

「社会資本整備重点計画（平成15～19年度）」の34指標のチェックアップ評価書（案）

指標 1 :	1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合（①旅客施設の段差解消、②視覚障害者誘導用ブロック、③道路、④建築物、⑤住宅）	1
指標 2 :	河川における汚濁負荷削減率	8
指標 3 :	都市域における水と緑の公的空間確保量	10
指標 4 :	市街地の幹線道路の無電柱化率	13
指標 5 :	污水处理人口普及率	15
指標 6 :	洪水による氾濫から守られる区域の割合	17
指標 7 :	床上浸水を緊急に解消すべき戸数	19
指標 8 :	土砂災害から保全される戸数	21
	土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数	23
指標 9 :	津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積	25
指標 10 :	地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消	27
指標 11 :	多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率（①建築物、②住宅）	31
指標 12 :	地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地（約8,000ha）のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合	34
指標 13 :	一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合	37
指標 14 :	災害時に広域的な救援ルートが確認されている都市の割合	39
指標 15 :	港湾による緊急物資供給可能人口	41
指標 16 :	道路交通における死傷事故率	43
指標 17 :	ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数	45
指標 18 :	国内航空における航空事故発生件数	47
指標 19 :	NO ₂ の環境目標達成率	49
指標 20 :	夜間騒音要請限度達成率	51
指標 21 :	失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合	53
指標 22 :	失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合	57
指標 23 :	環境基準達成のための高度処理人口普及率	61
指標 24 :	湾内青潮等発生期間の短縮	64
指標 25 :	国際航空サービス提供レベル	66
指標 26 :	国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率	68
指標 27 :	ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間の短縮	70
指標 28 :	拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	73
指標 29 :	国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現（都心部との間の鉄道アクセス所要時間30分以内である三大都市圏の国際空港の数）	75
指標 30 :	国内航空サービス提供レベル	77
指標 31 :	フェリー等国内貨物輸送コスト低減率	79
指標 32 :	道路渋滞による損失時間	81
指標 33 :	路上工事時間の縮減率	83
指標 34 :	隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合	85

指標 1

1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合（①旅客施設の段差解消、②視覚障害者誘導用ブロック、③道路、④建築物、⑤住宅）

評価

①旅客施設の段差解消	A-1	①目標値：7割強（平成19年度） 実績値：63.1%（平成18年度） 初期値：39.3%（平成14年度）
②視覚障害者誘導用ブロック	A-1	②目標値：8割強（平成19年度） 実績値：88.3%（平成18年度） 初期値：72.0%（平成14年度）
③道路	A-2	③目標値：約5割（平成19年度） 実績値：49%（平成19年度） 初期値：17%（平成14年度）
④建築物	A-1	④目標値：約4割（平成19年度） 実績値：41%（平成18年度） 初期値：約3割（平成14年度）
⑤住宅	B-3	⑤目標値：約1割（平成19年度） 実績値：3.4%（平成15年度） 初期値：2.7%（平成10年度）

（指標の定義）

①旅客施設の段差解消

1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上である旅客施設（鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル）のうち、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）に基づく「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令」（公共交通移動等円滑化基準）第4条（エレベーター、スロープ等の設置による段差の解消）を満たしたものの割合。

②視覚障害者誘導用ブロック

1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上である旅客施設（鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル）のうち、バリアフリー新法に基づく公共交通移動等円滑化基準第9条（視覚障害者誘導用ブロックの設置）を満たしたものの割合。

③道路

1日あたりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設周辺等における主な道路（注1）のうちバリアフリー化（注2）された道路の割合。

（注1）：市町村が「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（旧交通バリアフリー法）に基づく重点整備地区内の特定経路として定めている道路。

（注2）：「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令」に定められた道路の構造に関する基準を満たし、高齢者・障害者等の移動等円滑化が図られた状態。

④建築物

床面積2,000㎡以上の特別特定建築物（注1）の総ストック数のうち、バリアフリー新法に基づく建築物移動等円滑化基準（注2）に適合するものの割合。

（注1）病院、劇場、ホテル、老人ホーム等の不特定多数の者または主として高齢者、障害者等が利用する建築物

（注2）出入口、廊下、階段、エレベーター、便所等の施設の構造及び配置に関する基準

⑤住宅

全住宅ストックのうち、「手すりの設置」「広い廊下幅の確保」「段差の解消」がなされた住宅ストックの割合

（目標設定の考え方・根拠）

①旅客施設の段差解消、②視覚障害者誘導用ブロック

バリアフリー新法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（基本方針）において、平成22年までに1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルにおいて原則として全て移動等円滑化を達成することを目指しており、それを現況値との勘案で平成19年度の目標値を設定している。

③道路

平成22年までに100%を目指す（基本方針）こととして、平成19年度の目標を設定。

④建築物

基本方針における平成 22 年までの目標（約 50%）、これまでの取組及び平成 14 年（旧バリアフリー法改正）からの基準適合の義務化を踏まえ、平成 19 年度までの 2,000 m²以上の特別特定建築物の総ストック数のうち建築物移動等円滑化基準を満たす割合の伸びを想定し、目標値（平成 19 年度）を設定している。

⑤住宅

第八期住宅建設五箇年計画（以下「八期五計」という。）で、平成 27 年度において住宅ストックの 2 割をバリアフリー化がなされた住宅とすることを目指すこととしており、それを平成 19 年度分まで年度割した。

（外部要因）

- ①旅客施設の構造等
- ②該当なし
- ③該当なし
- ④経済状況等による新規建築物着工数等
- ⑤新規住宅着工数、リフォーム件数等

（他の関係主体）

- ①②③地方公共団体（事業主体）、公共交通事業者（事業主体）
- ④建築事業者（事業主体）
- ⑤該当なし

（重要政策）

【施政方針】

・第 162 回国会施政方針演説（平成 17 年 1 月 21 日）「公共施設のみならず、制度や意識の面でも社会のバリアフリー化を引き続き推進いたします。」

【閣議決定】

・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成 18 年法律第 91 号）（平成 18 年 2 月 28 日閣議決定）
 ・経済財政改革の基本方針 2007（平成 19 年 6 月 19 日閣議決定）「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に掲げる目標の達成に向けてバリアフリー環境の整備に取り組む。（第 4 章 5.）

【閣決（重点）】

・社会資本整備重点計画（平成 15 年 10 月 10 日閣議決定）「第 2 章及び第 3 章に記載あり」

【本部決定】

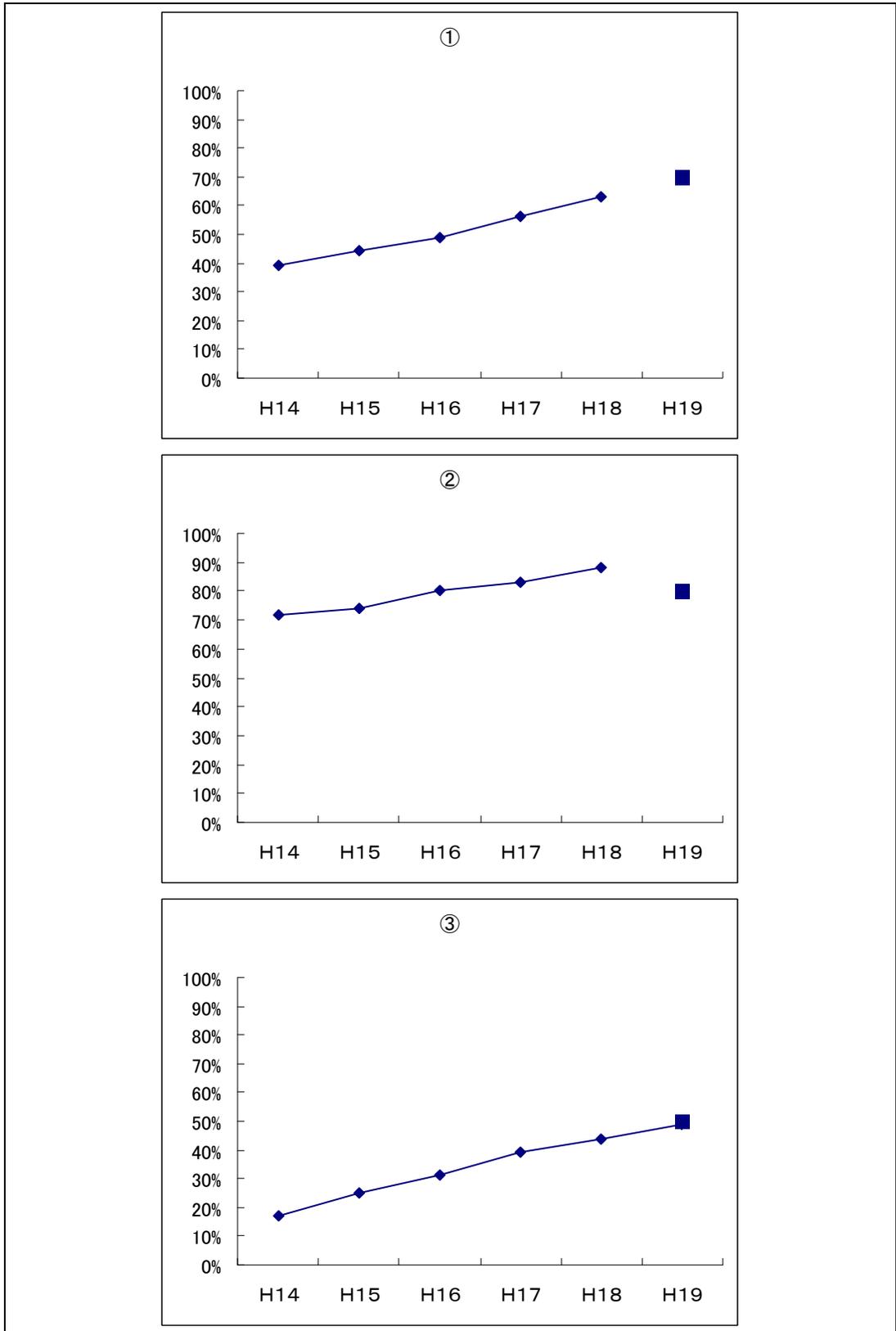
なし

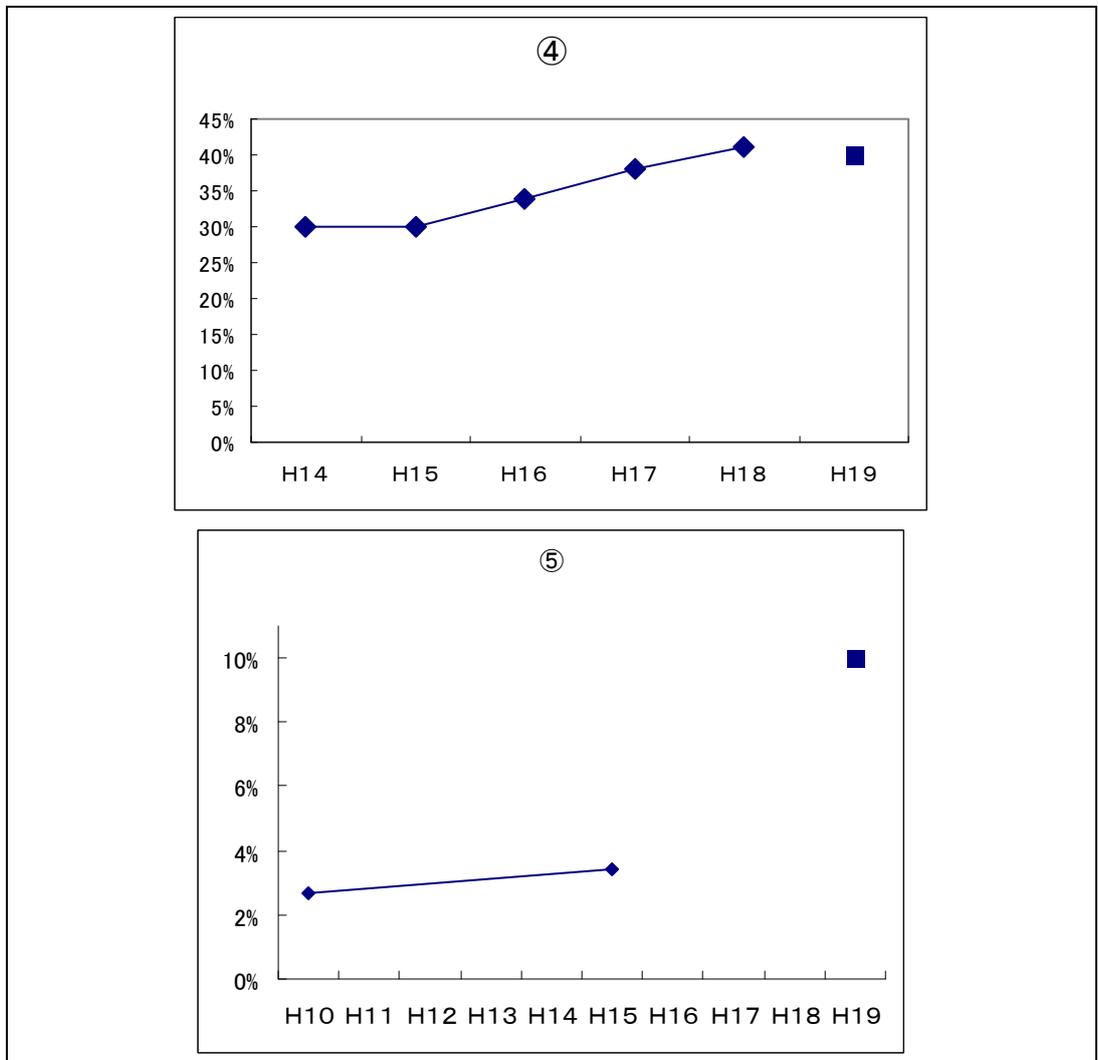
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値（①旅客施設の段差解消）						（年度）
	H 1 4	H 1 5	H 1 6	H 1 7	H 1 8	H 1 9
旅客施設	39.3%	44.1%	48.9%	56.5%	63.1%	—
鉄軌道駅	39.0%	43.9%	48.7%	56.3%	62.8%	—
バスターミナル	71.1%	71.4%	73.2%	75.0%	76.2%	—
旅客船ターミナル	55.6%	75.0%	77.8%	71.4%	88.9%	—
航空旅客ターミナル	0% (100%)	5.0% (100%)	31.8% (100%)	43.5% (100%)	65.2% (100%)	—
過去の実績値（②視覚障害者誘導用ブロック）						（年度）
	H 1 4	H 1 5	H 1 6	H 1 7	H 1 8	H 1 9
旅客施設	72.0%	74.2%	80.1%	82.8%	88.3%	—
鉄軌道駅	72.6%	74.9%	80.6%	83.3%	88.6%	—
バスターミナル	57.8%	47.6%	53.7%	54.5%	66.7%	—
旅客船ターミナル	44.4%	50.0%	55.6%	57.1%	77.8%	—
航空旅客ターミナル	33.3%	45.0%	81.8%	87.0%	91.3%	—
過去の実績値（③道路）						（年度）
	H 1 4	H 1 5	H 1 6	H 1 7	H 1 8	H 1 9
道路	17%	25%	31%	39%	44%	49%

過去の実績値 (④建築物)						(年度)				
	H 1 4	H 1 5	H 1 6	H 1 7	H 1 8	H 1 9				
建築物	約3割	3割	34%	38%	41%	—				
過去の実績値 (⑤住宅)						(年度)				
	H 1 0	H 1 1	H 1 2	H 1 3	H 1 4	H 1 5	H 1 6	H 1 7	H 1 8	H 1 9
住宅	2.7%	—	—	—	—	3.4%	—	—	—	—





事務事業の概要
主な事務事業の概要

- ・歩行空間のバリアフリー化の整備 (◎)
 主要な鉄道駅等の周辺とあわせて、駅、官公庁施設、病院、福祉施設等の周辺、及びこれらを相互に連絡する道路において、誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道などの整備、歩道の段差解消等を実施。特に旅客施設周辺における主な道路において歩行空間のバリアフリー化を推進。
 予算額：事業費 1652 億円の内数（平成 19 年度）
- ・旅客施設のバリアフリー化の推進 (◎)
 補助・税制・融資制度などの支援措置により、鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港等の旅客施設のバリアフリー化を推進。
 予算額：鉄軌道駅におけるバリアフリー化 85.5 億円（平成 19 年度）
 バスターミナルにおけるバリアフリー化 15.5 億円の内数（平成 19 年度）
 旅客船ターミナル等におけるバリアフリー化 2341.1 億円の内数（平成 19 年度）
 空港のバリアフリー化 171.4 億円の内数（平成 19 年度）
- ・建築物のバリアフリー化の推進 (◎)
 百貨店、劇場、老人ホーム等の不特定多数の者又は主に高齢者、障害者等が利用する建築物について、床面積 2000 ㎡（公衆便所は 50 ㎡）以上のものを新築等する際の段差解消等のバリアフリー化を推進。
- ・住宅のバリアフリー化の推進 (◎)
 住宅のバリアフリー改修工事を行った場合に住宅ローン残高の一定割合を所得税額から控除する等を含む内容とするバリアフリー改修促進税制を創設し、また、高齢者世帯等各地域における居住の安定に特に配慮が必要な世帯に施策対象を重点化し、整備費助成及び家賃低廉化助成を通じて良質な賃貸住宅の供給を促進する地域優良賃貸住宅制度を創設するなど、住宅のバリアフリー化を推進。
- ・バリアフリー新法に基づく総合的なバリアフリー化の推進 (◎)
 バリアフリー新法の施行を踏まえ、高齢者・障害者をはじめとする誰もが自立できるユニバーサルデザインの考え方に基づいたバリアフリー社会を着実に実現するための施策（「心のバリアフリー」社会の実現のための施

策の拡充、新たな制度に基づく基本構想の策定促進、段階的・継続的な発展（スパイラルアップ）を図るための体制確立）を実施することにより、より一層のバリアフリー化の推進を図る。

予算額：バリアフリー新法に基づく総合的なバリアフリー化の推進 1.0億円（平成19年度）

・官庁施設のバリアフリー化の推進（◎）

窓口業務を行う官署が入居する官庁施設について、窓口業務を行う事務室の出入口の自動ドア化、多機能トイレの設置等による高度なバリアフリー化を目指した整備を推進する。また、既存施設について、手すり、スロープ視覚障害者誘導ブロック、車いす使用者用便所、自動ドア、エレベーター等の改修を実施する。

予算額：232億円の内数（平成19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事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

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）

①旅客施設の段差解消、②視覚障害者誘導用ブロック

・平成19年度の実績値は現在集計中であり、進捗状況についての正確な判断はできないが、段差解消について、平成16年度から平成18年度までの鉄軌道駅の実績値は48.7%、56.3%、62.8%となっている。これを事業者別に実績値をみると、JR旅客会社については平成16年度から47.1%、57.2%、63.9%に、大手民鉄については平成16年度から51.2%、57.8%、64.9%に、東京地下鉄・公営地下鉄については、平成16年度から45.8%、50.4%、55.4%にそれぞれ増加している。このうち、東京地下鉄・公営地下鉄については、地下に駅があるために、新たにエレベーター等を設置する場合、大規模な改良工事を行う必要があること等の理由から、段差の解消が進みにくい駅もあるが、交通バリアフリー法の施行以前より積極的にバリアフリー化に取り組んでいたために、法施行前に整備されたエレベーターにガラス窓がはめ込まれていない等、実質的に段差解消はなされているが、公共交通移動等円滑化基準に適合していないというケースも多く見られる。また、比較的新しく開通した地下鉄については、整備の段階からバリアフリーを考慮していること等から、ほぼ段差が解消されている。視覚障害者誘導用ブロックの設置については、平成16年度から平成18年度までの鉄軌道駅の実績値が80.6%、83.3%、88.6%となっている。事業者によっては輸送人員の伸び悩み等の経営的な不安要素はあるものの、順調に進捗してきている。

・さらにバスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルの段差解消について、平成16年度から平成18年度までの実績値は、バスターミナルについて73.2%、75.0%、76.2%となっており、旅客船ターミナルについては77.8%、71.4%、88.9%（平成17年度における実績値の減少は、公共交通移動等円滑化基準に適合している1日当たりの平均の利用者数が5,000人以上の旅客施設の一部が5,000人未満となったことによるもの）、航空旅客ターミナルについては31.8%、43.5%、65.2%となっている。なお、航空旅客ターミナルについては、エレベーター等は、100%設置済みである。また、視覚障害者誘導用ブロックの設置について、平成16年度から平成18年度までの実績値はバスターミナルについて53.7%、54.5%、66.7%となっており、旅客船ターミナルについては55.6%、57.1%、77.8%、航空旅客ターミナルについては81.8%、87.0%、91.3%となっている。事業者によっては、輸送人員の減少等の経営的な不安要素はあるものの、旅客施設のバリアフリー化設備整備は進捗してきている。

③道路

・平成19年度末における歩行空間のバリアフリー化率が約49%となり、平成14年度から5年間で約32ポイント増加し、目標を達成した。なお、国及び都道府県が管理する道路のバリアフリー化率については、約57%にまで進捗している。

④建築物

・2000㎡以上の特別特定建築物の総ストックのうち、建築物移動等円滑化基準を満たす割合については、平成14年度は3割に満たなかったが、平成14年（旧ハートビル法改正）に、2000㎡以上の特別特定建築物の新築等をする際に建築物移動等円滑化基準への適合義務が課されたこと等により、平成18年度には41%に達し、着実に施策の効果が現れており、平成19年度においても、2000㎡以上の新築等が行われる特別特定建築物全てが新たに基準を満たすこととなるため、当初の目標（平成19年度：約4割）は達成される見通し。

⑤住宅

・5年に一度の住宅需要実態調査を基に推計しており、直近のデータは平成15年度のものであり、平成19年度の実績は把握できない。平成15年度の実績値は3.4%と、平成10年度の2.7%に比べて微増であり、住宅ストック全体では伸び悩んでいる。特に持家・借家別にみると持家が4.3%であるのに対し、借家が1.5%と低水準である。但し、建築時期別にみると、平成2年度以前は0.9%であるが、平成11年度以降は16.3%と新築住宅（建替え含む）のバリアフリー化率は高まっている。

（事務事業の実施状況）

①旅客施設の段差解消、②視覚障害者誘導用ブロック

・旅客施設のバリアフリー化については、基本的には公共交通事業者がバリアフリー化のための投資を行っており、補助・税制・融資等の支援制度の活用を通じてバリアフリー化を進めている。輸送人員の減少に伴い、今後公共交通事業者の投資意欲が減退する恐れがあるが、各支援制度の有効活用及びバリアフリー新法における基本構想

の策定促進などの施策を推進することを通じて旅客施設のバリアフリー化が進むと考えられる。

- ・バリアフリー新法においては、市町村は、地域の実情に応じて、旅客施設、官公庁施設、福祉施設等の主要な生活関連施設とその周辺の重点的かつ一体的なバリアフリー化を進めるための基本構想を作成できることとしている。平成20年3月末現在、5,000人以上の旅客施設の所在する524市町村のうち、221の市町村の作成した基本構想を受託するほか、策定中が1、今後作成予定としているところが161となっており、これらで全体の70%を占めている。今後、これらの市町村の策定する基本構想に即したバリアフリー化が進捗すると考えられるほか、引き続き、事業者や市町村に対する補助・税制・融資等の支援措置及び情報提供等を通じて、基本構想の策定の一層の促進を図ることにより、目標に掲げた旅客施設のバリアフリー化が進むと考えられる。

③道路

- ・主要な鉄道駅等の周辺とあわせて、駅、官公庁施設、病院、福祉施設等の周辺、及びこれらを相互に連絡する道路において、誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道などの整備、歩道の段差解消等を実施する等の歩行空間のバリアフリー化を推進している。今後、各市町村の基本構想の策定が進むに従い、整備も進捗するものと考えられる。

④建築物

- ・建築物のバリアフリー化については、平成14年(旧ハートビル法改正)に2000㎡以上の特別特定建築物の建築等の際に建築物移動等円滑化基準への適合が義務付けられ、バリアフリー新法においても引き続き確かな運用が行われている。今後、各市町村の基本構想の策定が進むに従い、一層の整備の促進が図られると考えられる。

⑤住宅

- ・住宅のバリアフリー化については、新規に整備する公営住宅、都市機構賃貸住宅は、すべてバリアフリー仕様を標準化しており、また、既設公営住宅、都市機構賃貸住宅のバリアフリー改善の促進により、バリアフリー化された公的賃貸住宅が供給されている。さらに、証券化支援事業の枠組を活用し、バリアフリー性が優れた住宅の取得について金利の引き下げを行う優良住宅取得支援制度を実施している。以上により、今後、目標に掲げた住宅のバリアフリー化が進むと考えられる。

課題の特定と今後の取組の方向性

①旅客施設の段差解消、②視覚障害者誘導用ブロック、③道路

- ・目標達成に向けて平成18年度までの指標が順調に推移している旅客施設(ブロック)については、「A」と評価した。平成18年度までの指標が順調に推移している旅客施設(段差)については、実績値が平成17年度には前年度比約7.6ポイント、平成18年度には前年度比6.6ポイントの伸び率を示したところであり、新たなトレンド等を併せて勘案すると目標は達成されることが考えられることから、「A」と評価した。また、平成19年度の目標値を達成した道路についても「A」と評価した。

- ・従来は、建築物や旅客施設等個々の施設や車両等を対象としてバリアフリー化を進めてきたが、このような施設等を含んだ一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化が課題であった。こうした課題に対応するため制定されたバリアフリー新法(平成18年12月施行)に基づき、公共交通機関(旅客施設・車両等)、建築物、路外駐車場、都市公園、歩行空間等の一体的・総合的なバリアフリー化を推進しているところ。また、公共交通移動等円滑化基準の内容を踏まえ、公共交通機関の旅客施設・車両等の望ましい整備内容等を示す「バリアフリー整備ガイドライン(旅客施設編・車両等編)」を策定し、平成19年7月に公表した。今後も補助・税制・融資等各種支援制度を有効に活用することで、より一層旅客施設・歩行空間のバリアフリー化に努めていく。以上を踏まえ、旅客施設(段差)、旅客施設(ブロック)のそれぞれの業績指標について「1」(施策の改善等の方向性を提示)と位置付けるとともに、道路の指標について「2」(現在の施策を維持)と位置付けることとした。なお、道路の指標については「2」としたが、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直す可能性がある。

④建築物

- ・平成18年度までの指標が順調に推移している建築物のバリアフリー化については、「A」と評価した。
- ・平成18年12月に旧ハートビル法と旧交通バリアフリー法を統合し、施策の拡充を図ったバリアフリー新法が施行された。このバリアフリー新法で、基準適合義務規制の強化のほか、市町村が作成する基本構想に基づき、重点整備地区における生活関連施設及びこれらを結ぶ生活関連経路の一体的・連続的なバリアフリー化を図る事業の一つとして新たに建築物特定事業が制度化されたことから、平成19年度以降、不特定多数の者等が利用する建築物のバリアフリー化はさらに推進される。
- ・平成19年11月に、建築物移動等円滑化基準及び建築物移動等円滑化誘導基準の内容を踏まえ、建築物の望ましい整備内容等を示す「高齢者・障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」を策定・公表し、建築物のバリアフリー化のためのガイドラインとして活用を促すと共に、リーフレットの作成をし、さらにHPへの掲載等による啓発に努めており、より一層のバリアフリー化を推進しているところ。
- ・以上を踏まえ、「1」(施策の改善等の方向性を提示)と位置付けることとした。

⑤住宅

- ・5年に一度の住宅需要実態調査を基に推計しており、直近のデータは平成15年度のものであり、平成19年度の実績は把握できない。平成15年度の実績値は3.4%と、平成10年度の2.7%に比べ微増にとどまり、目標の達成

に向けた成果を示していない。

- ・本指標は、平成 27 年度に住宅ストックの 2 割をバリアフリー化がなされた住宅とすることを目標とした、八期五計を根拠としている。この八期五計は平成 17 年度で終了しており、これに代わり平成 18 年 9 月 19 日に住生活基本法に基づく住生活基本計画が閣議決定された。住生活基本計画では、八期五計における住宅のバリアフリー化目標を高齢者の居住する住宅のバリアフリー化率に特化することにより、政策目標をより明確化した。このため本業績指標を廃止するとともに今年度の評価を B-3 とした。平成 20 年度以降は業績指標 14・15 にかかる政策チェックアップにより、住宅のバリアフリー化の政策評価を実施することとする。

平成 20 年度以降における新規の取組

- ・エレベーター整備困難駅等における課題解決のための調査
構造上の制約等によりエレベーターの整備が難しい鉄軌道駅について、制約要因の解消に向けた具体的方策を調査・検討を行う。
 - ・安心住空間創出プロジェクトにより、バリアフリー改修を促進する。(※)
 - ・地域住宅公金制度の拡充により、既存賃貸住宅ストックのバリアフリー改修を図る。(※)
- ※住宅のバリアフリーに関する平成 20 年度以降の取組については、指標 14・15 で引き続き実施していく。

