

指標・目標値の考え方等（H19チェックアップ）

【記載内容】

【政策目標】	・新体系に沿った番号と名称を記載									
【施策目標】	・新体系に沿った番号と名称を記載									
【業績指標】	・新体系に沿った番号を記載 ・英語やカタカナや略称はなるべく控え、国民の視点に立ってわかりやすい名称を記載							業績目標		
								初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)	
【指標の定義】 ・英語やカタカナや略称はなるべく控え、国民の視点に立ってわかりやすい内容で業績指標の定義を記載										
【目標設定の考え方・根拠】 ・英語やカタカナや略称はなるべく控え、国民の視点に立ってわかりやすい内容で業績指標の目標値（年次）の考え方及び根拠を記載										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
【外部要因】 ・国土交通省の施策や【他の関係主体】以外で考えられる外部要因を記載										
【他の関係主体】 ・国土交通省以外の他の関係主体を記載										
【備考】 ・新業績指標については主な施策の概要を記載 ・その他補足説明 等										

【政策目標】	1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進															
【施策目標】	1 居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る															
【業績指標】	(1) 最低居住面積水準未満率								業績目標							
									初期値 (目標値設定年次)				目標値 (目標年次)			
									4.6% (平成 15 年度)				概ね 0% (平成 22 年度)			
【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 ² (2) 2人以上の世帯 10 m ² × 世帯人数 + 10 m ²																
【目標設定の考え方・根拠】 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。 <平成 18 年 9 月 19 日閣議決定「住生活基本計画(全国計画)」に記載>																
【過去の実績値(年度)】																
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18						
-	-	-	-	-	-	-	4.6%									
【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																
【備考】																

【政策目標】	1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進			
【施策目標】	1 居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る			
【業績指標】	(2) 子育て世帯における誘導居住面積水準達成率(全国、大都市圏)	業績目標		
		初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)	
		42% (平成15年度)	50% (平成22年度)	
		37% (平成15年度)	45% (平成22年度)	
【指標の定義】 子育て世帯のうち、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)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㎡				
【目標設定の考え方・根拠】 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%(H22)、大都市圏:50%(H27))をもとにH22の目標値を決定。 <平成18年9月19日閣議決定「住生活基本計画(全国計画)」に記載>				
【過去の実績値(年度)】				
	H15	H16	H17	H18
	42%	-	-	-
	37%	-	-	-
【外部要因】 世帯構成の変化等				
【他の関係主体】 民間賃貸事業者等				
【備考】				

【政策目標】	1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進							
【施策目標】	2 住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場を整備する。							
【業績指標】	(3) 住宅の利活用期間(滅失住宅の平均築後年数、住宅の滅失率)						業績目標	
							初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
							約30年 (平成15年) 約8% (平成10～15年)	約35年 (平成22年) 約7.5% (平成17～22年)
【指標の定義】								
<ul style="list-style-type: none"> ・滅失住宅の平均築後年数・・・滅失住宅の築後年数の平均 ・住宅の滅失率・・・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 								
【目標設定の考え方・根拠】								
<p>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、住生活基本計画で設定している目標値(平均築後年数:約40年(H27)、滅失率:約7%(H27))をもとにH22の目標値を設定。</p> <p><平成18年9月19日閣議決定「住生活基本計画(全国計画)」に記載></p>								
【過去の実績値(暦年)】								
H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	約30年			
8%								
【外部要因】								
資金調達可能額の動向								
【他の関係主体】								
該当なし								
【備考】								

【政策目標】	1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進						
【施策目標】	2 住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場を整備する						
【業績指標】	(4) リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合	業績目標					
		初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)			
		2.4% (平成 11～15年)		3.9% (平成 22年)			
【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 なお、当該指標の設定にともない、「リフォームの市場規模」の指標は廃止する。							
【目標設定の考え方・根拠】 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、住生活基本計画で設定している目標値(5%(H27))をもとにH22の目標値を設定。 <平成 18年9月19日閣議決定「住生活基本計画(全国計画)」に記載>							
【過去の実績値(暦年)】							
	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
	2.4%	-	-	-	-	-	
【外部要因】 資金調達可能額の動向							
【他の関係主体】 該当なし							
【備考】							

【政策目標】	1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進					
【施策目標】	2 住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場を整備する					
【業績指標】	(5) 既存住宅の流通シェア	業績目標				
		初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)		
		13% (平成 15 年)		19% (平成 22 年)		
【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。						
【目標設定の考え方・根拠】 除却に伴う廃棄物発生の抑制、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、住生活基本計画で設定している目標値(23%(H27))をもとに、H22の目標値を設定。 <平成 18 年 9 月 19 日閣議決定「住生活基本計画(全国計画)」に記載>						
【過去の実績値(暦年)】						
H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	13%	-	-	
【外部要因】 地価、住宅価格の変動、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						
【備考】						

【政策目標】	1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進								
【施策目標】	2 住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場を整備する								
【業績指標】	(6) 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						業績目標		
							初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)	
							20% (平成15年)	38% (平成22年)	
【指標の定義】	計画期間が25年以上である長期修繕計画に基づき修繕積立金額を設定している分譲マンションの管理組合の割合								
【目標設定の考え方・根拠】	<p>住宅ストックの1割以上を占める分譲マンションについては、共用部分を共同で維持管理することから、適時・適切に大規模修繕工事を実施するためには、予め適切な長期修繕計画を定めるとともに、これに基づく修繕費用の積立が不可欠であり、ストックの有効活用を示す指標として、住生活基本計画で設定している目標値(50%(H27))をもとにH22の目標値を設定。</p> <p><平成18年9月19日閣議決定「住生活基本計画(全国計画)」に記載></p>								
【過去の実績値(暦年)】									
	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
	-	-	-	-	-	20%	-	-	
【外部要因】	資金調達可能額の動向								
【他の関係主体】	該当なし								
【備考】									

【政策目標】	1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進									
【施策目標】	2 住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場を整備する									
【業績指標】	(7) 新築住宅における住宅性能表示の実施率	業績目標								
		初期値 (目標値設定 年次)					目標値 (目標年次)			
		16% (平成 17 年度)					50% (平成 22 年度)			
【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。										
【目標設定の考え方・根拠】 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(フロー)に対して、半数以上の住宅が住宅性能表示制度の評価を受け、性能が表示される住宅となることを目標とする。 <平成 18 年 9 月 19 日閣議決定「住生活基本計画(全国計画)」に記載>										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	5.3%	8.2%	11.7%	13.7%	15.6%	19.5%
【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)										
【備考】										

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現		
【施策目標】	3 総合的なバリアフリー化を推進する		
【業績指標】	(8) 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(旅客施設の段差解消、視覚障害者ブロック、道路、建築物、住宅)	業績目標	
		初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
		39.3% (平成14年度)	7割強 (平成19年度)
		72.0% (平成14年度)	8割強 (平成19年度)
17% (平成14年度)	約5割 (平成19年度)		
約3割 (平成14年度)	約4割 (平成19年度)		
2.7% (平成10年度)	約1割 (平成19年度)		
<p>【指標の定義】</p> <p>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「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令」(以下、「公共交通移動等円滑化基準」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></p> <p>視覚障害者誘導用ブロック 1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上である旅客施設(鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル)のうち、バリアフリー新法に基づく公共交通移動等円滑化基準第9条(視覚障害者誘導用ブロックの設置)を満たしたものの割合。 <社会資本重点計画第2章に記載></p> <p>道路のバリアフリー化 1日あたりの平均利用者数が5千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。 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 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</p>			
【目標設定の考え方・根拠】			

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」(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等円滑化を達成することを目指しており、それを現況値との勘案で平成19年度の目標値を設定している。

平成22年まで100%を目指す(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。

< 社会資本整備重点計画第2章に記載 >

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。

< 社会資本整備重点計画第2章に記載 >

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

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

< 社会資本整備重点計画第2章に記載 >

【過去の実績値(年度)】

		H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
	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%)	
	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%	
	1割	-	17%	25%	31%	39%		
	-	-	約3割	3割	34%	37%		
	-	-	-	3.4%	-	-		

【外部要因】

【他の関係主体】

【備考】

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現								
【施策目標】	3 総合的なバリアフリー化を推進する								
【業績指標】	(9) 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、福祉タクシー)						業績目標		
							初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)
							28.1% (平成17年度) 15.0% (平成17年度) 9,699台 (平成17年度)		65% (平成22年度) 30% (平成22年度) 18,000台 (平成22年度)
【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 公共交通移動等円滑化基準第45条に掲げる基準に適合する車両。									
【目標設定の考え方・根拠】 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標としていることから、これを踏まえて目標値を設定している。									
【過去の実績値(年度)】 過去の実績値の推移(道路)									
	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
【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)									
【備考】									

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現					
【施策目標】	3 総合的なバリアフリー化を推進する					
【業績指標】	(10) 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、航空機)	業績目標				
		初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)		
		32.1% (平成17年度)	50% (平成22年度)			
		8.0% (平成17年度)	50% (平成22年度)			
		47.0% (平成17年度)	65% (平成22年度)			
【指標の定義】						
<ul style="list-style-type: none"> 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。 						
【目標設定の考え方・根拠】						
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。						
【過去の実績値(年度)】						
過去の実績値の推移						
	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%
【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)						
【備考】						

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現						
【施策目標】	3 総合的なバリアフリー化を推進する						
【業績指標】	(11) 交通アドバイザー会議における意見への対応件数	業績目標					
		初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)			
		-		44件 (平成19年度以降毎年度)			
【指標の定義】 交通アドバイザー会議（公共交通機関の利用者から選任された交通アドバイザーからの利用者の視点に立った意見を把握し、公共交通機関が提供するサービスの改善や国土交通省の公共交通における利便性向上施策へ反映させるための情報収集体制を強化することを目的として、運輸支局において開催されている会議）におけるアドバイザーからの意見に対し、国・自治体・事業者等が、施策・取組の見直しや改善、新規の施策・取組を行うこと等により、交通消費者のニーズを充足する対応が行われたと判断される件数。毎年各運輸局等が公表する交通消費者行政レポートにおいて掲載される、各支局開催の会議のアドバイザーの意見に対する対応件数をもって、本業績指標の対応件数とする。							
【目標設定の考え方・根拠】 交通アドバイザー会議における業績指標を設定するにあたっては、アドバイザーの意見に対する対応は会議開催件数に比例して行われることが望ましいこと、平成14年度から平成18年度の過去5年間の会議開催件数の平均が約44件であること等に鑑み、アドバイザーからの意見に対して、国、自治体、事業者等が、施策・取組の見直しや改善、新規の施策・取組を行っているものと判断される対応件数を業績指標として設定するとともに、過去5年間の会議開催件数の平均である44件と同数の対応件数を目標値として設定し、当該件数を毎年度維持することとする。							
【過去の実績値（年度）】 過去の実績値の推移							
	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
	-	-	-	-	-	-	-
【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）							
【備考】 ・交通アドバイザー会議とは、公共交通機関の利用者から選任された交通アドバイザーからの利用者の視点に立った意見を把握し、公共交通機関が提供するサービスの改善や国土交通省の公共交通における利便性向上施策へ反映させるための情報収集体制を強化することを目的として、運輸支局で開催されている会議のこと。							

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現									
【施策目標】	3 総合的なバリアフリー化を推進する									
【業績指標】	(12) 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、駐車場、便所)								業績目標	
									初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
									約 42% 約 32% 約 25% (平成 18 年度)	約 45% 約 35% 約 30% (平成 22 年度)
【指標の定義】 高年齢者、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										
【目標設定の考え方・根拠】 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45%、駐車場35%、便所30%を移動等円滑化することとしている。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	-	-	-	約 40%	-
									約 30%	-
									約 25%	-
【外部要因】 該当なし										
【他の関係主体】 地方公共団体(事業主体)										
【備考】										

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現										
【施策目標】	3 総合的なバリアフリー化を推進する										
【業績指標】	(13) バリアフリー化された路外駐車場の割合								業績目標		
									初期値 (目標値設定 年次)		目標値 (目標年次)
									28% (平成18年度)		約40% (平成22年度)
【指標の定義】 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こととし、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」で規定する特定路外駐車場のうち、路外駐車場移動等円滑化基準に適合している駐車場の割合を指標とする。											
【目標設定の考え方・根拠】 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づく、新設の路外駐車場の路外駐車場移動等円滑化基準への適合義務及び既存の路外駐車場の適合への努力義務から設定した。											
【過去の実績値(年度)】											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
-	-	-	-	-	-	-	-	約20%	-	28%	
【外部要因】											
【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)											
【備考】											

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現												
【施策目標】	3 総合的なバリアフリー化を推進する												
【業績指標】	(14) 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、高度のバリアフリー化)							業績目標					
								初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)			
								29% (平成15年度)		56% (平成22年度)			
		6.7% (平成15年度)		17% (平成22年度)									
【指標の定義】 高年齢者(65歳以上の者)の居住する住宅のうち、一定又は高度のバリアフリー化がなされた住宅の割合 一定のバリアフリー化・・・「手すり設置(2箇所以上)」又は「段差のない屋内」に該当。 高度のバリアフリー化率・・・「手すり設置(2箇所以上)」「段差のない屋内」「車椅子が通行可能な廊下等の幅」のいずれにも該当。													
【目標設定の考え方・根拠】 ・高齢者の居住する住宅のバリアフリー化率 高年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、住生活基本計画で設定している目標値(一定:75%(H27)、高度:25%(H27))をもとにH22の目標値を設定。 <平成18年9月19日閣議決定「住生活基本計画(全国計画)」に記載>													
【過去の実績値(年度)】													
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18			
-	-	-	-	-	-	-	29 % 6.7%						
【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】													
【備考】 該当なし													

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現									
【施策目標】	3 総合的なバリアフリー化を推進する									
【業績指標】	(15) 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	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)			
		10% (平成 15 年度)					19% (平成 22 年度)			
【指標の定義】 ・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 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										
【目標設定の考え方・根拠】 ・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 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、住生活基本計画で設定している目標値(25%(H27))をもとに H22 の目標値を設定。 <平成18年9月19日閣議決定「住生活基本計画(全国計画)」に記載>										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	-	10%			
【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】										
【備考】 該当なし										

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現							
【施策目標】	3 総合的なバリアフリー化を推進する							
【業績指標】	(16) 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						業績目標	
							初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
							12% (平成 15 年度)	30% (平成 20 年度)
【指標の定義】								
<ul style="list-style-type: none"> 一定の新築建築物のうち誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合 床面積 2,000 m²以上の特別特定建築物のフローのうち、バリアフリー法に基づく建築物移動等円滑化誘導基準(注1)に適合するものの割合 (注1)バリアフリー化のために誘導すべき出入口、廊下、階段等の施設の構造及び配置に関する基準。 								
【目標設定の考え方・根拠】								
<ul style="list-style-type: none"> 一定の新築建築物のうち誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合 ユニバーサルデザインの考え方を含めたより高いレベルのバリアフリー化が社会的に求められている中、バリアフリー法に基づき適合義務化された建築物移動等円滑化基準とともに、この基準を超え、バリアフリー化のために誘導すべき基準(建築物移動等円滑化誘導基準)についても普及していく必要がある。 建築物移動等円滑化誘導基準に適合する認定特定建築物に対する税制上の特例措置や低利融資制度等による支援制度の効果を見込み、平成 20 年度における目標値を想定した。 								
【過去の実績値(年度)】								
H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	12%			
【外部要因】								
経済状況等による新規建築物着工数、建設コストの変動等								
【他の関係主体】								
【備考】								

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現									
【施策目標】	3 総合的なバリアフリー化を推進する									
【業績指標】	(17) ICカードが導入されたバス車両数								業績目標	
									初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
									4,610車両 (平成17年度)	26,000車両 (平成23年度)
【指標の定義】 ICカードが導入された乗合バスの車両数										
【目標設定の考え方・根拠】 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										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	140	351	1,022	1,826	2,690	3,360	4,610	集計中
【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)										
【備考】 (主な施策) 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 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カードの導入費用の一部を補助。										

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現									
【施策目標】	4 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する									
【業績指標】	(18) 我が国の沿岸に重大な被害を及ぼす海洋汚染等の件数								業績目標	
									初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
									0件 (平成18年度)	0件 (平成19年度以降毎年度)
【指標の定義】 ナホトカ号油流出事故(平成9年1月2日)規模以上の被害を及ぼす海洋汚染・海上災害の件数										
【目標設定の考え方・根拠】 ナホトカ号油流出事故規模以上の被害を及ぼす海洋汚染等の件数を0で継続する										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
【外部要因】										
【他の関係主体】										
【備考】 主な施策 - 海洋汚染防止指導 (海防法の周知徹底、船舶からの海洋汚染防止を巡る国際的な動向についての情報提供・意見交換等を行う)										

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現									
【施策目標】	4 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する									
【業績指標】	(19) 油流出事故を起こした船舶の保険未加入隻数	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)			
		0 隻 (平成 19 年度)					0 隻 (平成 23 年度)			
【指標の定義】 我が国に入港しようとする国際総トン数 100 トン以上の外航船舶(タンカーを除く。以下、同じ。)が我が国の領海又は排他的経済水域において油流出を伴う事故を起こした場合の当該外航船舶の船主責任保険の未加入隻数										
【目標設定の考え方・根拠】 我が国に入港しようとする国際総トン数 100 トン以上の外航船舶に対しては油濁損害及び船体撤去をてん補する船主責任保険への加入義務付け等を内容とした法改正に基づき、平成 17 年 3 月以降、我が国に入港しようとする外航船舶のうち、油流出を伴う座礁等の事故を起こしたものの保険未加入隻数は 0 隻であることから、次年度以降も保険未加入数 0 隻を目標とする。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
【外部要因】										
【他の関係主体】										
【備考】放置座礁船対策の推進										

【政策目標】	2. 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現									
【施策目標】	4. 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する。									
【業績指標】	(20) 失われた湿地・干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合(港湾)	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)			
		約2割 (平成14年度)					約3割 (平成19年度)			
【指標の定義】 過去の開発等により失われた良好な自然環境である湿地、干潟の中で、回復可能な面積約7,000ha(湿地3,000ha、干潟4,000ha)のうち復元・再生する割合。 <社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載>										
【目標設定の考え方・根拠】 長期的には回復可能な面積の100%を再生・回復することを目標に、平成19年度末までに900ha(湿地600ha、干潟300ha)を再生することで目標値を設定。 (約3割 = (1,200ha + 900ha) / (3,000ha + 4,000ha))										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	約2割	約2割	約2割	約2割	約2割
【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)										
【備考】										

【政策目標】	2. 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現										
【施策目標】	4. 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する。										
【業績指標】	(21) 湾内青潮等発生期間の短縮							業績目標			
								初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)	
								0% (平成14年度)		平成14年度比 約5%減 (平成19年度)	
【指標の定義】 東京湾、大阪湾等の閉鎖性湾奥部における青潮(注)等(青潮、貧酸素水塊(注))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。 < 社会資本整備重点計画第2章に記載 >											
【目標設定の考え方・根拠】 高度経済成長期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。											
【過去の実績値(年度)】											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
-	-	-	-	-	-	0	H14比 約5%増	H14比 約8%減	H14比 約15%減	-	
【外部要因】											
【他の関係主体】 ・地方公共団体(事業主体)											
【備考】											

【政策目標】	2. 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現									
【施策目標】	4. 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する。									
【業績指標】	(22) 廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数								業績目標	
									初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
									約4年 (平成18年度)	約7年 (平成23年度)
【指標の定義】 廃棄物を受け入れる海面処分場において、各年度時点で想定される、基準年(平成23年度)における海面処分場の残り受け入れ期間										
【目標設定の考え方・根拠】 一般廃棄物に関して、海面において処分されるものの割合は近年増加傾向にあり、内陸部における処分場の確保が困難になってきていることから、海面処分場への依存度が高くなっている。そのため、内陸部における処分場だけでは対応できない廃棄物等を可能な限り減量化した上で、港湾空間において受け入れていく必要がある。また、港湾整備において発生する浚渫土砂を計画的に処分していく必要がある。このようなことから、港湾において海面処分場を計画的に整備する必要がある。 海面処分場について、現在整備中の事業に加えて、新規整備などの対策を講じない場合、海面処分場の全国平均した残余年数は現在約6年のところが、平成23年度には約4年となってしまう。また、通常、海面処分場の整備着工から廃棄物の受け入れ開始までに平均で約7年の年数が必要となっていることから、廃棄物処分の困難な状況を回避するため、海面処分場を計画的に整備し、残余年数を概ね7年以上確保する必要があるため、目標値を約7年と設定した。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.0年
【外部要因】										
【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)										
【備考】 主な施策の概要を次に示す。 ・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、港湾空間の秩序ある利用を行うため、物流等の港湾利用との調整を図り、廃棄物海面処分場を整備し、廃棄物を受け入れる。また、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)を対象とした広域処理場の整備を推進する。 ・循環型社会の形成推進のための港湾法等の改正 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、計画的な海面処分場の確保を図る。 ・廃棄物海面処分場の延命化 減量化された廃棄物を受け入れるとともに、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する等、首都圏の海面処分場の延命化を図る。										

【政策目標】	2. 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現									
【施策目標】	4. 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する。									
【業績指標】	(23) 人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長								業績目標	
									初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
									約 6,700km (平成 14 年度)	約 6,800km (平成 19 年度)
【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										
【目標設定の考え方・根拠】 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。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	約 6,700km	約 6,760km	約 6,780km	約 6,790km	約 6,800km
【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)										
【備考】										

【政策目標】	2. 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現										
【施策目標】	4. 海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する										
【業績指標】	(24) 失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合(海岸)							業績目標			
								初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)	
								0 (平成14年度)		約2割 (平成19年度)	
【指標の定義】 過去の開発等により人工的な構造物で覆われた水辺(河岸延長:1,270km)や海岸侵食によって失われた砂浜(砂浜延長:460km)のうち復元・再生する割合											
【目標設定の考え方・根拠】 長期的には回復可能な延長の100%を再生・回復することを目標に、積極的に対策を進め、平成19年度において約2割を目標とした											
【過去の実績値(年度)】											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
-	-	-	-	-	-	0%	6%	8%	11%	15%	
【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)											
【備考】 【社会資本整備重点計画第2章のフォローアップ指標】											

【政策目標】	2. 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現										
【施策目標】	5. 快適な道路環境等を創造する										
【業績指標】	(25) 建設機械から排出される NOx・PM の削減量	業績目標									
		初期値 (目標値 設定年次)	目標値 (目標年次)								
		-	PM 3.5 千 t NOx 7.4 万 t (平成 23 年度)								
【指標の定義】 平成23年度(目標年次)までの6年間において、特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律(以下「オフロード法」という。平成18年4月施行)の基準に適合した公道を走行しない建設機械(以下「オフロード建設機械」という。)の普及によって削減された平成23年度における年間のNOx・PM排出ガス削減寄与量。											
【目標設定の考え方・根拠】 ・ NOx・PMの年間排出削減量はオフロード建設機械の普及台数()と1台当たりの排出ガス削減量()の積により計算される。 建設機械動向調査より、最近4年間において年間約3.6万台が排出ガス規制を満たしたオフロード建設機械に更新されていることからオフロード法施行後6年間で21.6万台普及とした。 オフロード法による排出ガス規制値と第一次排出ガス対策型建設機械指定制度の排出ガス基準(平成3年開始)との差を1台当たりの排出ガス削減量とした。											
【過去の実績値(年度)】											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	調査中	
【外部要因】 建設投資の増減に伴う建設機械の総台数の増減											
【他の関係主体】											
【備考】 建設機械の排出ガス対策については、オフロード法による規制等により取り組んでいる。また、今後のオフロード法次期排出ガス規制に向けて必要となる試験方法等を策定するための排出ガスの測定手法、対象機種、次期排出ガス規制の基準値について技術的検討を行う。											

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現									
【施策目標】	5 快適な道路環境等を創造する									
【業績指標】	(26) 市街地の幹線道路の無電柱化率	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)			
		7% (平成14年度)					15% (平成19年度)			
【指標の定義】 市街地 ^(注1) の幹線道路 ^(注2) のうち、電柱、電線のない延長の割合 (注1): 都市計画法における市街化区域及び市街化区域が定められていない人口10万人以上の都市における用途地域。 (注2): 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										
【目標設定の考え方・根拠】 長期的に約3割(人口10万人以上の都市内の対象幹線道路を中心に整備必要箇所の概成)を目指すこととして、平成19年度の目標を設定 < 社会資本整備重点計画第2章のフォローアップ指標 >										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	7%	9%	10%	約11% (暫定値)	
【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)										
【備考】										

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現							
【施策目標】	5 快適な道路環境等を創造する							
【業績指標】	(27) 夜間騒音要請限度達成率	業績目標						
		初期値 (目標値設定年次)			目標値 (目標年次)			
		61% (平成 14 年度)			72% (平成 19 年度)			
<p>【指標の定義】</p> <p>環境基準類型指定地域^(注1)または騒音規制区域^(注2)いずれかを通過する直轄国道のうち、夜間騒音要請限度^(注3)を達成している道路延長の割合</p> <p>(注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</p> <p>(注2): 騒音規制法第 3 条第 1 項の規定に基づく指定地域</p> <p>(注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</p>								
<p>【目標設定の考え方・根拠】</p> <p>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 < 社会資本整備重点計画第 2 章のフォローアップ指標 ></p>								
【過去の実績値(年度)】								
H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	61%	64%	67%	71%	
<p>【外部要因】</p> <p>交通量の変動、大型車混入率の変動</p>								
<p>【他の関係主体】</p> <p>該当なし</p>								
【備考】								

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現						
【施策目標】	5 快適な道路環境等を創造する						
【業績指標】	(28) NO ₂ ・SPMの環境目標達成率(NO ₂ について環境基準を達成している測定局の割合、SPMについて対象測定局のうち当初の測定値における道路寄与分が半減している測定局の割合)					業績目標	
						初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
						64% (平成 14 年度)	約 8 割 (平成 19 年度)
					- (平成 14 年度)	約 6 割 (平成 19 年度)	
【指標の定義】							
NO ₂ :自動車NO _x ・PM法 ^(注1) 対策地域内で、NO ₂ について環境基準 ^(注2) を達成している観測局(自動車排出ガス測定局(自排局)と国土交通省設置の常時観測局)の割合(データは前年度)							
(注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							
(注2):NO ₂ 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							
SPM:自動車NO _x ・PM法対策地域内の対象測定局 ^(注3) のうち、SPMの当初の測定値(平成 13 年)における道路寄与分 ^(注4) が半減している測定局の割合(データは前年度)							
(注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 ³ 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)							
(注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							
【目標設定の考え方・根拠】							
NO ₂ :平成 22 年度までに 100%を目指す(自動車NO _x ・PM法施行令)こととして、平成 19 年度の目標を設定 <社会資本整備重点計画第 2 章のフォローアップ指標>							
SPM:平成 22 年度までに 100%を目指す(自動車NO _x ・PM法施行令)こととして、平成 19 年度の目標を設定							
【過去の実績値(年度)】							
H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	NO ₂ :64%	NO ₂ :67%	NO ₂ :73%	NO ₂ :79%	
-	-	-	SPM:-	SPM:9%	SPM:21%	SPM:25%	
【外部要因】							
NO ₂ :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							
SPM: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							

【備考】

【政策目標】	良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現									
【施策目標】	水資源の確保、水源地域活性化等を推進する									
【業績指標】	(29) 渇水影響度	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)			
		6,900 日・% (平成 18 年時点の過去 10 年平均)					5,300 日・% (平成 23 年時点の過去 5 年平均)			
【指標の定義】 渇水による影響を、取水制限率と取水制限日数との積で表す(単位:日・%) (例:取水制限日数 10 日間、取水制限率 30%の場合、10(日)×30(%)=300 日・%)										
【目標設定の考え方・根拠】 ・指標算定にあたり、特に国民生活に対する影響を考慮し、全国の一級水系における水道用水の取水制限を対象としている。 ・水資源の確保には長期間を要することから、当部においては10年程度の期間を念頭に業務を行っているところである。このため、本指標については10年後の平成28年と、その中間年次である平成23年(本業績指標の目標年次)の水資源の確保に関する様々な施策の進展を考慮し、初期値をもとに平成28、23年に軽減される渇水影響度を算定(推計値)した。 ・ただし、渇水は気象条件に大きく左右されることから、時点データにて評価するのではなく、評価時点から過去10年間程度における影響度の平均で評価することが適切と考えられる。このため、初期値は、平成9年から平成18年までの10年間の実績値を平均し定めることとし、業績についても平成19年から平成28年の期間の実績値の平均にて評価することが考えられるが、業績目標の設定が5年以内であることに鑑み、本業績目標では目標年次である平成23年時点における過去5年間(H19~H23)の平均で評価することとした。 ・このため、目標値は、初期値と平成23年(本業績指標の目標年次)の算定値(上記推計値)の平均により算定した。										
【過去の実績値(暦年)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
15,922	820	2,020	1,661	8,359	8,859	17,507	10,580	1,090	14,595	3,605
【外部要因】 気象条件、特に著しい少雨。水資源開発施設整備の進捗等。										
【他の関係主体】 厚生労働省、地方公共団体										
【備考】 ・水資源開発基本計画(フルプラン)の着実な推進 ・ 独立行政法人水資源機構事業の推進 ・ 気候変動等、水資源供給の安定性低下に対処する施策の推進 ・ 水需給の安定性確保のための施策の推進 ・ 流域における水循環系の健全化に向けた総合的取組みの推進 ・ 水の有効利用の推進 ・ 水の週間行事等の実施等										

【政策目標】	良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現									
【施策目標】	水資源の確保、水源地域活性化等を促進する									
【業績指標】	(30) 世界的な水資源問題に対応するための国際会議への開催及び参加件数	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)				目標値 (目標年次)				
		9件 (平成18年度)				13件 (平成23年度)				
【指標の定義】 水に関する国連ミレニアム目標(「2015年までに安全な飲料水を利用できない人口(約11億人)の割合を半減させる」)達成に資するために行われた世界の水資源問題に関する国際会議等開催数										
【目標設定の考え方・根拠】 国連ミレニアム目標達成のためは、世界各国の取り組みが不可欠である。かつ、これらの取り組みを我が国がリードしていく観点から、我が国が国際会議等を開催し、また、各種国際会議等に参加し、日本国政府として、方針の提示、各種文書等への提言等の盛り込み、意見交換の場での理解促進、プレゼンテーション等の実施による啓発・普及等を図ることが国連ミレニアム目標の達成に資することになることから、これらの取り組み総数を政府方針に基づき5年後に1.5倍とする。										
【過去の実績値(年度)】 (参考)平成16年度以前の実績値については文書等保存期間が過ぎているため追跡困難。										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	9
【外部要因】 ・国連関係機関等における水に関する国際会議開催数の減少										
【他の関係主体】 関係省(外務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、環境省)										
【備考】 下記の調査成果をもとに、我が国の世界の水資源問題に対する協力のあり方を検討するとともに今後の我が国の新たな水資源施策の展開方向を検討する。 世界の水資源政策担当部局との政策交流の推進(日中水資源交流会議開催等) 世界の水資源問題に関する調査 アジアにおける統合水資源管理(IWRM)に関する検討調査 アジア・太平洋水資源分野連携活動の推進										

