

【政策目標 1 居住水準の向上】

多様なライフスタイル、ライフステージに対応した、ゆとりある快適な住まいを様々な選択肢から選べること

【政策目標 1 概評】

業績指標①は、平成 15 年度 52.3%であり、平成 17 年度目標値 53%に対して順調に推移しており、目標の達成に向け順調である。なお、平成 17 年度から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」の活用を行うなど、税制・金融・予算等の支援により優良な持家の取得や優良な賃貸住宅の供給を促進することとしている。

【政策の概要と指標・目標値】

政策（1） 良質な住宅取得と賃貸住宅の供給を促進する。

指標： ① 誘導居住水準達成率

目標： 初期値：46.5%（H10 年度） 目標値：53%（H17 年度）

主要施策： 「優良な持家の取得及び賃貸住宅の供給の促進」

平成 15 年度実績： 52.3%（H15 年度）

この丸数字は以下の分類を表しています。

成果があがっているもので

施策の改善等の方向性を提示

現在の施策を維持

施策の中止（指標の廃止を含む。）

成果があがっていないもので

施策の改善等の方向性を提示

現在の施策を維持

施策の中止

判断できないもので

施策の改善等の方向性を提示

現在の施策を維持

施策の中止

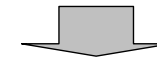
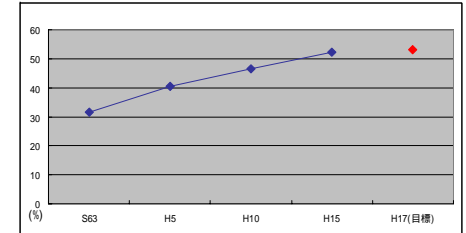
このマークのある業績指標は主要な指標の実績としてグラフに掲載し、今後の取組を書いています。

【政策評価の結果の概要】

政策（1） 指標：① 誘導居住水準達成率

<目標の達成状況に関する分析>

- 業績指標については、5年に1度の調査である住宅・土地統計調査においては、誘導居住水準達成率が平成15年度52.3%であり、目標の達成に向けて順調に推移している。



【今後の取組の方向性等】

政策（1） 良質な住宅取得と賃貸住宅の供給を促進する。

- 住宅ローン減税等により優良な持家の供給を促進するなど現在実施している施策は有効であると考えており、引き続き、税制・金融・予算等の支援により、優良な持家の取得や優良な賃貸住宅の供給を促進する。さらに、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の活用により、優良な賃貸住宅の供給等を促進する。

【政策目標 2 パリアフリー社会の実現】(次々頁に続く)

すべての人々、特に高齢者や障害者等にとって、生活空間が移動しやすく、暮らしやすい状態にあること

【政策目標 2 概評】

政策目標の「パリアフリー社会の実現」に向けて、各政策の効果は着実に現れているものと考えられる。業績指標 2-4 は、指標の実績値は順調でないものの、平成 11 年以降に建築された住宅は 16.3% と目標値を超えていることや、今年度から地方公共団体が自主性と創意工夫を活かしながらパリアフリーを推進する地域住宅交付金が活用されることなどにより、今後の向上が見込まれる。業績指標 2-3 は、平成 15 年に改正ハートビル法が施行されたところであり、これによって新築・増改築の建築物が新たに基準を満たすことになるため、今後とも指標の改善が見込まれる。業績指標 2-1 については、平成 15 年度の実績値から判断すると不確定要素はあるものの概ね堅調に推移している。今後は、建築物や公共交通機関のパリアフリー化、駅等を中心とした一定の地域内における一体的・連続的なパリアフリー化を促進し、パリアフリー施策を総合的に展開するため、ハートビル法と交通パリアフリー法の一体化に向けた法制度を構築し、パリアフリー化を推進することとしている。

【政策の概要と指標・目標値】

政策(1) 住宅をパリアフリー化する。

指標： 2-4 住宅のパリアフリー化の割合(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： 初期値：2.7% (H10 年度) 目標値：約 1 割 (H19 年度)

主要施策： 「補助によるパリアフリー化された住宅の供給」

平成 16 年度実績： 3.4% (H15)

政策(2) 不特定多数の者が利用する建築物をパリアフリー化する。

指標： 2-3 不特定多数の者等が利用する一定の建築物のパリアフリー化の割合(床面積 2,000m² 以上の特別特定建築物の総ストック数のうちハートビル法に基づく利用円滑化基準を満たすものの割合)

目標： 初期値：約 3 割 (H14 年度) 目標値：約 4 割 (H19 年度)

主要施策： 「ハートビル法に基づく義務付け及び支援措置」「官庁施設のパリアフリー化の整備」

平成 16 年度実績： 3 割 (H15)

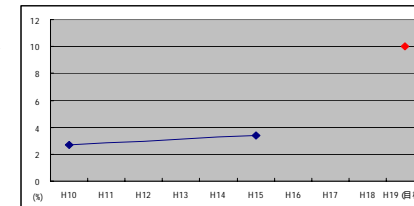
< 指標： 2-1 2-2 は、次々頁に続く >

【政策評価の結果の概要】

政策(2) 指標： 2-4 住宅のパリアフリー化の割合(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)

< 目標の達成状況に関する分析 >

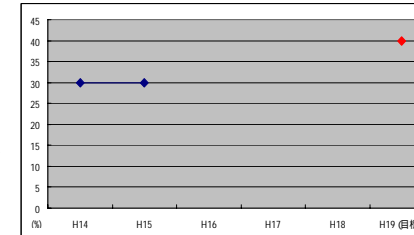
- 平成 15 年度の実績値は 3.4% と、平成 10 年度の 2.7% に比べて微増であり、住宅ストック全体では伸び悩んでいる。特に持家・借家別にみると持家が 4.3% であるのに対し、借家が 1.5% と低水準である。
- 但し、建築時期別にみると、平成 2 年以前は 0.9% であるが、平成 11 年以降が 16.3% と新築住宅(建替え含む)のパリアフリー化率は高まっている。



政策(2) 指標： 2-3 不特定多数の者等が利用する一定の建築物のパリアフリー化の割合(床面積 2,000 m² 以上の特別特定建築物の総ストック数のうちハートビル法に基づく利用円滑化基準を満たすものの割合)

< 目標の達成状況に関する分析 >

- 2,000m² 以上の特別特定建築物の総ストック数のうち、利用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、ハートビル法の改正で、特別特定建築物の 2,000m² 以上の建築等について利用円滑化基準への適合義務が課せられたこと等により、平成 15 年度には 3 割に達し(平成 15 年度実績：約 3,000 棟)、施策の効果が始まっている。
- 平成 16 年度においても、2,000 m² 以上の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、目標達成に着実に近づくものと見込まれる。



【今後の取組の方向性等】

政策(1) 住宅をパリアフリー化する。

- 新規に整備する公営住宅・都市再生機構賃貸住宅は、すべてパリアフリー仕様を標準化したことなどにより新築住宅のパリアフリー化率が高まっており、引き続き補助、融資等によりパリアフリー化された住宅の供給をしていく。さらに、平成 17 年度から地域における住宅政策を総合的かつ計画的に推進するための地域住宅交付金や住宅金融公庫の証券化ローンの仕組みを活用した金利の優遇を実施することにより一層のパリアフリー化を推進していく。
- 既設住宅にかかるパリアフリー化は、公営住宅について、パリアフリー化への改善や建替えを促進することにより、また、持家について、住宅金融公庫の融資により推進していく。

政策(2) 不特定多数の者が利用する建築物をパリアフリー化する。

- 改正ハートビル法や各種支援策等により、業績指標の改善傾向が見られることから、今後も、同法の適切な運用や、各種支援策の活用等により、高齢者・身体障害者等が円滑に利用できる建築物の建築の促進を図るとともに、施策効果による今後の指標への影響を注視する必要がある。さらに、建築物や公共交通機関のパリアフリー化、駅等を中心とした一定の地域内における一体的・連続的なパリアフリー化を促進し、パリアフリー施策を総合的に展開するため、ハートビル法と交通パリアフリー法の一体化に向けた法制度を構築し、建築物のパリアフリー化を推進する。

【政策目標 2 バリアフリー社会の実現】(前頁から続く)

すべての人々、特に高齢者や障害者等にとって、生活空間が移動しやすく、暮らしやすい状態にあること

【政策の概要と指標・目標値】

政策(3) 移動空間をバリアフリー化する。

指標: 2-1 2-2 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合・・・

目標: 初期値:	目標値:
旅客施設の段差解消39.4% (H14)	旅客施設の段差解消 7割強 (H19)
視覚障害者誘導用ブロック72.0% (H14)	視覚障害者誘導用ブロック8割強 (H19)
道路 17% (H14)	道路 約5割 (H19)

主要施策: 「歩行空間のバリアフリー化の整備」「旅客施設のバリアフリー化の推進」

平成16年度実績: 旅客施設の段差解消: 44.1% (H15)
 視覚障害者誘導用ブロック: 74.4% (H15)
 道路: 31%

指標: 3 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数

目標: 初期値:	目標値:
低床バス4.9% (H12)	低床バス 30% (H17)
ノンステップバス2.2% (H12)	ノンステップバス 10% (H17)
福祉タクシー 3276台 (H14)	福祉タクシー10000台 (H17)

主要施策: 「バス車両のバリアフリー化の推進」

平成16年度実績: 低床バス: 18.0% (H15)
 ノンステップバス: 9.3% (H15)
 福祉タクシー: 4574台 (H15)

指標: 4 バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合

目標: 初期値:	目標値:
鉄軌道車両10% (H12)	鉄軌道車両 20% (H17)
旅客船0% (H12)	旅客船 25% (H17)
航空機0.7% (H12)	航空機 35% (H17)

主要施策: 「鉄軌道車両、旅客船、航空機のバリアフリー化の推進」

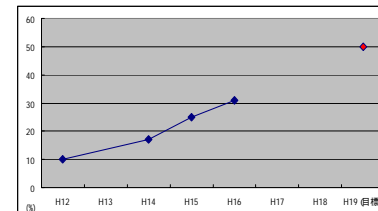
平成16年度実績: 鉄軌道車両: 23.7% (H15)
 旅客船: 4.4% (H15)
 航空機: 32.1% (H15)

【政策評価の結果の概要】

政策(3) 指標: 2-2 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路のバリアフリー化(道路)

<目標の達成状況に関する分析>

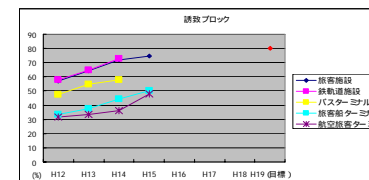
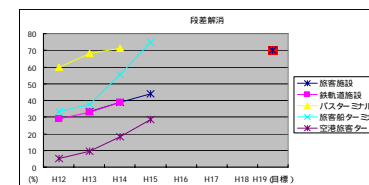
- 平成16年度末における歩行空間のバリアフリー化率が31%となるとともに、国及び都道府県が管理する道路のバリアフリー化率が約4割にまで進捗した。
- 前年度のバリアフリー化率の伸び(約8%)に対し、平成16年度では約6%の伸びに留まっており、進捗度が低下している傾向にある。



政策(3) 指標: 2-1 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設のバリアフリー化(旅客施設の段差解消・視覚障害者誘導用ブロック)

<目標の達成状況に関する分析>

- 平成16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、段差解消については、各事業者ともに順調に進捗している。航空旅客ターミナルについては5.0%であるが、エレベーター等は100%設置済みである。視覚障害者誘導用ブロックの設置については、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。いずれも今後の指標の動向を注視していく必要がある。



【今後の取組の方向性等】

政策(3) 移動空間をバリアフリー化する。

- 各支援制度の有効活用及び交通バリアフリー法における基本構想の策定を図るなどの施策の推進に加え、既存の車両等の買い替えが進むことにより鉄軌道車両、低床バス等のバリアフリー化が進むと見られる。引き続き、補助・税制・融資等各種支援制度を有効に活用することで、さらに移動空間のバリアフリー化に努めていく。
- 都道府県別のバリアフリー化率の提示や各地のバリアフリー化事例の積極的な紹介など、バリアフリー化への取組意欲を喚起していくことで一層の歩行空間のバリアフリー化の推進を図る。
- また、個別の旅客施設について、きめ細かく実態把握し、個々の旅客施設のバリアフリー化への対処に努める。
- さらに、建築物や公共交通機関のバリアフリー化、駅等を中心とした一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、バリアフリー施策を総合的に展開するため、ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化に向けた法制度を構築し、旅客施設、歩行空間のバリアフリー化を推進する。

【政策目標 3 子育てしやすい社会の実現】

生活空間が、子供が健やかに成長できる状態にあること

【政策目標 3 概評】

政策目標の「子育てしやすい社会の実現」については、各業績指標が総体的に順調に推移しているところであるが、平成 16 年 12 月に新々エンゼルプランとして、「少子化社会対策大綱に基づく重点施策の具体的実施計画について」が策定されるなど、子育てしやすい社会の実現が一層重要となってきたことから、引き続き目標の達成に向けて施策を推進していく必要がある。

【政策の概要と指標・目標値】

政策(1) 良質なファミリー向け住宅の供給を促進する。

指標： 5 3人以上世帯の誘導居住水準達成率

目標： 初期値 35.6 % (H10 年度) → 目標値：43 % (H17 年度)

主要施策： 「優良な持家の取得及び賃貸住宅の供給の促進」

平成 16 年度実績： 42.0% (H15 年度)

政策(2) 水辺における児童の自然体験を支援する。

指標： 6 自然体験活動拠点数

目標： 初期値：218 箇所 (H12 年度) 目標値：420 箇所 (H18 年度)

主要施策： 「環境学習・自然体験活動の推進」「自然体験を支援する水辺の整備」

平成 16 年度実績： 387 箇所 (H16)

政策(3) 都市住民が身近に使える公園を確保する。

指標： 7 歩いていける範囲の都市公園の整備率

目標： 初期値：63 % (H14 年度) 目標値：66 % (H19 年度)

主要施策： 「住区基幹公園の整備」

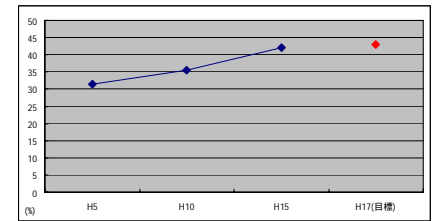
平成 16 年度実績： 約 65% (速報値)

【政策評価の結果の概要】

政策(1) 指標： 5 3人以上世帯の誘導居住水準達成率

<目標の達成状況に関する分析>

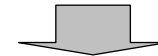
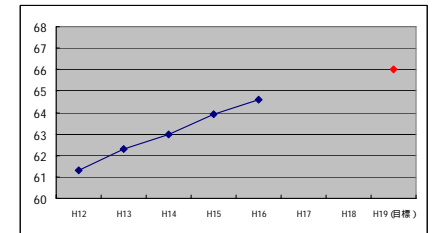
- 5年に1度の調査である住宅・土地統計調査においては、誘導居住水準達成率が平成 15 年度 42.0%であり、目標の達成に向けて順調に推移している。



政策(3) 指標： 7 歩いていける範囲の都市公園の整備率

<目標の達成状況に関する分析>

- 各地方公共団体等からの報告を元に速報値を算出したところ、平成 16 年度末現在で約 65%となっており、順調に推移しているものと考えられる。



【今後の取組の方向性等】

政策(1) 良質なファミリー向け住宅の供給を促進する。

- 住宅ローン減税等により優良な持家の供給を促進するなど現在実施している施策は有効であると考えており、引き続き、税制・金融・予算等の支援により、優良な持家の取得や優良な賃貸住宅の供給を促進する。さらに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の活用により、優良な賃貸住宅の供給等を促進する。

政策(3) 都市住民が身近に使える公園を確保する。

- 既成市街地が多く、重点的な整備を必要としているにもかかわらず用地確保が困難なために整備が進んでいない地域において、地区公園等の住区基幹公園の整備を効率的かつ積極的に推進するため、立体都市公園制度や借地方式による都市公園整備の推進も図っていく。

【政策目標 4 住環境、都市生活の質の向上】

遊び、楽しみ、心の安らぎを感じることで、心身ともにリフレッシュできること

【政策目標 4 概評】

政策目標の「住環境、都市生活の質の向上」における各業績指標は、総体的に順調に推移しており、特に、業績指標 8 は、平成 16 年度実績値が 93.3 万戸であり、平成 17 年度目標の 100 万戸（大都市法に基づく供給基本方針上の 10 年度間の供給目標）の達成に向けて堅調に推移している。さらに平成 17 年度から創設した「街なか居住再生ファンド」の活用などにより、都心部における住宅供給を促進することとしている。業績指標 13 は、伸び率は小さいながら目標値の達成に向け進捗していることがうかがえる。業績指標 14 は、順調であるものの、欧米都市に比べると大きく立ち遅れているため、「無電柱化推進計画」に基づき無電柱化を推進していく必要がある。

【政策の概要と指標・目標値】

政策（1） 職住近接の住宅市街地を形成する。
 指標： 8 都心部における住宅供給戸数
 目標： 初期値：47.7 万戸（H12 年度） 目標値：100 万戸（H17 年度）
 主要施策： 「都市計画・建築規制」「居住環境整備事業」「公的主体を活用した住宅供給等」
 平成 16 年度実績： 93.3 万戸

政策（2） ゆとりある住環境に必要な都市公園等を確保する。
 指標： 9 1 人あたり都市公園等面積
 目標： 初期値：8.5 ㎡/人（H14 年度） 目標値：9.3 ㎡/人（H19 年度）
 主要施策： 「国営公園の整備」「都市公園等整備事業に対する補助」
 平成 16 年度実績： 8.8 ㎡/人（速報値）

政策（3） 下水道等の污水处理施設を普及させる。
 指標： 10 污水处理人口普及率
 目標： 初期値：76 %（H14 年度） 目標値：86 %（H19 年度）
 指標： 11 下水道処理人口普及率
 目標： 下水道処理人口普及率 初期値：65 %（H14 年度） 目標値：72 %（H19 年度）
 主要施策： 「污水处理施設の整備」「下水道の整備」
 平成 16 年度実績： 污水处理人口普及率 78%（H15）
 下水道処理人口普及率 67%（H15）

政策（4） 都市部における良好な水辺空間を形成する。
 指標： 12 都市空間形成河川整備率
 目標： 初期値：32 %（H12 年度） 目標値：40 %（H18 年度）
 主要施策： 「市街地における親水性のある河川整備」
 平成 16 年度実績： 35 %（H15）

政策（5） 良好な宅地供給を促進する。
 指標： 13 良好な環境を備えた宅地整備率
 目標： 初期値：35.3 %（H12 年度） 目標値：46.0 %（H17 年度）
 主要施策： 「都市再生機構による公的宅地供給」「住宅市街地基盤整備事業」
 平成 16 年度実績： 39.2%（H15）

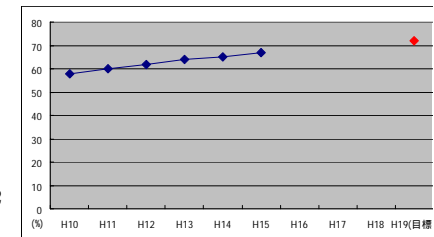
政策（6） 電線類を地中化する。
 指標： 14 市街地の幹線道路の無電柱化率
 目標： 初期値：7 %（H14 年度） 目標値：15 %（H19 年度）
 主要施策： 「電線類の地中化」
 平成 16 年度実績： 10%

