

事前評価票【NO.2】

施策等名	乗継利便向上や交通円滑化の実現のための広域的なバス・鉄道共通ICカードの普及促進	担当課 (担当課長名)	自動車交通局総務課企画室 (室長 一見 勝之) 道路局企画課道路経済調査室 (室長 深澤 淳志)
施策等の概要	バスと鉄道相互の共通ICカードのうち、広域的なものであって、乗継利便の向上や都市部の交通円滑化の実現を図る取組みを行う場合に支援する。 【予算要求額：3,250,000千円】		
施策等の目的	バスと鉄道相互の共通ICカードを広域的に導入することにより、乗継利便性の向上や都市部の交通円滑化の実現を図り、利用者にとって利便性の高いシームレスな公共交通サービスの提供やバス待ち渋滞の緩和を図り、ユニバーサルデザインの実現、道路混雑の緩和や環境負荷の低減を図る。		
関連する政策目標	2) バリアフリー社会の実現 20) 都市交通の快適性、利便性の向上		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>○乗合バスの乗降の際の運賃支払いは、パスケースからの磁気カードの出し入れや運賃の理解が必要であり、特に移動が困難な高齢者や外国人観光客にとって負担となっている。カードリーダーにかざすだけで運賃の精算が可能であるICカードの導入は、すべての利用者にとってそれらの負担を緩和することに資するため、平成22年度までにほぼ全国のバス事業者において導入を目指している。しかしながら、現状は依然として乗合バス事業者においてICカードの導入が進まず、シームレスな公共交通サービスを提供できず、ユニバーサルデザインが実現できていない状況にある。(=目標と現状のGAP)</p> <p>○都市部の慢性的渋滞によるバス走行環境の悪化のため、魅力欠如によるバス離れが加速しており、バスの旅客輸送人員及びバスの分担率は減少傾向にある。また、首都圏のバスが走行している道路延長の約8割は片側1車線となっており、そのうち約5割以上の区間が混雑度1以上となっている。さらに、バス停車帯が設置されているのはこのうちわずか2%であるため、バス乗降時の停車が後続車の走行を妨げる要因となっており、この結果、先詰まりによる渋滞発生やそれにとまなう沿道環境の悪化が生じている(=現状と課題)</p> <p>○ICカード車載器の導入等には巨額の投資を要することや、競合関係にある事業者相互で利用できる共通ICカード導入は難しい。さらに、改札業務の合理化などのメリットがある鉄道事業と比べ、バス事業者においては、投資余力が乏しいうえ、人件費の削減等直接的な事業の効率化に必ずしも結びつかないことから、積極的に取り組みづらいものとなっている。(=原因分析)</p> <p>○共通ICカードの普及促進を図るためには、車載器導入等バス事業者の負担を軽減するとともに、各事業者のICカード共通化を誘導する環境を整備する必要がある。(=課題の設定)</p> <p>○具体的には、複数の都道府県にまたがるなど広域的であって、バス・鉄道相互の共通ICカードの導入であり、かつ、乗継割引制度の導入等の乗継利便向上を図る取組みを行う場合に、車載器の費用の一部を補助することにより、また、慢性的な渋滞が発生している首都圏において共通ICカードを導入することにより、重点的かつ効率的に支援し、利用者にとって利便性の高いシームレスな公共交通サービスを提供し、ユニバーサルデザインの実現及び交通円滑化の実現を図るよう措置する。(=施策の具体的内容)</p>		

社会的ニーズ	ユニバーサルな社会の実現を通じた国民生活の質の向上の実現のため、すべての人が自由かつ安全に移動できるシームレスな環境づくりが求められている。
行政の関与	広域かつ面的な移動の円滑化の実現のためには、バスと鉄道相互の共通 IC カードの普及促進はきわめて重要であるが、改札業務の合理化などのメリットがある鉄道事業と比べ、バス事業においては、投資余力が乏しいうえ、人件費の削減等直接的な事業の効率化に必ずしも結びつかないことから、積極的に取り組みづらいものとなっているため、IC カードの普及促進による移動円滑化を実現するには行政の支援が不可欠である。
国の関与	シームレスな公共交通サービスを提供によるユニバーサルデザインの実現や都市部の交通円滑化の実現は全国的な課題であり、また、複数の都道府県にまたがる広域的な IC カードシステムの整備促進であることから、地方公共団体やバス事業者のみならず国としても、これらの主体と協力し、責任を持って取り組んでいく必要がある。
施策等の効率性	現行制度（公共交通移動円滑化事業）における共通 IC カードに係る補助を見直し、広域的な共通 IC カード及び首都圏の共通 IC カードに限定し、また乗継運賃割引制度等の乗継利便向上及び都市部の交通円滑化の実現を図る取組みを行う場合に限定することで、補助対象が重点化され、よりシームレスな公共交通サービスの提供が可能となる。
施策等の有効性	バス・鉄道相互の共通 IC カードの普及促進により、1 枚のカードで各種交通機関が利用可能（シームレスな公共交通サービスの提供）となるだけでなく、IC カードをパスケースに入れたまま乗降が可能になるため、特に移動が困難な高齢者や外国人観光客にとってバスの利用を容易にする（ユニバーサルデザインの実現）などの実現に資する。それだけでなく、今まで実現不可能だった利用実績に応じた多様な割引や乗継割引が可能となることなどにも資する。また、乗降時間の短縮が図られ、バス停でのバス待ち渋滞緩和が実現される。
その他特記すべき事項	○「ユニバーサルデザイン政策大綱」において、IC カードシステムを全国に普及させ、利用者の利便の向上、サービスの多様化、情報提供の高度化を図るとしている。 ○「国土交通省重点施策」において、異なる事業者間の乗り継ぎ円滑化のため、鉄道・バス等共通 IC カード普及に係る補助制度を拡充することとしている。