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現									
【施策目標】	6 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する									
【業績指標】	(31) 地下水採取目標量の達成率								業績目標	
									初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)
									85.1% (平成16年度)	100% (平成21年度)
【指標の定義】 地盤沈下防止等対策要綱地域(濃尾平野、筑後・佐賀平野、関東平野北部)における地下水採取目標量の達成率										
【目標設定の考え方・根拠】 地盤沈下に伴う被害の著しい濃尾平野、筑後・佐賀平野、関東平野北部の3地域については、地盤沈下防止等対策関係閣僚会議において、昭和60年4月に濃尾平野及び筑後・佐賀平野、平成3年11月に関東平野北部の各地域で「地盤沈下防止等対策要綱」が決定された。要綱では、対象地域における地盤沈下を防止し、併せて地下水の保全を図るため、規制区域内における遵守すべき地下水採取目標量を定めている。当該地下水採取目標量は平成16年度に見直し期限を迎え、「地盤沈下防止等対策要綱に関する関係府省連絡会議」において、要綱の取り組みを継続し概ね5年毎に評価検討を行うことを申し合わせた。 以上のことから、要綱の見直しを行った平成16年度を目標値設定年次、次回評価検討を行う平成21年度を目標年次とした上で、地下水採取量が要綱に定められた採取目標量を下回った場合を100%として目標値を設定する。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
41.0%	58.2%	77.8%	84.5%	81.8%	86.8%	91.4%	96.7%	85.1%	91.9%	調査中
【外部要因】 渇水等による短期的・局所的な地下水採取										
【他の関係主体】 関係府省(内閣官房、総務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、環境省) 地方公共団体(要綱地域内)										
【備考】 要綱には、地下水採取量を目標採取量以内に抑制するための施策の推進について定められている。そのうち、「代替水源の確保及び代替水の供給」に係る事業として国土交通省(直轄)が実施する事業には以下のものがある。 (濃尾平野) 木曾川水系連絡導水路事業 (筑後・佐賀平野) 佐賀導水建設事業・城原川ダム建設事業・嘉瀬川ダム建設事業 (関東平野北部) ハッ場ダム建設事業・北千葉導水路建設事業・渡瀬遊水池総合開発事業・霞ヶ浦導水事業・荒川調節池建設事業 (このほか、水資源機構実施事業、補助事業等がある。)										

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現										
【施策目標】	6 水資源の確保、水源地域活性化等を推進する										
【業績指標】	(32) 水源地域整備計画の完了の割合								業績目標		
									初期値 (目標値設定 年次)		目標値 (目標年次)
									57% (平成18年度)		70% (平成23年度)
【指標の定義】 分母を平成18年度までに策定済みの水源地域整備計画数(89)、分子をそのうち整備計画に位置づけられた整備事業が完了済みの計画の数とした割合。											
【目標設定の考え方・根拠】 ダム等の建設促進を図るため、ダム建設により影響を受ける地域の再建が重要であるので、水源地域対策特別措置法の水源地域整備計画に定められる各事業の着実な推進が望まれる。 目標設定に関しては、今後5年後まで過去の実績値の推移と同様の実績の積み上げを図るものとして平成23年に70%と設定したもの。											
【過去の実績値(年度)】											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
37%	40%	40%	40%	43%	45%	51%	52%	54%	55%	57%	
【外部要因】 ・ダム事業等自体の進捗、地元の経済・社会状況の変化											
【他の関係主体】 ・地方公共団体(事業主体)											
【備考】 事業の概要 <ul style="list-style-type: none"> ・ 水源地域対策特別措置法に基づき、国が一定規模以上の水没戸数又は水没農地があるダムについて、指定ダムの指定をする。 ・ 都道府県が水源地域整備計画の原案を作成し、国土交通大臣が関係機関の長と協議して決定する。 ・ 水源地域整備計画に基づき、各事業者(国、都道府県、市町村等)が計画に位置づけられた事業を遂行する。 ・ 水源地域整備計画に位置づけられるのは、道路整備事業、治山事業、治水事業等24事業に合致する事業 											

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現									
【施策目標】	7 良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する									
【業績指標】	(33) 歩いていける範囲の都市公園の整備率							業績目標		
								初期値 (目標値設定 年次)		目標値 (目標年次)
								63% (平成14年度)		66% (平成19年度)
【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。										
【目標設定の考え方・根拠】 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。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	62%	63%	64%	65%	65.5%	-
【外部要因】 該当なし										
【他の関係主体】 地方公共団体(事業主体)										
【備考】										

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現									
【施策目標】	7 良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する									
【業績指標】	(34) 1人あたり都市公園等面積	業績目標								
		初期値 (目標値設定 年次)					目標値 (目標年次)			
		8.5 m ² /人 (平成14年度)					9.3 m ² /人 (平成19年度)			
【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。										
【目標設定の考え方・根拠】 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あたりの都市公園面積を10 m ² 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9.3 m ² を設定している。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	8.4	8.5	8.7	9.1	9.1	-
【外部要因】 該当なし										
【他の関係主体】 地方公共団体(事業主体)										
【備考】										

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現										
【施策目標】	7 良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する										
【業績指標】	(35) 都市域における水と緑の公的空間確保量							業績目標			
								初期値 (目標値設定 年次)		目標値 (目標年次)	
								12 m ² /人 (平成14年度)		12 m ² /人を 約1割増(13 m ² /人) (平成19年度)	
【指標の定義】 都市域における(港湾の区域を含む)自然的環境(樹林地、草地、水面等)を主たる構成要素とする空間であり、制度的に永続性が担保されている空間の確保量(面積)を都市域人口で除したものの。											
【目標設定の考え方・根拠】 水と緑豊かで良好な都市環境の形成を図るため、長期的には20 m ² 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13 m ² を設定している。 <社会資本整備重点計画第2章に記載>											
【過去の実績値(年度)】											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
-	-	-	-	-	-	12 m ²	約2%増	約4%増	約7%増	-	
【外部要因】 該当なし											
【他の関係主体】 地方公共団体(事業主体)											
【備考】											

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現									
【施策目標】	7 良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する									
【業績指標】	(36) 全国民に対する国営公園の利用者数の割合	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)			
		全国民の5人に1人が利用 (平成14年度)					全国民の4人に1人が利用 (平成19年度)			
【指標の定義】 国民の国営公園の利用頻度(人に1人が利用)										
【目標設定の考え方・根拠】 国営公園の整備の進捗と関連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。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	5.0人	4.9人	5.0人	4.5人	4.5人	計測中
【外部要因】 該当なし										
【他の関係主体】 地方公共団体(事業主体)										
【備考】										

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現									
【施策目標】	8 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する									
【業績指標】	(37) 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	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)				目標値 (目標年次)				
		0ha (平成14年度)				2,400ha (平成19年度)				
【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										
【目標設定の考え方・根拠】 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。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	0ha	300ha 増	700ha 増	1400ha 増	-
【外部要因】 該当なし										
【他の関係主体】 地方公共団体(事業主体)										
【備考】										

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現									
【施策目標】	8 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する									
【業績指標】	(38) 汚水処理人口普及率	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)			
		76% (平成14年度)					86% (平成19年度)			
【指標の定義】 下水道、農業集落排水施設等、浄化槽、コミュニティ・プラントの汚水処理施設の処理人口の総人口の割合										
【目標設定の考え方・根拠】 ・ 将来は汚水処理人口普及率が100%となることを目標としており、それを現況値との勘案で平成19年度の目標値を設定している。 < 社会資本整備重点計画第2章に記載 >										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	64%	66%	69%	71%	74%	76%	78%	79%	81%	-
【外部要因】										
【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)										
【備考】										

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現									
【施策目標】	8 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する									
【業績指標】	(39) 下水道処理人口普及率							業績目標		
								初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)
								65% (平成14年度)		72% (平成19年度)
【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										
【目標設定の考え方・根拠】 ・ 将来は、汚水処理人口普及率が100%となることを目標とし、農業集落排水施設や浄化槽等と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。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
55%	56%	58%	60%	62%	64%	65%	67%	68%	69%	-
【外部要因】										
【他の関係主体】 地方公共団体(事業主体)										
【備考】										

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現									
【施策目標】	8 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する									
【業績指標】	(40) 環境基準達成のための高度処理人口普及率	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)			
		11% (平成14年度)					17% (平成19年度)			
【指標の定義】 流域別下水道整備総合計画等により、三大湾、指定湖沼等の水質環境基準の達成と、そのために必要な高度処理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 流域別下水道整備総合計画：公共用水域の水質環境基準が定められた地域における下水道整備に関する総合的な基本計画										
【目標設定の考え方・根拠】 ・ 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年度の目標値として設定している。 < 社会資本整備重点計画第2章に記載 >										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
5%	5%	6%	8%	8%	10%	11%	12%	13%	14%	-
【外部要因】										
【他の関係主体】 地方公共団体(事業主体)										
【備考】										

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現									
【施策目標】	8 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する									
【業績指標】	(41) 合流式下水道改善率	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)			
		15% (平成14年度)					40% (平成19年度)			
【指標の定義】 合流式下水道により整備されている区域の面積のうち、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。 合流式:汚水と雨水を同一の管きょ系統で排除する方式 分流式:汚水と雨水を別々の管きょ系統で排除する方式										
【目標設定の考え方・根拠】 ・ 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。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	15%	15%	17%	18%	-
【外部要因】										
【他の関係主体】 地方公共団体(事業主体)										
【備考】										

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現									
【施策目標】	8 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する									
【業績指標】	(42) 下水汚泥のリサイクル率	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)			
		60% (平成14年度)					68% (平成19年度)			
【指標の定義】 下水汚泥の総発生量に対してリサイクルされている下水汚泥量の割合(固形物ベース)										
【目標設定の考え方・根拠】 ・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。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	52%	56%	60%	64%	67%	70%	-
【外部要因】										
【他の関係主体】 地方公共団体(事業主体)										
【備考】										

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現										
【施策目標】	8 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する										
【業績指標】	(43) 自然体験活動拠点数	業績目標									
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)				
		218 箇所 (平成 12 年度)					440 箇所 (平成 19 年度)				
【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。											
【目標設定の考え方・根拠】 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。											
【過去の実績値(年度)】											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
-	-	-	-	-	263 箇所	304 箇所	338 箇所	387 箇所	406 箇所	416 箇所	
【外部要因】 ・地域の気運の盛り上がり ・環境教育の動向											
【他の関係主体】											
【備考】											

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現										
【施策目標】	8 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する										
【業績指標】	(44) 河川における汚濁負荷削減率	業績目標									
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)				
		65% (平成14年度)					78% (平成19年度)				
【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。											
【目標設定の考え方・根拠】 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 <社会資本整備重点計画第2章に記載>											
【過去の実績値(年度)】											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
-	-	-	-	-	-	65%	68%	70%	73%	75%	
【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											
【備考】											

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現										
【施策目標】	8 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する										
【業績指標】	(45) 失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合(河川)							業績目標			
								初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)	
								0 (平成14年度)		約2割 (平成19年度)	
【指標の定義】 過去の開発等により人工的な構造物で覆われた水辺(河岸延長:1,270km)や海岸侵食によって失われた砂浜(砂浜延長:460km)のうち復元・再生する割合											
【目標設定の考え方・根拠】 長期的には回復可能な延長の100%を再生・回復することを目標に、積極的に対策を進め、平成19年度において約2割を目標とした <社会資本整備重点計画第2章に記載>											
【過去の実績値(年度)】											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
-	-	-	-	-	-	0	6%	8%	11%	15%	
【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)											
【備考】											

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現										
【施策目標】	8 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する										
【業績指標】	(46) 失われた湿地・干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合(河川)						業績目標				
							初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)			
							約2割 (平成14年度)	約3割 (平成19年度)			
【指標の定義】 過去の開発等により失われた良好な自然環境である湿地、干潟の中で、回復可能な面積約7,000ha(湿地3000ha、干潟4,000ha)のうち復元・再生する割合。											
【目標設定の考え方・根拠】 長期的には回復可能な面積の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。 < 社会資本整備重点計画第2章に記載 >											
【過去の実績値(年度)】											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
-	-	-	-	-	-	約2割	約2割	約2割	約2割	約2割	
【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)											
【備考】											

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現									
【施策目標】	8 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する									
【業績指標】	(47) 地域に開かれたダム、ダム湖活用者数								業績目標	
									初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)
									約499万人/年間 (平成12年度)	約621万人/年間 (平成19年度)
【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)										
【目標設定の考え方・根拠】 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。										
【過去の実績値(年度)】										
H6	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
約471 万人	約482 万人	-	-	約499 万人	-	-	約442 万人	-	-	-
【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										
【備考】										

【政策目標】	2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現															
【施策目標】	8 良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する															
【業績指標】	(48) 都市空間形成河川整備率								業績目標							
									初期値 (目標値設定年次)				目標値 (目標年次)			
									32% (平成12年度)				40% (平成19年度)			
【指標の定義】 人口が5万人以上の都市のうち、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河畔を確保した河川延長の割合。																
【目標設定の考え方・根拠】 過去10年の良好な河畔空間(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																
【過去の実績値(年度)】																
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19					
-	-	-	-	32%	-	34%	35%	35%	37%	38%						
【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)																
【備考】																

【政策目標】	3 地球環境の保全									
【施策目標】	9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う									
【業績指標】	(49) 特定輸送事業者の省エネ改善率								業績目標	
									初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)
										前年度比 - 1% (平成19年度 以降毎年度)
【指標の定義】 一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者のエネルギー使用に係る原単位										
【目標設定の考え方・根拠】 京都議定書の6%削減目標の達成を実現するために、改正省エネ法に基づき、一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者のエネルギー使用に係る原単位を年平均1%以上低減させることを目標とし、エネルギー使用量等の定期報告を義務づけている。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
【外部要因】 景気の状態、荷主の経営方針 等										
【他の関係主体】 各輸送事業者、荷主 等										
【備考】 ・各事業者の省エネ対策責任者の育成 ・問合せ事業者への指導、助言 等										

【政策目標】	3 地球環境の保全										
【施策目標】	9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う										
【業績指標】	(50) 国土交通分野におけるCDM承認累積件数							業績目標			
								初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)	
								3件 (平成18年度)		15件 (平成23年度)	
【指標の定義】 国土交通分野におけるCDM(クリーン開発メカニズム)の日本国政府承認件数の累積値											
【目標設定の考え方・根拠】 ・目標設定の考え方 国土交通分野におけるCDM推進に関する取組みをさらに強化し、今後、現在の伸び率を加速させていくことを前提に目標値を設定。 ・根拠 京都議定書目標達成計画(平成17.4.28閣議決定)											
【過去の実績値(年度)】 平成16年度より予算計上											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
-	-	-	-	-	-	-	-	0	2	3	
【外部要因】											
【他の関係主体】 関係府省庁、各事業者、相手国政府											
【備考】 京都議定書第1約束期間(2008年(平成20年)～2012年(平成24年))の開始に向けて、セミナー開催等による環境整備やCDM活用に向けた調査等の所要の施策を講じて国土交通分野におけるCDMの本格的活用を促し、京都メカニズムによる我が国のクレジット取得量を増加させることにより、京都議定書の温室効果ガス6%削減の実現に資する。											

【政策目標】	3 地球環境の保全									
【施策目標】	9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う									
【業績指標】	(51) 環境ポータルサイトへのアクセス件数								業績目標	
									初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)
									-	1万件 (平成19年度)
【指標の定義】 1ヶ月あたりの環境ポータルサイトへのアクセス数(年度平均)										
【目標設定の考え方・根拠】 環境ポータルサイトにおいて、環境に関するパンフレット、報告書、統計等の情報を提供する。環境に関する国民の意識を高めるため、環境ポータルサイトへのアクセス数を月平均1万件以上にすることを目標とする。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
【外部要因】										
【他の関係主体】										
【備考】 環境に関する国民の意識を高めるため、パンフレット、報告書を作成し、環境ポータルサイトに掲載する。										

【政策目標】	3 地球環境の保全									
【施策目標】	9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う									
【業績指標】	(52)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(アスファルト塊、コンクリート塊、建設発生木材(再資源化等率)、建設汚泥、建設混合廃棄物、建設発生土)					業績目標				
						初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)		
		98% ¹⁾		98%以上 ¹⁾						
		96% ¹⁾		96%以上 ¹⁾						
		38% ¹⁾ (83%) ²⁾		65% ¹⁾ (95%) ²⁾						
		41% ²⁾		75% ²⁾						
		484.8万トン		平成12年度排出量に対して50%削減						
		60%		90%						
		1)再資源化率		1)再資源化率						
		2)再資源化・縮減率 (平成12年度)		2)再資源化・縮減率 (平成22年度)						
【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										
【目標設定の考え方・根拠】										
建設工事に伴い発生する建設副産物のリサイクル率を指標として設定する。										
平成14年5月に策定した「建設リサイクル推進計画2002」において、各品目における平成22年度の目標値(参考値)を定めている。										
【過去の実績値(年度)】										
	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
				As 98%		As 98.7%			As 98.6%	
				Co 96%		Co 97.5%			Co 98.1%	
				木材 38%		木材 61.1%			木材 68.2%	
				(83%)		(89.3%)			(90.7%)	
				建設汚泥 41%		建設汚泥 68.6%			建設汚泥 74.5%	
				建設混合廃棄物 484.8万トン		建設混合廃棄物 平成12年度排出量に 対して30.3%削減			建設混合廃棄物 平成12年度排出量に 対して39.6%削減	
				建設発生土 60%		建設発生土 65.1%			建設発生土 62.9%	
【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)										
【備考】										

【政策目標】	3 地球環境の保全				
【施策目標】	9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う				
【業績指標】	(53) 住宅、建築物の省エネルギー化(一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率、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、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)	業績目標			
		初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)	
		18% (平成15年度)		31% (平成22年度)	
		32% (平成16年度)		50% (平成20年度)	
		74% (平成16年度)		80% (平成20年度)	
【指標の定義】					
<ul style="list-style-type: none"> 一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率 全部又は一部の窓に二重サッシ又は複層ガラスを使用した住宅戸数の全住宅ストックの戸数に対する割合 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 当該年度に住宅性能評価を受けた住宅のうち、次世代省エネ基準(平成11年省エネ基準)に適合している住宅の戸数の割合 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 当該年度に建築確認を受けて新築された建築物(2,000㎡以上)のうち、省エネ基準(平成11年基準)に適合している建築物の床面積の割合 					
【目標設定の考え方・根拠】					
<ul style="list-style-type: none"> 一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率 住生活基本計画(平成18年9月閣議決定)に掲げている目標値(H27:40%)をもとにH22の目標値を設定。 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 京都議定書目標達成計画(平成17年4月閣議決定)に掲げている目標値を設定。 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 京都議定書目標達成計画(平成17年4月閣議決定)に掲げている目標値を設定。 <平成18年9月19日閣議決定「住生活基本計画(全国計画)」に記載> 					
【過去の実績値(年度)】					
H13	H14	H15	H16	H17	H18
		18%(住宅)	32%(新築住宅) 74%(新築建築物)		
【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) 建築主等(事業主体等)					
【備考】					

【政策目標】	3 地球環境の保全									
【施策目標】	9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う									
【業績指標】	(54) 重量車の平均燃費向上率(平成14年度比)								業績目標	
									初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)
									0% (平成14年度)	7% (平成22年度)
【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。										
【目標設定の考え方・根拠】 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。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	集計中
【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)										
【備考】										

【政策目標】	3 地球環境の保全									
【施策目標】	9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う									
【業績指標】	(55) 陸上電源設備の規格が適用できる船舶の種類の数								業績目標	
									初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
									0種類 (平成19年度)	4種類 (平成23年度)
【指標の定義】 船舶の種類毎に検討されている陸上電源設備の規格が適用できる船舶の種類の数										
【目標設定の考え方・根拠】 停泊中の船舶に環境負荷の少ない陸上電源を供給することにより、CO ₂ の削減を図ることができる。しかしながら、各港での独自規格の乱立により、各港に寄港する船舶による陸上電源設備の利用を困難にすることが懸念されているため、陸上電源使用のための共通規格の策定を行う必要がある。また、全ての種類の船舶に同一の標準を適用させることはできないため、船舶の種類毎に標準化する必要があり、多くの種類の船舶について標準化することにより、陸上電源設備の導入を促進することができる。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
0種類	0種類	0種類	0種類	0種類	0種類	0種類	0種類	0種類	0種類	0種類
【外部要因】 ・当初予見し得なかった知見及び新技術等の出現 ・IMO(国際海事機関)、ISO(国際標準化機構)、IEC(国際電気標準会議)の審議状況										
【他の関係主体】 ・IMO(国際海事機関) ・ISO(国際標準化機構) ・IEC(国際電気標準会議)										
【備考】 船舶の陸上電源受電設備の標準化に関する調査										

【政策目標】	3 地球環境の保全									
【施策目標】	9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う									
【業績指標】	(56) モーダルシフトに関する指標(トラックから鉄道コンテナ輸送にシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送量、トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量(自動車での輸送が容易な貨物(雑貨)量))							業績目標		
								初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)	
							21 億トンキロ (平成18年度) -	32 億トンキロ (平成22年度) 312 億トンキロ (平成22年度)		
【指標の定義】 トラックから鉄道コンテナ輸送に転換することで増加する鉄道コンテナ輸送量(トンキロ)及びトラックから海上輸送に転換することで増加する海上輸送量(トンキロ)										
【目標設定の考え方・根拠】 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し、京都議定書の公約を達成するため、「京都議定書目標達成計画」において、平成22年度における鉄道コンテナ輸送トンキロ数を平成12年度と比較して32億トンキロ増加させるとともに、平成22年度における施策を実施しない場合の海上輸送量を258億トンキロと推定し、施策を実施することによって54億トンキロ増加させ、312億トンキロにするという目標値を設定。(京都議定書目標達成計画 別表1(表1-1c)および(表1-1c)に記載あり)										
【過去の実績値(年度)】										
	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
鉄道 コンテナ	-	-	-	-	-	3	12	10	14	21
海上 輸送	-	-	-	-	-	275.6	311.8	283.9	298.1	-
【外部要因】 自然災害等による変動										
【他の関係主体】 物流事業者(鉄道事業者、海運事業者を含む。)、等										
【備考】										

【政策目標】	4. 水害等災害による被害の軽減									
【施策目標】	10. 自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する									
【業績指標】	(57) 一定水準の防災情報伝達が可能な事務所等の数	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)			
		0% (平成19年度当初)					40% (平成23年度)			
【指標の定義】 災害時等において、自動迂回等の機能により通信が途絶せず、また、情報伝達に必要な回線容量が確保される、高い信頼性を持つ防災情報通信ネットワークに接続されている事務所等の割合										
【目標設定の考え方・根拠】 将来的には、すべての事務所等について高信頼性の防災情報通信ネットワークに接続されることになるが、現時点での予算等を勘案し、平成23年度末の目標値を設定した。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
【外部要因】										
【他の関係主体】 地方公共団体										
【備考】 高い信頼性を持つ防災情報通信ネットワーク構築に関する調査・検討										

【政策目標】	4 水害等災害による被害の軽減									
【施策目標】	10 自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する									
【業績指標】	(58) 台風中心位置予報の精度	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)			
		323km (平成 17 年)					260km (平成 22 年)			
【指標の定義】 台風による被害の軽減を図るためには、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。このため、72 時間先の台風中心位置の予報誤差(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間の距離)を当該年を含む過去 3 年間で平均した値の改善を図る。										
【目標設定の考え方・根拠】 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)で約 20%の改善目標(同平均 260 km)が適切と判断。										
【過去の実績値(暦年)】 72 時間予報は H9 から実施のため、H10 以前は実績値なし。										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	435km	443km	401km	393km	374km	356km	323km	299km
【外部要因】 自然変動										
【他の関係主体】 なし										
【備考】										

【政策目標】	4 水害等災害による被害の軽減									
【施策目標】	10 自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する									
【業績指標】	(59) 地震発生から地震津波情報発表までの時間	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)			
		4.4分 (平成17年度)					3.0分未満 (平成23年度)			
【指標の定義】										
<p>津波は、大規模な地震によって生じる海底地形の変形によって引き起こされるが、海中を伝わる速度は速く、地震の発生する場所によっては数分から十数分で沿岸に來襲する。このように來襲までに時間的余裕のない津波から身を守るには、迅速な避難が不可欠である。</p> <p>津波からの避難については、津波対策関係省庁連絡会議による申し合わせに、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・強い地震(震度4程度)を感じたとき又は弱い地震であっても長い時間ゆっくりとした揺れを感じたときは、直ちに海浜から離れ、急いで安全な場所に避難する。 ・地震を感じなくても、津波警報が発表されたときは、直ちに海浜から離れ、急いで安全な場所に避難する。 <p>とされている。</p> <p>このため気象庁では、日本周辺で発生する地震により津波がただちに來襲する可能性のある場合や震度4程度以上の揺れを観測した場合、速やかに津波を予測し、津波のおそれがあれば津波警報や津波注意報(以下、津波予報)を、津波の心配がない場合はその旨についての地震情報を発表しているところであり、津波避難や地震に対する防災行動が適切に行われるためには、これらの情報を可能な限り速やかに発表することが必要である。</p> <p>この津波予報や地震情報について、地震発生から情報発表までの時間を業績指標に設定し改善を図る。</p> <p>なお、指標設定にあたっては、津波の來襲までに比較的余裕がある沿岸から100km以遠の地震は除き、また、年度による地震発生の地域的偏りを考慮して当該年を含む過去3年間の平均とする。</p>										
【目標設定の考え方・根拠】										
<p>津波予報は、地震計の観測データを使った地震の位置や規模(マグニチュード)の推定と津波数値シミュレーションによる津波予測に基づいて発表している。</p> <p>津波予報作業において、地震の規模等の推定には一定時間の観測データが不可欠であり、短縮時間には限界があるものの、地震発生直後のごく短時間のデータを使った地震解析手法の導入やコンピュータによる自動処理技術を進めることにより津波予報の迅速化を図っている。</p> <p>平成19年(2007年)能登半島地震においては、過去最も早く、2分以内で津波予報を発表した。この事例では、地震の発生場所が陸地に近く、品質の良い観測データが短時間で得られる等の条件が整ったこともあるが、今後さらに改善をすすめ、日本沿岸に短時間で津波が來襲する恐れがある全ての地震に対して、平均で3分未満となるよう目標を設定する。</p>										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	6.8分	6.7分	5.7分	4.8分	4.4分	3.9分
【外部要因】										
なし										
【他の関係主体】										
なし										
【備考】										
・津波予報、地震・津波情報発表の迅速化										

地震観測データを自動的に解析し震源や地震の規模を短時間で計算するための自動処理技術の改良、全国の地震津波監視システムを本庁と大阪に集約し効率的な情報発表体制を整備すること等により情報発表までの時間短縮を図る。

【政策目標】	4 水害等災害による被害の軽減									
【施策目標】	10 自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する									
【業績指標】	(60) 内海・内湾を対象としたきめ細かい高潮・高波の予測対象海域数	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)			
		0 海域 (平成 18 年度)					7 海域以上 (平成 23 年度)			
【指標の定義】 内海・内湾における沿岸防災、海運・漁業の安全を図るために、詳細な海岸・海底地形をコンピュータによる予測計算に取り込み、きめ細かい高潮・高波の予測情報を提供する。その予測対象となる海域(内海・内湾)の数を指標とする。										
【目標設定の考え方・根拠】 平成 19 年度内にコンピュータを使った予測モデルを開発し、4 つの内海等(伊勢湾、播磨灘、有明海、東京湾)を対象として試行的に運用を開始する。平成 20 年度には防災関係機関等へ予測情報を提供することを目指し、また平成 23 年度までには予測対象海域として大阪湾、周防灘、鹿児島湾等を加え、全部で 7 以上の海域を対象としたきめ細かな高潮・高波の予測情報の提供を目指す。										
【過去の実績値(年度)】(なし：平成 19 年度からの新規施策)										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
【外部要因】 なし										
【他の関係主体】 なし										
【備考】 ・きめ細かい高潮・高波予測モデルの開発・試行運用と対象海域の拡大 内海・内湾におけるきめ細かい高潮・高波の予測情報提供のための予測モデルを開発する。平成 19 年度は 4 つの海域(伊勢湾、播磨灘、有明海、東京湾)を対象に予測モデルの試行運用を開始する。平成 23 年度までには、大阪湾、周防灘、鹿児島湾等を加え、7 以上の海域を対象とすることを目指す。										

【政策目標】	4 水害等災害による被害の軽減									
【施策目標】	10 自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する									
【業績指標】	(61) 防災地理情報を提供するホームページへのアクセス件数								業績目標	
									初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
									0件/月 (平成18年度)	31,000件/月 (平成23年度)
【指標の定義】 地域の危険性の把握や防災意識の向上、防災教育等に役立つ防災地理情報がいかに行政や一般住民等から閲覧・参照されているかということ等について、「国土地理院が整備をすすめる防災地理情報のインターネットを通じた月平均の閲覧数」をもって指標とする。 土地条件図、都市圏活断層図等										
【目標設定の考え方・根拠】 平成19年時点でウェブサイトを通じて公開している防災地理情報へのアクセス件数を元に、平成24年までに見込まれる防災地理情報の整備や、閲覧環境の向上等を加味したアクセス件数を目標値として設定。 このとき、国の機関、地方公共団体、学校等の公的機関の閲覧数を増加させることにより、防災地理情報の認知度を高め、防災対策等に有効に活用されるよう推進していくことは勿論であるが、一般も含めた全体の閲覧数を増加させ、住民の防災意識の向上等を図っていく。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
【外部要因】 大規模災害の発生によるアクセス数の変動 情報通信技術の変化										
【他の関係主体】 内閣府										
【備考】 地方公共団体等が作成するハザードマップは、想定される災害に対する危険箇所や地区、および防災施設や避難場所・避難経路などを地図上に表示したものである。このハザードマップ作成には防災に関する地理情報(防災地理情報)が必要となることから、国土地理院では土地条件図、火山土地条件図、都市圏活断層図など、防災地理情報の整備を進めている。これらは、ハザードマップ作成の基礎情報として使用されるほか、国民にも広く提供しているものである。 平成19年度初期値計測実施のため、初期値は0件/月とした。										

【政策目標】	4 水害等災害による被害の軽減																															
【施策目標】	11 住宅・市街地の防災性を向上する																															
【業績指標】	(62) 良好な環境を備えた宅地整備率								業績目標																							
									初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)																						
									26.6% (平成17年度)	30.0% (平成22年度)																						
<p>【指標の定義】</p> <p>「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。</p> <p>平均画地面積 170 m²以上 緑被率 25%以上 職住近接エリア内 地区計画の策定</p> <p>(良好な環境を備えた宅地整備率) = (H17年度以降に供給された ~ の条件を全て満たした団地の供給画地数) / (H17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)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ については大都市地域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。 																																
<p>【目標設定の考え方・根拠】</p> <p>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、H22年度の目標値として30%を設定。</p>																																
<p>【過去の実績値(年度)】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>H8</th> <th>H9</th> <th>H10</th> <th>H11</th> <th>H12</th> <th>H13</th> <th>H14</th> <th>H15</th> <th>H16</th> <th>H17</th> <th>H18</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>26.6%</td> <td>27.6%</td> </tr> </tbody> </table>											H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26.6%	27.6%
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18																						
-	-	-	-	-	-	-	-	-	26.6%	27.6%																						
<p>【外部要因】</p> <p>・都心、近郊および郊外の居住コストの変化(地価動向等)</p>																																
<p>【他の関係主体】</p> <p>・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)</p>																																
<p>【備考】</p>																																

