

施策目標個票

(国土交通省30-⑮)

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) ②目標達成 (判断根拠) すべての業績指標が目標達成に向けて順調に進捗しているため。
	施策の分析	道路交通の安全性の確保・向上のため、生活道路と幹線道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策を実施し、また、地方自治体における長寿命化修繕計画策定への支援、緊急輸送道路上の橋梁の耐震化をはじめとする防災対策を行ってきたところであり、順調かつ着実に推移しているところである。
	次期目標等への反映の方向性	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。

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	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度		R2年度
		75%	75.7%	76.3%	77.1%	78.3%	集計中	A	81%
	年度ごとの目標値	/							/
	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
-		H26年	H27年	H28年	H29年	H30年	R2年		
-		-	-	-	(28%) ※速報値	集計中	A	約3割抑止(平成26年比)	
暦年ごとの目標値	/							/	
参考指標	参37 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
		-	H26年	H27年	H28年	H29年	H30年		R2年
		-	37%	40%	44%	40%	集計中	/	約3割抑止(平成26年比)
	年度ごとの目標値	/							/
	参38 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	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度		R2年度
		54%	55%	56%	56%	56%	集計中	/	65%
	年度ごとの目標値	/							/
	参39 道路斜面や盛土等の要対策箇所の対策率	初期値	実績値					評価	目標値
		H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度		R2年度
62%		64%	66%	68%	69%	集計中	/	75%	
年度ごとの目標値	/							/	
参40 踏切事故件数	初期値	実績値					評価	目標値	
	-	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度		R2年度	
	-	248	236	223	250	226	/	約1割削減(H27年比)	
年度ごとの目標値	/							/	

施策の予算額・執行額等 【参考】	区分		H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度要求額
	予算の 状況 (百万円)	当初予算(a)	428,530	450,115	480,230	666,613	
		補正予算(b)	53,311	11,464	96,404	-	
		前年度繰越等(c)	77,808	137,199	102,988	-	
		合計(a+b+c)	559,649 <0>	598,778 <0>	679,622 <0>	666,613 <0>	
	執行額(百万円)		443,237	494,447			
	翌年度繰越額(百万円)		115,658	102,988			
	不用額(百万円)		755	1,343			

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(令和元年6月28日)
-----------------	-----------------------

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 松居 茂久) 環境安全課 道路交 通安全対策室(室長 濱田 禎) 路政課(課長 千葉 信義)	政策評価実施時期	令和元年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	
A	目標値：81% (令和2年度) 実績値：集計中 (平成30年度) 78.3% (平成29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183回国会施政方針演説(平成25年2月8日)

「命を守るための「国土強靱化」が、焦眉の急です。首都直下地震や南海トラフ地震など、大規模な自然災害への備えも急がなければなりません。徹底した防災・減災対策、老朽化対策を進め、国民の安全を守ります。」

第186回国会施政方針演説(平成26年1月24日)

「災害から人命を守り、社会の機能を維持するため、危機管理を徹底するとともに、大規模建築物の耐震改修や治水対策、避難計画の作成や防災教育など、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】

