

	初期値	実績値					評価	目標値	
		H25年度 (④はH29年度)	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度		R2年度	R2年度
16 車両等のバリアフリー化率									
①鉄軌道車両のバリアフリー化率*	60%	67.7%	71.2%	73.2%	74.6%	集計中	A	約70%	
②乗合バス車両(適用除外認定車両を除く。)におけるノンステップバスの導入率*	43.9%	53.3%	56.0%	58.8%	61.2%	集計中	B	約70%	
③適用除外認定を受けた乗合バス車両におけるリフト付きバス又はスロープ付きバスの導入率*	3.9%	5.8%	5.2%	5.1%	5.5%	集計中	B	約25%	
④貸切バス車両におけるノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスの導入数*	1,699台	-	1,699台	1,013台	1,081台	集計中	B	約2,100台	
⑤福祉タクシーの導入数*	13,978台	15,128台	20,113台	28,602台	37,064台	集計中	A	約44,000台	
⑥旅客船のバリアフリー化率*	29%	40.3%	43.8%	46.2%	48.4%	集計中	A	約50%	
⑦航空機のバリアフリー化率*	93%	97.1%	97.8%	98.2%	99.1%	集計中	A	約100%	
年度ごとの目標値									
17 高齢者(65歳以上の者)の居住する住宅の一定のバリアフリー化率*									
	初期値	実績値					評価	目標値	
	H25年	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年		R2年	
	41%	-	-	42%	-	-	B	61%	
年度ごとの目標値									
参考指標	参1 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
		H25年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度
	①視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合	93%	93.8%	94.3%	94.7%	95.1%	集計中	/	100%
	②障害者対応型便所を設置した旅客施設の割合	80%	84.2%	85.2%	86.7%	88.6%	集計中	/	100%
	③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)	10%	12%	8%	集計中	集計中	/	30%
年度ごとの目標値									
参考指標	参2 高齢者(65歳以上の者)の居住する住宅の高度のバリアフリー化率	初期値	実績値					評価	目標値
		H25年	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年		R2年
		10.7%	-	-	11.3%	-	-	/	25%
年度ごとの目標値									
参考指標	参3 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
		H25年	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年		R2年
		17%	-	-	17.2%	-	-	/	28%
年度ごとの目標値									

施策の予算額・執行額等【参考】	区分	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度要求額
		当初予算(a)	59	58	58	65
予算の状況(百万円)	補正予算(b)	0	0	0	-	
	前年度繰越等(c)	0	0	0	-	
	合計(a+b+c)	59	58	58	65	
		<0>	<0>	<0>	<0>	
執行額(百万円)		52	47			
翌年度繰越額(百万円)		0	0			
不用額(百万円)		7	11			

※上記のほか、社会資本整備総合交付金等の内数がある。

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(令和3年6月25日開催)
-----------------	-------------------------

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 バリアフリー政策課 (課長 真鍋 英樹)	政策評価実施時期	令和3年8月
-------	---	--------	----------------------------------	----------	--------

業績指標 15

公共施設等のバリアフリー化率等 (①特定道路におけるバリアフリー化率*、②全ての一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数に占める段差解消された一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数の割合*、③ホームドアの整備駅数、④不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率、⑤都市公園における園路及び広場、駐車場、便所のバリアフリー化率 (i) 園路及び広場*、(ii) 駐車場、(iii) 便所)、⑥特定路外駐車場のバリアフリー化率*)

評 価	
① B ② B ③ A ④ A ⑤ (i) A (ii) B (iii) B ⑥ A	① 目標値：100% (令和2年度) 実績値：91% (令和2年度) 初期値：83% (平成25年度) ② 目標値：100% (令和2年度) 実績値：集計中 (令和2年度) 約97% (令和元年度) 初期値：約91% (平成25年度) ③ 目標値：800駅 (令和2年度) 実績値：集計中 (令和2年度) 858駅 (令和元年度) 初期値：583駅 (平成25年度) ④ 目標値：約60% (令和2年度) 実績値：62% (令和2年度) 初期値：約54% (平成25年度) ⑤ (i) 園路及び広場 目標値：約60% (令和2年度) 実績値：集計中 (令和2年度) 59% (令和元年度) 初期値：49% (平成25年度) (ii) 駐車場 目標値：約60% (令和2年度) 実績値：集計中 (令和2年度) 50% (令和元年度) 初期値：44% (平成25年度) (iii) 便所 目標値：約45% (令和2年度) 実績値：集計中 (令和2年度) 37% (令和元年度) 初期値：34% (平成25年度) ⑥ 目標値：約70% (令和2年度) 実績値：集計中 (令和2年度) 70.6% (令和元年度) 初期値：53.5% (平成25年度)

(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 (注1) 延長のうち、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。

(注1) 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

②一定の旅客施設 (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) (注2) の1日当たり平均利用者数に占める、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、段差解消をした一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数の割合。

段差解消された一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数の割合＝
 公共交通移動等円滑化基準第4条を満たす一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数
 ÷ 全ての一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数

※構造上の制約等により整備が困難な旅客施設も含む

(注2) 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

③公共交通移動等円滑化基準第20条第1項第6号及び第7号で定めるホームドア（注3）が設置されている駅の数。

（注3）可動式ホーム柵含む

④床面積2,000㎡以上の特別特定建築物（注4）（公立小学校等を除く。以下同じ。）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。以下「バリアフリー法施行令」という。）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5）に適合するものの割合。

（注4）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その他の建築物

（注5）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＝

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

÷ 床面積2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストック数

⑤バリアフリー法に規定する特定公園施設（注6）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7）に適合した都市公園の割合。

（注6）バリアフリー法施行令で定める移動等円滑化が必要な公園施設

（注7）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

⑥バリアフリー法に規定する特定路外駐車場（注8）のうち、路外駐車場移動等円滑化基準（注9）に適合した路外駐車場の割合

（注8） 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9） 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

（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に定める整備目標を踏まえ設定。

②移動等円滑化の促進に関する基本方針において、令和2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という目標を踏まえ設定（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。）。

③高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するためのホームドア（注）の整備の進捗状況を測る指標として、移動等円滑化の促進に関する基本方針及び交通政策基本計画（平成27年2月13日閣議決定）等を踏まえつつ、今後の取組を見込んで設定。

（注）可動式ホーム柵含む

④移動等円滑化の促進に関する基本方針において定めている令和2年度までの目標値（約60%）を踏まえ設定している。また、令和2年に移動等円滑化の促進に関する基本方針を改正し、令和7年度までの目標値（約67%）を設定している。

⑤移動等円滑化の促進に関する基本方針において、令和2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。

⑥移動等円滑化の促進に関する基本方針において、令和2年度までに特定路外駐車場の約70%を移動等円滑化することとしている。これを踏まえ、設定したもの。

（外部要因）

②旅客施設の構造等

④経済状況等による新規建築物着工数など

（他の関係主体）

①⑤地方公共団体（事業主体）

②③地方公共団体（事業主体）、公共交通事業者（事業主体）

④地方公共団体（事業主体）、建築事業者（事業主体）

⑥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。」

・第196回国会施政方針演説（平成30年1月22日）

「お年寄りや障害のある方が安心して旅行できるよう、あらゆる交通手段のバリアフリー化を進めます。」

【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.）
- ・経済財政運営と改革の基本方針2016（平成28年6月2日）
バリアフリー化を推進する。（第2章2.）
- ・経済財政運営と改革の基本方針2017（平成29年6月9日）
より高い水準のユニバーサルデザイン化、心のバリアフリー71の推進及び通信環境の飛躍的向上を推進し、地域の活性化を図る。（第2章4.）
心のバリアフリーとユニバーサルデザインの街づくりの推進など105、大会を通じた新しい日本の創造に関する取組を地方自治体や民間企業と連携しながら進める。（第2章5.）
- ・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。
- ・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.）

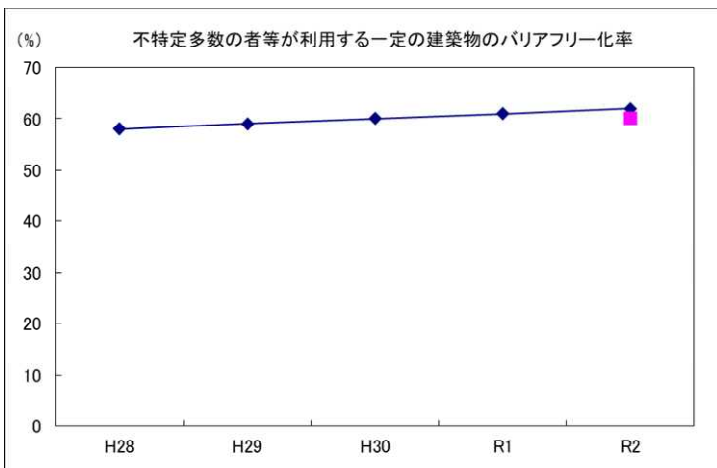
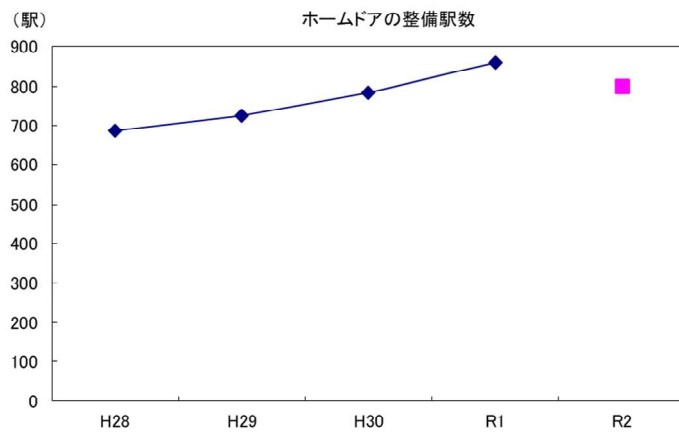
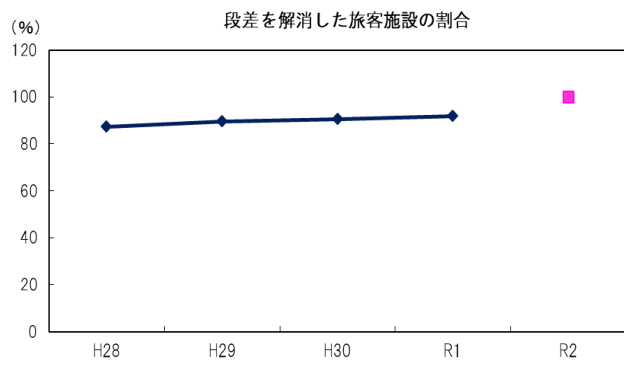
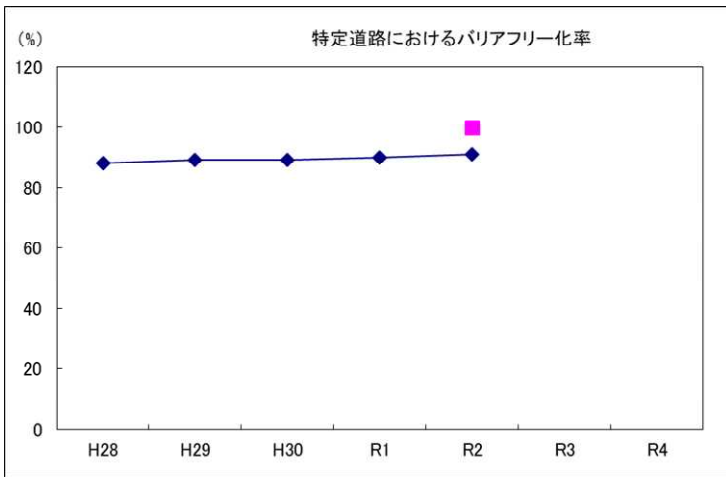
【閣決（重点）】

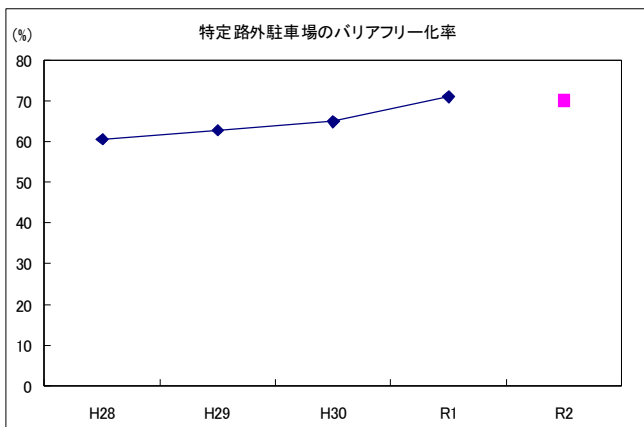
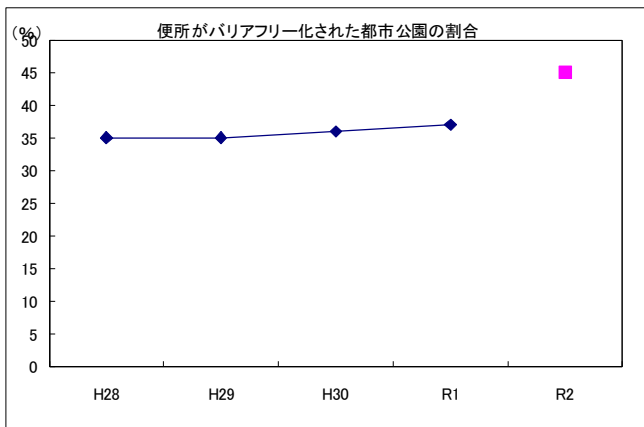
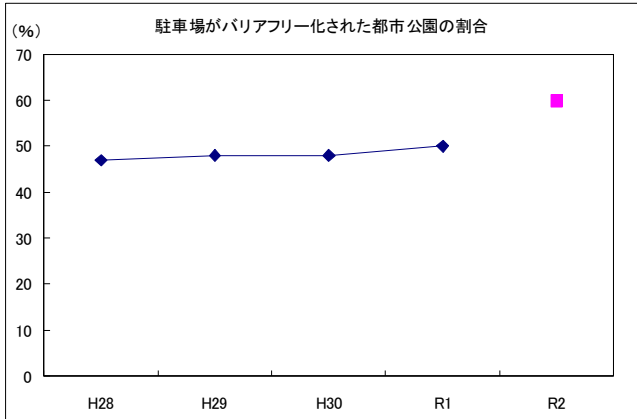
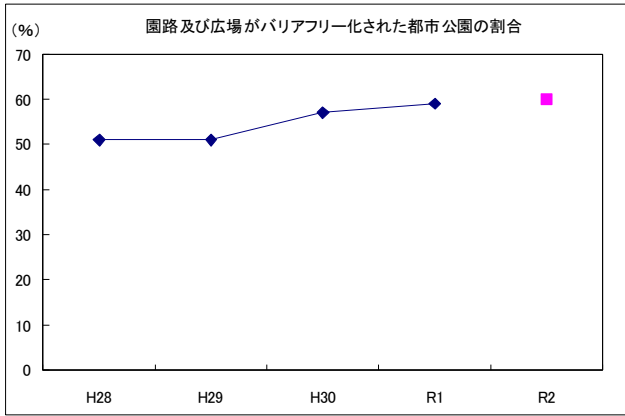
- ・社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第2章に記述あり」「第3章に記述あり」
- ・社会資本整備重点計画（平成27年9月18日）「第1章第2節に記述あり」「第2章に記載あり」

【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）
H28	H29	H30	R1	R2	
88%	89%	89%	90%	91%	
過去の実績値（②全ての一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数に占める段差解消された一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数の割合）					（年度）
H28	H29	H30	R1	R2	
約93%	約96%	約96%	約97%	集計中	
過去の実績値（③ホームドアの整備駅数）					（年度）
H28	H29	H30	R1	R2	
686駅	725駅	783駅	858駅	集計中	
過去の実績値（④不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率）					（年度）
H28	H29	H30	R1	R2	
58%	59%	60%	61%	62%	
過去の実績値（⑤都市公園における園路及び広場、駐車場、便所のバリアフリー化率）					（年度）
（i）園路及び広場					
H28	H29	H30	R1	R2	
約51%	約51%	約57%	約59%	集計中	
過去の実績値（⑤都市公園における園路及び広場、駐車場、便所のバリアフリー化率）					（年度）
（ii）駐車場					
H28	H29	H30	R1	R2	
約47%	約48%	約48%	約50%	集計中	
過去の実績値（⑤都市公園における園路及び広場、駐車場、便所のバリアフリー化率）					（年度）
（iii）便所					
H28	H29	H30	R1	R2	
約35%	約35%	約36%	約37%	集計中	
過去の実績値（⑥特定路外駐車場のバリアフリー化率）					（年度）
H28	H29	H30	R1	R2	
60.5%	62.7%	64.8%	70.6%	集計中	





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 17,858 億円（国費）及び防災・安全交付金 13,173 億円（国費）等の内数（令和元年度）
20,472 億円（国費）及び防災・安全交付金 10,388 億円（国費）等の内数（令和2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。

・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。

・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 268 億円の内数（令和元年度）
204 億円の内数（令和2年度）

都市鉄道整備事業 52 億円の内数（令和元年度）

56 億円の内数（令和2年度）

訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業 55 億円の内数（令和元年度）

54 億円の内数（令和2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 8,713 億円、防災・安全交付金 13,173 億円の内数（令和元年度国費）

社会資本整備総合交付金 7,627 億円、防災・安全交付金 10,388 億円の内数（令和2年度国費）

（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。

・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や基準について自治体等を対象とした担当者会議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。

・平成28年度に実施した政策アセスメント（平成29年度予算概算要求）である「次世代ステーション創造事業」は、「②全ての一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数に占める段差解消された一定の旅客施設の1日当たり平均利用者数の割合」の指標に寄与する事業のひとつである。当該指標の達成に寄与する全ての事業効果を測定したところ、平成28年度から令和元年度にかけて約4%増加しているが、過去のトレンドを延長した場合、目標年度での目標値は達成しない見込みであり、「次世代ステーション創造事業」はじめ、その他の事業も含めて目標の達成に向け引き続き努力が必要と評価できる。

・令和元年度に実施した政策アセスメント（令和2年度予算概算要求）である「鉄道施設総合安全対策事業費補助における鉄道駅のホームドア整備に対する支援」については、「③ホームドアの整備駅数」の指標をもってその効果を測定することとしているところ、平成30年度から令和元年度にかけて整備駅数が75駅増加し、令和元年度に858駅となり、目標を1年前倒しで達成していることから、順調であったと評価できる。

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は令和元年度から令和2年度にかけて、16km/1,700km増加しているが、令和2年度の実績は目標年度における目標を下回った。
- ②段差解消をした旅客施設の割合は平成25年度から令和元年度にかけて8.6%増加しているが、過去のトレンドを延長した場合、目標年度での目標値は達成しない見込みである。
- ③ホームドアの整備駅数は、平成25年度から令和元年度にかけて毎年度平均約45駅増加しており、令和元年度に858駅となり、目標を1年前倒しで達成した。
- ④不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率は平成25年度から令和元年度にかけて7%増加し、令和元年度に約61%となっており、目標を1年前倒しで達成した。
- ⑤園路及び広場のバリアフリー化率は、平成25年度から令和元年度にかけて10ポイント増加しており、1年あたり平均1.7ポイントの増加傾向にあることから、令和2年度の実績はまだ出ていないものの、目標達成のために必要な1ポイントの増分は、令和2年度中に確実に達成すると判断した。
駐車場、便所のバリアフリー化率は平成25年度から令和元年度にかけてそれぞれ6ポイント、3ポイント増加しているが、過去のトレンドを延長した場合、目標年度での目標は達成しない見込みである。
- ⑥特定路外駐車場のバリアフリー化率は、平成25年度から令和元年度にかけて約17ポイント増加しており、令和元年度に70.6%となっており、目標を1年前倒しで達成した。