【政策評価の結果の概要】

政策（3） 指標：10 污水处理人口普及率

< 目標の達成状況に関する分析 >

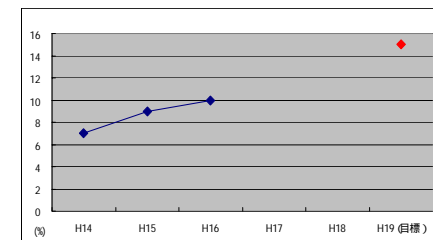
- 平成 15 年度の実績値は污水处理人口普及率が 78%、下水道処理人口普及率が 67%であり、総体的には着実な進捗が図られている。
- しかしながら、普及状況は地域間、人口規模によって大きな差があり、平成 15 年度末で污水处理人口普及率が全国平均を超えているのは 12 都道府県だけである。また、5 万人未満の中小市町村における污水处理人口普及率は 56%にとどまっている。



政策（6） 指標：14 市街地の幹線道路の無電柱化率

< 目標の達成状況に関する分析 >

- 平成 14 年度実績値 7%に対し、平成 16 年度の市街地の幹線道路の無電柱化率の実績値は 10%であり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。
- しかし、ロンドン・パリ・ボン（100%）など、欧米主要都市に比べると無電柱化率は大きく立ち遅れている状況である。
- 市街地の幹線道路において、直轄国道での無電柱化率（約 20%）に対し、補助国道（約 6%）及び都道府県道（約 8%）における無電柱化率が低く、地方公共団体の一層の積極的な取組が必要である。また、幹線道路の無電柱化率 10%に対し、市区町村が管理する非幹線道路では約 1%である。



【今後の取組の方向性等】

政策（3） 下水道等の污水处理施設を普及させる。

- 下水道等の污水处理施設は、使えない住民にとってはいつまでも使えない、まさに「有」か「無」かの施設であり、特に人口 5 万人未満の市町村において遅れている状態であるが、これらの地域を中心に未普及地域の解消を図るため、污水处理に係る都道府県構想を踏まえた適切な役割分担に基づき、他の污水处理施設との連携を図りながら下水道整備を重点的に促進する。
- 平成 17 年度から、地方の自主性・裁量性を高めるため、複数の污水处理施設（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、污水处理施設間での融通や年度間での事業量の調整が可能な污水处理施設整備交付金制度を創設した。

政策（6） 電線類を地中化する。

- 都市景観や防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、歴史的街並みの保全等を図るため、平成 16 年度を初年度とする「無電柱化推進計画」に基づき、新技術導入等によるコスト縮減を図りつつ、幹線道路における無電柱化を引き続き推進する。
- さらに、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区や良好な都市環境・住環境形成の必要な地区、歴史的街並みを保存すべき地区などの主要な非幹線道路についても無電柱化を面的に進める。
- 身近な道路のニーズに応える施策について先導的に取り組む地区に対して支援を実施する。当該地区において、概ね 3 年以内に面的に無電柱化を推進する。

【政策目標 5 アメニティ豊かな生活環境の形成】

水と緑豊かで、美しい景観を有する生活環境の中で暮らせること

【政策目標 5 概評】

政策目標の「アメニティ豊かな生活環境の形成」に向けて、各業績指標は順調に推移している。特に、業績指標「16」については、緑地環境整備総合支援事業の対象都市を拡大する等の措置を講じており、これらの活用を図りつつ、引き続き、公園の整備、緑地の保全・創出、道路、河川・急傾斜地崩壊対策・港湾・空港周辺区域等の公共空間の緑化を行っていく必要がある。

【政策の概要と指標・目標値】

政策（1） 海岸における親水空間等を形成する。

指 標： 「15」 人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長

目 標： 初期値：約 6,700 km（H14 年度）→目標値：約 6,800 km（H19 年度）

主要施策： 「観光振興に資する海岸事業」

平成 16 年度実績 6,780 km

政策（2） 公共空間における緑化等を推進する。

指 標： 「16」 都市域における水と緑の公的空間確保量

目 標： 初期値：12 m²/人（H14 年度） 目標値：13 m²/人（12 m²/人を約 1 割増）

（H19 年度）

主要施策： 「国営公園の整備」「都市公園等整備事業に対する補助」「古都及び緑地保全事業の推進」

「道路緑化の推進」「河川における水際の緑化」

「急傾斜地における緑を活かした斜面对策」

「港湾環境整備事業の推進」「空港周辺緑地整備事業の推進」

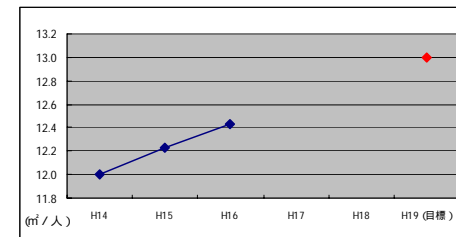
平成 16 年度実績 H19 までに約 1 割増の目標に対し約 4%増（速報値）

【政策評価の結果の概要】

政策（2） 指標：「16」 都市域における水と緑の公的空間確保量

<目標の達成状況に関する分析>

- 各地方公共団体等からの報告を元に速報値を算出したところ、公園の整備、緑地の保全・創出、道路、河川、急傾斜地崩壊対策、港湾、空港周辺区域等の公共空間の緑化を行ったところにより、H16 年度末現在で約 4%増加しており、順調に推移しているものと考えられる。



【今後の取組の方向性等】

政策（2） 公共空間における緑化等を推進する。

- アメニティ豊かな生活環境を形成するため、引き続き、公園の整備、緑地の保全・創出、道路・河川・港湾等の公共空間の緑化を行う必要がある。
- 特に、都市公園事業においては、既成市街地等用地確保が困難な地域において、効率的かつ積極的な都市公園整備を推進するため、立体都市公園制度や借地方式による都市公園整備の推進も図っていく必要がある。
- また、平成 17 年度から良好な景観形成・向上の取組を支援するため、緑地環境整備総合支援事業の対象都市について「景観計画が策定済み又は策定中の都市」を追加する等の拡充を行う。

【政策目標 6 良質で安定した水の確保】

きれいな水、おいしい水を豊かに確保できること

【政策目標 6 概評】

政策目標の「良質で安定した水の確保」については、業績指標18、19が順調に推移し、業績指標17は、着実に伸びているものの、伸び率が低くなっている。業績指標19に関しては、平成17年度より総合水系環境整備事業を創設し、また、指定区間内の一級河川及び二級河川において、流域単位を原則として河川環境整備事業を統合するなど、河川における汚濁負荷を削減することとしている。

【政策の概要と指標・目標値】

政策(1) 河川の正常な流量を確保する。

指標: 17 河川の流量不足解消指数

目標: 初期値: 54% (H13年度) → 目標値: 61% (H18年度)

主要施策: 「河川流量の確保のためのダム建設等」

平成16年度実績: 56%



政策(2) 水道水源域の水質を改善する。

指標: 18 水道水源域における下水道処理人口普及率

目標: 初期値: 48% (H12年度) → 目標値: 60% (H18年度)

主要施策: 「水道水源域における下水道の整備」

平成16年度実績: 56% (H15)

政策(3) 河川の水質を改善する。

指標: 19 河川における汚濁負荷削減率

目標: 初期値: 65% (H14年度) → 目標値: 78% (H19年度)

主要施策: 「浄化事業等の実施」「関係機関及び流域自治体と連携による水質改善施策設置等の整備」

平成16年度実績: 70%

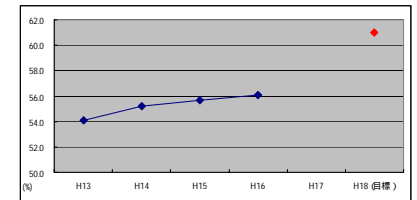


【政策評価の結果の概要】

政策(1) 指標: 17 河川の流量不足解消指数

<目標の達成状況に関する分析>

- 平成16年度の実績値は56%であり、着実な整備を図っているものの指標は1%以内の伸び率に止まっている。河川の流量不足解消指数の向上にはダムの整備がなされる必要があるが、ダムの計画から完成までには長時間を要することが一般的であり、現在、指標が向上するのは、過去の投資に依る部分が大い。

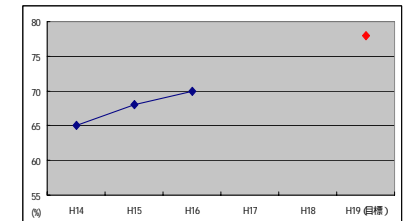


今後も計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。

政策(3) 指標: 19 河川における汚濁負荷削減率

<目標の達成状況に関する分析>

- 河川事業における汚濁負荷削減率は、河川浄化事業の実施等により、平成16年度の実績値で70%であった。河川浄化施設の設置や下水道の整備により河川水質の改善は着実に進んでいる。



【今後の取組の方向性等】

政策(1) 河川の正常な流量を確保する。

- H16年度において、必要な手続きを経て2事業を中止する一方、本体工事中のダムに重点投資を行ったが、引き続き、事業中のダムについて、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。
- また、既存ダムの有効活用として、貯水池容量の効率的な再配分による既存ダムの徹底活用等に取り組む。
- 事業を進めるに当たっては、コスト縮減を図りながら、重点化・効率化に取り組みつつ、計画的な投資と事業展開を行う。
- 平成17年度より堰堤改良事業の拡充(ダム機能向上事業)を実施し、ダム運用の見直しによる治水機能の向上や下流の無水区間の解消などの河川環境の改善のため、既設ダムに必要な事前放流用施設(小規模放流管)の増設などによる総合的なダム機能の向上を図る。

政策(3) 河川の水質を改善する。

- H16年度には綾瀬川、霞ヶ浦等都市部の河川や湖沼において重点的に、浄化施設等の整備を実施し、施策の実施効果は着実に発揮されているが、今後も関係機関と一体となって重点的に水質改善事業を実施する必要があり、このため平成17年度より総合水系環境整備事業を創設し、上流ダムにおける環境整備と河川における環境整備を連携することにより、効率的かつ効果的な河川の水質浄化を図っていく。また、指定区間内の一級河川及び二級河川において、流域単位を原則として河川環境整備事業を統合する。これにより、現地の状況に即応した対応が可能になるなど事業主体である都道府県等の裁量性を高め、効率的かつ効果的な水質改善事業の実施が可能となる。

【政策目標 7 水害等による被害の軽減】(次々頁に続く)

水害、土砂災害、津波、高潮、雪害、火山噴火等の災害に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること

【政策目標 7 概評】

政策目標の「水害等による被害の軽減」は、各業績指標とも順調に推移している。しかしながら、昨年は、梅雨期の集中豪雨や台風の上陸により、全国各地で激甚な水害、土砂災害が数多く発生した。これは、業績指標²⁰が平成 16 実績値で約 59%であるなど、未だ災害に対する整備水準が低いことも要因の一つとしてあげられるが、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災害の様相を呈するものであり、これらの課題への対応が必要である。

【政策の概要と指標・目標値】

政策(1) 水害による被害を軽減するため、施設整備を行う。

指標：²⁰ 洪水による氾濫から守られる区域の割合

目標： 初期値：約 58% (57.8%) (H14 年度) → 目標値：約 62% (61.7%) (H19 年度)

主要施策： 「洪水による氾濫被害から守るための河川整備・ダム等洪水調整施設、砂防施設の整備」
平成 16 年度実績： 約 59% (59.1%)

指標：²¹ 床上浸水を緊急に解消すべき戸数

目標： 初期値：約 9 万戸 (H14 年度) → 目標値：約 6 万戸 (H19 年度)

主要施策： 「下水道による雨水対策施設の整備」

平成 16 年度実績： 約 7.4 万戸 (速報値)

指標：²² 流下能力不足橋梁数

目標： 初期値：4,500 (H13 年度見込み) → 目標値：3,500 (H18 年度)

平成 16 年度実績： 3,700

指標：²³ 下水道による都市浸水対策達成率

目標： 初期値：51% (H14 年度) → 目標値：54% (H19 年度)

主要施策： 「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」「下水道による雨水対策施設の整備の推進」

平成 16 年度実績： 51.2%(H15)

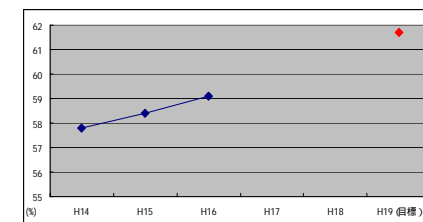
< 指標：²⁴ 以降は次々頁に続く >

【政策評価の結果の概要】

政策(1) 指標：²⁰ 洪水による氾濫から守られる区域の割合

< 目標の達成状況に関する分析 >

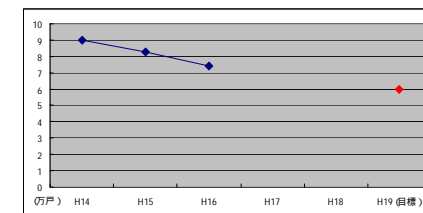
- ・ 指標については、目標の達成に向けて概ね順調に推移している。
- ・ 洪水による氾濫から守られる区域の割合の指標値の向上のためには、河川、ダム、砂防設備等の整備を行うことが必要であるが、これらは計画から完成までには長時間を要することが多いため災害が発生した場合でも被害を最小化するハード整備・ソフト対策が一体となった減災体制の整備が必要である。



政策(1) 指標：²¹ 床上浸水を緊急に解消すべき戸数

< 目標の達成状況に関する分析 >

- ・ 指標については、速報値であるが、7.4 万戸と目標の達成に向けて概ね順調に推移している。近年の浸水被害の状況を見ると、都市化の進展による雨水の流出率の増加や局所的な集中豪雨により依然として内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少しているものの、都市化の進展や集中豪雨の多発により、被害額は減少しておらず、関係者の連携を図った取り組みが必要である。



【今後の取組の方向性等】

政策(1) 水害による被害を軽減するため、施設整備を行う。

- ・ 今後の投資余力が限られる中で、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必要がある。
 - ・ さらに昨年をはじめ近年の災害から明らかになった新たな課題に的確に対応するため、昨年11月に「社会資本整備審議会河川分科会」に学識経験者からなる「豪雨災害対策総合政策委員会」を設け緊急に対応すべき事項について「総合的な豪雨災害対策についての緊急提言」としてとりまとめ、この緊急提言を受け「豪雨災害対策緊急アクションプラン」を策定し制度や体制の整備等の必要な事業実施を図っている。また、同委員会からのH17年4月の「総合的な豪雨災害対策の推進について(提言)」を受けて、長期的に対応すべき体制整備や制度改革についても今後検討し、速やかに制度創設等必要な措置を講じていく。
 - ・ 地域の水災及び土砂災害の防止力向上(水防法等の改正)：浸水想定区域を指定する河川の範囲の拡大(主要中小河川に拡大)、中小河川における洪水情報等の提供の充実(主要な中小河川で避難等の目安になる水位(特別警戒水位)に関する情報提供を開始(H17~))、水防協力団体制度の創設、非常勤の水防団員に係る退職報償金の支給規定の創設、土砂災害警戒区域における警戒避難体制の充実等を実施する。
 - ・ 総合流域防災協議会の設立：増加する水害、土砂災害に対して限られた資金の中で効率・効果的に対策を行うためには水害と土砂災害の対策、直轄事業と補助事業、ハード整備とソフト対策を流域一体として行う必要があることから国と地方が連携し、流域一体で包括的な防災対策を実施するとともに自助・共助・公助のバランスのとれた防災対策の推進を図るため、総合流域防災協議会を設立する。
 - ・ 総合流域防災事業の創設：豪雨災害等に対し流域一体となった総合的な防災対策を推進し、あわせて地方の自主性・裁量性をより高めるため、流域単位を原則として、包括的に水害・土砂災害対策の施設整備等及びハザードマップの作成など災害関連情報の提供等のソフト対策を行う事業に対し補助する。
- (提言の主なもの)
- ・ 土地利用状況に応じた安全度確保方策の体系的確立：従来からの連続堤防方式にこだわらず、地域の土地利用状況に応じて、輪中堤、家屋等の嵩上げ、家屋移転も重要な治水対策として進める。
 - ・ 防災施設等の維持管理の充実：最低限行うべき維持管理の基準の制定を行う。等

【政策目標 7 水害等による被害の軽減】(前頁から続く、次々頁に続く)

水害、土砂災害、津波、高潮、雪害、火山噴火等の災害に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること

【政策の概要と指標・目標値】

政策(2) 災害の危険性に関する情報を普及させる。

指標: 24 ハザードマップ認知率

目標: 初期値: 洪水 4%、火山 30% (H12 年度) → 目標値: 洪水 70%、火山 76% (H18 年度)

主要施策: 「ハザードマップの作成支援(洪水)」「ハザードマップの作成支援(火山噴火災害)～火山災害予想区域図の作成～」 「市町村への支援・協力の推進」

平成 16 年度実績: 洪水 20%

火山 73%

政策(3) 台風時の被害を軽減するため、気象情報を充実する。

指標: 25 台風中心位置予報の精度

目標: 初期値: 443km (H12 年) → 目標値: 360km (H17 年)

主要施策: 「静止気象衛星(運輸多目的衛星)の整備」

「スーパーコンピュータを中心とした気象資料総合処理システムの運用」

平成 16 年度実績: 356 km (H16 年)

< 指標: 26 以降は次々頁に続く >

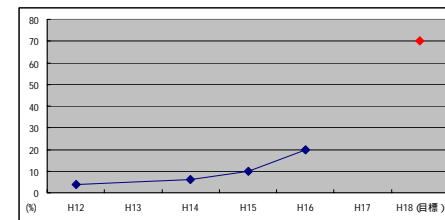


【政策評価の結果の概要】

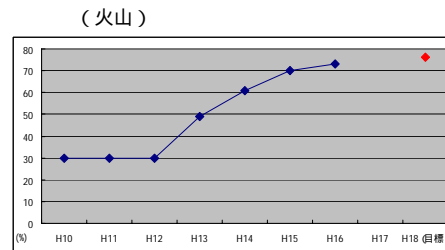
政策(2) 指標: 24 ハザードマップ認知率 (洪水)

< 目標の達成状況に関する分析 >

洪水については、平成 16 年度の実績値は 20%であり、前年度に比べ倍増している。しかし、ハザードマップを作成・公表している市町村が、浸水想定区域内の対象市町村の 3.3 割(H17.3 現在)となっており、指標の向上については、市町村の更なる積極的な作成・公表に期待するところである。



火山については、平成 16 年度の実績値が 73%となっており、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。指標の伸びの原因としては、平成 12 年の有珠山及び三宅島の噴火により、それまで火山ハザードマップ未公表の地方自治体が、その重要性を認識し、作成・公表への機運が高まったことによると考えられる。



【今後の取組の方向性等】

政策(2) 災害の危険性に関する情報を普及させる。

(洪水)

ハザードマップの推進に向けた方策として、地域住民のスムーズな避難誘導のために、積極的なハザードマップ作成の推進を図る必要があり、各地域の事情に則した効果的な取組を国土交通省として支援する。また、今後、浸水想定区域の普及を促進するため、洪水予報が現状では行えない河川で氾濫した場合に大きな浸水被害が想定される河川についても、水防法を改正し、浸水想定区域の指定・公表を新たに義務づけ、早急に区域の指定が図られるよう一定の期間に限り都道府県が作成する浸水想定区域に係る調査費用を補助するとともに、洪水ハザードマップに関する調査費用を補助する。

(火山)

先駆的な火山ハザードマップについては、新たな火山災害要因を盛り込む等、新たな火山ハザードマップの作成・公表を促進するよう、火山噴火警戒避難対策事業を推進していく。
 国、都道府県から提供する火山災害予想区域図提供率は目標に達したことから、今後はハザードマップ認知率(火山)の向上を図るため、引き続き地方公共団体への働きかけを行っていく。
 火山ハザードマップの周知に関する方策を検討する。

【政策目標 7 水害等による被害の軽減】(前頁から続く)

水害、土砂災害、津波、高潮、雪害、火山噴火等の災害に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること

【政策の概要と指標・目標値】

政策(4) 土砂災害による被害を軽減するため、施設整備を行う。

指標: 26 土砂災害から保全される戸数

目標: 初期値: 約 120 万戸(H14 年度)→目標値: 約 140 万戸(H19 年度)

