

平成25年度実施施策に係る政策評価の事前分析表

(国土交通省25-15)

| 施策目標 | | 15 道路交通の安全性を確保・向上する | | | | | | 担当部局名 | 道路局 | | 作成責任者名 | <small>国庫 中央保 道路保安本部 国庫 中央保 国庫 中央保 道路保安本部 国庫 中央保 国庫 中央保 道路保安本部 国庫 中央保 国庫 中央保 道路保安本部 国庫 中央保</small> | |
|---------------------------------|---|---|------------------------|----------------|--|------|------|-------------|---|------------|--------------------------------|--|---------|
| 施策目標の概要及び達成すべき目標 | | 信頼性の高い道路ネットワークづくりや交通安全対策、戦略的な道路管理を進めることで、道路交通の安全性を確保・向上する | | | | | | 施策目標の評価結果 | 順調である | 政策体系上の位置付け | 5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保 | 政策評価実施予定時期 | 平成26年7月 |
| 業績指標等 | 初期値 | 目標値設定年度 | 実績値 | | | | | 評価結果 | 目標値 | 目標年度 | 業績指標等の選定理由、目標値(水準・目標年度)の設定の根拠等 | | |
| | | | 20年度 | 21年度 | 22年度 | 23年度 | 24年度 | | | | | | |
| 87 | 全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率 | 76% | 平成23年度 | 41% | 54% | 63% | 76% | 89% | A-2 | 概ね100% | 平成28年度 | 社会資本整備重点計画(閣議決定)において、全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率については、平成28年度末までに100%にすることとされている。 | |
| 88 | 道路交通による事故危険箇所の死傷事故抑止率 | - | - | - | - | - | - | - | N-2 | 約3割抑止 | 平成28年度 | 社会資本整備重点計画(閣議決定)において、道路による事故危険箇所の死傷事故抑止率については、平成28年度末までに約3割抑止することとされている。 | |
| 89 | 緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率 | 77% | 平成22年度 | - | - | 77% | 78% | 集計中 | A-2 | 82% | 平成28年度 | 社会資本整備重点計画(閣議決定)において、緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率については、平成28年度までに82%にすることとされている。 | |
| 90 | 通学路※の歩道整備率 ※交通安全施設等整備事業の推進に関する法律第3条で指定された道路における通学路 | 51% | 平成22年度 | 50% | 51% | 51% | 52% | 集計中 | A-2 | 約6割 | 平成28年度 | 社会資本整備重点計画(閣議決定)において、通学路の歩道整備率については、平成28年度末までに約6割にすることとされている。 | |
| 91 | 道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率 | 54% | 平成22年度 | - | - | 54% | 56% | 集計中 | A-2 | 68% | 平成28年度 | 社会資本整備重点計画(閣議決定)において、道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率については、平成28年度までに68%にすることとされている。 | |
| 達成手段(開始年度) | 25年度行政事業レビュー事業番号 | 補正後予算額(執行額) | | 25年度当初予算額(百万円) | 達成手段の概要 | | | 関連する業績指標等番号 | 達成手段の目標(25年度) (上段:アウトプット、下段:アウトカム) | | | | |
| (1) 道路事業(直轄・改築等)(昭和27年度) | 0174 | 961,472 (1,075,650) | 1,311,332 (998,173) | 947,606 - | 直轄国道(一般国道のうち、政令で指定する区間)等の新設・改築等を実施。主な事業としては、高規格幹線道路、地域高規格道路、バイパス等の整備等を実施。 | | | 88,117 | | | | | |
| (2) 道路事業(直轄・交通安全対策)(昭和41年度) | 0175 | 176,174 (175,449) | 181,415 (178,450) | 161,688 - | 安全な道路交通環境の実現を目指し、幹線道路ネットワークの体系的な整備を進めるとともに、幹線道路における事故危険箇所を含めた事故の発生割合の高い区間での集中的対策の実施、歩行者等の事故多発地区における歩行者・自転車安全対策の重点実施(あんしん歩行エリアの整備)等、交通安全施設等の整備を実施。 | | | 88 | | | | | |
| (3) 道路事業(直轄・維持等)(昭和33年度) | 0176 | 96,551 (110,502) | 115,592 (102,888) | 102,183 - | 一般国道及び高速自動車国道のうち直轄管理区間(173路線、管理延長約22,362km)を対象に、 ・巡回、清掃、除草、剪定 等 ・道路区域決定、供用開始手続き、承認・占用工事の許認可、通行の禁止又は制限等、監督処分 等 を実施。 | | | - | 使途が国道(国管理)の日常管理等を行うものであり、成果目標を定めて実施するという性質のものではない。 | | | | |
| (4) 道路事業(直轄・修繕等)(昭和33年度) | 0177 | 119,237 (126,675) | 247,017 (131,864) | 149,305 - | 一般国道及び高速自動車国道のうち直轄管理区間(173路線、管理延長約22,362km)を対象に、 ・構造物の点検、橋梁・トンネル・舗装等の補修・補強、法面・斜面の防災対策 等 を実施。 | | | 87 | | | | | |
| (5) 道路事業(補助等)(昭和23年度) | 0178 | 62,121 (103,823) | 70,264 (60,085) | 51,578 - | 補助国道(一般国道のうち、政令で指定する区間以外)、都道府県道及び市町村道の新設・改築、修繕等について、地方公共団体等に補助を行う。 | | | - | 使途が補助国道(一般国道のうち、政令で指定する区間以外)、都道府県道及び市町村道の新設・改築、修繕等について、地方公共団体等に補助を行うものであり、成果目標を定めて実施するという性質のものではない。 | | | | |
| (6) 道路事業(補助・除雪)(平成25年度) | 0179 | - (15,584) | - (9,235) | 9,834 - | 補助国道(一般国道のうち、政令で指定する区間以外)及び都道府県道のうち、積雪寒冷の度が特に高い地域における道路の交通の確保が特に必要であると指定した道路の除雪について、地方公共団体に補助を行う。 地方自治体の道路除雪費の支援については、従来、社会資本整備総合交付金により措置してきたが、降雪は自然現象であり、除雪費の支出が多くなる豪雪時に災害的な経費として、年度途中での機動的な除雪支援が可能となるよう、除雪の補助を実施する。 | | | - | 使途が補助国道(一般国道のうち政令で指定する区間以外)及び都道府県道の除雪(維持)について、地方公共団体に補助を行うものであり、成果目標を定めて実施するという性質のものではない。 | | | | |
| (7) 道路橋の予防保全の着実な実施に係る経費(平成21年度) | 0181 | 349 (271) | 110 (102) | 98 - | 道路橋の予防保全の着実な実施に向け ・適切な判断の出来る道路管理者、適切な橋梁点検ができる橋梁点検技術者の確保 等 ・橋梁の点検・補修履歴等を蓄積・活用するための全国統一の道路橋データベースの構築 等 ・橋梁の健全性確保の方策や管理のあり方の検討 等 を実施。 | | | 87 | | | | | |