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局安心生活政策課（課長 武川 恵子）
道路局地方道・環境課 道路交通安全対策室（室長 後藤 敏行）
住宅局住宅政策課（課長 中島 誠）
住宅局建築指導課（課長 水流 潤太郎）
大臣官房官庁営繕部計画課（課長 澤木 英二）
関係課：住宅局総務課民間事業支援調整室（室長 海堀 安喜）
住宅局住宅総合整備課（課長 井上 俊之）
住宅局住宅総合整備課住環境整備室（室長 小田 広昭）
住宅局住宅生産課（課長 坂本 努）
住宅局市街地建築課（課長 橋本 公博）
住宅局市街地建築課市街地住宅整備室（室長 伊藤 明子）
大臣官房官庁営繕部整備課（課長 田中 晃）
鉄道局鉄道業務政策課（課長 東井 芳隆）
鉄道局技術企画課（課長 河合 篤）
自動車交通局総務課企画室（室長 後藤 浩平）
海事局内航課（課長 田中 照久）
港湾局技術企画課技術監理室（室長 石井 一郎）
航空局飛行場部管理課空港管理室（室長 坪井 史憲）

指標 2
河川における汚濁負荷削減率

評価

B-1	目標値： 78%（平成19年度） 実績値： 75%（平成19年度） 初期値： 65%（平成14年度）
-----	--

(指標の定義)
 対象とする水域に係る流域内で発生する汚濁負荷量に対する河川事業で削減した負荷量の割合。
 河川における汚濁負荷削減率=①/②
 ① 対象とする水域に係る流域内で河川事業により削減した汚濁負荷量
 ② 対象とする水域に係る流域内の家庭、事業所等の各汚濁負荷発生源から排出される負荷量を発生汚濁負荷量として算出

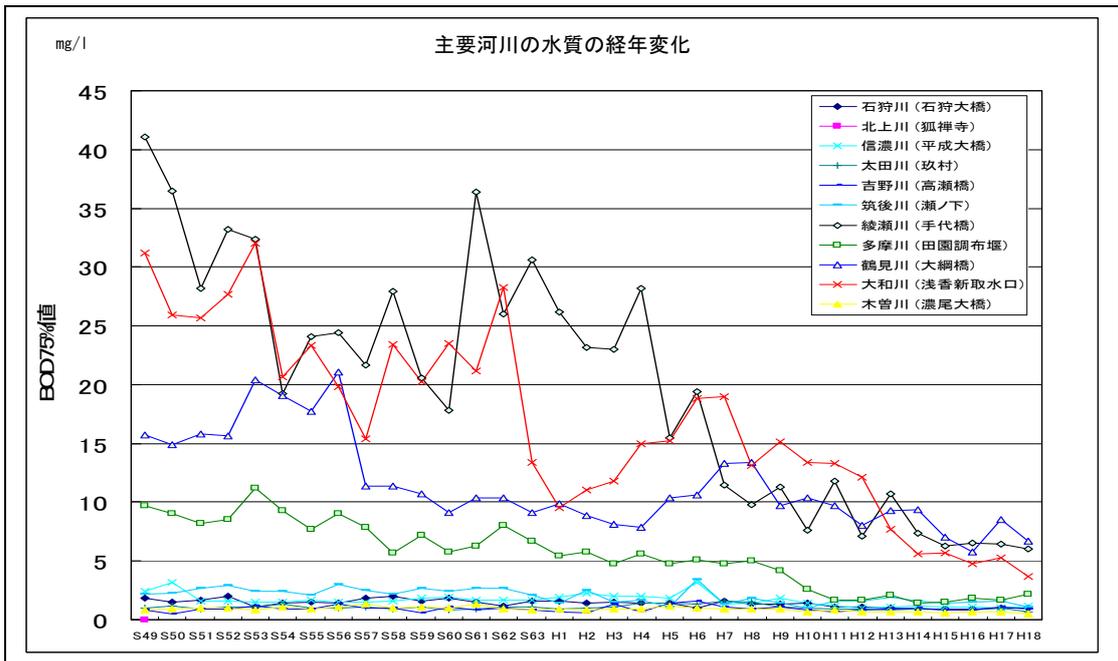
(目標設定の考え方・根拠)
 将来値の算定は、各流域の水環境改善緊急行動計画（清流ルネッサンスⅡ）で定められている目標で示された具体施策の推進や、過年度の下水道処理人口の目標値等を基に算定している。

(外部要因)
 ・ 地元調整の状況等
 ・ 社会情勢の変化等による流入負荷（家庭、事業所等から排出される負荷量）の動向

(他の関係主体)
 ・ 地方公共団体等

(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15年10月10日）「第2章及び3章に記載」
【本部決定】
 なし
【政府・与党申合】
 なし

過去の実績値						(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
65%	68%	70%	73%	75%	75%	



※BOD75%値：生物化学的酸素要求量

事務事業の概要

主な事務事業の概要

浄化事業等の実施

河川において浄化浚渫や浄化施設等の設置を進め、水環境改善を実現する。

予算額：11,662億円（平成19年度）の内数

関連する事務事業の概要

関係機関及び流域自治体との連携による水環境改善施策設置等の整備

水環境が劣悪な河川、都市下水路、湖沼、ダム、貯水池等において水環境改善に積極的に取り組んでいる河川管理者と関係機関及び流域自治体が一体となって、水環境改善施設等の整備を総合的かつ重点的に実施し、水環境改善を図る水環境改善緊急行動計画（清流ルネッサンスⅡ）を推進。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・ 浄化浚渫や河川浄化施設の設置等より河川の水環境改善は着実に進んでいる。

（事務事業の実施状況）

平成19年度には大和川（大阪府）、霞ヶ浦（茨城県）など水環境が著しく悪化している河川や湖沼を対象に重点的に対策を実施。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 事業指標は目標値を達成できなかったものの、水環境改善のため、引き続き水環境改善事業を推進する。水環境が劣悪な河川、都市下水路、湖沼、ダム、貯水池等の水環境を改善するには、河川環境整備事業（浄化浚渫や浄化施設の設置等）だけでなく、下水道整備事業と併せて対策を行う必要がある。今後は下水道整備事業と併せた施策・目標としていくことから、B-1と評価した。
- ・ 事業の実施効果は着実に発揮されているが、河川における汚濁負荷量削減として、都市部の河川と湖沼について、今後も関係機関と一体となって重点的に水環境改善事業を実施する必要がある。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：河川局河川環境課（課長 中嶋 章雅）

指標 3

都市域における水と緑の公的空間確保量

評価

A-1

目標値：12㎡/人を約1割増（13㎡/人（平成19年度））
 実績値：約8%増（平成18年度）※平成19年度は計測中
 初期値：12㎡/人（平成14年度）

（指標の定義）

都市域における（港湾の区域を含む）自然的環境（樹林地、草地、水面等）を主たる構成要素とする空間であり、制度的に永続性が担保されている空間の確保量（面積）を都市域人口で除したものの。

（目標設定の考え方・根拠）

水と緑豊かで良好な都市環境の形成を図るため、長期的には20㎡以上確保されたような都市を目指しており、現況値との勘案により、平成19年度の目標値約13㎡を設定している。

（外部要因）

該当なし

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・ 京都議定書目標達成計画（平成17年4月28日閣議決定）「都市緑化等については、「緑の政策大綱」や市町村が策定する「緑の基本計画」等、国及び地方公共団体における緑の保全、創出に係る総合的な計画に基づき、引き続き、都市公園の整備、道路、河川・砂防、港湾等における緑化、既存の民有緑地の保全、建築物の屋上、壁面等の新たな緑化空間の創出等を積極的に推進する。」
- ・ 第3次生物多様性国家戦略（平成19年11月27日閣議決定）「第2部 7節都市 2 緑地、水辺の保全・再生・創出・管理に係る諸施策の推進」
- ・ 長期戦略指針「イノベーション25」（平成19年6月1日閣議決定）「都市公園の整備を始め、NPO等による緑化活動の促進、公共施設緑化の推進、都市開発事業における緑地等の創出に関わる民間事業者の取組を評価する制度の開発・普及等、多様な主体による国民運動としての都市緑化活動を展開。」
- ・ 21世紀環境立国戦略（平成19年6月1日閣議決定）「緑地の保全、都市公園の整備、公共施設緑化、屋上緑化等を推進することにより都市内において森と呼べるような豊かな自然空間を再生・創出する。」
- ・ 観光立国推進基本計画（平成19年6月29日閣議決定）「史跡や名勝、豊かな自然環境など地域の魅力ある観光資源を生かした都市公園の整備を推進」、「都市に残された貴重な緑地を保全するとともに市民との協働による緑化等を推進」

【閣決（重点）】

- ・ 社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章に記載あり」

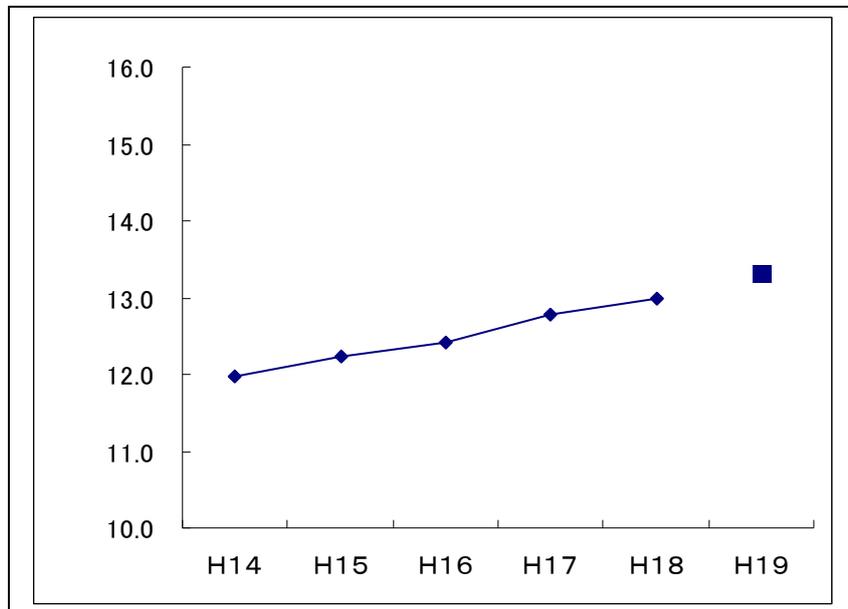
【本部決定】

- ・ 地方再生戦略（平成19年11月地域活性化統合本部決定）「城跡・古墳、歴史的建造物等を生かしたまちなみ形成の支援、都市公園事業等の既存制度の充実による支援について検討する。」

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19
12㎡/人	約2%増	約4%増	約7%増	約8%増	計測中



事務事業の概要
主な事務事業の概要

- ①国営公園の整備 (◎)
 わが国固有の優れた文化的資産の保存及び活用や広域的レクリエーション需要への対応を図るため、国営昭和記念公園等の着実な整備を推進している。また、東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点である国営東京臨海広域防災公園の整備を促進している。
 予算額：国営公園整備費 約 247 億円（平成 19 年度国費）
- ②都市公園等整備事業に対する補助 (◎)
 地方公共団体が行う都市公園等の整備に対して補助を行い、都市公園等の整備を支援する。
 予算額：都市公園事業費補助のうち防災公園の整備に係る部分を除く 約 417 億円（平成 19 年度国費）
- ③古都及び緑地保全事業の推進 (◎)
 古都及び緑地保全事業を推進することにより、身近な緑地の保全を図る。
 予算額：古都及び緑地保全事業費補助 約 50 億円（平成 19 年度国費）

関連する事務事業の概要

- ①緑地環境整備総合支援事業の推進 (◎)
 都市公園の整備、特別緑地保全地区の指定及び市民緑地制度による民有緑地の公開などの多様な手法の活用による緑とオープンスペースの確保を支援する。
- ②道路緑化の推進 (◎)
 良好な景観を形成し、CO₂の吸収など環境への負荷を軽減するため、良質な緑の道路空間を構築するべく、植樹帯、中央分離帯の植樹等、道路緑化を積極的に進める。
- ③河川における水際の緑化 (◎)
 河川において、良好な自然環境の再生のための自然再生や多自然川づくりにより、水と緑の豊かな空間を確保する。
- ④急傾斜地における緑を生かした斜面対策 (◎)
 山麓斜面に市街地が接している都市において、土砂災害に対する安全性を高め緑豊かな都市環境を形成するため、一連の樹林帯（グリーンベルト）の整備を推進する。
- ⑤港湾環境整備事業の推進 (◎)
 港湾内の生活・労働環境改善などを図り、港湾空間における良好な環境の実現のため、港湾緑地を計画的に整備する。
- ⑥空港周辺緑地整備事業の推進 (◎)
 特定飛行場の周辺区域（第3種区域）内の移転補償跡地において緩衝緑地帯等を整備する。

(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事業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 19 年度の実績値は集計中であるが、整備予定量調査結果や過去の実績を勘案すると、平成 19 年度の実績値

指標 4
市街地の幹線道路の無電柱化率

評価

B-1	目標値： 15%（平成19年度） 実績値：約13%（暫定値）（平成19年度） 初期値： 7%（平成14年度）
-----	--

（指標の定義）
市街地の^{（注1）}幹線道路^{（注2）}のうち、電柱、電線のない延長の割合
 （注1）都市計画法における市街化区域、及び市街化区域が定められていない人口10万人以上の都市における用途地域
 （注2）一般国道および都道府県道

（目標設定の考え方・根拠）
長期的に約3割（人口10万人以上の都市内の対象幹線道路を中心に整備必要箇所の概成）を目指すこととして、平成19年度の目標を設定

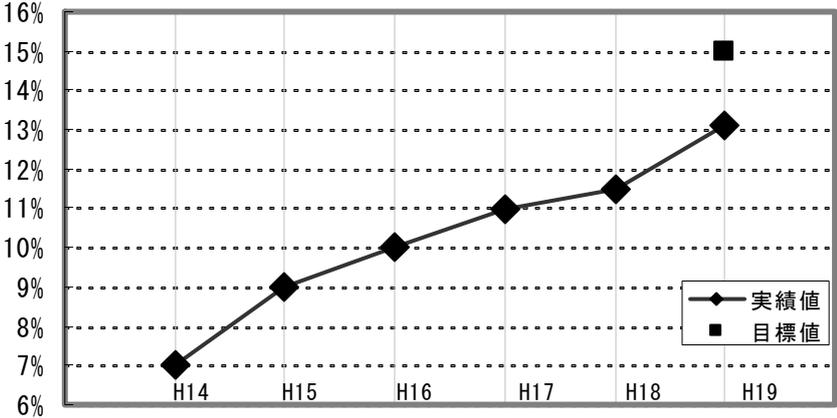
（外部要因）
該当なし

（他の関係主体）
・地方公共団体（事業主体）
・電線管理者（電気、通信、CATV等）

（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15年10月10日）「社会資本整備重点計画第2章、第3章に記載あり」
【本部決定】
第8次交通安全基本計画（平成18年3月14日）
【政府、与党申し合わせ】
なし

過去の実績値				(年度)
H15	H16	H17	H18	H19
9%	10%	11%	12%	約13%（暫定値）

市街地の幹線道路の無電柱化率



事務事業の概要

主な事務事業の概要

電線類の地中化（◎）
 ・電線類の地中化など快適な生活空間を形成する道路整備を推進する。
 予算額：住環境、都市生活の質の向上
 事業費 20,613 億円の内数（平成19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重点事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

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 14 年度実績値 7% に対し、平成 19 年度の実績値は約 13% (暫定値) と、電線類の地中化は進んだものの、目標達成には至らなかった。
- 市街地の幹線道路のうち、直轄国道の無電柱化率(約 28%) に対し、補助国道(約 8%) 及び都道府県道(約 9%) における無電柱化率が低く、地方公共団体のより積極的な取組が必要。また、市区町村が管理する非幹線道路では約 1% と格差が大きい。[いずれも暫定値]

(事務事業の実施状況)

- 平成 19 年度末までに、全国の市街地において約 6,500 k m の延長を整備。

課題の特定と今後の取組の方向性

- 市街地の幹線道路については、平成 19 年度の目標達成には至らなかったことから B—1 と評価した。これは、地方自治体管理の道路において無電柱化が進まなかったことに起因している。一方で、平成 20 年度は「無電柱化推進計画」の最終年度に当たり、道路管理者・電線管理者の一層の連携により、無電柱化が推進される見込みである。
- 地方自治体の財政負担を減らすため、新技術導入等によるコスト削減を図りつつ、バイパス整備やバリアフリー化等の事業に併せた電線共同溝等の同時施行やコンパクトで簡便な浅層埋設方式を取り入れることによるコスト削減を図りながら無電柱化を推進する。
- また、地方道路整備臨時交付金制度や、地方公共団体に対して無利子の貸付けを行う地方道路整備臨時貸付金などの制度を活用しながら無電柱化を推進する。
なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

平成 20 年度以降における新規の取組

- 平成 20 年度で終了する「無電柱化推進計画」の見直しを関係省庁と連携しながら実施し、無電柱化推進のための方策について検討を実施。
なお、「平成 20 年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

担当課等 (担当課長名等)

担当課：道路局 地方道・環境課 道路交通安全対策室 (室長 後藤 敏行)
関係課：道路局 国道・防災課 (課長 下保 修)
都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷 春敏)

指標 5
 汚水処理人口普及率

評価

A-1	目標値：86%（平成19年度） 実績値：82%（平成18年度） 初期値：76%（平成14年度）
-----	---

（指標の定義）
 総人口に対して、下水道、農業集落排水施設、浄化槽等の汚水処理施設を利用できる人口の割合。

（目標設定の考え方・根拠）
 将来は、汚水処理人口普及率が100%となることを目標としており、それを現況値との勘案で平成19年度の目標値を設定している。

（外部要因）
 該当なし

（他の関係主体）

- ・農林水産省（農業集落排水事業等を所管）
- ・環境省（浄化槽事業を所管）
- ・地方公共団体（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

- ・第162回国会施政方針演説（平成17年1月21日）「下水道や浄化槽の整備のように、複数の省庁にまたがる同種の公共事業を地域再生のため実施する場合には、窓口を一本化して交付金を地方に配分する仕組みをつくりまします。」

【閣議決定】
 なし

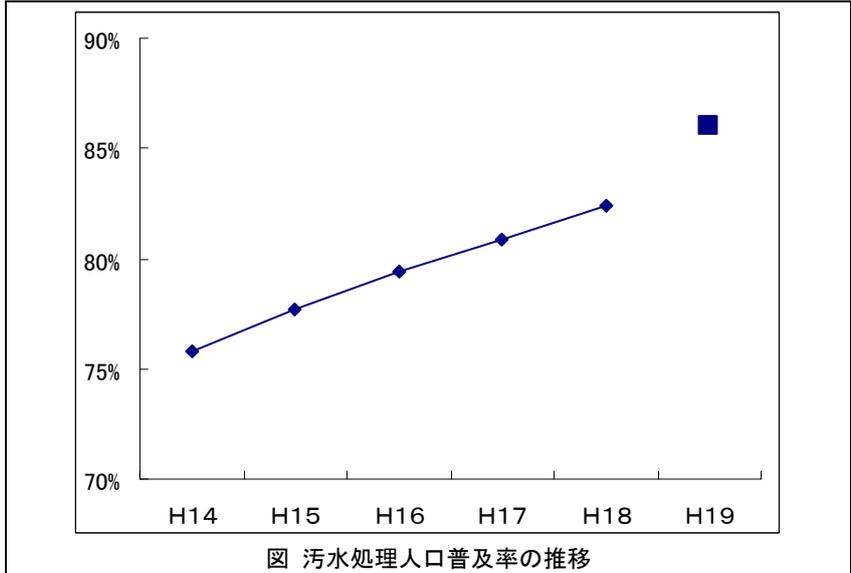
【閣決（重点）】

- ・社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章に記載あり」

【本部決定】
 なし

【政府・与党申合】
 なし

過去の実績値					(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	
76%	78%	79%	81%	82%	



事務事業の概要
 主な事務事業の概要

- 汚水処理施設の整備 (◎)
- ・効率的な汚水処理施設整備を進めるため、地域の特性を踏まえた適切な役割分担の下、下水道、農業集落排水施設、浄化槽等の整備を連携して実施する。

- ・このうち下水道の整備は、現状の都道府県構想を前提としており、平成14年度末の下水道処理人口普及率65%を72%に引き上げる。

予算額 6,963億円の内数（平成19年度国費）

（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事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

・汚水処理人口普及率の平成19年度の実績値は集計中であるが、平成18年度の実績値は82.4%で、前年度から1.5%上昇しており、着実な進捗が図られている。平成19年度には「下水道未普及解消クイックプロジェクト」によるモデル市町村における取組支援等も新たに実施しており、目標達成が見込まれる。

・普及状況は地域間、人口規模によって大きな差があり、汚水処理人口普及率が全国平均を超えているのは14都道府県だけである。また、5万人未満の中小市町村における汚水処理人口普及率は65.5%にとどまっている。

（事務事業の実施状況）

・下水道の普及が遅れている中小市町村等における普及を促進するため、これらの地域において下水道管きよの整備や処理場の整備など、下水道の整備を推進した。

・地方の自主性・裁量性を高めるため、複数の汚水処理施設（公共下水道、集落排水施設、浄化槽）を一体的に整備する市町村に対し、汚水処理施設間での融通や年度間の事業量の調整が可能な汚水処理施設整備交付金により、汚水処理の普及拡大を推進した。

・平成19年9月に事務連絡「人口減少の社会情勢の変化を踏まえた都道府県構想の見直しの推進について」を发出し、人口減少や高齢化の本格化、厳しい財政状況等を踏まえ、より効率的に汚水処理施設の整備を行うため、都道府県構想の積極的な見直しを推進した。

・さらに、下水道事業については、早期、低コストかつ手戻りのない未普及解消方策を検討するため、「下水道未普及解消クイックプロジェクト」を平成18年度に発足し、平成19年度よりモデル市町村において試行的な取組みに着手したところ。

※ 都道府県構想：各都道府県が市町村の意見を反映した上で策定している汚水処理施設の整備に関する総合的な構想で、水質保全効果や費用比較による経済性等を勘案し、地域の実状に応じた効果的かつ適正な整備手法を選定するもの

課題の特定と今後の取組の方向性

・業績指標は着実に進捗しているが、目標達成に向け、さらなる進捗が必要。人口減少、高齢化の進展や厳しい財政事情の中で施設の整備が遅れている未普及地域の解消を図るため、平成20年度において中小市町村の公共下水道管きよの補助対象範囲の見直し等の新たな取組を行っていくことからA-1と評価した。

・厳しい財政状況や人口減少等の社会情勢の変化を踏まえ、各汚水処理施設の連携を一層強化するとともに、地域の実状に応じた低コストの下水道整備手法を導入し、効率的な汚水処理施設整備を推進する。

・また、下水道の整備にあたっては、人口の集中する地区等へ重点化するとともに、普及率の格差是正を図るため、中小市町村における整備を推進する。

・なお、当指標は平成19年度が目標年度であり目標値を概ね達成見込みであるが、生活環境の改善、公共用水域の水質保全、地域の活力再生等の観点から、未普及地域の早期解消が重要な課題であるため、目標値を新たに設定し、指標を継続する。目標年度は平成24年度であり、93%を目標値とする。現況値は、平成18年度において82%である。

平成20年度以降における新規の取組

・平成20年度に公共下水道管きよの補助対象範囲の見直しを行い、地域間格差の解消に向けて、中小市町村を中心に補助対象範囲を拡大し、下水道の普及を一層促進することとしている。

・また、平成18年度に発足した「下水道未普及解消クイックプロジェクト」では、平成19年度よりモデル市町村において試行的な取組みに着手したところであり、平成20年度にはモデル市町村を拡大し、引き続き地域の実状に応じた効率的な未普及解消を図ることとしている。

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局下水道部下水道事業課（課長 松井 正樹）

指標 6

洪水による氾濫から守られる区域の割合

評価

B-1

目標値：約62%（61.7%）（平成19年度）
 実績値：約61%（60.9%）（平成19年度）
 初期値：約58%（57.8%）（平成14年度）

（指標の定義）

当面の計画として、大川においては30年～40年に一度程度、中小河川においては5年～10年に一度程度発生する規模の降雨において、洪水の氾濫の防御が必要な区域に対し、防御されている区域の割合。

（目標設定の考え方・根拠）

長期的には100%を目指す。

平成19年度までに実施予定の事業及び過去の事業の完了状況から設定。

（外部要因）

地元の調整状況等

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体 補助事業を所管）

（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15年10月10日）「第2章及び第3章に記載あり」

【本部決定】

なし

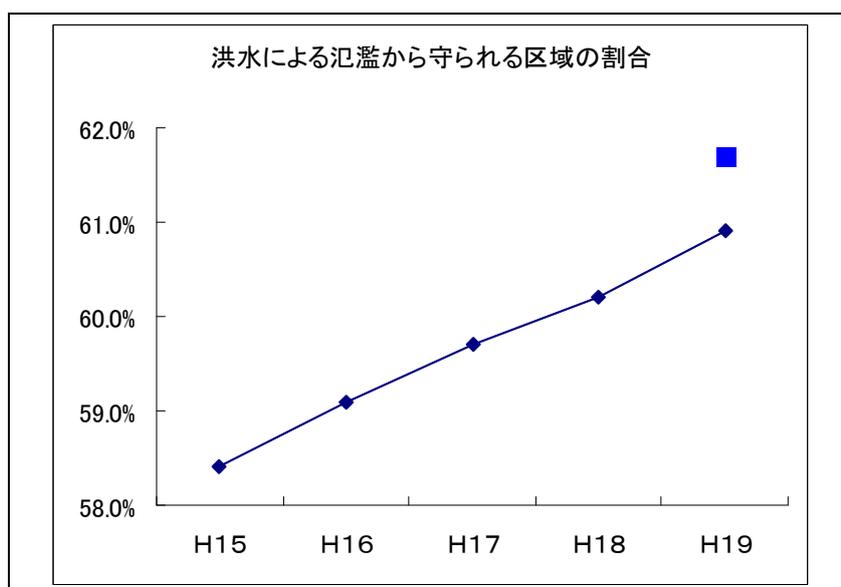
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

(年度)

H15	H16	H17	H18	H19
約58% (58.4%)	約59% (59.1%)	約60% (59.7%)	約60% (60.2%)	約61% (60.9%)



事務事業の概要

主な事務事業の概要

洪水による氾濫被害から守るための河川整備・ダム等洪水調節施設の整備、砂防設備の整備 (◎)
 堤防等整備やダム等洪水調節施設の整備、砂防えん堤等の整備を推進し、氾濫域における治水安全度の向上を図る。
 予算額：治水事業（直轄）7,302億円（平成19年度）の内数
 （補助）5,789億円（平成19年度）の内数

関連する事務事業の概要

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)

- ・指標については、毎年着実な推移を示していたものの、最終目的までのトレンドを僅かに下回ったため未達成であった。
- ・「洪水による氾濫から守られる区域の割合」等の指標値の向上のためには、河川、ダム、砂防設備等の整備を行う必要があるが、これらは計画から完成までには長時間を要することが多いため、施設整備途上においてハード・ソフト一体となった減災体制の緊急的な整備が必要である。また、計画規模を上回る洪水等による災害に対する体制整備も必要である。

(事務事業の実施状況)

- ・効果の早期発現を目指し、本体工事中のダム等への重点投資を行っている。また、平成15年度からは治水上の緊急性・必要性が高く、整備効果が大きい区間などについて、その事業区間・期間などを設定・公表し、重点投資を行う短期集中型事業を実施している。また、洪水の安全な流下を妨げるボトルネック橋梁の解消を図るため、平成14年度からは従来の鉄道橋緊急対策事業の対象として新たに道路橋を追加した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・指標については、毎年着実に進捗しているが、実績値が目標よりも僅かに下回っていたため未達成である。今後も財政状況が厳しくなる見込みの中、コスト縮減を図りながら、投資効果の高い箇所に重点的・集中的に行う必要があることからB-1とした。
- ・地球温暖化に伴う水災害リスクの増大への懸念や、少子高齢化などの社会的状況の変化に起因した新たな様相の災害に的確に対応しつつ、今後の投資余力に限られる中で、できるだけ早期に安全度を高め、被害を最小化する「減災」を図るため、多様な整備手法の導入や既存施設の有効活用、危機管理体制の強化などを強力で推進する。
- ・財政状況が厳しくなる見込みの中、今後もコスト縮減を図りながら、本体工事中のダムや水害が頻発している地域での河川改修に重点的・集中的な投資を行うとともに、箇所数を厳密に管理し、計画的・効率的な施設整備を図る。
- ・ダム事業については、貯水容量の効率的な再配分による既存ダムの有効活用も含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別する。
- ・平成20年度以降の目標値の更新
平成20年度以降の目標値の設定については、現在策定中の一級水系の河川整備基本方針に基づく見直しが必要。
目標年度：平成24年度
現況値：約61%
目標値：約64%

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：河川局河川計画課（課長 足立 敏之）
関係課：河川局治水課（課長 青山 俊行）
河川局河川環境課（課長 中嶋 章雅）
河川局砂防部砂防計画課（課長 中野 泰雄）