【政策目標】	4 水害等災害による被害の軽減										
【施策目標】	11 住宅・市街地の防災性を向上する										
【業績指標】	(63) 防災性の向上を目的としたまちづくりのための事業が行われた市街地等の面積							業績目標			
								初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)	
								1,430ha (平成18年度)		7,000ha (平成23年度)	
【指標の定義】 都市防災総合推進事業及び防災公園街区整備事業等の完了地区の面積											
【目標設定の考え方・根拠】 過去の実績及び予算の伸率、現在の事業計画等を考慮し、設定											
【過去の実績値(年度)】											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
-	-	-	-	-	-	154ha	448ha	474ha	585ha	1430ha	
【外部要因】											
【他の関係主体】											
【備考】 都市防災総合推進事業により、市街地の防災性向上を推進する。 防災公園街区整備事業により、公園整備に伴う周辺市街地の防災性の向上を推進する。											

【政策目標】	4 水害等災害による被害の軽減										
【施策目標】	11 住宅・市街地の防災性を向上する										
【業績指標】	(64) 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							業績目標			
								初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)	
								約 9% (平成 14 年度)		約 25% (平成 19 年度)	
【指標の定義】 人口 20 万人以上の大都市(東京特別区、政令指定都市、中核市、特例市)における、災害応急対策施設のうち、「備蓄倉庫」、「耐震性貯水槽」、「放送施設」が整備され、地域の避難・防災の拠点となる面積 10ha 以上のオープンスペース(注)が確保された都市の割合(なお、東京特別区及び政令指定都市においては、区を1都市と扱う。) (注)誰もが簡単にアクセスできて、持続性が担保される公的空間。											
【目標設定の考え方・根拠】 都市の防災機能の向上を図るため、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。 < 社会資本整備重点計画第2章に記載 >											
【過去の実績値(年度)】											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
-	-	-	-	-	-	約 9%	約 10%	約 12%	約 13%	-	
【外部要因】 該当なし											
【他の関係主体】 地方公共団体(事業主体)											
【備考】											

【政策目標】	4 水害等災害による被害の軽減									
【施策目標】	11 住宅・市街地の防災性を向上する									
【業績指標】	(65) 下水道による都市浸水対策達成率	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)			
		51% (平成14年度)					54% (平成19年度)			
【指標の定義】 既存指標の定義: 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、おおむね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。										
【目標設定の考え方・根拠】 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。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
47%	48%	49%	49%	50%	51%	51%	51%	52%	53%	-
【外部要因】										
【他の関係主体】 地方公共団体(事業主体)										
【備考】										

【政策目標】	4 水害等災害による被害の軽減									
【施策目標】	11 住宅・市街地の防災性を向上する									
【業績指標】	(66) 地震時等において大規模な火災の可能性がある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							業績目標		
								初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)	
								0% (平成14年度)	約3割 (平成19年度)	
<p>【指標の定義】</p> <p>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る、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。</p> <p>()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。</p>										
<p>【目標設定の考え方・根拠】</p> <p>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る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。</p> <p>< 社会資本整備重点計画第2章に記載 ></p>										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	0%	-	-	28.8%	-
【外部要因】 該当なし										
【他の関係主体】 該当なし										
【備考】										

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保							
【施策目標】	11 住宅・市街地の防災性を向上する							
【業績指標】	(67) 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、住宅)				業績目標			
					初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)	
					16% (平成14年度) 51% (平成10年度)		約2割 (平成19年度) 65% (平成19年度)	
【指標の定義】								
<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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。 <p>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と及び建替・除去を行ったもの)の割合。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「新耐震基準」とは、「昭和56年6月1日施行の建築基準法施行令改正に係る建築物の耐震基準」をいう。 								
【目標設定の考え方・根拠】								
<ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>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。</p> <p><社会資本整備重点計画第2章に記載></p>								
【過去の実績値(年度)】								
	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
建築物	-	-	15%	16%	16%	18%	20%	
住宅	-	-	-	-	約63%			
【外部要因】								
<p>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。</p>								
【他の関係主体】								
該当なし								
【備考】								

【政策目標】	4 水害等災害による被害の軽減										
【施策目標】	12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する										
【業績指標】	(68) 床上浸水を緊急に解消すべき戸数									業績目標	
										初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)
										9万戸 (平成14年度)	6万戸 (平成19年度)
【指標の定義】 過去10年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											
【目標設定の考え方・根拠】 ・ 長期的にはゼロを目指す。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。 <社会資本整備重点計画第2章に記載>											
【過去の実績値(年度)】											
H8	H9	H10	H11	H12	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	
【外部要因】 地元の調整状況等											
【他の関係主体】 地方公共団体(事業主体)											
【備考】											

【政策目標】	4 水害等災害による被害の軽減											
【施策目標】	12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する											
【業績指標】	(69) 洪水による氾濫から守られる区域の割合								業績目標			
									初期値 (目標値設定 年次)		目標値 (目標年次)	
									約 58% (平成 14 年度)		約 62% (平成 19 年度)	
【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1度程度、中小河川においては5年～10年に一度程度発生する規模の降雨において、洪水の氾濫の防御が必要な区域に対し、防御されている区域の割合。												
【目標設定の考え方・根拠】 長期的には100%を目指す。 平成19年度までに実施予定の事業及び過去の事業の完了状況から設定。 <社会資本整備重点計画第2章に記載>												
【過去の実績値(年度)】												
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	
-	-	-	-	-	-	約 58%	約 58%	約 59%	約 60%	約 60%		
【外部要因】 ・地元の調整状況等												
【他の関係主体】 ・特になし												
【備考】												

【政策目標】	4 水害等災害による被害の軽減															
【施策目標】	12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する															
【業績指標】	(70) 河川の流量不足解消指数								業績目標							
									初期値 (目標値設定年次)				目標値 (目標年次)			
									54% (平成13年度)				63% (平成19年度)			
【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。																
【目標設定の考え方・根拠】 H19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。																
【過去の実績値(年度)】																
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19					
-	-	-	-	-	54%	55%	56%	56%	59%	61%						
【外部要因】 ・地元の調整状況等																
【他の関係主体】 ・特になし																
【備考】																

【政策目標】	4 水害等災害による被害の軽減											
【施策目標】	12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する											
【業績指標】	(71) ハザードマップ認知率(洪水)								業績目標			
									初期値 (目標値設定 年次)		目標値 (目標年次)	
									4% (平成12年度)		70% (平成19年度)	
【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。												
【目標設定の考え方・根拠】 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。												
【過去の実績値(年度)】												
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	
-	-	-	-	4%	-	6%	10%	20%	40%	43%		
【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)												
【備考】												

【政策目標】	4 水害等災害による被害の軽減													
【施策目標】	12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する													
【業績指標】	(72) 地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消(河川)								業績目標					
									初期値 (目標値設定年次)				目標値 (目標年次)	
									約 13,000ha (平成 14 年度)				約 10,000ha (平成 19 年度)	
【指標の定義】 ゼロメートル地帯等(注)において河川管理施設や海岸保全施設が大規模な地震に対する強度が不十分なため、浸水被害からの防護が不十分な地域の面積 (注)地盤面が海水面より低い地域 ここでは海水面の高さを朔望平均満潮位(大潮時の平均的な満潮位)と定義しており、一般的な標高を表す海拔0m以上の土地も“ゼロメートル地帯等”に含む。														
【目標設定の考え方・根拠】 長期的にゼロを目指すことを目標に、平成 19 年度までに達成可能な値として設定 < 社会資本整備重点計画第2章に記載 >														
【過去の実績値(年度)】														
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19			
-	-	-	-	-	-	約 13,000ha	約 12,300ha	約 11,700ha	約 11,100ha	約 10,500ha				
【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)														
【備考】														

【政策目標】	4 水害等災害による被害の軽減											
【施策目標】	12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する											
【業績指標】	(73) 土砂災害から保全される戸数								業績目標			
									初期値 (目標値設定 年次)		目標値 (目標年次)	
									約 120 万戸 (平成 14 年度)		約 140 万戸 (平成 19 年度)	
【指標の定義】 全国の土石流危険渓流、地すべり危険箇所及び急傾斜地崩壊危険箇所において、砂防事業、地すべり対策事業、急傾斜地崩壊対策事業を実施することにより、土石流、地すべり及び急傾斜地の崩壊による土砂災害から保全(安全が確保)される家屋等の総戸数。												
【目標設定の考え方・根拠】 長期的には事業の実施の対象となっている全ての家屋等の保全を図る。 平成19年までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定。 < 社会資本整備重点計画第2章に記載 >												
【過去の実績値(年度)】												
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	
-	-	-	-	-	-	約 120 (119) 万戸	約 120 (124) 万戸	約 130 (127) 万戸	約 130 (130) 万戸	約 130 (133) 万戸		
【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												
【備考】												

【政策目標】	4 水害等災害による被害の軽減															
【施策目標】	12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する															
【業績指標】	(74) 土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数								業績目標							
									初期値 (目標値設定年次)				目標値 (目標年次)			
									約 3,100 施設 (平成 14 年度)				約 4,100 施設 (平成 19 年度)			
【指標の定義】 土砂災害から保全される戸数のうち災害時要援護者関連施設(病院、老人ホーム、幼稚園等)の総数。																
【目標設定の考え方・根拠】 長期的には事業の実施の対象となっている全ての災害時要援護者関連施設の保全を図る。 平成19年までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定。 < 社会資本整備重点計画第2章に記載 >																
【過去の実績値(年度)】																
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19					
-	-	-	-	-	-	3,100 施設	3,300 施設	3,500 施設	3,700 施設	3,900 施設						
【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																
【備考】																

【政策目標】	4 水害等災害による被害の軽減										
【施策目標】	13 津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する										
【業績指標】	(75) 地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消(海岸)							業績目標			
								初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)	
								約 13,000ha (平成 14 年度)		約 10,000ha (平成 19 年度)	
【指標の定義】 ゼロメートル地帯等(注)において河川管理施設や海岸保全施設が大規模な地震に対する強度が不十分なため、浸水被害からの防護が不十分な地域の面積 (注)地盤面が海水面より低い地域 ここでは海水面の高さを朔望平均満潮位(大潮時の平均的な満潮位)と定義しており、一般的な標高を表す海拔0m以上の土地も“ゼロメートル地帯等”に含む。											
【目標設定の考え方・根拠】 長期的にゼロを目指すことを目標に、平成 19 年度までに達成可能な値として設定											
【過去の実績値(年度)】											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
-	-	-	-	-	-	約 13,000 ha	約 12,300 ha	約 11,700 ha	約 11,100 ha	約 10,500 ha	
【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)											
【備考】 【社会資本整備重点計画第 2 章のフォローアップ指標】											

【政策目標】	4 水害等災害による被害の軽減									
【施策目標】	13 津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する									
【業績指標】	(76) 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							業績目標		
								初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)	
							約 15 万 ha (平成14年度)	約 10 万 ha (平成19年度)		
【指標の定義】 各地区の海岸で発生すると想定される津波・高潮に対し、防護が不十分な海岸における背後地域の浸水想定面積										
【目標設定の考え方・根拠】 長期的にゼロを目指すことを目標に、平成19年度までに達成可能な値として設定										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	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
【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)										
【備考】 【社会資本整備重点計画第2章のフォローアップ指標】										

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保									
【施策目標】	14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する									
【業績指標】	(77) 公共交通等の安全に関する調査研究結果を提供するホームページへのアクセス件数	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)			
		-					1,000件 (平成19年度)			
【指標の定義】 公表後一ヶ月間における該当ページへのアクセス件数										
【目標設定の考え方・根拠】 報告書等をホームページにおいて公表し、アクセス件数を把握することにより、成果の活用を図るための指標とする。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
【外部要因】 なし										
【他の関係主体】 なし										
【備考】 該当ページは19年度の報告書等掲載時に開設、表題未定。										

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保									
【施策目標】	14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する									
【業績指標】	(78) 遮断機のない踏切道数	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)			
		4,939 箇所 (平成 17 年度)					4,000 箇所 (平成 22 年度)			
【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。										
【目標設定の考え方・根拠】 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。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	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
【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										
【備考】										

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保															
【施策目標】	1 4 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する															
【業績指標】	(79) 地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合								業績目標							
									初期値 (目標値設定年次)				目標値 (目標年次)			
									61% (平成15年度)				100% (平成20年度)			
【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)																
【目標設定の考え方・根拠】 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。																
【過去の実績値(年度)】																
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18						
-	-	-	-	-	-	-	61%	66%	72%	75%						
【外部要因】 なし																
【他の関係主体】 鉄道事業者(事業主体)																
【備考】																

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保									
【施策目標】	14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する									
【業績指標】	(80) 鉄道運転事故による乗客の死亡者数								業績目標	
									初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)
									0人 (平成18年度)	0人 (平成19年度以 降毎年度)
【指標の定義】 鉄道運転事故による乗客の死亡者数。 鉄道運転事故とは、列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、 鉄道人身障害事故及び鉄道物損事故をいう。(なお、軌道の運転事故は、鉄道運転事故と同様に定義 する。)										
【目標設定の考え方・根拠】 第8次交通安全基本計画に掲げた鉄道運転事故による乗客の死者数ゼロを目標とする。 また、同時に、鉄道運転事故件数の減少を目指す。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
					0	0	0	0	111	0
【外部要因】 地震・突風等の自然災害										
【他の関係主体】 鉄道事業者(事業主体)										
【備考】 第8次交通安全基本計画(平成18年・中央交通安全対策会議において策定)に基づき、運転保安設 備の整備、鉄道の地震対策の強化、鉄道事業者に対する保安監査等の実施等を図る。										

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保									
【施策目標】	14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する									
【業績指標】	(81) 主要な鉄道駅で耐震化が未実施である駅数								業績目標	
									初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)
									253 駅 (平成 18 年度)	0 駅 (平成 22 年度)
【指標の定義】 主要な鉄道駅とは、緊急人員輸送の拠点等の機能を有する、1日あたりの乗降人員が1万人以上の在来線駅のことをいう。										
【目標設定の考え方・根拠】 平成17年7月の防災基本計画の提言を踏まえ、主要な鉄道駅について、平成22年度末を目途に耐震化を図ることを目標としている。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	-	-	-	275	253
【外部要因】										
【他の関係主体】 鉄道事業者、第3セクター等(駅の改良整備・保有を業務とする)										
【備考】 今後発生か予測される大規模地震に備え、耐震化が未実施で、かつ、緊急人員輸送の拠点等の機能を有する、1日あたりの乗降人員が1万人以上の在来線駅について、耐震補強の緊急的实施を図る。 整備期間...平成18年度～22年度(5年間)										

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保									
【施策目標】	14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する									
【業績指標】	(82) 大規模地震の影響を受ける地域の地下鉄内で、地震時に災害情報を受信できる路線延長の割合								業績目標	
									初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)
									0% (平成18年度)	100% (平成22年度)
【指標の定義】 首都直下、東海、東南海、南海地震により大きな被害及び二次災害を受けるものと想定される地下鉄の路線において、大規模地震時にも災害情報を受信できる路線延長の割合										
【目標設定の考え方・根拠】 平成17年度に首都直下、東海、東南海、南海地震により大きな被害及び二次災害をうけるものと想定される地下鉄については、緊急的に災害情報基盤の整備を図ることとしており(通達 平成17年12月「地下鉄等電波遮蔽区間における災害情報基盤整備の進捗について」)、これにより目標を設定している。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0%
【外部要因】 なし										
【他の関係主体】 鉄道事業者										
【備考】 大地震発生時等には多数の地下部を運行する列車が停止され、車内に閉じこめられた多くの利用者の混乱等による二次災害を防止するためには、速やかな情報提供と救出活動が必要となることから、地下鉄の電波遮蔽区間においても携帯電話による情報やラジオによる情報受信が可能となるように地上波の再送信設備装置(LCX(漏洩同軸ケーブル)等)の整備促進を図る。 整備期間 平成18年度～22年度(5年間)										

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保											
【施策目標】	14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する											
【業績指標】	(83) 落石・なだれ等による鉄道施設及び住民の生活への被害を軽減するために行う防災工事の箇所数										業績目標	
											初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)
											0 箇所 (平成 18 年度)	186 箇所 (平成 23 年度)
【指標の定義】 天然自然現象等によって風化した土砂等が崩壊、落下すること、又は、海水等の侵入若しくは海水等による浸食等により、住民の生活の安定が破壊され、かつ、会社の鉄道施設が被害を受けることを防止するために平成19年度以降5箇年の間に行う防災工事の箇所数												
【目標設定の考え方・根拠】 平成 19 年度から平成 23 年度までの5箇年のうちに整備が必要である箇所数を目標値として設定。												
【過去の実績値(年度)】												
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18		
43	43	65	50	33	31	29	38	35	29	37		
【外部要因】 鉄道沿線の自然環境、社会環境の変化												
【他の関係主体】 鉄道事業者(事業主体)												
【備考】 旅客会社等が実施する落石・なだれ対策、海岸保全等のための施設の整備であって、その効果が単に鉄道の安全確保に寄与するのみならず、住民、耕地、公共施設等の保全保護にも資する事業を推進する。												

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保									
【施策目標】	14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する									
【業績指標】	(84) 事業用自動車による交通事故死者数	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)			
		740人 (平成17年)					592人 (平成22年)			
【指標の定義】 事業用自動車が第1当事者の交通事故における死者数。これにより、運行管理制度の徹底・改善、監査・処分の強化及び運輸安全マネジメントの導入徹底等の事後チェック行政の効果を的確に把握することが可能である。										
【目標設定の考え方・根拠】 「第8次交通安全基本計画」(平成18年3月中央交通安全対策会議決定)において、平成22年の交通事故死者数5,500人以下を目標としており、平成17年の交通事故死者数は6,871人であり、目標値は20%の削減に相当することから、高止まり傾向にある事業用自動車の交通事故死者数も同様の削減目標を示したもの。										
【過去の実績値(暦年)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
861	828	834	820	858	794	781	778	731	740	656
【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)										
【備考】 (主な施策) 監査の強化、運行管理制度の徹底、安全マネジメントの導入等の自動車運送事業の安全対策を進め、平成22年を目途に事業用自動車の交通事故死者数を20%削減する。										

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保									
【施策目標】	14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する									
【業績指標】	(85) 商船の海難船舶隻数								業績目標	
									初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
									518 隻 (平成 18 年)	466 隻以下 (平成 23 年)
【指標の定義】 海難が発生した旅客船、貨物船及びタンカーの船舶隻数の合計										
【目標設定の考え方・根拠】 過去10年間の商船の海難船舶隻数の推移を見ると、全体としては減少傾向にあるものの、近年はほぼ横ばいで推移している。これを再び減少傾向に向かわせることを狙いとして、平成23年までの5年間で平成18年比で商船の海難船舶隻数を1割以上減らすことを目標とする。										
【過去の実績値(暦年)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
699	598	528	481	513	504	559	526	571	520	518
【外部要因】 海上交通量の変化、台風や津波等に伴う海難										
【他の関係主体】 なし										
【備考】 海上交通の安全を確保するために必要な施策の推進										

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の向上									
【施策目標】	14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する									
【業績指標】	(86) 船員災害発生率(千人率)							業績目標		
								初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)	
								13.2‰ (平成14年度)	10.8‰ (平成19年度)	
【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										
【目標設定の考え方・根拠】 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。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	15.0‰	13.2‰	12.5‰	11.9‰	11.3‰	集計中
【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										
【他の関係主体】 なし										
【備考】										

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保									
【施策目標】	14 公共交通の安全確保・鉄道の安全向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する									
【業績指標】	(87) 小型船舶の安全拠点の数								業績目標	
									初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)
									15箇所 (平成18年度)	30箇所 (平成21年度)
【指標の定義】 地域の海の安全拠点として海難事故等発生の際の救難機能の補助や地域の海上の安全に関する情報等の発信機能を有する拠点の数										
【目標設定の考え方・根拠】 小型船舶利用者の安全航行を確保するため、マリンレジャーや地域活性化の拠点として機能しているマリーナや港湾施設等の振興を図り、これらを母体とした地域の海における救難機能等を備えた安全拠点の設置を推進する。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15
【外部要因】 なし										
【他の関係主体】 自治体										
【備考】 小型船舶の安全な利用振興を図るための施策の推進 「安全拠点」とは、救難補助機能や安全情報発信機能を有するマリーナや港湾施設等										

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保													
【施策目標】	14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する													
【業績指標】	(88) 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数								業績目標					
									初期値 (目標値設定年次)			目標値 (目標年次)		
									0件 (平成14年度)			0件 (平成16年度以降毎年度)		
【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。														
【目標設定の考え方・根拠】 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。														
【過去の実績値(年度)】														
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18				
-	-	-	-	-	0	0	0	0	0	0	0			
【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。)														
【備考】														

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保										
【施策目標】	14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する										
【業績指標】	(89) 国内航空における航空事故発生件数	業績目標									
		初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)								
		18.4 件 / 年 (平成 10 ~ 14 年の 平均)	16.6 件 / 年 (平成 15 ~ 19 年の 平均)								
【指標の定義】	国内航空における大型飛行機、小型飛行機及びヘリコプターの航空事故(航空法第 76 条に定める事故)の年間発生件数(5 年間の平均)。										
【目標設定の考え方・根拠】	航空安全性向上に関する諸施策を講じることにより、航空事故の発生件数(平成 15 年 ~ 19 年の 5 ヵ年平均値)を現況値(平成 10 年 ~ 14 年の 5 ヵ年平均値)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。 < 社会資本整備重点計画第 2 章に記載 >										
【過去の実績値(年度)】											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
-	-	-	-	-	18.2	18.4	16.6	17.2	16.6	15.4	
【外部要因】	気象条件										
【他の関係主体】											
【備考】											

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保									
【施策目標】	15 道路交通の安全性を向上する									
【業績指標】	(90) 「開かずの踏切」の対策率	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)			
		15% (平成 17 年度)					100% (平成 22 年度)			
【指標の定義】 「開かずの踏切 ^(注) 」のうち、踏切の歩道拡幅や遮断時間の短縮を図る賢い踏切導入等の速効対策を実施した箇所数の割合 (注):ピーク時間の遮断時間が 40 分 / 時以上の踏切										
【目標設定の考え方・根拠】 「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(歩道拡幅や賢い踏切導入など)が必要な踏切の対策率 100%を目指すこととしている。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	-	-	-	15%	
【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										
【備考】										

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保										
【施策目標】	15 道路交通の安全性を向上する										
【業績指標】	(91) 道路構造物保全率(橋梁、 舗装)	業績目標									
		初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)								
		86% (平成 14 年度)	93% (平成 19 年度) 91% (平成 14 年度の 水準(91%)を 維持) (平成 19 年度)								
		91% (平成 14 年度)									
【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で、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											
【目標設定の考え方・根拠】											
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 年度までに保全率を 100%とすることを目標として設定。											
【社会資本整備重点計画第 3 章に記載】											
舗装:現在の水準を維持することを目標として設定。											
【社会資本整備重点計画第 3 章に記載】											
【過去の実績値(年度)】											
	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
橋梁	-	-	-	-	-	86%	87%	86%	85%		
舗装	-	-	-	-	-	91%	93%	94%	94%		
【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											
【備考】											

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保									
【施策目標】	15 道路交通の安全性を向上する									
【業績指標】	(92) 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							業績目標		
								初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)
								66% (平成14年度)		76% (平成19年度)
【指標の定義】 地域の生活の中心都市 ^(注1) のうち、隣接する地域の生活の中心都市への道路の防災・震災対策が完了している ^(注2) ルートを少なくとも一つは確保している都市の割合。 (注1): 陸路で連絡する隣接二次生活圏の存在しない圏域を除く二次生活圏(北海道については地方生活圏)の中心都市をさす。ただし、二次生活圏が設定されていない首都圏・近畿圏・中部圏については、都府県庁所在地を用い、同一の二次生活圏に複数の中心都市が存在する場合は人口の多い都市を対象にしている。【合計約300都市】 二次生活圏とは、高度な買い物ができる商店街や専門医を持つ病院、高等学校等の広域利用施設に準じた施設に、概ねバスで1時間程度で行ける範囲の圏域(半径6~10km程度) 地方生活圏とは、総合病院、各種学校、中央市場等の広域利用施設に、概ね1~1.5時間程度で行ける範囲の圏域(半径20~30km程度) (注2): 橋脚の耐震補強及び5年確率で通行規制が発生する可能性のある事前通行規制区間の防災対策が完了していること。										
【目標設定の考え方・根拠】 長期的に概成を目指すこととして、平成19年度の目標を設定 【社会資本整備重点計画第2章に記載】										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	66%	68%	69%	73%	
【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										
【備考】										

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保								
【施策目標】	15 道路交通の安全性を向上する								
【業績指標】	(93) 道路交通における死傷事故率	業績目標							
		初期値 (目標値設定年次)				目標値 (目標年次)			
		118 件 / 億台キロ (平成 14 年)				約 1 割削減 (108 件 / 億台キロ (平成 19 年))			
【指標の定義】 自動車走行台キロ当たりの死傷事故件数(1 件 / 億台キロとは、例えば 1 万台の自動車が 1 万キロ走行した場合、平均 1 件の死傷事故が発生することを意味する。)									
【目標設定の考え方・根拠】 何も対策をしない場合、交通量に比例して死傷事故が増加すると仮定する。その場合の平成 19 年の死傷事故件数の推計値から、過去の実績を基に算出した各種の交通安全対策の事故抑止効果分を差し引き、対策を実施した場合の平成 19 年の死傷事故件数を算出する。この件数を平成 19 年の推計交通量で除し、平成 19 年の死傷事故率として設定。 【社会資本整備重点計画第 2 章に記載】									
【過去の実績値(暦年)】									
H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	120	118	120	122	122	115 (暫定値)
【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)									
【備考】									

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保										
【施策目標】	15 道路交通の安全性を向上する										
【業績指標】	(94) 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(死傷事故の抑止率、 歩行者・自転車死傷事故の抑止率)	業績目標									
		初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)								
		-	約2割 (平成19年)								
			約3割 (平成19年)								
【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											
【目標設定の考え方・根拠】 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。 【社会資本整備重点計画第3章に記載】											
【過去の実績値(暦年)】											
対策に着手したが事業完了していないため、実績値なし											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
-	-	-	-	-	-	-					
【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)											
【備考】											

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保											
【施策目標】	15 道路交通の安全性を向上する											
【業績指標】	(95) 事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率								業績目標			
									初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)	
									-		約3割 (平成19年)	
【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												
【目標設定の考え方・根拠】 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。 【社会資本整備重点計画第3章に記載】												
【過去の実績値(年度)】												
1 平成15年度に対策が概成した768箇所が対象 2 対策に着手したが事業完了していないため、実績値なし												
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18		
-	-	-	-	-	-	-	約3割 抑止 1	2	2			
【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)												
【備考】												

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保									
【施策目標】	16 住宅・建築物の安全性の確保を図る									
【業績指標】	(96) 完了検査率	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)			
		76% (平成17年度)					100% (平成22年度)			
【指標の定義】 建築基準法に基づく建築物等の完了検査率(A/B) A:建築物等の完了検査件数 B:建築物等の確認件数										
【目標設定の考え方・根拠】 住宅・建築物の安全性の確保を図るためには、建築基準法に基づく完了検査を工事が完了した建築物等が全て完了検査を受検することが必要である。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
		38%	46%	57%	64%	68%	71%	73%	76%	
【外部要因】 検査を行う建築主事等の人数										
【他の関係主体】 特定行政庁、指定確認検査機関										
【備考】 建築基準法に基づく工事監理を適切に行わせるため、「工事監理ガイドライン」策定の検討を行う。										

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保									
【施策目標】	16 住宅・建築物の安全性の確保を図る									
【業績指標】	(97) 特定行政庁・指定確認検査機関における建築主事・確認検査員数							業績目標		
								初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)
								3,406 人 (平成 18 年 4 月 1 日現在)		5,000 人 (平成 22 年度)
【指標の定義】 建築基準法に基づく建築物等の確認、検査を行うためには建築基準適合判定資格者として登録を受けた者のうちから、任命等される建築主事、確認検査員数。										
【目標設定の考え方・根拠】 住宅・建築物の安全性の確保を図るためには、建築基準法に基づく建築物等の確認、検査を適正に行うことが必要である。そのためには建築確認等を行う建築主事等の人数を確保しておく必要がある。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
		1,854	2,010	2,138	2,321	2,481	2,711	2,885		
【外部要因】 建築基準適合判定資格者検定による合格者数の多寡による。										
【他の関係主体】 特定行政庁、指定確認検査機関										
【備考】 建築基準法に基づく建築物の確認、検査業務を適切に行う建築基準適合判定資格者を認定するため、毎年建築基準適合判定資格者検定を行う。										

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保									
【施策目標】	17 自動車事故の被害者の救済を図る									
【業績指標】	(98) 自動車事故による重度後遺障害者に対する介護料支給件数								業績目標	
									初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
									16,264件 (平成18年度)	20,491件 (平成23年度)
【指標の定義】 自動車事故の被害者であって、常に介護の必要な重度後遺障害者及びその家族の負担軽減のために、独立行政法人自動車事故対策機構において支給している介護料の毎年度末における支給件数。										
【目標設定の考え方・根拠】 介護料支給実績及びその伸び率を勘案し、目標値を設定した。										
【過去の実績値(年度)】 介護料支給実績件数の推移 (単位:件)										
H14	H15	H16	H17	H18						
10,160	12,826	14,571	15,597	16,264						
【外部要因】 交通事故発生件数、介護保険等他の介護関係給付制度の動向										
【他の関係主体】 独立行政法人自動車事故対策機構										
【備考】 (主な施策) 独立行政法人自動車事故対策機構が行う介護料の支給 自動車事故による重度後遺障害者に対する介護料の支給										

【政策目標】	5 交通安全の確保										
【施策目標】	18 自動車の安全性を高める										
【業績指標】	(99) 車両対車両衝突事故における死亡事故率(正面衝突)	業績目標									
		初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)								
		3.1%	3.0%								
		(平成17年)	(平成22年)								
【指標の定義】 正面衝突時における死亡事故率											
【目標設定の考え方・根拠】 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											
【過去の実績値(暦年)】											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
-	-	-	-	3.6%	3.4%	3.2%	3.1%	3.2%	3.1%	2.9%	
【外部要因】 救助・救急体制の整備											
【他の関係主体】 なし											
【備考】											

