

## 政策目標 1 2 地球環境の保全

地球環境保全への取組みがなされること

### (1) 自動車の燃費を向上させる

地球温暖化を抑止するため、自動車部門からの二酸化炭素排出量を削減していくことが求められる。自動車一台当たりのエネルギー消費量を抑制することにより自動車単体の二酸化炭素排出量を削減するため、自動車の燃費を向上させることが必要である。

業績指標：ディーゼル自動車の平均燃費向上率（平成7年度比 目標値：13%（H17年度）

A-3

実績値：集計中（H17年度）

初期値：8%（H11年度）

### ○業績指標 5 6：ディーゼル自動車の平均燃費向上率（平成7年度比）

#### (指標の定義)

ディーゼル自動車1リットルの燃料で走行することができる距離の平均が、基準年度（省エネ法に基づくトップランナー方式による燃費基準が設定された際の基準年度）である平成7年度に対してどれだけ向上したかを表す指標。

#### (目標値設定の考え方)

地球温暖化対策推進大綱（平成10年6月）に掲げられている目標（自動車の燃費について2010年度までに1995年度比15%乃至20%超の向上を目指す）を踏まえ、2005年度に設定されているディーゼル自動車（乗用車・貨物車（車両総重量2.5t以下））の燃費目標基準の効果を考慮して設定。

#### (考えられる外部要因)

乗用車・貨物車別の出荷台数比率  
ディーゼル自動車の車両重量別の出荷台数比率

#### (他の関係主体)

経済産業省（省エネ法のうち自動車については経済産業省と国土交通省の共管）

#### 過去の実績値

H12	H13	H14	H15	H16
13%	14%	21%	20%	25%

#### 主な施策

##### 主な施策の概要

○省エネ法に基づくトップランナー燃費基準の導入  
エネルギーの使用の合理化に関する法律（省エ

ネ法）に基づき、ディーゼル自動車について、現在商品化されている自動車のうち最高の省エネルギー（燃費）性能以上の水準を目指すトップランナー燃費基準を導入する。

#### 測定・評価結果

##### 目標の達成状況に関する分析

##### (指標の動向)

「目標値を達成」

- 平成17年度の実績値は集計中であるが、これまでの実績値の推移から目標値は達成していると推測される。
- これは、省エネ法に基づく燃費基準が設定され、その達成に向けて、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。

##### (施策の実施状況)

- 国内向け出荷されるディーゼル自動車の燃費値の調査を実施し、燃費基準の達成状況を把握するとともに、燃費に関する情報を冊子や国土交通省HP上で公表した。
- このことにより、自動車ユーザーの燃費性能に関する認識が高まり、燃費性能の高い自動車の普及が促進されるものと考えられる。

##### 課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は「ディーゼル自動車の平均燃費向上率」であり、目標値を達成するとともに、ディーゼル自動車の省エネ法に基づく燃費基準の目標年度を迎えたため、A-3と評価した。
- 今後は、平成18年3月に策定された重量車燃費基準をベースとした指標を作成し、重量車の燃費値の調査を実施して施策の評価を進めていくこととする。

平成18年度以降における新規の取組

- ・平成18年度以降は、平成18年3月に策定された重量車燃費基準をベースとした指標を作成し、重量車の燃費値の調査を実施して施策の評価を進めていくこととする。

担当課等（担当課長名等）

担当課：自動車交通局技術安全部環境課（課長：木場宣行）

## 政策目標 12 地球環境の保全

地球環境保全への取組みがなされること

### (2) モーダルシフトを推進する

京都議定書の公約達成のため、自動車よりも二酸化炭素排出量の少ない鉄道、海運へのモーダルシフトを推進することで、中長距離幹線輸送において、貨物輸送システム自体を環境負荷の小さいものにする必要がある。

業績指標：国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率 目標値：47% (H18年度)  
B-1 実績値：30.9% (H15年度)  
初期値：40.4% (H11年度)

### ○業績指標 57：国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率

#### (指標の定義)

「モーダルシフト化率」とは、輸送距離 500km 以上であって、内航海運で運ばれることの多い産業基礎物資以外の雑貨輸送量のうち、鉄道又は海運（フェリーを含む。）により運ばれている輸送量の割合をいう。

#### (目標値設定の考え方)

京都議定書に規定された日本の温室効果ガスの削減目標は、2008～2012年において二酸化炭素換算で1990年比▲6%であり、目標達成のための今後の運輸部門削減目標は2450万トンである。物流分野においても、この削減目標の実現に貢献していくため、モーダルシフト化率を平成22年度までに50%に向上させることとしており、したがって、平成18年度には約47%の水準とする必要がある。

#### (考えられる外部要因)

なし

#### (他の関係主体)

なし

#### 過去の実績値

H12	H13	H14	H15	H16
39.6%	38.6%	32.1%	30.9%	集計中

#### 主な施策

##### 主な施策の概要

##### ① 荷主・物流事業者の自主的な取組の推進

##### ・グリーン物流パートナーシップ会議

平成14年～16年度まで実施した「環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す実証実験補助制度」の取組をさらに拡充し、経済産業省と連携を図り、荷主や物流事業者といった立場を超えて互いに協働・連携することにより効果的なCO2排出量削減を図るため、グリーン物流パートナーシップ会議を設置・運営

する。また、当会議で選定された先進的なモデル事業に対し、事業費の一部を補助するほか、CO2の削減量の算定マニュアルの作成、優良事例・先進事例の広報活動などを行う。  
予算額：3.4億円 (H17年度)

##### ② 鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進

##### ・山陽線輸送力増強事業

変電設備増強、待避線延伸等によりコンテナ列車の長編成化への対応を行うことにより、荷主のニーズに対応した輸送力の増強を図るため、国が事業費の一部を負担する「山陽線輸送力増強事業」の推進を行う。

予算額：1.53億円 (H17年度)

2.01億円 (H18年度)

##### ・エコレールマークの普及

鉄道貨物の利用促進が図られるためには、荷主等の企業や消費者においても、鉄道貨物輸送による環境負荷低減の取組に対する意識の向上が重要であることから、鉄道貨物輸送を積極的に行っている企業や商品に対してエコレールマークの認定を行い、鉄道貨物へのモーダルシフトの推進が図られるよう、エコレールマーク普及についての取組を推進する。

##### ③ 内航海運の競争力の強化

##### ・複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点整備(◎)

国及び港湾管理者等が複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを整備することにより定時性・安定性を高め、国内海上輸送の利用を促進する。

予算額：73.4億円 (H17年度)

105.1億円 (H18年度)

##### ・共有建造制度によるモーダルシフト船の建造の促進

・次世代内航船（スーパーエコシップ）の研究開発

ガスタービン対応型新船型、電気推進式二重反転ポッドプロペラ等の革新的技術を取り入れた次世代内航船の研究開発を実施。内航物流における大幅なコスト削減、快適な労働環境を実現し、モーダルシフトを推進する。

予算額：1.64億円（H17年度）

0.42億円（H18年度）

・高度船舶安全管理システムの実用化

平成16年度にITを活用し、船舶の推進機関等の状態を陸上から遠隔監視・診断するシステムの総合実船実験及び総合評価を行い、本システムが、技術及び運用管理の両面で適切に機能し、船舶の安全性・信頼性の向上、機関部作業の軽減、機関保守整備の合理化などに寄与することを確認した。

（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10年度の42.9%から、平成15年度においては30.9%と下落している。
- ・これは、貨物鉄道・内航海運の貨物輸送量（モーダルシフト化率算定対象貨物）は増加（（鉄道）H10：1600万トン⇒H15：1750（海運）H10：4080万トン⇒H15：4410万トン）しているものの、自動車貨物輸送量の伸びがそれ以上に大きい（H10：7560万トン⇒H15：14890万トン）ためである。

#### （施策の実施状況）

### ①荷主・物流事業者の自主的な取組の推進

#### ・グリーン物流パートナーシップ会議

平成17年度は21件のモデル事業を補助。うちモーダルシフトについて、8件を支援。これらモデル事業が計画どおりに実施されれば、年間およそ3.1万トンのCO2が削減される見込みである。

### ②鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進

#### ・山陽線輸送力増強事業

平成17年度においては、待避線延伸工事等を実施しており、一部の施設については完成しているなど現在着実に整備が進捗している（平成18年度完成予定）。

#### ・エコレールマークの普及

平成17年度においては、エコレールマークの商品（5件）、取組企業（21件）を認定した。今後も引き続きエコレールマーク普及についての取組を推進する。

### ③内航海運の競争力の強化

#### ・複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点整備

平成17年度においては、常陸那珂港等において、増加する内貿RORO貨物や船舶の大型化に対応するため、複合一貫輸送ターミナルの整備を推進した。

#### ・改正内航海運業法の適切な運用

平成17年度より、参入規制の緩和等を内容とする改正内航海運業法を施行し、意欲ある事業者の事業展開の多様化、円滑化及び新規参入を促している。

（平成17年度新規参入事業者数：61事業者）

#### ・共有建造制度によるモーダルシフト船の建造の促進

平成17年度においては、共有建造制度によりモーダルシフト船を2隻（1,500総トン）建造した。

#### ・次世代内航船（スーパーエコシップ）の研究開発

省人化支援システムに係わる技術開発を行うと共に、実海域実証実験用の二重反転ポッドプロペラ等の試験体の製作を完了。

#### ・高度船舶安全管理システムの実用化

現在は、実用化に向けて「次世代内航船に関する乗組み制度検討会」において、乗組み制度の検討を行い、本システムの普及に向けた環境整備に取り組んでいる。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は、30.9%であり、下落傾向が続いているが、モーダルシフトは、地球温暖化対策のほか、省エネルギーや労働力不足への対策として非常に有効であるため、施策を改善しつつ進める必要があり、B-1と評価した。

方向性としては、物流分野のCO2削減に向けて施策の幅をさらに広げるとともに、関係方面の連携強化を図り、裾野の広い取組を推進していく。

また、モーダルシフト化率は、長距離雑貨輸送の分野における鉄道・内航海運の輸送分担シェアを示すことを目的とするものであるが、モーダルシフトは、ドア・トゥ・ドアのトラック輸送の幹線部分を鉄道や内航海運に積み替えて行うことを前提とすることから、どのような区間でどのような輸送形態の下にどのような貨物についてモーダルシフトを進めていくことが可能であり、効果的であるのかを見定め、戦略的な政策として展

開する上で、その取組状況を反映し得るような指標を設定する必要がある。

#### 平成18年度以降における新規の取組

施策の幅を広げ、裾野の広い取組として、次の事業を推進する。

##### ・グリーン物流パートナーシップ会議

平成18年度は経済産業省との連携をさらに強化し、大幅に取組を拡充させる。具体的には、中央での同会議の運営に加え、地方局単位でも地方版グリーン物流パートナーシップ会議を設立するとともに新規性のあるモデル事業への支援のみならず、グリーン物流の取組をさらに普及させるため、普及事業も支援するなど、荷主企業と物流事業者の連携によるCO2削減の取組の裾野をさらに広げる。

##### ・共有建造制度によるモーダルシフト船等の建造の促進

平成17年度から船舶共有建造制度を活用してスーパーエコシップを建造する場合において船舶使用料減免を行うために必要な経費を鉄道建設・運輸施設整備支援機構に対して出資することにより、モーダルシフト船等の建造を促進する。

予算額：40.0億円（H18年度）

また、指標の検討については、平成18年度に有識者で構成される「モーダルシフト促進のための要因分析調査委員会」を設置し、モーダルシフトを促進するうえでの阻害要因を分析し、具体的施策を検討する。また、同委員会において、モーダルシフトの取組状況を適確に評価・検証するための指標を検討し、その指標を使った多面的評価手法を検討する。

#### 担当課等（担当課長名等）

担当課：政策統括官付政策調整官付（政策調整官 尾澤克之）

関係課：鉄道局 JR・国鉄清算業務監理室（貨物鉄道調整官 野澤和行）、海事局総務課（参事官 長谷部正道）、港湾局計画課（課長 富田英治）

政策目標 1 2 地球環境の保全

地球環境保全への取組みがなされること

(3) 住宅・建築物の省エネルギー化を推進する

我が国の全エネルギー消費量の約 27 % を占める民生部門のエネルギー消費量は一貫して増加傾向にある。CO<sub>2</sub> の排出量を削減し、地球温暖化を防止するため、住宅・建築物の省エネルギー化を図る必要がある。

業績指標：住宅、建築物の省エネルギー化率	A-2
	目標値：35% (H17 年度)
住宅	実績値：31.6% (H16 年度)
	初期値：13.4% (H12 年度)
	目標値：75% (H17 年度)
建築物	実績値：約 74% (H16 年度)
	初期値：34% (H11 年度)

○業績指標 58①：住宅の省エネルギー化率

(指標の定義)

当該年度の新築着工住宅のうち、省エネルギー法に基づく省エネ基準(次世代省エネ基準)に適合しているものの割合。

・省エネ基準：住宅におけるエネルギーの使用の合理化のために建築主の努力義務として定める「住宅の建築主の判断の基準」等。昭和 55 年に制定した後、平成 4 年及び平成 11 年に基準の改正・強化を行っており、平成 11 年のものを「次世代省エネ基準」と呼んでいる。

※ 「省エネルギー法」：エネルギーの使用の合理化に関する法律

(目標値設定の考え方)

地球温暖化対策推進大綱で設定された目標値(新築着工に占める次世代省エネルギー基準の達成割合住宅について 2008 年度：現行基準を 5 割が達成)と整合をとりながら目標年次を変えて設定。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

住宅供給事業者(事業主体)

過去の実績値\* (年度)

H12	H13	H14	H15	H16
13.4%	17.3%	21.5%	22.8%	31.6%

※ 平成 12 年より運用が開始された住宅性能表示制度(建設性能評価)を利用した住宅における初期値及び実績値。

○業績指標 58②：建築物の省エネルギー化率

(指標の定義)

当該年度に着工された新築建築物(非住宅・2000 m<sup>2</sup>以上)のうち、「判断の基準」に適合している建築物の床面積の割合。

・判断の基準：省エネルギー法に建築物の断熱化、設備の効率的利用に関して努力義務として定める建築主の判断の基準

(目標値設定の考え方)

地球温暖化対策推進大綱で設定された目標値(新築着工に占める省エネルギー法に基づく建築主の判断基準の達成割合：2006 年度 8 割相当)と整合をとりながら目標年次を変えて設定。

(考えられる外部要因)

なし

(他の関係主体)

建設事業者等(事業主体)

過去の実績値 (年度)

H11	H12	H13	H14	H15	H16
約 34%	約 34%	約 35%	約 50%	約 70%	約 74%

主な施策

主な施策の概要

①住宅関係(◎)

1) 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ルギー法に基づき、建築主に対し基準に基づく省エネ措置の努力義務を課している。

2) 省エネ措置等を講じた住宅に対する優遇措置

・省エネ措置等を講じた住宅の取得を支援するため、住宅金融公庫の証券化ローンの枠組みを活用して金利の優遇を実施。

・住宅金融公庫の融資において、省エネ措置等を講じた住宅に対する割増融資、基準金利を適用。

・公共住宅等の省エネ措置の支援

### 3) その他

・住宅性能表示制度の普及推進

・民間事業者等による先導的技術開発の支援

## ②建築物関係 (◎)

### 1) 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

・改正省エネ法を施行し、特定建築物（非住宅・2000㎡以上）の新築・増改築時の省エネルギー措置の届出の義務化を柱とする改正省エネ法を施行。（平成15年4月1日施行）

・省エネルギー法に基づき、「判断の基準」を定め、建築主に対し同基準に基づく省エネルギー措置の努力義務を課す。平成15年2月に改正した「判断の基準」を施行、用途区分の追加、中小規模の建築物向けのわかりやすい仕様基準の追加を行っている。（平成15年4月施行）

### 2) 省エネ措置を講じた建築物に対する優遇措置

・日本政策投資銀行による省エネルギー措置を講じた建築物等に対する低利融資。

・一定の省エネ設備を取得し、事業の用に供した場合の所得税等の優遇。

### 3) 官庁施設のグリーン化の推進

・グリーン庁舎の整備

・グリーン診断・改修の推進

・既存官庁施設の適正な運用管理の徹底

（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）

#### ①住宅の省エネルギー化率

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16年度31.6%と順調に向上している。

#### ②建築物の省エネルギー化率

・建築物の省エネ基準適合率は、平成16年度約74%となっており、建築物の省エネルギー化率は順調に向上している。

（施策の実施状況）

#### ①住宅関係

・次世代省エネ基準に適合する住宅の建設に対し、証券化ローンの枠組みを活用した金利優遇及び住宅金融公庫融資における割増融資等を実施。（平成17年度の証券化ローンにおける金利優遇対象のうち省エネに係るものは47%）

・省エネルギー性能を含む住宅の性能について分かりやすく表示する制度（住宅性能表示制度）の普及を推進。（平成17年度：設計性能評価を受けた新築住宅戸数195,582戸（速報値））

#### ②建築物関係

・平成14年6月に省エネルギー法が改正され、特定建築物の新築・増改築時の省エネルギー措置の届出が義務づけられた（平成15年4月施行）。

・上記法改正による省エネ意識の向上等により、平成14年度の実績値、平成15年度の実績値共に、その前年度に比較して大きく向上。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は、住宅・建築物ともに順調に向上しており、A-2と評価した。現在の施策により、業績指標が順調に向上していることから、引き続き現在の施策を継続する。一方で、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、省エネ措置の届出義務の対象の拡大等を内容とする改正省エネ法の的確な施行に

より、より一層住宅・建築物の省エネルギー化を図っていく必要がある。

#### 平成 18 年度における新規の取組

##### ①住宅関係

改正省エネ法に基づき、平成 18 年 4 月より、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実施。

##### ②建築物関係

改正省エネ法に基づき、平成 18 年 4 月より、一定規模以上の建築物の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実施。

#### 担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局住宅生産課（課長 高井 憲司）

住宅局建築指導課（課長 小川 富由）

関係課：官庁営繕部設備・環境課営繕環境対策室

（室長 内野井 宗哉）



**政策目標 13 大気、騒音等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

**(1) 自動車から排出されるNO<sub>x</sub>・PMを減少させる**

大都市地域等における大気汚染問題を改善するため、自動車に起因するNO<sub>x</sub>・PM排出量を削減することが必要である。

業績指標：NO<sub>2</sub>・SPMの環境目標達成率

A-2 (NO<sub>2</sub>)

C-2 (SPM)

目標値：NO<sub>2</sub> 約 8 割 (H19 年度)

SPM 約 6 割 (H19 年度)

実績値：NO<sub>2</sub> 79% (H17 年度)

SPM 25% (H17 年度)

初期値：NO<sub>2</sub> 64% (H14 年度)

SPM — (H14 年度)

業績指標：最新排出ガス規制適合車の割合

A-3 (乗用車)

B-3 (貨物車)

目標値：乗用車 40% (H17 年度)

貨物車 30%

実績値：乗用車 41.6% (H17 年度)

貨物車 12.8%

初期値：乗用車 6.2% (H12 年度)

貨物車 4.1%

**○業績指標 59：NO<sub>2</sub>・SPMの環境目標達成率**

・NO<sub>2</sub>

(指標の定義)

自動車NO<sub>x</sub>・PM法<sup>※1</sup>対策地域内で、NO<sub>2</sub>について環境基準<sup>※2</sup>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 NO<sub>2</sub>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

(目標値設定の考え方)

平成 22 年度までに 100%を目指す(自動車NO<sub>x</sub>・PM法施行令)こととして、平成 19 年度の目標を設定

(考えられる外部要因)

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

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

・SPM

(指標の定義)

自動車NO<sub>x</sub>・PM法対策地域内の対象測定局<sup>※3</sup>のうち、SPMの当初の測定値(平成 13 年)における道路寄与分<sup>※4</sup>が半減している測定局の割合(データは前年度)

※3 SPM濃度の測定値(1 年間の測定を通じて得られた 1 時間値の 1 日平均値のうち、高い方から数えて 2%の範囲にある測定値を除外した後の最高値)が、0.10mg/m<sup>3</sup>を超えており、かつ、当該測定局に最も近い一般環境大気測定局(一般局)の測定値を上回る自排局(データは平成 10~13 年度の平均)

※4 対象となる自排局の測定値と、当該測定局に最も近い一般局の測定値の差

(目標値設定の考え方)

平成 22 年度までに 100%を目指す(自動車NO<sub>x</sub>・PM法施行令)こととして、平成 19 年度の目標を設定

(考えられる外部要因)

自動車以外の発生源(固定発生源、自然由来)、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

過去の実績値の推移				(年度)
H14	H15	H16	H17	
NO <sub>2</sub> : 64%	NO <sub>2</sub> : 67%	NO <sub>2</sub> : 73%	NO <sub>2</sub> : 79%	
SPM : —	SPM : 9%	SPM : 21%	SPM : 25%	

**○業績指標 60：最新排出ガス規制適合車の割合**

(指標の定義)

ガソリン自動車を対象として、乗用車は平成 12 年規制適合車、貨物車は平成 12 年、平成 13 年規制適合車が販売台数全体の占める割合

(目標値設定の考え方)

販売実績に、優遇税制措置等の対策効果を勘案し設定したもの

(考えられる外部要因)

車両販売台数の変化

(他の関係主体)

経済産業省(税制)

環境省(税制)

過去の実績値の推移						(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	H17	
乗用車	乗用車	乗用車	乗用車	乗用車	乗用車	
6.2%	13.2%	14.2%	27.8%	34.5%	41.6%	
貨物車	貨物車	貨物車	貨物車	貨物車	貨物車	
4.1%	8.1%	6.2%	8.3%	10.0%	12.8%	

※平成 16 年度からは、平成 12、13 年規制よりもより厳しい平成 17 年規制適合車も加えた値である。

## 主な施策等

### 主な施策の概要

①騒音や大気質の状況が環境基準を大幅に上回っている地域において、遮音壁設置や交差点改良などのボトルネック対策を行う。(◎)

- ・ 予算額：大気・騒音等に係る生活環境の改善事業費 1,446 億円の内数 (H17 年度)

②自動車から排出される窒素酸化物 (NO<sub>x</sub>) や浮遊粒子状物質 (SPM) の削減を目指し、CNG (圧縮天然ガス) 自動車やハイブリッド自動車などの低公害車の普及に対する補助や LNG トラックなど次世代低公害車の開発・普及。

③自動車税のグリーン化及び自動車取得税の特例措置  
環境負荷の小さい自動車を購入した場合、自動車税を軽減する等の自動車税のグリーン化や自動車取得税に係る軽減措置を講じ、低公害車等の取得を促進し、普及を図る。

(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)

#### ○NO<sub>2</sub>・SPM の環境目標達成率

- ・ H16 大気汚染状況報告書より、NO<sub>2</sub>・SPM と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、NO<sub>2</sub> 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 17 年度の実績値は 79% となった。SPM の環境目標達成率については、対象となっている測定局のうち、25% 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。

(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。)

- ・ 自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法対策地域内 (首都圏、愛知・三重圏、大阪・兵庫圏) における自動車からの排出ガス (二酸化窒素 (NO<sub>2</sub>)、浮遊粒子状物質 (SPM)) については、国土交通省設置の常時観測局を対象として、NO<sub>2</sub>、SPM 両項目とも環境基準の達成局の割合でも評価している。環境基準の達成局の割合は、NO<sub>2</sub> は 69% (H16) から 74% (H17) と向上しているが、SPM は 100% (H16) から 95% (H17) へ減少している。これは、H17 年度に新たに設置した観測局において非達成局があったためである。

#### ○最新排出ガス規制適合車の割合

- ・ 平成 17 年度の乗用車実績値は 41.6% であり、目標は達成した。
- ・ 特に、外部要因としては、自動車メーカーの開発戦略・販売戦略等が大きな要因と考えられる。
- ・ 一方、貨物車の平成 17 年度実績値は 12.8% であり、順調に推移はしているものの、目標値は下回っている。

### (施策の実施状況)

#### ○NO<sub>2</sub>・SPM 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、交差点の立体化等のボトルネック対策や環境施設帯の整備等の沿道環境改善事業を実施。交差点の立体化の実施箇所において、渋滞解消に伴う走行速度の向上による開通後の整備効果も確認されている。
- ・ 効果的な対策の立案・実施には、周辺データの取得が不可

欠であるため、直轄国道沿道で自動車排出ガスの影響が大きいと考えられる地域において、新たに 28 箇所で国土交通省が設置する常時観測局によるデータ公表を開始した。

#### ○最新排出ガス規制適合車の割合

自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置を引き続き講じることにより、排出ガス低減性能及び燃費性能に優れた自動車の普及を促進した。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

#### ○NO<sub>2</sub>・SPM の環境目標達成率

- ・ NO<sub>2</sub> に関する業績指標は、年々着実に改善傾向であり、現在の施策を継続することが適当であるため、A-2 と評価した。
- ・ SPM 濃度そのものについては全体的に着実な改善傾向を示しており、環境基準を達成している測定局の割合は、平成 17 年度で 95% と施策の目標をほぼ達成している。しかしながら、SPM に関する業績指標には、このことが直接反映されていない可能性がある。したがって、C-2 と評価した。SPM の業績指標については、自排局での測定濃度も一般局での測定濃度も減少し、自排局と一般局の濃度に大きな差がつかないことが業績指標の伸びが少ない原因の 1 つと考えられるなど、用いている業績指標について点検・検討が必要である。

#### (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において、環境基準を上回る基準局が存在する。

#### (今後の取組の方向性)

- ・ 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。

#### ○最新排出ガス規制適合車の割合

- ・ 業績指標は、保有台数の多い乗用車については着実に伸びており、A-3 と評価した。一方、貨物車については積荷を含めた重量が大きく、走行距離が長いこと、ユーザーはガソリンエンジンより耐久性のあるディーゼルエンジンを採用している車を選択している。このため、ガソリン車の需要は少なく、目標値を下回ったことから、B-3 と評価した。しかし、保有台数についてはガソリン乗用車が圧倒的に多く、目標値も達成していることから、総合的には A-3 と評価した。

#### (課題の特定)

- ・ 貨物車については、ディーゼル車の占める割合が高い。

#### (今後の取組の方向性)

- ・ NO<sub>x</sub>・PM の排出寄与が大きいガソリン乗用車とディーゼル重量車に係る新たな指標を設定し、自動車税のグリーン化及び自動車取得税の特例措置等を講じることにより、環境負荷の小さい自動車の普及を促進し、大気汚染問題の改善を図る。

## 平成 18 年度以降における新規の取組

- ・ 自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法では、平成 22 年度までに対策地域内での NO<sub>2</sub> 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。

## 担当部局等

担当課：道路局 地方道・環境課 道路環境調査室

(室長 柳橋 則夫)

関係課：自動車交通局 技術安全部環境課

(課長 徳永 泉)

政策目標 13 大気、騒音等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が図られること

(2) 幹線道路の沿道住民の騒音被害を軽減する

幹線道路の沿道では、自動車騒音の要請限度を超える区域がいまだに多く存在し、安眠を妨害されるなど沿道住民の生活環境が著しく損なわれていることから、改善が必要である。

業績指標：夜間騒音要請限度達成率

A-2

目標値：72% (H19 年度)

実績値：71% (H17 年度)

初期値：61% (H14 年度)

○業績指標 61：夜間騒音要請限度達成率

(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

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

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

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

- 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 17 年度実績値が 71%となり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。
- 平成 17 年度の目標指標の全国値は 71%となり、全国的に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 3 分の 1 程度残存する他、大都市地域の達成率は全国に比べて約 2 ポイント下回っているなど、大都市地域を中心に全国的になお厳しい状況。

(施策の実施状況)

- 平成 11 年に沿道環境改善事業を創設し、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している。
- 平成 17 年度では、新たに低騒音舗装 694km、遮音壁 26km を敷設。
- 平成 16 年度の調査時点で夜間の騒音要請限度を超えている区間を中心に、低騒音舗装の敷設を実施し、夜間騒音要請限度を超える区間を約 149km 解消。(評価延長に占める割合：31.4%→28.9%) また、夜間騒音要請限度を大きく上回っている区間を中心に、複合的騒音対策を実施しているが、これらの区間については、低騒音舗装の敷設の効果と合わせた複合的対策の効果が確認されている。

課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は、年々着実に改善傾向にあるため、現在の施策を継続することが適当であるため、A-2 と評価した。

(課題の特定)

- 関東地方において、夜間の環境基準達成率が全国平均を大きく下回っている。逆に、北海道・沖縄では達成率が高い。

(今後の取組の方向性)

