

はじめに

本書は、「国土交通省政策評価基本計画(基本計画)」に基づき、平成15年度の国土交通省における政策評価の実施状況、評価結果の政策の企画立案への反映状況等を取りまとめたものです。

国土交通省では、平成14年4月に施行された「行政機関が行う政策の評価に関する法律(行政評価法)」に先立ち、政策評価を行政マネジメントの改革を推進するための重要な手段として位置付け、平成13年1月の国土交通省発足当初から新しい政策評価体系を全省的に導入してきました。政策評価が具体的に目指すものは、成果重視・顧客重視の行政運営であり、これにより個々の施策の質の向上だけでなく、予算や人員という行政組織の経営資源を、真に必要なところに適切に配分する、総合的な行政マネジメントの確立につながっていくものです。

国土交通省の政策評価は、新規施策の導入に当たっての事前評価として、その必要性、有効性、効率性をチェックする「政策アセスメント(事前評価)」、国土交通省の政策目標を具体的な指標によって明示し、その達成度を事後的に評価する「政策チェックアップ(業績測定)」、実施中の施策のうち、特に関心が高いなどの特定のテーマについて効果の検証等を総合的に行う「政策レビュー(プログラム評価)」からなります。これら3つの政策評価方式を連携させることで、政策のマネジメントサイクルの推進を目指しています。

平成15年度は、これらの3つの評価方式が一巡したことを受け、組織全体としても、政策評価の意義が浸透しつつあります。平成16年度予算要求に当たって、国土交通省として初めて、成果目標別予算を作成したことなどは、政策評価を通じたマネジメント改革の大きな一歩といえます。

また、平成15年10月には、これまで政府が個別に作成していた9つの公共事業の中期計画を1本化した「社会資本整備重点計画」が策定されたことに伴い、基本計画の一部を改定しました。これにより、重点計画に位置付けられている目標・指標についても毎年事後評価(政策チェックアップ)を行うこととなりました。このことは、計画の推進状況を評価によってチェックアップするという計画と評価との連携が図られたという点で、社会資本整備の大半を担う国土交通省として、大変大きな意味を持つものであり、今後とも、国土交通省の政策評価の真価が問われることとなります。また、政策評価における分析手法など、より一層のレベルアップを図っていくことも急務であると認識しています。

一部の欧米先進国や地方公共団体では、既に政策評価を通じたマネジメント改革が大きく進んでいます。時代の変化とともに国の在り方などが問われている現状において、国土交通省としてもこれら先進事例にも学びつつ、政策評価を省全体のマネジメント改革を促す有効な手段としていくことが重要であると考えております。これからも、国土交通省の政策評価に関し、多くの国民の皆様などからの御意見をいただくことで、政策評価の本来の意義を見つめ直し、組織全体に政策評価の推進とそれを通じたマネジメント改革を浸透させていきたいと考えております。

第 部：概説～政策評価の一層の推進に向けて～

第 1 章 国土交通省における政策評価の目的と制度

《第 1 章のポイント》

第 1 章では、国土交通省の政策評価の 4 つの目的を説明し、これらを踏まえて政策チェックアップ、政策レビュー、政策アセスメントの 3 方式からなる政策評価制度を連関させることにより「政策のマネジメントサイクル」を推進していく考えを述べます。また、国土交通省が国民のニーズに沿って戦略的に行政運営を行っていくため、省の行政運営全般にわたるマネジメント改革を行っていくことを狙いとして、その実践のための中核的な役割を担うものとして政策評価を導入した背景と考え方を紹介します。

1) 国土交通省の政策評価の目的

国土交通省の政策評価は、国民の視点に立った成果や省の使命を重視する方向へ、仕事の進め方そのものを改革することを目指しており、その基本的な目的は次の 4 つに集約できる。

国民本位で効率的な質の高い行政を実現する。

国民の声を政策に反映させ、それぞれの政策が目指すべき成果を国民の立場で示し、限られた行政資源を効率的に活用する中で、全体として国民の満足度を向上させることを目指す。