主要施策: 「砂防設備の整備」「地すべり防止施設の整備」「急傾斜地崩壊防止施設の整備」

平成 16 年度実績: 約 127 万戸

指標: 27 土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数

目標: 初期値: 約 3,100 施設(H14 年度)→目標値: 約 4,100 施設(H19 年度)

主要施策: 「砂防設備の整備」「地すべり防止施設の整備」「急傾斜地崩壊防止施設の整備」

平成 16 年度実績: 約 3,500 施設

政策(5) 津波・高潮等の災害による被害を軽減するため、施設整備を行う。

指標: 28 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・・・

目標: 初期値: 約 15 万 ha (H14 年度)→目標値: 約 10 万 ha (H19 年度)

主要施策: 「海岸保全施設の新設整備等」

平成 16 年度実績: 約 12.9 万 ha

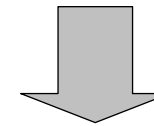
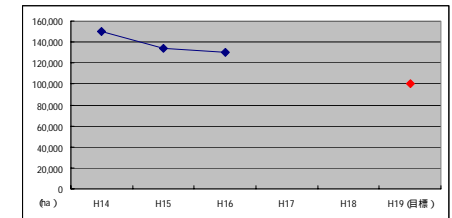


【政策評価の結果の概要】

政策(5) 指標: 28 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

<目標の達成状況に関する分析>

- 平成 16 年度の実績値は防護されていない面積約 12.9 万 ha であり、目標の達成に向けて順調に指標値は低下している。一方、平成 16 年 3 月には東南海・南海地震防災対策推進基本計画が策定され、同年 12 月にはインドネシア・スマトラ島沖大規模地震が発生するなど、大規模地震に対して津波や地震被害の可能性のある地域の安全確保が緊急な課題となっており、津波・高潮対策について一層の効率的実施が求められる。また、今後の対策としてはハード整備のみでは限界もあり、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。



【今後の取組の方向性等】

政策(5) 津波・高潮等の災害による被害を軽減するため、施設整備を行う。

- 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。
- 津波発生時における人命の優先的な防護を推進するため、既存の海岸保全施設の防災機能を的確に発揮できるようにするとともに、水門等の自動化・遠隔操作化や耐震調査等の津波ハザードマップ作成支援などの避難対策を総合的に実施する「津波危機管理対策緊急事業」を統合補助金として創設し、平成 17 年度から実施する。

【政策目標 8 地震・火災による被害の軽減】(次々頁に続く)

地震や火災に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること

【政策目標 8 概評】

政策目標の「地震・火災による被害の軽減」に向けて、各指標値は概ね順調に伸びている。一方、平成 16 年 3 月には東南海・南海地震防災対策推進基本計画が策定され、同年 12 月にはインドネシア・スマトラ沖大規模地震が発生するなど、大規模地震に対して津波や地震被害の可能性がある地域の安全確保が緊急な課題となっており、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る必要がある。また、業績指標 31-1 は、指標の伸びが横ばいであり、耐震改修促進法の見直しなどを進める必要がある。業績指標 34 は、平成 19 年度まで実績値が出ないが、平成 15.12.25 の調査によれば、約 8,000ha のうち 113 地区 3,773ha (全体面積の約 47%) については、改善施策を行うことによって今後概ね 10 年以内に最低限の安全性が確保される見込みであり、残る合計 287 地区 4,200ha (全体面積の約 53%) については、安全性を確保するための更なる検討が必要との結果が出ている。

【政策の概要と指標・目標値】

政策(1) 災害時の緊急支援ルートを確認する。

指標: 29 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

目標: 初期値: 66% (H14 年度) → 目標値: 76% (H19 年度)

主要施策: 「道路の防災・震災対策の推進」

平成 16 年度実績: 69%

政策(2) 震災時の水害による被害を軽減するための施設整備を行う。

指標: 30 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・・・

目標: 初期値: 約 13,000ha (H14 年度) → 目標値: 約 10,000ha (H19 年度)

主要施策: 「堤防等河川管理施設の耐震化」「海岸保全施設の耐震化」

平成 16 年度実績: 約 11,700(ha) (速報値)

政策(3) 多数の者が利用する建築物を耐震化する。

指標: 31-1 多数の者が利用する一定の建築物の耐震化率・・・

目標: 初期値: 16% (H14 年度) → 目標値: 約 2 割 (H19 年度)

主要施策: 「特定建築物の耐震改修工事等に対する支援措置」「耐震改修促進法の的確な運用」「耐震改修工法の開発・普及」「防災拠点官庁施設の耐震化」

平成 16 年度実績: 16% (H15)

政策(4) 住宅を耐震化する。

指標: 31-2 住宅の耐震化率

目標: 初期値: 51% (H10 年度) → 目標値: 約 65% (H19 年度)

主要施策: 「補助、融資及び税制による住宅の耐震化の促進」「公共住宅等供給効率化事業による住宅の耐震診断」「耐震改修工法の開発・普及」

平成 16 年度実績: 61% (H15)

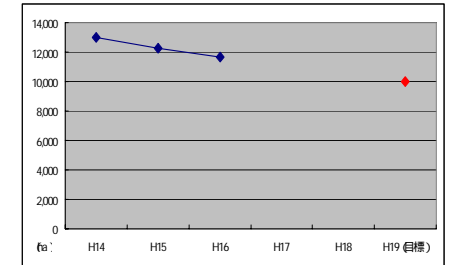
<指標: 32以降は次々頁に続く>

【政策評価の結果の概要】

政策(2) 指標: 30 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

<目標の達成状況に関する分析>

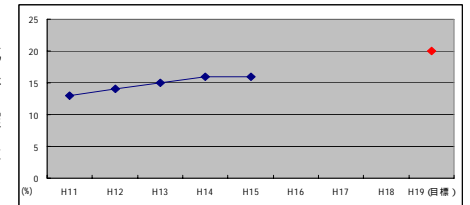
・平成 16 年度末の実績値は約 11,700ha であり、目標の達成に向けて順調に指標値は伸びている。一方、平成 16 年 3 月には東南海・南海地震防災対策推進基本計画が策定され、同年 12 月にはインドネシア・スマトラ島沖大規模地震が発生するなど、大規模地震に対して津波や地震被害の可能性がある地域の安全確保が緊急な課題となっており、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。



政策(3) 指標: 31-1 多数の者が利用する一定の建築物の耐震化率

<目標の達成状況に関する分析>

・指標はほぼ横ばいである。平成 15 年宮城県北部地震、平成 15 年十勝沖地震、平成 16 年新潟県・中越地震等が発生し、東南海・南海地震の危険性が指摘されていることから、今後更なる施策を進めて行く必要がある。



【今後の取組の方向性等】

政策(2) 震災時の水害による被害を軽減するための施設整備を行う。

・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において、推進していく。
・津波発生時における人命の優先的な防護を推進するため、既存の海岸保全施設の防災機能を的確に発揮できるようにするとともに、水門等の自動化・遠隔操作化や、耐震調査等の津波ハザードマップ作成支援などの避難対策等を総合的に実施する「津波危機管理対策緊急事業」を統合補助金として創設し、平成 17 年度から実施する。

政策(3) 多数の者が利用する建築物を耐震化する。

・今後更なる施策を進めて行く必要があるため、平成 17 年度は、耐震性が不十分な多数の者が利用する建築物については、指導・助言だけでなく、指示・報告徴収・立入検査や、指示に従わない建築物の公表等を行えるようにすることなどを検討し耐震改修促進法の見直しを行う。また、指標の進捗をより進めるべく平成 17 年度より、住宅と非住宅、耐震診断と耐震改修等に分かれている 4 つの補助制度を一元化し、地方公共団体が住宅と非住宅、診断と改修等の中で柔軟に使える制度に改め実施する。

【政策目標 8 地震・火災による被害の軽減】(前頁から続く)

地震や火災に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること

【政策の概要と指標・目標値】

政策(5) 震災時の避難地を確保する。

指標: 32 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

目標: 初期値: 約9%(H14年度) → 目標値: 約25%(H19年度)

主要施策: 「防災公園の整備」

平成16年度実績: 約12%(速報値)

政策(6) 震災時の緊急物資の供給を確保する。

指標: 33 港湾による緊急物資供給可能人口

目標: 初期値: 約1,900万人(H14年度) → 目標値: 約2,600万人(H19年度)

主要施策: 「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。」

平成16年度実績: 2,020万人

政策(7) 密集市街地を改善する。

指標: 34 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

目標: 初期値: 0%(H14年度) → 目標値: 約3割(H19年度)

主要施策: 「密集市街地の整備改善のための事業等の推進」

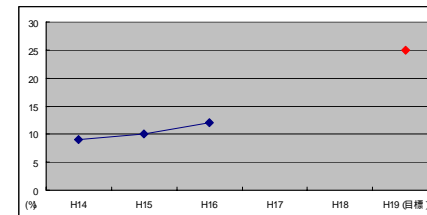
平成16年度実績: * 5年に一度の調査

【政策評価の結果の概要】

政策(5) 指標: 32 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

<目標の達成状況に関する分析>

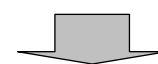
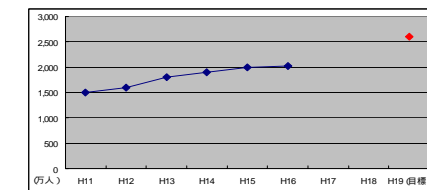
- 平成16年度の速報値は約12%であり、着実な進捗がみられるが、指標のベースとなるオープンスペースの規模がある程度まとまった規模であることや防災関係部局との調整を要することから、政策の効果が数年遅れて発現する傾向がある。
- 災害応急対策施設のうち耐震性貯水槽の整備状況については進捗がみられるものの、備蓄倉庫、放送施設については未だ低い水準にとどまっており、設置種数の増に向けて今後の対策が必要である。



政策(6) 指標: 33 港湾による緊急物資供給可能人口

<目標の達成状況に関する分析>

- 平成16年度の実績値については、耐震強化岸壁の整備により緊急物資供給可能人口約2,020万人となり着実に増加している。平成16年度の観測強化地域における耐震強化岸壁の供用率は、73%であり、全国平均の44%と比べて重点的に整備しており、今後さらに耐震強化岸壁の整備を推進することにより、目標値の達成を目指すことが必要である。



【今後の取組の方向性等】

政策(5) 震災時の避難地を確保する。

- 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重点的に推進するとともに、災害応急対策施設の整備が不十分な箇所への重点化により効率的・効果的に目標の達成を図っていく。

政策(6) 震災時の緊急物資の供給を確保する。

- 引き続き観測強化地域など大規模地震の切迫性の高い地域における耐震強化岸壁の整備を推進する。

【政策目標 9 交通安全の確保】(次々頁に続く)

陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故やテロ等の未然防止と被害軽減が図られること

【政策目標 9 概評 海・空の交通に関する安全】

政策目標の「交通安全の確保(海・空の交通)」に向けて、政策の効果は着実に現れている。しかしながら、業績指標[35]は、前年に比べ低調に推移しており、その要因についての分析が必要である。業績指標[37]は順調であるものの、場周フェンスの強化、センサーの設置等により空港における保安対策を強化することとしている。業績指標[36]、[38]など他の指標については順調に推移している。

【政策の概要と指標・目標値 海・空の交通に関する政策】

政策(1)海上における死亡・行方不明者を減少させる。

指標：[35] 海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数・・・

目標：初期値：331人(H12年)→目標値：200人以下(H17年)

主要施策：「ライフジャケットの着用等自己救命確保の推進」「事故発生時の認知及び捜索に係る時間の短縮」

平成16年度実績：317人

政策(2)船舶交通の安全を確保する。

指標：[36] ぶ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

目標：初期値：0件(H14年度)→目標値：0件(H15年度以降毎年)

主要施策：「海上ハイウェイネットワークに係る検討」「次世代型航行支援システム等航路標識の整備」

平成16年度実績：0件

政策(3)ハイジャック・航空機テロの発生を防止する。

指標：[37] 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数

目標：初期値：0件(H14年度)→目標値：0件(H16年度以降毎年度)

主要施策：「ハイジャック・テロ対策の推進」「ハイジャック検査体制の維持・強化」

平成16年度実績：0件

政策(4)航空事故を減らす。

指標：[38] 国内航空における事故発生件数・・・

目標：初期値：18.4件/年(H10~14年)→目標値：16.6件/年(H15~19年)

主要施策：「航空保安施設の整備」「航空機の安全な運航や安全性の確保」

平成16年度実績：17.2件/年(H12~16年)

<指標：[39]~[46]は次々頁以降参照>

政策(9)船舶の安全航行を確保するため放置艇を減らす。

指標：[47] 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率

目標：初期値：45%(H8年度)→目標値：55%(H18年度)

主要施策：「ボートパーク整備」「放置等禁止区域等の指定」

平成16年度実績：44%(H14)

政策(10)港湾において不正侵入を防止する。

指標：[48] 重要港湾において不正侵入を防止する設備を完備している外航船用の公共港湾施設の割合

目標：初期値：0%(H15年度)→目標値：100%(H17年度)

主要施策：「改正 SOLAS 条約を担保する国内法の制定」「施設整備に対する支援措置」

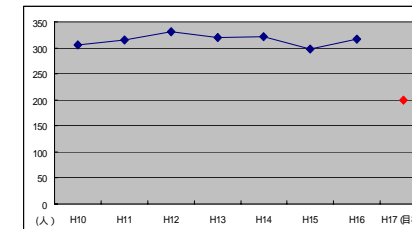
平成16年度実績：100%

【政策評価の結果の概要】

政策(1) 指標：[35] 海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数

<目標の達成状況に関する分析>

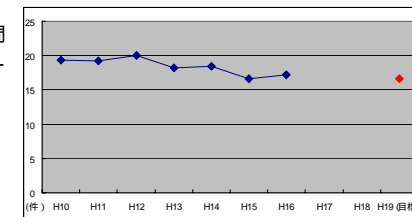
- 平成16年の実績値は317人であり、前年に比べ19人増加し指標の動向としては低調だが、特徴的な事案として、台風に伴う海難による死亡行方不明者数が36人(例年では10人前後)施策が及びにくい外国船の海難による死亡・行方不明者数が21人(台風によるものを除く)乗船者の病死等の海難による死亡・行方不明者数が19人であり、これらを除けば241人の死亡・行方不明者が発生したこととなる。目標の達成には、台風及び外国船等外部要因への対策を含めた更なる施策の推進が必要である。
- 漁船での死亡・行方不明者が、全体の5割以上を占めるとともに、ライフジャケットの着用率も極めて低い水準にある。



政策(4) 指標：[38] 国内航空における事故発生件数

<目標の達成状況に関する分析>

- 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には、減少傾向にあるといえる。



【今後の取組の方向性等】

政策(1)海上における死亡・行方不明者を減少させる。

- 自己救命策確保の指導・啓発等の推進により、海難発生から2時間以内に情報を入手する割合の向上を目指すとともに、ヘリコプターの高速性等を活用した救助体制の充実強化を図ることです。ポンスタイムの短縮を図る。
- 自己救命策確保の指導・啓発等の推進により、漁船及びプレジャーボート等に係るライフジャケット着用率の向上を目指す。

政策(4)航空事故を減らす。

- 平成16年度において、管制情報処理システム障害の再発防止対策として、システムリカバリー機能の改善等の整備及びシステム訓練体制の強化を図り、ニアミス事故再発防止対策として、R/A(回避指示)情報を管制卓レーダー画面に自動表示する機能追加を実施し、日本航空907便のニアミス事故等を踏まえ、航空機衝突防止システムの性能向上に係る装備品等の基準の改正を行ったところであり、これらの施策は事故の発生を未然に防ぐという観点から指標の進捗に有効であると考えており、引き続き着実に実施していく他、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。

【政策目標 9 交通安全の確保】(前頁から続く、次々頁に続く)

陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故やテロ等の未然防止と被害軽減が図られること。

【政策目標 9 概評 陸の交通に関する安全】

業績指標 39 は、平成 14 年の死傷事故率の初期値 118 件/億台キロに対し、平成 16 年の暫定値は 120 件/億台キロと指標は後退しているが、24 の都道府県では死傷事故率が減少していることを踏まえ、「優先度明示方式」により、死傷事故率の高い区間を抽出し、重点的に交通事故対策を実施する。業績指標 42 は、車両の衝突安全性能が向上したこと等により目標値を達成している。業績指標 43 については、運行管理に起因する事故が確実に報告されるようになったこと等により、実績値は初期値を上回っている。業績指標 44、45、46 は、全て順調である。

【政策の概要と指標・目標値 陸の交通に関する政策】

政策(5) 道路交通事故を抑制する。

指標： 39 道路交通事故における死傷事故率

目標： 初期値：118 件/億台キロ (H14 年度) → 目標値：108 件/億台キロ (H19 年度)

主要施策： 「あんしん歩行エリアの整備」「交通安全の確保」

平成 16 年度実績： 120 件/億台キロ (暫定値)

指標： 40 あんしん歩行エリア内の全死傷事故及び歩行者・自転車死傷事故の抑止率

目標： → 目標値：約 2 割、約 3 割 (H19 年度)

平成 16 年度実績： 対策に着手したが事業完了していないため、実績値なし

指標： 41 事故危険箇所対策実施箇所の死傷者事故の抑止率

目標： → 目標値：約 3 割

平成 16 年度実績： 対策に着手したが事業完了していないため、実績値なし

政策(6) 自動車の安全性を高める。

指標： 42 車両対車両衝突事故における死亡事故率 (正面衝突)

目標： 初期値：3.6% (H12) → 目標値：3.2% (H17)

主要施策： 「車両の安全基準の拡充・強化」

平成 16 年度実績： 3.2%

政策(7) 事業用自動車の安全運行を確保する。

指標： 43 事業用自動車の運行管理に起因する事故割合

目標： 初期値：56% (H11 年) → 目標値：50% (H17 年)

主要施策： 「自動車運送事業に対する監査体制の強化」

平成 16 年度実績： 61% (H15)

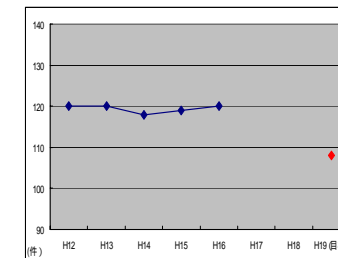
指標 44 以降は次々頁に続く

【政策評価の結果の概要】

政策(5) 指標： 39 道路交通事故における死傷事故率

< 目標の達成状況に関する分析 >

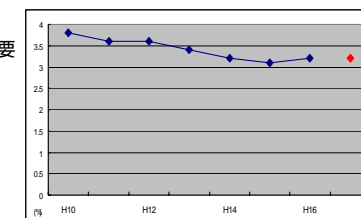
- 平成 16 年の日本の死傷事故率は、欧米に比べると 2~6 倍 (ドイツ:52.0、フランス:19.1、イギリス:43.7、アメリカ:45.6 (単位は件/億台キロ。フランスは平成 14 年、アメリカは平成 13 年))。
- 平成 14 年実績値 118 件/億台キロに対し、平成 16 年の死傷事故率の実績値は 120 件/億台キロと指標は後退した。
- 死傷事故率が前年より減少した都道府県は 24 であり、過半数を超えている。高知 (対前年比 6.6%減)、青森 (同 5.5%減)、島根 (同 5.2%減) の 3 県は大きく減少した。また、死傷事故率ワースト 1,2 の神奈川 (対前年比 3.4%減)、東京 (同 1.9%減) でも死傷事故率が減少した。



政策(6) 指標： 42 車両対車両衝突事故における死亡事故率 (正面衝突)

< 目標の達成状況に関する分析 >

- 平成 16 年の実績値は 3.2% であり、目標値を達成した。
- 前面衝突基準に適合している自動車が増加したことが要因の一つであると考えられる。
- 平成 17 年 3 月に、シートベルトの着用を促進するため、現在のシートベルト非着用時に警報する警告灯に加え、警報音により警告する装置を義務付ける基準を公布したところであり、今後、シートベルトの着用率が向上すれば、さらに指標の伸びが期待できる。



