

平成19年8月10日  
国土交通省

# 平成18年度政策チェックアップ結果評価書

平成18年度政策チェックアップ結果一覧表

「評価」欄「A-1」「A-2」「A-3」「B-1」「B-2」「B-3」「C-1」「C-2」「C-3」の記号は、以下の2つの分類(AからC及び1から3)の組み合わせ。

Table with 3 columns: A 業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示している、B 業績指標の実績値が目標達成に向けた成果を示していない、C 判断できない; 1 施策の改善等の方向性を提示、2 現在の施策を維持、3 施策の中止(施策は継続するが、業績指標のみ廃止する場合を含む。)

「重要政策」欄は、以下のとおり。なお、業績指標の網掛けは「社会資本整備重点計画第2章」に位置づけられ、政策評価を義務づけられている指標。

Table with 2 columns: 「施政方針」: 施政方針演説に関するもの, 「閣議決定」: 法律・政令・基本方針等閣議決定によるもの, 「閣決(重点)」: 法律・政令・基本方針等閣議決定によるものうち、社会資本整備重点計画によるもの; 「本部決定」: 内閣の本部決定に係るもの, 「政府・与党申合」: 政府・与党の申し合わせに係るもの

Main table with 10 columns: 分野, 政策目標(アウトカム)と施策目標(評価の単位), 業績指標, 業績指標の網掛けは'社会資本整備重点計画第2章'の指標, 年度, 初期値, 18年度実績, 17評価, 年度, 目標値, 重要政策. Rows include categories like '暮らし' and '生活空間の充実等を通じた豊かな生活の実現'.

Main table with 10 columns: 分野, 政策目標(アウトカム)と施策目標(評価の単位), 業績指標, 業績指標の網掛けは'社会資本整備重点計画第2章'の指標, 年度, 初期値, 18年度実績, 17評価, 年度, 目標値, 重要政策. Rows include categories like '安全' and '防災の高度化の推進と交通安全対策の強化'.



## 政策目標 1 居住水準の向上

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

### (1) 良質な住宅取得と賃貸住宅の供給を促進する

低額所得者、高齢者、子どもを育成する家庭等を含む全ての世帯が、世帯人数及びその特性に応じて、健康で文化的な住生活を営む基礎として必要不可欠な住戸規模等を備えた住宅を確保できるよう、良質な住宅の取得と賃貸住宅の供給を促進する。

業績指標：最低居住面積水準未満率

C - 2

目標値：概ね 0% (平成 22 年度)

実績値： 4.6% (平成 15 年度)

初期値： 4.6% (平成 15 年度)

### 業績指標 1：最低居住面積水準未満率【重要政策】

#### (指標の定義)

健康で文化的な住生活を営む基礎として必要不可欠な住戸規模（最低居住面積水準）未満の住宅に居住する世帯の割合。

注 最低居住面積水準・・・住生活基本計画（全国計画）において設定

- (1) 単身者 25 m<sup>2</sup>
- (2) 2人以上の世帯 10 m<sup>2</sup> × 世帯人数 + 10 m<sup>2</sup>

#### (目標値設定の考え方)

健康で文化的な住生活の基礎として必要不可欠な水準として、最低居住面積水準未満世帯の早期解消を目指す。

【住生活基本計画（全国計画）に記載あり】

#### (考えられる外部要因)

世帯構成の変化等

#### (他の関係主体)

民間賃貸住宅事業者等

過去の実績値 (年度)			
H15	H16	H17	H18
4.6%	-	-	-

## 主な施策

### 主な施策の概要

低額所得者等に対する公平・的確な公営住宅の供給の促進

地域住宅交付金の活用等による、特定優良賃貸住宅や高齢者向け優良賃貸住宅等の良質な賃貸住宅の供給等の促進

予算額：住まいの安心確保 2,116 億円の内数（平成 18 年度国費）

独立行政法人都市再生機構による、良質な賃貸住宅の供給の促進

予算額：都市再生機構 215 億円の内数（平

成 18 年度国費）

住宅ローン減税や住宅取得資金の贈与税の特例措置、住宅金融公庫（現・独立行政法人住宅金融支援機構）の証券化支援業務等による、良質な持家の取得の促進

## 測定・評価結果

### 目標の達成状況に関する分析

#### (指標の動向)

- ・ 住宅・土地統計調査においては、5年に1度の調査であるため、平成 18 年度の実績はなし。

#### (施策の実施状況)

- ・ 低額所得者等に対する公平・的確な公営住宅の供給を促進した。（平成 18 年度実績値：18,091 戸）
- ・ 地域住宅交付金の活用等による、特定優良賃貸住宅や高齢者向け優良賃貸住宅等の良質な賃貸住宅の供給等を促進した。
- ・ 独立行政法人都市再生機構による、良質な賃貸住宅の供給を促進した。（平成 18 年度計画戸数：1,710 戸）
- ・ 高齢者の所有する戸建て住宅等を、広い住宅を必要とする子育て世帯等へ賃貸することを円滑化する制度により、高齢者の高齢期の生活に適した住宅への住替え等を促進。
- ・ 住宅ローン減税の特例措置により良質な持家の取得を促進した。
- ・ 住宅金融公庫（現・独立行政法人住宅金融支援機構）の証券化支援業務により、良質な持家の取得を促進した（平成 18 年度実績：43,540 戸）。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は最低居住面積水準未満率であり、平成 15 年度の住宅・土地統計調査において 4.6%となっているが、以前の数値は不明であ

り、傾向が判断できないため、C - 2と評価し、引き続き住生活基本計画(全国計画)に基づき、予算・税制・金融等の支援により、良質な住宅の取得と賃貸住宅の供給を促進する。

#### 平成 19 年度以降における新規の取組

- ・ 公営住宅を補完する公的賃貸住宅制度(特定優良賃貸住宅制度・高齢者向け優良賃貸住宅制度)を再編し、子育て世帯等に施策対象を重点化し、良質な賃貸住宅の供給を促進する地域優良賃貸住宅制度を創設する。
- ・ 子育て世帯等の入居を受け入れることとする民間賃貸住宅(あんしん賃貸住宅)に関する登録制度を整備し、地方公共団体等と連携して、子育て世帯等の入居の円滑化と安心できる賃貸借関係の構築を支援するあんしん賃貸支援事業を拡充する。
- ・ 高齢者世帯等に対する家賃債務保証制度の対象者について、子育て世帯等を追加する。

#### 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：住宅局総務課民間事業支援調整室

(室長 中原 淳)

住宅局住宅総合整備課

(課長 井上 俊之)

**政策目標 2 バリアフリー社会の実現**

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

**(2) 住宅をバリアフリー化する**

高齢者のいる世帯数は、平成27年に総世帯数の4割に達すると見込まれる一方、高齢者等への配慮がなされたバリアフリー化された住宅ストックの充足がなされていないため、今後の住宅のバリアフリー化を促進することが必要である。

業績指標：

1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合（住宅）

目標値：約1割(平成19年度)  
実績値：3.4%(平成15年度)  
初期値：2.7%(平成10年度)

B - 1

業績指標：

高齢者（65歳以上の者）の居住する住宅のバリアフリー化率

一定のバリアフリー化 C - 2  
高度のバリアフリー化 C - 2

目標値：56%(平成22年度) 17%(平成22年度)  
実績値：29%(平成15年度) 6.7%(平成15年度)  
初期値：29%(平成15年度) 6.7%(平成15年度)

業績指標：

共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率

目標値：19%(平成22年度)  
実績値：10%(平成15年度)  
初期値：10%(平成15年度)

C - 2

業績指標2：1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合（住宅）

(指標の定義)  
全住宅ストックのうち、「手すりの設置」、「広い廊下幅の確保」、「段差の解消」がなされた住宅ストックの割合  
(目標値設定の考え方)  
第八期住宅建設五箇年計画で、平成27年度において全住宅ストックの2割をバリアフリー化がなされた住宅とすることを指すこととしており、それを平成19年度分まで年度割した。  
(考えられる外部要因)  
新規住宅着工数、リフォーム件数等  
(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				(年度)	
-	-	-	H10	H15	
-	-	-	2.7%	3.4%	

5年に一度の調査のためH18の実績値はなし(次回調査はH20)

業績指標4：高齢者（65歳以上の者）の居住する住宅のバリアフリー化率

(指標の定義)  
一定のバリアフリー化  
2箇所以上の手すり設置又は屋内の段差解消に該当  
高度のバリアフリー化  
2箇所以上の手すり設置、屋内の段差解消及び車椅子で通行可能な廊下幅のいずれにも該当  
(目標値設定の考え方)  
高齢者等が地域において安全・安心で快適な住生活を営むことができるよう、住宅のバリアフリー化について、住生活基本計画(平成18年9月19日閣議決定)で設定している目標値をもとに平成22年度の目標値を設定。  
(考えられる外部要因)  
新規住宅着工数、リフォーム件数等  
(他の関係主体)  
該当なし

過去の実績値		(年度)
一定のバリアフリー化		H15 29%
高度のバリアフリー化		H15 6.7%

5年に一度の調査のためH18の実績値はなし(次回調査はH20)

業績指標 5：共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率

(指標の定義)  
道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な共同住宅戸数を共同住宅の総戸数で除したもの  
(目標値設定の考え方)  
高齢者、障害者、子どもをはじめとする全ての居住者が安全・快適に住み続けられるよう、個人の努力のみでは達成困難な共同住宅の共用部分のユニバーサルデザイン化(バリアフリー化)について、住生活基本計画(平成 18 年 9 月 19 日閣議決定)で設定している目標値をもとに平成 22 年度の目標値を設定。  
(考えられる外部要因)  
新規住宅着工数、リフォーム件数等  
(他の関係主体)  
該当なし

過去の実績値				(年度)
-	-	-	-	H15
-	-	-	-	10%

5年に一度の調査のため H18 の実績値はなし(次回調査は H20)

**主な施策**

主な施策の概要

補助によるバリアフリー化された住宅の供給  
( )  
公共賃貸住宅のバリアフリー化  
新規に整備する公営住宅、都市機構賃貸住宅のバリアフリー仕様による整備及び既設公営住宅、都市機構賃貸住宅のバリアフリー改善の促進  
予算額：  
住まいの安心確保 2,116 億円の内数(平成 18 年度)  
都市再生機構 620 億円の内数(平成 18 年度)  
高齢者向け優良賃貸住宅の供給  
「高齢者居住法」に基づく高齢者向け優良賃貸住宅の供給  
予算額 2,116 億円の内数(平成 18 年度)  
各種事業における助成対象住宅のバリアフリー化  
各種補助事業等により助成対象となっている民間共同住宅等の共用部分について、バリアフリー仕様による整備の促進  
・市街地再開発事業  
予算額 194 億円の内数(平成 18 年度)  
・優良建築物等整備事業、住宅市街地総合整備事業  
予算額 1,342 億円の内数(平成 18 年度)

- ・まちづくり交付金  
予算額 2,380 億円の内数(平成 18 年度)
- ・21 世紀都市居住緊急促進事業  
予算額 2,920 億円の内数(平成 18 年度)
- ・地域住宅交付金  
予算額 1,520 億円の内数(平成 18 年度)

バリアフリー化された住宅に対する優遇措置( )  
バリアフリー化された住宅の取得を支援するため、住宅金融公庫(現・独立行政法人住宅金融支援機構)の証券化ローンの枠組みを活用した金利引下げ及び住宅金融公庫融資における割増融資等を実施。  
バリアフリーリフォームを支援するため、住宅金融公庫融資において基準金利の適用等、死亡時一括償還制度を実施

高齢者に配慮した住宅に係る基準の普及・啓発等  
( )  
高齢者が居住する住宅の設計に係る指針の普及、活用  
「高齢者居住法」の高齢者の居住の安定の確保に関する基本的な方針に基づく指針  
住宅性能表示制度の普及  
住宅の性能(高齢者等配慮対策等級)の評価

(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

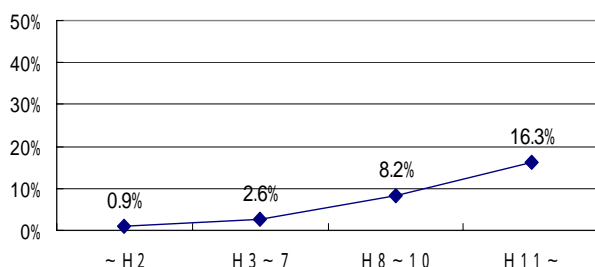
(指標の動向)

業績指標 2 (1 日当たりの平均利用者数が 5,000 人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合)については、5 年に一度の住宅需要実態調査を基に推計しており、直近のデータは平成 15 年のものであり、平成 18 年の実績は把握できない。  
平成 15 年度の実績値は 3.4%と、平成 10 年度の 2.7%に比べて微増であり、住宅ストック全体では伸び悩んでいる。特に持家・借家別にみると持家が 4.3%であるのに対し、借家が 1.5%と低水準である。  
但し、建築時期別にみると、平成 2 年以前は 0.9%であるが、平成 11 年以降が 16.3%と新築住宅(建替え含む)のバリアフリー化率は高まっている。

	全体	持家	借家
住宅ストックに対するバリアフリー化率	3.4%	4.3%	1.5%

(資料：平成 15 年住宅需要実態調査[国土交通省])

建築時期別バリアフリー化率



(資料：平成 15 年住宅需要実態調査 [国土交通省])

業績指標 4 (高齢者 (65 歳以上の者) の居住する住宅のバリアフリー化率) については、5 年に一度の住宅・土地統計調査を基に推計しているため、平成 18 年の実績は把握できない。

業績指標 5 (共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率) については、5 年に一度の住宅・土地統計調査を基に推計しているため、平成 18 年の実績は把握できない

#### (施策の実施状況)

- ・新規に整備する公営住宅、都市機構賃貸住宅は、すべてバリアフリー仕様を標準化しており、また、既設公営住宅、都市機構賃貸住宅のバリアフリー改善の促進により、バリアフリー化された公共賃貸住宅の供給をしている。

【公営住宅 平成 18 年度供給戸数 18,091 戸、都市機構賃貸住宅 平成 18 年度供給戸数 7,371 戸】  
 ・バリアフリー化された高齢者向け優良賃貸住宅の供給をしている。

【平成 17 年度認定戸数 4,133 戸 (平成 18 年度実績集計中)】

- ・バリアフリー化された住宅の取得に対し、証券化ローンの枠組みを活用した金利引下げ及び住宅金融公庫融資における割増融資等を実施。

【平成 18 年度 証券化ローンの枠組みを活用した金利引下げ戸数 19,506 件の内数】

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は 1 日当たりの平均利用者数が 5,000 人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合 (住宅) であり、平成 15 年度の実績値は 3.4% と、平成 10 年度の 2.7% に比べ微増に留まり、目標の達成に向けた成果を示していないため、B - 1 と評価した。

住宅のバリアフリー化率については、近年新築住宅 (建替えも含む) のバリアフリー化率が堅調に上昇していることから、住宅ストック全体のバリアフリー化率の向上に向け、今後は、特に既存住宅のバリアフリー改修について、取組みを強化していく必要がある。

業績指標 4 及び業績指標 5 については、実績値が平成 15 年度の数値しかないため、C - 2 と評価した。

- ・引き続き補助、融資等によりバリアフリー化された住宅の供給の支援をしていくとともに、地域における住宅政策を総合的かつ計画的に推進するための地域住宅交付金制度等により新設、既設を問わずより一層の住宅のバリアフリー化を推進していく。

#### 平成 19 年度以降における新規の取組

##### バリアフリー改修促進税制の創設

住宅のバリアフリー改修工事を行った場合に住宅ローン残高の一定割合を所得税額から控除する等を内容とするバリアフリー改修促進税制を創設。

##### 地域優良賃貸住宅制度の創設

公営住宅を補完する公的賃貸住宅制度 (特定優良賃貸住宅・高齢者向け優良賃貸住宅) を再編し、高齢者世帯等各地域における居住の安定に特に配慮が必要な世帯に施策対象を重点化し、整備費助成及び家賃低廉化助成を通じて良質な賃貸住宅の供給を促進する地域優良賃貸住宅制度を創設。

##### 地域住宅交付金の交付対象の拡充

地域住宅交付金の交付先に、地方公共団体に加えて、地域住宅特別措置法に定められた地域住宅協議会を追加することにより、地域の実情に応じた多様な主体による住宅政策の展開を支援する。

#### 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：住宅局総務課民間事業支援調整室

(室長 中原 淳)

住宅局住宅総合整備課

(課長 井上 俊之)

住宅局住宅総合整備課住環境整備室

(室長 小田 広昭)

住宅局住宅生産課

(課長 坂本 努)

住宅局市街地建築課

(課長 橋本 公博)

住宅局市街地建築課市街地住宅整備室

(室長 伊藤 明子)



**政策目標 2 バリアフリー社会の実現**

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

**(3) 不特定多数の者が利用する建築物をバリアフリー化する**

病院、劇場、集会場などの一定の公共的性格を有する建築物について、高齢者、障害者等が円滑に利用できるよう、バリアフリー化の促進を図る必要がある。

**業績指標：**

1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合（建築物）

目標値：約4割（平成19年度）  
実績値：37%（平成17年度）  
初期値：約3割（平成14年度）

A - 1

**業績指標：**

不特定多数の者等が利用する一定の建築物（新築）のうち誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合

目標値：30%（平成20年度）  
実績値：約12%（速報値）（平成17年度）  
初期値：約12%（速報値）（平成15年度）

B - 1

業績指標2：1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合（建築物）

業績指標3：不特定多数の者等が利用する一定の建築物（新築）のうち誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合

**(指標の定義)**

床面積2,000㎡以上の特別特定建築物（注1）の総ストック数のうち、バリアフリー新法（注2）に基づく建築物移動等円滑化基準（注3）に適合するものの割合。

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

（注2）高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

（注3）出入口、廊下、階段、エレベーター、便所等の施設の構造及び配置に関する基準

**(目標値設定の考え方)**

これまでの取組と平成14年（旧バリアフリー法改正）からの基準適合の義務化を踏まえ、平成19年度までの2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストック数のうち建築物移動等円滑化基準を満たす割合の伸びを想定。

（考えられる外部要因）

経済状況等による新規建築物着工数等

（他の関係主体）

建築事業者（事業主体）

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

**(指標の定義)**

床面積2,000㎡以上の特別特定建築物（注1）のフローのうち、バリアフリー新法（注2）に基づく建築物移動等円滑化誘導基準（注3）に適合するものの割合。

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

（注2）高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

（注3）出入口、廊下、階段、エレベーター、便所等の施設の構造及び配置に関する誘導的基準

**(目標値設定の考え方)**

これまでの取組と平成14年（旧バリアフリー法改正）からの認定特定建築物に対する支援措置の拡充等を踏まえ、平成20年度までに2,000㎡以上の特別特定建築物のフローのうち建築物移動等円滑化誘導基準を満たす割合の伸びを想定。

（考えられる外部要因）

経済状況等による新規建築物着工数等

（他の関係主体）

建築事業者（事業主体）

過去の実績値					(年度)
H13	H14	H15	H16	H17	
-	約3割	3割	34%	37%	

過去の実績値					(年度)
H13	H14	H15	H16	H17	
-	-	約12% (速報値)	約13% (速報値)	約12% (速報値)	

## 主な施策

### 主な施策の概要

バリアフリー新法に基づく義務付け及び支援措置  
高齢者、障害者等が円滑に利用できる建築物  
の建築の促進を図る。( )

特に、平成 14 年(旧ハートビル法改正)から、次の施策を講じている。

- ・ 特別特定建築物で 2,000 m<sup>2</sup>以上の建築等(新築・増改築・用途変更)する際に建築物移動等円滑化基準への適合を義務付け。
- ・ 建築物移動等円滑化誘導基準を満たす認定特定建築物に対して容積率の算定の特例、表示制度の導入等の他、税制上の特例措置、低利融資制度、補助等の各種支援を措置。

### 官庁施設のバリアフリー化の推進

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

- ・ 予算額：10 億円(平成 18 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)

- ・ 2,000 m<sup>2</sup>以上の特別特定建築物の総ストック数のうち、建築物移動等円滑化基準を満たす割合については、平成 14 年度は 3 割に満たなかったが、平成 14 年(旧ハートビル法改正)に、特別特定建築物で 2,000 m<sup>2</sup>以上の建築等する際に建築物移動等円滑化基準への適合義務が課されたこと等により、平成 17 年度には 37%に達し、施策の効果が始まっており、平成 18 年度においても、2,000 m<sup>2</sup>以上の建築等特別特定建築物(平成 17 年度実績：約 3,000 棟)全てが新たに基準を満たすこととなるため、目標達成に着実に近づくものと見込まれる。
- ・ 2,000 m<sup>2</sup>以上の特別特定建築物のフローのうち、建築物移動等円滑化誘導基準を満たす割合については、業績指標である棟数ベースは横ばいであるが、面積ベースでは 2 割～3 割程度を占めており、規模の大きな建築物のバリアフリー化は着実に進んでいる。

(施策の実施状況)

- ・ 平成 14 年(旧ハートビル法改正)に特別特定

建築物で 2,000 m<sup>2</sup>以上の建築等する際に建築物移動等円滑化基準への適合が義務付けされており、バリアフリー新法でも適切な運用が行われている。また、建築物移動等円滑化誘導基準を満たす認定特定建築物に対する支援措置は着実に活用されている。

### ・ 既存窓口官署のバリアフリー化の状況(件数)

	H14	H15	H16	H17	H18
バリアフリー化改修件数	104	65	32	20	48

### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 業績指標 2 については、基準適合義務や各種支援策等により、業績指標の成果があがっていることから、Aと評価した。
- ・ 業績指標 3 については、2,000 m<sup>2</sup>以上の特別特定建築物のフローは年間約 3,000 棟と非常に少なく、業績指標である棟数ベースは毎年の経済状況等に大きく影響され、現時点で実績値は横ばいであることから、Bと評価した。
- ・ 旧ハートビル法と旧交通バリアフリー法を統合し、施策の拡充を図ったバリアフリー新法が、平成 18 年 12 月に施行された。このバリアフリー新法で、基準適合義務規制の強化ほか、市町村が作成する基本構想に基づき、重点整備地区における生活関連施設及びこれらを結ぶ生活関連経路の一体的・連続的なバリアフリー化を図る事業の一つとして新たに特定事業が制度化されるなど、不特定多数の者等が利用する建築物のバリアフリー化はさらに推進される。以上を踏まえ、それぞれの業績指標について「1」(施策の改善等の方向性を提示)と位置付けることとした。
- ・ 今後も、バリアフリー新法の適切な運用や各種支援策の活用等により、高齢者・障害者等が円滑に利用できる建築物の建築の促進を図る。

## 平成 19 年度以降における新規の取組

バリアフリー新法の制定の伴い、パンフレットや建築設計者向けのガイドラインを現在策定中であり、これらにより積極的な普及啓発を行うとともに、認定特定建築物に対する必要な支援措置等についても検討を行う。

## 担当課等(担当課長名等)

担当課：住宅局建築指導課(課長 水流 潤太郎)  
大臣官房官庁営繕部計画課

(課長 澤木 英二)

関係課：住宅局市街地建築課(課長 橋本 公博)  
大臣官房官庁営繕部整備課

(課長 田中 晃)

**政策目標2 バリアフリー社会の実現**

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

**(4) 移動空間をバリアフリー化する**

高齢者や障害のある人が自立して社会生活を送っていく上で、快適で生活しやすい生活環境の基盤整備は重要な課題であるため、障害者等すべての人が安全に安心して移動し、社会参加できるよう、公共交通機関、歩行空間等移動空間のバリアフリー化を推進する。

**業績指標：**

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

道路	A - 1
旅客施設の段差解消	A - 1
視覚障害者誘導用ブロック	A - 1

<b>目標値：道路</b>	約5割（平成19年度）
旅客施設の段差解消	7割強（平成19年度）
視覚障害者誘導用ブロック	8割強（平成19年度）
<b>実績値：道路</b>	44%（平成18年度）
旅客施設の段差解消	56.5%（平成17年度）
視覚障害者誘導用ブロック	82.8%（平成17年度）
<b>初期値：道路</b>	17%（平成14年度）
旅客施設の段差解消	39.3%（平成14年度）
視覚障害者誘導用ブロック	72.0%（平成14年度）

**業績指標：**

低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数

低床バス車両	B - 1
ノンステップバス車両	A - 1
福祉タクシー	A - 1

<b>目標値：低床バス車両</b>	65%（平成22年度）
ノンステップバス車両	30%（平成22年度）
福祉タクシー	18,000台（平成22年度）
<b>実績値：低床バス車両</b>	28.1%（平成17年度）
ノンステップバス車両	15.0%（平成17年度）
福祉タクシー	9,699台（平成17年度）
<b>初期値：低床バス車両</b>	28.1%（平成17年度）
ノンステップバス車両	15.0%（平成17年度）
福祉タクシー	9,699台（平成17年度）

**業績指標：**

バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合

鉄軌道車両	A - 1
旅客船	B - 1
航空機	A - 1

<b>目標値：鉄軌道車両</b>	50%（平成22年度）
旅客船	50%（平成22年度）
航空機	65%（平成22年度）
<b>実績値：鉄軌道車両</b>	32.1%（平成17年度）
旅客船	8.0%（平成17年度）
航空機	47.0%（平成17年度）
<b>初期値：鉄軌道車両</b>	32.1%（平成17年度）
旅客船	8.0%（平成17年度）
航空機	47.0%（平成17年度）

**業績指標 2 : 1日あたりの平均の利用者数が 5,000 人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合(道路)**

**(指標の定義)**

・道路のバリアフリー化

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

(注1)市町村が旧交通バリアフリー法に基づく重点整備地域内の特定経路として定めている道路。

(注2)重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準(旧交通バリアフリー法に基づいて、道路特定事業を実施する際に適合すべき基準として、高齢者、身体障害者等の円滑な利用に適する歩道などの構造及び案内標識や視覚障害者誘導ブロックの設置等について規定したもの。)に定められた構造基準を満たし、高齢者・身体障害者等にとって円滑で安全に移動できる歩行空間が整備された状態。

【社会資本重点計画第2章に記載】

**(目標値設定の考え方)**

平成22年まで100%を目指す(旧移動円滑化の促進に関する基本方針)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)

該当なし

(他の関係主体)

・地方公共団体(事業主体)

	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
	-	1割	-	17%	25%	31%	39%	44%

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

**(指標の定義)**

・旅客施設の段差解消

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

【社会資本重点計画第2章に記載】

・視覚障害者誘導用ブロック

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

【社会資本重点計画第2章に記載】

**(目標値設定の考え方)**

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

(考えられる外部要因)

旅客施設の構造等

(他の関係主体)

地方公共団体(事業主体)、公共交通事業者(事業主体)

	H12	H13	H14	H15	H16	H17
旅客施設	28.9%	33.2%	39.3%	44.1%	48.9%	56.5%
鉄軌道駅	28.6%	32.9%	39.0%	43.9%	48.7%	56.3%
バスターミナル	59.5%	68.2%	71.1%	71.4%	73.2%	75.0%
旅客船ターミナル	33.3%	37.5%	55.6%	75.0%	77.8%	71.4%
航空旅客ターミナル	0%	0%	0%	5.0%	31.8%	43.5%
エレベーター等の設置率	(100%)	(100%)	(100%)	(100%)	(100%)	(100%)

	H12	H13	H14	H15	H16	H17
旅客施設	57.2%	64.3%	72.0%	74.2%	80.1%	82.8%
鉄軌道駅	57.7%	64.8%	72.6%	74.9%	80.6%	83.3%
バスターミナル	47.6%	54.5%	57.8%	47.6%	53.7%	54.5%
旅客船ターミナル	33.3%	37.5%	44.4%	50.0%	55.6%	57.1%
航空旅客ターミナル	22.7%	33.3%	33.3%	45.0%	81.8%	87.0%

**業績指標 6 : 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数**

**(指標の定義)**

・低床バス

床面高さ 65 センチメートル以下の車両。

・ノンステップバス

乗降口に階段のない車両。

・福祉タクシー

公共交通移動円滑化基準第45条に掲げる基準に適合する車両。

**(目標値設定の考え方)**

低床バス及びノンステップバスについては、バリアフリー新法に基づく基本方針において、平成27年までに原則として総車両数約60,000台のすべてについて低床化された車両に代替すること、また、平成22年までに総車両数の約30%に当たる約18,000台についてノンステップバスとすること、福祉タクシーについては平成22年までに約18,000台を導入することを目指していることから、これを踏まえて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)、公共交通事業者(事業主体)

	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
低床バス	1.4%	2.3%	3.6%	4.9%	8.8%	13.8%	18.0%	22.6%	28.1%
ノンステップバス	0.2%	0.7%	1.4%	2.2%	3.9%	6.5%	9.3%	12.0%	15.0%
福祉タクシー	1,315台	1,431台	1,812台	2,050台	2,339台	3,276台	4,574台	7,255台	9,699台

(低床バス、ノンステップバスについては、H12以降は旧交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準適合車両の割合)

### 業績指標 7: バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合

#### (指標の定義)

##### ・鉄軌道車両

公共交通移動等円滑化基準第 31 条から第 33 条(乗降口、客室、連結部等の基準)に掲げる基準に適合する車両。

##### ・旅客船

公共交通移動等円滑化基準第 47 条から第 61 条(出入口、客室、便所等についての基準)に掲げる基準に適合する船舶。

##### ・航空機

公共交通移動等円滑化基準第 63 条から第 67 条(通路、客室、便所等の基準)に掲げる基準に適合する航空機。

#### (目標値設定の考え方)

バリアフリー新法に基づく基本方針において、鉄軌道車両については総車両数の約 50%、旅客船について平成 22 年までに総隻数の約 50%、航空機については、総機材数の約 65%を、それぞれ平成 22 年までに移動等円滑化することを目標としていることから、同様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)、公共交通事業者(事業主体)

	H12	H13	H14	H15	H16	H17
鉄軌道車両	10.1%	14.8%	19.4%	23.7%	27.9%	32.1%
旅客船	0%	0.2%	2.1%	4.4%	7.0%	8.0%
航空機	0.7%	12.5%	24.5%	32.1%	40.7%	47.0%

### 主な施策の概要

#### 歩行空間のバリアフリー化の整備( )

市街地の駅、商店街、病院などの主要ルートにおいて、誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道などの整備、歩道の段差解消等を実施。特に旅客施設周辺における主な道路において歩行空間のバリアフリー化を推進。

予算額：バリアフリー社会の実現

事業費 2,477 億円の内数(平成 18 年度)

#### 旅客施設のバリアフリー化の推進( )

補助・税制・融資制度などの支援措置により、鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港等の旅客施設のバリアフリー化を推進。

予算額：鉄軌道駅におけるバリアフリー化の推進

84.4 億円(平成 18 年度)

バスターミナルにおけるバリアフリー化

16.0 億円の内数(平成 18 年度)

旅客船ターミナル等におけるバリアフリー化

2420.8 億円の内数(平成 18 年度)

空港のバリアフリー化

169.0 億円の内数(平成 18 年度)

### 車両等のバリアフリー化の推進

補助・税制・融資制度などの支援措置により、ノンステップバスの導入、旅客船のバリアフリー化等、車両等のバリアフリー化を推進。

予算額：ノンステップバス等の導入の促進等

28.4 億円の内数 + 16.0 億円の内数(平成 18 年度)

### 交通バリアフリー基本構想策定促進のための環境整備の推進

交通バリアフリーに対する住民の意識を高め、市町村による交通バリアフリー基本構想の策定を促進するため、様々なソースのバリアフリー化情報等を一元的・総合的に提供するためのモデルシステムを構築。また、地方運輸局職員等の専門家により、施設毎の具体的な改善方を提示するとともに、地域に交通バリアフリープロモーターを派遣。

予算額：交通バリアフリー基本構想策定促進のための環境整備の推進

0.1 億円(平成 18 年度)

### 標準仕様ノンステップバス認定制度の活用

高齢者、障害者を含むバス利用者の高い利便性及び製造コストの低減を図るため、平成 15 年度に創設した標準仕様ノンステップバス認定制度による認定を受けたバスに対し、重点的な補助を実施。

### 離島航路補助金(バリアフリー化建造費補助)の活用

離島航路に就航する船舶のバリアフリー化を図るため、補助航路に就航する船舶の代替建造または改造工事にあたって、バリアフリー化に係る工事費に対する一部補助を実施。

予算額：離島航路整備費補助

0.2 億円(平成 18 年度)

### LRT システムの整備

高齢者、身体障害者等の移動制約者の円滑な移動に寄与する LRT システムの整備等に対し補助する。

予算額：LRT システムの整備

5.5 億円(平成 18 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. 1 日あたりの平均の利用者数が 5,000 人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化

・平成 18 年度末における歩行空間のバリアフリー化率が約 44%となり、平成 14 年度から 4 年間で約 27 ポイント増加しているところ、目標達成に向けて順調に推移している。なお、国及び都道府県が管理する道路のバリアフリー化率については、約 53%にまで進捗している。

## 2. 1日あたりの平均の利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化

### ・鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル

平成 18 年度の実績値は現在集計中であり、進捗状況についての正確な判断はできないが、段差解消について、平成 15 年度から平成 17 年度までの鉄軌道駅の実績値は 43.9%、48.7%、56.3%となっている。これを事業者別の実績値をみると、JR 旅客会社については平成 15 年度から 40.3%、47.1%、57.2%に、大手民鉄については平成 15 年度から 45.8%、51.2%、57.8%に、東京地下鉄・公営地下鉄については、平成 15 年度から 42.7%、45.8%、50.4%にそれぞれ増加している。このうち、東京地下鉄・公営地下鉄については、地下に駅があるために、新たにエレベーター等を設置する場合、大規模な改良工事を行う必要があること等の理由から、段差の解消が進みにくい駅もあるが、比較的新しく開通した地下鉄については、整備の段階からバリアフリーを考慮していること等から、ほぼ段差が解消されている。視覚障害者誘導用ブロックの設置については、平成 15 年度から平成 17 年度までの鉄軌道駅の実績値が 74.9%、80.6%、83.3%となっている。事業者によっては輸送人員の伸び悩み等の経営的な不安要素はあるものの、順調に進捗してきている。

さらにバスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルの段差解消について、平成 15 年度から平成 17 年度までの実績値は、バスターミナルについて 71.4%、73.2%、75.0%、となっており、旅客船ターミナルについては 75.0%、77.8%、71.4%（平成 17 年度における実績値の減少は、公共交通移動等円滑化基準に適合している 1 日当たりの平均の利用者数が 5,000 人以上の旅客施設の一部が 5,000 人未満となったことによるもの。）航空旅客ターミナルについては 5.0%、31.8%、43.5%となっている。なお、航空旅客ターミナルについては、エレベーター等は、100%設置済みである。また、視覚障害者誘導用ブロックの設置について、平成 15 年度から平成 17 年度までの実績値はバスターミナルについて 47.6%、53.7%、54.5%となっており、旅客船ターミナルについては 50.0%、55.6%、57.1%、航空旅客ターミナルについては 45.0%、81.8%、87.0%となっている。事業者によっては、輸送人員の減少等の経営的な不安要素はあるものの、旅客施設のバリアフリー化設備整備は進捗してきている。なお、平成 17 年度において、事業者からの修正報告により、平成 16 年度以前の実績値（旅客施設の段差解消等）が一部修正されている。

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

### （低床バス車両・ノンステップバス車両）

・平成 18 年度の実績値は現在集計中であり、進捗状況についての正確な判断はできないが、平成 15 年度から平成 17 年度までの実績値は低床バス車両の導入割合について 18.0%、22.6%、28.1%、ノンステップバスの導入割合について 9.3%、12.0%、15.0%となっている。輸送人員の減少に伴い、公共交通事業者においては長期的には減収減益が懸念される中、バリアフリーに対する投資については堅実に推移している。

### （福祉タクシー）

・平成 18 年度末の実績値は集計中であり、進捗状況について正確な判断は出来ないが、平成 15 年度から平成 17 年度までの実績値は 4,574 台、7,255 台、9,699 台であり、輸送人員の減少に伴い、公共交通事業者においては長期的には減収減

益が懸念される中、バリアフリーに対する投資については堅実に推移している。

## 4. バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合

・平成 18 年度の実績値は現在集計中であり、進捗状況について正確な判断はできないが、平成 15 年度から平成 17 年度までの実績値は鉄軌道車両の割合について 23.7%、27.9%、32.1%となっており、旅客船の割合については 4.4%、7.0%、8.0%、航空機の割合については 32.1%、40.7%、47.0%となっている。

・鉄軌道車両のバリアフリー化に対する投資については、堅実に推移しており、着実に実績値が伸びるものと考えられる。

・航空機についても、実績値を着実に伸ばしてきており、今後も航空機の代替が進むなかで、引き続き航空事業者に対して働きかけを行うほか、支援制度を併せて活用することで着実に実績値が伸びるものと考えられる。

・旅客船については、近年の景気の低迷等による旅客船事業の不振、原油価格高騰等の影響による費用負担増等で使用船舶の新造・代替建造が低迷していることが、実績値の伸び悩みの要因と考えられる。今後は、船齢 15 年以上の船舶を中心に代替建造が進むなかで、引き続き、旅客船事業者にバリアフリー化の働きかけを行うほか、支援制度を併せて活用することで、バリアフリー船への代替が進むものと考えられ、目標に向けて実績値は伸びるものと考えられる。

### （施策の実施状況）

#### 1. 1日あたりの平均の利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化

・歩行空間のバリアフリー化については市街地の駅、商店街、病院などの主要ルートにおいて、誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道などの整備、歩道の段差解消等を実施するとともに、特に旅客施設周辺における主な道路において歩行空間のバリアフリー化を推進している。今後、各市町村の基本構想の策定が進むに従い、整備も進捗するものと考えられる。

#### 2. 1日あたりの平均の利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化

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

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

・低床バス、ノンステップバス車両のバリアフリー化及び福祉タクシーの導入については、基本的には公共交通事業者がバリアフリー化のための投資を行っており、補助・税制・融資等の支援制度の活用を通じてバリアフリー化を進めている。輸送人員の減少に伴い、今後公共交通事業者の投資意欲が減退する恐れがあるが、各支援制度の有効活用及びバリアフリー新法における基本構想の策定促進などの施策の推進に加え、既存の車両の買い替えが進むことにより、バス車両等のバリアフリー化等が進むと考えられる。

#### 4. バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合

・鉄軌道車両、旅客船及び航空機のバリアフリー化については、基本的には公共交通事業者がバリアフリー化のための投資を行っており、補助、税制、融資等の支援制度の活用を通じてバリアフリー化を進めている。輸送人員の減少に伴い、今後公共交通事業者の投資意欲が減退する恐れがあるが、各支援制度の有効活用等に加え、既存の車両等の買い替えが進むことにより、鉄軌道車両、旅客船、航空機のバリアフリー化が進むと考えられる。

#### 5. 基本構想の策定促進

・バリアフリー新法においては、市町村は、地域の実情に応じて、主要な旅客施設とその周辺の重点的かつ一体的なバリアフリー化を進めるための基本構想を作成できることとしている。平成19年3月末現在、5,000人以上の旅客施設の所在する524市町村のうち、207の市町村の作成した基本構想を受理するほか、策定中が5、今後作成予定としているところが170となっており、これらで全体の70%を占めている。今後、これらの市町村の策定する基本構想に即したバリアフリー化が進捗すると考えられるほか、引き続き、事業者や市町村に対する補助・税制・融資等の支援措置及び情報提供等を通じて、基本構想の策定の一層の促進を図ることにより、目標に掲げた旅客施設のバリアフリー化が進むと考えられる。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

・目標達成に向けて平成17年度までの指標が順調に推移している旅客施設（ブロック）、ノンステップバス、福祉タクシー、鉄軌道車両及び航空機については、「A」と評価した。平成17年までの指標が順調に推移している旅客施設（段差）については、平成17年度に実績値としては初めて前年度比約8ポイントの伸び率を示したところであり、新たなトレンド等を併せて勘案すると目標達成が可能であると考えられることから、「A」と評価した。また、同様に平成18年度までの指標が順調に推移している道路についても「A」と評価した。

一方で、低床バスは、輸送人員の減少に伴い、公共交通事業者においては長期的には減収減益が懸念される中、バリアフリーに対する投資については堅実に推移しているものの、現在のトレンドにおいては目標を達成できないと判断されることから、「B」と評価した。また、旅客船については、近年の景気の低迷等による旅客船事業の不振及び原油価格高騰等の影響による費用負担増等により、使用船舶の新造・代替建造が低迷しており、バリアフリー化が進んでいないことから、「B」と評価した。

・従来は、建築物や旅客施設等個々の施設等を対象としてバリアフリー化を進めてきたが、このような施設等を含んだ一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化が課題であった。こうした課題に対応するため、ハートビル法、交通バリアフリー法を統合し、施策の拡充を図ったバリアフリー新法の制定（平成18年12月施行）を踏まえ、一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、公共交通機関、歩道空間等移動空間のバリアフリー化を推進する。以上を踏まえ、それぞれの業績指標について「1」（施策の改善等の方向性を提示）と位置付けることとした。

- ・補助・税制・融資等各種支援制度を有効に活用することで、さらに移動空間のバリアフリー化に努めていく。
- ・また、個別の旅客施設について、きめ細かく実態把握し、個々の旅客施設のバリアフリー化への対処に努める。
- ・さらに、車両等については、バリアフリー化がなされたもの

への代替をより一層促進するため、さらなる支援措置を講ずることとする。

#### 平成19年度以降における新規の取組

- ・バリアフリー新法に基づく一体的・総合的なバリアフリー化の推進

バリアフリー施策を総合的に展開することを目的とした「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）が平成18年12月から施行された。本法の施行を踏まえ、高齢者・障害者をはじめとする誰もが自立できるユニバーサルデザインの考え方に基づいたバリアフリー社会を着実に実現するための施策（「心のバリアフリー」社会の実現のための施策の拡充、新たな制度に基づく基本構想の策定促進、段階的・継続的な発展（スパイラルアップ）を図るための体制確立）を実施することにより、より一層のバリアフリー化の推進を図る。

#### 担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局安心生活政策課（課長 武川 恵子）  
関係部局：道路局地方道・環境課（課長 徳山 日出男）  
道路局地方道・環境課 道路交通安全対策室（室長 後藤 敏行）  
鉄道局技術企画課（課長 河合 篤）  
鉄道局鉄道業務政策課（課長 東井 芳隆）  
自動車交通局総務課企画室（室長 後藤 浩平）  
自動車交通局旅客課（課長 藤田 耕三）  
海事局内航課（課長 田中 照久）  
港湾局技術企画課技術監理室（室長 石井 一郎）  
航空局監理部航空事業課（課長 篠原 康弘）  
航空局飛行場部管理課空港管理室（室長 坪井 史憲）

## 政策目標 2 バリアフリー社会の実現

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

### (5) 都市公園をバリアフリー化する

都市公園において高齢者、障害者等が円滑に利用できるようにするために、園路及び広場、駐車場、便所等の公園施設のバリアフリー化を推進する必要がある。

業績指標：バリアフリー化された都市公園の園路及び広場、駐車場、便所の割合

#### 園路及び広場

C - 1

目標値：約 45% (平成 22 年度)

実績値：約 42% (平成 18 年度)

初期値：約 42% (平成 18 年度)

#### 駐車場

C - 1

目標値：約 35% (平成 22 年度)

実績値：約 32% (平成 18 年度)

初期値：約 32% (平成 18 年度)

#### 便所

C - 1

目標値：約 30% (平成 22 年度)

実績値：約 25% (平成 18 年度)

初期値：約 25% (平成 18 年度)

速報値

業績指標 8：バリアフリー化された都市公園の園路及び広場、駐車場、便所の割合

#### (指標の定義)

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下、「バリアフリー新法」という）に基づき、特定公園施設（注1）である園路及び広場、駐車場、便所が設置された都市公園のうち、各施設が都市公園移動等円滑化基準（注2）に適合した都市公園の割合。

（注1）バリアフリー新法に基づき、同法政令で定める移動等円滑化が必要な公園施設

（注2）「移動等円滑化のために必要な特定公園施設の設置に関する基準を定める省令」で定める特定公園施設の新設、増設、改築を行うときに適合させる移動等円滑化のために必要な一定の基準

#### (目標値設定の考え方)

バリアフリー新法に基づく移動等円滑化の促進に関する基本方針において、平成 22 年までに園路及び広場約 45%、駐車場約 35%、便所約 30% を移動等円滑化することとしている。

#### (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）

### 主な施策

#### 主な施策の概要

都市公園のバリアフリー化の推進

都市公園のバリアフリー化を推進することにより、高齢者、障害者等を含むすべての人の円滑な利用の確保を図る。

予算額：都市公園事業費補助 734 億円の内数  
(平成 18 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 18 年 12 月に施行されたバリアフリー新法に基づく新指標であり、各地方公共団体からの報告に基づく速報値は、平成 18 年度末現在で園路及び広場約 42%、駐車場約 32%、便所約 25%となっている。今後、実績値を把握し進捗状況の分析を行う。

##### (施策の実施状況)

・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の施行に伴い、都市公園移動等円滑化基準等の考え方等について地方公共団体等に周知を実施した。

##### 課題の特定と今後の取組の方向性

・都市公園移動等円滑化基準等の運用にかかる具体的な指針を策定し、地方公共団体等に周知することで、都市公園のバリアフリー化をより一層推進する。

### 平成 19 年度以降における新規の取組

都市公園の移動等円滑化整備ガイドラインの策定、公表を行い、都市公園のバリアフリー化を推進する。

### 担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局公園緑地課

（課長 小林 昭）

過去の実績値	(年度)
	H18 速報値
園路及び広場	約 42%
駐車場	約 32%
便所	約 25%



## 政策目標 2 バリアフリー社会の実現

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

### (6) 路外駐車場をバリアフリー化する

高齢者、身体障害者等を含むすべての人々が安全で快適な社会生活を送ることができるよう、路外駐車場のバリアフリー化を推進する。

業績指標：バリアフリー化された路外駐車場の割合  
C - 2

目標値：約40%（平成22年度）  
実績値：28%（平成18年度）  
初期値：28%（平成18年度）

業績指標 9：バリアフリー化された路外駐車場の割合

(指標の定義)

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(以下、「バリアフリー新法」という)に基づき、特定路外駐車場(注1)のうち、路外駐車場移動等円滑化基準(注2)に適合した路外駐車場の割合。

(注1) 駐車のために供する部分が500㎡以上、かつその利用に対して料金を徴収している路外駐車場のうち、道路付属物であるもの、公園施設であるもの、建築物であるもの、建築物に付随しているものを除いた駐車場。