- 夜間の騒音の要請限度を超える箇所を中心に、舗装の打ち換えサイクルを考慮した低騒音舗装の敷設を行い、より効果的な対策の実施に努める。
- 低騒音舗装の敷設のみでは騒音の低減が十分ではない区間においては、遮音壁の設置や環境施設帯などの複合的対策を重点的に実施する等、沿道環境改善事業を継続的に実施する。

※評価の詳細は「平成 17 年度道路行政の達成度報告書・平成 18 年度道路行政の業績計画書」も参照されたい (URL: <http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>)。

過去の実績値の推移				(年度)	
H13	H14	H15	H16	H17	
	61%	64%	67%	71%	

主な施策等

主な施策の概要

○道路構造対策 (◎)

- 騒音低減効果のある高機能舗装の敷設等道路構造対策
- 予算額：大気・騒音等に係る生活環境の改善事業費 1,446 億円の内数 (H17 年度)

○交通流対策

- 幹線道路ネットワーク整備等による交通の分散、TDM 施策等による交通量の抑制等の交通流対策

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析  
(指標の動向)

担当部局等

担当課：道路局 地方道・環境課 道路環境調査室  
(室長 柳橋 則夫)

政策目標 13 大気、騒音等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

(3) 空港周辺の騒音による生活環境への障害を軽減する

航空機騒音については環境基本法に基づき、人の健康を保護し、生活環境を保全する上で維持されることが望ましい環境基準が定められており、当該基準を達成していない空港については、住民の生活環境に障害が生じていることから、空港周辺住民の生活環境を改善する必要がある。

業績指標：航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率

A-2

目標値：95% (H18 年度)

実績値：94.6% (H17 年度)

初期値：93% (H12 年度)

○業績指標 62：航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率

(指標の定義)

空港周辺地域の全対象家屋のうち、住宅防音工事を施工した家屋数の割合。

(目標値設定の考え方)

航空機騒音に係る環境基準を達成していない空港について、周辺住民の生活環境改善のため、民家防音工事を促進することにより環境基準の屋内達成率の向上を図る。目標値については現状及び近年の推移を踏まえ、設定。将来的には100%を目指す。

(考えられる外部要因)

なし

(他の関係主体)

なし

過去の実績値の推移 (年度)

H13	H14	H15	H16	H17
93.5%	93.8%	94.0%	94.1%	94.6%

○業績指標 62：航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率

主な施策

主な施策の概要

①民家防音工事の推進

空港周辺住民が住宅に対して行う防音工事にに対し助成する。

予算額：住宅防音工事補助 31 億円 (H17 年度)

住宅防音工事補助 30 億円 (H18 年度)

②航空機騒音対策の実施

航空機騒音対策として、発生源対策(航空機本体の騒音低減)、空港構造の改良(空港又は滑走路の移転等)及び空港周辺対策(緩衝緑地帯の整備や移転補償事業等)を実施してきている。

予算額：移転補償事業等 128 億円 (H17 年度)

移転補償事業等 124 億円 (H18 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)

・対象となる世帯は特定されており、毎年度、住宅の修繕等を契機とした補助申請に基づき防音工事を施工しているの、徐々にではあるが実績値は伸びており、平成17年度末には94.6%となっている(平成17年度の申請・実施件数は192世帯)。

(施策の実施状況)

- ・民家防音工事、発生源対策、空港構造の改良、緩衝緑地帯の整備及び移転補償事業等を着実に実施している。
- ・市町村や空港周辺整備機構の広報誌やHP等を通じて補助制度の周知等を図った。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標における目標値達成に向け、実績値が向上しており、A-2(施策の維持)と評価した。
- ・引き続き、対象となる住宅に居住する住民に対し、市町村や空港周辺整備機構の広報誌やHP等を通じて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目指す。

平成 18 年度以降における新規の取組

担当課等 (担当課長名等)

担当課：航空局飛行場部環境整備課 (課長 荒川敦)

政策目標 13 大気、騒音等に係る生活環境改善

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

(4) シックハウスによる被害を防止する

新築やリフォームした住宅に入居した人々に様々な健康影響が生じている状態が多く報告され、「シックハウス症候群」と呼ばれている。平成 12 年度の実態調査によれば、調査対象の3割近くの住宅でホルムアルデヒドの室内濃度が厚生労働省の設定する指針値を越えており、化学物質の室内空気汚染による健康への影響が懸念される状況である。こうした状況を踏まえ、シックハウスの原因となる化学物質の室内濃度を下げるため、シックハウス対策を推進する必要がある。

業績指標: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

目標値: 10% (H17年度)  
実績値:1.5% (H17年度速報)  
初期値:29% (H12年度)

A-3

○業績指標 63: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

アルデヒド対策等級:平成 12 年 10 月施行、化学物質の濃度:平成 13 年 8 月施行)

(指標の定義)

全国の新築住宅及び既存住宅に占めるホルムアルデヒド(注)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

(注)シックハウス症候群の主な原因物質。主に防腐剤や接着剤に用いられており、安価であるので古くから建材等に使われてきた。

(目標値設定の考え方)

早急に解消する必要があることから、新規住宅については解消、中古住宅については、10年以内に解消することを想定し、目標値を設定。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

住宅供給事業者、住宅リフォーム事業者(事業主体)

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 12 年度実態調査の結果(29%)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、平成 17 年度の実態調査(速報)は1.5%であり、近年は低い数値で順調に推移している。

(施策の実施状況)

- ・平成 12 年度より全国の住宅を対象に化学物質濃度の実態調査、汚染発生の効率的な抑制や低減対策の技術開発を実施し、以下の施策に反映。
- ・平成 14 年 7 月 12 日に改正建築基準法を公布、平成 15 年 7 月 1 日に施行。
- ・住宅性能表示制度によりホルムアルデヒド対策等級の見直し。
- ・平成 16 年度は化学物質濃度の実態調査を行った他、機械換気システム設計計算法の精度向上に関する研究等を実施した。

課題の特定と今後の取組の方向性

・実態調査(H12~)は平成 17 年度が最終年度であり、これまでの取組により、業績指標は目標を大きく下回り、近年は低い数値で順調に推移しているため、本業績指標を廃止するとともに、A-3と評価した。  
一方で、リフォーム工事における対策の検討等、今後ともシックハウス対策を進めていく。

過去の実績値		(年度)			
H12	H13	H14	H15	H16	H17(速報)
29%	13%	7%	6%	1.6%	1.5%

主な施策

主な施策の概要

○シックハウス対策のための技術開発・調査等の推進

実態調査、技術開発、実証実験等  
予算額:約 2 億円(H16 年度)

○シックハウス対策のための規制

・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(平成 15 年 7 月施行)

○シックハウス対策のための消費者への情報提供

・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(ホルム

担当課等(担当課長名等)

担当課:住宅局住宅生産課(課長 高井 憲司)

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

(1) 失われた水辺を再生する

豊かで美しい環境の保全・回復を図るため、過去の開発や侵食等により失われた水辺を再生する必要がある。

業績指標：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  
A-2

目標値：約2割 (H19年度)  
実績値：11% (H17年度)  
初期値：0 (H14年度)

○業績指標 64：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

(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

(目標値設定の考え方)

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年度において約2割を目標とした

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等

(他の関係主体)

地方公共団体(事業主体)

【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)

H12	H13	H14	H15	H16	H17
		0	6%	8%	11%

主な施策

主な施策の概要

- ① 自然再生、多自然型川づくり等(◎)  
河川において、良好な自然環境の再生のための自然再生や多自然型川づくりを推進。  
予算額8,909億円(H17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の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1,220億円(H17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。

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17年度の実績値は約11%であり、順調に推

移しているものと考えられる。

- ・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、目標年次(H19)に向けて事業の進捗が図られている。
- ・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。

(施策の実施状況)

- ・自然再生、多自然型川づくり等を荒川、木曾川等で実施
- ・渚の創生事業  
鹿嶋海岸、伏木富山港海岸を含む13箇所で開催中

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・平成17年度の実績値は約11%であり、業績指標の着実な進捗が見られることからA-2と評価した。
- ・今後とも以下の取り組みを継続する。
- ・H18年5月に「多自然型川づくりレビュー委員会」から出された提言を踏まえ、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、木曾川等において、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する。
- ・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。

担当課等(担当課長名等)

担当課：河川局河川環境課(課長 久保田勝)  
関係課：河川局海岸室(室長 岸田弘之)  
港湾局海岸・防災課(課長 栗田悟)

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

(2) 失われた湿地・干潟を再生する

自然再生法が成立するなど生物の多様性の確保を通じて自然と共生する社会の実現を図ることが求められており、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や干潟の再生等の自然再生に積極的に取り組んでいく必要がある。

業績指標：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  
A-2

目標値：約 3 割 (H19 年度)  
実績値：約 2 割 (H17 年度)  
初期値：約 2 割 (H14 年度)

○業績指標 65：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

(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・再生する割合。

(目標値設定の考え方)

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) を再生することで目標値を設定。

(約 3 割=

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

(考えられる外部要因)

- ・ 地元調整の状況等

(他の関係主体)

- ・ 地方公共団体 (事業主体)

【社会資本整備重点計画第 2 章及び第 3 章に記載あり】

過去の実績値 (年度)				
H	H14	H15	H16	H17
	約 2 割	約 2 割	約 2 割	約 2 割

(※実績値の推移を記載)

○ 業績指標 65：失われた干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合

主な施策

主な施策の概要

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 8,909 億円の内数 (H17 年度)

② 港湾・海域における海浜・干潟等の保全・再生・創出 (◎)

予算額 4,330 億円の内数 (H17 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。

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) に向けて事業の推進が図られている。

(施策の実施状況)

- ・ 平成 14 年度から自然再生事業を創設し、松浦川、釧路川等にて湿地の再生を行っているところ。
- ・ 堺泉北港、尾道糸崎港等にて干潟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

- ・ (指標の動向) に記載したとおり、目標年次に向けて事業の推進が図られている。
- ・ H17 年度は荒川、百貫港で新たに事業着手する等、着実に事業が実施されていることから、A-2 と評価した。
- ・ 引き続き自然再生事業を推進していく。

平成 18 年度以降における新規の取組

- ・ シルト系浚渫土砂の干潟造成への活用に向けた技術検討を行う。

担当課等 (担当課長名等)

担当課：河川局河川環境課 (課長 久保田勝)

港湾局環境整備計画室 (室長 八尋明彦)



**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

**(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・緑地を整備する必要がある。

業績指標：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  
A-2

目標値：2,400ha (H19 年度)  
実績値：約 1,400ha (H17 年度※)  
初期値：0 ha (H14 年度)  
※速報値

- 業績指標 66：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

**(指標の定義)**

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環境を

- ・ 都市公園の整備により保全・創出
- ・ 緑地保全地区等の指定により保全
- ・ 港湾緑地により創出

することにより平成 14 年度以降新たに制度的に担保する面積

**(目標値設定の考え方)**

都市域において、良好な自然環境を、公園・緑地の整備等、適正に保全・創出を図ることとしており、平成 19 年度目標においては、当面制度の適用が見込まれる地域を設定。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第 3 章に記載あり】

**過去の実績値 (年度)**

H13	H14	H15	H16	H17(速報値)
	0ha	約 300ha	約 700ha	約 1,400ha

**主な施策**

**主な施策の概要**

- ① 自然再生緑地整備事業の推進  
埋立造成地や工場等からの大規模な土地利用転換地など自然的な環境を積極的に創出すべき地域において樹林地や湿地、干潟の再生創出など生物多様性の確保に資する良好な緑地の整備を推進する。  
予算額：都市公園事業費補助  
約 788 億円の内数 (H17 年度)
- ② 緑地保全事業の推進  
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：古都及び緑地保全等事業補助  
約 58 億円の内数 (H17 年度)
- ③ 緑地環境整備総合支援事業  
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等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。

予算額：緑地環境整備総合支援事業費補助  
約 52 億円の内数 (H17 年度)

④ 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実現のため、港湾緑地を計画的に整備する。

予算額：約 125 億円の内数 (H17 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)

- ・ 各地方公共団体からの報告を元に速報値を算出したところ、平成 17 年度末現在で約 1,400ha となっており、順調に進捗しているものと考えられる。

(施策の実施状況)

- ・ 都市公園事業費補助により地方公共団体による自然再生緑地整備への支援を行った。
- ・ 港湾緑地の整備を全国約 110 港で実施した。

**課題の特定と今後の取組の方向性**

- ・ 業績指標は平成 17 年度末現在で約 1,400ha と順調に推移しており、A-2 と評価した。
- ・ 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。
- ・ 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。

**平成 18 年度における新規の取組**

- 国庫補助負担金の見直し  
都市公園整備事業(市町村)の補助採択の基準となる単年度配分国費の最低限度額の引上げ  
10,000 千円→15,000 千円

**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 小川 陽一)  
関係課：港湾局環境整備計画室  
(室長 八尋 明彦)

**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

**(1) 水質保全上重要な地域における水質を改善する**

三大湾や指定湖沼などの閉鎖性水域においては、水質の改善が十分でなく赤潮等による漁業被害やレジャーへの影響などの問題が顕在化している。このため、これらの水域について早急な改善が必要である。

業績指標：環境基準達成のための高度処理人口普及率 目標値：17% (H19年度)

A-1 実績値：13% (H16年度)

初期値：11% (H14年度)

業績指標：湾内青潮等発生期間の短縮

C-2 目標値：H14比約5%減 (H19年度)

実績値：H14比約8%減 (H16年度)

初期値：0% (H14年度)

○業績指標 67:環境基準達成のための高度処理人口普及率

**(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もっとも効率的に実施するものを目的とするもの。

(注2)伊勢湾、東京湾、大阪湾

(注3)琵琶湖、霞ヶ浦等の10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等について、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である。

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(%)である。

**(目標値設定の考え方)**

将来は、高度処理を原則化することとしており、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。

**(考えられる外部要因)**

該当なし

**(他の関係主体)**

- ・ 地方公共団体(事業主体)

【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)

H11	H12	H13	H14	H15	H16
8%	8%	10%	11%	12%	13%

○業績指標 68:湾内青潮等発生期間の短縮

**(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、貧酸素水塊等(注))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。

**(目標値設定の考え方)**

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。

**(考えられる外部要因)**

- ・ なし

**(他の関係主体)**

- ・ 地方公共団体(事業主体)

【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)

	H14	H15	H16
	0%	H14比 約5%増	H14比 約8%減

**主な施策**

**主な施策の概要**

- ① 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 7,981 億円の内数 (H17 年度)

## ② 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 4,330 億円の内数 (H17 年度)

(注)◎を示した施策項目は、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)

- 高度処理人口普及率については、平成 16 年度  
の実績値は 13%であり、これは最終目標まで  
のトレンドと同程度であることから、着実な  
進捗が図られていると言える。
- 青潮等の発生期間については、気象・海象等  
の影響を受けるため現時点では達成状況を判  
断できない。目標年次までの中期的な実績値  
の推移により評価することとする。

(施策の実施状況)

- 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。
- 東京湾・三河湾等において、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

- 高度処理人口普及率は順調に上昇しているが、  
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水質改善状  
況も十分とは言えず、これを改善するため新  
たな施策も実施して引き続き高度処理の普及  
促進を図ることから、A-1 と評価した。
- 湾内青潮等発生期間は、気象・海象等の影響  
を受けるため、中期的な実績値の推移により  
評価することとしC-2 とした。引き続き汚  
泥の浚渫、覆砂及び浮遊ゴミ等の回収を着実  
に行う。

## 平成 18 年度以降における新規の取組

- 平成 18 年度から、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事業制度  
に係る国庫補助対象範囲を拡充し、高度処理  
の普及を一層促進する。
- 青潮等の原因とされる深掘跡の埋め戻し等を  
効率的に実施するため、浚渫土砂等の需給調  
整システム構築に関する調査を行う。

## 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 栗原秀人)

関係課：港湾局環境整備計画室 (室長 八尋明彦)

## 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

### (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

合流式下水道は、汚水と雨水を一つの管きよで排除する下水道施設であるが、雨天時には管きよの能力を超えた未処理の下水が公共用水域に流出する。例えば、合流式下水道から流出したオイルボールが東京都のお台場の海岸に漂着するなどの問題が顕在化するなど、良好な都市の親水空間の確保、あるいは公衆衛生上、水質保全上極めて問題である。このため、合流式下水道の改善を早急に進める必要がある。

業績指標：合流式下水道改善率 目標値：40% (H19年度)  
A-2 実績値：17% (H16年度)  
初期値：15% (H14年度)

### ○業績指標 69：合流式下水道改善率

#### (指標の定義)

合流式下水道(注)により整備されている区域のうち、雨天時において公共用水域に放流される汚濁負荷量が分流式下水道並以下までに改善されている区域の面積の割合。

(注) 家庭などからの排水と雨水をいっしょに一本の管で集める方式の下水道のこと。雨天時に管きよや処理場の能力を超える量の水は、未処理の状態で河川に放流させるという問題がある。

#### (目標値設定の考え方)

将来は、合流式下水道改善率を100%とす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。

#### (考えられる外部要因)

該当なし

#### (他の関係主体)

・地方公共団体(事業主体)

#### 過去の実績値 (年度)

H12	H13	H14	H15	H16
10%	11%	15%	15%	17%

### 主な施策

#### 主な施策の概要

##### ① 合流式下水道の改善

合流式下水道の改善を図るため、雨水吐口の改良や滞水池の設置、遮集管の整備等を促進し、合流式下水道の改善済み面積を増加させるため、地方公共団体が行う合流式下水道改善事業に対して補助を行う。

予算額 7,981億円の内数(H17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)

・平成16年度の実績値は17%であり、十分な

進捗をみていない状況。これは、合流式下水道の改善のための所要の調査やモニタリングを先行して実施してきたためである。平成17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、鋭意事業を実施中であり、今後整備率が上昇する見込みである。

なお、平成17年3月にはSPIRIT21(民間主導による技術開発プロジェクト)において、合流式下水道の改善に関する24技術が選定され、実用化されている。

#### (施策の実施状況)

- ・合流式下水道の改善事業を、計画的・緊急的に実施すべく、合流式下水道緊急改善計画に基づく事業に対して重点的に補助を行った。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・合流式下水道改善率は、現時点では目標値までのトレンドを下回っているものの、平成16年度末までに、合流式下水道の改善の必要がある185の自治体うちの170の自治体で合流式下水道緊急改善計画が策定され、同計画に従って17年度末までに162の自治体で事業に着手していることから、平成18年度以降、整備率が目標達成に向けて大きく上昇する見込みであり、A-2と評価した。
- ・平成16年度より原則10年間で合流式下水道の改善を達成するため、より一層制度を充実するなど積極的に事業を推進する必要がある。

#### 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 栗原秀人)

**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

**(1) 建設工事のリサイクルを推進する**

建設廃棄物（建設工事から排出される廃棄物）は、産業廃棄物全体の排出量の約20%、最終処分量の約20%に及んでいる。したがって、我が国において循環型社会経済システムを構築するに当たり、建設廃棄物に対するリサイクルに取り組むことが必要である。

業績指標：直轄工事におけるリサイクル率

目標値：100% (H17年度)

実績値：As 99.4% (H14年度) A-2

Co 97% (H14年度) A-2

木材 71% (H14年度) C-2

初期値：As 99.7% (H12年度)

Co 97% (H12年度)

木材 75% (H12年度)

○業績指標 70：直轄工事におけるリサイクル率

(指標の定義)

国が発注した工事の建設工事現場から排出された建設廃棄物(対象品目)のうち、再資源化等されたものの割合。

・対象品目：(上から順に) アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊、建設発生木材

(目標値設定の考え方)

建設リサイクル法基本方針において、国の直轄事業については、コンクリート塊、建設発生木材及びアスファルト・コンクリート塊について、平成17年度までに最終処分量をゼロとすることとしている。

(考えられる外部要因)

- ・再資源化施設の処理能力
- (他の関係主体)
- ・他府省(直轄事業関係)

過去の実績値 (年度)				
H12	H13	H14	H15	H16
As 99.7%		As 99.4%		
Co 97%		Co 97%		
木材 75%		木材 71%		

○業績指標：直轄工事におけるリサイクル率

**主な施策等**

主な施策の概要

○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14年5月30日に策定した、「建設リサイクル推進計画2002」(事務次官通知)に基づき、建設工事から出てくる各種建設副産物の排出抑制、再生利用を推進する。

○「千葉県における建設発生木材リサイクル促進行動計画」の策定とその全国展開

**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。また、建設発生木材については、平成14年度までに概ね70%台を維持しているが、平成17年度の目標達成に向け、さらなるリサイクル施策の推進が必要である。

・アスファルト・コンクリート塊については、概ね100%を達成しているが、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る。

・また、排出されたコンクリート塊は、現状では路盤材として主に利用されており、当面はその利用が見込まれるが、平成17年3月に「コンクリート用再生骨材H」がJIS化され、さらに平成18年3月には「再生骨材Lを用いたコンクリート」もJIS化されたことから、新たな利用が見込まれている。

・建設発生木材の現状については、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ーマル・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。

(施策の実施状況)

・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。

・建設発生木材については、関東地方建設副産物再利用法策等連絡協議会(委員長：関東地方整備局長)において、千葉県をモデルとして、建設発生木材の不適正処理を防止するとともに、そのリサイクルを促進することを目的とした「千葉県における建設発生木材リサイクル促進行動計画」を平成17年10月に策定したことから、この行動計画を着実に実施するとともに、その全国展開を図る。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

・アスファルト・コンクリート塊及びコンクリート塊については、既にH14年度時点でリサイクル率がほぼ100%であることから、A-2と評価した。

・建設発生木材については、H14年度時点ではリサイクル率が低迷しているものの、H14年5月に建設リサイクル法が全面施行され、一定規模以上の工事について再資源化等が義務づけられたところであるため、現時点では改善されている可能性が高い。また、H17年度のデータは現在集計中であるため、現時点では判断できないことから、C-2と評価した。

・上記を踏まえ、アスファルト・コンクリート塊については、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も推進する。

・また、建設発生木材に関しては、前記「千葉県における建設発生木材リサイクル促進行動計画」の全国展開を図り、リサイクルの推進を図る。

・なお、平成17年度の実績値については、現在集計中であるため、新たな目標値の設定については、その結果を踏まえて検討する。

#### 平成18年度以降における新規の取組

##### ○建設リサイクル推進計画2002のフォローアップ

平成14年5月30日に策定された当該計画について、各局ごとに行われている施策についてフォローアップを行い、必要に応じて計画の見直しを行う。

#### 担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局事業総括調整官（横山晴生）

関係課：大臣官房官庁営繕部設備・環境課営繕環境対策室（室長 内野井宗哉）、都市・地域整備局公園緑地課（課長 小川陽一）、河川局治水課（課長 関克己）、河川局河川環境課（課長 久保田勝）、河川局砂防部保全課（課長 牧野祐至）、河川局海岸室（室長 岸田弘之）、道路局国道・防災課（課長 鈴木克宗）、港湾局建設課（課長 山縣宣彦）、航空局飛行場部建設課（課長 片平和夫）

**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。

**(2) 自動車のリサイクルを推進する**

使用済自動車は年間約500万台排出されるが、産業廃棄物最終処分場の不足等により使用済自動車から生じるシュレッダーダストを低減する必要性が高まっている。また、最終処分費の高騰や鉄スクラップ価格の低迷により、不法投棄や不適正処理の問題も生じている。このため、使用済自動車における、再使用可能な部品をリサイクル部品として活用することにより、シュレッダーダストを低減させることが重要である。

業績指標：リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合

目標値：80% (H17年度)  
A-3 実績値：89.5% (H17年度)  
初期値：64.8% (H12年度)

○業績指標 71:リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合

(指標の定義)

全自動車分解整備工場のうち、中古部品、リビルト部品を使用している工場の割合。

(目標値設定の考え方)

リサイクル部品の使用についての自動車整備工場の意向を踏まえ、安全性基準の整備等によりリサイクル部品を使用する事業者が増加すると見込まれることから、達成されると考えられる割合を算出したもの。

(考えられる外部要因)

要求される部品の流通及び確保

(他の関係主体)

なし

過去の実績値 (年度)

H13	H14	H15	H16	H17
86.8%	86.5%	84.7%	87.6%	89.5%

**主な施策**

主な施策の概要

○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

自動車整備事業者等がリサイクル部品の情報を的確に把握し、良質なリサイクル部品が適切に利用できる市場が形成されるよう国土交通省が主体となって作成したガイドラインの周知を図っている。

○「環境に優しい自動車整備工場等の顕彰事業」(グリーン整備工場)の推進

自動車整備事業者等の環境問題への取組みを一層促進するため、自動車リサイクル部品の積極的な活用など環境対策に積極的に取り組んでいる事業者を顕彰し、公表している。

**測定・評価結果**

- ・平成17年度の実績値は89.5%であり、目標値に達した。
  - ・達成要因としては、リサイクル部品の活用は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。
- (施策の実施状況)
- ・平成14年に国土交通省はリサイクル部品の利用促進のためのガイドラインを策定し、関係者に対して良質な自動車リサイクル部品が適切に利用できる市場が形成できるようガイドラインの周知を図っている。

**課題の特定と今後の取組の方向性**

業績指標は目標値を大きく上回ったことから、A-3と評価した。

自動車整備事業者等にはリサイクル部品の利用が十分浸透したと言えることから、本業績指標は廃止する。しかし、今後とも更なる自動車のリサイクルの推進のため、引き続き所要の施策を講ずるとともに、自動車リサイクル法の施行後の状況の変化を注視する。

平成18年度以降における新規の取組

担当課：自動車交通局技術安全部整備課（課長 清  
谷伸吾）

担当課等（担当課長名等）



**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

(3) 海面処分場の容量を確保する

内陸部での廃棄物処分場の確保がますます困難となっているため、海面処分場の容量を必要な限り確保する必要がある。

業績指標：可能な限り減量化したうえで海面処分場でも 目標値：100% (H18年度以降毎年度)  
 受入が必要な廃棄物の受入 A-2 実績値：100% (H15~17年度)  
 初期値：100% (H14年度)

○業績指標 72: 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

(指標の定義)

可能な限り減量化した廃棄物のうち、海面処分場に受け入れる比率を表したもの。

(目標値設定の考え方)

廃棄物処分場の残余年数は、一般廃棄物について12.2年(首都圏11.2年、近畿圏9.5年)、産業廃棄物について3.9年(首都圏1.2年、近畿圏1.9年)であり、残余年数が非常に逼迫しているため、港湾においても、現在、廃棄物海面処分場の整備を引き続き推進している。しかし、海面での受け入れは、内陸と無関係に一方的に進めるものではなく、内陸だけでは対応できない廃棄物を事前に可能な限り減量化した上で、有限かつ貴重な港湾空間においてできるだけ確保する必要があることから、目標値を100%としたもの。

なお、現在は既に100%であるが、廃棄物海面処分場の残余年数が逼迫しているため、この値が今後とも小さくならないように、廃棄物海面処分場の整備や廃棄物海面処分場の延命化対策を引き続き実施するものである。

(考えられる外部要因)

該当無し

(他の関係主体)

- ・ 環境省(廃棄物行政を所管)
- ・ 地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第2章には記載無し】

○業績指標 72: 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

過去の実績値					(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	
100%	100%	100%	100%	100%	

**主な施策**

主な施策の概要

① 廃棄物海面処分場の整備 (◎)

大都市圏を中心に、内陸での最終処分場の確保が困難となっていることから、廃棄物海面処分場を整備し、廃棄物を受け入れる。海面での受け入れは、内陸と無関係に一方的に進めるものではなく、内陸だけでは対応できない廃棄物を事前に可能な限り減量化した上で、有限かつ貴重な港湾空間に受け入れる。

また、高密度な土地利用が進んでいる地域では、地方自治体等が個々に最終処分場を確保することが困難であるため、大阪湾においては近畿2府4県177市町村(H18.3.27現在)を対象とした(広域臨海環境整備センター法による)広域処理場の整備を推進し、必要と認められる場合は、他地域でも同法の活用を図る。

< 廃棄物処理法基本方針での整備目標 >

一般廃棄物：地域ごとに必要となる最終処分場を今後とも継続的に確保。

産業廃棄物：平成22年度において、最終処分量の5年分程度を確保。

< 廃棄物埋立護岸 >

事業費：約394億円(H17)

< 広域臨海環境整備センター法に基づく広域処理場の整備 >

事業費：約72億円(H17)

② 廃棄物海面処分場への産業廃棄物の受入

公共が関与し、管理・運営されている産業廃棄物の中間処理施設により、減量・無害化された溶融スラグ等を受け入れる廃棄物埋立護岸整備に対する補助制度等を活用し、産業廃棄物