【今後の取組の方向性等】

政策(5) 道路交通事故を抑制する。

- 効果的、効率的な交通事故対策を進めるため、幹線道路における対策を重点的に実施するとともに、市街地内の事故発生割合の高い地区において、「あんしん歩行エリア」の整備を引き続き進める。
- 個別の対策実施にあたっては、「交通事故対策・評価マニュアル」等を用い、科学的な分析に基づく対策を立案するとともに、現場の状況に応じた工夫のある取組を共有する。
- 幹線道路において、より効果的・効率的に交通事故を削減するため、「事故危険箇所」に加えて、優先的に対策すべき箇所を明示する「優先度明示方式」により、死傷事故率の高い区間を抽出し、重点的に交通事故対策を実施する。
- 平成 17 年度より交通安全事業の予算費目を見直し、成果と予算配分を直結させた交通事故重点対策事業費を創設する。

政策(6) 自動車の安全性を高める。

- 死亡事故の低減のために対策を推進していくとともに、事故件数や負傷者数の低減にも考慮した基準の強化・拡充を講じていくため、特に後遺障害事故の低減を目的として事故統計データと保険データとのマッチングによる後遺障害発生に係る事故分析を進めていく。
- 対策の効果が十分発揮されるよう、車両安全対策の前提となるシートベルトの着用を推進するとともに、より精度の高い車両安全対策の効果分析手法の検討を行う。
- チャイルドシートを容易に確実に固定できる「固定機能付きチャイルドシート」に関する基準を導入する。
- 前面衝突時に乗用車が大型車の下へ潜り込むことを防止する、大型車の「フロントアンダーランププロテクター」に関する基準を導入する。

【政策目標 9 交通安全の確保】(前頁から続く)

陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故やテロ等の未然防止と被害軽減が図られる

【政策の概要と指標・目標値 陸の交通に関する政策】

政策(8) 鉄道の安全を確保する。

指標: 44 遮断機のない踏切道数

45 地方中小鉄道における ATS 設置率

46 地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合

目標: 踏切 初期値: 5,928 箇所 (H12 年度) → 目標値: 4,800 箇所 (H17 年度)

ATS 初期値: 92.6% (H12 年度) → 目標値: 100% (H18 年度)

地下 初期値: 61% (H15 年度) → 目標値: 100% (H20 年度)

主要施策: 「第3種及び第4種踏切道への踏切遮断機の設置又は踏切道の除却」

「地方中小鉄道における ATS 設置」「地下鉄道の火災対策設備の整備」

平成16年度実績: 5,164 箇所 (踏切)

99.2% (速報値) (ATS)

66% (地下)

< 指標 47、48 については4ページ前を参照 >

政策(11) 道路構造物を適切に維持管理する。

指標: 49 道路構造物保全率

目標: 橋梁 初期値: 86% (H14 年度) → 目標値: 93% (H19 年度)

舗装 初期値: 91% (H14 年度) → 目標値: 91% (平成14年度の水準を維持) (H19 年度)

主要施策: 「道路の管理方法にアセットマネジメントの考え方を導入」

「点検から補修に至る管理の高度化」

平成16年度実績: 86% (橋梁)

94% (舗装)

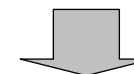
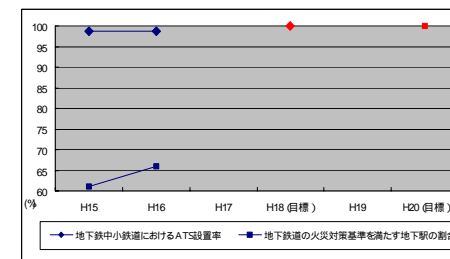
【政策評価の結果の概要】

政策(8) 指標: 45 地方中小鉄道における ATS 設置率

指標: 46 地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合

< 目標の達成状況に関する分析 >

- ・ 指標 45 は、平成16年度の実績値は99.2% (速報値) であり、順調に推移している。日本政策投資銀行融資の拡充、固定資産税の特例措置により、経営状況の厳しい地方中小鉄道事業者において促進された。
- ・ 指標 46 は、平成16年度末に66%の駅において整備が完了しており、順調に整備が進んでいる。



【今後の取組の方向性等】

政策(8) 鉄道の安全を確保する。

- ・ 地方中小鉄道における ATS 設置については、引き続き、鉄道軌道近代化設備整備費補助制度等を活用し、誤出発防止機能を有する ATS 装置の設置を推進する。
- ・ 地下鉄道の火災対策基準に不適合な地下駅については、省令改正により地下駅等の火災対策設備の整備を義務付け、また、避難通路及び排煙設備の新設について助成制度の創設及び固定資産税の特例措置により鉄道事業者の負担軽減を図っている。今後も大規模な駅改良を要する避難設備や排煙設備の新設に対して地下駅火災対策施設整備事業費補助を活用し、火災対策基準に不適合な駅の整備の促進を図る。

【政策目標 10 海上における治安の確保】

海上における犯罪の危害から、生命、財産の安全の確保が図られること

【政策目標 10 概評】

業績指標 50 については、指標は順調であり、引き続き、「重要施設の警備強化」、「港湾危機管理体制の強化」、「不審船対応能力の整備・拡充」、「SOLA S 対応体制の強化」、「国際的なテロ対策への積極的な参画」の海上テロ対策を総合的かつ強力に推進していくこととしている。一方、業績指標 51 は低調であるが、薬物・銃器が流出するおそれの高い国及び密航事犯のぐ犯国等から来航する船舶に対して、重点的な立入検査を実施する等により監視取締体制の強化などを図ることとしている。

【政策の概要と指標・目標値】

政策(1) 海上からのテロによる被害を防止する。

指標： 50 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数

目標： 初期値：0 (H14 年度)→目標値：0 (H16 年度以降毎年度)

主要施策： 「不審船・テロ対応体制の強化」「テロへの警備警戒」

平成 16 年度実績 0 件

政策(2) 海上ルートによる薬物・銃器の流入を阻止する。

指標： 51 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数

目標： 初期値：20.6 (H8 年～H12 年の平均)→目標値：22.0 (H14 年～H18 年の平均)

主要施策： 「情報収集・分析体制の強化」「内外の関係機関との連携強化」「監視取締体制の強化」
「容疑船舶の監視・追尾能力の向上」

平成 16 年度実績： 17.0 (H12 年～H16 年の平均)

【政策評価の結果の概要】

政策(2) 指標： 51 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数

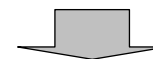
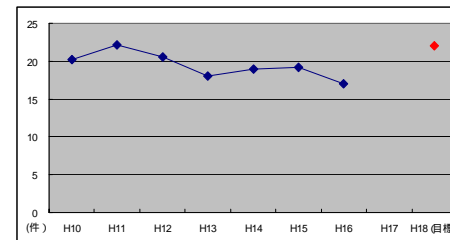
<目標の達成状況に関する分析>

・平成 16 年の薬物・銃器事犯の摘発件数は

19 件で昨年実績より 2 件増加した。しかし、平成 12 年から平成 16 年の平均では前年平均に比べ 2.2 件の減少であり、目標の達成に向けた指標にかかる実績値はほぼ横ばいで、指標の動向は低調である。

・目標の達成に向けた推移が必ずしも順調でない要因としては、国内外の犯罪組織が関与している薬物・銃器の密輸事犯が、情報入手の困難性、積荷への悪質な隠蔽、巧妙な受け渡し方法の利用、密売組織の国際化等により、いっそう悪質・巧妙・広域化しており、その摘発はますます困難になっていることがあげられる。

・一方、平成 16 年の摘発事案には、当庁、警察、税関の三機関の連携により平成 16 年 6 月、大阪港に入港したキプロス籍コンテナ船(17,933 トン)乗組員等による覚せい剤密輸事件等があげられ、さらには、平成 12 年以降の実績では最大の摘発件数ともなっており、国内関係機関との連携強化等の施策の効果は着実に顕れている。



【今後の取組の方向性等】

政策(2) 海上ルートによる薬物・銃器の流入を阻止する。

・平成 16 年度は、第二、四、六管区海上保安本部に国際刑事課を設置する等の対策を講じており、さらに、薬物・銃器等が流出するおそれの高い国及び密航事犯のぐ犯国等から来航する船舶に対して、重点的な立入検査を実施する等により監視取締体制の強化を図るほか、情報収集活動、国内外関係機関との連携等を推進し、密輸・密航事犯の摘発を図る。

【政策目標 11 船員の災害防止】

船員に安全な労働環境を確保するため、労働災害の未然防止と被害軽減が図られること

【政策目標 11 概評】

業績指標「52」は順調に推移しているが、船員災害の発生率は陸上災害の発生率に比べ依然として高水準であることや、船員の高齢化、少数化又は外国人船員との混乗化等による労働環境の急速な変化等を踏まえ、引き続き中小船舶所有者を対象とした死傷災害防止対策等を一層推進し、船員の災害を防止することとしている。

【政策の概要と指標・目標値】

政策(1) 船員災害を防止する。

指標: 「52」 船員災害発生率

目標: 初期値: 13.2% (H14年度) → 目標値: 11.2% (H18年度)

主要施策: 「安全管理体制の整備とその活動の推進」「死傷災害の防止」

平成16年度実績: 12.5人 (H15)

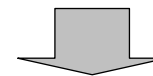
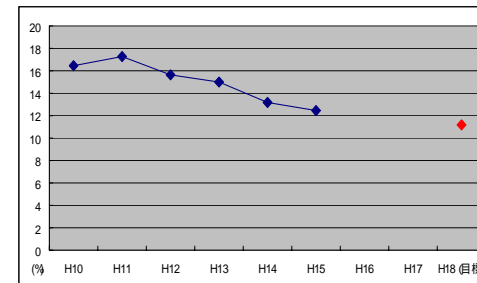


【政策評価の結果の概要】

政策(1) 指標: 「52」 船員災害発生率

<目標の達成状況に関する分析>

- 平成15年度については、重大災害もなく、業績指標は、目標に向かって順調に低下した。なお、第7次船員災害防止基本計画に基づき平成10年度から平成14年度までの5年間に災害発生率を17%減少させる目標も達成された。平成15年度12.5% (対平成9年度比32%減)
- 指標の内訳を見ると、漁船の災害発生率は依然として高いものの、平成15年度は平成14年度に比べ大きく減少しており、これが全体の発生率の減少に効果をもたらしている。また、船員の高齢化が依然として進んでいるため、50歳以上の災害発生件数は全体の半数以上となっている。



【今後の取組の方向性等】

政策(1) 船員災害を防止する。

- 船員災害の発生率は陸上災害の発生率に比べ依然として高水準であることや、船員の高齢化、少数化又は外国人船員との混乗化等による労働環境の急速な変化等を踏まえ、引き続き中小船舶所有者を中心とした死傷災害防止対策等を一層推進するものとする。
- 平成17年度船員災害防止実施計画
第8次船員災害防止基本計画をもとに作成された平成17年度船員災害防止実施計画の重点対策(死亡災害の減少等)及び主要対策(海中転落による死亡災害防止対策等)を推進し、死傷災害の発生率(年間千人率)を、対前年度比4%減少させることを目標とする。(H18年度の目標値を達成するためには、死傷災害の発生率をH15年度から毎年度、前年度に比べ4%減少させる必要があるため目標値を4%減少と設定した。)

【政策目標 12 地球環境の保全】
地球環境保全への取組がなされること

【政策目標 12 概評】

政策目標の「地球環境の保全」に向けて、政策の効果は、着実に現れているものの業績指標⁵⁴は、実績が低調であり、CO₂削減に向けた物流分野における施策の拡充・強化に取り組んでいく必要がある。また、モーダルシフト比率の算定方法については、モーダルシフトへの取組状況を示す指標としては十分ではないとの指摘もあることから、取組状況を反映し得るような指標に見直す必要がある。業績指標⁵³については、実績値が目標値を超えていることから、目標年度における達成度の結果を踏まえ、必要に応じ新たなトップランナー基準の設定等について検討する必要がある。業績指標⁵⁵⁻¹、⁵⁵⁻²のうち建築物は順調に推移しているが、住宅は伸びが緩やかになっており、より一層の努力が必要である。特に民生部門のエネルギー消費量は、一貫して大きく伸張しているため、一定規模以上の住宅の建築・大規模改修時等の省エネルギー措置の届出義務付け等を行うこととする省エネルギー法の改正を実施することにより、省エネルギー化を推進することとしている。

【政策の概要と指標・目標値】

政策(1) 自動車の燃費を向上させる。

指標：⁵³ ディーゼル自動車の平均燃費向上率

目標：初期値：8% (H11年度) → 目標値：13% (H17年度)

主要施策：「省エネ法に基づくトップランナー燃費基準の導入」

平成16年度実績：19.6% (H15)

政策(2) モーダルシフトを推進する。

指標：⁵⁴ 国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト比率

目標：初期値：40.4% (H11年度) → 目標値：47% (H18年度)

主要施策：「貨物鉄道の利便性の向上」「内航海運の競争力の強化」
「荷主・物流事業者の自主的なモーダルシフトへ向けた取組みの推進」

平成16年度実績：32.1% (H14)

政策(3) 住宅・建築物の省エネルギー化を推進する。

指標：⁵⁵⁻¹ 住宅の省エネルギー化率

⁵⁵⁻² 建築物の省エネルギー化率

目標：住宅関係 初期値：13.4% (H12年度) → 目標値：35% (H17年度)

建築物関係 初期値：34.0% (H11年度) → 目標値：75% (H17年度)

主要施策：住宅関係：「省エネルギー法による住宅の省エネ措置の努力義務」「省エネ措置等を講じた住宅に対する優遇措置」

建築物関係：「省エネルギー法による建築物の省エネ措置の努力義務等」「省エネ措置を講じた建築物に対する優遇措置」「官庁施設のグリーン化の推進」

平成16年度実績：住宅関係 22.8% (H15)

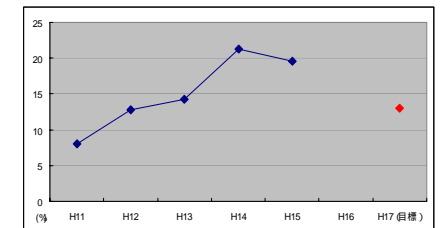
建築物関係 約70% (H15)

【政策評価の結果の概要】

政策(1) 指標：⁵³ ディーゼル自動車の平均燃費向上率

<目標の達成状況に関する分析>

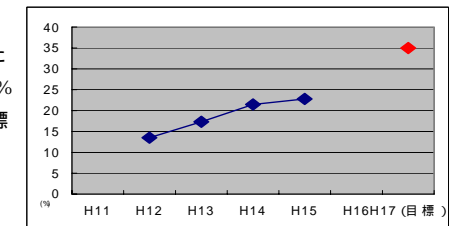
- 平成15年度の実績値は19.6%であり、平成14年度同様、目標値(13%(17年度))を上回る結果となり、順調に推移している。
- これは、省エネ法に基づく燃費基準の目標年度(平成17年度)達成に向けて、燃費性能の高い自動車の普及が進んでいることによるものと考えられる。



政策(3) 指標：⁵⁵⁻¹ 住宅の省エネルギー化率

<目標の達成状況に関する分析>

- 住宅性能表示制度(建設性能評価)を利用した住宅の省エネ基準適合率は、平成12年度13.4%から平成15年度22.8%と向上しているが、目標値に比べて、伸びが緩やかになっており、より一層の努力が必要である。



【今後の取組の方向性等】

政策(1) 自動車の燃費を向上させる。

- 引き続き、ディーゼル自動車の燃費目標達成状況を把握することとする。また、目標年度における達成度の結果を踏まえ、必要に応じ新たなトップランナー基準の設定等について検討を行う。

政策(3) 住宅・建築物の省エネルギー化を推進する。

- 民生部門のエネルギー消費量は、豊かさを求めるライフスタイル等を背景に一貫して大きく伸張しているため、引き続き住宅・建築物の省エネルギー化を図っていく必要がある。特に、既存ストックの省エネルギー性能の向上を促進するとともに、一定規模以上の住宅についても非住宅建築物と同様に着実に省エネルギー性能の向上を促進する必要がある。このため、平成17年度から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の活用による、住宅の省エネルギー化等を促進する。
- さらに、一定規模以上の住宅の建築・大規模改修時等の省エネルギー措置の届出義務付け等を行うこととし、一定規模以上の建築物の新築・増改築時の届出に加えて、大規模改修時についても省エネルギー措置の届出義務付け等を行うこととする省エネルギー法の改正を実施する。

【政策目標 13 大気、騒音に係る生活環境の改善】

大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善や都市のヒートアイランド現象の緩和が図られること

【政策目標 13 概評】

政策目標の「大気、騒音に係る生活環境の改善」に向けて、業績指標は順調である。業績指標 59 は、順調に進捗しており、引き続き、対象となる住宅に居住する住民に対し、補助制度の周知等を図り、工事の実施による環境基準の屋内達成率の向上を図ることとしている。業績指標 60 は、既に目標を大幅に上回る実績を上げている。

【政策の概要と指標・目標値】

政策（1） 自動車から排出されるNO2・SPMを減少させる。

指標： 56 NO2・SPMの環境目標達成率

目標： 初期値：NO2 64%（H14年度） SPM -（H14年度）
→目標値：NO2 約8割（H19年度） SPM 約6割（H19年度）

平成16年度実績： NO2 73%
SPM 21%

指標： 57 最新排出ガス規制適合車の割合

目標： 初期値：乗用車 6.2%（H12年度） 貨物車 4.1%（H12年度）
→目標値：乗用車 40%（H17年度） 貨物車 30%（H17年度）

主要施策： 「自動車から排出される窒素酸化物（NOX）や浮遊粒子状物質（SPM）の削減を目指し、低公害車の開発・普及、ディーゼル微粒子除去装置（DPF・酸化触媒）導入等自動車の低公害化等の施策（ソフト）と道路等の基盤整備（ハード）を一体的に実施することにより、道路渋滞対策等の推進を図る」

平成16年度実績： 乗用車 27.8%（H15）
貨物車 8.3%（H15）

政策（2） 幹線道路の沿道住民の騒音被害を軽減する。

指標： 58 夜間騒音要請限度達成率

目標： 初期値：61%（H14年度）→目標値：72%（H19年度）

主要施策： 「道路構造対策」「交通流対策」

平成16年度実績： 67%

政策（3） 空港周辺の騒音による生活環境への障害を軽減する。

指標： 59 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率

目標： 初期値：93%（H12年度）→目標値：95%（H18年度）

主要施策： 「民家防音工事の推進」「航空機騒音対策の実施」

平成16年度実績： 94%

政策（4） シックハウスによる被害を防止する。

指標： 60 ホルムアルデヒドの室内濃度（住宅に起因するもの）が厚生労働省の指針値を超える住宅の割合

目標： 初期値：27%（H12年度）→目標値：10%（H17年度）

主要施策： 「シックハウス対策のための技術開発・調査等の推進」「シックハウス対策のための規制」「シックハウス対策のための消費者への情報提供」

平成16年度実績： 2%（速報値）

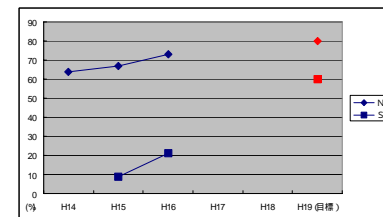


【政策評価の結果の概要】

政策（1） 指標： 56 NO2・SPMの環境目標達成率

<目標の達成状況に関する分析>

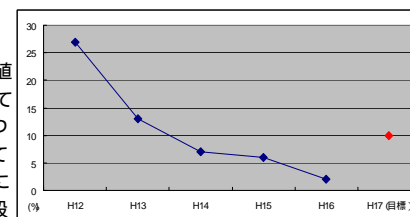
・ H15 大気汚染状況報告書より、NO2・SPMともに測定濃度の年平均値は近年緩やかな減少傾向にあり、NO2の環境目標達成率については平成14年度実績値64%に対し、平成16年度の実績値が73%となり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。SPMの環境目標達成率については、前年データで道路寄与分のあった自動車排出ガス測定局のうち、21%について道路寄与分が半減しており、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。