事前評価票【NO. 37】

施策等名	連続立体交差事業の拡充 (生活道路中心のミニ連立)	担当課 (担当課長名)	都市・地域整備局街路課 (松谷課長)
施策等の概要	生活道路を中心とした「開かずの踏切」対策を推進するため、連続立体交差事業制度の拡充を図る。		
施策等の目的	社会問題化している「開かずの踏切」等の対策を充実し、抜本対策のスピードアップを図る。		
関連する政策目標	20) 都市交通の快適性・利便性の向上 ＜社会資本整備重点計画第2章に記載あり＞ 9) 交通安全の確保		
関連する業績指標	92) 道路渋滞による損失時間 ＜社会資本整備重点計画第2章に記載あり＞		
指標の目標値等	92) 約1割削減(平成19年度) ＜社会資本整備重点計画第2章に記載あり＞ ※社会資本整備重点計画において、「ボトルネック踏切約1,000箇所を平成22年度までに半減することを目指した連続立体交差化を進める」とされている。		
施策等の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ○ 我が国には、「開かずの踏切」をはじめ、諸外国と比較して極めて多くの踏切が存在しており、都市部における交通渋滞の主たる要因となっているとともに、毎年多くの踏切事故を引き起こしている。 －全国の踏切による1日当たり損失時間は約140万人・時間(約1兆5千億円相当/年)。そのうち箇所数で3%に過ぎないボトルネック踏切の損失時間は全体の4割弱(平成11年度データによる試算結果) －平成16年においては、約400件の踏切事故が発生し、約300名が死傷。 ○ 平成17年3月には東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の「開かずの踏切」において4名が死傷する事故が発生したこと等を背景に、踏切問題の早期解消を求める国民のニーズは極めて高まっている。連続立体交差事業等による踏切除却の推進が不可欠であるが、大都市圏において既に立体交差化された幹線道路の間に取り残された生活道路の「開かずの踏切」に代表されるように、抜本対策が立ち遅れている箇所が多く存在しており、そのような生活道路の踏切に対する抜本対策が必要である。(＝目標と現状のギャップ) ○ 連立事業はこれまで幹線道路のボトルネック踏切対策を中心に取り組んできたところであり、踏切事故の発生した竹ノ塚駅付近の踏切のような、生活道路中心の「開かずの踏切」などへの取り組みは必ずしも十分でなかった。(＝原因分析) ○ 以上を踏まえ、幹線道路のボトルネック踏切対策に加え、これまで連立事業の対象として位置付けられていなかった生活道路の踏切に対する抜本対策を推進することが必要である。(＝課題の特定) ○ このため、歩行者交通の多い生活道路への取り組みを強化し踏切対策の推進を図る。(＝具体的手段) 		
社会的ニーズ	平成15年度のJR中央線での「開かずの踏切」問題、平成16年度末の東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近での踏切事故など、踏切問題への早急な対策が強く求められている。		

行政の関与	踏切対策は、道路交通円滑化の観点から、鉄道会社のみならず、行政が主導して対応すべき課題である。
国の関与	「開かずの踏切」をはじめ、踏切は、交通渋滞による多大な経済損失、著しい環境負荷や、踏切事故による人命の喪失など、深刻な問題を引き起こしており、本問題を早期に解決し、国民の安全と安心を確保することは政府の基本的責務である。なお、交通対策本部（関係省庁次官会議）における「踏切事故防止総合対策」において、踏切対策を「強力的に推進」するものとされ、国家的な課題となっており、国の支援が必要である。
施策等の効率性	これまで対策の遅れてきた生活道路の「開かずの踏切」等の除却を本施策により推進出来る。
施策等の有効性	幹線道路の渋滞対策主眼をおいたこれまでの対策の中で、生活道路の踏切に対しては取り組みが遅れが生じているため、本施策によりこうした歩行者交通の多い生活道路の踏切を解消することが有効である。
その他特記すべき事項	交通対策本部（関係省庁次官会議）において「踏切事故防止総合対策」において、踏切対策を「強力的に推進」するものとされている。