(注2) 「移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の設置に関する基準を定める省令」で定める特定路外駐車場の設置を行うときに適合させる移動等円滑化のために必要な一定の基準

(目標値設定の考え方)

バリアフリー新法に基づく移動等円滑化の促進に関する基本方針において、平成22年までに特定路外駐車場の約40%を移動等円滑化することとしている。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

路外駐車場管理者

### 主な施策

主な施策の概要

路外駐車場のバリアフリー化の推進

自宅から交通機関、まちなかまで連続したバリアフリー環境の実現を目指し、高齢者、身体障害者等を含むすべての人々が安全で快適な社会生活を送ることができるよう、路外駐車場のバリアフリー化を推進する。

### 測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成18年12月に施行されたバリアフリー新法に基づく新指標であり、平成18年度の実績値は28%となっている。今後の推移から、進捗状況の分析を行う。

(施策の実施状況)

- 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の施行に伴い、路外駐車場円滑化基準等の考え方等について、地方公共団体、関係団体に周知を実施した。

課題の特定と今後の取組の方向性

引き続き、地方公共団体及び関係団体に対して知・徹底し、路外駐車場のバリアフリー化を推進する。

### 担当課等(担当課長名等)

担当課：都市・地域整備局街路課

(課長 松谷 春敏)

過去の実績値 (年度)		
H16	H17	H18
	-	28%

## 政策目標 3 子育てしやすい社会の実現

### (7) 良質なファミリー向け住宅の供給を促進する

大都市部の賃貸住宅を中心に、ファミリー向けに適した規模の住宅が不足しており、子育てしやすい社会の実現のため、優良なファミリー向け住宅の供給を促進する必要がある。

業績指標 10：子育て世帯における誘導居住面積水準達成率（順に、全国、大都市圏）

全 国：C - 2  
大都市圏：C - 2

目標値：50%、45%（平成 22 年度）

実績値：42%、37%（平成 15 年度）

初期値：42%、37%（平成 15 年度）

業績指標 10：子育て世帯における誘導居住面積水準達成率（順に、全国、大都市圏）

#### (指標の定義)

子育て世帯（注1）のうち、豊かな住生活の実現の前提として多様なライフスタイルに対応するために必要と考えられる住戸規模（誘導居住面積水準（注2））を満たす住宅に居住する世帯の割合

注1 子育て世帯：構成員に18歳未満の者が含まれる世帯

注2 誘導居住面積水準・・・住生活基本計画（全国計画）において設定

(1) 一般型誘導居住面積水準・・・都市の郊外及び都市部以外の一般地域における戸建住宅居住を想定  
単身者 55㎡

2人以上の世帯 25㎡×世帯人数+25㎡

(2) 都市居住型誘導居住面積水準・・・都市の中心及びその周辺における戸建住宅居住を想定  
単身者 40㎡

2人以上の世帯 20㎡×世帯人数+15㎡

#### (目標値設定の考え方)

平成15年度時点において、全世帯数の約半数が誘導居住面積水準を達成している一方、子育て世帯については、未だ達成率が低く、政策上も重要なことから、引き続き半数の子育て世帯が誘導居住面積水準を達成することを目標とし、住生活基本計画で設定している目標値（全国：50%（平成22年度）、大都市圏：50%（平成27年度））をもとに平成22年度の目標値を設定。

【住生活基本計画（全国計画）に記載あり】

#### (考えられる外部要因)

世帯構成の変化等

#### (他の関係主体)

民間賃貸住宅事業者等

### 主な施策

住宅ローン減税や住宅取得資金の贈与税の特例措置、住宅金融公庫（現・独立行政法人住宅金融支援機構）の証券化支援業務等による、優良な持家の取得の促進

地域住宅交付金の活用等による、特定優良賃貸住宅や高齢者向け優良賃貸住宅の優良な賃貸住宅の供給等の促進

予算額：住まいの安心確保2,116億円の内数  
（平成18年度国費）

独立行政法人都市再生機構による民間供給支援型賃貸住宅制度等による、優良な賃貸住宅の供給の促進。

予算額：都市再生機構215億円の内数  
（平成18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)

- 住宅・土地統計調査においては、5年に1度の調査であるため、平成18年度の実績はない。

##### (施策の実施状況)

- 住宅ローン減税の特例措置により優良な持家の取得を促進した。
- 住宅金融公庫（現・独立行政法人住宅金融支援機構）の証券化支援業務により、優良な持家の取得を促進した（平成18年度実績：43,540戸）。
- 独立行政法人都市再生機構による民間供給支援型賃貸住宅制度により、優良な賃貸住宅の供給を促進した。（平成18年度計画戸数：1,710戸）
- 高齢者の所有する戸建て住宅等を、広い住宅を必要とする子育て世帯等へ賃貸することを円滑化する制度により、高齢者の高齢期の生活に適した住宅への住替え等を促進。
- 地域住宅交付金の活用により、優良な賃貸住宅の供給を促進した。

過去の実績値		(年度)			
	H15	H16	H17	H18	
全 国	42.0%	-	-	-	
大都市圏	37.0%	-	-	-	

### 課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は子育て世帯における誘導居住面積水準達成率であり、平成 15 年度の住宅・土地統計調査において、全国値は 42%となっているが、以前の数値は不明であり、傾向が判断できないため、C - 2 と評価した。

また、大都市圏においては、平成 27 年度までに半数の世帯が誘導居住面積水準を満たすことを目標に、平成 22 年度の目標値を設定しているところ、平成 15 年度においては、37%となっているが、以前の数値は不明であり、傾向が判断できないため、C - 2 と評価した。

引き続き住生活基本計画（全国計画）に基づき、予算・税制・金融等の支援により、良質な住宅と賃貸住宅の供給を促進する。

### 平成 19 年度以降における新規の取組

- ・ 公営住宅を補完する公的賃貸住宅制度（特定優良賃貸住宅制度・高齢者向け優良賃貸住宅制度）を再編し、子育て世帯等に施策対象を重点化し、良質な賃貸住宅の供給を促進する地域優良賃貸住宅制度を創設する。
- ・ 子育て世帯等の入居を受け入れることとする民間賃貸住宅（あんしん賃貸住宅）に関する登録制度を整備し、地方公共団体等と連携して、子育て世帯等の入居の円滑化と安心できる賃貸借関係の構築を支援するあんしん賃貸支援事業を拡充する。
- ・ 高齢者世帯等に対する家賃債務保証制度の対象者について、子育て世帯等を追加する。

### 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：住宅局総務課民間支援事業調整室

（室長 中原 淳）

住宅局住宅総合整備課

（課長 井上 俊之）

### 政策目標3 子育てしやすい社会の実現

生活空間が、子供が健やかに成長できる状態にあること

#### (8) 水辺における児童の自然体験を支援する

身近な自然である水辺での自然体験は、豊かな人間性を育むものであり、活動を支援していく必要がある。

#### 業績指標：自然体験活動拠点数

A - 2

目標値：420 箇所（平成 18 年度）

実績値：416 箇所（平成 18 年度）

初期値：218 箇所（平成 12 年度）

#### 業績指標 11：自然体験活動拠点数

（指標の定義）

「自然体験活動拠点数」は、水辺の楽校プロジェクト、子どもの水辺再発見プロジェクト、いきいき海の子浜づくり事業の登録箇所数の合計値。

（目標値設定の考え方）

1 級水系及び 2 級水系の流域における指導者が活動する拠点数を指標とする。

（考えられる外部要因）

- ・地域の気運の盛り上がり
- ・環境教育の動向

過去の実績値の推移（年度）					
H13	H14	H15	H16	H17	H18
263 箇所	304 箇所	338 箇所	387 箇所	406 箇所	416 箇所

・いきいき海の子浜づくり事業

海岸保全施設の整備にあわせて、良好な海辺の自然環境を利用し、青少年等が、豊かな情緒を形成する場としての利用しやすい海岸づくりを行う。

予算額：1,176 億円（平成 18 年度事業費）の内数

他の関係主体

- ・文部科学省（「子どもの水辺」再発見プロジェクトを所管）
- ・環境省（「子どもの水辺」再発見プロジェクトを所管）

#### 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 18 年度までの自然体験拠点数実績値は 416 箇所に達し、ほぼ目標値に到達している。
- ・平成 14 年度に「子どもの水辺」の登録に際して制度を拡充したことにより、登録箇所数が着実に伸び、「子どもの水辺サポートセンター」の設置及び体験活動への支援体制の整備の効果が十分あったと考えられるが、子どもの水辺登録数に地域別（ブロック別）に偏りが見られることから、より一層の制度の浸透が必要であると考えられる。

#### 主な施策等

主な施策の概要

環境学習・自然体験活動の推進

- ・子どもの水辺再発見プロジェクトの推進

身近な水辺において子どもたちの環境学習や自然体験活動を推進するため、文部科学省、国土交通省、環境省の連携プロジェクトとして、平成 11 年度に開始している。

教育委員会、河川管理者に加え地域の市民団体等が連携して、「子どもの水辺協議会」を設置し、体験活動の場としてふさわしい水辺（「子どもの水辺」）における活動の充実を図る。

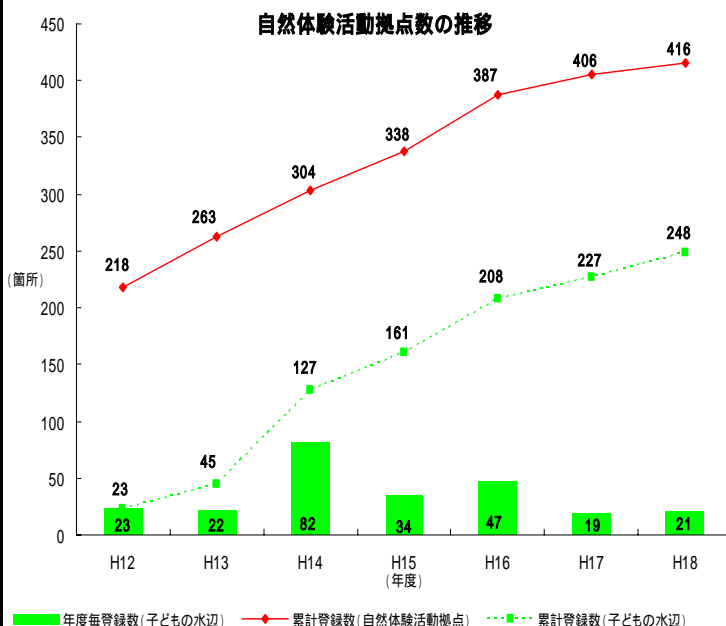
また、「子どもの水辺サポートセンター」（平成 14 年 7 月に（財）河川環境管理財団内に設置）において、「子どもの水辺」の登録受付、活動に必要な資機材（ライフジャケット等）の貸出、水辺での活動をコーディネートできる市民団体等の人材の紹介等の支援体制を整備している。

自然体験を支援する水辺の整備

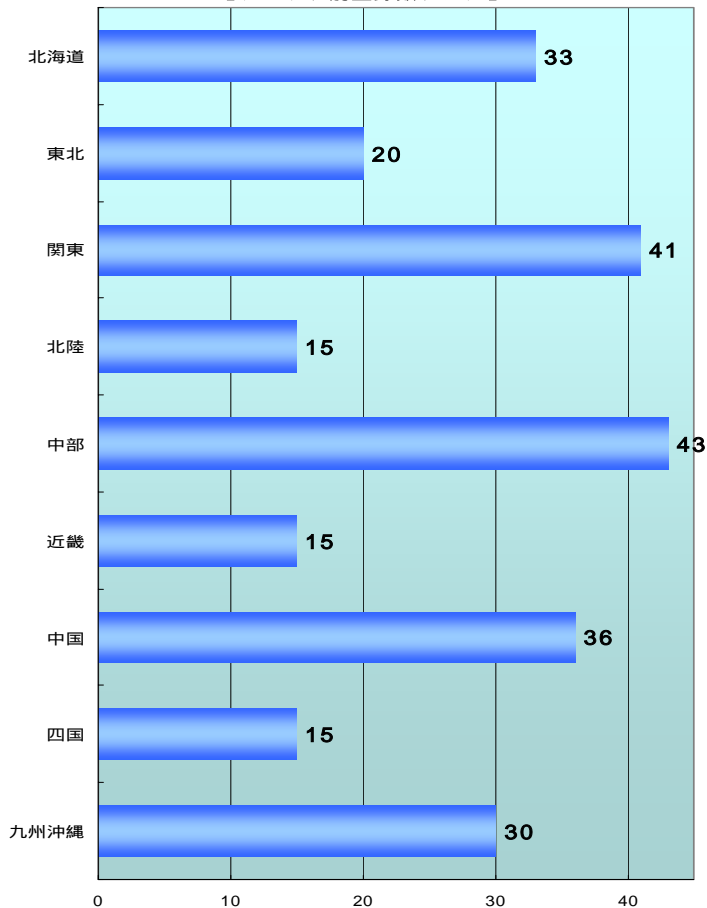
- ・水辺の楽校プロジェクト

子どもの水辺再発見プロジェクトにおいて、水辺整備が必要な場合においては子どもたちが安全に自然とふれあえるよう河岸や遊歩道の整備等を行う。

予算額：14,380 億円（平成 18 年度事業費）の内数



【ブロック別登録数グラフ】



( 施策の実施状況 )

- ・「子どもの水辺」再発見プロジェクトについては、平成 14 年度に制度を拡充したことにより、着実に登録数が伸びており、制度の効果が十分あったものと考えられる。
- ・一方、総体的には効果がでているものの、地域別（ブロック別）では登録数に偏りがあることから、地域でのばらつきを是正するために、全国を各ブロックに分けた中で、情報発信等各種支援方策の検討をするとともに、関係機関等と連携しつつ、水辺の活動をサポートする指導者の育成し、その指導者を核としたより一層の環境学習、自然体験活動の推進を図る必要がある。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は自然体験拠点数が毎年確実に伸びてきており、概ね目標値に到達したため、A - 2 と評価した。
- ・上記で分析したように、地域でのばらつきを是正するために全国を各ブロックに分けた中で、情報発信等各種支援方策の検討を行うとともに、今後もより一層の環境学習、自然体験活動の推進・普及のため、ブロック単位、都道府県単位の連絡会議を実施し、地域のニーズにあったハード・ソフト対策を支援することにより、自然体験活動拠点登録箇所数を増やしていく。
- ・以上を踏まえ、新たに平成 19 年度の自然体験活動拠点数の目標を 440 箇所と設定する。

**担当部局等**

担当部局：河川局河川環境課（課長 久保田 勝）

### 政策目標3 子育てしやすい社会の実現

生活空間が、子供が健やかに成長できる状態にあること

#### (9) 都市住民が身近に使える公園を確保する

都市公園は、都市における身近で安全な遊び場として子供の健やかな成長に寄与するものであり、子どもから高齢者までの健康運動の場及び遊び場となる公園を身近な場所に整備していく必要がある。

業績指標：歩いていける範囲の都市公園の整備率

A - 2

目標値：66 % (平成 19 年度)

実績値：66.2% (平成 18 年度)

初期値：63 % (平成 14 年度)

速報値

業績指標 12：歩いていける範囲の都市公園の整備率

(指標の定義)

都市住民の徒歩生活圏内に近隣住区(概ね小学校区に相当)(注1)を単位として計画的に配置される住区基幹公園(注2)(1近隣住区当たり、街区公園は4箇所、標準面積0.25ha、近隣公園は1箇所、標準面積2ha、地区公園は0.25箇所、標準面積4ha)が整備されている割合。

(注1) 住宅地において、日常生活上最低限必要とされる学校、店舗、公園等のコミュニティ施設を備えた居住区域の単位。

(注2) 住区基幹公園とは、主として住区内の住民の安全で快適かつ健康的なレクリエーション、休養のためのスペースを確保し、住民の日常的で身近な利用に供するために必要な基幹的な公園で、街区公園・近隣公園及び地区公園などがある。

(目標値設定の考え方)

少子高齢化社会に対応するため、長期的に100%となることをめざしており、現況値との勘案により平成19年度の目標値66%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)

#### 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に基づく速報値は、平成18年度末現在で66.2%となっており、順調に推移し、目標値を達成したものと考えられる。

(施策の実施状況)

- 一次避難地となる住区基幹公園について個別補助金の対象として整備を促進するとともに、緑化重点地区整備事業等により、市街地における都市公園整備を推進した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は平成18年度末現在で66.2%と順調に推移し、目標値を達成したことから、A-2と評価した。
- 既成市街地が多く、重点的な整備を必要としているにもかかわらず用地確保が困難なために整備が進んでいない地域において、地区公園等の住区基幹公園の整備を効率的かつ積極的に推進するため、立体都市公園制度や借地方式による都市公園整備の推進も図っていく必要がある。

過去の実績値

(年度)

H13	H14	H15	H16	H17	H18 速報値
62%	63%	64%	65%	65.5%	66.2%

#### 担当課等(担当課長名等)

担当課：都市地域整備局公園緑地課

(課長 小林 昭)

#### 主な施策

主な施策の概要

住区基幹公園の整備

住区基幹公園の整備を推進することにより、都市の緑を保全・創出し、良好な住環境の形成を図る。

予算額：都市公園事業費補助734億円の内数

(平成18年度国費)

## 政策目標 4 住環境、都市生活の質の向上

住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりある、質の高い生活を送ることができること

### (10) ゆとりある住環境に必要な都市公園等を確保する

都市公園及びカントリーパークは、住民のレクリエーションの場、スポーツの場、防災機能の向上の場、自然環境の確保の場等として必要な基盤施設であり、緑豊かでゆとりある住環境を形成するために積極的な整備が必要である。

業績指標：1人当たり都市公園等面積  
A - 1

目標値：9.3 m<sup>2</sup>/人(平成19年度)  
実績値：9.3 m<sup>2</sup>/人(平成18年度)  
初期値：8.5 m<sup>2</sup>/人(平成14年度)  
速報値

業績指標 13：1人当たり都市公園等面積

(指標の定義)
都市計画区域内とカントリーパーク(都市計画区域外の一定の農山漁村に整備する公園)の存する市町村の一人当たりの都市公園等(都市公園及びカントリーパーク)の面積。
(目標値設定の考え方)
緑豊かな生活環境の形成を図るため、各都市における住民一人当たりの都市公園面積を10m <sup>2</sup> 以上とし整備を推進しており、全国平均の値については、現況値との勘案により平成19年度の目標値9.3m <sup>2</sup> 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)
H13	H14	H15	H16	H17	H18	速報値
8.4	8.5	8.7	8.9	9.1	9.3	9.3
m <sup>2</sup> /人	m <sup>2</sup> /人	m <sup>2</sup> /人	m <sup>2</sup> /人	m <sup>2</sup> /人	m <sup>2</sup> /人	m <sup>2</sup> /人

### 主な施策

#### 主な施策の概要

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261億円(平成18年度国費)

都市公園等整備事業に対する補助  
地方公共団体が行う都市公園等の整備に対して補助を行い、都市公園等の整備を支援する。

予算額：都市公園事業費補助  
約734億円(平成18年度国費)

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。  
予算額：緑地環境整備総合支援事業費補助  
約53億円(平成18年度国費)の内数

### 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に基づく速報値は、平成18年度末現在で9.3m<sup>2</sup>/人であり、順調に推移し、目標値を達したものと考えられる。

##### (施策の実施状況)

- 直轄事業においては、国営アルプスあづみの公園等17公園の整備を推進した。
- 補助事業においては、都市公園事業費補助、緑地環境整備総合支援事業により地方公共団体による公園整備への支援を行った。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は平成18年度末現在で9.3m<sup>2</sup>/人と順調に推移し、目標値を達成。平成19年度から新たに事業の拡充を行うことから、A-1と評価した。
- 都市の緑を確保していく上で、都市公園の整備は必要不可欠であり、今後も整備を推進していく。
- 既成市街地等用地確保が困難な地域において、効率的かつ積極的な都市公園整備を推進するため、立体都市公園制度や借地方式による都市公園整備の推進も図っていく必要がある。

### 平成19年度以降における新規の取組

緑地環境整備総合支援事業の拡充  
効率的な都市公園の整備を推進するため、市民緑地等整備事業に借地公園の整備を追加。

### 担当課等(担当課長名等)

担当課：都市地域整備局公園緑地課

(課長 小林 昭)

## 政策目標 4 住環境、都市生活の質の向上

住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりある、質の高い生活を送ることができること。

### (11) 下水道等の污水处理施設を普及させる

汚水の処理は、国民が健康で文化的な生活を過ごす上で必要最低限のものであり、これらについて普及促進を図る。特に中小市町村においては、下水道等の污水处理施設の普及が約5割と低いとため、その早急な普及を図る必要がある

業績指標：污水处理人口普及率 A - 1 目標値：86%（平成19年度）  
実績値：81%（平成17年度）  
初期値：76%（平成14年度）

業績指標：下水道処理人口普及率 A - 1 目標値：72%（平成19年度）  
実績値：69%（平成17年度）  
初期値：65%（平成14年度）

### 業績指標 14：污水处理人口普及率

#### (指標の定義)

総人口に対して、下水道、農業集落排水施設、浄化槽等の污水处理施設を利用できる人口の割合。

#### (目標値設定の考え方)

将来は、污水处理人口普及率が100%となることを目標としており、それを現況値との勘案で平成19年度の目標値を設定している。

#### (考えられる外部要因)

該当なし

#### (他の関係主体)

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

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

#### 過去の実績値 (年度)

H13	H14	H15	H16	H17
74%	76%	78%	79%	81%

### 業績指標 15：下水道処理人口普及率

#### (指標の定義)

総人口に対して下水道を利用できる人口の割合

#### (目標値設定の考え方)

将来は、污水处理人口普及率が100%となることを目標とし、農業集落排水施設や浄化槽等の適切な役割分担のもと、下水道により整備すべき区域について整備を図ることとしており、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3章に記載あり】

過去の実績値 (年度)				
H13	H14	H15	H16	H17
64%	65%	67%	68%	69%

## 主な施策

### 主な施策の概要

#### 污水处理施設の整備 ( )

効率的な污水处理施設整備を進めるため、地域の特性を踏まえた適切な役割分担の下、下水道、集落排水施設、浄化槽等の整備を連携して実施する。このうち下水道の整備については、現状の都道府県構想を前提として、平成14年度末の下水道処理人口普及率65%を72%に引き上げる。

予算額 7,905億円の内数（平成18年度）

#### 下水道の整備

下水道の整備を促進するため、事業を実施する地方公共団体に対して補助を行う。

特に、普及の遅れている中小市町村や三大湾、指定湖沼及び水道水源等における普及を促進するため、これらの地域で下水道事業を実施する地方公共団体に対して重点的に補助する。

予算額 7,905億円の内数（平成18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)

- ・平成 17 年度の実績値は汚水処理人口普及率が 81%、下水道処理人口普及率が 69%であり、これら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。
- ・しかしながら、普及状況は地域間、人口規模によって大きな差があり、汚水処理人口普及率が全国平均を超えているのは 14 都道府県だけである。また、5 万人未満の中小市町村における汚水処理人口普及率は 63%にとどまっている。

#### (施策の実施状況)

- ・普及の遅れている中小市町村等における普及を促進するため、これらの地域において下水道管渠の整備や処理場の整備など、下水道の整備を推進した。
- ・社会状況の変化に応じて都道府県構想を見直すなど、費用比較等においてより効率的かつ適正に下水道の整備を推進した。
- ・また、地方の自主性・裁量性を高めるため、複数の汚水処理施設（公共下水道、集落排水施設、浄化槽）を一体的に整備する市町村に対し、汚水処理施設間での融通や年度間の事業量の調整が可能な汚水処理施設整備交付金により、汚水処理の普及拡大を推進した。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は、汚水処理人口普及率、下水道処理人口普及率とも順調に推移しているが、目標達成に向け、さらなる進捗が必要。人口減少、高齢化の進展や厳しい財政事情の中で施設の整備が遅れている未普及地域の解消を図るため、平成 19 年度において新たな取組を行っていくことから A - 1 と評価した。
- ・下水道等の汚水処理施設は、使えない住民にとってはいつまでも使えない、まさに「有」か「無」かの施設であり、特に人口 5 万人未満の市町村において整備が遅れている状態で

あるが、これらの地域を中心に未普及地域の解消を図るため、汚水処理に係る都道府県構想を踏まえた適切な役割分担に基づき、他の汚水処理施設との連携を図りながら下水道整備を重点的に促進する。

### 平成 19 年度以降における新規の取組

- ・人口減少、高齢化の進展や厳しい財政事情の中で未普及地域の解消を図るため、下水道において、地域の実状に応じた低コスト、早期かつ機動的整備が可能な新たな整備手法を導入するため、「下水道未普及解消クイックプロジェクト社会実験」を実施。

### 担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局下水道部下水道事業課  
（課長 松井 正樹）

## 政策目標 4 住環境、都市生活の質の向上

住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりある、質の高い生活を送ることができること

### (12) 都市部における良好な水辺空間を形成する

都市部における良好な水辺空間は、居住する住民にとって身近に自然にふれあう貴重な空間であり、四季折々の風景の変化の中で、人々にうるおいと安らぎを与えている。しかし、流域の開発により頻繁に発生する水害から地域住民を守るため、緊急の要請に応えた洪水処理機能の向上を中心とした整備は、河川と人々の日常生活との関係を希薄なものとしていた。このため、治水機能を踏まえた良好な水辺空間を形成し、安全でうるおいと安らぎのある河川を整備する必要がある。

#### 業績指標：都市空間形成河川整備率

B - 2

目標値：40%（平成 18 年度）

実績値：38%（平成 18 年度）

初期値：32%（平成 12 年度）

#### 業績指標 16：都市空間形成河川整備率

（指標の定義）

人口が5万人以上の都市の内、市街化区域内を流れる河川延長のうち、沿川のまちと一体となり良好な水辺を確保した河川延長の割合。

（目標値設定の考え方）

過去10年の良好な水辺空間（周辺の街並みや景観と調和した整備を行った区間、水辺で憩えるよう配慮した区間、緩傾斜堤防等）の整備延長のトレンドから5年後の目標値を設定

（考えられる外部要因）

沿川の開発動向

（他の関係主体）

地方公共団体（河川管理者）

過去の実績値							(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
32%	-	34%	35%	35%	37%	38%	

#### 主な施策

##### 主な施策の概要

市街地における親水性のある河川整備（ ）  
良好な水辺の整備を進め、うるおいと安らぎのある都市空間の創出を実現する。  
予算額：河川事業費 7,087 億円（平成 18 年度）の内数

#### 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 18 年度の実績値は 38%と前年より向上したが、平成 18 年度目標値（40%）を達成できなかった。
- しかし、全国 50 地区以上で「川まちづくりの推進」（河川空間を活用した舟運、オープンカフェ、イベント等を展開し都市の賑わいを創出するために河川管理者が地域の自治体や住民等と積極的に協力する取り組み）を図っているところであり、着実に進んでいる。

（施策の実施状況）

- ふるさとの川整備事業、桜つつみモデル事業、水辺プラザ等水辺で憩えるよう配慮した事業を推進している。
- 河川改修事業の実施にあたっては、多自然川づくり、周辺の街並みや景観と調和した整備を行うよう配慮している。
- 良好な河川整備に合わせ、河川敷地占用許可準則の特例措置（社会実験）として「民間によるオープンカフェ等」による、河川敷地の活用を推進している。

##### 課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は目標値を達成できていないが、さらなる進捗のため、引き続き、川まちづくり、ふるさとの川整備事業、桜つつみモデル事業、水辺プラザ等、水辺で憩えるよう配慮した事業を推進することから B - 2 と評価した。
- 河川改修事業の実施にあたっては、多自然川づくり、周辺の街並みや景観と調和した整備を行う。
- 平成 19 年度の目標設定に当たっては、平成 18 年度時点で目標値に達していないこともあり、過去 10 年間（平成 7 年と平成 17 年）の良好な水辺空間の整備延長の実績値のトレンドから改めて設定し、40%とする。

#### 担当課等（担当課長名等）

担当課：河川局治水課（課長 関 克己）

関係課：河川局河川環境課（課長 久保田 勝）

## 政策目標 4 住環境、都市生活の向上

住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりある、質の高い生活を送ることができること

### (13) 良好な宅地供給を促進する

地価下落等を背景に、職住近接エリア内における宅地需要が相対的に高まっているが、主に職住近接エリアにおいては、公共施設等の基盤整備が伴わず、画地規模も狭小な開発行為が多いため、住環境の質に対する高いニーズに対しては十分に対応できない状況にある。このため、特に職住近接エリア内において、住宅宅地関連公共施設の整備に対する財政支援等を重点的に実施することにより、公共施設が十分に確保されたゆとりある良好な宅地の供給を促進することが必要である。

業績指標：良好な環境を備えた宅地整備率  
A - 2

目標値：32.0%（平成22年度）  
実績値：27.6%（平成18年度速報値）  
初期値：27.4%（平成17年度）

#### 業績指標 17：良好な環境を備えた宅地整備率

##### (指標の定義)

「良好な環境を備えた宅地整備率」とは、住宅市街地基盤整備事業（旧住宅宅地関連公共施設等総合整備事業）を導入している団地により供給される宅地について、平成17年度からの総供給画地数（ストック）のうち、次の条件を全て満たした団地の供給画地数の割合のことをいう。

平均画地面積 170 m<sup>2</sup>以上

緑被率 25%以上

職住近接エリア内

地区計画の策定

(良好な環境を備えた宅地整備率)

$$= (\text{平成17年度以降に供給された} \sim \text{の条件を全て満たした団地の供給画地数}) / (\text{平成17年度以降に供給された住宅基盤整備事業(旧住宅宅地関連公共施設等総合整備事業)を導入している団地の総供給画地数})$$

- ・ については大都市圏における優良宅地開発の促進に関する特別措置法の認定基準等を参考として設定。
- ・ については、都市緑地法の緑化地域の緑化率等を参考として設定
- ・ については、例えば首都圏では、東京都心まで鉄道で40分以内の区域または30km圏等、地方圏では、当該都市圏の中心都市の都心までの通勤時間が概ね30分以内の区域等をいう。

##### (目標値設定の考え方)

長期的には、年度毎のフロー値が高止まりの状態となることを目指すが、当面の目標として、各条件のトレンドの試算等を行い、施策の実施による追加分を加味した結果、平成22年度の目標値として32%を設定。

##### (考えられる外部要因)

・ 都心、近郊および郊外の居住コストの変化（地価動向等）

##### (他の関係主体)

地方公共団体（間接補助の実施、公的開発の事業主体）、民間事業者（事業主体）

#### 過去の実績値

(年度)

H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	27.4%	27.6%

#### 主な施策

##### 主な施策の概要

都市再生機構による公的宅地供給により、地域のまちづくりと連携しつつ、居住環境のゆとりが確保された良質な住宅地を供給する。  
予算額〔事業費〕：1,813億円(平成18年度)

住宅市街地基盤整備事業による関連公共施設の整備推進  
住宅市街地基盤整備事業により、都市居住の再生、職住近接の実現等に資する良好な居住環境を備えた住宅及び宅地の供給を促進する。  
予算額〔国費〕：609億円(平成18年度)

#### 測定・評価結果

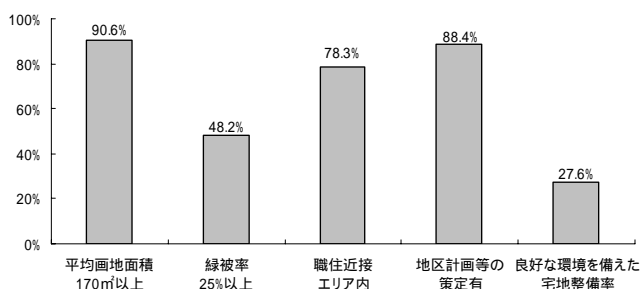
##### 目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・ 平成17年度の初期値を精査した結果、初期値27.4%が、26.6%となった。これを踏まえて目標値の見直しを行い、平成22年の目標値を30.0%と設定することとした。平成18年度の実績値は速報値で27.6%となった。

・ 内訳を見ると、緑被率25%以上の条件を満たす宅地の割合が、他の条件に比べて顕著に低く、指標値を下げる要因となっている。

各条件を満足する宅地の割合(平成18年度速報値)



#### (施策の実施状況)

- 平成16年度より、職住近接に資する良好な住宅及び宅地の供給の促進を目的として住宅市街地基盤整備事業における主要なメニューについて、対象地域を三大都市圏等の職住近接エリアに限定。平成17,18年度も引き続き、住宅市街地基盤整備事業において地区計画等を策定した地区を重点的に採択することにより、良質な宅地の供給を推進。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

- 平成18年度の実績値27.6%(速報値)は精査後の初期値26.6%に対して1.0%の伸びを示しており、目標の達成に向け順調に推移していることからA-2と評価した。
- 引き続き、継続団地において～の条件を全て満たした団地への重点化を実施し、良好な環境を備えた宅地供給を着実に推進していくことが必要である。

#### 担当課等(担当課長名等)

担当課：土地・水資源局土地政策課  
(課長 佐々木 晶二)

関係課：住宅局住宅総合整備課住環境整備室  
(室長 小田 広昭)

## 政策目標 4 住環境、都市生活の質の向上

住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりある、質の高い生活を送ることができること

### (14) 電線類を地中化する

都市景観や防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保等を図るため、まちなかの幹線道路における電線類の地中化を引き続き重点的に進めることが必要である。

業績指標：市街地の幹線道路の無電柱化率

A - 2

目標値：15% (平成 19 年度)

実績値：約 12% (暫定値) (平成 18 年度)

初期値：7% (平成 14 年度)

#### 業績指標 18：市街地の幹線道路の無電柱化率

(指標の定義)

市街地<sup>(注1)</sup>の幹線道路<sup>(注2)</sup>のうち、電柱、電線のない延長の割合

(注1) 都市計画法における市街化区域及び市街化区域が定められていない人口 10 万人以上の都市における用途地域。

(注2) 道路種別で規定されるものではないが、ここでは一般国道および都道府県道

(目標値設定の考え方)

長期的に約 3 割(人口 10 万人以上の都市内の対象幹線道路を中心に整備必要箇所を概成)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)

該当なし

(他の関係主体)

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

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

- ・ 市街地の幹線道路のうち、直轄国道での無電柱化率(約 22%)に対し、補助国道(約 6%)及び都道府県道(約 8%)における無電柱化率が低く、地方公共団体のより積極的な取り組みが必要。また、市区町村が管理する非幹線道路では約 1%と格差が大きい。[いずれも暫定値]

(施策の実施状況)

- ・ 平成 18 年度末までに「無電柱化推進計画」(平成 16~20 年)等に基づき、全道路において 7,000km 弱(事業中を含む)の延長を整備。
- ・ 歴史的街並みを保存すべき地区、バリアフリー重点整備地区、くらしのみちゾーン等の面的に無電柱化を推進すべき地区において、平成 18 年度に新たに 10 地区において無電柱化に着手。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 市街地の幹線道路については、平成 18 年度は約 1%の伸びにとどまっているが、平成 19 年度は「無電柱化推進計画」の後半に当たり、道路管理者・電線管理者の一層の連携により、指標の見込み値が目標達成の予定であることから、A-2 と評価した。ただし、市街地の幹線道路以外は含まれていないため、総合的な判断は困難であると思慮される。
- ・ 「無電柱化推進計画」に基づき、新技術導入等によるコスト縮減を図りつつ、幹線道路における無電柱化を引き続き推進。
- ・ さらにバリアフリー重点整備地区や良好な都市環境・住環境形成に必要な地区、歴史的街並みを保存すべき地区などの主要な非幹線道路についても無電柱化を面的に進める。評価の詳細は「平成 18 年度道路行政の達成度報告書・平成 19 年度道路行政の業績計画書」も参照されたい(URL: <http://www.ml.it.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>)

#### 平成 19 年度以降における新規の取組

- ・ 面的な無電柱化整備に必要となる施策支援や技術支援を行う仕組みを企画。

#### 担当部局等

担当部局：道路局 地方道・環境課 道路交通安全対策室

(室長 後藤 敏行)

関係部局：道路局 国道・防災課 (課長 下保 修)

都市・地方整備局 街路課 (課長 松谷 春敏)

過去の実績値の推移						(年度)
H13	H14	H15	H16	H17	H18	
-	7%	9%	10%	11%	約 12% (暫定値)	

#### 主な施策等

##### 主な施策の概要

電線類の地中化( )

- ・ 幹線道路における電線類の地中化

予算額：住環境、都市生活の質の向上

事業費 23,079 億円の内数(平成 18 年度)

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

#### 測定・評価結果

##### 目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 平成 14 年度実績値 7%に対し、平成 18 年度の実績値は約 12%(暫定値)となり、目標達成に向け進捗しているところ。

## 政策目標 4 住環境、都市生活の質の向上

住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりある、質の高い生活を送ることができること

### (15) 中心市街地を再生する

中心市街地における都市機能の増進及び経済活力の向上を総合的かつ一体的に推進し、持続可能でコンパクトな都市構造への転換を図る

#### 業績指標 19：中心市街地人口比率の減少率

B - 2

目標値：前年度比 0.5%減(平成 21 年度)

実績値：前年度比 1.1%減(平成 17 年度)

初期値：前年度比 1.1%減(平成 16 年度)

#### 業績指標 19: 中心市街地人口比率の減少率

##### (指標の定義)

市全域の人口に対する中心市街地(商店街と主要駅、市役所等への徒歩アクセスを考慮した街なか居住を推進すべき地域)人口の比率の減少率。中心市街地の衰退、人口の郊外流出による現在のトレンドを踏まえ、歩いて暮らせるまちづくり(コンパクトシティ)の実現に向けてのメルクマールである、市全域人口に対する中心市街地人口の比率の減少率を測定する。

中心市街地活性化法に基づく基本計画区域に近似した区域。

##### (目標値設定の考え方)

街なか居住推進施策等に取り組むことを前提として、5年後を目途に減少率を概ね半分とすることを目標とする。

##### (考えられる外部要因)

市町村合併による市全域の人口増  
民間による投資動向(郊外の住宅地、大型商業施設への投資等)

##### (他の関係主体)

地方公共団体  
民間事業者 等

過去の実績値 (年度)				
H13	H14	H15	H16	H17
-	-	-	1.1%	1.1%

## 主な施策

### 主な施策の概要

#### 街なか居住再生ファンド

地方都市等の中心市街地活性化を図るため、小規模な遊休地等を核として行われる民間の多様な住宅等の整備事業に対して出資による支援を行う街なか居住再生ファンドを平成 17 年度に創設し、都市の中心部への居住を推進し

ている。

予算額(平成 18 年度): 25 億円

地方都市等の中心市街地等における居住機能の回復に対する支援

中心市街地において一定の要件を満たす住宅整備に対し、街なか居住再生型住宅市街地総合整備事業による支援を行い、街なか居住の推進を図っている。

予算額(平成 18 年度): 住宅市街地総合整備事業 1,342 億円の内数

#### 中心市街地活性化法の改正

中心市街地における都市機能の増進及び経済活力の向上を総合的かつ一体的に推進するため、中心市街地の活性化に関する基本理念の創設、市町村が作成する基本計画の内閣総理大臣による認定制度の創設、支援措置の拡充、中心市街地活性化本部の設置等の所要の措置を講じている。

#### 都市計画法・建築基準法の改正

都市の秩序ある整備を図るため、準都市計画区域制度の見直し、大規模集客施設の立地に係る規制の見直し、開発許可制度の見直しその他都市計画に関する制度の整備を行っている。

#### 暮らし・にぎわい再生事業の創設

中心市街地の再生を図るため、「選択と集中」の考え方にに基づき、意欲のある地区を選定し、都市機能のまちなか立地及び空きビルの再生並びにこれらに関連する賑わい空間施設整備や計画作成・コーディネートに要する費用について総合的に支援する事業を平成 18 年度に創設している。

予算額(平成 18 年度): 90 億円

中心市街地共同住宅供給事業の創設(優良建築物等整備事業の拡充)

中心市街地における優良な共同住宅の供給を支援し、街なか居住の推進を図るため、平成18年度に優良建築物等整備事業に中心市街地共同住宅供給タイプを追加している。

予算額(平成18年度):住宅市街地総合整備事業1,342億円の内数

#### 税制上の特例措置

中心市街地共同住宅供給事業により賃貸住宅を建設する者に対する所得税、法人税の割増償却や、中心市街地共同住宅供給事業を実施する者に土地等を譲渡する者に対する所得税の課税繰延といった税制上の特例措置を講じている。

### 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18年度の実績値は集計中である。平成17年度の実績値は1.1%と、目標達成に向けた成果を示していない。

(施策の実施状況)

- 中心市街地の活性化を図るため、街なか居住再生ファンドを平成17年度に創設したほか、街なか居住再生型住宅市街地総合整備事業等の施策により街なか居住の推進を図っている。
- 第164回国会において中心市街地活性化法及び都市計画法・建築基準法の改正が行われた。また、平成18年度に暮らし・にぎわい再生事業や中心市街地共同住宅供給事業を創設し、中心市街地活性化の取り組みに対する支援を行っている。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

平成17年度の業績指標は目標達成に向けた成果を示していないが、目標達成のための取り組みは平成18年度から本格化していることから、現在の施策を維持することが妥当と考えられ、B-2と評価した。

引き続き、中心市街地の活性化を総合的かつ一体的に推進するため、補助制度の拡充、税制特例措置といった各種施策を講じる。

### 平成19年度以降における新規の取組

街なか居住再生ファンドの拡充

民間の多様な住宅等の整備事業に対し十分な支援を行い、街なか居住を推進するため、街なか居住再生ファンドを増額する。

### 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

まちづくり推進課(課長 菱田 一)

都市計画課(課長 由木 文彦)

市街地整備課(課長 松田 秀夫)

住宅局市街地住宅整備室

(室長 伊藤 明子)

## 政策目標 5 アメニティ豊かな生活環境の形成

水と緑豊かで、美しい景観を有する生活環境の中で暮らせること

### (16) 海岸における親水空間等を形成する

「癒し」や「憩い」といった保養型等の観光ニーズの多様化など、海岸利用に関する関心は近年非常に高いものがある。また、平成11年に海岸法が改正され、海岸整備の目的に従来の防護に加え、環境や利用も新たに目的に加えられるなど、今後、環境や利用に配慮した海岸整備を進めていく必要がある。海辺は、日常生活において潤いを感じることでできる空間であることから、海辺を日常的に訪れることのできる利用環境に配慮し、親水性を確保するよう海岸へのアクセスを改善していく必要がある。

業績指標：人々が海辺に親しむことのできる  
海岸の延長  
A - 2

目標値：約 6,800km (平成 19 年度)  
実績値：約 6,800km (平成 18 年度)  
初期値：約 6,700km (平成 14 年度)

### 業績指標 20：人々が海辺に親しむことのできる海岸の 延長

(指標の定義)
安全、快適に水際まで近づくことができる海岸延長
(目標値設定の考え方)
できる限り着実に推進していくために、平成 19 年度までに達成可能な値として設定。
(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)

過去の実績値 (年度)				
H14	H15	H16	H17	H18
約 6,700km	約 6,760km	約 6,780km	約 6,790km	約 6,800km

### 主な施策

#### 主な施策の概要

観光振興に資する海岸事業( )  
海岸における美しい景観の保全・再生及び海岸利用の促進を図るため、景観や利用に配慮した構造物の新設や既設施設の改良(離岸堤の潜堤・人工リーフ化等)を推進する。  
予算額 1,176 億円(平成 18 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。

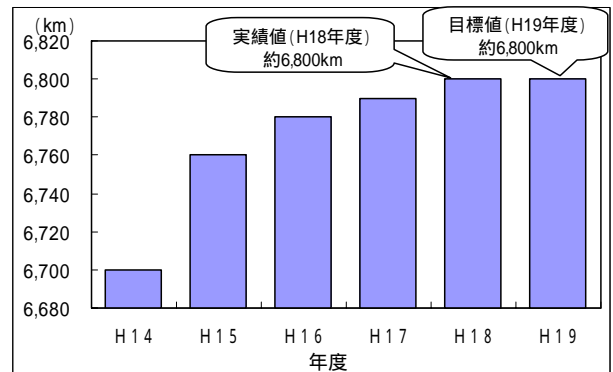
### 測定・評価結果

#### 目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・平成 18 年度の実績値は約 6,800km であり、目標の達成に向けて順調に指標値は伸びており、日常的に海岸を

訪れ、海水浴やビーチスポーツ等の海岸の利用に資する海岸整備が促進された。



#### (施策の実施状況)

- ・ふるさと海岸整備事業  
白鳥港海岸(香川県)を含む 25 箇所で開催中
- ・C.C.Z.(コースタル・コミュニティ・ゾーン)  
那智勝浦海岸(和歌山県)を含む 5 箇所で開催中
- ・いきいき・海の子・浜づくり事業  
田ノ代海岸(兵庫県)、三崎港海岸(高知県)を含む 11 箇所で開催中
- ・平成 17 年度に策定した「海岸景観形成ガイドライン」を参考に、良好な海岸景観を形成するための取組みを推進している。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標の着実な進捗が見られることから A - 2 と評価した。
- ・今後も、面的防護方式を取り入れ、かつ、親水性及び景観に配慮した海岸整備の充実に努める。

### 担当課等(担当課長名等)

担当課：港湾局海岸・防災課(課長 栗田 悟)

関係課：河川局海岸室(室長 岸田 弘之)



**政策目標5 アメニティ豊かな生活環境の形成**

水と緑豊かで、美しい景観を有する生活環境の中で暮らせること

**(17) 公共空間における緑化等を推進する**

都市等における緑地は、美しい景観を形成し、市民にうるおいと安らぎを提供する機能を有すると共に、都市域におけるヒートアイランド減少の抑制に資する。緑地の保全・創出を行い、アメニティ豊かな生活環境を形成するため、公園の整備、緑地の保全・創出、道路・港湾等の公共空間の緑化を行う必要がある。

**業績指標：都市域における水と緑の公的空間確保量**

A - 1

**目標値：12㎡/人を約1割増**  
**(13㎡/人(平成19年度))**  
**実績値：約8%増(平成18年度)**  
**初期値：12㎡/人(平成14年度)**  
**速報値**

業績指標21：都市域における水と緑の公的空間確保量

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

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

(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)				
H14	H15	H16	H17	H18 速報値
12㎡/人	約2%増	約4%増	約7%増	約8%増

**主な施策**

**主な施策の概要**

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261億円(平成18年度国費)

都市公園等整備事業に対する補助( )  
地方公共団体が行う都市公園等の整備に対して補助を行い、都市公園等の整備を支援する。  
予算額：都市公園事業費補助  
約734億円(平成18年度国費)