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保									
【施策目標】	19 船舶交通の安全と海上の治安を確保する									
【業績指標】	(100)	海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数	業績目標							
			初期値 (目標値設定年次)				目標値 (目標年次)			
			276人 (平成17年)				220人 (平成22年)			
【指標の定義】 海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者とは、衝突・転覆等の海難に伴う死者・行方不明者及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者の総数をいう。										
【目標設定の考え方・根拠】 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、死者・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海難及び船舶からの海中転落者を救助するまでに要する時間の短縮等により約60人低減させることとし、平成22年までに死者・行方不明者数を220人以下とすることを目標とする。 また、平成18年3月14日に閣議決定された第八次交通安全基本計画において、平成22年までに年間の海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数を220人以下とすることが目標に掲げられている。										
【過去の実績値(暦年)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
382人	342人	305人	315人	331人	320人	321人	298人	317人	276人	274人
【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者・行方不明者数の増減										
【他の関係主体】 なし										
【備考】 なし										

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保・治安・生活安全の確保									
【施策目標】	19 船舶交通の安全と海上の治安を確保する									
【業績指標】	(101) 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)			
		0 件 (平成 14 年度)					0 件 (平成 19 年度以降毎年度)			
【指標の定義】 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数										
【目標設定の考え方・根拠】 <p>海上テロをめぐる国際的な情勢は、船舶に対する爆発火災テロや石油ターミナルに対する連続自爆テロが発生するなど依然として厳しい状況にある。</p> <p>一方我が国沿岸部では、石油備蓄基地、LNG基地、原子力発電所等の重要インフラや旅客ターミナル、海水浴場等の多数集客施設が集中しているなど、ひとたびテロが発生すると非常に大きな被害が生じるおそれがある地域が幾多も存在する。</p> <p>テロによる被害は、的確な予防措置を講じるとともに万が一発生した場合においても適切に対処することにより、抑止し又は軽減することが可能である。</p> <p>このため、海上保安庁においては、巡視船艇・航空機による監視・警戒活動、国際船舶・港湾保安法に基づく入港規制、公安情報の収集分析、不審船・工作船対策、警乗() 旅客ターミナルの警戒等のテロ対策を徹底することにより、海上テロによる被害を発生させないことを目指す。</p> <p>警乗...海上保安官が、旅客船等におけるテロ行為等を未然に防止し、旅客及び乗員の安全を確保することなどを目的として旅客船等へ乗船すること。</p>										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
【外部要因】 内外の治安情勢										
【他の関係主体】 警察庁、財務省、法務省、防衛省、各地方自治体、海事関係者										
【備考】 なし										

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保										
【施策目標】	19 船舶交通の安全と海上の治安を確保する										
【業績指標】	(102) 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数	業績目標									
		初期値 (目標値設定年次)				目標値 (目標年次)					
		15.6件 (平成13~17年の平均)				22.0件 (平成18~22年の平均)					
【指標の定義】	当該年を含む過去5年間における薬物・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。										
【目標設定の考え方・根拠】	過去10年間における指標の最高値は平成11年の22.2件であり、初期値である平成17年の指標は15.6件である。平成18年の摘発件数は、過去の指標の最高値とほぼ同数の22件であったものの、近年の犯罪組織の複雑化、広域化、犯罪手口の巧妙化等により、薬物・銃器事犯の摘発は今後も益々困難になるものと考えられる。しかしながら、この種の水際対策は、我が国の治安対策上、極めて重要であることを考慮し、当面の業績指標の目標値を過去最高値の指標とほぼ同数の22.0件とする。										
【過去の実績値(暦年)】	()内は、単年の摘発件数										
	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
	19.0 (13)	20.2 (16)	22.2 (30)	20.6 (16)	18.0 (15)	19.0 (18)	19.2 (17)	17.0 (19)	15.6 (9)	17.0 (22)	
【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										
【備考】	なし										

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保									
【施策目標】	19 船舶交通の安全と海上の治安を確保する									
【業績指標】	(103) ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数								業績目標	
									初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
									0件 (平成14年度)	0件 (平成19年度以降毎年度)
【指標の定義】	<p>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</p> <p>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。)</p>									
【目標設定の考え方・根拠】	<p>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、平成19年度以降も毎年度発生数0を目標とする。</p> <p><社会資本整備重点計画第2章に記載></p>									
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
0件	1件	0件	0件	0件	0件	0件	0件	0件	0件	0件
【外部要因】	<ul style="list-style-type: none"> ・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									
【備考】										

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保									
【施策目標】	19 船舶交通の安全と海上の治安を確保する									
【業績指標】	(104) 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	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)							
		180分 (東京湾) (平成14年度)	150分 (平成14年度に比べ約15%短縮) (東京湾) (平成19年度)							
【指標の定義】 ふくそう海域において、海上交通安全法及び港則法に基づく航行管制を受ける船舶の湾口等から入港までの航行時間の短縮の割合 (注) ふくそう海域：東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港（海上交通安全法又は港則法適用海域に限る。）										
【目標設定の考え方・根拠】 ふくそう海域において、航行管制の円滑化等による湾内ノンストップ航行により、短縮可能な航行時間の割合を目標値とする。(東京湾において約 15% (30 分) の短縮を当面の目標とする。) < 社会資本整備重点計画第 2 章に記載 >										
【過去の実績値 (年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	180 分	177 分	171 分	173 分	169 分
【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										
【備考】										

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保, 治安・生活安全の確保									
【施策目標】	19 船舶交通の安全と海上の治安を確保する									
【業績指標】	(105) 海難の再発防止へ向けた勧告・提言の件数	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)			
		1.2 件 (平成 14 年～18 年の平均)					5.0 件 (平成 19 年～23 年の平均)			
【指標の定義】 海難審判による勧告のうち船舶の乗組員以外に対して行われた勧告の件数と高等海難審判庁が関係行政機関の長に対して行った提言の件数との合計件数の 5 年間ににおける平均値										
【目標設定の考え方・根拠】 船舶交通の安全確保にあたっては, 海難審判による海難原因究明の結果その他海難審判庁が所掌事務を通じて得た知見等を各方面における海難防止対策等に適切に反映にさせていくことが重要であり, 実効性ある海難防止対策の効率的な実施に向け, 特に, 海難の背景要因となる陸上の安全管理体制や関係行政機関の施策等について積極的な勧告・提言を行うことが期待されている。 船舶の乗組員以外に対して行った勧告件数の 5 年間の平均値は, 平成 17 年まで 1 件以下で推移してきたが, これに平成 18 年 4 月からの新たな制度である関係行政機関への提言の件数を加え, 5 年間の平均値を 5.0 件以上とすることを目標とする。										
【過去の実績値(暦年)】 ()は単年の件数 参考値(勧告件数のみ)										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	0.6 (2)	0.6 (0)	0.8 (1)	0.6 (0)	1.2 (3)
【外部要因】 なし										
【他の関係主体】 なし										
【備考】 (勧告) 海難審判庁による海難審判の結果, 海技士, 小型船舶操縦士及び水先人以外の者で海難の原因に関係のあるもの(船舶所有者, 船舶管理会社, 造船会社, 外国人等)に対して行われる, 海難審判法第 4 条第 3 項に基づく勧告 (提言) 高等海難審判庁が, その所掌事務の遂行を通じて得られた海難の発生の防止のために講ずべき施策について, 海難審判法第 63 条の 2 に基づき関係行政機関の長に対して述べる意見。										

【政策目標】	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化									
【施策目標】	20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。									
【業績指標】	(106) 国際船舶の隻数								業績目標	
									初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)
									85隻 (平成18年度)	約150隻 (平成23年度)
【指標の定義】 海上運送法第44条の2に定める船舶の隻数をいう。										
【目標設定の考え方・根拠】 トン数標準税制の導入に伴い、今後5年間で日本籍船の大部分を占める国際船舶(85隻)を現状の2倍の隻数にする目標値を設定。										
【過去の実績値(年度)】										
										(単位:隻)
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
144	139	131	124	112	98	96	95	91	87	85
【外部要因】 -										
【他の関係主体】 外航海運企業(事業主体)										
【備考】 ・トン数標準税制の導入 ・税制面での特例措置継続(固定資産税、登録免許税の軽減)										

【政策目標】	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化															
【施策目標】	20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。															
【業績指標】	(107) 内航貨物船共有建造量								業 績 目 標							
									初期値 (目標値設定年次)				目標値 (目標年次)			
									20,526G/T (平成18年度)				23,000G/T (平成23年度の過去5ヶ年平均)			
【指標の定義】 鉄道・運輸機構におけるスーパーエコシップ・フェーズ (SES) を含めた内航貨物船共有建造量																
【目標設定の考え方・根拠】 鉄道・運輸機構においては、環境に優しく経済的な次世代内航船スーパーエコシップ (SES) をはじめとする効率的な内航貨物船の整備を行っているところであり、老朽化が進む内航船舶について、共有建造制度を通じて良質な船舶への代替を促進することは、効率的で安定した国内海上物流の整備に大いに資するものであることから、鉄道・運輸機構における内航船舶の共有建造量の十分な確保という目標設定が有効である。 指標は、鉄道・運輸機構発足以降の建造量の実態を踏まえ、過去3ヶ年の平均値の約3割増を目標とする。																
【過去の実績値(年度)】 (進水ベース) (単位:総トン)																
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18						
71,891	90,523	27,091	85,200	87,270	49,978	53,057	72,676	14,981	18,242	20,526						
【外部要因】																
【他の関係主体】 民間事業者(事業主体)																
【備考】 船舶共有建造制度について 鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度を通じて、政策的意義の高い良質な船舶への代替建造を促進することにより、物流効率化の促進、地球環境問題に対応したモーダルシフト船の建造促進等、国内海上物流の整備に資する。																

【政策目標】	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化									
【施策目標】	20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する									
【業績指標】	(108) 我が国商船隊の輸送比率	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)			
		6% (平成17年度)					6% (平成23年度)			
【指標の定義】 世界の海上荷動量における我が国商船隊による輸送量の割合										
【目標設定の考え方・根拠】 外航海運発展の環境整備や海上輸送の安全確保等の推進を通じて、国際競争力の強化を図り安定的な国際海上輸送を確保することとし、過去5年間の我が国商船隊の輸送比率である概ね6%を元に、引き続きその輸送比率を6%とすることを目指す。 我が国商船隊:我が国国外航海運企業が運航する2,000総トン以上の外航商船群をいう。自らが所有する日本籍船のみならず、外国企業(自らが設立した外国現地法人を含む。)から用船(チャーター)した外国籍船も合わせた概念。										
【過去の実績値(年度)】										
					H13	H14	H15	H16	H17	H18
					6	6	6	6	6	集計中
【外部要因】 ・治安情勢の変動 ・資源の枯渇										
【他の関係主体】 ・民間事業者(事業主体)										
【備考】 外航海運発展の環境整備や海上輸送の安全確保等の推進										

【政策目標】	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保				
【施策目標】	20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。				
【業績指標】	(109) マラッカ・シンガポール海峡において航路を閉塞する大規模海難の発生数	業績目標			
		初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)		
		0件 (平成18年度)	0件 (平成19年度 以降毎年度)		
【指標の定義】 マラッカ・シンガポール海峡に設定された分離通行帯(TSS)を閉塞するような海難の発生数					
【目標設定の考え方・根拠】 インド洋と南シナ海を結ぶマラッカ・シンガポール海峡は、世界有数の船舶通航量を誇る海上交通の要衝であるとともに、浅瀬、暗礁等が点在していることから、航海の難所と言われている。 また、我が国輸入原油の8割以上が通過する経済活動の生命線であるマシ海峡においてTSSを閉塞するような大規模海難が発生した場合、大型タンカー(VLCC)などは航路整備がなされていない迂回ルートの通航を強いられるとともに、航路延長による燃料費増大だけでも1,000万円以上となることから、我が国経済への影響は計り知れない。 これまで、海峡利用国として唯一我が国は、関係民間団体等を通じて、約40年にわたり航路標識の整備・維持管理、水路測量・海図編纂などの支援協力(147億円)を行ってきたところであるが、アジアの経済発展に伴い日本関係船舶以外の通航が増加し、また同海峡の通航量は今後も増加するものと予測されることから、海上交通の安全確保を推進するため、利用国と沿岸国の協力による新たな枠組み構築が急務となっている。 このようなことから、我が国としては、沿岸国、IMOや他の利用国と協力し、同海峡の航行安全・環境保全等に関する国際協力を推進し、マラッカ・シンガポール海峡の安全確保に取り組むこととしている。 なお、国連海洋法条約では「国際海峡の航行安全と海洋汚染防止について、利用国と沿岸国の協力」が求められ、また先日成立した海洋基本法では「海上輸送の安全確保のほか、国際的連携の確保、国際協力の推進」が求められている。					
【過去の実績値(年度)】					
				H14	H15
				H16	H17
				H18	
				0	0
				0	0
				0	0
【外部要因】 治安情勢の変動					
【他の関係主体】 外務省、(財)マラッカ海峡協議会					
【備考】 マラッカ・シンガポール海峡の安全確保に関する国際協力の推進					

【政策目標】	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化										
【施策目標】	20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する										
【業績指標】	(110) 内航船舶の平均総トン数	業績目標									
		初期値 (目標値設定 年次)					目標値 (目標年次)				
		574(平均 G/T) (平成 17 年度)					575(平均 G/T) (平成 22 年度)				
【指標の定義】 内航海運における船舶の平均の総トン数											
【目標設定の考え方・根拠】 効率的で安定した海上輸送を確保していくために、現在の内航船舶の平均総トン数を引き続き維持していくという目標設定が有効である。 このため、内航船舶の過去5年の平均総トン数 575(平均 G/T)の数値の維持を目標とする。											
【過去の実績値(年度)】											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
477	490	495	503	527	563	583	585	573	574	集計中	
【外部要因】											
【他の関係主体】 民間事業者(事業主体)											
【備考】 内航船舶の代替建造の促進											

【政策目標】	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化										
【施策目標】	20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備、港の振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する										
【業績指標】	(111) 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率							業績目標			
								初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)	
								0 (平成 14 年度)		平成 14 年度比 5%減 (平成 19 年度)	
【指標の定義】 国際海上貨物の輸送コスト(海上輸送コスト+港湾コスト+陸上輸送コスト)の低減の割合 ・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											
【目標設定の考え方・根拠】 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 < 社会資本整備重点計画第2章に記載 >											
【過去の実績値(年度)】											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
-	-	-	-	-	-	0	平成 14 年度 比 1.2%減	平成 14 年度 比 2.1%減	平成 14 年度 比 3.3%減	平成 14 年度 比 4.6%減	
【外部要因】											
【他の関係主体】											
【備考】											

【政策目標】	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化									
【施策目標】	20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備、港の振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する									
【業績指標】	(112) 船舶航行のボトルネック解消率	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)			
		75% (平成12年度)					90% (平成19年度)			
【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										
【目標設定の考え方・根拠】 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%解消するとの目標に対する平成19年度末での値										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	75%	76%	78%	79%	81%	83%	84%
【外部要因】										
【他の関係主体】 ・地方公共団体(港湾管理者)										
【備考】										

【政策目標】	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化									
【施策目標】	20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備、港の振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する									
【業績指標】	(113) フェリー等国内貨物輸送コスト低減率	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)			
		0 (平成 14 年度)					平成 14 年度比 4%減 (平成 19 年度)			
【指標の定義】 国内海上貨物の輸送コスト(海上輸送コスト+陸上輸送コスト)の低減の割合 ・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 【社会資本整備重点計画第2章に記載】										
【目標設定の考え方・根拠】 できるだけ着実に推進していくために、平成 19 年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										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	0	平成 14 年度 比 0.7%	平成 14 年度 比 1.5%	平成 14 年度 比 2.3%	平成 14 年度 比 2.7%減
【外部要因】										
【他の関係主体】 ・地方公共団体(事業主体)										
【備考】										

【政策目標】	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化											
【施策目標】	20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。											
【業績指標】	(114) 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率										業績目標	
											初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
											50% (平成18年度)	55% (平成23年度)
【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。												
【目標設定の考え方・根拠】 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。												
【過去の実績値(年度)】												
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18		
45%	-	-	-	-	-	45%	-	-	-	50%		
【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】 地方公共団体(事業主体)												
【備考】												

【政策目標】	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化										
【施策目標】	20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する。										
【業績指標】	(115) 循環資源国内輸送コスト低減率						業績目標				
							初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)		
							0 (平成14年度)		平成14年度比 約1割減 (平成19年度)		
【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コース・リサイクルを促進することにより、H14年度と比較して循環資源の海上輸送比率が高まることに伴い低減される単位当たりの輸送コストの低減率。H19年度時点での循環資源の発着地間の総輸送コスト(陸上コスト及び海上コスト)を単位重量当たりで算出し、H14年度値に対する低減率を算出。 < 社会資本整備重点計画第3章に記載 >											
【目標設定の考え方・根拠】 本施策に基づく港湾管理者と民間企業の連携促進により、H19年度時点で、現況よりもさらに300万トンの海上循環資源輸送が実現されることが見込まれる。これにより現状(H14年度)23%程度である臨海県間の海上輸送比率が29%程度まで上昇することが見込まれ、この場合の単位重量当たりの輸送コストはH14年度と比べて1割減となる。長期的にもできる限り着実に縮減していく。											
【過去の実績値(年度)】											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
-	-	-	-	-	-	0	H14比 約3%減	H14比 約7%減	H14比 約7%減	H14比 約9%減	
【外部要因】											
【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)											
【備考】											

【政策目標】	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化									
【施策目標】	20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備、港の振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する									
【業績指標】	(116) 港湾による緊急物資供給可能人口								業績目標	
									初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)
									約 1,900 万人 (平成 14 年度)	約 2,600 万人 (平成 19 年度)
<p>【指標の定義】</p> <p>大規模地震の切迫性の高い観測強化地域(注1)、特定観測地域内(注2)の港湾において、耐震強化岸壁等の整備により緊急物資等の供給が可能な人口。</p> <p>(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。</p> <p>(注2)地震予知連絡会が選定。要件は、過去に大地震があつて、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。</p> <p><社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載></p>										
<p>【目標設定の考え方・根拠】</p> <p>長期的に供給可能総人口、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。</p>										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	約 1,600 万人	約 1,800 万人	約 1,900 万人	約 2,000 万人	約 2,020 万人	約 2,040 万人	約 2,050 万人
【外部要因】										
<p>【他の関係主体】</p> <p>地方公共団体(事業主体)</p>										
【備考】										

【政策目標】	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化									
【施策目標】	20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する									
【業績指標】	(117) 3PL事業の促進に関する指標(倉庫事業者において総合的な業務を行っている事業者の割合)	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)							
		29.2%	37.0%							
		(平成17年度)	(平成21年度)							
【指標の定義】										
倉庫事業者において、総合的な業務(保管のみならず流通加工も行う業務)を行っている事業者の割合。										
【目標設定の考え方・根拠】										
「平成18年度 3PL事業の促進のための環境整備」における調査結果に基づき、物流事業者の3PL事業に対する意向を勘案して設定。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	-	-	-	29.2%	
【外部要因】										
【他の関係主体】										
【備考】										

【政策目標】	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化								
【施策目標】	20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する								
【業績指標】	(118) 貨物利用運送の円滑な提供に関する指標(貨物利用運送事業者の海外拠点数、貨物利用運送事業者数)	業績目標							
		初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)						
		1,061箇所 (平成17年度)	1,337箇所 (平成21年度)						
		22,915者 (平成17年度)	24,447者 (平成21年度)						
【指標の定義】 「貨物利用運送事業者」とは、「実運送事業者」(船舶運航事業者、航空運送事業者、鉄道運送事業者又は貨物自動車運送事業者をいう。以下同じ。)の行う貨物の運送を利用する貨物の運送を業とする者である。なお、利用運送事業者数は、第一種貨物利用運送事業者(他人の需要に応じ、有償で、利用運送を行う事業者であって、第二種貨物利用運送事業者以外の者をいう。)及び第二種貨物利用運送事業者(他人の需要に応じ、有償で、貨物自動車運送事業者以外の実運送事業者の行う運送に係る利用運送と、これに先行・後続する貨物自動車(トラック)による集配により、荷主に対して一貫サービスを提供する者をいう。)の合算値である。 「貨物利用運送事業者の海外拠点数」とは、諸外国において、わが国の貨物利用運送事業者が設立している、現地法人、合弁会社又は駐在員事務所数の合算値である。									
【目標設定の考え方・根拠】 過去の実績値の年平均増加数(69、383者)をベースに、今後の伸び率を一定と仮定した場合の数値を設定。									
【過去の実績値(年度)】									
H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	924 22,149	- 22,660	1,061 22,915	- (集計中)
【外部要因】 経済・市場動向の変化による物流ニーズの高まり及び荷主の要望の高度化(複合一貫輸送など)並びに諸外国の受け入れ体制(邦人事業者に対する事業参入規制等の環境)。									
【他の関係主体】 実運送事業者、諸外国政府									
【備考】 「骨太の方針2007」、「経済成長戦略大綱」等において、物流関連の国際競争力強化が政府の方針として強く打ち出されているところである。									

【政策目標】	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化									
【施策目標】	20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する									
【業績指標】	(119) 各地域における国際物流の効率化に関する指標(国際物流のボトルネックを解消するための行動計画数、国際物流戦略チームにおいて実施したプロジェクト数)								業績目標	
									初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
									8件 (平成18年度) 4件 (平成18年度)	15件 (平成21年度) 20件 (平成22年度)
【指標の定義】	国際物流のボトルネックを解消するため、国際物流戦略チームが策定した行動計画数 国際物流戦略チームにおいて策定した行動計画に基づき実施した実証実験及び調査の数									
【目標設定の考え方・根拠】	国際物流戦略チームは地域の実情に応じて、また、地域の創意工夫により地域の国際物流のボトルネックを抽出・解消することを目的としており、地方ブロック単位で取組が行われることが適当だと考えられるため、全国で10チーム程度の設置が予定されている。これらの戦略チームが策定した行動計画数及び実施したプロジェクト数を設定した。									
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 -	8 4
【外部要因】										
【他の関係主体】	・地方支分部局、地方公共団体、地元経済団体等									
【備考】										

【政策目標】	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化										
【施策目標】	20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する										
【業績指標】	(120) 輸入者が迅速な引き取りを求めるコンテナ貨物の入港からコンテナヤードを出ることが可能となるまでの時間	業績目標									
		初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)								
		-	24時間以内 (平成19年)								
【指標の定義】 コンテナ貨物について、船の入港から貨物がコンテナヤードを出ることが可能となるまでの時間。コンテナヤードから搬出するには、積み替え、運搬などの作業に加え、通関や検疫等の手続を経て輸入許可を得ることが必要。											
【目標設定の考え方・根拠】 「政策群」の取組の一環として、関係府省ならびに関係団体により構成される「安全かつ効率的な国際物流施策推進協議会」が平成17年3月にとりまとめた「施策パッケージ」に目標が示されている。											
【過去の実績値(暦年)】											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
【外部要因】 ・国内外の治安情勢 ・国内外の経済動向 ・港湾取扱コンテナ数											
【他の関係主体】 財務省(税関)、厚生労働省(検疫、食品検疫)、農林水産省(動植物検疫)、経済産業省(貿易管理)											
【備考】 (国交省内における取組) ・事業者向けのガイドラインの策定(平成17年度) ・ “ ” のフォローアップ(平成18年度) ・FAL条約の締結(平成17年度) ・電子タグを活用したコンテナ管理実験(平成17年度～、港湾局)											

【政策目標】	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化									
【施策目標】	21 観光立国を推進する									
【業績指標】	(121) 訪日外国人旅行者数	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)			
		733万人 (平成18年)					1,000万人 (平成22年)			
【指標の定義】 国籍に基づく法務省集計による外国人正規入国者(当該国の旅券を所持した入国者)から日本に居住する外国人を除き、これに外国人一時上陸客等を加えた入国外国人旅行者の数。										
【目標設定の考え方・根拠】 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ることから、今後は2010年(平成22年)に訪日外国人旅行者を1,000万人に増加させ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る。観光立国推進基本計画に「観光立国の実現のための基本的な目標」として規定されている。										
【過去の実績値(暦年)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
384	422	411	444	476	477	524	521	614	673	733
【外部要因】 景気動向、為替相場等の社会・経済動向										
【他の関係主体】 ・(独)国際観光振興機構 ・外務省、法務省等の他府省庁 ・旅行者、メディア関係者等の民間事業者等										
【備考】 ・ビジット・ジャパン・キャンペーン										

【政策目標】	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化										
【施策目標】	21 観光立国を推進する										
【業績指標】	(122) 国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数	業績目標									
		初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)								
		2.77泊 (平成18年度)	4泊 (平成22年度)								
【指標の定義】 観光レクリエーションを目的とする国内観光旅行による国民一人当たりの平均年間宿泊数											
【目標設定の考え方・根拠】 訪日外国人旅行者数を1,000万人に増やすという目標(別途記述)を達成し、退職後の団塊世代の観光需要が拡大し、有給休暇の取得率が55%になった場合の推計値3.33泊を切り上げたもの。 観光立国推進基本計画に「観光立国の実現のための基本的な目標」として規定されている。											
【過去の実績値(年度)】											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
2.61	2.77	2.73	2.63	2.47	2.23	2.24	2.81	2.78	2.89	2.77	
過去の実績値:平成14年度までは国土交通省総合政策局調査、平成15年度以降は承認統計「旅行・観光消費動向調査」による。											
【外部要因】 経済・社会動向(景気動向、為替相場、余暇時間・自由時間、家計収支等)											
【他の関係主体】 地方公共団体、経済団体・民間事業者等(事業主体) 文部科学省(学校の休暇制度を所管) 厚生労働省(労働者の休暇制度を所管) 経済産業省(経済団体を所管)											
【備考】 ・ まちづくりコンサルティング ・ ニューツーリズム創出・流通促進事業											

【政策目標】	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化										
【施策目標】	2.1 観光立国を推進する										
【業績指標】	(123) 日本人海外旅行者数							業績目標			
								初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)		
							1753.5 万人 (平成18年)	2000万人 (平成22年)			
【指標の定義】	1年間に日本国内から海外へ出国した日本人数										
【目標設定の考え方・根拠】	観光立国の実現に当たっては、国際相互理解の増進等の観点から日本人の海外旅行の促進も重要であり、観光立国推進基本法においても国は国際相互交流の促進を図るべきことが盛り込まれているところ。2000万人との目標値については、観光立国推進基本計画に「観光立国の実現のための基本的な目標」として規定されている。										
【過去の実績値(暦年)】											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
1669.5	1680.3	1580.6	1635.8	1781.9	1621.6	1652.3	1329.6	1683.1	1740.4	1753.5	
【外部要因】	景気動向、為替相場等の社会・経済動向										
【他の関係主体】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地方公共団体、経済団体・民間事業者等(事業主体) ・ 文部科学省(学校の休暇制度を所管) ・ 厚生労働省(労働者の休暇制度を所管) ・ 経済産業省(経済団体を所管) 										
【備考】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 実地調査等によるディスティネーション開発 ・ 地方空港発の国際チャーター便の活性化 										

【政策目標】	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化									
【施策目標】	21 観光立国を推進する									
【業績指標】	(124) 国内における観光旅行消費額								業績目標	
									初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)
									24.4兆円 (平成17年度)	30兆円 (平成22年度)
【指標の定義】 国民の国内観光旅行消費額、訪日外国人旅行者による日本国内での旅行消費額の総計										
【目標設定の考え方・根拠】 訪日外国人旅行者数を1,000万人に増やすという目標(別途記述)を達成し、退職後の団塊世代の観光需要が拡大し、有給休暇の取得率が55%になった場合の推計値29.66兆円を切り上げたもの。 観光立国推進基本計画に「観光立国の実現のための基本的な目標」として規定されている。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
					22.6	21.0	21.3	24.0	24.5	24.4
過去の実績値:国土交通省「旅行・観光産業の経済効果に関する調査研究」による。なお、平成13～15年は暦年の実績値。										
【外部要因】 経済・社会動向(景気動向、為替相場、余暇時間・自由時間、家計収支等)										
【他の関係主体】 地方公共団体、経済団体・民間事業者等(事業主体) 文部科学省(学校の休暇制度を所管) 厚生労働省(労働者の休暇制度を所管) 経済産業省(経済団体を所管)										
【備考】 ・ 観光ルネサンス事										

【政策目標】	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化									
【施策目標】	21 観光立国を推進する									
【業績指標】	(125) 主要な国際会議の開催件数								業績目標	
									初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)
									168件 (平成17年)	252件 (平成23年)
【指標の定義】 UIA(国際団体連合)統計による我が国における国際会議の開催件数										
【目標設定の考え方・根拠】 2011年(平成23年)までに、主要な国際会議の開催件数を5割以上伸ばし、アジアにおける最大の開催国を目指すとの政府の目標を踏まえ、設定したもの。観光立国推進基本計画に「観光立国の実現のための基本的な目標」として規定されている。										
【過去の実績値(暦年)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
231	280	257	210	237	233	230	247	221	168	-
【外部要因】 景気動向、為替相場等の社会・経済動向										
【他の関係主体】 ・ (独)国際観光振興機構 ・ 内閣府、文部科学省等の全他府省庁 ・ 地域のコンベンションビューロー ・ 民間事業者(PCO、観光事業者等) 等										
【備考】 ・ 国際会議の開催・誘致推進による国際交流拡大プログラム ・ 国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等による国際観光の振興に関する法律										

【政策目標】	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化									
【施策目標】	2.2 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する									
【業績指標】	(126) 景観法に基づく景観重要建造物及び景観重要樹木の指定件数								業績目標	
									初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
									30件 (平成18年度)	80件 (平成23年度)
【指標の定義】 景観法に基づく景観重要建造物及び景観重要樹木の指定件数										
【目標設定の考え方・根拠】 良好な景観は地域固有の資源であり、交流人口の拡大を生み、地域振興・活性化に繋がるものである。特に、地域の景観上重要な景観重要建造物及び景観重要樹木は、単一で交流人口の拡大の効果が大きく見込まれるものであって、その保全活用を中心とした取組を支援する事業制度（景観形成総合支援事業）を設けたところである。目標においては、このような景観重要建造物・樹木を活かした地域振興・活性化の取組につき、都道府県単位で事例が見られるものとなるよう、50件の追加指定を目指すこととし、現行の数値30件に足し合わせて80件とする。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30
【外部要因】 特になし。										
【他の関係主体】 都道府県、政令市、中核市、景観法第7条第1項但し書きに定める市町村										
【備考】 景観形成総合支援事業において、地域の景観上重要であって、特に交流人口の拡大の効果が大きく見込まれる、景観法に基づく景観重要建造物及び景観重要樹木の保全活用（景観重要建造物の修理や景観重要樹木の枯損・倒伏防止措置等）を中心とした取組を支援する。										

【政策目標】	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化								
【施策目標】	23 国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する								
【業績指標】	(127) 規格の高い道路を使う割合						業績目標		
							初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)	
							13% (平成14年度)	15% (平成19年度)	
【指標の定義】 全道路の走行台キロ ^(注) に占める自動車専用道路等の走行台キロの割合 (注): 区間ごとの交通量と道路延長を掛け合わせた値であり、道路交通の量を表す。									
【目標設定の考え方・根拠】 欧米の状況等を勘案し、地域の実情によって20~30%を達成することを長期目標とした場合のH19年度の値として設定。 【社会資本整備重点計画第3章に記載】									
【過去の実績値(年度)】									
H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
					13%	13%	14%	14% (速報値)	
【外部要因】 該当なし									
【他の関係主体】 該当なし									
【備考】									