政策（4） 指標： 60 ホルムアルデヒドの室内濃度（住宅に起因するもの）が厚生労働省の指針値を超える住宅の割合

<目標の達成状況に関する分析>

・ 平成12年度実態調査の結果（27%）を踏まえ、10年以内の解消を想定し、平成17年度の目標値を10%に設定したが、住宅性能表示制度においてホルムアルデヒド対策等級や化学物質の濃度について評価することで消費者への情報提供を行ってきたことや、H15年7月に施行した建築基準法に基づきホルムアルデヒド等に関する建材、換気設備の規制を行ったことにより、平成16年度の実態調査（速報）は2%と目標値を大幅に下回っており、解消に向けて順調に推移している。



【今後の取組の方向性等】

政策（1） 自動車から排出されるNO2・SPMを減少させる。

・ 依然として自動車に起因するNOX・PM排出量を削減することが求められていることから、自動車からの排出ガスを削減するため、自動車の走行速度向上のための交差点の立体化等の沿道環境改善事業を継続的に実施する。
・ 自動車NOX・PM法では、平成22年度までに対策地域内でのNO2の環境基準の概ねの達成が課せられていることから、現況の大気質の環境基準等が他の地域に比べ大幅に上回っている地域（環境ワースト地域）を選定し、平成22年度の環境基準達成に向けた対策を立案・実施する。

政策（4） シックハウスによる被害を防止する。

・ これまでの政策が効果を発揮していることから住宅・非住宅に係るホルムアルデヒド、トルエン等の化学物質の実態調査や実証実験等を踏まえ、シックハウス対策を継続する。

【政策目標 14 良好な自然環境の保全、再生及び創出】

豊かで美しい自然環境の保全、再生及び創出が図られること

【政策目標 14 概評】

政策目標の「良好な自然環境の保全、再生及び創出」に向けて、政策の効果は着実に現れてきている。業績指標[61]は、順調に推移しており、引き続き、土砂管理対策により砂浜の創出に努めるとともに、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する。業績指標[62]、[63]は、実績は伸びないものの、事業は進捗していることから、数年遅れて指標の数値が向上する見込みである。特に[62]は、目標値と比べて伸びは低いですが、事業は単年度で完了するものではなく複数年をかけて事業を推進し、事業が完了した時点で「回復・創造」として供用開始し、初めて完了となるものであり、今後の推移を見守る必要がある。

【政策の概要と指標・目標値】

政策(1) 失われた水辺を再生する。

指標： [61] 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

目標： 初期値：0 (H14 年度) → 目標値：約 2 割 (H19 年度)

主要施策： 「渚の創生事業」「自然再生、多自然型川づくり等」

平成 16 年度実績： 8%

政策(2) 失われた湿地・干潟を再生する。

指標： [62] 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

目標： 初期値：約 2 割 (H14 年度) → 目標値：約 3 割 (H19 年度)

主要施策： 「河川における湿地・干潟の再生」「港湾、海域における海浜・干潟等の保全・再生・創出」

平成 16 年度実績： 約 2 割

政策(3) 都市域における自然環境を再生する。

指標： [63] 生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地

目標： 初期値：0 ha (H14 年度) → 目標値：2,400ha (H19 年度)

主要施策： 「自然再生緑地整備事業の推進」「緑地保全事業の推進」「港湾環境整備事業の推進」

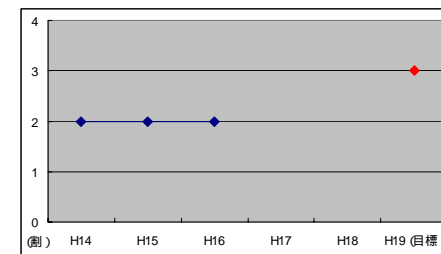
平成 16 年度実績： 約 700ha (速報値)

【政策評価の結果の概要】

政策(2) 指標： [62] 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

< 目標の達成状況に関する分析 >

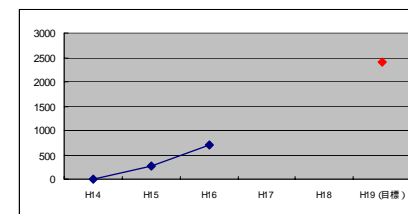
- ・ 自然再生事業等により着実に干潟等の保全再生等を進めているところであるが、事業は単年度で完了するものではなく複数年をかけて事業を推進し、事業が完了した時点で「回復・創造」として供用開始し、初めて完了となるものであり、目標年次 (H19) に向けて事業の進捗が図られている。



政策(3) 指標： [63] 生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地

< 目標の達成状況に関する分析 >

- ・ 各地方公共団体等からの報告を元に速報値を算出したところ、H16年度末現在で約700haであり、指標のベースとなる公園・緑地の規模がある程度まとまった規模であることやNPO等関係部局との調整を要することから、政策の効果が数年遅れて発現するものと考えられる。



【今後の取組の方向性等】

政策(2) 失われた湿地・干潟を再生する。

- ・ 平成 14 年度から自然再生事業を創設し、松浦川、釧路川等において湿地の再生を、境泉北港、尾道糸崎港等において干潟の再生を行っているところであり、引き続き自然再生事業を着実に推進していく。今後、現地底質土及び港湾浚渫土の有効活用による海域環境改善の効果把握するため、また、泥質干潟の環境改善に有効かつ効果的な干潟再生手法を確立するため、現地干潟造成実験を実施する。

政策(3) 都市域における自然環境を再生する。

- ・ 都市域において、樹林地・草地・水辺地等により構成される良好な自然的環境を確保するため、公園・緑地を整備する。
- ・ H16 年度までに港湾緑地の整備を全国約 120 港で実施しており、さらに、港湾空間における良好な環境実現のため、港湾緑地の計画的な整備を進める。
- ・ また、平成 17 年度からは良好な景観形成・向上の取組を支援するため、緑地環境整備総合支援事業の対象都市について「景観計画が策定済み又は策定中の都市」を追加する等の拡充を行う。

【政策目標 15 良好な水環境への改善】

良好な水質、健全な水量等を有する水環境への改善が図られること

【政策目標 15 概評】

業績指標[64]については、順調に推移している一方、業績指標[65]については、平成 15 年度を見る限り、増加している。高度処理については、三大湾や指定湖沼等の水質改善が悪いため、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ことを可能とする、高度処理共同負担事業制度を創設したところであり、今後、より効率的に高度処理の推進が図られると見込まれる。なお、業績指標[65]については、気象・海象等の影響も受けるため、目標年次までの中期的な実績値の推移により評価する必要がある。業績指標[66]は、十分な進捗を見ていない状況であり、概ね、10 年後の 100%達成（合流式下水道の区域の面積が大きな都市については、概ね 20 年後）に向けて一層の制度の充実が必要である。

【政策の概要と指標・目標値】

政策（1） 水質保全上重要な地域における水質を改善する。

指 標： [64] 環境基準達成のための高度処理人口普及率

目 標： 初期値：11 %（H14 年度）→目標値：17 %（H19 年度）

主要施策： 「高度処理の普及促進」

平成 16 年度実績： 12 %（H15）

指 標： [65] 港内青潮等発生期間の短縮

目 標： 初期値：0 %（H14 年度）→目標値：H14 比約 5 %減（H19 年度）

主要施策： 「閉鎖性海域における水環境の改善」

平成 16 年度実績： 5 %増（H15）

政策（2） 都市の親水空間の確保のため、合流式下水道を改善する。

指 標： [66] 合流式下水道改善率

目 標： 初期値：15 %（H14 年度）→目標値：40 %（H19 年度）

主要施策： 「合流式下水道の改善」

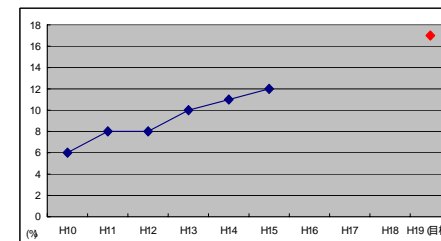
平成 16 年度実績： 15.3%（H15）

【政策評価の結果の概要】

政策（1） 指標： [64] 環境基準達成のための高度処理人口普及率

<目標の達成状況に関する分析>

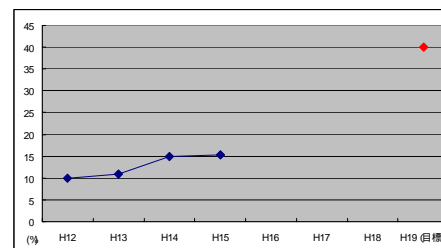
- 高度処理人口普及率は着実に上昇してきているが、平成 15 年度の実績値は 12%と依然として低い状態である。三大湾や指定湖沼等の水質改善は河川に比較して進んでいない（三大湾 6 割、河川 9 割）ことから、引き続き高度処理の普及促進を図る必要がある。



政策（2） 指標： [66] 合流式下水道改善率

<目標の達成状況に関する分析>

- 平成15年度の実績値は15.3%であり、十分な進捗をみていない状況である。これは、合流式下水道の改善にあたって所要の調査やモニタリングを実施してきたためである。
- 平成16年度末までにほとんどの市町村で合流式下水道緊急改善計画を策定したため、今後整備率が上昇する見込みである。



【今後の取組の方向性等】

政策（1） 水質保全上重要な地域における水質を改善する。

- 高度処理の普及率は依然として低い状態であり、また、三大湾や指定湖沼等の閉鎖性水域の水質改善状況が悪く、これを改善するため下水道事業計画のマスタープランである流域別下水道整備総合計画（流総計画）制度を抜本的に見直し、都道府県が策定する流総計画に基づき、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ことを可能とする、「高度処理共同負担事業制度」を創設し、より効率的に高度処理の推進を図る。（下水道法の一部を改正）

政策（2） 都市の親水空間の確保のため、合流式下水道を改善する。

- 合流式下水道の改善は依然として図られていない状況が残っており、今後概ね 10 年（合流式下水道の区域の面積が大きな都市については概ね 20 年以内）で改善率 100%を達成するため、より一層制度を充実するなど積極的に事業を推進する。

【政策目標 16 循環型社会の形成】

資源の循環利用等により、環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成が図られること

【政策目標 16 概評】

政策目標の「循環型社会の形成」に向けて、政策の効果は着実に現れている。業績指標〔68〕は、平成16年度速報値で目標値を超えており、加えて平成17年1月に自動車リサイクル法が施行され、リサイクル部品をとりまく環境が大きく変化したので、今後の法施行後の動向を踏まえ可能な限り早急に目標値の見直し等、検討を行う必要がある。業績指標〔70〕は、順調に推移しているが、平成15年3月に循環型社会形成推進基本計画が策定されるなど、循環型社会の形成に向けた更なる取組が求められている。

【政策の概要と指標・目標値】

政策（1） 建設工事のリサイクルを推進する。

指標：〔67〕直轄工事におけるリサイクル率・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
 目標：初期値：As 99.7%（H12年度）Co 97%（H12年度）木材 75%（H12年度）
 →目標値：100%（H17年度）

主要施策：「直轄工事に係る各種建設副産物の排出抑制、再生利用等の推進」

平成16年度実績：As 99.4%（H14年度）Co 97%（H14年度）木材 71%（H14年度）

政策（2） 自動車のリサイクルを推進する。

指標：〔68〕リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
 目標：初期値：64.8%（H12年度）→目標値：80%（H17年度）

主要施策：「リサイクル部品の利用促進のためのガイドラインの周知」

平成16年度実績：87.6%

政策（3） 海面処分場の容量を確保する。

指標：〔69〕可能な限り減量化したうえで海面処分場でも受入が必要な廃棄物の受入
 目標：初期値：100%（H14年度）→目標値：100%（H16年度以降毎年）

主要施策：「廃棄物海面処分場の整備」

平成16年度実績：100%（暫定値）

政策（4） 循環資源の輸送コストを低減する。

指標：〔70〕循環資源国内輸送コスト低減率
 目標：初期値：0（H14年度）→目標値：H14比1割減（H19年度）
 主要施策：「循環資源の円滑な取扱いの促進」「官民の連携促進」「静脈物流基盤の整備等」

平成16年度実績：7%減

政策（5） 下水汚泥のリサイクルを推進する。

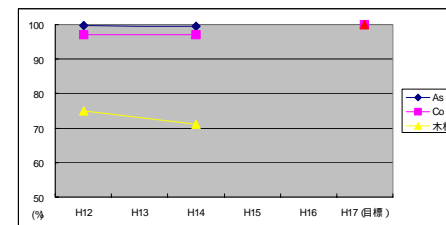
指標：〔71〕下水汚泥のリサイクル率
 目標：初期値：60%（H14年度）→目標値：68%（H19年度）
 主要施策：「下水汚泥の再資源化と広域処理の推進」
 平成16年度実績：64%（H15）

【政策評価の結果の概要】

政策（1） 指標：〔67〕直轄工事におけるリサイクル率

<目標の達成状況に関する分析>

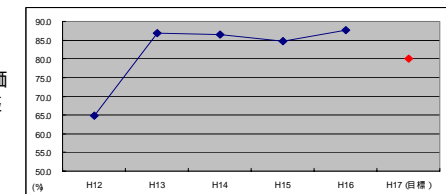
- ・ アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊については平成14年度までに概ね100%を達成している。
- ・ アスファルト・コンクリート塊については、その高い再資源化率を維持するために、現状ではリサイクルが困難な排水性舗装、改質アスファルトのリサイクルをどのように進めていくかが課題となっている。
- ・ 排出されたコンクリート塊は、当面は路盤材として主に利用が見込まれる。一方、H17年3月にコンクリート用再生骨材がJIS化され、新たな利用が見込まれている。
- ・ また、建設発生木材については、平成14年度までに概ね70%台を維持している。建設発生木材を再資源化（破碎）したチップを、パーティクルボード原料、製紙原料、堆肥原料等のマテリアル・リサイクル又は燃料としてサマール・リサイクルしているが、これらチップの需要量及び利用用途が限定的であることから、建設発生木材の再資源化率が低迷していると考えられる。



政策（2） 指標：〔68〕リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合

<目標の達成状況に関する分析>

- ・ 平成16年度の実績（速報）値は87.6%であり目標値を大幅に上回った。
- ・ 達成要因としては、リサイクル部品の活用が廉価なサービスを望むユーザーに応えるものとして整備業界には定着してきていることや環境に対する自動車ユーザーの意識の変化などが考えられる。



【今後の取組の方向性等】

政策（1） 建設工事のリサイクルを推進する。

- ・ 平成14年度より建設リサイクル法が完全施行され、それと同時に建設リサイクル推進計画2002を策定し、建設工事から排出される廃棄物に対する施策を、排出抑制、分別解体、再資源化・縮減、適正処理、再使用・再生資材の利用、技術開発等、理解と参画の推進の7つに整理し、順次実施しているところである。アスファルト・コンクリート塊については、現状ではリサイクルが困難な排水性舗装、改質アスファルトのリサイクル技術の開発等を進める。コンクリート塊については、今後とも、路盤材としての利用を推進すると共に、新たな利用用途先として、コンクリート用再生骨材へのリサイクルを推進する。
- ・ また、建設発生木材に関しては、千葉県をモデルとして建設発生木材リサイクル促進行動計画の策定に向けて検討を進め、リサイクルの推進を図るほか、建設リサイクル推進計画2002（H14.5/30に策定）のフォローアップにより計画の実施を図る。

政策（2） 自動車のリサイクルを推進する。

- ・ 自動車整備関係業界の自動車リサイクル部品の積極的な活用やカーエアコンからのフロン回収など環境問題への取り組みを促進するとともに、環境対策に積極的に取り組んでいる整備関係事業者を顕彰、公表し、リサイクル部品の使用等を更に促進し、環境指向型事業活動を支援していく。また、平成17年1月に自動車リサイクル法が施行され、リサイクル部品をとりまく環境が大きく変化したとともに、既に平成13年度において目標値に達していることから、今後の法施行後の動向を踏まえ、将来的には、100%を目指して、可能な限り早急に目標値の見直し等、検討を行うこととする。

【政策目標 17 広域のモビリティの確保】

全国的な基幹的ネットワークの整備等により、人や物の広域的な移動・交流の拡大、効率化が図られること

【政策目標 17 概評】

業績指標 [73] は、平成 16 年 3 月に九州新幹線（新八代～鹿児島中央間）の開業や、JR 東海の品川新駅の開業等を含む平成 15 年 10 月のダイヤ改正による新幹線と在来線の接続の改善等の効果により、目標を達成した状況にある。業績指標 [74] は、平成 16 年度の速報値ベースでは昨年度より 2.5% 減であり、今後の指標の動向を注視していく必要がある。なお、羽田空港の再拡張事業を 2000 年代後半までの供用開始を目処に推進している。業績指標 [72] については、前年度から横ばいであるが、渋滞解消のため社会実験の効果が確認されていることから、今後の動向を見守る必要がある。

【政策の概要と指標・目標値】

政策（1）地域の競争条件確保のための幹線道路網を構築する。

指標： [72] 規格の高い道路を使う割合

目標：初期値：13%（H14 年度）→目標値：15%（H19 年度）

主要施策：「規格の高い道路のネットワーク構築」「多様で弾力的な料金施策への取組」「スマート IC の活用等による追加 IC の整備促進」

平成 16 年度実績：13%



政策（2）整備新幹線の整備、在来幹線鉄道の高速化を推進する。

指標： [73] 5 大都市圏からの鉄道利用所要時間が 3 時間以内である鉄道路線延長

目標：初期値：14,800km（H12 年度）→目標値：15,200km（H20 年度）

主要施策：「新幹線鉄道の整備」「幹線鉄道の高速化の推進」

平成 16 年度実績：15,200 km

政策（3）国内航空需要の増大に応じた輸送サービス提供量を確保する。

指標： [74] 国内航空サービス提供レベル

目標：1,294 億座席キロ（H14 年度）→目標値：1,500 億座席キロ（H19 年度）

主要施策：「航空サービスの充実」

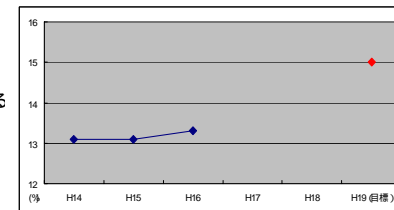
平成 16 年度実績：1,293 億座席キロ（暦年速報値）



【政策評価の結果の概要】

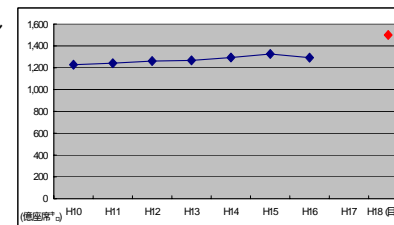
政策（1）指標：[72] 規格の高い道路を使う割合
 < 目標の達成状況に関する分析 >

- ・ 幹線道路の渋滞、生活道路の事故、沿道の騒音等を改善するため、自動車専用道路などの規格の高い道路（以下「高速道路等」）に長い距離を走行する交通を分担させて、生活道路と使い分けことが重要である
- ・ 規格の高い道路を使う割合の実績値は13%であり、前年度からは横ばいであるが、規格の高い道路の走行台キロは若干増加している。
- ・ 高速道路等に並行する道路が渋滞している箇所など、全国41箇所で料金社会実験を実施し、規格の高い道路を使う割合が増加し、周辺道路の交通量が減少することを確認した。
- ・ とぎれた高速道路等を結び、ネットワークを形成することで、路線全体の利用促進につながる事例もある。



