 I C ~ 白糠 I C)、中国横断自動車道尾道松江線(世羅 I C ~ 吉舎 I C)等の計約 365 km 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 22 年度から平成 25 年度にかけて 3%増加しており、また、公表している今後の高規格幹線道路の供用予定等を加味した場合、目標年度まで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 と評価した。

○平成 27 年度は、東関東自動車道水戸線(銚田 I C ~ 茨城空港北 I C)、第二東海自動車道(浜松いなさ J C T ~ 豊田東 J C T)、近畿自動車道名古屋神戸線(四日市 J C T ~ 四日市北 J C T)、東九州自動車道(椎田南 I C ~ 豊前 I C)、北海道横断自動車道網走線(訓子府 I C ~ 北見西 I C)、北海道横断自動車道根室線(白糠 I C ~ 阿寒 I C)、東北横断自動車道釜石秋田線(遠野 I C ~ 宮守 I C)、近畿自動車道紀勢線(南紀田辺 I C ~ すさみ I C)等の計約 280 km の供用を予定。引き続き、目標値の達成に向けて整備を推進する。

平成 27 年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成 27 年度)

なし

(平成 28 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 山本 悟司)

関係課：道路局 国道・防災課(課長 川崎 茂信)

道路局 高速道路課(課長 吉岡 幹夫)

施策目標個票

(国土交通省26-㉔)

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	
評価結果	目標達成度合いの測定結果	(各行政機関共通区分) ②目標達成 (判断根拠) 全ての主要な業績指標がA評価であり、現在の推移のまま進捗すれば目標年度内に目標達成すると見込まれるため。
	施策の分析	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。
	次期目標等への反映の方向性	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・利便性の向上をはかり、道路交通の円滑化に資する施策を推進する。

業績指標	137 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	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度		28年度
		約128万人・時/日	約129万人・時/日	約128万人・時/日	約124万人・時/日	約123万人・時/日	集計中	A	約121万人・時/日
	年度ごとの目標値		-	-	-	-			
	138 都市計画道路(幹線街路)の整備率	初期値	実績値					評価	目標値
		21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度		28年度
59.1%		60.2%	60.9%	61.7%	集計中	集計中	A	63%	
年度ごとの目標値		-	-	-	-				

施策の予算額・執行額等 【参考】 ※下段〈〉は書きは、複数施策に関連する予算であり、外数である。	区分	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度要求額	
	予算の状況(百万円)	当初予算(a)	352,840	297,295	217,635	238,590	
		補正予算(b)	173,154	99,982	50,700	-	
		前年度繰越等(c)	99,281	231,020	90,126	-	
		合計(a+b+c)	625,276	628,207	358,461	238,590	
	執行額(百万円)	391,792	527,618				
	翌年度繰越額(百万円)	232,251	90,126				
	不用額(百万円)	354	1,831				
		<64,395>	<12,713>				

※上記のほか、社会資本整備総合交付金等(24年度:15,858億円、25年度:19,594億円、26年度:19,964億円、27年度:19,966億円)の内数、内閣府に計上された地域自主戦略交付金(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27年6月23日)
-----------------	------------------------

担当部局名	道路局	作成責任者名	・道路局路政課 (課長 平田 研) ・都市局街路交通施設課 (課長 神田 昌幸)	政策評価実施時期	平成27年8月
-------	-----	--------	---------------------------------------------------	----------	---------

業績指標 137

開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間

評価

A	目標値：約121万人・時/日（平成28年度） 実績値：約123万人・時/日（平成25年度） 集計中（平成26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」

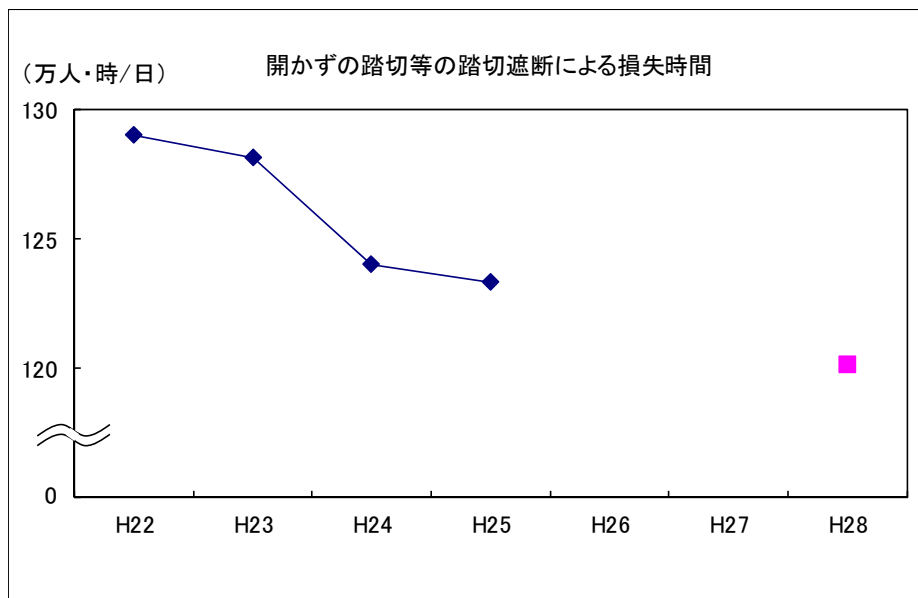
【その他】

なし

過去の実績値

（年度）

H22	H23	H24	H25	H26
約129 万人・時/日	約128 万人・時/日	約124 万人・時/日	約123 万人・時/日	集計中



事務事業等の概要

主な事務事業等の概要

開かずの踏切等の解消

- ・「開かずの踏切」等による渋滞の解消や踏切事故防止のため、連続立体交差事業等を支援します。(◎)