【政策目標】	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化									
【施策目標】	2.3 国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する									
【業績指標】	(128) 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率							業績目標		
								初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)	
								59% (平成 14 年度)	68% (平成 19 年度)	
【指標の定義】 高規格幹線道路、地域高規格道路又はこれらに接続する自動車専用道路のインターチェンジ等から 10 分以内に到達が可能な拠点的な空港・港湾 ^(注) の割合 (注)：拠点的な空港...第一種空港及び国際定期便が就航している第二種空港 拠点的な港湾...総貨物取扱量が 1,000 万トン / 年以上又は国際貨物取扱量が 500 万トン / 年以上の重要港湾及び特定重要港湾(国際コンテナ航路、国際フェリー航路又は内貿ユニット航路のいずれも設定されていないものを除く。)										
【目標設定の考え方・根拠】 長期的に国際競争力の確保に必要な水準(約 90%)を目指すこととして、平成 19 年度の目標を設定。 < 社会資本整備重点計画第 2 章に記載 >										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	59%	61%	61%	66%	
【外部要因】 地元調整の状況等 空港及び港湾の新規供用、格上げ、格下げ等の状況										
【他の関係主体】 地方公共団体(事業主体)										
【備考】										

【政策目標】	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化									
【施策目標】	23 国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する									
【業績指標】	(129) 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							業績目標		
								初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)
								72% (平成14年度)		77% (平成19年度)
【指標の定義】 隣接する地域の中心の都市 ^(注) 間を結ぶルートが、車道幅員5.5m以上の国道で改良又は整備されているルート数の割合。 (注): 陸路で連絡する隣接二次生活圏の存在しない圏域を除く二次生活圏(北海道については地方生活圏)の中心都市を指す。ただし、二次生活圏が設定されていない首都圏・近畿圏・中部圏については都府県庁所在地を用い、同一の二次生活圏に複数の中心都市が存在する場合は人口の多い都市を対象としている。【合計約300都市】 二次生活圏とは、高度な買い物ができる商店街や専門医を持つ病院、高等学校等の広域利用施設に準じた施設が、概ねバスで1時間程度で行ける範囲の圏域(半径6~10km程度)。 地方生活圏とは、総合病院、各種学校、中央市場等の広域利用施設が、概ねバスで1~1.5時間程度で行ける範囲の圏域(半径20~30km程度)。										
【目標設定の考え方・根拠】 長期的には100%を目指すこととして、平成19年度の目標を設定。 <社会資本整備重点計画第2章に記載>										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	72%	73%	74%	74%	
【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)										
【備考】										

【政策目標】	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化									
【施策目標】	23 国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する									
【業績指標】	(130) 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							業績目標		
								初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)
								63% (平成14年度)		68% (平成19年度)
【指標の定義】 日常生活の中心都市 ^(注) の人口に対する、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口の割合(安定到達率)。 (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)の中心都市をさす。ただし、二次生活圏が設定されていない首都圏・近畿圏・中部圏については、都府県庁所在地を用い、同一の二次生活圏に複数の中心都市が存在する場合は人口の多い都市を対象にしている。 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)										
【目標設定の考え方・根拠】 平成14年度末現在、日常生活の中心となる都市まで、30分以内で到着できるものの、安定・快適な走行が確保されない人口(約1,200万人)を解消することにより得られるアウトカム量(約80%)を長期目標(H32を目処)として設定した場合のH19年度の値として設定。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	63%	64%	65%	65%	
【外部要因】 該当なし										
【他の関係主体】 地方公共団体等										
【備考】										

【政策目標】	6 国際競争力、観光交流、広域・地域連携等の確保・強化									
【施策目標】	2.4 新幹線鉄道の整備を推進する									
【業績指標】	(131) 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(新幹線鉄道)								業績目標	
									初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
									15,400km (平成18年度)	15,700km (平成23年度)
【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。										
【目標設定の考え方・根拠】 広域的な幹線鉄道ネットワークの質的向上により、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。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,400km
【外部要因】 鉄道事業者によるダイヤ改正等										
【他の関係主体】 地方公共団体、鉄道事業者										
【備考】										

【政策目標】	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化									
【施策目標】	2.5 航空交通ネットワークを強化する									
【業績指標】	(132) 国内航空サービス提供レベル								業績目標	
									初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)
									1,294 億 座 席 キ ロ (平成 14 年度)	1,500 億 座 席 キ ロ (平成 19 年度)
【指標の定義】 国内航空路線の年間提供座席キロ(国内旅客に提供される座席×飛行距離)										
【目標設定の考え方・根拠】 国内航空路線における航空輸送サービス提供量を表し、国内航空旅客に関する需要予測を前提に5年後の目標値を設定した。また、長期的にも常時需要に過不足なく対応できる状態を維持する。 < 社会資本整備重点計画第2章に記載 >										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	1,268	1,294	1,326	1,285	1,294	
【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)										
【備考】										

【政策目標】	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化									
【施策目標】	25 航空交通ネットワークを強化する									
【業績指標】	(133) 国際航空サービス提供レベル(国際航空旅客、貨物)								業績目標	
									初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
									3,435 億座席キロ (平成14年度) 215 億トンキロ (平成14年度)	4,800 億座席キロ (平成19年度) 300 億トンキロ (平成19年度)
【指標の定義】 国際航空路線の年間提供座席キロ(国際旅客に提供される座席×飛行距離)/国際航空路線の年間提供トンキロ(国際貨物に提供される貨物量×飛行距離)										
【目標設定の考え方・根拠】 国際航空路線における航空輸送サービス提供量を表し、国際航空旅客に関する需要予測を前提に5年後の目標値を設定した。また、長期的にも常時需要に過不足なく対応できる状態を維持する。 < 社会資本整備重点計画第2章に記載 >										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	3,177	3,435	3,206	3,532	3,726	
-	-	-	-	-	207	215	218	225	225	
【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)										
【備考】										

【政策目標】	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化									
【施策目標】	2.5 航空交通ネットワークを強化する									
【業績指標】	(134) 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率							業績目標		
								初期値 (目標値設定 年次)		目標値 (目標年次)
								94.7% (平成 18 年度)		95.0% (平成 23 年度)
【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。										
【目標設定の考え方・根拠】 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。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	93.3	93.5	93.8	94.0	94.1	94.6	94.7
【外部要因】										
【他の関係主体】										
【備考】										

【政策目標】	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化									
【施策目標】	2.5 航空交通ネットワークを強化する									
【業績指標】	(135) 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							業績目標		
								初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)
								51% (平成 14 年)		100% (平成 19 年)
【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。										
【目標設定の考え方・根拠】 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。										
【過去の実績値(暦年)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	51	52	51	47	50
【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】										
【備考】										

【政策目標】	7 都市再生・地域再生の推進									
【施策目標】	2.6 都市再生・地域再生を推進する									
【業績指標】	(136) 地域の発意により地域活性化のために策定された計画の件数(地域再生計画、都市再生整備計画及び中心市街地活性化基本計画)								業績目標	
									初期値 (目標値設定年)	目標値 (目標年次)
									1,718 件 (平成 18 年度)	2,600 件 (平成 23 年度)
【指標の定義】										
<p>業績指標は、地域の発意により地域活性化のために策定された計画の合計数とし、対象となる計画は、地域再生計画、都市再生整備計画、中心市街地活性化基本計画とする。</p> <p>いずれの計画も地方自治体による発意にもとづくものであり、計画の策定を通じて、具体的な社会資本整備の内容と明確な目標、達成年次が示されるものである。</p>										
【目標設定の考え方・根拠】										
<p>目標設定は、平成 18 年度を目標値設定年、平成 23 年度を目標年次と設定し、今後も着実に計画の策定が推進されるものとして、これまでの実績状況から目標値を設定した。</p>										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	-	-	355 件	1,322 件	1,718 件
【外部要因】										
【他の関係主体】										
総務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、環境省、内閣府										
【備考】										
<p>地域の発意による地域活性化のための計画の策定を支援するため、包括的な新しい地域づくりのための制度的な枠組み(例えば、多様な主体の参画による官民一体となった地域づくりのしくみ、地域のニーズを踏まえた情報発信のあり方、等)について検討し、地域への普及・拡大を図る。</p> <p>最終的に当該業績指標として計上する計画及び目標年次は、今後省内各局と調整して検討したい。</p> <p>また、政策評価官室より「計画の具体例を指標にも明示」との指摘を受けたことから、指標に含まれる計画として(地域再生計画、都市再生整備計画及び中心市街地活性化基本計画)と追記・明示した。</p>										

【政策目標】	7 都市再生・地域再生等の推進									
【施策目標】	2.6 都市再生・地域再生を推進する									
【業績指標】	(137) 全国の地方圏から大都市圏への転出者数に対する大都市圏から地方圏への転入者数の比率	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)							
		78%	78%							
		(平成18年度)	(平成23年度)							
【指標の定義】 全国の大都市圏から地方圏への転入者数を地方圏から大都市圏への転出者数で除した数値 $(\text{大都市圏から地方圏への転入者数}) / (\text{地方圏から大都市圏への転出者数})$ 大都市圏・・・三大都市圏(東京圏、名古屋圏、関西圏) 地方圏・・・三大都市圏以外の地域 (東京圏:東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県 名古屋圏:岐阜県、愛知県、三重県 関西圏:大阪府、京都府、兵庫県、奈良県)										
【目標設定の考え方・根拠】 H14-H18の業績は7.6%減少しており、現状から勘案するとH23年度の業績は70%台前半まで落ち込むと予測できるが、Uターンや二地域居住の地方定住を支援する施策として、地域活性化及び地域振興を図り、積極的な環境構築を行っていく中で地方圏への転入者の比率を維持させていく。 そのため、H23ではH18の実績値とほぼ同じ78%を維持させることを目標とする。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	85.5%	85.6%	85.3%	81.1%	77.9%
【外部要因】 ・景気の動向(都市部と地方部との景気格差拡大) ・総人口の減少(都市部への人口集中化)										
【他の関係主体】										
【備考】 都市と地方の農山漁村等との交流促進により、都市住民の生活の充実に図りつつ、地方の活性化を推進する。また、地域再生を図るため、社会実験等の実施を行い、その後、その効果を検証し、地域振興及び活性化に寄与させる。										

【政策目標】	7 都市再生・地域再生等の推進									
【施策目標】	26 都市再生・地域再生を推進する									
【業績指標】	(138) 都市再生誘発量								業績目標	
									初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)
									3,878ha (平成18年度)	9,200ha (平成23年度)
【指標の定義】 我が国の都市構造を、豊かな都市生活や経済活動を実現できるものへと再構築し、健全で活力ある市街地の整備等を通じて都市再生が誘発された量。										
【目標設定の考え方・根拠】 民間投資を誘発する市街地整備などのこれまでの実績や今後の事業計画等をもとに算出										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	190ha	890ha	1,743ha	2,316ha	3,045ha	3,682ha	3,878ha
【外部要因】 該当なし										
【他の関係主体】 該当なし										
【備考】 都市再生総合整備事業により、大都市圏等の臨海部や既成市街地を中心に発生している大規模工場跡地等低未利用地において、都市再生をうながすトリガー(引き金)となる地区への都市基盤施設等の集中的な整備を実施するとともに、都市拠点の形成に資する民間都市開発事業等を促進することにより、円滑な土地利用転換を公民協働で推進する。 都市再生区画整理事業により、防災上危険な密集市街地及び空洞化が進展する中心市街地等の都市基盤が不十分で整備の必要な既成市街地等において、都市基盤の整備と併せて街区の再編を行い、もって土地の有効利用を促進するとともに、安全・安心で快適に暮らすことができ、活力ある経済活動の基盤となる市街地への再生・再構築を図る。										

【政策目標】	7 都市再生・地域再生等の推進		
【施策目標】	26 都市再生・地域再生を推進する		
【業績指標】	(139) 文化・学術・研究拠点の整備の推進(筑波研究学園都市における国際会議開催数、 関西文化学術研究都市における立地施設数、 関西文化学術研究都市における外国人研究者数)	業績目標	
		初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
		88件 (平成17年度)	100件 (平成22年度)
		96施設 (平成18年度)	156施設 (平成23年度)
		214人 (平成17年度)	270人 (平成22年度)
<p>【指標の定義】</p> <p>「筑波研究学園都市における国際会議開催数」： つくば地区内の国際会議開催数。</p> <p>「関西文化学術研究都市における立地施設数」： 関西文化学術研究都市の文化学術研究地区における立地施設数。対象とする立地施設は、本都市は文化、学術及び研究の中心となる都市の建設を目的としていることから、文化学術研究の向上に資するものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 研究施設(研究施設、技術開発施設) ・ 大学(大学・短大) ・ 文化施設(都市の文化の発展に寄与する施設) ・ 交流施設(文化・学術・研究の発展等に係る交流または共同研究を推進するための施設) ・ 宿泊研修施設(研修、保養、スポーツ・レクリエーション機能を有する施設) ・ その他(基本方針または建設計画に掲げる施設等) <p>本指標は、都市建設の進捗状況を評価しうるものであり、その数の増加は、我が国及び世界の文化等の発展に資するものである。</p> <p>「関西文化学術研究都市における外国人研究者数」： 関西文化学術研究都市の文化学術研究地区における外国人研究者数。本指標は、世界各国の優秀な研究者の集まる魅力的な都市への成長度合いを評価するものであり、新産業創出等、我が国及び世界の発展に寄与するものである。</p>			
<p>【目標設定の考え方・根拠】</p> <p>「筑波研究学園都市における国際会議開催数」： 筑波研究学園都市は科学技術中枢拠点都市(サイエンス型国際コンベンション都市)を目標の一つとしており、国際会議は、主に研究施設の集積、先進的な研究機能を有する場所で開催されるものであるため、その開催数を初めて100の大台に載せることを目標とする。</p> <p>「関西文化学術研究都市における立地施設数」： 景気の低迷から進出が伸び悩んでいたが、近年、立地機関数が増加に転じており、この動きを確実にするためにも、現在の立地施設増加数を確保する。その目標値は、増加に転じたH16～H18の年平均立地施設数8の1.5倍である12を基準に考える。</p> <p>「関西文化学術研究都市における外国人研究者数」： 関西学研都市の研究者数の推移はH15:4886人、H16:5105人、H17:5399人であり、年平均増加率は5.2%。目標値は外国人研究者数増加率5%とし、5年後、270人を目標とする。</p>			
<p>【過去の実績値(年度)】 1 H18は件数未統計 / 2 H18の数値は、H19.4.1現在の値</p>			

	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
筑波研究学園都市における国際会議開催数（回）	53	28	38	53	88	88	80	90	78	88	- ₁
関西文化学術研究都市における立地施設数(施設)	64	69	72	73	72	74	74	78	80	89	96 ₂
関西文化学術研究都市における外国人研究者数(人)	80	148	145	242	225	243	212	217	215	214	- ₁
【外部要因】 「関西文化学術研究都市における立地施設数」：景気の動向 「関西文化学術研究都市における外国人研究者数」：景気の動向											
【他の関係主体】 「筑波研究学園都市における国際会議開催数」： 研究学園地区内の研究・教育施設31機関 （国立大学法人筑波大学、国土交通省国土技術政策総合研究所、独立行政法人国立環境研究所、独立行政法人産業技術総合研究所、独立行政法人農業・食品産業技術総合研究機構等）											
【備考】 筑波研究学園都市とそこに存する研究機関の情報提供を行うとともに、良好な都市環境を維持、形成するための調査を実施する。 立地促進施策に関する調査等を実施し、地方公共団体等に情報提供することにより、企業の誘致を促進する。 国際研究開発拠点の整備に関して収集した海外情報等を関係機関に情報提供することにより、外国人研究者数の誘致を促進する。											

【政策目標】	7 都市再生・地域再生等の推進										
【施策目標】	26 都市再生・地域再生を推進する										
【業績指標】	(140) 大深度地下使用の累計認可件数							業績目標			
								初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)	
								0件 (平成18年度)		3件 (平成23年度)	
【指標の定義】 大深度地下の公共的使用に関する特別措置法に基づき、大深度地下(土地所有者等による通常の利用が行われない地下)の使用が認可された件数。大深度地下の公共的使用に関する基本方針に示された社会資本の効率的・効果的な整備や都市空間の再生につながるもの。											
【目標設定の考え方・根拠】 大深度地下における公共の利益となる事業の円滑な遂行、大都市地域に残された貴重な公共的空間である大深度地下の適正かつ合理的な利用を図ることとしており、平成23年度目標においては、当面制度の適用が見込まれる件数を設定。 具体的には、使用認可申請の手続きが既になされた事業が1件である状況を勘案し、目標値を3件としたところである。 このような目標値としたのは、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法の対象事業は大深度地下で行われるものに限られ、また、対象地域も三大都市圏に限定されていることから、件数の大幅な増大は見込まれないためである。 大深度地下:以下の深さのうちいずれか深い方以上の深さの地下をいう。 地下室の建設のための利用が通常行われない深さ(地下40m以深) 建築物の基礎の設置のための利用が通常行われない深さ(支持地盤上面の深さに10mを加えた深さ)											
【過去の実績値(年度)】											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
-	-	-	-	-	0	0	0	0	0	0	
【外部要因】 ・地価の変動 ・民間による技術開発の状況 ・地元調整の状況											
【他の関係主体】 ・事業主体											
【備考】 大深度地下使用に係る制度の充実・改善に向けた技術的課題等に関する調査を実施するとともに、制度の周知徹底を図ることにより、大深度地下の活用を促進する。											

【政策目標】	7 都市再生・地域再生等の推進									
【施策目標】	2.6 都市再生・地域再生を推進する									
【業績指標】	(141) 半島地域の交流人口	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)			
		100% (平成17年度)					平成17年度対比 102% (平成22年度)			
【指標の定義】 全国の半島地域の道府県が集計した半島地域の入込観光客の合計値の伸び率(平成17年=100%)。なお、千葉県(南房総地域)は、平成16年度に統計の集計方法に変更があったため除く。										
【目標設定の考え方・根拠】 半島振興法に基づく半島循環道路等の交通施設整備、観光業振興のための税制措置、地域づくりNPO等育成のための支援等の施策を実施することにより地域間交流は発展することが見込まれている。 以上により、今後5年間で半島地域における交流人口について、半島地域は北から南まで多様な気象条件下にあり、平成16年は気象災害等により観光入込客数が大きく減少したこと、平成17年は紀伊地域で紀伊山地の霊場と参詣道の世界遺産指定があり観光入込客数が大きく伸びたことなどの特殊要因があることから、平成14年から平成15年の伸び率0.4%を平年の伸び率ととらえ、 $0.4\% \times 5年 = 2\%$ 増を平成22年の目標とする。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	97.8%	98.2%	94.0%	100%	-
【外部要因】 気象変動、景気変動、観光ニーズの変化										
【他の関係主体】 半島振興対策実施地域指定を受けた22道府県										
【備考】 半島振興計画の円滑な達成等を図るとともに、地域産業の振興による雇用機会の創出と地域経済力の強化に資するため、財政、金融、税制等様々な側面からの支援措置を講じる。										

【政策目標】	7 都市再生・地域再生等の推進									
【施策目標】	2.6 都市再生・地域再生を推進する									
【業績指標】	(142) 雪に親しむ交流活動を実施した市町村の割合							業績目標		
								初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)	
							66%	71%		
							(平成17年度)	(平成22年度)		
【指標の定義】 豪雪地帯(特別豪雪地帯を含む)に指定されている市町村における雪に親しむことをテーマとした交流活動を実施した市町村の割合 「雪に親しむことをテーマとした交流活動」 人が参加する、人が集まる活動に限定 ・ 観光目的の雪まつりやイベント ・ 地域住民の親睦のための雪まつりやイベント ・ 雪国文化や生活を知ってもらうための他地域住民、児童・生徒との交流活動 ・ 雪国文化や生活を知ってもらうための海外との交流活動 ・ 雪国文化や生活を知ってもらうためのシンポジウムや講演会 等										
【目標設定の考え方・根拠】 今後、豪雪地帯を中心に全国的な定住人口の減少が想定される中、各種施策の効果として、雪に親しむことテーマとした交流活動を実施する市町村の割合の増加を期待する。 平成14年度から17年度までは14%増加しているが、市町村合併等の要因を除いた実質的な増加率はマイナス2%である。(平成14年度のデータを合併後市町村ベースで計算し直すと68%になる) 今後は市町村の数が安定することを考慮し、各種施策の実施により豪雪地帯の活性化を図ることから、H17-H22の増加率として年1%上昇を目標と設定し、平成22年度の目標値を71%とする。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	52%	58%	63%	66%	-
【外部要因】 ・ 市町村合併 ・ 少雪等によるイベント(交流)活動の中止										
【他の関係主体】 ・ 地方公共団体 ・ 民間団体・企業等										
【備考】 1. 豪雪地帯対策特別措置法に基づき、豪雪地帯の個性を活かした活性化を推進する。 2. 総合的な雪対策の先導役となる市町村における先導的かつ実践的な取組みを支援する。										

【政策目標】	7 都市再生・地域再生等の推進									
【施策目標】	2.6 都市再生・地域再生を推進する									
【業績指標】	(143) 都市再生整備計画に掲げられた目標の達成率							業績目標		
								初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)	
							81.8% (平成18年度)	80%以上 (平成19年度 以降毎年度)		
<p>【指標の定義】</p> <p>まちづくり交付金の交付を受けるために市町村が作成する都市再生整備計画(以下、「計画」という。)について、それぞれの計画に掲げられた目標を定量化する指標の達成率を%変換し、その二乗平均値を、当該計画の達成率とし、当年度終了の全ての計画の達成率の単純平均値。</p> <p>複数指標の達成率をひとつのベクトルの距離として表すことができるため、当該計画の達成率を一元化かつ明快に表現が可能となる。</p>										
<p>【目標設定の考え方・根拠】</p> <p>都市再生整備計画に掲げられた目標の達成率について一定の水準(例えば80%)以上を維持。</p>										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	81.8%
【外部要因】										
【他の関係主体】										
<p>【備考】</p> <p>まちづくり交付金事業において、地域の歴史・文化・自然環境等の特性を活かした個性あふれるまちづくりを実施し、全国の都市の再生を効率的に推進することにより、地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図る。</p>										

【政策目標】	7 都市再生・地域再生等の推進									
【施策目標】	2.6 都市再生・地域再生を推進する									
【業績指標】	(144) 民間都市開発の誘発係数	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)			
		16倍 (平成16～18年度)					16倍 (平成19～23年度)			
【指標の定義】 (財)民間都市開発推進機構が係わることにより、優良な都市開発が誘発された倍率。 分母を民都機構が係わった案件の国費投入額とし(*), 分子を当該案件の総事業費とする。 (*)融通業務のみ政投銀等からの融通額とする。										
【目標設定の考え方・根拠】 過去3カ年平均値は16倍であり、今後もこの水準を維持することを目標とする。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
11.9	7.4	4.8	9.7	4.0	3.4	4.9	7.8	13.2	14.4	20.1
【外部要因】 民間事業者等の都市開発事業に対する取組状況										
【他の関係主体】 民間都市開発推進機構										
【備考】 民都機構を活用して(参加業務、融通業務、都市再生支援業務、まち再生出資業務等)、民間都市開発を推進する。										

【政策目標】	7 都市再生・地域再生等の推進									
【施策目標】	2.6 都市再生・地域再生を推進する									
【業績指標】	(145) まちづくりのための都市計画決定件数(市町村)							業績目標		
								初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)	
								約1470件 (平成17年度)	1470件 (平成22年度)	
【指標の定義】 地域地区、都市施設、市街地開発事業、地区計画等といった市町村による年間の都市計画決定件数										
【目標設定の考え方・根拠】 都市計画等に係る各種の調査、検討を通じて、各種制度の現状における課題の抽出や課題解決の対策を講じることにより、市町村による都市計画決定を促進し、ひいては都市再生・地域再生に資することを目標としている。平成17年度までの過去4ヶ年の最少件数を概ねの初期値とし、当該値以上を毎年維持することにより、都市再生・地域再生の推進が図られているものと判断する。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	1960	1752	2139	1470	-
【外部要因】 特になし。										
【他の関係主体】 市町村										
【備考】 人口減少に伴う市街地縮退に対応可能な都市計画制度の検討や、都市の秩序ある整備を図るための開発許可制度に関する調査等の実施を通じて、都市計画決定を促進し、都市再生・地域再生を推進する。										

【政策目標】	7 都市再生・地域再生等の推進									
【施策目標】	2.6 都市再生・地域再生を推進する									
【業績指標】	(146) 駐車場法に基づく駐車場供用台数								業績目標	
									初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)
									375万台 (平成17年度)	419万台 (平成20年度)
【指標の定義】 道路交通の円滑化を図り、もって公衆の利便に資するとともに、都市の機能の維持及び増進に寄与することを目的として、駐車場整備を推進することとし、駐車場法に基づく駐車場の駐車台数を指標とする。										
【目標設定の考え方・根拠】 駐車場法に基づき整備される路上駐車場、及び路外駐車場(都市計画駐車場、届出駐車場、附置義務駐車場)の整備状況から設定した。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
251万台	268万台	283万台	296万台	311万台	325万台	337万台	347万台	360万台	375万台	-
【外部要因】										
【他の関係主体】										
【備考】 各地方公共団体の附置義務駐車場条例や都市交通システム整備事業等に基づく整備により駐車場整備を推進する。										

【政策目標】	7 都市再生・地域再生等の推進									
【施策目標】	2.6 都市再生・地域再生等を推進する									
【業績指標】	(147) 景観計画の策定団体数								業績目標	
									初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)
									43 団体 (平成 18 年度)	約 400 団体 (平成 23 年度)
【指標の定義】 景観計画を策定・公表した地方公共団体の数										
【目標設定の考え方・根拠】 景観計画の策定意向を持つ市町村（国交省景観室の調査に基づく。）が平成 23 年度末までに確実にそれを実施した場合に達成可能となる値										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	43
【外部要因】 特になし。										
【他の関係主体】 都道府県、政令市、中核市、景観法第7条第1項但し書きに定める市町村										
【備考】 各種の調査研究や普及啓発活動の実施を通じ、良好な景観形成の意義・必要性やその適切なあり方、景観法の効果的な活用方法を周知徹底することにより、良好な景観形成を進めていく上で基本となる、同法に基づく景観計画を策定した地方公共団体の数を向上させる。										

【政策目標】	7 都市再生・地域再生等の推進									
【施策目標】	26 都市再生・地域再生を推進する									
【業績指標】	(148) 都市機能更新率(建築物更新関係)								業績目標	
									初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)
									31.8% (平成15年度)	36% (平成20年度)
【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。										
【目標設定の考え方・根拠】 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										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
							31.8%	32.8%	34.1%	34.4%
【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)										
【備考】										

【政策目標】	7 都市再生・地域再生等の推進										
【施策目標】	26 都市再生・地域再生を推進する										
【業績指標】	(149) 中心市街地人口比率の減少率							業績目標			
								初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)	
								前年度比 1.1%減 (平成16年度)		前年度比 0.5%減 (平成21年度)	
【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。											
【目標設定の考え方・根拠】 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。											
【過去の実績値(年度)】											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
-	-	-	-	-	-	-	-	1.1%	1.1%		
【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											
【備考】											

【政策目標】	7 都市再生・地域再生等の推進									
【施策目標】	2 7 流通業務立地等の円滑化を図る									
【業績指標】	(1 5 0) 物流拠点の整備地区数								業績目標	
									初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)
									3 5 地区 (平成 18 年度)	6 4 地区 (平成 23 年度)
【指標の定義】										
流通業務市街地の整備に関する法律(昭和 41 年法律第 110 号)による流通業務団地造成事業及び土地区画整理事業により整備された物流拠点の地区数										
【目標設定の考え方・根拠】										
総合物流施策大綱に基づく「今後推進すべき具体的な物流施策」の進捗状況を反映し、平成 23 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										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
2 3	2 3	2 3	2 3	2 4	2 4	2 5	2 5	2 7	3 1	3 5
【外部要因】 地元との調整等										
【他の関係主体】 地方公共団体等(事業施行者)										
【備考】 流通業務団地造成事業や土地区画整理事業により、土地利用の適正化、都市における流通機能の強化、都市交通の円滑化等が期待される物流施設を、都市計画的見地から適切に整備推進する。										

【政策目標】	7 都市再生・地域再生等の推進									
【施策目標】	2.8 集約型都市構造を実現する									
【業績指標】	(151) 都市機能の集積を促進する拠点の形成率	業績目標								
		初期値 (目標値設定 年次)				目標値 (目標年次)				
		-				51% (平成23年度)				
【指標の定義】										
<p>拡散型から集約型の都市構造への転換を測る指標として、人口10万人以上の都市のうち、主要な中心市街地及び交通結節点等の集約拠点において、一定の基盤整備¹がなされ、都市機能の集積が促進されている²都市の割合を測定する。</p> <p>¹集約拠点が備えるべき都市基盤の一つの基準として道路面積率20%を設定 ²都市機能集積:集約拠点の延べ床面積の市全体の延べ床面積に対する比率 居住人口集積:S45DID内の夜間人口の市全体の夜間人口に対する比率 が平成18年度末の比率以上となることで、拡散型から集約型の都市構造への転換を評価</p>										
【目標設定の考え方・根拠】										
<p>各都市の集約拠点において、施行もしくは予定されている土地区画整理事業等の基盤整備事業から、5年後の都市基盤の整備状況を算出し、一定の基盤整備がなされた集約拠点については、都市機能の集積が促進されることを目標とする。</p>										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
【外部要因】										
地元調整(権利者との権利調整等)、不動産の需要動向等										
【他の関係主体】										
地方公共団体(事業主体等)、民間等(事業主体)										
【備考】										
土地区画整理事業等の基盤整備事業、規制・誘導等										

【政策目標】	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上									
【施策目標】	29 鉄道網を充実・活性化させる									
【業績指標】	(152) トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数							業績目標		
								初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)	
							21億トンキロ (平成18年度)	32億トンキロ (平成22年度)		
【指標の定義】 ・トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数										
【目標設定の考え方・根拠】 ・京都議定書目標達成計画において、平成22年度における鉄道コンテナ輸送トンキロ数を平成12年度と比較して32億トンキロ増加させるという目標値を設定。 < 京都議定書目標達成計画 別表1(表1-1c)に記載 >										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	0	3	3	12	10	14	21
【外部要因】 ・自然災害等による変動										
【他の関係主体】 ・鉄道事業者										
【備考】 東アジアとの国際物流の増加に対応していくとともに、環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送へのモーダルシフトを促進する必要があることから、18年度に完成した山陽線鉄道貨物輸送力増強事業に引き続き、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、19年度より北九州・福岡間について貨物列車長編成化のための整備を行う。										

【政策目標】	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上									
【施策目標】	2.9 鉄道網を充実・活性化させる									
【業績指標】	(153) 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(在来幹線鉄道の高速化)								業績目標	
									初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
									15,400km (平成18年度)	15,700km (平成23年度)
【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。										
【目標設定の考え方・根拠】 広域的な幹線鉄道ネットワークの質的向上により、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。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,400km
【外部要因】 鉄道事業者によるダイヤ改正等										
【他の関係主体】 地方公共団体、鉄道事業者										
【備考】										