を受け入れる。

(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)

既に100%ではあるが、地方自治体、民間事業者等による内陸での最終処分場の整備状況によっては、大きく変動する可能性がある。

##### (施策の実施状況)

平成17年度に27港及び大阪湾において廃棄物埋立護岸を整備するなど上記施策を行ってきたところである。最終処分場の残余年数(H15年度末現在)を見ると、一般廃棄物について13.2年、産業廃棄物について6.1年であり、依然としてひっ迫している状況が続いている。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標の実績値は100%と、これまで毎年目標値を達成してきており、施策の成果は上がっているが、今後も目標値を達成し続けるには、現在の施策を維持し続ける必要があるため、A-2と評価した。

今後も実績値を維持できるように廃棄物海面処分場の整備、廃棄物海面処分場の延命化対策等を推進する。

#### 平成18年度以降における新規の取組

廃棄物埋立護岸の整備について、全国25港及び大阪湾にて行う。廃棄物海面処分場への産業廃棄物の受け入れを推進する。

#### 担当課等(担当課長名等)

担当課: 港湾局環境整備計画室(室長 八尋明彦)

**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

**(4) 循環資源の輸送コストを低減する**

廃棄物処分場の残余年数が逼迫していることなどから、リユース・リサイクルを促進することが求められているため、効率的な静脈物流拠点とネットワークの形成により、循環資源の輸送コストを低減することが必要である。

業績指標：循環資源国内輸送コスト低減率  
A-2

目標値：平成 14 年度比約 1 割減 (H19 年度)  
実績値：平成 14 年度比約 7%減 (H17 年度)  
初期値：0 (H14 年度)

**○業績指標 73：循環資源国内輸送コスト低減率**

(指標の定義)

港湾における静脈物流拠点とネットワークの形成に向けた諸施策を実施して、海上輸送を活用したリユース・リサイクルを促進することにより、H14 年度と比較して循環資源の海上輸送比率が高まることに伴い低減される単位当たりの輸送コストの低減率。H19 年度時点での循環資源の発着地間の総輸送コスト(陸上コスト及び海上コスト)を単位重量当たりで算出し、H14 年度値に対する低減率を算出。

(目標値設定の考え方)

本施策に基づく港湾管理者と民間企業の連携促進により、H19 年度時点で、現況よりもさらに 300 万トンの海上循環資源輸送が実現されることが見込まれる。これにより現状 (H14 年度) 23%程度である臨海県間の海上輸送比率が 29%程度まで上昇することが見込まれ、この場合の単位重量当たりの輸送コストは H14 年度と比べて 1 割減となる。長期的にもできる限り着実に縮減していく。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

- ・ 環境省 (廃棄物行政を所管)
- ・ 経済産業省 (リサイクル産業を所管)
- ・ 地方公共団体 (事業主体)

【社会資本整備重点計画第 3 章に記載】

過去の実績値 (年度)

	H14	H15	H16	H17
	0	H14 年度比 3%減	H14 年度比 7%減	H14 年度比 7%減

**○業績指標 73：循環資源国内輸送コスト低減率**

**主な施策**

主な施策の概要

- ① 循環資源の円滑な取扱いの促進 (◎)  
港湾での循環資源の円滑な取扱いを促進するため、港湾における循環資源の取扱いに関するガイドラインを作成し、港湾管理者による運用の改善を促進する。
- ② 官民の連携促進 (◎)  
静脈物流システムの構築に向け、リサイクルポート

に指定された港湾管理者やリサイクルを行う民間企業等によって設立されたりサイクルポート推進協議会との連携を促進する。

③ 静脈物流基盤の整備等 (◎)

平成 15 年までに、広域的なりサイクル施設の立地に対応した静脈物流ネットワークの拠点として 18 港をリサイクルポートに指定。重点的に岸壁、ストックヤード等静脈物流基盤の整備を行う。＜施設整備＞事業費：33 億円 (H17)

また民間事業者が行う循環資源の積替・保管施設整備を支援する。

④ 国際循環資源物流システムの構築

将来発生量が見込まれる鉄スクラップ等の循環資源について、循環資源の輸出ターミナルの拠点化・大型化、情報ネットワークの形成等による効率的な国際循環資源物流システムの検討を行う。

(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 17 年度の実績値は平成 14 年度比約 7%減であり、海上輸送による輸送コスト低減に進展が見られる。静脈物流拠点とネットワークの形成による効果の発現が今後期待される。

(施策の実施状況)

平成 15 年までに、18 港をリサイクルポートに指定し、重点的に静脈物流基盤の整備を行っている。また、静脈物流ネットワークの構築に向けリサイクルポート推進協議会との連携を促進している。

港湾における循環資源の取扱いに関するガイドラインを作成した。

静脈物流拠点の形成に向け、民間が整備する積替・保管施設等、基盤施設の確保が必要であるが、循環資源については基盤施設の収益性が低いことが想定されるため、基盤施設整備に対する支援制度の構築が不可欠となっている。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は、目標コスト低減率 10% (平成 19 年度) に対し、平成 17 年度時点で既に 7%まで低減されており、目標達成に向けて順調に推移していることから、A-2 と評価

した。引き続き官民の連携促進、静脈物流基盤の整備等を推進するほか、港湾における静脈物流拠点形成支援制度の拡充を検討していく。

#### 平成 18 年度以降における新規の取組

引き続き静脈物流拠点形成の支援制度を拡充していく。  
国際的な循環資源物流を支援するシステムの検討を行う。

#### 担当課等（担当課長名等）

担当課：港湾局環境整備計画室（室長 八尋 明彦）

**政策目標 1 6 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

**(5) 下水汚泥のリサイクルを推進する**

下水の処理過程から発生する下水汚泥は、全産業廃棄物発生量の約 19%を占めている状況にあり（平成 14 年度末）、減量化やリサイクルのより一層の推進が求められている。

業績指標：下水汚泥のリサイクル率  
A-1

目標値：68%（H19年度）  
実績値：67%（H16年度）  
初期値：60%（H14年度）

**○業績指標 7 4：下水汚泥のリサイクル率**

**(指標の定義)**

緑農地利用や建設資材利用など、下水汚泥（注）をリサイクル（資源化）する割合  
下水汚泥リサイクル率＝下水汚泥有効利用量/  
下水汚泥総発生量×100%

**(目標値設定の考え方)**

長期的には下水の処理に伴い発生する汚泥の全量について、リサイクルすることを目標としており、それを現況値との勘案で平成 1 9 年度の目標値を設定している。

**(考えられる外部要因)**

該当なし

**(他の関係主体)**

地方公共団体（事業主体）

【社会資本整備重点計画第 3 章に記載あり】

過去の実績値					(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	
52%	56%	60%	64%	67%	

**主な施策**

**主な施策の概要**

- 下水汚泥の再資源化と広域処理の推進  
下水道の普及に伴い発生量が増大する下水汚泥について、適正な処理処分と再資源化を図るため、汚泥の再資源化施設の整備と広域処理の取り組みを推進。  
予算額 7,981 億円の内数（H17 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。

**測定・評価結果**

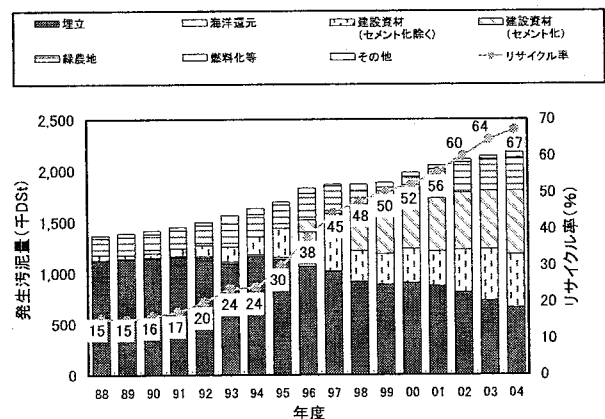
**目標の達成状況に関する分析**

**(指標の動向)**

- ・下水汚泥のリサイクル率の平成 1 6 年度実績値は 67%であり、最終目標に向けて着実に伸び

ているところ。

- ・産業廃棄物の最終処分場の残余年数は依然として非常に厳しい状況にあり、今後更なる汚泥の減量化、再生利用に加え、地球温暖化対策の推進も踏まえたエネルギー利用の推進が不可欠



**(施策の実施状況)**

- ・下水汚泥のエネルギー利用を含めた有効利用を推進するため、下水汚泥とその他のバイオマスを下水汚泥処理施設において集約的に処理する事業を新世代下水道支援事業として採択するなど、地方公共団体が整備する有効利用施設等について支援を行った。

**課題の特定と今後の取組の方向性**

- ・下水汚泥のリサイクル率は順調に推移しており、18 年度から新たな取組を行っていくことから、A-1 と評価した。
- ・平成 1 5 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おり、社会資本整備重点計画に掲げた目標値を達成するよう、引き続き下水汚泥の減量化やリサイクルの推進を図っていく。

**平成 1 8 年度以降における新規の取組**

- ・下水道バイオガスの利活用を推進するため、平成 1 8 年度から、下水処理場外で下水道バイオガスを公共又は公益の用途に活用する場合、下水道バイオガスを供給するために必要な施設（下水処理場内に限る。）を国庫補助対象とす

るよう新世代下水道支援事業制度を拡充し、同制度等を活用することによる地球温暖化対策を推進する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局下水道事業課  
（課長 栗原秀人）

**政策目標 17 広域的モビリティの確保**

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

**(1) 地域の競争条件確保のための幹線道路網を構築する**

高規格幹線道路の整備状況は、地域間で大きな格差が生じており、地域ブロックの自立的な発展や競争条件の確保、地域間の交流連携を図る上で、高規格幹線道路、地域高規格道路等の幹線道路網の構築が必要である。

業績指標：規格の高い道路を使う割合  
A-2

目標値：15% (H19 年度)  
実績値：14% (速報値)  
(H17 年度)  
初期値：13% (H14 年度)

**○業績指標 75：規格の高い道路を使う割合**

(指標の定義)

全道路の走行台キロ<sup>(注)</sup>に占める自動車専用道路等の走行台キロの割合

(注) 区間ごとの交通量と道路延長を掛け合わせた値であり、道路交通の量を表す。

(目標値設定の考え方)

欧米の状況等を勘案し、地域の実情によって 20~30%を達成することを長期目標とした場合の H19 年度の値として設定。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

該当なし

【社会資本整備重点計画第3章に記載あり】

過去の実績値の推移				(年度)	
H13	H14	H15	H16	H17	
	13%	13%	14%	14%	
				(速報値)	

**主な施策等**

主な施策の概要

①規格の高い道路のネットワーク構築

高規格幹線道路・地域高規格道路の着実な整備等により、規格の高い道路を使う割合を引き上げ、自動車交通の高速性、円滑性を確保するとともに、安全性の向上、生活環境の改善を図る。

予算額：広域的モビリティの確保

事業費 28,143 億円の内数 (H17 年度)

②多様で弾力的な料金施策への取組

ETC 利用者を対象としたマイレージ割引や大口・多頻度割引、時間帯割引等の料金割引を積極的に実施。

③スマートICの活用等による追加ICの整備促進

ETC を活用した追加インターチェンジの導入。

**測定・評価結果**

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 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ることが重要。
- ・ 規格の高い道路を使う割合の速報値は 14%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。
- ・ 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。
- ・ 割引時間帯における高速道路走行車両が前年と比べると増加し、周辺道路で旅行速度の上昇、渋滞の減少が確認された。

施策の実施状況

①規格の高い道路のネットワーク構築

- ・ 高規格幹線道路の整備  
平成 17 年度末供用延長 8,808km  
(平成 17 年度新規供用延長 78km)
- ・ 地域高規格道路の整備  
平成 17 年度末供用延長 1,698km  
(平成 17 年度新規供用延長 62km)

②多様で弾力的な料金施策への取組

- ・ 各高速道路会社は、ETC 利用者を対象とした「マイレージ割引」、「大口・多頻度割引」、「時間帯割引」等を実施。

③スマートICの活用等による追加ICの整備促進

- ・ ETC を活用した追加インターチェンジの導入に向けた社会実験の実施。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 業績指標は、平成 16 年度の 14%が平成 17 年度末に 14%とほぼ横ばいであるが、規格の高い道路の走行台キロは増加しており目標達成に向けて指標は順調に推移していることから、A-2と判断した。
- ・ 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に重点的かつ効率的に整備を推進。

- ・ 更なる弾力的な料金設定の実施に向け、引き続き有料道路における料金の社会実験を実施
- ・ 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。

※評価の詳細は「平成17年度道路行政の達成度報告書・平成18年度道路行政の業績計画書」も参照されたい（URL:<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>）。

#### 担当部局等

担当課：道路局企画課道路経済調査室（室長 深澤淳志）  
関係課：道路局国道・防災課（課長 木村昌司）  
道路局地方道・環境課（課長 下保修）  
道路局有料道路課（課長 廣瀬輝）  
都市・地域整備局街路課（課長 松谷春敏）



## 政策目標 17 広域的モビリティの確保

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

### (2) 整備新幹線の整備、在来幹線鉄道の高速化を推進する

鉄道幹線ネットワークは基本的にはほぼ概成している一方、高速性・利便性等といったサービスの質や鉄道施設の面では、時間価値の高まりや利用者ニーズの高度化に応える必要性等において、更なる向上が期待されている。このため、新幹線整備と在来幹線鉄道の高速化により広域的な幹線鉄道ネットワークの質的な向上を図っていく必要がある。

業績指標：5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内で 目標値：15,200km (H20年度)  
ある鉄道路線延長 実績値：15,200km (H17年度)  
A-2 初期値：14,800km (H12年度)

### ○業績指標 76：5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

#### (指標の定義)

5大都市（札幌、東京、名古屋、大阪、福岡）の各中心駅からJR等の幹線鉄道により3時間以内に到達できる営業キロ延長

#### (目標値設定の考え方)

広域的な幹線鉄道ネットワークにおける時間短縮の質的向上により全国一日交通圏の形成に一層寄与する観点から、5大都市から3時間以内で到達する鉄道路線延長を目標値として設定。

#### (考えられる外部要因)

鉄道事業者のダイヤ改正等

#### 過去の実績値

H12	H15	H16	H17
14,800km	15,200km	15,200km	15,200km

### 主な施策

#### 主な施策の概要

##### ①新幹線鉄道の整備

整備新幹線については、従来より政府・与党申合せに基づき着実に整備を推進しているところ。平成16年12月には、新しい政府・与党申合せがまとめられ、平成17年度には、北海道新幹線 新青森～新函館間、北陸新幹線 富山～金沢間（富山・石動間及び金沢・白山総合車両基地（仮称）間の新たな着工と石動・金沢間のフル規格化）及び福井駅で、新たに事業に着手したところである。

予算額：新幹線鉄道整備事業費 2,195億円（H17年度）、2,265億円（H18年度）

##### ②幹線鉄道の高速化の推進

線路の線形改良等による高速化事業については、駅周辺整備等のまちづくり事業と連携して進めてきており、宇野線・本四備讃線（岡山～児島間）等において実施している。

予算額：幹線鉄道等活性化事業費 8億円（H17年度）、14億円（H18年度）

#### 他の関係主体

地方公共団体（建設財源の一部を負担）、鉄道事業者（営業主体）

### 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17年度の実績値は15,200kmであり、目標値（15,200km）の数値が達成されている状況。
- 業績指標の実績値がこれまで伸びている要因としては、平成14年12月の東北新幹線（盛岡～八戸間）の開業、平成16年3月の九州新幹線（新八代～鹿児島中央間）の開業や、東海道新幹線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が上げられる。例えば、福岡と鹿児島との所要時間は、九州新幹線 新八代～鹿児島中央の開業により、3時間40分（在来線利用）から2時間10分に大幅に短縮している。
- なお、平成17年度については、特段の開業等がなかったため、基本的に従来の実績値となっている。
- 今後の指標の動向としては、整備新幹線の整備等により、新たに3時間圏の増加が見込まれ、全国一日交通圏の形成に一層寄与すると考えられる。

#### (施策の実施状況)

- 整備新幹線については、平成16年12月に新たな政府・与党申合せが取りまとめられたところであり、今後、同申合せに基づき着実に整備を進めていく。
  - 北海道新幹線 新青森～新函館間
  - 東北新幹線 八戸～新青森間
  - 北陸新幹線 長野～白山総合車両基地（仮称）間及び福井駅部
  - 九州新幹線（鹿児島ルート）博多～新八代間  
同（長崎ルート）武雄温泉～諫早間
- また、在来線の高速化については、平成13年度より、まちづくり事業と連携して行う在来幹線鉄道の高速化事業を創設し補助率を引き上げ（2割→補助対象経費の1/3）。  
宇野線・本四備讃線（岡山～児島間）

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

- 5大都市からの鉄道利用所要時間は、引き続き、営業キロ15200kmで3時間以内の到達を可能としており、A-2と評価。
- 今後とも、整備新幹線については、政府・与党申合せに従い着実に整備を推進。
- また、在来幹線鉄道の高速化事業は、基本的には輸送需要の動向、収支採算性等を総合的に勘案した上で、事業者の経営判断により行われるべきものであり、今後も鉄道事業者の自助努力を基本としつつ助成制度を活用しながら、鉄道事業者、沿線自治体の取組みを支援。

- ・ 高速化事業の効果をより発揮させていくためには他の交通機関との連携やまちづくりとの連携を図っていくことが重要。これまで鉄道整備基礎調査において、まちづくりと連携した幹線鉄道整備について調査を実施してきており、この調査成果や公共交通活性化総合プログラムの活用など地方運輸局を通じて幹線鉄道の活性化を図っていく。

(新たな目標設定)

- ・ 整備新幹線は、政府・与党申合せに従い着実に整備を進めてきており、平成 16 年 12 月には新しい政府・与党申合せがまとめられたところ。この新しい申合せでは、北海道新幹線（新青森～新函館間）は平成 27 年度末、東北新幹線（八戸～新青森間）は平成 22 年度末、北陸新幹線（長野～金沢間）は平成 26 年度末、九州新幹線（博多～新八代間）は平成 22 年度末の完成を目指すこととされている。また、九州新幹線（武雄温泉～諫早間）については、並行在来線区間の運営のあり方について地元での調整が整った場合に着工することとなっている。
- ・ このように、整備新幹線の整備は着実に進められているものの、政策評価基本計画では目標年次を 5 年間で区切られていることから、その目標年次である平成 20 年度においてはまだ開業している区間がなく、3 時間圏の拡大は見込まれず、概ね現況値で推移していくものと考えられる。そのため、平成 20 年度の目標値を 15,200km とした。なお、平成 16 年 12 月申合せを含めた整備新幹線の開業により、約 400km の 3 時間圏の拡大が見込まれる。

(例) 北陸新幹線 東京～富山間：

(整備前)3 時間 12 分→(整備後)約 2 時間 10 分

同 東京～金沢間：

(整備前)3 時間 47 分→(整備後)約 2 時間 28 分

**担当課等 (担当課長名等)**

担当課：鉄道局幹線鉄道課 (課長 森重 俊也)

関係課：鉄道局施設課 (課長 米澤 朗)

## 政策目標 17 広域的モビリティの確保

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

### (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

高速交通手段の中でも航空は、国内の中・長距離輸送分野を中心として、個人の旅行ニーズを満たすほか、企業活動を支え、国民の生活水準の向上や我が国の経済発展に大きな役割を果たしてきており、今後も引き続き需要の増大が予想されることから、それに伴った輸送サービスの提供量を確保していく必要がある。

業績指標：国内航空サービス提供レベル  
B-1

目標値：1,500 億座席キロ (H19 年度)  
実績値：1,294 億座席キロ (H17 年度)  
初期値：1,294 億座席キロ (H14 年度)

#### ○業績指標 77：国内航空サービス提供レベル

##### (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)

##### (目標値設定の考え方)

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。

##### (考えられる外部要因)

・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)

【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載あり】

過去の実績値					(年度)
H13	H14	H15	H16	H17	
1,268	1,294	1,326	1,285	1,294	

#### ○業績指標 77：国内航空サービス提供レベル

##### 主な施策

##### 主な施策の概要

##### ・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推進する。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：1,466 億円 (H17 年度)

2,556 億円 (H18 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。

##### 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17年度の実績値は1,294億座席キロであり、平成16年度の実績値と比較すると0.7%の微増となっている。
- ・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機あ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。

- ・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。

##### (施策の実施状況)

- ・東京国際空港(羽田)については、新設滑走路等の実施設計、環境影響評価手続、国際線地区PF1事業の事業者選定手続等を実施した。
- ・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18年2月に神戸空港、3月に新北九州空港、新種子島空港及び奥尻空港、7月に隠岐空港が供用)。また、新規事業として石垣空港の2000m化に着手した。
- ・「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、アクセス鉄道の整備など空港へのアクセス改善、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度化等を推進中。
- ・次期航空路管制卓システム等、各種管制システムの製造等を実施中。

##### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業務指標は前年度と比較すると0.7%の微増にとどまっており、B-1と評価した。
- ・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29.6万回/年(405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。

##### 平成18年度以降における新規の取組

**担当課等（担当課長名等）**

担当課：航空局監理部総務課航空企画調査室（室長 松本年弘）  
関係課：航空局監理部航空事業課（課長 佐藤善信）、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 岡西康博）、航空局飛行場部計画課（課長 森川雅行）、航空局飛行場部計画課大都市圏空港計画室（室長 村山伊知郎）、航空局管制保安部保安企画課（課長 鈴木昭久）

**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**

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

**(1) 国際海上貨物の輸送コストを低減する**

我が国の国際競争力を強化し国民生活の質の向上に資するため、国際海上貨物の輸送について全体効率的な物流ネットワークを実現し、港湾コストを含む陸上から海上までの輸送コスト全体の低減を目指す必要がある。

業績指標：国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 目標値：H14年度比5%減 (H19年度)  
 A-2 実績値：H14年度比3.3%減 (H17年度)  
 初期値：0 (H14年度)

**○業績指標 78：国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率**

**(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)の低減の割合

- ・ 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

**(目標値設定の考え方)**

平成20年代中頃を目途に1割程度削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

**(考えられる外部要因)**

- ・ 該当無し

**(他の関係主体)**

- ・ 地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載】

過去の実績値		(年度)		
	H14	H15	H16	H17
	—	H14年度比1.2%減	H14年度比2.1%減	H14年度比3.3%減

**主な施策**

**主な施策の概要**

○スーパー中枢港湾プロジェクトの推進等による物

流機能の強化(◎)

予算額 約2,000億円(H17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。

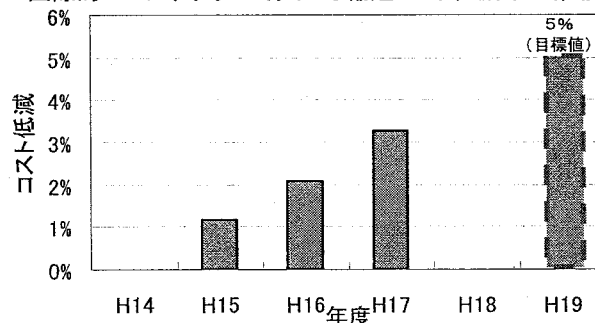
**測定・評価結果**

**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%減となっており、年々コスト削減が図られている。

**国際海上コンテナターミナル等輸送コスト低減率の推移**



**(施策の実施状況)**

- ・ 平成17年度においては、5カ所の国際海上コンテナ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。

**今後の取組の方向性**

- ・ 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削減し、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、港湾の諸手続の簡素化、港湾物流情報プラットフォームの構築など、ソフト施策を推進する。

**担当課等(担当課長名等)**

担当課：港湾局計画課(課長 富田英治)

関係課：港湾局港湾経済課(課長 加藤由起夫)

## 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

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

### (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

経済・社会活動のグローバル化・ボーダーレス化の進展に伴い、国際航空旅客・国際航空貨物は、今後も引き続き需要の増大が予想されることから、それに応じた輸送サービスの提供量を確保していく必要がある。

業績指標：国際航空サービス提供レベル  
B-1

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)  
実績値：国際航空旅客 3,726 億座席キロ (H17 年度)  
貨物 225 億トンキロ (H17 年度)  
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)

#### ○業績指標 79：国際航空サービス提供レベル

##### (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)

##### (目標値設定の考え方)

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。

##### (考えられる外部要因)

- ・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)
- 【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載あり】

上段：旅客(億座席キロ)  
下段：貨物(億トンキロ)

過去の実績値					(年度)
H13	H14	H15	H16	H17	
3,177	3,435	3,206	3,532	3,726	
207	215	218	225	225	

#### ○業績指標 79：国際航空サービス提供レベル

##### 主な施策

##### 主な施策の概要

##### ・国際拠点空港等の整備の推進(◎)

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推進する。

予算額：577 億円(H17 年度)  
323 億円(H18 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。

##### 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17年度の実績は、旅客が3,726億座席キロで、16年度の実績値と比較すると5.5%の増加となっており、貨物は225億トンキロで、16年度の実績から横ばいとなっている。
- ・旅客については、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、深刻化により減少した需要が回復したことにより、航空輸送サービス提供量も増加してきたものと考えられる。
- ・貨物については、中国方面など需要の伸びている路線がある一方で、韓国、台湾、オセアニア方面が大きく落ち込んでおり、全体として低調に推移しているが、本邦航空運送事業者の中期経営戦略等によれば、今後の貨物需要の増加が見込まれる。

##### (施策の実施状況)

- ・成田国際空港については、第1旅客ターミナルビル改修、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、二期事業の施設整備を二本目の滑走路を供用するために必要不可欠なものに限定し、2007年限定供用に向けて整備を着実に推進。
- ・東京国際空港(羽田)については、新設滑走路等の実施設計、環境影響評価手続、国際線地区PFI事業の事業者選定手続等を実施した。

##### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業務指標については、旅客、貨物とも目標の達成のため必要な実績が不足していることからB-1と評価した。
- ・業務指標のうち旅客については前年度と比較すると5.5%の増と堅調に推移しているが、目標達成には不足している。
- ・貨物については、中国方面など需要の伸びている路線がある一方で、韓国、台湾、オセアニア方面が大きく落ち込んでおり、現時点での実績は低調に推移している。
- ・今後の貨物需要の増加に対応するための貨物施設の整備等を推進する。
- ・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。

**平成 18 年度以降における新規の取組**

**担当課等（担当課長名等）**

担当課：航空局監理部総務課航空企画調査室（室長 松本年弘）

関係課：航空局監理部国際航空課（課長 志村格）、航空局監理部航空事業課（課長 佐藤善信）、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 岡西康博）、航空局飛行場部計画課大都市圏空港計画室（室長 村山伊知郎）、航空局飛行場部成田国際空港課（課長 石指雅啓）、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 渡邊良）

**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**

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

**(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**

今後、国際航空需要は増加することが見込まれており、これに適切に対応するためには、空港の整備に合わせて、特に混雑している北太平洋ルート上の航空交通容量を拡大していく必要がある。

業績指標：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 目標値：100% (H19年)  
 C-2 実績値：47% (H17年)  
 初期値：51% (H14年)

**○業績指標 80：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**

**(指標の定義)**

国際航空路線（北米路線）において、航空事業者の飛行計画（最適経路）どおりに航行できる航空機の割合。

**(目標値設定の考え方)**

航空衛星（MTSAT）をはじめとする航空保安システムの導入に伴い、航空機の位置情報を航空管制官がより正確に把握可能となり、現在の洋上の管制間隔（10分(約80NM)又は15分(約120NM)）を50NM、更には30NMに短縮することにより国際航空交通容量を拡大し、最適経路を航行できる航空機の割合を平成19年には100%まで引き上げることを目指す。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。

**(考えられる外部要因)**

・新システムへのユーザー側の対応（機上搭載機器の導入）状況

**(他の関係主体)**

なし

**過去の実績値の推移（暦年）**

H12	H13	H14	H15	H16	H17
		51%	52%	51%	47%

**○業績指標 80：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**

**主な施策**

**主な施策の概要**

**・航空保安施設の整備(◎)**

レーダーの届かない洋上における航空交通容量の拡大等を図るため、航空機の位置を正確に把握し管制間隔の短縮を可能とする運輸多目的衛星（MTSAT）等の整備を推進する。