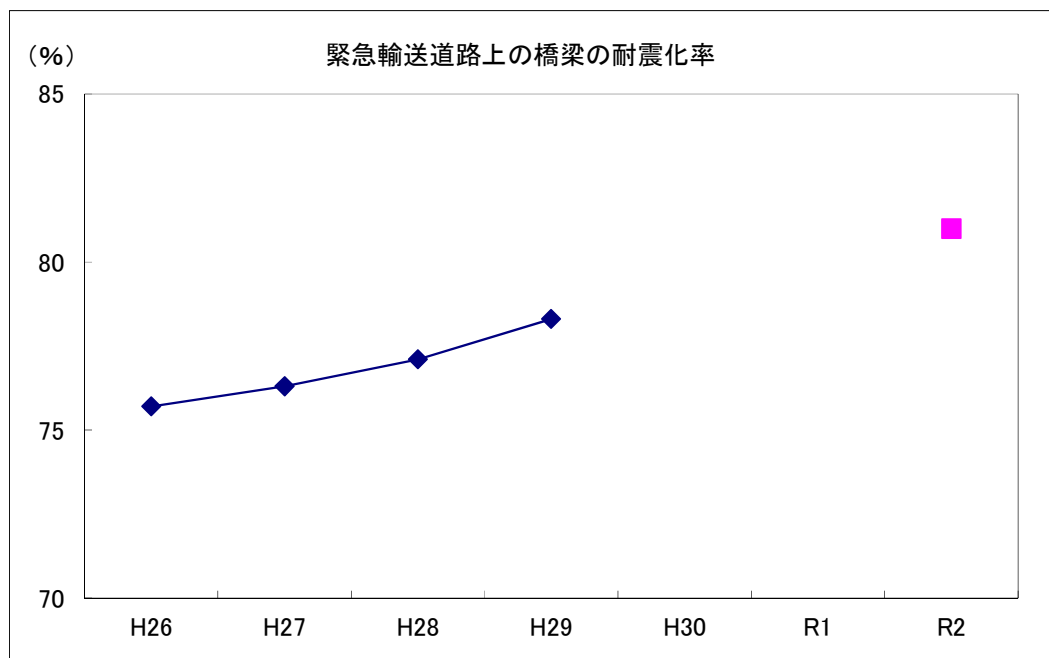
なし

【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)
H26	H27	H28	H29	H30
75.7%	76.3%	77.1%	78.3%	集計中

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します。(◎)

予算額：

道路整備費 16,662 億円（国費）及び社会資本整備総合交付金 8,940 億円等の内数（平成29年度）

道路整備費 16,677 億円（国費）及び社会資本整備総合交付金 8,886 億円等の内数（平成30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、平成25年度75.2%から平成29年度78.3%と向上しており、目標に向けて着実に進捗している。
- ・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、大規模地震の発生確率が26%以上の地域は5年間で対策を完了させることができるよう「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」などを含め計画的に耐震補強を進めているところである。
- ・このため、目標値の達成は可能であると考えている。

（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、令和元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

・業績指標は、平成25年度から平成29年度にかけて順調に増加しているためAと評価した。今後、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」などを含め引き続き緊急輸送道路上の耐震補強を推進し、目標値の達成に向けて整備を推進する。

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（松居 茂久）

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：28%（平成29年，速報値） 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 =

(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) - 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)) / 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（事業主体：交通規制等）

(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、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】

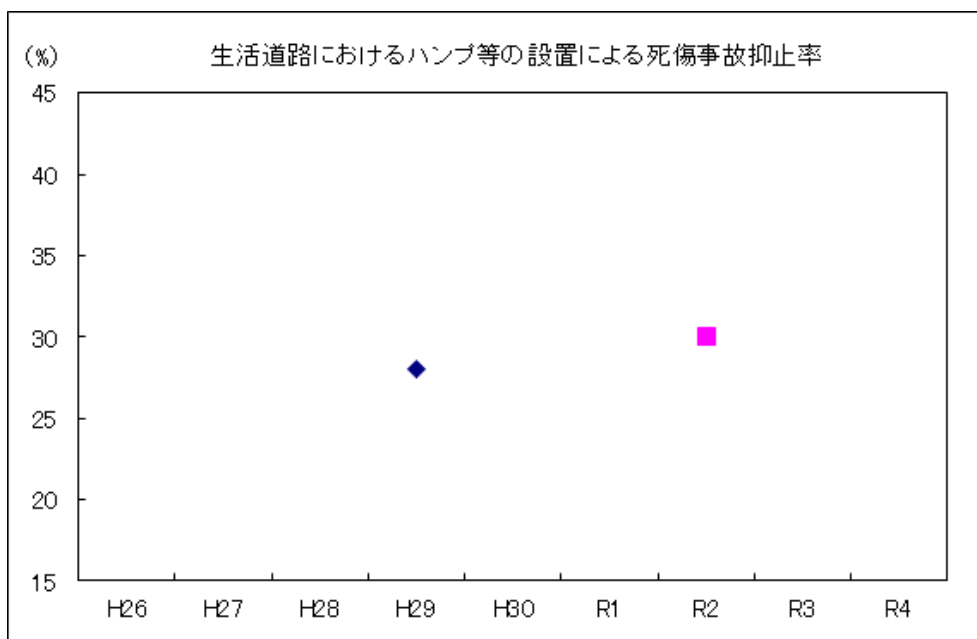
【閣決（重点）】

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)	
H26	H27	H28	H29	H30	
－	－	－	(28%) ※速報値	集計中	



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 16,662 億円(国費)及び社会資本整備総合交付金 8,940 億円(国費)等の内数(平成 29 年度)

道路整備費 16,677 億円(国費)及び社会資本整備総合交付金 8,886 億円(国費)等の内数(平成 30 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)

平成 29 年の実績値(速報値)は 28%であり順調であった。平成 30 年の実績値は対策箇所に関するデータ及び対策後の死傷事故件数データが令和元年度末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、平成 30 年の交通事故死者数は 3,532 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昨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

平成 30 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、平成 29 年の実績値(速報値)は 28%であり、おおむね目標に近い実績を示していることから、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、ハンプ等の設置及び効果の検証を推進する。

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長 濱田 禎)

関係課：道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)