古都及び緑地保全事業の推進( )  
古都及び緑地保全事業を推進することにより、身近な緑地の保全を図る。  
予算額：古都及び緑地保全等事業補助  
約53億円(平成18年度国費)

緑地環境整備総合支援事業の推進( )  
都市公園の整備、特別緑地保全地区の指定及び市民緑地制度による民有緑地の公開などの多様な手法の活用による緑とオープンスペースの確保を支援する。  
予算額：緑地環境整備総合支援事業費補助  
約54億円(平成18年度国費)

道路緑化の推進( )  
良好な景観を形成し、CO2の吸収など環境への負荷を軽減するため、良質な緑の道路空間を構築するため、植樹帯、中央分離帯の植樹等、道路緑化を積極的に進める。  
予算額：59,249億円(平成18年度事業費)の内数

河川における水際の緑化( )  
河川において、良好な自然環境の再生のための自然再生や多自然川づくりにより、水と緑の豊かな空間を確保。  
予算額：12,105億円(平成18年度事業費)の内数

急傾斜地における緑を活かした斜面对策( )  
山麓斜面に市街地が接している都市において、土砂災害に対する安全性を高め緑豊かな都市環境として、一連の樹林帯(グリーンベルト)の形成を推進する。  
予算額：約326億円(平成18年度国費)の内数

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 118 億円(平成 18 年度事業費)

空港周辺緑地整備事業の推進（ ）  
特定飛行場の周辺区域（第 3 種区域）内の移転補償跡地において緩衝緑地帯等を整備する。  
予算額：緩衝緑地帯等整備事業  
約 14 億円（平成 18 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)

- 各地方公共団体からの報告等に基づく速報値は、平成 18 年度末現在で約 8 % 増加しており、順調に推移しているものと考えられる。

#### (施策の実施状況)

- 直轄事業においては、国営アルプスあづみの公園等 17 公園の整備を推進した。
- 補助事業においては、都市公園事業費補助、古都及び緑地保全事業、緑地環境整備総合支援事業により、地方公共団体による緑とオープンスペースの確保への支援を行った。
- 良質な緑の道路空間を構築するため、植樹帯、中央分離帯の植樹等、道路緑化を推進した。
- 自然再生、多自然川づくり等を多摩川、木曽川等で実施。
- 山麓斜面に市街地が接している都市において、土砂災害に対する安全性を高め緑豊かな都市環境として、一連の樹林帯（グリーンベルト）の形成を推進。
- 平成 18 年度に港湾緑地の整備を全国約 90 港で実施した。
- 特定飛行場の周辺区域（第 3 種区域）内の移転補償跡地において緩衝緑地帯等を整備した。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は平成 18 年度末現在で約 8 % 増と順調に推移しており、平成 19 年度から新たに事業の拡充を行うことから、A - 1 と評価した。
- アメニティ豊かな生活環境を形成するため、引き続き、公園の整備、緑地の保全・創出、道路・河川・港湾等の公共空間の緑化を行う必要がある。
- 都市公園事業においては、既成市街地等用地確保が困難な地域において、効率的かつ積極的な都市公園整備を推進するため、立体都市公園制度や借地方式による都市公園整備の推進も図っていく必要がある。

## 平成 19 年度以降における新規の取組

### 緑地環境整備総合支援事業の拡充

効率的な都市公園の整備を推進するため、市民緑地等整備事業に借地公園の整備を追加するとともに、官民協働による緑地の確保を推進するため、市民緑地等の事業主体に緑地管理機構を追加。

## 担当課等（担当課長名等）

担当課：都市地域整備局公園緑地課（課長 小林 昭）  
関係課：道路局地方道・環境課道路環境調査室

（室長 川瀧 弘之）

河川局河川環境課（課長 久保田 勝）

河川局砂防部砂防計画課（課長 中野 泰雄）

港湾局国際・環境課（課長 小山 彰）

航空局環境整備課（課長 荒川 敦）

**政策目標 6 良質で安全な水の安定した利用の確保**

きれいな水、おいしい水を豊かに確保できること

**(18) 河川の正常な流量を確保する**

本来、河川の流水は、舟運、漁業、観光、塩害の防止、河口閉塞の防止、河川管理施設の保護、地下水の維持、動植物の保護、流水の清潔な保持、既得用水等の安定取水等の機能を持っており、これら河川が本来持っている機能の維持を積極的に図る必要がある。

**業績指標：河川の流量不足解消指数**

A - 2

目標値：61% (平成 18 年度)

実績値：61% (平成 18 年度)

初期値：54% (平成 13 年度)

**業績指標 22：河川の流量不足解消指数**

(指標の定義)

河川の代表地点において、良好な河川環境の維持等のために必要な目標流量に対して、不足している流量のうちダム等の貯留施設の完成により補給可能になった流量の割合を示す指数。流水の正常な機能の維持を目的としているダム等の建設がどの程度の割合で進んでいるかを示すことにより、ダム等による効果が適切に現れているかを分かり易く評価したもの。

(目標値設定の考え方)

平成 18 年度までに完成するダム等により、下流河川への渇水時に補給可能な流量の積み上げ、将来目標値に対する充足率で評価。

(考えられる外部要因)

地元の調整状況等

(他の関係主体)

特になし

- 河川の流量不足解消指数の向上にはダムの整備がなされることが必要であるが、ダムの計画から完成までには長時間を要することが一般的であり、現在、指標が向上するのは、過去の投資に依る部分が大きい。
- 今後も、継続的に指標の向上を図るために、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。

(施策の実施状況)

- 平成 18 年度には、河川総合開発事業関係予算 3,681 億円をもって、ダム等の整備及び管理を行った。
- 平成 18 年度は、灰塚ダムをはじめとする 10 ダムを完成させた。
- 厳しい予算の中、事業中のダムについては、水需要の必要性等を勘案し、事業を峻別。必要な手続きを経て 4 事業を中止する一方、本体工事中のダムに重点投資を行った。

課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は着実な進捗がみられ、平成 19 年度は徳山ダム等が完成する予定であり、さらなる伸びが見込めることから A - 2 と評価した。
- 引き続き、事業中のダムについて、既存ダムの有効活用も含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別する。
- また、既存ダムの有効活用として、貯水池容量の効率的な再配分による既存ダムの徹底活用等に取り組む。
- 事業を進めるに当たっては、コスト縮減を図りながら、重点化・効率化に取り組みつつ、計画的な投資と事業展開を行う。
- 平成 19 年度の目標設定に当たっては、同年度までに完成するダム等により、下流河川への渇水時に補給可能な流量の積み上げ、将来目標値に対する充足率から 63%とする。

過去の実績値						(年度)
H13	H14	H15	H16	H17	H18	
54%	55%	56%	56%	59%	61%	

**主な施策等**

主な施策の概要

河川流量の確保のためのダム建設等( )

河川が本来持っている流水の機能を維持するために必要な流量を確保するためのダム等の整備を進め、河川の利水安全度の向上を図る。

予算額：河川総合開発事業 3,681 億円 (平成 18 年度) の内数

**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 18 年度の実績値は 61%であり、約 2%の順調な伸び率のもと、平成 18 年度目標値 (61%) を達成した。

**担当課等 (担当課長名等)**

担当課：河川局治水課 (課長 関 克己)

## 政策目標 6 良質で安全な水の安定した利用の確保

きれいな水、おいしい水を豊かに確保できること

### (19) 水道水源域の水質を改善する

近年、トリハロメタン等の有害物質や異臭味の影響の問題などにより国民の水道水に対する信頼が低下している。また、水道事業者の対応のみでは、その供給する水道水が水道法に掲げる水質の要件を満たさなくなる場合が生じるおそれがある。こうした状態を踏まえ、安全で良質な水道水の供給を確保するため、下水道事業による水質の改善が求められている

業績指標：水道水源域における下水道処理人口普及率 目標値：60%（平成18年度）  
A - 3 実績値：60%（平成17年度）  
初期値：48%（平成12年度）

### 業績指標 23：水道水源域における下水道処理人口普及率

#### (指標の定義)

水道水源や水道取水口の上流域に処理水を放流する下水処理場に係る事業を実施している市町村における下水道処理人口普及率。

#### (目標値設定の考え方)

将来は、水道水源域のうち下水道の計画区域については、すべて処理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18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)
H13	H14	H15	H16	H17	
50%	53%	56%	56%	60%	

### 主な施策

#### 主な施策の概要

水道水源域における下水道の整備  
水道水源域における下水道の整備をすすめ、普及促進を図ることにより水道水源域への汚水の流入を防止するため、これらの地域で下水道事業を実施する地方公共団体に対して重点的に補助する。

予算額 7,353億円の内数（平成18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)

- 平成17年度の実績値は60%であり、最終目標を達成した。今後も普及を促進することにより、公共用水域の水質保全を促進する。

##### (施策の実施状況)

- 水道水源域における普及促進を図るため、これらの地域において下水道管きよの整備や処理場の整備など、下水道の整備を推進した。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

- 水道水源域における下水道処理人口普及率は順調に推移しており、目標を達成したことから、A-3と評価した。しかし、人口減少、高齢化の進展や厳しい財政事業の中で施設の整備が遅れる下水道未普及地域の解消し、安全でおいしい水の確保を図るため、引き続きこれらの地域の普及を促進する。

#### 担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局下水道部下水道事業課  
(課長 松井 正樹)

## 政策目標 6 良質で安全な水の安定した利用の確保

きれいな水、おいしい水を豊かに確保できること

### (20) 河川の水質を改善する

河川水質の改善は動植物の生息・生育環境の保全等とともに、人間生活における自然とのふれあいや河川水利用の安全性の確保などの面からもその改善が望まれており、豊かで美しい自然環境の保全と形成のために河川における汚濁負荷量を削減し、河川水質の改善を進めていく必要がある。

#### 業績指標：河川における汚濁負荷削減率

A - 2

目標値：78%（平成19年度）

実績値：75%（平成18年度）

初期値：65%（平成14年度）

#### 業績指標 24：河川における汚濁負荷削減率

（指標の定義）

河川的环境基準達成のために、河川において削減することが必要な汚濁負荷量のうち削減する量の割合

（目標値設定の考え方）

平成15年度から平成19年度までの5年間の河川浄化事業における汚濁負荷削減率

（考えられる外部要因）

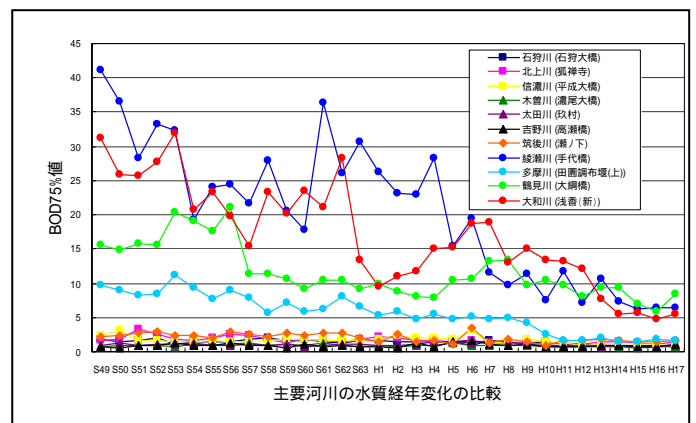
- ・ 地元調整の状況等
- ・ 社会情勢の変化等による流入負荷の動向

（他の関係主体）

- ・ 地方公共団体等

【社会資本整備重点計画第2章に記載】

- ・ 河川浄化施設の設置や下水道の整備により河川水質の改善は着実に進んでいる。



（施策の実施状況）

- ・ 平成18年度には大和川、霞ヶ浦等都市部の河川や湖沼を重点的に、浄化浚渫や植生浄化等の整備を実施。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 業績指標は着実な進捗を見せていることからA - 2と評価した。
- ・ 事業の実施効果は着実に発揮されているが、河川における汚濁負荷量削減として、都市部の河川と湖沼について、今後も関係機関と一体となって重点的に水質改善事業を実施する必要がある。

#### 担当部局等

担当部局：河川局河川環境課（課長 久保田 勝）

過去の実績値の推移						(年度)
H13	H14	H15	H16	H17	H18	
-	65%	68%	70%	73%	75%	

#### 主な施策等

##### 主な施策の概要

浄化事業等の実施

河川において浄化施設等の設置を進め、水質改善を実現する。  
予算額：12,105億円（平成18年度事業費）の内数

関係機関及び流域自治体と連携による水質改善施設設置等の整備

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

#### 測定・評価結果

##### 目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・ 河川事業における汚濁負荷削減率は、河川浄化事業の実施等により、平成18年度の実績値で75%であり順調な指標の進捗を見せている。

## 政策目標7 水害等による被害の軽減

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

### (21) 水害による被害を軽減するため、施設整備を行う

諸外国と比較して厳しい我が国の国土条件や氾濫域に人口・資産が集中するという社会条件を踏まえつつ、水害被害の軽減を図り、安全で安心できる社会活動を支える必要がある。

業績指標：洪水による氾濫から守られる区域の割合  
A - 1

目標値：約 62%(61.7%)(平成 19 年度)  
実績値：約 60%(60.2%)(平成 18 年度)  
初期値：約 58%(57.8%)(平成 14 年度)

業績指標：床上浸水を緊急に解消すべき戸数  
A - 1

目標値：約 6 万戸 (平成 19 年度)  
実績値：約 6.0 万戸 (平成 18 年度)  
初期値：約 9 万戸 (平成 14 年度)

業績指標：流下能力不足橋梁数  
A - 3

目標値：3,500 橋 (平成 18 年度)  
実績値：3,100 橋 (平成 18 年度)  
初期値：4,500 橋 (平成 13 年度)

業績指標：下水道による都市浸水対策達成率  
A - 1

目標値：54% (平成 19 年度)  
実績値：53% (平成 17 年度)  
初期値：51% (平成 14 年度)

#### 業績指標 25：洪水による氾濫から守られる区域の割合

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

長期的には 100%を目指す。  
平成 19 年度までに実施予定の事業及び過去の事業の完了状況から設定。

(考えられる外部要因)

地元の調整状況等

(他の関係主体)

特になし

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載】

#### 業績指標 26：床上浸水を緊急に解消すべき戸数

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

長期的には 0 を目指す。  
平成 19 年度までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定。

(考えられる外部要因)

地元の調整状況等

(他の関係主体)

特になし

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載】

過去の実績値						(年度)
H13	H14	H15	H16	H17	H18	
-	約 58% (57.8%)	約 58% (58.4%)	約 59% (59.1%)	約 60% (59.7%)	約 60% (60.2%)	

過去の実績値						(年度)
H13	H14	H15	H16	H17	H18	
-	約 9 万戸	8.3 万戸	7.4 万戸	6.6 万戸	約 6.0 万戸	

### 業績指標 27：流下能力不足橋梁数

(指標の定義)

河川を横断している鉄道橋、道路橋等のうち、洪水時の疎通能力が著しく不足している(河積不足、余裕高不足等)橋梁数をいう。ただし、橋梁架替をせずに河床掘削等によりネック部解消が図られる橋梁は該当しないものとする。

(目標値設定の考え方)

近年橋梁架替をした実績から、年平均着工橋梁数と平均工期より、今後5年間での目標橋梁数を設定。

(考えられる外部要因)

地元の調整状況等

(他の関係主体)

地方公共団体(河川管理者)等

過去の実績値 (年度)

H13	H14	H15	H16	H17	H18
4,500 橋	4,200 橋	3,900 橋	3,700 橋	3,300 橋	3,100 橋

### 業績指標 28：下水道による都市浸水対策達成率

(指標の定義)

公共下水道又は都市下水路における都市浸水対策の整備対象区域の面積のうち、概ね5年に1回程度の大雨に対して安全であるよう、すでに整備が完了している区域の面積の割合。

(目標値設定の考え方)

将来は、少なくとも10年に1回程度の大雨に対する雨水安全度が確保され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。

(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】

過去の実績値 (年度)

H12	H13	H14	H15	H16	H17
50%	51%	51%	51%	52%	53%

平成14年度に分母を見直している。

### 主な施策

主な施策の概要

洪水による氾濫被害から守るための河川整備・ダム等洪水調節施設の整備、砂防設備の整備( )

堤防等整備やダム等洪水調節施設の整備、砂防えん堤等の整備を推進し、氾濫域における治水安全度の向上を図る。

予算額：治水事業(直轄)7,445億円(平成18年度)の内数(補助)6,151億円(平成18年度)の内数

(特等込み)

下水道による雨水対策施設の整備の推進( )

下水道による雨水対策施設の整備により、都市の洪水安全度の向上を図るため、事業を実施する地方公共団体に対して補助を行う。

予算額：下水道事業 7,353億円(平成18年度国費)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)

- 指標については、集計中のものであるが目標の達成に向けて概ね順調に指標値が推移している。
- 「洪水による氾濫から守られる区域の割合」等の指標値の向上のためには、河川、ダム、砂防設備等の整備を行うことが必要であるが、これらは計画から完成までには長時間を要することが多いため、施設整備途上においてハード・ソフト一体となった減災体制の緊急的な整備が必要である。また、計画規模を上回る洪水等による災害に対する体制整備が必要である。
- 床上浸水を緊急に解消すべき戸数の平成18年度の実績値は約6.0万戸であり、順調な伸び率を示し、目標を達成したところであるが、引き続き床上浸水の解消を推進する。
- 流下能力不足橋梁数の平成18年度の実績値は約3,100橋であり、順調な伸び率を示し、目標を達成した。
- 下水道による都市浸水対策達成率の平成17年度の実績値は52.7%であり、この1年間で0.8%上昇しており、着実に進展している。
- 今後とも、継続的に指標値の向上を図るためには、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。
- 近年の浸水被害の状況を見ると、都市化の進展による雨水の流出率の増加や局所的な集中豪雨により依然として内水被害が頻発している。また、被害内容の現況を見ると、宅地等の浸水面積は減少しているものの、都市化の進展や集中豪雨の多発により、被害額は減少しておらず、関係者の連携を図った取り組みが必要である。

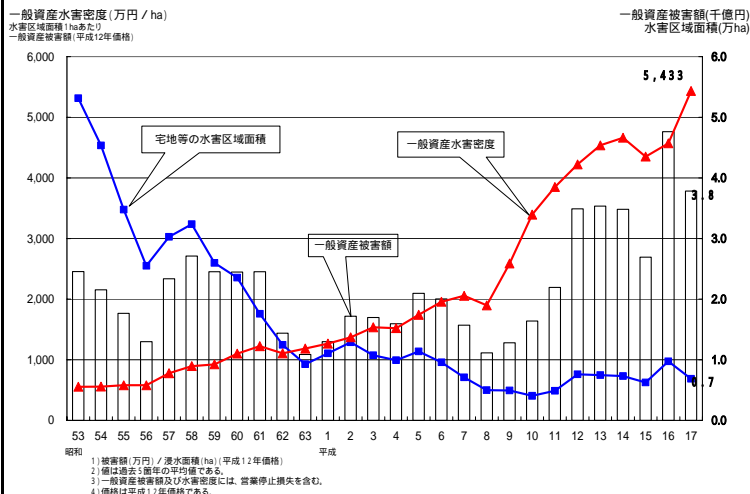


図 一般資産水害密度等の推移(過去5ヶ年平均)

#### (施策の実施状況)

- ・ 効果の早期発現を目指し、本体工事中のダム等への重点投資を行っている。また、平成 15 年度からは治水上の緊急性・必要性が高く、整備効果が大きい区間などについて、その事業区間・期間などを設定・公表し、重点投資を行う短期集中型事業を実施している。また、洪水の安全な流下を妨げるボトルネック橋梁の解消を図るため、平成 14 年度からは従来の鉄道橋緊急対策事業の対象として新たに道路橋を追加した。
- ・ 地下空間利用が高度に発達している地区等において、施設の計画規模を上回る降雨に対して被害の最小化を図るため、下水道総合浸水対策緊急事業を創設し、ハード・ソフト・自助を組み合わせた総合的な対策を推進した。
- ・ 近年、頻発している集中豪雨などの対応にあたっては、市町村単位での対応では不十分な面があることから、流域単位での広域的な浸水対策が極めて重要かつ効果的である。このため、複数市町村にまたがる広域的な雨水対策として、雨水を排除できる下水道を流域下水道事業として実施できるよう制度を拡充した。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 各業績指標とも着実な進捗がみられる。業績指標 25 については、平成 19 年度に日本最大級の徳山ダム（洪水調節容量：123,000 千 m<sup>3</sup>）が完成する等、大幅な進捗を見込んでおり、当初想定していた目標通りの進捗がみられる。
- ・ 業績指標 25、26 及び 28 については、さらなる進捗のため平成 19 年度より、氾濫した場合でも床上浸水被害等の深刻な被害を最小化させるために地域一体となった治水対策制度を創設する等、新たな取組を行っていくことから A-1 と評価した。
- ・ 業績指標 27 については、目標を達成したことから本指標を廃止する。よって、A-3 と評価した。
- ・ 引き続き流下能力不足橋梁数の解消を図るとともに、河床掘削や陸閘の設置も併せて取り組むことで流下能力の向上を図る。
- ・ 近年の集中豪雨の増加などの自然的状況の変化や、少子高齢化などの社会的状況の変化に起因した新たな様相の災害に的確に対応しつつ、今後の投資余力に限られる中で、できるだけ早期に安全度を高め、被害を最小化する「減災」を図るため、多様な整備手法の導入や既存施設の有効活用、危機管理体制の強化などを強力に推進する。
- ・ 財政状況が厳しくなる見込みの中、今後もコスト縮減を図りながら、本体工事中のダムや水害が頻発している地域での河川改修に重点的・集中的な投資を行うとともに、箇所数を厳密に管理し、計画的・効率的な施設整備を図る。
- ・ ダム事業については、貯水容量の効率的な再配分による既存ダムの有効活用も含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別する等、実施中の事業について峻別を徹底する。
- ・ 平成 18 年度より、ハード・ソフト一体となった内水対策を実施する総合内水対策緊急事業を実施。今後、事業の進捗とともに、効果の発現が見込まれる。
- ・ 下水道事業と河川事業の連携による浸水対策を重点的に推進し、床上浸水が慢性化している地区における抜本的な浸水解消を図る。
- ・ さらに、平成 17 年 4 月に特定都市河川浸水被害対策法に基づき鶴見川を特定都市河川に指定し、これ

まで以上に下水道管理者、河川管理者及び地方自治体が一体となった浸水被害対策を実施していく。また、特定都市河川の指定を推進する。

- ・ 近年の集中豪雨の多発を踏まえ、地域の実情に応じて複数市町村に跨った広域的な浸水対策や、都市型浸水被害の常襲地区等においては小規模な浸水対策を行えるようにするなど、効率的・効果的に浸水対策を推進する。

#### 平成 19 年度以降における新規の取組

- ・ 地域の減災計画と一体となった治水対策の推進（洪水氾濫域減災対策事業の創設）
- ・ 地域の防災拠点の保全（急傾斜地崩壊対策事業の拡充）
- ・ 洪水流下阻害部を緊急解消する事業の創設（洪水流下阻害部緊急解消事業、大規模河川管理施設機能確保事業の創設）
- ・ 浸水危険性の高い市街地等の緊急整備の推進（総合内水対策緊急事業の創設等、下水道総合浸水対策緊急事業の拡充）
- ・ 都市における安全の観点からの雨水貯留浸透の推進
- ・ 下水道施設と河川施設が相互に施設を融通利用することによる効率的な浸水対策の推進（都市水害対策共同事業の創設）

#### 担当課等（担当課長名等）

担当課：河川局河川計画課（課長 足立 敏之）  
河川局治水課（課長 関 克己）  
河川局砂防部砂防計画課（課長 中野 泰雄）  
関係課：都市・地域整備局下水道部下水道事業課  
（課長 松井 正樹）



## 政策目標 7 水害等による被害の軽減

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

### (22) 災害の危険性に関する情報を普及させる

水害に備えるため堤防や排水機場などの治水施設の整備によるハード面の対策に加え、情報提供によるソフト面の対策を整備することが大切である。ハザードマップの有効性については、平成 10 年 8 月豪雨水害時における郡山市民の避難行動効果が明らかとなっており、このことを踏まえ、ソフト対策としてのハザードマップの普及を進めていく必要がある。

#### 業績指標：ハザードマップ認知率

洪水：B - 1、火山：A - 3

目標値：洪水 70%(平成 18 年度)火山 76%(平成 18 年度)

実績値：洪水 43%(平成 18 年度)火山 79%(平成 18 年度)

初期値：洪水 4%(平成 12 年度)火山 30%(平成 12 年度)

#### 業績指標 29：ハザードマップ認知率（洪水）

(指標の定義)

「ハザードマップ認知率（洪水）」とは、直轄管理区間の河川に係るハザードマップ作成対象市町村において、マップが作成され、認知されている世帯数の割合。

(目標値設定の考え方)

直轄管理区間の河川に係る浸水想定区域図を提供する市町村全てに対し、市町村のハザードマップ作成、周知等を支援することと併せて、公表後に洪水が発生した地域におけるマップ認知の調査事例を参考に目標を算出。

(考えられる外部要因)

特になし

(他の関係主体)

地方公共団体（ハザードマップ作成主体）

過去の実績値 (年度)

H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
4%	-	6%	10%	20%	40%	43%

#### 業績指標 29：ハザードマップ認知率（火山）

(指標の定義)

「ハザードマップ認知率（火山）」とは、火山ハザードマップの作成が必要な主要火山周辺市町村における人口のうちハザードマップの配布・周知がなされ、内容を認識している人口の割合を示すもの。

(目標値設定の考え方)

ハザードマップを公表、または各戸配布していない火山について、各戸配布予定年度を各地方自治体に確認して、年度ごとに積上げ。

(考えられる外部要因)

特になし

(他の関係主体)

地方公共団体（ハザードマップ作成主体）

過去の実績値の推移 (年度)

H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
30%	30%	49%	61%	70%	73%	73%	79%

#### 主な施策

##### 主な施策の概要

ハザードマップの作成支援（洪水）

- ・ 浸水想定区域図の公表を推進する。
- ・ 平成 21 年度末には、「ハザードマップ作成支援率」を 100%まで達成させる。

「ハザードマップ作成支援率」とは、ハザードマップ作成・普及のために、直轄管理区間の河川に係る各自治体が作成するハザードマップの基礎となる浸水想定区域図を河川管理者が公表し、対象市町村に対して周知する割合。

ハザードマップの作成支援（火山噴火災害）～火山災害予想区域図の作成～

- ・ 火山噴火警戒避難対策事業の推進を図る
- ・ 平成 18 年度末には、「火山災害予想区域図提供率」を 100%まで達成させる。

「火山災害予想区域図提供率」とは、火山ハザードマップ作成・普及のため、火山ハザードマップ作成の基礎となる火山災害予想区域図を対象市町村へ周知した割合

市町村への支援・協力の推進

- ・ 洪水ハザードマップ作成要領と解説の改訂
- ・ ホームページへの掲載
- ・ 水防訓練

などの支援・協力を実施してきており、今後も市町村と連携することにより作成・公表の推進を図る。

#### 測定・評価結果

##### 目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 洪水については、平成 18 年度の実績値は 43%であった。伸び率も低調で、目標値を達成できなかった。
- ・ 火山については、平成 18 年度の実績値が 79%となっており、目標を達成した。

(施策の実施状況)

(洪水)

- ・ 平成 17 年 6 月に「洪水ハザードマップ作成要領（平成 13 年 7 月作成）」を改訂。あわせて、「洪水ハザードマップ作成の手引き」を作成。

- 平成 17 年 6 月に「中小河川浸水想定区域図作成の手引き」を作成。
- 平成 15 年 2 月に洪水ハザードマップ P R パンフレットを作成。
- 浸水想定区域図の公表については、平成 13 年の水防法改正から順調に公表している。(平成 19 年 3 月 31 日現在の公表：109 水系 291 河川 (109 水系 331 河川中))

<ハザードマップ作成支援率>

H18	目標値(H21)
88%	100%

(火山)

- 平成 4 年度より、火山噴火警戒避難対策事業を推進し、これにより火山活動による社会影響の大きい 30 火山について火山災害予想区域図の整備が進んでいる。
- 火山災害予想区域図の公表については、平成 8 年から順調に公表し、平成 16 年度には目標の 30 火山全てにおいて公表を行った。(平成 18 年 3 月 31 日現在の公表：30 火山 (30 火山中))

<過去の火山災害予想区域図提供率の推移>

H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	目標値
42%	65%	81%	89%	100%	100%	100%	100%

- 公表対象となる市町村への周知により支援を進めているところであり、目標年次までに、火山ハザードマップの作成が必要な主要火山周辺の 111 市町村に対して、公表・周知・支援を行った。  
<平成 18 年 3 月 31 日現在、111 市町村(111 市町村中)>
- 先駆的な火山ハザードマップについては、新たな火山災害要因を盛り込んだ火山ハザードマップの作成・公表が行われている。
- 関係省庁及び関係機関と連携し、主要な火山について火山噴火時の緊急対応を定めた計画(火山噴火緊急減災対策砂防計画)を策定するため、緊急施工、リアルタイムハザードマップ、平常時からの準備事項等、必要な内容及び策定方法を記載したガイドラインを平成 19 年 4 月に作成した。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

(洪水)

- 業績指標は、目標値を達成できていないが、平成 17 年の水防法改正による全国の主要な中小河川におけるハザードマップの作成・公表の義務化、洪水ハザードマップの整備を促進するための補助制度の創設等により、実績値のさらなる改善が見込まれる。また、ハザードマップ作成支援率が高い水準に到達したこと、P R 活動やポータルサイト作成などにより、当指標は今後順調に増加していくと想定される。よって、B-1 と評価した。
- 平成 19 年度の目標設定に当たっては、平成 18 年度時点で目標値に達していないこともあり、平成 18 年度と同じ 70% とする。
- ハザードマップ作成支援のため、浸水想定区域図の公表を進める必要があるが、これに関する目標を設定し、公表対象となる市町村への浸水想定区域図の周知によるハザードマップ作成の支援を進めているところである。

- ハザードマップを作成・公表している市町村が、浸水想定区域内の対象市町村の約 55% (平成 19 年 3 月現在) であるところ、平成 17 年 6 月に「洪水ハザードマップ作成要領(平成 13 年 7 月作成)」を改訂し、あわせて「洪水ハザードマップ作成の手引き」、「中小河川浸水想定区域図作成の手引き」を作成し、現在、これらを活用したハザードマップ作成及び周知の支援に積極的に取り組んでいるところである。
- 洪水ハザードマップの公表済み市区町村での浸水被害発生時の避難行動における効果の検証及び洪水ハザードマップの効果についての積極的な P R (新聞・パンフレット等)を行うことでさらなる認知の向上を図る。

(火山)

- 今後も、先駆的な火山ハザードマップについては、新たな火山災害要因を盛り込む等、新たな火山ハザードマップの作成・公表を促進するよう、火山噴火警戒避難対策事業を推進していく。
- 国、都道府県から提供する火山災害予想区域図提供率及びハザードマップ認知率(火山)は目標に達したことより、当指標を廃止する。

### 平成 19 年度以降における新規の取組

(洪水)

- 全国で作成している洪水、内水、土砂災害、津波・高潮の各種ハザードマップを国民が一元的に閲覧可能なポータルサイトを作成し、ハザードマップの認知率を向上させる。また、市町村においても、全国のハザードマップを閲覧することが可能となり、作成にあたり参考事例となるため、ハザードマップの作成の推進にもつながる。

(火山)

- 関係省庁及び機関と連携し、主要な火山について火山噴火時の緊急対応を定める火山噴火緊急減災対策砂防計画を順次策定し、リアルタイムハザードマップの提供を行う。

### 担当課等(担当課長名等)

担当課：河川局治水課(課長 関 克己)

河川局砂防部砂防計画課(課長 中野 泰雄)

**政策目標 7 水害等による被害の軽減**

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

**(23) 台風時の被害を軽減するため、気象情報を充実する**

台風は、国民生活に対してもっとも大きな被害をもたらす自然現象の1つである。台風中心位置予報をはじめとする事前の予測情報に基づいて、より効果的な防災対策を講じることにより、台風による被害の軽減を図ることが可能である。このため、台風に関する予測情報の基本である台風中心位置予報をはじめとした気象情報の充実が必要である。

**業績指標：台風中心位置予報の精度**

**目標値：260km (平成 22 年)**

**実績値：299km (平成 18 年)**

**初期値：323km (平成 17 年)**

**A - 1**

**業績指標 30：台風中心位置予報の精度**

(指標の定義)

72 時間先の台風中心位置の予報誤差(km) (台風の進路予報円の中心位置と対応する時刻における実際の台風中心位置との距離の差)を当該年を含む過去 3 年間で平均した値

(目標値設定の考え方)

平成 17 年までの過去 3 年間に於ける予報誤差の平均は 323 km である。新たな数値予報技術の開発等により、5 年間(平成 22 年まで)で約 20%の改善目標(同平均 260 km)が適切と判断。

(考えられる外部要因)

自然変動

(他の関係主体)

なし

過去の実績値 (暦年)					
H17	H18	H19	H20	H21	H22
323km	299km	-	-	-	-

**主な施策**

**主な施策の概要**

スーパーコンピュータを中心とした気象資料総合処理システムの運用  
 気象資料総合処理システムを用いて予測モデルの開発を推進し、局地予報、台風予報などの精度を向上する。  
 予算額：9.2 億円(平成 18 年度)  
 9.2 億円(平成 19 年度)

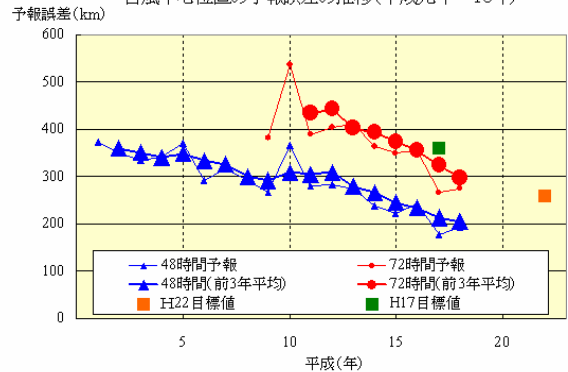
**測定・評価結果**

**目標の達成状況に関する分析**

(指標の動向)

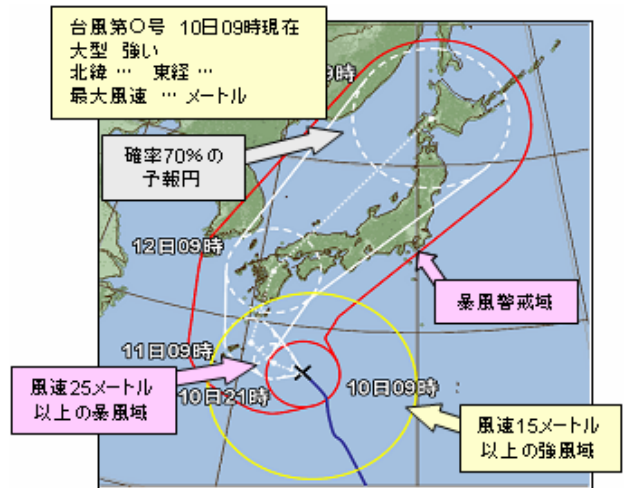
台風の発生数や発生位置・強度など、年ごとの台風特性により台風予報の難易度が異なるため、本指標は当該年を含む前 3 年間の平均誤差としているが、平成 18 年を含む前 3 年間の平均誤差では 299km であった。  
 精度向上の要因としては、新たな気象衛星観測データを取りこむなど、解析手法を高度化して、数値予報モデルの初期値を改善したことが挙げられる。

台風中心位置の予報誤差の推移(平成元年～18年)



(施策の実施状況)

平成 18 年 3 月にスーパーコンピュータを更新し、これを情報処理基盤として、観測データを取り込む手法の高度化や数値予報モデルの改善等、台風予報精度向上に資する施策を計画的に実施している。



**課題の特定と今後の取組の方向性**

平成 22 年までの 5 年間で台風中心位置予報の精度を約 20%改善するという目標に対し、実績は初期値に対して約 9%と順調な改善を見せていることから、評価は A - 1 とした。

平成 17 年度には前指標の目標を達成したが、平成 16 年には 10 個の台風が日本へ上陸し、同年の台風 23 号では死者・行方不明者が 98 名にのぼるなど台風による被害は後を絶たず、今後も台風中心位置予報の精度をさらに向上させることが重要であり、台風による被害

のさらなる軽減を目指して平成22年度までの本業績指標が設定された。

本目標を達成するためには、予測に用いる数値予報モデルの予測精度を改善することが重要となる。平成18年3月に導入したスーパーコンピュータを用いて、観測データを数値予報モデルに取り込む手法についてさらに改善を進めるとともに、気象資料総合処理システムの解析処理能力の向上等を踏まえたモデル開発を一層推進する必要がある。これらを的確に実施して台風予測精度の一層の向上を図る。

#### **平成19年度以降における新規の取組**

- ・ 衛星による新しい観測データを数値予報モデルに取り込む手法を開発する。
- ・ 台風予測に用いる数値予報モデルの解像度を向上させる。
- ・ 台風を対象とするアンサンブル数値予報システムの運用を開始し、台風進路予報に利用する。
- ・ 数値予報モデルでの台風予測に影響する物理過程(海面から水蒸気を供給する過程)の計算手法などの開発、改良を一層推進する。

#### **担当課等(担当課長名等)**

担当課：気象庁予報部業務課(課長 露木 義)

**政策目標 7 水害等による被害の軽減**

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

**(24) 土砂災害による被害を軽減するため、施設整備を行う**

現状においても自然災害に占める土砂災害の犠牲者数が約半数にのぼることに鑑み、全国で頻発する土石流、地すべり、急傾斜地の崩壊による土砂災害から国民の生命・財産を守るため、今後とも計画的な土砂災害対策を実施する必要がある。

**業績指標：土砂災害から保全される戸数**

A - 1

**目標値：約 140 万戸(平成 19 年度)**

**実績値：約 130 万戸(平成 18 年度)**

**初期値：約 120 万戸(平成 14 年度)**

**業績指標：土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数**

A - 1

**目標値：約 4,100 施設(平成 19 年度)**

**実績値：約 3,900 施設(平成 18 年度)**

**初期値：約 3,100 施設(平成 14 年度)**

**業績指標 31：土砂災害から保全される戸数**

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

長期的には事業の実施の対象となっている全ての家屋等の保全を図る。

平成 19 年までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定。

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等。  
開発行為による新規の住宅地等の増大。

(他の関係主体)

特になし

【社会資本整備重点計画第 2 章及び第 3 章に記載】

**業績指標 32：土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数**

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

長期的には事業の実施の対象となっている全ての災害時要援護者関連施設の保全を図る。

平成 19 年までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定。

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等。  
開発行為による新規の災害時要援護者施設の増大。

(他の関係主体)

特になし

【社会資本整備重点計画第 2 章及び第 3 章に記載】

社会資本整備重点計画においては、災害時要援護者は災害弱者として記載

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

過去の実績値					(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	
3,100 施設	3,300 施設	3,500 施設	3,700 施設	3,900 施設	

## 主な施策

### 主な施策の概要

砂防設備の整備（ ）

砂防事業の進捗を図る。

予算額：(直轄) 640 億円 (平成 18 年度国費) の内数  
(補助) 650 億円 (平成 18 年度国費) の内数

地すべり防止施設の整備（ ）

地すべり対策事業の進捗を図る。

予算額：(直轄) 58 億円 (平成 18 年度国費) の内数  
(補助) 108 億円 (平成 18 年度国費) の内数

急傾斜地崩壊防止施設の整備（ ）

急傾斜地崩壊対策事業の進捗を図る。

予算額：(補助) 326 億円 (平成 18 年度国費) の内数

## 測定・評価結果

### 目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 土砂災害から保全される戸数

平成 18 年度の実績値は約 130 万戸であり、目標に向けて指標値は概ね順調に伸びている。平成 18 年度においても土砂災害が依然として多発しており、今後も効率的に人家を土砂災害から保全する必要がある。

- 土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数

平成 18 年度の実績値は約 3,900 施設であり、目標に向けて指標値は順調に伸びている。

平成 18 年度においても高齢者等の災害時要援護者が土砂災害に被災する割合が高いため、引き続き重点的な整備を推進していく必要がある。

(施策の実施状況)

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

- 市町村の土砂災害に対する警戒避難体制の整備を支援するため、「土砂災害警戒避難ガイドライン検討会」により、「土砂災害警戒避難ガイドライン」を策定し、警戒避難体制の整備の強化を図っている。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は、「土砂災害から保全される戸数」、「土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数」ともに毎年順調に伸びており、A - 1 と評価した。
- 平成 18 年は、梅雨前線豪雨、台風 13 号等により、全国で 1,441 件の土砂災害が発生し、25 名という尊い人命が失われた。
- 毎年全国各地で発生する土砂災害の現状と課題を踏まえ、今後の基本的政策の立案に資するため、平成 19 年 2 月より「土砂災害対策懇談会」において中長期的な展望に立った土砂災害対策に関する審議を継続しており、平成 19 年 12 月を目処に提言を頂き、政策に反映させ土砂災害対策を進めていく。

## 平成 19 年度以降における新規の取組

- 市町村役場、警察署、消防署等の地域の防災拠点として土砂災害から保全し、地域防災力を維持することを目的として急傾斜地崩壊対策事業の採択要件を拡充し保全対策を重点的に推進する。

## 担当課等（担当課長名等）

担当課：河川局砂防部砂防計画課（課長 中野 泰雄）

## 政策目標 7 水害等による被害の軽減

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

(25) 津波・高潮等の災害による被害を軽減するため、施設整備を行う  
防護が必要な海岸のうち、所要の機能を確保した海岸保全施設の整備は十分ではないため、海岸保全施設を計画的に整備し、生命・財産についての所要の安全性を確保することが必要である。

**業績指標：津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積**

**目標値：約 10 万 ha (平成 19 年度)**  
**実績値：約 12 万 ha (平成 18 年度)**  
**初期値：約 15 万 ha (平成 14 年度)**

A - 1

### 業績指標 33：津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

長期的にゼロを目指すことを目標に、平成 19 年度までに達成可能な値として設定

(考えられる外部要因)

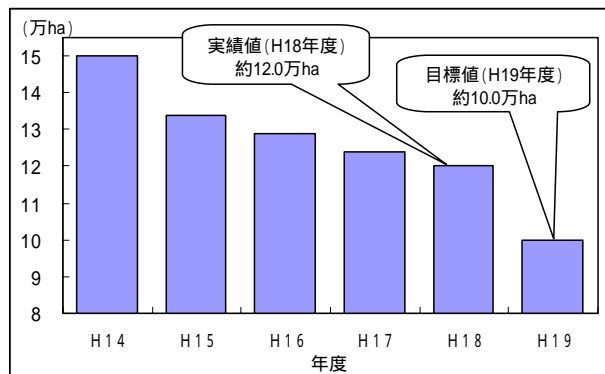
宅地開発等による防護対象面積の増加

(他の関係主体)

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】

て、津波や高潮被害の恐れがある地域の安全確保が緊急な課題となっている。対策にあたっては、ハード・ソフト一体となった総合的な防災対策を進めていく必要がある。



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

(施策の実施状況)

- 未整備地区における海岸保全施設の新築整備、暫定施設の早期完成や老朽化施設の更新、水門等の機能の高度化等を行っている。  
海岸事業実施箇所数 667 箇所

課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標の着実な進捗が見られており、平成 19 年度には「海岸耐震対策緊急事業」を創設して取組を促進していることから A - 1 と評価した。
- 海岸保全施設の効果的な整備とともに、情報伝達施設等の整備とあわせ、住民の自衛(避難)行動によるソフト対策を含めた総合的な防災対策を進める。

## 主な施策

主な施策の概要

海岸保全施設の新設整備等( )  
予算額 1,176 億円(平成 18 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 18 年度の実績値は防護されていない面積約 12 万 ha であり、目標の達成に向けて指標値は伸びている。一方、我が国の沿岸においては大規模な地震の発生が高い確率で予想されており、また、平成 16 年 12 月のインドネシア・スマトラ島沖大規模地震や平成 17 年 8 月の米国のハリケーン・カトリーナも契機となっ

## 平成 19 年度以降における新規の取組

- 海岸耐震対策緊急事業の創設(政策アセスメントを実施)  
堤防・護岸等の耐震対策を海岸管理者が地域の実情に応じて緊急的に実施することにより、地震発生に伴う堤防・護岸等の防護機能低下による浸水被害を防止し、もって人命や資産の防護を図ることを目的とし、ゼロメートル地帯等で地域中枢機能集積地区を有する海岸において、耐震対策を緊急的に推進する「海岸耐震対策緊急事業」を創設。

## 担当課等(担当課長名等)

担当課：港湾局海岸・防災課(課長 栗田 悟)

関係課：河川局海岸室(室長 岸田 弘之)

## 政策目標 8 地震・火災による被害の軽減

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

### (26) 災害時の緊急支援ルートを確保する

集中豪雨や大規模地震等の災害発生時には、地域の生活の中心都市の孤立を防ぎ、迅速な救援活動や緊急物資輸送を支援する救援ルートが不可欠。

業績指標：災害時に広域的な救援ルートが確保されている  
都市の割合 A-2

目標値：76%（平成 19 年度）  
実績値：76%（平成 18 年度）  
初期値：66%（平成 14 年度）

### 業績指標 34：災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合

#### (指標の定義)

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

(注1) 陸路で連絡する隣接二次生活圏の存在しない圏域を除く二次生活圏（北海道については地方生活圏）の中心都市をさす。ただし、二次生活圏が設定されていない首都圏・近畿圏・中部圏については、都府県庁所在地を用い、同一の二次生活圏に複数の中心都市が存在する場合は人口の多い都市を対象としている。【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に、概ねバスで 1 時間程度で行ける範囲の圏域（半径 6～10km 程度）

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

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

#### (目標値設定の考え方)

長期的に概成を目指すこととして平成 19 年度の目標を設定

#### (考えられる外部要因)

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

#### (他の関係主体)

- ・地方公共団体等

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載】

事業費 4,412 億円の内数（平成 18 年度）

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

## 測定・評価結果

### 目標の達成状況に関する分析

#### (指標の動向)

- ・平成 14 年度実績値 66%に対し平成 18 年度の実績値は 76%となり、平成 19 年度の目標 76%を 1 年前倒しで達成した。
- ・救援ルートを確保するため、緊急輸送道路等の橋梁の耐震補強や斜面对策等の防災対策を推進しているところであり、防災対策・震災対策が完了した救援ルートが確保されている都市数は着実に増加（平成 18 年度は 8 都市増加）している。
- ・特に、緊急輸送道路の橋梁耐震補強の実施率は、平成 18 年度末時点で直轄国道は 87%、都道府県管理道路は 67%（うち優先確保ルート<sup>(注3)</sup>は 92%）直轄国道と都道府県管理道路を合わせた全体では 75%（うち優先確保ルートは 89%）まで進捗した。しかしながら、斜面对策等の防災対策の進捗率は全体で 4 割弱の状況である。