【政策目標】	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上									
【施策目標】	29 鉄道網を充実・活性化させる									
【業績指標】	(154) 国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現(都心部との間の鉄道アクセス所要時間30分以内である三大都市圏の国際空港の数)							業績目標		
								初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)	
							1 空港 (平成12年度)	2 空港 (平成19年度)		
【指標の定義】										
<ul style="list-style-type: none"> ・新たな空港アクセス鉄道の整備等により、成田国際空港を含めて三大都市圏の国際空港から都心部までの所要時間が30分以内となることを目標とした指標である。 ・三大都市圏の国際空港：成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港 										
【目標設定の考え方・根拠】										
<p>平成22年度の開業に向けて成田高速鉄道アクセスの整備を実施し、平成22年度には三大都市圏とも所要時間30分台の実現を目指す。</p> <p><社会資本整備重点計画第2章に記載></p>										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2
【外部要因】										
【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)										
【備考】										
空港の国際化、利用の広域化が進展し、国際航空旅客も急増する中で、国際競争力のある都市の形成に必要な交通基盤整備の一環として、建設費等の一部を補助し、空港アクセス鉄道の整備を推進する。										

【政策目標】	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上									
【施策目標】	2.9 鉄道網を充実・活性化させる									
【業績指標】	(155) 都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長(東京圏、大阪圏、名古屋圏：カッコ内は複々線化区間延長)					業績目標				
						初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)		
<p>2,353(211)km 1,552(135)km 925(2)km (平成18年度)</p> <p>2,399(216)km 1,591(135)km 925(2)km (平成23年度)</p>										
<p>【指標の定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成23年度までに完成が予定されている地下鉄等の新線の延長を加えた都市鉄道(三大都市圏)の路線の営業キロの延長。(このうち、複々線化されている区間の営業キロの延長を括弧内に示した。) 「都市鉄道」とは、大都市圏における旅客輸送を行う鉄道及び軌道のことをいう 「三大都市圏」とは、東京駅、大阪駅、名古屋駅を中心とした、概ね半径50km(名古屋は40km)の範囲をいう。 										
<p>【目標設定の考え方・根拠】</p> <p>現況値に、平成23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・乗り継ぎ円滑化等により、鉄道ネットワーク全体としての利便性向上を目指す。</p>										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
東京圏 2,173 (194)	東京圏 2,184 (196)	東京圏 2,197 (196)	東京圏 2,215 (198)	東京圏 2,273 (198)	東京圏 2,278 (202)	東京圏 2,289 (204)	東京圏 2,291 (204)	東京圏 2,292 (211)	東京圏 2,353 (211)	東京圏 2,353 (211)
大阪圏 1,480 (135)	大阪圏 1,510 (135)	大阪圏 1,513 (135)	大阪圏 1,513 (135)	大阪圏 1,513 (135)	大阪圏 1,521 (135)	大阪圏 1,521 (135)	大阪圏 1,521 (135)	大阪圏 1,523 (135)	大阪圏 1,536 (135)	大阪圏 1,552 (135)
名古屋圏 934 (2)	名古屋圏 934 (2)	名古屋圏 934 (2)	名古屋圏 934 (2)	名古屋圏 940 (2)	名古屋圏 940 (2)	名古屋圏 941 (2)	名古屋圏 945 (2)	名古屋圏 957 (2)	名古屋圏 933 (2)	名古屋圏 925 (2)
<p>【外部要因】</p> <p>営業路線の一部廃止</p>										
<p>【他の関係主体】</p> <p>地方公共団体(協調補助等)、鉄道事業者(事業主体)</p>										
<p>【備考】</p> <p>地下高速鉄道、ニュータウン鉄道、都市鉄道等利便増進法に基づく速達性向上事業による連絡線の建設費等の一部を補助し、整備を促進する。</p>										

【政策目標】	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上									
【施策目標】	29 鉄道網を充実・活性化させる									
【業績指標】	(156) 都市鉄道(東京圏)の混雑率								業績目標	
									初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)
									170% (平成18年度)	165% (平成23年度)
【指標の定義】 東京圏のJR、民鉄及び地下鉄の主要区間の平均混雑率。東京圏とは、東京駅を中心とした概ね50km範囲をいう。										
【目標設定の考え方・根拠】 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23年度までに整備が予定されている鉄道路線の開業を前提とした今後の輸送需要動向等に基づく値。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
189	186	183	180	176	175	173	171	171	170	170
【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)										
【備考】 地下高速鉄道、ニュータウン鉄道、都市鉄道等利便増進法に基づく速達性向上事業による連絡線の建設費等の一部を補助し、整備を促進する。										

【政策目標】	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上									
【施策目標】	2.9 鉄道網の充実・活性化させる									
【業績指標】	(157) 経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化計画を策定し、実行しているものの割合							業績目標		
								初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)	
								39% (平成18年度)	60% (平成23年度)	
【指標の定義】										
<p>経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者が地域関係者(沿線自治体・住民・NPO法人等)と連携し、鉄道を活性化するために策定される計画に基づき、活性化策を実行している地方鉄道事業者の割合。</p> <p>分母: 毎年度末に運行している地方鉄道事業者数(近代化・LRT補助等対象事業者) 99社(18年度末)</p> <p>分子: 毎年度末に運行している地方鉄道事業者のうち活性化を図る為に策定した計画を実行している鉄道事業者数 (近代化補助金上の「再生計画」及び「LRT整備計画」策定事業者) 39社(再生31社、LRT8社)</p>										
【目標設定の考え方・根拠】										
<p>今後、地方鉄道の活性化を図っていく上では、鉄道事業者自身の取組に加え、地方自治体をはじめとする沿線地域の関係者による積極的な関与が不可欠となっていることから、その環境整備に努めていく必要がある。そのため、経営基盤の脆弱な全ての地方鉄道事業者に鉄道の活性化に係る計画策定の助言・指導を行い、着実に実行させることを目指す。</p> <p>H17～H18に策定された活性化計画の延び(4社)を平成23年まで最低限維持した場合、平成23年度末の策定事業者は59社となる。 分子59社 / 分母99社(18年度末現在) = 60%</p>										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
									35%	39%
【外部要因】										
【他の関係主体】										
地域関係者(地方自治体・沿線住民・企業)、鉄道事業者の参入、撤退										
【備考】										
<p>地方鉄道活性化のため、鉄道事業者と自治体による利便性向上に向けた沿線まちづくり、沿線の企業・NPO・住民等による利用促進策と連携した「再生計画」の策定に基づき鉄道事業者が行う取組に対して支援を行う。</p> <p>また、速達性に優れ、バリアフリーや環境にも優しい利用者本位の交通体系の構築を促進する観点から、まちづくりと連携したLRTシステムの整備を推進するため、低床式車両その他LRTシステムの構築に不可欠な施設の整備を行う鉄軌道事業者に対し支援を行う。</p>										

【政策目標】	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上										
【施策目標】	30 地域公共交通の維持・活性化を推進する										
【業績指標】	(158) 地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画の策定件数	業績目標									
		初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)								
		-	30件 (平成23年度)								
【指標の定義】 業績指標は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通総合連携計画の策定数とする。地域における公共交通の活性化・再生のためには、地域の多種多様なニーズに応じるため、地域の関係者が、地域の真のニーズや問題を精査した上で、公共交通のあり方について総合的な交通計画を策定することが有効である。こうした観点から、地域公共交通総合連携計画の策定数は地域公共交通の活性化・再生について地域の積極的な取組を反映した指標ともなりうるものである。											
【目標設定の考え方・根拠】 地域公共交通総合連携計画の策定件数について、本年5月に公布された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が未だ施行されていない現状で目標値を立てるのは困難ではあるが、目標年次において各地方運輸局毎に年間3件を想定し、10運輸局等に乗じた30件とする。 なお、初期値については法律施行後、初年度となる平成19年度の総合連携計画の策定件数を設定することとする。											
【過去の実績値(年度)】											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
【外部要因】											
【他の関係主体】 総務省、公安委員会、環境省、市町村(計画策定主体)等											
【備考】地域公共交通活性化・再生事業、デュアルモードの普及促進、モビリティマネジメント事業、公共交通活性化総合プログラムの推進											

【政策目標】	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上									
【施策目標】	30 地域公共交通の維持・活性化を推進する									
【業績指標】	(159) バスロケーションシステムが導入された系統数							業績目標		
								初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)	
								4,901 系統 (平成17年度)	6,000 系統 (平成23年度)	
【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										
【目標設定の考え方・根拠】 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										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	3,031	2,870	2,944	3,420	3,534	3,672	3,942	4,683	4,901	集計中
【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)										
【備考】										

【政策目標】	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上									
【施策目標】	30 地域公共交通の維持・活性化を推進する。									
【業績指標】	(160) 地方バス路線の維持率							業績目標		
								初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)	
								96% (平成14年度)	100% (平成20年度)	
【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・幹線的路線をいう。「維持率」とは、地方バス路線(毎年度ごとに確定)に対する引き続き運行されている当該路線(翌年度末)の割合をいう。										
【目標設定の考え方・根拠】 国として維持を支援することとした地方バス路線が、翌年度においても当該年度と同程度維持することを確実に目指すことを目標とする。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
						96%	98%	98%	97%	96%
【外部要因】 ・輸送人員の減少										
【他の関係主体】 ・ 総務省(地方財政措置) ・ 都道府県(強調補助) ・										
【備考】										

【政策目標】	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上									
【施策目標】	30 地域公共交通の維持・活性化を推進する									
【業績指標】	(161) 有人離島のうち航路が就航されている離島の割合								業績目標	
									初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
									71% (平成17年度)	71% (平成22年度)
【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										
【目標設定の考え方・根拠】 我が国における有人離島のうち海上運送法に規定する一般旅客定期航路が就航している離島を抽出し、その割合を算出。従って分母は有人離島数、分子はそのうち一般旅客定期航路が就航している離島数。 架橋等により交通手段が確保されている場合を除き、有人離島において航路を維持する必要があるものについて、一般旅客定期航路事業を支援する。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	72%	72%	72%	71%	71%
【外部要因】										
【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)										
【備考】										

【政策目標】	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上													
【施策目標】	30 地域公共交通の維持・活性化を推進する													
【業績指標】	(162) 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								業績目標					
									初期値 (目標値設定年次)			目標値 (目標年次)		
									96% (平成17年度)			96% (平成22年度)		
【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。														
【目標設定の考え方・根拠】 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。														
【過去の実績値(年度)】														
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18				
-	-	-	-	100	100	100	96	96	96	89				
【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)														
【備考】														

【政策目標】	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上										
【施策目標】	31 都市・地域における総合交通戦略を推進する。										
【業績指標】	(163) 基幹的な公共交通を利用可能な人口の割合	業績目標									
		初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)								
		71%	74%								
		(平成18年度)	(平成23年度)								
【指標の定義】 人口10万人以上の規模の都市において、各都市の市街化区域内の人口のうち、基幹的な公共交通の駅、停留所等から一定の圏域内に居住する人口の割合											
【目標設定の考え方・根拠】 集約型都市構造への転換のために、基幹的な公共交通を利用可能な人口の割合を増加させていくことを目指し、現在策定されている或いは策定予定の総合的な都市交通の戦略に位置づけられた基幹的な公共交通の整備により見込まれる成果より設定											
【過去の実績値(年度)】										(単位:百万円)	
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	71%	
【外部要因】 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											
【備考】 都市において魅力ある将来像を定め、総合的な都市交通の戦略に基づく徒歩、自転車、自動車、公共交通などのモード間連携や交通結節点の整備などの施策を実施し、公共交通を基軸とした集約型都市構造へ転換する。											

【政策目標】	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上										
【施策目標】	3.2 道路交通の円滑化を推進する										
【業績指標】	(164) 三大都市圏の環状道路整備率							業績目標			
								初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)	
								35% (平成14年度)		60% (平成19年度)	
【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。											
【目標設定の考え方・根拠】 都市再生本部決定などで定められた目標や現在までの進捗状況等から H19 年度目標値を算出。											
【過去の実績値(年度)】											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
						35%	35%	42%	43%		
【外部要因】 地元調整の状況等											
【他の関係主体】 該当なし											
【備考】											

【政策目標】	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上										
【施策目標】	3.2 道路交通の円滑化を推進する										
【業績指標】	(165) 道路渋滞による損失時間	業績目標									
		初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)								
		38.1 億人時 間 / 年 (平成 14 年度)	38.1 億人時 間 / 年を約 1 割削減 (平成 19 年度)								
【指標の定義】 渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差(年間1億人時間の損失とは、1年間に1億人が 各々1時間損失することを意味する。)											
【目標設定の考え方・根拠】 長期的に受忍限度を超えない程度まで渋滞が解消・緩和された状態を目指すこととして、平成 19 年度 の目標を設定 < 社会資本整備重点計画第 2 章に記載 >											
【過去の実績値(年度)】											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
-	-	-	-	-	-	38.1	37.6	36.9	35.1		
【外部要因】 交通量の変動											
【他の関係主体】 該当なし											
【備考】											

【政策目標】	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上									
【施策目標】	32 道路交通の円滑化を推進する									
【業績指標】	(166) 路上工事時間の縮減率	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)			
		201 時間 / km・年 (平成 14 年度)					201 時間 / km・年を約 2 割削減 (平成 19 年度)			
【指標の定義】 直轄国道 1km あたりの路上工事に伴う年間の交通規制時間										
【目標設定の考え方・根拠】 モデル事務所において実施した、各種路上工事縮減施策実施による路上工事縮減に関するシミュレーション結果を基に算出 < 社会資本整備重点計画第 2 章に記載 >										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	201	186	143	126	
【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)										
【備考】										

【政策目標】	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上									
【施策目標】	3.2 道路交通の円滑化を推進する									
【業績指標】	(167) ETC 利用率								業績目標	
									初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)
									5% (平成 14 年度)	約 8 割 (平成 20 年春)
【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										
【目標設定の考え方・根拠】 長期的に 100%を目指すこととして、平成 20 年春の目標を設定 < 社会資本整備重点計画第 3 章に記載 >										
【過去の実績値(年度)】										
日別データ:平成 18 年 6 月 15 日										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H18 春	
					2%	5%	16%	47%	65%	
【外部要因】 交通量の変動										
【他の関係主体】 該当なし										
【備考】										

【政策目標】	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護											
【施策目標】	33 社会資本整備・管理等を効果的に推進する											
【業績指標】	(168) 公共事業の総合コスト縮減率								業績目標			
									初期値 (目標値設定 年次)		目標値 (目標年次)	
									9.9% (平成17年度)		15% (平成19年度)	
【指標の定義】 平成19年度までに平成14年度と比較して、15%の総合コスト縮減率の達成を目指す。 総合コスト縮減率とは、総合コスト縮減額を当該年度に発注された公共事業の工事費等で除したものを。												
【目標設定の考え方・根拠】 目標値は、平成15年3月に策定された「国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム」に基づくもの (政府版は別途平成15年9月に公共工事コスト縮減対策関係省庁連絡会議で策定)。												
【過去の実績値(年度)】												
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18		
-	-	-	-	-	-	-	6.1%	7.3%	9.9%	調査中		
【外部要因】 ・指標の評価に必要なデータの取得に時間を要する。 当該年度の指標の評価に必要なデータは、次年度の上半期にフォローアップ調査を実施、それを取りまとめた結果を例年9月頃に開催される行政効率化関係省庁連絡会議公共事業コスト構造改革推進WGで了承を得ることにより、はじめて対外的な公表が可能となるため。												
【他の関係主体】 ・内閣官房及び関係府省庁												
【備考】 コスト構造改革の推進等												

【政策目標】	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護				
【施策目標】	3.3 社会資本整備・管理等を効果的に推進する				
【業績指標】	(169) 事業認定処分の適正な実施(訴訟等により取り消された件数)	業績目標			
		初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)	
		0件 (平成18年度)		0件 (平成23年度)	
【指標の定義】 土地収用法の事業認定にあたっては、請求があった場合には公聴会を開催しなければならないとともに、事業反対等の意見書があった場合には社会資本整備審議会の意見を聴取しなければならないこととされているなど、適正かつ公正な判断を行うために必要な手続をとることとされており、これらの手続を適正に、かつ、確実に行うとともに、こうした手続を踏まえて事業認定庁として適正な判断を行って訴訟等になった場合でも取り消されることのないようにする。					
【目標設定の考え方・根拠】 土地収用法の事業認定については、それが公共の利益と私有財産の調整を図ることを目的としたものであり、また、仮に処分後に取消訴訟等により取り消された場合には公共事業が途中でストップしてしまう恐れがあることから、事業認定にあたっては適正かつ公正な判断を行うことが特に重要であり、適正な手続を確実に行って、訴訟等によって取り消されない適正かつ公正な処分を行うことが必要である。					
【過去の実績値(年度)】					
訴訟等により取り消された数					
H13	H14	H15	H16	H17	H18
		0	0	0	0
【外部要因】					
【他の関係主体】					
【備考】 適正かつ公正な事業認定処分を行う。					

【政策目標】	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護		
【施策目標】	33 社会資本整備・管理等を効果的に推進する		
【業績指標】	(170) 国土交通政策の企画立案等に 必要な調査検討の報告数及び研修等 の満足度(調査検討の報告数、講演等 実施後のアンケート調査等に基づいた 満足度、研修実施後のアンケート調査 等に基づいた満足度)	業績目標	
		初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
		13件 (平成18年度)	14件 (平成19～23年度平均)
		90.9% (平成17～18年度平均)	95.0% (平成23年度)
	-	80%以上 (平成19年度)	
【指標の定義】 国土交通政策の企画立案等に 必要な調査検討の報告数及び 研修等における受講者の満足度			
【目標設定の考え方・根拠】 実際に行った調査検討の件数 及び研修等の満足度について 目標値と比較し、検討する。 (なお、調査検討の報告は、 社会経済環境において生起する 諸課題等を踏まえて作成する ものであり、件数について減少 する場合もあることに留意)			
【過去の実績値(年度)】			
H8～H16	H17	H18	
-	-	13件	
-	87.5%	94.2%	
-	-	-	
【外部要因】 社会経済環境において生起する 諸課題等			
【他の関係主体】 -			
【備考】 社会資本整備・管理等の効果的 な推進に資する各種調査検討 業務			

【政策目標】	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護									
【施策目標】	33 社会資本整備・管理等を効果的に推進する									
【業績指標】	(171) 建設施工企画に関する指標(ICT建設機械等(土工(盛土)の敷均し、締固め施工における)による施工日数及び出来形管理の所要日数の短縮割合、建設現場における創意工夫の事例の活用件数)	業績目標								
		初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)							
		-	約2割縮減 (平成21年度) 100件 (平成21年度)							
<p>【指標の定義】</p> <ul style="list-style-type: none"> 施工及び監督・検査の所要日数(土工(盛土)の敷均し、締固め施工における)の短縮割合 今回調査検討する土工(盛土)における敷均し・締固め等の施工日数及び完成形状の監督・検査の所要日数において、従来施工とICTを活用した施工方法による施工日数等の削減率 (土工(盛土)における敷均し・締固め施工日数及び完成形状の監督・検査日数 / ICT活用の日数 / 通常施工の日数) 創意工夫活用件数 創意工夫の事例が活用された工事の累積活用件数 										
<p>【目標設定の考え方・根拠】</p> <ul style="list-style-type: none"> 施工及び監督・検査の所要日数(土工(盛土)の敷均し、締固め施工における)の短縮割合 土工(盛土)における、敷均し・締固め施工において、一般機械を使用した従来施工と3次元機械制御対応の建設機械を使用した情報化施工による施工効率から施工日数を試算。 また、完成形状の監督・検査においても従来のレベル・巻尺による手法と、トータルステーションを用いた新たな手法による所要日数を試算。それら日数を除して目標として設定。 (参考:土工(盛土) 3万m³の敷均し・締固め施工日数及び完成形状の監督・検査日数 45日 / 57日 = 0.79 = 約2割縮減) 創意工夫活用件数 建設工事の品質確保・コスト縮減を図るため、施工現場における創意工夫の事例を広く普及させる。現況を勘案し、平成21年度の目標を活用累積件数100件と設定。 										
【過去の実績値(年度)】										
	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
施工及び監督・検査の所要日数の短縮	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
創意工夫の活用件数	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<p>【外部要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> 施工及び監督・検査の所要日数の短縮 3次元機械制御対応の建設機械の市場普及 										
【他の関係主体】										
<p>【備考】</p> <ul style="list-style-type: none"> 施工現場の情報化による監督検査業務の効率化・品質確保の促進 (ICT建設機械等による施工日数及びICTを活用した出来形管理の所要日数の短縮割合 関連施策) ICTを活用して、工事の施工状況の連続的な監視や施工データの記録を行うことにより、完成後にお 										

ける施工状況の再現、施工履歴の確認などが可能となる施工現場の情報化を図り、監督・検査の強化及び効率化、品質確保を推進する。

・創意工夫事例の普及による施工改善の推進

(建設現場における創意工夫の事例の活用件数関連施策)

施工現場における新技術の活用や創意工夫・施工環境事例について実態調査を行い、品質確保、コスト削減の効果の高い事例の選定や普及を阻害している要因とその改善方策について、現場での施工経験者からの意見収集とともに検討を行う。

【政策目標】	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護									
【施策目標】	3.3 社会資本整備・管理等を効果的に推進する									
【業績指標】	(17.2) 用地取得が困難となっている割合(用地あい路率)								業績目標	
									初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
									3.50% (平成13～17年度の平均)	3.15% (平成19～23年度の平均)
【指標の定義】 国土交通省の各地方整備局等が施行する直轄事業における用地取得で、用地買収着手後3年以上経過し、かつ、当年度中に契約見込みのない「あい路」(注)となった件数の、当該事業地区の契約済み及び未契約件数の総数における割合(%)。 (注)用地買収着手後3年以上の案件で、予算の裏付けはあるが、地権者ないし地域住民との調整に困難が生じ、当該年度内に契約見込みがないものをいう。										
【目標設定の考え方・根拠】 用地取得の円滑化・迅速化による効率的な事業の実施のため、あい路解消に関する諸施策を講じることにより、目標値(平成19～23年度の5カ年のあい路率の平均)は現況(平成17年度までの過去5カ年の平均)から1割改善させることとして設定。 また、長期的にもできる限り改善していく。										
【過去の実績値(年度)】										
	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
	4.30%	4.70%	4.82%	4.30%	4.28%	3.43%	3.53%	3.40%	2.87%	
【外部要因】										
【他の関係主体】										
【備考】 ・損失補償基準等の継続的な点検作業。 ・適正な用地補償のための制度再構築に関する実態調査(平成19年度新規予算)。										

【政策目標】	9. 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護									
【施策目標】	34. 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する									
【業績指標】	(173) 不動産証券化実績総額								業績目標	
									初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)
									33兆円 (平成18年度)	66兆円 (平成23年度)
【指標の定義】 主たる投資対象を不動産とするリート(注1)、不動産特定共同事業スキーム(注2)、資産流動化法スキーム(注3)、合同会社・匿名組合出資スキーム(注3)等の活用による証券化実績総額 (注1) 不動産投資信託(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。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) 不動産の証券化(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。										
【目標設定の考え方・根拠】 〔根拠〕 主な不動産の証券化手法であるリートスキーム等の活用により証券化された不動産の資産額累計であることから業績指標として採用。 〔目標設定の考え方〕 不動産の証券化は、約1500兆円とい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ストックの形成を可能にするものである。これまで、当該業績指標が着実に伸びるよう、政策を打ってきたところであるが、今後もその伸びを維持し、その上さらに拡大(過去5年間の証券化実績(単年度の伸び)の平均額以上に伸びを拡大)させるために、不動産証券化市場活性化のための不動産投資市場の環境整備を進めていき、初期値の2倍となる66兆円という目標を目指す。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
---	---	---	---	3兆円	6.2兆円	9兆円	12.7兆円	18兆円	25兆円	32兆円
【外部要因】 国内・海外の景気動向、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)										
【備考】										

【政策目標】	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護									
【施策目標】	3.4 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する									
【業績指標】	(174) 指定流通機構(レインズ)における売却物件の登録件数								業績目標	
									初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)
									229 千件 (平成 18 年度)	274 千件 (平成 23 年度)
【指標の定義】 年度末における指定流通機構(レインズ)(注1)の売却物件登録件数(注2)。 (注1) 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公益法人(全国で4つ)が運営しているシステム。(Real Estate Information Network Systemの頭文字をとっている)宅建業者が流通に関与する売却物件情報を、システム上で多数の宅建業者が共有し、迅速な情報交換を行うことで、不動産取引の拡大を図っているもの。 (注2) 指定流通機構(レインズ REINS)には、宅建業者が売却依頼を受けた物件が登録されることから、中古物件(マンション・戸建住宅等)及び土地が登録物件の大半を占める。なお、目標値は各年度末時点における流通在庫数を示す。										
【目標設定の考え方・根拠】 〔根拠〕 宅地建物取引業法は、専任媒介契約を締結した宅地建物取引業者にレインズへの物件情報の登録を義務付けている。よって、レインズへの売却物件登録件数(事業用物件も含む)は、中古物件の流通市場の担い手である宅地建物取引業者が関与する物件の流通量を反映しており、不動産流通市場の環境整備の推進による市場の拡大、活性化の状況を示すものであることから業績指標として採用。 〔目標設定の考え方〕 住生活基本計画における既存住宅の流通シェアの増加(平成15年13%から平成27年23%)の目標を踏まえた数値(261千件)から、さらにレインズによる取引情報の公開の充実等による活用の促進効果(5%増)を見込み、当該目標値を設定した。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
151 千件	163 千件	160 千件	166 千件	177 千件	182 千件	183 千件	186 千件	192 千件	204 千件	229 千件
【外部要因】 不動産市場動向(地価・住宅価格の下落)、金融動向(金融機関の融資姿勢の変化による資金調達可能額の変化・金利動向等)										
【他の関係主体】 該当なし。										
【備考】 近年の活発な不動産市況を踏まえ、不動産流通市場の環境整備を推進することで、不動産の流通量がより一層拡大するものと考えられることから、目標値を上方修正した。										

【政策目標】	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護									
【施策目標】	34 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する									
【業績指標】	(175) 宅地建物取引業保証協会の社員である宅地建物取引業者数に対する弁済を受けるための宅地建物取引業保証協会の認証件数の割合の推移	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)							
		0.37%	0.30%							
		(平成13~17年度の5年間平均)	(平成19~23年度の5年間平均)							
【指標の定義】 宅地建物取引業保証協会の社員数に対して、弁済業務保証金の還付を受ける権利を有する者が、その権利を実行するために必要となる宅地建物取引業保証協会の認証件数の占める割合の推移										
【目標設定の考え方・根拠】 (根拠) 宅地建物取引業保証協会の社員である宅地建物取引業者との取引により損害を受けた者は、宅地建物取引業保証協会の認証を受ければ一定額の損害の還付を受けることができるため、当該認証件数が不動産取引における紛争の数を表していると考えられることから、業績指標として採用。 (目標設定の考え方) 不動産取引における紛争においては、重要事項説明に係るものを始め、報酬に係るものなど宅地建物取引業法に基づき適切に業務がなされていないことに起因するものが多く見受けられる。宅地建物取引業者のコンプライアンスの向上を図るため、宅地建物取引業者に対する監督処分基準の制定・公表等の政策を打ってきたところであるが、今後も宅地建物取引業者のコンプライアンスの向上に資する施策を一層進めていき、初期値(0.37%)から約2割減少した値(0.30%)を目指す。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
					0.33	0.35	0.41	0.39	0.36	
【外部要因】 不動産市場の動向、不動産取引に関して社会的関心を集める事件等の発生										
【他の関係主体】 都道府県、各宅地建物取引業保証協会										
【備考】										

【政策目標】	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護									
【施策目標】	34 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する									
【業績指標】	(176) マンション管理組合数に対するマンション管理業に関する紛争相談件数の割合の推移								業績目標	
									初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
									0.20% (平成17年度)	0.16% (平成22年度)
【指標の定義】 マンション管理組合数に対して、国土交通省のマンションの管理の適正化の推進に関する法律(以下「適正化法」という)主管課で扱ったマンション管理業に関する紛争相談件数が占める割合の推移										
【目標設定の考え方・根拠】 (根拠) マンション管理業に関する紛争相談における主な紛争相談者であるマンション管理組合は、マンション市場の近年の動向から今後の増加が見込まれるため、その増加分を勘案する必要がある。よって、マンション管理組合の数(推計)を母数としたマンション管理業に関する紛争相談件数の割合を業績指標として採用。 (目標設定の考え方) マンション管理業に関する紛争相談においては、重要事項説明に係るものや、契約成立時の書面の交付に係るものなど、マンションの管理の適正化の促進に関する法律に基づき適切に業務がなされていないことに起因するものが多く見受けられる。マンション管理業者のコンプライアンスの向上を図るため、マンション管理業者に対する監督処分基準の制定・公表等の政策を打ってきたところであるが、今後もマンション管理業者のコンプライアンスの向上に資する施策を一層進めていき、初期値(0.20%)から2割減少した値(0.16%)を目指す。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.20	
【外部要因】 マンション市場の動向、マンション管理に関して社会的関心を集める事件等の発生、マンション住民の世帯形態の変化、マンション管理業者数の推移										
【他の関係主体】										
【備考】 ・マンション管理業に関する北海道開発局・各地方整備局・沖縄総合事務局に寄せられた紛争相談件数についての調査は、平成18年度(平成17年度分)から毎年度実施。 ・マンション管理組合数は、マンションストック数(国土交通省推計資料)を、管理組合当たりの戸数((社)高層住宅管理業協会「マンション管理受託動向調査」をもとに算出)で除して推計。										

【政策目標】	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護				
【施策目標】	3.4 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する				
【業績指標】	(177) 地価情報を提供するホームページへのアクセス件数	業績目標			
		初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)		
		25,389,634 件 (平成 18 年度)	25,390,000 件 (平成 23 年度)		
【指標の定義】 地価公示及び都道府県地価調査に係るホームページへの年間アクセス件数					
【目標設定の考え方・根拠】 取引価格情報提供ページにおいて、今後、地価情報との連動表示が進展することにより、地価情報を提供するホームページへのアクセス件数が減少する可能性があること、また、地価情報を提供するホームページへの過去のアクセス件数の最高値が2539万件であることから、今後とも同水準を維持することにより着実に地価情報の提供・普及を進めていくため、2539万件を目標とした。					
【過去の実績値(年度)】					
H8	H9	H10	H11	H12	H13
-	148,716	809,691	1,670,702	4,832,292	6,818,890
H14	H15	H16	H17	H18	
13,241,830	16,935,727	19,288,447	24,272,457	25,389,634	
【外部要因】 ・社会経済状況の変化を背景とする不動産市場の動向 ・国民におけるインターネット利用環境の改善					
【他の関係主体】					
【備考】 ・地価公示とは、土地鑑定委員会が、毎年1月1日時点における標準地の正常な価格を3月下旬に公示するものである。 ・都道府県地価調査とは、都道府県知事が基準地を選定し、毎年7月1日時点における標準価格を判定し、9月下旬に公表するものである。 ・平成19年度からは、これらに加え、主要都市における高度利用地の地価分析業務(四半期毎の地価を把握)を行い、今後の地価動向を見通すための参考情報として広く一般に提供することとしている。					