指標 7

床上浸水を緊急に解消すべき戸数

評価

A-1	目標値：約 6 万戸（平成 19 年度） 実績値：約 5.5 万戸（平成 19 年度）※ 初期値：約 9 万戸（平成 14 年度）
-----	---

（※ 平成 19 年度の実績値は速報値であり精査中）

（指標の定義）

過去 10 年間（平成 4 年度から平成 13 年度までの間）に床上浸水を受けた家屋のうち、被災時と同程度の出水で、依然として床上浸水被害を受ける可能性のある戸数。

（目標設定の考え方・根拠）

長期的には 0 を目指す。

平成 19 年度までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定。

（外部要因）

地元の調整状況等

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・経済財政改革の基本方針 2007（平成 19 年 6 月 19 日）「大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪等への対策を推進する。」（第 4 章 5.）

【閣決（重点）】

- ・社会資本整備重点計画（平成 15 年 10 月 10 日）「第 2 章に記載あり」

【本部決定】

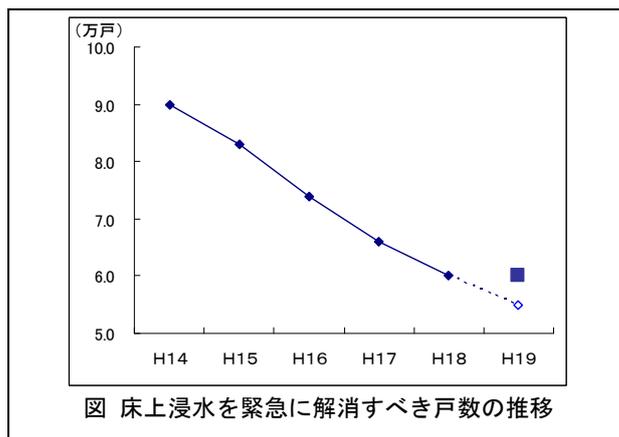
なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19
約 9 万戸	8.3 万戸	7.4 万戸	6.6 万戸	6.0 万戸	約 5.5 万戸※

（※ 平成 19 年度の実績値は速報値であり精査中）



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 洪水による氾濫被害から守るための河川整備・ダム等洪水調節施設の整備、砂防施設の整備（◎）
堤防等整備やダム等洪水調節施設の整備、砂防えん堤等の整備を推進し、氾濫域における治水安全度の向上を図る。
予算額： 治水事業（直轄）7,302 億円（平成 19 年度）の内数
 （補助）5,789 億円（平成 19 年度）の内数
- 下水道による雨水対策施策の整備の推進（◎）
下水道による雨水対策施設の整備により、都市の治水安全度の向上を図るため、事業を実施する地方公共団体に

対して補助を行う。

予算額： 下水道事業 6, 963億円の内数（平成19年度国費）

（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事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・床上浸水を緊急に解消すべき戸数は順調な伸び率を示しており、平成18年度時点で目標値を達成し、平成19年度の実績値は精査中であるが目標達成が見込まれる。なお、住民の生命・財産の保護の観点から早急な対策が必要なため、引き続き床上浸水の解消を目指し、指標値の向上を図る。
- ・近年の浸水被害の状況を見ると、都市化の進展や雨水の流出率の増加、局所的な集中豪雨等により依然として浸水被害が頻発している。また、被害内容の現況を見ると、宅地等の浸水面積は減っているものの、都市化の進展や集中豪雨の多発により、被害額は減少していないため、関係者の連携を図った効果的な取組を行う必要がある。

（施策の実施状況）

- ・平成15年度から治水対策上の緊急性・必要性が高く、大きな整備効果が見込まれる区間などについて、その事業区間・期間などを設定・公表し、重点投資を行う短期集中型事業を実施している。また、上下流バランス等の関係から改修の実施が困難な上流地域の床上浸水被害を早期に解消するため、下流地域の治水安全度を考慮し、緊急的に対策が実施できるよう、平成19年度より総合流域防災事業内に、「洪水流下能力阻害部緊急解消事業」を創設し、制度の拡充を図った。
- ・過去に重大な浸水被害を受けている地区等を対象として、平成18年度に下水道総合浸水対策緊急事業を創設し、ハード・ソフト・自助を組み合わせた総合的な対策を緊急かつ重点的に推進し、平成19年度には道路や公園と連携した雨水の貯留浸透施設を補助対象に追加する等の制度の拡充を行った。
- ・下水道、河川、道路、まちづくり等の関係部局により事務連絡「雨水の貯留浸透を重点的かつ緊急的に進めるべき地区における事業の推進について」（平成19年3月30日）を発出し、各公共施設管理者や地域住民等が連携を図りながら、雨水排除に加えて貯留浸透の一層の強化による流出抑制対策を促進している。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は着実に進捗しているが、近年の激しい集中豪雨の多発や都市化の進展に伴い、短時間に大量の雨水が流出することによる浸水被害のリスクの増大が懸念されるため、本指標の重要性は高い。また、浸水被害を最小化するため、ハード対策に加えて住民自らの災害対応やこれを支援するソフト対策等を組み合わせた総合的な浸水対策制度を創設する等、平成20年度より新たな取組を行っていることからA-1と評価した。
- ・近年の集中豪雨の増加などの自然的状況の変化や、少子高齢化などの社会的状況の変化に起因した新たな様相の災害に的確に対応しつつ、今後の投資余力に限られる中で、できるだけ早期に安全度を高め、被害を最小化する「減災」を図るため、多様な整備手法の導入や既存施設の有効活用、危機管理体制の強化などを強力に推進する。
- ・下水道事業と河川事業の連携による浸水対策を重点的に推進し、床上浸水が慢性化している地区における抜本的な浸水解消を図る。また、現在3河川が指定されている特定都市河川浸水被害対策法に基づく特定都市河川の指定を促進する。
- ・近年の集中豪雨の多発を踏まえ、地域の実状に応じて複数市町村に跨った広域的な浸水対策や、都市型浸水被害の常襲地区等においてはエリアを限定した重点的な浸水対策を実施するなど、効率的・効果的に浸水対策を推進する。
- ・なお、当指標は既に目標値を達成しているが、地球温暖化による気候変動の影響等により集中豪雨の一層の深刻化が懸念されており、依然として浸水対策の必要性が極めて高いため、指標の定義や目標値等を見直して、指標を継続する。
- ・平成20年度以降の業績指標は「近年発生した床上浸水の被害戸数のうち未だ床上浸水の恐れがある戸数」とし、その定義は、過去10年間（平成9年度～平成18年度）に床上浸水被害を受けた家屋のうち、被災時と同程度の出水で、依然として床上浸水被害を受ける可能性のある戸数に見直す。目標年度は平成24年度、目標値は約7.3万戸とする。平成19年度の現況値は精査中。

平成20年度以降における新規の取組

雨に強いまちづくりの観点から、公共施設管理者との連携を強化しつつ、地域住民や民間事業者と一体となり、雨水貯留浸透施設等のハード対策、地下街への雨水流入防止施設等の自助対策、これを支援するソフト対策を推進する。

- ・平成20年度に「総合流域防災事業（流域貯留浸透事業）」を拡充
- ・平成20年度に「雨に強い都市づくり支援事業」を創設

担当課等（担当課長名等）

担当課：河川局治水課（課長 青山 俊行）

河川局河川環境課（課長 中嶋 章雅）

都市・地域整備局下水道部下水道事業課（課長 松井 正樹）

指標 8
土砂災害から保全される戸数

評価

A-3	目標値：約140万戸（平成19年度） 実績値：約140万戸（平成19年度） 初期値：約120万戸（平成14年度）
-----	--

（指標の定義）
 全国の土石流危険渓流、地すべり危険箇所及び急傾斜地崩壊危険箇所において、砂防事業、地すべり対策事業、急傾斜地崩壊対策事業を実施することにより、土石流、地すべり及び急傾斜地の崩壊による土砂災害から保全（安全が確保）される家屋等の総戸数。

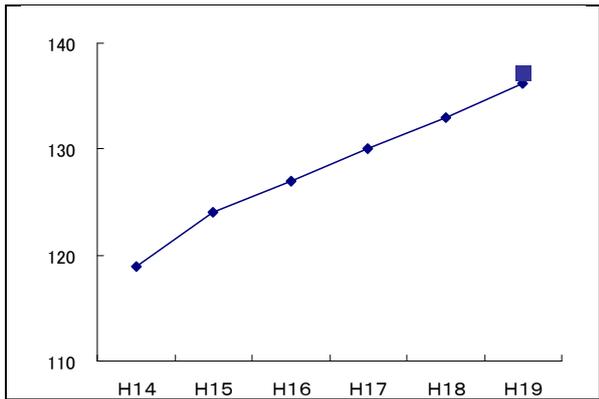
（目標設定の考え方・根拠）
 長期的には事業の実施の対象となっている全ての家屋等の保全を図る。
 平成19年度までに実施予定の事業により見込まれる値を基に設定。

（外部要因）
 地元調整の状況等。
 開発行為による新規の住宅地等の増大。

（他の関係主体）
 特になし

（重要政策）
【施政方針】
 ・ 第162回国会 施政方針演説（平成17年1月21日）第1章3項
 「一日も早く被災者の方々が安心して生活できるよう、復旧と復興に全力を尽くすとともに、阪神・淡路大震災の発生から10年目の本年、災害に強い国づくりを一層進めてまいります。」と記載
 ・ 第166回国会 施政方針演説（平成19年1月26日）第7章7項
 「大規模地震対策や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。迅速かつ正確に防災情報を提供し、お年寄りや障害者などの被害を最小限にするように努めます。」と記載
【閣議決定】
 ・ 経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005（平成17年6月21日）
 ・ 経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006（平成18年7月7日）
 ・ 経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日）
【閣決（重点）】
 ・ 社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載
 ※社会資本整備重点計画においては、災害時要援護者は災害弱者として記載
【本部決定】
 なし
【政府・与党申合】
 なし

過去の実績値						(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
約120 (119)万戸	約120 (124)万戸	約130 (127)万戸	約130 (130)万戸	約130 (133)万戸	約140 (135)万戸	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ① 砂防設備の整備 (◎)
土砂流出による災害から人命、財産等を守ることを通じ、国土の保全と国民が安全で安心できる社会づくりを進める。
予算額：(直轄) 628億円(平成19年度)の内数
(補助) 604億円(平成19年度)の内数
 - ② 地すべり防止施設の整備 (◎)
人家、公共建物等に対する地すべり等による被害を防止・軽減することを通じ、国土の保全と国民が安全で安心できる社会づくりを進める。
予算額：(直轄) 58億円(平成19年度)の内数
(補助) 114億円(平成19年度)の内数
 - ③ 急傾斜地崩壊対策施設の整備 (◎)
急傾斜地の崩壊による災害から国民の生命を保護することを通じ、国土の保全と国民が安全で安心できる社会づくりを進める。
予算額：(補助) 313億円(平成19年度)の内数
- (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事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

特になし

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19年度の実績値は約140万戸であり、指標は着実に進捗しており当面の目標を達成している。

(事務事業の実施状況)

- ・近年大きな災害を受けた地域における適切な対応、災害時要援護者対策等について砂防事業等を重点的に実施しているところであり、特に自力避難が困難な災害時要援護者が24時間入居している施設のうち、特に土砂災害の恐れの高い箇所について、重点的に実施している。
- ・水害対策や土砂災害対策、ハード対策とソフト対策を一体的に実施し、地方の自主性・裁量性をより高めつつ、豪雨災害等に対し流域一体となった総合的防災対策を推進するため、総合流域防災事業を推進している。
- ・ハード・ソフト一体となって効率的に土砂災害対策を実施するため、平成18、19年度に補助事業採択要件を拡充するなど、避難所の保全対策を重点的に実施している。
- ・土砂災害から国民の生命及び身体を保護するため、平成13年に施行された土砂災害防止法に基づいて、土砂災害警戒区域等の指定を行うことで開発行為による新規の住宅地等の増大の抑制等を推進している。また、平成17年7月の当法の一部改正により、市町村に対する土砂災害ハザードマップの配布の義務付けや、土砂災害情報の伝達方法の市町村地域防災計画への規定を義務づけたほか、平成18年9月に土砂災害防止法に基づく土砂災害防止対策基本指針を変更し、市町村の警戒避難体制整備に対する都道府県の役割について述べるなど、警戒避難体制整備を強化し、土砂災害防止対策の効率的な推進を図っている。
- ・市町村の土砂災害に対する警戒避難体制の整備を支援するため、「土砂災害警戒避難ガイドライン検討会」により、「土砂災害警戒避難ガイドライン」を策定し、警戒避難体制の整備を図っている。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は当面の目標を達成しており、A-3と評価した。
- ・平成19年は、梅雨前線に伴う豪雨や台風9号等により、全国で966件の土砂災害が発生するなど、引き続き土砂災害による被害を軽減するため、施設整備を進めていく必要がある。
- ・毎年全国各地で発生する土砂災害の現状と課題を踏まえ、平成20年3月に「土砂災害対策懇談会」において中長期的な展望に立った土砂災害対策に関して頂いた提言を政策に反映させ、土砂災害対策を進めていく。

平成20年度以降における新規の取組

- ・都市部の土砂災害危険箇所等、土砂災害のおそれのある区域内に人口が集積している箇所に対する施設整備を重点的に実施する。
- ・人的被害を回避・軽減するため、入院患者・高齢者・障害者等自力避難が困難な方が24時間入居・入院している施設、非常時のソフト対策の中核を担う市町村役場などの防災拠点、地域の拠点となる避難所など、人命を守る効果の高い箇所を優先し、重点的に対策を実施する。
- ・土砂災害に対する警戒避難体制を強化するため、土砂災害危険箇所が存在する市町村において土砂災害ハザードマップを作成・公表し、避難関連情報の提供を促進するとともに、防災訓練を実施する。
- ・土砂災害の恐れのある区域における開発行為の制限、建築物の構造規制等を行うことにより、無秩序な開発による新たな危険箇所の増加を抑制するため、土砂災害特別警戒区域の指定を促進する。

担当課等(担当課長名等)

担当課：河川局砂防部砂防計画課(課長 中野 泰雄)

指標 8

土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数

評価

A-3

目標値：約 4,100 施設（平成 19 年度）
 実績値：約 4,100 施設（平成 19 年度）
 初期値：約 3,100 施設（平成 14 年度）

（指標の定義）

土砂災害から保全される戸数のうち災害時要援護者関連施設（病院、老人ホーム、幼稚園等）の総数。

（目標設定の考え方・根拠）

長期的には事業の実施の対象となっている全ての災害時要援護者関連施設の保全を図る。
 平成 19 年度までに実施予定の事業により見込まれる値を基に設定。

（外部要因）

地元調整の状況等。
 開発行為による新規の災害時要援護者関連施設の増大。

（他の関係主体）

特になし

（重要政策）**【施政方針】**

- 第 162 回国会 施政方針演説（平成 17 年 1 月 21 日）第 1 章 3 項
「一日も早く被災者の方々が安心して生活できるよう、復旧と復興に全力を尽くすとともに、阪神・淡路大震災の発生から 10 年目の本年、災害に強い国づくりを一層進めてまいります。」と記載
- 第 166 回国会 施政方針演説（平成 19 年 1 月 26 日）第 7 章 7 項
「大規模地震対策や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。迅速かつ正確に防災情報を提供し、お年寄りや障害者などの被害を最小限にするように努めます。」と記載

【閣議決定】

- 経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005（平成 17 年 6 月 21 日）
- 経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2006（平成 18 年 7 月 7 日）
- 経済財政改革の基本方針 2007（平成 19 年 6 月 19 日）

【閣決（重点）】

- 社会資本整備重点計画第 2 章及び第 3 章に記載
 ※社会資本整備重点計画においては、災害時要援護者は災害弱者として記載

【本部決定】

なし

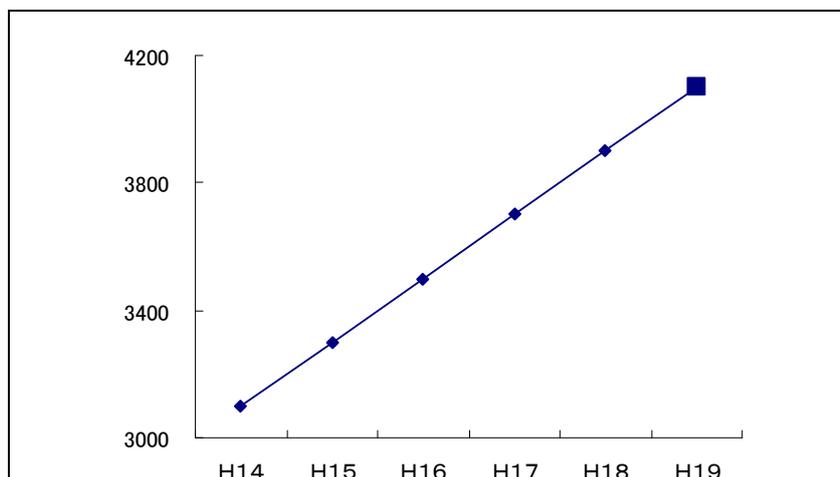
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

(年度)

H14	H15	H16	H17	H18	H19
約 3,100 施設	約 3,300 施設	約 3,500 施設	約 3,700 施設	約 3,900 施設	約 4,100 施設



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ① 砂防設備の整備 (◎)
土砂流出による災害から人命、財産等を守ることを通じ、国土の保全と国民が安全で安心できる社会づくりを進める
予算額：(直轄) 628億円(平成19年度)の内数
(補助) 604億円(平成19年度)の内数
 - ② 地すべり防止施設の整備 (◎)
人家、公共建物等に対する地すべり等による被害を防止・軽減することを通じ、国土の保全と国民が安全で安心できる社会づくりを進める。
予算額：(直轄) 58億円(平成19年度)の内数
(補助) 114億円(平成19年度)の内数
 - ③ 急傾斜地崩壊対策施設の整備 (◎)
急傾斜地の崩壊による災害から国民の生命を保護することを通じ、国土の保全と国民が安全で安心できる社会づくりを進める。
予算額：(補助) 313億円(平成19年度)の内数
- (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事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

特になし

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19年度の実績値は約4,100施設であり、指標は着実に進捗しており当面の目標を達成している。

(事務事業の実施状況)

- ・ 近年大きな災害を受けた地域における適切な対応、災害時要援護者対策等について砂防事業等を重点的に実施しているところであり、特に自力避難が困難な災害時要援護者が24時間入居している施設のうち、特に土砂災害の恐れの高い箇所について、重点的に実施している。
- ・ 水害対策や土砂災害対策、ハード対策とソフト対策を一体的に実施し、地方の自主性・裁量性をより高めつつ、豪雨災害等に対し流域一体となった総合的防災対策を推進するため、総合流域防災事業を推進している。
- ・ ハード・ソフト一体となって効率的に土砂災害対策を実施するため、平成18,19年度に補助事業採択要件を拡充するなど、避難所の保全対策を重点的に実施している。
- ・ 土砂災害から国民の生命及び身体を保護するため、平成13年に施行された土砂災害防止法に基づいて、土砂災害警戒区域等の指定を行うことで開発行為による新規の住宅地等の増大の抑制等を推進している。また、平成17年7月の当法の一部改正により、市町村に対する土砂災害ハザードマップの配布の義務付けや、土砂災害情報の伝達方法の市町村地域防災計画への規定を義務づけたほか、平成18年9月に土砂災害防止法に基づく土砂災害防止対策基本指針を変更し、市町村の警戒避難体制整備に対する都道府県の役割について述べるなど、警戒避難体制整備を強化し、土砂災害防止対策の効率的な推進を図っている。
- ・ 市町村の土砂災害に対する警戒避難体制の整備を支援するため、「土砂災害警戒避難ガイドライン検討会」により、「土砂災害警戒避難ガイドライン」を策定し、警戒避難体制の整備を図っている。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 業績指標は当面の目標を達成しており、A-3と評価した。
- ・ 平成19年は、梅雨前線に伴う豪雨や台風9号等により、全国で966件の土砂災害が発生するなど、引き続き土砂災害による被害を軽減するため、施設整備を進めていく必要がある。
- ・ 毎年全国各地で発生する土砂災害の現状と課題を踏まえ、平成20年3月に「土砂災害対策懇談会」において中長期的な展望に立った土砂災害対策に関して頂いた提言を政策に反映させ、土砂災害対策を進めていく。

平成20年度以降における新規の取組

- ・ 都市部の土砂災害危険箇所等、土砂災害のおそれのある区域内に人口が集積している箇所に対する施設整備を重点的に実施する。
- ・ 人的被害を回避・軽減するため、入院患者・高齢者・障害者等自力避難が困難な方が24時間入居・入院している施設、非常時のソフト対策の中核を担う市町村役場などの防災拠点、地域の拠点となる避難所など、人命を守る効果の高い箇所を優先し、重点的に対策を実施する。
- ・ 土砂災害に対する警戒避難体制を強化するため、土砂災害危険箇所が存在する市町村において土砂災害ハザードマップを作成・公表し、避難関連情報の提供を促進するとともに、防災訓練を実施する。
- ・ 土砂災害の恐れのある区域における開発行為の制限、建築物の構造規制等を行うことにより、無秩序な開発による新たな危険箇所の増加を抑制するため、土砂災害特別警戒区域の指定を促進する。

担当課等(担当課長名等)

担当課：河川局砂防部砂防計画課(課長 中野 泰雄)

指標 9

津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積

評価

B-1	目標値：約10万ha（平成19年度） 実績値：約11.5万ha（平成19年度） 初期値：約15万ha（平成14年度）
-----	--

(指標の定義)

各地区の海岸で発生すると想定される津波・高潮に対し、防護が不十分な海岸における背後地域の浸水想定面積

(目標設定の考え方・根拠)

長期的にゼロを目指すことを目標に、平成19年度までに達成可能な値として設定

(外部要因)

宅地開発等による防護対象面積の増加

(他の関係主体)

農林水産省、地方公共団体（事業主体）

(重要政策)

【施政方針】

・第166回国会 施政方針演説（平成19年1月26日）「国民生活の基盤となる安心・安全の確保と、美しい環境を守ることは、政府の大きな責務であります。大規模地震対策や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。迅速かつ正確に防災情報を提供し、お年寄りや障害者などの被害を最小限にするように努めます。」

【閣議決定】

- ・ 経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005（平成17年6月21日 閣議決定）
公共施設及び住宅等の耐震化等の大規模地震対策、治山治水対策をはじめとした防災対策投資等を推進するとともに、陸・海・空の公共交通の安全対策を総合的に推進する。（第3章2.）
- ・ 経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006（平成18年7月7日 閣議決定）大規模水害・大規模土砂対策、津波・高潮対策、豪雪対策をはじめとした防災対策を推進する。（第4章4.）
- ・ 経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日 閣議決定）大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪等への対策を推進する。（第4章5.）

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章及び第3章に記載あり」

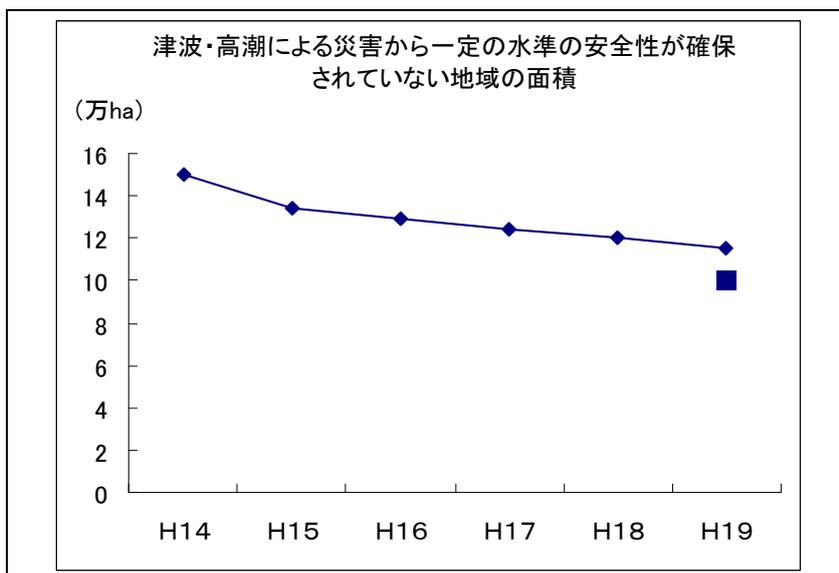
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)	
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
約15.0万ha	約13.4万ha	約12.9万ha	約12.4万ha	約12.0万ha	約11.5万ha	



事務事業の概要
 主な事務事業の概要

①海岸保全施設の新設整備等（◎）

津波、高潮、波浪その他海水または地盤の変動による被害から海岸を防護する等のために海岸保全施設の新設整備等を実施する。

1,135億円（平成19年度）の内数

（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事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

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19年度の実績値は防護されていない面積は約11.5万haであり、津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積を着実に減少させたが、平成19年度の目標値を達成できなかった。一方、気候変動に関する政府間パネル(IPCC)第4次評価報告書において海面水位の上昇や台風の激化等が懸念されている。また、我が国の沿岸においては大規模な地震の発生が高い確率で予想されている。さらに、平成16年12月のインドネシア・スマトラ島沖大規模地震、平成17年8月の米国のハリケーン・カトリーナも契機となって津波や高潮被害の恐れがある地域の安全確保が緊急な課題となっている。対策にあたっては、ハード・ソフト一体となった総合的な防災対策を進めていく必要がある。

（事務事業の実施状況）

未整備地区における海岸保全施設の新築整備、暫定施設の早期完成や老朽化施設の更新、水門等の機能の高度化等を行っている。

海岸事業実施箇所数 605箇所

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は平成19年度の目標値を達成できていないが、平成19年度には「海岸耐震対策緊急事業」を、また平成20年度は「海岸堤防等老朽化対策緊急事業」を創設するなどの取組を促進していることからB-1と評価した。
- ・海岸保全施設の効果的な整備とともに、情報伝達施設等の整備とあわせ、住民の自衛（避難）行動によるソフト対策を含めた総合的な防災対策を進める。
- ・以上を踏まえ、新たに平成24年度の目標値を約8万haと設定する。

平成20年度以降における新規の取組

- ・海岸堤防等老朽化対策緊急事業の創設（政策アセスメントを実施）
老朽化により海岸保全施設の機能が著しく低下し、甚大な被害が発生するおそれがある海岸において、海岸堤防・護岸等に係る老朽化調査、老朽化対策計画の策定、計画に基づく対策工事を一体的に推進する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：河川局海岸室（室長 野田 徹）
関係課：港湾局海岸・防災課（課長 栗田 悟）

指標 10
地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消（河川）

評価

A-1	目標値：約10,000ha（平成19年度） 実績値：約10,200ha（平成19年度） 初期値：約13,000ha（平成14年度）
-----	---

（指標の定義）
 ゼロメートル地帯等（注）において河川管理施設や海岸保全施設が大規模な地震に対する強度が不十分なため、浸水被害からの防護が不十分な地域の面積
 （注）地盤面が海水面より低い地域
 ここでは海水面の高さを朔望平均満潮位（大潮時の平均的な満潮位）と定義しており、一般的な標高を表す海拔0m以上の土地も“ゼロメートル地帯等”を含む。

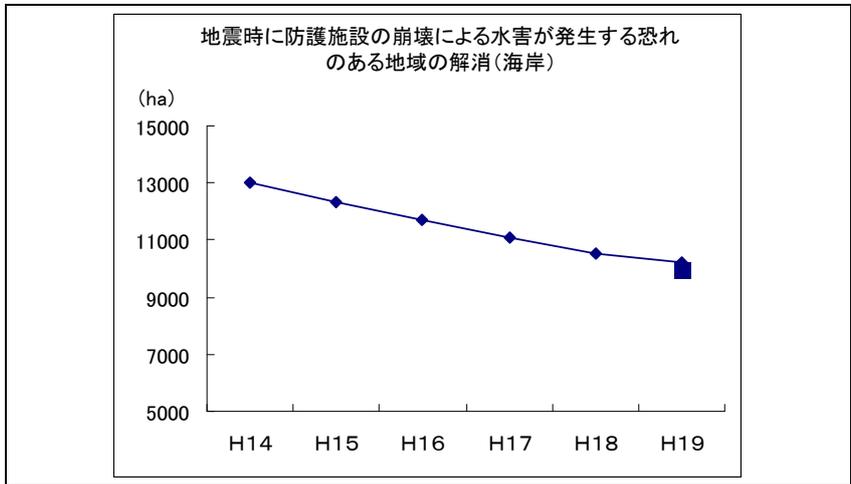
（目標設定の考え方・根拠）
 長期的にゼロを目指すことを目標に、平成19年度までに達成可能な値として設定

（外部要因）
 地元調整の状況等

（他の関係主体）
 農林水産省、地方公共団体（事業主体）

（重要政策）
【施政方針】
 ・第166回国会 施政方針演説（平成19年1月26日）「国民生活の基盤となる安心・安全の確保と、美しい環境を守ることは、政府の大きな責務であります。大規模地震対策や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。迅速かつ正確に防災情報を提供し、お年寄りや障害者などの被害を最小限にするように努めます。」
【閣議決定】
 ・経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005（平成17年6月21日 閣議決定）公共施設及び住宅等の耐震化等の大規模地震対策、治山治水対策をはじめとした防災対策投資等を推進するとともに、陸・海・空の公共交通の安全対策を総合的に推進する。（第3章2.）
 ・経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006（平成18年7月7日 閣議決定）大規模水害・大規模土砂対策、津波・高潮対策、豪雪対策をはじめとした防災対策を推進する。（第4章4.）
 ・経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日 閣議決定）大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪等への対策を推進する。（第4章5.）
【閣決（重点）】
 社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章及び第3章に記載あり」
【本部決定】
 なし
【政府・与党申合】
 なし