(注3) 緊急輸送道路のうち、主要な防災拠点と市街地を結ぶなど、特に重要な区間をさす。

#### (施策の実施状況)

- ・緊急輸送道路の橋梁耐震補強については、平成 17 年度に国と都道府県及び高速道路会社が連携して「緊急輸送道路の橋梁耐震補強 3 箇年プログラム（平成 17～19 年度）」「新幹線、高速道路をまたぐ橋梁の耐震補強 3 箇年プログラム」（平成 17～19 年度）を策定し、平成 18 年度も引き続き橋梁の耐震補強を重点的に実施した。
- ・斜面对策等の防災対策についても重点的に推進したが、対策の必要な箇所を多く抱える都道府県管理道路の進捗率が低い状況にある。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は、緊急輸送道路の橋梁耐震補強の推進により、平成 19 年度の目標を 1 年前倒しで達成したことから、A-2 と評価した。
- ・橋梁耐震補強の促進により業績指標が向上したことから、今後とも橋梁耐震補強を着実に進めるとともに、斜面对策

過去の実績値の推移					(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	
66%	68%	69%	73%	76%	

## 主な施策等

### 主な施策の概要

道路の防災・震災対策の推進（ ）

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

予算額：地震・火災による被害の軽減



等の防災対策については、依然として多くの未対策箇所が残っており、効果的な推進が重要である。

評価の詳細は「平成 18 年度道路行政の達成度報告書・平成 19 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 19 年度以降における新規の取組

災害時の広域的な救援ルートを確保するためには、道路の防災・震災対策を推進する必要があり、特に、救援活動や緊急物資輸送において重要な役割を果たすネットワークに着目した対策が重要である。このため、平成 19 年度より新たに次の取組を行うこととしたところである。

- ・ 防災・震災対策について、依然として多くの未対策箇所が残っているため、今後は、個別箇所の安全性に加え、ネットワークとしての機能確保に着目して対策の優先順位を検討し、対策箇所をより重点化することにより、効果的な防災・震災対策の推進を図る。
- ・ また、事前通行規制区間については、防災対策の実施により徐々に減少してきたが、依然として多くの規制が行われていることから、さらに対策の効果を上げるために規制基準の緩和・解消を検討する。

## 担当部局等

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

## 政策目標 8 地震・火災による被害の軽減

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

### (27) 震災時の水害による被害を軽減するための施設整備を行う

震災によって引き起こされる水害は、我が国の地形条件、人口・資産分布等の社会条件などから、国民生活に大きな被害をもたらす危険性がある。このため、河川管理施設や海岸保全施設等の施設を充実させることによりできる限り水害を抑える必要がある。

**業績指標：地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消**

**目標値：約 10,000ha (平成 19 年度)**  
**実績値：約 10,500ha (平成 18 年度)**  
**初期値：約 13,000ha (平成 14 年度)**

A-1

#### 業績指標 35：地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消

(指標の定義)

ゼロメートル地帯等(注)において河川管理施設や海岸保全施設が大規模な地震に対する強度が不十分なため、浸水被害からの防護が不十分な地域の面積

(注) 地盤面が海水面より低い地域

ここでは海水面の高さを朔望平均満潮位(大潮時の平均的な満潮位)と定義しており、一般的な標高を表す海拔 0 m以上の土地も“ゼロメートル地帯等”に含む。

(目標値設定の考え方)

長期的にゼロを目指すことを目標に、平成 19 年度までに達成可能な値として設定

(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)				
H14	H15	H16	H17	H18
約 13,000ha	約 12,300ha	約 11,700ha	約 11,100ha	約 10,500ha

### 主な施策

#### 主な施策の概要

堤防等河川管理施設の耐震化( )

大規模な地震に対する強度が不十分な堤防等河川管理施設の耐震化を推進し、地震に対する安全度向上を図る。

予算額 7,087 億円(平成 18 年度)の内数

海岸保全施設の耐震化( )

大規模な地震に対する強度が不十分な海岸保全施設の耐震化を推進し、地震に対する安全度向上を図る。

予算額 1,176 億円(平成 18 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 18 年度末の実績値は約 10,500ha であり、目標の達成に向けて順調に指標値は伸びている。一方、我が国の沿岸においては大規模な地震の発生が高い確率で予想されており、また、平成 16 年 12 月のインドネシア・スマトラ島沖大規模地震や平成 17 年 8 月の米国のハリケーン・カトリーナも契機となって津波や高潮被害の恐れがある地域の安全確保が緊急な課題となっている。対策にあたっては、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。

(施策の実施状況)

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

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標の着実な進捗が見られており、平成 19 年度には「海岸耐震対策緊急事業」を創設して取組を促進することから A - 1 と評価した。
- 堤防の耐震化対策等、大規模な地震に対する強度が不十分な施設を耐震化する事業を東海、東南海・南海地震等による被害が予想される地域等において推進していく。

### 平成 19 年度以降における新規の取組

- 海岸耐震対策緊急事業の創設(政策アセスメントを実施)  
堤防・護岸等の耐震対策を海岸管理者が地域の実情に応じて緊急的に実施することにより、地震発生に伴う堤防・護岸等の防護機能低下による浸水被害を防止し、もって人命や資産の防護を図ることを目的とし、ゼロメートル地帯等で地域中枢機能集積地区を有する海岸において、耐震対策を緊急的に推進する「海岸耐震対策緊急事業」を創設。

### 担当課等(担当課長名等)

担当課：河川局治水課 (課長 関 克己)  
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 8 地震・火災による被害の軽減

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

### (28) 多数の者が利用する建築物を耐震化する

多数の者が利用する建築物を耐震化する建築物の耐震性の基準は昭和 56 年に大きく改正されており、それ以前に建築されたものには十分な耐震性を有していないものがあることから、特に多数の者が利用するものについて重点的に耐震化を図る必要がある。

業績指標：多数の者が利用する一定の建築物  
及び住宅の耐震化率（建築物）  
A - 1

目標値：約 2 割（平成 19 年度）  
実績値：20%（平成 17 年度）  
初期値：16%（平成 14 年度）

業績指標 36-1：多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率（建築物）

#### （指標の定義）

新耐震基準以前に建築された特定建築物のうち、耐震診断の結果、改修が不要と判定されたもの、耐震改修を実施したものと及び建替・除去を行ったものの割合。

- ・「新耐震基準」とは、「昭和 56 年 6 月 1 日施行の建築基準法施行令改正に係る建築物の耐震基準」をいう。
- ・「特定建築物」とは、「建築物の耐震改修の促進に関する法律（平成 7 年法律第 123 号）第 2 条に規定されている、現行の耐震基準を満たしていない多数の者が利用する一定の用途・規模の建築物」をいう。

#### （目標値設定の考え方）

- ・直近数年間の新耐震基準以前の特定建築物の耐震化の状況を踏まえ、平成 19 年度目標を設定した。

#### （考えられる外部要因）

- ・目標達成には、建築物の耐震改修・古い建築物の除去のペースが維持される必要があるが、それらは経済状況等に影響される。

#### （他の関係主体）

該当なし

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

## 主な施策

### 主な施策の概要

- 建築物の耐震化の促進 ( )
- ・緊急輸送道路沿道等の建築物の耐震化の促進  
緊急輸送道路沿道建築物の倒壊・崩壊を防止するための取組を推進するため、財政支援の拡充を行う。  
予算額 130 億円（平成 18 年度）
- ・耐震改修促進税制の創設  
事業者が、平成 20 年 3 月 31 日までに、特定建築物（事務所、百貨店、ホテル、賃貸住宅等の多数の者が利用する一定規模以上の建築物）について、耐震改修促進法の認定計画に基づく耐震改修工事を行った場合で、当該特定建築物につき耐震改修に係る所管行政庁の指示を受けていないものを対象として、耐震改修工事費の 10% の特別償却ができる措置を講ずる。
- ・耐震化の促進のための会議等を開催する。
- ・耐震診断・改修支援制度の普及のための説明会を開催する。
- ・市街地総合再生基本計画作成時における耐震診断費の補助  
市街地総合再生基本計画作成時に特定建築物等の耐震診断に対する費用の一部を補助し、市街地における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を行う。  
予算額 136 億円の内数（平成 18 年度）
- ・日本政策投資銀行等政府系金融機関による低利ローン  
一定の要件を満たす特定建築物について、耐震改修工事に対する融資を行い、特定建築物の耐震改修などのリフォームの促進を図る。

過去の実績値 (年度)

H13	H14	H15	H16	H17
15%	16%	16%	18%	20%

## 耐震改修促進法の的確な運用 ( )

都道府県に義務付けられた耐震改修促進計画が早急に策定されるよう指導するなど、耐震改修促進法の的確な運用を図り、特定建築物の耐震改修の達成を図る。

## 防災拠点官庁施設の耐震化 ( )

国の防災拠点官庁施設は、災害時においてその機能を十分発揮できるよう、総合的な耐震安全性を確保する。

予算額 237 億円の内数（平成 18 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 18 年度の耐震化率は集計中であるが、実績値（平成 17 年度 20%）が 2 期連続で上昇していることを踏まえると、耐震改修促進法の改正、耐震改修促進税制の創設、都道府県耐震改修促進計画の策定等により、耐震診断、耐震改修が促進されたものと考えられる。平成 19 年 3 月の能登半島地震の発生、東南海・南海地震、首都直下地震等の危険性の指摘など、今後更なる施策を進めて行く必要がある。

(施策の実施状況)

- 耐震改修費補助制度の拡充  
緊急輸送道路沿道建築物の倒壊・崩壊を防止するための取組を推進するため、財政支援の拡充を行った。
- 耐震改修促進税制の創設  
利用実態は集計中であるが、耐震診断・改修支援制度の普及のための説明会において、耐震改修促進税制の説明を行った。
- 国の防災拠点官庁施設の耐震化を実施した。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は、多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率（建築物）であり、平成 18 年度の耐震化率は集計中であるが、実績値（平成 17 年度 20%）が 2 期連続で上昇していること、耐震改修促進法の改正、耐震改修促進税制の創設、都道府県耐震改修促進計画の策定等により、耐震診断、耐震改修が促進されたと判断できるため、A - 1 と評価した。

改正耐震改修促進法で策定が義務付けられた、都道府県耐震改修促進計画は平成 19 年 3 月末で

9 県が未策定であり、早期の策定が重要である。

また、市区町村の耐震改修促進計画の策定状況は 1831 市区町村中 65 市区町村(3.5%)であり、耐震化を計画的に取り組むためにも早期の策定が望ましい。引き続き都道府県を通じ取組強化を要請し、適宜取組状況を公表していく。

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

防災拠点となる学校、病院、庁舎などの公共建築物における耐震化を引き続き推進するとともに、所有者等の意識を啓発すべく耐震診断・耐震改修、耐震改修促進税制について普及広報を図っていく必要がある。

さらに、国の防災拠点官庁施設の高度な耐震化についても推進を図っていく必要がある。

## 平成 19 年度以降における新規の取組

・避難路沿道等分譲マンションに対する支援策の拡充

避難路沿道等分譲マンションの耐震改修について、住宅・建築物耐震改修等事業による支援の充実を図り、地震時における避難路・避難地の機能確保のための耐震改修を促進する。

補助対象額：建築物の耐震改修工事費×50.0%

補助率：国 1/3、地方 1/3、民間 1/3

## 担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局建築指導課

（課長 水流 潤太郎）

大臣官房官庁営繕部計画課

（課長 澤木 英二）

関係課：住宅局市街地建築課

（課長 橋本 公博）

大臣官房官庁営繕部整備課

（課長 田中 晃）

大臣官房官庁営繕部設備・環境課

（課長 土居 隆彦）

## 政策目標 8 地震・火災による被害の軽減

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

### (29) 住宅を耐震化する

建築物の耐震性の基準は昭和 56 年に大きく改正されており、それ以前に建築されたものには十分な耐震性を有していないものがあることから、特に生命・財産に係る被害の軽減に大きく関係する住宅の耐震化を図る必要がある。

業績指標：多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率（住宅）

A - 1

目標値：約 65%（平成 19 年度）

実績値：約 63%（平成 15 年度）

初期値：51%（平成 10 年度）

業績指標 36-2：多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率（住宅）

#### （指標の定義）

住宅総数のうち、耐震性を有するもの（新耐震以降に建築されたもの、耐震診断の結果、改修が不要と判定されたもの、耐震改修を実施したもの及び建替・除去を行ったもの）の割合。  
・「新耐震基準」とは、「昭和 56 年 6 月 1 日施行の建築基準法施行令改正に係る建築物の耐震基準」をいう。

#### （目標値設定の考え方）

住宅・土地統計調査のデータベースに、耐震診断・改修に対する補助制度の活用状況を踏まえ、目標を設定した。

#### （考えられる外部要因）

・目標達成には、住宅の耐震改修・古い住宅の除去のペースが維持される必要があるが、それらは経済状況等に影響される。

#### （他の関係主体）

該当なし

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

【住生活基本計画に記載あり】

目標値：75%（H15） 90%（H27）】

社会資本整備重点計画での住宅の耐震化率とは、住宅総数に対する耐震性を有する住宅数の実数の割合としているものである。一方、平成 17 年 3 月 30 日に開催された中央防災会議では、住宅の耐震化率を現状の 75%（平成 15 年）から 90%（平成 27 年）としたが、これは住宅総数に対する耐震性を有すると推計される住宅数の割合であり、社会資本整備重点計画での耐震化率とは算定方法が異なり、住生活基本計画（全国計画）では、この値を採用した。

過去の実績値						(年度)
H10	H11	H12	H13	H14	H15	
51%	-	-	-	-	約 63%	

### 主な施策

#### 主な施策の概要

住宅の耐震化の促進（ ）

・地域住宅交付金の活用

地方公共団体が主体となり、公営住宅の建設や面的な居住環境整備など地域における住宅政策を自主性と創意工夫を活かしながら総合的かつ計画的に推進する地域住宅交付金の活用による、住宅の耐震化等の促進

予算額：地域住宅交付金 1,520 億円の内数（平成 18 国費）

・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。

（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）

・5 年ごとの集計（住宅・土地統計調査）による状況の把握を行っているが、平成 15 年の指標の実績については、約 63%であり、目標値に沿って耐震化が進捗している。

- ・平成 19 年 3 月の能登半島地震の発生、東南海・南海地震、首都直下地震等の危険性の指摘など、今後更なる施策を進めて行く必要がある。

#### (施策の実施状況)

- ・住宅の耐震性の評価に係る技術指針や、耐震診断・改修支援制度の普及のための説明会を開催した。
- ・耐震改修促進税制の創設  
利用実態は集計中であるが、耐震診断・改修支援制度の普及のための説明会において耐震改修促進税制の説明を行った。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は、多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率（住宅）であり、5年ごとの集計（住宅・土地統計調査）による状況の把握を行っているが、平成 15 年の指標の実績については、約 63%と、目標値に沿って耐震化が進捗していると判断できるため、A - 1 と評価した。

改正耐震改修促進法で策定が義務付けられた、都道府県耐震改修促進計画は平成 19 年 3 月末で 9 県が未策定であり、早期の策定が重要である。

また、市区町村の耐震改修促進計画の策定状況は 1831 市区町村中 65 市区町村（3.5%）であり、耐震化を計画的に取り組むためにも早期の策定が望ましい。引き続き都道府県を通じ取組強化を要請し、適宜取組状況を公表していく。

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

所有者等の意識を啓発すべく耐震診断・耐震改修、耐震改修促進税制について普及広報を図っていく必要がある。

#### 平成 19 年度以降における新規の取組

住宅・建築物耐震改修等事業の補助を受けるためには、地方公共団体による補助制度の整備が不可欠であるが、戸建住宅の耐震診断に対する補助制度が整備されているのは、平成 19 年 4 月 1 日現在 1831 市区町村中 1005 市区町村（54.9%）であり、十分とは言えない状況にあることから、補助制度の整備を要請する。また、耐震改修促進税制の普及広報を積極的に行っていく。

さらに、地方公共団体が N P O との連携や地域の関係団体等からなる協議会の設置等を行うために必要な助言や情報提供等の支援を行っていく。

#### 担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局建築指導課（課長 水流 潤太郎）

関係課：住宅局市街地建築課

（課長 橋本 公博）

住宅局住宅総合整備課

（課長 井上 俊之）

## 政策目標 8 地震・火災による被害の軽減

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

### (30) 震災時の避難地を確保する

震災時に深刻な被害が予想される市街地において、都市における防災機能を強化し、安全でゆとりある生活を確保するため、市街地において災害時に広域的な避難の用に供する広域避難地を整備する必要がある。

業績指標：一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合  
A 1

目標値：約 25% (平成 19 年度)  
実績値：約 20% (平成 18 年度)  
初期値：約 9% (平成 14 年度)  
速報値

業績指標 37：一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合

(指標の定義)

人口 20 万人以上の大都市（東京特別区、政令指定都市、中核市、特例市）における、災害応急対策施設のうち「備蓄倉庫」「耐震性貯水槽」「放送施設」が整備され、地域の避難・防災の拠点となる面積 10ha 以上のオープンスペース（注）が確保された都市の割合（なお、東京特別区及び政令指定都市においては、区を 1 都市と扱う。）

（注）誰もが簡単にアクセスできて、持続性が担保される公的空間。

(目標値設定の考え方)

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

(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 章及び第 3 章に記載あり】

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

### 主な施策

#### 主な施策の概要

防災公園の整備（ ）

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

予算額：国営公園整備費

約 261 億円の内数（平成 18 年度、国費）

都市公園事業費補助

約 734 億円の内数（平成 18 年度、国費）

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

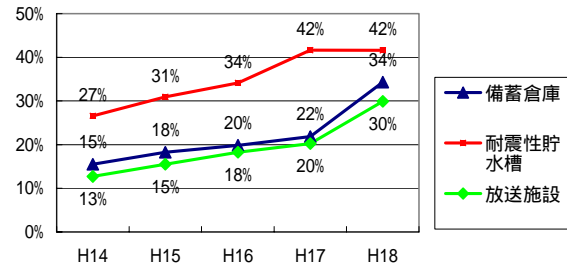
### 測定・評価結果

#### 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に基づく速報値は、平成 18 年度末現在で約 20% と進捗しており、順調に進捗しているものと思われる。

備蓄倉庫、耐震性貯水槽、放送施設が整備された大都市の割合



注) 指標の定義に該当するものについて年度別に集計

(施策の実施状況)

- 都市における防災機能を強化し、安全でゆとりある生活を確保するため、市街地において災害時に広域的な避難の用に供する広域避難地等の整備を行った。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は平成 18 年度末現在で約 20% と進捗しているが、備蓄倉庫、放送施設の整備推進等、今後更なる施策の推進が必要であることから A - 1 と評価した。
- 都市における防災機能を強化し、安全でゆとりある生活を確保するため、引き続き、市街地において災害時に広域的な避難の用に供する広域避難地等の整備を推進するとともに、帰宅困難者対策に資する都市公園、密集市街地の延焼防止機能を有する都市公園等の整備を推進する。

### **平成 19 年度以降における新規の取組**

防災公園の地域要件を拡充し、帰宅困難者支援に資する都市公園の整備を推進。

密集市街地対策を総合的に推進するための整備計画に位置づけられる防災公園の面積要件を拡充し、延焼防止機能を有する都市公園の整備を推進。

### **担当課等（担当課長名等）**

担当課：都市地域整備局公園緑地課  
（課長 小林 昭）



## 政策目標 8 地震・火災による被害の軽減

### (31) 震災時の緊急物資の供給を確保する

震災時においては、被害をできる限り抑えるためにも、被災地域に緊急物資をいち早く供給することが必要である。しかし、通常の物資輸送が困難な場合が多くあるため、多様な輸送手段により緊急物資を輸送できるようにする必要がある。

業績指標：港湾による緊急物資供給可能人口

A - 2

目標値：約 2,600 万人（平成 19 年度）

実績値：約 2,050 万人（平成 18 年度）

初期値：約 1,900 万人（平成 14 年度）

### 業績指標 38：港湾による緊急物資供給可能人口

#### (指標の定義)

大規模地震の切迫性の高い観測強化地域(注1)、特定観測地域内(注2)の港湾において、耐震強化岸壁等の整備により緊急物資等の供給が可能となる人口。

(注1)地震予知連絡会が選定。異常が発見された場合に、さらに観測を強化して異常を確かめる必要のある地域を指す。具体的には南関東、東海の2地域。

(注2)地震予知連絡会が選定。要件は、過去に大地震があって、最近大地震が起きていない、活構造地域、最近地殻活動が活発、社会的に重要な地域であること。具体的には宮城県東部・福島県東部、名古屋・京都・大阪・神戸地区等。

#### (目標値設定の考え方)

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

#### (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章及び第3章に記載あり】

過去の実績 (年度、万人)					
H13	H14	H15	H16	H17	H18
1,800	1,900	2,000	2,020	2,040	2,050

## 主な施策

### 主な施策の概要

耐震強化岸壁を備えた港湾を整備することにより、海上からの緊急物資輸送の確保を図る。

( )

予算額(国費) 71 億円(平成 18 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 18 年度は耐震強化岸壁が 1 パース供用されたことにより、緊急物資供給可能人口が前年度から約 10 万人増加し、約 2,050 万人となった。

#### (施策の実施状況)

対象とする地域において、平成 18 年度には 20 港湾において耐震強化岸壁の整備を進め、うち 1 港湾の耐震強化岸壁が供用開始された。

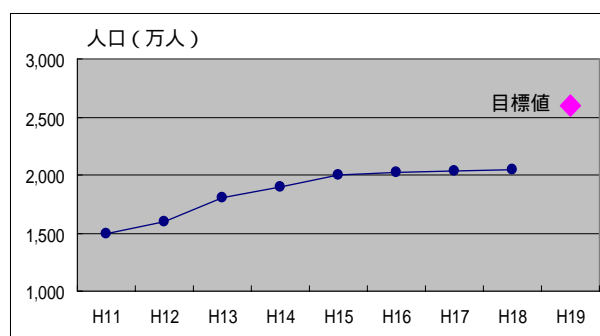


図 - 1 緊急物資供給可能人口の推移

### 課題の特定と今後の取組の方向性

公共事業予算の制約から、図 - 2 にあるように、平成 14 ~ 16 年度予算は前年度と同程度の予算額で推移してきたが、大規模地震の切迫性や、これに対する対応の必要性について中央防災会議等で議論されていることなどを踏まえ、17 年度は前年度比 1.3 倍の 45 億円、18 年度は 1.6 倍の 71 億円の予算を重点的に確保したところである。

なお、耐震強化岸壁の整備期間を考慮すると 2 ~ 3 年後には予算の増強効果が見込まれる。

また、耐震強化岸壁の整備にあたっては、従来の、発災直後においても緊急物資等を搬入できる耐震強化岸壁(特定)に加え、今後は、速やかな応急復旧により被災後から 7 日間程度で緊急物資等の搬入が可能となる耐震強化岸壁(標準)を導入することとし、トータルでの整備費用の縮減す

る方針を定めた。

さらに、平成17年度には、耐震強化岸壁の整備を緊急的に進めるため、18年度から22年度までの5年間の耐震強化岸壁緊急整備プログラムを策定し、計画的な整備の推進を図ることとしている。

以上のような対応をとりながら、計画的な整備を推進していることから、目標達成に向けた成果を示していると考えA-2と評価した。

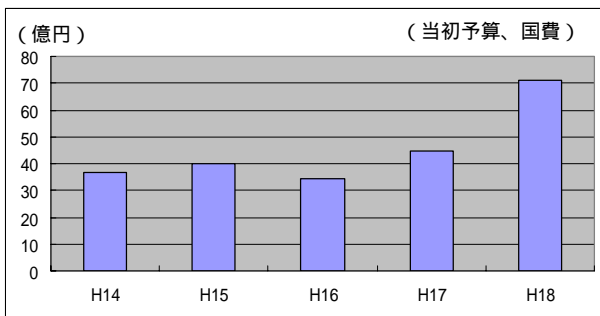


図 - 2 耐震強化岸壁の予算の推移

19年度は耐震強化岸壁緊急整備プログラムに基づき、引き続き、予算の重点化を図ることとしており、大規模地震の切迫性の高い地域における耐震強化岸壁の整備を推進することに努めて参りたい。

担当課等（担当課長名等）

担当課：港湾局海岸・防災課（課長 栗田 悟）

## 政策目標 8 地震・火災による被害の軽減

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

### (32) 密集市街地を改善する

老朽化した木造建築物が密集し、道路、公園等の公共施設の不足するいわゆる密集市街地においては、市街地大火が発生しやすいため、密集市街地の早急な整備改善を図り、大規模地震などで出火した際の延焼危険性を低減させる必要がある。

業績指標：地震時等において大規模な火災の可能性があり 目標値：約3割（平成19年度）  
重点的に改善すべき密集市街地（約8,000ha）の 実績値：28.8%（平成17年度）  
うち最低限の安全性が確保される市街地の割合 初期値：0%（平成14年度）  
A - 1

業績指標 39: 地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地（約8,000ha）のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合

#### (指標の定義)

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

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

#### (目標値設定の考え方)

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

#### (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2章に記載あり】

【住生活基本計画（全国計画）に記載あり】

目標値：おおむね100%（平成23年度）

過去の実績値					(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	
0%	-	-	28.8%	-	

## 主な施策

### 主な施策の概要

密集市街地の整備改善のための事業等の推進

( )

- 住宅市街地総合整備事業により老朽住宅の除却・建替、地区施設等の整備を図る。  
(予算額：423億円(平成18年度国費))
- 住宅地区改良事業等により不良住宅の買収・除却、改良住宅の建設、地区施設等の整備を図る。  
(予算額：地域住宅交付金1,520億円の内数・経過措置補助金70億円(平成18年度国費))
- 都市再生機構に対する都市・居住環境整備推進出資金（密集市街地整備促進型）都市・居住環境整備推進出資金（防災環境軸整備型）を活用する。  
(密集市街地整備促進型 予算額：30億円(平成18年度))  
(防災環境軸整備型 予算額：25億円(平成18年度))
- 住宅金融公庫の都市居住再生融資制度により、住宅市街地総合整備事業の整備計画区域内等における共同建替事業に対する融資を行う。
- 都市防災総合推進事業により、地区公共施設の整備、建築物の不燃化等を図る。  
(予算額：15億円(平成18年度国費))

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

## 測定・評価結果

### 目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 特に大火の可能性の高い危険な密集市街地の最低限の安全性の確保について、平成17年度末までに約3割進捗しており、平成19年度までの目

標については概ね達成される見込み。

(施策の実施状況)

- ・ 住宅市街地総合整備事業等により、老朽建築物等の除却・建替え、道路・公園等の防災上重要な公共施設の整備等を総合的に行い、密集市街地の整備改善を図った。
- ・ 民間事業者等では事業が困難で、かつ都市再生を緊急に図るべき密集市街地において、都市再生機構に対する都市・居住環境整備推進出資金を充当して、密集市街地の整備を図った。
- ・ 特定防災街区整備地区等において行われる老朽建築物の建替えや、防災都市計画施設の施行予定者による土地の先買いを支援した。
- ・ 街路事業、都市公園事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業、都市防災総合推進事業等により、避難地・避難路の整備及び周辺建築物の不燃化を促進し、延焼遮断帯として機能する防災環境軸の形成を図った。
- ・ 平成19年3月、以下を内容とする「密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律」の改正を実施した。
  - 道路等と一体的に整備する受け皿住宅等の敷地に容積を移転できる地区計画制度の創設
  - 老朽住宅居住者の受け皿を、地方公共団体の要請により都市再生機構が整備
  - 用地買収方式による第二種市街地再開発事業の面積要件を緩和
  - 権利変換手法による防災街区整備事業の地区要件を緩和

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標から、施策は一定の成果をあげていると判断できるため、A-1と評価した。

- ・ 密集市街地の改善のためには、法制度や事業制度の活用による更なる整備が必要である。
- ・ 重点密集市街地の整備改善については、都市再生プロジェクト第3次決定(平成13年12月都市再生本部決定)において、平成23年度末までに最低限の安全性を確保することとされており、同第12次決定(平成19年1月)においても取り組みを加速化する旨再度プロジェクト決定される等、重要な課題である。目標達成に向け、取り組みをよりスピードアップしていく必要があることから、今後も引き続き、道路等の基盤整備を推進しつつ、老朽化した建築物の建替えの促進を図ることにより、危険な密集市街地のリノベーションを戦略的に推進する。

平成19年度以降における新規の取組

- ・ 「密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律」等の改正を受け、事業制度等の活用を促進する。
- ・ 都市防災総合推進事業において「密集市街地緊急リノベーション事業」を創設し、重点密集市街地において、複数の事業手法を組み合わせた整備計画の作成・コーディネートに対

する支援と、整備計画に位置付けられた事業について、面積要件の緩和を実施する。

- ・ 「密集市街地におけるまちづくり規制合理化支援事業」を創設し、建築規制の合理化等を通じた自律的な建替えを促進して密集市街地の整備を進めるため、地権者組織等による地区計画等の都市計画提案のための素案作成を支援する。
- ・ 住宅市街地総合整備事業について、防災街区整備事業等の手法により道路等の公共施設用地に転換されることとなる土地(公共施設用地転換地)の取得についても補助可能とした。
- ・ 一定の要件を満たす認定建替制度について、税制上の特例措置を講じた。

担当課等(担当課長名等)

- 担当部局：都市・地域整備局都市防災対策室  
(室長 淵上 善弘)  
住宅局市街地住宅整備室  
(室長 伊藤 明子)  
住宅局住環境整備室  
(室長 小田 広昭)
- 関係部局：都市・地域整備局都市計画課  
(課長 由木 文彦)  
都市・地域整備局市街地整備課  
(課長 松田 秀夫)  
都市・地域整備局街路課  
(課長 松谷 春敏)  
都市・地域整備局公園緑地課  
(課長 小林 昭)  
住宅局民間事業支援調整室  
(室長 中原 淳)  
住宅局市街地建築課  
(課長 橋本 公博)

## 政策目標 9 交通安全の確保

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

### (33) 海上における死亡・行方不明者を減少させる

海上においては、船舶による輸送活動、漁業活動、マリレジャー活動等が活発に行われており、これら活動に伴う海難や海中転落により、数多くの人命が失われている現状にある。このため、海上における死亡・行方不明者を減少させることが必要である。

**業績指標：海難及び船舶からの海中転落による 死亡・行方不明者数 B - 2**

目標値：220 人以下（平成 22 年）
実績値：274 人（平成 18 年）
初期値：276 人（平成 17 年）

#### 業績指標 40：海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数

##### (指標の定義)

衝突・転覆等の海難に伴う死亡・行方不明者及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者の総数

##### (目標値設定の考え方)

過去のデータを用いて回帰分析を行うと、従来からの施策が継続された場合、平成 22 年は、死亡・行方不明者数が 281 人と試算される。さらに、救命胴衣の着用率の向上、海難救助体制の強化によるリスポンスタイムの短縮等により約 60 人低減させることとし、平成 22 年までに死亡・行方不明者数を 220 人とすることを目標とする。

##### (考えられる外部要因)

・ 小型船舶隻数の増減、台風に伴う海難及び外国船の海難による死亡・行方不明者数の増減

##### (他の関係主体)

なし

過去の実績値					( 暦年 )
H14	H15	H16	H17	H18	
321 人	298 人	317 人	276 人	274 人	

## 主な施策

### 主な施策の概要

#### 海難情報等の早期入手

距岸 20 海里未満で発生した海難について発生から 2 時間以内に情報入手する割合が平成 22 年までに 80% 以上となることを目指す。

- ・ 自己救命策確保（ライフジャケットの常時着用、連絡手段の確保、118 番の周知・徹底等）の指導・啓発
- ・ 漁業関係者に対する安全指導

#### ライフジャケットの着用率の向上

漁船及びプレジャーボート等に係るライフジャケットの着用率については、平成 22 年までに 50% 以上となることを目指す。

- ・ 自己救命策確保（ライフジャケットの常時着用、連絡手段の確保、118 番の周知・徹底等）の指導・啓発
- ・ ライフジャケット着用推進モデル漁協・マリーナ等の拡充及び地域拠点化の展開
- ・ ライフジャケット着用義務違反に対する指導・取締

- ・ ライフジャケット着用措置の関する規制のあり方の検討

#### 救助・救急体制の充実

- ・ ヘリコプターの高速性等を活用した救助体制の充実強化
- ・ 携帯電話からの 118 番架電位置通報情報受付体制の整備
- ・ 海浜事故対策の充実強化
- ・ 民間救助組織等との連携強化
- ・ G M D S S 機器（\*1）の適正使用の指導・啓発
- ・ 精度の高い漂流予測の活用
- ・ J A S R E P 船（\*2）の活用
- ・ ボランティア団体等との連携

\*1 G M D S S 機器：海上における遭難および安全の世界的制度で、SOLAS 条約に基づく人工衛星を利用した海上安全通信システム

\*2 J A S R E P：参加船艇から提供された位置情報等をコンピューターで管理し 24 時間ごとの通報を遅延した船舶に対しては、海上保安庁から連絡を取り船舶の安否を確認することにより、航海中の船舶の安全を確認するとともに、海難が発生した場合には通報された情報から当庁勢力及び付近参加船舶の協力を得ることにより迅速かつ効果的な捜索救助活動を可能とする制度

## 測定・評価結果

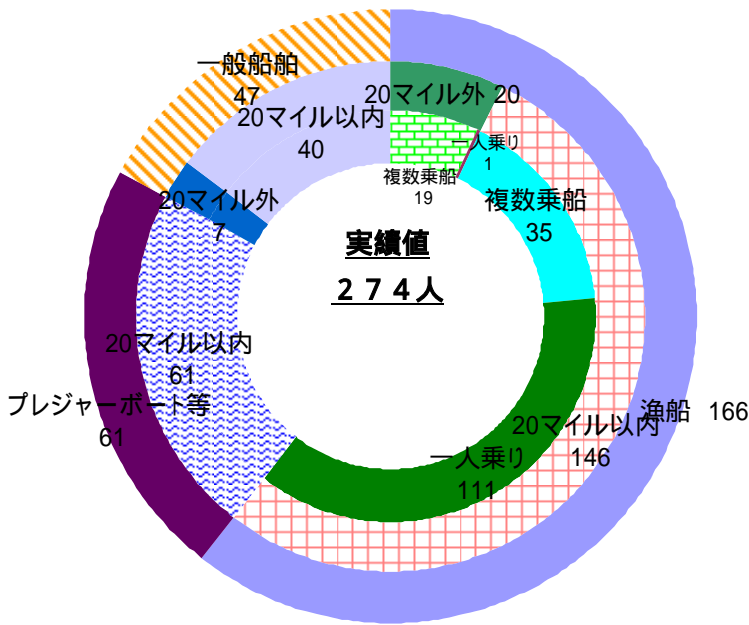
### 目標の達成状況に関する分析

#### (指標の動向)

- ・ 平成 18 年の実績値は 274 人であり、平成 17 年に比べ 2 人減少であり、目標は未達成であった。
- ・ 実績値 274 人のうち漁船にかかるものが 166 人と全体の 6 割以上を占めており、特に、一人乗り漁船が 111 人と漁船の中で半数以上を占めている。
- ・ 2 時間以内の情報入手割合は 72% であった。
- ・ プレジャーボート等海難及びプレジャーボート等からの海中転落により海に投げ出された者のライフジャケット着用率は 52% であった。
- ・ 漁船海難及び漁船からの海中転落により海に投げ出された者のライフジャケット着用率は 31% であった。
- ・ 一般船舶（\*3）海難及び一般船舶からの海中転落により海に投げ出された者のライフジャケット着用率は 45% であった。

\*3 一般船舶：貨物船、タンカー、旅客船、遊漁船、曳船、台船、作業船等

**平成18年海難及び船舶からの海中転落による  
死者・行方不明者数調べ**



**(施策の実施状況)**

- 平成18年度には、事故情報の早期入手、救助勢力の早期投入及びライフジャケット着用、救助救急体制の充実の推進等として、
- 自己救命策確保を推進する各種キャンペーンをあらゆる機会を通じ実施
  - 広報媒体を活用した集中的な周知・啓発の実施
  - 漁船海難は、秋から冬にかけて多発する傾向にあるため、9月21日から30日までを「漁船海難防止強化旬間」に設定する等、漁業関係者に対する安全指導・啓発活動を実施
  - 関係省庁・地方自治体等と連携した安全指導・啓発活動の推進
  - 小中学生等若年齢層に対する事故防止のための安全指導の実施
  - ライフジャケット着用推進モデル漁協・マリナー等のフォローアップ及び地域拠点化の展開：490カ所（平成17年末）から567カ所（平成18年末現在）に増加
  - ヘリコプターの高速性等を活用した人命救助体制の充実強化を図るため、函館及び福岡航空基地に機動救難士を配置
  - 搜索救助勢力を有する関係機関等との連携強化
  - 民間救助組織の育成（水難救済会、BANの活動支援）
  - JASREP参加促進運動を全国的に展開するとともに、JASREP通報実績優秀船舶の顕彰を実施：JASREP参加隻数2,486隻（平成17年末）から2,654隻（平成18年末）に増加
  - ライフジャケットの着用措置に関する規制のあり方を検討した結果、海中転落による死者・行方不明者数が依然として減少傾向にない小型漁船の乗船者に対して着用義務範囲を拡大（平成19年3月公布、平成20年4月施行）

**課題の特定と今後の取組の方向性**

**(課題の特定)**

- 平成18年度の死者・行方不明者数は、平成17年より2名減少しているものの、目標は未達成であることからB-2と評価した。
- 海難情報を早期に入手する割合は、平成17年と比較すると減少しており、特に漁船から海難情報を2時間以内に入手する割合が全体の約6割と低いため、救助率に大きな影響を与える海難情報を早期に入手する割合をより一層増加させる必要がある。
- ライフジャケットの着用率は、平成17年と比較すると若干増加しているが、平成18年の死者・行方不明者の約6割を占める漁船については、漁船海難及び漁船からの海中転落により海に投げ出された者のライフジャケット着用率は3.1%であった。  
漁船海難及び漁船からの海中転落により海に投げ出された者のうち、ライフジャケット着用者の生存率は90%、未着用者の生存率は47%であり、ライフジャケットの着用は、死者・行方不明者数の減少のための有効な施策と考えられることから、今後ともより一層の自己救命策確保の指導・啓発及び漁船関係者に対する安全指導が必要である。
- 死者・行方不明者を伴う海難や海中転落は依然として沿岸部において多発していることから、ヘリコプターと機動救難士等が連携した迅速な現場進出、吊り上げ救助及び救急救命処置を講じながらの搬送が行える体制の拡充等により、沿岸海域における救助体制の更なる強化が必要である。

**(今後の取組の方向性)**

- 平成18年の死者・行方不明者数は、ここ数年減少傾向を維持している。
- 海難等の発生から2時間以内に情報入手する割合は7.0%台を保っており、また平成18年度のライフジャケット着用率は4.2%で平成17年より6%向上している。  
このように、施策の効果が現れてきていることから、これからも下記取組を継続してより一層推進していく。  
**海難情報等の早期入手  
ライフジャケット着用率の向上  
救助・救急体制の充実**

**平成19年度以降における新規の取組**

- 巡視艇の複数クルー制導入による海上保安体制の強化
- ヘリコプターの高速性等を活用した救助体制の充実強化を図るため、関空海上保安航空基地及び鹿児島航空基地の機動救難士を増員配置
- 一人乗り小型漁船のライフジャケット着用義務範囲拡大の周知徹底

**担当課等（担当課長名等）**

担当課：海上保安庁警備救難部救難課（課長 木田 祐二）  
関係課：海事局安全基準課（課長 安藤 昇）  
海技資格課（課長 樺葉 伸一）

## 政策目標 9 交通安全の確保

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

### (34) 船舶交通の安全を確保する

ふくそう海域において、航路を閉塞するような大規模海難が発生した場合には、人命、財産、環境の損失といった大きな社会的ダメージを引き起こすだけでなく、海上物流を遮断し、我が国の経済を麻痺させるおそれがあることから、これら海難を未然に防止し、船舶交通の安全を確保していく必要がある。

業績指標：ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数 A - 2

目標値：0件（平成18年度以降毎年度）  
実績値：0件（平成18年度）  
初期値：0件（平成14年度）

#### 業績指標 41：ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数

##### (指標の定義)

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

##### (目標値設定の考え方)

過去の実績として、平成9年に東京湾でダイヤモンドグレース号の事故が発生して以来ふくそう海域における大規模海難は発生しておらず、次年度以降も発生数0を目標とする。

##### (考えられる外部要因)

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

##### (他の関係主体)

なし  
【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	H18	
0件	0件	0件	0件	0件	0件	

### 主な施策

#### 主な施策の概要

A I Sを活用した次世代型航行支援システムの整備等（ ）  
予算額：航路標識整備事業費 16.2億円（平成18年度）  
・A I Sを活用した次世代型航行支援システムの整備  
A I S：船舶自動識別装置  
・ふくそう海域における視認性、識別性及び誘目性に優れた高機能航路標識等の整備  
・航行援助システムのIT化（沿岸域情報提供システムの整備）  
海上交通法令の励行等の実施  
海上交通センター等の的確な運用の継続  
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 178億円（平成18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)

- ・航路標識等の整備による海上交通環境の向上、巡視船艇による航法指導、海上交通センター等による的確な航行管制及び情報提供を実施したことにより、平成18年度においても大規模海難を未然に防止し、目標を達成した。

##### (施策の実施状況)

- A I Sを活用した次世代型航行支援システムの整備等
- ・A I Sを活用した次世代型航行支援システムを大阪湾海上交通センター及び港内交通管制室（東京湾）に整備した。
- ・平成18年7月から名古屋港海上交通センターにおいて、また、平成19年3月から来島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29基の整備を実施した。
- ・平成19年3月から姫路海上保安部において沿岸域情報提供システム（M I C S）を整備し、安全情報の提供を開始した。

##### 海上交通法令の励行等の実施

- ・巡視船艇による航法指導等を実施した。

##### 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。

##### 主要国際幹線航路の整備及び保全

船舶航行の安全性向上と安定的な海上輸送サービスの確保等を図るため、浅瀬等の存在により湾内航行に支障のある主要国際幹線航路の整備及び保全を行い、海上ハイウェイネットワークの構築を推進している。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

大規模海難の発生数0を維持しており、現在までに実施してきた施策が有効であったと評価できることからA - 2と評価した。

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

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

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

## 担当部局等

担当部局：海上保安庁交通部企画課（課長 尾関 良夫）

関係部局：港湾局計画課（課長 林田 博）

海上保安庁交通部安全課（課長 安達 徹）

計画運用課（課長 谷 義弘）

整備課（課長 今井 忠義）



## 政策目標 9 交通安全の確保

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

### (35) ハイジャック・航空機テロの発生を防止する

ハイジャック・航空機テロは、それらが発生することにより航空交通及び国民生活への安全に与える影響が大きいいため、これらを未然に防止する必要がある。

業績指標：航空機に対するハイジャック・テロの発生件数 目標値：0件（平成16年度以降毎年度）  
実績値：0件（平成18年度）  
初期値：0件（平成14年度）

A - 1

#### 業績指標 42：航空機に対するハイジャック・テロの発生件数

##### (指標の定義)

国内空港出発の航空機に係るハイジャック及びテロの発生件数。

##### (目標値設定の考え方)

国内空港出発の航空機に係るハイジャック及びテロ(爆破等)の発生件数ゼロを目標とする。

また、長期的にも常時ハイジャック及びテロの未然防止ができる状態を維持する。

##### (考えられる外部要因)

- ・治安情勢の変動

##### (他の関係主体)

- ・警察庁(警備業法に基づく空港保安警備1級及び2級の指定講習を空港保安検査員に実施している(財)空港保安事業センター(公益法人)を共管。)

過去の実績値の推移 (年度)

H14	H15	H16	H17	H18
0件	0件	0件	0件	0件

## 主な施策

### 主な施策の概要

- ハイジャック・テロ対策の推進
- ・英国での航空機爆破テロ未遂事件を受け、ICAO(国際民間航空機関)のガイドラインに沿った新ルールとして、日本発国際線客室への液体物持込の量的制限を実施
- ・セキュリティレベルを維持しつつ、物流の円滑化等を図るため、航空貨物に係る荷主から航空機搭載までの間を一貫して保護するための保安制度(RA制度)を導入。
- ・航空保安に万全を期すため、従来の空港警戒体制の最高レベルを「レベル」として恒久化するとともに、特定の対象への脅威が高まった場合の措置を「レベル」「レベル」として設定。また、航空保安対策の基準を強化。
- ・空港における保安対策(場周フェンスの強化、センサーの設置等)を強化。
- ・貨物用X線検査装置や空港関係者等検査機器の導入を促進。また、貨物用X線検査装置による爆発物検査及び空港従業員等検査を実施。
- ・航空法施行規則の一部改正を行い、航空保安に関する規定を整備。
- ・空港警備の状況、レベルに基づいた保安措置の実施状況等の監査を定期的実施。
- ・空港危機管理のための現場の状況把握及び指示システムを拡充。
- ・航空保安監査に係るデータ管理システムの構築
- ・貨物ターミナルにおける監視員の配置に対する補助制度の導入

ハイジャック検査体制の維持・強化

- ・ハイジャック検査体制の維持・強化を図るため、保安措置の強化について必要な補助を実施。

予算額：83億円の内数(平成18年度)

102億円の内数(平成19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年度以降毎年度の目標値は0件であり、目標については、達成している。

米国同時多発テロ事件以降、航空機に対するハイジャック・テロを未然に防止するため、空港警戒体制を最高レベルにするなどの航空保安措置を講じてきたところ、ハイジャック事件等は発生していない。

しかし、我が国に対するテロ予告、ロンドン同時爆発テロ事件発生など、我が国をめぐるテロ情勢は依然として厳しく、公共交通機関等へのテロの脅威は増しており、国民に大きな不安をもたらしているため、ハイジャック対策を含めたあらゆる分野におけるテロ対策をより一層推進することが国内外から求められている。