(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。
- ②旅客施設のバリアフリー化については、基本的に公共交通事業者等がバリアフリー化のために投資を行っており、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必要な施設もあるが、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。また、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。令和3年3月末時点で309市町村により536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。
- ③鉄道駅のホームドア整備は、各支援制度の有効活用などによって、概ね順調に進んでいると評価できる。
- ④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され、バリアフリー法においても引き続き確かな運用が行われている。
- ⑤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社会資本整備総合交付金等により支援を実施した。また、「都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン（H24.3改訂）」の周知により、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。
- ⑥バリアフリー法の趣旨や基準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た。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ①特定道路のバリアフリー化率については、令和2年度の実績が目標年度における目標を下回ったため、「B」評価とした。その原因としては、用地取得の難航によるものであり、引き続き、地元関係者の協力を得ながら、特定道路のバリアフリー化を推進する。
- ②段差解消をした旅客施設の割合は順調に推移しているが、過去のトレンドを延長した場合、目標年度での目標値は達成しない見込みであるため、「B」評価とした。その原因として、段差の解消がされていない旅客施設においては今後改修工事等が予定されているところもあるが、目標年度までの早急な改修が困難な旅客施設もあるためである。引き続き旅客施設のバリアフリー化の推進を図る。
- ③ホームドアの整備駅数は令和元年度に目標を1年前倒しで達成したことから「A」と評価した。引き続き、鉄道駅におけるホームドア整備の推進を図る。

④不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率については、既に目標を達成しているため「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。

⑤園路及び広場のバリアフリー化率については、目標達成に向けて順調に推移していることから「A」と評価した。一方、駐車場、便所のバリアフリー化率については、着実に伸びているもののトレンドからみて目標値の達成に至らないと判断されることから、「B」と評価した。これは、小規模な公園の割合が極めて高く、またバリアフリー化工事をする場合も他の公園施設等とともに施設改修のタイミングで実施すること等が要因であると考えられる。しかしながら、都市公園の安全性を高める観点からも、地方公共団体がより一層バリアフリー化に向けた整備に取り組む必要があることから、担当者会議などでバリアフリー法の趣旨を伝えバリアフリー化への理解を深めたり、バリアフリー化を推進する事業制度の周知などを行い、引き続き都市公園のバリアフリー化の推進を図る。

⑥特定路外駐車場のバリアフリー化率は、令和元年度に目標を1年前倒して達成したことから「A」と評価した。引き続き、バリアフリー法の趣旨や基準を全国駐車場政策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。

なお、今後は、改正バリアフリー法（令和2年5月公布）を踏まえて改定された「移動円滑化の促進に関する基本方針」に定められた整備目標を新たな目標として、引き続きバリアフリー化を推進していくこととしており、業績指標についても、同方針を踏まえ検討する。

担当課等（担当課長名等）

担当課： 総合政策局バリアフリー政策課（課長 真鍋 英樹）
関係課： 道路局環境安全・防災課（交通安全政策分析官 真田 晃宏）
 鉄道局都市鉄道政策課（課長 金指 和彦）
 住宅局建築指導課（課長 深井 敦夫）
 都市局公園緑地・景観課（課長 五十嵐 康之）
 都市局街路交通施設課（課長 中村 健一）

業績指標 16

車両等のバリアフリー化（①鉄軌道車両のバリアフリー化率*、②乗合バス車両（適用除外認定車両を除く。）におけるノンステップバスの導入率*、③適用除外認定を受けた乗合バス車両におけるリフト付きバス又はスロープ付きバスの導入率*、④貸切バス車両におけるノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスの導入数*、⑤福祉タクシーの導入数*、⑥旅客船のバリアフリー化率*、⑦航空機のバリアフリー化率*）

評 価	
①A ②B ③B ④B ⑤A ⑥A ⑦A	①目標値：約70%（令和2年度） 実績値：集計中（令和2年度） 74.6%（令和元年度） 初期値：60%（平成25年度）
	②目標値：約70%（令和2年度） 実績値：集計中（令和2年度） 61.2%（令和元年度） 初期値：43.9%（平成25年度）
	③目標値：約25%（令和2年度） 実績値：集計中（令和2年度） 5.5%（令和元年度） 初期値：3.9%（平成25年度）
	④目標値：約2,100台（令和2年度） 実績値：集計中（令和2年度） 1,081台（令和元年度） 初期値：1,699台（平成29年度）
	⑤目標値：約44,000台（令和2年度） 実績値：集計中（令和2年度） 37,064台（令和元年度） 初期値：13,978台（平成25年度）
	⑥目標値：約50%（令和2年度） 実績値：48.4%（令和元年度） 集計中（令和2年度） 初期値：約29%（平成25年度）
	⑦目標値：100%（令和2年度） 実績値：集計中（令和2年度） 99.1%（令和元年度） 初期値：約93%（平成25年度）

（指標の定義）

①鉄軌道車両

公共交通移動等円滑化基準第31条から第33条までに掲げる基準（乗降口、客室、連結部等の基準）に適合する車両。

（分子）＝上記基準に適合する車両数

（分母）＝総車両数

②乗合バス車両におけるノンステップバス

床面高さが概ね30cm以下であって、公共交通移動等円滑化基準に適合する車両。

③乗合バス車両におけるリフト付きバス等

公共交通移動等円滑化基準第43条に基づき適用除外の認定を受けた車両であって、リフト付きもしくはスロープ付きの車両。

④貸切バス車両におけるノンステップバス、リフト付きバス等

公共交通移動等円滑化基準第43条の2に掲げる基準に適合する車両。

⑤福祉タクシー

公共交通移動等円滑化基準第45条に掲げる基準に適合する車両。

⑥旅客船

公共交通移動等円滑化基準第47条から第61条までに掲げる基準（出入口、客室、便所等についての基準に適合する船舶。令和元年度より旅客不定期航路事業の用に供する船舶を含む。）

⑦航空機

公共交通移動等円滑化基準第62条の2から第67条までに掲げる基準（通路、客室、便所等の基準）に適合する航空機。

(目標設定の考え方・根拠)

バリアフリー法に基づく基本方針において、令和2年度末までに、鉄軌道車両については総車両数の約70%、乗合バス車両におけるノンステップバスについては総車両数から適用除外認定車両を除いた数の約70%、乗合バス車両におけるリフト付きバス等については適用除外認定を受けた車両の約25%、旅客船については総隻数の約50%、航空機については総機数の原則100%をそれぞれ移動等円滑化すること、また、貸切バス車両におけるノンステップバス、リフト付きバス等については、約2,100台を、福祉タクシー車両については約44,000台を導入することを目標としている。

(外部要因)

①②③④⑤⑥⑦公共交通事業者の経営状況

(他の関係主体)

①②③④⑤⑥⑦地方公共団体（事業主体）、公共交通事業者（事業主体）

(重要政策)

【施政方針】

第162回国会施政方針演説（平成17年1月21日）

「公共施設のみならず、制度や意識の面でも社会のバリアフリー化を引き続き推進いたします。」

第196回国会施政方針演説（平成30年1月22日）

「お年寄りや障害のある方が安心して旅行できるよう、あらゆる交通手段のバリアフリー化を進めます。」

【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）
- ・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章3.）
- ・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.）
- ・経済財政運営と改革の基本方針2017（平成29年6月9日）
より高い水準のユニバーサルデザイン化、心のバリアフリー71の推進及び通信環境の飛躍的向上を推進し、地域の活性化を図る。（第2章4.）
- ・経済財政運営と改革の基本方針2018（平成30年6月15日）
心のバリアフリーとユニバーサルデザインの街づくりの推進など105、大会を通じた新しい日本の創造に関する取組を地方自治体や民間企業と連携しながら進める。（第2章5.）
- ・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2章に記述あり」「第3章に記述あり」
- ・社会資本整備重点計画（平成27年9月18日）「第1章第2節に記述あり」「第2章に記載あり」

【その他】

なし

過去の実績値（①鉄軌道車両のバリアフリー化率）					(年度)
H28	H29	H30	R1	R2	
67.7%	71.2%	73.2%	74.6%	集計中	

過去の実績値（②乗合バス車両（適用除外認定車両を除く。）におけるノンステップバスの導入率）					(年度)
H28	H29	H30	R1	R2	
53.3%	56.0%	58.8%	61.2%	集計中	

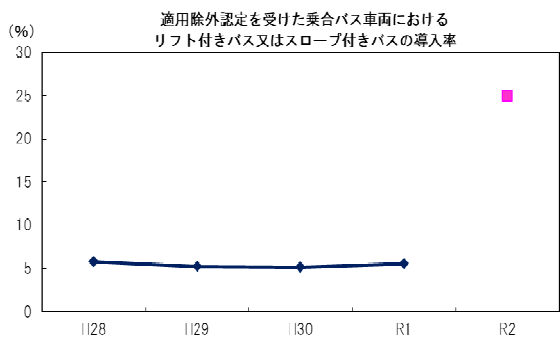
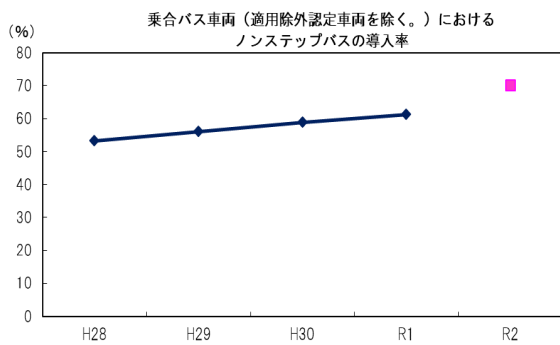
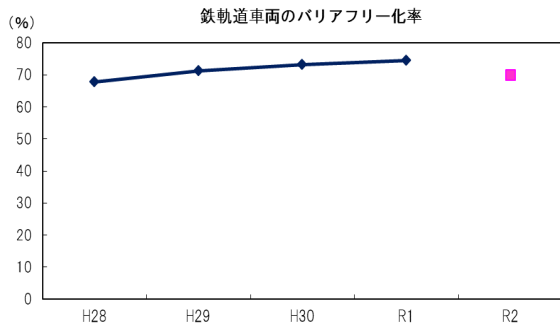
過去の実績値（③適用除外認定を受けた乗合バス車両におけるリフト付きバス又はスロープ付きバスの導入率）					(年度)
H28	H29	H30	R1	R2	
5.8%	5.2%	5.1%	5.5%	集計中	

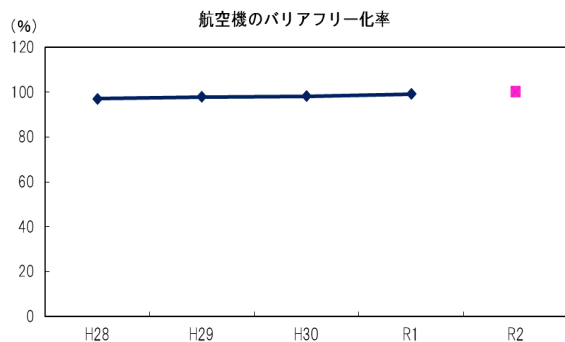
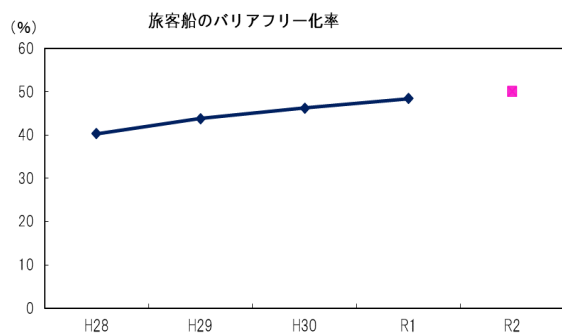
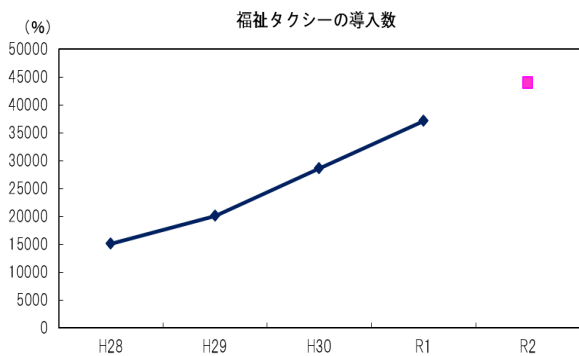
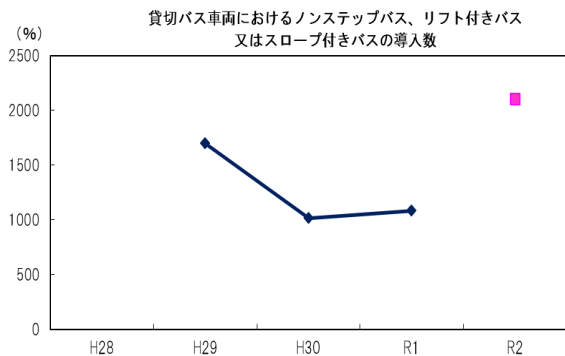
過去の実績値 (④貸切バス車両におけるノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスの導入数) (年度)				
H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	R 2
-	1, 6 9 9 台	1, 0 1 3 台	1, 0 8 1 台	集計中

過去の実績値 (⑤福祉タクシーの導入数) (年度)				
H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	R 2
1 5, 1 2 8 台	2 0, 1 1 3 台	2 8, 6 0 2 台	3 7, 0 6 4 台	集計中

過去の実績値 (⑥旅客船のバリアフリー化率) (年度)				
H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	R 2
4 0 . 3 %	4 3 . 8 %	4 6 . 2 %	4 8 . 4 %	集計中

過去の実績値 (⑦航空機のバリアフリー化率) (年度)				
H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	R 2
9 7 . 1 %	9 7 . 8 %	9 8 . 2 %	9 9 . 1 %	集計中





主な事務事業等の概要

・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。

(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。

・LRTシステムの整備

バリアフリー化されたまちづくりの一環として、地域公共交通の利用環境改善を促進するために行われる、より制

約の少ない交通システムであるLRTの導入に対し支援を行う。

予算額：地域公共交通確保維持改善事業 268億円の内数（令和元年度）

204億円の内数（令和2年度）

・標準仕様ノンステップバス認定制度の活用

高齢者、障害者を含むバス利用者の高い利便性及び製造コストの低減を図るため、平成15年度に創設した標準仕様ノンステップバス認定制度による認定を受けたバスに対し、重点的な補助を実施。

・バリアフリー法に基づく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策定促進、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総合的なバリアフリー化の推進 0.58億円（令和元年度）

0.58億円（令和2年度）

・低床型路面電車に係る特例措置（固定資産税）

高齢者・障害者等が路面電車を安全かつ容易に利用できるようにするため、鉄軌道事業者が低床型路面電車を取得した場合の固定資産税の特例措置

・バリアフリー車両に係る特例措置（自動車重量税・自動車税（環境性能割））

高齢者・障害者等の利便性・安全性の向上を図るため、乗合バス事業者（路線定期運行に限る）、貸切バス事業者またはタクシー事業者がバリアフリー車両（ノンステップバス、リフト付きバス、ユニバーサルデザインタクシー）を取得した場合の特例措置（自動車重量税：初回免税、自動車税（環境性能割）：取得価額から車種毎に一定額控除）

・「地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリア解消促進等事業）」、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」、「観光振興事業」

ノンステップバス及びリフト付きバスを導入する乗合バス事業者、貸切バス事業者及び福祉タクシー車両を導入するタクシー事業者に対し、車両購入費の一部を補助。

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 鉄軌道車両

バリアフリー化された鉄軌道車両の割合は平成26年度から平成29年度にかけての4年間で年度平均約3%増加しており、平成29年度に目標値を達成した。

② 乗合バス車両におけるノンステップバス

乗合バス車両におけるノンステップバスの割合は、令和元年度にバリアフリー車両に対する税制特例措置が延長されたことに加え、「地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリア解消促進等事業）」、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」、令和元年度に創設された「観光振興事業」の補助事業により、集中的に導入を促進しており、引き続き、これら制度の効果が実績値の増加として発現するものと考えられるが、目標年度に目標値の達成は困難と見込まれる。

③ 乗合バス車両におけるリフト付きバス等

乗合バス車両におけるリフト付きバス等の割合は、通常の車両と比べて高価であること、乗車定員や荷物室の減少、リフト対応車種が限られていることなどが実績値の伸び悩みの要因と考えられる。「地域公共交通確保維持改

善事業（地域公共交通バリア解消促進等事業）」、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」に加え、令和元年度に「観光振興事業」の補助事業が創設されたこと、バリアフリー車両に対する税制特例措置が延長されたことから、これらの制度を有効に活用することで、実績値は増加するものと考えられるが、目標年度に目標値の達成は困難と見込まれる。

④貸切バス車両におけるノンステップバス、リフト付きバス等

貸切バス車両におけるノンステップバス、リフト付きバス等の導入台数については、通常の車両価格と比べて高価であることなどが実績値の伸び悩みの要因と考えられる。「地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリア解消促進等事業）」、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」に加え、令和元年度に「観光振興事業」の補助事業及び貸切バスにおけるバリアフリー車両に対する税制特例措置が創設されたことから、これらの制度を有効に活用することで、実績値は増加するものと考えられるが、目標年度に目標値の達成は困難と見込まれる。

⑤福祉タクシー

福祉タクシー車両の導入台数については、ユニバーサルデザインタクシー（流し営業にも活用することを想定し、身体障害者のほか、高齢者や妊産婦、子供連れの人等、様々な人が利用できる構造となっている福祉タクシー車両）であるジャパンタクシー等の販売増加や、令和元年度にバリアフリー車両に対する税制特例措置が延長されたことに加え、「地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリア解消促進等事業）」、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」、令和元年度に創設された「観光振興事業」の補助事業において、令和2年度のユニバーサルデザインタクシーの補助台数が令和元年度の約1.4倍になる見通しなど、集中的に導入を促進しており、引き続き、これら制度の効果が実績値の増加として発現するものと考えられ、残る約7,000台の導入が推測できると判断し、目標年度に目標値の達成が見込まれる。

⑥旅客船

バリアフリー化された旅客船の割合は、景気の低迷等による旅客船事業の不振、原油価格高騰等の影響による費用負担増等で使用船舶の新造・代替建造が低迷した時期もあったが、近年は老朽化した船舶を中心に代替建造が進んできており、目標達成に必要な1.6ポイントは確実に達成するものと考えられ、目標年度に目標値の達成が見込まれる。

⑦航空機

バリアフリー化された航空機の割合は、移動等円滑化の目標値の達成に向けて順調に進捗しており、目標達成に必要な0.9ポイントは概ね達成するものと考えられ、目標年度に概ね目標値の達成が見込まれる。

（事務事業等の実施状況）

車両等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等がバリアフリー化のための投資を行っており、補助、税制、融資等の支援制度の活用を通じてバリアフリー化を進めてきた。

鉄軌道車両、乗合バス車両におけるノンステップバス、福祉タクシー車両、旅客船、航空機のバリアフリー化は概ね順調に進んできたと評価できる。

課題の特定と今後の取組みの方向性

① 鉄軌道車両

バリアフリー化された鉄軌道車両の割合については、平成29年度に目標値を達成したため、「A」と評価した。引き続き、鉄軌道車両のバリアフリー化を図る。

②乗合バス車両におけるノンステップバス

乗合バス車両におけるノンステップバスの割合については、「地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリア解消促進等事業）」、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」に加え、令和元年度に創設された「観光振興事業」の補助事業が円滑に進捗しており、令和元年度にバリアフリー車両に対する税制特例措置が延長された

ことにより、今後、実績値は上昇するものと考えられるが、目標年度に目標値の達成は困難と見込まれることから「B」と評価した。引き続き、これらの制度を有効に活用することで、より一層車両等のバリアフリー化に努めていく。

③乗合バス車両におけるリフト付きバス等

乗合バス車両におけるリフト付きバス等の割合については、通常の車両と比べて高価であること、乗車定員や荷物室の減少、リフト対応車種が限られていることなどにより目標達成に向けた成果を示しておらず、目標年度に目標値の達成は困難と見込まれることから「B」と評価した。なお、「地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリア解消促進等事業）」、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」に加え、令和元年度に「観光振興事業」の補助事業が創設されたこと、バリアフリー車両に対する税制特例措置が延長されたことから、これらの制度を有効に活用することで、より一層車両等のバリアフリー化に努めていく。

④貸切バス車両におけるノンステップバス、リフト付きバス等

貸切バス車両におけるノンステップバス、リフト付きバス等の導入台数については、通常の車両と比べて高価であることなどにより目標達成に向けた成果を示しておらず、目標年度に目標値の達成は困難と見込まれることから「B」と評価した。なお、「地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリア解消促進等事業）」、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」に加え、令和元年度に「観光振興事業」の補助事業及び貸切バスにおけるバリアフリー車両に対する税制特例措置が創設されたことから、これらの制度を有効に活用することで、より一層車両等のバリアフリー化に努めていく。