過去の実績値					(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19
約13,000ha	約12,300ha	約11,700ha	約11,100ha	約10,500ha	約10,200ha



事務事業の概要

主な事務事業の概要

①堤防等河川管理施設の耐震化（◎）

大規模な地震に対する強度が不十分な堤防等河川管理施設の耐震化を推進し、地震に対する安全度向上を図る。
予算額6,814億円（平成19年度）の内数

②海岸保全施設の耐震化（◎）

大規模な地震に対する強度が不十分な海岸保全施設の耐震化を推進し、地震に対する安全度向上を図る。
予算額1,135億円（平成19年度）の内数

（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事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

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19年度の実績値は約10,200haであり、平成19年度の目標値をほぼ達成した。一方、我が国の沿岸においては大規模な地震の発生が高い確率で予想されている。また、平成16年12月のインドネシア・スマトラ島沖大規模地震、平成17年8月の米国のハリケーン・カトリーナも契機となって津波や高潮被害の恐れがある地域の安全確保が緊急な課題となっている。対策にあたっては、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。

（事務事業の実施状況）

- 堤防の耐震化対策等、大規模な地震に対する強度が不十分な施設を耐震化する事業を推進している。

課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は平成19年度の目標値をほぼ達成しており、平成19年度には「海岸耐震対策緊急事業」を、また平成20年度は「海岸堤防等老朽化対策緊急事業」を創設し、取組を促進することからA-1と評価した。
- 堤防の耐震化対策等、大規模な地震に対する強度が不十分な施設を耐震化する事業を東海、東南海・南海地震等による被害が予想される地域等において推進していく。
- 以上を踏まえ、新たに平成24年度の目標値を設定する予定。

平成20年度以降における新規の取組

- 海岸堤防等老朽化対策緊急事業の創設（政策アセスメントを実施）
老朽化により海岸保全施設の機能が著しく低下し、甚大な被害が発生するおそれがある海岸において、海岸堤防・護岸等に係る老朽化調査、老朽化対策計画の策定、計画に基づく対策工事を一体的に推進する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：河川局治水課（課長 青山 俊行）
関係課：河川局海岸室（室長 野田 徹）
港湾局海岸・防災課（課長 栗田 悟）

指標 10
地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消（海岸）

評価

A-1	目標値：約10,000ha（平成19年度） 実績値：約10,200ha（平成19年度） 初期値：約13,000ha（平成14年度）
-----	---

（指標の定義）
 ゼロメートル地帯等（注）において河川管理施設や海岸保全施設が大規模な地震に対する強度が不十分なため、浸水被害からの防護が不十分な地域の面積
 （注）地盤面が海水面より低い地域
 ここでは海水面の高さを朔望平均満潮位（大潮時の平均的な満潮位）と定義しており、一般的な標高を表す海拔0m以上の土地も“ゼロメートル地帯等”を含む。

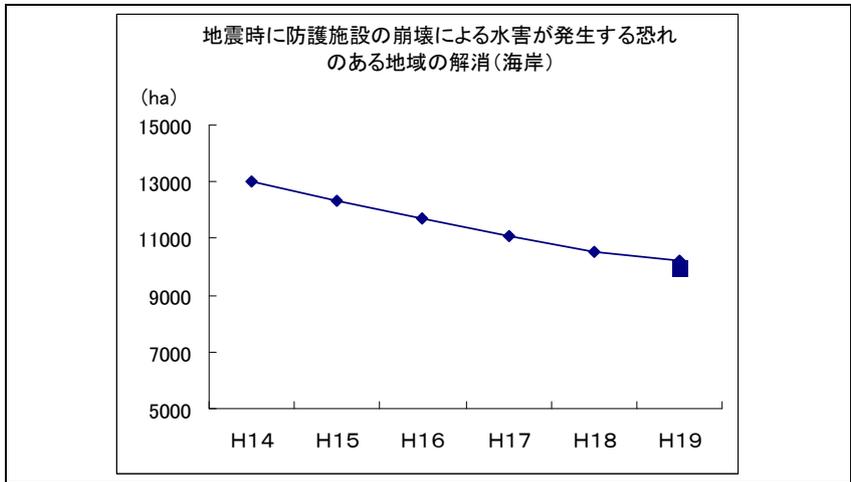
（目標設定の考え方・根拠）
 長期的にゼロを目指すことを目標に、平成19年度までに達成可能な値として設定

（外部要因）
 地元調整の状況等

（他の関係主体）
 農林水産省、地方公共団体（事業主体）

（重要政策）
【施政方針】
 ・第166回国会 施政方針演説（平成19年1月26日）「国民生活の基盤となる安心・安全の確保と、美しい環境を守ることは、政府の大きな責務であります。大規模地震対策や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。迅速かつ正確に防災情報を提供し、お年寄りや障害者などの被害を最小限にするように努めます。」
【閣議決定】
 ・経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005（平成17年6月21日 閣議決定）公共施設及び住宅等の耐震化等の大規模地震対策、治山治水対策をはじめとした防災対策投資等を推進するとともに、陸・海・空の公共交通の安全対策を総合的に推進する。（第3章2.）
 ・経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006（平成18年7月7日 閣議決定）大規模水害・大規模土砂対策、津波・高潮対策、豪雪対策をはじめとした防災対策を推進する。（第4章4.）
 ・経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日 閣議決定）大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪等への対策を推進する。（第4章5.）
【閣決（重点）】
 社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章及び第3章に記載あり」
【本部決定】
 なし
【政府・与党申合】
 なし

過去の実績値					(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19
約13,000ha	約12,300ha	約11,700ha	約11,100ha	約10,500ha	約10,200ha



事務事業の概要

主な事務事業の概要

①堤防等河川管理施設の耐震化（◎）

大規模な地震に対する強度が不十分な堤防等河川管理施設の耐震化を推進し、地震に対する安全度向上を図る。
予算額6,814億円（平成19年度）の内数

②海岸保全施設の耐震化（◎）

大規模な地震に対する強度が不十分な海岸保全施設の耐震化を推進し、地震に対する安全度向上を図る。
予算額1,135億円（平成19年度）の内数

（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事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

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19年度の実績値は約10,200haであり、平成19年度の目標値をほぼ達成した。一方、我が国の沿岸においては大規模な地震の発生が高い確率で予想されている。また、平成16年12月のインドネシア・スマトラ島沖大規模地震、平成17年8月の米国のハリケーン・カトリーナも契機となって津波や高潮被害の恐れがある地域の安全確保が緊急な課題となっている。対策にあたっては、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。

（事務事業の実施状況）

- 堤防の耐震化対策等、大規模な地震に対する強度が不十分な施設を耐震化する事業を推進している。

課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は平成19年度の目標値をほぼ達成しており、平成19年度には「海岸耐震対策緊急事業」を、また平成20年度は「海岸堤防等老朽化対策緊急事業」を創設し、取組を促進することからA-1と評価した。
- 堤防の耐震化対策等、大規模な地震に対する強度が不十分な施設を耐震化する事業を東海、東南海・南海地震等による被害が予想される地域等において推進していく。
- 以上を踏まえ、新たに平成24年度の目標値を設定する予定。

平成20年度以降における新規の取組

- 海岸堤防等老朽化対策緊急事業の創設（政策アセスメントを実施）
老朽化により海岸保全施設の機能が著しく低下し、甚大な被害が発生するおそれがある海岸において、海岸堤防・護岸等に係る老朽化調査、老朽化対策計画の策定、計画に基づく対策工事を一体的に推進する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：河川局海岸室（室長 野田 徹）
 港湾局海岸・防災課（課長 栗田 悟）
関係課：河川局治水課（課長 青山 俊行）

指標 1 1

多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率(①建築物、②住宅)

評価

①建築物 A-1	目標値：約 2 割（平成 19 年度） 実績値： 22%（平成 18 年度） 初期値： 16%（平成 14 年度）
②住宅 A-1	目標値：約 65%（平成 19 年度） 実績値：約 63%（平成 15 年度） 初期値： 51%（平成 10 年度）

(指標の定義)

- ①新耐震基準以前に建築された特定建築物のうち、耐震診断の結果、改修が不要と判断されたもの、耐震改修を実施したものと及び建替・除去を行ったものの割合。
- ・「新耐震基準」とは、「昭和 56 年 6 月 1 日施行の建築基準法施行令改正に係る建築物の耐震基準」をいう。
 - ・「特定建築物」とは、「建築物の耐震改修の促進に関する法律（平成 7 年法律第 123 号）第 2 条に規定されている、現行の耐震基準を満たしていない多数の者が利用する一定の用途・規模の建築物」をいう。
- ②住宅総数のうち、耐震性を有するもの（新耐震基準以降に建築されたもの、耐震診断の結果、改修が不要と判定されたもの、耐震改修を実施したものと及び建替・除去を行なったもの）の割合。
- ・「新耐震基準」とは、「昭和 56 年 6 月 1 日施行の建築基準法施行令改正に係る建築物の耐震基準」をいう。

(目標設定の考え方・根拠)

- ①直近数年間の新耐震基準以前の特定建築物の耐震化の状況を踏まえ、平成 19 年度目標を設定した。
- ②住宅・土地統計調査のデータをベースに、耐震診断・改修に対する補助制度の活用状況を踏まえ、目標を設定した。

(外部要因)

目的達成には、建築物の耐震改修・古い建築物の建替えのペースが維持される必要があるが、それらは経済状況等に影響される。

(他の関係主体)

該当なし

(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15年10月10日）「第 2 章に記載あり」

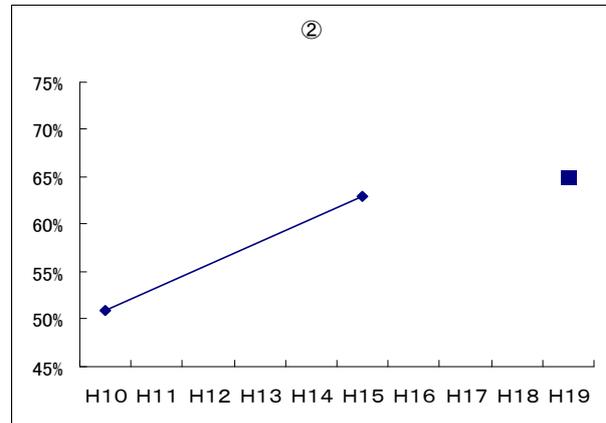
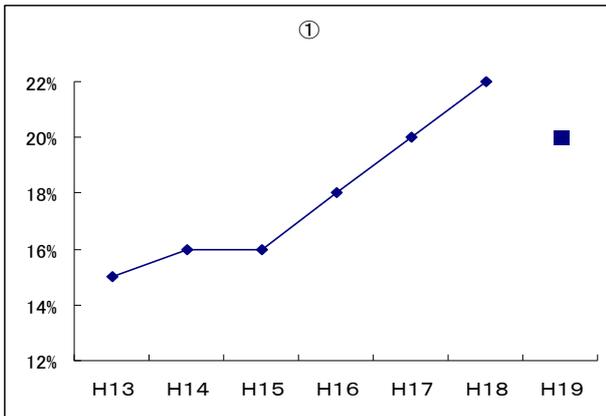
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値										(年度)
	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
①				15%	16%	16%	18%	20%	22%	
②	51%					63%				



事務事業の概要
主な事務事業の概要

主な施策の概要

- 建築物の耐震化の促進
 - ・ 特定建築物の耐震化の促進するため、支援対象となる建築物の要件を緩和するとともに、改修費用を限度とした建替えを支援対象に追加する。
 予算額 136.5 億円 (H19 年度)
 - ・ 事業者が、事業の用に供する特定建築物について耐震改修促進法の認定計画に基づく耐震改修工事を行った場合で、当該特定建築物につき耐震改修に係る所管行政庁の指示を受けていないものを対象として、耐震改修工事費の 10% の特別償却ができる措置を 2 年延長する。
 - ・ 耐震化の促進のための会議等を開催する。
 - ・ 耐震診断・改修支援制度の普及のための説明会を開催する。
- 住宅の耐震化の促進 (◎)
 - ・ 避難路沿道等分譲マンションの耐震改修について、住宅・建築物耐震改修等事業による支援の拡充を図り、地震時における避難路・避難地の機能確保のための耐震改修を促進する。
 予算額：136.5 億円 (H19 年度)
 - ・ 地方公共団体が主体となり、公営住宅の建設や面的な居住環境整備など地域における住宅政策を自主性と創意工夫を活かしながら総合的かつ計画的に推進する地域住宅交付金を活用することにより、住宅の耐震化等を促進する。
 予算額：地域住宅交付金 1870 億円の内数 (H19 年度国費)
 - ・ 一定区域内において住宅の耐震改修を行なった場合、耐震改修に要した費用の 10% 相当額 (20 万円を限度) を所得税額から控除するとともに、固定資産税を一定期間 1/2 に減額する措置を拡充する。
 - ・ 耐震化の促進のための会議等を開催する。
 - ・ 耐震診断・改修支援制度の普及のための説明会を開催する。
- 耐震改修促進法の的確な運用 (◎)

地方公共団体に対し耐震改修促進計画の策定による計画的な取組を要請するなど、耐震改修促進法の的確な運用を図り、住宅の耐震改修を促進する。
- 防災拠点となる官庁施設の整備の推進 (◎)

災害応急対策活動に必要な国の官庁施設について、大規模地震発生時に、官庁施設がその機能を十分に発揮できるよう整備を推進する。

(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事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

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)

建築物の耐震化については、実績値で平成 17 年度に目標を達成している。住宅の耐震化については、住宅・土地統計調査 (5 年ごとの集計) から状況の把握を行っているが、平成 15 年度からのトレンドと耐震改修の実施状況から勘案すると既に目標を達成していると想定される。一方、平成 19 年に能登半島地震、中越沖地震が発生し、また、東南海・南海地震等の大規模地震の危険性が指摘されているなど、いつどこで地震が発生してもおかしくない状況にあり、今後更なる施策を進めていく必要がある。

(事務事業の実施状況)

①建築物の耐震化

- ・ 特定建築物の耐震化の促進するため、支援対象となる建築物の要件を緩和するとともに、改修費用を限度とした建替えを支援対象に追加した。
- ・ 事業者が、事業の用に供する特定建築物について耐震改修促進法の認定計画に基づく耐震改修工事を行った場合、当該特定建築物につき耐震改修に係る所管行政庁の指示を受けていないものを対象として、耐震改修工事費の10%の特別償却ができる措置を2年延長した。

②住宅の耐震化

- ・ 避難路沿道等分譲マンションの耐震改修について、住宅・建築物耐震改修等事業による支援の拡充を図り、地震時における避難路・避難地の機能確保のための耐震改修を促進した。
- ・ 地方公共団体が主体となり、公営住宅の建設や面的な居住環境整備など地域における住宅政策を自主性と創意工夫を活かしながら総合的かつ計画的に推進する地域住宅交付金を活用することにより、住宅の耐震化等を促進した。
- ・ 一定区域内において住宅の耐震改修を行なった場合、耐震改修に要した費用の10%相当額（20万円を限度）を所得税額から控除するとともに、固定資産税を一定期間1/2に減額する措置を拡充した。

①②共通

- ・ 耐震化の促進のための会議等を開催した。
- ・ 耐震診断・改修支援制度の普及のための説明会を開催した。
- ・ 地方公共団体に対し耐震改修促進計画の策定による計画的な取組を要請するなど、耐震改修促進法の的確な運用を図り、住宅の耐震改修を促進した。

○防災拠点となる官庁施設の整備の推進

- ・ 平成19年度予算において、災害応急活動に必要な官庁施設の耐震化を推進するとともに、補正予算においても特に緊急を要する官庁施設の耐震対策として、予算を計上し事業の円滑な執行を図った。

課題の特定と今後の取組の方向性

建築物の耐震化については、平成17年度に目標を達成し、更に、全都道府県で耐震改修促進計画を策定し、市区町村においても平成19年度末までに概ね50%の市区町村で策定するなど、地方公共団体の計画的取組みが促進されたと判断できるため、A-1とした。

住宅の耐震化については、住宅・土地統計調査（5年ごとの集計）から状況の把握を行っているが、平成15年度からのトレンドと耐震改修の実施状況から勘案すると既に目標を達成していると想定され、更に、全都道府県で耐震改修促進計画を策定し、市区町村においても平成19年度末までに概ね50%の市区町村で策定するなど、地方公共団体の計画的取組みが促進されたと判断できるため、A-1とした。

住宅・建築物耐震改修等事業による補助を受けるためには、地方公共団体による補助制度の整備が不可欠であるため、地方公共団体に対し引続き補助制度の整備を要請していく。

防災活動拠点となる、学校、病院、庁舎など公共建築物における耐震化を引き続き推進するとともに、所有者等の意識を啓発すべく耐震診断・耐震改修の必要性や支援制度について普及広報を図っていく。

平成20年度以降における新規の取組

- ・ 避難所等となる公民館、集会所等に係る耐震改修費用に対する補助率を引き上げる。
- ・ 住宅の耐震改修を全国で強力に促進するため、収入部位40%以下の世帯の住宅の耐震改修について、既成市街地内等に限定されていた地域要件・建物要件を撤廃するとともに、補助率を引き上げる。
- ・ 死亡時一括償還型融資を活用する場合に必要な不動産鑑定費用等を支援補助対象に追加する。
- ・ 地震時に緊急輸送道路を閉塞するおそれのある沿道の住宅の耐震改修費用に対する補助率を引き上げる。

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局建築指導課（課長 水流 潤太郎）

大臣官房官庁営繕部計画課（課長 澤木 英二）

関係課：住宅局市街地建築課市街地住宅整備室（室長 伊藤 明子）

住宅局住宅総合整備課（課長 井上 俊之）

大臣官房官庁営繕部整備課（課長 田中 晃）

大臣官房官庁営繕部設備・環境課（課長 土居 隆彦）

指標 1 2

地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地（約 8,000ha）のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合

評 価

A - 1	目標値： 約3割（平成19年度） 実績値： 28.8%（平成17年度） 初期値： 0%（平成14年度）
-------	---

（指標の定義）

密集市街地のうち、延焼危険性が特に高く地震時等において大規模な火災の可能性があり、そのままでは今後 10 年以内に最低限の安全性を確保すること（※）が見込めないことから重点的な改善が必要な密集市街地（全国約 8,000ha）の中で、最低限の安全性が確保される市街地の割合。

（※）地震時等において同時多発火災が発生したとしても、際限なく延焼することがなく、大規模な火災による物的被害を大幅に低減させ、避難困難者がほとんど生じないことをいい、市街地の燃えにくさを表す指標である不燃領域率で 40%以上を確保すること等をいう。不燃領域率とは、市街地面積に占める耐火建築物等の敷地及び幅員 6m 以上の道路等の公共施設面積の割合。

（目標設定の考え方・根拠）

都市計画基礎調査等をベースに地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地を抽出し、各種事業の事業進捗率等のデータを踏まえ、目標を設定した。

（外部要因）

該当なし

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体）

（重要政策）**【施政方針】**

- ・ 第 162 回国会 施政方針演説（平成 17 年 1 月 21 日）「大規模地震対策や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。」
- ・ 第 166 回国会 施政方針演説（平成 19 年 1 月 26 日）「災害に強い国づくりを一層進めてまいります。」

【閣議決定】

- ・ 経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005（平成 17 年 6 月 21 日 閣議決定）公共施設及び住宅等の耐震化等の大規模地震対策、治山治水対策をはじめとした防災対策投資等を推進する。（第 3 章 2.）
- ・ 経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2006（平成 18 年 7 月 7 日 閣議決定）大規模地震対策の一環として、地域の防災拠点となる学校をはじめとする公共施設や住宅等の耐震化、密集市街地の整備等を進める。（第 4 章 4.）
- ・ 住生活基本計画（平成 18 年 9 月 19 日 閣議決定）大規模な火災や自然災害に対する住宅市街地の安全性を高めるため、宅地耐震化対策、浸水対策、土砂災害対策、津波・高潮対策等を推進するとともに、道路等の基盤施設整備と建築に係る規制の緩和を一体的に推進すること等により密集住宅市街地の整備を推進する。（第 2 章）
- ・ 経済財政改革の基本方針 2007（平成 19 年 6 月 19 日 閣議決定）大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪等への対策を推進する。（第 4 章 5.）

【閣決（重点）】

なし

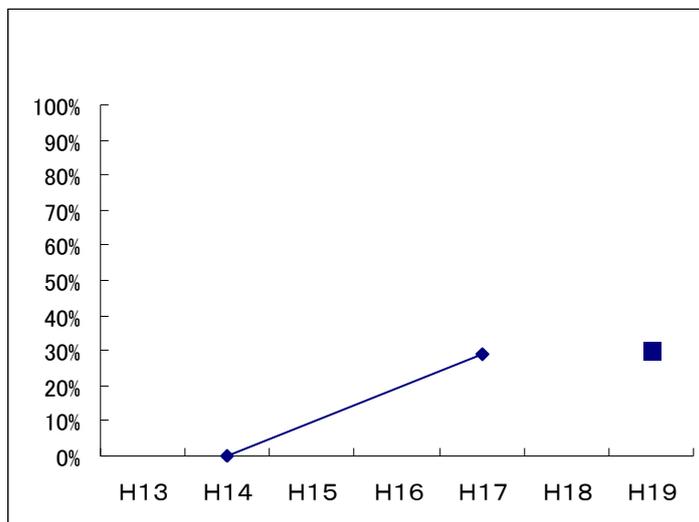
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値	（年度）				
（%）	H 1 4	H 1 5	H 1 6	H 1 7	H 1 8
	0%	—	—	28.8%	—



事務事業の概要
主な事務事業の概要

- 密集市街地の緊急整備の促進のため、各種制度の充実等を行う。(◎)
- ・住宅市街地総合整備事業により老朽住宅の除却・建替、地区施設等の整備を図る。
(予算額：377億円(平成19年度国費))
- ・住宅地区改良事業等により不良住宅の買収・除却、改良住宅の建設、地区施設等の整備を図る。
(予算額：地域住宅交付金1,870億円の内数(平成19年度国費))
- ・都市再生機構に対する都市・居住環境整備推進出資金(密集市街地整備促進型)、都市・居住環境整備推進出資金(防災環境軸整備型)を活用する。
(密集市街地整備促進型 予算額：30億円(平成19年度))
(防災環境軸整備型 予算額：25億円(平成19年度))
- ・住宅金融支援機構の都市居住再生融資制度により、住宅市街地総合整備事業の整備計画区域内等における共同建替事業に対する融資を行う。
- ・都市防災総合推進事業により、地区公共施設の整備、建築物の不燃化等を図る。
(予算額：18億円(平成19年度国費))

(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事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

測定・評価結果
目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

特に大火の可能性の高い危険な密集市街地の最低限の安全性の確保については、H17年度末までに約3割進捗しており、H19年度実績は現在集計中ながら、目標については概ね達成される見込み。

(事務事業の実施状況)

- 密集市街地の緊急整備の促進のため、以下の制度改正等を行った。
 - ・住宅市街地総合整備事業について、防災街区整備事業等の手法により道路等の公共施設用地に転換されることとなる土地(公共施設用地転換地)の取得についても補助可能とした。
 - ・都市防災総合推進事業において、「密集市街地緊急リノベーション事業」を創設し、重点密集市街地において、複数の事業手法を組み合わせた整備計画の作成・コーディネートを実施した。
 - ・「密集市街地におけるまちづくり規制合理化支援事業」を創設し、建築規制の合理化等を通じた自律的な建替を促進して密集市街地の整備を進めるため、地権者組織等による地区計画等の都市計画提案のための素案作成を支援した。
 - ・平成19年9月、以下を内容とする「改正密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律」を施行した。
 - 道路等と一体的に整備する受け皿住宅等の敷地に容積を移転できる地区計画制度の創設
 - 老朽住宅居住者の受け皿を、地方公共団体の要請により都市再生機構が整備
 - 用地買収方式による第二種市街地再開発事業の面積用件を緩和
 - 権利変換方式による防災街区整備事業の地区用件を緩和
 - ・一定の要件を満たす認定建替制度について、税制上の特例措置を講じた。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標の進捗から、施策は一定の成果をあげていると判断できる。しかし、密集市街地の改善のためには、法制度や事業制度の活用による更なる整備が必要であり、平成 20 年度には補助対象の拡充等を行っていくことから、A-1 と評価した。
- ・なお、当指標は平成 19 年度が目標年度であるが、重点密集市街地の整備改善については、都市再生プロジェクト第 3 次決定（平成 13 年 12 月都市再生本部決定）において、平成 23 年度末までに最低限の安全性を確保することとされており、同第 12 次決定（平成 19 年 1 月）においても取り組みを加速化する旨再度プロジェクト決定される等、重要な課題である。このため、今後も取り組みをよりスピードアップしていく必要があることから、引き続き、道路等の基盤整備を推進しつつ、老朽化した建築物の建替えの促進を図ることにより、危険な密集市街地のリノベーションを戦略的に推進することとし、平成 23 年度までに概ね 10 割の目標値を新たに設定し、指標を継続する。

平成 20 年度以降における新規の取組

- 住宅市街地総合整備事業について、密集市街地整備の一層の促進のため、NPO 等が実施する普及啓発活動等について、整備計画承認前において補助対象とするとともに、老朽建築物の建替え事業の補助に関わる手続きを簡素化する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局まちづくり推進課都市防災対策室（室長 瀧上 善弘）
 住宅局市街地建築課市街地住宅整備室（室長 伊藤 明子）
 住宅局住宅総合整備課住環境整備室（室長 小田 広昭）

関係課：都市・地域整備局都市計画課（課長 由木 文彦）
 都市・地域整備局市街地整備課（課長 松田 秀夫）
 都市・地域整備局街路課（課長 松谷 春敏）
 都市・地域整備局公園緑地課（課長 小林 昭）
 都市・地域整備局まちづくり推進課（課長 菱田 一）
 住宅局総務課民間事業支援調整室（室長 海堀 安喜）
 住宅局市街地建築課（課長 橋本 公博）

指標 13
一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合

評価

A-1	目標値：約25%（平成19年度） 実績値：約20%（平成18年度）※平成19年度は計測中 初期値：約9%（平成14年度）
-----	--

（指標の定義）
 人口20万人以上の大都市（東京特別区、政令指定都市、中核市、特例市）における、災害応急対策施設のうち「備蓄倉庫」「耐震性貯水槽」「放送施設」が整備され、地域の避難・防災の拠点となる面積10ha以上のオープンスペース（注）が確保された都市の割合（なお、東京特別区及び政令指定都市においては、区を1都市と扱う。）
 （注）誰もが簡単にアクセスできて、持続性が担保される公的空間。

（目標設定の考え方・根拠）
 都市の防災機能の飛躍的向上を図るため、長期的には100%を目指しており、現況値との勘案により平成19年度の目標値約25%を設定している。

（外部要因）
 該当なし

（他の関係主体）
 地方公共団体（事業主体）

（重要政策）
【施政方針】
 ・ 第162回国会 施政方針演説（平成17年1月27日）「国内の被災地が迅速に復旧事業に取り組めるよう、激甚災害指定を行い、補正予算を編成しました。一日も早く被災者の方々が安心して生活できるよう、復旧と復興に全力を尽くすとともに、阪神・淡路大震災の発生から10年目の本年、災害に強い国づくりを一層進めてまいります。」
 ・ 第166回国会 施政方針演説（平成19年1月26日）「大規模地震対策や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。迅速かつ正確に防災情報を提供し、お年寄りや障害者などの被害を最小限にするよう努めます。」

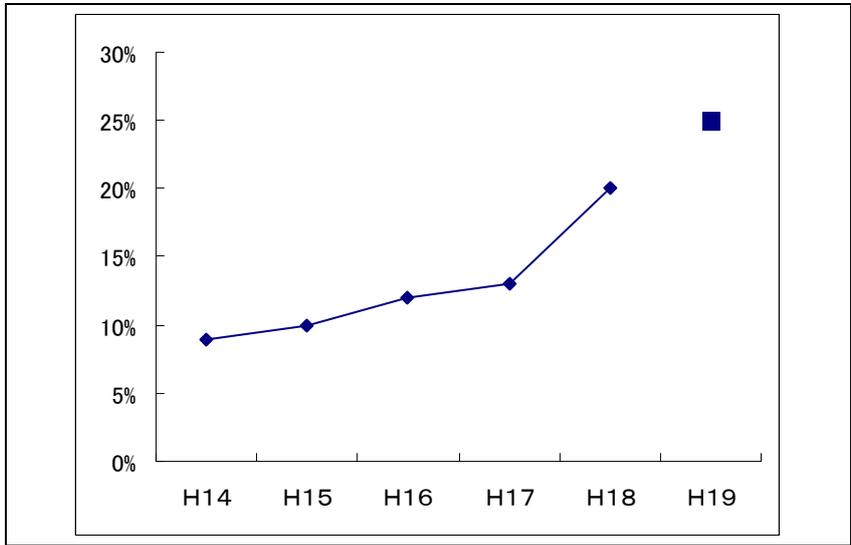
【閣議決定】
 ・ 経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日閣議決定）「大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪等への対策を推進する。その際、学校の耐震化等防災拠点の機能強化の推進、ハザードマップの普及促進等ハード・ソフトの連携を図る。また、消防等地域の災害応急対応力の充実に努める。」