政策（3）指標：[74] 国内航空サービス提供レベル
 < 目標の達成状況に関する分析 >

- ・ 国内航空サービス提供レベルの平成16年度の実績値は集計中であるが、平成16年の速報値は1,293億座席キロであり、平成15年度の実績値と比較すると2.5%減少している。
- ・ 国内航空ネットワークの拠点となる東京国際空港（羽田）は、沖合展開事業により処理容量の拡充が図られてきたが、処理容量は限界に至っており、路線開設等におけるボトルネックとなっている。
- ・ また、度重なる台風の接近による欠航等の外部要因や、国内線における大型航空機の主流がボーイング747からボーイング777にシフトしてきており、1機当たりの座席数が減少していることも影響していると考えられる。



【今後の取組の方向性等】

政策（1）地域の競争条件確保のための幹線道路網を構築する。

- ・ 高規格幹線道路及び地域高規格道路等の規格の高い道路のネットワークの整備にあたり、投資効果を最大限発揮できるよう重点的かつ効率的に整備を推進する。
- ・ 弾力的な料金設定の本格実施に向け、引き続き有料道路における料金の社会実験を実施する。
- ・ ETCを活用したインターチェンジの導入に向けた検討を引き続き実施する。
- ・ 「マイレージ割引」、「大口・多頻度割引」を実施する。
- ・ 平成 16 年度に実施した「SA・PA に接続するスマート IC の社会実験に引き続き、スマート IC の社会実験の拡充を図る。

政策（3）国内航空需要の増大に応じた輸送サービス提供量を確保する。

- ・ 東京国際空港(羽田)の再拡張事業を 2000 年代後半までの供用開始を目途に推進する。当該事業の実施により発着容量を現在の 28.5 万回 / 年 (391 便 / 日に相当) から 40.7 万回 / 年 (557 便 / 日に相当) まで増加させることが可能となり、路線開設等におけるボトルネック解消に資することとなる。
- ・ 事業実施中の滑走路新設・延長事業について、引き続き着実に事業を推進する。
- ・ 航空サービス高度化推進事業として、航空輸送サービスの高度化に関する重点戦略の拡充・展開、空港を核とした観光交流の促進、空港アクセス改善や空港運用の高度化等既存空港の機能の高度化及び空域・航空路の抜本的な再編をはじめとする運航効率の向上を推進する。
- ・ 航空交通の増大に対応するため、次期管制システムの整備等を推進する。

【政策目標 18 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】(次々頁に続く)

国際的な水準の交通サービスの確保、国際的な人の移動の促進、国際物流の円滑化等が図られ、国際競争力等の確保・強化が図られること

【政策目標 18 概評】

政策目標の「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」に向けて、政策の効果は着実に現れている。業績指標〔75〕は、国際海上コンテナターミナル等の供用により着実に低減している。業績指標〔76〕は、平成15年度はイラク戦争やSARS(新型肺炎)などの影響により落ち込んだが、平成16年の速報値ベースでは昨年度より増加した。業績指標〔77〕は、平成16年度ベースで横這いであるが、平成17年2月26日に打ち上げられた運輸多目的衛星(MTSAT)新1号機開運は総合調整作業を実施中であり、運用開始後に指標の進捗が見込まれる。業績指標〔83〕は、平成16年度に東海環状自動車道(豊田JCT~美濃関JCT)をはじめ86km供用したことにより順調に推移している。

【政策の概要と指標・目標値】

政策(1) 国際海上貨物の輸送コストを低減する。

指標: 〔75〕国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率

目標: 初期値: - (H14年度) → 目標値: H14年度比5%減 (H19年度)

主要施策: 「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」

平成16年度実績: H14年度比2.1%減

政策(2) 国際航空需要の増大に応じた輸送サービス提供量を確保する。

指標: 〔76〕国際航空サービス提供レベル

目標: 初期値: 国際航空旅客 3,435 億座席キロ (H14年度) 貨物 215 億トンキロ (H14年度)

→ 目標値: 国際航空旅客 4,800 億座席キロ (H19年度) 貨物 300 億トンキロ (H19年度)

主要施策: 「国際拠点空港等の整備の推進」

平成16年度実績: 国際航空旅客 3,510 億座席キロ (暦年速報値)

貨物 226 億トンキロ (暦年速報値)

政策(3) 国際航空需要の増大に対応するため、航空交通容量を拡大する。

指標: 〔77〕国際航空路線において最適経路を航行できる航空機の割合

目標: 初期値: 51% (H14年) → 目標値: 100% (H19年)

主要施策: 「航空保安施設の整備」

平成16年実績: 51%

政策(4) ふくそう海域における円滑な船舶航行を確保する。

指標: 〔78〕ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間短縮

目標: 初期値: 180分(東京湾)(H14年度)

→ 目標値: 150分(H14年度に比べ約15%短縮)(東京湾)(H19年度)

平成16年度実績: 171分(東京湾)

指標: 〔79〕船舶航行のボトルネック解消率

目標: 初期値: 75% (H12年度) → 目標値: 90% (H18年度)

平成16年度実績: 81%

主要施策: 「次世代型航行支援システム等航路標識の整備」「海上交通センター等の拡充」

「主要国際幹線航路の整備及び保全」

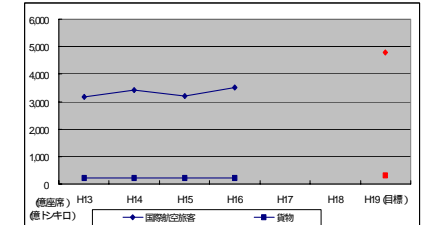
<指標: 〔80〕以降は次々頁参照>

【政策評価の結果の概要】

政策(2) 指標: 〔76〕国際航空サービス提供レベル

<目標の達成状況に関する分析>

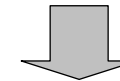
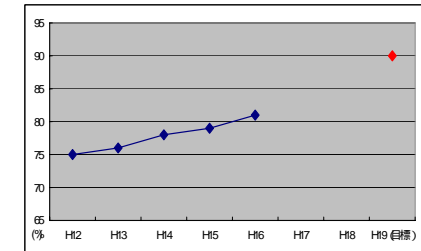
- 国際航空サービス提供レベルの平成16年度実績値は集計中であるが、平成16年の速報値は、旅客3,510億座席キロ(対15年比9.5%増加) 貨物226億トンキロ(同3.7%増加)となっている。
- 平成15年度は、平成15年3月に開戦したイラク戦争や同年4月以降のSARS(新型肺炎)、鳥インフルエンザ等の影響の拡大、深刻化により需要が減少し、航空輸送サービス提供量が減少又は微増となったと考えられるが、需要の回復により航空輸送サービス提供量も増加に向かっているものと考えられる。



政策(4) 指標: 〔79〕船舶航行のボトルネック解消率

<目標の達成状況に関する分析>

- 平成16年度は、4航路において整備・保全を実施し、ボトルネック解消率は、81%となり、目標達成に向け着実に実績値は向上している。



【今後の取組の方向性等】

政策(2) 国際航空需要の増大に応じた輸送サービス提供量を確保する。

- 目標年度までの整備計画に基づき整備を実施する。
- 国際拠点空港については、それぞれの空港が創意工夫を活かせるような自立的な経営環境を整えるとともに、経営の一層の効率化、経営の透明性の向上、利用者サービスの向上等を推進する。
- 東京国際空港(羽田)において、再拡張事業の現地着工及びPFI手法による国際線地区を整備する。
- 関西国際空港二期事業について、2007年限定供用に向けて整備を推進する。

政策(4) ふくそう海域における円滑な船舶航行を確保する。

- 当面の目標として、東京湾において、AIS(船舶自動識別装置)等を活用して的確な航行管制・情報提供を実施すると共に、海上交通安全法の官制と港則法の官制の連携(平成18年度予定)を図ること等により、平成19年度を目途に、東京湾口から東京港までの航行時間を平成14年度に比べ約15%(約30分)短縮することとする。
- 国際幹線航路におけるボトルネックの解消は、日本の経済活動を支える船舶航行の安全性向上と物流コストの削減並びに安定的な海上輸送サービスを確保するものであるため、引き続き主要国際幹線航路の整備を進める。

【政策目標 18 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】(前頁から続く)

国際的な水準の交通サービスの確保、国際的な人の移動の促進、国際物流の円滑化等が図られ、国際競争力等の確保・強化が図られること

【政策の概要と指標・目標値】

政策(5) 国際空港への鉄道アクセスを向上させる。

指標: 80 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分台以内である三大都市圏の国際空港の数)

目標: 初期値: 1 空港(H12年度) 目標値: 2 空港(H18年度)

主要施策: 「空港アクセス鉄道の整備」

平成16年度実績: 2 空港

政策(6) 空港・港湾・道路等の連携を強化する。

指標: 81 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率

目標: 初期値: 59%(H14年度) 目標値: 68%(H19年度)

主要施策: 「拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の整備」

平成16年度実績: 61%

政策(7) 都市再生を促進する。

指標: 82 都市再生緊急整備地域等における民間投資誘発量

目標: 初期値: 1,250 ha(H15年度) 目標値: 2,500 ha(H19年度)

主要施策: 「良好な市街地環境の整備」

平成16年度実績: 1,510 ha

政策(8) 三大都市圏の環状道路ネットワークを形成する。

指標: 83 三大都市圏の環状道路整備率

目標: 初期値: 35%(H14年度) 目標値: 60%(H19年度)

主要施策: 「三大都市圏環状道路の整備」

平成16年度実績: 42%

政策(9) 土地の高度利用と市街地の防災性の向上を図る。

指標: 84 都市機能更新率

目標: 初期値: 31.8%(H15年度) 目標値: 36%(H20年度)

主要施策: 「市街地再開発の推進」

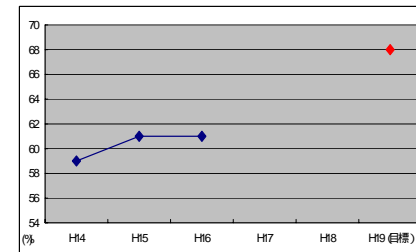
平成16年度実績: 32.8%

【政策評価の結果の概要】

政策(6) 指標: 81 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率

<目標の達成状況に関する分析>

- ・アクセス率については、平成14年度末の59%が平成16年度末に61%まで向上し、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。特に、平成9年度からの7年間で30%から61%と倍増している。
- ・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%(H13年度末)、欧州(英・仏・独・伊)の84%(H13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。

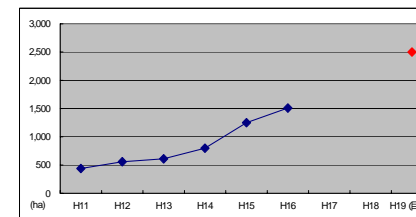


- ・なお、外貿コンテナを取り扱う拠点的な港湾(35箇所)のうち3割以上は、そのアクセス道路について重さ指定と高さ指定のいずれかが未指定であり、フル積載の国際標準コンテナ車両が走行可能なネットワークを明示できていなかった。

政策(7) 指標: 82 都市再生緊急整備地域等における民間投資誘発量

<目標の達成状況に関する分析>

- ・平成16年度の実績値は1,510haであり、目標の達成に向けた着実な推移を示している。



【今後の取組の方向性等】

政策(6) 空港・港湾・道路等の連携を強化する。

- ・今後とも国際競争力の向上や観光・地域間交流の促進を図るため、空港・港湾等へのアクセス道路を重点的に整備することとしている。
- ・拠点的な港湾とICとのアクセス道路の大型化対応を推進する等、国際標準コンテナ車両(総重量44t、車高4.1m)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を積み替えなくドア・トゥ・ドアで走行できる道路ネットワークの構築を図り、未達成のアクセス道路についても、ハード・ソフト施策を組み合わせることでアクセスの迅速化に努める。

政策(7) 都市再生を促進する。

- ・国際競争力の向上が必要な地域において、民間による建築活動を最大限に引き出すため、市街地再開発事業及び土地区画整理事業を進めており、都市再生の一層の推進を図るため、引き続き市街地再開発事業、土地区画整理事業等面的な整備を進めていく。

【政策目標 19 物流の効率化】

利便性が高く、効率的で魅力的な物流サービスが提供されること

【政策目標 19 概評】

政策目標の「物流の効率化」に向けて、政策の効果は着実に現れている。業績指標⁸⁵については、平成16年度に横ばいではあるが、目標達成に向けて、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル及び各港へのアクセス道路の整備が進められている。業績指標⁸⁶は、順調にコスト縮減が図られている。

【政策の概要と指標・目標値】

政策(1) 複合一貫輸送を促進する。

指標: ⁸⁵ 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率

目標: 初期値: 75% (H12年度) → 目標値: 80% (H18年度)

主要施策: 「複合一貫輸送に対応した内貿ユニットロードターミナルの整備」

平成16年度実績: 79%

政策(2) 国内海上輸送コストを低減させる。

指標: ⁸⁶ フェリー等国内貨物輸送コスト低減率

目標: 初期値: 0% (H14年度) → 目標値: H14年度比4%減 (H19年度)

主要施策: 「複合一貫輸送等に対応した内貿ターミナルの整備」

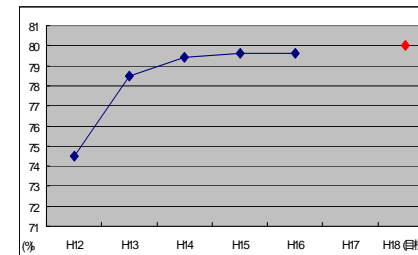
平成16年度実績: H14年度比1.5%減

【政策評価の結果の概要】

政策(1) 指標: ⁸⁵ 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率

< 目標の達成状況に関する分析 >

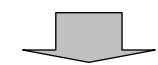
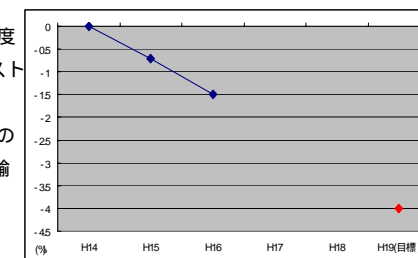
- 国内が内貿貨物輸送のメリットを享受できる人口カバー率の平成16年度の実績値は昨年同様79%ではあるが、目標達成に向けて、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル及び各港へのアクセス道路の整備が進められている。平成16年度には、広島港出島地区でパース整備が行われた他、中津港において新たに複合一貫ターミナルを供用した。



政策(2) 指標: ⁸⁶ フェリー等国内貨物輸送コスト低減率

< 目標の達成状況に関する分析 >

- 平成15年度は平成14年度比0.7%減、平成16年度は平成14年度比1.5%減となっており、年々コスト削減が図られている。
- 平成16年度においては、4カ所の複合一貫輸送の拠点となる内貿ターミナル等が供用され、陸上輸送距離の短縮などにより輸送コストが低減した。



【今後の取組】

政策(1) 複合一貫輸送を促進する。

- 今後ともマルチモーダルな交通体系を目指すべく、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを整備すると共に、静穏度確保及びうねり等長周期波対策による荷役効率の向上、陸上輸送とのアクセスの更なる向上等を図ることにより、円滑な物流活動の促進を図る。

政策(2) 国内海上輸送コストを低減させる。

- 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、複合一貫輸送に資する内貿ターミナルの整備を適切に進めていく。

【政策目標 20 都市交通の快適性、利便性の向上】

都市における交通渋滞・混雑が緩和され、円滑な交通が確保されるほか、利用しやすい交通機能を備えた快適で魅力である都市生活空間が形成されること

【政策目標 20 概評】

政策目標の「都市交通の快適性、利便性の向上」に向けて、各業績指標は概ね順調に現れている。業績指標 87、88、89 は、順調に推移している。業績指標 90 は、順調であり、地域ニーズを考慮しつつ、渋滞損失時間の高いところに対して重点的に対策を実施する。業績指標 91 は、目標に向け順調に伸びており、ETC の利用率の向上に伴う専用レーン数の順次拡大、多様で弾力的な料金施策の実施等を引き続き行う。業績指標 92 は、路上工事情報のリアルタイム化等の道路利用者への情報提供の充実や、東京 23 区における「不人気投票」の実施、路上工事モニターによる工事実施状況のチェック等の外部評価の強化を図ることで、目標以上の縮減を達成したものである。

【政策の概要と指標・目標値】

■政策（1） 都市鉄道網を充実させる。

指標： 87 都市鉄道（三大都市圏）の整備路線延長

目標： 初期値：東京圏 2,273（内、複々線区間 198）大阪圏 1,513（内、複々線区間 135）名古屋圏 940（内、複々線区間 2）（H12 年度）
→目標値：東京圏 2,387（内、複々線区間 221）大阪圏 1,565（内、複々線区間 135）名古屋圏 973（内、複々線区間 2）（H18 年度）

平成 16 年度実績： 東京圏 2,292 大阪圏 1,523 名古屋圏 957 ②

指標： 88 都市鉄道（東京圏）の混雑率

目標： 初期値：176%（H12 年度）→目標値：165%（H18 年度）

主要施策： 「都市鉄道の整備」

平成 16 年度実績： 171% ⑤

■政策（2） バスの利便性を向上させる。

指標： 89 バスの利便性向上に資する事業者の取組

- ①バスロケーションシステムが導入された系統数
- ②コミュニティバスの運行に取り組む事業者数
- ③バスカードを導入したバス車両の割合

目標： ①初期値：3,534 系統（H13 年度）→目標値：4,000 系統（H18 年度）

②初期値：131 業者（H13 年度）→目標値：330 業者（H18 年度）

③初期値：63.4%（H13 年度）→目標値：75%（H18 年度）

主要施策： 「バス等公共交通機関の利用促進等、都市交通の安全・円滑化に資する事業に対する補助」「バス利用促進等総合対策事業」「最適経路選択支援システムの構築」

平成 16 年度実績： 3,942 系統（H15）、310 業者（H16）、66.5%（H15） ②

■政策（3） 都市内の交通渋滞を緩和する。

指標： 90 道路渋滞による損失時間

目標： 初期値：38.1 億人時間/年（H14 年度）→38.1 億人時間/年を約 1 割削減（H19 年度）

平成 16 年度実績： 36.9 億人時間/年 ①

指標： 91 ETC 利用率

目標： 初期値：5%（H14 年度）→目標値：70%（H18 年春）

平成 17 年春実績： 47%（日別データ：平成 17 年 6 月 16 日） ①

指標： 92 路上工事時間の縮減率

目標： 初期値：201 時間/km・年（H14 年度）→目標値：201 時間/km・年を約 2 割削減（H18 年度）

主要政策： 「渋滞対策の推進」「ETC の利用促進・活用推進」「路上工事時間の縮減」

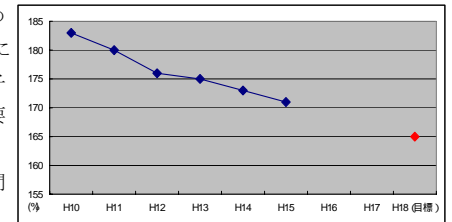
平成 16 年度実績： 143 時間/km・年 ①

【政策評価の結果の概要】

政策（1） 指標： 88 都市鉄道（東京圏）の混雑率

<目標の達成状況に関する分析>

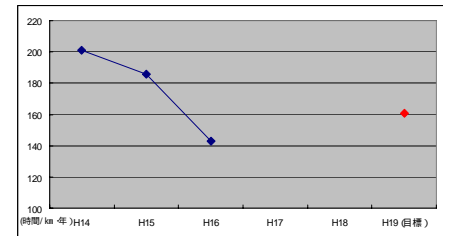
混雑率に関しては、低下する傾向にあるが今後の指標の動向を注視する必要がある。新線整備等による輸送力の増強等と、雇用環境の低迷、少子化に伴う通勤・通学客の減少等による輸送需要の減少と相まって混雑率の低減が図られている。具体例を挙げると、東京圏ではこの 5 年間で輸送力が 1.8% 増強された一方で、輸送量は 4.5% ほど減少している。ただし、路線を個別に見ると 200% を超える混雑の激しい区間もあり、これらについては、引き続き、混雑緩和を図っていく必要がある。