⑤福祉タクシー

福祉タクシー車両の導入台数については、ユニバーサルデザインタクシーであるジャパンタクシー等の販売増加や、「地域公共交通確保維持改善事業（地域公共交通バリア解消促進等事業）」、「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」に加え、令和元年度に「観光振興事業」の補助事業が創設されたこと、バリアフリー車両に対する税制特例措置が延長されたことにより今後の実績値の上昇が見込まれ、残る7,000台の導入が推測できると判断し、目標年度に目標値の達成が見込まれることから「A」と評価した。引き続き、これらの制度を有効に活用することで、より一層車両等のバリアフリー化に努めていく。

⑥旅客船

バリアフリー化された旅客船の割合は、景気の低迷等による旅客船事業の不振、原油価格高騰等の影響による費用負担増等で使用船舶の新造・代替建造が低迷した時期もあったが、近年は老朽化した船舶を中心に代替建造が進んできており、目標達成に必要な1.6ポイントは確実に達成するものと判断し、目標年度に目標値を達成すると見込まれることから、「A」と評価した。

⑦航空機

バリアフリー化された航空機の割合については、順調に推移しており、目標達成に必要な0.9ポイントは概ね達成するものと判断し、目標年度に目標値を概ね達成すると見込まれることから、「A」と評価した。引き続き、移動等円滑化の目標値の達成に向け、航空機のバリアフリー化の推進を図る。

なお、今後は、改正バリアフリー法（令和2年5月公布）を踏まえて改定された「移動円滑化の促進に関する基本方針」に定められた整備目標を新たな目標として、引き続きバリアフリー化を推進していくこととしており、業績指標についても、同方針を踏まえ検討する。

担当課等（担当課長名等）

担当課： 総合政策局バリアフリー政策課（課長 真鍋 英樹）

関係課： 鉄道局技術企画課（課長 岸本 克己）

航空局航空ネットワーク部航空事業課（課長 黒須 卓）

自動車局旅客課(課長 大辻 統)
海事局内航課(課長 小林 基樹)

業績指標 17

高齢者（65歳以上の者）の居住する住宅の一定のバリアフリー化率*

評価

B	目標値：61%（令和2年） 実績値：42%（平成30年） 初期値：41%（平成25年）
---	---

(指標の定義)

高齢者の居住する住宅のうち、一定のバリアフリー化がなされた住宅の割合

一定のバリアフリー化率 = A/B

A = 65歳以上の者が居住する住宅のうち一定のバリアフリー化*がなされた住宅戸数

B = 65歳以上の者が居住する住宅の総戸数

※ 一定のバリアフリー化とは「2箇所以上の手すり設置」又は「段差のない屋内」に該当。

(出典)「住宅・土地統計調査」(総務省)に基づく国土交通省独自集計

(目標設定の考え方・根拠)

高齢者が自立して暮らすことができる住生活の実現に向け、住生活基本計画(全国計画)で設定している目標値を設定。

(外部要因)

新規住宅着工数、リフォーム件数等

(他の関係主体)

なし

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

住生活基本計画(全国計画)(平成28年3月18日)

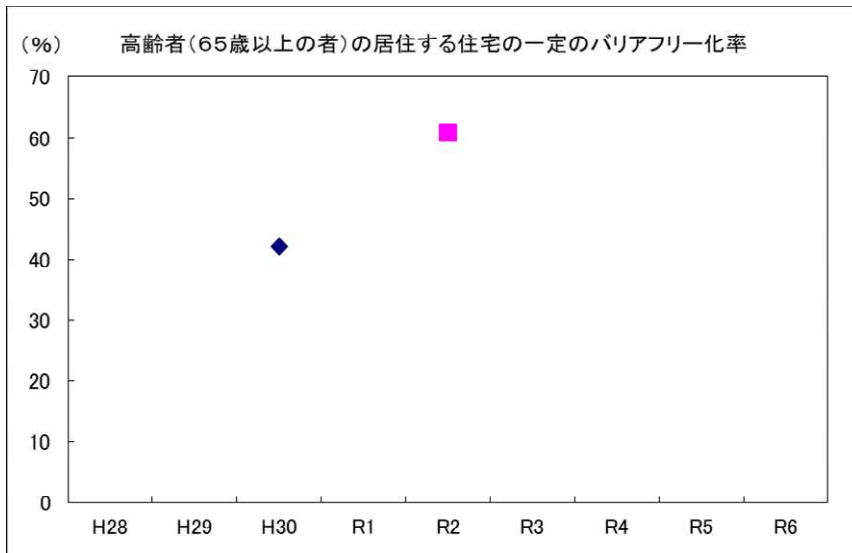
【閣決(重点)】

なし

【その他】

なし

過去の実績値				(年度)	
H28	H29	H30	R1	R2	
—	—	42%	—	—	



主な事務事業等の概要

- バリアフリー化された公的賃貸住宅の供給
新規に整備する公営住宅等について、バリアフリー対応構造を標準仕様として供給するとともに、既存の公営住宅等についてもバリアフリー改修を促進する。
- 次世代住宅ポイント制度
バリアフリー改修をポイント発行対象とし、住宅のバリアフリー化を促進する。
- 住宅金融支援機構による融資
証券化支援事業の枠組みを利用したフラット35Sにより、バリアフリー等の性能に優れた住宅の取得を金利の引下げにより支援。
満60歳以上の高齢者が自宅のバリアフリーリフォーム等を行う際、生存時は利払いのみとし、死亡時に住宅資産等を活用して元金を一括返済することを可能とするバリアフリーリフォーム等の融資を実施。
- 住宅のバリアフリー改修促進税制による一定のバリアフリー改修工事を行った場合の特例措置や既存住宅に係る特定の改修工事をした場合の所得税額の特別控除を実施。
- サービス付き高齢者向け住宅の供給促進
サービス付き高齢者向け住宅供給促進のため、建設・改修費に対して、国が民間事業者等に直接補助を実施するとともに、固定資産税の減額及び不動産取得税の軽減措置を講じる。
住宅金融支援機構により、サービス付き高齢者向け賃貸住宅の建設等に必要な資金に対する融資を実施。
住宅金融支援機構により、サービス付き高齢者向け住宅の入居一時金に係る民間金融機関が行うリバースモーゲージ型の融資について、住宅融資保険制度を実施。

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年から30年において1ポイントの増加に留まっており、トレンドを延長しても目標年度における目標に達成しない見込みである。

(事務事業等の実施状況)

- バリアフリー化された公的賃貸住宅の供給
バリアフリー対応の公営住宅等の供給を促進した。(令和元年度新規整備戸数実績：12,176戸)。
既存の公営住宅等のバリアフリー化を促進した。(令和元年度バリアフリー化の図られたストック戸数：1,141,611戸)
社会資本整備総合交付金の活用等による、地域優良賃貸住宅等の良質な賃貸住宅の供給等を促進した。(令和元年度整備戸数実績：517戸)
- 次世代住宅ポイント制度
バリアフリー改修をポイント発行対象とし、住宅のバリアフリー化を促進する。
(バリアフリー改修の実績：通算77,650件(令和元年度～令和2年度))
- 住宅金融支援機構による融資
フラット35Sにより、バリアフリー等の性能に優れた住宅の取得を金利の引下げにより支援した。
満60歳以上の高齢者が自宅のバリアフリーリフォーム等を行う際、生存時は利払いのみとし、死亡時に住宅資産等を活用して元金を一括返済することを可能とするバリアフリーリフォーム等の融資を実施した。
- 住宅のバリアフリー改修促進税制による一定のバリアフリー改修工事を行った場合の特例措置や既存住宅に係る特定の改修工事をした場合の所得税額の特別控除を実施。
- サービス付き高齢者向け住宅の供給促進
バリアフリー構造等を有し、介護・医療と連携して、高齢者を支援するサービスを提供する「サービス付き高齢者向け住宅」の供給促進をした。
(令和2年度末登録実績：総登録件数7,886件、総登録戸数267,069戸)
住宅金融支援機構により、サービス付き高齢者向け賃貸住宅の建設等に必要な資金に対する融資を実施した。
住宅金融支援機構により、サービス付き高齢者向け住宅の入居一時金に係る民間金融機関が行うリバースモー

ゲージ型の融資について、住宅融資保険制度を実施した。

課題の特定と今後の取組みの方向性

平成25年から30年において1ポイントの増加に留まっており、トレンドを延長しても目標年度における目標に達成しない見込みであることから、B評価とした。その要因として、高齢者の居住する世帯のうち、要介護者のいる世帯では57%に達するものの、要介護者のいない世帯では、39%にとどまっている。身体的、経済的な余力のある早い段階でのバリアフリー等の必要性が十分に認識されていない可能性が考えられる。

令和2年度政策レビュー評価書では「高齢期の健康で快適な暮らしのための住まいの改修ガイドライン」（平成31年、国土交通省）等を踏まえ、従来のバリアフリーに加え、家屋内の温熱環境の改善を含めた指標に見直す」旨とりまとめた。

住生活基本計画（全国計画）（令和3年3月19日閣議決定）では、新たな指標として「高齢者の居住する住宅のうち、一定のバリアフリー性能及び断熱性能を有する住宅の割合（25%、令和12年）を設定した。

今後は、住宅の断熱性や気密性の向上を含む省エネルギー性能の高い住宅の供給やリフォーム等の推進を強化する。本業績指標についても、同計画を踏まえ見直しを検討する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局住宅政策課（課長 皆川 武士）

関係課：住宅局総務課住宅金融室（室長 松野 秀生）

住宅局総務課民間事業支援調整室（室長 門元 政治）

住宅局住宅総合整備課（課長 齋藤 良太）

住宅局安心居住推進課（課長 上森 康幹）

住宅局住宅生産課（課長 宿本 尚吾）

施策目標個票

(国土交通省2-⑤)

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、目標に向けて進捗してきたが、目標年度における目標を達成できなかったため。
	施策の分析	無電柱化はこれまで、幹線道路や歩道幅員の広い商店街や市街地などから整備が進められてきた。 無電柱化の整備にあたっては、整備コストが高いこと、電力・通信事業者との調整や地元との調整に時間を要することから、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、快適な道路環境等の創造に向けて、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、無電柱化推進計画に基づき、低コスト手法の普及拡大、占用制限による既設電柱の撤去、地方公共団体の事業実施をサポートする支援体制の構築や、国際観光旅客税等を活用しつつ、交付金等による財政的支援、事業のスピードアップ等を図る。また、第5次社会資本整備重点計画に掲げる目標を踏まえ、今後業績指標の見直しを検討する。

業績指標	19 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
		H26年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度		R2年度
		16.0%	16.6%	16.9%	17.4%	17.7%	18%	B
	年度ごとの目標値		-	-	-	-		

施策の予算額・執行額等【参考】	区分		H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度要求額
	予算の状況(百万円)	当初予算(a)		117,524	121,967	130,239	128,470
補正予算(b)			8,590	10,540	18,247	-	
前年度繰越等(c)			48,569	49,115	67,963	-	
合計(a+b+c)			174,683	181,621	216,449	128,470	
	執行額(百万円)		<0>	<0>	<0>	<0>	
	執行額(百万円)		125,487	113,018			
	翌年度繰越額(百万円)		49,115	67,962			
	不用額(百万円)		81	640			

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(令和3年6月25日開催)
-----------------	-------------------------

担当部局名	道路局	作成責任者名	環境安全・防災課(交通安全分析官 真田 晃宏)	政策評価実施時期	令和3年8月
-------	-----	--------	-------------------------	----------	--------

業績指標 19

市街地等の幹線道路の無電柱化率*

評価

B	目標値：20%（令和2年度） 実績値：18%（令和2年度） 初期値：16%（平成26年度）
---	---

(指標の定義)

市街地等の幹線道路の上下線別の延長のうち、市街地等の幹線道路で地中化等により、電柱、電線類がない上下線別の延長の割合

(目標設定の考え方・根拠)

これまでの市街地等における電線類の地中化工事の実績や新設電柱の立地制限によって無電柱化が進展することを示している

(外部要因)

該当なし

(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】

- ・無電柱化の推進に関する法律（平成28年法第112号）
- ・電線共同溝の整備等に関する特別措置法（平成30年法第6号）
- ・観光立国推進基本計画（平成29年3月28日）
「引き続き無電柱化を推進する」（第3 1.（一）②オ）
- ・道路法等の一部を改正する法律（平成25年法律30号）
- ・交通政策基本計画（平成27年2月13日）
「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、無電柱化を推進する。」
- ・社会資本整備重点計画（平成27年9月18日）「第1章に記載あり」

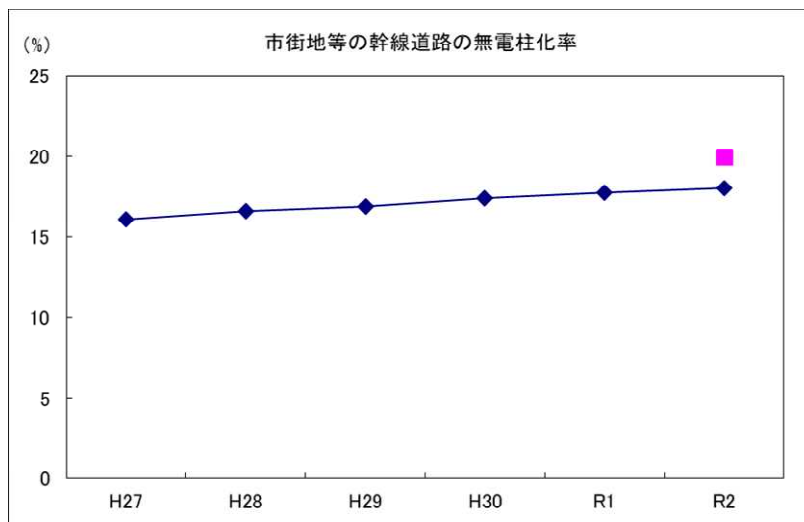
【閣決（重点）】

- ・社会資本整備重点計画（平成27年9月18日）「第2章に記載あり」

【その他】

- ・第10次交通安全基本計画（平成28年3月11日中央交通安全対策会議決定）
- ・防災基本計画（平成29年4月11日中央防災会議作成）

過去の実績値					(年度)
H28	H29	H30	R1	R2	
16.6%	16.9%	17.4%	17.7%	18.0%	



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 17,858 億円（国費）及び社会資本整備総合交付金 8,713 億円（国費）等の内数（令和元年度）

道路整備費 20,472 億円（国費）及び社会資本整備総合交付金 7,627 億円（国費）等の内数（令和2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。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

市街地等の幹線道路の無電柱化率は、平成27年度以降、目標に向けて着実に進捗しているものの、令和2年度の目標値20.0%を下回る結果となった。

一方、無電柱化の推進に関する法律に基づき平成30年度に策定した無電柱化推進計画及び防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策により、令和2年度までに過去の実績を大幅に上回る無電柱化に着手したところであり、低コスト手法の普及・拡大とあわせて、これまで以上に今後事業の進捗が期待される。

（事務事業等の実施状況）

道路の防災性能の向上、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無電柱化推進計画（平成30年4月）に基づき、令和2年度においては市街地等の幹線道路において約150kmの無電柱化事業が完了した。

また、平成28年度より全国の緊急輸送道路において電柱の新設を禁止する措置を順次講じており、令和2年12月までに緊急輸送道路約9万kmのうち約7万6千kmで電柱の新設を禁止した。

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、令和2年度は18.0%であり、目標を下回る結果であることから「B」と評価した。

無電柱化を推進するための課題としては、国内に約3,600万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、地上機器の設置場所確保に伴う住民との調整、用地取得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、「道路の無電柱化低コスト手法導入の手引き（案）（平成31年3月）」により低コスト化の普及を図り、無電柱化の実施延長を延ばしていく。また、緊急輸送道路における新設電柱の占用制限を拡大するとともに、交通安全を目的とする新設電柱の占用制限の導入により、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、地方公共団体の事業実施をサポートする無電柱化ワンストップ相談窓口の設置等支援体制の構築や令和2年度に創設した個別補助制度等による財政的支援、また、占用物件の移設工事等を一括して発注する手法の実施等により事業のスピードアップ等を図る。

なお、第5次社会資本整備重点計画（令和3年5月28日閣議決定）において、「電柱倒壊リスクのある市街地等の緊急輸送道路の無電柱化における着手率」を指標として設定した。これは、令和元年房総半島台風（台風15号）で、既往最大風速を更新する局地的な強風等により約2,000本の電柱が倒壊し、道路閉塞に伴う通行止めなどにより復旧活動に支障が生じたことから、道路閉塞の被害を防止する無電柱化の実施を直接に反映できるよう対象を緊急輸送道路にしぼった指標を用いることとしているためである。これにより、新設電柱の抑制も含め、市街地の緊急輸送道路の無電柱化について重点的に推進していく。

本業績指標についても、今後同計画を踏まえ見直しを検討することとする。

担当課等（担当課長名等）

担当課： 道路局 環境安全・防災課（交通安全政策分析官 真田 晃宏）

関係課： 道路局 国道・技術課（課長 長谷川 朋弘）

施策目標個票

(国土交通省2-⑮)

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	
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) 主要な業績指標である65について、令和2年は集計中であるが、令和元年の実績については目標を達成しており、業績指標64については、目標年度における目標値に達しなかったものの、概ね目標に近い実績を示したため、全体として「③相当程度進展あり」とした。
	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おこなってきたところであり、順調かつ着実に推移している。
	次期目標等への反映の方向性	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こととし、第5次社会資本整備重点計画に掲げる目標を踏まえ、今後業績指標の見直しを検討する。

業績指標	64 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
		H25年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度
		75.0%	77.1%	78.3%	78.7%	79.5%	80.3%	B	81%
	年度ごとの目標値								
業績指標	65 生活道路におけるハンプ等の設置による死傷事故抑止率(*)	初期値	実績値					評価	目標値
		—	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年		R2年度
		—	—	15%	31%	33%	集計中	A	約3割抑止(平成26年比)
	年度ごとの目標値								
参考指標	参35 幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率	初期値	実績値					評価	目標値
		—	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年		R2年度
		—	—	40%	47%	51%	集計中		約3割抑止(平成26年比)
	年度ごとの目標値								
	参36 通学路における歩道等の整備率	初期値	実績値					評価	目標値
		H25年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度
		54%	56%	56%	57%	58%	59%		65%
	年度ごとの目標値								
	参37 道路法面や盛土等の要対策必要箇所の整備率	初期値	実績値					評価	目標値
		H25年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度
		62%	68%	69%	71%	71%	集計中		75%
	年度ごとの目標値								
参38 踏切事故件数	初期値	実績値					評価	目標値	
	—	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度	
	—	223	248	228	211	165		約1割削減(H27比)	
年度ごとの目標値									

施策の予算額・執行額等【参考】	区分	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度要求額	
	予算の状況(百万円)	当初予算(a)	480,230	666,613	894,393	793,023	
		補正予算(b)	96,404	41,543	105,849	—	
		前年度繰越等(c)	102,988	193,061	281,047	—	
		合計(a+b+c)	679,622	901,217	1,281,289	793,023	
		<0>	<0>	<0>	<0>		
	執行額(百万円)	486,245	647,348				
	翌年度繰越額(百万円)	193,061	252,854				
不用額(百万円)	315	1,015					

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(令和3年6月25日開催)
-----------------	-------------------------

担当部局名	道路局	作成責任者名	環境安全・防災課 道路防災対策室(室長 信太 啓貴) 環境安全・防災課 道路交通安全対策室(室長 田宮 佳代子) 路政課(課長 高山 泰)	政策評価実施時期	令和3年8月
-------	-----	--------	---	----------	--------

業績指標 6 4

緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率*

評 価

B	目標値：81% (令和2年度) 実績値：80.3% (令和2年度) 初期値：75% (平成25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)

過年度の平均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状況により影響あり

(他の関係主体)

該当なし

(重要政策)

【施政方針】

第198回国会施政方針演説 (平成31年1月28日)