予算額： 事業費 81 億円（H17 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。

**測定・評価結果**

**目標の達成状況に関する分析**

**(指標の動向)**

・最適経路を航行できる航空機の割合が目標値に達していない理由は、運輸多目的衛星（MTSAT）の運用が、以下の外的要因により開始されていなかったためである。

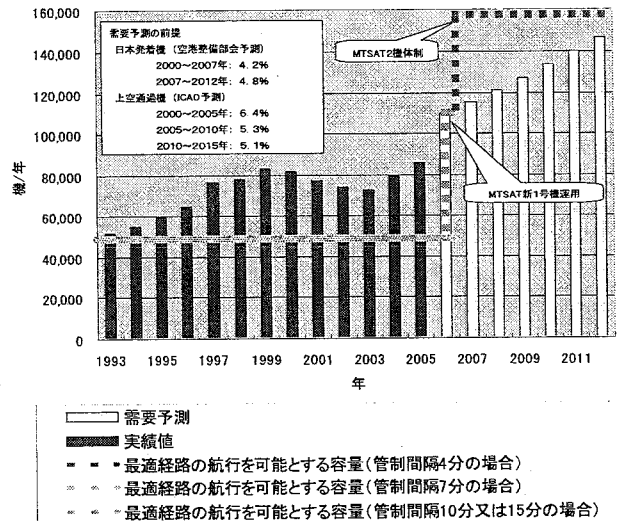
- H2Aロケットの事情により、MTSATの打上時期が当初予定より遅れたこと
- 航空機に搭載される米国メーカーの一部の衛星通信機器に不具合が見つかり MTSAT 新1号機の試験工程を延期せざるを得なくなったこと

- ・平成18年7月6日より MTSAT の運用開始を予定しており、これにより航空機の管制間隔短縮が可能となり、最適経路を航行できる航空機の割合が増加することが予想される。ただし、航空会社の経営状況は依然原油高騰等により厳しい状態が続いており、新システムへのユーザー側の対応状況も考慮する必要あり。
- ・また、指標の実績値が初期値と比較して低下している理由は、国際航空路線の交通量が年々増加してきていることを示すものであり、MTSAT の早期運用が期待される。

**(施策の実施状況)**

- ・運輸多目的衛星（MTSAT）新1号機関連では、平成17年2月26日に打上げられ、総合調整作業を終了。
- ・新2号機関連では、平成18年2月18日に打上げ、総合調整作業を実施中。

北太平洋ルートにおける航空交通量の予測と最適経路の航行を可能とする航空交通容量



**課題の特定と今後の取組の方向性**

- ・MTSAT の運用開始は平成18年7月6日からであり、その効果については運用開始以降に確認していく必要があることから、指標の進捗状況を C-2（現時点では判断できる状況にないため、現在の施策を維持）とした。
- ・平成18年7月に管制間隔を50NMへ短縮。
- ・MTSAT 2機体制にして、平成19年度末には管制間隔を30NMへ短縮する予定。

**平成18年度以降における新規の取組**

なし

**当課等（担当課長名等）**

担当課：航空局管制保安部保安企画課（課長 鈴木昭久）  
 関係課：航空局管制保安部管制課（課長 古川義則）、航空局管制保安部管制技術課航空衛星室（室長 山腰俊博）



**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**

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

**(4) ふくそう海域における円滑な船舶航行を確保する**

国際競争力の強化に向けた輸送効率の向上、環境負荷の軽減等につながるモーダルシフトの推進等、船舶交通の増進を求める社会ニーズに応えるため、船舶のふくそうする海域において、安全性と効率性の両立した円滑な航行環境を確保する必要がある。

業績指標：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  
B-2

業績指標：船舶航行のボトルネック解消率  
A-2

目標値：150分(H14年度に比べ約15%短縮)(東京湾)(H19年度)  
実績値：173分(東京湾)(H17年度)  
初期値：180分(東京湾)(H14年度)  
目標値：90%(H18年度)  
実績値：83%(H17年度)  
初期値：75%(H12年度)

**○業績指標 81：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**

**(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。)

**(目標値設定の考え方)**

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。)

**(考えられる外部要因)**

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

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

**過去の実績値の推移(年度)**

H12	H13	H14	H15	H16	H17
		180分	177分	171分	173分

**○業績指標 82：船舶航行のボトルネック解消率**

**(指標の定義)**

国際幹線航路の航路幅員、航路水深、航路延長の計画値の積に対する実績値の積の割合

**(目標値設定の考え方)**

平成22年度末に主要幹線航路整備を概成し、ボトルネックを95%解消するとの政策目標に対する平成18年度末までの値

**(考えられる外部要因)**

なし

**(他の関係主体)**

地方自治体(港湾管理者)

**過去の実績値の推移(年度)**

H12	H13	H14	H15	H16	H17
75%	76%	78%	79%	81%	83%

**主な施策**

**主な施策の概要**

- ①AIS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 14.8億円(H17年度)  
 ・AISを活用した次世代型航行支援システムの整備  
 \*AIS：船舶自動識別装置  
 ・ふくそう海域及びふくそうする港における視認性、識別及び誘目性に優れた高機能航路標識等の整備
- ②海上交通センターの拡充(◎)
- ③海上交通センター等の的確な運用の継続
- 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 198億円(H17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。

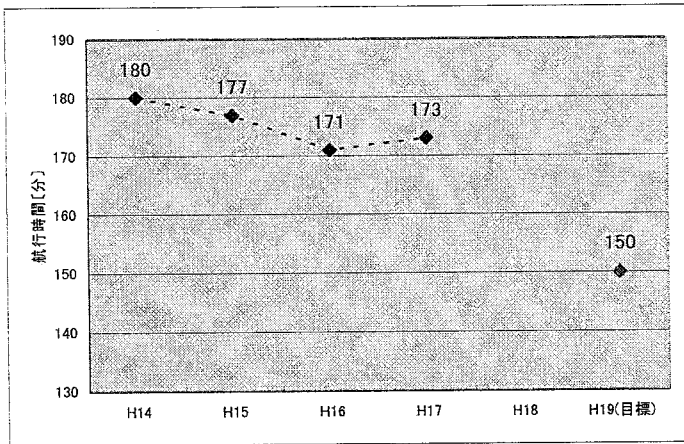
(注)◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

**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17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、平成16年度に比べて2分増加したものの、平成14年度に比べて7分の短縮となったことから、現在まで実施してきた施策に一定の効果があったものと考えられる。今後とも指標の動向に注視しつつ、施策を実施していくこととする。



- 平成17年度は、4航路において整備・保全を実施した結果、ボトルネック解消率は83%となり、着実に実績値は向上している。(参考：特に早急に整備すべきと考えている事業計画に基づいたボトルネック解消率は94%となっている。)

**(施策の実施状況)**

- 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名古屋港、瀬戸内海(来島海峡)及びその周辺海域に整備した。
  - ・ 平成17年7月から伊勢湾、備讃瀬戸及び関門海峡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した。
  - ・ 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15基の整備を実施した。
- ② 海上交通センターの拡充
  - ・ 平成17年7月から備讃瀬戸海上交通センターにおいて新たに備讃海域東部地区レーダーサービスエリアの運用を開始した。
- ③ 海上交通センター等の的確な運用の継続
  - ・ 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。
- 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、大型船舶の航行を可能とすることによる物流コスト削減を図るため、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。
  - ・ また、国際幹線航路の浚渫により発生した良質な土砂は、藻場・干潟等の造成にも有効活用されており、水環境の改善を図っている。

**課題の特定と今後の取組の方向性**

- ・ 航行時間は昨年度と比べて若干増加したことから、B-2と評価した。  
 しかしながら、航行時間は初期値と比べて減少しており、現在まで実施してきた施策に一定の効果があるものと考えられることから、引き続き、当面の目標である東京湾における航行時間の短縮に向け、A I S等を活用した的確な航行管制・情報提供を継続して実施する。
- ・ 船舶航行のボトルネック解消率は、投資の重点化・効率化を図りながら、東京湾口航路のH19年度の100%完了を目指すなど国際幹線航路の浚渫を進めることにより、目標達成に向けて大きな進捗がはかられると推測されることから、A

ー2と評価した。また、今後とも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。

**平成18年度以降における新規の取組**

海上交通安全法の管制と港則法の管制の連携(A I Sを活用した、京浜港及び千葉港における船舶動静監視の強化)

**担当部局等**

担当部局：海上保安庁交通部企画課(課長 佐藤尚之)、港湾局計画課(課長 林田博)  
 関係部局：海上保安庁交通部計画運用課(課長 一藁勝)、整備課(課長 今井忠義)

政策目標 1 8 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

(5) 国際空港への鉄道アクセスを向上させる

国際競争力のある経済社会の維持・発展のため、国際的な拠点となる空港への都心部からの鉄道アクセスを諸外国の主要空港と比肩しうる水準まで引き上げることが必要である。

業績指標：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分台以内である三大都市圏の国際空港の数  
A-2

目標値： 2空港 (H18年度)  
実績値： 2空港 (H17年度)  
初期値： 1空港 (H12年度)

○業績指標 83: 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）

(指標の定義)

- ・新たな空港アクセス鉄道の整備等により、新東京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分台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

(目標値設定の考え方)

平成18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。

(考えられる外部要因)

なし

(他の関係主体)

地方公共団体・関係住民

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値 (空港・年度)

H13	H14	H15	H16	H17
1	1	1	2	2

主な施策

主な施策の概要

- ①空港アクセス鉄道の整備  
ニュータウン鉄道等整備事業費補助 (◎)
- ・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。)

(平成17年度予算額 38億円)

(平成18年度予算額 41億円)

(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)

- ・中部国際空港連絡鉄道については、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。そのため、業績目標は達成した。

(施策の実施状況)

- ・ニュータウン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

上で記したように、中部国際空港連絡鉄道を整備したことにより業績目標は達成できたが、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。この整備により、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。

実績値については、目標を達成しており、今後もアクセス鉄道の整備を推進することから、A-2と評価した

担当課等 (担当課長名等)

担当課：鉄道局都市鉄道課 (課長 渡邊 一洋)  
関係課：鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹)

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

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

(6) 空港・港湾・道路等の連携を強化する

効率的なマルチモーダル輸送体系を構築するため、地域高規格道路をはじめとする空港・港湾等へのアクセス道路を重点的に整備する必要がある。

業績指標：拠点的な空港・港湾への道路アクセス率

A-2

目標値：68% (H19 年度)

実績値：66% (H17 年度)

初期値：59% (H14 年度)

○業績指標 84：拠点的な空港・港湾への道路アクセス率

(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。)

(目標値設定の考え方)

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。

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等  
空港及び港湾の新規供用、格上げ、格下げ等の状況

(他の関係主体)

地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値の推移					(年度)
H13	H14	H15	H16	H17	
	59%	61%	61%	66%	

主な施策等

主な施策の概要

○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12,640億円の内数(H17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)

- ・ アクセス率については、平成14年度末の59%が平成17年度末に66%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。
- ・ 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、拠点的な空港・港湾においても、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となっている箇所があり、フル積載の国際標準コンテナ車(総重量44t、車高4.1m)が走行可能なネットワークを明示できていなかった。

注：重さ指定道路：橋梁の補強等により、車両の大型化(国際標準コンテナ車両)に対応し、道路管理者が指定した道路。

高さ指定道路：車両の大型化(国際標準コンテナ車両)に対応するため、車両の高さの最高限度を4.1mとし、道路管理者が指定した道路。

施策の実施状況

- ・ 平成17年度においては、新潟空港へのアクセス道路を供用するなど、3箇所の10分以内の道路アクセスを確保した。
- ・ 国際物流戦略の観点から、国際標準コンテナ車の通行に支障があるボトルネック箇所を抽出した。
- ・ 国際標準コンテナ車が走行可能なネットワークをウェブ等で明示した。

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17年度末に66%まで向上し、目標達成に向けて指標は順調に推移していることから、A-2と評価した。
- ・ 国際競争力の確保に必要な水準(約90%)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ことでアクセスの迅速化に努めるとともに、国際競争力の向上や観光・地域間交流の促進を図るため、既に達成済みの空港・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、重要な港湾等と高速道路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

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通行できる道路ネットワークの構築を図る。

※評価の詳細は「平成 17 年度道路行政の達成度報告書・平成 18 年度道路行政の業績計画書」も参照されたい (URL:<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>)。

<b>担当部局等</b>
--------------

担当課：道路局企画課道路経済調査室（室長 深澤淳志）

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

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

(7) 都市再生を促進する

国際競争力の向上のため都市再生は急務である。市街地再開発事業や土地区画整理事業等により都市基盤整備を進め、都市再生を促進させる必要がある。

業績指標 85：都市再生緊急整備地域等における民間投資誘発量

A-2

目標値：2,500ha (H19年度)

実績値：1,840ha (H17年度)

初期値：1,250ha (H15年度)

○業績指標 85：都市再生緊急整備地域等における民間投資誘発量

(指標の定義)

国際競争力の向上が必要な地域（都市再生緊急整備地域、都市再開発方針に位置づけられた2号地区、2項地区）において、面整備事業（市街地再開発事業及び土地区画整理事業等）により、民間による建設投資が可能となった量を床面積として表す。

(目標値設定の考え方)

目標については、平成15年度末に設定されている都市再生緊急整備地域等内で実施された各面整備事業について、それぞれ過去の実施状況を調査し、その進捗から試算したトレンドをもとに、平成19年度目標値を設定。

(考えられる外部要因)

不動産の需要動向

地元調整（権利者との権利調整等）

(他の関係主体)

地方公共団体（事業主体等）

民間等（事業主体）

(施策の実施状況)

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推進した。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は目標の達成に向けて着実な推移を示しており、A-2と判断した。

今後の取組としては、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。

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局市街地整備課

（課長 松田 秀夫）

過去の実績値 (年度)

H13	H14	H15	H16	H17
610ha	800ha	1,250ha	1,510ha	1,840ha

主な施策

主な施策の概要

①良好な市街地環境の整備

土地区画整理事業、市街地再開発事業等による都市基盤の整備を推進し、良好な市街地環境の整備を図る。

予算額 7億円（平成17年度国費）

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17年度の実績値は1,840haであり、目標の達成に向けた着実な推移を示している。

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

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

(8) 三大都市圏の環状道路ネットワークを形成する

三大都市圏の都心部における慢性的な渋滞や沿道環境の悪化等を大幅に解消するとともに、その整備により誘導される新たな都市拠点の形成等を通じた都市構造の再編を促すため、三大都市圏環状道路ネットワークの形成を推進する。

業績指標：三大都市圏の環状道路整備率  
A-2

目標値：60% (H19 年度)  
実績値：43% (H17 年度)  
初期値：35% (H14 年度)

○業績指標 86：三大都市圏の環状道路整備率

(指標の定義)

三大都市圏で計画している環状道路の供用延長を計画延長で割ったもの。

(目標値設定の考え方)

都市再生本部決定などで定められた目標や現在までの進捗状況等から H19 年度目標値を算出。

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等

(他の関係主体)

該当なし

【社会資本整備重点計画第3章に記載あり】

過去の実績値の推移					(年度)
H13	H14	H15	H16	H17	
	35%	35%	42%	43%	

主な施策等

主な施策の概要

○三大都市圏環状道路の整備

三大都市圏の都心部における慢性的な渋滞や沿道環境の悪化等を大幅に解消するとともに、その整備により誘導される新たな都市拠点の形成等を通じた都市構造の再編を促す三大都市圏環状道路の整備を推進。

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 12,640 億円の内数 (H17 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)

- 平成 17 年度は、東京外かく環状道路(三郷～三郷南) 4km の供用を開始したところであり、三大都市圏の環状道路整備率の実績値は 43% である。

施策の実施状況

- 三大都市圏環状道路の整備

平成 17 年度末供用延長 516 km

(平成 17 年度新規供用延長 4 km)

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 35% が平成 17 年度末に 43% まで向上している。また、平成 18 年度になってから既に京奈和自動車道(五條北 IC～五條西 IC 等) 22km を供用しているなど、目標達成に向けて指標は順調に推移するものと推測されることから A-2 とした。
- さらに、平成 18 年度には、首都圏中央連絡自動車道(木更津 IC～木更津 JCT) 等の新規供用を予定。
- 三大都市圏環状道路の整備にあたり、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。
- 今後も、平成 19 年度目標値の達成に向け、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。

担当部局等

担当課：道路局 企画課道路経済調査室 (室長 深澤淳志)  
 関係課：道路局 国道・防災課 (課長 木村昌司)  
 道路局 有料道路課 (課長 廣瀬輝)  
 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春敏)

**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**

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

**(9) 土地の高度利用と市街地の防災性の向上をはかる**

都市再生が望まれる地区において、新たに都市活動や都市生活の場を創出し、質を向上させることにより都市再生を促進する

業績指標:都市機能更新率  
A-2

目標値:36 % (H20 年度)  
実績値:34.1% (H17 年度)  
初期値:31.8% (H15 年度)

○業績指標 87:都市機能更新率

**(指標の定義)**

特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区(都市再開発方針に位置付けられたいわゆる2号地区及び2項地区等の区域)における宅地面積のうち4階建て以上の建築物の宅地面積の割合。従前の市街地が一般に木造2階建て又は空閑地であることを踏まえ、再開発の目的である土地の高度利用と建築物の耐震化等による市街地の防災性向上の状況を表す指標として、4階建て以上の建築物への更新割合を測定する。

**(目標値設定の考え方)**

特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区の再開発が、今後も着実に推進されるものとして、これまでの実施状況を踏まえ5年後の目標値を設定

**(考えられる外部要因)**

当該地区に対する任意の民間建築投資量の動向等

**(他の関係主体)**

地方公共団体(都市計画決定、事業主体、民間事業者への補助金交付等)

**過去の実績値**

H13	H14	H15	H16	H17
		31.8%	32.8%	34.1%

**主な施策**

**主な施策の概要**

○市街地の再開発の推進

・市街地再開発事業の実施

都市再開発法に基づき、市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る市街地再開発事業を、補助、融資、債務保証、税制特例等により支援し、その推進を図っている。(◎)

予算額(平成17年度):市街地再開発事業等335億円の内数

・市街地の再開発を支援する事業の推進

市街地における任意の再開発のうち、一定の要件を満たすものについて、地区再開発事業、優良建築物等整備事業等により支援するとともに、再開発と一体的に周辺地域の整備を行う都市再生総合整備事業等により、市街地の面的な整備や拠点の形成を図っている。

予算額(平成17年度):市街地再開発事業等335億円の内数(地区再開発事業)、住宅市街地総合整備事業1,251億円の内数(優良建築物等整備事業)、都市再生推進事業308億円の内数(都市再生総合整備事業等)

(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17年度は34.1%となっており、目標値の達成に向け順調に推移している。

**(施策の実施状況)**

- ・市街地再開発事業は、これまでに約650地区で事業完了しているほか、約190地区で事業中である(平成18年3月31日時点)。
- ・都市構造の再編に資する魅力ある都市拠点の形成、防災上危険な密集市街地の解消、空洞化の進む中心市街地の活性化を図るため、これらの課題を抱える地区について特に重点的に、市街地再開発事業とその関連制度により、市街地の再開発を推進している。

**課題の特定と今後の取組の方向性**

業績指標は目標値の達成に向け順調に推移しており、現在の施策を維持することが妥当と考えられることから、A-2と評価した。引き続き、市街地再開発事業等による市街地の再開発の推進に努める。特に重点的に再開発を進めるべき地区について



ては、予算の重点配分や支援制度の整備・拡充等所要の施策を講じることにより、早期の事業化、事業完了を目指す。

#### 平成 18 年度以降における新規の取組

##### ○市街地再開発事業等における防災性能強化の推進

市街地再開発事業等の防災性能の強化に要する費用に対する補助の対象事業について、地域要件を撤廃するとともに、地域防災計画に基づく事業に重点化する。

##### ○民間再開発促進基金による債務保証制度の拡充

民間による市街地整備事業の一層の促進を図るため、民間再開発促進基金による債務保証の対

象に優良建築物等整備事業等及び住宅市街地総合整備事業の建設資金にかかる借入れを追加するとともに、建設資金の債務保証における1件あたりの保証限度額(現行:10億円/件)を見直し、借入額の80%(「中心市街地の活性化に関する法律」に基づく基本計画区域内で行われる事業については90%)以内とする。

#### 担当課等(担当課長名等)

担当課:住宅局市街地建築課(課長 井上 俊之)

関係課:都市・地域整備局市街地整備課

(課長 竹内 直文)

**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

**(1) 複合一貫輸送を促進する**

我が国の物流高コスト構造の是正を図る観点から、国内貨物輸送分野において、適切な輸送モードの選択が可能なマルチモーダルな交通体系の構築を目指すことが重要である。特に、大量性、低廉性といった輸送特性を有するとともに、環境への負荷も少ない内航海運の活用を進める必要がある。

業績指標：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  
 A-2  
 目標値：80% (H18)  
 実績値：79% (H17)  
 初期値：75% (H12)

**○業績指標 88：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**

(指標の定義)

複合一貫輸送内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏内の人口の割合。複合一貫輸送とは、海上輸送と鉄道、トラック輸送を組み合わせるドア・ツー・ドアの輸送を完結する輸送方式をいう。

(目標値設定の考え方)

21世紀初頭に複合一貫輸送のメリットを享受できる圏域を人口ベースで概ねカバーし、約9割とするとの政策目標に対する平成18年での値。

(考えられる外部要因)

生産・消費地の立地状況

(他の関係主体)

地方公共団体(事業主体)

**過去の実績値**

H 12	H 13	H 14	H 15	H 16	H 17
74.5%	78.5%	79.4%	79.6%	79.6%	79.6%

**主な施策**

**主な施策の概要**

- ①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  
 船舶の大型化や高速化等に対応するとともに、十分な面積の駐車場を有し、陸上輸送と円滑かつ迅速に結ばれたシームレスな複合一貫輸送に対応した国内物流拠点を整備する。

予算額 約263億円 (H17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)

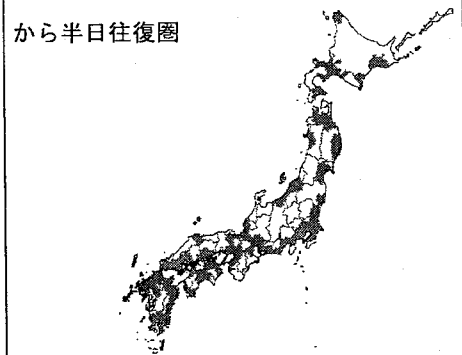
- 国民が内貿貨物輸送のメリットを享受できる人口カバー率の平成17年度の実績値は昨年同様79%ではあるが、目標達成に向けて、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル及び各港へのアクセス道路の整備が進められている。

(施策の実施状況)

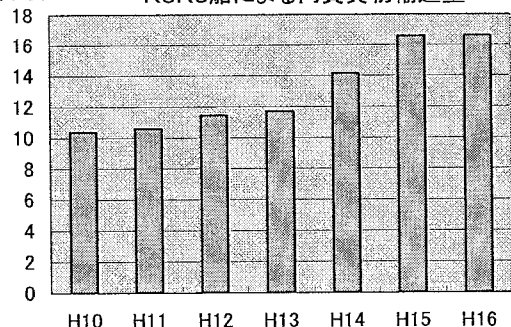
- 平成17年度には、青方港において新たに複合一貫ターミナルが供用した。

- 複合一貫輸送ターミナルの整備が進んだこともあり、コンテナ船やRoRo船の輸送貨物量は平成12年～16年にかけて約45% (5.2百万トン) 増加している。
- これらの内貿輸送貨物については、定時性の確保が重視されており、港湾利用者の要望等を汲み取りながら結節点となる港湾の更なる機能向上のための取組みが必要と考えられる。

複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルから半日往復圏



百万トン RoRo船による内貿貨物輸送量



**課題の特定と今後の取組の方向性**

- 着実に事業が実施され、業績指標の達成が見込まれることから、A-2と評価した。
- 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ともに、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。

**担当課等 (担当課長名等)**

担当課：港湾局計画課 (課長 富田英治)

関係課：道路局企画課道路経済調査室(室長 深澤淳志)

**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

**(2) 国内海上輸送コストを低減させる**

産業競争力の強化のため、国内海上貨物について、複合一貫輸送等にも対応した国内海上輸送ネットワークの形成を推進し、陸上から海上までの輸送コスト全体の低減を目指す必要がある。

業績指標：フェリー等国内貨物輸送コスト低減率

A-2

目標値：H14年度比4%減 (H19年度)

実績値：H14年度比2.3%減 (H17年度)

初期値：0 (H14年度)

**○業績指標 89：フェリー等国内貨物輸送コスト低減率**

**(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)の低減の割合

- ・ 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

**(目標値設定の考え方)**

できるだけ着実に推進していくために、平成19年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量を算出

**(考えられる外部要因)**

- ・ 該当無し

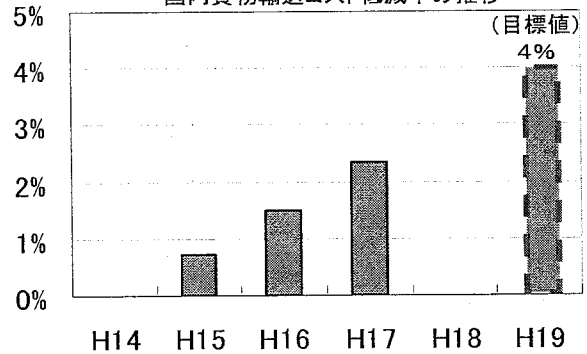
**(他の関係主体)**

- ・ 地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第2章に記載】

2.3%減となっており、年々コスト削減が図られている。

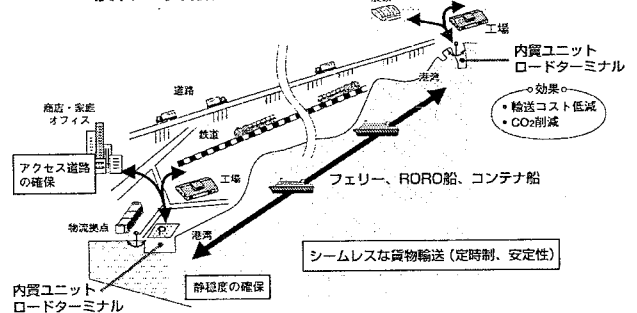
国内貨物輸送コスト低減率の推移



**(施策の実施状況)**

- ・ 平成17年度においては、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。

複合一貫輸送イメージ図



**過去の実績値 (年度)**

	H14	H15	H16	H17
	—	H14年度 比0.7%減	H14年度 比1.5%減	H14年度 比2.3%減

**主な施策**

**主な施策の概要**

○複合一貫輸送等に対応した内貿ターミナルの整備

(◎)

予算額 約280億円 (H17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。

**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

**課題の特定と今後の取組の方向性**

- ・ 業績指標は、内貿ターミナルの整備を進め平成18年度は7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、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。

**担当課等 (担当課長名等)**

担当課：港湾局計画課 (課長 富田英治)

政策目標 20 都市交通の快適性、利便性の向上

(1) 都市鉄道網を充実させる

通勤・通学など都市生活における移動の利便性・快適性を向上させるため、このための主要な公共交通機関である鉄道ネットワークを充実させ、混雑緩和を図ることが必要である。

業績指標 90：都市鉄道（三大都市圏）の整備路線延長  
 A-2  
 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)  
 実績値：A-2 東京圏 2,353(内、複々線区間 211)  
 A-2 大阪圏 1,536(内、複々線区間 135)  
 A-2 名古屋圏 933(内、複々線区間 2)  
 (H17年度)  
 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)

業績指標 91：都市鉄道（東京圏）の混雑率  
 A-2  
 目標値：165% (H18年度)  
 実績値：170% (H17年度)  
 初期値：176% (H12年度)

○業績指標 90：都市鉄道（三大都市圏）の整備路線延長

(指標の定義)

- ・平成18年度までに完成が予定されている地下鉄等の新線の延長を加えた都市鉄道（三大都市圏）の路線の営業キロの延長。(このうち、複々線化されている区間の営業キロの延長を括弧内に示した。)
- ・「都市鉄道」とは、大都市圏における旅客輸送を行う鉄道及び軌道のことをいう
- ・「三大都市圏」とは、東京駅、大阪駅、名古屋駅を中心とした、概ね半径50km(名古屋は40km)の範囲をいう。

(目標値設定の考え方)

現況値に、平成18年度までに完成が予定されている路線の延長を加え設定。今後は速達性の向上・相互直通運転化・乗り継ぎ円滑化により、鉄道ネットワーク全体としての利便性向上を目指す。

(考えられる外部要因)

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)

過去の実績値(年度)

