

※平成31年以降の表記は、新元号に読み替えることとする。

事業番号 新32 - 0004

平成31年度行政事業レビューシート (警察庁)									
事業名	今後の交通管制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32年度	事業終了(予定)年度	平成35年度	担当課室	交通規制課			交通規制課長 遠藤 顕史	
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)	現状では車両感知器等の既存インフラを前提とした交通管制を行っているところ、人工知能(AI)等新たな技術やビッグデータ等新たな情報を活用した交通管制の更なる高度化を実現し、新たな時代に適合するような交通管制のビジョンを明らかにしていく。								
事業概要 (5行程度以内。 別添可)	交通管制の更なる高度化を図るため、以下の調査研究を実施する。 ・交通管制システムのセキュリティに係る調査(リスクの分析・特定・評価と対処方策の提案) ・民間ビッグデータ(プローブデータ)の活用による交通管制システムの高度化に係る研究								
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	28年度	29年度	30年度	31年度	32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	0	0	0	30	
	執行額	-	-	-	-	-	-		
	執行率(%)	-	-	-	-	-	-		
	当初予算+補正予算に対 する執行額の割合(%)	#DIV/0!		#DIV/0!		#DIV/0!			
平成31・32年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	31年度当初予算	32年度要求	主な増減理由					
	警察装備費	-	30						
	計	-	30						
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	28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	%					
根拠として用いた 統計・データ名 (出典)	-								
定量的な成果 目標の設定が 困難な場合	定量的な目標が設定できない理由			定性的な成果目標と28~30年度の達成状況・実績					
	当調査研究の成果は、調査研究の結果を反映した仕様書に基づく交通管制システムが全国的に導入されることによって生じるが、その導入タイミングは都道府県警察によって異なり、目標値・年度の設定や実績の把握が困難であるため。								
	代替目標	代替指標		単位	28年度	29年度	30年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度
事業の妥当性 を検証するた めの代替的な 達成目標及び 実績	当調査研究の結果を反映した仕様書に基づく交通管制システム(中央装置)の構築を平成42年度までに全国50箇所の交通管制センターに導入する。			実績	交通規制センター数	-	-	-	-
	当調査研究の結果を反映した仕様書に基づく交通管制システムを導入した交通管制センター数			目標値	交通規制センター数	-	-	-	50
				達成度	%	-	-	-	-

活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	28年度	29年度	30年度	31年度 活動見込	32年度 活動見込	
	活動実績	当初心見込み							
各種報告書の作成	活動実績	報告書数		-	-	-	-	1	
	当初心見込み	報告書数		-	-	-	-	1	
単位当たり コスト	算出根拠		単位	28年度	29年度	30年度	31年度活動見込		
	執行数/事業数	単位当たり コスト					百万円	-	-
		計算式	百万円/ 事業数	-	-	-	-		
政策評価、新経済・財政再生計画との関係	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	28年度	29年度	30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	9,992	14,356	16,024	-	-
			目標値	千人・時間/年	16,667	25,000	33,333	-	50,000
		定量的指標	単位	28年度	29年度	30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-CO2/年	17,573	24,379	27,571	-	-
			目標値	t-CO2/年	33,334	50,000	66,667	-	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。								
取組事項	分野:	-	-						
(第一階層) KPI	KPI (第一階層)	単位	計画開始時 年度	30年度	31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	30年度	31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	%							
本事業の成果と取組事項・KPIとの関係									
-									

事業所管部局による点検・改善			
	項目	評価	評価に関する説明
国費投入の必要性	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新たな時代に適合するようにしていくことは、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。	-	
	競争性のない随意契約となったものはないか。	-	
	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・使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。	○	SIP等の関連事業の結果を踏まえながら、新たな時代に適合するような交通管制のビジョンを明確にするために必要十分な調査研究を実施する。
	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		
	改善の方向性		
外部有識者の所見			
点検対象外			
行政事業レビュー推進チームの所見			
現状通り	要求に当たって検討すべき事項について、適切に検討がなされている。		
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			