「ハードからソフトまであらゆる手を尽くし、三年間集中で、災害に強い国創り、国土強靱(じん)化を進めてまいります。」

第204回国会施政方針演説 (令和3年1月18日)

「震災の経験も教訓とし、さらに、ここ数年の相次ぐ水害やこの冬の大雪、災害の激甚化の中で、災害発生時には、万全な対応を速やかに行います。防災・減災、国土強靱化についてもしっかりと進めます。」

【閣議決定】

なし

【閣決(重点)】

社会資本整備重点計画 (平成27年9月18日)「第2章に記載あり」

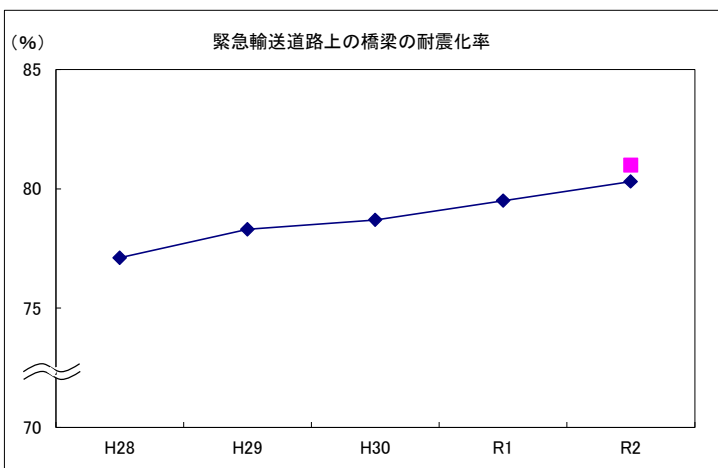
【その他】

なし

過去の実績値

(年度)

H28	H29	H30	R1	R2
77.1%	78.3%	78.7%	79.5%	80.3%



主な事務事業等の概要

大規模災害時の救急救命活動や復旧活動を支えるため、緊急輸送道路等の耐震補強を推進する。(◎)

予算額：道路整備費 18,173 億円（国費）及び社会資本整備総合交付金 8,364 億円等の内数（令和元年度）

予算額：道路整備費 20,472 億円（国費）及び社会資本整備総合交付金 7,277 億円等の内数（令和2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。

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については、毎年増加しているものの、目標年次の令和2年度実績値において目標を達成しなかった。

・また、平成28年熊本地震の教訓を踏まえ、耐震補強の重要性が再認識されたところであり、高速道路や直轄国道について、計画的に耐震補強を進めているところである。

(事務事業等の実施状況)

大規模地震等の発災時、救急救命活動や復旧活動を支えるため、令和3年度においても緊急輸送道路上の橋梁の耐震補強を実施しているところである。

課題の特定と今後の取組みの方向性

・平成25年度以降、順調に耐震化率は増加し、おおむね目標値近くの実績が得られているが、目標値に達しなかったため、B評価とした。今後、課題について特定を進める。

・引き続き緊急輸送道路上の耐震補強を推進する必要があるため、これまでの整備状況を踏まえ、第5次社会資本整備重点計画（令和3年5月28日閣議決定）において、84%（令和7年度）の目標値を設定した。

・本業績指標についても、今後同計画を踏まえ見直しを検討することとする。

担当課等（担当課長名等）

担当課：道路局 環境安全・防災課 道路防災対策室（室長 信太 啓貴）

業績指標 65

生活道路におけるハンプ等の設置による死傷事故抑止率*

評価

A	目標値：約3割抑止（平成26年比）（令和2年） 実績値：33%（令和元年） 初期値：－
---	---

（指標の定義）

生活道路の対策実施エリアのうち、ハンプ、狭窄等の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

生活道路におけるハンプ等の設置による死傷事故抑止率 =

$(\text{生活道路の重点対策エリアにおける対策前の死傷事故件数(年)} - \text{生活道路の重点対策実施エリアにおける対策後の死傷事故件数(年)}) / \text{生活道路の重点対策実施エリアにおける対策前の死傷事故件数(年)}$

（目標設定の考え方・根拠）

過年度に実施した生活道路のゾーン対策における死傷事故件数の削減実績より目標値を設定

（外部要因）

- ・交通量の変動、交通安全思想の普及 等

（他の関係主体）

警察庁（交通規制等を所管）

（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】

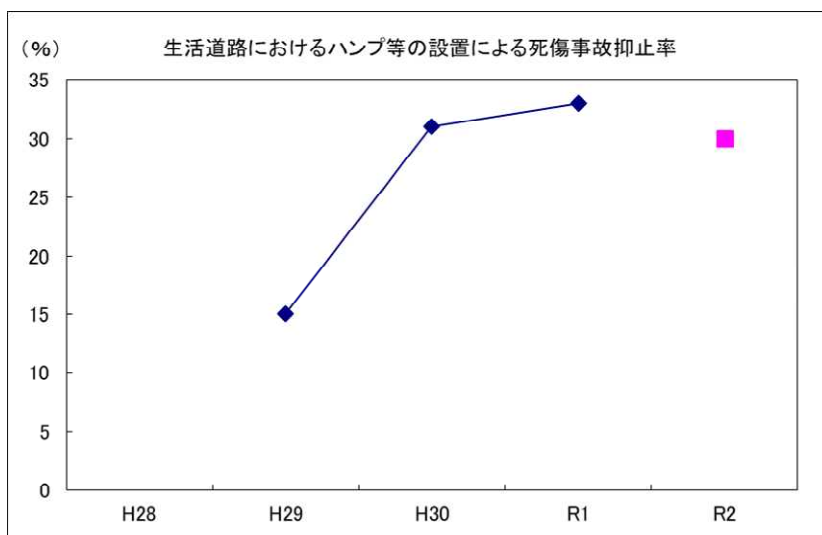
【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画(平成27年9月18日)「第2章に記載あり」

【その他】

第10次交通安全基本計画(平成28年3月31日中央交通安全対策会議決定)

過去の実績値				(年)	
H28	H29	H30	R1	R2	
－	15%	31%	33%		



主な事務事業等の概要

歩行者・自転車に係る死傷事故発生割合が大きい生活道路について、幹線道路等への交通転換を図り、通過交通及び走行速度の抑制の徹底により、「人優先の安全・安心な歩行空間」を確保するため、面的な速度規制と組み合わせたハンプの設置等の対策を行うなど、面的かつ総合的な交通事故抑止対策を実施。(◎)

予算額：

道路整備費 19,346 億円(国費)及び社会資本整備総合交付金 8,713 億円(国費)等の内数(令和 元年度)

道路整備費 21,920 億円(国費)及び社会資本整備総合交付金 7,627 億円(国費)等の内数(令和 2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。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

令和元年の実績値は 33%であり順調であった。令和 2 年の実績値は対策後の死傷事故件数データが令和 3 年度にとりまとまる予定であるため、現時点で集計できず判断できない。

なお、令和 2 年の交通事故死者数は 2,839 人で、警察庁が保有する昭和 23 以降の統計で最少となった令和元年を更に下回っていることから順調と推測される。

(事務事業等の実施状況)

生活道路対策エリアにおいて、ハンプの設置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

- ・令和 2 年の生活道路におけるハンプ等の設置による死傷事故抑止率の実績は集計前であるが、令和元年の実績値は 33%である。令和元年の実績については、目標を達成していることから、A評価とした。
- ・引き続き、生活道路対策エリアの死傷事故率抑止の目標値達成に向けて、ハンプ等の設置を行うと伴に、その効果の検証を推進する。
- ・第 5 次社会資本整備重点計画(令和 3 年 5 月 28 日閣議決定)では、新たな指標として、「生活道路におけるゾーン 30km/h 速度規制等とハンプ・狭さく等の整備を組み合わせた対策による死傷事故抑止率(令和元年度比約 3 割抑止(令和 7 年度))」を設定した。
- ・本業績指標についても、今後、同計画を踏まえ見直しを検討する。

担当課等(担当課長名等)

担当課： 道路局 環境安全・防災課 道路交通安全対策室(室長 田宮 佳代子)

施策目標個票

(国土交通省2-②)

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) 全ての業績指標について目標値を達成しているため。
	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。
	次期目標等への反映の方向性	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。また、第5次社会資本整備重点計画に掲げる目標を踏まえ、今後業績指標の見直しを検討する。

業績指標	87 三大都市圏環状道路整備率(*)	初期値	実績値					評価	目標値
		H26年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度
		68%	74%	79%	81%	82%	83%	A	約80%
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		
	88 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
		H25年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度
49%		54%	54%	56%	57%	集計中	A	約55%	
年度ごとの目標値		-	-	-	-	-			

施策の予算額・執行額等【参考】	区分	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度要求額
	予算の状況(百万円)	当初予算(a)	536,582	583,518	554,020	539,955
補正予算(b)		19,195	89,046	159,248	-	
前年度繰越等(c)		268,559	198,611	286,967	-	
合計(a+b+c)		824,336	871,175	1,000,235	539,955	
		<0>	<0>	<0>	<0>	
	執行額(百万円)	625,201	583,130			
	翌年度繰越額(百万円)	198,611	286,967			
	不用額(百万円)	525	1,078			

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(令和3年6月25日開催)
-----------------	-------------------------

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 渡邊 良一)	政策評価実施時期	令和3年8月
-------	-----	--------	---------------------------	----------	--------

業績指標 87
三大都市圏環状道路整備率*

評価

A	目標値：約80% (令和2年度) 実績値：83% (令和2年度) 初期値：68% (平成26年度)
---	---

(指標の定義)
 三大都市圏(首都圏、中部圏、近畿圏)の環状道路の計画延長に占める供用延長の割合
 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)
 令和2年度の目標については、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)
 地元の調整状況 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】

- 菅内閣総理大臣施政方針演説(令和3年1月18日)「防災・減災、国土強靱化についてもしっかりと進めます。五年集中で、事業規模十五兆円を目途に対策を実施します。」

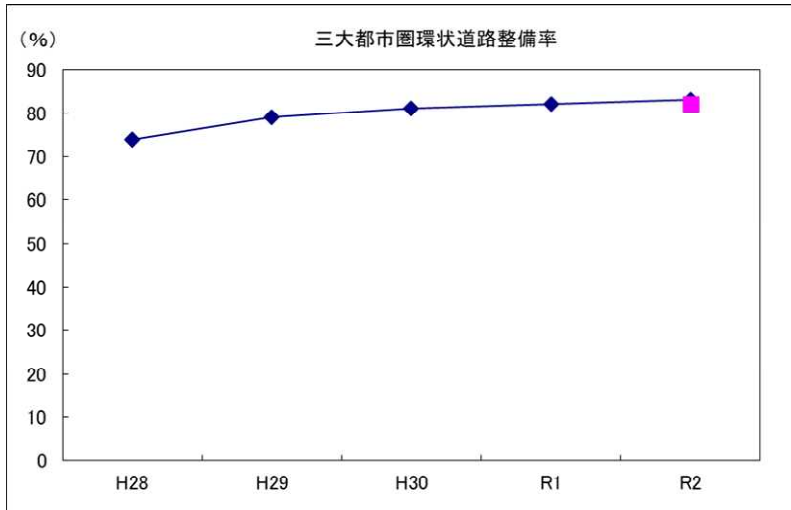
【閣議決定】

- 社会資本整備重点計画(平成27年9月18日)
 三大都市圏環状道路について平成32年度までに約80%の開通を目指すなど、根幹的な道路網を整備する。(第1章第2節2.)
- 日本再興戦略(平成28年6月2日)
 首都圏3環状道路をはじめとする三大都市圏環状道路などについて整備を推進する(11.(2)ii))
- 未来投資戦略2018(平成30年6月15日)
 首都圏3環状道路をはじめとする三大都市圏環状道路等について整備を推進する(第2I.[3])
- 国土強靱化基本計画(平成30年12月14日)
 (別紙2)5-5に記載あり
- 成長戦略フォローアップ(令和2年7月17日)
 三大都市圏環状道路等の整備推進や空港、港湾等へのアクセスの強化など規格の高い道路ネットワークの強化を図る(6.(2)iv))

【閣決(重点)】
 社会資本整備重点計画(平成27年9月18日)「第2章に記載あり」

【その他】
 なし

過去の実績値				(年度)	
H28	H29	H30	R1	R2	
74%	79%	81%	82%	83%	



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 17,858 億円（国費）及び社会資本整備総合交付金 8,713 億円（国費）等の内数（令和元年度）

道路整備費 20,427 億円（国費）及び社会資本整備総合交付金 7,627 億円（国費）等の内数（令和2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。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- 令和元年度及び令和2年度の期間では、東海環状自動車道（関広見 IC～山県 IC、大野神戸 IC～大垣西 IC）、阪神高速大和川線（鉄砲～三宅西）の計約 24 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、令和2年度末時点で 83% である。

（事務事業等の実施状況）

- 令和2年度末供用延長 1004 km
（令和元年度・2年度新規供用延長 24 km）

課題の特定と今後の取組みの方向性

- 業績指標は、平成26年度の68%が令和2年度末に83%まで向上。目標値を達成していることから、Aと評価した。
- 都市における人流・物流の円滑化を図るため、第5次社会資本整備重点計画において、89%（令和7年度）の目標を設定し、引き続き施策を推進する。本業績指標についても、同計画を踏まえ、今後見直しを検討する。

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 渡邊 良一）

関係課： 道路局 国道・技術課（課長 長谷川 朋弘）

道路局 高速道路課（課長 沓掛 敏夫）

業績指標 88

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）

評価

A	目標値：約55%（令和2年度） 実績値：集計中（令和2年度） 57%（令和元年度） 初期値：49%（平成25年度）
---	--

(指標の定義)

主要都市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 = 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 ÷ 都市間リンクの総数

(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)

NEXCO（会社区間の事業進捗等）

(重要政策)**【施政方針】**

- 菅内閣総理大臣施政方針演説（令和3年1月18日）「防災・減災、国土強靱化についてもしっかりと進めます。五年集中で、事業規模十五兆円を目途に対策を実施します。」

【閣議決定】

- 社会資本整備重点計画（平成27年9月18日）
主要都市等を結ぶ都市間のうち連絡速度60km/hが確保されている割合を平成32年度までに約55%とする。（第1章第2節2.）
- 国土強靱化基本計画（平成30年12月14日）
（別紙2）5-5に記載あり

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成27年9月18日）「第2章に記載あり」

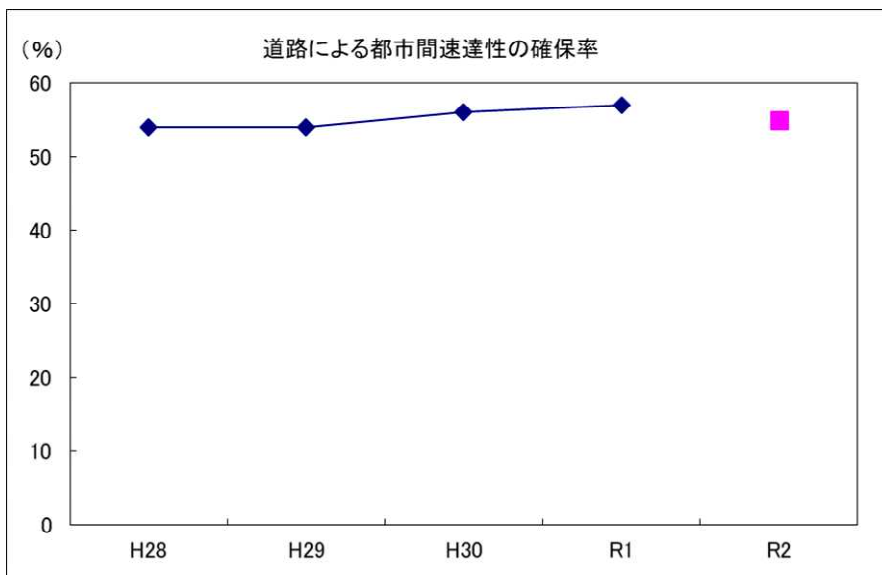
【その他】

なし

過去の実績値

(年度)

H28	H29	H30	R1	R2
54%	54%	56%	57%	集計中



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 17,858 億円（国費）及び社会資本整備総合交付金 8,713 億円（国費）等の内数（令和元年度）

道路整備費 20,427 億円（国費）及び社会資本整備総合交付金 7,627 億円（国費）等の内数（令和2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。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

○業務指標は、平成26年度から令和元年度にかけて6%増加しており、順調に進捗している。

(事務事業等の実施状況)

○令和2年度末時点で、高規格幹線道路の総延長約14,000kmのうち、12,082kmが開通済。

課題の特定と今後の取組みの方向性

○業務指標は、平成26年度から令和元年度にかけて6%増加。目標値を達成していることから、Aと評価した。

○地方への人流・物流の円滑化を図るため、第5次社会資本整備重点計画において、63%（令和7年度）の目標を設定し、引き続き施策を推進する。本業績指標についても、同計画を踏まえ、今後見直しを検討する。

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 渡邊 良一）

関係課： 道路局 国道・技術課（課長 長谷川 朋弘）

道路局 高速道路課（課長 沓掛 敏夫）

施策目標個票

(国土交通省2-29)

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・利便性を向上することで、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) ③相当程度進展あり (判断根拠) 主要な業績指標である115については、令和2年度までに目標を達成した。主要業績指標116については、目標年度において目標値に達しなかったが、概ね目標に近い実績を示したため、全体として「③相当程度進展あり」とした。
	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、順調かつ確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政策を推進する。また、第5次社会資本整備重点計画に掲げる目標を踏まえ、今後業績指標の見直しを検討する。

業績指標	115 踏切遮断による損失時間(*)	初期値	実績値					評価	目標値
		H25年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度
		約123 万人・時/日	約121 万人・時/日	約120 万人・時/日	約119 万人・時/日	約118 万人・時/日	約117 万人・時/日	A	約117 万人・時/日
	年度ごとの目標値								
業績指標	116 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
		H24年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度
		61.7%	64.4%	64.9%	65.3%	65.7%	66.1%	B	66.5%
	年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		

施策の予算額・執行額等【参考】	区分	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度要求額
		予算の状況(百万円)	当初予算(a)	189,827	193,392	220,317
補正予算(b)	11,232		32,772	52,844	-	
前年度繰越等(c)	76,244		56,341	113,974	-	
合計(a+b+c)	277,303		282,505	387,135	224,403	
		<0>	<0>	<0>	<0>	
	執行額(百万円)	220,346	168,468			
	翌年度繰越額(百万円)	56,341	113,974			
	不用額(百万円)	616	62			

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(令和3年6月25日開催)
-----------------	-------------------------

担当部局名	道路局	作成責任者名	道路局路政課 (課長 高山 泰) 都市局街路交通施設課 (課長 荒川 辰雄)	政策評価実施時期	令和3年8月
-------	-----	--------	---	----------	--------

業績指標 115
踏切遮断による損失時間*

評価

A

目標値：約117万人・時/日 (令和2年度)
実績値：約117万人・時/日 (令和2年度)
初期値：約123万人・時/日 (平成25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】

【閣議決定】

【閣決 (重点)】

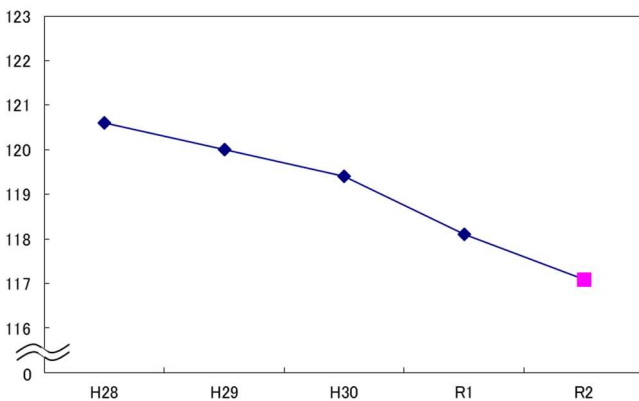
【その他】

過去の実績値

(年度)

H28	H29	H30	R1	R2
120.6 万人・時/日	120.0 万人・時/日	119.4 万人・時/日	118.1 万人・時/日	117.0 万人・時/日

(単位) 踏切道における損失時間



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推進する。(◎)

予算額：

道路整備費17,858億円(国費)及び社会資本整備総合交付金8,713億円(国費)等の内数(平成31年度)