H13	H14	H15	H16	H17
東京圏 2,278 (202)	東京圏 2,289 (204)	東京圏 2,291 (204)	東京圏 2,292 (211)	東京圏 2,353 (211)
大阪圏 1,521 (135)	大阪圏 1,521 (135)	大阪圏 1,521 (135)	大阪圏 1,523 (135)	大阪圏 1,536 (135)
名古屋圏 940 (2)	名古屋圏 941 (2)	名古屋圏 945 (2)	名古屋圏 957 (2)	名古屋圏 933 (2)

○業績指標 91：都市鉄道（東京圏）の混雑率

(指標の定義)

東京圏のJR、民鉄及び地下鉄の主要区間の平均混雑率。東京圏とは、東京駅を中心とした概ね50km範囲をいう。

(目標値設定の考え方)

当面の目標である主要区間の平均混雑率が150%を超える東京圏について、平成18年度までに整備が予定されている鉄道路線の開業

及び今後の輸送需要動向等に基づく値。  
 (考えられる外部要因)  
 少子高齢化等の人口動態  
 (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)

過去の実績値(年度)				
H13	H14	H15	H16	H17
175	173	171	171	170

### 主な施策

#### 主な施策の概要

##### ①都市鉄道の整備

- ・地下高速鉄道整備事業費補助  
 大都市圏の交通混雑を緩和するために、地下高速鉄道建設費等の一部(国の補助率は対象事業費の35%)を補助している。  
 (平成17年度予算額 327億円)  
 (平成18年度予算額 299億円)
- ・ニュータウン鉄道等整備事業費補助  
 ニュータウン鉄道等の建設を促進するために、建設費等の一部(国の補助率は対象事業費の15%)を補助している。  
 (平成17年度予算額 38億円)  
 (平成18年度予算額 41億円)
- ・都市鉄道利便増進事業費補助  
 都市鉄道等利便増進法の基づく速達性向上事業による連絡線の建設費等の一部(国の補助率は対象事業費の3分の1)を補助している。  
 (平成17年度予算額 6.3億円)  
 (平成18年度予算額 1.5億円)

### 測定・評価結果

#### 目標の達成状況に関する分析

##### (指標の動向)

- ・整備路線延長に関しては、毎年着実に進展が見られる。この5年間の三大都市圏合計の整備延長は141kmである。
- ・混雑率に関しては、低下する傾向にある。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。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、混雑緩和の必

要がある。

#### (施策の実施状況)

- ・地下高速鉄道整備事業費補助に関しては、準公営事業者に対する補助率を平成13年度より公営等事業者並に高めた。
- ・都市鉄道等利便増進法に基づく連絡線等の整備に対する補助として、平成17年度に都市鉄道利便増進事業費補助を創設した。
- ・平成17年度には、新線74.1kmが整備された。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・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%以内とするとともに、すべての区間のそれぞれの混雑率を180%以内とすることを目標とする。  
 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。
- ・都市鉄道の整備路線延長の実績値については、三大都市圏合計、東京圏及び大阪圏において、昨年実績値より伸びており、今後も整備を推進していくことから、A-2と評価した。名古屋圏についても、一部路線の廃止による対象路線の総延長の短縮はあったが、全体としての整備の実績は上がっていることから、A-2と評価した。
- ・都市鉄道(東京圏)の混雑率の実績値については、年々実績値は下がっており、近年の新規路線の開業や複々線化等既設路線の改良工事の完成に伴う効果が今後発現することが期待され、また今後も引き続き整備を推進していくことから、A-2と評価した。

### 担当課等(担当課長名等)

担当課：鉄道局都市鉄道課(課長 渡邊 一洋)  
 関係課：鉄道局財務課(課長 櫻井 俊樹)

**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ある都市生活空間等が形成されること

**(2) バスの利便性を向上させる**

公共交通機関であるバスの利用の促進は、交通渋滞の緩和、自動車事故の防止や地域環境の改善等に資するものであることから、バスの利用促進のための取組みに対する支援を行うことなどにより、バスのサービスを向上させる必要がある。

**業績指標 92：バスの利便性向上に資する事業者の取組状況**

業績指標：バスロケーションシステムが導入された系統数

(A-2)

目標値：4,000 系統 (H18年度)  
 実績値：集計中 (H17年度)  
 4,683 系統 (H16年度)  
 初期値：3,534 系統 (H13年度)

業績指標：コミュニティバスの運行に取り組む事業者数

(A-2)

目標値：330 事業者 (H18年度)  
 実績値：391 事業者 (H17年度)  
 初期値：131 事業者 (H13年度)

業績指標：バスカードを導入したバス車両の割合

(B-2)

目標値：75% (H18年度)  
 実績値：集計中 (H17年度)  
 68.6 (H16年度)  
 初期値：63.4% (H13年度)

**○業績指標 92：バスの利便性向上に資する事業者の取組状況**

**○業績指標 92-1 バスロケーションシステムが導入された系統数**

**(指標の定義)**

バスロケーションシステムを導入した乗合バスの系統数

※バスロケーションシステム：GPS等を用いてバスの位置情報を収集・提供するシステム

**(目標値設定の考え方)**

近年における実績のトレンドを推計し、それに対応した目標値を設定。

**(考えられる外部要因)**

なし

**(他の関係主体)**

バス事業者(事業主体)、地方自治体(協調補助)

過去の実績値				(年度)
H13	H14	H15	H16	H17
3,534	3,672	3,942	4,683	集計中
系統	系統	系統	系統	

**○業績指標 92-2 コミュニティバスの運行に取り組む事業者数**

**(指標の定義)**

全国でコミュニティバスの運行に取り組む乗合バス事業者数

※コミュニティバス：地域の住民の利便向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したバスサービス

**(目標値設定の考え方)**

近年における実績のトレンドを推計し、それに対応した目標値を設定。

**(考えられる外部要因)**

なし

**(他の関係主体)**

バス事業者(事業主体)、地方自治体(協調補助)

過去の実績値				(年度)
H13	H14	H15	H16	H17
131	186	243	310	391
事業者	事業者	事業者	事業者	事業者

○業績指標 92-3 バスカードを導入したバス車両の割合

(指標の定義)

全国の乗合バス車両総数に対するバスカードを導入したバス車両の割合。

(目標値設定の考え方)

近年における実績のトレンドを推計し、それに対応した目標値を設定。

(考えられる外部要因)

なし

(他の関係主体)

バス事業者（事業主体）、地方自治体（協調補助）

過去の実績値					(年度)
H13	H14	H15	H16	H17	
63.4%	64.0%	66.5%	68.6%	集計中	

主な施策

主な施策の概要

① バスの利便性を向上させて、その利用を促進し、自家用車と公共交通機関のバランスのとれた交通体系を確立することにより、都市における自動車交通の安全性を向上させるため、バスを中心としたまちづくりを推進するオムニバスタウンの整備をはじめ、コミュニティバスなどの交通システムの整備やバスの走行環境改善等バスの利用を促進する事業等の実施に要する経費の一部を、地方公共団体と協調して支援した。

- ・バス利用促進等総合対策事業  
予算額 16.9 億円 (H17 年度)

② バス待ちのイライラを解消するため、バスロケーションシステムの導入拡大を推進するとともに、乗り換え情報など複数バス事業者のバスロケ情報を総合情報として提供するシステム開発を行った。また、高速バスにおけるバスロケの導入を推進した。

- ・バスロケーションシステムの導入の拡大  
予算額 40.79 億円 (H17 年度)  
〔道路特定財源 (40 億円) の活用を含む。〕

③ バス・鉄道相互の IC カードの導入は、乗り継ぎ時間が短縮される等、利用者利便の向上に大

きく資するため、これに必要なセンターシステムの構築について、補助を行った。

- ・バス・鉄道相互の共通 IC カードシステムの整備促進  
予算額 15.8 億円の内数 (H17 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)

バスロケーションシステムを導入した乗合バスの系統数の実績値は、平成 17 年度の実績値は集計中であるが、平成 16 年度に 4,683 系統に達し、目標値 4,000 系統を達成した。コミュニティバスの運行に取り組む乗合バス事業者数は、平成 17 年度に 391 事業者と順調に実績を伸ばし、目標値を達成した。バスカードを導入したバス車両の割合は、平成 17 年度の実績値は集計中であるが、平成 16 年度は 68.6% となっており、順調に実績値を伸ばしており、更なる普及が見込まれる。

(施策の実施状況)

- ・平成 17 年度はバス利用促進等総合対策事業として、バスの利便性向上に資する取組みに対して、165 件の補助を行った。
- ・事業者毎に独自に開発されているバスロケーションシステムの情報について互換性を持たせ、複数のバス事業者のバスの位置情報や乗継ぎ情報を統合して利用者に提供できるよう、データ形式の標準化（「公共交通情報データ標準」の策定）を行った。

平成 17 年度は九州地区において実証実験を行い、データ形式の標準化の有効性をバス事業者等の関係者に周知し、あわせて効果の検証を行った。

課題の特定と今後の取組の方向性

バスロケーションシステムの導入系統数、コミュニティバスの運行に取り組む事業者数は目標値を達成しており、A-2 と評価した。バスカードを導入したバス車両数は、着実に増加しているもののトレンドを若干下回っており、B-2 と評価した。

バスの利便性向上への取り組みは積極的に推進しているところであるが、バスの利用者数は、昭和 43 年度をピークに減少傾向にある。近年利用者数は下げ止まりの状況ではあるが、バス停の環境、バス待ちのイライラ、情報提供のあり方など、利用者が感じているバス交通への不満は解消すべき課題として残っている。

そこで、今後もバス利用促進等総合対策事業等の活用や関係機関との協力等により、バス事業者のサービス向上のための取組みを支援し、利用者にとって魅力ある安全で安心なバスサービスの

提供を可能とする環境整備に取り組んでいく必要がある。

また、交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会に「今後のバスサービス活性化方策検討小委員会」を設置し（平成 18 年 3 月）、中長期的な視点から活力あるバスサービスの実現に向けた方策の審議を行って頂くこととしている。

平成 18 年度以降における新規の取組

○ バスと鉄道相互の共通 IC カードを広域的に導入し、乗継利便の向上を図り、利用者にとって利便性の高いシームレスな公共交通サービスを提供し、ユニバーサルデザインの実現を図るため、共通 IC カードシステムの導入費の一部を補助する。

- ・乗継利便向上のための広域的な共通 IC カー

ドの普及促進

予算額 15.7 億円の内数（H18 年度）

○ バスロケーション情報に関する標準データフォーマットをさらに普及・発展させるため、シームレスなリアルタイム乗換案内情報を提供するシステム構築に向けた課題を整理し、実証を行う。

- ・標準データフォーマットを活用したバス総合情報システムの高度化

予算額 0.6 億円（H18 年度）

担当課等（担当課長名等）

担当課：自動車交通局総務課企画室（室長 一見勝之）



**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ある都市生活空間等が形成されること

**(3) 都市内の交通渋滞を緩和する**

高速道路における渋滞原因の約3割が料金所渋滞。ETC（ノンストップ自動料金支払いシステム）の利用促進を図ることで料金所渋滞の解消を図る。

業績指標：道路渋滞による損失時間

A-2

業績指標：ETC利用率

A-1

業績指標：路上工事時間の縮減率

A-2

目標値：38.1 億人時間／年を約1割削減  
(H19年度)

実績値：35.1 億人時間／年 (H17年度)

初期値：38.1 億人時間／年 (H14年度)

目標値：75% (H19年春)

実績値：65% (H18年春※)

※日別データ：平成18年6月15日

初期値：5% (H14年度)

目標値：201 時間／km・年を約2割削減  
(H19年度)

実績値：126 時間／km・年 (H17年度)

初期値：201 時間／km・年 (H14年度)

**○業績指標 93：道路渋滞による損失時間**

(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（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。）

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

交通量の変動

(他の関係主体)

該当なし

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値の推移					(年度)
H13	H14	H15	H16	H18春	
2%	5%	16%	47%	65%※	

※日別データ：平成18年6月15日

**○業績指標 95：路上工事時間の縮減率**

(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

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

地震、豪雨等の大規模自然災害の発生

(他の関係主体)

- ・地方公共団体（事業主体）
- ・占用企業者（路上工事実施主体）

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値の推移					(年度)
H13	H14	H15	H16	H17	
	201	186	143	126	

**主な施策等**

主な施策の概要

○渋滞対策の推進(◎)

バイパス、環状道路、市街地における都市計画道路等の整備、交通結節点の改善、交通需要マネジメント施策等

予算額：都市交通の快適性・利便性の向上

事業費9,797億円の内数（H17年度）

過去の実績値の推移					(年度)
H13	H14	H15	H16	H17	
	38.1	37.6	36.9	35.1	

**○業績指標 94：ETC利用率**

(指標の定義)

ETCの導入済み料金所においてETCを利用した車両の割合

(目標値設定の考え方)

長期的に100%を目指すこととして、平成19年春の目標を設定

(考えられる外部要因)

交通量の変動

(他の関係主体)

該当なし

【社会資本整備重点計画第3章に記載あり】

## ○ETCの利用促進・活用推進

料金所渋滞の緩和や環境改善を図るために、ETCのさらなる普及を促進。ETC車載器の購入助成、多様で弾力的な料金割引、24時間専用運用レーンの複数化等を推進する。

予算額：都市交通の快適性・利便性の向上  
事業費 9,797 億円の内数（H17 年度）

## ○路上工事時間の縮減（◎）

工事調整による共同施工や集中工事の実施等に加え、道路利用者による工事実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。

## 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. 道路渋滞による損失時間

- 平成 14 年度実績値 38.1 億人時間／年に対し、平成 17 年度の道路渋滞による損失時間の実績値は 35.1 億人時間／年となり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。
- 平成 17 年度は渋滞削減効果の大きい事業が供用を開始したことや、料金割引施策により高速道路への転換が図られたことによる効果が発現。

#### 2. ETC 利用率

- 平成 14 年度実績値 5%に対して平成 18 年春の実績値は 65%（日別データ：平成 18 年 6 月 15 日）となり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。
- 平成 18 年 3 月の首都高速道路本線料金所の渋滞は、平成 15 年 3 月と比較して 9 割以上減少した。
- 東名高速東京料金所（上り）では、年末年始やゴールデンウィーク時期の繁忙期において渋滞がほぼ解消した。
- 平成 15 年度（当時）に設定した目標 70%（H19 年度）を前倒し、目標を 75%（H19 年春）としてフォローアップを継続する。

#### ○路上工事時間の縮減率

- 平成 14 年度実績値 201 時間／km・年に対して平成 17 年度の実績は 126 時間／km・年（37%減）となり、平成 16 年度に引き続き指標の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、都道、県道、主要市道も含めて評価し、平成 14 年度と比較して、東京 23 区 17%、名古屋 19%、大阪市 61%の縮減を達成した。

### 施策の実施状況

#### 1. 道路渋滞による損失時間

- バイパス・環状道路整備、交差点立体化、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中。また、渋滞状況をより正確に把握するため、「プローブカー」等による調査を引き続き実施中である。
- 都市圏交通円滑化総合計画については、平成 17 年度までに 23 都市圏において策定、実施している。

#### 2. ETC 利用率

- ほぼ全ての料金所で 24 時間専用レーン化が完了。
- ETC 車載器購入費用軽減策として、料金還元や車載器購入支援を実施。また、新たに ETC 車載器リース制度を創設。
- マイレージ割引や時間帯割引等の多様で弾力的な料金割引を積極的に導入。
- 首都高速、阪神高速において曜日別時間帯別料金割引社会実験を実施。

- クレジット以外の決済方法による ETC カードを導入。

#### 3. 路上工事時間の縮減率

- 工事調整による共同施工・集中工事の実施や年末・年度末等における路上工事抑制等を引き続き推進している。
- 「工事内容」等をわかりやすく表示した路上工事看板の導入や「問合せ番号」の導入等、道路利用者への情報提供の充実に向けた取組を推進している。
- 工事実施者毎の毎月の路上工事時間を直ちに集計・公表する等のマネジメントの強化を図るとともに、路上工事モニターによる工事実施状況のチェック等、外部評価の強化による路上工事縮減を推進している。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

○渋滞：業績指標は、平成 17 年度には 35.1 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。引き続き、バイパス・環状道路整備、交差点立体化、連続立体交差事業、交通結節点改善事業や TDM 施策等を実施。また、有料道路の料金に係る社会実験などの既存ストックの有効活用を図る。その際、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が行われるよう、事業の推進を図る。

○ETC：業績指標は、平成 16 年度末の 47%から平成 18 年春に 65%と着実に増加しており、目標達成に向けて順調に推移している。また、さらに ETC の効果を発現させるため、以下の施策等を実施することから A-1 と判断した。

- ETC 利用者を対象とした多様で弾力的な料金割引の実施（首都高速、阪神高速における対距離料金制導入に向けた環境整備等）

- ETC 車載器リース制度等の車載器購入支援の実施
- ワンストップサービスの実施
- ETC 専用レーンの増設

○路上工事：業績指標は、平成 17 年度には 126 時間／km・年と目標を既に達成しており、さらに順調に推移していることから A-2 と判断した。さらなる路上工事時間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引き続き推進する。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、関係機関が調整して工事実施方法等の改善を図るなど、不断の努力の継続が必要である。

※評価の詳細は「平成 17 年度道路行政の達成度報告書・平成 18 年度道路行政の業績計画書」も参照されたい（URL：<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>）。

### 平成 18 年度以降における新規の取組み

○渋滞：平成 18 年度に対策事業が完成（但し、一部対策完了も含む）する箇所について効果を把握し、場合によっては事業の進め方の方針転換を図るなど、引き続き、渋滞の激しい箇所に予算を重点投資する。

○ETC：二輪車 ETC の本格導入を図る。また、駐車場等における ETC の多目的利用を推進する。

### 担当部局等

担当部局：道路局 企画課 道路経済調査室（室長 深澤淳志）  
道路局 有料道路課（課長 廣瀬輝）  
道路局 国道・防災課（課長 木村昌司）

政策目標 21 地域交通確保

(1) 地方バス路線を維持する

過疎現象等による輸送人員の減少により、地域住民の生活に必要なバス路線の維持が困難となっている現状にかんがみ、生活交通路線として必要なバス路線の維持・確保を図る必要がある。

業績指標：地方バス路線の維持率

B-2

目標値：100% (H20年度)

実績値：97% (H17年度)

初期値：96% (H14年度)

○業績指標 96：地方バス路線の維持率

(指標の定義)

「地方バス路線」とは、生活交通確保のため、地域協議会における協議結果に基づき都道府県が策定した計画において維持が必要とされた広域的・幹線的路線であって都道府県知事が指定し、国土交通大臣が承認したものをいう。「維持率」とは、国土交通大臣が承認した地方バス路線（毎年度承認）に対して引き続き運行されている当該路線（翌年度末）の割合。

(目標値設定の考え方)

都道府県策定の計画において維持が必要とされ、国として支援することとした地方バス路線が維持されることを目指す。

(考えられる外部要因)

なし

(他の関係主体)

- ・総務省（地方財政措置）
- ・都道府県（協調補助）

過去の実績値 (年度)

H13	H14	H15	H16	H17
	96%	98%	98%	97%

主な施策

主な施策の概要

○生活交通路線維持対策の実施

国と地方の適切な役割分担のもと、地域協議会において維持・確保が必要と認められ、国が定める基準に適合する広域的・幹線的路線に対してその維持対策費を補助する。

予算額 7.2 億円 (H17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)

平成 13 年度から国と地方の役割分担のもと、

国は広域的・幹線的路線に重点化して支援してきており、平成 17 年度の実績値は 97% である。

これは、国が承認した平成 16 年 9 月末の路線数 2,134 路線のうち、平成 18 年 3 月末までに 67 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 (46 路線)、利用者の減少 (17 路線) 等によるもので、実質的には地域の生活交通は確保されており、毎年度ほぼ同じ割合で順調に推移している。

なお、国及び地方公共団体の補助によるもののほかに、バス事業者の自助努力により、地域の足の確保が図られてきているが、バス事業者を取り巻く経営環境は依然厳しいことから、利用者数の減少の著しい路線や類似系統を再編することにより運行コストの低減が図られているところである。

(施策の実施状況)

平成 17 年度においても国と地方の役割分担のもと、国は広域的・幹線的路線に重点化して支援し、生活交通路線維持対策を引き続き行っている。

課題の特定と今後の取組の方向性

実質的に地域の生活交通は確保されているものの、業績指標の実績値が目標値を達成できていないことから「B」と評価した。国土交通省としては、地域の生活交通に支障が生じないように、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。

平成 18 年度以降における新規の取組

市町村が主体となって生活交通路線をコミュニティバスやデマンド型乗合タクシー等といった地域の実情に即した運送サービスに転換する場合の初期費用に対する補助制度（生活交通再生路線補助）を創設。

担当課等（担当課長名等）

担当課：自動車交通局旅客課（課長 田端 浩）

政策目標 2 1 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

(2) 離島航路を維持する

離島における生活航路の維持率

業績指標：有人離島のうち航路が就航している離島の割合  
A-2

目標値：72% (H17年度)

実績値：71% (H17年度)

初期値：72% (H12年度)

○業績指標 97: 有人離島のうち航路が就航している離島の割合

(指標の定義)

有人離島のうち航路が就航している離島の割合 (目標値設定の考え方)

我が国における有人離島のうち海上運送法に規定する一般旅客定期航路が就航している離島を抽出し、その割合を算出。従って分母は有人離島数、分子はそのうち一般旅客定期航路が就航している離島数。

架橋等により交通手段が確保されている場合を除き、有人離島において航路を維持する必要があるものについて、一般旅客定期航路事業を支援する。

(他の関係主体)

地方公共団体 (事業主体)

民間事業者 (事業主体)

過去の実績値

H13	H14	H15	H16	H17
72%	72%	72%	72%	71%

主な施策

主な施策の概要

○離島航路維持対策の実施

①離島航路の維持及び改善を図るため、離島航路事業者に対し、その欠損の一部を補助する。

予算額： 38億円 (H18)

②離島航路に就航する船舶のバリアフリー化を図るため、離島航路事業者に対し、建造費の一部を補助する。

予算額： 0.2億円 (H18)

③離島航路に就航する船舶に係る固定資産税の課税標準を5年間1/3に軽減する。

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17年の有人離島数は421島、一般旅客定期航路が就航している離島数は300島、割合は71%であるが、これは、架橋の整備によりバス路線等の交通手段が確保されたことから、一部の有人離島(4島)において航路が廃止されたことによるものである。従って、現況において必要な離島航路は確保されている状況にある。このため、目標は達成されたと言える。

(施策の実施状況)

- 平成17年度離島航路補助金38億円を107航路97事業者に交付した。離島航路事業者の経営状況は、旅客輸送量の減少及び燃料油の高騰により、欠損は増大傾向にある。
- また、バリアフリー化建造費補助0.4億円を4隻4事業者に対して交付した。
- 離島航路に就航する船舶に係る固定資産税の軽減措置が図られた。

課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は71%であるが必要な離島航路は確保されている状況にあることから、A-2と評価した。
- 離島航路事業者の経営状況は、旅客輸送量の減少等により、欠損は増大傾向にあり、平成18年度以降も支援が必要である。このため、現況において必要な離島航路が確保されている状況値である71%を目標値とし、平成22年度を目標年次とする新たな業績指標を作成し、引き続き離島航路補助金について所要の予算額を確保するとともに、航路事業者の経営の効率化を図るべく指導の強化を行う。

担当課等 (担当課長名等)

担当課：海事局内航課 (課長 大塚洋)

**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

**(3) 離島航空路を維持する**

船舶に比して高速・長距離移動が可能な航空輸送は、本土から隔絶している離島地域の不利な条件を克服する上で有効な手段であることを踏まえ、離島航空輸送を維持するための諸施策を講じ、島民生活の安定及び当該離島地域の振興を図る必要がある。

業績指標：生活交通手段として航空輸送が必要である離島のうち航空輸送が維持されている離島の割合

目標値：100% (H17 年度)  
実績値：96% (H17 年度)  
初期値：100% (H12 年度)

B-2

**○業績指標 98：生活交通手段として航空輸送が必要である離島のうち航空輸送が維持されている離島の割合**

**(指標の定義)**

飛行場を有しかつ近隣都市へ代替交通手段で移動すると概ね2時間以上かかる有人離島(現況28)のうち、航空輸送が確保されている離島の割合。

**(目標値設定の考え方)**

生活交通手段として航空輸送が必要な離島について、その維持を図ることにより、住民の生活の足を確保することを目指す。また、長期的にも現況値100%を維持することを目標とする。

**(考えられる外部要因)**

- ・船舶等代替交通機関へのシフト
- ・就航に適した機材の欠如

**(他の関係主体)**

- ・都道府県(国と協調又は独自で離島航空路線維持策を実施)
- ・航空運送事業者(事業主体)

**過去の実績値の推移(年度)**

H12	H13	H14	H15	H16
100%	100%	100%	96%	96%

**○業績指標 98：生活交通手段として航空輸送が必要である離島のうち航空輸送が維持されている離島の割合**

**主な施策**

**主な施策の概要**

**離島航空路線維持対策の実施**

- ・幹線等の高需要路線に比べ競争力が弱く、コスト面で割高な離島航空路線については、以下の総合的な支援措置を講じ、離島航空路線の維持を図る。

① 予算額：

離島航空路線運航費補助金	4億円(H17年度)
	4億円(H18年度)
機体購入費補助	11億円(H17年度)
	15億円(H18年度)

② 離島航空路線に就航する航空機に係る航空機燃料税及び固定資産税の軽減措置

③ 離島航空路線に就航する航空機に係る着陸料の軽減措置

**測定・評価結果**

**目標の達成状況に関する分析**

**(指標の動向)**

- ・廃止された離島路線は、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かった。当該路線については、当面就航の見込みはない。

- ・平成17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。
- ・離島路線を運航する航空会社11社中5社は経常赤字を計上(平成16年度)など、苦しい経営状況。

離島路線の搭乗率別路線数(平成16年度)

搭乗率	20-29%	30-39%	40-49%	50-59%	60-69%	70-79%	80-89%
路線数	1路線	5路線	7路線	24路線	21路線	10路線	1路線

離島路線を運航する航空会社の経常収支(平成16年度)(単位:億円)

	ADK	AKK	NCA	ANK	KOK	JALJ	JAC	ORC	ANA	JTA	RAC
経常収支	▲1.2	4.3	0.2	1.2	▲0.7	▲27.5	5.0	▲2.6	52.4	13.8	▲0.2

ADK: エア-北海道、AKK: エア-ニッポンネットワーク、NCA: 新中央航空、ANK: エア-ニッポン、KOK: 旭伸航空、JALJ: 日本航空ジャパン、JAC: 日本エアコミューター、ORC: オリエンタルエアブリッジ、ANA: 全日本空輸、JTA: 日本トランスオーシャン航空、RAC: 琉球エアコミューター

**(施策の実施状況)**

- ・離島航空路線について、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っている。

**課題の特定と今後の取組の方向性**

- ・業績指標は96%となっており、目標値を達成できなかったため、B-2と評価した。
- ・競争力が弱く、コスト面で割高な離島路線の維持には、総合的かつ柔軟な支援措置を講じる必要がある。
- ・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。
- ・あわせて、平成17年度実績値を初期値とし、平成18年度以降も政策評価を実施する。

**平成18年度以降における新規の取組**

**担当課等(担当課長名等)**

担当課: 航空局監理部航空事業課(課長 佐藤善信)

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

(1) 外国人旅行者の訪日を促進する

訪日外国人旅行者の増大は、国際相互理解の増進につながり、外国人の日本に対する正しい理解を深めるという重要な意義を有するほか、多大な経済波及効果及び雇用創出効果、地域の活性化等を我が国にもたらすが、訪日外国人旅行者数は我が国の国勢規模等から見て極めて少ない現状にあり、その増大に積極的に取り組む必要がある。

業績指標：訪日外国人旅行者数

A-2 現在の施策を維持

目標値：743万人 (H18年)

実績値：673万人 (H17年)

初期値：476万人 (H12年)

(指標の定義)

国籍に基づく法務省集計による外国人正規入国者(当該国の旅券を所持した入国者)から日本に居住する外国人を除き、これに外国人一時上陸客等を加えた入国外国人旅行者の数

(目標値設定の考え方)

訪日外国人旅行者数はわが国の国勢規模等から見て極めて少ない現状にあることから、今後は、2010年(平成22年)に訪日外国人旅行者を1000万人に倍増するとの政府の目標の達成を図り、訪日外国人旅行者数と日本人海外旅行者数の格差の是正を図っていく。なお、施策の推進目標としては上記のとおりだが、平成12年時点の実績をベースに、2010年(平成22年)に1000万人となるよう年平均伸び率を一定として単純計算すると、平成18年時点では743万人となる。