【政策目標】	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護				
【施策目標】	34 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する				
【業績指標】	(178) 取引価格情報を提供するホームページへのアクセス件数、取引価格情報の提供件数	業績目標			
		初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)	
		22,659,447 件 (平成 18 年度)		40,000,000 件 (平成 23 年度)	
		63,636 件 (平成 18 年度)		1,000,000 件 (平成 23 年度)	
【指標の定義】					
<ul style="list-style-type: none"> ・取引価格情報を提供するホームページへの年間アクセス件数 ・アンケートによる取引価格情報の収集を通じた、取引価格情報の提供件数 					
【目標設定の考え方・根拠】					
取引価格情報の提供については、平成18年度が初年度であり、アクセス件数等について今後の動向を見通すことは困難であるが、平成19年度に予定している提供地域の拡大、提供内容の拡充等の効果を見込んで、アクセス件数については4000万件/年、提供件数については100万件/累計を当面の目標とした。					
【過去の実績値(年度)】					
アクセス件数(上段)					
提供件数(下段)					
H8	H9	H10	H11	H12	H13
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
H14	H15	H16	H17	H18	
-	-	-	-	・22,659,447	
-	-	-	-	・63,636	
【外部要因】					
<ul style="list-style-type: none"> ・社会経済状況の変化を背景とする不動産市場の動向 ・国民におけるインターネット利用環境の改善 					
【他の関係主体】					
【備考】					
不動産取引価格情報の提供は、不動産取引における市場の透明化、取引の円滑化・活性化等を図るために開始されたものである。不動産取引価格情報の収集は、平成17年7月から、法務省と連携し、現行制度の枠組みを活用して、不動産取引当事者の協力による不動産取引価格等のアンケート調査により行っている。そのアンケート調査結果で得られた情報は、平成18年4月から「土地総合情報システム」によりインターネットを通じて、広く一般に無償で情報提供されている。					

【政策目標】	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護				
【施策目標】	34 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する				
【業績指標】	(179) 低・未利用地の面積	業績目標			
		初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)	
		13.1 万 ha (平成 15 年度)		13.1 万 ha (平成 20 年度)	
【指標の定義】 土地基本調査(5年毎調査)において集計された法人及び世帯が所有する宅地など(「農地・林地」、 「他社への販売を目的として所有する土地」以外の土地)に係る低・未利用地面積のうち「空き地」とされ た土地利用の合計面積(単位:万 ha)					
【目標設定の考え方・根拠】 低・未利用地の面積については、人口・世帯数の減少や産業構造の変化といった社会経済状況を踏ま え、今後増加することが懸念されているところであるが、その増加を抑制し、少なくとも維持することを目標 とするため、13.1 万 ha とした。					
【過去の実績値(年度)】					
H8	H9	H10	H11	H12	H13
		12.5			
H14	H15	H16	H17	H18	
	13.1				
【外部要因】 ・人口・世帯減少の進展に伴う土地需要の減少 ・国内産業構造の転換や景気の動向を背景としたオフィス用地や商業施設用地、工場用地などの企 業の土地需要の動向					
【他の関係主体】					
【備考】 ・低・未利用地情報や土地の有効活用に関するノウハウ等を広く一般に提供するWEBサイト「土地活 用バンク」の運用 ・国土利用計画法の的確な運用 等					

【政策目標】	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護									
【施策目標】	35 建設市場の整備を促進する									
【業績指標】	(180) 入契法に基づく施策の実施状況(入札監視委員会等の第三者機関の設置の状況、入札時における工事費内訳書の提出の状況)								業績目標	
									初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
									75% (平成13年度)	100% (平成23年度)
									56% (平成13年度)	100% (平成23年度)
【指標の定義】										
<p>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)</p> <p>(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。</p> <p>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)</p>										
【目標設定の考え方・根拠】										
<p>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。</p> <p>入札時における工事費内訳書の提出義務付けは、入札参加者に適切な見積もりを行うことを促すとともに、提出された工事費内訳書のチェックにより不正行為の防止等に資することとなることから、平成13年当時、入札時において入札時における工事費内訳書の提出を義務付けていない国の5機関及び国土交通省所管法人等の9法人を含め、全体として8割の発注機関において5年以内に提出を義務付けすることを目標として設定。平成23年度までには、対象とする全発注機関で提出を義務付けることを目標とする。</p>										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	75%	75%	68%	69%	69%	
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	56%	63%	77%	84%	88%	
【外部要因】										
<p>該当なし</p> <p>該当なし</p>										
【他の関係主体】										
<p>他府省庁・特殊法人等(設置主体)</p> <p>他府省庁・特殊法人等(設置主体)</p>										

【備考】

既存の業績指標(目標値に達していないため取組継続)

既存の業績指標(H18の目標値には達しているが、H23目標値には達していないため取組継続)

【政策目標】	9. 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護										
【施策目標】	35. 建設市場の整備を推進する										
【業績指標】	(181) 建設工事に携わる技術者のうち技術検定合格者の比率	業績目標									
		初期値 (目標値設定年度)	目標値 (目標年度)								
		55%	65%								
		(平成18年度)	(平成23年度)								
【指標の定義】 建設業者に所属する技術職員数のうち、技術検定合格者の比率を高める。 技術検定制度は、建設業者の施行する建設工事に従事し又はしようとする者の施工技術の向上を目的として国土交通大臣が行うものである。 建設業法においては、建設工事の適正な施行の確保のため、工事現場に技術者の配置を義務づけており、これら技術者のうち、施工に関してより高い知識、技術、管理能力を持った技術検定合格者の比率が高まることで、公共工事の質の確保、ひいては健全な建設市場の育成が図られる。											
【目標設定の考え方・根拠】 技術検定合格者等の国家資格保有者の比率の伸び率及び施策の重要性を勘案して設定。平成23年度までに技術検定合格者の比率65%を目指す。											
【過去の実績値(年度)】											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54.6%	
【外部要因】 建設業界における労働者数											
【他の関係主体】											
【備考】 主たる施策 ・ 技術検定の適切な実施により、施工に関して高い知識、技術、管理能力を持った技術検定合格者を供給する。 ・ 技術検定制度の理解を深めるための啓発活動を行う。 ・ 受験者の技術力アップのための情報発信等を行う。											

【政策目標】	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護										
【施策目標】	35 建設市場の整備を推進する										
【業績指標】	(182)建設業の活力回復に資するモデル的な取組の創出件数	業績目標									
		初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)								
		224件 (平成18年度)	400件 (平成21年度)								
【指標の定義】	建設業の活力回復施策によって支援された、中小・中堅建設業者によるモデル的な取組の創出件数(累計値)										
【目標設定の考え方・根拠】	平成18年度までのモデル的な取組の累計件数は224件で1年あたり約50件。今後も年間50件程度の創出を見込んで目標を設定した。										
【過去の実績値(年度)】											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
-	-	-	-	-	-	-	17	59	120	224	
【外部要因】	建設投資の減少等										
【他の関係主体】	建設業者(事業主体)										
【備考】	中小・中堅建設業者が行う農業、福祉、環境等の新分野への進出の取り組みのうち、一定の条件を満たすものを公募し、モデル的な事例を発掘して支援するとともに、普及・啓発を図ることにより、中小・中堅建設業の新分野進出等の経営革新を促進している。										

【政策目標】	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護									
【施策目標】	35 建設市場の整備を推進する									
【業績指標】	(183) 専門工事業者の売上高経常利益率	業績目標								
		初期値 (目標値設定 年次)				目標値 (目標年次)				
		2.5% (平成17年度)				4.0% (平成23年度)				
【指標の定義】 専門工事業者の売上高に占める経常利益の割合 売上高経常利益率 = (経常利益 / 売上高) × 100 経常利益 = (営業利益 + 営業外収益) - 営業外費用										
【目標設定の考え方・根拠】 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取り巻く経営環境が厳しさを増す中で、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のびることができる環境の整備を図ることが必要である。 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としては売上高経常利益率が挙げられる。 経常利益は日常的に発生する営業活動と財務活動から生じる収益を表す指標であり、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計ることでの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。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
2.2	-	-	1.3	-	-	1.4	-	-	2.5	-
【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)										
【備考】 平成12年度～18年度までに使用した業績指標「建設業者に係る経営革新計画の承認件数」については、上記指標に改定することとする。 (理由)旧指標に係る実績値が平成18年度に設定した目標値に達していないため改定することが必要。 < 施策の概要 > 1. 中小企業の新たな事業活動の促進に関する法律に基づく中小建設業者への支援及び制度普及 当該法律は、中小企業者等の新たな事業活動を促進するため、創業、経営革新、新連携の取組について支援するとともに、これらの新たな事業活動の促進に資する事業環境基盤の整備を図ることが目的となっている。その中で中小建設業者が実施する「経営革新への取組」及び「新連携への取組」について支援及び制度普及を図ることにより、中小建設業者の経営革新を促進している。 2. 建設業の新分野進出事業における中小建設業者への支援 中小・中堅建設業者が行う農業、福祉、環境等の新分野への進出の取り組みのうち、一定の条件を満たすものを公募し、モデル的な事例を発掘して支援するとともに、普及・啓発を図ることにより、中小・中堅建設業の新分野進出等の経営革新を促進している。										

【政策目標】	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護									
【施策目標】	35 建設市場の整備を推進する									
【業績指標】	(184) 建設資材の需給状況把握システムの導入状況							業績目標		
								初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)	
								0% (平成18年度)	100% (平成21年度)	
【指標の定義】 主要建設資材の安定供給はもとより、大規模地震発生時の応急、復旧・復興に対応すべく効率的かつ効果的な建設資材の供給が可能となるシステムの開発を行い、そのシステムを建設資材の供給に携わる関係機関への普及度合を割合としたもの。										
【目標設定の考え方・根拠】 過去の地震時で要した建設資材の需要量などを元データとして、発災後に必要な需要量・需要時期・需要場所や運搬経路を示すシステムを構築し、各業界関係機関(各種建設資材関連の公益法人等)に広く情報提供することを目的に、平成21年度内でシステムの普及を図るよう目標値を設定										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
【外部要因】										
【他の関係主体】 経済産業省、所管法人等										
【備考】 今後起こりうる大規模地震に対し、災害対策用資材や復旧資材などの確保と地震発生直後の建設資材の需給の逼迫や混乱などに対応すべく、過去に発生した地震時における資材需給状況を参照し、円滑な資材調達を図るべく、各業界関係者に広く情報を提供。										

【政策目標】	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護				
【施策目標】	35 建設市場の整備を推進する				
【業績指標】	(185) 建設技能労働者の過不足状況 (不足率、技能工のD.I.)	業績目標			
		初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)		
		1.2% (平成18年)	1.2%以下 (平成23年)		
		-----	-----		
		30ポイント (平成18年)	30ポイント以下 (平成23年)		
【指標の定義】					
建設労働需給調査結果(国土交通省)					
調査対象職種(鉄筋工、型わく工等)の労働者を直用する建設業者による技能労働者の確保状況(回答数)を以下により算出した、建設技能労働者の不足率(年平均、8職種計、全国、原数値)。					
$\text{不足率} = \frac{\text{確保しなかったが出来なかった労働者数} - \text{確保したが過剰となった労働者}}{\text{確保している労働者数} + \text{確保しなかったが出来なかった労働者数}} \times 100$					
労働経済動向調査(厚生労働省)					
調査対象産業に属する全国の民営事業所に対して実施された調査において、労働者の過不足感について、不足(「やや不足」と「おおいに不足」の計)と回答した事業所の割合から過剰(「やや過剰」と「おおいに過剰」の計)と回答した事業所の割合を差し引いた値(「労働者過不足判断 D.I.」のうち、建設業における技能工のD.I.(年平均(四半期毎の結果を平均して算出))。					
【目標設定の考え方・根拠】					
少子高齢社会が到来し、労働力人口が大幅に減少することが予想され、将来的に優秀な人材が大幅に減少することが懸念される中、建設技能労働者の需給バランスが現在以上に悪化しないことを目標とする。					
【過去の実績値(暦年)】					
H14	H15	H16	H17	H18	(上段は 不足率、下段は 技能工のD.I.)
-0.3%	-0.6%	-0.3%	0.8%	1.2%	
-----	-----	-----	-----	-----	
-5 ポイント	-4 ポイント	9 ポイント	19 ポイント	30 ポイント	
【外部要因】					
経済情勢、建設投資の動向等					
【他の関係主体】					
厚生労働省					
【備考】					
< 施策の概要 >					
技能承継モデル構築支援事業(事業者団体等が行う、熟練技能者、OBを指導役として活用した若手技能者の技能取得等に資する先駆的先導的な取組を公募、支援し、普及啓発を図る)					

【政策目標】	9 市場環境の整備、産業の生産性の向上、消費者利益の保護									
【施策目標】	35 建設市場の整備を推進する									
【業績指標】	(186) 海外展開促進のための相手国との建設会議、セミナー、シンポジウムの開催件数	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)							
		0件 (平成18年度)	10件 (平成21年度)							
【指標の定義】 我が国建設業の国際競争力の強化及び官民協働によるインフラ整備の推進を図るために行う、建設会議(政策対話等)、セミナー、シンポジウムの開催数。										
【目標設定の考え方・根拠】 平成19年度から毎年度3案件程度での開催を想定し、平成21年度末までに累計10案件との開催を目標とする。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
【外部要因】										
【他の関係主体】 相手国政府・関係機関、建設企業。										
【主な施策の概要】 我が国建設業の国際競争力強化及び官民協働によるインフラ事業の推進を図るため、我が国が得意とする分野の技術普及・PR、官民協働型インフラ事業の推進に関する建設会議(政策対話等)、セミナー、シンポジウム等を開催する。										

【政策目標】	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護								
【施策目標】	36 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る								
【業績指標】	(187) 統計調査の累積改善件数	業績目標							
		初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)						
		1件 (平成18年度)	7件 (平成23年度 までの累計)						
【指標の定義】 「統計行政の新たな展開方向」(各府省統計主管部局長等会議申合せ、H15.6)において、既存統計の見直しを含めた社会・経済の変化に対応した統計の整備等が求められていることを受け、既存統計の全てについて抜本的見直しを行い、現行統計の統計手法の見直しや新規統計の創設、統計利用者の視点に立った統計データの加工、提供等を含め、将来を見据えた新たな統計ニーズへの対応を図るための検討を進めており、これにより見直しを行った統計調査の件数を指標とする。									
【目標設定の考え方・根拠】 現行統計の改廃や新規統計の創設、統計利用者の視点に立った統計データの加工、提供等を含め、将来を見据えた新たな統計ニーズへの対応を図るため、統計調査の見直しを行うことにより、統計利用者の利便性向上等を図る。									
【過去の実績値(年度)】									
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
【外部要因】 なし									
【他の関係主体】 なし									
【備考】 現行統計の改廃や新規統計の創設、統計利用者の視点に立った統計データの加工、提供等を含め、将来を見据えた新たな統計ニーズへの対応を図りつつ、報告者負担、調査実施にかかる資源等の観点から、統計調査を見直し、既存統計の改善、新設の統計の創設等を行う。当面、建築物等実態調査(調査実施体制の改善、調査内容の改善等)の改善、建築物ストックに関連する統計の創設等を実施する。 また、交通統計においては、見直しを予定している統計の5本のうち、現在までに船舶船員統計調査の中止を実施し、他の4本については、断続的に見直し検討を進めていく。									

【政策目標】	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護								
【施策目標】	36 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る								
【業績指標】	(188) 統計の情報提供量、ホームページへのアクセス件数(収録ファイル数 HPアクセス件数)	業績目標							
		初期値 (目標値設定年次)				目標値 (目標年次)			
		約5,000件 (平成18年度)				約9,200件 (平成22年度)			
		約448,000件 (平成18年度)				約505,000件 (平成22年度)			
【指標の定義】 市場・産業関係の統計の体系的な提供に資するため、提供情報の量及びその利用状況(ホームページへのアクセス件数)を指標とする。									
【目標設定の考え方・根拠】 統計調査結果については、ホームページを通じて電子的な形や刊行物により統計データを提供しており、収録ファイル数及びアクセス件数を把握することにより、より一層の調査結果の活用、利用拡大を図るための指標とする。 また、ホームページに掲載する統計データについて、利用者の利便性を考慮した加工可能な形式での統計データの提供拡大を推進する。									
【過去の実績値(年度)】 アクセス数は、トップページのみ									
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
-	-	-	-	-	-	-	ファイル - アクセス 約77,000件(交通分野のみ)	ファイル - アクセス 約180,000件(交通分野のみ)	ファイル - アクセス 約197,000件(交通分野のみ)
【外部要因】 なし									
【他の関係主体】 なし									
【備考】 建設産業、建設工事、住宅等にかかる統計(指定統計2本、承認統計4本、その他(産業連関表、建設投資推計等))及び交通にかかる統計(指定統計6本、承認統計4本)を着実に集計もしくは推計し、当該分野にかかる施策、民間の経済活動に資する情報を充実させ、ホームページをはじめとして、報告書(印刷物)、プレスリリース等により公表する。									

【政策目標】	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護									
【施策目標】	37 地籍の整備等の国土調査を推進する									
【業績指標】	(189) 地籍が明確化された土地の面積	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)			
		133 千 k m ² (平成 16 年度)					158 千 k m ² (平成 21 年度)			
【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。)										
【目標設定の考え方・根拠】 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										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
				125 千 k m ²	127 千 k m ²	129 千 k m ²	131 千 k m ²	133 千 k m ²	134 千 k m ²	136 千 k m ²
【外部要因】 該当なし										
【他の関係主体】 地方公共団体(事業主体)										
【備考】										

【政策目標】	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護															
【施策目標】	38 海事産業の市場環境整備・活性化及び人材育成の確保を図る															
【業績指標】	(190) 造船業・船用工業の生産高(世界シェア)								業績目標							
									初期値 (目標値設定年次)				目標値 (目標年次)			
									1 / 3 (平成 17 年度)				1 / 3 (平成 21 年度)			
【指標の定義】 海洋国日本として貿易等の海上輸送、輸送に伴う海上安全の確保等あらゆる国民ニーズから必要とされる船舶・舶用品の生産に必要不可欠な諸施策を講じることによる市場環境整備・活性化状況を世界におけるシェアで示したもの。																
【目標設定の考え方・根拠】 我が国造船業・船用工業事業者の生産高の世界におけるシェア(トン数ベース)。平成17年末現在1 / 3のシェアを維持する。																
【過去の実績値(年度)】																
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18						
-	-	-	-	-	-	-	1 / 3	1 / 3	1 / 3	計算中						
【外部要因】 造船市場の景気変動等に伴う需要の変化																
【他の関係主体】 造船事業者・船用工業事業者																
【備考】 現在精査中																

【政策目標】	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護											
【施策目標】	38 海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る											
【業績指標】	(191) 海運業(外航及び内航)における船員採用者数の水準	業績目標										
		初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)									
		100 (平成17年度)	135 (平成22年度)									
【指標の定義】												
国民生活を支える海上輸送の安定的な確保を図る上で必要不可欠な人的基盤(ヒューマンインフラ)である船員について、船員需給総合調査(国土交通省海事局)の海運業(外航及び内航)における年間の船員採用者数(船員経験者(ただし海運業内での移動分を除く)及び船員未経験者)の規模を示した指数。平成17年度の水準を100とする。												
【目標設定の考え方・根拠】												
目標 海上輸送の人的基盤(ヒューマンインフラ)である船員を今後とも安定的に確保するため、高齢船員の退職規模に見合う採用数の水準を確保することを目標にする。												
高齢船員の退職者数見込み 3,953人(H18~27)												
船員(海運業)のうち50歳以上の人数 3,953人 今後10年で退職が見込まれる												
海運業における採用者数(現状維持ベース。ただし前職が海運業の船員を除く) 2,920人(H18~27)												
H17実績 292人 × 10年 = 2,920人												
退職規模に見合う採用数の水準を確保するために追加が必要な人数 1,033人												
追加が必要な人数 1,033人 = 3,953人 - 2,920人												
(追加需要分を段階的に増加させ、退職規模に見合う採用数の水準を確保する場合の毎年の目標見込み)												
	初期値	1年後	2年後	3年後	4年後	5年後	6年後	7年後	8年後	9年後	10年後	計
	H17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	H18~27
現状維持 A	292	292	292	292	292	292	292	292	292	292	292	2,920
追加 B		19	38	57	76	95	114	133	149	167	185	1,033
A+B	292	311	330	349	368	387	406	425	441	459	477	3,953
A+B(指数)	100.0	106.5	113.0	119.5	126.0	132.5	139.0	145.5	151.0	157.2	163.4	
上表を踏まえ平成22年に現状の35%増が達成できるよう目標設定を行う。												
【過去の実績値(年度)】												
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18		
213	183	154	135	92	108	109	87	76	100			
【外部要因】												
景気変動に伴う船員需要の増加・減少、船舶の大型化や技術開発の進展による船員需要の減少												
【他の関係主体】												
海運事業者												
【備考】												
船員を集め、育て、キャリアアップを図り、陸上海技者への転身を支援するという4つの施策及び海事地域の振興等を通じて、優秀な日本人船員(海技者)の確保・育成を推進する。												

【政策目標】	9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護										
【施策目標】	38 海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る。										
【業績指標】	(192) 海事産業における不当労働行為事件の迅速かつ適切な解決・処理の達成度	業績目標									
		初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)								
		100%	100%								
		(平成18年度)	(平成22年度)								
【指標の定義】 指標は、海事産業における不当労働行為事件の審査計画に定める目標処理期間の達成割合とする。不当労働行為事件の迅速かつ適切な解決・処理を行うことにより、安定した労使関係の形成促進を図り、ひいては海事産業の活性化、安全の確保等を図る。											
【目標設定の考え方・根拠】 不当労働行為事件の審査計画に定める目標処理期間の達成率 達成率 = 目標処理期間内終結件数 ÷ 全審査終結件数 (関連:労働組合法第27条の6第2項第3号)											
【過去の実績値(年度)】 注) 不当労働行為事件の目標処理期間制度が開始されたのは、平成17年1月1日からである。											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	100%	
【外部要因】 ・雇用情勢、賃金水準など											
【他の関係主体】 ・労使関係者											
【備考】 不当労働行為救済制度・・・労働者(船員)は、使用者から不当労働行為を受けた場合には、船員労働委員会に対して救済申立てを行うことができる。船員労働委員会は、申立てに基づいて審査を行い、不当労働行為の事実があると認められる場合には、一定の命令を行い、労働者(船員)を救済する。											

【政策目標】	10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備		
【施策目標】	39 総合的な国土形成を推進する		
【業績指標】	(193) 国民への国土に関する情報提供充実度 (国土数値情報等のダウンロード件数：国土数値情報ダウンロードサービス、街区レベル位置参照情報ダウンロードサービス、オルソ化空中写真ダウンロードシステム)	業績目標	
		初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
		33 万件	現状維持 又は増加
		20 万件	現状維持 又は増加
	4 万件	現状維持 又は増加	
	(平成 18 年度)	(平成 19 年度以降毎年度)	
【指標の定義】 国土計画局は、以下のインターネットサイトにおいて国土に関するデジタルデータを無償で公開している。その一か年度のダウンロード件数である。 「国土数値情報ダウンロードサービス」 http://nlftp.mlit.go.jp/ksj/index.html 国土計画・地域計画の策定等に活用することを目的にした、国土に関する様々なデータ。平成 18 年度以降提供している地理情報標準 (JPGIS) に準拠するように変換したデータを含む。 「街区レベル位置参照情報ダウンロードサービス」 http://nlftp.mlit.go.jp/isj/index.html 全国の都市計画区域相当範囲を対象に、街区単位(「 町 丁目 番」)の位置座標(代表点の緯度・経度、平面直角座標)を整備したデータ 「オルソ化空中写真ダウンロードシステム」(H18 年度より提供) http://orthophoto.mlit.go.jp/ 国土全域を約 1 万分の 1 の縮尺で撮影した空中写真をデジタル化した画像データを、GIS を用いて地図データ等と重ね合わせを行えるようにしたデータ			
【目標設定の考え方・根拠】 多様な主体における国土情報の整備・利活用は、国土の利用・整備・保全等国土上に展開される活動のあらゆる面で効果を発揮するものであることから、国土計画局は国土数値情報等の幅広い普及を目的としてインターネットサイトを通じて無償で提供している。 本業績指標は、その利用度合いの目安として、1 年間のデータのダウンロード件数を測定するもの。			
【過去の実績値(年度)】 単位は「万件」であり、千件以下は四捨五入している。			
	H16	H17	H18
国土数値情報	14	23	33
街区レベル位置参照情報	6	11	20
オルソ化空中写真	-	-	4 平成 18 年度より提供
【外部要因】 自由な二次配布を認めているため、国土計画局運営サイトからのダウンロード件数のみがこれら情報の社会における普及度を測る絶対的な度合いではない。			
【他の関係主体】			
【備考】			

【政策目標】	10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備									
【施策目標】	39 総合的な国土形成を推進する									
【業績指標】	(194) 国土の利用、整備及び保全に関する国民意識の醸成(国土計画関係ウェブサイトへのアクセス件数)								業績目標	
									初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
									1,870,697 件 (平成 18 年度)	現状維持又は増加 (平成 19 年度以降毎年度)
【指標の定義】 国土計画局が設置・運営する国土計画関係ウェブサイト(「国土のモニタリング」「インターネットでつくる国土計画」)のアクセス件数 「国土のモニタリング」 http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/monitoring/system/index.html 「インターネットでつくる国土計画」 http://www.kokudokeikaku.go.jp/										
【目標設定の考え方・根拠】 国土計画に対する国民意識を醸成し、計画づくりへの高い関心を保ち続けるという観点から、対前年同もしくは増加を目標とする。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	-	-	(184,726)	1,075,538	1,870,697
【外部要因】										
【他の関係主体】										
【備考】 「国土のモニタリング」は平成 16 年度に開設。 「インターネットでつくる国土計画」は平成 17 年度に開設。 アクセス件数は、ページ(html、pdf)へのアクセス数を集計した数。いわゆる「ページビュー」。										

【政策目標】	10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備									
【施策目標】	39 総合的な国土形成を推進する									
【業績指標】	(195) テレワーク人口比率	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)			
		約10% (平成17年度)					約20% (平成22年度)			
【指標の定義】 就業者人口に占めるテレワーカーの比率。テレワーカーとは、ITを活用して、場所と時間を自由に使った柔軟な働き方を週8時間以上する人とする。										
【目標設定の考え方・根拠】 「IT 新改革戦略」(H18.1、IT戦略本部)に掲げられている「2010年までに適正な就業環境の下でのテレワーカーが就業者人口の2割を実現」とする目標により設定。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	約6%	-	-	約10%	-
【外部要因】										
【他の関係主体】 総務省、厚生労働省、経済産業省										
【備考】 テレワーク推進フォーラムと連携した普及啓発活動を実施するとともに、テレワークセンターの実証実験等を行う。										

首都圏における公共交通利用トリップ数 (百万トリップ)	-	-	105	-	-	-	-	-	-	-	-
【外部要因】											
【他の関係主体】 「琵琶湖への流入負荷量(化学的酸素要求量)」:農林水産省、林野庁、環境省、水産庁、滋賀県											
【備考】 大都市圏の緑被分布図を作成し、それを活用して緑被を保全・再生するための方策を検討する。 琵琶湖の水質改善等に関する事業連携方策を策定し推進することにより、琵琶湖の総合的な保全を図る。 要帰宅支援者について広域的な帰宅行動の分析を行い、要帰宅支援者数の削減方策を検討する。 人口構成の変化に対応した大都市圏における生活スタイルの変化を分析し、快適でかつ環境負荷の小さい都市構造を検討する。											

【政策目標】	10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備										
【施策目標】	40 国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用を推進する										
【業績指標】	(197) 電子国土 Web システムを利用する団体の数							業績目標			
								初期値 (目標値設定 年次)		目標値 (目標年次)	
								33団体 (平成15年度)		2000団体 (平成20年度)	
【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。											
【目標設定の考え方・根拠】 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。											
【過去の実績値(年度)】											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
-	-	-	-	-	-	-	33	54	280	536	
【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)											
【備考】											

【政策目標】	10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備									
【施策目標】	40 国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用を推進する									
【業績指標】	(198) 電子基準点の観測データの欠測率								業績目標	
									初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
									0.67% (平成16年度)	1%未満 (平成19年度以降毎年度)
【指標の定義】 電子基準点の観測データは、国土の位置・形状を把握するための基本測量、公共測量をはじめ多種多様な測量や測位に利用される他、防災の観点から地殻変動監視にも利用されているなど我が国においてはもはや欠くことのできないものとなっている。さらに国内外を問わず、地球観測等に携わる多くの研究者が利用しているなど、その潜在的ニーズは大きい。 このように既に多くのユーザーが存在する電子基準点の観測データを、今後も安定して取得し提供するための指針。 国土の位置の基準となる電子基準点の観測データについて、故障等によるデータの欠測率が今後も1%未満に維持されるよう電子基準点の更新・管理を徹底する。										
【目標設定の考え方・根拠】 電子基準点の観測データに欠測を生じる主な原因は、GPS受信機・電源部の老朽化や通信・電気系統関係のトラブル等である。そのため、耐用年数を考慮したGPS受信機・電源部の更新と共にGPS受信機と通信装置への無停電(24時間対応)対策を講じてトラブルを最小限にとどめたい。この措置によりデータの欠測率を上げないように目標値を設定した。 全国の電子基準点網(約1,200点)がほぼ確立するまでには平成4年から平成14年度までの11年を要している。今後の増設計画もあるが、GPS受信機の耐用年数を考慮すると平成23年度内までには順次更新点数を増やし、毎年120点の更新となるような10年サイクルの計画を実現させなければならない。 なお、目標値を0%と設定できないのは、故障発生後、物理的事由(災害等による道路寸断等)により24時間以内に現地進入ができない場合や電子基準点以外の外部要因(長期間の停電や通信経路遮断等)の場合等が想定されることによる。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	-	-	0.67%	0.69%	0.52%
【外部要因】 長期間の停電や通信経路遮断等										
【他の関係主体】 電力会社、通信会社										
【備考】主な施策<電子基準点測量> 電子基準点は、我が国の位置座標の骨格として、測量成果を提供すると共に、効率的な基本測量、公共測量等が行えるように観測データを取得し公開している。また、電子基準点測量による地殻変動観測は、地震調査研究推進本部により地震調査研究のための基盤的観測として位置付けられており、電子基準点測量による観測データにより、有珠山や三宅島の火山活動監視で実証されたように、時々刻々と変化する地殻変動を高精度に検出することが可能であり、国土の監視にとって重要な役割を担っている。 一方、電子基準点のリアルタイムデータを民間に開放することにより、民間における位置情報産業の発展に重要な役割を果たしている。										