予算額：道路整備費13,420億円(国費)及び社会資本整備総合交付金9,031億円(国費)等の内数(平成25年度)

道路整備費13,562億円(国費)及び社会資本整備総合交付金9,124億円(国費)等の内数(平成26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。

関連する事務事業等の概要

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26年度は集計中であるが、平成25年度は連続立体交差事業等により、69箇所の開かず踏切等を解消しており、平成24年度の実績値124万人・時/日に対して、平成25年度の実績値は、約123万人・時/日となっている。

(事務事業等の実施状況)

- ・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と評価した。

平成27年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成27年度)

なし

(平成28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 平田 研)

関係課：都市局街路交通施設課(課長 神田 昌幸)

鉄道局施設課(課長 江田 秀二)

業績指標 138

都市計画道路（幹線街路）の整備率

評価

A	目標値：63%（平成28年度） 実績値：61.7%（平成24年度） 集計中（平成25年度） 集計中（平成26年度） 初期値：59.1%（平成21年度）
---	-----------------------------------------------------------------------------------------

（指標の定義）

都市内においてまとまった交通を受け持つとともに都市の骨格を形成する都市計画道路（幹線街路）の整備については、都市における交通の快適性、利便性の向上はもとより、都市の防災性等、都市機能全般を向上させるものであり、都市計画道路（幹線街路）の計画延長に対する完成延長の割合を指標として設定。

<分母>都市計画道路（幹線街路）の計画延長

<分子>都市計画道路（幹線街路）の完成延長

（目標設定の考え方・根拠）

これまでの都市計画道路（幹線街路）の整備率の実態が年平均0.8%の伸びとなっており、予算状況を踏まえ年平均0.6%の伸びを確保するよう目標値を設定。

（外部要因）

該当なし

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体、計画主体）、民間事業者（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

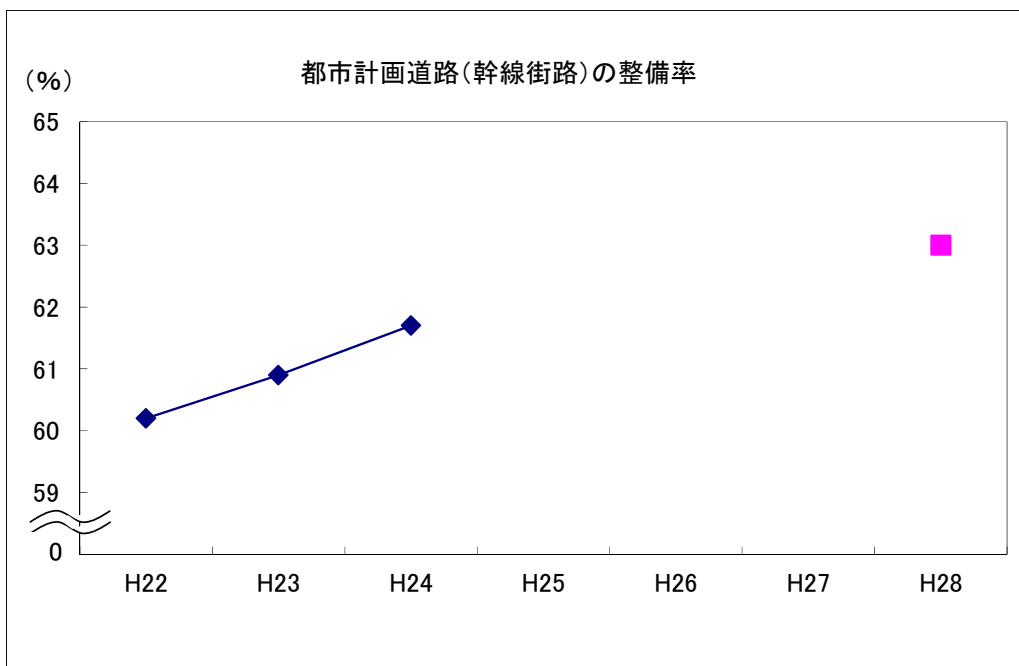
【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第3章に記載あり」

【その他】

なし

過去の実績値				（年度）	
H22	H23	H24	H25	H26	
60.2%	60.9%	61.7%	集計中	H28年度 集計予定	



事務事業等の概要

主な事務事業等の概要

・都市計画道路（幹線街路）の整備

通勤や病院などの日常の暮らしを支える生活圏の中心部につながる道路網や、救急活動に不可欠な道路網の整備、隘路の解消を図るための現道拡幅及びバイパス整備等を推進し、地域内の移動円滑化を図る（◎）

予算額（事業費）：道路整備費 11,424 億円及び社会資本整備総合交付金等 37,440 億円の内数（平成 25 年度当初予算）

道路整備費 11,958 億円及び社会資本整備総合交付金等 38,400 億円の内数（平成 26 年度当初予算）

（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。

関連する事務事業等の概要

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 年度の実績は集計中であるが、平成 24 年度に比べて上昇することが見込まれ、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る。

（事務事業等の実施状況）

地域内の移動円滑化を図るため、日常の暮らしを支える生活圏の中心部につながる道路網や、救急活動に不可欠な道路網の整備、隘路の解消を図るための現道拡幅及びバイパス整備等を推進している。

課題の特定と今後の取組みの方向性

平成 24 年度に比べて上昇することが見込まれ、目標達成へ向け順調に推移していることから、A 評価とした。

平成 27 年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成 27 年度）

特になし

（平成 28 年度以降）

特になし

担当課等（担当課長名等）

担当課： 都市局街路交通施設課（課長 神田 昌幸）

関係課： 都市局都市計画課（課長 宇野 善昌）