

施策目標個票

(国土交通省26-29)

| | | |
|------------------|---|---|
| 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 | |
| | | | <1,053,482> | <989,979> | <0> | <0> | |
| | | 補正予算(b) | 173,154 | 99,982 | 50,700 | - | |
| | | | <417,897> | <173,164> | <0> | - | |
| | 前年度繰越等(c) | 99,281 | 231,020 | 90,126 | - | | |
| | | <372,030> | <686,428> | <46> | - | | |
| | 合計(a+b+c) | 625,276 | 628,207 | 358,461 | 238,590 | | |
| | <1,843,410> | <1,849,571> | <46> | <0> | | | |
| 執行額(百万円) | 391,792 | 527,618 | | | | | |
| | <1,093,464> | <1,836,456> | | | | | |
| 翌年度繰越額(百万円) | 232,251 | 90,126 | | | | | |
| | <686,428> | <46> | | | | | |
| 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」

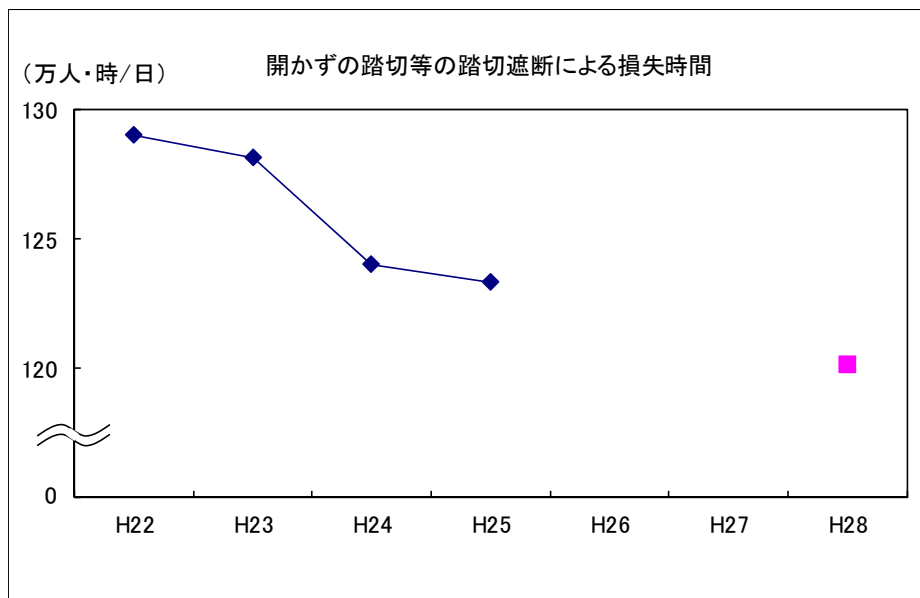
【その他】

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

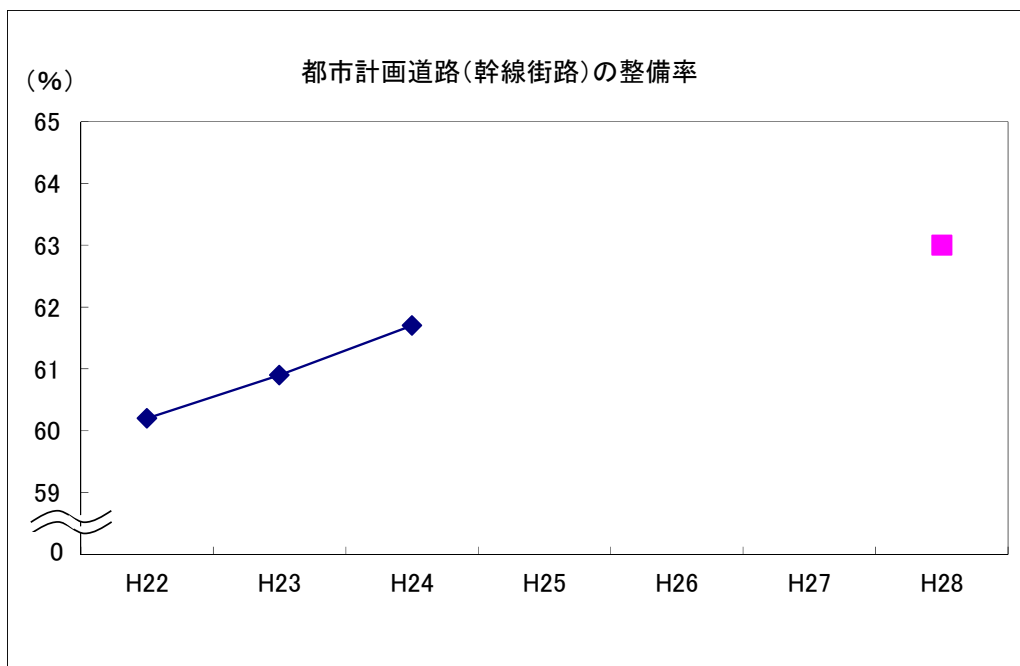
【閣決（重点）】

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）