### (施策の実施状況)

- ・空港警戒体制のレベルの維持、ハイジャック検査機器導入に対する航空会社等への補助、空港警備状況等についての監査等の施策を引き続き実施。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は航空機に対するハイジャック・テロの発生件数であり、実績値は目標値の0件を達成している。この実績値は、従来からのハイジャック・テロ対策とともに新たな施策を推進してきた結果達成されたものであることから、A-1と評価した。
- ・今後、現在実施しているハイジャック・テロ対策を引き続き推進していくとともに、ICAOの取組に対する財政的貢献等国際協力の推進、航空保安対策に関する体制の整備・充実等を図っていく。

## 平成19年度以降における新規の取組

- ・航空安全推進課の設置による航空保安体制の強化
- ・空港における保安対策(空港全周へのセンサーの設置及び増設)の充実、強化。
- ・航空保安に係る教育訓練の新教材導入

## 担当課等(担当課長名等)

担当課：航空局監理部航空安全推進課航空保安対策室  
(室長 安川 文夫)

## 政策目標 9 交通安全の確保

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

### (36) 航空事故を減らす

我が国における航空事故(航空法第76条による報告義務のあるもの)発生件数については、これまでの各種安全対策や航空路整備事業等の結果、世界的に見ても極めて低い水準まで低下しており、ここ数年ではほぼ横ばいとなっているが、この航空事故をさらに低下させることが求められていることから、一層の安全性の向上を意図し、航空安全対策を行う必要がある。

業績指標：国内航空における航空事故発生件数  
A - 1

目標値：16.6 件/年(平成15～19年の平均)  
実績値：15.4 件/年(平成14～18年の平均)  
初期値：18.4 件/年(平成10～14年の平均)

#### 業績指標 43：国内航空における航空事故発生件数

##### (指標の定義)

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

##### (目標値設定の考え方)

航空安全性向上に関する諸施策を講じることにより、航空事故の発生件数(平成15年～19年の5カ年平均値)を現況値(平成10年～14年の5カ年平均値)の約1割減とすることを目標とする。

また、長期的にもできる限り着実に縮減していく。

##### (考えられる外部要因)

・気象条件

##### (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 (暦年)				
H14	H15	H16	H17	H18
18.4	16.6	17.2	16.6	15.4
(単年)	(単年)	(単年)	(単年)	(単年)
23	12	20	14	8

## 主な施策

### 主な施策の概要

#### 航空保安施設の整備( )

航空管制に関するトラブルが発生したことを踏まえ、ヒューマンエラー等による事故・トラブルを未然に防止するため、航空管制のためのシステム改善等を行う。

#### 航空機の安全な運航や安全性の確保

運航規程・整備規程の認可、運航管理施設の検査等の各種審査・検査等を通じて、航空運送事業者等の安全基準への適合性を確保するほか、安全監査を年間を通じ高頻度で行うことにより、その体制や業務の実施状況を厳しくチェックし、高い安全性を確保する。さらに、小型航空機等の事故を防止するため、法令及び関係規程の遵守、小型航空機等の運航者に対する教育訓練の徹底、的確な気象状況の把握等について指導を強化するとともに、小型航空機の運航者が安全運航のために留意すべき事項について全国8会場で開催する安全運航セミナーにおいて周知徹底を図る。

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

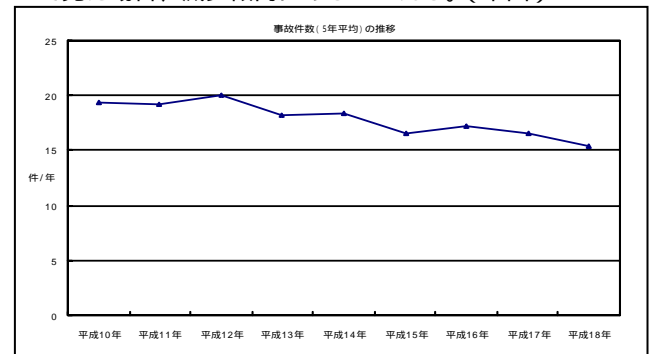
(注) を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

## 測定・評価結果

### 目標の達成状況に関する分析

#### (指標の動向)

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



#### (施策の実施状況)

- ・航空会社の安全管理体制を確立するため、航空法改正(平成18年10月施行)により、安全管理規程の作成及び安全統括管理者の選任を義務づけた。
- ・航空安全に係る情報を幅広く収集・分析・共有するため、航空法改正(平成18年10月施行)により、事故・重大インシデント以外の安全上のトラブルについても報告を義務付けるとともに、国において、情報を公表することとした。
- ・事業用航空機の整備について適確な作業実施体制を確保するため、航空法改正(平成19年3月施行)により、認定事業場による作業及び確認を義務づけた。
- ・航空会社に対する安全監督の強化及び予防安全対策の強化を図るため、本省航空局に監査専従部門及び安全推進室を新設し、運航乗務員や整備士経験者及び健康管理に精通した医官の採用を行った。
- ・ICAO国際標準に基づき、操縦士のコミュニケーション能力向上のため、航空法改正(平成18年4月施行)により、航空英語能力証明制度を導入した。
- ・平成19年4月に、AISセンターの運用を開始した。
- ・現行の施策を今後とも引き続き着実に実施し、ICAO等の国際動向や国内の動向を踏まえつつ、所要の措置を実施する。

## 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 業務指標は各年毎に変動はあるものの、5 年間平均値が目標値に向けて着実に減少してきていることから、A - 1 と評価した。
- ・ 既に事故件数は低い水準にあり、大幅に減少されることは難しいが、中小の航空運送事業者による航空事故等が発生したことも踏まえて、現行の施策をさらに強化拡充していく。特に航空管制分野における安全管理システムの導入、事故等の要因分析に基づく対策の推進及び中小の航空運送事業者に対する監督体制の強化を行う。また、ICAO 等の国際動向や国内の動向を踏まえつつ、所要の措置を講じていく。

### **担当課等（担当課長名等）**

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

**政策目標 9 交通安全の確保**

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

**(37) 道路交通事故を抑止する**

年間交通事故死者数は51年振りに6千人台前半まで減少。また、平成16年に過去最悪を記録した交通事故件数及び交通事故死傷者数も2年連続で減少するなど、減少傾向に転じた。しかし、国民の約100人に1人が1年間に死傷しており、道路交通安全を取り巻く環境は依然厳しい状況にある。また、幹線道路では、死傷事故の半数以上が延長で1割に満たない特定の箇所集中して発生している。このため、これらの箇所に対して集中的な対策が必要である。一方、歩行者・自転車乗用中の死者数は約45%であり、欧米の約1.9~3.6倍と高い水準にある。特に、歩行者中の死亡事故の約6割は自宅から500m以内で発生している。このため、身近な生活道路では、「人」の視点に立った交通安全対策が必要である。

**業績指標：道路交通における死傷事故率**

A-2

**目標値：約1割削減(108件/億台キロ)(平成19年)**

**実績値：115件/億台キロ(暫定値) (平成18年)**

**初期値：118件/億台キロ (平成14年)**

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

C-2 (死傷事故の抑止率)

C-2 (歩行者・自転車死傷事故の抑止率)

**死傷事故の抑止率**

**目標値：約2割(平成19年)**

**歩行者・自転車死傷事故の抑止率**

**目標値：約3割(平成19年)**

**業績指標：事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率**

A-2

**目標値：約3割(平成19年)**

**業績指標 44：道路交通における死傷事故率**

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

交通安全思想の普及状況

(他の関係主体)

- ・警察(指導取締り)
- ・公安委員会(交通規制)

【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 (暦年)				
H14	H15	H16	H17	H18
118	120	122	122	115 (暫定値)

**業績指標 45：あんしん歩行エリア内の全死傷事故及び歩行者・自転車死傷事故の抑止率**

(指標の定義)

対策を実施するあんしん歩行エリア内において抑止される死傷事故件数及び歩行者又は自転車利用者が死傷者となる死傷事故件数の割合

(目標値設定の考え方)

過去の類似の交通安全対策の実績を基に、あんしん歩行エリアの整備による事故抑止効果を算出。

(考えられる外部要因)

- ・交通量の変動
- ・交通安全思想の普及状況

(他の関係主体)

- ・警察(指導取締り)
- ・公安委員会(交通規制)

対策に着手したが事業完了していないため、実績値なし

過去の実績値の推移 (暦年)				
H14	H15	H16	H17	H18

## 業績指標 46：事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率

(指標の定義)

対策を実施する事故危険箇所において抑止される死傷事故件数の割合

(目標値設定の考え方)

過去の類似の交通安全対策の実績を基に、事故危険箇所の整備による事故抑止効果を算出。

(考えられる外部要因)

- ・交通量の変動
- ・交通安全思想の普及状況

(他の関係主体)

- ・警察(指導取締り)
- ・公安委員会(交通規制)

過去の実績値の推移 (暦年)

H14	H15	H16	H17	H18
-	約3割抑止 1	約3割抑止 2	3	3

1 平成 15 年度に対策が概成した 768 箇所が対象

2 平成 16 年度までに対策の概成した 1,336 箇所が対象

3 対策に着手したが事業完了していないため、実績値なし

## 主な施策等

### 主な施策の概要

安全な道路交通環境の実現を目指し、幹線道路ネットワークの体系的な整備を進めるとともに、事故危険箇所での集中的対策、歩行者等の事故多発地区における歩行者・自転車安全対策の重点実施(あんしん歩行エリアの整備)等交通安全施設等の整備を推進する。( )

- ・交通安全の確保 事業費 5,796 億円の内数(平成 18 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 14 年実績値 118 件/億台キロに対し、平成 18 年の死傷事故率の実績値は 115 件/億台キロと前年より大きく改善されるとともに、初めて初期値を下回った。全体の事故件数も過去最悪を記録した平成 16 年から 2 年減少で減少するなど減少傾向に転じており、今後も同様の傾向が継続するとすれば、平成 19 年度には概ね目標値に近づくことから順調であると推測される。
- ・あんしん歩行エリアに係る指標については、事業を平成 15 年度に着手したところであり、対策が概成した地区から順次測定する予定。
- ・事故危険箇所に関わる指標については、平成 15～16 年度に対策の概成した箇所について、目標値を達成している。他の箇所についても同様の対策を実施中であることから、同様の効果が得られるものと考えられ、順調と推測される。

(施策の実施状況)

安全性の高い幹線道路の整備

- ・交通量をより安全な道路へ転換させるため、死傷事故率が低い自動車専用道路を含む幹線道路ネットワークの整備を推進した。  
幹線道路の事故危険箇所等の集中的な対策
- ・幹線道路における対策を効果的かつ効率的に実施するため、特に事故の危険性が高い箇所を事故危険箇所として指定し、公安委員会と連携して交差点改良等の事故抑止対策を集中的に実施した。事故危険箇所は、死傷事故率が幹線

道路平均の 5 倍以上の箇所等を平成 15 年 7 月に 3,956 箇所抽出し、平成 18 年度末までに 3,178 箇所(道庁管理者の対策を対象としており、公安委員会の対策のみを実施している箇所を除く)で対策に着手。

面的・総合的な歩行者事故防止対策

- ・市街地内の事故発生割合の高い地区において、歩行者等を優先する道路構造等により通行経路の安全性が確保されたあんしん歩行エリアの整備を推進した。あんしん歩行エリアについては、面的な対策を実施することから、単位面積当たりの事故発生件数が多い地区を抽出することとし、平成 15 年 7 月に 796 地区を指定し、平成 18 年度末までに 773 地区で対策に着手。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・死傷事故率に関する業績指標は、これまでの増加傾向から減少傾向に転じるとともに、平成 14 年の指標値を初めて下回った。これは平成 17 年から本格的に取り組み始めた科学的分析に基づく交通事故対策の効果であると考えられ、現在の傾向が続くとすれば、平成 19 年には概ね目標値に近づくものと推測されることから、業績指標を A-2 と評価した。
- ・あんしん歩行エリアに関する業績指標は、事業未完了であることから判断が不可能であるものの、上記科学的分析に基づく対策を実施することで死傷事故を抑止できるものと考えられる。このため、業績指標を C-2 と評価した。
- ・事故危険箇所に関する指標は、平成 15～16 年度に対策が概成した箇所については、目標値を達成したことから、業績指標を A-2 と評価した。
- ・効果的、効率的な交通事故対策を進めるため、幹線道路において「優先度明示方式」を用いた重点的な対策を実施するとともに、市街地内の事故発生割合の高い地区において、面的・総合的な生活道路の交通安全対策を引き続き進める。
- ・個別の対策実施にあたっては、「交通事故対策・評価マニュアル」等を用い、科学的な分析に基づく対策を継続するとともに、現場の状況に応じた工夫のある取組みを共有する。

評価の詳細は「平成 18 年度道路行政の達成度報告書・平成 19 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 19 年度以降における新規の取組

- ・地域の合意形成を踏まえた住民主導型の交通安全対策推進のため、生活道路の事故対策の進め方に関する手引き作成を検討。
- ・道路空間の再配分による自転車走行空間の創出と、安全・安心な通学路の確保を推進。

## 担当部局等

担当部局：道路局地方道・環境課 道路交通安全対策室  
(室長 後藤 敏行)

関係部局：道路局国道・防災課(課長 下保 修)

## 政策目標 9 交通安全の確保

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

### (38) 自動車の安全性を高める

平成15年の交通事故による死傷者数は約119万人と厳しい状況である。このため、事故発生時の被害軽減を図ることが重要である。

**業績指標：車両対車両衝突事故における死亡事故率（正面衝突）** 目標値：3.0%（平成22年）  
**A - 2** 実績値：2.9%（平成18年）  
 初期値：3.1%（平成17年）

#### 業績指標 47：車両対車両衝突事故における死亡事故率（正面衝突）

<p>(指標の定義) 正面衝突時における死亡事故率。</p> <p>(目標値設定の考え方) 前面衝突時の車両の被害軽減対策により、車両対車両の衝突事故における死亡事故件数(正面衝突)が3%程度に減少すると見込まれるものとして設定したもの。</p> <p>(考えられる外部要因) 救助・救急体制の整備</p> <p>(他の関係主体) なし</p>
--

過去の実績値 (暦年)						
H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
3.6%	3.4%	3.2%	3.1%	3.2%	3.1%	2.9%

### 主な施策

#### 主な施策の概要

##### 車両の安全基準の拡充・強化

車両の安全対策をすすめ、2010年を目途に交通事故死者数を2000人低減する。

【予算額：6.6億円（平成18年度）】

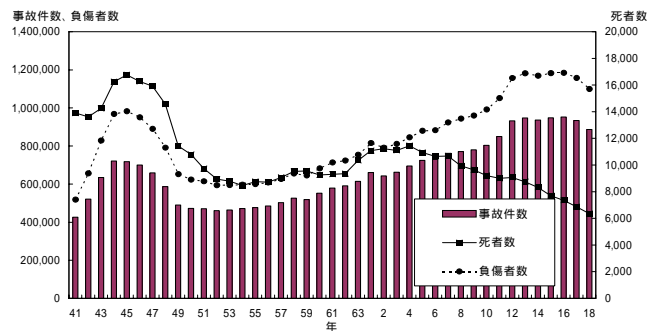
### 測定・評価結果

#### 目標の達成状況に関する分析

##### (指標の動向)

- 平成18年の実績値は2.9%であり、目標値は達成している。
- 前面衝突基準に適合している自動車が増加したことが要因の一つであると考えられる。
- シートベルトの着用率が向上すれば、さらに指標の伸びが期待できる。(表参照)
- 死亡事故件数は減少傾向にあり、衝突安全性能が向上したこと(自動車アセスメントにおいても衝突安全性能が高い自動車が増加している)、シートベルト着用率が高い水準で推移していること等が要因であると考えられるが、交通事故件数、負傷者数は依然として厳しい状況にある。(グラフ参照)

		運転者	
		死者	負傷者
乗客	シートベルト着用	死者	809
		負傷者	496,201
		致死率	0.16%
	シートベルト非着用	死者	898
		負傷者	11,978
		致死率	7.5%
不明	死者	90	
	負傷者	3,529	
	致死率	2.6%	
同乗者	シートベルト着用	死者	226
		負傷者	122,840
		致死率	0.18%
	シートベルト非着用	死者	312
		負傷者	57,011
		致死率	0.55%
不明	死者	24	
	負傷者	3,102	
	致死率	0.77%	



(平成18年版交通統計)

- なお、交通事故は様々な要因が複合的に作用して発生しているため、個別の対策による効果を精度良く抽出することが難しい面がある。

#### (施策の実施状況)

- 固定機能付きチャイルドシートの新基準および乗用車への後席中央3点式シートベルトの装備を義務付ける新基準が施行された。(平成18年10月)
- 大型車との前面衝突時における潜り込み事故被害軽減のため、前部潜り込み防止装置に係る協定規則を採択し、大型貨物自動車等への前部潜り込み防止装置の装着を義務付ける基準の策定を行った。(平成19年1月)
- また、産・学・官の多方面の専門家からなる「安全基準検討会」の意見を踏まえつつ、基準化項目の検討を進めている。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 車両対車両衝突事故における死亡事故発生率については、目標を達成しており、従来行ってきた被害軽減対策に係る施策が有効であったと考えられる。
- ・ また、衝突事故発生時の被害軽減策を引き続き着実に進めていくことが更なる死亡率の低減につながると考えられることから、目標を達成し、かつ、施策を維持することとしてA - 2として評価した。
- ・ 事故発生時におけるシートベルト非着用の危険性を踏まえ、車両安全対策の前提となるシートベルトの着用を推進するとともに、事故を未然に防止する対策のための新たな技術に着目し、各種統計の分析を通じて、事故件数や負傷者数の低減にも考慮した基準の強化・拡充を講ずる。

#### (新たな目標設定)

- ・ 引き続き死亡事故を低減させることを目標とし、平成19年においても、車両対車両衝突事故における死亡事故率を3.0%以下に抑えることを目標とする。

#### 平成19年度以降における新規の取組

導入が進むハイブリッド電気自動車・電気自動車に関し、衝突後を含めた自動車の高電圧から乗員を保護する安全基準の導入を予定。

#### 担当課等(担当課長名等)

担当課：自動車交通局技術安全部技術企画課  
(課長 木場 宣行)

## 政策目標 9 交通安全の確保

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

### (39) 事業用自動車の安全運行を確保する

事業用自動車は、1台あたりの走行距離が長いことから台数あたりの事故発生件数が自家用に比べて多く、また一旦事故が発生すると大きな社会的影響を及ぼすことから、事業用自動車の事故防止を図ることは重要な課題である。このため、運行管理の充実、運転者の資質・安全意識の向上等の安全チェック強化施策により、運行管理に起因する事故の未然・再発防止を図る必要がある。

業績指標：事業用自動車の運行管理に起因する事故割合 C - 3 目標値：50%（平成 22 年）  
実績値（ ）：41%（平成 17 年）

初期値：58%（平成 16 年）

平成 18 年の実績値は 10 月頃に集計予定

### 業績指標 48: 事業用自動車の運行管理に起因する事故割合

#### (指標の定義)

事業用自動車の事故について、自動車事故報告規則に基づき報告された事故のうち、事業者及び運行管理者による運行管理に主な原因があるものとして分類したものの割合。これにより、事故発生件数の増減があった場合に、運行管理の充実等による防止効果を的確に把握することが可能である。

#### (目標値設定の考え方)

運輸技術審議会答申（平成 11 年 6 月）で事業用自動車による第 1 当事者事故件数を 2010 年までに 20% 削減させる目標が示されていることから中間的な目標を示したもの。

#### (考えられる外部要因)

交通量、事業者数、車両台数

#### (他の関係主体)

- ・ 警察庁（事故・違反通報）
- ・ 厚生労働省（労基通報）

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載なし】

#### 過去の実績値

(暦年)

H13	H14	H15	H16	H17
54%	56%	61%	58%	41%

## 主な施策

### 主な施策の概要

自動車運送事業に対する監査体制の強化  
旅客自動車運送事業の需給調整撤廃（平成 14 年 2 月）や貨物自動車運送事業の営業区域規制の廃止（平成 15 年 4 月）等に対応し、輸送の安全確保を図るため、監査の統合データベースを構築することにより、安全対策が十分でない恐れがある事業者を効率的に抽出し確実に事後チェック（監査・処分）を行い、効率的な改善措置を講じさせ事業用自動車による事故削減を図る。

具体的な施策としては以下のとおり

- ・ IT を活用した運送事業に対する監査体制の強化

予算額 0.48 億円（平成 18 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 年の指標（運行管理に起因する事故割合）（実績値）は 41% となっており、前年（58%）と比較すると、大幅に減少した。
- ・ 指標が大幅に減少した理由として、自動車事故報告規則の改正（平成 17 年 1 月）により、運行管理に起因する事故以外の報告（主に車両故障の報告）が増大したことが要因と考えられる。

#### (施策の実施状況)

- ・ 死亡事故の第一当事者となった事業者に対して全て監査を実施する。
- ・ 公安委員会等からの通知により事故惹起運転者



を確実に把握し、運行管理者特別講習及び運転者の特定診断の徹底を図る。

- ・自動車事故報告規則に該当する事故を引き起こしたが、事故報告書が未提出の事業者に対して監査を行う。
- ・改善指導を行った事業者に対してその後の改善状況等の把握を行う。
- ・自動車運送事業に対する効率的な監査実施のための統合したデータベースを構築した。
- ・自動車運送事業の交通事故要因分析を実施する。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・安全マネジメントの導入を図る等、運行管理に起因する事故割合を減少させるための取組みを強化し、一定成果を得たものと思われるが、業績指標は、報告規則の改正直後であり、実績値が報告対象となる事故の範囲が変更になるなどして施策の成果が正確には判断できないことから、C - 3と評価した。今後は、当面は現在の施策を維持しつつ、予算と政策評価を連携させるため新指標を検討し、施策の効果を測定する。

#### 平成19年度以降における新規の取組

- ・運行管理者資格者証の返納命令の発令基準等を強化するなどの運行管理制度の徹底、監査強化を推進する。
- ・過労が原因で起きる事故の分析を行い、対策をとりまとめる。

#### 担当課等（担当課長名等）

担当課：自動車交通局安全政策課

（課長 川勝 敏弘）

## 政策目標 9 交通安全の確保

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

### (40) 踏切道の安全を向上させる

踏切は交通渋滞の大きな原因の一つとなっており、また事故の原因ともなっている。「開かず踏切」等の緊急に対策の検討が必要な踏切が約 2,000 箇所存在しており、「開かずの踏切」等の踏切対策については、緊急かつ重点的に対策を実施する必要がある。

業績指標：「開かずの踏切」の対策率 A-2

目標値：100%(平成 22 年度)

実績値：21%(平成 18 年度)

初期値：15%(平成 17 年度)

#### 業績指標 49：「開かずの踏切」の対策率

(指標の定義)

「開かずの踏切(1)」に対して、歩道拡幅や賢い踏切導入などの速効的な対策を実施する割合

(1) ピーク時間の遮断時間が 40 分/時以上の踏切

(目標値設定の考え方)

「開かずの踏切」を対象に平成 18 年度からの 5 箇年で速効的な対策が必要な踏切の対策率 100%を目指すこととしている。

(考えられる外部要因)

- ・ 地元調整の状況
- ・ 踏切道の交通量等

(他の関係主体)

- ・ 地方公共団体
- ・ 鉄道事業者

過去の実績値の推移 (年度)				
H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	15%	21%

#### 主な施策等

##### 主な施策の概要

踏切交通実態総点検及び緊急対策踏切の対策推進

全国全踏切を対象として踏切道の構造等の基本諸元を把握し「開かずの踏切」などの緊急に対策の検討が必要な踏切を抽出し、対策を実施する踏切について整備計画策定を促進することで、重点的かつ緊急的な踏切対策の促進を図る。

また、「開かずの踏切」などの緊急に対策を行う踏切に対して、歩道拡幅などの「速効対策」と連続立体交差事業などの「抜本対策」の両輪により総合的な対策を進めていく。

予算額：交通安全の確保

事業費 6,096 億円の内数(平成 19 年度)

#### 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 15%に対して平成 18 年度の実績値は 21%となり、平成 22 年度の目標値 100%の達成に向けて着実に進捗している。
- ・ 平成 18 年度は、全国約 3 万 6 千箇所の踏切交通実態総点

検を実施し、緊急対策踏切の抽出及び公表(平成 18 年 8 月に第 1 段結果公表、平成 19 年 4 月に最終取まとめ)を重点的に実施した。

- ・ そのため、整備計画策定及び踏切対策が年度途中からの実施となったが、平成 19 年度以降は、踏切道改良促進法等を活用することで、より着実な進捗を確保していく。

(施策の実施状況)

- ・ 踏切対策については、平成 18 年度に全国の道路管理者と鉄道事業者の連携のもと、全国全踏切を対象として踏切道の構造等の基本諸元を把握し、緊急に対策の検討が必要な踏切を抽出し、踏切交通実態総点検を実施した。
- ・ この総点検の結果、全国約 3 万 6 千箇所の踏切の中から、開かずの踏切などの緊急に対策の検討が必要な踏切を 1,960 箇所抽出、このうち「開かずの踏切」を 589 箇所抽出した。
- ・ これらにもとづき、「開かずの踏切」などの踏切交通に与える影響の大きい踏切に対して重点的かつ緊急的に対策を実施していくこととしている。

##### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 平成 18 年度の実績指標は、踏切交通実態総点検により重点的かつ緊急的に対策を検討すべき踏切を抽出したことで、整備計画策定の促進が図られ、平成 19 年度以降はより着実な進捗が見込まれることから A-2 と評価した。
- ・ 引き続き、「開かずの踏切」など速効的な対策が必要な踏切に対して、平成 18 年からの 5 箇年で全て対策することを目標としていく。

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 19 年度以降における新規の取組

- ・ 踏切道改良促進法の活用により着実な事業促進を図る。

#### 担当部局等

担当部局：道路局 路政課 (課長 内海 英一)  
関係部局：都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷 春敏)  
鉄道局 施設課 (課長 米澤 朗)

**政策目標 9 交通安全の確保**

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

**(41) 鉄道の安全を確保する**

鉄道事故は、一度発生すると多大な人的・物的損害が生じる恐れがあり、これに伴う列車の運休や遅延による経済的な被害も甚大となることから、このような鉄道事故を防止し、安全を確保することが重要である。

鉄道事故全体の約半数を占めているのが踏切事故であるが、特に遮断機のない踏切道においては踏切1箇所当たりの事故発生件数が多いことから、遮断機のない踏切道を減らしていく必要がある。

平成17年4月に発生したJR福知山線脱線事故を踏まえ、急曲線部において高速で進入して発生する転覆脱線事故を防止するための速度超過防止用ATS等の整備を推進する。また、平成13年6月に発生した京福電鉄の事故経験を踏まえ、地方中小鉄道において、正面衝突事故を防ぐために有効な誤出発防止設備の整備を推進する必要がある。韓国での地下鉄火災事故を踏まえ、地下駅の火災対策については、火災対策基準に不適合となっている地下駅の整備を早急に推進する必要がある。

<p><b>業績指標：遮断機のない踏切道数</b> A-2</p>	<p>目標値： 4,000 箇所 (平成22年度) 実績値： 4,764 箇所 (平成18年度) 初期値： 4,939 箇所 (平成17年度)</p>
<p><b>業績指標：急曲線における速度超過防止用ATS等の設置率 (緊急整備計画に基づくもの)</b> A-3</p>	<p>目標値： 100 % (平成21年度) 実績値： 100 % (平成18年度) 初期値： 0 % (平成16年度)</p>
<p><b>業績指標：地方中小鉄道におけるATS設置率 (誤出発防止機能を有するもの)</b> A-3</p>	<p>目標値： 100 % (平成18年度) 実績値： 99.6 % (平成18年度) 初期値： 92.6 % (平成12年度)</p>
<p><b>業績指標：地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合</b> A-2</p>	<p>目標値： 100 % (平成20年度) 実績値： 75 % (平成18年度) 初期値： 61 % (平成15年度)</p>

**業績指標 50：遮断機のない踏切道数**

(指標の定義)  
「遮断機のない踏切道数」とは、第3種(遮断機はないが踏切警報機が設置されているもの)及び第4種(遮断機及び踏切警報機が設置されていないもの)踏切道数のことをいう。  
(目標値設定の考え方)  
平成13年度から平成17年度までの5箇年で除去された「遮断機のない踏切道数」をもとに、平成22年度末までの目標値を設定。  
(考えられる外部要因)  
既存路線の廃止  
(他の関係主体)  
鉄道事業者・地方公共団体

過去の実績値の推移 (年度)				
H14	H15	H16	H17	H18
5,534 箇所	5,356 箇所	5,164 箇所	4,939 箇所	4,764 箇所

**業績指標 51：急曲線における速度超過防止用ATS等の設置率 (緊急整備計画に基づくもの)**

(指標の定義)  
「急曲線における速度超過防止用ATS等の設置率 (緊急整備計画に基づくもの)」とは、平成17年4月に発生したJR福知山線脱線事故後、全国の鉄道事業者が急曲線部に設置することとした速度超過防止用ATS等の計画に対し、整備された箇所の割合  
(目標値設定の考え方)  
福知山線事故後、平成17年5月に「急曲線に進入する際の速度制限に関する対策について」において、曲線の手前の運転速度で曲線部に進入した場合に転覆脱線に至るおそれのある箇所については、平成21年度末までに整備することとされており、これにより目標を設定している。  
(考えられる外部要因)  
なし  
(他の関係主体)  
鉄道事業者

過去の実績値の推移 (年度)				
H14	H15	H16	H17	H18
		0%	57%	100%

## 業績指標 52：地方中小鉄道における ATS 設置率(誤出発防止機能を有するもの)

<p>(指標の定義) 「地方中小鉄道における ATS 設置率(誤出発防止機能を有するもの)」とは地方中小鉄道の営業キロ(km)に対する ATS 設置キロ(km)の割合。(ただし、タブレット等により誤出発防止等の安全の確保を行っている路線を除く。)</p> <p>(目標値設定の考え方) 列車衝突事故の防止に効果的な ATS を全地方中小鉄道(ただし、タブレット等により誤出発防止等の保安の確保を行っている路線を除く。)に設置することを目標とする。</p> <p>(考えられる外部要因) 新線の開業・既設路線の廃止 (他の関係主体) 鉄道事業者(事業主体)・地方公共団体(財政支援)</p>
--

過去の実績値の推移 (年度)				
H14	H15	H16	H17	H18
96.1 %	98.8 %	99.2 %	99.2 %	99.6 %

## 業績指標 53：地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合

<p>(指標の定義) 全地下駅のうち、「地下鉄道の火災対策基準(昭和50年制定)(注)」を満たす火災対策設備の整備がなされている駅の割合。 (注:地下駅等において地上への異なる2以上の避難経路の設置、ホーム・コンコース等における排煙設備の設置等を定めている基準)</p> <p>(目標値設定の考え方) 平成15年度に「鉄道に関する技術上の基準を定める省令の施行及びこれに伴う国土交通省関係省令の整備等に関する省令」を改正し、「地下鉄道の火災対策基準」を満たしていない地下駅等の火災対策設備については、平成20年度末までに同基準を満たすよう整備を義務付けており、これにより目標を設定している。</p> <p>(考えられる外部要因) なし (他の関係主体) 鉄道事業者(事業主体)</p>
--

過去の実績値の推移 (年度)				
H14	H15	H16	H17	H18
-	61 %	66 %	72 %	75 %

### 主な施策

#### 主な施策の概要

第3種及び第4種踏切道への踏切遮断機の設置又は踏切道の除却  
遮断機のない第3種及び第4種踏切道について、踏切道の統廃合等を進めると共に、踏切道改良促進法で遮断機を設置すべき要件に該当する踏切については同法に

基づく指定を行い、また保安設備整備費補助による助成制度も活用して踏切遮断機の設置を推進することにより、第3種及び第4種踏切道数の低減を図る。

予算額：踏切保安設備整備費補助金

約2億円の内数(平成18年度)

急曲線における速度超過防止用ATS等の設置率

平成17年4月に発生したJR福知山線脱線事故が、急曲線部での大幅な速度超過であったことを鑑み、全国の鉄道事業者に対し、速度超過防止用ATS等を設置する。

地方中小鉄道が、速度超過防止用ATS等の施設の整備を行う際は、従前の助成制度及び固定資産税の特例措置により、鉄道事業者の経費負担の軽減を図っている。

予算額：鉄道軌道近代化整備費等補助金

約26億円の内数(平成18年度)

地方中小鉄道におけるATS設置

平成13年6月の京福電鉄の列車正面衝突事故が誤出発防止機能を有するATSが未設置の区間で発生したことに鑑み、全国のATS未設置区間において同ATSを設置する。同ATS設置に関しては、日本政策投資銀行融資の拡充、固定資産税の特例措置により、鉄道事業者の経費負担の軽減を図っている。

予算額：鉄道軌道近代化整備費等補助金

約26億円の内数(平成18年度)

地下鉄道の火災対策設備の整備

平成15年2月に発生した韓国の地下鉄火災事故を踏まえ、「地下鉄道の火災対策基準(昭和50年制定)」に適合していない地下駅について、平成20年度までに地下駅等の火災対策設備の整備を義務付けている。また、火災対策設備のうち大規模な駅改良を要する避難通路及び排煙設備の新設についてはその費用の一部を助成する制度を創設するとともに固定資産税の特例措置を設け、鉄道事業者の負担軽減を図っている。

予算額：地下駅火災対策施設整備事業費補助金

約28億円(平成18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年度に目標年次に達したことから、平成22年度末までに遮断機のない踏切道数を4000箇所まで削減することを目標値として再設定した。平成18年度は175箇所を削減し、順調に整備が進んでいる。
- 急曲線における速度超過防止用ATS等の設置率については順調に推移し、平成18年度末に、整備が完了した
- 地方中小鉄道におけるATS設置率については、順調に推移し、平成18年度末に、整備がおおむね完了した。
- 地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合については、平成18年度末に75%の駅において整備が完了するとともに、事業継続中の駅もあり、順調に整備が進んでいる。

##### (施策の実施状況)

- 遮断機のない踏切道については、踏切道改良促進法に基づく指定や、遮断機のない踏切道への遮断機の設置に対し、踏切保安設備整備費補助等を実施した。
- 急曲線における速度超過防止用ATS等の設置については、地方中小鉄道への鉄道軌道近代化整備費等補助により、経費負担の軽減を図った。また、

地方中小鉄道における ATS 設置については、日本政策投資銀行融資の拡充、固定資産税の特例措置により、経営状況の厳しい地方中小鉄道事業者において促進された。

- ・ 地下鉄道の火災対策基準に不適合な地下駅については、省令改正により地下駅等の火災対策設備の整備を義務付け、また、避難通路及び排煙設備の新設について助成制度の創設及び固定資産税の特例措置により鉄道事業者の負担軽減を図った。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 遮断機のない踏切道数については遮断機の設置等により順調に削減が進んでいるところであることから、A-2 と評価した。  
今後も踏切改良促進法に基づく法指定を行うとともに、踏切保安設備補助を活用し遮断機の設置を行うなどして、引き続き遮断機のない踏切道数の削減を推進する。
- ・ 急曲線における速度超過防止用 ATS の設置については、整備が完了したことから、A-3 と評価した。
- ・ 地方中小鉄道における誤出発防止機能を有する ATS 装置の設置については、整備がおおむね完了し、残りについても整備時期に目処が立っていることから、A-3 と評価した。
- ・ 地下鉄道の火災対策基準に不適合な地下駅については、順調に整備が進んでいるところであり、A-2 と評価した。引き続き、大規模な駅改良を要する避難設備や排煙設備の新設に対して地下駅火災対策施設整備事業費補助を活用し、火災対策基準に不適合な駅の整備の促進を図る。

#### **担当課等（担当課長名等）**

担当課：鉄道局施設課（課長 米澤 朗）

## 政策目標 9 交通安全の確保

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

### (42) 船舶の安全航行を確保するため放置艇を減らす

公共用水域の適正な管理を実現するため、港湾区域内において、係留場所の私物化、沈没船化、無秩序な艇の集積による船舶航行への支障等社会問題化している放置艇を削減する必要がある。

業績指標：港湾におけるプレジャーボートの適正な係留  
・ 保管率  
B - 1  
目標値：55% (平成 18 年度)  
実績値：50% (平成 18 年度)  
初期値：45% (平成 8 年度)

業績指標 54：港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率

#### (指標の定義)

港湾内におけるプレジャーボートの確認艇隻数のうち、適正に係留・保管されている隻数の割合。

#### (目標値設定の考え方)

現在整備中で平成 18 年度までに完了予定の施設に加え、近年における当施策への投資量を基に設定。また中長期的には、港湾における放置艇の解消を目指す。

#### (考えられる外部要因)

- ・ プレジャーボートの需要の変動
- ・ 施設整備に係る地元調整の状況等

#### (他の関係主体)

- ・ 地元公共団体(事業主体)

過去の実績値					(年度)
-	-	H8	H14	H18	
-	-	45%	45%	50%	

- 1 プレジャーボート全国実態調査は、5年に1度程度を目途に実施。
- 2 プレジャーボート全国実態調査の精度を考慮し、本政策チェックアップにおいては、5%刻みで数値を表示。

### 主な施策

#### 主な施策の概要

放置艇を削減するため、「規制措置」と「係留・保管能力の向上」を両輪とした対策を推進。

#### 規制措置

- ・ 放置等禁止区域の指定  
港湾管理者による放置等禁止区域の指定を促進。

#### 係留・保管能力の向上

- ・ ボートパークの整備  
港湾内の放置艇を収容するため、既存の静穏水域を活用した係留施設や公共空地等を活用した陸上保管施設の整備を推進。

予算額 4,015 億円の内数(平成 18 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 18 年度に実施したプレジャーボート全国実態調査結果において、港湾内において確認されたプレジャーボート(確認艇)は、前回調査時(平成 14 年度)に比べ約 0.8 万隻減少。
- ・ 港湾内においては、放置艇を収容する簡易な係留・保

管施設(ボートパーク)の整備を推進すると共に放置等禁止区域の指定を促進しており、平成 18 年度調査結果では適正に係留・保管している隻数の割合は約 50%となり、平成 14 年度の調査結果と比較し 5%増と改善している。

- ・ 平成 18 年度末までにボートパークは対前年度 5 施設増の 28 施設が供用され、また、放置等禁止区域は対前年度 12 増の全国 22 港湾管理者により 132 の港湾において告示されており、対策の進展による適正な係留・保管率の向上が見込まれる。

#### (施策の実施状況)

#### 放置等禁止区域等の指定状況

平成 18 年度末時点で、長崎県や静岡県をはじめとする全国 22 港湾管理者が告示。

#### ボートパーク整備

平成 18 年度、全国 13 箇所の港湾でボートパークの整備を推進。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 業績指標については、平成 18 年度の目標値を達成していないものの、上記のとおり効果をあげており、また、放置等禁止区域の指定可能な範囲を水域に加えて陸域まで拡大する(平成 18 年 10 月施行)等、さらなる成果向上にむけ施策の改善を行っていることから B - 1 と評価した。
- ・ 今後も継続的な取組みとして、陸域を含めた放置等禁止区域の指定を促進し、簡易な係留・保管施設(ボートパーク)の整備を推進することにより、規制措置と係留・保管能力の向上を両輪とした放置艇対策を引き続き推進する。
- ・ 以上を踏まえ、平成 19 年度においても引き続き、55%の目標値達成を目指す。

### 平成 19 年度以降における新規の取組

港湾内において、放置艇を収容する簡易な係留・保管施設(ボートパーク)の整備を推進すると共に放置等禁止区域の指定を促進する。

### 担当課等(担当課長名等)

担当課：港湾局国際・環境課(課長 小山 彰)

関係課：河川局水政課(課長 丸山 淑夫)

治水課(課長 関 克己)

## 政策目標 9 交通安全の確保

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

### (43) 道路構造物を適切に維持管理する

道路交通の安全性の確保及び安定した道路サービスを確保するため、道路の利用交通量や構造物を取り巻く周辺環境(降雨、気温、海岸等)に応じた損傷等が顕著に表れることにより交通に著しい支障を与えることとなる橋梁及び舗装について、適切な維持管理を行う必要がある。

#### 業績指標：道路構造物保全率

C-2 (橋梁)

A-2 (舗装)

橋梁 目標値：93% (平成 19 年度)

実績値：80% (平成 18 年度)

初期値：86% (平成 14 年度)

舗装 目標値：91%

(平成 14 年度の水準(91%)を維持)(平成 19 年度)

実績値：95% (平成 18 年度)

初期値：91% (平成 14 年度)

#### 業績指標 55：道路構造物保全率

(指標の定義)

橋梁：直轄国道における橋梁のうち、「今後 5 年間程度は通行規制や重量制限の必要がない段階」かつ「予防的修繕」が行われている延長の割合

舗装：直轄国道のうち、路面の轍やひび割れによる振動や騒音が少なく、道路利用者が快適に感じる延長の割合

(目標値設定の考え方)

橋梁：今後、高度成長期に数多く建設された橋梁などの道路ストックが急速に高齢化する更新時代を迎えるにあたり、平成 19 年度までに保全率 93%を目標として設定。

舗装：現在の水準を維持することを目標として設定。

(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)

該当なし

【社会資本整備重点計画第 3 章に記載あり】

#### 測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 橋梁に関しては、平成 14 年度実績値 86%から平成 15 年度実績値 87%へ指標は向上したものの、平成 16 年度の実績値は 86%、平成 17 年度の実績値は 85%、平成 18 年度の実績値は 80%となり、指標は下降傾向である。これは、橋梁定期点検要領(案)(平成 16 年 3 月)による点検結果に基づき補修を計画的に実施しているが、橋梁建設後の経年変化等により、補修を実施する橋梁延長に対し、新たに要対策箇所となった橋梁延長が上回ることに起因していると考えられる。
- 平成 18 年度においては、補修を実施した橋梁延長が約 34km (332 橋梁)に対し、点検結果において、新たに「速やかに補修する必要がある」と判定された橋梁延長が約 112km (817 橋梁)となっている。今後更に橋梁の高齢化を迎えるにあたり、より効率的に対策を実施していくことが必要とされる。
- 舗装に関しては、平成 15 年度実績値 93%から平成 18 年度の実績値は 95%となり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。
- 橋梁の安全性に影響を及ぼす可能性のある橋梁の劣化要因である三大損傷(疲労、塩害、アルカリ骨材反応)の予防保全については、三大損傷合計の予防保全率が 95%であり、「早急な対策が必要」な橋梁が直轄国道で約 400 橋梁ある。

(施策の実施状況)

- 高度成長期に多数建設された道路構造物の更新時期の平準化、トータルコストの縮減等を目指して、道路の管理方法に、アセットマネジメントの考え方を導入し、効率的・効果的な維持管理を実施。
- そのため、定期点検により橋梁の健全度を把握し、損傷が軽微なうちに対策を実施するし、橋梁の長寿命化を図る予防保全を推進。
- また、橋梁マネジメントシステム(コンクリート部材の塩害、RC 床版の疲労の劣化予測を行い予防的工法・時期を算定するシステム)を平成 17 年度より試行運用し、計画的な補修を実施。

#### 過去の実績値の推移

(年度)

	H14	H15	H16	H17	H18
橋 梁	86%	87%	86%	85%	80%
舗 装	91%	93%	94%	94%	95%

#### 主な施策等

##### 主な施策の概要

橋梁・舗装の維持、修繕

予算額：交通安全の確保

事業費 5,796 億円の内数(平成 18 年度)

### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 橋梁に関しては、点検結果に基づき補修を計画的に実施しているが、橋梁建設後の経年変化等により、新たに要対策箇所となった橋梁が点検を実施する毎に確認されていることが、指標の動向に影響していると考えられることから C-2 と評価した。
- ・ 今後、高度成長期に数多く建設された橋梁などの道路ストックが急速に高齢化することとなり、予防保全を重点的に進め、橋梁の長寿命化を図ることが重要。
- ・ また、平均的な寿命・延命効果を評価する新たな指標の検討・開発を行う。
- ・ 舗装に関しては、目標の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。
- ・ また、舗装の修繕に関しシール材の注入、こぶとり等の予防的修繕工法を平成 18 年度より導入し、健全性を確保しつつ長寿命化を図ることとしている。
- ・ 三大損傷の橋梁に対しては、損傷が軽微な段階で、予防的に修繕を行うことが重要であることから、平成 17 年度以降、三大損傷の予防保全率によるマネジメントを実施している。

評価の詳細は「平成 18 年度道路行政の達成度報告書・平成 19 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 19 年度以降における新規の取組

- ・ 道路構造物管理の現状等について、国民へ分かりやすく情報提供するために、橋梁の長寿命化を分かり易く説明できる、構造物保全率や予防保全率に代わる新たな指標の検討。

### 担当部局等

担当部局：道路局 国道・防災課 道路保全企画室  
( 室長 伊勢田 敏 )



**政策目標 10 海上における治安の確保**

海上における犯罪の危害から、生命、財産の安全の確保が図られること

**(44) 海上及び海上からのテロによる被害を防止する**

我が国沿岸部には、原子力発電所等、国民の生活に不可欠な重要施設が多く所在しており、これらの重要施設が海上からテロに狙われ、一度被害が発生すれば国民生活に計り知れない被害を及ぼすおそれがあるため、国民の生命・財産を脅かすテロ事案等への対応強化を図り、我が国の主権及び国民の安全の確保を図る必要がある。

**業績指標：海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数**

A - 2

**目標値：0件（平成18年度以降毎年度）  
実績値：0件（平成18年度）  
初期値：0件（平成14年度）**

**業績指標 56：海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数**

<b>(指標の定義)</b> 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数。
<b>(目標値設定の考え方)</b> 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数0を長期的に維持することを目的とする。
<b>(考えられる外部要因)</b> なし
<b>(他の関係主体)</b> なし

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

**主な施策**

**主な施策の概要**

- 不審船・テロ対応体制の強化
  - 不審船・テロ事案に係る現場対応に関する指示、関係機関との連絡調整・事案対応等を迅速確実に行うための体制整備等を図る。
- テロへの警備警戒
  - 重点警備対象施設（臨海部の米軍施設、原子力発電所、臨海部の国際空港等）に対する巡視船艇・航空機による警備を図る。

**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18年度における海上及び海上からのテロ活動による被害の発生はゼロであり、進捗状況としては順調であったが、これは実施した施策が効果的に機能したものと分析できる。今後も引き続き、いかなる事案にも対応できるように不審船事案・テロ事案等に対する対応体制の強化を図る必要がある。