道路整備費20,472億円(国費)及び社会資本整備総合交付金7,627億円(国費)等の内数(令和2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。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・連続立体交差事業等により平成30年度から、開かずの踏切等約198箇所を解消しており、平成30年度の実績値約119万人・時/日に対して、令和2年度の実績値は約117万人・時/日となり、目標値の約117万人・時/日を達成した。

(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

・最終年度の集計を行い、目標値の117万人・時/日を達成したことから、Aと評価した。

・引き続き、開かずの踏切等の解消を推進し、踏切遮断による損失時間削減を推進していく必要があるため、第5次社会資本整備重点計画（令和3年5月28日閣議決定）において、道路ネットワークの構築の効果等も踏まえ、98万人・時/日（令和7年度）と目標を設定した。本業績指標についても、今後同計画を踏まえ見直しを検討することとする。

担当課等（担当課長名等）

担当課：	道路局 路政課	(課長 高山 泰)
関係課：	都市局 街路交通施設課	(課長 荒川 辰雄)
	鉄道局 施設課	(課長 森 信哉)

業績指標 116

都市計画道路（幹線街路）の整備率*

評価

B

目標値：66.5%（令和2年度）
 実績値：66.1%（令和2年度）
 初期値：61.7%（平成24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）

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（幹線道路）の計画延長に対する完成延長の割合を目標値として年0.6%の伸びを確保するように設定。

（外部要因）

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27年9月18日）「第2章に記載あり」

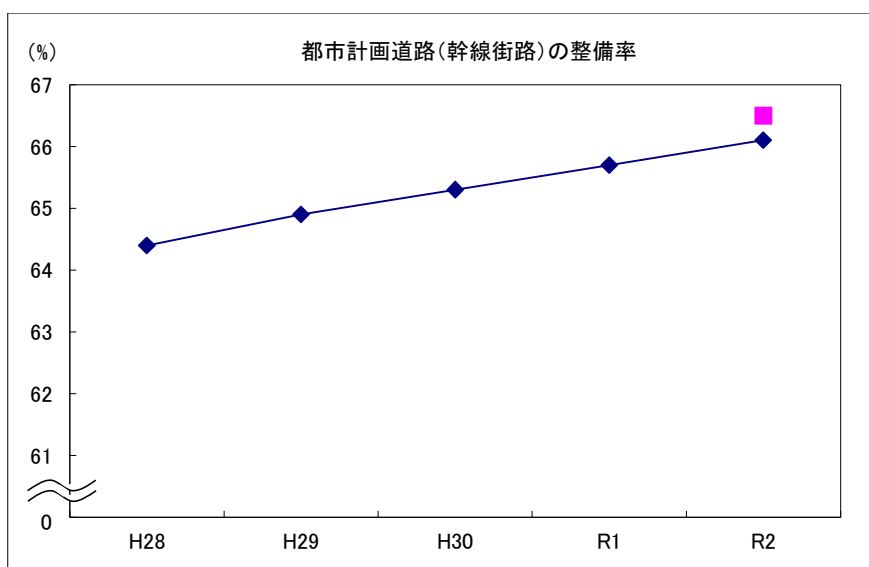
【その他】

なし

過去の実績値

（年度）

H28	H29	H30	R1	R2
64.4	64.9%	65.3%	65.7%	66.1%



主な事務事業等の概要

・都市計画道路（幹線街路）の整備

地域において安全で快適な移動を実現するため、通勤や病院等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14,851億円及び社会資本整備総合交付金等42,073億円の内数（平成31年度当初予算）

道路整備費18,836億円及び社会資本整備総合交付金等34,797億円の内数（令和2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。

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29年度以降、年間約220kmの都市計画道路の完成で推移しているが、目標年度の令和2年度実績において目標値を達成しなかった。

（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、狭隘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29年度以降、順調に整備延長は増加し、おおむね目標値近くの実績が得られているが、目標値に達しなかったため、B評価とした。課題として、事業期間の長期化している事業が存在していることがあるため、集中的な用地取得や工事実施を進めることで事業効果の早期発現を目指していく必要がある。また、都市計画決定後、長期間、整備に未着手の路線も多く存在しており、必要性を検証したうえで、都市計画道路網の見直しに取り組むことが必要である。

今後も都市計画道路の着実な整備促進に向け、引き続き都道府県等に対し支援・助言等を行う。

なお、引き続き施策を推進する必要があるため、第5次社会資本整備重点計画（令和3年5月28日閣議決定）において、直近の動向等を踏まえて68.5%（R7年度）と目標設定した。本業績指標についても、今後同計画を踏まえ見直しを検討することとする。

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 荒川 辰雄）

関係課：都市局都市計画課（課長 堤 洋介）

施策目標個票

(国土交通省2-30)

施策目標	社会資本整備・管理等を効果的に推進する	
施策目標の概要及び達成すべき目標	社会資本整備・管理等に係る各種施策の実施状況を適切に把握しながら、社会資本整備・管理等を効果的に推進する。	
評価結果	目標達成度合いの測定結果	<p>(各行政機関共通区分)</p> <p>③相当程度進展あり</p> <p>(判断根拠)</p> <p>業績指標117については目標値を達成しており、119については一部の目標は達成できなかったが、半数以上の目標を達成している。業績指標118についても全体的な傾向は下落の方向にあることから、「③相当程度進展あり」と判断した。</p>
	施策の分析	<p>業績指標117については、令和2年度において目標値の6件を達成している。業績指標118については、実績が出ている過去5年(平成27～令和元年度)の平均割合をみると2.78%と目標値を上回り順調であるとは言い難い。用地あい路率は、過去の実績値をみると数値がばらつくことがあり、年度により数値が上下しうるものであるが、これまでの全体的な傾向は下落の方向にあったことから、下落傾向に引き戻せれば、目標年度に目標値を達成すとも期待できる。</p> <p>業績指標119については、一部分野について集計中であり、令和2年度実績が出た指標についても一部目標が達成できなかったが、大半の指標で令和2年度までに目標を達成もしくは達成見込みである。</p>
	次期目標等への反映の方向性	<p>業績指標117、119については、実績値等を踏まえ本業績指標の見直しを検討する。</p> <p>業績指標118については、公共事業の迅速化に向けて、「新たな日常」への対応等も踏まえ、補償基準等の見直しなど、用地取得の合理化に関する取組を更に進めることとしており、これら取組により、用地あい路率を下方に引き下げ、目標年度には用地あい路率の目標値を達成させることができるよう努めたい。</p>

117 技術基準類の改訂等によりICT活用施工が可能となる工種数	初期値	実績値					評価	目標値
	H29年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度
	2	-	2	4	7	8	A	6
年度ごとの目標値	/	-	-	-	-	-		/
118 国土交通省の各地方整備局等が施行する直轄事業において用地取得が困難となっている割合(用地あい路率:過去5年度の平均)	初期値	実績値					評価	目標値
	H23～27年度平均	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		平成29～R3年度平均
	2.55	2.66	3.17	2.96	2.39	集計中	B	2.30
年度ごとの目標値	/							/

業績指標	119 個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定率* (①道路((i)橋梁、(ii)トンネル)、②河川((i)国、水資源機構、(ii)地方公共団体)、③ダム((i)国、水資源機構、(ii)地方公共団体)、④砂防((i)国、(ii)地方公共団体)、⑤海岸、⑥下水道、⑦港湾、⑧鉄道、⑨自動車道、⑩公園((i)国、(ii)地方公共団体)、⑪官庁施設)	初期値	実績値					評価	目標値
		H26年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度
		①(i)- (ii)- ②(i)88 (ii)83 ③(i)21 (ii)28 ④(i)28 (ii)30 ⑤1 ⑥- ⑦97 ⑧99 ⑨0 ⑩(i)94 (ii)77 ⑪42	①(i)65 (ii)26 ②(i)100 (ii)84 ③(i)100 (ii)47 ④(i)100 (ii)62 ⑤18 ⑥43 ⑦99 ⑧100 ⑨4 ⑩(i)100 (ii)90 ⑪89	①(i)73 (ii)36 ②(i)100 (ii)89 ③(i)100 (ii)79 ④(i)100 (ii)79 ⑤39 ⑥70 ⑦100 ⑧100 ⑨42 ⑩(i)100 (ii)93 ⑪97	①(i)81 (ii)53 ②(i)100 (ii)89 ③(i)100 (ii)95 ④(i)100 (ii)100 ⑤71 ⑥100 ⑦100 ⑧100 ⑨52 ⑩(i)100 (ii)94 ⑪97	①(i)92 (ii)71 ②(i)100 (ii)97 ③(i)100 (ii)98 ④(i)100 (ii)100 ⑤82 ⑥100 ⑦100 ⑧100 ⑨61 ⑩(i)100 (ii)95 ⑪99	①(i)集 計中 (ii)集 計中 ②(i) 100 (ii) 100 ③(i) 100 (ii) 100 ④(i) 100 (ii) 100 ⑤100 ⑥100 ⑦100 ⑧100 ⑨100 ⑩(i) 100 (ii)95 ⑪100		①(i)B (ii) B ②(i)- A ③(i)- (ii) A ④(i)- (ii) A ⑤A ⑥A ⑦- ⑧A ⑨A ⑩(i)- (ii)B ⑪A
年度ごとの目標値	-	-	-	-	-	-	-		

業績指標	参68 個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定率 (①空港(空港土木施設)、②航路標識)	初期値	実績値					評価	目標値
		H26年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度
		①100% ②100%	①100% ②100%	①100% ②100%	①100% ②100%	①100% ②100%	①100% ②100%		①100% ②100%
年度ごとの目標値	-	-	-	-	-	-	-		
業績指標	参69 点検実施率 (道路(橋梁)、道路(トンネル)、河川、ダム、砂防、海岸、下水道、港湾、空港(空港土木施設)、鉄道、自動車道、航路標識、公園(遊具)、官庁施設、観測施設)	初期値	実績値					評価	目標値
		H26年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度
		-	道路(橋梁): 54% 道路(トンネル): 47% 河川(国、水資源機構): 100% 河川(地方公共団体): 100% ダム(国、水資源機構): 100% ダム(地方公共団体): 100% 砂防(国): 100% 砂防(地方公共団体): 62% 海岸: 49% 下水道: 43% 港湾: 61% 空港(空港土木施設): 100% 鉄道: 100% 自動車道: 100% 航路標識: 30% 公園(遊具): 100% 官庁施設: 88% 観測施設: 100%	道路(橋梁): 80% 道路(トンネル): 71% 河川(国、水資源機構): 100% 河川(地方公共団体): 100% ダム(国、水資源機構): 100% ダム(地方公共団体): 100% 砂防(国): 100% 砂防(地方公共団体): 79% 海岸: 65% 下水道: 70% 港湾: 76% 空港(空港土木施設): 74% 鉄道: 100% 自動車道: 100% 航路標識: 40% 公園(遊具): 98% 官庁施設: 95% 観測施設: 100%	道路(橋梁): 99% 道路(トンネル): 99% 河川(国、水資源機構): 100% 河川(地方公共団体): 100% ダム(国、水資源機構): 100% ダム(地方公共団体): 100% 砂防(国): 100% 砂防(地方公共団体): 100% 海岸: 79% 下水道: 100% 港湾: 85% 空港(空港土木施設): 87% 鉄道: 100% 自動車道: 100% 航路標識: 50% 公園(遊具): 99% 官庁施設: 95% 観測施設: 100%	道路(橋梁): 100% 道路(トンネル): 100% 河川(国、水資源機構): 100% 河川(地方公共団体): 100% ダム(国、水資源機構): 100% ダム(地方公共団体): 100% 砂防(国): 100% 砂防(地方公共団体): 100% 海岸: 86% 下水道: 100% 港湾: 94% 空港(空港土木施設): 94% 鉄道: 100% 自動車道: 100% 航路標識: 66% 公園(遊具): 100% 官庁施設: 96% 観測施設: 100%	道路(橋梁): 100% 道路(トンネル): 100% 河川(国、水資源機構): 100% 河川(地方公共団体): 100% ダム(国、水資源機構): 100% ダム(地方公共団体): 100% 砂防(国): 100% 砂防(地方公共団体): 100% 海岸: 95% 下水道: 100% 港湾: 100% 空港(空港土木施設): 94% 鉄道: 100% 自動車道: 100% 航路標識: 75% 公園(遊具): 100% 官庁施設: 99% 観測施設: 100%		各事業分野で計画期間中100%の実施を目指す
年度ごとの目標値	-	-	-	-	-	-	-		

	初期値	実績値					評価	目標値
	H26年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		括弧内のとおり
参70 維持管理・更新等に係るコストの算定率 (①道路((i)橋梁、(ii)トンネル)、②河川((i)国、水資源機構、(ii)地方公共団体)、③ダム((i)国、水資源機構、(ii)地方公共団体)、④砂防((i)国、(ii)地方公共団体)、⑤海岸、⑥下水道、⑦港湾、⑧空港(空港土木施設)、⑨鉄道、⑩自動車道、⑪航路標識、⑫公園((i)国、(ii)地方公共団体)、⑬官庁施設)								①(i)100% (令和2年度) (ii)100% (令和2年度) ②(i)100% (平成30年度) (ii)100% (令和2年度) ③(i)100% (平成28年度) (ii)100% (令和2年度) ④(i)100% (平成28年度) (ii)100% (令和2年度) ⑤100% (令和2年度) ⑥100% (令和2年度) ⑦100% (令和2年度) ⑧100% (令和2年度) ⑨100% (令和2年度) ⑩100% (令和2年度) ⑪100% (令和2年度) ⑫(i)100% (平成28年度) (ii)100% (令和2年度) ⑬100% (令和2年度)
	①(i)-(ii)-	①(i)-(ii)-	①(i)-(ii)-	①(i)-(ii)-	①(i)-(ii)-	①(i)-(ii)-	①(i)集計中 (ii)集計中	
	②(i)-(ii)-	②(i)-(ii)-	②(i)-(ii)-	②(i)-(ii)-	②(i)-(ii)-	②(i)-(ii)-	②(i)-(ii)-	
	③(i)-(ii)-	③(i)-(ii)-	③(i)-(ii)-	③(i)-(ii)-	③(i)-(ii)-	③(i)-(ii)-	③(i)	
	④(i)-(ii)-	④(i)-(ii)-	④(i)-(ii)-	④(i)-(ii)-	④(i)-(ii)-	④(i)-(ii)-	④(i)	
	⑤0%	⑤0%	⑤0%	⑤0%	⑤0%	⑤0%	⑤0%	
	⑥-	⑥-	⑥-	⑥-	⑥-	⑥-	⑥-	
	⑦31%	⑦31%	⑦31%	⑦31%	⑦31%	⑦31%	⑦31%	
	⑧100%	⑧100%	⑧100%	⑧100%	⑧100%	⑧100%	⑧100%	
	⑨99%	⑨99%	⑨99%	⑨99%	⑨99%	⑨99%	⑨99%	
	⑩100%	⑩100%	⑩100%	⑩100%	⑩100%	⑩100%	⑩100%	
	⑪100%	⑪100%	⑪100%	⑪100%	⑪100%	⑪100%	⑪100%	
	⑫(i)94%	⑫(i)100%	⑫(i)100%	⑫(i)100%	⑫(i)100%	⑫(i)100%	⑫(i)100%	
	(ii)77%	(ii)100%	(ii)100%	(ii)100%	(ii)100%	(ii)100%	(ii)100%	
⑬42%	⑬90%	⑬93%	⑬94%	⑬95%	⑬95%	⑬95%		
⑬89%	⑬89%	⑬97%	⑬97%	⑬97%	⑬99%	⑬100%		
年度ごとの目標値								
参71 維持管理に関する研修を受けた職員がいる団体(①道路、②下水道)	初期値	実績値					評価	目標値
	H26年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度
	①約24% ②約50団体	①約42% ②162団体	①約48% ②219団体	①約51% ②241団体	①53% ②1,339団体	①54% ②1,357団体	①約85% ②約1,500団体	
年度ごとの目標値								
参72 国及び地方公共団体等で維持管理に関する研修を受けた人数 (①道路、②河川、③ダム、④砂防、⑤港湾、⑥空港(空港土木施設)、⑦鉄道、⑧航路標識、⑨公園、⑩官庁施設)	初期値	実績値					評価	目標値
	H26年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		括弧内のとおり
	①1,151人	①3,446人	①4,583人	①5,578人	①6,459人	①7,008人	①5,000人(令和2年度)	
	②449人	②1,452人	②2,156人	②2,156人	②2,875人	②3,100人	②3,000人(令和2年度)	
	③301人	③1,115人	③1,115人	③1,115人	③1,382人	③1,777人	③2,200人(令和2年度)	
	④115人	④230人	④345人	④460人	④575人	④610人	④690人(令和2年度)	
	⑤64人	⑤384人	⑤902人	⑤1,488人	⑤2,202人	⑤2,570人	⑤400人(平成30年度)	
	⑥38人	⑥114人	⑥161人	⑥211人	⑥261人	⑥261人	⑥280人(令和2年度)	
	⑦53人	⑦137人	⑦186人	⑦227人	⑦211人	⑦211人	⑦250人(令和2年度)	
	⑧22人	⑧86人	⑧218人	⑧440人	⑧629人	⑧781人	⑧52人(令和2年度)	
	⑨38人	⑨113人	⑨157人	⑨202人	⑨244人	⑨244人	⑨280人(令和2年度)	
	⑩2,176人	⑩6,587人	⑩8,776人	⑩10,861人	⑩12,633人	⑩12,906人	⑩280人(令和2年度)	
							⑩14,000人程度(令和2年度)	
	年度ごとの目標値							

参考指標

	初期値	実績値					評価	目標値
	H26年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度
参73 基本情報、健全性等の情報の集約化・電子化の割合(道路、河川、ダム、砂防、海岸、下水道、港湾、空港(空港土木施設)、鉄道、航路標識、公園、官庁施設、観測施設)	—	道路:54% 河川:- ダム:- 砂防:100% 海岸:100% 下水道:100% 港湾:100% 空港(空港土木施設):23% 鉄道:100% 航路標識:100% 公園:82% 官庁施設:100% 観測施設:100%	道路:80% 河川:- ダム:- 砂防:100% 海岸:100% 下水道:100% 港湾:100% 空港(空港土木施設):23% 鉄道:100% 航路標識:100% 公園:100% 官庁施設:100% 観測施設:100%	道路:99% 河川:- ダム:- 砂防:100% 海岸:100% 下水道:100% 港湾:100% 空港(空港土木施設):100% 鉄道:100% 航路標識:100% 公園:100% 官庁施設:100% 観測施設:100%	道路:100% 河川:- ダム:- 砂防:100% 海岸:100% 下水道:100% 港湾:100% 空港(空港土木施設):100% 鉄道:100% 航路標識:100% 公園:100% 官庁施設:100% 観測施設:100%	道路:100% 河川:100% ダム:100% 砂防:100% 海岸:100% 下水道:100% 港湾:100% 空港(空港土木施設):100% 鉄道:100% 航路標識:100% 公園:100% 官庁施設:100% 観測施設:100%		各事業分野で計画期間中100%を目指す
年度ごとの目標値	—	—	—	—	—	—	—	
参74 事業認定処分の適正な実施(訴訟等により取り消された件数)	初期値	実績値					評価	目標値
	H23年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		毎年度
	0件	0件	0件	0件	0件	0件	0件	0件
年度ごとの目標値	—	0件	0件	0件	0件	0件	0件	
参75 国土交通大学校における研修実施後のアンケート調査等に基づいた満足度	初期値	実績値					評価	目標値
	20年度	28年度	29年度	30年度	R1年度	R2年度		毎年度
	93%	97.5%	98.0%	98.2%	98.1%	95.3%	95.3%	90.0%以上
年度ごとの目標値	—	90%	90%	90%	90%	90%	90%	
参76 民間ビジネス機会の拡大を図る地方ブロックレベルのPPP/PFI地域プラットフォームの形成数	初期値	実績値					評価	目標値
	H26年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度
	0	9	9	9	9	9	9	8
年度ごとの目標値	—	-	-	-	-	-	-	
参77 地域プラットフォーム(ブロックプラットフォームを含む)を活用してPPP/PFI事業の導入可能性調査等を実施した地方公共団体数	初期値	実績値					評価	目標値
	H30年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度
	-	-	-	153	216	集計中	集計中	200
年度ごとの目標値	—	-	-	-	-	-	-	
参78 地域プラットフォーム(ブロックプラットフォームを含む)に参画する地方公共団体数	初期値	実績値					評価	目標値
	H30年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度
	-	-	-	385	515	集計中	集計中	600
年度ごとの目標値	—	-	-	-	-	-	-	
参79 国土交通省の技術者資格登録規程に基づき登録された民間資格を保有している技術者数(維持管理分野)	初期値	実績値					評価	目標値
	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度末
	のべ約34,600人	のべ約40,600人	のべ約69,500人	のべ約76,400人	のべ約88,800人	のべ約103,000人	のべ約103,000人	増加傾向(を維持)
年度ごとの目標値	—	-	-	-	-	-	-	
参80 インフラメンテナンス国民会議に参加する企業・団体等の会員数	初期値	実績値					評価	目標値
	H28年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度
	199者	520者	1,330者	1,705者	1,951者	2,296者	2,296者	2,000者
年度ごとの目標値	—	-	-	-	-	-	-	
参81 ICT土工の累積件数(国及び地方公共団体)	初期値	実績値					評価	目標値
	H29年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度
	1772件	-	1772件	3,173件	6108件	9,726件	9,726件	毎年度増加
年度ごとの目標値	—	-	-	-	-	-	-	