(考えられる外部要因)

- ・ 海外の社会・経済動向
- ・ 国内の社会・経済動向
- ・ 為替レートの動向 等

(他の関係主体)

- ・ 関係府省庁(「観光立国行動計画」に基づき連携)
- ・ 地方公共団体(地方独自の外国人旅行者誘致の推進)

過去の実績値(万人) (年)

H12	H13	H14	H15	H16	H17
476	477	524	521	614	673

主な施策

- ① ビジット・ジャパン・キャンペーン  
予算額：35億円(H17年度)
- ② 観光ルネサンス事業  
予算額：2.7億円(H17年度)
- ③ 外国人観光客の受入体制の整備  
予算額：0.6億円(H17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)

訪日外国人旅行者数は、平成17年に過去最高となる673万人が日本を訪れ、順調に推移している。

(施策の実施状況)

- ・ 平成17年度は、韓国、台湾、米国、中国、香港、英国、ドイツ、フランスに加え、カナダ、オーストラリア、シンガポール、タイを重点市場とし、各市場の特性に応じて、ビジット・ジャパン・キャンペーンを実施した。具体的には、総理大臣や国土交通大臣の海外訪問時における訪日観光PR等トップセールスの実施、メディアを通じた日本観光の広報・宣伝、旅行会社関係者の訪日旅行への招聘・商談会開催による訪日ツアー商品の造成支援、海外の旅行博への出展、重点市場での現地推進会の設置等の事業を、積極的に展開した。

- ① 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、③ 通訳ガイドの参入規制の緩和、地域限定通訳ガイド制度の導入等を内容とする通訳案内業法及び外客誘致法の一部改正法案を第162回国会に提出し、同法案が平成17年6月10日に可決された。これを受けて下記の措置を講じた。

- ① 観光ルネサンス事業を創設し、地域ブランド商品開発や人材育成等地域の民間組織が行う観光振興事業に対する支援、観光地域づくりに関する基礎調査等地域の民間と行政が一体となった観光振興の取組みを総合的に支援した。
- ② 公共交通事業者等が情報提供促進措置を講ずべき区間を指定し、また情報提供促進措置に関する基準及び公共交通機関における外国語等による情報提供促進措置ガイドラインを策定した。
- ③ 従来の「通訳案内業」の免許制度に替えて、「通訳案内士」の登録制度を整備するとともに、平成18年度以降の通訳案内士試験の実施基準となるガイドラインを策定した。

- ・ 外国人旅行者の受入体制の整備を図るため、観光関係従事者のための訪日外国人旅行者接遇研修会について、平成17年度は20地域で実施した。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性・

- 平成17年の指標は対前年比で9.6%増となっており、実施施策は有効であると考えられるため、引き続き以下のような方向性に基づき取組むこととした。よってA-2と評価した。
- 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、日本の観光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必要がある。
- 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等、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。
- 国際競争力のある観光地づくりを推進するため、総合的な戦略の下に、地域の民間と行政が一体となった取組みを支援していく。また、外国人観光旅客の受入環境の整備を図るため、公共交通機関等における外国語による表示や情報提供等の充実、さらに、外国人観光旅客にわが国の魅力を正確かつ適切に伝えることのできる通訳ガイドの育成・確保等に、引き続き取り組んでいく。

#### 平成18年度以降における新規の取組

- 平成18年度は、ビジット・ジャパン・キャンペーンにおいて、日中観光交流年・日豪交流年・日シンガポール観光交流年を活用した事業、訪日教育旅行等の若年層の訪日を促進する事業、文化・スポーツ交流や姉妹都市交流を活用した事業等の強化を図る。  
予算額：36億円（H18年度）
- 平成18年度は、観光ルネサンス事業において、地域ブランド商品開発や人材育成等地域の民間組織が行う観光振興事業や公共交通事業者等が行う外国語・ピクトグラムによる案内表示等整備への補助、地域の観光動向・観光資源・観光地域づくりに関する基礎調査、観光産業の高度化等の実証実験、観光カリスマ塾・観光まちづくりコンサルティング事業等の普及・啓発事業を実施する。
- 平成18年度は、都道府県における地域限定通訳案内士制度の導入促進、外国での通訳案内士試験の実施、通訳ガイド市場の活性化、無資格ガイド対策の実施、通訳ガイドスキルアッププログラムの構築等、通訳ガイド制度の改善に向けた取組みを引き続き推進する。

#### 担当課等（担当課長名等）

担当課：

総合政策局国際観光推進課（課長 藤井直樹）

関係課：

総合政策局観光地域振興課（課長 若林陽介）、

総合政策局事業総括調整官（横山晴生）、

総合政策局旅行振興課（課長 橋本 武）

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

(2) 国民の観光を促進する

観光は、人々の生活にゆとりとうるおいを与えるとともに、地域活性化に寄与するといった意義を有していることから、国民がゆとりを持って充実した観光を楽しむことのできる環境を整えることが重要である。

業績指標：国民一人あたりの平均宿泊旅行回数

A-2 現在の施策を維持

目標値：2回 (H18年度)

実績値：1.82回 (H17年度) 速報値

初期値：1.52回 (H12年度)

○業績指標 100：国民一人あたりの平均宿泊旅行回数

(指標の定義)

観光レクリエーションを目的とする国内宿泊旅行の国民一人あたり回数(年間)

(目標値設定の考え方)

国民の旅行ニーズを満たすため、宿泊旅行回数については、現在、国民の多数が年間2回以上の希望を有していると考えられること(「観光の実態と志向(第20回)」平成14年3月((社)日本観光協会)を踏まえ、概ね2回とすることを目標とする。

(考えられる外部要因)

- ・ 自由時間や家計収支
  - ・ 物価の動向等今後の社会・経済動向 等
- (他の関係主体)
- ・ 地方公共団体、民間等(事業主体)
  - ・ 厚生労働省(従業員の雇用制度を所管)
  - ・ 文部科学省(学校の休暇制度を所管)
  - ・ 経済産業省(経済団体を所管)

過去の実績値(回) (年度)

H12	H13	H14	H15	H16	H17
1.52	1.42	1.41	1.70	1.71	1.82

(平成17年度は速報値)

※平成14年度までは国土交通省総合政策局調査による

※平成15年度以降は承認統計「旅行・観光消費動向調査」による

主な施策等

- ①連続休暇取得による旅行需要創出のための環境整備
- ②地域と旅行会社の連携・協働による地域観光マーケティングの促進
- ③観光ルネサンス事業  
予算額：2.7億円(H17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)

- ・ 平成15年度から、世界標準的な統計手法であるTSA(Tourism Satellite Account)にのっとり、承認統計である「旅行・観光消費動向調

査」の一環として国民一人あたりの国内宿泊旅行回数を調査している。

- ・ 「旅行・観光消費動向調査」によると、平成16年度における国民一人あたりの国内宿泊旅行回数は1.71回と推計され、対前年度比で0.6%増と微増であったが、平成17年度においては、景気の回復基調に加え、愛知万博の開催を機に国民の国内旅行の機運が高まったこと、関係者により観光地の魅力向上に向けた取り組みが進められたこと等を背景に、1.82回と推計され、対前年度比で6.4%増となっている。

(施策の実施状況)

- ・ 長期家族旅行の普及・定着のための環境整備について検討するため、「長期家族旅行国民推進会議」を開催し、平成16年6月には報告書(『家族仕様』の旅文化を拓く)をとりまとめた。  
また、上記報告書を踏まえて、長期家族旅行を促進するための具体的な方策等について考えるため、旅行関連業界や地域関係者、関連企業を対象に『長期家族旅行』を考えるフォーラム(平成18年3月8日)を開催した。さらに政府広報等により長期家族旅行の普及・定着を図るための周知活動(全国198局のテレビ放送を利用した政府広報など)を行っているほか、(財)日本ツーリズム産業団体連合会が行う「秋休みキャンペーン」を支援している。
- ・ 平成17年4月に旅行業法を改正し、旅行契約の基幹的形態として「企画旅行」を明確に位置づけるとともに、旅行業協会においては、オーダーメイド型の企画旅行商品の造成・流通を促進するため、事業者向けセミナーを全国10カ所で開催した。
- ・ 平成17年9月に「創意工夫豊かな地域の企画旅行商品の流通促進に関する検討委員会」を立ち上げ、地域の幅広い関係者が一体となって、各地域固有の観光魅力を発掘するとともに、それを観光商品に組み込み、市場に積極的に流通させていく、地域の自主的な活動としての「地域観光マーケティング」活動を、観光素材の旅行商品化・流通を業としている旅行会社の知見等を活用しつつ、全国各地に普及させていくための取り組み方策の検討を行った。
- ・ 観光ルネサンス事業を創設し、地域ブランド商品開発や人材育成等地域の民間組織が行う観光振興事業に対する支援、観光地域づくりに関する



調査等、地域の民間と行政が一体となった観光振興の取り組みを総合的に支援した。(全国13地域で実施)

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 平成17年度の指標は対前年度比で6.4%増となっており、実施施策は有効であると考えられるため、引き続き以下のような方向性に基づき取組むこととした。よってA-2と評価した。
- ・ 長期家族旅行の普及・定着に向け、長期連続休暇の柔軟な取得が可能となるような環境整備の促進を図る。
- ・ 国内旅行振興を図るため、各地域固有の観光魅力の発掘と、その魅力を組み込んだ新たな旅行商品の企画造成の支援等を通じて、国内旅行需要の喚起を図る。
- ・ 魅力ある観光地づくりを推進するため、民間を主体とした地域観光振興組織と地方自治体との密接な連携による、総合的・一体的な取組みへの支援を行う。

#### 平成18年度以降における新規の取組

- ・ 「長期家族旅行国民会議」の報告書を受けて、フォーラムの開催や政府広報等を通じて、長期家族旅行の普及・定着に向けた啓発活動を実施する。
- ・ 「創意工夫豊かな地域の企画旅行商品の流通促進に関する検討委員会」での検討結果を踏まえ、ブロック地域ごとに「観光まちづくりアドバイザー会議」を設けて個々の観光地に対するコンサルティング事業等を行うとともに、その一環として、現行制度では認められていない第3種旅行者による着地型のオプションツアーの企画・募集の実施について、一定条件下で例外的にこれを行うことができることとするべく、所要の制度改正を行う。
- ・ 観光ルネサンス事業として、地域ブランド商品開発や人材育成など地域の民間組織が行う観光振興事業への補助、地域の観光動向・観光資源・観光地づくりに関する基礎調査、観光産業の高度化等の実証実験、観光カリスマ塾などの普及・啓発を行う。
- ・ ユニバーサルデザインの考え方に基づく観光促進を図るため、移動制約者への対応に重点を置いて、ハード・ソフトの両面から、旅行会社と観光地の双方の今後の取り組みの方向性について調査を行う。

#### 担当課等(担当課長名等)

担当課：総合政策局旅行振興課(課長 橋本 武)  
関係課：総合政策局観光地域振興課(課長 若林陽介)  
総合政策局事業総括調整官(横山晴生)

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、観光交流等の内外の交流の推進により、地域や経済の活性化が図られること

(3) 国営公園の利用を促進する

国営公園は、国家的な記念事業として、また広域的なレクリエーション拠点として整備を行っている公園であり、地域住民のレクリエーション、憩いの場としての利用促進を図る必要がある。

業績指標：全国民に対する国営公園の利用者数の割合

A-2

目標値：全国民の4人に1人が利用 (H19年度)

実績値：全国民の4.5人に1人が利用 (H17年度※)

初期値：全国民の5人に1人が利用 (H14年度)

※速報値

○ 業績指標 101: 全国民に対する国営公園の利用者数の割合

(指標の定義)

国民の国営公園の利用頻度 (〇人に1人が利用)

(目標値設定の考え方)

国営公園の整備の進捗と相関するように入場者数の増加が図られてきており、計画的な整備及び効率的な管理を推進することにより、長期的にはより多くの国民に利用されることを目指しており、今後の整備計画から平成19年度の目標値「4人に1人」を設定している。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

地方公共団体 (連携事業者)

過去の実績値

H13	H14	H15	H16	H17
5.0人に 1人	4.9人に 1人	4.6人に 1人	4.5人に 1人	4.5人に 1人

主な施策

主な施策の概要

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 約271億円(H17年度)

② 国営公園の管理

供用中の16公園について適正な維持管理を行っている。

予算額：国営公園維持管理 約113億円(H17年度)

(指標の動向)

- 平成17年度の全国民に対する国営公園の利用者数の割合は、国民の4.52人に1人であり、前年度(国民の4.54人に1人)に比べ、目標値の達成に向け、若干ながら進捗している。過年度(H15:261ha, H16:54ha)に比べ、平成17年度の共用開始面積(35ha)が少なかったことが進捗に影響したと考えられる。

(施策の実施状況)

- 平成16年7月に開園した国営アルプスあづみの公園など17公園の整備等を推進した。
- 供用中の16公園について適正な維持管理を行っている。

課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は平成17年度末現在で国民の4.52人に1人であり、若干ながら進捗しているため、A-2と評価した。
- 地域住民のレクリエーションや憩いの場としての引き続き着実な整備及び維持管理を行い、積極的な広報やイベント開催を通じ、更なる利用促進を図る。

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 小川 陽一)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

政策目標 2 2 地域間交流・観光交流等内外交流の推進

地域間交流・観光交流等の内外交流の推進により、地域や経済の活性化が図られること

(4) ダム周辺施設等の利用を促進する

ダムを活かした水源地域の自立的、持続的な活性化を図り、バランスのとれた流域圏の発展を図るとともに、国民の余暇の充実に資するため、ダム周辺施設等の利用を促進する必要がある。

業績指標：地域に開かれたダム、ダム湖利用者数

B-2

目標値：621 万人 (H18)

実績値：442 万人 (H15)

初期値：499 万人 (H12)

○業績指標 102：地域に開かれたダム、ダム湖利用者数

(指標の定義)

- ・全国のダムのうち、ダムを活かした水源地域の活性化を促進させるため、H13に水源地域ビジョンの策定に着手した22ダムにおける、ダム及びダム湖周辺の施設の年間利用者数。
- ・「水源地域ビジョン」とは、ダムを活かした水源地域の自立的、持続的な活性化のために、水源地域の自治体、住民等がダム事業者・管理者と共同で策定する水源地域活性化のための行動計画。(平成13年度より新規に策定)

(目標値設定の考え方)

平成13年度に水源地域ビジョンの策定に着手した22ダムにおける過去のダム湖利用実態調査データやダム及びダム湖の市町村の観光客入込み客数のデータトレンドを分析し、利用者数を推定。

(考えられる外部要因)

- ・地元との調整等
- ・国民の余暇の過ごし方等の状況

(他の関係主体)

- ・地方公共団体

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ダムの年間利用者の現地調査を、平成15年度に実施した。
- ・H13年度に着手したダムでは、22ダムすべてにおいて水源地域ビジョンを策定し、そのうち20ダムで推進組織が設置され水源地域ビジョンを推進している。利用者数の増加にはまだ至っていないが、これは水源地域ビジョンにおけるハード整備が完了していないことや、ソフト施策は長期間の継続的な取り組みが必要であること等が要因として考えられる。

(施策の実施状況)

- ・H13年度に着手したダムでは、22ダムで水源地域ビジョンが策定され、そのうち20ダムで推進組織が設置され水源地域ビジョンを推進している。また、ダム湖周辺環境整備のため、直轄総合水系環境整備事業はH17年度には9ダムで実施した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は、H15の実績値が前回調査時よりも低くなったこと、ソフト施策は、長期間の継続的な取り組みが必要であることからB-2とした。
- ・今後とも継続して水源地域と連携して「水源地域ビジョン」を策定・推進する。また、ダム湖周辺環境整備を推進する。
- ・水源地域ビジョンを着実に推進することにより、ダム周辺施設等の利用の促進を図っていく。

過去の実績値の推移 (年度)

	H6	H9	H12	H15
	471 人	482 万人	499 万人	442 万人

※3年に一度の調査。

主な施策等

主な施策の概要

①ダム湖周辺整備の推進

河岸整備、河岸緑化、管理道路等の整備を行い、ダム湖周辺の適正な利用を誘導する。

②ダム周辺施設の利活用、上下流交流の推進

「水源地域ビジョン」を推進し、ダム周辺施設の利活用、上下流交流を推進し、ダム湖の利用者数の増大を図る。  
予算額：3,774億円(H17事業費)の内数

担当部局等

担当部局：河川局河川環境課(課長 久保田 勝)

関係部局：土地・水資源局水源地域対策課(課長 幾度 明)

都市・地域整備局公園緑地課(課長 小川 陽一)

**政策目標 2 2 地域間交流・観光交流等内外交流の推進**

地域間交流、観光交流等の内外の交流の推進により、地域や経済の活性化が図られること

**(5) 地域の交流を促進する**

地域を結ぶルートの走行性、安全性を高め、高次医療や多様化する消費、余暇活動などに伴うサービスの広域的な利用を可能とし、様々な地域の生活や経済活動を支えるため、地域の都市間交流を支援する道路整備を促進させる。

業績指標：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  
A-2

目標値：77% (H19 年度)  
実績値：74% (H17 年度)  
初期値：72% (H14 年度)

業績指標：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  
A-2

目標値：68% (H19 年度)  
実績値：65% (H17 年度)  
初期値：63% (H14 年度)

**○業績指標 103：①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**

**(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)。

**(目標値設定の考え方)**

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。

**(考えられる外部要因)**

地元調整の状況等

**(他の関係主体)**

地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値の推移 (年度)

H13	H14	H15	H16	H17
	72%	73%	74%	74%

**○業績指標 104：②日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合**

**(指標の定義)**

本指標は、日常生活の中心となる都市まで、改良された道路を利用して 30 分以内に安全かつ快適に移動できる人の割合(安定到達率)を表す。

**(目標値設定の考え方)**

平成 14 年度末現在、日常生活の中心となる都市まで、30 分以内で到着できるものの、安定・快適な走行が確保されない人口(約 1,200 万人)を解消することにより得られるアウトカム量(約 80%)を長期目標(H32 を目処)として設定した場合の H19 年度の値として設定。

**(考えられる外部要因)**

該当なし

**(他の関係主体)**

地方公共団体等

過去の実績値の推移 (年度)

H13	H14	H15	H16	H17
	63%	64%	65%	65%

**主な施策等**

**主な施策の概要**

**① 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(◎)**

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 3,391 億円の内数(H17 年度)

**② 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**

地域内の交流の円滑化に資する道路整備として、市町村合併支援事業等を推進する。また、地域の実情に応じつつ効率的な道路整備を推進する観点から、1.5 車線の道路整備等を推進する。

予算額 地域間交流・観光交流等内外交流の推進  
3,391億円の内数（H17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。

## 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（◎）
- ・平成14年度実績値72%から平成17年度実績値が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。
- ②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
- ・平成14年度実績値63%から平成17年度の実績値が65%となり目標の達成に向けて指標は順調に推移している。

（施策の実施状況）

- ①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（◎）
- ・平成17年度は、2次生活圏の中心都市8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、全国値では初期値72%から実績値74%まで向上した。

- ②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

- ・1.5車線の道路整備の積極的な採用等による効率的な道路整備、地域内の効率的なネットワーク形成に寄与する市町村合併支援事業の推進等により、安定到達人口は約60万人増加した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・指標は順調に推移しているため、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。
- ・指標は順調に推移しているため、A-2と評価した。しかし、日常的な移動の安全性や快適性損なわれている地域が残っているため、引き続き、日常生活の中心となる都市まで、改良された道路を利用して30分以内に安全かつ快適に移動できるようにするため、市町村合併支援事業等の地域内の交流の円滑化に資する道路整備等を重点的に支援する。

## 平成18年度以降における新規の取組

- ・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。

## 担当課等（担当課長名等）

担当課：道路局 国道・防災課（課長 木村昌司）

関係課：道路局 地方道・環境課（課長 下保修）

**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

**(1) 105 不動産証券化市場を健全に発展させる**

不動産の証券化は、約1,500兆円と言われる個人金融資産を不動産市場に呼び込み、不動産取引の活性化や優良な都市ストックの形成を可能にするものであり、有望な新市場として育成していく必要がある。

業績指標：不動産証券化市場規模  
A-2

目標値： 26兆円 (H18年度)  
実績値： 25兆円 (H17年度)  
初期値： 18兆円 (H16年度)

**○業績指標 105：不動産証券化市場規模**

(指標の定義)

主たる投資対象を不動産とする「Jリート」(注1)、不動産特定共同事業(注2)、SPC(注3)等の資産規模

(注1) 不動産投資信託(Jリート)とは、多くの投資家から資金を集めオフィスビル、賃貸マンション等の「不動産」を購入し、そこから生じる賃料や売却益を投資家に分配する商品。Jリートは比較的購入しやすい金額(上場時公募価格で20万円台~80万円台)から投資できるため、これまで個人では困難だった数十億円単位の大型不動産への投資が可能となった。

(注2) 複数の投資家が出資して、不動産会社などが事業を行い、その運用収益を投資家に分配する事業。

(注3) 不動産証券化(商業ビルや賃貸マンションなどの不動産を担保に証券を発行して資金を調達する手法のこと。投資家は賃料収入などの収益に基づいて、利払いや配当などを受ける。)のために活用される一種のペーパーカンパニー。

(目標値設定の考え方)

平成17年度は平成16年度比3兆数千億円拡大見込み。平成18年度も同程度の規模拡大を見込む。

(考えられる外部要因)

- ・金融機関の不良債権処理、企業の資産リストラの動向
- ・金融市場の動向

(他の関係主体)

金融庁(投信法・SPC法を所管)

**過去の実績値**

H12	H13	H14	H15	H16
3兆円	6.2兆円	9兆円	12.7兆円	18兆円

**主な施策**

主な施策の概要

①新しい時代に対応した不動産市場の構築

社会資本整備審議会産業分科会不動産部会では、平成17年10月より新しい時代に対応した不動産市場の構築について審議を開始し、17年末には、統一的な

投資家保護法制の整備などの金融制度改革の動きを踏まえつつ、不動産投資のリスクを踏まえた情報開示、説明方法や不動産投資のプロとアマの区分等、投資家が安心して参加できる不動産市場の在り方などについて、中間整理のとりまとめを行った。

②金融商品取引法案の提出に併せて、宅地建物取引業法及び不動産特定共同事業法の改正案を通常国会に提出した。

③証券化促進のための環境整備

税制改正、投資インフラの整備等により証券化市場活性化のための環境整備を進め、Jリート等による不動産取得の促進、投資家層の拡大を図った。

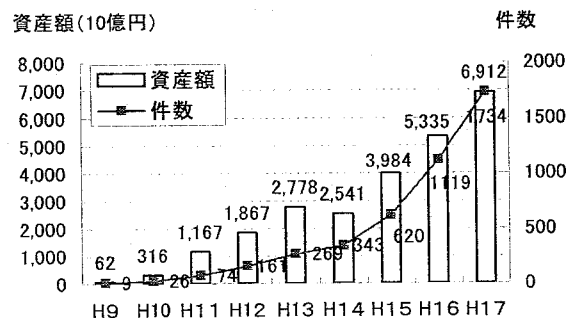
**測定・評価結果**

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・実績値については、平成16年度においてすでに18兆円規模を達成し、平成17年度においては25兆円の市場規模となり、目標値を大幅に上回った。
- ・このうち、Jリート市場については、32の投資法人による不動産の総取得額は約4兆300億円となっている。

不動産証券化の実績の推移(増加分)



- ・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に進んだことが目標の達成に寄与したものと考えられる。

(施策の実施状況)

- ・ 平成13年度税制改正において、Jリート等に係る不動産流通税の特例が措置され、平成17年度末までに189件、9,443億円の適用申請があった。
- ・ 不動産特定共同事業法、宅地建物取引業法（取引一任代理等）等、法律の適正な運用を行った。
- ・ 社団法人不動産証券化協会と連携し、投資家に対するきめ細かな普及・啓発活動を行った。
- ・ 新しい時代に対応した不動産市場の構築  
社会資本整備審議会産業分科会不動産部会において、平成17年10月より新しい時代に対応した不動産市場の構築について審議を開始し、17年末には、統一的な投資家保護法制の整備などの金融制度改革の動きを踏まえつつ、不動産投資のリスクを踏まえた情報開示、説明方法や不動産投資のプロとアマの区分など、投資家が安心して参加できる不動産市場の在り方等について、中間整理のとりまとめを行った。

課題の特定と今後の取組の方向性

不動産証券化市場の今後の健全な発展のためには、市場に円滑な資金循環を創出することが課題である。

そのためには、多様化する投資家ニーズに対応した関連サービスの枠組み作りや、不動産投資のリスクを踏まえた情報開示の徹底などの投資家保護方策の充実やエンフォースメントの実効性の確保を図っていく必要がある。

なお、業績指標は不動産証券化市場規模であり、順調に成長していることから、A-2と評価した。

**平成18年度以降における新規の取組**

- 平成17年10月より新しい時代に対応した不動産市場の構築について審議を開始した、社会資本整備審議会産業分科会不動産部会において、年金基金や一般投資家等の多様化する投資家ニーズに応じた不動産投資関連サービスの在り方や不動産管理の適正化による良質な不動産ストックの維持の在り方等、残された検討課題について引き続き審議を行い、本年度中に報告書のとりまとめを行う。
- 平成18年度税制改正において、Jリート及びSPCの物件取得に係る登録免許税軽減の特例措置（税率：8/1000）を2年延長し、物件取得における環境の整備を行った。
  - ・ 見込まれる効果：Jリート・SPC等の不動産証券化市場の拡大
  - ・ 減収見込額 : 13億8600万円

**担当課等（担当課長名等）**

担当課：総合政策局不動産課（課長 松脇達朗）

**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

**(2) 中古住宅・不動産流通を促進する**

わが国の中古住宅市場は、中古住宅取引量の全住宅取引量（新築住宅着工戸数＋中古住宅取引戸数）に占める割合で見ると13%程度であり、アメリカの約77%、イギリスの約86%、フランスの約71%などと比べ、低い水準にある。また、住宅の平均耐用年数が、英国75年、米国44年に対しわが国は31年であるなど、住宅ストックを長く活用している状況にはない。こうした短いサイクルでの建替えは、建設廃材の発生量にも大きく影響し環境面でも問題となっている。こうした中で、中古住宅・不動産流通の促進を進める必要がある。

業績指標：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  
A-1

目標値：200千件（H17年度）  
実績値：204千件（H17年度）  
初期値：173千件（H13年度）

業績指標：中古住宅の流通量  
A-1

目標値：22万戸（H17年）  
実績値：17.5万戸（H15年）  
初期値：15.7万戸（H9年）

○業績指標 106：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

**(指標の定義)**

年度末における指定流通機構（レインズ）（注）の売り物件（新築・中古・土地）登録件数（在庫数）

（注）指定流通機構（レインズ REINS）とは、国土交通大臣から指定を受けた不動産流通機構（全国で4つある公益法人）が運営しているコンピュータネットワークシステムのことであり、「Real Estate Information Network System」の頭文字をとっている。

不動産物件情報をオンラインネットワーク上で多くの取引関係者が共有することにより、迅速に情報交換を行い、不動産取引の拡大を図るもの。

**(目標値設定の考え方)**

今後の不動産市場が堅調な伸びを示すものとして設定

**(考えられる外部要因)**

地価の下落

**(他の関係主体)**

該当なし

過去の実績値					(年度)
H13	H14	H15	H16	H17	
182	183	186	192	204	
千件	千件	千件	千件	千件	

○業績指標 107：中古住宅の流通量

**(指標の定義)**

住宅・土地統計調査による中古住宅を持家として取得した世帯の数。

**(目標値設定の考え方)**

現在の中古住宅流通量16万戸に加え、中古住宅流通に関する政策努力により追加的に流通量が増加し、2015年（平成27年）に30万戸に達するという試算をもとに、平成17年における目標値を設定。

**(考えられる外部要因)**

地価、住宅価格の下落、市場の金利動向及び資金調達可能額の動向

**(他の関係主体)**

該当なし

過去の実績値					(年)
H11	H12	H13	H14	H15	※
16.3	16.9	17.6	16.2	17.5	
万戸	万戸	万戸	万戸	万戸	

※H15住宅・土地統計調査は、H15.10.1時点で実施されており、当調査による平成15年実績値は、H15.1からH15.9までの値13.2万戸であるため、これを1年分に換算して、H15の実績値とした。

**主な施策**

**主な施策の概要**

○中古住宅の住宅性能表示制度の普及促進  
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、中古住宅の住宅性能表示制度の普及を促進する。