【閣決（重点）】
 ・ 社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章に記載あり」

【本部決定】
 なし

【政府・与党申合】
 なし

過去の実績値					(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19
約9%	約10%	約12%	約13%	約20%	計測中



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○防災公園の整備（◎）
広域避難地等となる防災公園の整備により、都市の防災機能の向上を図り、安全でゆとりある生活を確保する。
予算額：都市公園事業費補助のうち防災公園の整備に係る部分
約 271 億円の内数（平成 19 年度国費）
（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事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

○防災公園となる国営公園の整備
広域避難地等となる国営公園の整備により、都市の防災機能の向上を図り、安全でゆとりある生活を確保する。

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 19 年度の実績値は集計中であるが、当該年度における整備見込み及び過去の実績を勘案すると、順調に推移し、目標を達成することが見込まれる。

（事務事業の実施状況）

都市における防災機能を強化し、安全でゆとりある生活を確保するため、平成 19 年度は東京都の旧岩崎邸庭園等約 200 箇所において、帰宅困難者対策のための既存公園の防災機能強化や、市街地内の広域避難地等の整備を行った。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・帰宅困難者対策のための防災公園事業を拡充したことなどにより、業績指標は平成 19 年度も順調に推移すると推測されるが、備蓄倉庫、放送施設の整備推進等、今後更なる施策の推進が必要であることから、平成 20 年度より新たに事業の拡充を行うこととし、A-1 と評価した。
- ・都市における防災機能を強化し、安全でゆとりある生活を確保するため、引き続き、市街地において災害時に広域的な避難の用に供する広域避難地等の整備を推進するとともに、災害時に地域防災拠点となる都市公園、密集市街地の延焼防止機能を有する都市公園等の整備を推進する。
- ・目標年度は平成 24 年度までに延長し、防災公園等の整備予定及びこれまでの実績を踏まえ、目標値を約 35% と設定する。

平成 20 年度以降における新規の取組

- 防災公園の対象都市要件を拡充し、地域防災拠点となる都市公園の整備を推進。
- 市町村の策定する「地震に強い都市づくり推進 5 箇年計画」に位置づけられる防災公園の整備を重点的に支援するとともに、避難所・防災拠点として機能する公園施設の耐震診断を補助対象に追加。

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市地域整備局公園緑地課（課長 小林 昭）

指標 1 4
災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合

評価

A-2	目標値：76%（平成19年度） 実績値：86%（平成19年度） 初期値：66%（平成14年度）
-----	---

（指標の定義）
 地域の生活の中心都市^{（注1）}のうち、隣接する地域の生活の中心都市への道路の防災・震災対策が完了している^{（注2）}ルートを少なくとも一つは確保している都市の割合。

（注1）陸路で連絡する隣接二次生活圏の存在しない圏域を除く二次生活圏（北海道については地方生活圏）の中心都市をさす。ただし、二次生活圏が設定されていない首都圏・近畿圏・中部圏については、都府県庁所在地を用い、同一の二次生活圏に複数の中心都市が存在する場合は人口の多い都市を対象にしている。【合計約300都市】
 二次生活圏とは、高度な買い物ができる商店街や専門医を持つ病院、高等学校等の広域利用施設に準じた施設に、概ねバスで1時間程度で行ける範囲の圏域（半径6～10km程度）
 地方生活圏とは、総合病院、各種学校、中央市場等の広域利用施設に、概ね1～1.5時間程度で行ける範囲の圏域（半径20～30km程度）

（注2）橋脚の耐震補強及び5年確率で通行規制が発生する可能性のある事前通行規制区間の防災対策が完了していること。

（目標設定の考え方・根拠）
 長期的に概成を目指すこととして平成19年度の目標を設定

（外部要因）

- ・事前通行規制区間が新たに追加される場合、もしくは通行規制基準が見直された場合
- ・地元調整の状況等

（他の関係主体）

- ・地方公共団体等

（重要政策）

【施政方針】
 施策方針演説 第166回 H19.1.26

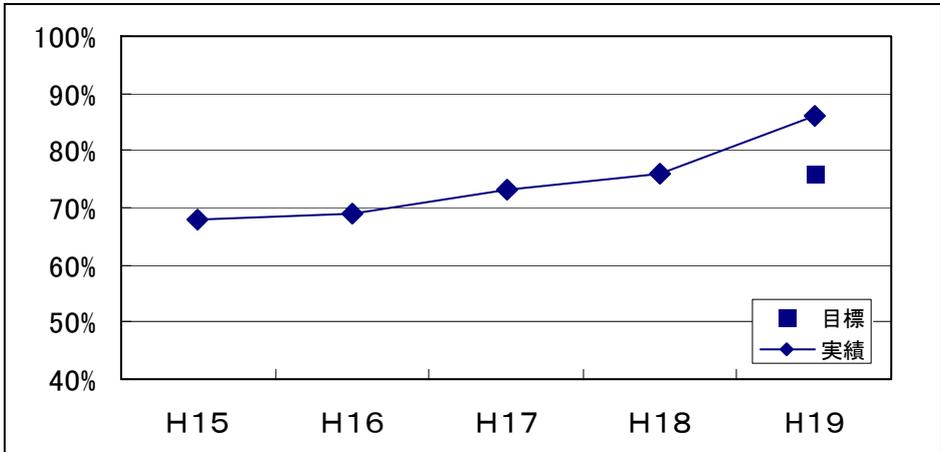
【閣議決定】
 なし

【閣決（重点）】
 社会資本整備重点計画 H15.10.10「社会資本整備重点計画第2章に記載」

【本部決定】
 なし

【政府、与党申し合わせ】
 なし

過去の実績値					（年度）
H15	H16	H17	H18	H19	
68%	69%	73%	76%	86%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○道路の防災・震災対策の推進 (◎)
 災害に対して安全で信頼性の高い道路網を確保するため、地域の日常活動や災害時の緊急活動等を支える道路について、斜面对策や橋梁耐震補強などの防災・震災対策を重点的に進める。

予算額：地震・火災による被害の軽減
・事業費 4,642 億円の内数（平成 19 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重点事業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 14 年度実績値 66%に対し平成 19 年度の実績値は 86%となり、平成 19 年度の目標 76%を上回る結果となった。
- ・救援ルートを確保するため、緊急輸送道路等の橋梁の耐震補強や斜面对策等の防災対策を推進しているところであり、防災対策・震災対策が完了した救援ルートが確保されている都市数は着実に増加（平成 19 年度は 30 都市増加）している。
- ・特に、緊急輸送道路の橋梁耐震補強の実施率は、平成 19 年度末時点で直轄国道は概ね 100%、都道府県管理道路は 73%（うち優先確保ルート^{（注 3）}は 99%）、直轄国道と都道府県管理道路を合わせた全体では 83%（うち優先確保ルートは 99%）まで進捗した。しかしながら、斜面对策等の防災対策の進捗率は全体で 4 割弱の状況である。
（注 3）緊急輸送道路のうち、主要な防災拠点と市街地を結ぶなど、特に重要な区間をさす。

（事務事業の実施状況）

- ・緊急輸送道路の橋梁耐震補強については、平成 17 年度に国と都道府県及び高速道路会社が連携して「緊急輸送道路の橋梁耐震補強 3 箇年プログラム」（平成 17～19 年度）、「新幹線、高速道路をまたぐ橋梁の耐震補強 3 箇年プログラム」（平成 17～19 年度）を策定し、平成 19 年度も引き続き橋梁の耐震補強を重点的に実施した。
- ・斜面对策等の防災対策についても重点的に推進したが、対策の必要な箇所を多く抱える都道府県管理道路の進捗率が低い状況にある。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は、緊急輸送道路の橋梁耐震補強の推進により、平成 19 年度の目標を 1 年前倒しで達成したことから、A-2 と評価した。
- ・橋梁耐震補強の促進により業績指標が向上したことから、今後とも橋梁耐震補強を着実に進めるとともに、斜面对策等の防災対策については、依然として多くの未対策箇所が残っており、効果的な対策の推進を図る。なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

平成 20 年度以降における新規の取組

なし

なお、「平成 20 年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

担当課等（担当課長名等）

担当部局：道路局 道路防災対策室（室長 渡邊 和重）
関係部局：都市・地域整備局 街路課（課長 松谷 春敏）
道路局 国道・防災課（課長 下保 修）
道路局 地方道・環境課（課長 徳山 日出男）
道路局 有料道路課（課長 廣瀬 輝）

指標 15
港湾による緊急物資供給可能人口

評価

B-1	目標値：約 2,600 万人（平成 19 年度） 実績値：約 2,080 万人（平成 19 年度） 初期値：約 1,900 万人（平成 14 年度）
-----	--

（指標の定義）
 大規模地震の切迫性の高い観測強化地域（注 1）、特定観測地域内（注 2）の港湾において、耐震強化岸壁等の整備により緊急物資等の供給が可能な人口。
 （注 1）地震予知連絡会が選定。異常が発見された場合に、さらに観測を強化して異常を確かめる必要のある地域を指す。具体的には南関東、東海の 2 地域。
 （注 2）地震予知連絡会が選定。要件は、①過去に大地震があつて、最近大地震が起きていない、②活構造地域、③最近地殻活動が活発、④社会的に重要な地域であること。具体的には宮城県東部・福島県東部、名古屋・京都・大阪・神戸地区等。

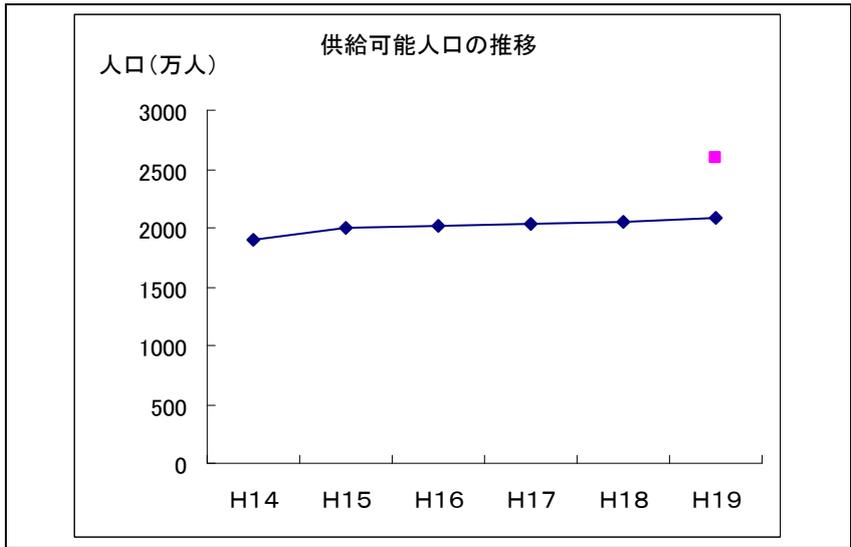
（目標設定の考え方・根拠）
 緊急物資供給可能総人口について、長期的に約 3,600 万人を目指すことを目標に、平成 19 年度までに実施可能な整備により見込まれる緊急物資供給可能人口を設定。

（外部要因）
 該当無し

（他の関係主体）
 地方公共団体（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 15 年 10 月 10 日）「第 2 章及び第 3 章に記載あり」
【本部決定】
 なし
【政府・与党申合】
 なし

過去の実績値					（年度）
H14	H15	H16	H17	H18	H19
約 1,900 万人	約 2,000 万人	約 2,020 万人	約 2,040 万人	約 2,050 万人	約 2,080 万人



事務事業の概要

主な事務事業の概要

耐震強化岸壁を備えた港湾を整備することにより、海上からの緊急物資輸送の確保を図る。(◎)
 ・人口や産業が集中する臨海部において、大規模地震発生時における避難者や緊急物資等の輸送を確保するため、耐震強化岸壁を整備するとともに、緊急輸送ルートに接続する臨港道路の耐震補強、オープンスペース

<p>の確保等、臨海部防災拠点機能を強化する。 予算額 78億円(平成19年度)</p>
<p>関連する事務事業の概要</p>
<p>該当なし</p>

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

<p>(指標の動向) 平成19年度の実績値は2,080万人と目標値の2,600万人よりかなり少なくなった。主な要因としては、公共事業費全体が減少傾向にある中、当該事業費も平成14年度から16年度までほぼ同額で推移し、その後は重点投資をしたが、岸壁の整備期間を考慮すると指標に現れるのが2、3年後からとなるため、目標年度の平成19年度には達成することができなかった。</p> <p>(事務事業の実施状況) 17年度には、耐震強化岸壁の整備を緊急的に進めるため、18年度から22年度までの5年間の耐震強化岸壁緊急整備プログラムを策定し、計画的な整備の推進を図っている。 また、耐震強化岸壁の整備にあたっては、従来の、発災直後においても緊急物資等を搬入できる耐震強化岸壁(特定)に加え、今後は、速やかな応急復旧により被災後から7日間程度で緊急物資等の搬入が可能となる耐震強化岸壁(標準)を導入することとし、トータルの整備費用を縮減する方針を定めた。ただし、標準型による実際の整備については、平成20年度以降となり、同年度以降にその効果が発揮されることとなる。</p>

課題の特定と今後の取組の方向性

<p>目標年度である平成19年度の業績指標は、目標値に達していないが、耐震強化岸壁緊急整備プログラムが策定された平成17年度以降、事業費を年々増加させており、現在整備中の多くの耐震強化岸壁の供用開始が見込めるとともに、今後は、標準型による整備を積極的に取り入れるなど、同プログラムに基づき、さらなる効率的・効果的な整備を推進することから、B-1とした。なお、目標値については、次期社会資本整備重点計画において、人口増減や、市町村合併による区域の変更を反映させるとともに、目標値の対象区域に近年新たに位置付けられた東南海、南海地震、日本海溝千島海溝防災対策推進地域を追加し、平成19年度における目標達成状況等を踏まえた上で、新たに設定する予定である。</p>
--

平成20年度以降における新規の取組

<p>なし</p>

担当課等(担当課長名等)

<p>担当課：港湾局海岸・防災課(課長 栗田 悟) 関係課：港湾局計画課(課長 難波 喬司)</p>

指標 16
道路交通における死傷事故率

評価

A-2	目標値：約1割削減（108件/億台キロ）（平成19年） 実績値：109件/億台キロ（暫定値）（平成19年） 初期値：118件/億台キロ（平成14年）
-----	--

（指標の定義）
自動車走行台キロ当たりの死傷事故件数（1件/億台キロとは、例えば1万台の自動車が1万キロ走行した場合、平均1件の死傷事故が発生することを意味する。）

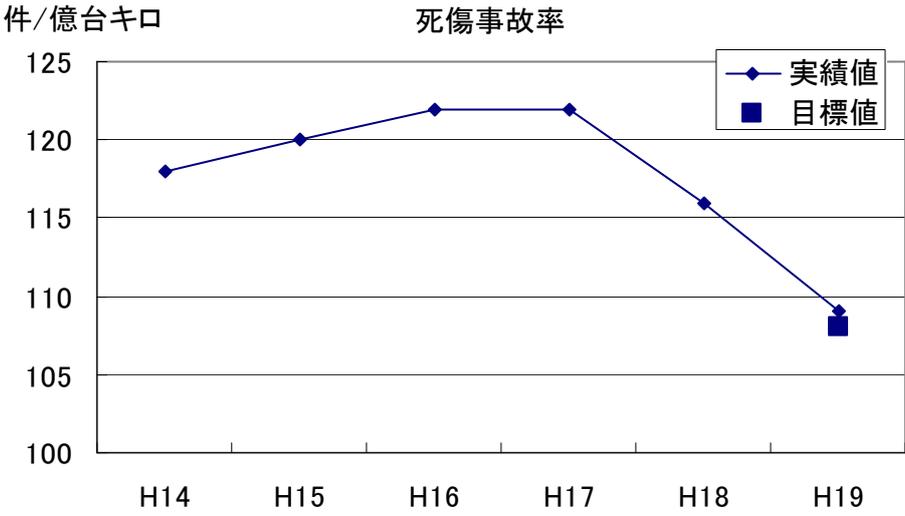
（目標設定の考え方・根拠）
何も対策をしない場合、交通量に比例して死傷事故が増加すると仮定する。その場合の平成19年の死傷事故件数の推計値から、過去の実績を基に算出した各種の交通安全対策の事故抑止効果分を差し引き、対策を実施した場合の平成19年の死傷事故件数を算出する。この件数を平成19年の推計交通量で除し、平成19年の死傷事故率として設定。

（外部要因）
交通安全思想の普及状況

（他の関係主体）
警察（指導取締り）、公安委員会（交通規制）

（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15年10月10日）「社会資本整備重点計画第2章、第3章に記載あり」
【本部決定】
第8次交通安全基本計画（平成18年3月14日）
【政府、与党申し合わせ】
なし

過去の実績値					(年)	
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
118	120	122	122	116	109 (暫定値)	



事務事業の概要
主な事務事業の概要

安全な道路交通環境の実現を目指し、幹線道路ネットワークの体系的な整備を進めるとともに、幹線道路における事故危険箇所を含めた事故の発生割合の高い区間での集中的対策の実施、歩行者等の事故多発地区における歩行者・自転車安全対策の重点実施（あんしん歩行エリアの整備）等、交通安全施設等の整備を推進する。(◎)
 予算額：交通安全の確保

事業費 6,096 億円の内数（平成 19 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重点事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

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 14 年実績値 118 件/億台キロに対し、平成 19 年の死傷事故率の実績値（暫定値）は 109 件/億台キロと大きく改善されるとともに、目標値である 108 件/億台キロをほぼ達成することができると推測される。

（事務事業の実施状況）

- ・ 交通量をより安全な道路へ転換させるため、死傷事故率が低い自動車専用道路を含む幹線道路ネットワークの整備を推進。
- ・ 平成 15 年 7 月に 796 地区をあんしん歩行エリアに指定し、平成 19 年度末までに 786 地区で対策に着手。
- ・ 平成 15 年 7 月に 3,956 箇所を事故危険箇所として抽出し、平成 19 年度末までに 3,645 箇所対策に着手。

課題の特定と今後の取組の方向性

死傷事故率に関する業績指標は、当初増加傾向であったが、平成 17 年から減少傾向に転じるとともに、平成 19 年は暫定値ではあるが目標値を概ね達成できているため、業績指標を A-2 と評価した。

今後も、死傷事故率の高い箇所など、優先度を国民にわかりやすく明示した交通事故対策を推進し、幹線道路と生活道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策を推進する。

なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

平成 20 年度以降における新規の取組

なし

なお、「平成 20 年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

担当課等（担当課長名等）

担当課：道路局地方道・環境課 道路交通安全対策室（室長 後藤 敏行）

関係課：道路局国道・防災課（課長 下保 修）

指標 17
 ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数

評価

A-2	目標値：0件（毎年度） 実績値：0件（平成19年度） 初期値：0件（平成14年度）
-----	---

（指標の定義）
 ふくそう海域において、一般船舶（全長50m以上）が通常航行する航路を閉塞又は閉塞するおそれがある海難であって、我が国の社会経済活動に甚大な影響を及ぼす海難の発生数
 ※ふくそう海域：東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港（海上交通安全法又は港則法適用海域に限る。）

（目標設定の考え方・根拠）
 過去の実績として、平成9年に東京湾でダイヤモンドグレース号の事故が発生して以来ふくそう海域における大規模海難は発生しておらず、毎年度発生数0件を目標とする。

（外部要因）

- ・マリンレジャーの進展等による海域利用の複雑化
- ・沿岸部の埋立等大規模プロジェクトの進展による可航水域の減少、航行形態の変化

（他の関係主体）
 なし

（重要政策）

【施政方針】
 なし

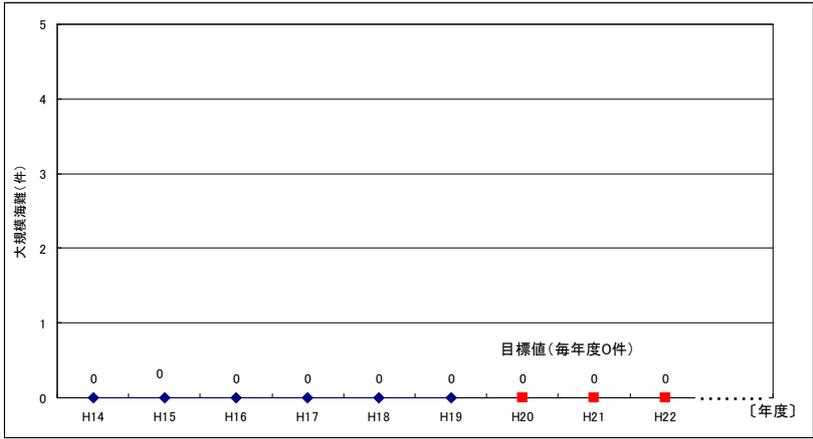
【閣議決定】
 なし

【閣決（重点）】
 社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章に記載あり」

【本部決定】
 なし

【政府・与党申合】
 なし

過去の実績値						（年度）
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
0件	0件	0件	0件	0件	0件	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ① A I Sを活用した次世代型航行支援システムの整備等（◎）
 - 予算額：航路標識整備事業費 4.0 億円（平成19年度）
 - ・ A I Sを活用した次世代型航行支援システムの整備
 - ※ A I S：船舶自動識別装置
 - ・ ふくそう海域における視認性、識別性及び誘目性に優れた高機能航路標識等の整備
 - ・ 航行援助システムの I T 化（沿岸域情報提供システムの整備）
- ② 海上交通安全法の励行等

- ・ 巡視船艇による航法指導等の実施
- ③海上交通センター等の的確な運用
- ・ 海上交通センター等における的確な航行管制・情報提供を継続して実施
- ④主要国際幹線航路の整備及び保全 (◎)
- 予算額：港湾整備事業費 147 億円(平成 19 年度)
- ・ 浅瀬等の存在により船舶航行に支障のある国際幹線航路について、所定の幅員及び水深を確保するための浚渫等を行い、ボトルネックを解消する。
- ⑤海難審判の実施
- ・ 日々発生する海難について、海難審判を通じて海技従事者に反省を促す。
- (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事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

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)

航路標識等の整備による海上交通環境の向上、巡視船艇による航法指導等、海上交通センター等による的確な航行管制及び情報提供を実施したことにより、平成 19 年度においても大規模海難を未然に防止し、目標を達成した。

(事務事業の実施状況)

- ① A I S を活用した次世代型航行支援システムの整備等
- ・ A I S を活用した次世代型航行支援システムを大阪及び神戸海上保安(監)部に整備した。
 - ・ 平成 19 年 7 月から千葉、東京及び横浜海上保安部並びに川崎海上保安署において、また、平成 19 年 12 月から大阪湾海上交通センターにおいて A I S を活用した次世代型航行支援システムの運用を開始するとともに、平成 19 年 7 月から来島海峡及び関門海峡海上交通センターにおいて、サービスエリアを拡大した。
 - ・ ふくそう海域において視認性、識別性及び誘目性に優れた高機能航路標識等 17 基を整備した。
 - ・ 洲埼灯台(千葉県館山市)及び火ノ山下潮流信号所(山口県下関市)にライブカメラを整備し、沿岸域情報提供システム(M I C S)を充実強化した。
- ②海上交通法令の励行等
- ・ 巡視船艇による航法指導等を実施した。
- ③海上交通センター等の的確な運用
- ・ 海上交通センター等における的確な航行管制・情報提供を継続して実施した。
- ④主要国際幹線航路の整備及び保全
- ・ 船舶航行の安全性向上と安定的な海上輸送サービスの確保等を図るため、浅瀬等の存在により湾内航行に支障のある主要国際幹線航路の整備及び保全を行い、海上ハイウェイネットワークの構築を推進している。
- ⑤海難審判の実施
- ・ 日々発生する海難について、海難審判を通じ海技従事者に対して反省を促した。

課題の特定と今後の取組の方向性

ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数 0 を維持しており、現在までに実施してきた施策が有効であったと評価できることから A-2 と評価した。

我が国の経済活動を支える船舶の海難を未然に防ぎ、人命、財産、環境を保護し、国民が安心して生活できる環境を確保していくことは普遍的な社会ニーズである。

特に船舶交通が集中するふくそう海域においては、社会経済活動に甚大な影響を及ぼす海難が発生する蓋然性が高い。

したがって、通航船舶の実態や海難の発生状況を調査・分析し、その結果を踏まえながら各施策を計画的に推進していくとともに、海上交通法令の励行、海上交通センターの的確な運用を中心に当該施策を継続して実施し、ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数 0 を維持する。

平成 20 年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：海上保安庁交通部企画課	(課長 尾 関 良 夫)
関係課：港湾局計画課	(課長 難 波 喬 司)
海上保安庁交通部安全課	(課長 安 達 徹)
計画運用課	(課長 加賀谷 尚之)
整備課	(課長 種 章 裕)
高等海難審判庁総務課	(課長 菅 井 雅 昭)

指標 18

国内航空における航空事故発生件数

評価

A-1

目標値：16.6 件/年（平成 15～19 年の平均）
 実績値：13.6 件/年（平成 15～19 年の平均）
 初期値：18.4 件/年（平成 10～14 年の平均）

（指標の定義）

国内航空における大型飛行機、小型飛行機及びヘリコプターの航空事故（航空法第 76 条に定める事故）の年間発生件数（5 年間の平均）。

（目標設定の考え方・根拠）

航空安全性向上に関する諸施策を講じることにより、航空事故の発生件数（平成 15 年～19 年の 5 ヶ年平均値）を現況値（平成 10 年～14 年の 5 ヶ年平均値）の約 1 割減とすることを目標とする。また、長期的にもできる限り着実に縮減していく。

（外部要因）

・気象条件

（他の関係主体）

なし

（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 15 年 10 月 10 日）「第 2 章に記載あり」

【本部決定】

なし

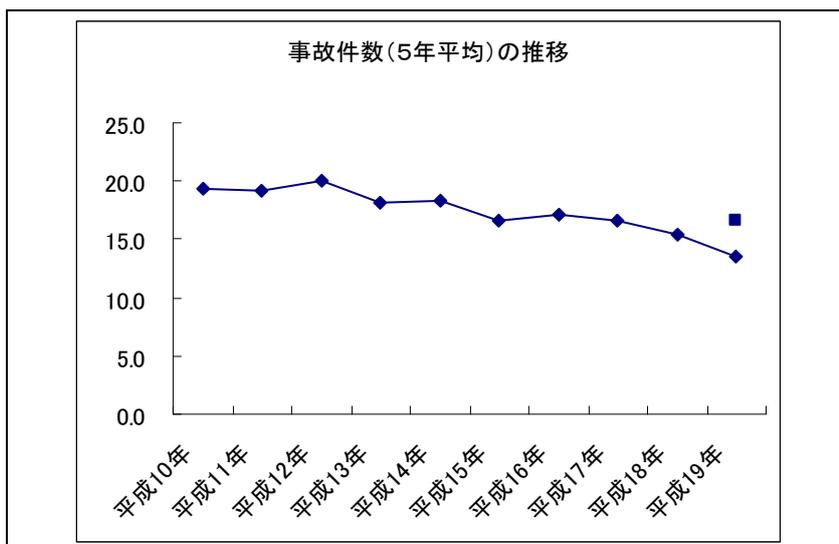
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

（暦年）

H15	H16	H17	H18	H19
16.6	17.2	16.6	15.4	13.6
（単年）	（単年）	（単年）	（単年）	（単年）
12	20	14	8	14



事務事業の概要

主な事務事業の概要

① 航空機の安全な運航や安全性の確保

運航規程・整備規程の認可、運航管理施設の検査等の各種審査・検査等を通じて、航空運送事業者等の安全基準への適合性を確保するほか、安全監査を年間を通じ高頻度で行うことにより、その体制や業務の実施状況を厳しくチェックするとともに、経営管理部門に対する運輸安全マネジメント評価を実施し、高い安全性を確保する。

さらに、小型航空機等の事故を防止するため、法令及び関係規程の遵守、小型航空機等の運航者に対する教育訓練の徹底、的確な気象状況の把握等について指導を強化するとともに、小型航空機の運航者が安全運航のために留意すべき事項について全国8会場で開催する安全運航セミナーにおいて周知徹底を図る。

また、ICAO等の国際動向や技術の進歩等に合わせて航空機の安全基準を適時見直す等、所要の措置を行う。

② 航空保安施設の整備(◎)

増大する航空需要に対応しつつ、より一層安全な航空交通を目指し、管制支援システム等の施設整備を進める。

(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。

関連する事務事業の概要

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)

当該指標は、各年毎に変動はあるものの、5年間の平均で見た場合、減少傾向にあるといえる。

(事務事業の実施状況)