参82 国土交通データプラットフォームと連携するデータ数	初期値	実績値					評価	目標値
	R2年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R7年度
	-	-	-	-	-	22万		150万
年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		
参83 地域単位での公共工事発注見通しの統合・公表に参加する団体の割合	初期値	実績値					評価	目標値
	H30年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R2年度
	①国・都道府県: 84% ②市区町村: 51%	-	-	①国・都道府県: 84% ②市区町村: 51%	①国・都道府県: 99% ②市区町村: 98%	①国・都道府県: 100% ②市区町村: 100%		①100% ②100%
年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		
参84 4～6月期の平均稼働金額・件数と当該年度の平均稼働金額・件数の比率(①国土交通省直轄、②都道府県、③政令指定都市、④市町村)	初期値	実績値					評価	目標値
	H29年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		-
	①国土交通省直轄: 0.89 ②都道府県: 0.77 ③政令指定都市: 0.69 ④市町村: 0.56	-	①国土交通省直轄: 0.89 ②都道府県: 0.77 ③政令指定都市: 0.69 ④市町村: 0.56	①国土交通省直轄: 0.85 ②都道府県: 0.75 ③政令指定都市: 0.67 ④市町村: 0.55	①国土交通省直轄: 0.80 ②都道府県: 0.76 ③政令指定都市: 0.70 ④市町村: 0.63	①国土交通省直轄: 0.84 ②都道府県: 0.78 ③政令指定都市: 0.69 ④市町村: 0.60		-
年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		
参85 i-Constructionについて、調査・測量から設計、施工、検査、維持管理・更新までの全ての建設生産プロセスにおける建設現場の生産性を2025年度までに2割向上することを旨とする	初期値	実績値					評価	目標値
	H30年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R7年度
	ICT土工: 31.2%の時間短縮効果	-	-	ICT土工: 31.2%の時間短縮効果	ICT土工: 29.0%の時間短縮効果	ICT土工: 26.2%の時間短縮効果		調査・測量から設計、施工、検査、維持管理・更新までの全ての建設生産プロセスにおける建設現場の生産性を令和7年度までに2割向上することを旨とする
年度ごとの目標値		-	-	-	-	-		
参86 包括的民間委託をテーマにした勉強会等への参加自治体数	初期値	実績値					評価	目標値
	29年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度		R2年度
	11団体				11団体	11団体		20団体
年度ごとの目標値								
参87 包括的民間委託を導入した累積自治体数	初期値	実績値					評価	目標値
	R2年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		-
	288団体					288団体		毎年度増加
年度ごとの目標値								

参88 国内の重要インフラ・老朽化インフラの点検・診断などの業務において、一定の技術水準を満たしたロボットやセンサーなどの新技術等を導入している施設管理者の割合	初期値	実績値					評価	目標値
	H30年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		R12年度
	35%			35%				100%
	年度ごとの目標値					20%		
参89 インフラメンテナンスに係る新技術の現場試行累積数	初期値	実績値					評価	目標値
	H28年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度		-
	6技術	6技術	14技術	22技術	32技術	38技術	毎年度増加	
	年度ごとの目標値							

区分	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度要求額
	当初予算(a)	1,484	1,459	1,567	1,502
補正予算(b)	70	△ 0	176	-	
前年度繰越等(c)	80	70	7	-	
合計(a+b+c)	1,634	1,529	1,750	1,502	
	<0>	<0>	<0>	<0>	
執行額(百万円)	1,520	1,467			
翌年度繰越額(百万円)	70	70			
不用額(百万円)	44	55			

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(令和3年6月25日開催)
-----------------	-------------------------

担当部局名	大臣官房	作成責任者名	技術調査課 (課長 森戸義貴)	政策評価実施時期	令和3年8月
-------	------	--------	--------------------	----------	--------

業績指標 117
技術基準類の改訂等により ICT 活用施工が可能となる工種数

評価

A	目標値：6工種（令和2年度） 実績値：8工種（令和2年度） 初期値：2工種（平成29年度）
---	---

(指標の定義)
 我が国の建設現場の生産性向上に資する施策として進めている「i-Construction」において、技術基準類の改定等により ICT 施工が可能となる工種数。

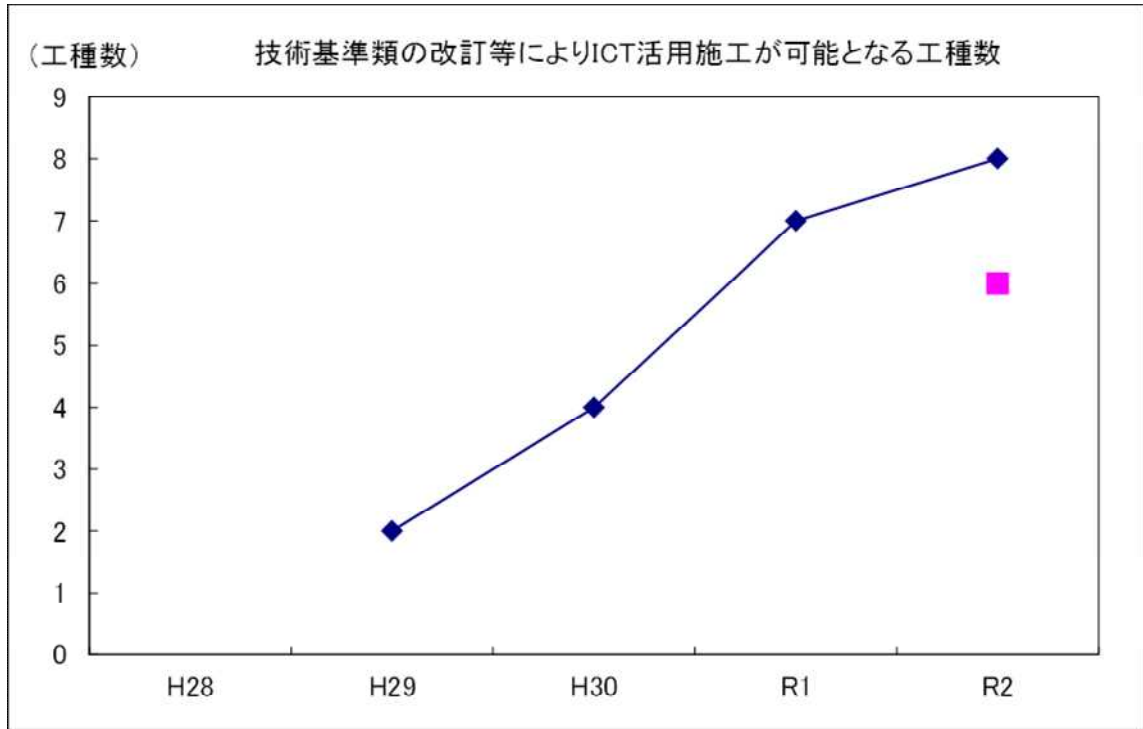
(目標設定の考え方・根拠)
 建設業における生産性、施工品質、安全性のさらなる向上を図るため、直轄工事における ICT 施工の拡大を目指し、技術基準類の改定等により ICT 施工が可能となる工種を令和2年度までに6工種設定した。

(外部要因)
 なし

(他の関係主体)
 なし

(重要政策)
【施政方針】
 なし
【閣議決定】
 なし
【閣決（重点）】
 なし
【その他】
 なし

過去の実績値				(年度)	
H28	H29	H30	R1	R2	
—	2工種	4工種	7工種	8工種	



主な事務事業等の概要

社会資本整備の生産性を高める生産管理システムの強化

ICT の活用により高効率・高精度な施工を実現し、建設業における現場の生産性の向上や品質の確保を図るため、技術基準類の改定等を行った。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・達成した

(事務事業等の実施状況)

- ・R 2 年度目標であった 6 工種の技術基準類の改定を令和 2 年度までに 8 工種行い、目標値を達成した。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・業績目標について達成したため A と評価した。
- ・今後は、当課で実施している「産学官連携による基準類作成の取組」等により各業団体からの意見を取り入れながら、基準類の改定を実施していく。これまでの実績等を踏まえ、本業績指標については今後見直しを検討する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局公共事業企画調整課（課長 岩見 吉輝）

関係課：

業績指標 118

国土交通省の各地方整備局等が施行する直轄事業において用地取得が困難となっている割合(用地あい路率 : 過去5年度の平均)

評価

B	目標値 : 2.30%以下 (平成 29~令和 3 年度の平均) 実績値 : 集計中 (平成 28~令和 2 年度の平均) 2.78% (平成 27~令和元年度の平均) 初期値 : 2.55% (平成 23~27 年度の平均)
---	--

(指標の定義)

単年度の用地あい路率は、国土交通省の各地方整備局等が施行する直轄事業における用地取得で、用地買収着手後3年以上経過し、かつ、当年度中に契約見込みのない「あい路」(注)となった件数の、当該事業地区の契約済み及び未契約件数の総数における割合(%)。

(注) 用地買収着手後3年以上の案件で、予算の裏付けはあるが、地権者ないし地域住民との調整に困難が生じ、当該年度内に契約見込みがないものをいう。

初期値 : (2.70 (%) + 2.32 (%) + 2.27 (%) + 2.68 (%) + 2.77 (%)) / 5 (年度)

目標値 : 2.55 (%) * 0.9

直近値 : 810 (件) / 33,823 (件)

(目標設定の考え方・根拠)

用地取得の円滑化・迅速化による効率的な事業の実施のため、あい路解消に関する諸施策を講じることにより、目標値(平成29~令和3年度の5カ年度のあい路率の平均)は、実現可能性のある数値として現況(平成23~27年度までの過去5カ年の平均)から1割改善させることとして設定。

また、長期的にもできる限り改善していく。

(外部要因)

なし

(他の関係主体)

なし

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

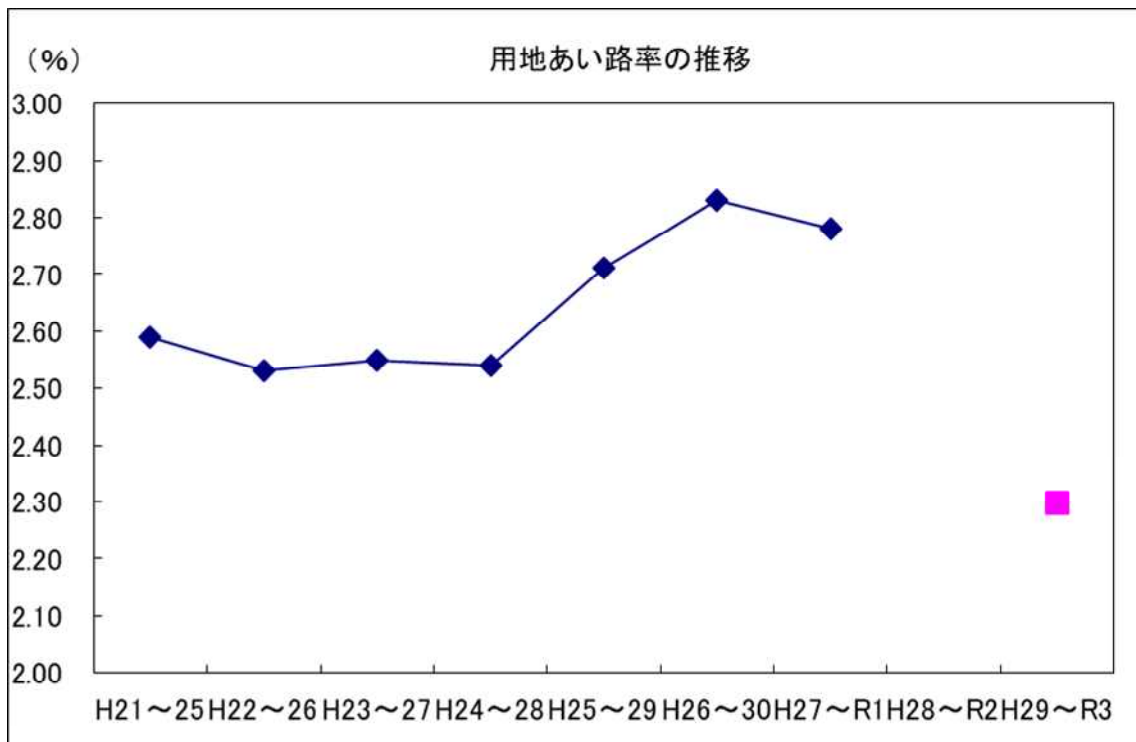
【閣決(重点)】

なし

【その他】

なし

過去の実績値				(年度)	
H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	R 2	
2.66%	3.17%	2.96%	2.39%	集計中	
H24~H28 の平均	H25~H29 の平均	H26~H30 の平均	H27~R1 の平均	H28~R2 の平均	
2.54%	2.71%	2.83%	2.78%	集計中	



主な事務事業等の概要

○用地補償基準の適正化等に関する検討

経済社会情勢の変化に対応した損失補償基準としていくため、見直すべき補償項目を把握し、緊急度の高い補償項目から計画的に見直しを行っていくことを定めた「補償基準等見直しアクションプラン」に基づき、以下のような見直しの必要性の高い項目に関する損失補償基準等について検討を行う。

- ・建物・機械設備・附帯工作物の標準耐用年数等の見直し（令和元年度予算額：7,223千円）
- ・機械設備・附帯工作物の標準耐用年数等の見直し（令和2年度予算額：7,763千円）

○収用交換等の場合の譲渡所得等の特別控除（所得税、法人税）

収用交換等により資産を譲渡した場合（買い取られた場合）において、その資産の譲渡所得等から5,000万円（譲渡所得等の金額が5,000万円に満たないときはその金額）が特別控除される。

○特定住宅地造成事業等のために土地等を譲渡した場合の譲渡所得の特別控除（所得税、法人税）

土地等が、土地収用法等の規定に基づいて資産の収用等を行う者によってその収用等の対償（代替地）に充てるために買い取られた場合や、公有地拡大推進法の先買い制度により買い取られた場合等において、その資産の譲渡所得から1,500万円が特別控除される。

○収用等に伴い代替資産を取得した場合の課税の特例（所得税、法人税）

収用等により資産が買い取られ補償金を取得した場合に、その補償金の全部又は一部の金額で代替資産を取得したときは、その譲渡所得について課税が繰り延べられる（譲渡がなかったものとみなされる）。

○交換処分等に伴い資産を取得した場合の課税の特例（所得税、法人税）

収用等により資産が買い取られた場合、金銭補償に代えてその資産と同種の資産の交付を受ける場合に、その譲渡所得について課税が繰り延べられる（譲渡がなかったものとみなされる）。

○相続税の納税猶予等を受けている農地等を収用交換等により譲渡した場合の利子税の特例（相続税・贈与税）

相続税の納税猶予等を受けている農地等を収用交換等により譲渡した場合には、譲渡面積に対応する相続税と併せて納付すべき猶予期間中の利子税の1/2（平成26年4月1日から令和8年3月31日までの間に収用交換等により譲渡した場合については全部）を免除する。

○相続税の納税猶予等を受けている農地等を公共事業の用に供するため一時使用した場合の納税猶予制度の特例（相続税・贈与税）

公共事業の用に供するために相続税の納税猶予を受けている農地に地上権、賃借権又は使用借権による権利（以下「地上権等」という。）を一時的に設定した場合で、当該農地等を一時使用後も農業の用に供するときには、当該地上権等の設定はなかったものとみなし、納税猶予を継続する。

○優良住宅地の造成等のために土地等を譲渡した場合の長期譲渡所得の課税の特例（所得税、個人住民税、法人税）

所有期間が5年を超える土地等の譲渡のうち、個人又は法人が国若しくは地方公共団体等に対する土地等の譲渡を行った場合において、課税の軽減措置を講じる。

○優良住宅地の造成等のために土地等を譲渡した場合の短期譲渡所得の課税の特例（所得税、個人住民税、法人税）

所有期間が5年以内の土地等の譲渡のうち、個人又は法人が国若しくは地方公共団体等に対する土地等の譲渡を行った場合において、課税の軽減措置を講じる。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

令和2年度の実績値は令和3年度に調査予定であり把握することができないが、実績値が出ている過去5年(平成27～令和元年度)の平均割合をみると2.78%と目標値を上回り順調であるとは言い難い。用地あい路率は、過去の実績値をみると数値がばらつくことがあり、年度により数値が上下しうるものであるが、これまでの全体的な傾向は下落の方向にあることから、下落傾向に引き戻せれば、目標年度に目標値を達成することも期待できる。

(事務事業等の実施状況)

適正な補償を確保するための補償基準等の見直しや、用地取得の円滑化・迅速化を図る「用地取得マネジメント」等の取組を行ってきたところであるが、公共事業の迅速な実施につながる円滑な土地利用を促進するため、新型コロナウイルス感染症への対応のほか、「新たな日常」への対応等も踏まえ、補償基準等の見直しなど用地取得の合理化に関する取組等を更に進めることとしている。

課題の特定と今後の取組みの方向性

平成27年度～令和元年度の平均割合が2.78%となっており、目標に対して順調に推移しているとは言い難いためBと評価した。順調に推移しているとは言い難い要因として、所有者不明土地への対応や補償額の不満等が挙げられるが、あい路率の大きな要因である所有者不明土地への対応については、所有者不明土地法により創設された土地収用法の特例の活用を推進するとともに、補償額の不満については、適正な補償を確保するための補償基準等の見直しを進めてきたことから、その解消に役立つものと考えられる。

更に、公共事業の迅速化に向けて、「新たな日常」への対応等も踏まえ、補償基準等の見直しなど、用地取得の合理化に関する取組を更に進めることとしており、これら取組を進めることで、用地あい路率を下方に引き下げ、目標年度には用地あい路率の目標値を達成させることができるよう努めたい。

担当課等(担当課長名等)

担当課： 不動産・建設経済局土地政策課公共用地室(室長 九鬼 令和)

関係課： なし

業績指標 119

個別施設ごとの長寿命化計画（個別施設計画）の策定率

- ① 道路 (i) 橋梁* (ii) トンネル*
- ② 河川 (i) 国、水資源機構* (ii) 地方公共団体*
- ③ ダム (i) 国、水資源機構* (ii) 地方公共団体*
- ④ 砂防 (i) 国* (ii) 地方公共団体*
- ⑤ 海岸*
- ⑥ 下水道*
- ⑦ 港湾*
- ⑧ 鉄道*
- ⑨ 自動車道*
- ⑩ 公園 (i) 国* (ii) 地方公共団体*
- ⑪ 官庁施設*