**(施策の実施状況)**

- 不審船・テロ対応体制の強化
  - 巡視船艇・航空機の装備の充実、船艇・航空機職員の技術向上、個人装備等の充実整備を図った。
  - 国内外関係取締機関等との情報交換の推進、連携・協力の強化を図った。
  - 第三管区海上保安本部にテロ対策等の公安情報収集分析体制の強化のため公安課を設置した。
  - 「テロの未然防止に関する行動計画」に基づき、国際船舶・港湾保安法施行規則を改正し、船舶保安情報の通報項目に乗員・旅客名簿の事前提出を義務化し、SOLA S対応体制の強化を図った。
  - 港湾保安委員会へ参画するとともに、港湾危機管理(担当)官を中心とした関係機関との連携強化を図った。
  - 不審船対応を主目的とする巡視船を中心に不審船対応能力向上のため各種訓練を実施したほか、海上自衛隊との間でも共同訓練を実施し関係機関との連携を強化した。

**テロへの警備警戒**

- 警備実施等強化巡視船等の巡視船艇・航空機を配備し、警備実施、警衛・警護等を実施した。
- 重点警備対象施設（臨海部の米軍施設、原子力発電所、臨海部の国際空港等）に対する巡視船艇・航空機による警備を実施するとともに、海事関係者に対する不審物・不審者への警戒、不審情報の通報の徹底指導を行った。
- 政府方針に基づく海上阻止訓練への参加等P S Iへの取組みを行った。
- ゴールデンウィーク期間、夏期、年末年始といった旅客の往来が活発となる期間を重点に、旅客船・カーフェリーを対象とした警乗及び旅客ターミナルの警戒を行った。

**課題の特定と今後の取組の方向性**

業績指標は、海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数としてゼロであった。この結果は、当庁及び関係機関の施策が効果的に機能しているものであり、当庁が実施する巡視船艇・航空機による監視・警戒活動、国際船舶・港湾保安法による入港規制、公安情報の収集分析、不審船・工作船対策、警乗、旅客ターミナル警戒等の活動による成果が現れているものと分析し、A - 2と評価した。

海上におけるテロの未然防止に万全を期しているが、依然として全世界的にテロの脅威は存続しており、予断

を許さない状況である。

このため、「重点警備対象施設の警備」、「港湾危機管理体制の強化」、「不審船対応能力の整備・拡充」、「S O L A S 対応体制の強化」、「国際的なテロ対策への積極的な参画」を海上及び海上からのテロ対策の主軸業務とし、これらの業務を総合的かつ強力に推進していく。

### 平成 19 年度以降における新規の取組

- ・情報収集体制の充実強化（第十一管区情報調査室の設置）
- ・巡視艇の複数クルー制導入による海上保安体制の強化

### 担当部局等

海上保安庁警備救難部管理課（課長 佐藤 雄二）  
警備課（課長 鈴木 洋）

**政策目標 10 海上における治安の確保**

海上における犯罪の危害から生命、財産の安全の確保が図られること。

**(45) 海上ルートによる薬物・銃器の流入を阻止する。**

薬物・銃器の一般社会への浸透は、近年の大量押収にもかかわらず第3次覚せい剤乱用期に収束の兆しが見られない等、我が国の社会の安全・安定を根本から揺るがす大きな問題となっているが、国内で流通する薬物・銃器は全て海外から密輸入されたものである。このため、海上ルートによる我が国への流入を阻止し、密輸事犯の国際組織犯罪の摘発を図る必要がある。

**業績指標：薬物・銃器密輸事犯の摘発件数**

A - 2

目標値：22.0 件 / 年（平成 15 年～平成 19 年の平均）  
実績値：17.0 件 / 年（平成 14 年～平成 18 年の平均）  
初期値：20.6 件 / 年（平成 8 年～平成 12 年の平均）

**業績指標 57：薬物・銃器密輸事犯の摘発件数**

**(指標の定義)**

当該年を含む過去 5 年間に於ける薬物・銃器密輸事犯の摘発件数（海上保安庁関与分）の平均値をいう。

**(目標値設定の考え方)**

平成 12 年から過去 5 年間に於いて、指標の最高値が 22.2 件であり、また初期値が 20.6 件であることを勘案し、22.0 件以上を当面の目標とする。

**(考えられる外部要因)**

なし

**(他の関係主体)**

財務省、警察庁、厚生労働省、法務省

過去の実績値 (暦年)				
( ) 内は、単年の摘発件数				
H14	H15	H16	H17	H18
19.0	19.2	17.0	15.6	17.0
(18)件	(17)件	(19)件	(9)件	(22)件

**主な施策**

**主な施策の概要**

情報収集・分析体制の強化

管区本部等の情報収集・分析体制の強化を図る。

内外の関係機関との連携強化

内外の関係機関と情報交換を実施するとともに、合同捜査を実施するなどし、連携の強化を図る。

監視取締体制の強化

薬物・銃器密輸事犯に関連する国・地域等から来航する船舶等に対する監視取締りを実施するとともに、巡視船艇、航空機の装備の充実を図る。

**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 18 年の実績値は 17.0 件となり、平成 17 年から 1.4 件増加し平成 16 年の実績値と同じ 17.0 件まで回復したが、目標値である 22.0 件を達成することは出来なかった。しかし、指標の要素である単年での薬物・銃器密輸事犯の摘発件数は国際刑事課が発足した平成 13 年

以降最多となる 22 件で前年より 13 件増加した。これは、情報収集・分析体制の強化等の施策が効果的に機能したものであると分析できる。また、この摘発件数の増加は、目標値の達成を期待できるものであることから、指標の進捗状況は順調であるといえる。今後も、上記の施策を継続し摘発件数の増加に努める必要がある。

**(施策の実施状況)**

情報収集・分析体制の強化

- ・本庁及び管区海上保安本部並びに国際組織犯罪対策基地等による情報収集・分析体制の強化及び機動的且つ広域的な捜査活動の実施
- ・警備情報システムの活用、高度化
- ・管内最新実態の把握及び新規情報収集のための巡回連絡の実施

内外の関係機関との連携強化

- ・相互訪問、人員派遣等による海外関係機関との協力関係の強化による情報交換ネットワークの強化を推進
- ・警察、税関等国内関係取締機関との定期情報交換、合同捜査の実施等連携の強化を推進
- ・国連薬物犯罪オフィス（UNODC）と協力して「海上薬物取締セミナー（MADLES2006）」を開催し、アジア各国の海上保安機関、薬物取締機関等と薬物情勢に関する情報交換及び海上取締りに関する技術移転の実施

監視取締体制の強化

- ・薬物・銃器等が流出するおそれの高い国から来航する船舶に対する重点的な監視取締りの実施
- ・国際取締官 20 名を増員し海上保安部等に配置
- ・薬物・銃器密輸事犯が発生するおそれの高い海域における巡視船艇・航空機を利用した厳重な監視・警戒の実施
- ・巡視船艇・航空機の装備の充実

**代表的な摘発事例**

**暴力団幹部等による北朝鮮船籍貨物船を利用した覚せい剤密輸入事件**

平成 18 年 5 月から 7 月までに、第八管区海上保安本部、境海上保安部、国際組織犯罪対策基地は警察、税関と合同で、暴力団幹部らが、平成 14 年、北朝鮮から覚せい剤数百キログラムを同国籍貨物船「TURUBONG 1」（298 トン、北朝鮮人 17 名乗組み）を使用して島根県松江市沖の洋上まで運搬させ、小型遊漁船を用いて瀬取りし、密輸入したとして、関与した暴力団幹部ら 9 名を覚せい剤取締法違反で逮捕した。

### **中国籍貨物船乗組員等に係る覚せい剤密輸入事件**

平成18年9月29日、第五管区海上保安本部、姫路海上保安署、国際組織犯罪対策基地は警察、税関と合同で姫路港に着岸した中国籍貨物船（2311ト）を監視中、同船中国人船員がビニール袋を携帯して上陸、岸壁上において車両内の人物に手渡したのを認めたため、職務質問を実施し、覚せい剤3kgを押収するとともに、同船中国人船員、車両に乗っていた中国人及び日本人を覚せい剤取締法違反で現行犯逮捕、その後の捜索で同船船内に隠匿された覚せい剤約3kgを発見押収した。

### **課題の特定と今後の取組の方向性**

平成18年の業績指標の実績値は平成17年から増加し、平成16年の実績値と同じ17.0件まで回復した。平成18年の17.0件という実績値は目標値の22.0件には達していないが、平成18年単年では22件の薬物・銃器密輸事犯を摘発している。これは、実施した施策が効果的に機能したことによると分析できることから、A-2と評価した。しかしながら、我が国における薬物・銃器の密輸事犯の背後には、国際的な犯罪組織が介在しており、手口も巧妙化、潜在化し、依然として、摘発が困難な状況が続いている。このため、情報収集・分析体制の強化、内外の関係機関との連携強化、監視取締体制の強化の施策を引き続き強力に推進していく。

### **平成19年度における新規の取組**

- ・巡視艇の複数クルー制導入による海上保安体制の強化

### **担当課等（担当課長名等）**

海上保安庁警備救難部管理課（課長 佐藤 雄二）  
国際刑事課（課長 竹田 聡）

## 政策目標 1 1 船員の災害防止

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

### (46) 船員災害を防止する

船員災害は、陸上の全産業の労働災害に比べ死傷災害発生率、死亡災害発生率とも高くなっており、その未然防止と被害軽減を図る必要がある。

業績指標：船員災害発生率

A - 2

目標値：10.8‰（平成 19 年度）

実績値：11.3‰（平成 17 年度）

初期値：13.2‰（平成 14 年度）

業績指標 58：船員災害発生率

#### (指標の定義)

毎年 4 月 1 日より翌年 3 月 31 日までの間に発生した災害（転倒、船舶の機器によりはさまれる等の事故、海難、海中転落等）により死亡・行方不明又は 3 日以上休業した船員の船員千人あたりの率

#### (目標値設定の考え方)

平成 15 年度から平成 19 年度までの 5 年間に死傷災害の発生率（年間千人率）を平成 14 年度に比べ 20% 減少させる。

全国平均の災害発生率を上回っている地域（地方運輸局単位）においては、全国平均まで減少させるとともに、さらに発生率を 5% 減少させることを努力目標とした。

全国平均の災害発生率を下回っている地域においては、発生率を 10% 減少させることを努力目標とした。

及び の考え方に基づき平成 10～12 年度の 3 年平均の発生件数を基礎として目標を算出した。

#### (考えられる外部要因)

- ・海運業、漁業の置かれている経済状況、船員の労働条件（労働時間等）
- ・船舶及び陸上作業機器・設備の構造に係る問題
- ・海上及び港における救急・救護体制

過去の実績値					(年度)
H13	H14	H15	H16	H17	
15.0‰	13.2‰	12.5‰	11.9‰	11.3‰	

## 主な施策

### 主な施策の概要

船員災害防止のための管理体制・基準策定等の推進

安全管理体制の整備とその活動の推進

- ・船舶所有者の安全管理体制の整備を推進し、安

全管理活動の活性化を図る。特に、中小船舶所有者に対し船員災害防止のための協議会等の設置を促進し、安全衛生教育、災害事例等に関する情報交換等を推進する。

### 死傷災害の防止

- ・作業時を中心とした死傷災害防止対策を図るため、業種別、態様別等の災害防止対策を策定するとともに、特に死亡率の高い海中転落対策として作業用救命衣等保護具の使用徹底を図る。また、高年齢船員に対しては、心身機能の変化に対応した死傷災害防止対策を推進する。

予算額 0.11 億円（平成 18 年度）

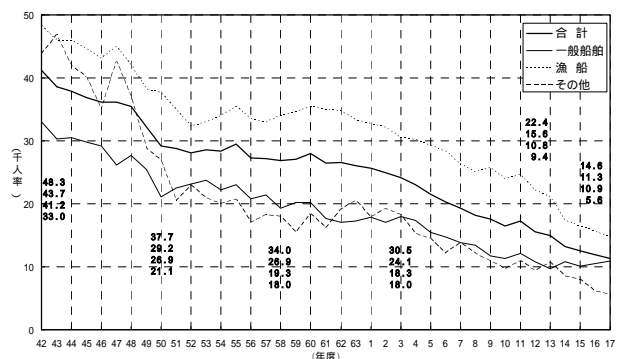
## 測定・評価結果

### 目標の達成状況に関する分析

#### (指標の動向)

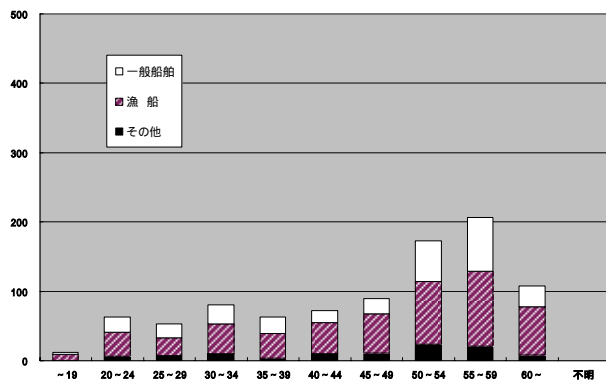
- ・平成 17 年度については、重大災害もなく、目標値を達成している。（図 1）  
平成 17 年度 11.3‰（対平成 12 年度比 28% 減）

図1 災害発生率の推移



- ・指標の内訳を見ると、漁船の災害発生率は依然として高いものの、平成 17 年度は平成 16 年度に比べ大きく減少しており、これが全体の発生率の減少に効果をもたらしている。また、船員の高齢化は依然として進んでおり、50 歳以上の災害発生件数は全体の半数以上となっている。（図 2）

図2 業種別年齢階層別災害発生状況(平成17年度)



### (施策の実施状況)

- ・毎年開催される安全衛生月間期間中に、訪船指導を実施し、「転倒」、「はさまれ」、「海中転落」の防止対策等の指導を行うとともに、安全に関する各種講習会等を開催し船舶所有者、船員のみならずその家族に対しても参加を求め、安全意識の高揚を図った。

指導隻数 1,805 隻  
講習会等 52 力所 2,573 人

- ・関係機関、団体等で構成される船員災害防止推進連絡会議を開催し、関係者間での情報交換、連絡強化等を行った（開催回数 22 回）

### 今後の取組の方向性

- ・業績指標は順調に減少傾向を示しており、また今後も引き続き船員災害の発生を防止する必要があるため、A - 2 と評価した。
- ・船員災害の発生率は陸上災害の発生率に比べ依然として高水準であることや、船員の高齢化等による労働環境の急速な変化等を踏まえ、引き続き中小船舶所有者を中心とした死傷災害防止対策等を一層推進するものとする。

### 平成 19 年度以降における新規の取組

#### 平成 19 年度船員災害防止実施計画

第 8 次船員災害防止基本計画をもとに作成された平成 19 年度船員災害防止実施計画の重点対策（死亡災害の減少等）及び主要対策（海中転落による死亡災害防止対策等）を推進し、死傷災害の発生率（年間千人率）を、対前年度比 4 % 減少させることを目標とする。

（平成 17 年度において、死傷災害の発生率は、目標を上回るペースで減少しているものの、引き続き、前年度に比べ 4 % の減少させることを目標とする。）

#### 第 9 次船員災害防止基本計画の策定

平成 15 年度を初年度とする第 8 次船員災害防止基本計画が平成 19 年度で最終年度を迎えることから、当該計画の実施状況等を踏まえつつ、平成 20 年度からの 5 年間で計画期間とする第 9 次

船員災害防止基本計画を平成 19 年度中に策定する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：海事局運航労務課（課長 持永 秀毅）

## 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

### ( 4 7 ) 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：重量車の平均燃費向上率（平成 14 年度比） 目標値： 7%（平成 22 年度）

C - 2

実績値：集計中（平成 18 年度）

初期値： 0%（平成 14 年度）

平成 1 8 年の実績値は 1 2 月頃に集計予定

業績指標 59：重量車の平均燃費向上率（平成 14 年度比）

#### (指標の定義)

重量車（トラック・バス等）が 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 14 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)

省エネ法に基づくトップランナー方式による重量車の燃費基準は、平成 27 年度を目標年度とし、基準年度である平成 14 年度から 12%燃費が向上するものとして設定された。このため、平成 14 年度から平成 27 年度にかけて重量車の平均燃費向上率が目標となる 12%に向けて順調に推移した場合を考慮し、平成 22 年度の目標値を 7%と設定した。

#### (考えられる外部要因)

重量車の区分（トラック・バス等の車種、車両総重量クラス等）別の出荷台数比率

#### (他の関係主体)

経済産業省（省エネ法の機械器具に係る措置のうち、自動車については経済産業省と国土交通省の共管）

### 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、重量車（トラック・バス等）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)

「判断できない」

- 重量車の燃費基準は平成 18 年に施行されたばかりで、平成 18 年度の実績値は集計中であるが、早くも燃費基準を達成した重量車が開発・販売されていることから、順調に推移しているものと推察される。
- 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、燃費性能の高い重量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重量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よう努めている。
- 重量車の燃費に関する情報を国土交通省 H P 上で公表し、燃費性能の優れた重量車にステッカーを貼付する等により、自動車ユーザーの燃費性能に関する意識を高め、燃費性能が高い重量車の普及を促進するよう努めている。

過去の実績値					(年度)
H13	H14	H15	H16	H17	
-	-	-	-	-	

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は「重量車の平均燃費向上率（平成 14 年度比）」であり、実績値は集計中であることから C - 2 と評価した。
- ・今後は、引き続き燃費基準の達成状況を把握するよう、重量車の燃費値の調査を実施し、施策の評価を進めていくこととする。

平成 19 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：自動車交通局技術安全部環境課  
（課長 徳永 泉）



## 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

### (48) 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%（平成18年度）  
B-3 実績値：40.4%（平成16年度）  
初期値：40.4%（平成11年度）

### ○業績指標 60：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 (年度)

H13	H14	H15	H16	H17
38.6%	32.1%	30.9%	40.4%	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  
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」

を運営する。また、当会議で選定された先進的な取り組み（モデル事業）やそれを普及・拡大する事業（普及事業）に対し、事業費の一部を補助するほか、CO2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（平成17年度）  
39.8億円（平成18年度）

#### ②鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進

- ・山陽線鉄道貨物輸送力増強事業  
コンテナ列車の長編成化を図る上で制約要因となっていた変電設備の増強や待避線延伸等の工事を実施し、平成19年3月に完成した。

予算額：1.98億円（平成18年度）

- ・エコルールマークの普及

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ル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、エコル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：105.1億円（平成18年度）  
112.7億円（平成19年度）

- ・共有建造制度によるモーダルシフト船等の建造の促進

- ・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：0.42億円（平成18年度）  
0.38億円（平成19年度）
- ・高度船舶安全管理システムの実用化  
平成13年度から4年間、陸上からの支援による主機関の状態診断や故障予知等を行う革新的な安全管理技術「高度船舶安全管理システム」の研究開発を実施。本システムの構築により、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等、本システムの普及に向けた環境整備に取り組んでいる。  
(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%と下落しているが、平成16年度には40.4%と上昇傾向を示している。

(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18年度は10件のモデル事業と52件の普及事業について補助。うちモーダルシフトについて、20件を支援。これらのモデル事業・普及事業が計画どおりに実施されれば、年間およそ10.2万トンの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
  - ・山陽線鉄道貨物輸送力増強事業  
平成19年3月に山陽線鉄道貨物輸送力増強事業が完成し、コンテナ列車の長編成化が実現した。
  - ・エコレールマークの普及  
平成18年度においては、エコレールマークの商品（10件）、取組企業（32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18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18年度新規参入事業者数：54事業者)
- ・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18年度においては、共有建造制度によりスーパーエコシップを4隻（3,097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  
二重反転ポッドプロペラ等の要素技術の試験体等を搭載した実証船による実海域実証実験の実施に向けた準備を完了。
- ・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、当該システムに係る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

平成16年度のモーダルシフト化率は40.4%と前年度に比べて上昇したが、平成18年度目標値47%の達成に向けては依然隔たりがある。また、当該指標は、平成18年度に設置した「モーダルシフト促進のための要因分析調査委員会」において検討を行い、その結果、今年3月に発表した報告書の中において「鉄道・内航輸送量は昭和60年以降、ほぼ一様の増加傾向を示しているにもかかわらず、自動車輸送量の変動傾向が大きいために両者の相対比率を示すモーダルシフト化率が結果的に不安定な傾向を示している」とし、「荷主企業、物流事業者、行政の環境負荷低減の取り組み努力が十分に反映されていない点は否めない」と報告しているため、モーダルシフトに係る関係者の環境負荷低減の取組状況を反映し得る新たな指標を設定する必要がある。以上を踏まえ、B-3と評価した。

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応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、今後も物流分野のCO2削減に向けて関係

方面の連携強化を図り、裾野の広い取組を推進していく。

#### 平成19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19年度は経済産業省との連携をさらに強化し、取組を拡充させる。具体的には、新規性のあるモデル事業やその普及・拡大を図る普及事業に加え、プロジェクトの創成のための調査事業も支援（ソフト支援事業）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。

予算額：36.0億円（平成19年度）

##### ・北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業

山陽線に引き続き、九州地区の港を経由した東アジアとの輸出入貨物の増加等に対応するため、新たに北九州・福岡間について、貨物列車長編成化のための整備を行う（平成22年度完成予定）。

予算額：0.4億円（平成19年度）

##### ・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（平成18年度）

39.5億円（平成19年度）

#### 担当課等（担当課長名等）

担当課：政策統括官付参事官（物流政策）

（参事官 甲斐 正彰）

関係課：鉄道局貨物鉄道政策室

（室長 ）

海事局総務課企画室

（室長 市岡 卓）

港湾局計画課

（課長 富田 英治）

**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

**(49) 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3割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

住宅ストック	A - 2	目標値：31% (平成 22 年度) 実績値：18% (平成 15 年度) 初期値：18% (平成 15 年度)
新築住宅	A - 2	目標値：50% (平成 20 年度) 実績値：30% (平成 17 年度) 初期値：32% (平成 16 年度)
一定の新築建築物	A - 2	目標値：80% (平成 20 年度) 実績値：74% (平成 16 年度) 初期値：74% (平成 16 年度)

業績指標 61 :一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率

(指標の定義)

一定の省エネルギー対策(全部又は一部の窓に二重サッシ又は複層ガラスを使用すること。)を講じた住宅ストックの比率。

(目標値設定の考え方)

住生活基本計画(一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストック比率について平成 27 年 40%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)					
H15	H16	H17	H18	H19	H20
18%	-	-	-	-	-

業績指標 61 :新築住宅における次世代省エネ基準(平成 11 年基準)達成率

(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「住宅の建築主等の判断の基準」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)

京都議定書目標達成計画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	H17
13%	17%	21%	23%	32%	30%

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 61 :一定の新築建築物における次世代省エネ基準(平成 11 年基準)達成率

(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)

京都議定書目標達成計画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
34%	34%	35%	50%	70%	74%

当該年度に建築確認された建築物(2,000㎡以上)のうち省エネ基準に適合している建築物の床面積の割合

### 主な施策

#### 主な施策の概要

##### 住宅関係( )

- 省エネルギー法による住宅の省エネ措置の努力義務等
  - 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。
  - 改正省エネ法に基づき、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。(平成18年4月施行)
- 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引下げを実施。
  - 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
- 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

##### 建築物関係( )

- 省エネルギー法による建築物の省エネ措置の努力義務等
  - 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)
  - 改正省エネルギー法に基づき、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。(平成18年4月施行)
- 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。
  - 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)

一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率

住宅・土地統計調査を利用しているため、毎年把握できるものではないが、住宅の省エネルギー化率の上昇は、一定の省エネルギー対策を講じた住宅のストックの比率の上昇につながるため順調に向上していると思われる。

##### 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17年度30.3%と概ね順調に向上している。建築物の次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率

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、建築物の次世代省エネ基準適合率は順調に向上している。

##### (施策の実施状況)

##### 住宅ストック

- 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。

##### 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引下げ及び住宅金融公庫融資における割増融資等を実施。(平成18年度 証券化ローンの枠組みを活用した金利引下げ戸数 19,506件の内数)
- 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18年度 設計性能評価を受けた新築住宅戸数 250,869戸(速報値))

##### 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15年度の実績値、平成16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、ストック・住宅・建築物ともに概ね順調に向上しており、A - 2と評価した。現在の施策により、業績指標が概ね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。

#### **担当課等(担当課長名等)**

担当課：住宅局住宅生産課(課長 坂本 努)  
住宅局建築指導課(課長 水流 潤太郎)  
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

#### (50) 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 (平成 19 年度)

SPM 約 6 割 (平成 19 年度)

実績値：NO<sub>2</sub> 82% (平成 18 年度)

SPM 37% (平成 18 年度)

初期値：NO<sub>2</sub> 64% (平成 14 年度)

SPM - (平成 14 年度)

#### 業績指標 62：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	H18
NO <sub>2</sub> : 64%	NO <sub>2</sub> : 67%	NO <sub>2</sub> : 73%	NO <sub>2</sub> : 79%	NO <sub>2</sub> : 82%
SPM : -	SPM : 9%	SPM : 21%	SPM : 25%	SPM : 37%

#### 主な施策等

##### 主な施策の概要

沿道等における大気汚染対策の推進( )

・環状道路、バイパスの整備等交通の円滑化対策等

低公害車の開発・普及の促進( )

・低公害車の導入促進(CNG 車普及促進モデル事業の推進)等

予算額：大気・騒音等に係る生活環境の改善

事業費 1,455 億円の内数(平成 18 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)

NO<sub>2</sub>・SPMの環境目標達成率

・NO<sub>2</sub>の環境目標達成率については、79%(平成 17 年度)から 82%(平成 18 年度)となり、目標である約 8 割に達した。SPMの環境目標達成率についても、25%(平成 17 年度)から 37%(平成 18 年度)と 1 年間で 12%も増加し、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。)

(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、環状道路、バイパスの整備等交通の円滑化に資する事業などを実施。

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

## 課題の特定と今後の取組の方向性

### 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については、1年間で12%も増加するなど顕著な改善傾向を示しているが、当該指標は、例えば、自排局、一般局の測定濃度がともに減少した場合には、施策の効果により大気環境が改善しても業績指標が伸びない現象も起こりえることからC - 2と評価し、今後、指標の見直しを行う。

### (課題の特定)

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

### (今後の取組の方向性)

- ・ 大気質の状況が厳しい地域を中心に、自動車から排出されるNO<sub>2</sub>及びSPMを抑制するため、環状道路、バイパスの整備等交通の円滑化に資する事業などを重点的に実施する。

評価の詳細は「平成18年度道路行政の達成度報告書・平成19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](http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html))。

## 担当部局等

担当部局：道路局 地方道・環境課 道路環境調査室  
(室長 川瀧 弘之)  
関係部局：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

### (51) 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%（平成 19 年度）

実績値：73%（平成 18 年度）

初期値：61%（平成 14 年度）

#### 業績指標 63：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<sup>1</sup>または騒音規制区域<sup>2</sup>いずれかを通過する直轄国道のうち、夜間騒音要請限度<sup>3</sup>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】

#### 測定・評価結果

##### 目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・ 夜間騒音要請限度達成率は、平成 14 年度実績値 61%に対し、平成 18 年度実績値が 73%となり、指標は順調に推移している。
- ・ 全国的にみれば、沿道における騒音の状況は改善傾向にあるが、非達成区間が依然 3 割程度残存している。

（施策の実施状況）

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

##### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 業績指標は、年々着実に改善傾向にあるため、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）

- ・ 首都圏において、達成率が低い地域が多くみられる。

（今後の取組の方向性）

- ・ 夜間騒音の要請限度を超える区間を中心に、低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置、環境施設帯の設置等を重点的に実施。

評価の詳細は「平成 18 年度道路行政の達成度報告書・平成 19 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

担当部局：道路局 地方道・環境課 道路環境調査室  
(室長 川瀧 弘之)

#### 過去の実績値の推移 (年度)

H14	H15	H16	H17	H18
61%	64%	67%	71%	73%

#### 主な施策等

##### 主な施策の概要

沿道等における騒音対策の推進 ( )

- ・ 低騒音舗装の敷設、環境施設帯の設置等  
予算額：大気・騒音等に係る生活環境の改善  
事業費 1,455 億円の内数 (平成 18 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。

**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

**(52) 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% (平成18年度)**  
**実績値：94.7% (平成18年度)**  
**初期値：93% (平成12年度)**

**業績指標 64：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)				
H14	H15	H16	H17	H18
93.8%	94.0%	94.1%	94.6%	94.7%

**(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総合的な空港環境対策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ている。

**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。
- ・しかしながら、年々実績値は向上する一方で、目標値は未だ達成していないことから、今後とも、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、引き続き、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着実に実施していく。
- ・あわせて、平成18年度実績値を初期値とし、平成19年度以降も政策評価を実施する。

**業績指標 64：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**

**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 30 億円 (平成 18 年度)

住宅防音工事補助 29 億円 (平成 19 年度)

**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 124 億円 (平成 18 年度)

移転補償事業等 94 億円 (平成 19 年度)

**平成 19 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)

**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ため、徐々にではあるが実績値は伸びており、平成18年度末には94.7%となっている(平成18年度の申請・実施件数は81世帯)。

## 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

### (53) 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（平成 19 年度）**  
**実績値：15%（平成 18 年度）**  
**初期値：0（平成 14 年度）**

### 業績指標 65：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)
H13	H14	H15	H16	H17	H18	
-	0	6%	8%	11%	15%	

## 主な施策

### 主な施策の概要

#### 自然再生、多自然川づくり等（ ）

河川において、良好な自然環境の再生のための自然再生や多自然川づくりを推進。

予算額 12,105 億円（平成 18 年度）の内数

#### 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 1,176 億円（平成 18 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 18 年度の実績値は約 15%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（平成 19 年度）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、多自然川づくり等を多摩川、木曽川等で実施
- 渚の創生事業  
鹿嶋海岸、伏木富山港海岸を含む 8 箇所で開催中

### 課題の特定と今後の取組の方向性

- 平成 18 年度の実績値は約 15%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。

平成 18 年 10 月に策定した「多自然川づくり基本指針」を踏まえ、事業推進にあたっての人材育成及びアドバイザーの現地への派遣等の技術的支援等を実施する。

川内川、天竜川等において、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

#### (54) 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（平成19年度）

実績値：約2割（平成18年度）

初期値：約2割（平成14年度）

業績指標 66：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3000ha、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)
H14	H15	H16	H17	H18	
約2割	約2割	約2割	約2割	約2割	

### 主な施策

#### 主な施策の概要

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 12,105 億円の内数（平成18年度）

港湾・海域における海浜・干潟等の保全・再生・創出（ ）

予算額 4,015 億円の内数（平成18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（平成19年度）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、鉦路川等にて湿地の再生を行っているところ。
- 堺泉北港、百貫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。
- 平成18年度は鶴見川、東京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19年度以降における新規の取組

- リサイクル材の干潟造成への活用に向けて、三河湾において現地実証試験を実施する。

#### 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）

港湾局国際・環境課（課長 小山 彰）

**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

**(55) 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：2,400 ha (平成 19 年度)**  
**実績値：約 2,200ha (平成 18 年度)**  
**初期値：0 ha (平成 14 年度)**  
**速報値**

業績指標 67：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

予算額：古都及び緑地保全等事業補助  
約 53 億円の内数 (平成 18 年度国費)

**(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】

**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 54 億円の内数 (平成 18 年度国費)

**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 118 億円の内数 (平成 18 年度事業費)

**測定・評価結果**

**目標の達成状況に関する分析**

**(指標の動向)**

- ・ 各地方公共団体からの報告等に基づく速報値は、平成 18 年度末現在で約 2,200ha 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 90 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 18 年度末現在で約 2,200ha 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。

過去の実績値 (年度)				
H14	H15	H16	H17	H18 速報値
0ha	約 300ha	約 700ha	約 1,400ha	約 2,200ha

**主な施策**

**主な施策の概要**

**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 734 億円の内数 (平成 18 年度国費)

**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。

**担当課等 (担当課長名等)**

担当課：都市地域整備局公園緑地課

(課長 小林 昭)

関係課：港湾局国際・環境課

(課長 小山 彰)

**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

**(56) 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%（平成19年度）

A - 1 実績値：14%（平成17年度）

初期値：11%（平成14年度）

業績指標：湾内青潮等発生期間の短縮 C - 2 目標値：平成14年度比約5%減（平成19年度）

実績値：平成14年度比約15%減（平成17年度）

初期値：0%（平成14年度）

業績指標 68：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最も効果的に実施するための上位計画。

（注2）伊勢湾、東京湾、大阪湾

（注3）琵琶湖、霞ヶ浦等の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)
H12	H13	H14	H15	H16	H17	
8%	10%	11%	12%	13%	14%	

業績指標 69：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	H17	
0%	H14比 約5%増	H14比 約8%減	H14比 約15%減	

## 主な施策

### 主な施策の概要

#### 高度処理の普及促進（ ）

高度処理の施設の整備により高度処理の普及を促進するため、事業を実施する地方公共団体に対して補助を行う。

予算額 7,353 億円の内数（平成 18 年度）

#### 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 4,015 億円の内数（平成 18 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 17 年度の実績値は 14%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。しかし、高度処理の普及率の水準は依然として低い状態である。また、三大湾や指定湖沼等の水質改善状況も十分とは言えないが、複数の自治体等が汚濁負荷削減量の取引を行うことができるように制度を改正している。こ

れらを活用して、より効率的かつ経済的に高度処理の普及促進を図る必要があり、19 年度は更なる取組を行っていくことから、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を行う。

## 平成 19 年度以降における新規の取組

- 平成 19 年度に、高度処理を効率的に行うことができる下水道管理者が、他の下水道管理者の実施する高度処理の負荷削減機能を併せて高度処理を行う高度処理共同負担制度に関するガイドラインを発出し、各地方公共団体に周知することにより、高度処理の普及を一層促進する。
- 大阪湾において、浚渫土砂を活用した深掘跡の埋戻しの可能性について、技術的検討を実施。

## 担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局下水道部下水道事業課

（課長 松井 正樹）

関係課：港湾局国際・環境課

（課長 小山 彰）

## 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

(57) 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  
A - 1

目標値：40%（平成19年度）  
実績値：18%（平成17年度）  
初期値：15%（平成14年度）

業績指標 70：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、未処理の状態では河川に放流させるといった問題がある。

(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)				
H13	H14	H15	H16	H17
11%	15%	15%	17%	18%

### 主な施策

#### 主な施策の概要

##### 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 7,353億円の内数(平成18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年度の実績値は18%であり、十分な進捗をみていない状況だが、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対象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、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り、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の自治体のうち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る。平成16年度より原則10年間で合流式下水道の改善目標を達成するためにも、これらの自治体の事業をより重点的に推進していく必要があり、19年度から新たな取り組みを行っていくことから、A-1と評価した。



平成19年度以降における新規の取組

- ・平成15年度の下水道法施行令の改正により、平成25年度末（面積の大きな排水区は平成35年度末）までの10年間に所要の合流改善を実施することが義務付けられ、この目標を確実に達成させるため、平成19年度より3年間以内に「合流式下水道緊急改善計画（計画期間5年間以内）」を策定して事業実施する場合、従来の改善方式より経済的であることを条件に分流化のための管きょを新たに国庫補助対象とするなど、合流式下水道緊急改善事業制度を拡充して推進する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局下水道部下水道事業課  
（課長 松井 正樹）

**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

**(58) 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：建設廃棄物の再資源化・縮減率及び建設発生土の有効利用率**

目標値：As 98%以上<sup>1)</sup>（平成 22 年度）

Co 96%以上<sup>1)</sup>（平成 22 年度）

建設発生木材 65%<sup>1)</sup> (95%)<sup>2)</sup>（平成 22 年度）

建設汚泥 75%<sup>2)</sup>（平成 22 年度）

建設混合廃棄物 平成 12 年度比 50%削減（平成 22 年度）

建設発生土 90%（平成 22 年度）

実績値：As 98.6%（平成 17 年度）

A-2

Co 98.1%（平成 17 年度）

A-2

建設発生木材 68.2%(90.7%)（平成 17 年度）

A-2

建設汚泥 74.5%（平成 17 年度）

A-2

建設混合廃棄物 平成 12 年度比 39.6%削減（平成 17 年度）

A-2

建設発生土 62.9%（平成 17 年度）

B-1

初期値：As 98%（平成 12 年度）

Co 96%（平成 12 年度）

建設発生木材 38%(83%)（平成 12 年度）

建設汚泥 41%（平成 12 年度）

建設混合廃棄物 484.8 万トン（平成 12 年度）

建設発生土 60%（平成 12 年度）

1) 再資源化率

2) 再資源化・縮減率

業績指標 71：建設廃棄物の再資源化・縮減率及び建設発生土の有効利用率

**(指標の定義)**

再資源化・縮減率：排出量に対する再資源化、縮減及び再使用された量の比率

建設発生土の有効利用率：土砂利用量に対する建設発生土利用量の比率

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、建設汚泥、建設混合廃棄物、建設発生土

**(目標値設定の考え方)**

建設リサイクル推進計画 2002 において、建設廃棄物については将来的には廃棄物量をゼロとすること、建設発生土については将来的には建設工事に必要なる土砂は原則として工事間利用でまかなうことを基本的考え方としている。

**(考えられる外部要因)**

・再資源化施設の処理能力等

**(他の関係主体)**

・他府省庁（事業主体）、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					(年度)
H13	H14	H15	H16	H17	
	As 98.7%			As 98.6%	
	Co 97.5%			Co 98.1%	
	木材 61.1% (89.3%)			木材 68.2% (90.7%)	
	建設汚泥 68.6%			建設汚泥 74.5%	
	建設混合廃棄物			建設混合廃棄物	
	H12 比 30.3%			H12 比 39.6%削減	
	削減建設発生土 65.1%			建設発生土 62.9%	

**主な施策等**

**主な施策の概要**

・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。

平成 15 年 10 月に策定した「建設発生土等の有効利用に関する行動計画」に基づき、工事間利用の促進、新材利用の抑制を図る。

## 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 17 年度までに平成 22 目標を達成している。また、建設発生木材については、再資源化率については平成 22 目標を達成し順調に推移しているが、さらなるリサイクル施策の推進が必要である。
- ・建設汚泥、建設混合廃棄物については、平成 17 年度までにそれぞれ 74.5%、平成 12 比 39.6%削減と順調に推移しているが、更なるリサイクル施策の推進が必要である。
- ・建設発生土については目標に対して平成 17 年度の有効利用率は 62.9%と低調であり、さらなる有効利用の促進が必要である。
- ・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、今後も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技術の確立が必要となる。
- ・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いるが、平成 17 年 3 月に「コンクリート用再生骨材平成」の J I S が制定され、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」、平成 19 年 3 月には「再生骨材 M を用いたコンクリート」の J I S が制定されたことから、今後コンクリート骨材としての利用拡大が期待される。
- ・建設発生木材については、再資源化（破碎）されたチップが、パーティクルボード原料、製紙原料、堆肥原料等としてマテリアル・リサイクル又は燃料としてサーマル・リサイクルされている。
- ・建設汚泥については、建設汚泥処理土としての利用、または製品（市販品）としての利用があるが、ほとんどが建設汚泥処理土としての利用である。
- ・建設混合廃棄物については、現場における分別の徹底による排出量の削減が重要であるが、その結果建設廃棄物が小口化、多品目化することから、効率的な運搬回収が必要となる。
- ・建設発生土の有効利用低迷の要因としては、土質、工期の不一致、県境を越えた工事間利用が十分に行われているとは言えない状況が挙げられる。

(施策の実施状況)

- ・平成 14 年度の建設リサイクル法完全施行とともに、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まとめ、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、理解と参画の推進について実施している。
- ・建設汚泥については、平成 18 年 6 月 12 日に「建設汚泥の再生利用に関するガイドライン」等を策定し、基本方針や具体的な手続き等をまとめた。

### 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、既に平成 17 年度時点で平成 22 年度目標値を達成し、建設発生木材についても再資源化率については目標を達成していることから、A - 2 と評価した。
- ・建設汚泥、建設混合廃棄物については、平成 22 年度目標を達成していないものの、目標達成に向け順調に推移していることから A - 2 と評価した。
- ・建設発生土については、平成 17 年度の実績が平成 14 年度より低下し、目標までの乖離も大きいことから、B - 1 と評価した。
- ・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を確立する。
- ・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」の全国展開を図る。
- ・「建設汚泥の再生利用に関するガイドライン」等に基づき、建設汚泥のリサイクルに積極的に取り組む。
- ・現場での分別を徹底し、効率的な運搬回収をするための建設副産物小口巡回共同回収システムを構築する。
- ・建設発生土については、低迷要因を踏まえつつ「建設発生土等の有効利用に関する行動計画」の着実な実施及び建設発生土情報交換システムの充実や廃棄物混じり土の問題等の技術的課題の解決による有効利用の促進策を検討する。

## 平成 19 年度以降における新規の取組

- ・建設発生土の有効利用促進策も含め、新たな建設リサイクルの推進方策を検討するため、「建設リサイクル推進施策検討小委員会」において議論し、その結果を踏まえて建設リサイクル推進計画 2002 の見直しを平成 19 年度に行う。

## 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

（事業総括調整官 横山 晴生）

関係課：

大臣官房公共事業調査室（室長 三上 圭一）

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 小林 昭）

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 下保 修）

港湾局技術企画課（課長 山縣 宣彦）

航空局飛行場部建設課（課長 戸田 和彦）

## 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

### (59) 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受入が必要な廃棄物の受入

A - 3

目標値：100%（平成18年度以降毎年度）

実績値：100%（平成18年度）

初期値：100%（平成14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)

該当なし

#### (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章に記載無し】

過去の実績値					(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	
100%	100%	100%	100%	100%	

## 主な施策

### 主な施策の概要

#### 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175市町村(平成19年3月現在)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する。なお、このような広域処分場が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308億円(平成18年度)

#### < 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86億円(平成18年度)

## 循環型社会の形成推進のための港湾法等の改正

内陸部における最終処分場確保の困難性による一般廃棄物の海面処分比率の増加等、最近の港湾における廃棄物の処理をめぐる状況にかんがみ、港湾法等を改正して廃棄物埋立護岸等の整備にかかる国の負担割合を引き上げ、その整備を促進し、廃棄物の適正処理を行うことにより循環型社会の形成に向けた取り組みを推進する。

### 廃棄物海面処分場の延命化

廃棄物を受け入れるにあたっては、適正な中間処理等により、その減量化を図るとともに、首都圏で発生する建設発生土を海上輸送により全国の港湾等で利用し、首都圏の海面処分場の延命化を図る。

(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)

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 18 年度に 25 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。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

・業務指標の目標値 100%を毎年達成しているなど施策の効果があがってきており、また、より施策効果をわかりやすく示す指標に変更するため、A - 3 と評価した。

・なお今後は、廃棄物海面処分場の残余年数を考慮した、より施策の効果が分かりやすい「廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数」という指標に変更し、今後も引き続き廃棄物海面処分場の整備及び延命化対策等を推進していく。

## 平成 19 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 18 港及び大阪湾にて行う。

担当課等 (担当課長名等)

担当課: 港湾局国際・環境課 (課長 小山 彰)

**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

**(60) 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(平成 19 年度)**  
**実績値：平成 14 年度比約 9%減(平成 18 年度)**  
**初期値：0 (平成 14 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、平成 14 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。平成 19 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、平成 14 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、平成 19 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(平成 14 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平成 14 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	H18
0	H14 年度比 3%減	H14 年度比 7%減	H14 年度比 7%減	H14 年度比 約 9%減

**主な施策**

**主な施策の概要**

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。

官民の連携促進 ( )

静脈物流システム構築に向け、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。

静脈物流基盤の整備等 ( )

平成 18 年までに、広域的なリ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 21 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：16 億円(平成 18 年度)

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。

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 18 年度の実績値は平成 14 年度比約 8.8%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も期待される。

(施策の実施状況)

平成 18 年までに、21 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、目標コスト低減率約 1 割(平成 19 年度)に対し、平成 18 年度時点で 8.8%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 19 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：港湾局国際・環境課（課長 小山 彰）

## 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

### (61) 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% (平成 19 年度)

実績値：70% (平成 17 年度)

初期値：60% (平成 14 年度)

### 業績指標 74：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 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 3 章に記載あり】

過去の実績値					(年度)
H13	H14	H15	H16	H17	
56%	60%	64%	67%	70%	

### 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 7,353 億円の内数(平成 18 年度)

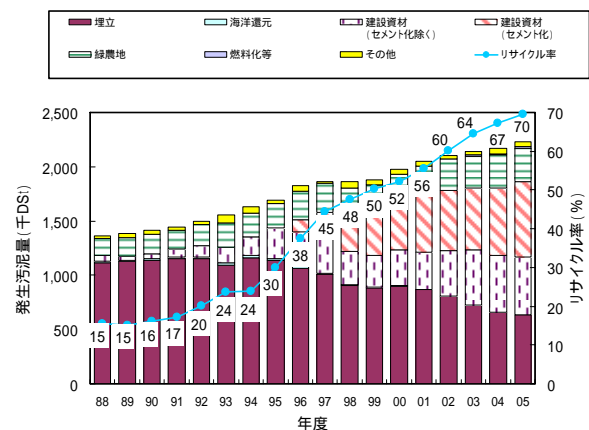
(注) を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

### 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 17 年度実績値は 70% であり、最終目標を達成したが、引き続き下水汚泥のリサイクルを推進する。
- 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、19 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。
- 下水汚泥のエネルギー資源としての利用は低い水準に止まっており、社会資本整備重点計画に掲げた目標値を達成するためにも、より効率的に下水汚泥の減量化やリサイクルの推進を図っていく必要がある。



平成19年度以降における新規の取組

- ・下水道バイオマスの利活用を推進するため、平成19年度から、「バイオマス利活用計画」において、地域全体で下水汚泥と他のバイオマスを一体的に処理・有効利用することが効率的であると位置付けられた場合に、下水汚泥と他のバイオマスを混合・調整するために必要な下水道施設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 松井 正樹）

## 政策目標 17 広域的交通モビリティの確保

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

### (62) 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%(平成19年度)

実績値：14%(平成18年度)

初期値：13%(平成14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平成19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)

H14	H15	H16	H17	H18
13%	13%	14%	14%	14%

#### 主な施策等

##### 主な施策の概要

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：広域的交通モビリティの確保

事業費 27,387 億円の内数 (平成18年度)

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。

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本格導入を実施。

#### 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傾向にある。
- ・ 新規路線の供用により、路線全体の利用促進につながる事例もある。
- ・ 高速道路の時間帯割引の導入により、全ての割引時間帯で走行台数が増加し、高速道路に並行する一般道の交通量分担率に減少が見られた。

(施策の実施状況)