- ・ 航空安全に係る情報を幅広く収集し、トラブル発生の傾向を把握するため統計的な分析を行うとともに、有識者会議を設置し、機材不具合やヒューマンエラー等への対応策について審議・検討を行った。
- ・ この分析結果も含めて航空輸送の安全にかかわる情報をとりまとめ、公表を行った。
- ・ 航空会社に対する安全監査の強化を図るため、中小航空会社に対する監査担当部門を地方航空局に新設した。
- ・ 平成19年4月に、AISセンターの運用を開始した。
- ・ 滑走路誤進入防止対策検討会を開催し、滑走路誤進入事案の再発防止策を取りまとめた。滑走路運用制限等の航空管制に必要な情報をグラフィックで管制卓に表示するシステムの整備を実施した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 国内航空事故件数は各年毎に変動はあるものの着実に減少してきており、目標値に達したことから、A-1と評価した。
- ・ 既に事故件数は低い水準にあり、大幅に減少されることは難しいが、今後も引き続き、航空安全情報の収集、分析を行うとともに、有識者会議にて機材不具合やヒューマンエラー等への対応策について審議・検討を行うほか、航空輸送の安全にかかわる情報の公表を行う。また、事前予防的な安全対策を実現する安全管理システムを航空保安業務に導入するとともに、増大する航空需要に対応しつつ、より一層安全な航空交通を目指し、各種支援システムの充実強化を図るほか、航空会社に対する体系的・専門的な安全監査及び経営管理部門に対する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施していく。さらに、ICAO等の国際動向や国内の動向を踏まえつつ、所要の措置を講じていく。

平成20年度以降における新規の取組

- ・ 航空安全情報管理・提供システムの構築
航空機の運航・整備に係る機材不具合、ヒューマンエラー等トラブル情報や国による監査情報などの安全情報を、航空安全情報管理・提供システムによって一元的に管理・分析し、トラブル傾向の分析結果等を有効に活用することで、事故及びトラブルに対する効果的な予防的安全対策や航空会社に対する適確な監査を推進する。
- ・ 事前予防的な安全対策を実現する安全管理システムを航空保安業務に順次導入する。
- ・ 滑走路占有監視機能等の各種支援システムの整備等を充実強化する。

担当課等(担当課長名等)

担当課：航空局技術部運航課(課長 高橋 和弘)
関係課：航空局技術部航空機安全課(課長 島村 淳)
航空局技術部乗員課(課長 富田 博明)
航空局管制保安部保安企画課(課長 坂野 公治)

指標 19
NO₂の環境目標達成率

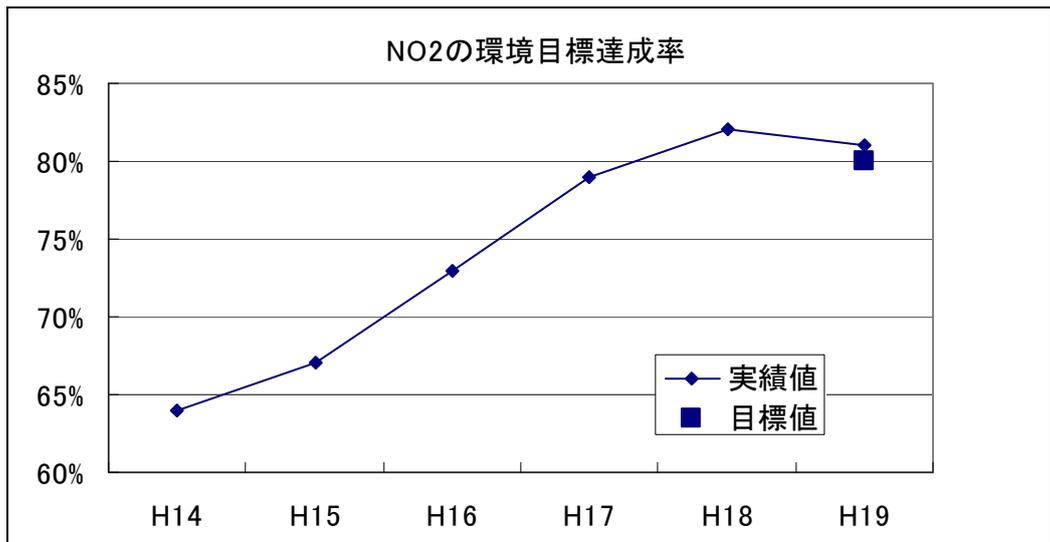
評価

A-2 (NO ₂)	目標値：NO ₂ 約8割 (H19年度) 実績値：NO ₂ 81% (H19年度) 初期値：NO ₂ 64% (H14年度)
------------------------	---

・NO₂

(指標の定義)
 自動車NOX・PM法※1対策地域内で、NO₂について環境基準※2を達成している観測局(自動車排出ガス測定局(自排局)と国土交通省設置の常時観測局)の割合(データは前年度)
 ※1 自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法
 ※2 NO₂濃度1時間値の1日平均値の年間98%値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること
 (目標設定の考え方・根拠)
 平成22年度までに100%を目指す(自動車NOX・PM法施行令)こととして、平成19年度の目標を設定
 (外部要因)
 自動車以外の発生源(固定発生源)、交通量の変動、大型車混入率の変動
 (他の関係主体)
 該当なし
 (重要政策)
 【施政方針】
 なし
 【閣議決定】
 21世紀環境立国戦略
 【閣決(重点)】
 社会資本整備重点計画(H15.10.10)
 【本部決定】
 なし
 【政府、与党申し合わせ】
 なし
 【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	
67%	73%	79%	82%	81%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 沿道等における大気汚染対策の推進 (◎)
 - ・環状道路、バイパスの整備等交通の円滑化対策等
- 低公害車の開発・普及の促進 (◎)
 - ・低公害車の導入促進 (CNG車普及促進モデル事業の推進) 等

予算額：大気・騒音等に係る生活環境の改善

事業費 1,440 億円の内数 (H19 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事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

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)

○NO2 の環境目標達成率

・NO2 の環境目標達成率については、81% (H19) となり、目標である約 8 割に達した。

(なお、各年度の指標値の算出には、自治体が設置している観測局のデータの入手に時間を要するため、前年度のデータを用いている。)

(事務事業の実施状況)

○NO2 の環境目標達成率

・大気質の現況が環境基準を超えていると認められる地域において、環状道路、バイパスの整備等交通の円滑化に資する事業などを実施。

・直轄国道沿道で国土交通省が新たに設置した 6 箇所の常時観測局でデータ公表を開始。

課題の特定と今後の取組の方向性

○NO2 の環境目標達成率

・NO2 に関する業績指標は、年々着実に改善傾向であり、目標値を達成したため、A-2 と評価した。

(課題の特定)

・交通量の多い幹線道路同士が交差する交差点の近傍等において、長年環境基準を上回る測定局が存在する。

(今後の取組の方向性)

・大気質の状況が厳しい地域を中心に、自動車から排出される NO2 を抑制するため、交通の円滑化に資する事業等を重点的に実施する。

なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

平成 20 年度以降における新規の取組

なし

なお、「平成 20 年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

担当課等 (担当課長名等)

担当部局：道路局 地方道・環境課 道路環境調査室 (室長 板倉信一郎)

自動車交通局 技術安全部環境課 (課長 徳永泉)

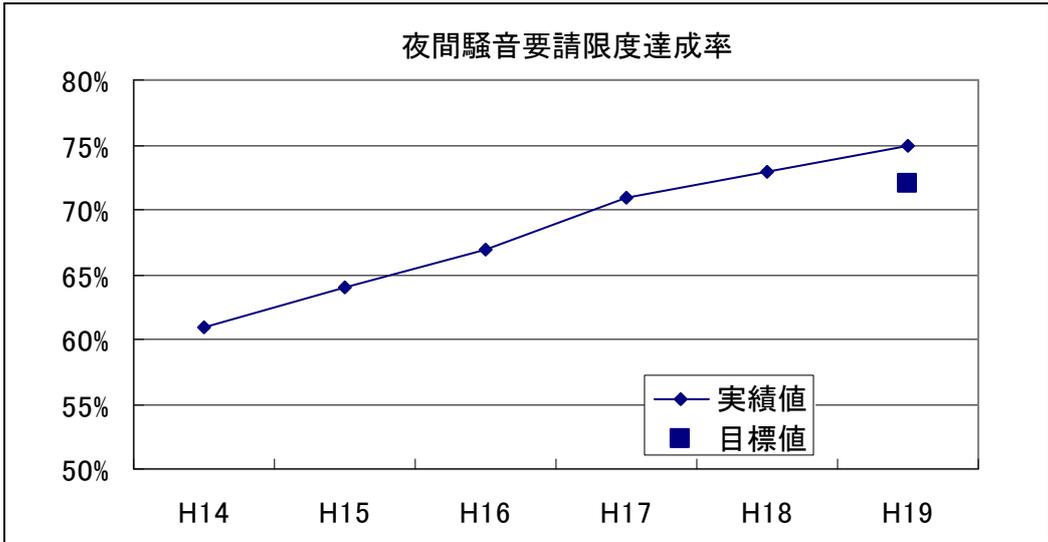
指標 20
夜間騒音要請限度達成率

評価

A-2	目標値：72% (H19 年度) 実績値：75% (H19 年度) 初期値：61% (H14 年度)
-----	--

(指標の定義)
 環境基準類型指定地域※1 または騒音規制区域※2 いずれかを通過する直轄国道のうち、夜間騒音要請限度※3 を達成している道路延長の割合
 ※1 環境基本法第 16 条第 2 項の規定に基づく、騒音に係る環境基準に掲げる地域の類型が指定されている地域
 ※2 騒音規制法第 3 条第 1 項の規定に基づく指定地域
 ※3 「騒音規制法第 17 条第 1 項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令」により定められる「幹線交通を担う道路に近接する区域」についての夜間の基準値
 (目標設定の考え方・根拠)
 長期的に 100%を目指すこととして、平成 19 年度の目標を設定
 (外部要因)
 交通量の変動、大型車混入率の変動
 (他の関係主体)
 該当なし
 (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(H15.10.10) 「社会資本整備重点計画第 2 章、第 3 章に記載あり」
 【本部決定】
 なし
 【政府、与党申し合わせ】
 なし

過去の実績値					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	
64%	67%	71%	73%	75%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○沿道等における騒音対策の推進 (◎)
 ・低騒音舗装の敷設、環境施設帯の設置等
 予算額：大気・騒音等に係る生活環境の改善
 事業費 1,440 億円の内数 (H19 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事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

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)

- ・夜間騒音要請限度達成率は、平成 14 年度実績値 61%に対し、平成 19 年度実績値が 75%となり、指標は順調に推移している。
- ・全国的にみれば、沿道における騒音の状況は改善傾向にあるが、非達成区間が依然 1/4 程度残存している。

(事務事業の実施状況)

- ・騒音の現況が厳しい地域において、低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置等を重点的に実施。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は、年々着実に改善傾向であり、目標値を達成したため、A-2 と評価した。

(課題の特定)

- ・首都圏において、達成率が低い地域が多くみられる。

(今後の取組の方向性)

- ・夜間騒音の要請限度を超える区間を中心に、低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置等を重点的に実施。
なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

平成 20 年度以降における新規の取組

なし

なお、「平成 20 年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

担当課等 (担当課長名等)

担当課：道路局 地方道・環境課 道路環境調査室 (室長 板倉信一郎)

指標 2 1

失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合（河川）

評価

A-2

目標値：約 2 割（平成 1 9 年度）
 実績値：1 8 %（平成 1 9 年度）
 初期値： 0 （平成 1 4 年度）

（指標の定義）

過去の開発等により人工的な構造物で覆われた水辺（河岸延長：1,270km）や海岸侵食によって失われた砂浜（砂浜延長：460km）のうち復元・再生する割合

（目標設定の考え方・根拠）

長期的には回復可能な延長の100%を再生・回復することを目標に、積極的に対策を進め、平成19年度までに約2割を再生することとして目標を設定とした。

分母：過去の開発等により人工的な構造物で覆われた水辺や海岸侵食によって失われた砂浜の延長

分子：復元・再生した河岸や砂浜の延長

（外部要因）

地元調整の状況等

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体）

（重要政策）**【施政方針】**

なし

【閣議決定】

- ・ 21世紀環境立国戦略（平成19年6月1日 閣議決定）
（3. 戦略2 ③、戦略6 ③）
- ・ 第三次生物多様性国家戦略（平成19年11月27日 閣議決定）
（第2部第1章第8節、第9節）

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章及び第3章に記載あり」

【本部決定】

なし

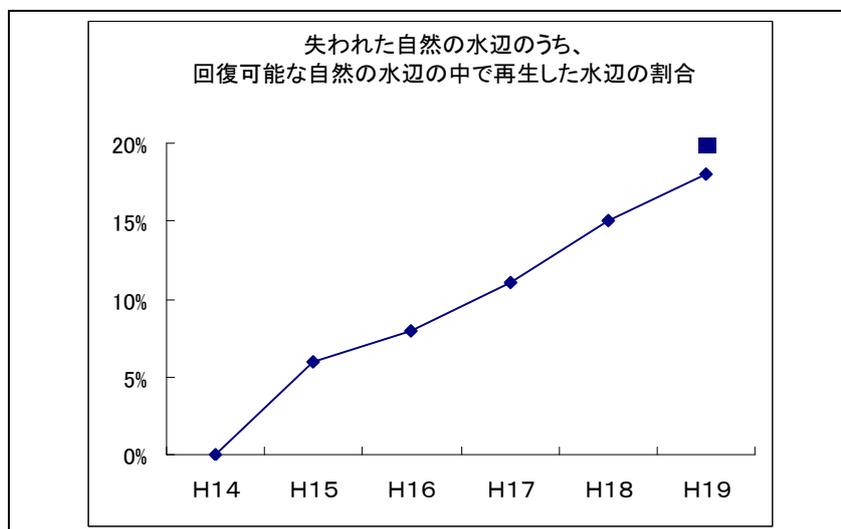
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

(年度)

H14	H15	H16	H17	H18	H19
0%	6%	8%	11%	15%	18%



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ① 自然再生、多自然川づくり等 (◎)
河川において、良好な自然環境の再生のための自然再生事業や多自然川づくりを推進。
予算額 11,662 億円 (平成 19 年度) の内数
- ② 渚の創生事業 (◎)
海岸侵食によって失われた砂浜に対し、沿岸域等において堆積傾向にある箇所之余剰土砂や各種の事業によって生じる浚渫土砂を有効活用し、効率的な海岸侵食対策を進める。
予算額 1,135 億円 (平成 19 年度) の内数
- (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事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

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 19 年度の実績値は 18% であり、平成 19 年度の目標値をほぼ達成した。
- 平成 14 年度から自然再生事業を創設し、重点的に取り組んでいるところであり、着実に事業の進捗が図られてきた。
- 海浜の整備や侵食対策などにより良好な砂浜の保全創出が促進された。

(事務事業の実施状況)

- 自然再生、多自然型川づくり等を多摩川 (東京都)、木曾川 (三重県) 等で実施
- 渚の創生事業
鹿嶋海岸 (茨城県)、伏木富山港海岸 (富山県) を含む 8 箇所で開催中

課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は平成 19 年度の目標値を達成していることから、A-2 と評価した。
- 今後とも以下の取り組みを継続する。
- 「多自然川づくり基本指針」を踏まえ、事業推進にあたっての人材育成及びアドバイザーの現地への派遣等の技術的支援等を実施する。
- 荒川 (東京都)、米代川 (秋田県) 等において、災害に対する安全性を向上しつつ、自然河岸への再生をより一層推進しているところ。
効率的な土砂管理対策により引き続き砂浜の創出に努める。
- 以上を踏まえ、新たに平成 24 年度の目標値を約 4 割と設定する。

平成 20 年度以降における新規の取組

なし

担当課等 (担当課長名等)

担当課：河川局海岸室 (室長 野田 徹)
港湾局海岸・防災課 (課長 栗田 悟)
関係課：河川局河川環境課 (課長 中嶋 章雅)

指標 2 1

失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合（海岸）

評価

A-2

目標値：約 2 割（平成 1 9 年度）
 実績値：1 8 %（平成 1 9 年度）
 初期値： 0 （平成 1 4 年度）

（指標の定義）

過去の開発等により人工的な構造物で覆われた水辺（河岸延長：1,270km）や海岸侵食によって失われた砂浜（砂浜延長：460km）のうち復元・再生する割合

（目標設定の考え方・根拠）

長期的には回復可能な延長の100%を再生・回復することを目標に、積極的に対策を進め、平成19年度までに約2割を再生することとして目標を設定とした。

分母：過去の開発等により人工的な構造物で覆われた水辺や海岸侵食によって失われた砂浜の延長

分子：復元・再生した河岸や砂浜の延長

（外部要因）

地元調整の状況等

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体）

（重要政策）**【施政方針】**

なし

【閣議決定】

- ・ 21世紀環境立国戦略（平成19年6月1日 閣議決定）
 （3. 戦略2 ③、戦略6 ③）
- ・ 第三次生物多様性国家戦略（平成19年11月27日 閣議決定）
 （第2部第1章第8節、第9節）

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章及び第3章に記載あり」

【本部決定】

なし

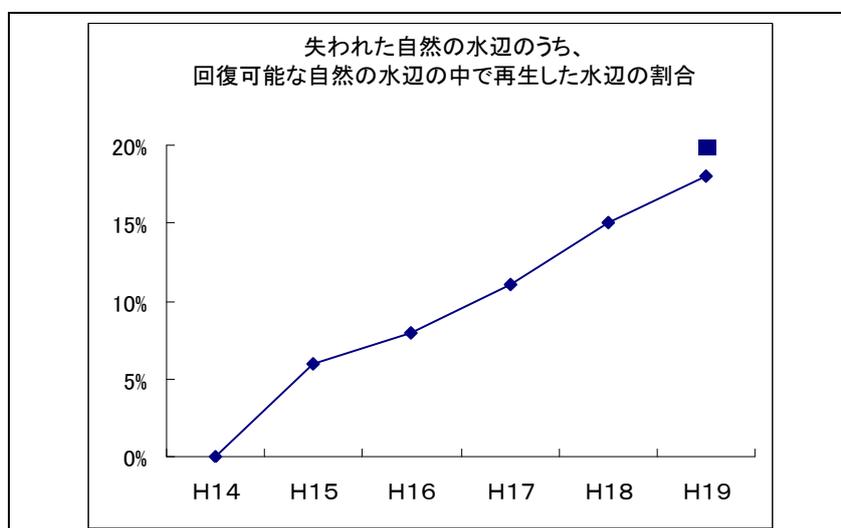
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

(年度)

H14	H15	H16	H17	H18	H19
0%	6%	8%	11%	15%	18%



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ① 自然再生、多自然川づくり等 (◎)
河川において、良好な自然環境の再生のための自然再生事業や多自然川づくりを推進。
予算額 11,662 億円 (平成 19 年度) の内数
- ② 渚の創生事業 (◎)
海岸侵食によって失われた砂浜に対し、沿岸域等において堆積傾向にある箇所之余剰土砂や各種の事業によって生じる浚渫土砂を有効活用し、効率的な海岸侵食対策を進める。
予算額 1,135 億円 (平成 19 年度) の内数
- (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事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

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 19 年度の実績値は 18% であり、平成 19 年度の目標値をほぼ達成した。
- 平成 14 年度から自然再生事業を創設し、重点的に取り組んでいるところであり、着実に事業の進捗が図られてきた。
- 海浜の整備や侵食対策などにより良好な砂浜の保全創出が促進された。

(事務事業の実施状況)

- 自然再生、多自然型川づくり等を多摩川 (東京都)、木曾川 (三重県) 等で実施
- 渚の創生事業
鹿嶋海岸 (茨城県)、伏木富山港海岸 (富山県) を含む 8 箇所で開催中

課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は平成 19 年度の目標値を達成していることから、A-2 と評価した。
- 今後とも以下の取り組みを継続する。
- 「多自然川づくり基本指針」を踏まえ、事業推進にあたっての人材育成及びアドバイザーの現地への派遣等の技術的支援等を実施する。
- 荒川 (東京都)、米代川 (秋田県) 等において、災害に対する安全性を向上しつつ、自然河岸への再生をより一層推進しているところ。
効率的な土砂管理対策により引き続き砂浜の創出に努める。
- 以上を踏まえ、新たに平成 24 年度の目標値を約 4 割と設定する。

平成 20 年度以降における新規の取組

なし

担当課等 (担当課長名等)

担当課：河川局海岸室 (室長 野田 徹)
港湾局海岸・防災課 (課長 栗田 悟)
関係課：河川局河川環境課 (課長 中嶋 章雅)

指標 2 2

失われた湿地・干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合（河川）

評価

B-2	目標値：約3割（平成19年度） 実績値：約2割（平成19年度） 初期値：約2割（平成14年度）
-----	---

（指標の定義）

過去の開発等により失われた良好な自然環境である湿地、干潟の中で、回復可能な面積約7,000ha（湿地3,000ha、干潟4,000ha）のうち復元・再生した割合。

（目標設定の考え方・根拠）

長期的には回復可能な面積の100%を再生・回復することを目標に、平成19年度末までに900ha（湿地600ha、干潟300ha）を再生することとして目標値を設定。

$$(1,200\text{ha} + 900\text{ha}) / (3,000\text{ha} + 4,000\text{ha}) = 0.30 = \text{約3割}$$

※1,200haは平成14年度までに回復した面積。

（外部要因）

地元調整の状況等

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- 21世紀環境立国戦略（平成19年6月1日閣議決定）
藻場、干潟、サンゴ礁等の保全・再生・創出を推進。失われてきた河川の氾濫源における湿地の再生。（第3章戦略6③）
- 第三次生物多様性国家戦略（平成19年11月27日閣議決定）
港湾整備により発生した浚渫土砂を有効活用し、干潟・藻場等の造成を推進します（第2部第1章9節）
失われてきた河川などの良好な自然環境の再生を図るため、特に国民や地域社会の関心が高い地域などにおいては、河川などの自然再生事業を重点的・集中的に実施します。（第2部第1章第8節）

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章及び第3章」に記載あり

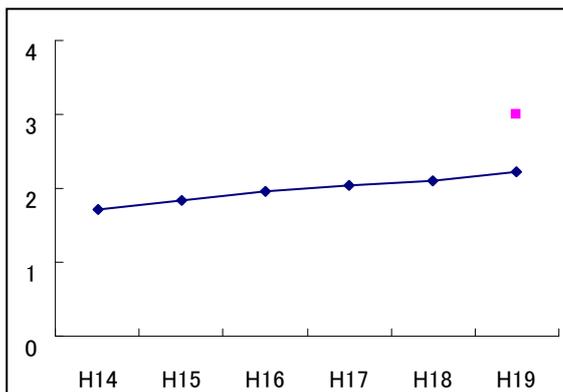
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					（年度）
H15	H16	H17	H18	H19	
18%	20%	20%	21%	22%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

①河川における湿地・干潟の再生（◎）

河川において、湿地や干潟を再生する自然再生事業を推進することにより、良好な河川環境の保全・再生を図る。

予算額 11,662億円の内数（平成19年度）

②港湾・海域における海浜・干潟等の保全・再生・創出（◎）

港湾において、浚渫土砂等を活用した海浜・干潟等を整備。

予算額 3,864億円の内数（平成19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事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

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）

自然再生事業等により着実に湿地・干潟の再生を進めており、初期値（平成14年度）から平成19年度までに約5%の進捗が図られたところであるが、自然再生事業は地域のNGOや関係団体等の多様な主体と協議し、連携を図りつつ事業を推進しているため、合意形成に時間を要したこと等により、目標達成に至らなかった。

（事務事業の実施状況）

堺泉北港（大阪府）、百貫港（熊本県）等にて干潟の再生を行っているところ。リサイクル材の干潟造成への活用に向けて、三河湾において現地実証実験施設を整備し、モニタリングを行っている。

平成14年度から自然再生事業を創設し、松浦川（佐賀県）、釧路川（北海道）等にて湿地の再生を行っているところ。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は目標を達成できなかったものの、引き続き自然再生事業等を推進していくため、B-2とした。

平成19年度は九頭竜川（福井県）で新たに事業着手した。

今後の目標値については、平成24年度に約3割を設定する。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：河川局河川環境課（課長 中嶋 章雅）

関係課：港湾局国際・環境課（課長 福田 功）

指標 2 2

失われた湿地・干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合（港湾）

評価

B-2	目標値：約3割（平成19年度） 実績値：約2割（平成19年度） 初期値：約2割（平成14年度）
-----	---

（指標の定義）

過去の開発等により失われた良好な自然環境である湿地、干潟の中で、回復可能な面積約7,000ha（湿地3,000ha、干潟4,000ha）のうち復元・再生した割合。

（目標設定の考え方・根拠）

長期的には回復可能な面積の100%を再生・回復することを目標に、平成19年度末までに900ha（湿地600ha、干潟300ha）を再生することとして目標値を設定。

$$(1,200\text{ha} + 900\text{ha}) / (3,000\text{ha} + 4,000\text{ha}) = 0.30 = \text{約3割}$$

※1,200haは平成14年度までに回復した面積。

（外部要因）

地元調整の状況等

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- 21世紀環境立国戦略（平成19年6月1日閣議決定）
藻場、干潟、サンゴ礁等の保全・再生・創出を推進。失われてきた河川の氾濫源における湿地の再生。（第3章戦略6③）
- 第三次生物多様性国家戦略（平成19年11月27日閣議決定）
港湾整備により発生した浚渫土砂を有効活用し、干潟・藻場等の造成を推進します（第2部第1章9節）
失われてきた河川などの良好な自然環境の再生を図るため、特に国民や地域社会の関心が高い地域などにおいては、河川などの自然再生事業を重点的・集中的に実施します。（第2部第1章第8節）

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章及び第3章」に記載あり

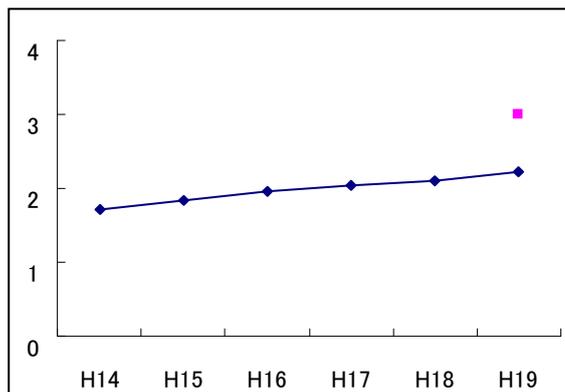
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					（年度）
H15	H16	H17	H18	H19	
18%	20%	20%	21%	22%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

①河川における湿地・干潟の再生（◎）

河川において、湿地や干潟を再生する自然再生事業を推進することにより、良好な河川環境の保全・再生を図る。

予算額 11,662億円の内数（平成19年度）

②港湾・海域における海浜・干潟等の保全・再生・創出（◎）

港湾において、浚渫土砂等を活用した海浜・干潟等を整備。

予算額 3,864億円の内数（平成19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事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

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）

自然再生事業等により着実に湿地・干潟の再生を進めており、初期値（平成14年度）から平成19年度までに約5%の進捗が図られたところであるが、自然再生事業は地域のNGOや関係団体等の多様な主体と協議し、連携を図りつつ事業を推進しているため、合意形成に時間を要したこと等により、目標達成に至らなかった。

（事務事業の実施状況）

堺泉北港（大阪府）、百貫港（熊本県）等にて干潟の再生を行っているところ。リサイクル材の干潟造成への活用に向けて、三河湾において現地実証実験施設を整備し、モニタリングを行っている。

平成14年度から自然再生事業を創設し、松浦川（佐賀県）、釧路川（北海道）等にて湿地の再生を行っているところ。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は目標を達成できなかったものの、引き続き自然再生事業等を推進していくため、B-2とした。

平成19年度は九頭竜川（福井県）で新たに事業着手した。

今後の目標値については、平成24年度に約3割を設定する。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：河川局河川環境課（課長 中嶋 章雅）

関係課：港湾局国際・環境課（課長 福田 功）

指標 2 3
環境基準達成のための高度処理人口普及率

評価

A-1	目標値：17%（平成19年度） 実績値：15%（平成18年度） 初期値：11%（平成14年度）
-----	---

（指標の定義）

流域別下水道整備総合計画（注1）等により、三大湾（注2）、指定湖沼（注3）等の水質環境基準（注4）の達成と、そのために必要な高度処理（注5）の実施が明確に関連付けられており、その放流水質が水質汚濁防止法による規制の対象となっている高度処理が実施されている区域内人口の総人口に対する割合をいう。