○不動産の評価システムの確立

宅建業者による価格査定の合理的手法として策定している価格査定マニュアルについて、中古住宅の質やリフォームなどの維持管理状況等を適切に価格査定に反映できるよう改定を行い、良質な中古住宅の流通を促進。

○不動産取引情報の提供促進

消費者が不動産取引する際の目安として活用できるよう、指定流通機構が保有する戸建住宅や中古マンションの最新3ヶ月の平均取引価格などの市況情報について、地域別（県別及び県庁所在地別等）、物件種別（戸建住宅及び中古マンション）、築年別、広さ別にインターネット上で提供することにより、不動産流通の活性化を促進。

○不動産統合サイトの構築

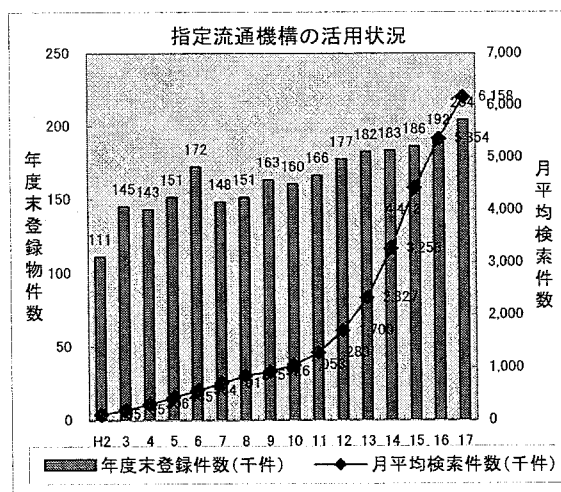
不動産流通4団体が参加した不動産物件情報提供サイトを構築することにより、消費者がインターネットを利用して物件探索する際の利便性向上を図るとともに、不動産取引に関する基本的知識等の情報提供を行うことで、不動産流通の活性化を促進。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

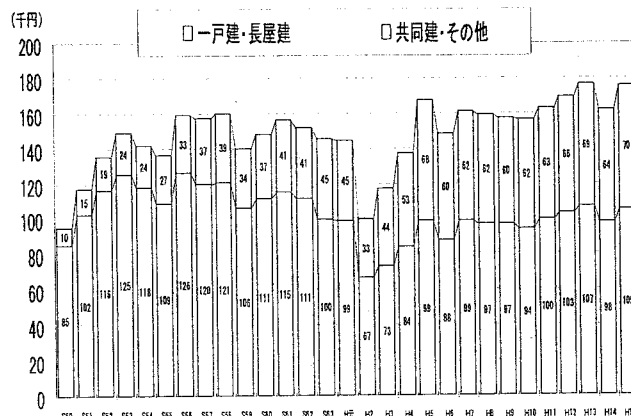
- 指定流通機構における不動産仲介物件の登録データ量については、平成17年度末の実績値が204千件（前年度比約6%増）となり、業績指標106の目標値を達成した。現在、すべての指定流通機構がインターネット対応のIP型となり、不動産事業者の不動産データの登録における利便性の向上が図られ、不動産流通市場の活性化が期待される。さらに不動産業界では、業界向けにIP化の推進と登録義務のない一般媒介契約物件等についても指定流通機構に積極的に登録するよう指導しているところであり、今後も指定流通機構の積極的な活用を促進していく。



・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、直近のデータは平成17年3月末に公表された平成15年のものであり、平成17年の実績は把握できない。

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おり、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。中古住宅の流通量は、地価、新築住宅の価格、市場の金利や資金調達可能額の動向などの様々な経済状況の影響を受けると考えられるため、その原因は一概に分析出来ないものの、我が国において新築住宅に比べ中古住宅の流通量が少ない要因は、中古住宅の評価が適切になされず、性能等に不安があり、売り手においては市場価格の低下、買い手においては購入する住宅の質への不安が大きな要因と考えられる。このため、品質、市場価格等について、消費者に対する十分な情報提供を行う仕組みづくりを、より一層推進していく必要がある。

中古住宅流通量の推移



### (施策の実施状況)

中古住宅の品質、市場価格等の透明性を確保するため、以下の施策を実施。

- ・平成14年8月に中古住宅へも対象を拡大した住宅性能表示制度については、住宅月間等の機会に認知度向上のためのキャンペーンを実施する等、普及推進のための取組みを継続。
- ・価格査定マニュアルについては、不動産の質や管理状況等が適切に価格査定に反映されるようにする等のため、平成14年3月に戸建住宅、平成15年3月に中古マンション、平成16年3月に住宅地価格査定マニュアルを改訂済。
- ・不動産取引情報については、平成9年10月より順次、情報提供を開始し、平成15年4月からは全国に4つ設置されている全ての指定流通機構のホームページにおいて、中古不動産（戸建住宅、中古マンション）の平均取引価格等の情報を提供中。
- ・不動産の個別の取引価格情報の提供について、平成17年度から国民に対する情報提供を開始。
- ・不動産統合サイトについては、平成15年10月から稼動した。
- ・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。
- ・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平成17年度に改正。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標106（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）の実績は204千件であり、目標値を達成していることから、A-1と評価した。また、業績指標107（中古住宅の流通量）の実績は17.5万戸であり、市場規模は拡大傾向にあることから、A-1と評価した。

前述のとおり、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。このため、以下のとおり施策を推進。

- ・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。
- ・不動産取引情報については、消費者による相場観の把握等を支援する観点から検討された、新たな市況情報の提供システムについて、平成19年度本格稼働開始を目指して開発を進め、消費

者が安心して不動産取引を行える環境を整備する。

- ・不動産の個別の取引価格情報の提供について、個人情報等の保護に対する国民意識にも配慮しつつ制度を構築の上、さらに充実していくため、幅広い国民の理解が得られるよう、実施上の課題も含めて、実績を通じて検証していく。
- ・不動産統合サイトについては、全国の不動産物件情報の提供のみならず、不動産取引にあたっての留意事項や、消費者にとって有意義な情報等も掲載するなど、サイト内の情報を充実させるとともに、消費者周知を図る。

なお、業績指標107（中古住宅の流通量）については、平成17年度に目標年度が到来。今後は住生活基本計画（仮称）における中古住宅の流通量に関する指標に基づき、平成22年度における中古住宅の流通割合を指標として目標値を設定する。

また、業績指標106（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）については、引き続き不動産取引の拡大を目標とし、平成22年度における登録件数230千件を新たな目標値として設定する。

### 平成18年度以降における新規の取組

- ・不動産取引情報の更なる提供について、平成19年度本格稼働開始を目指して、具体的作業を実施。
- ・不動産の個別の取引価格等の情報提供について、平成18年度に情報提供エリアを拡大。
- ・マンション履歴システムを平成18年度から本格運用。

### 担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局住宅政策課（課長 依田 晶男）  
総合政策局不動産課  
（課長 松脇 達朗）  
関係課：住宅局住宅生産課（課長 高井 憲司）  
住宅局市街地建築課マンション政策室  
（室長 油谷 充寿）  
土地・水資源局土地情報課  
（課長 大坂 正）

## 政策目標 2.3 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

### (3) 住宅リフォーム市場を活性化する

住宅ストックの現状については、住宅ストック総数が約 5,400 万戸 (H15) となり、量的な面を中心とした充足が進む一方、新耐震基準を満たさない住宅が全住宅ストックの約 1/4 にあたる約 1,150 万戸存在すると推計されるなど、質的な面では十分とは言えない状況にある。一方、新築着工の状況については、バブル崩壊以降の着工戸数が概ね 140 万～160 万戸台で推移していたのに対し、平成 9 年度以降は 120 万戸前後で推移しており、良質な住宅ストックの形成や安心・安全で快適な居住環境の整備並びに既存住宅の流通促進の観点から、住宅リフォーム市場の活性化を図ることが求められている。

業績指標：リフォームの市場規模  
B-1

目標値：430 万戸 (H13～17 年度)  
実績値：413 万戸 (H13～17 年度)  
初期値：330 万戸 (H8～12 年度)

### ○業績指標 108：リフォームの市場規模

(指標の定義)

第八期住宅建設五箇年計画から既存ストックの活用という点を従来より重視し、増改築件数を明示した。増改築は、増築及び 10 m<sup>2</sup>以上の改築並びにバリアフリーのための改修工事を指す。

(目標値設定の考え方)

第八期住宅建設五箇年計画において、平成 13 年度から 17 年度までで 430 万件の増築及び 10 m<sup>2</sup>以上の改築並びにバリアフリーのための改修工事を見込む、としている。

(考えられる外部要因)

資金調達可能額の動向

(他の関係主体)

該当なし

過去の実績値 (年度)

H8～H12	H13～H17
330 万戸	413 万戸

### 主な施策

#### 主な施策の概要

#### ○住宅リフォームに係る情報提供他

インターネットを活用したリフォーム事業者や住宅リフォーム工事標準契約書式等に関する情報提供、増改築相談員制度等による人材育成、住宅のリフォーム工事等におけるトラブル事例の収集と分析等を実施。また、リフォームに関する相談窓口の設置、地方公共団体が行うリフォーム相談会等への支援を行う。

#### ○増改築工事における瑕疵保証保険制度の活用 増改築工事 (10 m<sup>2</sup>以上で費用 500 万円以上のもの)

の) に対し、構造耐力上主要な部分等に係る瑕疵保証保険制度を活用。

○リフォームしやすい住宅・部品の開発・普及  
長期耐用性を有しリフォームしやすい S I 住宅や長寿命木造住宅等の普及や、優良住宅部品認定制度の活用等による質が高くリフォームしやすい住宅部品の開発・普及を図る。

○社会的課題に対応した住宅ストックの質の向上に向けたリフォームの推進  
安全の確保、高齢化社会への対応、地球環境問題への対応などの社会的課題に対応できるような住宅ストックの質を向上していくために、耐震改修、バリアフリーリフォーム、省エネリフォームを推進する。

### 測定・評価結果

#### 目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

リフォームの市場規模 (増築及び 10 m<sup>2</sup>以上の改築並びにバリアフリーのための改修工事) については、5 年に一度の住宅・土地統計調査及び住宅着工統計を基に推計している。今回の推計値を見ると、目標値を僅かに下回っているものの、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。

(施策の実施状況)

リフォーム市場の活性化を図るため、以下の施策を実施した。

- ・リフォームネットの普及、相談窓口の設置、リフォーム相談会に対する補助の実施等のリフォームに関する情報提供の促進。
- ・増改築工事に係る瑕疵保証保険制度の普及

- ・公共住宅ストックの効率的なリフォームを可能とする住宅部品、施工仕様の開発とともに、優良住宅部品認定制度において、リフォーム等による住宅ストックの活用に寄与する住宅部品を認定できるよう制度を拡充。
- ・平成17年度より、従来の補助事業を統合し、住宅・建築物耐震改修等事業を創設するとともに、地域住宅交付金の活用により耐震改修を促進。
- ・一定規模以上の非住宅建築物の大規模修繕等を行う者に対して、所管行政庁への省エネ措置の届出を義務付けるとともに、一定規模以上の住宅についても、非住宅建築物と同様に所管行政庁への省エネ措置の届出を義務付けること等の内容とする省エネ法の改正を実施し、省エネリフォームを推進。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

リフォームの市場規模は着実に拡大しているが、目標年度が到来した平成17年度の実績値が413万戸とわずかに目標値を下回ったため、B-1と評価した。

消費者が安心して住宅のリフォームを行うことができるよう、消費者に十分な情報提供が行われる等の仕組みが重要。このため、以下のとおり施策を推進。

- ・消費者による適切な選択に資するため、リフォーム事業者に関する消費者への情報提供を充実するための方策について検討する。
- ・増改築工事に関する瑕疵保証が円滑に実施されるよう、瑕疵保証保険制度の普及を図るため、中小工務店、消費者それぞれに向けたインターネットやパンフレット等の各種媒体を適切に活用しつつ、制度のPRを行う。
- ・SI住宅（スケルトン・インフィル住宅）等のリフォームしやすい住宅や部品の普及・啓発を図る。
- ・今後、住宅の耐震化を強力に推進するため、耐震化の目標の達成に向け、税制、補助制度などの促進方策に取り組む。

なお、本指標については、平成17年度で目標年度が到来。今後は平成18年秋ごろに策定される予定の住生活基本計画（全国計画）におけるリフォームの実施に関する指標に基づき、平成22年度におけるリフォームの実施率を指標として目標値を設定する。

#### 平成18年度以降における新規の取組

- リフォームに係る既存住宅保証制度の拡充

平成18年度より、消費者が安心してリフォームを実施できる環境を整備するため、リフォームに係る既存住宅の保証対象への追加を実施する。

#### ○耐震改修促進税制の創設

平成18年度より、一定の区域内において、住宅の耐震改修を行った場合、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、耐震改修促進税制を創設。

#### 担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局住宅政策課（課長 依田 晶男）

関係課：住宅局住宅総合整備課

（課長 上田 健）

住宅局住宅生産課（課長 高井 憲司）

住宅局建築指導課（課長 小川 富由）

住宅局建築指導課建築物防災対策室

（室長 井上 勝徳）

## 政策目標 2.4 公正で競争的な市場環境の整備

公正で競争的な市場環境、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

### (1) 建設業における不良・不適格業者を排除する

不良・不適格業者を放置することは、適正な競争を妨げ、公共工事の品質確保、コスト削減、適正な施工体制の確保等の支障となるとともに、技術力、経営力等を向上させようとする優良な建設業者の意欲を削ぎ、ひいては建設業の健全な発達を阻害するものであることから、それらの排除を促進していく必要がある。

業績指標：「発注者支援データベース・システム」の導入状況 B-1 目標値：100% (H18年度)  
実績値：79% (H17年度)  
初期値：62% (H12年度)

### ○業績指標 109:「発注者支援データベース・システム」の導入状況

#### (指標の定義)

国土交通省及び所管特殊法人等のうち「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」の対象となる法人における「発注者支援データベース・システム」の導入状況の割合。

発注者支援データベース・システムとは、発注者が監理技術者等の専任制及び経営事項審査に係る技術職員数の虚偽申請に対するチェックを行うものである。導入が促進されることにより、効率的、効果的に不良・不適格業者の排除が促進され、ひいては公共工事の質の確保、透明性の高い入札契約の実現、公正な競争に基づく健全な建設市場の育成が図られる。

#### (目標値設定の考え方)

導入状況の伸び率及び施策の重要性を勘案して設定。平成18年度100%導入を目指し、その後も将来にわたって100%を維持する。

#### (考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

所管特殊法人等(事業主体)

過去の実績値							(年度)
H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	
62%	62%	75%	79%	82%	81%	79%	

### 主な施策

#### 主な施策の概要

○発注者支援データベース・システムを活用した監理技術者の現場専任制の確認の徹底

全ての発注者に対し、入札前、入札後契約前、契約後の各段階において、発注者支援データベース・システムの活用等による監理技術者の現場専任制の確認を徹底させる。

### 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17年度の国土交通省及び所管特殊法人等の導入実績値は79%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17年10月の道路4公団の分割民営化により、6高速道路株式会社のほか、新たに(独)日本高速道路保有・債務返済機構が設立されたが、この法人がシステム未

導入のため、結果として昨年の実績値を下回ったものである。

- 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17年度で未だ64%に留まっている。
- なお、参考までに、平成17年度に行った「入札契約適正化法及び適正化指針の措置状況調査結果」によれば、全発注者における発注者支援データベースの活用状況は、平成17年10月1日現在で30%(国:56%、特殊法人等:58%、都道府県:100%、指定都市:93%、市区町村26%)が活用しているという結果が得られている。

#### (施策の実施状況)

- 監理技術者講習の受講記録をデータベースに反映させるシステムを構築。また、主任技術者の資格情報について新たに提供を開始。
- 平成16年12月に「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」に基づき、発注者支援データベース・システムを積極的に活用して監理技術者等の現場専任制を確認するよう改めて要請。
- 市町村に対する利用料金の引き下げやインターネット経由で利用できるシステムに改善したことにより、利便性の向上を図った。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標が微減した理由は、母数となる対象機関の増大によるものである。平成18年度の目標達成は難しい状況であることからB-1と評価した。
- 発注者支援データベース・システムの導入実績の向上
- 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。

### 平成18年度以降における新規の取組

- 発注者支援データベース・システムセミナーの開催  
主として市町村を対象として、発注者支援データベース・システムの活用を体験する場を設け、システムの導入率向上を図る。
- 入札契約適正化法に基づく「適正化指針」の改正  
発注者において講ずべき措置を規定する適正化指針に発注者支援データベース・システムの積極活用を明確に位置づけ、これに基づき、発注者に対して

改めて要請を行う。

**担当課等（担当課長名等）**

担当課：総合政策局建設業課（課長 吉田光市）  
関係課：大臣官房技術調査課（課長 前川秀和）

**政策目標 2.4 公正で競争的な市場環境の整備**

公正で競争的な市場環境、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

**(2) 110 公共工事の入札及び契約の適正化を推進する。**

公共工事は、国民の税金を原資として、良質な社会資本整備を効率的に行うことが求められているものであり、その入札及び契約の適正化を推進することにより、公共工事に対する国民の信頼の確保とこれを請け負う建設業の健全な発達を図る必要がある。

**業績指標：公共工事入札契約適正化指針に基づく主な措置状況**

**入札監視委員会等の第三者機関の設置の状況** 目標値：100% (H18年度)  
 B-1 実績値：69% (H16年度)  
 初期値：75% (H13年度)

**入札時における工事費内訳書の提出の状況** 目標値：80% (H18年度)  
 A-2 実績値：84% (H16年度)  
 初期値：56% (H13年度)

**○業績指標 110-1：公共工事入札契約適正化指針に基づく主な措置状況（入札監視委員会等の第三者機関の設置の状況）**

**（指標の定義）**

国及び国土交通省所管のうち入札契約適正化法（注）の対象となる特殊法人等における第三者機関の設置の状況（設置済み発注機関数の対象発注機関数に対する比率）

（注）国、特殊法人、地方公共団体等の発注者全体を通じて、入札・契約の適正化の促進により、公共工事に対する国民の信頼の確保と建設業の健全な発展を目的として、「透明性の確保」「公正な競争の促進」「適正な施工の確保」「不正行為の排除の徹底」について、発注者の義務等を定めた法律。

**（目標値設定の考え方）**

入札契約の透明性確保に当たっては外部の第三者機関による監視が最も有効であることから、5年以内に国・国土交通省所管法人等においては全ての発注者において設置することを目標として設定。平成18年度100%導入を目指し、その後も将来にわたって100%を維持する。

**（考えられる外部要因）**

該当なし

**（他の関係主体）**

他府省庁・特殊法人等（設置主体）

**過去の実績値** (年度)

H12	H13	H14	H15	H16
	75%	75%	68%	69%

**○業績指標 110-2：公共工事入札契約適正化指針に基づく主な措置状況（入札時における工事費内訳書の提出の状況）**

**（指標の定義）**

国及び国土交通省所管のうち入札契約適正化法の対象となる特殊法人等における入札時の工事費内訳書の提出義務付けの状況（提出義務付け発注機関数の対象発注機関数に対する比率）

**（目標値設定の考え方）**

入札時における工事費内訳書の提出義務付けは、入札参加者に適切な見積もりを行うことを促すとともに、提出された工事費内訳書のチェックにより不正行為の防止等に資することとなることから、平成13年当時、入札時において入札時における工事費内訳書の提出を義務付けていない国の5機関及び国土交通省所管法人等の9法人を含め、全体として8割の発注機関において5年以内に提出を義務付けすることを目標として設定。平成23年度までには、対象とする全発注機関で提出を義務付けることを目標とする。

**（考えられる外部要因）**

該当なし

**（他の関係主体）**

他府省庁・特殊法人等（設置主体）

**過去の実績値** (年度)

H12	H13	H14	H15	H16
	56%	63%	77%	84%

**主な施策**

**主な施策の概要**

・毎年度入札契約適正化法に基づく措置状況調査を行い、各発注者に対し必要な措置を講じるよう入札契約適正化法に基づき要請。

## 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17年度実績値に関しては今後調査予定。平成18年10月頃に公表予定。
- ・平成14年度から15年度にかけて、「入札監視委員会等の第三者機関の設置の状況」については、第三者機関を設置済みの独立行政法人等が入札契約適正化法の対象法人から離脱することが重なり、75%から68%に減少した。
- ・「入札監視委員会等の第三者機関の設置の状況」については、平成15年度から16年度にかけて第三者機関を設置済みの独立行政法人等が増加したものの、入札契約適正化法の対象法人も増加したため、率はほぼ横ばいとなった。
- ・「入札時における工事費内訳書の提出の状況」については、国及び特殊法人等において導入団体があり、平成15年度の77%から16年度においては84%へと、目標値を上回るまでに増加した。

#### (施策の実施状況)

- ・入札契約適正化法第17条に基づき、国、特殊法人等の公共工事発注者を対象として、平成16年度における同法及び適正化指針の措置状況を調査し、平成18年3月に概要を公表したところ。
- ・適正化指針の改正に係る要請を发出するのに併せ、当該調査結果に基づき、必要な措置を講じるよう、財務省と連携して入札契約適正化法第18条に基づく要請を行い、「第三者機関の設置」及び「工事費内訳書の提出」の推進を図る。
- ・なお、地方公共団体に対しても、総務省と連携して同様の取組みを行い、「第三者機関の設置」や「工事費内訳書の提出」を要請しているところ。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・努力事項である「入札監視委員会等の第三者機関の設置」及び「入札時における工事費内訳書の提出」について、その重要性を周知し、設置や提出の要請を図ること等により、各発注者における取組みの推進を図る。業績指数は、対象発注者に占める取組実施発注者の割合であり、対象特殊法人等の数に増減はあるものの、年々着実に施策を実施する法人等の数は増加している。しかし、「入札監視委員会等の第三者機関の設置」については平成18年度の目標達成は難しい状況であることからB-1と評価した。また、「工事費内訳書の提出」については、平成18年度の目標値を既に達成しており、今後も更なる取組の向上が期待できるためA-2と評価した。

## 平成18年度以降における新規の取組

- ・平成17年度実績値に関しては今後調査予定。調査結果は平成18年10月頃に公表予定。
- ・調査公表後に全ての公共工事発注者に要請を行い、国及び国土交通省関連特殊法人等だけでなく、公共工事全発注者に対して「第三者機関の設置」

や「工事費内訳書の提出」を求めるよう努める。

## 担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局 建設業課 入札制度企画指導室  
（建設業課長 吉田 光市）  
関係課：大臣官房 地方課 公共工事契約指導室  
（地方課長 森下 憲樹）  
大臣官房 技術調査課  
（技術調査課長 前川 秀和）



政策目標 2 4 公正で競争的な市場環境の整備

(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

サービス水準が高く、効率的なトラック輸送を実現するためには、トラック市場における競争を活性化するとともに、その競争条件を公正なものとする必要がある

○ 業績指標：トラック輸送における営業用トラック輸送の割合  
A-2

目標値：54% (H18年度)  
実績値：56% (H16年度)  
(平成17年度の値は11月頃  
集計予定)  
初期値：49% (H11年度)

○ 業績指標 111：トラック輸送における営業用トラック輸送の割合

(指標の定義)

営業用トラック輸送トン数の全トラック輸送トン数に占める割合

(目標値設定の考え方)

過去の実績を踏まえ、順調な増加が見込まれるものとして目標値を設定したもの。

過去の実績値					(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	
50.8%	52.0%	53.0%	54.3%	55.8%	

主な施策

主な施策の概要

- ① 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  
平成2年の貨物自動車運送事業法施行以降漸次経済的規制の緩和を行ってきた。平成15年4月から施行された改正貨物自動車運送事業法においては、営業区域規制や運賃料金規制の廃止を行い、より弾力的な事業運営を促進しているところである。また、規制緩和に併せて、公正な競争条件を確保するため、監査体制等事後チェック体制の強化を行っている。
- ② 営業用トラックに係る自動車関係諸税の軽減  
自動車取得税や自動車税などの自動車関係諸税にかかる税率について、営業用トラックを自家用トラックより軽減している。

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16年度の実績値は55.8%となっており、毎年指標は伸びている。
- ・ 平成2年の貨物自動車運送事業法施行による規制緩和の結果、トラック事業者は約21,000者増加し、約61,000者(平成16年度末)となったほか、事業者の創意工夫による新たなサービスが出現する等、競争の活性化が見られる。この結果、平成16年度における営業用トラックの輸送効率は(1日車あたり輸送トンキロ)は自家用トラックの約28倍となっている。このような高い輸送効率の実現により、荷主が営業用トラックを選択する機会が増大しているものと考えられる。また、自動車関係諸税の軽減のメリットを享受するとともに、自らの車両の輸送効率を向上させるという観点から、自家用トラック使用者の営業用トラックへの転向も進捗したと考えられる。
- ・ 一方で、安全等の必要コストを削減した輸送が行われる等、輸送の安全の確保がおろそかになるケースも散見される。

(施策の実施状況)

- ・ 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うとともに、同法の施行に併せ公正な競争条件を確保するための事後チェック体制の強化を図ったところである。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は、実績値がこれまで順調に推移しているため、A-2と評価し、現在の施策を維持することとした。今後は、軽油価格高騰等により厳しい経営状況にある中、脱石油、省エネ体質の強化を推進する。全国貨物自動車運送適正化事業実施機関が、トラック事業者の輸送の安全確保に係る取組みを評価し、優良な事業所を認定、公表する貨物自動車運送事業安全性評価事業について、事業者データを提供する等の支援を行う。また、現行の運行管理制度の徹底を基本とするとともに、監査の強化や経営トップ

が全社的な安全性の向上のための取組みを主  
導する安全マネジメント等の導入を推進する。

担当課：自動車交通局貨物課（課長 奈良平博史）

担当課等（担当課長名等）

**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環境、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

**(4) 基礎的な土地情報を整備する**

土地取引、民間都市開発事業、公共事業等を行うに当たって、土地の境界が不明確であることによって、地権者との権利調整や事業の立ち上げに多大な時間やコストを要することになるなど、土地の流動化・有効利用や公共事業等の用地取得の円滑化に支障を来しているケースが多い。このため、地籍調査を推進し、基礎的な土地情報を整備する必要がある。

業績指標：地籍が明確化された土地の面積  
B-1

目標値：158千k㎡ (H21年度)  
実績値：134千k㎡ (H17年度)  
初期値：125千k㎡ (H12年度)

**○業績指標 112：地籍が明確化された土地の面積**

(指標の定義)

地籍調査を実施した面積(地籍調査に準ずる指定を受けた面積を含む)

(目標値設定の考え方)

第5次国土調査事業十箇年計画(平成12年5月23日閣議決定)において設定された目標値

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

地方公共団体(事業主体)

過去の実績値 (年度)				
H13	H14	H15	H16	H17
127	129	131	133	134
千k㎡	千k㎡	千k㎡	千k㎡	千k㎡

**主な施策**

主な施策の概要

①全国的な地籍調査の推進

国土調査法及び国土調査促進特別措置法に基づき地籍調査の実施を支援

予算額 137億円 (H17年度)

②広報活動の実施

地籍調査に対する一般国民の理解の醸成を図るため、広く国民に対する広報・普及を目的とし、地籍フェア等を開催

**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17年度の実績値は134千k㎡であり、平成21年度の目標値を達成するために必要と考えられる145千k㎡を大きく下回った。特に、都市部においては2,340k㎡(都市部全体の19%)しか進捗していない状況である(次表)。
- 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。

調査対象面積に対する実施状況(昭26~平17)

	対象面積 (k㎡)	H17年度末実績面積 (k㎡)	H17年度末進捗率 (%)
人口集中地区(DID)	12,255	2,340	19
宅地	17,793	8,736	49
農用地	72,058	49,835	69
林地	184,095	73,225	40
合計	286,201	134,136	47

(注) 対象面積は、全国土面積(377,880k㎡)から国有林及び湖沼等の公有水面を除いた面積である。

(施策の実施状況)

- 平成14年度から外部の専門技術者の積極的な活用等を行う都市再生地籍調査事業を実施しているほか、平成16年度からは、都市部の地籍整備に必要な基礎的なデータ等を収集・整備する都市再生街区基本調査を実施している。

課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は、依然として低い状態であるが、それを改善するために都市部における地籍調査を積極的に推進していくのであり、B-1と評価した。
- 現状では、都市部の地籍調査が特に遅れていることから、都市部の進捗率をいかに向上させるかが課題である。そのため、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、全国の都市部における地籍整備を実施していく。

**平成18年度以降における新規の取組**

(次年度以降の政策への方向性)