評 価			
① 道路 (i) 橋梁	B	①道路	目標値：(i) 100% (令和2年度) (ii) 100% (令和2年度) 実績値：(i) 92% (令和元年度) (ii) 71% (令和元年度) 初期値：(i) - (平成26年度) (ii) - (平成26年度)
(ii) トンネル	B		
②河川 (i) 国、水資源機構	-	②河川	目標値：(i) 100% (平成28年度) (ii) 100% (令和2年度) 実績値：(i) 100% (令和2年度) (ii) 100% (令和2年度) 初期値：(i) 88% (平成26年度) (ii) 83% (平成26年度)
(ii) 地方公共団体	A		
③ダム (i) 国、水資源機構	-	③ダム	目標値：(i) 100% (平成28年度) (ii) 100% (令和2年度) 実績値：(i) 100% (令和2年度) (ii) 100% (令和2年度) 初期値：(i) 21% (平成26年度) (ii) 28% (平成26年度)
(ii) 地方公共団体	A		
④砂防 (i) 国	-	④砂防	目標値：(i) 100% (平成28年度) (ii) 100% (令和2年度) 実績値：(i) 100% (令和2年度) (ii) 100% (令和2年度) 初期値：(i) 28% (平成26年度) (ii) 30% (平成26年度)
(ii) 地方公共団体	A		
⑤海岸	A	⑤海岸	目標値： 100% (令和2年度) 実績値： 100% (令和2年度) 初期値： 1% (平成26年度)
⑥下水道	A	⑥下水道	目標値： 100% (令和2年度) 実績値： 100% (令和2年度) 初期値： - (平成26年度)
⑦港湾	-	⑦港湾	目標値： 100% (平成29年度) 実績値： 100% (令和2年度) 初期値： 97% (平成26年度)
⑧鉄道	A	⑧鉄道	目標値： 100% (令和2年度) 実績値： 100% (令和2年度) 初期値： 99% (平成26年度)
⑨自動車道	A	⑨自動車道	目標値： 100% (令和2年度) 実績値： 100% (令和2年度) 初期値： 0% (平成26年度)

⑩公園 (i) 国 (ii) 地方公共団体	— B	⑩公園	目標値：(i) 100% (平成28年度) (ii) 100% (令和2年度) 実績値：(i) 100% (令和2年度) (ii) 95% (令和2年度) 初期値：(i) 94% (平成26年度) (ii) 77% (平成26年度)
⑪官庁施設	A	⑪官庁施設	目標値：100% (令和2年度) 実績値：100% (令和2年度) 初期値：42% (平成26年度)

(指標の定義)

- ① (i) 道路橋(2m以上)の個別施設計画を策定した道路管理者の割合
(道路橋(2m以上)の個別施設計画を策定した道路管理者数) / (道路橋(2m以上)を管理している道路管理者数)
(ii) 道路トンネルの個別施設計画を策定した道路管理者の割合
(道路トンネルの個別施設計画を策定した道路管理者数) / (道路トンネルを管理している道路管理者数)
- ② 堰、水門、排水機場等、主要な河川構造物について、施設毎に長寿命化計画を作成している施設の割合 (%)
主要な河川構造物の長寿命化計画策定率 = (1) / (2)
(1) : 長寿命化計画を策定済み施設数
(2) : 堰、水門、排水機場等主要な河川管理施設の総数
個別施設計画を策定した施設数/国・水資源機構・都道府県等が管理する施設のうち主要なものの総数
- ③ 長寿命化計画を作成しているダムの割合 (%)
ダムの長寿命化計画策定率 = (1) / (2)
(1) : 長寿命化計画を策定済みのダム数
(2) : ダム総数
- ④ 砂防堰堤等の砂防関係施設について、長寿命化計画を策定した事業主体数の割合 (%)
砂防関係施設の長寿命化計画策定率 = (1) / (2)
(1) : 砂防関係施設における個別施設計画の策定数
(2) : 砂防関係事業の実施数
※国は箇所、地方公共団体は都道府県単位
- ⑤ 個別施設計画策定対象の地区海岸数のうち、個別施設計画を策定した地区海岸数の割合
- ⑥ 中長期的な維持管理・更新計画を策定している地方公共団体数の割合
(分母) 下水道を管理している地方公共団体数
(分子) 中長期的な維持管理・更新計画を策定している地方公共団体数
- ⑦ 重要港湾以上の港湾における水深7.5m以深の係留施設数のうち、個別施設計画が策定されている係留施設数の割合
- ⑧ 個別施設計画を策定した事業者数 / 個別施設計画の策定対象事業者数
- ⑨ 長寿命化計画を策定した路線数 / 長寿命化計画の策定対象路線数
- ⑩ 国営公園総数及び優先的に公園施設長寿命化計画を策定する必要がある地方公共団体数のうち、個別施設計画を策定済みの国営公園数及び公園施設長寿命化計画を策定済みの地方公共団体数の割合
- ⑪ 個別施設計画を策定した施設数 / 各省庁の行動計画において個別施設計画の策定対象とした施設総数

(目標設定の考え方・根拠)

- ① 「インフラ長寿命化基本計画」等に従い設定。
- ② 本指標は、老朽化の進む河川構造物の点検・整備・更新等を、中長期の展望を持って効果的・効率的に推進していくことを目的に策定する河川構造物の長寿命化計画の策定状況を評価するものである。主要な河川構造物について確実な安全性を確保しつつ、長寿命化を促進し、コストの抑制を図るため、全ての主要な河川構造物について、できるだけ早期に計画を策定する必要があることから、国管理河川については平成28年度まで、地方公共団体管理河川については令和2年度までに主要な河川構造物の長寿命化計画の全施設の策定を目標とする。

- ③本指標は、ダムの点検・整備・更新等を、中長期の展望を持って効果的・効率的に推進していくことを目的に策定するダムの長寿命化計画の策定状況を評価するものである。確実な安全性を確保しつつ、長寿命化を促進し、コストの抑制を図るため、全てのダムについて、できるだけ早期に計画を策定する必要があることから、国、水資源機構管理ダムについては平成28年度まで、地方公共団体管理ダムについては令和2年度までに全ダムの策定を目標とする。
- ④本指標は、老朽化の進む砂防関係施設の点検・整備・更新等を、中長期の展望を持って効果的・効率的に推進していくことを目的に策定する砂防関係施設の長寿命化計画の策定状況を評価するものである。砂防関係施設について確実な安全性を確保しつつ、長寿命化を促進し、コストの抑制を図るため、できるだけ早期に計画を策定する必要があることから、国は平成28年度までに、地方公共団体は令和2年度までに砂防関係施設の長寿命化計画の策定完了を目標とする。
- ⑤インフラ長寿命化基本計画に基づき、海岸管理者による維持管理・更新等を着実に推進するため、長寿命化計画策定対象の地区海岸数のうち、長寿命化計画を策定した地区海岸数が令和2年度末時点で100%となる目標を設定。
- ⑥インフラ長寿命化基本計画におけるロードマップでの目標を踏まえ、地方公共団体が管理する施設については、令和2年度までに100%とすることを目標に設定。
- ⑦点検・維持修繕等の基礎となる長寿命化計画（個別施設計画）の早期策定のため長寿命化計画策定費補助の期限である平成29年度までに長寿命化計画（個別施設計画）が確実に策定されていることを目標に設定。
- ⑧「インフラ長寿命化基本計画」では、維持すべきインフラの機能の適正化を図るとともに、官民が連携してそれらを賢く使うなど、戦略的に維持管理・更新を行うことの重要性が掲げられおり、総合的・一体的なインフラマネジメントの実現を達成する必要があるため、令和2年度までにこれらすべての施設において個別施設毎の長寿命化計画を策定することを目標とする。
- ⑨令和2年度までに、全ての自動車道で長寿命化計画を策定することを目標とする。
- ⑩個別施設計画の策定状況を把握するために最適な指標であり、定期的に進捗を管理する必要があるため
- (i) 国 : 社会資本整備重点計画（閣議決定）において、平成28年度までに全ての国営公園で長寿命化計画を策定することを目標に設定。
 - (ii) 地方公共団体 : 社会資本整備重点計画（閣議決定）において、令和2年度までに全ての策定対象地方公共団体で個別施設計画を策定することを目標に設定。
- ⑪策定対象施設について、令和2年度までに全ての対象施設で個別施設計画を策定することを目標に設定したものの。

(外部要因)

なし

(他の関係主体)

- ①地方公共団体等（事業主体）
- ②独立行政法人水資源機構、地方公共団体
- ③独立行政法人水資源機構、地方公共団体
- ④地方公共団体
- ⑤農林水産省、地方公共団体等
- ⑥地方公共団体（事業主体）
- ⑦地方公共団体等（事業主体）
- ⑧鉄軌道事業者
- ⑨自動車道事業者（事業主体）
- ⑩地方公共団体（事業主体）
- ⑪各省各庁（事業主体）

(重要政策)

【施政方針】

・第186回国会施政方針演説（平成26年1月24日）「ハードとソフトの両面から、事前防災・減災、老朽化対策に取り組み、優先順位を付けながら国土強靱（きょうじん）化を進めます。」

【閣議決定】

・日本再興戦略（平成25年6月14日）

- 基本計画に基づき、国、自治体レベルの全分野にわたるインフラ長寿命化計画（行動計画）を策定する。これにより、個別施設ごとの長寿命化計画策定の着実な推進を図り、全国のあらゆるインフラの安全性の向上と効率的な維持管理を実現する。（第Ⅱ．二．テーマ3（2）①Ⅱ）○インフラ長寿命化基本計画の策定）
- ・日本再興戦略改訂 2014（平成26年6月24日）
インフラ長寿命化については、国や地方公共団体等の各インフラを管理・所管する者は、2016年度末までに「インフラ長寿命化計画（行動計画）」を策定した上で、個別施設計画を策定し、メンテナンスサイクルを推進する。（第Ⅱ．二．テーマ3（3））
 - ・日本再興戦略改訂 2015（平成27年6月30日）
インフラ長寿命化については、これまでの取組に続き、国や地方公共団体等の各インフラを管理・所管する者は、来年度末までに「インフラ長寿命化計画（行動計画）」を策定した上で、個別施設計画を策定し、メンテナンスサイクルを推進する。（第Ⅱ．二．テーマ3（3））
 - ・経済財政運営と改革の基本方針（平成25年6月14日）
安全性を確保しつつトータルコストを縮減するため、維持管理技術の開発促進と導入、ストック情報の整備とICTの維持管理への利活用、長寿命化計画の策定推進、メンテナンスエンジニアリングの基盤強化とそ
のための体制整備等を進める。（第3章3．（2）②）
 - ・経済財政運営と改革の基本方針 2014（平成26年6月24日）
「インフラ長寿命化基本計画」に基づき、国や地方公共団体はインフラ長寿命化計画（行動計画）等の策
定・実施を加速する。（第3章2．（2））
 - ・経済財政運営と改革の基本方針 2015（平成27年6月30日）
社会資本の整備については、既存施設やソフト施策の最大限の活用を図りつつ、国際競争力の強化、国土
強靱化、防災・減災対策、コンパクト・プラス・ネットワーク、老朽化対策などの分野について、人口減少
等の社会構造の変化を踏まえ、選択と集中の下、ストック効果が最大限発揮されるよう重点化した取組を進
める。（第3章5〔2〕）
 - ・経済財政運営と改革の基本方針 2016（平成28年6月2日）
社会資本整備については、「社会資本整備重点計画」等に基づき、既存施設の最大限の活用を図りつつ、
国際競争力の強化、国土強靱化、防災・減災対策、コンパクト・プラス・ネットワーク、老朽化対策などの
成長力を強化する分野に重点化し、ストック効果が最大限発揮されるよう、長寿命化の観点及び中長期的な
建設業の担い手の確保の観点も踏まえ、建設生産システムの生産性向上を図りつつ、戦略的な取組を安定
的・持続的に進める。（第2章2（5））
 - ・国土強靱化基本計画（平成26年6月3日）
施設諸元や老朽化の進展状況など維持管理に必要な情報確保に努めつつ、関係府省庁や地方公共団体は、
インフラ長寿命化基本計画に基づく行動計画及び個別施設計画をロードマップに沿ってできるだけ早期に
策定し、真に必要な各インフラにおける点検・診断・修繕・更新、情報の整備に係るメンテナンスサイクル
を構築するとともにメンテナンスサイクルが円滑に回るよう所要の取組を実施する。（第3章2．（横断的分
野の推進方針（2））

【閣決（重点）】

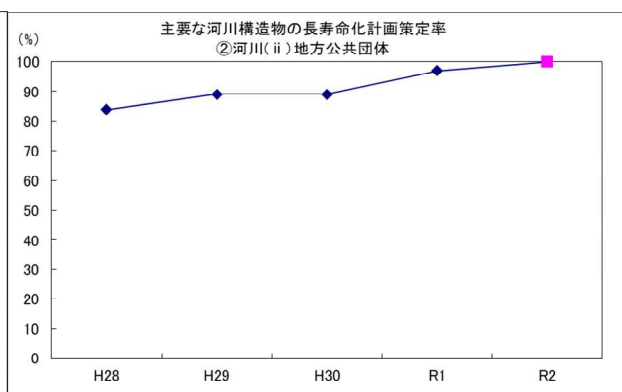
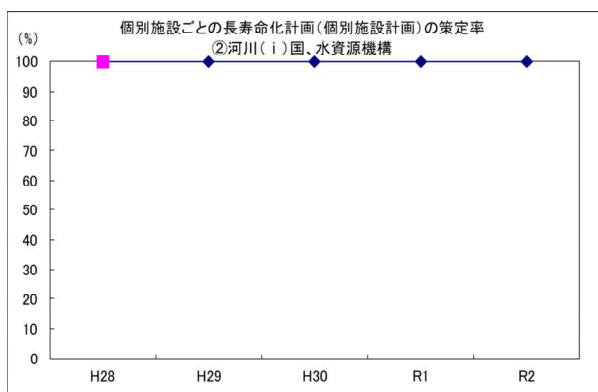
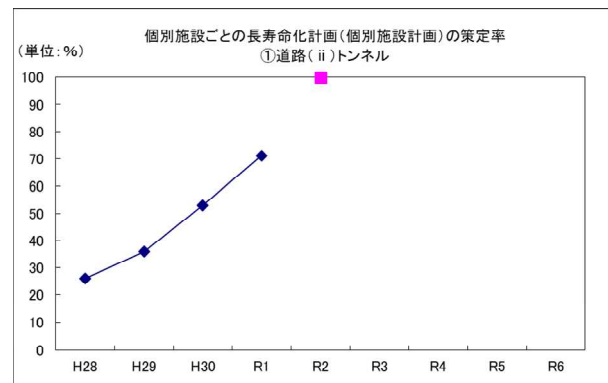
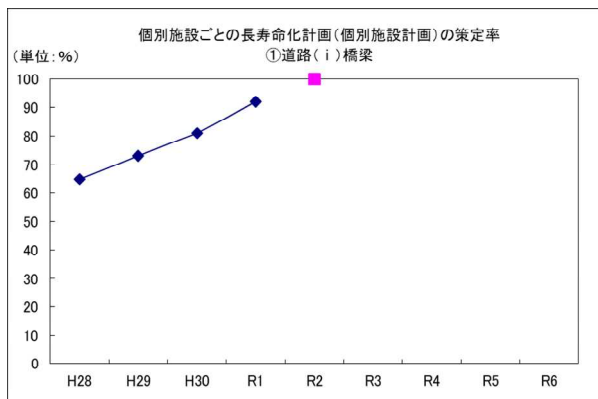
- ・社会資本整備重点計画（平成27年9月18日）「第2章に記載あり」

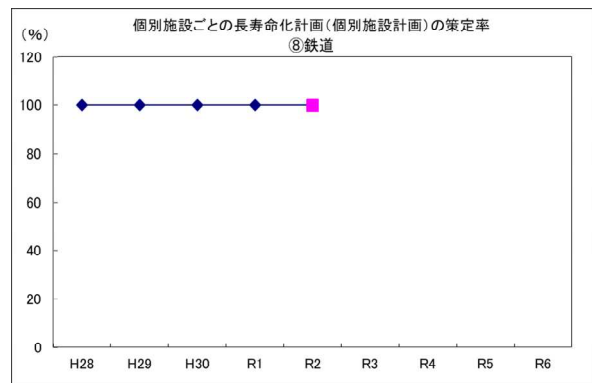
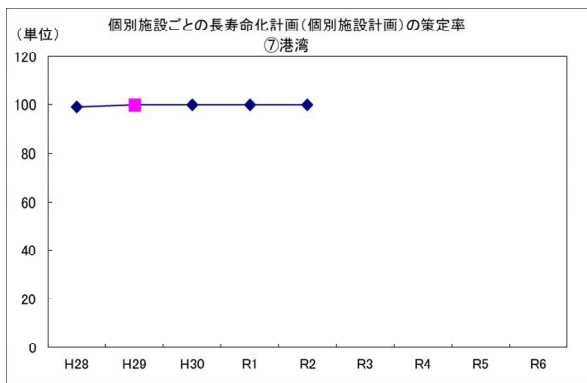
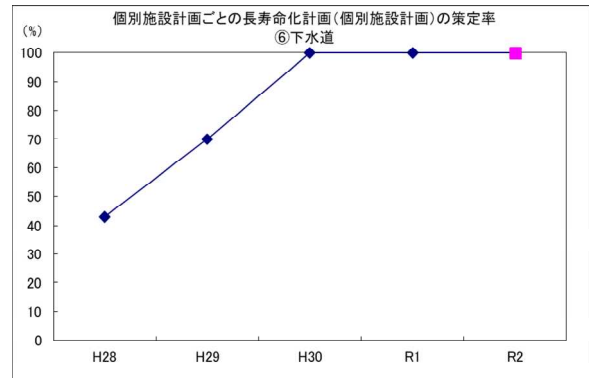
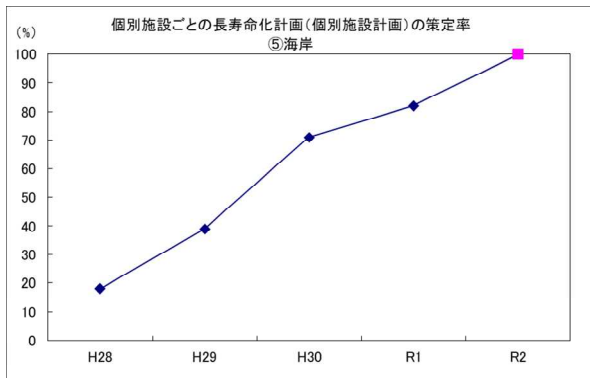
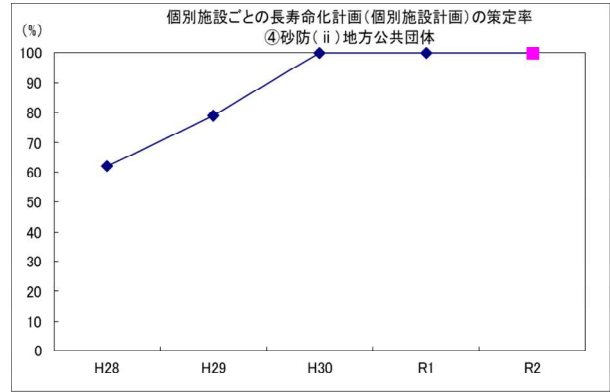
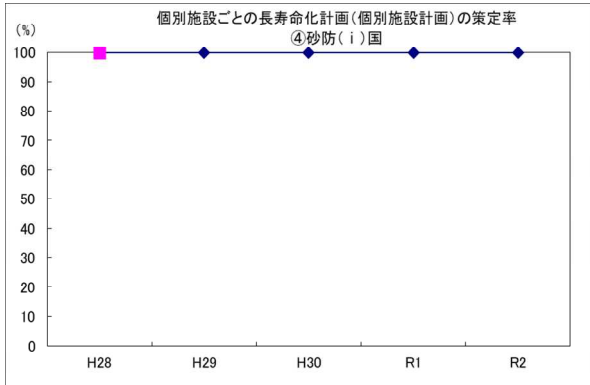
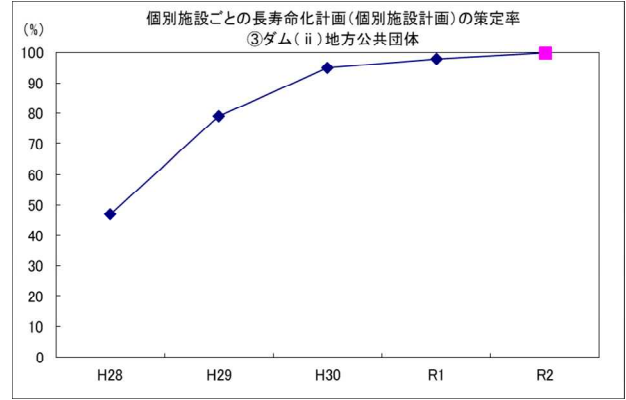
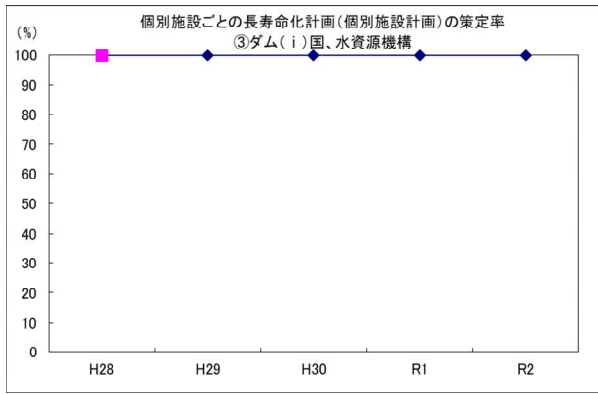
【その他】