（注1）下水道法に基づく計画で、河川、湖沼、海域等の公共用水域の水質環境基準を達成維持するために必要な下水道の整備を最も効果的に実施するための上位計画。

（注2）伊勢湾、東京湾、大阪湾

（注3）琵琶湖、霞ヶ浦等の11湖沼が指定湖沼として指定され、湖沼水質保全計画に基づく各種施策が実施されている。

（注4）環境基本法に基づくもので、水質保全行政の目標として公共用水域の水質について、達成し、維持することが望ましい基準を定めたもの。

（注5）高度処理は、有機物や窒素・リン等を標準的な下水処理よりさらに高度に除去するものである。

高度処理人口＝（全処理水量）のうち、（高度処理が施された処理水量）の割合を（処理区域内人口）にかけて算出した人口

高度処理人口普及率＝（高度処理人口）の（総人口）に対する割合（%）

（目標設定の考え方・根拠）

将来は、高度処理の必要な地域において高度処理を原則化することとしており、現況値等を考慮して平成19年度の目標値を設定している。

（外部要因）

該当なし

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・21世紀環境立国戦略（平成19年6月1日）「閉鎖性海域等の水質汚濁対策、・・・などの総合的な取組を推進することにより、多様な魚介類等が生息し、人々がその恵沢を将来にわたり享受できる自然の恵み豊かな豊饒の「里海」の創生を図る。水質、水量の観点のみならず、生物多様性の保全の観点も含め、湖沼の汚濁負荷メカニズムの解明や水質汚濁対策の実施、水域と陸域の推移帯（水辺エコトーン）におけるヨシ群落の保全再生などの取組を進め、それぞれの湖沼の特色に応じた豊かな湖沼環境の再生を図る。」

【閣決（重点）】

- ・社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章に記載あり」

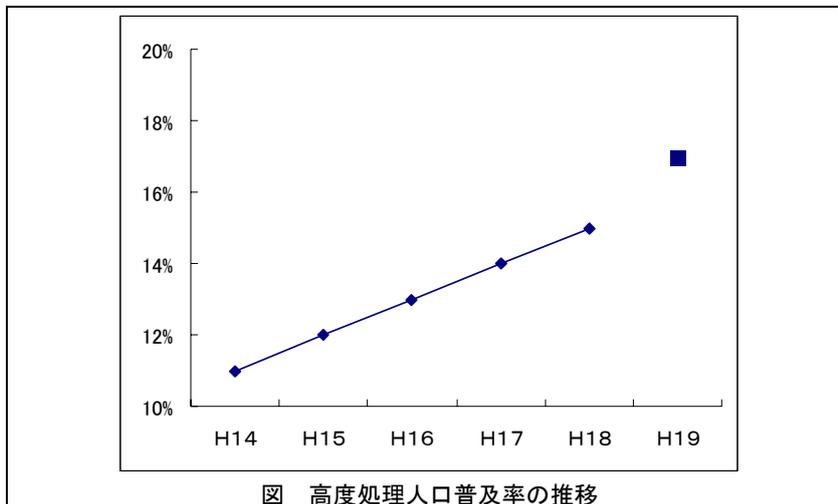
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値				(年度)
H14	H15	H16	H17	H18
11%	12%	13%	14%	15%



事務事業の概要
主な事務事業の概要

- 高度処理の普及促進 (◎)
 高度処理の施設の整備により高度処理の普及を促進するため、事業を実施する地方公共団体に対して補助を行う。
 予算額 6,963 億円の内数 (平成 19 年度国費)
- (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事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 高度処理人口普及率の平成 19 年度の実績値は集計中であるが、高度処理の導入は着実に進められている。平成 19 年度には、東京湾再生推進会議 (※ 1) において陸域汚濁負荷削減 (※ 2) ワーキンググループを設置し、より具体的・効率的な汚濁負荷削減対策等について検討・実施するとともに、更なる高度処理の導入を推進しており、特段の外部要因もないことから、指標は順調に推移し目標を達成することが見込まれる。
 - 引き続き、閉鎖性水域や三大湾等の重要水域における水質改善を着実に推進するために、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。
- (※ 1) 東京湾の環境改善に向けて様々な対策の検討や実験的な取組を行うため、関係局が一体となって構成。
 (※ 2) 下水の高度処理や流入河川の浄化など、陸域からの汚濁負荷削減のための対策。

(事務事業の実施状況)

- 三大湾、指定湖沼等における水質環境基準の達成に向けて、これらの地域において高度処理施設の整備を推進した。
- 平成 19 年度に、高度処理を効率的に行うことができる下水道管理者が、他の下水道管理者の実施する高度処理の負荷削減機能を併せて高度処理を行う高度処理共同負担制度に関するガイドラインを発出した。
- また、平成 19 年度には、東京湾再生推進会議において陸域汚濁負荷削減ワーキンググループを設置し、下水道施設への高度処理の導入等により更なる陸域汚濁負荷削減対策を推進しているところである。

課題の特定と今後の取組の方向性

- 高度処理人口普及率は順調に上昇している。しかし、高度処理の普及率の水準は依然として低い状態である。また、三大湾や指定湖沼等の水質改善状況も十分とは言えないが、複数の自治体等が汚濁負荷削減量の取引を行うことができるように制度を改正している。これらを活用して、より効率的かつ経済的に高度処理の普及促進を図る必要がある。平成 20 年度には高度処理を実施している処理区域に対する補助対象範囲の拡大等を行い、引き続き高度処理の普及促進の取組を行っていくことから、A-1 と評価した。
- なお、当指標は平成 19 年度が目標年度であり、目標に向けて着実な進捗が図られているが、高度処理の普及は依然として低い状況にある。また、三大湾や指定湖沼等の高度処理が必要な区域における高度処理の実施状況を明確にするため、指標の定義や目標値等を見直す。
- 平成 20 年度以降の業績指標は「良好な水環境創出のための高度処理実施率」とし、その定義は、富栄養化の防止、水道水源の水質改善、水質環境基準の達成等、公共用水域の水質改善による良好な水環境創出に必要な高度処理を導入すべき処理場に係る区域内人口に対し、高度処理が実施されている区域内人口の割合とする。目標年度は平成 24 年度であり、30%を目標値とする。現況値は平成 18 年度において 21%である。

平成 20 年度以降における新規の取組

- 平成 20 年度に公共下水道管きよの補助対象範囲の見直しを行い、高度処理を事業計画に位置づけ、高度処理を

実施している処理区域に対し、これまで以上に補助対象範囲を広範にすることにより、高度処理の普及を一層促進することとする。

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局下水道部下水道事業課（課長 松井 正樹）

指標 2 4
湾内青潮等発生期間の短縮

評価

C-3	目標値：平成14年度比約5%減（平成19年度） 実績値：平成14年度比約2%増（平成18年度） 初期値：0%（平成14年度）
-----	--

（指標の定義）
東京湾、大阪湾等の閉鎖性湾奥部における青潮（注）等（青潮、貧酸素水塊（注）等）の発生期間の短縮。
 （注）
 海域の富栄養化の結果、異常発生したプランクトンの死骸等が、海底近くに沈降し分解されることで生じる、溶存酸素量が極めて少ない水塊を貧酸素水塊という。これが強風等により湧昇すると、青潮となって海面に現れる。

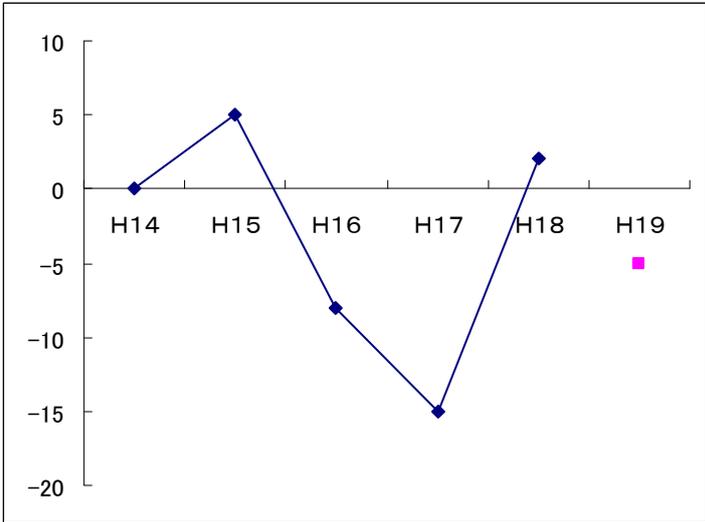
（目標設定の考え方・根拠）
 高度経済成長前頃からの水質悪化の経緯を考慮し、できる限り着実に推進していくために、平成19年度までに実施可能な事業から算出。

（外部要因）
 なし

（他の関係主体）
 地方公共団体（事業主体）

（重要政策）
【施政方針】
 なし
【閣議決定】
 ・海洋基本計画（平成20年3月18日）
 内湾等の閉鎖性海域において、赤潮や貧酸素水塊の発生により生物の生息・生育環境が悪化している。水環境の改善を図るため、覆砂等による底質改善を総合的・計画的に推進する。（第2部2（2））
 ・第三次環境基本計画（平成18年4月7日）
 貧酸素水塊などの問題への取り組みその他施策を総合的、計画的に推進します。（第2部第2章第1節3）
【閣決（重点）】
 ・社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章に記載あり」
【本部決定】
 なし
【政府・与党申合】
 なし

過去の実績値				（年度）	
H14	H15	H16	H17	H18	H19
0%	H14比約5%増	H14比約8%減	H14比約15%減	H14比約2%増	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

① 閉鎖性海域における水環境の改善 (◎)

閉鎖性海域において、海底の底泥の浚渫や良質な土砂を用いた覆砂及び海域に浮遊するゴミや油等の回収を進める。

予算額 3,864億円の内数(平成19年度事業費)

(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事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

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14年度から平成18年度までの実績値平均は4%減とほぼ予定通りの減少傾向にあると考えられるものの、同指標は気象・海象等の影響を受けるため、年度により大きなバラツキが見られる。

(事務事業の実施状況)

東京湾・三河湾・大阪湾において、汚泥の浚渫、覆砂及び環境整備船による浮遊ゴミや油の回収を行った。

課題の特定と今後の取組の方向性

・大雨後の大量出水時に一時的に貧酸素水塊が解消されることがある等、同指標は気象・海象等の影響を受けるため、過去のトレンドを取り、気象・海象等による影響が現れにくい方法により実績値を算出し、中期的な実績値の推移に基づき評価することとしていた。しかし、(指標の動向)に示したとおり、平成14年度から平成18年度までの実績値を見ると、年度により大きなバラツキが見られており、評価を判断できない。したがって、C-3と評価し、今年度をもって指標を廃止する。

・同指標に代わり、三大湾において深掘跡の埋戻しや覆砂等の底質改善が必要な区域のうち、改善した割合を新たな指標として設定する予定。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：港湾局国際・環境課(課長 福田 功)

指標 25

国際航空サービス提供レベル (①国際航空旅客、②貨物)

評価

①国際航空旅客	B-3	①目標値：4,800億座席キロ (平成19年度) 実績値：3,506億座席キロ (平成19年) ※ 初期値：3,435億座席キロ (平成14年度)
②貨物	B-3	②目標値：300億トンキロ (平成19年度) 実績値：249億トンキロ (平成19年) ※ 初期値：215億トンキロ (平成14年度) ※ 実績値は暦年の速報値であり、平成19年度の実績値は7月下旬に公表予定

(指標の定義)

国際航空路線の年間提供座席キロ (国際旅客に提供される座席×飛行距離) / 国際航空路線の年間提供トンキロ (国際貨物に提供される貨物量×飛行距離)

(目標設定の考え方・根拠)

国際航空路線における航空輸送サービス提供量を表し、国際航空旅客に関する需要予測を前提に5年後の目標値を設定した。また、長期的にも常時需要に過不足なく対応できる状態を維持する。

(外部要因)

景気及び自由時間や家計収支等の社会・経済動向
国際情勢の動向 (治安情勢の変化等)

(他の関係主体)

航空運送事業者 (事業主体)

(重要政策)

【施策方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決 (重点)】

社会資本整備重点計画 (平成15年10月10日) 「第2章及び第3章に記載あり」

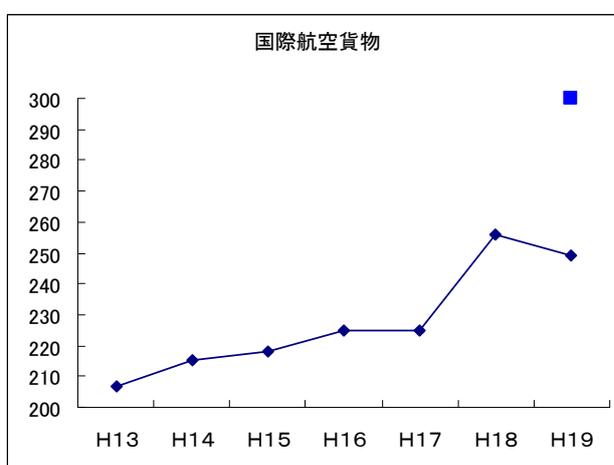
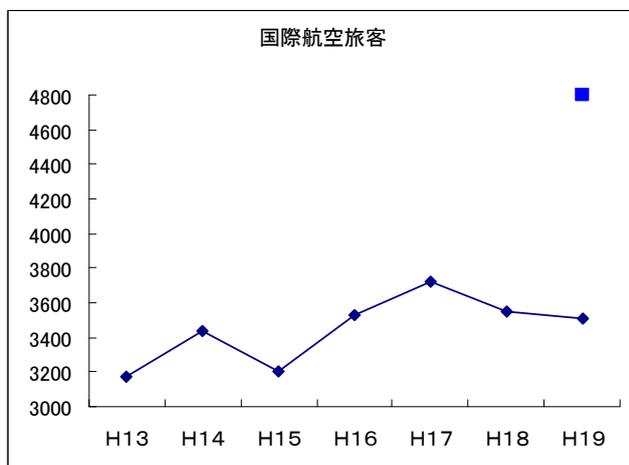
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値 (年度)				
H15	H16	H17	H18	H19
3,206 億座席キロ 218 億トンキロ	3,532 億座席キロ 225 億トンキロ	3,726 億座席キロ 225 億トンキロ	3,545 億座席キロ 256 億トンキロ	3,506 億座席キロ 249 億トンキロ (暦年速報値)



事務事業の概要

主な事務事業の概要

国際拠点空港等の整備の促進（◎）

国際拠点空港である成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港の整備を促進する。

予算額：187 億円（平成 19 年度）

277 億円（平成 20 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。

関連する事務事業の概要

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）

- ・国際航空サービス提供レベルの平成 19 年度の実績値は集計中であるが、平成 19 年の速報値は、旅客が 3,506 億座席キロで、18 年度の実績値と比較すると 1.1%の減少であり、貨物は 249 億トンキロで、18 年度の実績と比較すると 2.7%の減少となっている。
- ・旅客については、中国方面など需要の伸びている路線のある一方で、低収益路線のリストラの影響もあり、全体としては提供量が減少したものと考えられる。
- ・貨物については、中国方面をはじめとする近距離での需要が伸びた一方で、燃料価格高騰等の影響による貨物供給の適正化により米大陸方面をはじめとする長距離で減少しており、全体としては提供量が減少したものと考えられる。

（事務事業の実施状況）

- ・成田国際空港については、第2旅客ターミナルビルを改修し、平行滑走路、エプロン等基本施設の整備及び貨物取扱施設の増強を実施中。
- ・関西国際空港については、平成 19 年 8 月 2 日に 2 本目の滑走路が供用開始し、我が国初の完全 24 時間運用可能な国際拠点空港となった。
- ・東京国際空港（羽田）再拡張における滑走路整備事業について、平成 19 年 3 月に工事を本格着工し、平成 22 年 10 月末の供用開始を目指し、整備を推進している。また、国際線地区 PFI 事業について、事業者選定手続き及び事業契約の締結を実施し、供用開始に向け、事業者による取組みが進められている。

課題の特定と今後の取組の方向性

平成 15 年に発生したイラク戦争・SARS 等の影響による需要の減少や燃料価格高騰の影響により、旅客・貨物とも平成 19 年度に目標値を達成できなかった。一方、施策の効果を適切に評価するため、指標を変更する予定である。以上により「B-3」と評価した。

今後は、国際線の便数・旅客数・貨物量を表した指標である「国際（特にアジア）航空ネットワークの強化割合」等を新たに採用する予定。

引き続きアジアにおける成長センターとして機能していくため、国際空港について、航空利用者の視点も踏まえつつ、航空ネットワークの充実等を推進し、国際航空需要に適切に対応していく。

平成 20 年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：航空局監理部総務課企画室（室長 馬場崎 靖）

関係課：航空局監理部国際航空課（課長 奈良平 博史）

航空局監理部航空事業課（課長 篠原 康弘）

航空局飛行場部管理課東京国際空港再拡張事業推進室（室長 村田 有）

航空局飛行場部計画課大都市圏空港計画室（室長 今井 泰男）

航空局飛行場部成田国際空港課（課長 羽尾 一郎）

航空局飛行場部関西国際空港・中部国際空港監理官（監理官 和田 浩一）

指標 26

国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率

評価

A-2

目標値：平成14年度比 5%減（平成19年度）
 実績値：平成14年度比 5.8%減（平成19年度）
 初期値：0（平成14年度）

(指標の定義)

国際海上貨物の輸送コスト（海上輸送コスト+港湾コスト+陸上輸送コスト）の低減割合

- ・ 海上輸送コスト：船舶の大型化への対応等による低減
- ・ 陸上輸送コスト：効率的な施設配置等による低減
- ・ 港湾コスト：ターミナル稼働率向上等による低減

(目標設定の考え方・根拠)

平成20年代中頃を目処に1割程度低減することを目標に、平成19年度までに達成可能な値として設定

(外部要因)

該当無し

(他の関係主体)

地方公共団体（事業主体）

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・ 経済財政改革の基本方針 2007（平成19年6月19日）
 スーパー中核港湾等を始め陸海空のシームレスなネットワーク整備の促進（第2章2.）
- ・ 総合物流施策大綱（2005-2009）（平成17年11月15日）
 国際基幹航路確保のためのスーパー中核港湾プロジェクトの推進（1（1））

【閣決（重点）】

- ・ 社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章及び第3章に記載あり」

【本部決定】

なし

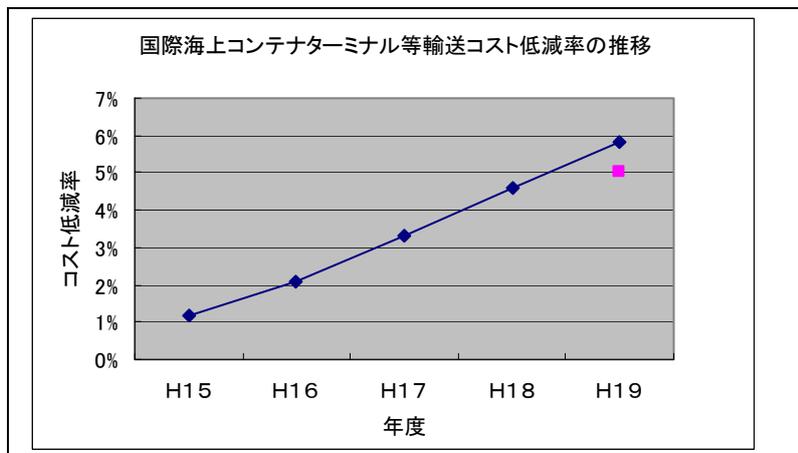
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

(年度)

H15	H16	H17	H18	H19
H14年度比	H14年度比	H14年度比	H14年度比	H14年度比
1.2%減	2.1%減	3.3%減	4.6%減	5.8%減



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- スーパー中核港湾プロジェクトの推進等による物流機能の強化 (◎)
 - ・ 我が国港湾が、産業の国際競争力と国民生活の安定を今後とも支えることができるよう、中核・中核国際港湾において国際海上コンテナターミナルを重点的に整備し、基幹航路における我が国のゲートウェイとしての機能強化や、アジア地域における物流ネットワークの充実を図る。

<p>予算額 約 2.268 億円 (平成 19 年度)</p> <p>(注) ◎を付した施策目標は、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事業に係る施策に関する物である。</p>
<p>関連する事務事業の概要</p> <p>該当なし</p>

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

<p>(指標の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 15 年度のコスト低減率は平成 14 年度比 1.2%減、平成 16 年度は平成 14 年度比 2.1%減、平成 17 年度は平成 14 年度比 3.3%減、平成 18 年度は平成 14 年度比 4.6%減、平成 19 年度は平成 14 年度比 5.8%減となり、年々コスト低減が図られ当初の目標値を達成した。 <p>(事務事業の実施状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 19 年度においては、既に供用されている施設の貨物利用がさらに進み、陸上輸送や海上輸送のコストが低減した。

課題の特定と今後の取組の方向性

<ul style="list-style-type: none"> 業績指標は、毎年着実な進捗が見られることから A-2 と評価した。 今後とも、国際海上コンテナ貨物等の輸送コストを低減し、我が国の港湾の国際競争力の強化のため、スーパー中枢港湾プロジェクトを推進するとともに、港湾の諸手続の統一化・簡素化など、ソフト施策を推進する。 今後の目標値については、平成 24 年度に平成 19 年度比 5%低減を設定する(現行重点計画で目標とし、ほぼ達成が見込まれる低減率と同程度の目標値を設定)。
--

平成 20 年度以降における新規の取組

<p>なし</p>

担当課等(担当課長名等)

<p>担当課：港湾局計画課(課長 難波 喬司)</p> <p>関係課：港湾局港湾経済課(課長 加藤 由起夫)</p>
--

指標 27
ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間の短縮

評価

B-3	目標値：150分（平成14年度に比べ約15%短縮）（東京湾） （平成19年度） 実績値：170分（東京湾）（平成19年度） 初期値：180分（東京湾）（平成14年度）
-----	--

（指標の定義）
ふくそう海域において、海上交通安全法及び港則法に基づく航行管制を受ける船舶の湾口等から入港までの航行時間の短縮の割合

（注）ふくそう海域：東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港（海上交通安全法又は港則法適用海域に限る。）

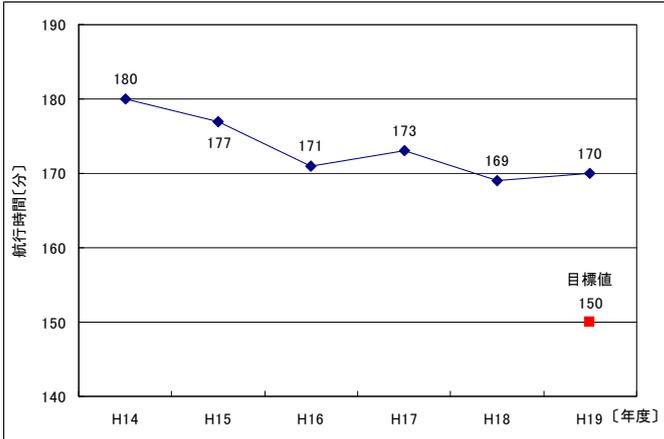
（目標設定の考え方・根拠）
ふくそう海域において、航行管制の円滑化等による湾内ノンストップ航行により、短縮可能な航行時間の割合を目標値とする（東京湾において約15%（30分）の短縮を当面の目標とする）。

（外部要因）
沿岸部の埋め立て等大規模プロジェクトの進展による可航水域の減少、航行形態の変化

（他の関係主体）
なし

（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15年10月10日）「第2章に記載あり」
【本郡決定】
なし
【政府・与党申合】
なし

過去の実績値						（年度）
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
180分	177分	171分	173分	169分	170分	



事務事業の概要
主な事務事業の概要

- ① A I Sを活用した次世代型航行支援システムの整備等 (◎)
 予算額：航路標識整備事業費 4.0 億円（平成19年度）
 ・ A I Sを活用した次世代型航行支援システムの整備
 ※ A I S：船舶自動識別装置
 ・ ふくそう海域における視認性、識別性及び誘目性に優れた高機能航路標識等の整備
- ② 海上交通センター等の的確な運用
 ・ 海上交通センター等において的確な航行管制・情報提供を継続して実施
- ③ 主要国際幹線航路の整備及び保全 (◎)

予算額：港湾整備事業費 147 億円（平成 19 年度）

- ・浅瀬等の存在により船舶航行に支障のある国際幹線航路について、所定の幅員及び水深を確保するための浚渫等を行い、ボトルネックを解消する。

(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事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

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 19 年度の東京湾における管制船舶の東京湾口から東京港までの航行時間は 170 分で、平成 14 年度の初期値に比べ 10 分短縮し、一定の時間短縮が図られたものの、目標年度である平成 19 年度において目標は未達成となった。

(事務事業の実施状況)

- ① A I S を活用した次世代型航行支援システムの整備等
 - ・ A I S を活用した次世代型航行支援システムを大阪及び神戸海上保安（監）部に整備した。
 - ・平成 19 年 7 月から千葉、東京及び横浜海上保安部並びに川崎海上保安署において、また、平成 19 年 12 月から大阪湾海上交通センターにおいて A I S を活用した次世代型航行支援システムの運用を開始するとともに、平成 19 年 7 月から来島海峡及び関門海峡海上交通センターにおいて、サービスエリアを拡大した。
 - ・ふくそう海域において視認性、識別性及び誘導性に優れた高機能航路標識等 17 基を整備した。
- ② 海上交通センター等の的確な運用
 - ・海上交通センター等において的確な航行管制・情報提供を継続して実施した。
- ③ 主要国際幹線航路の整備及び保全
 - ・船舶航行の安全性向上と安定的な海上輸送サービスの確保等を図るため、浅瀬等の存在により湾内航行に支障のある主要国際幹線航路の整備及び保全を行い、海上ハイウェイネットワークの構築を推進している。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は平成 14 年度の初期値に比べ 10 分短縮し、施策効果から一定の時間短縮が図られたものの、目標年度である平成 19 年度において未達成となった。

本業績指標については、国土交通省政策評価基本計画に基づく政策レビュー「安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出」（平成 19 年度とりまとめ）において、詳細な分析及び評価を行った結果、概略以下の理由から施策の改善による実績値の向上が見込めないため、B-3 と評価した。

また、現時点において、適切な指標の設定も困難であることから、本業績指標を廃止することとする。

なお、本業績指標に係る実施施策は、業績指標 103 「ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数」を達成するための施策でもあり引き続き推進していくことから、これらの施策の評価は、今後、業績指標 103 に係る政策チェックアップにおいて実施することとする。

船舶の運航効率の向上を図るため、A I S を活用した次世代型航行支援システムの整備、高機能航路標識等の整備及び海上交通センターの拡充を推進するとともに、海上交通センター等の的確な運用により、効率的な航行管制と航行ルート上における危険な状況からの回避など、運航効率を阻害する要因を排除し、もって、ふくそう海域における航行時間の短縮を目指してきたところ、その施策効果から平成 19 年度の東京湾における管制船舶の東京湾口から東京港までの航行時間は 170 分で、平成 14 年度の初期値に比べ 10 分（6%）の短縮を図ることができた。

他方、船舶は、一部規制を受ける海域以外では自由航行の原則のもと航行しており、更に海陸一環の物流システムにおいて、積荷等の荷役予定時刻を基準とした航海計画により航行し、航海時間に余裕を持たせ安全面を重視して運航する船舶、あるいは相当の速力で効率面を重視して運航する船舶等、各船の運航管理の事情によってその形態は様々で、水先人の乗下船、バースの空き待ち（先船の出港遅延）など船舶の運航上発生する「時間調整のための行動」が全体の航行時間に影響を与えているが、これを目標設定時に十分考慮していなかったため、目標値が実態面に照らし過大な数値となっており、目標が達成できなかったものと考えられる。

これらのことから、航行管制や避航措置といった想定していた要素によりロスする時間の割合よりも、それ以外の要素により調整する時間の割合の方が大きく、実績値は目標値をクリアすることはできなかったが、一定の時間短縮が図られていることに鑑みれば評価対象施策は効率面においてもある程度有効であると評価できる。

前述のとおり、船舶の運航形態は、一部規制を受ける海域以外では自由航行の原則と運航管理の事情・都合といった船舶側の裁量に大きく左右され画一的ではないため、その航行時間の短縮率を実施施策の効果のみによって定量的に予測して数値目標とすることは、現実的ではないと考えられる。しかし、現時点においては、これに代わる目標の設定についても困難である。

平成 20 年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：海上保安庁交通部企画課	（課長 尾 関 良 夫）
関係課：港湾局計画課	（課長 難 波 喬 司）
海上保安庁交通部計画運用課	（課長 加賀谷 尚之）
整備課	（課長 種 章 裕）

指標 28

拠点的な空港・港湾への道路アクセス率

評価

A-2	目標値：68%（平成19年度） 実績値：69%（平成19年度） 初期値：59%（平成14年度）
-----	---

(指標の定義)

高規格幹線道路、地域高規格道路又はこれらに接続する自動車専用道路のインターチェンジ等から10分以内に到達が可能な拠点的な空港・港湾^(注)の割合

注：拠点的な空港…第一種空港及び国際定期便が就航している第二種空港

拠点的な港湾…総貨物取扱量が1,000万トン/年以上又は国際貨物取扱量が500万トン/年以上の重要港湾及び特定重要港湾（国際コンテナ航路、国際フェリー航路又は内貿ユニット航路のいずれも設定されていないものを除く。）

(目標設定の考え方・根拠)

長期的に国際競争力の確保に必要な水準（約90%）を目指すこととして、平成19年度の目標を設定。

(外部要因)

地元調整の状況等

(他の関係主体)

地方公共団体（事業主体）

(重要政策)

【施政方針】

アジア・ゲートウェイ構想(H19.5.16)

【閣議決定】

総合物流施策大綱(2005～2009)(H17.11)