- 法務局に提出される民間の地積測量図を利用するなど、平成16年度から国が実施している都市再生街区基本調査の成果を活用した地籍整備の方策を検討することにより、全国の都市部における地籍整備を推進する。

**担当課等(担当課長名等)**

担当課：土地・水資源局国土調査課(課長 本間泰造)

## 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

### (1) 専門工事業のイノベーションを促進する

専門工事業者は、総合工事業の機能の外注化により、建設生産プロセスの中でいわば中核的とも言える役割を担うようになっているが、建設投資の低迷等専門工事業者をとりまく経営環境が厳しさを増す中、今後は、経営革新や新分野進出の促進等を通じて、技術と経営に優れた専門工事業者が伸びることができる環境の整備を図ることが必要である。

業績指標：建設業者に係る経営革新計画の承認件数

B-1

目標値：13 (H18年度)

実績値：4 (H17年度)

初期値：3 (H12年度)

### ○業績指標 113：建設業者に係る経営革新計画の承認件数

#### (指標の定義)

複数の都道府県又は全国で事業活動を行っている建設業者が構成する事業協同組合等による経営革新計画について、国土交通大臣が承認した件数(累計値)。

経営革新計画とは、中小企業の新たな事業活動の促進に関する法律(平成17年4月：中小企業経営革新支援法の一部改正)に基づき、中小企業者等が、新製品の開発や生産、新サービスの開発や提供等自社にとって新たな取り組みを行い、経営の向上を図るために策定する計画であり、行政庁の承認を受けたものについては、当該計画に従って行われる事業に関し、税制上の特例措置等の支援措置が講じられるもの。

#### (目標値設定の考え方)

建設業者が構成する事業協同組合等における大臣承認件数は、改正前の中小企業経営革新支援法施行後2年間で3件。その後の承認件数を毎年2件と見込んで目標値を設定した。

#### (考えられる外部要因)

建設投資の増減等

#### (他の関係主体)

専門工事業者(事業主体)

#### 過去の実績値

H12	H13	H14	H15	H16	H17
3	5	4	4	4	4

#### 主な施策

##### 主な施策の概要

##### ○建設産業の経営革新の推進

建設産業の産業構造が大きく変化している中で、技術と経営に優れ、経営革新の意欲を有する中小建設業者等の取組が円滑に推進されるよう、その環境整備を図る。

中小企業の新たな事業活動の促進に関する法律関連税制の利用促進を図るとともに、専門工

事業者の多くは中小建設業者であることから、専門工事業者で構成される建設産業経営革新研究会を開催し、同法の承認計画の適用に係る研究、情報交換及び同法による構造改善の推進等の支援を通して、建設産業における経営革新の促進を図る。

また、CM(コンストラクション・マネジメント)方式、異業種JV(共同企業体)等の多様な建設生産・管理システムの構築や、リフォーム市場等の新分野への進出を通じた経営力・施工力の強化を図る等、専門工事業者の経営革新の促進を図る。

#### 他の関係主体

中小企業庁(中小企業の新たな事業活動の促進に関する法律を所管)

#### 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17年度の実績値(累計)は4件であり、前年度からの変動は無し。

新規の承認件数が0件であった理由として、中小建設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、諸にいたばかりの状況である。そこで、建設業者が自らの役割と責任を明確にするとともに、その取組を強化することで、総合工事業者と専門工事業者の対等なパートナーシップを確立し、合理的な生産システムを確保することが、経営革新をスムーズに行う土壌を整備する上

で、必要である。

また、新分野進出や企業連携等に当たっては単独企業での取組が困難であるため、業界団体ごとに取組意欲の醸成に向けた具体的な取組を進めることが求められる。

(施策の実施状況)

- ・ 各専門工事業団体が参加する建設産業経営革新研究会において、中小建設業者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支援。

中小建設業者の経営革新を成功させる為に必要な分析、問題点の明確化等に寄与した。

- ・ CM方式に対応した施工体制のあり方や異業種JVの活用のあり方について、研究会を設置して課題の整理等を行った。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は、前年度から変化は無いが、今後も建設投資の減少が見込まれ、中小建設業者における経営革新の必要性は依然として大きい。

このような必要性に鑑み、建設産業経営革新研究会等の場を活用し、経営革新支援のPRを促進するとともに、中小建設業者にとって今以上に利用されやすいものとなるよう環境整備等の改善策を検討していくことから、B-1と評価した。

今後の取組の方向性としては以下を検討している。

- ① 専門工事業者の経営組織の革新  
分離発注、CM方式、異業種JV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。
- ② 専門工事業者の新分野進出支援  
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。

### 平成18年度以降における新規の取組

- ・ 専門工事業者の下請構造の合理化推進  
現在の建設生産システムの中核として施工を担う専門工事業者の多くは中小建設業者であるが、適切な施工体系を構築するための合理的な下請施工体制のあり方に関し検討を行う。
- ・ 合理的な建設生産システムの構築を図る  
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、技術と経営に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。

### 担当課等 (担当課長名等)

担当課:総合政策局建設振興課(課長 鶴沢哲也)

**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

**自動車整備事業の生産性を向上させる**

自動車ユーザーの利便を向上させる観点から、自動車分解整備事業を行う工場を、国の自動車検査場への現車提示に代わって検査を実施する高度な設備、能力等を有する指定整備工場へと転換させることにより、自動車整備事業の生産性を向上させることが必要である。

業績指標：指定整備工場数

B-2 目標値：30,000 (H17年度)  
 実績値：28,676 (H17年度)  
 初期値：26,927 (H12年度)

○業績指標 114：指定整備工場数

(指標の定義)

指定整備工場とは、自動車分解整備事業を行う工場のうち設備・技術及び管理組織等について一定の基準を満たしている工場で、運輸局長が指定した工場をいい、この指定整備工場で点検・整備をし、完成検査を行った自動車は、当該工場が発行する保安基準適合証をもって、国の検査場への現車提示が省略できることとなっている。

(目標値設定の考え方)

過去の指定整備工場数の増加率から予想される今後5年間の指定整備工場(1,700工場)に対し、近代化資金の造成等の行政努力により増加工場数を約1.8倍の3,000工場に増やすことを目標としたもの。

(考えられる外部要因)

継続検査件数の増減

(他の関係主体)

なし

過去の実績値					(年度)
H13	H14	H15	H16	H17	
27,449	27,847	28,283	28,475	28,676	
工場	工場	工場	工場	工場	

**主な施策**

主な施策の概要

認証工場の指定化及び指定整備工場の生産性向上

技術力向上のため1級自動車整備士の試験の実施、官民の関係者による点検整備推進運動の実

施、自動車整備事業者に対する税制優遇措置等の活用による基盤強化支援等の施策を実施した。

**測定・評価結果**

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 指標の推移について見ると、年度ごとの伸び率が減少傾向となり未達成となっている。

(施策の実施状況)

- ・ 認証工場の指定取得を推進し、指定整備工場の増加を図っている。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 業績指標は着実に実績値を伸ばしたものの、目標値を達成しない見込みであることから、B-2と評価した。施策の推進を図ることにより、更なる認証工場の指定取得を推進することとしている。
- ・ また、「規制改革・民間開放推進3か年計画(再改定)」(平成18年3月31日、閣議決定)において、「今後、更なる民間能力の活用を図るため、指定整備率の確実な一層の向上を図るべく、所要の措置を講ずるべき」とされており、適切に対処していく。

平成18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)

自動車交通局技術安全全部整備課(課長 清谷伸吾)

## 政策目標 2 6 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

### (1) 住宅性能評価・表示を普及させる

住宅性能表示制度は、住宅の品質確保の促進と、消費者が安心して住宅を取得できる市場条件の整備に資するものであり、同制度を普及させていく必要がある。

業績指標：住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合  
B-1

目標値： 50% (H17年度)

実績値： 15.6% (H17年度)

初期値： 5.3% (H13年度)

#### ○業績指標 115：住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合

##### (指標の定義)

年間の新設住宅着工戸数(フロー)に対する、住宅品質法に基づく住宅性能表示制度を活用した新築住宅の戸数の割合。

(注)「住宅の品質確保の促進等に関する法律」に基づき、耐震、省エネルギー、バリアフリーなどの住宅の基本的な性能について、公正・中立な第三者機関が評価を行い、評価書を交付する制度。

##### (目標値設定の考え方)

平成13年度の値を10%と想定、年間10%ずつ増加と見込み、5年で50%という目標値を設定し、平成18年度以降は50%以上を目指す。(考えられる外部要因)

##### (他の関係主体)

住宅供給事業者(事業主体)

##### 過去の実績値

H13	H14	H15	H16	H17
5.3%	8.2%	11.7%	13.7%	15.6%

##### 主な施策

##### 主な施策の概要

#### ○住宅性能表示制度の充実・普及促進

住宅性能表示制度とは、住宅の品質確保の促進等に関する法律に基づき、住宅の性能を表示・評価する基準に従い、第三者機関が評価し、その結果を表示する制度。平成12年10月より新築住宅を対象に運用を開始し、平成14年12月より対象を中古住宅に拡大した。

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、住宅性能表示制度の普及を促進する。

#### 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17年度の実績値は、16年度の13.7%から15.6%となり、目標に向け指標は伸びているが、目標値の50%には達しておらず、今後一層の取組みが必要な状況。
- 住宅の利用関係別に普及状況を分析すると、分譲マンションでは4割に達している一方で、持ち家では1割程度となっているなど住宅の属性により、普及状況に偏りがみられる。
- 総合住宅展示場の来場者に対する調査における住宅性能表示制度の認知度は5割程度となっている。

##### (施策の実施状況)

- 平成17年度は、防犯性能の評価・表示を導入するため、日本住宅性能表示基準及び評価方法基準の改正を行った。
- また、免震装置など新技術を採用した住宅の評価等に対応した技術基準等について検討を行った。
- さらに、既存住宅性能表示における現況検査については、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った。
- 平成17年度は住宅月間等の機会に、インターネットやラジオ、パンフレット等による制度のメリットの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、住宅性能表示制度の普及を促進した。

##### 課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は15.6%であり、毎年着実に普及促進が図られているものの、目標値には達することはできなかったため、B-1と評価した。
- 平成17年度に目標年次が到来したが、目標値の達成には至らず、平成18年度以降においても住生活基本計画に基づき、引き続き住宅性能表示制度の普及についての一層の取組が必要な状況である。
- 消費者や住宅生産者等利用者にとって、わかりやすく、使いやすい制度とするためには、住宅

全般に対するニーズに加え、住宅の属性ごとの利用者のニーズについても把握することが重要あり、これらを踏まえ、引き続き制度の改善を検討する必要がある。

- ・住宅の取得に関心のある者に対して、必ずしも十分に制度が認知されていないため、より一層の制度の周知を図り、住宅の消費者による制度の活用を図る必要がある。

平成 18 年度以降における新規の取組

- ・住宅性能表示制度については、住宅性能に関す

る消費者ニーズを的確に捉えた制度の充実に向け、技術面・制度面より検討を行う。

- ・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。

担当課等 (担当課長名等)

担当課：住宅局住宅生産課 (課長 高井 憲司)



**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

**(2) 自動車の安全性に関する情報を普及させる**

交通事故による死傷者数は約117万人(平成17年)と厳しい状況であり、政府は今後10年間で交通事故死亡者数の半減という目標が掲げている。このような状況に対し消費者がより安全な「くるま選び」をできる環境を整えると同時に自動車メーカーのより安全な自動車の開発を促すため自動車の安全性に関する情報を充実させる必要がある。

業績指標：衝突安全性能の高い自動車の市場普及指標

B-1

目標値：77 (H18年度)

実績値：66 (H17年度)

初期値：60 (H15年度)

業績指標：歩行者頭部保護性能の高い自動車の市場普及指標

A-1

目標値：42 (H18年度)

実績値：25 (H17年度)

初期値：9 (H15年度)

○ 業績指標 116：衝突安全性能及び歩行者頭部保護性能の高い自動車の市場普及指標

(指標の定義)

①衝突安全性能の高い自動車の市場普及指標＝自動車アセスメント\*において衝突安全性能評価を実施した対象自動車の☆獲得率(運転席)の加重平均×衝突安全性能評価を実施した自動車販売台数の全車販売台数における割合(カバー率)

\*自動車アセスメント:信頼できる安全性能評価を公表して、ユーザーが安全性の高い自動車を選択しやすい環境を整えとともに、メーカー等によるより安全な自動車の開発を促すことによって、安全な自動車の普及を促進しようとする制度

②歩行者頭部保護性能の高い自動車の市場普及指標＝自動車アセスメントにおいて歩行者頭部保護性能評価を実施した対象自動車の獲得レベル率の加重平均×歩行者頭部保護性能評価を実施した自動車販売台数の全車販売台数における割合(カバー率)

(目標値設定の考え方)

①衝突安全性能：目標カバー率は90%(従来目標の10%向上)とし、☆獲得数の加重平均は、自動車の技術開発及びユーザーのより安全な車選びにより☆6個満点中5.0個以上とする(現況平均の5%向上)ことを目標値と設定する。

②歩行者頭部保護性能：目標カバー率は80%とする。獲得レベルは、自動車の技術開発及びユーザーのより安全な車選びにより10%向上する(目標年次までに全体レベルが1ずつ向上するものとする)ことを目標値と設定する。

(考えられる外部要因)

・当該乗用車の価格

(他の関係主体)

・自動車製造者

過去の実績値				
暦年	H15	H16	H17	H18
衝突安全性能	60	63	66	

歩行者頭部保護性能	9	15	25	
-----------	---	----	----	--

**主な施策**

**主な施策の概要**

○自動車アセスメント事業の推進

- ・車種毎のブレーキ性能試験及び衝突安全性能試験(フルラップ前面衝突、オフセット前面衝突、側面衝突)に係る比較情報、エアバッグ等の自動車の安全装備に係る情報について、平成7年度より公表している。
- ・12年度より、評価試験にオフセット前面衝突を追加し、衝突安全性能の総合評価を実施している。
- ・13年度より、チャイルドシートの安全性能等試験を実施している。
- ・15年度より、歩行者頭部保護性能試験を実施している。
- ・16年度より、試験結果について年度途中の中間公表を実施している。

**測定・評価結果**

**目標の達成状況に関する分析**

(指標の動向)

①衝突安全性能の高い自動車の市場普及指標

当該指標は15年度が60であったのに対し、17年度においてそれを上回る66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。

特に、平均の☆獲得数を15年度と17年度で比較すると、☆6個満点中、☆5.1から☆5.4と向上していることから、安全性が急速に向上していることがうかがえる。また、カバー率は15年度と17年度で比較すると、74%から77%と向上している。

②歩行者頭部保護性能の高い自動車の市場普及指標

当該指標は15年度が9であったのに対し、17年度においてそれを上回る25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。

特に、平均獲得レベルを15年度と17年度で比較すると、レベル5が満点であるところ、平均獲得レベル2.1から3.1と大幅に向上していることから、安全性が急速に向上していることがうかがえる。また、カバー率は15年

度と17年度で比較すると、21%から45%と大幅に向上している。

(施策の実施状況)

17年度の自動車アセスメントは20車種を対象に、またチャイルドシートアセスメントは9製品を対象にそれぞれ実施し、アセスメント結果の公表を行った。

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ただくためシンポジウムを開催した。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

衝突安全性能指標については実績値が伸びているものの目標値達成に向けてなお一層の向上が必要であることからB-1と評価した。

歩行者頭部保護性能指標については目標値達成に向けて着実に実績値が伸びており、A-1と評価した。

前述のとおり、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、衝突安全性能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。消費者により早くかつ有益な情報を提供すべく年度終了時点でアセスメント結果を公表するだけでなく、年度途中で中間公表を実施、また、衝突安全性に加えて、実用化された先進安全自動車(ASV)技術紹介及びASV技術装備状況について新たに情報提供を行っているところであるが今後とも情報提供方法を充実させていくこととしている。

平成18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。

#### 平成18年度以降における新規の取組

- ・消費者に向けて、近年の衝突安全性能の向上等自動車アセスメントの効用・結果を周知するための広報を実施する。
- ・日本に世界の自動車アセスメント実施機関を招き、世界自動車アセスメント会議を開催する。

#### 担当課等(担当課長名等)

担当課：自動車交通局技術安全部審査課(課長 増井潤)

関係課：自動車交通局保障課(課長 瀧本峰男)

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

(1) 港湾分野における行政手続の電子化を推進する

港湾における諸手続は、複数の行政機関に様々な様式の申請・届出等を行う必要があり、非常に煩雑であった。その課題を解消するため、国土交通省の港湾分野（港湾管理者・港長）における行政手続の電子化・ワンストップサービス化を推進する港湾EDIの普及等により、行政手続を電子的に受け付けることが可能な体制を整備していく必要がある。

業績指標：港湾EDIシステムの普及率  
B-3

目標値：100% (H17年度)  
実績値：87.9% (H17年度)  
初期値：22.0% (H13年度)

○ 業績指標 117：港湾EDIシステムの普及率

(指標の定義)

対象機関である重要港湾以上の港湾管理者及び特定港の港長に対する港湾EDIの整備率。

EDI：Electronic Data Interchange（電子情報交換）

(目標値設定の考え方)

現在、対象機関に港湾EDIシステムの整備を行っており、その普及率を平成17年度までに概ね100%とする。  
(重要港湾以上の港湾(128港)と港則法の特定港(86港)の全ての港で利用可能な港湾を目指す)

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

地方自治体(港湾管理者) 等

過去の実績値 (年度)

H12	H13	H14	H15	H16	H17
19.2%	22.0%	55.1%	72.4%	85.5%	87.9%

主な施策

主な施策の概要

① 港湾EDIシステムの設置及び管理

港湾EDIシステムは、港湾管理者・港長に係る港湾手続の電子化を進めることを目的として、国土交通省港湾局と海上保安庁が港湾管理者と協力して開発し、平成11年10月より試行的に運用してきた。

また、平成15年には港湾法の一部を改正し、入港届等の港湾施設の利用に係る手続について、電子情報処理組織を国土交通大臣が一元的に設置及び管理することとし、平成15年6月より港湾EDIシステムの本格運用を始めた。

② 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

輸出入・港湾関連手続については、複数の行政機関が関与し、非常に煩雑であることから、その簡素化が強く求められている。財務省等の関係府省が協力して、通関情報処理システム(NACCS)、港湾EDI、乗員上陸許可支援システム等の各システムを相互に接続・連携することにより、一回の入力・送信で関係府省に対する必要な輸出入・港湾関連手続を行うことを可能とするシングルウィンドウ化を平成15年7月23日に実現した。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 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17年度末の実績値は87.9%(港湾管理者102港と全特定港86港)であり、順調に指標は伸びている。

(施策の実施状況)

- 2005年11月より港湾関連手続きについて、関係府省共通のFAL様式の採用や入港前の諸手続きの項目の大幅削減・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から可能となるようシステムの改良を実施。
- 港湾EDIシステム的最適化計画に基づき、システム改良を行い、利便性の向上を図った。
- 港湾管理者等への説明会を適宜実施。(全国10地区)

課題の特定と今後の取組の方向性

- 実績値としては、目標値を達成できていないが、EDIシステムの導入が困難な港湾を除いて、ほぼ導入しており、実質的には当初の目標を達成したといえる。システムの導入が困難な港湾管理者の理由としては、主な港湾利用が内航フェリーであること、出入港手続き自体を必要としていないこと等やむをえない理由によるものであり、これらの港湾管理者のシステム導入については難しい状況であるといえる。
- 以上により、平成17年度において当該業績指標の目標については、実質的にはほぼ達成したと考えられることから、本業績指標を廃止する。

担当課等(担当課長名等)

担当課：港湾局港湾経済課(課長 加藤 由起夫)  
関係課：海上保安庁交通部安全課(課長 尾関 良夫)  
同庁警備救難部警備課(課長 鈴木 洋)  
海事局総務課海事保安・事故保障対策室(室長 大野 秀敏)

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

(2) 民間によるネットワークインフラの形成を支援する

e-Japan 重点計画における重点政策のひとつである「世界最高水準の高度情報通信ネットワークの形成」を実現するため、光ファイバ等收容空間を整備することにより公共施設管理の高度化を図るとともに、それらを迅速に開放することにより民間によるネットワークインフラの形成を支援していく必要がある。

業績指標：公共施設管理用光ファイバ等收容空間ネットワークの延長 A-3

目標値：33,000km (H17 年度末)

実績値：33,000km (H17 年度末)

初期値：28,140km (H13 年度末)

○業績指標 118：公共施設管理用光ファイバ等收容空間ネットワークの延長

(指標の定義)

<河川>公共施設管理用光ファイバ收容空間の整備延長

<道路>共同溝、電線共同溝及び情報 BOX の整備延長

<港湾>公共施設管理用光ファイバ收容空間ネットワークの整備延長

上記延長の合算値

(目標値設定の考え方)

<河川>公共施設管理上必要な区間において光ファイバの收容空間を整備。(平成 17 年度末約 7,760km)

<道路>新道路整備五箇年計画期間内に全国の 5 割の市町村の主要な幹線道路において光ファイバの收容空間(共同溝、電線共同溝及び情報 BOX)を整備。(平成 17 年度末約 25,300km)

<港湾>IT を活用した港湾管理業務の高度化・効率化の要請の高い、中枢・中核港湾を中心とした地域において整備。(平成 17 年度末約 52km)

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

該当なし

過去の実績値 (年度)				
H12	H13	H14	H15	H16
24,430km	28,140km	31,050km	31,750km	32,500km

主な施策

主な施策の概要

① 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

災害時及び平常時において河川管理施設等の常時観測及び遠隔操作等、施設管理の高度化、効率化を図るため、施設管理用光ファイバおよびその收容空間の整備・開放を進める。(H17 予算額 約 27 億円)

② 情報ハイウェイの構築

道路管理用光ファイバの整備や電線共同溝の整備等による電線類地中化等にあわせて光ファイバおよびその收容空間の整備・開放を進める。

(H17 予算額 約 1,385 億円)

③ 港湾施設管理用光ファイバ收容空間の整備

臨港道路等の下に港湾施設管理用の光ファイバ收容空間の整備を推進する。(H17 予算額 約 2 億円)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- これまでの実績値の大きな伸びは、2001 年 1 月に策定された「e-Japan 戦略」に基づき、国家戦略として、本格的に IT 基盤の整備を推進してきたことが、寄与していると考えられる。
- IT 基盤整備の推進の結果、公共施設管理用光ファイバ等收容空間の整備は概成し、全国ネットワーク化が達成された。今後は、個々の公共施設の高度化等の整備を踏まえて進めていくと考えられる。

(施策の実施状況)

- 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收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、民間によるネットワークインフラの形成に寄与する收容空間の開放が行われている。
- 河川、道路の收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。

課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は、公共施設管理用光ファイバ等收容空間の整備は概成し、全国ネットワーク化が達成されたことから、A-3 と評価した。
- 今後は、河川、道路、港湾における管理施設の高度化等の整備を踏まえ、光ファイバ等收容空間の整備を進めるとともに、これらの開放を順次進める。

担当課等

担当課：総合政策局事業総括調整官(横山晴生)

関係課：河川局河川計画課(課長 布村明彦)

道路局国道・防災課(課長 木村昌司)

港湾局環境・技術課(課長 小山彰)

**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

**(3) 地理情報の利用環境の整備・充実を図る**

誰もがより簡便で優れた GIS コンテンツと多くの地理情報を利用できるようにするため、地理情報の利用環境の整備・充実を図る必要がある。

業績指標：電子国土 Web システムを利用する団体の数  
A-2

目標値：2000 団体 (H20 年度)  
実績値：280 団体 (H17 年度)  
初期値：33 団体 (H15 年度)

**○業績指標 119: 電子国土 Web システムを利用する団体の数**

**(指標の定義)**

地理情報の利用環境の整備・充実を図る上での指針。電子国土 Web システムを利用して、ウェブにより地理情報を含んだ情報発信等を独自に行った(すなわち電子国土に参加した)、国の機関、地方公共団体、教育機関、NPO 法人、民間企業、個人等の参加団体の数を集計する。なお、省庁の部局・地方出先機関など同一の組織の複数の部署が参加する場合であっても、それぞれが独立したウェブサイトを用いるなど独立した参加形態を取っている場合はそれぞれを 1 団体と数える。

**(目標値設定の考え方)**

第 6 次基本測量長期計画 (計画期間平成 16 年度～平成 25 年度) において「特に早期の対応が求められている事項」に対する「5 年後の目標及び規模」として定められた業績指標値。

**(考えられる外部要因)**

- ・地理情報の利用に関連する情報通信技術動向 (他の関係主体)
- ・任意の地理情報利用団体 (参加主体)

**過去の実績値**

H	H	H15	H16	H17
		33	54	280

**○業績指標 119: 電子国土 Web システムを利用する団体の数**

**主な施策**

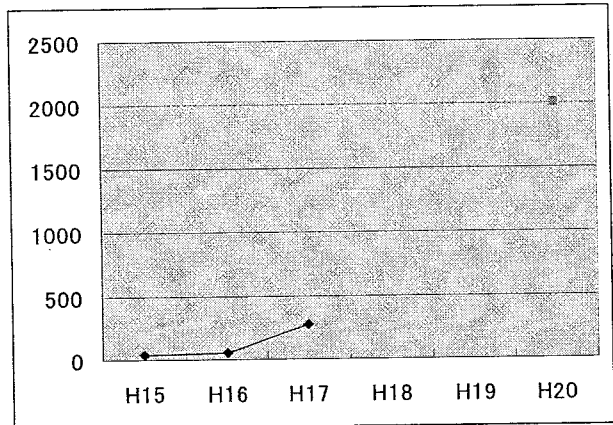
**主な施策の概要**

- ・電子国土 Web システムの構築  
多くの者がより簡便で優れた GIS コンテンツを利活用し、IT 社会の実現に資するため、基盤的な地理情報をもとにして、さまざまな整備主体が保有する地理情報を位置情報に基づいて統合し、有効に活用するための電子国土 Web システムを構築する。

※電子国土・・・各種位置情報や地理情報について、その変化を可能な限りリアルタイムに取得し、統合利用できるようコンピュータ上に現実の国土を再現したもの。国土地理院が提唱。  
予算額 32 百万円 (H17 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)**



・平成 17 年 3 月 29 日に技術情報の公開を行い、対象を国や地方公共団体、非営利団体等から民間企業、個人など一般にも拡大した。また、電子国土 Web システムの機能拡張として空間参照機能の高度化や編集機能の拡充を行ったことにより、利用する団体の数は前年度の 5 倍強となり、順調に増加した。

**(施策の実施状況)**

- ・電子国土 Web システムの機能拡充。
- ・電子国土 Web システムの利用説明会の実施やサイト構築ツールの作成等、電子国土の利用者を支援する施策の充実。
- ・電子国土の発展・推進を図るため、学識経験者、民間等による電子国土運営協議会を開催。
- ・地方公共団体が保有する大縮尺 (DM) データの提供及び利用促進。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・平成17年度は、利用する団体の数が平成16年度の5倍強となったことから、A-2と評価した。
- ・一般にIT関係のソフト利用についての伸びは新たな技術革新によって指数関数的に伸びる傾向がある。電子国土Webに関しても、平成17年に技術情報の公開を行い、利用対象が飛躍的に増加したこと、さらに機能拡充を継続的に行う予定があり後年度ほど参加団体の増加幅が大きくなると想定される。
- ・これまで技術情報については民間企業、個人等一般に対し試験公開としてきたが、特段の問題が生じていないことから、利用する団体数を増加させるため、完全な一般公開としてより一層の利用拡大を図る。
- ・携帯電話版電子国土Webシステムを構築し、利用しやすくするなど、利便性を向上し利用拡大につながる機能強化を行う。
- ・地域に密着した詳細な地理情報として地方公共団体が保有する大縮尺(DM)データの提供及

び利用の一層の促進を図る。

- ・国土交通省インターネットモニター制度を活用し、国民のニーズ調査を行う。

### 平成18年度以降における新規の取組

- ・GPS機能付き携帯電話入力による、災害情報をはじめとした現場情報の電子国土への集約
- ・電子国土のクリアリングハウス機能の追加
- ・電子国土の地上デジタル放送への対応
- ・電子国土基盤地図情報の安定・持続的な提供

### 担当課等(担当課長名等)

担当課：国土地理院

総務部政策調整室(室長 小島 高武)

関係課：企画部企画調整課(課長 齊藤 隆)、  
企画部(電子国土調整官 福島 康博)、  
企画部地理情報システム推進室(室長 久保 紀重)、  
地理情報部情報普及課(課長 河瀬 和重)