

平成30年度行政事業レビューシート (警察庁)

事業名	時代に即した交通管制システムのデータ管理の在り方に関する調査研究			担当部局庁	交通局	作成責任者			
事業開始年度	平成29年度	事業終了(予定)年度	平成31年度	担当課室	交通規制課	交通規制課長 日下 真一			
会計区分	一般会計								
根拠法令 (具体的な条項も記載)	-			関係する計画、通知等	-				
主要政策・施策	交通安全対策			主要経費	その他の事項経費				
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	現在の交通管制センターは、昭和40年代から培ってきた技術を基にして信号制御等を実施してきたところであるが、昨今の技術革新に対応し、より適切な交通管理を行うため、交通管制システムで扱うデータ管理の在り方について調査研究を実施する。								
事業概要 (5行程度以内。別添可)	より適切な交通管理を可能とするため、交通管制システムを構築する各種機器における時刻管理の在り方、交通管制センターと接続されていない信号機を含めた全信号機の動作状況等に関するデータ管理の在り方、交通管制システムで収集されるプローブ情報を用いた信号制御の最適化方法等について調査研究を行うものであり、平成29年度に交通管制システムのデータ管理の在り方を検討し、平成30年度にモデルシステムを構築、平成31年度にシステム導入の効果検証を実施する。								
実施方法	委託・請負								
予算額・執行額 (単位:百万円)	予算の状況	当初予算	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度要求		
		補正予算	-	-	-	-	-		
		前年度から繰越し	-	-	-	-	-		
		翌年度へ繰越し	-	-	-	-	-		
		予備費等	-	-	-	-	-		
		計	0	0	26	48	38		
	執行額	-	-	22	-	-			
	執行率(%)	-	-	85%	-	-			
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)	#DIV/0!	#DIV/0!	85%	-	-			
	平成30・31年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	30年度当初予算	31年度要求	主な増減理由				
警察装備費		48	38	平成31年度においては、調査研究の最終年度としてモデルシステムの評価、検証などを行い、標準仕様化、導入マニュアルを作成するものである。そのため、前年度のモデルシステムの構築に比べると金額が下がるもの。					
計		48	38						
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標		単位	27年度	28年度	29年度	中間目標 年度	目標最終年度 31年度
	モデル事業の評価及び報告書の作成	モデル事業の評価及び報告書の作成を実施	成果実績	式	-	-	1	-	-
			目標値	式	-	-	1	-	1
			達成度	%	-	-	100	-	-
活動指標及び 活動実績 (アウトプット)	活動指標			単位	27年度	28年度	29年度	30年度 活動見込	31年度 活動見込
	(平成29年度)モデル事業報告書の作成		活動実績	報告書数	-	-	1	-	-
	(平成30年度)モデルシステムの構築 (平成31年度)モデルシステムの評価		当初見込み	報告書数	-	-	1	-	-
単位当たり コスト	算出根拠			単位	27年度	28年度	29年度	30年度活動見込	
	執行額/事業数		単位当たり コスト	百万円	-	-	22	-	
			計算式	百万円/事業数	-	-	22/1	-	

政策評価、経済・財政再生アクション・プログラムとの関係	政策	安全かつ快適な交通の確保									
	施策	道路交通環境の整備									
	測定指標	定量的指標		単位	27年度	28年度	29年度	中間目標 年度	目標年度 32年度		
		信号制御の改良により短縮されていると推計される対策実施箇所の通過時間(目標年度については第4次社会資本整備重点計画(平成27年度～平成32年度)によるもの)	実績値	千人・時間/年	4,281	9,992	14,356	-	-		
			目標値	千人・時間/年	8,333	16,667	25,000	-	50,000		
		定量的指標		単位	27年度	28年度	29年度	中間目標 年度	目標年度 32年度		
		信号制御の改良により抑止されていると推計される二酸化炭素の排出量(目標年度については第4次社会資本整備重点計画(平成27年度～平成32年度)によるもの)	実績値	t-CO ₂ /年	8,585	17,573	24,379	-	-		
			目標値	t-CO ₂ /年	16,667	33,334	50,001	-	100,000		
	本事業の成果と上位施策・測定指標との関係										
	本事業の成果によって、信号制御が改良されることによって交通の円滑化が図られることから、対策実施箇所の通過時間及び二酸化炭素の排出量の削減に寄与することが期待される。										
経済・財政再生アクション・プログラムとの関係	改革項目	分野:	-	-							
	(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時 年度	29年度	30年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度		
		成果実績									
		目標値									
		達成度	%								
	(第二階層) KPI	KPI (第二階層)		単位	計画開始時 年度	29年度	30年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度		
		成果実績									
		目標値									
		達成度	%								
	本事業の成果と改革項目・KPIとの関係										
-											
事業所管部局による点検・改善											
国費投入の必要性	項目	評価	評価に関する説明								
	事業の目的は国民や社会のニーズを的確に反映しているか。	○	交通管制システムをより適切に運用管理していくことは、国民の生命・身体の安全確保に資するものである。								
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	統一的な仕様により全都道府県警察で整備するシステムについての調査研究であり、国が実施すべき事業である。								
政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	信号制御の改良は、安全で快適な交通環境を確保する上で優先度が高い。									
事業の効率性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	○									
	一般競争契約、指名競争契約又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。	無	一般競争入札により契約事業者を選定した。								
	競争性のない随意契約となったものはないか。	無									
	受益者との負担関係は妥当であるか。	○	受益者は国民全体であるため妥当である。								
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	-									
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	-									
	費目・用途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	-									
	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-									
繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-										
その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	-										

事業の有効性	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。	-	
	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。	-	
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	-	
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	-	
関連事業	関連する事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)		-
	所管府省名	事業番号	事業名
点検・改善結果	点検結果	<p>1 国民のニーズへの対応 本事業による信号制御の改良は、安全で快適な交通環境を確保し、国民の生命・身体の安全確保に資するものである。</p> <p>2 警察庁が行う業務としての妥当性 交通管制の適切な運用に係る開発は、今後都道府県警察への導入を見据えて検証する必要がある、警察庁が行うべきである。</p>	
	改善の方向性	本事業は、より適切な交通管理を行うため、交通管制システムで扱うデータ管理の在り方について調査研究するもので、引き続き実施する必要性が有り、今後においても一般競争入札により、契約事業者を選定し、開札は参加者立ち会いの下で執行する。	
外部有識者の所見			
引き続き、執行における競争性・透明性の向上を図ること。また、本事業の成果を十分活用するなど、今後の業務に反映させること。			
行政事業レビュー推進チームの所見			
現状通り	具体的で十分な内容と認められる。		
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況			
現状通り	特になし。		
備考			