事前評価票【NO. 38】

<p>施策等名</p>	<p>連続立体交差事業無利子貸付金制度の創設等</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>都市・地域整備局街路課 (松谷課長) 道路局路政課 (日原課長)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>社会問題化している「開かずの踏切」などの踏切問題に対し、連続立体交差事業のスピードアップをはかるため、意欲・能力のある事業者の積極的な参画を得て事業促進を図るインセンティブとして、事業者に対し地方公共団体が無利子で資金を貸し付ける場合に、当該地方公共団体に対して無利子資金を貸し付ける融資制度を創設するとともに、立替施行者を特別目的会社（SPC）、第三セクター、機構等に拡大する。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>事業者への無利子貸付制度の創設及び立替施行者の対象の拡大により、連続立体交差事業による踏切除却を早期に推進する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>20) 都市交通の快適性・利便性の向上 <社会資本整備重点計画第2章に記載あり> 9) 交通安全の確保</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>92) 道路渋滞による損失時間 <社会資本整備重点計画第2章に記載あり> ※社会資本整備重点計画第2章「事業の概要」のボトルネック踏切箇所数</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>92) 約1割削減（平成19年度） <社会資本整備重点計画第2章に記載あり> ※社会資本整備重点計画において、「ボトルネック踏切約1,000箇所を平成22年度までに半減することを目指した連続立体交差化を進める」こととされている</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>○ 我が国には、「開かずの踏切」をはじめ、諸外国と比較して極めて多くの踏切が存在しており、都市部における交通渋滞の主たる要因となっているとともに、毎年多くの踏切事故を引き起こしている。 ー全国の踏切による1日当たり損失時間は約140万人・時間（約1兆5千億円相当/年）。そのうち箇所数で3%に過ぎないボトルネック踏切の損失時間は全体の4割弱（平成11年度データによる試算結果） ー平成16年度においては、約400件の踏切事故が発生し、約300名が死傷。</p> <p>○ 平成17年3月には東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の「開かずの踏切」において4名が死傷する事故が発生したこと等を背景に、踏切問題の早期解消を求める国民のニーズは極めて高まっており、連続立体交差事業等による踏切除却の推進が不可欠である。一方、踏切除却による上述の損失時間の縮減量は、この5年間で、全体の約2%に相当する約3万人時間/日にとどまっている。（＝目標と現状のギャップ）</p> <p>○ この原因として、連続立体交差事業はその事業構造から多くの費用と長期の事業期間を要する事業であり、地方公共団体や事業者の資金・体制面での負担も大きいこと等の課題が挙げられる（＝原因分析）</p> <p>○ 上述のような課題に対し、意欲、能力のある事業者の積極的な参画を得て事業促進を図る制度の充実が必要である。（＝課題の特定）</p> <p>○ このため、地方公共団体の委託を受けて連続立体交差事業の工事を行う事業者に対するインセンティブとして、無利子貸付制度の創設及び立替施行者の対象の拡大を図り、これにより事業の前倒し・効果の早期発現を推進する。（＝施策の具体的内容）</p>		

社会的ニーズ	平成 15 年度の JR 中央線での「開かずの踏切」問題、平成 16 年度末の東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近での踏切事故などを契機に、踏切問題への早急な対策が強く求められている。
行政の関与	踏切問題は、道路交通円滑化の観点から、鉄道会社のみならず行政が主導して対応すべき課題である。
国の関与	交通対策本部（関係省庁次官会議）において「踏切事故防止総合対策」が決定されており、国としても踏切対策は「強力に推進」すべきである。
施策等の効率性	融資の活用により事業の前倒しが可能となり、これにより踏切除却による交通円滑化などの事業効果の早期発現、事業期間短縮による事業者負担の軽減が図られる。
施策等の有効性	<p>竹ノ塚駅付近の踏切事故等を踏まえ、今後、「開かずの踏切」等への対策のスピードアップを図る必要があり、連続立体交差事業による踏切除却を積極的に推進する必要がある。</p> <p>一方、連続立体交差事業はその事業構造から多くの事業費と長期の事業期間を必要とするものであり、事業費の一部を負担する事業者の負担も大きい。</p> <p>このため、当該融資制度の活用を図ることにより、意欲、能力ある事業者の参画を得て、連続立体交差事業による踏切対策のスピードアップを図り、ボトルネック踏切約 1,000 箇所について H22 年度までに半減を目指す。</p>
その他特記すべき事項	<p>平成 13 年 4 月 19 日に交通対策本部（関係省庁次官会議） 「踏切事故防止総合対策」が決定されており、その中で「踏切事故防止総合対策を強力に推進する」と位置づけられている。</p> <p>第 8 次交通安全基本計画（H17 年度中に中央交通安全対策会議において計画決定予定）の策定に向け、関係省庁連絡会議において、現在検討を進めている。</p> <p>国土交通省重点施策（平成 17 年 8 月省議決定） 「連続立体交差事業の事業者を支援し、事業のスピードアップを推進する融資制度の充実」と位置づけられている。</p> <p>平成 16 年度の政策チェックアップ（業績測定） 政策目標 20「都市交通の快適性・利便性の向上」 （3）都市内の交通渋滞を緩和する （参考） 上記評価書における「今後の取組の方向性」 ・引き続き、バイパス・環状道路整備、交差点立体化、連続立体交差事業、交通結節点改善事業や TDM 施策等を実施。</p>