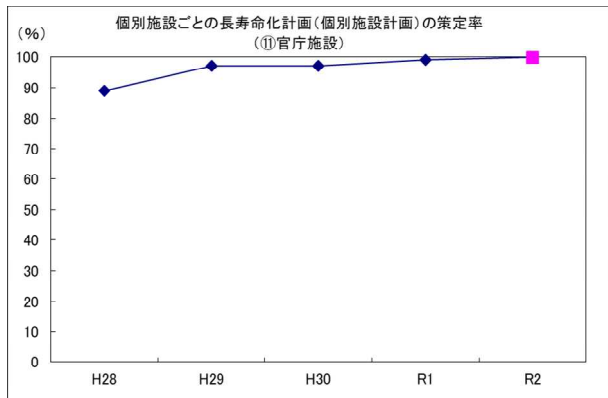
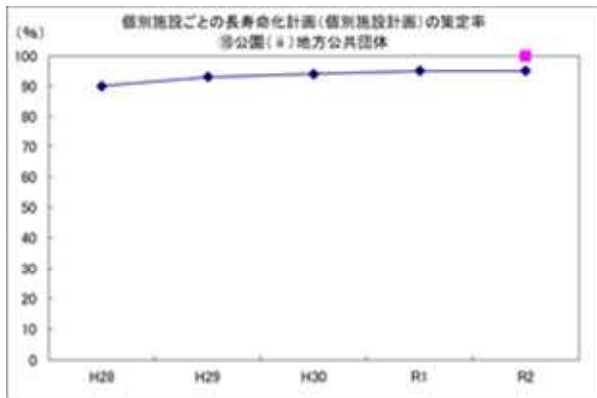
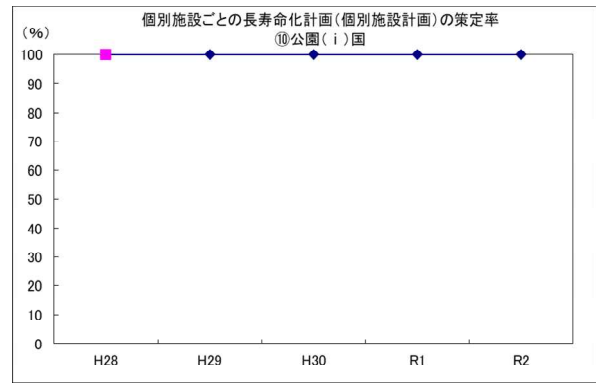
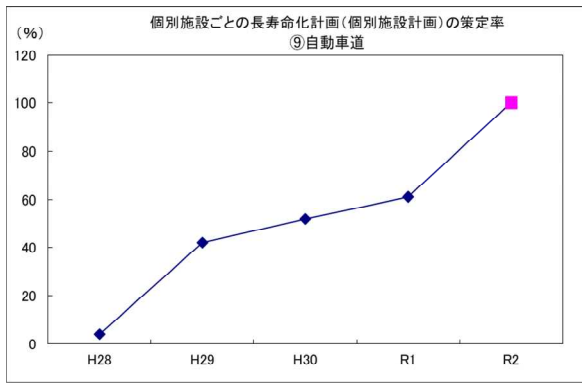
- ・インフラ長寿命化基本計画（平成25年11月29日）
- ・国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）（平成26年5月21日）

過去の実績値①					(年度)
H28	H29	H30	R1	R2	
(i) 65%	(i) 73%	(i) 81%	(i) 92%	(i) 集計中	
(ii) 26%	(ii) 36%	(ii) 53%	(ii) 71%	(ii) 集計中	
過去の実績値②					(年度)
H28	H29	H30	R1	R2	
(i) 100%	(i) 100%	(i) 100%	(i) 100%	(i) 100%	
(ii) 84%	(ii) 89%	(ii) 89%	(ii) 97%	(ii) 100%	
過去の実績値③					(年度)
H28	H29	H30	R1	R2	
(i) 100%	(i) 100%	(i) 100%	(i) 100%	(i) 100%	
(ii) 47%	(ii) 79%	(ii) 95%	(ii) 98%	(ii) 100%	

過去の実績値④ (年度)				
H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	R 2
(i) 100%	(i) 100%	(i) 100%	(i) 100%	(i) 100%
(ii) 62%	(ii) 79%	(ii) 100%	(ii) 100%	(ii) 100%
過去の実績値⑤ (年度)				
H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	R 2
18%	39%	71%	82%	100%
過去の実績値⑥ (年度)				
H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	R 2
43%	70%	100%	100%	100%
過去の実績値⑦ (年度)				
H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	R 2
99%	100%	100%	100%	100%
過去の実績値⑧ (年度)				
H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	R 2
100%	100%	100%	100%	100%
過去の実績値⑨ (年度)				
H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	R 2
4%	42%	52%	61%	100%
過去の実績値⑩ (年度)				
H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	R 2
(i) 100%	(i) 100%	(i) 100%	(i) 100%	(i) 100%
(ii) 90%	(ii) 93%	(ii) 94%	(ii) 95%	(ii) 95%
過去の実績値⑪ (年度)				
H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	R 2
89%	97%	97%	99%	100%







主な事務事業等の概要

① 社会資本の戦略的な維持管理・更新を行う (◎)

- ・インフラ長寿命化基本計画に基づき、各社会資本の管理者は、維持管理・更新等を着実に推進するための中期的な取組の方向性を明らかにする計画としての行動計画を平成28年度までに策定し、同行動計画に基づき、個別施設ごとの具体的な対応方針を定める計画として、個別施設計画を令和2年度までに策定する。
- ・これらの計画に基づいて、施設の点検・診断を実施し、その結果により、例えば、緊急措置が必要な道路施設について、応急措置等を実施した上で、修繕、更新、撤去のいずれかを速やかに決定し、その実施時期を明確化するなど、必要な対策を適切な時期に、着実かつ効率的に実施する。また、これらの取組を通じて得られた施設の状態や対策履歴等の情報を記録し、次の点検・診断等に活用するというメンテナンスサイクルを構築し、「道路メンテナンス会議」等も活用しつつ継続的に発展させる。

予算額：

(平成27年度) 道路整備費16,602億円(国費)、社会資本整備総合交付金9,018億円(国費)、
防災・安全交付金9,018億円(国費)等の内数

(平成28年度) 道路事業費16,637億円(国費)、社会資本整備総合交付金8,983億円(国費)、
防災・安全交付金11,002億円(国費)等の内数

(平成29年度) 道路事業費16,662億円(国費)、社会資本整備総合交付金8,940億円(国費)、
防災・安全交付金11,057億円(国費)等の内数

(平成30年度) 道路事業費16,677億円(国費)、社会資本整備総合交付金8,886億円(国費)、
防災・安全交付金11,117億円(国費)等の内数

(令和元年度) 道路事業費17,858億円(国費)、社会資本整備総合交付金8,713億円(国費)、
防災・安全交付金13,173億円(国費)等の内数

(令和2年度) 道路事業費20,472億円(国費)、社会資本整備総合交付金7,627億円(国費)、
防災・安全交付金10,388億円(国費)等の内数

(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。

②社会資本の的確な維持管理・更新 (◎)

我が国においては、高度経済成長時代に集中投資した社会資本の老朽化の進行が見込まれていることから、社会資本がその役割を十分果たすことができるよう、適切な老朽化対策を講じる必要がある。そのため、社会資本の実態把握に努めるとともに、定期的な巡視、点検の実施や長寿命化計画の策定、予防的な修繕や計画的な更新を進めるなど、戦略的な維持管理・更新を実施する。

(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に係る施策に関するものである。

③社会資本の的確な維持管理・更新 (◎)

我が国においては、高度経済成長時代に集中投資した社会資本の老朽化の進行が見込まれていることから、社会資本がその役割を十分果たすことができるよう、適切な老朽化対策を講じる必要がある。そのため、社会資本の実態把握に努めるとともに、定期的な巡視、点検の実施や長寿命化計画の策定、予防的な修繕や計画的な更新を進めるなど、戦略的な維持管理・更新を実施する。

(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に係る施策に関するものである。

④社会資本の戦略的な維持管理・更新 (◎)

国、地方公共団体が、戦略的な維持管理・更新等に取り組み、維持管理のメンテナンスサイクルを構築するとともに、新技術の開発・導入、さらに、これらの取組を支える体制、法令、予算等の制度を構築することにより、国民の安全・安心を確保しつつ、中長期的な維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減や予算の平準化を図る。

(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に係る施策に関するものである。

⑤海岸保全施設の適切な維持管理の推進 (◎)

海岸保全施設において、予防保全型の効率的・効果的な維持管理を推進し、背後地のより確実な防護と既存ストックの有効活用によるライフサイクルコストの縮減・平準化を図るため、海岸保全施設の老朽化状況を把握するとともに、長寿命化計画を策定し、当該計画に基づく効率的な老朽化対策を推進する。

予算額：防災・安全交付金10,406億円(令和元年度国費)の内数

予算額：防災・安全交付金7,847億円(令和2年度国費)の内数

(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。

⑥下水道施設の老朽化対策の推進 (◎)

下水道施設の予防保全的な管理による長寿命化対策を含めた計画的な改築を推進するため、事業を実施する地方公共団体に対して補助を行う。

社会資本整備総合交付金予算額 8,364億円の内数(令和元年度)

7,277億円の内数(令和2年度)

防災・安全交付金予算額 10,406億円の内数(令和元年度)

7,847億円の内数(令和2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。

⑦個別施設ごとの長寿命化計画(個別施設計画)の策定・実施 (◎)

各社会資本の管理者は、各施設の特長や維持管理・更新等に係る取組状況等を踏まえつつ、メンテナンスサイクルの核となる個別施設計画を策定し、これに基づき戦略的な維持管理・更新等を推進。

予算額：

港湾整備事業費2,328億円(国費)及び社会資本整備総合交付金等20,003億円の内数(平成30年度)

港湾整備事業費2,760億円(国費)及び社会資本整備総合交付金等21,887億円の内数(令和元年度)

港湾整備事業費2,829億円(国費)及び社会資本整備総合交付金等18,015億円の内数(令和2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。

⑧社会資本の戦略的な維持管理・更新 (◎)

各社会資本の管理者は、各施設の特性や維持管理・更新等に係る取組状況等を踏まえつつ、メンテナンスサイクルの核となる個別施設計画を策定し、これに基づき戦略的な維持管理・更新等を推進。

(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。

⑨個別施設ごとの長寿命化計画（個別施設計画）の策定要領を作成し、各自動車道事業者へ通知（◎）

インフラ長寿命化計画（行動計画）及び自動車局より通知した策定要領に基づき、個別施設ごとの具体の対応方針を定める計画として、個別施設計画を令和2年度までに全ての事業者において策定。

(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。

⑩公園施設長寿命化計画策定調査による支援の実施（◎）

地方公共団体に対して、公園施設の計画的な修繕・改築を行うための点検・調査、及び同点検・調査の結果に基づく公園施設長寿命化計画の策定費用に係る支援を実施。

予算額：

社会資本整備総合交付金 7,627億円、防災・安全交付金 10,388億円の内数（令和2年度国費）

社会資本整備総合交付金 8,713億円、防災・安全交付金 13,173億円の内数（令和元年度国費）

(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。

⑪個別施設ごとの長寿命化計画（個別施設計画）の策定・実施（◎）

インフラ長寿命化計画（行動計画）に基づき、個別施設計画ごとの具体の対応方針を定める計画として、個別施設計画を令和2年度までに策定する。

(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に係る施策に関するものである。

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 業績指標の実績値については、令和2年度は集計中であるが、令和元年度において道路橋で92%、道路トンネルで71%となっており、これまで着実に策定率を伸ばしてきているものの、目標年度での目標値は達成しない見込みである。
- ② (i) 国、水資源機構が管理する主要な河川構造物の長寿命化計画については、平成28年度に目標達成済み。
(ii) 地方公共団体が管理する主要な河川構造物の長寿命化計画については、令和2年度に目標達成済み。
- ③ (i) 国、水資源機構管理ダムの長寿命化計画については、平成28年度に目標達成済み。
(ii) 地方公共団体管理ダムの長寿命化計画については、令和2年度に目標達成済み。
- ④ (i) 国が管理する砂防関係施設の長寿命化計画については、平成28年度に目標達成済み。
(ii) 地方公共団体が管理する砂防関係施設の長寿命化計画については、平成30年度に目標達成済み。
- ⑤ 目標年度である令和2年度に目標値を達成。
- ⑥ 平成30年度に目標達成済み。
- ⑦ 目標年度である平成29年度に目標達成済み。
- ⑧ 平成27年度に目標達成済み。
- ⑨ 目標年度である令和2年度に目標達成済み。
- ⑩ 国営公園では平成28年度に目標値を達成した。地方公共団体については、平成26年度から令和2年度にかけて、6年間で18ポイント増加しているが、令和2年度の実績は目標値を下回った。
- ⑪ 目標年度である令和2年度に目標値を達成。

(事務事業等の実施状況)

- ①引き続き、個別施設計画に基づき、施設の点検・診断、修繕、更新、撤去の必要な対策を適切な時期に、着実にかつ効率的に実施する。また、これらの取組を通じて得られた施設の状態や対策履歴等の情報を記録し、次の点検・診断等に活用するというメンテナンスサイクルを構築し、「道路メンテナンス会議」等も活用しつつ継続的に発展させる。
- ②平成24年度、全国に対して河川構造物の長寿命化計画策定に関する通知を送付。
平成28年度、全国に対して河川構造物の長寿命化計画策定の手引きの作成について通知を送付。
平成29年度、「全国河川維持管理会議」を開催。
- ③平成24年度、全国に対して長寿命化計画策定に関する通知を送付。
平成25年度、全国に対してダムの長寿命化計画策定について通知を送付。
- ④平成26年度、『砂防関係施設の長寿命化計画策定ガイドライン（案）』を作成。
平成26年度、『砂防関係施設点検要領（案）』を作成。
平成30年度、『砂防関係施設の長寿命化計画策定ガイドライン（案）』を改定。
平成30年度、『砂防関係施設点検要領（案）』を改訂。
- ⑤ 令和2年度、「海岸保全施設維持管理マニュアル」を改訂。
令和2年度に長寿命化計画の策定率の目標値である100%を完了。
- ⑥平成27年度に、維持修繕基準や新たな事業計画等を定めた改正下水道法の施行に併せ、点検・調査、修繕・改築等の計画策定から対策実施に係る一連のプロセスを対象とした「下水道ストックマネジメント実施に関するガイドライン-2015年版-」を公表した。
平成28年度に、計画的な改築更新や点検・調査を支援するため、新たな予算制度として「下水道ストックマネジメント支援制度」を創設した。
平成26年度予算要求に係る政策アセスメント「No6. 下水道老朽管の緊急改築推進事業」については、平成28年度予算要求に係る政策アセスメント「No5. 下水道ストックマネジメント支援制度の創設」へと変更し、中長期的な維持管理・更新計画を策定している地方公共団体数は平成30年度に100%を達成した。
- ⑦平成29年度に各施設長寿命化計画策定率の目標値である100%を完了。
- ⑧個別施設計画を策定した事業者数が全対象事業者数に達したためAとした。

⑨令和2年度に長寿命化計画（個別施設計画）の策定率の目標値である100%を完了。
- ⑩平成24年度、『公園施設長寿命化計画策定指針(案)』を作成。
平成30年度、『公園施設長寿命化計画策定指針(案)』を改定。
地方公共団体における公園施設の長寿命化計画策定率を向上するため、地方公共団体に対して、公園施設の計画的な修繕・改築を行うための点検・調査、及び同点検・調査の結果に基づく公園施設長寿命化計画の策定費用に係る支援を実施。
- ⑪令和2年度に個別施設計画策定率の目標値である100%を完了。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ① 道路に係る実績値については、令和2年度は集計中であるが、これまで着実に策定率を伸ばしてきているものの、目標年度での目標値は達成しない見込みである。その原因としては、地方公共団体の策定率が低いことにあることから、今後も個別施設計画の策定に向け、引き続き、地方公共団体に対し道路メンテナンス会議等を通じて支援・助言等を行うとともに、未策定の理由等について調査を行う。
- ② 国管理河川においては平成28年度に目標を達成している。地方公共団体管理河川においては、令和2年度

に目標値を達成している。

- ③ 国、水資源機構管理ダムにおいては平成28年度に目標を達成している。地方公共団体管理ダムについては、令和2年度に目標値を達成したため、Aと評価した。
- ④ 国が管理する砂防関係施設については、平成28年度に目標値を達成している。地方公共団体が管理する砂防関係施設については、平成30年度に目標値を達成している。
- ⑤ 海岸については、目標年度である令和2年度に目標値を達成したため、Aと評価した。
- ⑥ 下水道については、平成30年度に目標値を達成したため、Aと評価した。
- ⑦ 港湾については、目標年度である平成29年度に目標値を達成している。
- ⑧ 鉄道については、平成27年度に目標値を達成したため、Aと評価した。
- ⑨ 自動車道については、目標年度である令和2年度に目標値を達成したため、Aと評価した。
- ⑩ 公園については、国営公園では平成28年度に目標値を達成した。地方公共団体では令和2年度の実績が目標値を下回ったためBと評価した。この要因について自治体に聴取したところ、計画策定に必要な予算及び人員が確保できなかったとの回答が多く得られたが、現在、計画策定の際に参照できる指針の提供や活用可能な事業を設けていることから、今後もこれらの支援措置を周知していくとともに、未策定の自治体に対して個別に策定へ向けた働きかけを実施していく。
- ⑪ 官庁施設については、目標年度である令和2年度に目標値を達成したため、Aと評価した。

・なお、今後は第5次社会資本整備重点計画(令和3年5月28日閣議決定)で定めた新たな指標として「予防保全型インフラメンテナン스의転換に向けた施設の修繕率」等を設定したところであり、「持続可能なインフラメンテナン스」に向けた取組の強化を図っていく。

・本業績指標についても、今後、同計画を踏まえ見直しを検討する。

担当課等(担当課長名等)

担当課：大臣官房技術調査課、大臣官房公共事業調査室
総合政策局公共事業企画調整課、総合政策局社会資本整備政策課

- ① 道路局国道・技術課(道路メンテナンス企画室長 清水 将之)
- ② 水管理・国土保全局河川環境課河川保全企画室(課長 内藤 正彦)
- ③ 水管理・国土保全局河川環境課流水管理室(課長 内藤 正彦)
- ④ 水管理・国土保全局砂防部保全課(課長 伊藤 仁志)
- ⑤ 水管理・国土保全局海岸室(室長 奥田 晃久)、港湾局海岸・防災課(課長 西村 拓)
- ⑥ 水管理・国土保全局下水道部下水道事業課(課長 松原 誠)
- ⑦ 港湾局技術企画課港湾保全政策室(室長 櫻井 義夫)
- ⑧ 鉄道局施設課(課長 森 信哉)
- ⑨ 自動車局総務課企画室(室長 阿部 雄介)
- ⑩ 都市局公園緑地・景観課(課長 五十嵐 康之)
- ⑪ 大臣官房官庁営繕部計画課(課長 佐藤 由美)

関係課：① 道路局環境安全・防災課(課長 荒瀬 美和)、道路局高速道路課(有料道路調整室長 武藤 聡)
⑪ 大臣官房官庁営繕部計画課保全指導室(室長 小野寺 幸治)