政策（3） 指標： 92 路上工事時間の縮減率

<目標の達成状況に関する分析>

平成 14 年度実績値 201 時間/km・年に対して平成 16 年度の実績は 143 時間/km・年（29% 減）となり、指標としては、目標以上の縮減を達成した。
地方部においては、路上工事の約 7 割を道路補修工事が占めており、より一層の路上工事縮減を進めるためには、道路補修工事の更なるマネジメントが必要である。



【今後の取組の方向性等】

政策（1） 都市鉄道網を充実させる。

混雑は相当程度解消されてきたが、依然として東京圏を中心にして高い混雑率を示しており、これをさらに緩和していく。東京圏については、当面、主要区間の平均混雑率を全体として 150% 以内とするともに、すべての区間のそれぞれの混雑率を 180% 以内を目標とする。
加えて、相互直通運転やスピードアップ等により到達時間の短縮を図るとともに、乗り継ぎ利便を向上すること等により、鉄道ネットワーク全体の利便性向上を目指す。

政策（3） 都市内の交通渋滞を緩和する。

さらなる路上工事縮減と路上工事に対する満足度の向上を図るため、各地域の実情を踏まえた、よりきめ細かな路上工事縮減に取り組み、地域の主体的な路上工事マネジメントを推進する。また、外部評価の強化による路上工事縮減については、実施結果を踏まえた改善を行った上で、引き続き取り組みを推進する。なお、路上工事縮減を推進するためには、引き続き、関係機関が調整して工事实施方法等の改善を図るなど、不断の努力が必要である。

【政策目標 21 地域交通確保】

地域の基礎的な生活基盤となる交通手段が確保され、安心感が醸成されること

【政策目標 21 概評】

業績指標 93、94は、順調に初期値を維持しており、今後とも地域の交通に支障が生じないよう支援を行う。業績指標 95は、順調ではないが、これは、本土-離島間輸送の大部分が船舶利用等の要因によって搭乗率が3割を下回る水準まで下落したことに加え、事業継続に適した機材の欠如により航空輸送が維持できない離島が存在することによるものである。引き続き、運航費補助、機体購入補助等総合的な支援措置を講じ、離島航空路線の維持を図ることとしている。

【政策の概要と指標・目標値】

政策（1） 地方バス路線を維持する。

指標： 93 地方バス路線の維持率

目標： 初期値：96 % (H14 年度) →目標値：100 % (H20 年度)

主要施策： 「生活交通路線維持対策の実施」

平成 16 年度実績： 98 % ②

政策（2） 離島航路を維持する。

指標： 94 有人離島のうち航路が就航している離島の割合

目標： 初期値：72 % (H14 年度) →目標値：72 % (H17 年度)

主要施策： 「離島航路維持対策の実施」

平成 16 年度実績： 72 % ②

政策（3） 離島航空路を維持する。

指標： 95 生活手段として航空輸送が必要である離島のうち輸送が維持されている離島の割合

目標： 初期値：100 % (H12 年度) →目標値：100 % (H17 年度)

主要施策： 「離島航空路線維持対策の実施」

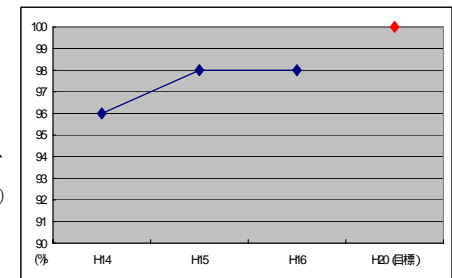
平成 16 年度実績： 96 % ⑤

【政策評価の結果の概要】

政策（1） 指標：93 地方バス路線維持率

<目標の達成状況に関する分析>

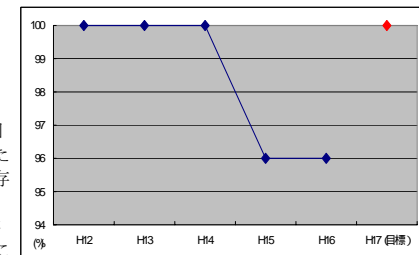
- 平成13年度から国と地方の役割分担のもと、国は広域的・幹線の路線に重点化して支援してきており、平成16年度の実績値は98%である。これは、国が承認した平成15年9月末の路線数2,150路線のうち、平成17年3月末までに50路線が廃止となったためであるが、その内訳は類似系統の再編（26路線）、運行経路の変更（2路線）、利用者の減少（22路線）によるもので、実質的には利用者の利便性は確保されており、毎年度ほぼ同じ割合で推移している。



政策（3） 指標：95 生活手段として航空輸送が必要である離島のうち輸送が維持されている離島の割合

<目標の達成状況に関する分析>

- 平成16年度時点では、28の離島のうち27の離島で航空輸送を維持しているところ。
- 離島航空路線運航費補助の対象として航空事業者から申請のある路線については、全路線について補助を実施している。
- 一部の離島路線では、本土-離島間輸送の大部分が船舶利用等の要因によって、搭乗率が3割を下回る水準まで下落したことに加え、事業継続に適した機材の欠如により航空輸送が維持できない離島が存在する。
- 離島路線を運航する航空会社10社中5社は経常赤字を計上する（平成15年度）など、苦しい経営状況にある。



【今後の取組の方向性等】

政策（1） 地方バス路線を維持する。

- 乗合バス事業における経営状況は大変厳しく、地域住民の生活に必要なバス路線の維持が困難な状況にあるが、地域の生活交通に支障が生じないよう、国土交通省としても地域協議会に参画していくとともに、引き続き都道府県と協調して支援を行う。

政策（3） 離島航空路を維持する。

- 平成15年度から、機体購入費補助により購入した補助機材の有効活用を図るため、一定の範囲内で目的外使用を認めることとし、離島路線の維持・活性化を促進することとしている。今後とも、離島路線維持対策の対象となっている路線において、需要が船舶等代替交通機関へシフトする等の外部要因により、実績値が変動する可能性はあるものの、引き続き、離島路線補助対策を着実に実施する。

【政策目標 22 地域間交流、観光交流等内外交流の推進】

地域間交流、観光交流等の国内外交流の推進が促進され、地域や経済の活性化が図られること

【政策目標 22 概評】

業績指標 96 は、平成15年前半期、SARS等の影響を受け大幅に減少したが、16年度は順調に推移しており、施策は効果を上げている。引き続き、ビジット・ジャパン・キャンペーンや、通訳案内業法及び外客誘致法の改正により、①民間組織が創意工夫を活かして行う魅力ある観光地の整備の促進、②公共交通機関における外国語による案内表示等の促進など、外国人観光旅行者の来訪促進のための措置を講ずる。業績指標 97 は、目標設定時から減少しており、目標を達成するためには、指標の大きな伸びが必要である。業績指標 99 はダムの年間利用者の現地調査を平成15年度に実施したところ、利用者数の増加にはまだ至っていない。このため、水源地域ビジョンにおけるハード整備を完了していくことや、ソフト施策の継続的な取り組みが必要である。

【政策の概要と指標・目標値】

政策(1) 外国人旅行者の訪日を促進する。

指標： 96 訪日外国人旅行者数

目標： 初期値：476万人(H12年度)→目標値：743万人(H18年度)

主要施策： 「ビジット・ジャパン・キャンペーンの実施」「魅力ある観光交流空間づくりの推進」

平成16年度実績： 614万人 ①

政策(2) 国民の観光を促進する。

指標： 97 国民一人あたりの平均宿泊旅行回数

目標： 初期値：1.52回(H12年度)→目標値：2回(H18年度)

主要施策： 「連続休暇取得による旅行需要送出のための環境整備」「国民の長期家族旅行の推進を図るためのモニターツアー実施等休暇取得推進に向けたキャンペーン」

平成16年度実績： 1.18回 ⑤

政策(3) 国営公園の利用を促進する。

指標： 98 全国民に対する国営公園の利用者数の割合

目標： 初期値：全国民の5人に1人が利用(H14年度)→目標値：全国民の4人に1人が利用(H19年度)

主要施策： 「国営公園の整備」「国営公園の管理」

平成16年度実績： 全国民の4.5人に1人が利用(速報値) ②

政策(4) ダム周辺施設等の利用を促進する。

指標： 99 地域に開かれたダム、ダム湖利用者数

目標： 初期値：499万人(H12年度)→目標値：621万人(H18年度)

主要施策： 「ダム湖周辺整備の促進」「ダム周辺施設の利活用、上下流交流の推進」

平成16年度実績： 442万人(H15) ④

政策(5) 地域の交流を促進する。

指標： 100 隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道を連絡する割合

目標： 初期値：72%(H14年度)→目標値：77%(H19年度)

平成16年度実績： 74% ②

指標： 101 日常生活の中心の都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合

目標： 初期値：63%(H14年度)→目標値：68%(H19年度)

平成16年度実績： 65% ②

主要施策： 「住民生活の利便性の向上、地域経済の活性化等を図るため、『地域間交流ルート』を重点的に整備促進する」「地域内の交流円滑化に資する道路整備として市町村合併支援事業等促進」

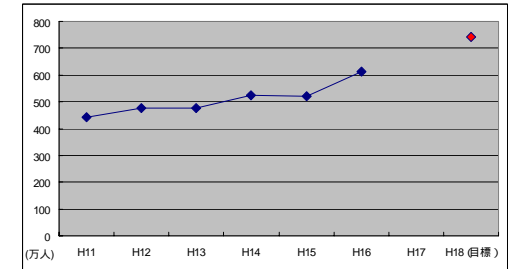


【政策評価の結果の概要】

政策(1) 指標： 96 訪日外国人旅行者数

<目標の達成状況に関する分析>

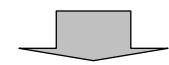
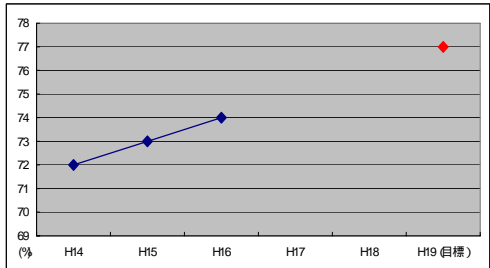
・ 訪日外国人旅行者数は、平成15年前半期、SARS等の影響を受け大幅に減少した。しかし、今年度は過去最高となる614万人の外国人が日本を訪れ、順調に推移していることから、施策は効果をあげていると考えられる。



政策(5) 指標： 100 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

<目標の達成状況に関する分析>

・ 平成16年度は、2次生活圏の中心都市7市に関連する地域間交流ルートである4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た。この結果、平成14年度の72%から平成16年度実績値は74%となり目標の達成に向けて指標は順調に推移している。



【今後の取組の方向性等】

政策(1) 外国人旅行者の訪日を促進する。

- ・ 平成15年1月31日の小泉総理大臣の第156回国会施政方針演説において、訪日外国人旅行者を2010年までに1000万人に倍増することが目標に掲げられたことを受け、当政府目標の達成に向けて、日本観光の魅力を海外に発信するビジット・ジャパン・キャンペーンをより強力に推進していく。
- ・ 今後は、効果の高い事業への集中化・重点化や自治体・地域の観光振興に取り組む組織等と連携した地方連携事業の拡充など、ビジット・ジャパン・キャンペーンのさらなる高度化を図っていく。
- ・ 観光ルネサンス事業として、情報提供や人材育成事業に対する支援、観光地域づくりに関する調査など、地域の民間と行政が一体となった観光振興の取組を総合的に支援する。
- ・ 民間組織が創意工夫を生かして行う魅力ある観光地の整備、②公共交通機関における外国語による案内表示等の促進、③通訳ガイド制度の改善等、外国人観光旅客の来訪促進のための措置を講ずる。

政策(5) 地域の交流を促進する。

- ・ 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(日常生活圏)を連絡する道路網について重点的に整備する。
- ・ 責任裁量型への補助金制度の転換等により、地方自らの判断と責任で実施する地域の都市間交流等を支援する道路整備、及び、地域内の交流の円滑化に資する道路整備を支援する。

【政策目標 23 新たな市場の育成】

創業・起業がしやすく、また、新たな投資を呼び込むような魅力ある市場環境が整備され、時代のニーズにあった市場が発展すること

【政策目標 23 概評】

政策目標の「新たな市場の育成」に向けて、政策の効果は着実に現れている。業績指標 102 は、Jリート市場が順調に伸びていることなどにより目標値を上回っており、引き続き税制上の特例を適用するなど市場を育成していく。業績指標 103、104 も、順調であり、業績指標 105 は、平成16年度実績値は出ていないものの平成17年3月に公表された平成15年住宅・土地統計調査で把握できる5年間の増築件数及びバリアフリー改修件数を見ると、前5年間に比べ、約25%増加しており、リフォーム市場は拡大傾向にあると考えられる。引き続き、消費者が安心して中古住宅の売買、リフォームを行うことができるよう、品質、市場価格、事業者情報等に関し、消費者に十分な情報提供が行われるよう支援していく。なお、住宅に関する新たな長期計画のあり方について、現在、社会資本整備審議会住宅地分科会で検討が進められており、目標期間・目標値等について、新たな長期計画をまとめた上で結論を出す予定である。

【政策の概要と指標・目標値】

政策（1） 不動産証券化市場を健全に発展させる。

指標： 102 不動産証券化市場規模
 目標： 初期値：9兆円（H14年度）→目標値：14兆円（H16年度）
 主要施策： 「証券化促進のための環境整備」「投資家に対する普及・啓発活動」
 平成16年度実績： 20兆円 ②

政策（2） 中古住宅・不動産流通を促進する。

指標： 103 指定流通機構（レインズ）における不動産仲介物件等の登録データ量
 目標： 初期値：173千件（H13年度）→目標値：200千件（H17年度）
 平成16年度実績： 192千件 ①
 指標： 104 中古住宅の流通量
 目標： 初期値：15.7万戸（H9年）→目標値：22万戸（H17年）
 主要施策： 「中古住宅の住宅性能表示制度の普及促進」「不動産の評価システムの確立」「不動産市況情報の提供促進」「不動産統合サイトの構築」
 平成16年度実績： 17.5万戸（H15） ①

政策（3） 住宅リフォーム市場を活性化する。

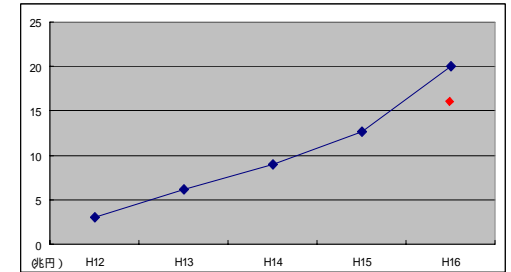
指標： 105 リフォームの市場規模
 目標： 初期値：330万戸（H8～12年度）→目標値：430万戸（H13～17年度）
 主要施策： 「住宅リフォームに係る情報提供他」「増改築工事に瑕疵保証保険制度の活用」「リフォームしやすい住宅・部品の開発・普及」
 平成16年度実績： 330万戸（H8～12年度） ①

【政策評価の結果の概要】

政策（1） 指標： 102 不動産証券化市場規模

<目標の達成状況に関する分析>

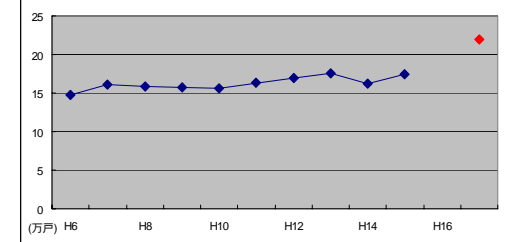
- 実績値については、平成14年度において既に9兆円規模を達成し、平成16年度においては20兆円の市場規模となり、目標値を上回った。
- このうち、Jリート市場については、16の投資法人による不動産の総取得額は約2兆2,500億円となっている。
- 関連施策の実施による証券化市場への物件供給拡大、投資家の証券化商品への認知度の向上、また外部要因として、金融機関の不良債権処理や資産リストラの本格化に伴う証券化ニーズの拡大、低金利を背景とした国内投資家等の不動産投資への関心の高まり等が予想以上であったことが目標の達成に寄与したものと考えられる。



政策（2） 指標： 104 中古住宅の流通量

<目標の達成状況に関する分析>

- 中古住宅の流通量については、5年に1度の住宅・土地統計調査により把握しており、新たに公表された平成15年までの実績に関して見ると、昭和55年から平成10年までの長期間にわたり、バブル前後を除き、概ね14万戸から16万戸で推移してきた流通量が、平成11年以降の5年間は16万戸を超え、平成15年には17.5万戸に増加している。このように、市場規模は拡大傾向にあると言えるものの、目標値は下回っているのが現状である。



【今後の取組の方向性等】

政策（1） 不動産証券化市場を健全に発展させる。

- 不動産証券化市場規模は順調に拡大しており、今後の市場の更なる発展のためには、市場への物件供給及び新規参入の促進、市場の健全性の確保、投資家の証券化商品への認知度の向上が不可欠であり、税制の整備、法律の適正な運用、投資家に対する普及・啓発活動の実施等により、引き続き不動産証券化市場の活性化を図っていく。今後は、引き続き不動産証券化市場規模を拡大することとし、平成18年度までに26兆円の市場規模を目標とする。
- 平成17年度税制改正において、Jリート及びSPCの物件取得に係る不動産取得税軽減の特例措置（課税標準2/3控除）を2年延長し、物件取得における環境の整備を行った。
- 証券化市場への物件供給及び新規参入の促進、的確な指導監督体制、投資家に対する普及・啓発活動の実施等不動産証券化市場の健全な発展を図る施策について検討等を行う。

政策（2） 中古住宅・不動産流通を促進する。

- 消費者が安心して中古住宅の売買を行うことができるよう、品質、市場価格等に関し、消費者に十分な情報提供が行われる仕組みが重要であり、引き続き以下のとおり施策を推進する。
- 住宅性能表示制度については、より一層の普及促進を図るとともに、既存住宅性能表示における現況検査について、既存の設計情報等の活用及び機械検査の導入による検査内容の充実に向けて検討を行う。
- 価格査定マニュアルについては、不動産事業者間で活用されるよう、その普及に努めていく。
- 不動産取引情報の更なる提供について、具体的作業に着手する。
- 不動産の個別の取引価格等の情報提供について、平成17年度から国民に対する情報提供を開始する。
- 購入予定者が管理状況を考慮してマンションを購入できる環境を整備すべく、管理情報を登録・閲覧するマンション履歴システムを平成17年度に構築する。
- 住宅ローン減税等について、地震に対する安全基準に適合する中古住宅を、築後経過年数にかかわらず対象に加えるよう改正済み。

【政策目標 24 公正で競争的な市場環境の整備】

公正で競争的な市場規模、民間が活動しやすい市場環境が整備され、市場の活性化が図られること

【政策目標 24 概評】

業績指標 106 は、順調に推移しており、今後ともシステムを活用して効率的・効果的に不良不適格業者の排除を促進することとしている。業績指標 107-1 は、平成 14 年度までは 75% で推移していたが、平成 15 年度に第三者機関を設置済みの特殊法人等が入札契約適正化法の対象法人から離脱したため 68% に低下した。引き続き公共工事入札契約適正化指針に基づく各発注者における取組を推進することとしている。業績指標 108 は、平成 15 年 4 月に施行された改正貨物自動車運送事業法において経済的規制の大幅な緩和と輸送の安全確保のための社会的規制の強化を行い、平成 15 年度において目標値に達した。業績指標 109 は、平成 16 年度目標値を達成できなかった。このため平成 16 年度に創設した都市再生街区基本調査の活用等により平成 21 年度に向けた新たな目標 (158 k m2) を設定し地籍の明確化を推進していくこととしている。

【政策の概要と指標・目標値】

政策 (1) 建設業における不良・不適格業者を排除する。

指標: 106 「発注者支援データベース・システム」の導入状況
目標: 初期値: 62 % (H12 年度) → 目標値: 100 % (H18 年度)
主要施策: 「発注者支援データベース・システムを活用した管理技術者の現場専任制の確認の徹底」
平成 16 年度実績: 81 % ②