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18年度末供用延長 9,047 km

(平成18年度新規供用延長 192 km)

・ 地域高規格道路の整備

平成18年度末供用延長 1,726 km

(平成18年度新規供用延長 43 km)

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。

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と本格導入の実施。

##### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 業績指標は、平成17年度の14%が平成18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傾向にあり、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重点的かつ効率的に整備を推進。
- ・ 道路特定財源の見直しに関する具体策(平成18年12月8日閣議決定)に基づき、平成20年度以降、高速道路料金の引き下げによる既存高速ネットワークの効率的活用・機

能強化のための新たな措置を講ずることとしており、これに向けた料金引き下げに伴う効果等を把握するための社会実験を実施。

- ・ ETCを活用した追加インターチェンジの社会実験と、本格導入に向けた取り組みを引き続き実施。

評価の詳細は「平成 18 年度道路行政の達成度報告書・平成 19 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

担当部局：道路局 企画課 道路経済調査室（室長 縄田 正）  
関係部局：道路局 国道・防災課 （課長 下保 修）  
道路局 地方道・環境課 （課長 徳山 日出男）  
道路局 有料道路課 （課長 廣瀬 輝）  
都市・地域整備局 街路課 （課長 松谷 春敏）

## 政策目標 17 広域的交通の確保

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

### (63) 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(平成20年度)  
ある鉄道路線延長 実績値：15,200km(平成18年度)  
A-2 初期値：14,800km(平成12年度)

#### 業績指標 76：5大都市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

(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)

過去の実績値 (年度)				
H12	H15	H16	H17	H18
14,800km	15,200km	15,200km	15,200km	15,200km

### 主な施策

#### 主な施策の概要

##### 新幹線鉄道の整備

整備新幹線については、従来より累次の政府・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月の政府・与党申合せに基づき、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)及び福井駅部で、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 2,265億円(平成18年度)、2,637億円(平成19年度)

##### 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 14億円(平成18年度)、18億円(平成19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18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挙げられる。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11分に大幅に短縮している。
- なお、平成18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月の政府・与党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～金沢(白山総合車両基地)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15,200km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、平成16年12月の政府・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 月の申合せでは、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、並行在来線区間の経営分離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、整備新幹線の整備が着実に進められていること等を踏まえ、今後も広域的な幹線鉄道ネットワークの質的な向上を図る観点から、来年度以降の政策チェックアップについて、目標年次を平成 23 年度、目標値を 15,700km(新幹線の開業に伴って J R から経営分離される並行在来線を含む)に設定する。

(現行の初期値、実績値、目標値の算定にあたっては並行在来線を除外しているが、実態を踏まえ、今後は並行在来線についても算定の対象に含めることとする。なお、この算定方法によると、平成 18 年度の実績値は約 15,400km となる。)

### **担当課等(担当課長名等)**

担当課：鉄道局幹線鉄道課(課長 佐々木 良)

関係課：鉄道局施設課(課長 米澤 朗)

## 政策目標 17 広域的交通の確保

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

### (64) 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（平成 19 年度）

実績値：1,322 億座席キロ（平成 18 年）

初期値：1,294 億座席キロ（平成 14 年度）

実績値は暦年の速報値であり、平成 18 年度の

実績値は 9 月に確定予定

#### 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)
H14	H15	H16	H17	H18	
1,294	1,326	1,285	1,294	1,322	(暦年速報値)

#### 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：2,556 億円(平成 18 年度)

2,690 億円(平成 19 年度)

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

#### 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 18 年度の実績値は集計中であるが、平成 18 年の速報値は 1,322 億座席キロであり、平成 17 年度の実績値と比較すると 2.2%の増となっている。
- ・国内航空ネットワークの拠点となる東京国際空港(羽田)は、沖合展開事業により処理容量の拡充が図られてきたが、処理容量は限界に至っており、路線開設等におけるボトルネックとなっている。
- ・また、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、1 機あたりの座席数も減少していることから、現状では大幅な増加は見込めないものと考えられる。

##### (施策の実施状況)

- ・東京国際空港(羽田)再拡張における滑走路整備事業について、諸手続の完了及び事業進捗の見直し(供用開始時期 2010 年 10 月末)を公表し、工事に着工した。
- ・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 7 月に隠岐空港、平成 19 年 3 月に与那国空港が供用。平成 18 年 10 月に新石垣空港に現地着手)。
- ・「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(平成 19 年 3 月に仙台空港アクセス鉄道が開業)。
- ・次期航空路管制卓システム(評価システム)の製造を行い、新システム移行に向けて性能の評価中。

##### 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 2.2%の増であるが、目標達成には厳しい状況であり、B - 1 と評価した。
- ・東京国際空港(羽田)の再拡張事業を 2010 年 10 月末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、空港の就航率向上、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効率化・円滑化に係る取組を推進するとともに、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。
- ・航空交通量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 19 年度以降における新規の取組

なし

### 担当課等（担当課長名等）

担当課：航空局監理部総務課企画室

（室長 松本 年弘）

関係課：航空局監理部航空事業課

（課長 篠原 康弘）

航空局飛行場部管理課東京国際空港再拡張事業推進室

（室長 村田 有）

航空局飛行場部計画課

（課長 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 大津 光孝）

航空局管制保安部保安企画課

（課長 坂野 公治）

**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

**(65) 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**  
A - 2

**目標値：平成 14 年度比 5%減 (平成 19 年度)**  
**実績値：平成 14 年度比 4.5%減 (平成 18 年度)**  
**初期値：0 (平成 14 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	H18
-	H14 年度比 1.2%減	H14 年度比 2.1%減	H14 年度比 3.3%減	H14 年度比 4.6%減

**主な施策**

**主な施策の概要**

スーパー中樞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 2,110 億円 (平成 18 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。

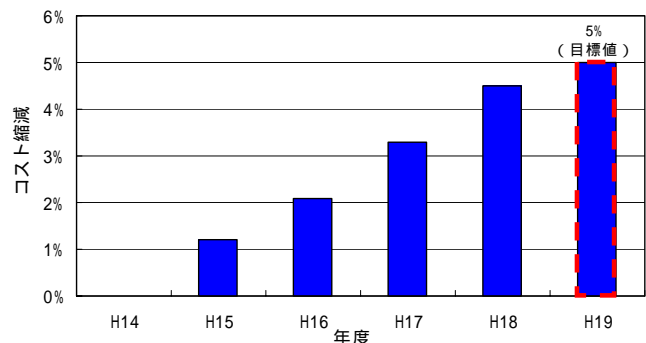
**測定・評価結果**

**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、平成 18 年度は平成 14 年度比 4.5%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 18 年度においては、既に供用されている施設の貨物利用がさらに進み、陸上輸送や海上輸送のコストが低減した。

**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、スーパー中樞港湾プロジェクトを推進するとともに、港湾の諸手続の統一化・簡素化など、ソフト施策を推進する。

**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

### (66) 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

国際航空旅客 B - 1

国際航空貨物 B - 1

目標値：国際航空旅客 4,800 億座席キロ（平成 19 年度）  
国際航空貨物 300 億トンキロ（平成 19 年度）  
実績値：国際航空旅客 3,568 億座席キロ（平成 18 年）  
国際航空貨物 244 億トンキロ（平成 18 年）  
初期値：国際航空旅客 3,435 億座席キロ（平成 14 年度）  
国際航空貨物 215 億トンキロ（平成 14 年度）

実績値は暦年の速報値であり、平成 18 年度の実績値は 9 月に確定予定

#### 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)				
H14	H15	H16	H17	H18
3,177	3,206	3,532	3,726	3,568 <sup>(暦年速報値)</sup>
207	218	225	225	244 <sup>(暦年速報値)</sup>

#### 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：323 億円(平成 18 年度)  
161 億円(平成 19 年度)

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

#### 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 18 年度の実績値は集計中であるが、平成 18 年の速報値は、旅客が 3,568 億座席キロで、17 年度の実績値と比較すると 4.2%の減少であり、貨物は 244 億トンキロで、17 年度の実績と比較すると 8.4%の増加となっている。
- ・旅客については、中国方面など需要の伸びている路線のある一方で、燃油費高騰の影響による低収益路線のリストラの結果、太平洋方面の提供量が大幅に減少するなどの影響もあり、全体としては提供量が減少したものと考えられる。
- ・貨物については、アジアなどで需要が伸びており、全体的に堅調に推移している。

##### (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を完了させ、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て実施し、2007 年 8 月 2 日に供用開始。
- ・東京国際空港(羽田)再拡張における滑走路整備事業について、諸手続の完了及び事業進捗の見直し(供用開始時期 2010 年 10 月末)を公表し、工事に着工した。また、国際線地区 PFI 事業について、事業者選定手続き及び事業契約の締結を実施した。

##### 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 4.2%の減と、目標達成が厳しい状況が続いている。貨物については、アジアなどで需要が伸びており、前年度と比較して 8.4%の増となっているが、目標に向けた実績としては低調な推移に留まっている。
- ・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 19 年度以降における新規の取組

なし

### 担当課等（担当課長名等）

担当課：航空局監理部総務課航空企画調査室  
（室長 松本 年弘）  
関係課：航空局監理部国際航空課  
（課長 奈良平 博史）  
航空局監理部航空事業課  
（課長 篠原 康弘）  
航空局飛行場部管理課東京国際空港再拡張事業推進室  
（室長 村田 有）  
航空局飛行場部計画課大都市圏空港計画室  
（室長 大津 光孝）  
航空局飛行場部成田国際空港課  
（課長 羽尾 一郎）  
航空局飛行場部関西国際空港・中部国際空港監理官  
（監理官 和田 浩一）

**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

**(67) 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<sup>1</sup>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%（平成19年）  
実績値：50%（平成18年）  
初期値：51%（平成14年）

C - 2

**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便の割合。

**(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)
H14	H15	H16	H17	H18	
51%	52%	51%	47%	50%	

**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。

(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)**

・国際航空路線において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かった理由は、以下の外部要因のため。

**運輸多目的衛星（MTSAT）の運用開始遅れ**

- 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
- 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

**隣接する外国管制機関の対応遅れ**

- 平成18年7月より MTSAT 新1号機の運用を開始し、北太平洋ルートの一部（西向き）に管制間隔 50NM（1NM=1海里=1,852m）が適用された。しかしながら、隣接する外国管制機関のシステム整備遅れ等のため、隣接する空域を含めた管制間隔 50NM を適用することには至っていない

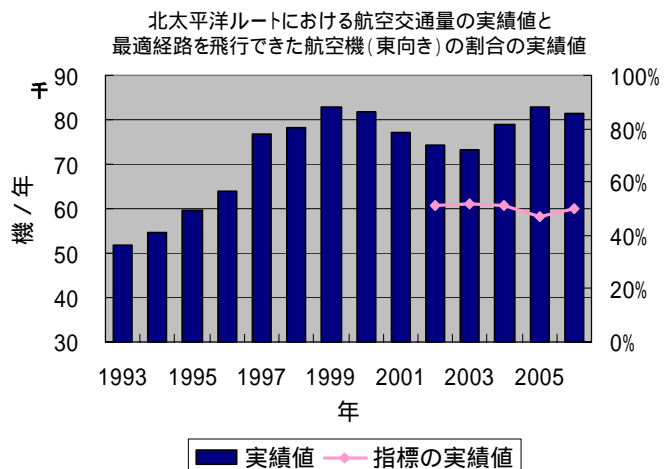
**新システムへのユーザー側の対応**

- 航空会社の経営状況は依然原油価格高騰により厳しい状況が続いており、新システムのユーザー側の対応が十分ではないことを考慮する必要がある

・今後外部要因が解決することにより順調に向上していくことが期待される。

**(施策の実施状況)**

- ・運輸多目的衛星（MTSAT）新1号機の運用開始に伴い、北太平洋ルートの一部において、平成18年7月6日より管制間隔 50NM を適用。



**課題の特定と今後の取組の方向性**

- ・運輸多目的衛星（MTSAT）の運用は平成18年7月より開始されたが、その効果については隣接管制機関の対応等を待つ必要があることから、指標の進捗状況をC-2とした。

- ・隣接管制機関の対応状況、ユーザー側の対応状況を踏まえて、隣接する空域を含めた管制間隔 50NM の適用(平成 20 年 3 月予定)、30NM への短縮適用(平成 20 年度予定)を実施する。

### 平成 19 年度以降における新規の取組

なし

### 担当課等(担当課長名等)

担当課：航空局管制保安部保安企画課(課長 坂野 公治)

関係課：航空局管制保安部管制課(課長 後藤 容順)

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

**(68) 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

目標値：150分（平成14年度に比べ約15%短縮）（東京湾）（平成19年度）

実績値：169分（東京湾）（平成18年度）

初期値：180分（東京湾）（平成14年度）

目標値：90%（平成18年度）

実績値：84%（平成18年度）

初期値：75%（平成12年度）

業績指標：船舶航行のボトルネックの解消率

B-1

**○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	H18	
75%	76%	78%	79%	81%	83%	84%	

**主な施策**

**主な施策の概要**

- ① A I Sを活用した次世代型航行支援システムの整備等 (◎)  
予算額：航路標識整備事業費 16.0 億円（平成18年度）
  - ・ A I Sを活用した次世代型航行支援システムの整備  
※ A I S：船舶自動識別装置
  - ・ ふくそう海域における視認性、識別性及び誘目性に優れた高機能航路標識等の整備
- ② 海上交通センター等の的確な運用の継続
- ③ 主要国際幹線航路の整備及び保全 (◎)  
予算額：港湾整備事業費 17.8 億円（平成18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18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17年度に比べて4分減少し、平成14年度に比べても11分の短縮となり減少傾向にあるものの、目標達成に向けては低調な推移となっている。

過去の実績値の推移					(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	
180分	177分	171分	173分	169分	

**○業績指標 82：船舶航行のボトルネックの解消率**

**(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)**

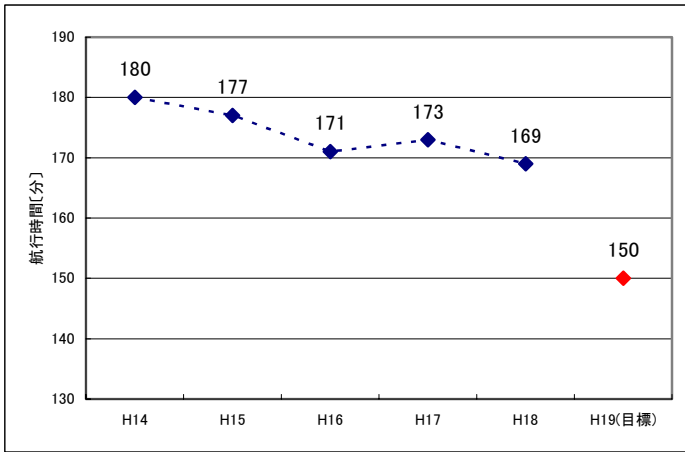
平成22年度末に主要幹線航路整備を概成し、ボトルネックを95%解消するとの政策目標に対する平成18年度末での値

**(考えられる外部要因)**

なし

**(他の関係主体)**

地方公共団体（港湾管理者）



- 平成 18 年度は、3 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 84% 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 95% 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大阪湾海上交通センターに整備した。
  - ・ 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）に係る環境を港内交通管制室（東京湾）に整備した。
  - ・ 平成 18 年 7 月から名古屋港海上交通センターにおいて、また、平成 19 年 3 月から来島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 29 基の整備を実施した。
- ② 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。
- ③ 主要国際幹線航路の整備及び保全
  - ・ 船舶航行の安全性向上と安定的な海上輸送サービスの確保等を図るため、浅瀬等の存在により湾内航行に支障のある主要国際幹線航路の整備及び保全を行い、海上ハイウェイネットワークの構築を推進している。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 航行時間の実績値の推移を見ると目標達成に向けて厳しい状況にあるが、平成 18 年度の実績値は昨年度に比べて減少するとともに、過去 4 年間に於いて最も低い値となり、これまでの実績値全体をみても減少傾向を示しており、現在までに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、B-2 と評価した。

特に A I S については、総トン数 500 トン以上の船舶に対する搭載義務期限を平成 20 年 7 月に控え、今後も A I S 搭載船の増加が見込まれ、より多くの船舶の動静監視が可能となり、また、京浜港等における A I S を活用した次世代型航行支援システムを本年度から運用開始することにより、港内交通管制室においても船舶の動静監視の強化が図られる。

海上交通センター等における A I S を活用した航行管制・情報提供は、

「航行管制面では、管制船舶が航路に入航する数時間前から動静把握を行い、効率的な航行管制を行うことができること」

「情報提供面では、船舶が目的地に向け航行する際に、同

航、反航あるいは錨泊する他船の動静情報等の情報提供により、操船者が危険を予知して円滑な回避措置をとることができること」

など、運航効率の向上に有効である。

また、当該業績指標を達成するための各施策は、業績指標 41 「ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数（平成 18 年度以降毎年度 0 件）」を達成するための施策でもあり、安全分野において目標達成に成果を示している。

上記のことから、当面の目標である東京湾における航行時間短縮に向け、A I S 等を活用した的確かつきめ細かな航行管制及び情報提供を継続して実施する。

- ・ 船舶航行のボトルネックの解消率の指標の達成状況としては、財政的な制約により航路整備に係る事業費が限定的な状況となったことから、完全に目標達成には至っていないが、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ための重要な施策である。今後も、引き続き最屈曲箇所や航路出入口付近を重点的に整備して安全性の確保に努めるなど、事業の効率化・スピードアップを図りながら東京湾口航路の平成 19 年度の 100% 完了を目指すなどして、主要国際幹線航路の整備を進めることから、B-1 と評価した。
- なお、本指標は、平成 18 年度が目標年であったため、指標の目標年度を更新する。

### 担当部局等

担当部局：海上保安庁交通部企画課（課長 尾関 良夫）

港湾局計画課（課長 富田英治）

関係部局：海上保安庁交通部計画運用課（課長 谷 義弘）

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**

( 6 9 ) 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 目標値：2 空港（平成 18 年度）  
 実現（都心部との間の鉄道アクセス所要時間が 3 0 分 実績値：2 空港（平成 18 年度）  
 台以内である三大都市圏の国際空港の数） 初期値：1 空港（平成 12 年度）  
 A - 2

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 3 0 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、成田国際空港を含めて三大都市圏の国際空港から都心部までの所要時間が 3 0 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 1 8 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 2 2 年度には三大都市圏とも所要時間 3 0 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（協調補助等）・鉄道事業者（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 ( 空港、年度 )				
H14	H15	H16	H17	H18
1	1	2	2	2

**主な施策**

主な施策の概要

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 1 8 %。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 1 8 年度予算額 4 1 億円)

(平成 1 9 年度予算額 4 8 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 1 6 年度に開業し、空港から都心部まで 3 0 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 ( 1 8 % 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を達成した。今後も引き続き平成 2 2 年度の開業に向けて成田高速鉄道アクセスの整備を実施することとし、これにより、成田国際空港と都心部とが 3 0 分台で結ばれる予定である。

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

**担当課等（担当課長名等）**

担当課：鉄道局都市鉄道課（課長 濱 勝俊）  
 関係課：鉄道局財務課（課長 瓦林 康人）

**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

**(70) 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%(平成 19 年度)**

**実績値：67%(平成 18 年度)**

**初期値：59%(平成 14 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

(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】

**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 18 年度末に 67%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%(平成 13 年度末) 欧州(英・仏・独・伊)の 84%(平成 13 年度末)に比べ依然として低水準であり、その向上が不可欠である。
- ・ また、橋梁の強度等の問題により物流上重要なルート上においても通行が制限されるなどの区間が存在し、迂回や積み替えなどによりリードタイムやコストが増加するため、国際競争力の観点からも大きな問題となっている。

(施策の実施状況)

- ・ 平成 18 年度においては、四日市港へのアクセス道路である上海老茂福線の供用により 10 分以内の道路アクセスを確保した。
- ・ 効率的な物流ネットワークを構築する観点から、国際標準コンテナ車(車両総重量 44t、車高 4.1m)の通行を可能とすべき幹線道路ネットワーク(国際物流基幹ネットワーク)を選定した。
- ・ 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区間(47 区間)のうち、対策事業により、6 区間を解消した。

**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 18 年度末に 67%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 9 割)より依然として低い水準にあり、未達成のアクセス道路について、ハード・ソフト施策を組み合わせることでアクセスの迅速化に努めるとともに、国際競争力の向上を図るため、既に達成済の空港・港湾についても更なるアクセス向上に努めていくこととしている。
- ・ 国際物流に対応した道路ネットワークが不足している等の問題があるため、橋梁補強等の緊急対策事業を実施し、国際標準コンテナ車が、国際物流戦略の観点から重要な港湾等と大規模物流拠点間を支障なく通行できる道路ネットワーク(国際物流基幹ネットワーク)の整備を図る。

過去の実績値の推移 (年度)				
H14	H15	H15	H16	H17
59%	61%	61%	66%	67%

**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 11,488 億円の内数(平成 18 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。



評価の詳細は「平成 18 年度道路行政の達成度報告書・平成 19 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

担当部局：道路局 企画課 道路経済調査室（室長 縄田 正）

## 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

### (71) 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：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（平成19年度）

実績値：2,280ha（平成18年度）

初期値：1,250ha（平成15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）

#### 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18年度の実績値は2,280haであり、目標の達成に向けた着実な推移を示している。

##### (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。

なお、当該施策目標は、平成19年度より「都市再生・地域再生を推進する」に移行し、「都市再生誘発量」等の指標でその業績を計測することとする。

過去の実績値					(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	
800ha	1,250ha	1,510ha	1,840ha	2,280ha	

#### 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)

#### 主な施策

##### 主な施策の概要

##### 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 8億円（平成18年度国費）

**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

**(72) 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：三大都市圏環状道路整備率**

B-2

**目標値：60%(平成19年度)**

**実績値：50%(平成18年度)**

**初期値：35%(平成14年度)**

**業績指標 86：三大都市圏環状道路整備率**

(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平成19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】

**施策の実施状況**

- 三大都市圏環状道路の整備
  - 平成18年度末供用延長612km
  - (平成18年度新規供用延長41km)

**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18年度末に50%まで向上しており、平成19年6月には、首都圏中央連絡自動車道(八王子JCT~あきる野IC)9.6kmが供用するなど、整備率は着実に向上したものの、一部の区間で用地取得の難航等により事業の進捗が遅れていることからB-2とした。
- 平成19年度は、首都圏中央連絡自動車道(鶴ヶ島JCT~川島IC)7.7km、首都高速中央環状新宿線(熊野町JCT~西新宿JCT)6.7km等の新規供用を予定。
- 今後は、用地取得の迅速化を図り、事業の早期供用に努める。

**担当部局等**

- 担当課：道路局 企画課 道路経済調査室 (室長 縄田 正)
- 関係課：道路局 国道・防災課 (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)

**過去の実績値の推移 (年度)**

H14	H15	H16	H17	H18
35%	35%	42%	43%	50%

**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11,488億円の内数(平成18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18年度は、首都圏中央連絡自動車道(つくば牛久IC~阿見東IC)等、計41km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50%である。

## 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

### (73) 土地の高度利用と市街地の防災性の向上を図る

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（建築物更新関係）

A - 2

目標値：36 %（平成 20 年度）

実績値：34.4%（平成 18 年度）

初期値：31.8%（平成 15 年度）

業績指標 87: 都市機能更新率(建築物更新関係)

(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）

予算額（平成 18 年度）：市街地再開発事業等 327 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 18 年度）：市街地再開発事業等 327 億円の内数（地区再開発事業）住宅市街地総合整備事業 1,342 億円の内数（優良建築物等整備事業）都市再生推進事業 272 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 18 年度は 34.4%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 690 地区で事業完了しているほか、約 170 地区で事業中である（平成 19 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

過去の実績値 (年度)

H14	H15	H16	H17	H18
-	31.8%	32.8%	34.1%	34.4%

### 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。( )

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 19 年度以降における新規の取組**

第二種市街地再開発事業の施行区域面積要件の緩和

第二種市街地再開発事業の採択基準について、防災再開発促進地区内等においては、施行区域の面積要件を 2,000 m<sup>2</sup>以上（現行 5,000 m<sup>2</sup>以上）に緩和する。

補助制度の簡素合理化

市街地再開発事業及び防災街区整備事業の補助対象事業費を簡便な方法により算定することを通じ、事業化段階での資金計画の検討や権利調整の簡素化を図るとともに、補助金交付事務負担の大幅な軽減、手続きの簡素合理化を推進する。

適用要件の見直し

住宅に供する部分の延べ面積が建築物全体の延べ床面積の 1/3 以上の施設建築物を整備する場合に加え、住宅 1/3 未満の施設建築物を整備する場合も適用の対象とする。

適用施設の見直し

包括積算施設に、空地等・電波障害防除設備・避雷設備を加える。

算定の考え方の見直し

包括積算施設については、実工事費の積上げを原則とする算定方法を見直し、包括的に乗率によって補助対象事業費を算定することを原則とするとともに、現行の乗率を以下のとおり見直す。

階層	乗率	（ 現行 ）
3 ～ 5 階	2 4 %	1 5 %
6 ～ 1 3 階	2 6 %	1 8 %
1 4 ～ 1 9 階	2 8 %	2 1 %
2 0 階以上	3 1 %	2 6 %

都市再開発支援事業、市街地総合再生事業等の拡充

都市再開発支援事業及び市街地総合再生事業等における直接補助の対象に、市町村都市再生整備協議会を追加する。

先導型再開発緊急促進事業の見直し・延長

バリアフリー化を必須要件とするとともに、良好な子育て環境への配慮や地球環境問題への先導的な対応等にテーマを重点化し、採択要

件を再編する。

また、事業の適用期限を平成 24 年 3 月 31 日まで延長する。

**担当課等（担当課長名等）**

担当課：住宅局市街地建築課

（課長 橋本 公博）

関係課：都市・地域整備局市街地整備課

（課長 松田 秀夫）

## 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

### (74) 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 - 3

目標値：80% (平成 18 年度)  
実績値：80% (平成 18 年度)  
初期値：75% (平成 12 年度)

### 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 (年度)						
H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
75%	79%	79%	80%	80%	80%	80%

### 主な施策

#### 主な施策の概要

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 275 億円 (平成 18 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)

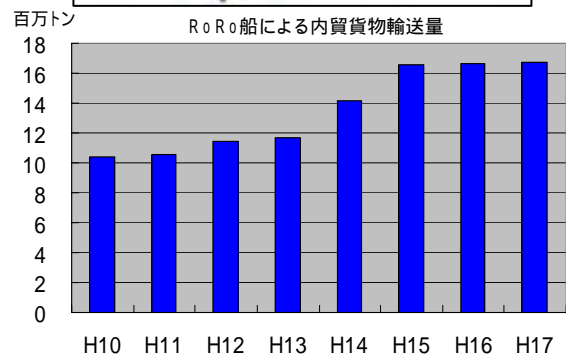
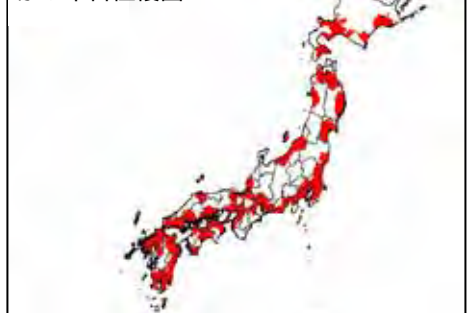
- 国民が内貿貨物輸送のメリットを享受できる人口カバー率の平成 18 年度の実績値は、目標値である 80%を達成している。一層の指標向上のため、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル及び各港へのアクセス道路の整備が進められている。

(施策の実施状況)

- 平成 18 年度には、宮浦港において新たに複合一貫輸送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 13 年～17 年にかけて約 43% (5.0 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



#### 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、業績指標が達成されたことから、A - 3 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 縄田 正)

## 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

### (75) 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：平成 14 年度比 4%減（平成 19 年度）

実績値：平成 14 年度比 2.7%減（平成 18 年度）

初期値：0（平成 14 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】

過去の実績値 (年度)				
H14	H15	H16	H17	H18
-	H14 年度 比 0.7%減	H14 年度 比 1.5%減	H14 年度比 2.3%減	H14 年度 比 2.7%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 275 億円(平成 18 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。

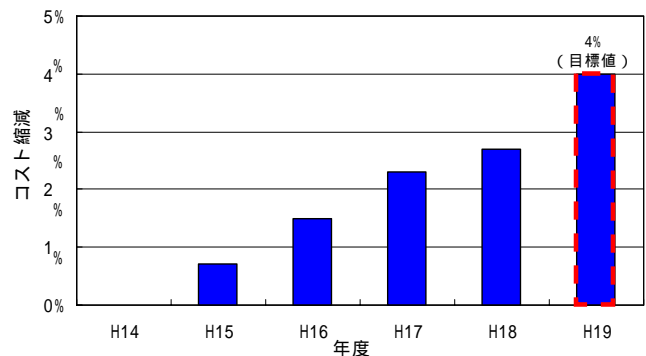
## 測定・評価結果

### 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 2.3%減、平成 18 年度は 2.7%減となっており、年々コスト削減が図られている。

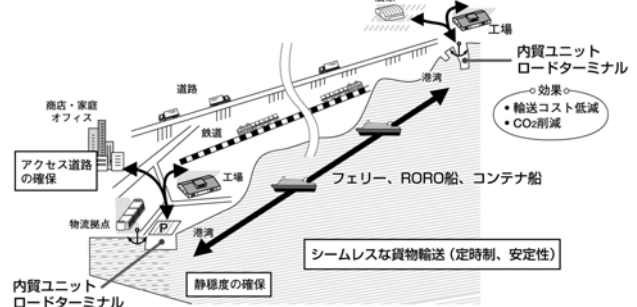
国内貨物輸送コスト低減率の推移



(施策の実施状況)

- 平成 18 年度においては、3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



### 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 19 年度は 3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**

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

**(76) 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：	目標値：東京圏 2,387(内、複々線区間 221)(平成18年度)
都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長	大阪圏 1,565(内、複々線区間 135)(平成18年度)
	名古屋圏 973(内、複々線区間 2)(平成18年度)
東京圏 B-2	実績値：東京圏 2,353(内、複々線区間 211)(平成18年度)
大阪圏 B-2	大阪圏 1,552(内、複々線区間 135)(平成18年度)
名古屋圏 B-2	名古屋圏 925(内、複々線区間 2)(平成18年度)
	初期値：東京圏 2,273(内、複々線区間 198)(平成12年度)
	大阪圏 1,513(内、複々線区間 135)(平成12年度)
	名古屋圏 940(内、複々線区間 2)(平成12年度)

業績指標：	目標値：165% (平成18年度)
都市鉄道(東京圏)の混雑率	実績値：170% (平成18年度)
B-2	初期値：176% (平成12年度)

○業績指標 90：都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長

<p>(指標の定義)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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(注1)(三大都市圏(注2))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。)</li> </ul> <p>(注1)「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</p> <p>(注2)「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。</p> <p>(目標値設定の考え方)</p> <p>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。</p> <p>(考えられる外部要因)</p> <p>なし</p> <p>(他の関係主体)</p> <p>地方公共団体(協調補助等)</p> <p>鉄道事業者(事業主体)</p>
--

過去の実績値 (年度)				
H14	H15	H16	H17	H18
東京圏	東京圏	東京圏	東京圏	東京圏
2,289	2,291	2,292	2,353	2,353
(204)	(204)	(211)	(211)	(211)
大阪圏	大阪圏	大阪圏	大阪圏	大阪圏
1,521	1,521	1,523	1,536	1,552
(135)	(135)	(135)	(135)	(135)
名古屋圏	名古屋圏	名古屋圏	名古屋圏	名古屋圏
941	945	957	933	925
(2)	(2)	(2)	(2)	(2)

○業績指標 91：都市鉄道(東京圏)の混雑率

<p>(指標の定義)</p> <p>東京圏(注)のJR、民鉄及び地下鉄の主要区間の平均混雑率。</p> <p>(注)東京圏とは、東京駅を中心とした概ね50km範囲をいう。</p> <p>(目標値設定の考え方)</p> <p>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。</p>
---



(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)				
H14	H15	H16	H17	H18
173	171	171	170	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18年度予算額 299億円)  
(平成19年度予算額 280億円)
  - 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%等)を補助している。  
(平成18年度予算額 41億円)  
(平成19年度予算額 48億円)
- 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18年度予算額 1.5億円)  
(平成19年度予算額 8億円)

## 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144km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、少子化に伴う通学客の減少等による輸送需要の頭打ち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、引き続き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18年度には、新線16.1km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、連絡線の整備や相互直通運転、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。
- 目標年次が到来した都市鉄道の整備路線延長については、一部の新線の開業時期の変更、既存路線の一部廃止等により、目標値を達成できなかったが、三大都市圏とも整備は毎年着実に進んでおり、また、今後も引き続き整備を推進していくことから、B-2と評価した。
- 同じく目標年次が到来した都市鉄道(東京圏)の混雑率についても、目標値を達成できなかったが、長期的に見れば混雑率は低下傾向にある上、毎年整備は着実に進んでおり、また、今後も引き続き整備を推進していくことから、B-2と評価した。
- また、両指標とも目標年次が到来したが、上述のとおり、引き続き都市鉄道ネットワークを充実させ、混雑緩和を推進していくことから、目標年次を平成23年とした目標値に更新することとする。具体的には、業績指標90(都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長)については、東京圏2,399(216)、大阪圏1,591(135)、名古屋圏925(2)を、業績指標91(都市鉄道(東京圏)の混雑率)については、165%を新たな目標値として設定することとする。

### 担当課等(担当課長名等)

担当課: 鉄道局都市鉄道課(課長 濱 勝俊)

関係課: 鉄道局財務課(課長 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

**(77) 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：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（平成 18 年度）

実績値：集計中（平成 18 年度）

4,901 系統（平成 17 年度）

初期値：3,534 系統（平成 13 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 - 3

目標値：330 事業者（平成 18 年度）

実績値：473 事業者（平成 18 年度）

初期値：131 事業者（平成 13 年度）

業績指標：バスカードを導入したバス車両の割合

B - 3

目標値：75%（平成 18 年度）

実績値：集計中（平成 18 年度）

67.1%（平成 17 年度）

初期値：63.4%（平成 13 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)

**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)
H14	H15	H16	H17	H18	
3,672	3,942	4,683	4,901	集計中	
系統	系統	系統	系統		

過去の実績値					(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	
186	243	310	391	473	
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)
H14	H15	H16	H17	H18	
64.0%	66.5%	68.6%	67.1%	集計中	

## 主な施策

### 主な施策の概要

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 億円（平成 18 年度）

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を図るため、共同運行路線における複数事業者のバス情報を統合し、一つのサイトで情報提供する実証実験を通じて情報化を推進した。

- ・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（平成 18 年度）

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用の一部を補助した。

- ・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 2.5 億円（平成 18 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 18 年度の実績値は集計中であるが、平成 17 年度に 4,901 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 18 年度に 473 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 18 年度の実績値は集計中であるが、平成 17 年度は 67.1% となっており、一時的に減少しているものの、今後更なる普及が見込まれる。

#### (施策の実施状況)

- ・平成 18 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、156 件の補助を行った。
- ・平成 18 年度は東京都において、共同運行路線における複数事業者のバス情報を統合し、一つのサイトで情報提供する実証実験を行い、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

目標値を達成しているバスロケーションシステムの導入系統数は目標値を更新することとし、A - 2 と評価した。コミュニティバスの運行に取り組む事業者数については、目標年度が到来し、新政策評価体系との整理から、指標を廃止することとし、A - 3 と評価した。バスカードを導入したバス車両の割合については、一時的に減少したトレンドを若干下回っているが、新たな指標を検討するため、B - 3 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、今後も自動車運送事業の安全・円滑化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 19 年度以降における新規の取組

バスロケーションシステムのより一層の導入拡大を促進すべく、標準データフォーマット化を容易に行える支援ツールとバス総合情報を自動送信するツールを作成し、実証実験を通じて課題の整理と効果の確認を行う。

- ・標準データフォーマットを活用したバス総合情報の電子化推進

予算額 47 百万円（平成 19 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 後藤 浩平）

## 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

### (78) 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

目標値：38.1 億人時間 / 年を約1割削減(平成19年度)  
実績値：33.1 億人時間 / 年(平成18年度)  
初期値：38.1 億人時間 / 年(平成14年度)

業績指標：ETC利用率  
B-1

目標値：75%(平成19年春)  
実績値：72%(日別データ：平成19年5月30日)(平成19年春)  
初期値：5%(平成14年度)

業績指標：路上工事時間の縮減率  
A-2

目標値：201 時間 / km・年を約2割削減(平成19年度)  
実績値：123 時間 / km・年(平成18年度)  
初期値：201 時間 / km・年(平成14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】

#### 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)

H14	H15	H16	H17	H18
38.1	37.6	36.9	35.1	33.1

過去の実績値の推移 (年度)

H14	H15	H16	H17	H18
201	186	143	126	123

#### 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】

過去の実績値の推移 (年度)

H14	H15	H16	H18春	H19春
5%	16%	47%	65%	72%

日別データ：平成19年5月30日

#### 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9,418億円の内数(18年度)

ETCの利用促進・活用推進

ETCへの利用転換を促進するため、引き続きETC車載器リース制度やETCがすぐに利用できるワンストップサービス等のETCの利用機会の拡大に向けた支援を実施する。

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 18 年度の道路渋滞による損失時間の実績値は 33.1 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 18 年度は渋滞状況を示す実測データから渋滞対策箇所を抽出し、効率的な渋滞対策を実施したことに加え、TDM 施策による公共交通への転換等を推進した。
2. ETC 利用率
  - ・ 想定よりも ETC の利用率が急激に増加したため、2 年前倒して目標値を設定し、施策を実施している。
  - ・ 平成 14 年度実績値 5% に対して平成 19 年春の実績値は 72% (日別データ：平成 19 年 5 月 30 日) となり、目標値には達していないが、指標は順調に推移している。
  - ・ 首都高速道路本線料金所の渋滞は、ほぼ解消した。
  - ・ 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。
  - ・ 目標を約 8 割(平成 20 年春)としてフォローアップを継続する。
3. 路上工事時間の縮減率
  - ・ 平成 14 年度実績値 201 時間 / km<sup>2</sup> 年に対して平成 18 年度の実績は 123 時間 / km<sup>2</sup> 年 (39%減) となり、平成 17 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、主要な地方管理道路も含めて評価し、平成 14 年度と比較して、東京 23 区 22%減、名古屋市 8%増、大阪市 64%減となり、東京 23 区、大阪市において縮減を達成した。

(施策の実施状況)

1. 道路渋滞による損失時間
  - ・ パイパス・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 18 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
  - ・ 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。ETC 車載器リース制度を継続。
  - ・ 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。
  - ・ ワンストップサービスの実施
  - ・ 二輪車 ETC の本格運用を開始
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みを推進している。
  - ・ 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。
  - ・ 地域住民や交通工学等の有識者の意見を聞きつつ、観光シーズンの工事抑制(沖縄)や、五・十日(大阪)の工事抑制等の地域の行事や道路利用を踏まえたきめ細やかな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 18 年度には 33.1 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。

今後、より利用者の実感にあった渋滞対策を進めていくため、情報通信技術を活用して広域的かつ詳細に得られる客観的なデータに基づき、利用者が不満と感じている箇所を幅広く抽出していくとともに、重点的に対策を行う箇所を選定していく。また、多様な関係機関と引き続き連携を図りながら、道路利用者の実感を反映した渋滞対策を推進する。

ETC：業績指標は、平成 18 年春の 65% から平成 19 年春に 72% と着実に増加しており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 B-1 と判断した。

- ・ ETC 利用者を対象とした全国的な料金社会実験の実施
- ・ 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
- ・ 高速道路 6 会社による統一的な広報の実施

路上工事：業績指標は、平成 18 年度には 123 時間 / km<sup>2</sup> 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 18 年度道路行政の達成度報告書・平成 19 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 19 年度以降における新規の取組み

渋滞：渋滞損失時間や主要渋滞ポイントなど実測データに基づき、関係機関と連携しながら優先的な取組みが必要な箇所を抽出し、対策を決定した上で予算を重点投資することにより、効率的・効果的な渋滞対策を実施する。

### 担当部局等

担当部局：道路局 企画課 道路経済調査室 (室長 綿田 正)  
道路局 有料道路課 (課長 廣瀬 輝)  
道路局 国道・防災課 道路保全企画室 (室長 伊勢田 敏)

## 政策目標 21 地域交通確保

### ( 7 9 ) 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%（平成20年度）  
実績値：96%（平成18年度）  
初期値：96%（平成14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)
H14	H15	H16	H17	H18	
96%	98%	98%	97%	96%	

## 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 7.4 億円（平成 18 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 18 年度の実績値は 96% である。

これは、国が承認した平成 17 年 9 月末の路線数 2,080 路線のうち、平成 19 年 3 月末までに 86 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（53 路線）、利用者の減少（31 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、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 18 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 - 2」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 19 年度以降における新規の取組

既存の市町村バス等の路線を短縮し、生活交通路線に効率的に接続することにより生活交通路線の効率化に資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）を拡充。

### 担当課等（担当課長名等）

担当課：自動車交通局旅客課（課長 藤田 耕三）

## 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

### ( 8 0 ) 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：71% (平成22年度)

実績値：71% (平成18年度)

初期値：71% (平成17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 (年度)

H14	H15	H16	H17	H18
72%	72%	72%	71%	71%

### 主な施策

#### 主な施策の概要

離島航路維持対策の実施

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(平成19年度)

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： 0.1億円(平成19年度)

離島航路の活性化を図るため、離島地域の観光交流促進に関する調査を実施する。

予算額： 0.1億円(平成19年度)

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1/6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18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298島、(2島、71%)であり、目標値は維持されている。なお、2島の減は小・中学校の休校により需要が減ったので一般旅客定期航路がなくなったことによるものである。

(施策の実施状況)

- 平成18年度離島航路補助金を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、引き続き厳しい状況にある。
- 離島航路に就航する船舶に係る固定資産税の軽減措置の拡充及び延長が行われた。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は71%を維持し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厳しい状況にあり、平成19年度以降も支援が必要である。このため、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など、離島航路の維持及び改善を図る。

### 担当課等 (担当課長名等)

担当課：海事局内航課 (課長 田中 照久)



## 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

### ( 8 1 ) 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

B - 2

目標値：96% (平成 22 年度)

実績値：89% (平成 18 年度)

初期値：96% (平成 17 年度)

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標とする。また、長期的にも現況値 96% 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)

- ・平成 18 年度時点では、28 の離島のうち 25 の離島で航空輸送を維持しているところ。
- ・離島路線を運航する航空会社 9 社中 5 社は経常赤字を計上 (平成 17 年度) し、苦しい経営状況。

離島路線の搭乗率別路線数 (平成 18 年度)

搭乗率	20-29%	30-39%	40-49%	50-59%	60-69%	70-79%	80-89%
路線数	3 路線	2 路線	8 路線	19 路線	21 路線	10 路線	3 路線

離島路線を運航する航空会社の経常収支 (平成 17 年度)

(単位: 億円)

	ADK	ANA	NCA	KOK	JALJ	JAC	JTA	RAC	ORC
経常収支	1.3	526.6	0.2	0.6	84.4	1.1	10.2	0.3	1.2

ADK: エアー北海道、ANA: 全日本空輸 (ANK: エアーニッポン、AKX: エアーニッポンネットワーク、NXA: エアーネクストを含む)、NCA: 新中央航空、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、JTA: 日本トランスオーシャン航空、

#### (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

- ・平成 18 年度の業績指標は 89% となっており、航空輸送が担っていた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、目標値を達成できなかったが、引き続き以下のような方向性に基づき取り組むこととした。よって B - 2 と評価した。
- ・離島航空路線は離島住民の日常生活及び経済活動に必要な交通手段であり、また、地域的な航空ネットワークの維持及び活性化を図る観点から、競争力が弱く、コスト面で割高な離島航空路線の維持には、総合的かつ柔軟な支援措置を講じる必要がある。
- ・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。

#### 平成 19 年度以降における新規の取組

- ・衛星航法を促進し、離島空港における就航率等の向上を図るため、現行の補助制度を拡充して、衛星航法補強システム (MSAS) 受信機購入費補助制度を設けた。

#### 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 篠原 康弘)

過去の実績値の推移 (年度)				
H13	H14	H15	H16	H17
100%	100%	96%	96%	96%

## 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。

予算額：

離島航空路線運航費補助金 4 億円 (平成 18 年度)

3 億円 (平成 19 年度)

機体購入費補助金 15 億円 (平成 18 年度)

—— (平成 19 年度)

平成 19 年度は、機体購入要望がなかったので予算計上なし。

衛星航法補強システム (MSAS)

受信機購入費補助金 1 億円 (平成 19 年度) 平成 19 年度から

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

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 4 割を下回る水準まで下落したことに伴い、路線収支が悪化したこと等により、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。

## 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

### ( 8 2 ) 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 - 1

目標値：743万人(平成18年)

実績値：733万人(平成18年)

初期値：476万人(平成12年)

業績指標 99：訪日外国人旅行者数

(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)							(暦年)
H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
476	477	524	521	614	673	733	

### 主な施策

ビジット・ジャパン・キャンペーン

予算額：35.5億円(平成18年度)

観光ルネサンス事業

予算額：3.5億円(平成18年度)

外国人観光客の受入体制の整備

予算額：0.8億円(平成18年度)

通訳案内士スキルアップ・プログラム

予算額：0.2億円(平成18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18年に過去最高となる733万人(対前年度比9.0%増)が日本を訪れた。

(施策の実施状況)

- ・ 平成18年度は、重点12市場(韓国、台湾、米国、中国、香港、英国、ドイツ、フランス、カナダ、オーストラリア、シンガポール、タイ)を対象に、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、内閣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。
- ・ 訪日外国人旅行者の受け皿となる地域の魅力の増進を図るため、観光ルネサンス事業を実施し、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を総合的に支援した。(補助金交付対象として平成18年に新規で8地域を選定し、平成17年度からの継続を含めて19地域を支援。)
- ・ 平成18年4月施行の外客来訪促進法により、公共交通事業者等に対して、外国語やピクトグラムを用いた情報提供促進措置を講ずる努力義務を課した。特に国際空港と主要な観光地を結ぶルート等多数の外国人観光客が利用する区間等については、国土交通大臣が公共交通事業者等に対して情報提供促進実施計画の作成及び実施を義務づける区間として指定し、同計画が平成19年3月末までに国土交通大臣に提出された。
- ・ 平成18年度では、都道府県ごとの地域限定通訳案内士試験実施のためのガイドライン策定、外国での通訳案内士試験の実施、通訳ガイド検索システム等によるガイド市場の活性化、通訳ガイド制度の周知キャンペーンによる無資格ガイド対策の実施、標準的かつ段階的な「通訳ガイドスキルアップ・プログラム」の策定等、通訳ガイド制度の改善に向けた取り組みを実施した。