【政策目標】	10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備									
【施策目標】	41 離島等の振興を図る									
【業績指標】	(199) 離島地域等における交流・定住人口拡大施策の実施数							業績目標		
								初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)
								404 施策 (平成 18 年度)		510 施策 (平成 23 年度)
【指標の定義】 対象範囲は、地方公共団体等が実施する離島地域に適用する交流・定住人口拡大施策(観光振興施策、UJターン支援施策、就業支援施策、地場産業支援施策、起業支援施策、関係情報提供施策等)に関する個別の取り組み(一つの施策の中に複数の施策を含む場合は当該個別施策を指す)とし、その数を指標とする。										
【目標設定の考え方・根拠】 離島関係都道府県からのヒアリングによって、H16 年度から 18 年度の実績及び 19 年度(見込み)の数値を確認し、集計した。この集計結果から計測可能な3時点の伸び率のうち、平均を大きく上回る高い伸びを示した 18 年度を除く、17 年度と H19 年度の伸び率は 4%台後半に止まることから、これらを上回る 5%増の伸び率を H23 年度まで維持することを前提に目標値を設定することとした。 離島振興に必要な経費(行政部費)等により実施する施策の目的として主要なものは、地域活性化のための交流・定住人口の拡大である。同経費により実施する国の施策は、そのほとんどがモデル的な施策にとどまるものであり、当該目的達成のためには、関係地方公共団体等による同種の施策の実施が欠かせない要素となる。これら地方公共団体等の施策数(具体的な取り組みの数)を増加・普及させることは、国の施策の目的を達成するための目標として適切であると考えます。										
【過去の実績値】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	-	-	327	343	404
【外部要因】 市町村合併及び地方公共団体が出資する団体の統廃合等による目標値の増減										
【他の関係主体】 地方公共団体、一部事務組合及び地方公共団体が出資する団体										
【備考】 離島体験滞在交流促進事業等の実施により、離島における交流・定住人口拡大施策を普及促進する。										

【政策目標】	10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備									
【施策目標】	41 離島等の振興を図る									
【業績指標】	(200) 離島地域等の総人口	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)				目標値 (目標年次)				
		452千人 (平成16年度)				402千人以上 (平成23年度)				
【指標の定義】 離島振興法に基づく離島振興対策実施地域の総人口(この値以上の人口となることが目標) (住民基本台帳ベースの人口)										
【目標設定の考え方・根拠】 離島振興対策実施地域は、著しい人口高齢化、少子化、自然的・地理的条件不利下にあり厳しい状況に置かれているが、同地域の振興を図ることにより、これまでの人口の減少率悪化傾向を抑制する。 (目標値設定方法) 離島振興法に基づく離島振興対策実施地域の総人口(住民基本台帳ベース)の平成14年度末～16年度末にかけての3ヶ年の平均増減率を、16年度末人口に掛けることにより17年度(翌年度)末値を推計。以後、同様に、増減率を掛けることにより翌々年度以降の人口を推計し、目標年次の23年度末人口を推計。 同方法による推計人口は、離島地域におけるこれまでのトレンドを踏襲したものであり、今後は日本全体の人口減少が継続することからその影響を考慮する必要がある。 このため、前述の方法により求めた平成23年度人口推計値に、「平成17年国勢調査」における各年人口推計値の「17年/16年」減少率を掛け、更に「18年/17年」減少率を6回掛けることにより、最終的な下限目標値となる平成23年度末人口を求める。 なお、最終目標値は、今後公表される「平成21年国勢調査」における全国人口減少率、国内全体の社会的・経済的要因、政策等を考慮して評価する。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
549	542	534	490	483	474	468	460	452	-	-
【外部要因】 様々な自然条件、著しい高齢化等の人口構成、地方財政力の低下に伴う公共事業の減少、魚価の影響、原油価格の影響、若年層の本土への流出についての離島に高校等が無いことの影響、日本全体の経済状況・景気。為替(海外旅行ニーズ関連)、日本全体の人口構成										
【他の関係主体】										
【備考】 各都県が離島振興計画に定めた事業に対して離島振興事業費(公共事業)及び離島体験滞在交流促進事業等を通じて重点的な支援を行うことにより、我が国の領域、排他的経済水域等の保全、海洋資源の利用、自然環境の保全などの重要な役割を担う離島地域の自立的発展を促進する。										

【政策目標】	10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備									
【施策目標】	41 離島等の振興を図る									
【業績指標】	(201) 奄美群島の総人口	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)			
		126 千人 (平成 18 年度)					123 千人以上 (平成 20 年度)			
【指標の定義】 奄美群島振興開発特別措置法第1条に規定する区域の市町村の住民基本台帳登録人口の総計とする。										
【目標設定の考え方・根拠】 地理的、自然的、歴史的的条件等の特殊事情による不利性を抱える奄美群島においては、振興開発により住民の生活の安定及び福祉の向上を図り自立的発展に結びつけることが必要であり、その達成度を定量的かつ端的に示す指標として人口を用いることとした。 目標値の設定時期の考え方 奄美群島振興開発施策の根拠となる奄美群島振興開発特別措置法(昭和 29 年法律第 189 号、以下「奄美特措法」という。)については、平成 20 年度末をもって期限切れとなる。このため、業績指標の目標値の設定時期については、奄美特措法の期限である平成 20 年度末とする。初期値については、平成 18 年度末の値を表記している。 目標値設定の考え方 奄美群島において、これまでの人口減少傾向の悪化を抑制することとし、群島内総人口における過去 5 ヶ年(平成 15 年度～19 年度)の実績値の平均減少率を算出した上で、それをもとに 21 年度人口を推計し、目標値を設定することとする。										
【過去の実績値(年度)】 (単位:人)										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
135,537	134,404	133,873	133,037	132,300	131,364	130,578	129,524	128,296	126,530	126,021
【外部要因】 ・国内の経済状況、景気動向 ・災害										
【他の関係主体】 ・他府省庁 ・鹿児島県 ・地元市町村										
【備考】 奄美群島の特殊事情にかんがみ、奄美群島振興開発特別措置法に基づき、基盤整備やソフト事業等の奄美群島振興開発事業を実施すること等の特別の措置を講ずることにより、その基礎条件の改善並びに地理的及び自然的特性に即した奄美群島の振興開発を図り、もって奄美群島の自立的発展並びにその住民の生活の安定及び福祉の向上を推進する。										

【政策目標】	1 0 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備										
【施策目標】	4 1 離島等の振興を図る										
【業績指標】	(202) 小笠原村の総人口	業績目標									
		初期値 (目標値設定年次)					目標値 (目標年次)				
		2,300人 (平成18年度)					2,500人以上 (平成20年度)				
【指標の定義】 小笠原村の住民基本台帳登録人口とする。											
<p>【目標設定の考え方・根拠】</p> <p>地理的、自然的、社会的、歴史的条件等の特殊事情による不利性を抱える小笠原諸島においては、振興開発により島民の生活の安定及び福祉の向上、また、自然環境の保全や文化の継承を図り自立的発展に結びつけることが必要であり、その達成度を定量的かつ端的に示す指標として人口を用いることとした。</p> <p>目標値の設定時期の考え方 小笠原諸島振興開発施策の根拠となる小笠原諸島振興開発特別措置法(昭和44年法律第79号、以下「小笠原特措法」という。)については、平成20年度末をもって期限切れを迎える。このため、業績指標の目標値の設定時期については、小笠原特措法の期限である平成20年度末とする。初期値については平成18年度末の値を表記している。</p> <p>目標値設定の考え方 小笠原特措法第4条の規定により定められた小笠原諸島振興開発計画に掲げられている目標人口2,500人を目標値とする。</p>											
【過去の実績値(年度)】											
小笠原村の住民基本台帳登録人口の推移(各年度末)											(単位:人)
H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
2,280	2,240	2,303	2,366	2,431	2,366	2,357	2,324	2,339	2,320	2,336	2,387
【外部要因】											
<ul style="list-style-type: none"> ・国内の経済状況や景気動向 ・災害 											
【他の関係主体】											
<ul style="list-style-type: none"> ・他府省庁 ・東京都 ・小笠原村 											
【備考】											
小笠原諸島の特殊事情にかんがみ、小笠原諸島振興開発特別措置法に基づき、基盤整備やソフト事業等の小笠原諸島振興開発事業を実施すること等の特別の措置を講ずることにより、その基礎条件の改善並びに地理的及び自然的特性に即した小笠原諸島の振興開発を図り、併せて帰島を希望する旧島民の帰島を促進し、もって小笠原諸島の自立的発展並びにその住民の生活の安定及び福祉の向上を推進する。											

【政策目標】	10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備									
【施策目標】	42 北海道総合開発を推進する									
【業績指標】	(203) 農業基盤整備の事業完了地区における担い手への農地の利用集積率の増加							業績目標		
								初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)	
								-	8%以上上昇(事業着手前との差) (平成19年度)	
【指標の定義】 基盤整備の完了地区において、農地流動化型の農地整備事業を実施した面積に対する、担い手に利用集積された農地面積の割合(%)の増加。										
【目標設定の考え方・根拠】 北海道では、「北海道農業経営基盤強化促進基本方針」(18年3月策定)において、将来的には担い手への農地の利用集積率を現状から約8%上回る程度の水準を目標としている。 こうしたことから、現状では農地の集積が一般的な地域に比べ低調な事業実施地区においても、施策の実施による農業構造改革の進展を意欲的に見込み、北海道全体の目標と同程度の上昇幅を目標として設定する。 なお、本指標は、当該年度に事業が完了する地区における、各地区の事業着手前の農地の利用集積率(基準値)に対する上昇ポイントを目標値としており、対象となる地区が毎年度異なることから、基準値も毎年度異なる。このため、初期値(基準値)は明示していない。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	9.4	9.6	8.2	10.4	
【外部要因】 農産物価格の変化に伴う農地価格等の変化、地元調整の状況、高齢化の進展等による農家構成の変化										
【他の関係主体】 農林水産省(事業執行)、地方公共団体(事業主体)										
【備考】 経営規模の拡大、担い手の育成等に資する農業生産基盤整備を推進し、地域の特性を生かした安全、新鮮、良食味、低廉といった消費者ニーズに対応した農水産物の安定的な供給とこれを活用した食品加工産業の育成、効率的な流通体制の強化を図る。										

【政策目標】	10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備									
【施策目標】	42 北海道総合開発を推進する									
【業績指標】	(204) 水産基盤整備事業の事業完了地区における高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物の割合	業績目標								
		初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)							
		12% (平成16年度)	概ね18% (平成19年度)							
【指標の定義】 北海道全体の水産物取扱量のうち、流通拠点に位置づけられた漁港から生産される水産物のうちの高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物の割合(23年度までに現状(16年度)の2.2倍以上とする)										
【目標設定の考え方・根拠】 漁港・漁場・漁村の整備の長期的な方向性を示す第2次漁港漁場整備長期計画(計画期間:平成19~23年度)においては、流通拠点に位置づけられた漁港から出荷される水産物に占める高度な衛生管理下で出荷される水産物の割合を現状(平成16年度23%)から2.2倍の水準(概ね50%)とする目標が設定されたところである。 北海道においても全国と同程度の水準を目標とするが、北海道は四方を海に面しており、漁業が基幹産業のため、北海道全体の水産物取扱量に占める割合で代替し、その伸び率(16年度23年度:2.2倍)に着目し全国目標との整合性を図ることとする。 19年の目標値は、23年の目標水準から割り戻し算出する。すなわち、 16年初期値 + { (23年目標水準 - 16年初期値) ÷ (23年 - 16年) × (19年 - 16年) } = 12% + { (26% - 12%) ÷ 7 × 3 } = 12% + 6% = 18%										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	3%	4%	4%	12%		
【外部要因】 水産物の価格の変化、地元調整の状況、高齢化の進展等による漁家構成の変化等										
【他の関係主体】 農林水産省(事業執行) 国、地方公共団体(事業主体)										
【備考】 水産物の流通・加工等の拠点となる漁港の整備等を通じ、地域の特性を生かした安全、新鮮、良食味、低廉といった消費者ニーズに対応した農水産物の安定的な供給とこれを活用した食品加工産業の育成、効率的な流通体制の強化を図る。										

【政策目標】	10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備									
【施策目標】	42 北海道総合開発を推進する									
【業績指標】	(205) 道外からの観光入込客数								業績目標	
									初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
									635万人 (平成17年度)	635万人以上 (平成19年度)
【指標の定義】 全国観光統計基準により北海道が定めた「北海道観光入込客数調査要領」に基づく「北海道観光入込客数調査」における観光入込客数(実人数)のうち道外客の数 実人数とは、各市町村の観光入込客数や観光動態調査などにより推計した北海道における観光入込客の実人数。										
【目標設定の考え方・根拠】 第6期北海道総合開発計画の主要施策のうち、観光・保養など国民の多様な自己実現や交流の場の形成について、観光による交流の進展状況を示す一般的な指標として設定。 「北海道観光のくにづくり行動計画」(平成14年3月北海道)では、「誰もが満足できる質の高い観光地をつくり、国内外の多くの方に何度でも本道を訪れていただく」ことの目標として、以下の数値を明示。 平成19年度観光入込客数(実人数) 6,500万人 うち道内観光客 5,700万人 うち道外観光客 800万人										
【過去の実績値(年度)】										
単位:万人										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	596	609	635	596	627	638	635	632	635	
【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										
【備考】 北海道は、明瞭な四季と自然に恵まれた地域であり、日本のオアシスとして、自然と共生するくつろぎの場を国民に提供し自然と風土がはぐくんだ文化を守り育てていくことが期待される。 このため、観光・保養など国民の多様な自己実現に対応した余暇・生活空間の形成、個性的な農山漁村空間を生かした都市との交流の促進、多様性や個性を尊重する文化の展開、アイヌ文化の振興等と生活環境等の向上を中心に施策を進める。また、これらの取組があいまって、北海道の魅力が一層増進されることとなる。 以上の考え方を踏まえ、北海道の大地を活用した観光や自然体験型活動の展開を支える人流ネットワークの強化を重点的に推進する。										

【政策目標】	10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備									
【施策目標】	42 北海道総合開発を推進する									
【業績指標】	(206) 道外からの観光入込客数のうち外国人の数							業績目標		
								初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)	
								51万人 (平成17年度)	51万人以上 (平成19年度)	
【指標の定義】 全国観光統計基準により北海道が定めた「北海道観光入込客数調査要領」に基づく「北海道観光入込客数調査」における訪日外国人来道者数(実人数) 実人数とは、各市町村の観光入込客数や観光動態調査などにより推計した北海道における観光入込客の実人数。										
【目標設定の考え方・根拠】 第6期北海道総合開発計画の主要施策のうち、北の国際交流圏の形成について国際交流の進展状況を示す一般的な指標として設定。 「北海道観光のくにつくり行動計画」(平成14年3月北海道)では、「誰もが満足できる質の高い観光地をつくり、国内外の多くの方に何度でも本道を訪れていただく」ことの目標を、平成19年度外国人の来道者数(実人数)54万人としている。										
【過去の実績値(年度)】										単位:万人
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	20	21	24	28	29	43	51	
【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										
【備考】 アジア・太平洋地域を初めとする各国の相互依存関係が一層深まり、貿易の拡大や国際的な観光客の増加が進む中で、我が国は、地域ごとの特色を踏まえた適切な対応を進めることが求められている。 北海道はこれまで主として北方圏との交流を進めてきたが、これに加えて、ロシア連邦極東地域に近接し、北米、欧州及び東アジアとの結節点に位置する優位性や、太平洋など三つの海に面する港湾、2本の3,000m滑走路を有する新千歳空港などの国際交流基盤の集積を生かした交流の展開を図るとともに、北海道開発の経験を生かした技術協力などの国際貢献を進めるため、諸機能の集積を図り、「北の国際交流圏」を形成する。										

【政策目標】	10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備										
【施策目標】	42 北海道総合開発を推進する										
【業績指標】	(207) 北方領土隣接地域振興指標(北方領土隣接地域交流係数、 一人当たり主要生産額)	業績目標									
		初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)								
		1.15%	1.15%以上								
		3.10 百万円 /人 (平成17年度)	3.10 百万円 /人以上 (平成19年度)								
【指標の定義】 北方領土隣接地域交流係数～隣接地域の人口に対する隣接地域に訪れる交流人口(宿泊者数)の割合 一人当たり主要生産額～隣接地域の人口一人当たりの地域の主要産業(農業、漁業、製造業)の生産額											
【目標設定の考え方・根拠】 北方領土隣接地域における産業の振興及び交流の推進に係る施策を推進し、地域の振興及び住民の生活の安定の充実を図る。											
【過去の実績値(年度)】(単位: %、 百万円/人)											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
-	-	-	-	1.27	1.11	1.20	0.99	1.06	1.15		
3.301	3.264	3.263	3.402	3.365	3.158	3.182	2.924	3.014	3.102		
【外部要因】 国内の経済動向の変動、農産物生産量、漁獲量、気候の変動											
【他の関係主体】 地方公共団体											
【備考】 北方領土隣接地域である根室地域においては、「北方領土問題等の解決の促進のための特別措置に関する法律」(昭和57年法律第85号)に基づき、安定振興対策を計画的に推進する。											

【政策目標】	10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備									
【施策目標】	42 北海道総合開発を推進する									
【業績指標】	(208) 育成林であり水土保全林である森林のうち、機能が良好に保たれている森林の割合								業績目標	
									初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
									63.0% (推定値) (平成18年度)	63.6% (平成19年度)
【指標の定義】 国土の保全や水源かん養機能の発揮が特に期待される水土保全林のうち育成林において、間伐等(複層林・長伐期林への誘導及び治山事業を含む)の実績等により、その機能が良好に保たれている森林の割合を算出する。										
【目標設定の考え方・根拠】 森林の有する多面的機能の持続的な発揮を図るためには、森林の適切な整備・保全を図ることが重要である。この成果を把握するため、森林の整備・保全が計画的に実施された場合に、機能が良好に保たれている森林の割合を目標値として設定する。 具体的には、森林整備事業及び治山事業の事業計画である「森林整備保全事業計画」(計画期間:平成16年度より5ヵ年)において、育成途中の水土保全林のうち土壌を保持する能力や水を育む能力が良好に保たれていると考えられる森林の割合を、平成20年度までの5年間に、63%から66%(全国、毎年0.6%の増加)に維持向上させることが設定されているところであり、北海道の育成林においても毎年同程度の水準の森林整備の実施を確保する必要であることから、全国の毎年の上昇率を目標値として設定する。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-	-	-	-	64.0%	63.2%	63.0%
【外部要因】 木材価格、作業道等路網整備、高性能林業機械の導入状況、森林所有者の不在村化・高齢化等										
【他の関係主体】 農林水産省(事業執行)、地方公共団体(事業主体)										
【備考】 計画的な森林整備等を通じ、森林のもつ国土保全、水源かん養、二酸化炭素の吸収・固定による地球温暖化防止等多面的な機能を持続的に発揮させるため、森林の保全を図る。										

【政策目標】	国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備									
【施策目標】	北海道総合開発を推進する									
【業績指標】	(209)アイヌの伝統等に関する普及啓発活動(講演会の開催回数)							業績目標		
								初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)	
								4回 (平成18年度)	4回 (平成19年度)	
【指標の定義】 アイヌ文化振興法に基づく普及啓発活動として、財団法人アイヌ文化振興・研究推進機構が実施するアイヌの伝統や文化をテーマとした講演会の開催回数。										
【目標設定の考え方・根拠】 広く一般国民を対象に、全国各地で、アイヌの伝統等に関する知識の普及啓発を図るためには、今後もアイヌの伝統や文化をテーマとした講演会の開催回数を維持することが必要。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
-	-	4	4	4	4	4	4	4	4	4
【外部要因】 なし										
【他の関係主体】 文化庁(アイヌ文化振興法を共管) 北海道(アイヌ文化振興法の関係都道府県) 財団法人アイヌ文化振興・研究推進機構(事業主体、アイヌ文化振興法の指定法人)										
【備考】 「アイヌ文化の振興並びにアイヌの伝統等に関する知識の普及及び啓発に関する法律」(平成9年法律第52号)に基づき、アイヌ文化の振興等を図るための施策を推進。										

【政策目標】	10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備										
【施策目標】	42 北海道総合開発を推進する										
【業績指標】	(210) ユニバーサルデザインの視点に立った公営住宅の整備戸数が公営住宅管理戸数に占める割合	業績目標									
		初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)								
		0.23% (平成17年度)	0.23%以上 (平成19年度)								
【指標の定義】 玄関ドアや内部建具の有効幅が十分確保され、座位で使用可能な流し台や洗面台を設置するなどユニバーサルデザインが導入された公営住宅の整備戸数が公営住宅管理戸数に占める割合。											
【目標設定の考え方・根拠】 全国平均を上回る高齢化が進んでいる北海道において、高齢者が安心して暮らすことができるよう、ユニバーサルデザインの視点に立った公営住宅の整備を進める必要がある。											
【過去の実績値(年度)】											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.23%		
【外部要因】 なし											
【他の関係主体】 地方公共団体											
【備考】 全国平均を上回る高齢化の進展が見込まれる北海道では、健康で生きがいを持ち、安心して生涯を過ごせるような生活環境の整備や、ノーマライゼーションの理念に基づく障害者の社会的自立の支援が必要である。このため、高齢者や障害者に配慮した住宅の整備の促進を図る。											

【政策目標】	ICTの利活用及び技術研究開発の推進										
【施策目標】	技術研究開発を推進する										
【業績指標】	(211) 年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合	業績目標									
		初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)								
		-	80% (平成19年度以降毎年度)								
【指標の定義】 当該年度に実施された技術研究開発課題のうち、年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合											
【目標設定の考え方・根拠】 技術研究開発の成果をタイムリーに社会に還元していくためには、年度計画を適切に設定し、それに基づいて技術研究開発を効果的・効率的に推進するとともに、進捗状況を的確に管理することが重要である。この観点から、当該年度に実施された技術研究開発課題のうち、年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合を業績指標として設定した。											
【過去の実績値(年度)】											
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
【外部要因】 ・設備の故障等の不可抗力 ・資機材の入手難等											
【他の関係主体】 なし											
【備考】 ・国土交通分野における技術研究開発の推進											

【政策目標】	11 ICTの利活用及び技術研究開発の推進								
【施策目標】	44 情報化を推進する								
【業績指標】	(212) 国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数						業績目標		
							初期値 (目標値設定 年次)	目標値 (目標年次)	
							-	限りなくゼロ (平成20年度)	
【指標の定義】 国土交通省及び交通分野における国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数。									
【目標設定の考え方・根拠】 IT新改革戦略(平成18年1月19日IT戦略本部決定)における目標。									
【過去の実績値(年度)】									
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
	-	-	-	-	-	-	-	-	-
【外部要因】									
【他の関係主体】 内閣官房情報セキュリティセンター及び関係省庁									
【備考】 国土交通省及び重要インフラにおけるIT障害の発生は、我が国の社会経済活動と国民生活に重大な影響を及ぼすおそれがある。そのため、基盤となるシステムの適切な運用管理等を図り、今後のIT障害の発生を防ぐ。									

【政策目標】	11 ICTの利活用及び技術研究開発の推進									
【施策目標】	44 情報化を推進する									
【業績指標】	(213) 公共交通における情報サービスの情報化達成率						業績目標			
							初期値 (目標値設定年次)		目標値 (目標年次)	
							約60% (平成18年度)		約80% (平成23年度)	
【指標の定義】										
公共交通における利用者等への情報サービスを実施している事業者の割合										
【目標設定の考え方・根拠】										
公共交通事業者における、HP等を活用した情報提供や、IC乗車券の導入等による利用者利便の向上等、公共交通サービスの高度化・活性化等を図ることを目的とするため、上記指標とする。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
【外部要因】										
【他の関係主体】										
【備考】										
公共交通における情報サービスを推進するため、次に掲げる施策を実施する。										
東アジアにおける共通IC乗車券に関する調査研究										
各交通事業者によって発行されるIC乗車券について、東アジア域内における共通化、相互利用化を推進し、利用者の利便性の向上や移動円滑化の確保を図る。										
災害時における公共交通情報システムの整備										
大規模災害発生時において、公共交通機関の運行情報を一元的かつリアルタイムに収集するとともに利用者に対し、提供するシステムを構築する。										
地域交通に関する行政情報システムの戦略的構築										
地域のニーズに対応した地域交通政策を企画立案するために必要な地域の交通運輸の状況・課題等の調査・分析を行うとともに、結果を電子データベース化し、情報の共有・蓄積を行う。										

【政策目標】	12 国際協力、連携等の推進									
【施策目標】	45 国際協力、連携等を推進する									
【業績指標】	(214) 国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトの件数								業績目標	
									初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
									116件 (平成18年度)	124件 (平成19年度)
【指標の定義】 国際協力・連携等を推進するために行う国際会議、国際セミナー、研修、調査等の件数										
【目標設定の考え方・根拠】 国際協力・連携等を推進するために行う国際会議、国際セミナー、研修、調査等の件数について目標値を設定し、比較・評価する。										
【過去の実績値(年度)】										
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
										61
【外部要因】 相手国の国情										
【他の関係主体】 補助事業者(事業主体)										
【備考:主な施策の概要】 (国際業務室)自動車基準・認証制度国際調和推進支援事業:途上国における安全・環境問題に関する施策の促進を図るため、自動車の環境等に関する基準・認証制度の整備・運用に関する研修を実施する。 交通セキュリティ体制構築支援事業(港湾分野):各国と協力して交通分野のセキュリティ強化を図るため、途上国を対象とした港湾セキュリティに関する国際会議を開催する。 海賊対策に係る国際協力:船舶の安全確保を図るため、海賊多発海域の沿岸国等に対し、セミナーを開催し、海賊対策能力の向上を支援する。 密航・密輸取締強化支援事業:途上国における取締体制を調査し、密航・密輸に係る海上取締機関の機能強化を支援する。 (国際建設室)重点的建設援助推進事業:途上国政府から今後要請が予定されているODAプロジェクトを対象に、途上国政府に対して技術的、専門的観点から、プロジェクト形成を支援する。										

【政策目標】	13 官庁施設の利便性、安全性等の向上			
【施策目標】	46 環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進する。			
【業績指標】	(215) 官庁施設として必要な性能を確保するための対策が講じられている施設の割合(耐震対策、バリアフリー化、環境への配慮、総合)	業績目標(%)		
		初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)	
		64%(平成17年度)	85%(平成23年度)	
		5%(平成18年度)	41%(平成23年度)	
		14%(平成18年度)	35%(平成23年度)	
		4%(平成18年度)	28%(平成23年度)	
【指標の定義】				
<p>国土交通省が整備を所掌する災害応急対策活動に必要な主な官庁施設等のうち、官庁施設の耐震性の基準を満足する施設の割合(面積率)。</p> <p>国の合同庁舎のうち、窓口までの経路、車いす利用者用駐車施設及び多機能便所(オストメイト対応)等の整備が行われている施設の割合(窓口業務を行う施設数に対する施設数の割合)。</p> <p>国の合同庁舎のうち、太陽光発電の導入又は建物の緑化が行われている施設の割合。</p> <p>国の合同庁舎のうち、官庁施設としての性能を確保するため ~ の対策が講じられている施設の割合。</p>				
【目標設定の考え方・根拠】				
<p>建築物の耐震改修の促進に関する法律に基づく「建築物の耐震診断及び耐震改修の促進を図るための基本的な方針」において、多数の者が利用する建築物の耐震化率について、平成27年までに少なくとも9割にすることを目標とすることが定められていることを勘案し、目標値を設定している。</p> <p>障害者基本法に基づく「障害者基本計画」及び「重点施策実施5か年計画」において、平成22年度までに、窓口業務を行う官署が入居する官庁施設のバリアフリー改修を実施することとされており、これを踏まえたバリアフリー化については平成19年度末までに9割以上達成される見通し。しかし、平成18年12月に移動円滑化誘導基準が改正され、オストメイトに対応した便房等が新たに求められることとなったことから、オストメイト対応等の有無を指標に含めて現況値を算出するとともに、今後の整備見通しを勘案し、目標値を設定している。</p> <p>「地球温暖化推進本部幹事会申し合わせ(平成19年5月30日)」において、2012年度までの今後6年間で、延べ床面積1,000㎡以上の国の庁舎については、構造上・立地上の不都合がない限り、太陽光発電の導入または建物の緑化を行うこととされていることを勘案し、目標値を設定している。</p> <p>~ の整備推移及び、対象施設の重要度を勘案し、目標値を設定している。</p>				
【過去の実績値(年度)】				
H14	H15	H16	H17	H18
-	-	-	-	-

【外部要因】

社会的要請に伴う要求性能の変化

【他の関係主体】

入居官署の統廃合

【備考】

【政策目標】	13 官庁施設の利便性、安全性等の向上		
【施策目標】	46 環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進する。		
【業績指標】	(216) 保全状態の良好な官庁施設の割合等(官 保全状態の良好な官庁施設の割合、 庁営繕関係基準類等の策定事項数)	業績目標	
		初期値 (目標値設定年次)	目標値 (目標年次)
		71% 3事項 (平成18年度)	80% 25事項 (平成23年度)
【指標の定義】 国土交通省では、「官公庁施設の建設等に関する法律」に基づき、毎年度、前年度の官庁施設の保全状況を調査している。 この調査は、保全体制・記録整備、点検状況(建築・設備機器)、点検状況(衛生・環境)、施設状況(建築・設備機器)、施設状況(衛生・環境)、エネルギー消費量の6項目からなる。また、調査の結果と保全指導の効果を図る指標として、それぞれの項目について100点を満点とする評点を作成している。 これらの評点の平均が60点以上の施設を「保全状態の良好な施設」とし、官庁施設(保全実態調査を実施した施設のうち、宿舎を除く約7,000施設)に対するこの施設の割合を、環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進するための指標とする。 官公法に規定する営繕等を実施する上で、必要となる新たな技術的事項を定めた基準、要領、ガイドライン等における策定事項数。			
【目標設定の考え方・根拠】 評点の平均点が60点以上の場合とは、概ね良好に保全された状態であり、すべての施設において60点以上を目標とする必要がある。よって、長期的には100%を目指すこととする。平成18年度の目標値は、71%に設定する。 「国家機関の建築物を良質なストックとして整備・活用するための官庁営繕行政のあり方について」(平成18年7月20日 社会資本整備審議会建築分科会)の建議において当面実施すべき施策とされた項目、社会経済情勢の変化等について、基準類等の策定や既存基準類等の改定に際し事項の追加等を行う。当面(今後5年間)、下記の項目についての基準類等の策定等を目標とする。 : 建議等の施策 : 策定予定項目 ファシリティマネジメントの実施 国家機関の建築物及びその附帯施設の位置、規模及び構造に関する基準に関する項目 群としての施設整備計画の策定に関する項目 多様な調達手法の導入に関する項目 総合的な施設評価に関する項目 保全の適正化手法に関する項目 計画・実施の各段階における社会的な要請への的確な対応 環境負荷低減対策の推進・強化に関する項目 耐震安全性の向上に関する項目 ユニバーサルデザインに関する項目 まちづくり、地域との連携に関する項目 その他 社会経済情勢の変化等への対応に関する項目			
【過去の実績値(年度)】			

H15	H16	H17	H18
-	-	68.8%	71.0%
-	-	-	3
【外部要因】 点検に関わる法令の改正、利用者数の増減、天災 社会経済情勢の変化等			
【他の関係主体】 各省各庁			
【備考】			