政策 (2) 公共工事の入札および契約の適正化を推進する。

指標: 107-1 入札監視委員会等の第三者機関の設置状況
目標: 初期値: 75 % (H13 年度) → 目標値: 100 % (H18 年度)
主要施策: 「入札契約適正化法及び適正化方針の措置状況のフォローアップ」
平成 16 年度実績: 68 % (H15) ⑧

指標: 107-2 入札時における工事費内訳書の提出の状況

目標: 初期値: 56 % (H13 年度) → 目標値: 80 % (H18 年度)
主要施策: 「入札契約適正化法及び適正化方針の措置状況のフォローアップ」
平成 16 年度実績: 77 % (H15) ②

政策 (3) トラック市場における公正かつ競争的な市場環境の整備

指標: 108 トラック輸送における営業用トラック輸送の割合
目標: 初期値: 49 % (H11 年度) → 目標値: 54.0 % (H18 年度)
主要施策: 「トラック事業における規制緩和の推進及び事後チェック体制の強化」
「営業用トラックに係る自動車関係諸税の軽減」
平成 16 年度実績: 54 % (H15) ②

政策 (4) 基礎的な土地情報を整備する。

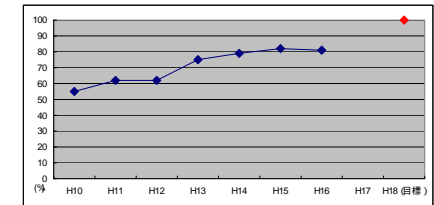
指標: 109 地籍が明確化された土地の面積
目標: 初期値: 125 千km (H12 年度) → 目標値: 141 千km (H16 年度)
主要施策: 「地籍調査の推進」「広報活動の実施」
平成 16 年度実績: 133 千km ④

【政策評価の結果の概要】

政策 (1) 指標: 106 「発注者支援データベース・システム」の導入状況

< 目標の達成状況に関する分析 >

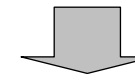
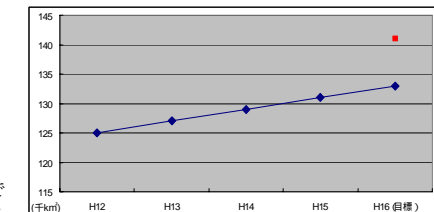
- 平成16年度の国土交通省及び所管特殊法人等の導入実績は81%であり、前年度に比べ指標は微減している。この理由としては、平成16年7月の旧都市公団及び旧地域公団の統合により、全体数、導入数が共に減少したことによる。国土交通省における導入状況は、平成13年度に既に100%に達しているものの、所管法人等の導入実績は平成16年度で未だ64%に留まっている。



政策 (4) 指標: 109 地籍が明確化された土地の面積

< 目標の達成状況に関する分析 >

- 平成16年度の実績値は133 (千km) であり、平成16年度の目標値を大きく下回った。特に、都市部においては2,303 km (都市部全体の19%) しか進捗していない状況である。原因としては、実施主体である地方公共団体における体制が不十分であること等が考えられる。特に、都市部においては土地の細分化、権利関係の複雑、頻繁な土地の異動等により境界確認の合意を得ることが難しい等、調査・測量が他の地域に比べて困難であることから、調査の進捗の遅れが著しくなっていることが考えられる。



【今後の取組の方向性等】

政策 (1) 建設業における不良・不適格業者を排除する。

- 公共工事等の良好な品質の確保のためには、企業選定の段階において、企業評価に加え技術者個人の評価が重要である。そのため、技術者データの充実や検索システムの整備等、虚偽申請防止等のための実効性や発注者に対する利便性を向上させることにより、発注者支援データベース・システムの導入の促進を図り、効率的、効果的に不良・不適格業者の排除を促進する。
技術者評価の観点から、継続的学習実績の情報の提供を開始し、データベースの内容を充実させる

政策 (4) 基礎的な土地情報を整備する。

- 平成 16 年度からは、都市部の地籍整備に必要な基礎的データ等を収集・整備する都市再生街区基本調査を国直轄で実施しており、さらに、都市再生本部において示された「民活と各省連携による地籍整備の推進」の方針に基づき、法務省等と連携しつつ、民間活力を活用して地籍調査素図の整備等を行うことにより、全国の都市部における地籍整備を実施していく。
地籍調査は第 5 次国土調査事業十箇年計画に基づき行われているため、目標年度を同計画の終了年度である平成 21 年度とし、目標値を同計画に定められた地籍調査の調査面積を踏まえた 158 千 km に設定する。

【政策目標 25 産業の生産性向上】

経済の持続可能な成長へ向けて、産業の生産性向上が図られること

【政策目標 25 概評】

業績指標 **110** は、平成 18 年度目標 13 件に対し、平成 16 年度 4 件と低調であるが、平成 17 年度からは J V 制度の運用改善を図るなどにより、中小建設業者の経営革新を促す。業績指標 **111** については目標に向けて進捗しているものの、年度ごとの伸び率は減少傾向にあり、今後、近代化資金のより一層の適切な運用を図ることにより目標の達成に向けて、認証工場の指定取得を推進する。業績指標 **112** は順調であり、目標が達成される見込みである。

【政策の概要と指標・目標値】

■政策（1） 専門工事業のイノベーションを促進する。

指 標： **110** 建設業者に係る経営革新計画の承認件数

目 標： 初期値：3（H12 年度）→目標値：13（H18 年度）

主要施策： 「建設業の経営革新の推進」

平成 16 年度実績： 4 ⑤



■政策（2） 自動車整備事業の生産性を向上させる。

指 標： **111** 指定整備工場数

目 標： 初期値：26,927（H12 年度）→目標値：30,000（H17 年度）

主要施策： 「認証工場の指定化及び指定整備工場の生産性向上」

平成 16 年度実績： 28,475 ⑤



■政策（3） 中小造船業の生産性を向上させる。

指 標： **112** 中小造船業における従業員一人当たりの付加価値額

目 標： 初期値：7653 千円/人（H11 年度）→目標値：8036 千円/人（H16 年度）

主要施策： 「中小造船事業者の経営基盤強化に対する支援」

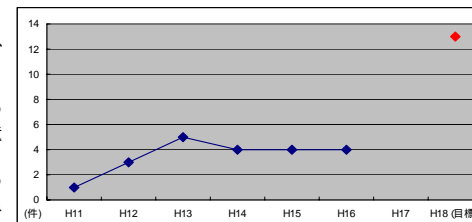
平成 16 年度実績： 8,072 ③

【政策評価の結果の概要】

政策（1） 指標：**110** 建設業者に係る経営革新計画の承認件数

<目標の達成状況に関する分析>

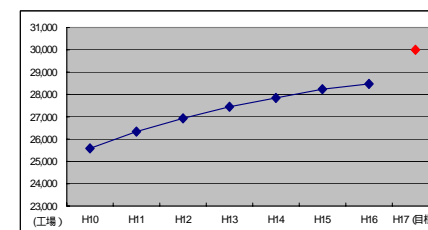
- 平成 16 年度の実績値（累計）は 4 件であり、前年度からの変動はない。
- 新規の承認件数が 0 件であった理由として、専門工事業者の消極性が考えられる。その背景として過剰供給構造の中、企業間の競争激化により建設業者の収益力が低下する一方で、依然として、重層的な下請構造の下でのコスト高が建設業者の生産性を損ねている実態がある。これについては、従来から建設産業団体の自主的な取組や行政による指導により改善は見られるものの、いまだ徹底されているとは言い難く、特に専門工事業団体においては、経営革新のための取組については、諸についたばかりの状況である。



政策（2） 指標：**111** 指定整備工場数

<目標の達成状況に関する分析>

- 指標の推移について見ると、年度ごとの伸び率は減少傾向にあるが、これは景気の低迷により設備投資を控える事業者が多いことが原因の 1 つと考えられる。



【今後の取組の方向性等】

政策（1） 専門工事業のイノベーションを促進する。

- 各専門工事業団体が参加する経営革新研究会において、中小建設業の経営革新計画について、意見交換及び事例研究を行う等の取組を引き続き支援する。引き続き、分離発注、CM方式、異業種 J V 等、多様な建設生産・管理システムの構築に向けた環境整備を図る。また、リフォームやコンバージョン等、専門工事業者が直接発注者から受注できるような新分野への進出に対する支援を図る。
- 経常 J V は、中小建設業者が継続的な協業関係を確保することによりその経営力・施工力を強化するために共同企業体を結成し、優良業者の振興を図ることを目的とした制度であるが、十分に活用されていない等の問題点が指摘されている。こうした状況に鑑みて、経常 J V を含めた J V 制度全般の実態を把握し、J V の運用改善を図るための施策を検討する。
- 中小企業者の差別化・高付加価値化の促進、元請・下請関係の適正化等により、優れた建設業者が伸びられる環境を整備するため、合理的な建設生産システムの構築を図る。

政策（2） 自動車整備事業の生産性を向上させる。

- 平成 12 年度～14 年度に造成した近代化資金を有効活用することにより、認証工場の指定取得等を推進し、指定整備工場の増加を図っているが、指標の伸びが順調でないため、目標値を達成するよう、近代化資金のより一層適切な運用を図ることにより、認証工場の指定取得を推進することとしている。

【政策目標 26 消費者利益の保護】

消費者の市場における自由な選択が確保され、利益が守られること

【政策目標 26 概評】

業績指標 113 は、数値は伸びているものの、実績は目標値からは離れている。このため、平成 16 年度も引き続き、消費者や住宅生産者にとって利用しやすくニーズに合ったものとなるよう制度の改善を検討するとともに、制度の普及を推進するため、一層の周知を図ったところである。業績指標 114-1、114-2 は、順調に推移しているが、平成 16 年からは、アセスメントを年度中間でも公表するなどにより消費者に早く情報を提供し、より安全性の高い自動車の普及促進を図ってきている。

【政策の概要と指標・目標値】

政策(1) 住宅性能評価・表示を普及させる。

指標: 113 住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合

目標: 初期値: 5.3% (H13 年度) → 目標値: 50% (H17 年度)

主要施策: 「住宅性能表示制度の充実・普及促進」

平成 16 年度実績: 13.7% ①

政策(2) 自動車の安全性に関する情報を普及させる。

指標: 114-1 衝突安全性の高い自動車の市場普及指標

目標: 初期値: 60 (H15 年度) → 目標値: 77 (H18 年度)

主要施策: 「自動車アセスメント事業の促進」

平成 16 年度実績: 63 ①

指標: 114-2 歩行者頭部保護性能の高い自動車の市場普及指標

目標: 初期値: 9 (H15 年度) → 目標値: 42 (H18 年度)

主要施策: 「自動車アセスメント事業の促進」

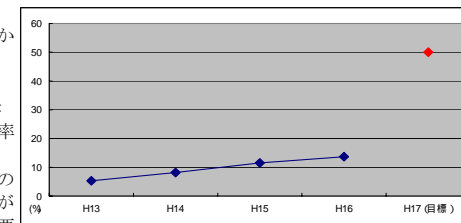
平成 16 年度実績: 15 ①

【政策評価の結果の概要】

政策(1) 指標: 113 住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合

< 目標の達成状況に関する分析 >

- 平成 16 年度の実績値は、15 年度の 11.7% から 13.7% となり、目標に向け指標は伸びている。
- 制度の利用は伸びているが、総合住宅展示場の来場者に対する調査では、制度の認知率が近年は 60% 前後で大きな変化なく推移していることから、今後も消費者・供給者への周知を積極的に進めていくとともに、制度がより利用されるものとなるよう検討する必要がある。

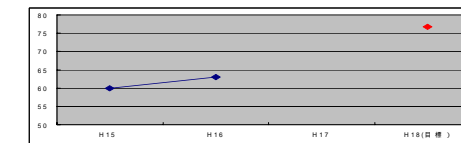


政策(2) 指標: 114-1 衝突安全性の高い自動車の市場普及指標

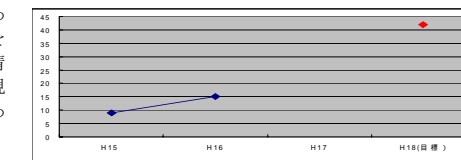
114-2 歩行者頭部保護性能の高い自動車の市場普及指標

< 目標の達成状況に関する分析 >

- 業績指標 114-1 は 15 年度が 60 であったのに対し、16 年度においてそれを上回る 63 となっており安全に関する情報提供が推進されたといえる。



- 一方、業績指標 114-2 は 15 年度が 9 であったのに対して、16 年度においてそれを上回る 15 となっており、安全に関する情報提供が進んでいるものの、目標を実現するためには、より一層の努力が必要である。



【今後の取組の方向性等】

政策(1) 住宅性能評価・表示を普及させる。

- 住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合は伸びているが、更なる増加に向け、より消費者や住宅生産者にとって利用しやすくニーズに合ったものとなるよう制度の改善を検討するとともに、制度の一層の周知を図り、普及を促進する。
- これまでの検討の結果を受け、平成 18 年 4 月から新たに防犯性能の評価・表示を導入する等の改正を行うとともに、今後は免震装置など新技術を用いた住宅の評価等に対応した技術基準の改正について検討を行う。さらに、インターネットやパンフレット等の各種媒体による制度の PR、地方公共団体等の各種団体が行う普及活動への支援等を行うことにより、制度の普及を促進する。

政策(2) 自動車の安全性に関する情報を普及させる。

- 衝突安全性総合評価による情報提供の推進は一定の成果を上げており、今後、衝突安全性総合評価方法の拡充や、衝突試験以外の項目に対する評価試験の実施について、検討を行うこととしている。これまで年度終了時点でアセスメント結果を公表していたが、平成 16 年度からは年度途中で中間公表を実施し、消費者により早く情報提供できるように措置した。また、衝突安全性に加えて、技術革新がめざましい予防安全性についても情報提供を行う方法について試行的に検討を開始した。
- 平成 17 年度以降は、アセスメント事業の充実を図るための調査研究、欧米のアセスメントとの連携などにより、評価方法の改善や、より高度な情報提供について継続的に検討する。
- 消費者に、近年の衝突安全性が向上していること等の結果、欧州における状況等最新の自動車アセスメントについて理解を深めていくためシンポジウムを開催する。また、アセスメント事業の充実に向けて、側面衝突試験方法の改善についての調査研究を行う。

【政策目標 27 IT 革命の推進】

国民生活や産業社会における IT 化とともに、行政サイドの IT 化が進められ、誰もが恩恵を享受できる「日本型 IT 社会」の実現が図られること

【政策目標 27 概評】

業績指標 115 は、順調に推移しており、港湾関連諸手続について、関係府省共通の FAL 様式の採用や入港前の諸手続の項目の大幅削減・共通様式化等を行い、これらの簡素化された様式での申請が 2005 年 1 月から可能となるようシステムの改良を進めることとしている。業績指標 117 は、初年度は伸びていないが、平成 17 年 3 月 29 日に情報技術の公開を行い、対象を民間企業、個人など一般に拡大したことにより、今度参加者が確実に見込めるので、その動向を見守る必要がある。業績指標 116 は、順調であり、目標を平成 17 年度 33,000km とし、全ての完了を目指すこととしている。

【政策の概要と指標・目標値】

政策（1） 港湾分野における行政手続の電子化を推進する。

指標： 115 港湾 EDI システムの普及率

目標： 初期値：22.0%（H13 年度）→目標値：100%（H17 年度）

主要施策： 「港湾 EDI システムの設置及び管理」

「輸出入・港湾諸手続のワンストップサービスの利便性向上への取組み」

平成 16 年度実績： 85.5 % ②

政策（2） 民間によるネットワークインフラの形成を支援する。

指標： 116 公共施設管理用光ファイバ等収容空間ネットワークの延長

目標： 初期値：31,050km（H14 年度）→目標値：33,000km（H17 年度）

主要施策： 「河川管理等の高度化に対応した光ファイバ整備事業の推進」「情報ハイウェイの構築」

「港湾施設管理用ファイバ収容空間の整備」

平成 16 年度実績： 32,500km ②

政策（3） 地理情報の利用環境の整備・充実を図る。

指標： 117 電子国土 Web システムを利用する団体の数

目標： 初期値：33 団体（H15 年度）→目標値：2000 団体（H20 年度）

主要施策： 「電子国土 Web システムの構築」

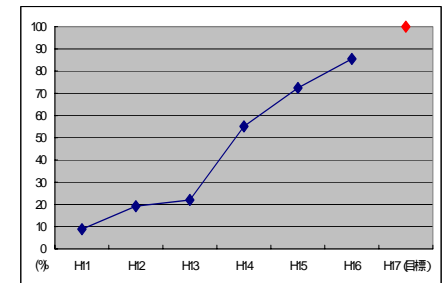
平成 16 年度実績： 54 団体 ④

【政策評価の結果の概要】

政策（1） 指標：115 港湾 EDI システムの普及率

<目標の達成状況に関する分析>

- 輸出入・港湾関連手続のワンストップサービス化や電子政府の実現など、港湾の利便性向上のため手続きの電子化の必要性が重視されてきた。
- 平成 15 年 6 月からの港湾 EDI システムの本格運用、平成 15 年 7 月の輸出入・港湾関連手続のワンストップサービスの実現に伴い、新たな港湾管理者が参加し、平成 16 年度末の実績値は 85.5%（港湾管理者 97 港と全特定港 86 港）

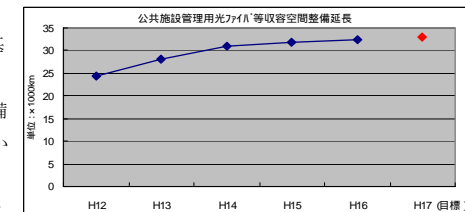


であり、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。

政策（2） 指標：116 公共施設管理用光ファイバ等収容空間ネットワークの延長

<目標の達成状況に関する分析>

- 平成 13 年 1 月に策定された「e-Japan 戦略」に基づき、本格的に IT 基盤の整備を推進してきた結果、公共施設管理用光ファイバ等収容空間の整備は概成しつつあり、今後の実績値の伸びは緩やかになると考えられる。
- 平成 12 年度から、河川、道路、港湾施設における光ファイバ等収容空間整備を推進し、情報通信ネットワークの形成が促進されたことにより、民間事業者等によるネットワークインフラの形成に寄与する収容空間の開放が行われている。
- 河川、道路の収容空間の開放においては、その区間など必要な情報を一般に公表し、利用希望者を募っている。



【今後の取組の方向性等】

政策（1） 港湾分野における行政手続の電子化を推進する

- 平成 16 年度に北九州港・三島川之江港等において、港湾管理者等への説明会を適宜実施したが、今後も、利用港湾拡大に向け、港湾管理者等への説明を行う。
- 電子政府構築計画において決定された、既存の業務・システムに関する最適化計画を平成 17 年度のできる限り早期に策定し、システムの改良等に努める。
- 港湾関連手続について、関係府省共通の FAL 様式の採用や入港前の諸手続の項目の大幅削減・共通様式化等を行い、これらの簡素化された様式での申請が 2005 年 11 月から可能となるようシステムの改良を進める。
- また港湾 EDI システムの最適化計画に基づき、システム改良を行い、利便性の向上を図る。

■ 政策（2） 民間によるネットワークインフラの形成を支援する。

- 公共施設管理用光ファイバ等収容空間の整備は概成しつつあるものの、不連続区間が残っているため、情報 BOX の不連続区間の解消を推進する。また、平成 16 年 4 月に策定された「無電柱化推進計画」に基づき、電線共同溝の整備等による無電柱化を推進し市街地の幹線道路の無電柱化率 9%（平成 15 年度末）から 17%（平成 20 年度末）に引き上げるなど公共施設の管理上必要な区間において光ファイバ等収容空間の整備を進める。