- ・ 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 18 年度は 13 地域で実施した。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

平成 18 年の実績は 733 万人、対前年比で 9.0% 増となっており、平成 22 年 1,000 万人を達成するためには更なる取組が必要。

一方、平成 19 年 6 月 29 日に「観光立国推進基本計画」が閣議決定され、今後は同計画に基づき、リピーター対策や個人旅行者対策を強化する観点も含め、外国人の嗜好・ニーズの変化を的確に把握することを目的として、市場ごとに、外国人の知恵・経験も活用した調査を行い、この調査結果に基づき、早期に新たなマーケット戦略を策定するなど、各種の施策を講ずることとした。

よって A - 1 と評価した。

- ・ 平成 15 年 1 月 31 日の小泉前内閣総理大臣の第 156 回国会施政方針演説において、訪日外国人旅行者数を 2010 年までに 1,000 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、我が国の観光魅力を海外に発信するとともに、魅力的な訪日旅行商品の造成を支援するビジット・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。
- ・ 新たな目標値については、上記を踏まえ、訪日外国人旅行者数の平成 22 年 1,000 万人を設定する。
- ・ 今後は、各国との青少年交流、姉妹・友好都市交流のための取組み、日中韓三国の共同の観光交流拡大の取組み、国際会議の開催・誘致の取組みを含め、ビジット・ジャパン・キャンペーンのさらなる高度化を図る。
- ・ 国際競争力の高い魅力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を支援していくとともに、地域の取組を企画・演出し、必要な調整・合意形成を図る観光地づくりの人材発掘とその活用を図る。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。
- ・ 通訳ガイド検索システムを高度化するとともに、「通訳ガイドスキルアップ・プログラム」を活用し、通訳ガイド団体が実施する研修の運用改善を図る。
- ・ 新たな技能評価システムの導入や資格制度の導入を奨励し、観光事業従事者のインセンティブ向上や多様化する訪日外国人旅行者への接遇の向上を図る。

ジャパン・キャンペーンの高度化を図る。

- ・ 平成 19 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への補助に加え、新たに地域に根付く産業・文化・歴史・暮らしを生かした地域ぐるみで行われる観光サービスの起業等を支援する「手づくり観光サービス創造支援事業」及び外客の満足度向上を通じたりピーター客等の増加に資する「外客満足度向上事業」を重点分野として位置づけ集中的に支援するとともに、観光地域づくりを担う人材を育成・登録し、地域への橋渡しを行う「観光地域プロデューサー」事業を実施する。
- ・ 平成 19 年度は、多様化する訪日外国人旅行者のニーズに対応するため観光事業従事者の技能評価手法の確立に向けた検討を進める。

#### 担当課等（担当課長名等）

担当課：

総合政策局国際観光課（課長 平田 哲郎）

関係課：

総合政策局観光地域振興課（課長 重田 雅史）

総合政策局事業総括調整官（事業総括調整官 横山 晴生）

総合政策局観光資源課（課長 水嶋 智）

#### 平成 19 年度以降における新規の取組

- ・ 平成 19 年は、日中国交正常化 35 周年という佳節を活かし、日中間の交流人口を 500 万人の大台に乗せることを目指す。さらに、インド等との観光交流年や、韓国との朝鮮通信使 400 周年を活用した取組み、各国との青少年交流、姉妹・友好都市交流のための取組み、日中韓三国の共同の観光交流拡大の取組み、国際会議誘致の取組み等を通じ、ビジット・

## 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

### ( 8 3 ) 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：国民一人当たりの平均宿泊旅行回数

B - 3

目標値： 2 回（平成 18 年度）

実績値： 1 . 7 3 回（平成 18 年度）速報値

初期値： 1 . 5 2 回（平成 12 年度）

#### 業績指標 100：国民一人当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当たり回数（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	H18	
1.52	1.42	1.41	1.70	1.71	1.77	1.73	

（平成 1 8 年度は速報値）

平成 1 4 年度までは国土交通省総合政策局調査による

平成 1 5 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

休暇取得による旅行需要喚起のための環境整備  
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

観光ルネサンス事業

予算額：3.5 億円（平成 18 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 1 5 年度から、世界標準的な統計手法である T S A (Tourism Satellite Account) にのっとった、承認統計である「旅行・観光消費動向調査」の一環

として国民一人当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 17 年度における国民一人当たりの国内宿泊旅行回数は、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等を背景に、1.77 回と推計され、対前年度比で 3.5% 増であったが、平成 18 年度においては平年並みの 1.73 回に反転し、対前年度比で 2.3% 減となっている。

(施策の実施状況)

- ・ 平成 19 年 2 月に、休暇のあり方等を含めた国内旅行の需要を喚起するための方策について検討する「国内旅行需要喚起のための休暇のあり方懇談会」を設置し、平成 19 年 3 月には懇談会での議論を踏まえ「長期家族旅行の推進に関するシンポジウム 国内旅行需要喚起と休暇のあり方を考える」を開催した。
- ・ 旅行者ニーズの多様化を踏まえ、地域固有の資源を活用した魅力ある旅行商品の創出・流通により、新たな旅行需要の創出と地域の活性化を図る観点から、地域の観光魅力を熟知した地元の観光関係者と旅行会社の連携・協働を促進するための施策を開始した。具体的には、地方ブロック毎に観光カリスマや学識経験者、旅行会社等からなる「観光まちづくりアドバイザー会議」を設置し、地域の要請に応じて観光まちづくりに関するアドバイスを行うとともに、各地方ブロック毎に 1 ~ 3 地域を選定して集中的な支援を行う観光まちづくりコンサルティング事業を実施した。
- ・ 訪日外国人旅行者の受け皿となる地域の魅力の増進を図るため、観光ルネサンス事業を実施し、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を総合的に支援した。（補助金交付対象として平成 18 年に新規で 8 地域を選定し、平成 17 年度からの継続を含めて 19 地域を支援。）
- ・ ユニバーサルデザインに配慮した旅行商品・旅行システムの開発及び観光地のユニバーサルデザインを促進するため、平成 18 年 11 月に有識者、旅行者等からなる「ユニバーサルデザインの考え方に基づく観光促進事業検討委員会」を立ち上げ、モデルツアーを実施するなどして、旅行商品及び観光地のユニバーサルデザイン化のためのガイドライン策定に向けた課題の整理及び検討を行った。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・平成18年度の指標は対前年度比で2.3%減となったが、実績値の減少要因としては、平成17年度における当該指標を押し上げる主要因として考えられる愛知万博の閉幕によるものと考えられる。しかし、近年の傾向としては順調に推移しており、実施施策はある程度有効であると考えられるため、今後も以下の取組を継続していくこととする。一方、平成19年6月29日に閣議決定された「観光立国推進基本計画」において、観光立国の実現の歩みを概括的かつ分かりやすく示すための指標で国民の国内観光に係るものとして「国内観光旅行による国民一人当たりの年間宿泊数」が定められたことから、業績指標について、これへ移行することとする。よってB-3と評価した。
- ・観光旅行を促進するための環境の整備を促進する。
- ・国際競争力の高い魅力ある観光地づくりを推進する。

### 平成19年度以降における新規の取組

- ・「国内旅行需要喚起のための休暇のあり方懇談会」を開催し、引き続き休暇取得の促進及び休暇取得と一体となった旅行需要の喚起に資する施策等の検討を進めるとともに、家族旅行等の普及・定着に向けた啓発活動を実施する。
- ・長期滞在型観光、エコツーリズム、ヘルスツーリズム等の地域独自の魅力を活かした「ニューツーリズム」の創出と流通を促進するため、データベースの構築や実証事業の実施等により「ニューツーリズム」市場の形成を支援する。
- ・平成19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への補助に加え、新たに地域に根付く産業・文化・歴史・暮らしを生かした地域ぐるみで行われる観光サービスの起業等を支援する「手づくり観光サービス創造支援事業」及び外客の満足度向上を通じたリピーター客等の増加に資する「外客満足度向上事業」を重点分野として位置づけ集中的に支援するとともに、観光地域づくりを担う人材を育成・登録し、地域への橋渡しを行う「観光地域プロデューサー」事業を実施する。

### 担当課等（担当課長名等）

担当課：

総合政策局観光政策課（課長 佐藤 善信）

関係課：

総合政策局観光経済課（課長 荒木 由季子）

総合政策局観光事業課（課長 花角 英世）

総合政策局観光地域振興課（課長 重田 雅史）

総合政策局観光資源課（課長 水嶋 智）

総合政策局事業総括調整官（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

### (84) 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（平成 19 年度）

実績値：全国民の 4.3 人に 1 人が利用（平成 18 年度）

初期値：全国民の 5 人に 1 人が利用（平成 14 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（ 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					(年度)
H13	H14	H15	H16	H17	H18 速報値
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	4.3 人 に 1 人

### 主な施策

#### 主な施策の概要

##### 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 261 億円(平成 18 年度)

##### 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 112 億円（平成 18 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 18 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 4.3 人に 1 人であり、目標値の達成に向け、順調に進捗している。
- 平成 17 年度後期に開園した国営昭和記念公園のみどりの文化ゾーン、平成 18 年度に開園した国営吉野ヶ里歴史公園の南内郭広場等の供用により、順調に進捗したものと考えられる。

(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 18 年度末現在で国民の 4.3 人に 1 人と順調に進捗しており、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 小林 昭）

## 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、観光交流等の国内外交流の交流が促進され、地域や経済の活性化が図られること

### ( 8 5 ) 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 - 1

目標値：621 万人 / 年間 (平成 18 年度)

実績値：442 万人 / 年間 (平成 15 年度)

初期値：499 万人 / 年間 (平成 12 年度)

### 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、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、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

過去の実績値 (年度)

H6	H9	H12	H15	H18
471 万人 / 年間	482 万人 / 年間	499 万人 / 年間	442 万人 / 年間	集計中

3 年に一度の調査。現時点で H18 の実績値は把握できていない。

### 主な施策等

#### 主な施策の概要

##### 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。

##### 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：12,105 億円 (平成 18 年度事業費) の内数

### 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。
- ・平成 13 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)

- ・平成 13 年度に水源地域ビジョンの策定に着手したダムでは、22 ダムで策定が完了し、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。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平成 17 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、平成 15 年度の実績値が前回調査時よりも低くなっている。ソフト施策は、長期間の継続的な取り組みが必要であり、今後、水源地域の魅力をさらに高めることを目的に新たな施策の検討を行っていくことから B-1 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。
- ・ダムを中心とした観光の促進による水源地域活性化等を図る森・水ツーリズムの検討を行う。
- ・以上を踏まえ、平成 19 年度においても引き続き 6 2 1 万人の目標達成を目指す。

### 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 渡辺 信一)

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

**( 8 6 ) 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% (平成 19 年度)**  
**実績値：75% (平成 18 年度)**  
**初期値：72% (平成 14 年度)**

**業績指標：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**  
A-2

**目標値：68% (平成 19 年度)**  
**実績値：66% (平成 18 年度)**  
**初期値：63% (平成 14 年度)**

**業績指標 103： 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	H18
-	72%	73%	74%	74%	75%

**業績指標 104： 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(平成 32 年を目処)として設定した場合の平成 19 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	H18
-	63%	64%	65%	65%	66%

**主な施策等**

**主な施策の概要**

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 3,096 億円の内数(平成 18 年度)



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  
3,096億円の内数（平成18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）

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18年度実績値が75%となり目標の達成に向けて指標は順調に推移している。

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18年度の実績値が66%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）

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18年度は、2次生活圏の中心都市14市に関連する地域間交流ルートである7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75%まで向上した。

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30万人増加した。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

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。

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

- ・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が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。

評価の詳細は「平成18年度道路行政の達成度報告書・平成19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>）。

## 担当課等（担当課長名等）

担当部局：道路局 国道・防災課（課長 下保 修）

道路局 地方道・環境課（課長 徳山 日出男）

**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

**( 8 7 ) 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（平成 18 年度）**  
**実績値：32 兆円（平成 18 年度）（速報値）**  
**初期値：9 兆円（平成 14 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18年度は平成17年度比7兆数千億円拡大見込み。平成19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 (年度)				
H14	H15	H16	H17	H18(速報値)
9兆円	12.7兆円	18兆円	25兆円	32兆円

**主な施策**

**主な施策の概要**

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、18年末には、19年夏にも施行が予定されている金融商品取引法上の金融商品取引法上の金融商品取引業(投資一任業)の具体的制度設計と密接に関わる、一任サービス型の不動産投資顧問業の制度設計について検討を行い、第2次中間整理のとりまとめを行った。

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を行った。

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。

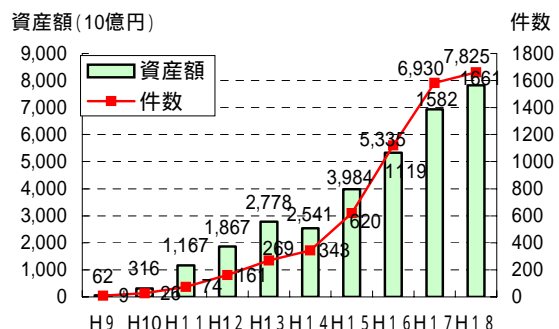
**測定・評価結果**

**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17年度においてすでに25兆円規模を達成し、平成18年度においては32兆円の市場規模となり、目標値を大幅に上回っての達成となった。
- ・ このうち、Jリート市場については、41の投資法人による不動産の総取得額は約6兆600億円となっている。

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18年度末までに260件、1兆3,955億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、18年末には、19年夏にも施行が予定されている金融商品取引法上の金融商品取引法上の金融商品取引業(投資一任業)の具体的制度設計と密接に関わる、一任サービス型の不動産投資顧問業の制度設計について検討を行い、第2次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

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。

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。

本業績指標については、平成18年度において目標年次が到来したが、平成19年度以降は上記課題を踏まえ、国土交通省政策評価基本計画において不動産証券化市場規模を業績指標として設定し、引き続き不動産証券化市場の健全な発展に努めることとする。

**平成19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、今後の不動産投資市場のあり方に関する第二次答申のとりまとめを行い、不動産投資市場関係者の対話と自主的な取り組みを促す場として「投資家に信頼される不動産投資市場確立フォーラム(仮称)」を設立し、投資家に信頼される不動産投資市場確立のため、各方面の参加者を得て、横断的な議論が必要な課題について検討するとともにフォローアップを実施する。

平成19年度税制改正において、Jリート及びSPCの物件取得に係る不動産取得税軽減の特例措置(課税標準の2/3控除)を2年延長し、物件取得における環境の整備を行った。

- ・ 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 : 91億8200万円

**担当課等(担当課長名等)**

担当課：総合政策局不動産課(課長 毛利 信二)

## 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

### (88) 中古住宅・不動産流通を促進する

わが国の既存(中古)住宅市場は、既存住宅流通シェア（既存住宅流通戸数／（新築住宅着工戸数＋既存住宅流通戸数））で見ると13%程度であり、アメリカの約78%、イギリスの約89%、フランスの約67%などと比べ、低い水準にある。また、滅失住宅の平均築後年数が、イギリス約75年、アメリカ約44年に対しわが国は約30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、既存住宅・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-2

目標値：230千件（平成22年度）

実績値：229千件（平成18年度）

初期値：204千件（平成17年度）

業績指標：既存住宅の流通シェア

A-1

目標値：19%（平成22年）

実績値：13%（平成15年）

初期値：13%（平成15年）

業績指標：住宅の利活用期間

①滅失住宅の平均築後年数

②住宅の滅失率

①A-1 ②A-1

目標値：①35年（平成22年）②7.5%（平成17-22年）

実績値：①30年（平成15年）②8%（平成10-15年）

初期値：①30年（平成15年）②8%（平成10-15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・既存・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)				
H14	H15	H16	H17	H18
183千件	186千件	192千件	204千件	229千件

○業績指標 107：既存住宅の流通シェア

(指標の定義)

既存住宅の流通戸数の新築を含めた全流通戸数に対する割合。

(目標値設定の考え方)

除却に伴う廃棄物発生抑制、持家の利活用による高齢期の生活の安定などの観点から、利用可能な既存ストックを有効に活用することは重要であり、ストックの有効活用の状況を示す指標として、住生活基本計画（平成18年9月19日閣議決定）で設定している目標値をもとに、平成22年の目標値を設定。

(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 (暦年)				
H11	H12	H13	H14	H15
12%	12%	13%	12%	13%

○ 業績指標 108：住宅の利活用期間

(指標の定義)

①滅失住宅の平均築後年数

滅失住宅の築後年数の平均

②住宅の減失率

5年間に滅失した住宅戸数の住宅ストック戸数に対する割合

(目標値設定の考え方)

除却に伴う廃棄物発生抑制、持家の利活用による高齢期の生活の安定などの観点から、既存住宅流通等によって利用可能な既存ストックを有効に活用することは重要であり、ストックの有効活用の状況を示す指標として、住生活基本計画(平成18年9月19日閣議決定)で設定している目標値をもとに平成22年の目標値を設定。

(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	(暦年)
①滅失住宅の平均築後年数	H15
	30年
②住宅の減失率	H10-H15
	8%

**主な施策**

主な施策の概要

- 既存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、既存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、既存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、良質な既存住宅の流通を促進。
- 不動産取引情報の提供促進  
消費者が不動産取引を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既存マンションの最新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(戸建住宅及び既存マンション)、築年別、広さ別にインターネット上で提供。

さらに、個別の不動産取引情報について、登記情報をもとに買主へのアンケートを行い、個別の物件が特定できないように配慮した上で、国土交通省ホームページ上で提供。これらにより、不動産流通の活性化を促進。

○不動産統合サイトの構築

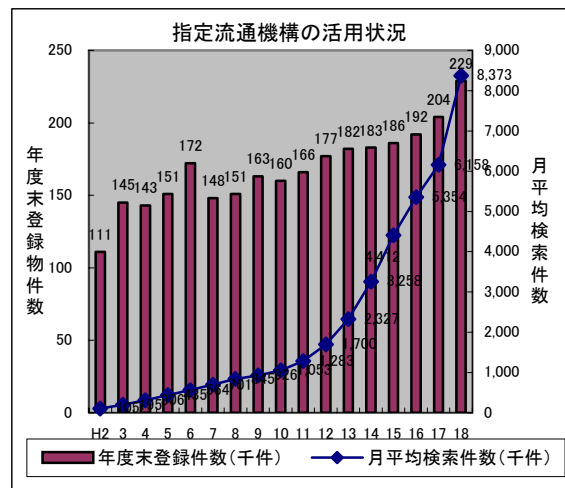
不動産流通4団体が参加した不動産物件情報提供サイトを構築することにより、消費者がインターネットを利用して物件探索する際の利便性向上を図るとともに、不動産取引に関する基本的知識等の情報提供を行うことで、不動産流通の活性化を促進。

**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18年度末の実績値が229千件(前年度比約12%増)となった。現在、すべての指定流通機構がインターネット対応となり、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。さらに不動産業課では、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を継続しており、今後も指定流通機構の積極的な活用を促進していく。

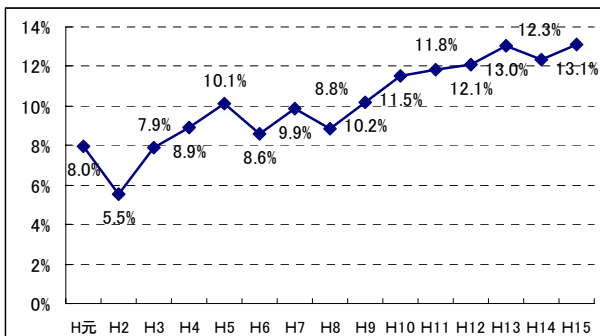


- ・既存住宅の流通シェアについては、住宅着工統計及び5年に1度の住宅・土地統計調査により把握しており、直近のデータは平成17年3月末に公表された平成15年のものであり、平成18年の実績は把握できない。
- ・平成15年までの実績に関して見ると、平成2年以降、既存住宅の流通シェアは概して拡大

傾向にあると言える。

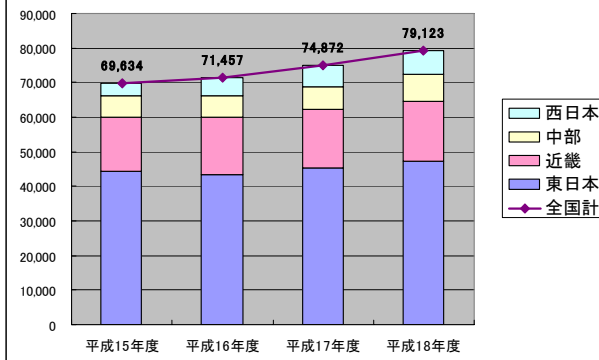
- 既存住宅の流通シェアは、地価、新築住宅の価格、市場の金利や資金調達可能額の動向などの様々な経済状況の影響を受けると考えられるため、その原因は一概に分析出来ないものの、我が国において既存住宅の流通シェアが少ない要因は、既存住宅の評価が適切になされず、売り手においては市場価格の低下、買い手においては購入する住宅の質への不安が大きな要因と考えられる。このため、品質、市場価格等について、消費者に対する十分な情報提供を行う仕組みづくりを、より一層推進していく必要がある。

既存住宅流通シェアの推移



- 住宅の利活用期間については、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18年の実績は把握できない。
- 除却に伴う廃棄物発生抑制、持家の利活用による高齢期の生活の安定などの観点から、利用可能な既存ストックを有効に活用することは重要であり、既存住宅流通市場の整備等の施策をより一層推進していく必要がある。
- 指定流通機構の既存住宅成約件数（住宅・土地統計調査における全既存住宅流通戸数のうち約4割に相当）の実績を見ると、平成15年以降、概して拡大傾向にあると言える。

指定流通機構における既存住宅成約件数



(施策の実施状況)

既存住宅の品質、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月に既存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月に既存マンション、平成16年3月に住宅地の価格査定マニュアルを改訂済。
- 指定流通機構の保有する不動産取引情報のインターネット上での提供については、システム開発を行い、平成18年11月より試行運用を実施したうえで開発を完了。
- 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月から稼働。
- 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18年度から本格稼働を開始。
- 住宅ローン減税等については、地震に対する安全基準に適合する既存住宅を、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（レイズ）における不動産仲介物件等の登録データ量）の実績は229千件であり、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。

また、業績指標107（既存住宅の流通シェア）及び業績指標108（住宅の利活用期間）の平成18年度の実績は把握できないものの、指定流通機構の既存住宅成約件数の推移等も踏まえると、既存住宅流通市場の規模は拡大傾向にあると考えられることから、A-1と評価した。

前述のとおり、消費者が安心して既存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、これを補完する仕組みを検討する。
- 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。
- ・ 指定流通機構の保有する不動産取引情報の提供については、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 年度より本格稼働を開始。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。

#### 平成 19 年度以降における新規の取組

- ・ 指定流通機構の保有する不動産取引情報の更なる提供について、平成 19 年度からシステムの本格稼働を開始し、利用者へのアンケートを実施する。(不動産取引に対する不安感の解消が進んだ者の割合などを調査)
- ・ 不動産の個別の取引価格等の情報提供について、平成 19 年度に情報提供エリアの更なる拡大とともに、提供内容の一層の充実を図る。
- ・ 平成 19 年度より、既存住宅流通の活性化に寄与する「履歴情報」を蓄積・活用する仕組みの検討に着手。

#### 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 毛利 信二)

関係課：住宅局住宅生産課

(課長 坂本 努)

住宅局市街地建築課マンション政策室

(室長 東 潔)

土地・水資源局土地情報課

(課長 麦島 健志)

**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

**( 8 9 ) 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（平成 15 年）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約 1,150 万戸存在すると推計(平成 15 年)されるなど、質的な面では十分とは言えない状況にもかかわらず、リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合は約 2.4%(平成 11～15 年の平均値)に過ぎない。さらに、分譲マンションについては、25 年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している管理組合の割合は約 20%(平成 15 年)にとどまっている。このため、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：リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合  
C - 1

目標値：3.9%（平成 22 年）  
実績値：2.4%（平成 11～15 年平均値）  
初期値：2.4%（平成 11～15 年平均値）

業績指標：25 年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している分譲マンション管理組合の割合  
C - 2

目標値：38%（平成 22 年）  
実績値：20%（平成 15 年）  
初期値：20%（平成 15 年）

業績指標 109：リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合

業績指標 110：25 年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している分譲マンション管理組合の割合

**(指標の定義)**

5 年間のリフォーム実施戸数を当該 5 年間の最終年の住宅ストック戸数で除したものの。

**(目標値設定の考え方)**

除却に伴う廃棄物発生抑制、持家の利活用による高齢期の生活の安定などの観点から、リフォーム等によって利用可能な既存ストックを有効に活用することは重要であり、ストックの有効活用の状況を示す指標として、住生活基本計画(平成 18 年 9 月 19 日 閣議決定)で設定している目標値をもとに平成 22 年の目標値を設定。

**(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

**(指標の定義)**

分譲マンション管理組合において 25 年以上の長期修繕計画に基づいて修繕積立金を設定している割合。

**(目標値設定の考え方)**

分譲マンションは、共用部分を共同で管理することから、適切な維持管理には、長期間にわたる修繕計画とそれに基づく修繕費用の積立を行うことが必要であり、合理的で適正な管理等を示す指標として、住生活基本法計画(平成 18 年 9 月 19 日 閣議決定)で設定している目標値をもとに平成 22 年の目標を設定。

**(考えられる外部要因)**

該当なし

**(他の関係主体)**

該当なし

過去の実績値	( 暦年 )
H11～H15 平均値	
2.4%	

過去の実績値					( 暦年 )
H13	H14	H15	H16	H17	
-	-	20%	-	-	



## 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㎡以上で費用500万円以上のもの)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。

長期修繕計画作成に係る情報提供他  
適正な長期修繕計画の作成の推進を図るため、マンション標準管理規約及びマンション管理標準指針の策定・普及、相談窓口の設置、セミナーの開催等により啓発を図る。

## 測定・評価結果

### 目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

業績指標 109 (リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合)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ため、平成 18 年の実績は把握できない。

業績指標 110 (25 年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している管理組合の割合)については、5年に一度のマンション総合調査を基に推計しているため、平成 18 年の実績は把握できない。

(施策の実施状況)

住宅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。
- ・住宅・建築物耐震改修等事業、地域住宅交付金及び平成 18 年度に創設された耐震改修税制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を内容とする省エネ法の改正を平成 18 年度に実施し、省エネリフォームを推進。
- ・適切な長期修繕計画の作成の推進を図るため、マンション標準管理規約及びマンション管理標準指針の策定・普及、マンション管理適正化推進センターによる相談窓口の設置、セミナーの開催等を等により啓発を図る。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標 109 については、実績値が平成 11 年から 15 年の平均しかなく、C - 1 と評価した。

業績指標 110 については、実績値が平成 15 年度しかなく、C - 2 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の充実を図る。
- ・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。
- ・S I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。
- ・耐震化の目標の達成に向け、税制、補助制度などの促進策により、住宅の耐震化を強力に推進する。

適切な長期修繕計画の策定の推進を図るため、マンション標準管理規約及びマンション管理標準指針の普及、セミナーの開催等により啓発を図る。

## 平成 19 年度以降における新規の取組

### バリアフリー改修促進税制の創設

平成 19 年度より、住宅のバリアフリー改修工事を行った場合に住宅ローン残高の一定割合を所得税額から控除する等を内容とするバリアフリー改修促進税制を創設。

### 適切なマンションの長期修繕計画の策定のための仕組みづくり

平成 19 年度に、適切なマンションの長期修繕計画の策定のための仕組みづくりの検討を行う。

### 履歴情報蓄積・活用の仕組みの整備

平成 19 年度より、適切なリフォームの実施等のため、住宅ストック活用に寄与する「履歴情報」を蓄積・活用する仕組みの検討に着手する。

### リフォームに係る既存住宅保証制度の拡充

平成 19 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行う。

## 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 井上 俊之）

住宅局住宅生産課（課長 坂本 努）

住宅局建築指導課建築物防災対策室  
（室長 井上 勝徳）

住宅局市街地建築課マンション政策室  
（室長 東 潔）

## 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

### (90) 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、コスト縮減、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

目標値：100%（平成18年度）

実績値：79%（平成18年度）

初期値：62%（平成12年度）

B - 3

業績指標 111：「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）

- 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18年度で未だ64%に留まっている。

#### (施策の実施状況)

- 平成18年度に発注者支援データベース・システムセミナーを2箇所で開催し、主として市町村の職員を対象に発注者支援データベース・システムの体験等を通じて普及促進を図った。
- 公共工事の発注者の講ずべき措置を規定する「公共工事の入札及び契約の適正化を図るための措置に関する指針」（平成18年5月23日閣議決定。以下「適正化指針」という。）において、積極的に発注者支援データベース・システムの活用を進めることを明確に位置づけるとともに、改正された適正化指針に従って必要な措置を講ずるよう、全発注者に対して要請を行った。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

- 平成18年度に目標値に達しなかったことからB-3と評価した。
- 所管法人等については、可能な限り参加している状況であり、これ以上導入実績を高めるのは困難なため、指標を廃止する。

過去の実績値							(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
62%	75%	79%	82%	81%	79%	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18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、前年度から指標は横ばいとなっている。

### 平成19年度以降における新規の取組

なし

### 担当課等（担当課長名等）

担当課：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

**(9.1) 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**

**入札監視委員会等第三者機関の設置の状況**      目標値：100%（平成18年度）  
 B-1      実績値：69%（平成17年度）  
             初期値：75%（平成13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%（平成18年度）  
 A-2      実績値：88%（平成17年度）  
             初期値：56%（平成13年度）

**○業績指標 112-1：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)
H13	H14	H15	H16	H17	
75%	75%	68%	69%	69%	

**○業績指標 112-2：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)
H13	H14	H15	H16	H17	
56%	63%	77%	84%	88%	

## 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18年度実績値に関しては今後調査予定。平成19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。また、平成16年度から17年度にかけては、第三者機関の設置済み団体に変動がなく、69%のままであった。
- ・ 「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。17年度においては、さらに1団体が導入した結果、88%にまで増加した。

#### (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17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12月に概要を公表したところ。
- ・ 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」の推進を図った。
- ・ 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。
- ・ 業績指標は、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。

- ・ 「入札監視委員会等第三者機関の設置」については、手続きの煩雑さ、経費負担の増加などのりゆうにより、設置団体が思うように増加しない現状にある。しかし、総合評価を実施する際、学識経験者等の意見を聴取することが義務付けられていることから、総合評価方式を普及拡大することで、おのずから第三者機関の設置団体数が増加することとなる。よって、先般作成した総合評価実施マニュアルや第三者機関設置マニュアルを活用し、総合評価方式の導入促進及び第三者機関の設置拡大を推進する。

## 平成19年度以降における新規の取組

- ・ 平成18年度実績値に関しては今後調査予定。調査結果は平成19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はなく、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」を求めよう努める。
- ・ 第三者機関を設置する上で必要な手続、留意すべき事項等を示した実務的なマニュアルを作成し、第三者機関を設置していない市区町村における第三者機関の設置を促進しているところ。

## 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

### (9.2) 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 - 3  
目標値：54%（平成18年度）  
実績値：58%（平成17年度）  
初期値：49%（平成11年度）

業績指標 113：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)
H13	H14	H15	H16	H17	
52.0%	53.0%	54.3%	55.8%	57.6%	

### 主な施策

#### 主な施策の概要

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ている。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。

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17年度の実績値は57.6%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22,000者増加し、約62,000者（平成18年末）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17年度における営業用トラックの輸送効率（1日車あたり輸送トンキロ）は自家用トラックの約2.9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った観点から、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は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、同法の施行に併せて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り、平成18年10月に施行された改正貨物自動車運送事業法においては経営トップが全社的な安全性の向上のための取り組みを主導する安全マネジメント等の導入を行ったところである。  
また、軽油価格高騰対策として、事業者による低公害車の購入や省エネ機器の導入について支援を行っている。

### 課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は、実績値がこれまで順調に推移し目標年度が終了したため、A-3 と評価し、廃止することとした。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引き続き推進するほか、下請適正取引等の推進を図る。

### 平成19年度以降における新規の取組

トラック事業が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ため、更なる支援を行う。また、下請適正取引等の推進のためのガイドラインの策定・遵守・普及を行う。

### 担当課等（担当課長名等）

担当課：自動車交通局貨物課  
（課長 上原 淳）

## 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

### (93) 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り、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㎡（平成21年度）

実績値：136千k㎡（平成18年度）

初期値：133千k㎡（平成16年度）

業績指標 114：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)				
H14	H15	H16	H17	H18
129 千k㎡	131 千k㎡	133 千k㎡	134 千k㎡	136 千k㎡

### 主な施策

#### 主な施策の概要

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 136 億円（平成 18 年度）  
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 18 年度の実績値は 136 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 147 千 k㎡を大きく下回った。特に、都市部においては 2,388 k㎡（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、権利意識の強さ等から境界確認の合意を得ることが他の地域に比べて困難であり、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(昭和26年度～平成18年度)

	対象面積 (k㎡)	平成18年度末 実績面積(k㎡)	平成18年度末 進捗率(%)
人口集中地区(DID)	12,255	2,388	19
宅地	17,793	8,826	50
農用地	72,058	50,224	70
林地	184,095	74,202	40
合計	286,201	135,639	47

(注) 対象面積は、全国土面積(377,880 k㎡)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 16 年度から都市部の地籍整備に必要な基礎的なデータを収集・整備する都市再生街区基本調査を実施している。その一環として、平成 18 年度から都市部における公図と現況のずれをインターネット上で公開し、地籍調査に対する意識の向上を図っている。

課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は、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及び山林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、都市部及び山林部の地籍調査が特に遅れていることから、その進捗率をいかに向上させるかが課題である。
- そのため、都市部においては、法務省等と連携して地籍整備を推進するほか、本年度からは、街区外周の位置に関する基礎的なデータを整備する都市再生街区基本調査(土地活用促進調査)を実施していく。また、山林部においては、調査手法の改善や新たな測量技術の活用を図って、全国の山林部における地籍整備を実施していく。

### 平成19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)

- 地籍調査の手法を山林部に適した簡易なものに改善し、森林組合の活用を図るなど、新たな地籍整備の方策を検討することにより、全国の山林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 石川 佳市)



## 政策目標 2 5 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

### (94) 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-3

目標値：13件（平成18年度）

実績値：4件（平成18年度）

初期値：3件（平成12年度）

### 業績指標 115：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							(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
3	5	4	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18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、建設投資が平成4年度(84.0兆円)をピークに近年右肩下がりとなり落ち込む中、建設業者数についてはほぼ横ばい（平成4年度：約53万業者 平成17年度：約54万業者）であり、過剰供給構造における企業間競争の激化により、建設業者の収益力が低下している。建設業者の売上高経常利益率（注1）の推移を見ても、平成5年度の3.8%から平成17年度では2.2%（1.6%）と落ち込んでおり、全国的な規模で事業者が新たに経営革新を行うための設備投資や技術開発等が行えるだけの資本余力が低下していることが伺える。

- 一方では依然として、重層的な下請構造の下でのコスト高が建設業者の生産性を損ねている実態がある。これについては、従来から建設産業団体の自主的な取組や行政による指導により改善は見られるものの、いまだ徹底されているとは言い難く、特に専門工事業団体においては、経営革新のための取組については、諸についたばかりの状況である。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。

(注1) 売上高経常利益率 = 経常利益額 / (国内・海外完工高 + 兼業売上高)

(出典：第11回建設業構造基本調査結果)

#### (施策の実施状況)

- これまで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した。
- 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の活用のあるり方について、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。

その際、専門工事業者の経営状況のよしあしを適切に把握し、専門工事業者の経営体質の強化を図っていく必要があるが、経営状況を的確に把握する指標の一つとして売上高経常利益率が挙げられる。

経常利益はその企業の本来の実力を計る目安として利用されることから、経常利益の売上高に占める割合を図ることでの的確に専門工事業者の収益力を把握することが可能である。

一方、これまでの業績指標については、建設投資の低迷等、専門工事業者を取り巻く環境が厳しさを増す中、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施策の目的と

して、建設業者の経営革新計画の承認件数に着目し業績指標を設定していた。しかし、目標年次である平成18年度においても目標値に達していない上に、5年間実績が上がらないなど目標値との乖離が大きい。

このため、目標年次に達したことを契機に、平成19年度以降の業績指標について改定の必要性があると考えられる。そこで、新規の業績指標として、前述した「専門工事業者の売上高経常利益率」を設定することとする。当該指標は、これまでの業績指標である経営革新計画の承認には至らないが、自社の生産システムの見直しや業務の効率化などにより、生産性の向上などが図られ、その結果として反映されるものである。当該指標により専門工事業者の経営状況を的確に把握し、それを踏まえた取組を推進していくこととする。

以上により、施策を継続する一方、業績指標を改定することからB-3と評価した。

今後の取組の方向性としては、今般の建設投資額の減少傾向下においても、専門工事業者の売上高経常利益率を維持する又は高めるため、専門工事業者による異分野連携事業や新分野進出など専門工事業者の経営革新を促すほか、元請・下請関係の改善や資金調達支援等を通じて経営改善を図るなどの取組を推進していくこととする。

#### 担当課等(担当課長名等)

担当課：総合政策局建設市場整備課

(課長 石崎 仁志)

**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**

**( 9 5 ) 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 - 3

目標値：30,000 工場（平成 22 年度）  
 実績値：28,752 工場（平成 18 年度）（速報値）  
 初期値：28,676 工場（平成 17 年度）  
 実績値は 8 月頃集計予定

**業績指標 116：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)**

平成12年度までの指定整備工場数の増加率から予想される平成12年度から5年間の指定整備工場(1,700工場)に対し、行政努力により認証工場の指定取得を推進し、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)
H 1 4	H 1 5	H 1 6	H 1 7	H 1 8 速報値
27,847 工場	28,283 工場	28,475 工場	28,676 工場	28,752 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。

**指定整備工場の要件緩和**

指定自動車整備事業の指定等に係る基準を定めた通達を改正(平成19年3月28日)し、保有する工員数を緩和する等の措置を行った(平成19年4月1日施行)。

**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、目標値を達成しなかったことから、B - 3と評価した。
- ・ 4月1日からの指定整備工場の要件緩和により、今年度以降、工場数が増加し目標を達成することが見込まれるため、本指標は廃止する。

**平成19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

### ( 9 6 ) 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：新築住宅における住宅性能表示の実施率  
A - 2

目標値： 50% (平成 22 年度)  
実績値： 19.9% (平成 18 年度)  
初期値： 16% (平成 17 年度)

業績指標 117：新築住宅における住宅性能表示  
の実施率

#### (指標の定義)

年間の新設住宅着工戸数(フロー)に対する、住宅品確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)

住宅を安心して選択できるための住宅の質に関する情報の提供状況を示す指標として設定。

新設住宅着工戸数に対して、半数以上の住宅が住宅性能表示制度を活用することを目標とする。

【住生活基本計画(全国計画)に記載あり】

#### (考えられる外部要因)

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)

H13	H14	H15	H16	H17	H18
5.3%	8.2%	11.7%	13.7%	15.6%	19.9%

### 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 18 年度の実績値は、17 年度の 15.6% から 19.9% となり、目標に向け指標は伸びているが、目標値の 50% に向けて、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 18 年度は、免震建築物、共同住宅における更新対策等に関する表示事項追加のため、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。
- また制度利用促進のため、一定の等級を満たした住宅に対する地震保険料の優遇や、住宅金融公庫の証券化支援業務における金利の引下げを実施した。  
【平成 18 年度 証券化ローンの枠組みを活用した金利引下げ戸数 19,506 件の内数】
- 平成 18 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 19.5% であり、毎年着実に普及促進が図られていることから、A - 2 と評価した。
- 平成 19 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 19 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 坂本 努）

## 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

### (97) 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 - 3

目標値：77(平成18年度)  
実績値：71(平成18年度)  
初期値：60(平成15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

B - 3

目標値：42(平成18年度)  
実績値：34(平成18年度)  
初期値：9(平成15年度)

業績指標 118：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)

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るとともに、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

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)

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。

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	71
歩行者頭部保護性能	9	15	25	34

### 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)

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、年々向上し、18年度において71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。

自動車アセスメントの実施車両においては、平均の獲得数を15年度と18年度で比較すると、6個満点中、5.1から5.3と向上していることから、自動車の安全性は着実に高まっていることがうかがえる。

また、カバー率は15年度と18年度で比較すると、74%から81%と向上している。

目標値の77を達成できなかったのは、カバー率90%を達成できなかったことが原因と考えられるが、上述のよ

うに衝突安全性能の高い自動車が増加し、市場に普及していることから、自動車アセスメント事業が消費者の安全な自動車の選択に大きく寄与してきたといえる。

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、年々向上し、18年度において34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。

自動車アセスメントの実施車両においては、平均獲得レベルを15年度と18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3.2と大幅に向上していることから、自動車の安全性は格段に高まっていることがうかがえる。

また、カバー率は15年度と18年度で比較すると、21%から60%と大幅に向上している。

目標値の42を達成できなかったのは、カバー率80%を達成できなかったことが原因と考えられるが、上述のように歩行者頭部保護性能の高い自動車が増加し、市場に普及していることから、自動車アセスメント事業が消費者の安全な自動車の選択に大きく寄与してきたといえる。

(施策の実施状況)

18年度の自動車アセスメントは21車種を対象に、またチャイルドシートアセスメントは7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。

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した。また、各国の自動車アセスメント事業の最新状況を紹介するためのセミナーを開催した。

### 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年々向上していたが、目標値に一步及ばなかったことからB-3と評価した。

歩行者頭部保護性能指標については実績値が年々向上していたが、目標値に一步及ばなかったことからB-3と評価した。

前述のとおり、カバー率が目標に届かなかったものの業績指標が向上しており、自動車アセスメント事業が消費者の安全な自動車の選択に大きく寄与してきたといえる。このため、今後とも、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こととしている。なお、政策目標設定後に、自動車アセスメント事業の試験実施機関が独立行政法人となったことから、当該事業に基づく自動車の安全性に関する情報を普及させることについては独立行政法人の業績評価の一環として評価していくため、指標を廃止する。

### 平成19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。
- ・衝突安全性能試験のうち側面衝突試験方法について試験方法の改善を行う。

### 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 和迎 健二）

関係課：自動車交通局保障課（課長 山上 範芳）

## 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

### (98) 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 - 1

目標値：2000 団体(平成 20 年度)  
実績値：536 団体(平成 18 年度)  
初期値：33 団体(平成 15 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 (年度)

H15	H16	H17	H18
33	54	280	536

### 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。

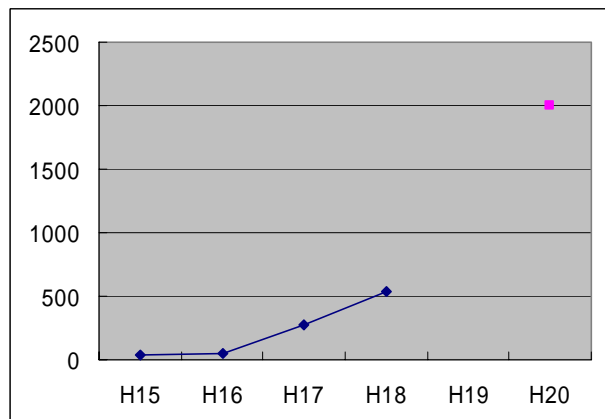
電子国土・・・各種位置情報や地理情報について、その変化を可能な限りリアルタイムに取得し、統合利用できるようコンピュータ上に現実の国土を再現したもの。国土地理院が提唱。

予算額 3,226 万円(平成 18 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)



- これまで、電子国土 Web システムの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、完全な一般公開とした。また、セミナー等の広報活動やユーザ対応の為に体制整備により、利用する団体の数は順調に増加した。

#### (施策の実施状況)

- 画像データの貼り込みなどの機能を追加したプラグイン Ver.1.0.0 の正式版や、機能を制限して官公庁などセキュリティの厳しい環境下でも電子国土へのアクセスを可能にした非プラグイン版の電子国土 Web システムを公開し、利用環境拡大を図った。
- 携帯電話から情報を登録できる電子国土集約システムを公開した。



- ・ 主題図情報の共有化を促進するため、誰でも利用可能な地理情報を登録・検索できる「重ね合わせ情報の登録」を公開した。
- ・ 地方公共団体が保有する大縮尺（DM）データの提供の促進を図った。
- ・ 国土交通行政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った。
- ・ 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を図った。

#### 課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 利用する団体の数は平成15年度の評価開始以来順調に増加してきている。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、今後さらに参加団体の増加幅が大きくなると想定されることから、平成18年度の実績値は目標達成に向けた成果を示していると判断される。
- ・ 一方で、国土交通行政インターネットモニター制度によるアンケート調査では、一般の認知度が低い、安全・安心・防犯への関心が高い、背景地図や利用システムにより判りやすさや使いやすさが求められている等の結果が得られた。今後の参加団体の増加を実現するためには、これらの要望への対応が必要である。
- ・ 以上の状況に加え、地理空間情報活用推進基本法の成立等への対応も必要となってくることから、平成18年度はA-1と評価した。
- ・ 今後の取組としては、より利用しやすく判りやすい情報提供を可能とするため、システムの改良・機能拡充を継続するとともに、背景地図として現在継続的に提供している1/25,000地形図等に加えて、地理空間情報活用推進基本法の成立等を受けて新たに整備する基盤地図情報を提供することで身近な地域の参照等に用いられる大縮尺の背景地図の活用を促進する。
- ・ また、広く求められている安全・安心・防犯に関する情報提供を充実するため、各府省庁・地方公共団体・研究機関等が保有する防災情報を集約する体制の構築に努めると共に、防災等に関する情報の電子国土 Web システムを用いた共有化などの利用促進を図る。
- ・ さらに、一般の認知度を改善し、国民生活への浸透を図るため、NPOをはじめとする民間活動等への普及・広報活動を行う。

#### 平成19年度以降における新規の取組

- ・ 地理空間情報活用推進基本法が成立し、基盤地図情報等のインターネット提供が義務付けされたため、基盤地図情報の整備提供及び流通の促進を図る。

#### 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

（電子国土調整官 坂部 真一）

企画部企画調整課

（課長 村上 真幸）

企画部地理空間情報企画室

（室長 大木 章一）

地理空間情報部情報普及課

（課長 西城 祐輝）