【閣決(重点)】

社会資本整備重点計画(H15.10.10)「社会資本整備重点計画第2章に記載あり」

【本部決定】

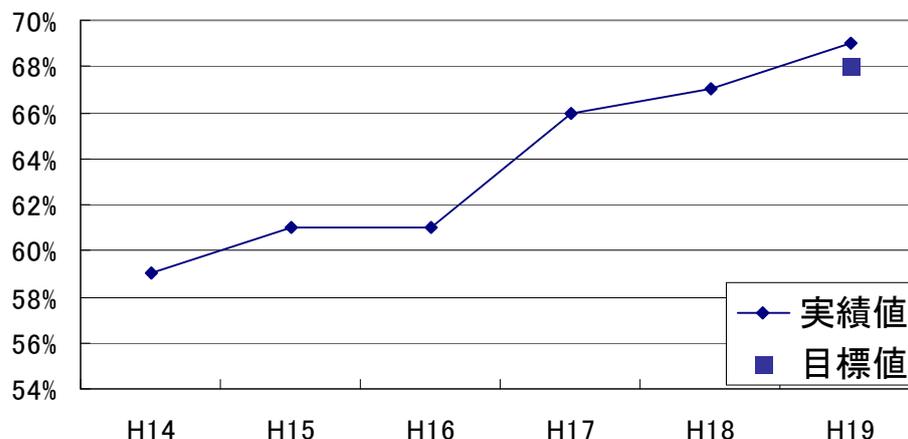
なし

【政府、与党申し合わせ】

経済成長戦略大綱(H18.7.6)

過去の実績値						(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
59%	61%	61%	66%	67%	69%	

拠点的な空港・港湾への道路アクセス率



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の整備 (◎)

マルチモーダル輸送体系の構築を通じた国際競争力の向上や観光交流の促進等を通じた地域経済の活性化を

図るため、拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の重点的な整備を推進する。

予算額：国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化

事業費 11,622 億円の内数

(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重点事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

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)

- ・アクセス率については、平成 14 年度末の 59%が平成 19 年度末に 69%まで向上し、指標の目標値を達成した。
- ・指標の進捗は順調であるものの、その水準自体はアメリカの 91% (平成 13 年度末)、欧州 (英・仏・独・伊) の 84% (平成 13 年度末) に比べ依然として低水準であり、その向上が不可欠である。
- ・また、橋梁の強度等の問題により物流上重要なルート上においても通行が制限されるなどの区間が存在し、迂回や積み替えなどによりリードタイムやコストが増加するため、国際競争力の観点からも大きな問題となっている。

(事務事業の実施状況)

- ・平成 19 年度においては、那覇空港へのアクセス道路である那覇空港自動車道 (豊見城東道路) の供用により、10 分以内の道路アクセスを確保した。
- ・効率的な物流ネットワークを構築する観点から、国際標準コンテナ車 (最大積載時の車両総重量 44t、車高 4.1m) の通行を可能とすべき幹線道路ネットワーク (国際物流基幹ネットワーク) を選定し、国際物流戦略の観点から、大阪中央環状線鳥飼大橋等約 40 区間において、支障区間の解消に向けた事業を実施した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は、平成 14 年度末の 59%が平成 19 年度末に 69%まで向上し、指標の目標値を達成したことから、A-2 と評価した。
 - ・国際競争力の確保に必要な水準 (約 9 割) より依然として低い水準にあり、未達成のアクセス道路について、ハード・ソフト施策を組み合わせるアクセスの迅速化に努めるとともに、国際競争力の向上を図るため、既に達成済の空港・港湾についても更なるアクセス向上に努めていくこととしている。
 - ・国際物流に対応した道路ネットワークが不足している等の問題があるため、橋梁補強等の緊急対策事業を実施し、国際標準コンテナ車が、国際物流戦略の観点から重要な港湾等と大規模物流拠点間を支障なく通行できる道路ネットワーク (国際物流基幹ネットワーク) の整備を図る。
- なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

平成 20 年度以降における新規の取組

なし

なお、「平成 20 年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

担当課等 (担当課長名等)

担当課：道路局企画課 道路経済調査室 (室長 縄田 正)

指標 29

国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現（都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分以内である三大都市圏の国際空港の数）

評価

A-2	目標値： 2 空港（平成 19 年度） 実績値： 2 空港（平成 19 年度） 初期値： 1 空港（平成 12 年度）
-----	---

（指標の定義）

- ・新たな空港アクセス鉄道の整備等により、成田国際空港を含めて三大都市圏の国際空港から都心部までの所要時間が30分以内となることを目標とした指標である。
- ・三大都市圏の国際空港：成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港

（目標設定の考え方・根拠）

- ・平成19年度までに整備が予定されている鉄道路線が開業した場合の値。平成22年度には三大都市圏とも所要時間30分台の実現を目指す。

（外部要因）

なし

（他の関係主体）

地方公共団体（協調補助等）・鉄道事業者（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15年10月10日）「第2章に記載あり」

【本部決定】

なし

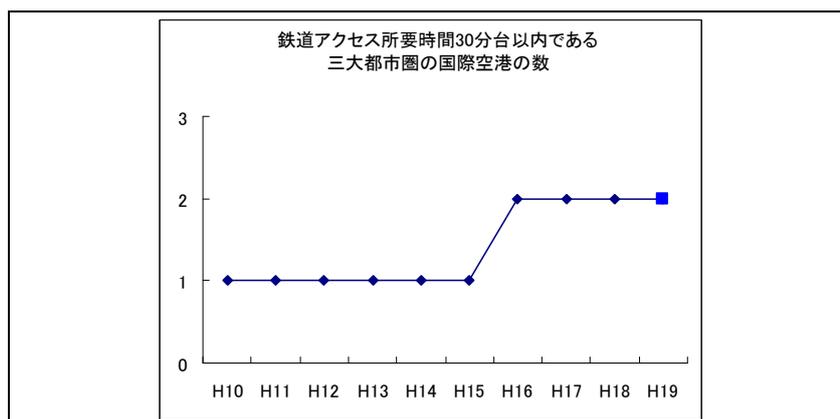
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

(年度)

H15	H16	H17	H18	H19
1	2	2	2	2

**事務事業の概要****主な事務事業の概要**

- 空港アクセス鉄道等整備事業費補助（平成20年度より「ニュータウン鉄道等整備事業費補助」を改称）(◎)
- ・空港アクセス利便の向上のために、建設費等の一部（国の補助率は対象事業費の18%。ただし成田高速鉄道アクセスに関しては3分の1）を補助している。
- 予算額 48 億円（平成 19 年度）
 予算額 43 億円（平成 20 年度）

測定・評価結果**目標の達成状況に関する分析**

(指標の動向)

中部国際空港連絡鉄道が平成16年度に開業し、空港から都心部まで30分以内で結ばれたため業績目標は達成された。

(事務事業の実施状況)

空港アクセス鉄道等整備事業費補助による整備を実施している。なお、成田高速鉄道アクセスを整備するにあたり、対象事業費に対する補助率を嵩上げ(18%→1/3)した。

課題の特定と今後の取組の方向性

中部国際空港連絡鉄道を整備したことにより業績目標を達成した。今後も引き続き平成22年度の開業に向けて成田高速鉄道アクセスの整備を実施することとし、これにより、成田国際空港と都心部とが30分台で結ばれる予定である。

以上のように、目標を達成した上で引き続きアクセス鉄道の整備を推進することとしていることから、A-2と評価した。

なお、本指標については目標年次が到来したため、目標年次を平成22年度、目標値を3空港に新たに設定する。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：鉄道局都市鉄道課(課長 濱 勝俊)

関係課：鉄道局財務課(課長 瓦林 康人)

指標 30
国内航空サービス提供レベル

評価

B-3	目標値：1,500億座席キロ（平成19年度） 実績値：1,321億座席キロ（平成19年）※ 初期値：1,294億座席キロ（平成14年度） ※ 実績値は暦年の速報値であり、平成19年度の実績値は7月下旬に公表予定
-----	--

（指標の定義）
国内航空路線の年間提供座席キロ（国内旅客に提供される座席×飛行距離）

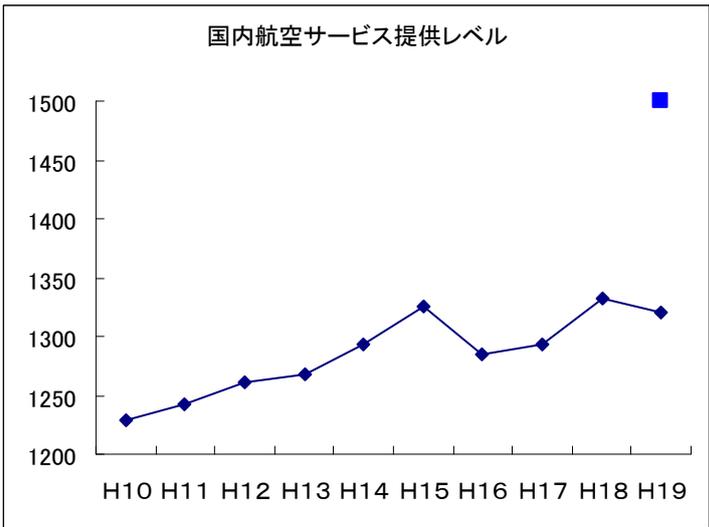
（目標設定の考え方・根拠）
国内航空路線における航空輸送サービス提供量を表し、国内航空旅客に関する需要予測を前提に5年後の目標値を設定した。また、長期的にも常時需要に過不足なく対応できる状態を維持する。

（外部要因）
景気及び自由時間や家計収支等の社会・経済動向

（他の関係主体）
航空運送事業者（事業主体）

（重要政策）
【施策方針】
なし
【閣議決定】
なし
【閣決（重点）】
社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章及び第3章に記載あり」
【本部決定】
なし
【政府・与党申合】
なし

過去の実績値					（年度）
H15	H16	H17	H18	H19	
1,326億座席キロ	1,285億座席キロ	1,294億座席キロ	1,332億座席キロ	1,321億座席キロ	（暦年速報値）



事務事業の概要

主な事務事業の概要

航空サービスの充実(◎)

東京国際空港(羽田)の再拡張事業を推進するなど、大都市圏拠点空港の整備を推進するとともに、一般空港については、継続事業を中心とし、ターミナル諸施設の利便性の向上、航空機の就航率改善等既存空港の質的向上のための、整備を促進する。また、航空交通の増大等に対応した管制処理能力の向上等を図るため次期管制システムの整備等を推進する。

予算額：3,790億円(平成19年度)

3,524億円(平成20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。

関連する事務事業の概要

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)

- 国内航空サービス提供レベルの平成19年度の実績値は集計中であるが、平成19年の速報値は1,321億座席キロであり、平成18年度の実績値と比較すると0.8%の微減となっている。
- 国内線における路線の見直しや機材のダウンサイジング等供給の削減が影響していると考えられる。

(事務事業の実施状況)

- 東京国際空港(羽田)再拡張における滑走路整備事業について、平成19年3月に工事を本格着工し、平成22年10月末の供用開始を目指し、整備を推進している。
- 国内航空需要に対応した滑走路延長事業等を推進中。(平成20年度に静岡空港供用見込み)
- 「空港を核とした観光交流促進プログラム」の取り組みを推進するとともに、バリアフリー化など更に使いやすい空港への機能の充実、ILSの高カテゴリー化など空港運用の高質化等を推進中。(平成19年度に稚内空港、女満別空港にて就航率向上事業に着手)
- 航空交通の増大等に対応した管制処理能力の向上等を図るため、航空路管制卓システムの整備を推進中。

課題の特定と今後の取組の方向性

不採算路線の見直し及び機材のダウンサイジングが進み供給が削減となった影響等により平成19年度に目標値を達成できなかった。一方、施策の効果を適切に評価するため、指標を変更する予定である。以上により「B-3」と評価した。

今後は、国内線の便数・旅客数・貨物量・欠航率・総主要飛行経路長を表した指標である「国内航空ネットワークの強化割合」を新たに採用する予定。

地域活力を向上させるために、地域における広域的な交流の拠点である空港について、航空利用者の視点も踏まえつつ、航空ネットワークの充実等を推進し、国内航空需要に適切に対応していく。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：航空局監理部総務課企画室(室長 馬場崎 靖)

関係課：航空局監理部航空事業課(課長 篠原 康弘)

航空局飛行場部管理課東京国際空港再拡張事業推進室(室長 村田 有)

航空局飛行場部計画課(課長 干山 善幸)

航空局飛行場部計画課大都市圏空港計画室(室長 今井 泰男)

航空局管制保安部保安企画課(課長 坂野 公治)

指標 3 1
フェリー等国内貨物輸送コスト低減率

評価

B-2	目標値：平成14年度比 4%減（平成19年度） 実績値：平成14年度比 3%減（平成19年度） 初期値：0（平成14年度）
-----	---

(指標の定義)
国内海上貨物の輸送コスト（海上輸送コスト+陸上輸送コスト）の低減割合
 ・ 海上輸送コスト：船舶の大型化への対応等による低減
 ・ 陸上輸送コスト：効率的な施設配置等による低減

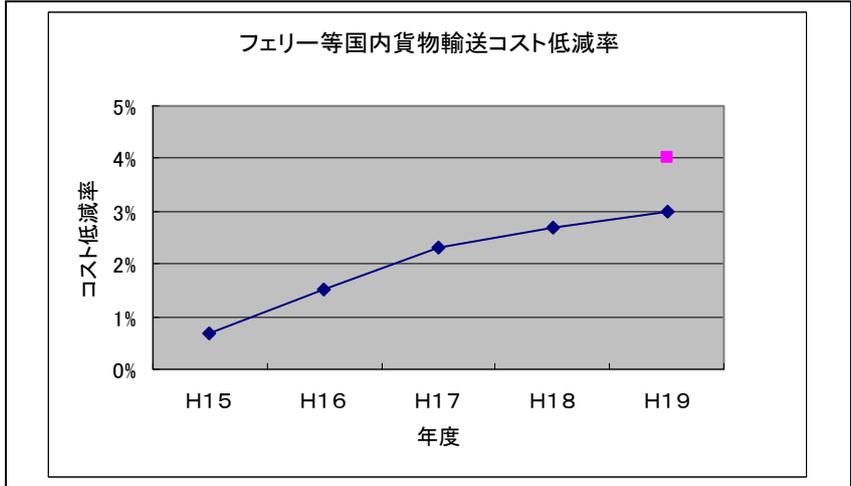
(目標設定の考え方・根拠)
できるだけ着実に推進していくために、平成19年度までに供用予定事業の輸送コスト削減に伴う年間便益を求め、陸上輸送コスト、海上輸送コスト別に低減率を算出

(外部要因)
該当無し

(他の関係主体)
地方公共団体（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15年10月10日）「第2章に記載あり」
 【本部決定】
なし
 【政府・与党申合】
なし

過去の実績値 (年度)				
H15	H16	H17	H18	H19
H14年度比	H14年度比	H14年度比	H14年度比	H14年度比
0.7%減	1.5%減	2.3%減	2.7%減	3.0%減



事務事業の概要
主な事務事業の概要

- 複合一貫輸送等に対応した内貿ターミナルの整備 (◎)
 - ・環境負荷が少なく、輸送効率の高い国内海上輸送の利用促進を図るため、陸上輸送と海上輸送が円滑かつ迅速に結ばれた複合一貫輸送に対応した国内物流拠点等を整備する。
 予算額 約262億円（平成19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事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

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15年度のコスト低減率は平成14年度比0.7%減、平成16年度は平成14年度比1.5%減、平成17年度は平成14年度比2.3%減、平成18年度は平成14年度比2.7%減、平成19年度は平成14年度比3.0%減と、年々コスト削減が図られているものの、平成19年度の目標値は未達成であった。

(事務事業の実施状況)

- ・複合一貫輸送の拠点となる内貿ターミナルの整備は着実に推進しており、平成19年度においては、1カ所において新規供用され、平成20年度は4カ所、平成21年度は1カ所の供用が予定されている。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は、目標値は達成しなかったものの、平成20年度は4カ所、平成21年度は1カ所の複合一貫輸送の拠点となる内貿ターミナル等の新規供用が予定されているなど、今後着実な進捗が見られることからB-2と評価した。
- ・今後とも、国内貨物輸送コストの低減に資するとともに、環境負荷が少なく、エネルギー効率の高い国内海上輸送の利用促進を図るため、複合一貫輸送等に資する内貿ターミナルの整備を適切に進めていく。
- ・今後の目標値については、平成24年度に平成19年度比3%削減を設定する（現行の5年間の低減率と同程度の目標値を設定）。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：港湾局計画課（課長 難波 喬司）

指標 3 2
道路渋滞による損失時間

評価

A-2	目標値：38.1 億人時間／年を約 1 割削減 (H19 年度) 実績値：約 31.6 億人時間／年 (H19 年度) 初期値：38.1 億人時間／年 (H14 年度)
-----	---

(指標の定義)
 渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差を一定区間毎に算出し、合計したもの（年間 1 億人時間の損失とは、1 年間に 1 億人が各々 1 時間損失することを意味する。）

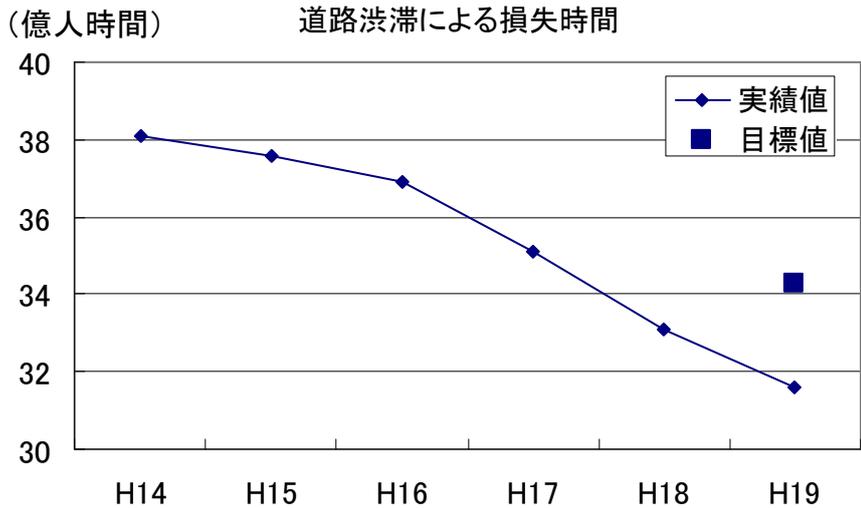
(目標設定の考え方・根拠)
 長期的に受忍限度を超えない程度まで渋滞が解消・緩和された状態を目指すこととして、平成 19 年度の目標を設定

(外部要因)
 交通量の変動

(他の関係主体)
 該当なし

(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 (H15. 10. 10) 「社会資本整備重点計画第 2 章、第 3 章に記載あり」
【本部決定】
 なし
【政府、与党申し合わせ】
 なし

過去の実績値						(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
38.1 億人時間	37.6 億人時間	36.9 億人時間	35.1 億人時間	33.1 億人時間	31.6 億人時間	



事務事業の概要
主な事務事業の概要

○渋滞対策の推進 (◎)
 環状道路やバイパス整備、交差点の立体化、路上工事の縮減や有料道路の弾力的な料金施策、TDM施策等公共交通機関や徒歩・自転車や徒歩・自転車への交通行動転換策
 予算額：都市交通の快適性・利便性の向上
 事業費 8,767 億円の内数 (H19 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重点事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

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 14 年度実績値 38.1 億人時間／年に対し、平成 19 年度の道路渋滞による損失時間の実績値は 31.6 億人時間／年（平成 14 年度実績値と比較して約 17%削減）となり、38.1 億人時間／年を約 1 割削減するという目標は、達成出来たと判断できる。

(事務事業の実施状況)

環状道路やバイパスの整備、交差点の立体化等交通容量拡大策、連続立体交差事業、交通結節点改善事業や TDM 施策等を引き続き実施している。

課題の特定と今後の取組の方向性

・業績指標は、平成 18 年度において既に指標の目標値を達成しており、平成 19 年度の実績値も 31.6 億人時間／年と順調に推移していることから、A-2 と判断した。

・今後、より利用者の実感にあった渋滞対策を進めていくため、客観的なデータに基づき、重点的に対策を行う箇所を選定していく。具体的な対策としては、交通容量拡大策にあわせ、路上工事の縮減や有料道路の弾力的な料金施策とともに、公共交通機関や自転車の利用促進等の施策をより積極的に実施する。また、公安委員会との連携を強化し、信号高度化に併せた局所的な交差点改良等による交通の円滑化を行う。

なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

平成 20 年度以降における新規の取組

なし

なお、「平成 20 年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

担当課等（担当課長名等）

担当課：道路局企画課 道路経済調査室（室長 縄田 正）

指標 3 3
路上工事時間の縮減率

評価

A-2	目標値：201時間/km・年を約2割削減（平成19年度） 実績値：114時間/km・年（平成19年度） 初期値：201時間/km・年（平成14年度）
-----	--

(指標の定義)
直轄国道1kmあたりの路上工事に伴う年間の交通規制時間

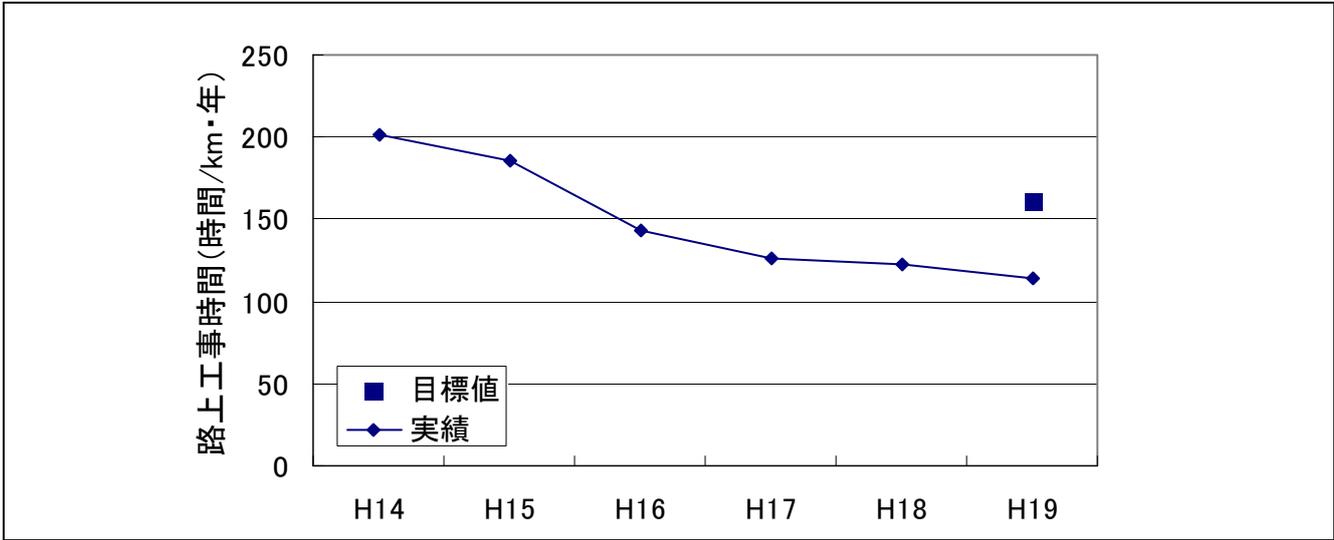
(目標設定の考え方・根拠)
モデル事務所において実施した、各種路上工事縮減施策実施による路上工事縮減に関するシミュレーション結果を基に算出

(外部要因)
地震・豪雨等の大規模災害の発生

(他の関係主体)
地方公共団体（事業主体）、占用企業者（路上工事实施主体）

(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(H15.10.10)「社会資本整備重点計画第2章計画に記載あり」
【本部決定】
なし
【政府、与党申し合わせ】
なし

過去の実績値					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	
186	143	126	123	114	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

工事調整による共同施工や集中工事の実施に加え、道路利用者による工事实施状況のチェックを行うなどの外部評価の強化による路上工事縮減施策を実施(◎)

(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重点事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

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14年度の実績値201時間/km・年に対して、平成19年度の実績は114時間/km・年(43%減)となり、平成18年度に引き続き、目標値以上の縮減を達成した。三大都市においては、直轄国道に加え、主要な地方管理道路も含めて評価し、平成14年度と比較して東京23区:約24%減、名古屋市:約67%減、大阪市約70%減となり、3大都市圏において縮減を達成した。

(事務事業の実施状況)

業務指標を達成するために、関係者間(占有企業等)の工事調整により、共同施工、集中工事、年末・年度末の工事抑制等を推進、「工事内容」をわかりやすく表示した工事看板の導入・インターネットでの工事情報の提供等道路利用者への情報提供の充実を図るなど、各地域の実情を踏まえたきめ細かな路上工事縮減への取り組みを実施した。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は平成14年度の201時間/kmに対して、平成19年度は114時間/km・年(45%減)となり、指標の目標値以上の縮減を達成したことからA-2と評価した。

今後とも、工事の実態や不満等を踏まえた路上工事削減行動計画を地方公共団体と共に策定するなど、地域の主体的な路上工事マネジメントを引き続き推進する予定である。

なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

平成20年度以降における新規の取組

なし

なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

担当課等(担当課長名等)

担当課:道路局国道・防災課保全企画室(室長 伊勢田 敏)

指標 3 4

隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合

評価

A-2

目標値：77%（平成19年度）
 実績値：77%（平成19年度）
 初期値：72%（平成14年度）

(指標の定義)

隣接する地域の中心の都市（注）間を結ぶルートが、車道幅員 5.5m 以上の国道で改良又は整備されているルート数の割合。

（注）陸路で連絡する隣接二次生活圏の存在しない圏域を除く二次生活圏（北海道については地方生活圏）の中心都市を指す。ただし、二次生活圏が設定されていない首都圏・近畿圏・中部圏については都府県庁所在地を用い、同一の二次生活圏に複数の中心都市が存在する場合は人口の多い都市を対象としている。【合計約 300 都市】

二次生活圏とは、高度な買い物ができる商店街や専門医を持つ病院、高等学校等の広域利用施設に準じた施設が、概ねバスで1時間程度で行ける範囲の圏域（半径6～10km程度）。

地方生活圏とは、総合病院、各種学校、中央市場等の広域利用施設が、概ねバスで1～1.5時間程度で行ける範囲の圏域（半径20～30km程度）。

(目標設定の考え方・根拠)

長期的には100%を目指すこととして、平成19年度の目標を設定。

(外部要因)

地元調整の状況等

(他の関係主体)

地方公共団体（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15年10月10日）「社会資本整備重点計画第2章に記載あり」

【本部決定】

なし

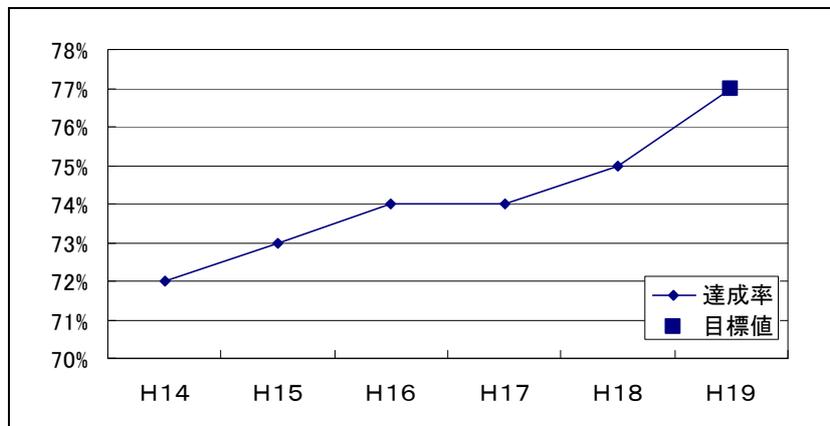
【政府、与党申し合わせ】

なし

過去の実績値

(年度)

H14	H15	H16	H17	H18	H19
72%	73%	74%	74%	75%	77%



事務事業の概要

主な事務事業の概要

住民生活（通勤、通学、医療、福祉、防災）の利便性の向上、地域経済の活性化等を図るため、隣接する地域の中心都市を結ぶルートである「地域間交流ルート」を重点的に整備を推進する。(◎)

予算額 地域間交流・観光交流等内外交流の推進

3,261 億円の内数（平成 19 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事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

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 14 年度実績値 72%から平成 19 年度実績値が 77%となり目標を達成した。

（事務事業の実施状況）

平成 19 年度は、2 次生活圏の中心都市 22 市に関連する地域間交流ルートである 11 ルートの整備を新たに完了したことにより、地域を結ぶルートの走行性、安定性を高め、住民生活や観光交通等の利便性の向上が図られ、全国値では初期値 72%から実績値 77%まで向上した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・指標は順調に推移し、目標を達成したため、A-2 と評価した。
 - ・しかし、未整備の地域が残っているため、引き続き、高次医療や多様化する消費・余暇活動などに伴う高度な都市型サービスの広域利用を可能とするため、日常生活が営まれる一定の圏域（日常活動圏）を連絡する道路網について重点的に整備する。
- なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

平成 20 年度以降における新規の取組

なし

なお、「平成 20 年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

担当課等（担当課長名等）

担当課：道路局 国道・防災課（課長 下保 修）