| | | | | | | | | |
|------|---|--------|---|--------------|----------|--|----|--|
| (8) | 自動車と道路が連携した円滑、安全・安心な次世代ITSに関する検討に係る経費 (平成24年度) | 0185 | - | 100 (100) | 159 - | 都市間高速における渋滞のうち、勾配変化部(サグ)に起因する渋滞は約6割であり、喫緊の対策が必要となっている。また、交通事故による死傷者数は依然として高い状態で推移しており、対策が必要となっている。このことから、円滑、安全・安心な交通を確保するため、自動車と道路が連携した次世代ITSの実現に向けて、官民連携によるACC(車間距離制御システム)搭載車両を使用した実証実験を含む技術・安全面の検討や、渋滞等に対する効果分析を推進するものである。 | - | 使途が次世代ITSに関する技術・安全面の検討や渋滞等に対する効果分析を推進するものであり、成果目標を定めて実施するという性質のものではない。 |
| (9) | 自転車ネットワークの着実な推進に係る検討経費 (平成25年度) | 新25-21 | - | - | 91 - | 各地域において、自転車ネットワーク計画の作成やその整備等が進むよう、以下の検討を行う。 (1)自転車ネットワーク計画作成の促進に係る検討 (2)自転車通行空間の設計に係る検討 (3)自転車利用環境整備のためのガイドラインの充実・改善に係る検討 | 88 | |
| (10) | 道路占用システムの利用拡大に向けた調査検討経費 (平成25年度) | 新25-22 | - | - | 18 - | 直轄国道において利用している道路占用システムの利用拡大を図るべく、各地方公共団体の手続を実態調査し、利用拡大に当たつての課題を整理した上で推進方策を検討する。 | - | 使途が地方公共団体の道路占用手続の実態の調査を主体とする業務であり、成果目標を定めて実施するという性質のものではない。 |
| (11) | 特殊車両通行許可の審査期間短縮に向けた効率的な許可方法の検討経費 (平成25年度) | 新25-23 | - | - | 8 - | 限られた予算の中で効率的な行政運営を行い、迅速な許可による利用者の利便性向上のため、効率的な許可の検討を行う。 具体的には、個別協議箇所の調査・分析を行い、審査に時間がかかっている経路を把握するとともに、協議結果をデータベース化し、申請者に経路表示するとともに、協議先道路管理者の審査に活用するための運用方法、システム情報を整理し、審査期間短縮の方策を検討する。 また、申請者の多様な通行ニーズに応じた許可のあり方の検討を行う。 | - | 使途が特殊車両通行許可の審査期間短縮に向けた検討を行うものであり、成果目標を定めて実施するという性質のものではない。 |
| (12) | 国際海上コンテナの輸送効率化に係る特殊車両通行許可に関する調査検討業務 (平成25年度) | 新25-24 | - | - | 16 - | 45フィートコンテナは40フィートコンテナより約1.5m長く、現在、その輸送車両は40フィートコンテナ輸送車両に比べて、厳しい条件が附された特殊車両通行許可を受け、通行することとなっているケースがある。 現在、構造改革特別区域「みやぎ45フィートコンテナ物流特区」(平成23年3月25日計画認定)では、通行許可の審査において手作業の審査を加えるなどの取り組みで、規制の特例措置を講じた45フィートコンテナ輸送車両が通行の安全面等を検証しつつ実走中であるが、これは短期的な対応であるため、今後の45フィートコンテナが本格運用する際に備え、審査方法の整備が必要となっている。 このことから、45フィートコンテナ輸送車両の通行しやすい環境づくりを推進するため、45フィートコンテナ輸送車両の通行可能経路を調査し、45フィートコンテナ輸送車両に対応した新たな審査方法の調査検討を実施する。 | - | 使途が45フィートコンテナ輸送車両に対応した新たな審査方法の調査検討を行うものであり、成果目標を定めて実施するという性質のものではない。 |