成果重視の行政への転換を図る。

それぞれの政策の目指すべき成果を目標として明示し、その達成度を測定することで、各局が明確な目標を持って、その達成に向け責任をもった運営を行う仕組みを確立する。評価結果を新たな政策の企画立案に反映させることにより、成果を重視した行政運営への転換を図る。

統合メリットを活かした省全体の戦略的な政策展開を推進する。

国土交通省の使命と基本的な方針の下、目標達成に向けて、効果的な新しい施策を企画立案するほか、各局等の施策の連携・融合を一層推進するなど、戦略的な政策展開を積極的に進めていく。

国民に対する説明責任（アカウンタビリティ）を果たす。

政策評価の実施を通じて、政策の意図とその結果を国民に対して明確に説明する。また、政策評価の結果を幅広く公表することで、行政過程の透明性を確保するとともに、国民との対話を通じた政策の改善努力を図っていく。

こうした、政策評価の基本理念を背景に、平成14年4月の「行政機関が行う政策の評価に関する法律」（いわゆる行政評価法）の施行に先行して、国土交通省が政策評価を全省的に導入して3年になる。国土交通省が積極的に政策評価に取り組んできた背景は、国土交通省全体のマネジメント改革の必要性を強く認識してきたところにある。国土交通省は、計画行政、産業行政、公共事業、安全規制等多岐にわたる行政手法を旧4省庁から引き継いでおり、また、「暮らし」や「安全」といった国民生活や経済社会に広く直接的な影響を与える政策分野を所管している。こうした省庁統合による新しい組織において改革の実をあげていくためには、幅広い行政分野を担当する総合政策官庁としてのポテンシャルを活かすとともに、組織の壁を乗り越えて、施策の融合、政策手法の連携により統合のメリットを活かした総合的な政策展開を行っていく必要がある。

このような状況にある国土交通省がより質の高い行政運営を行っていくためには、省の使命や戦略を組織全体で共有し、国民にとっての成果に着目して政策立案を実施していくとともに、そのための予算や組織といった業務運営面も含めた組織全体のマネジメント改革を推進することが重要である。まず、「何をするか」ではなく、「何のためにするか」という目的志向的な仕事の進め方への転換が必要である。限りある行政資源を投入して最大限の成果をあげるためには、戦略に基づく明確な目標を掲げ、その実現のために現場が政策の企画立案・業務運営を自律的に行いつつ、自己改善努力を促していくことが必要である。また、そうした目標は、国民ニーズに真に対応したものでなくてはならない。このため、行政運営に関する情報は行政が一方的に提供するものではなく、国民からの参加を得ることによって、対話型行政を実現していくことが求められている。このようなマネジメント改革を省全体に普及・定着させるだけでなく、持続的に発展させていくための中核を占めるシステムとして導入されたのが、国土交通省の政策評価である。

このように、国土交通省の政策評価はマネジメント改革を志向したものであるが、これは、民間企業の経営理念や手法を公共サービスの向上や公的部門の業績改善の観点から適用することによって公的部門のマネジメント改革を図ろうと欧米で理論化・体系化されたニューパブリックマネジメント（NPM）の考え方に基づくものである。NPMの考え方の本質は、行政経営資源の使用に関する裁量権を広げるとともに成果に基づく統制を行う

こと、契約型システムの導入により市場メカニズムを活用することと言える。これは、これまでのわが国の行政改革においてしばしば採用されてきた制度改正ではなく、行政運営全般のあり方に関するパラダイム転換を迫るものと言える。最近、政府レベルでも、NPMの考え方を取り入れた議論がなされるようになってきているが、国土交通省はこうした動きに先立って、NPM型のマネジメント改革を目指し、政策評価制度を導入したのである。

コラム : 民間企業における目標設定の事例

国土交通省においては、政策評価基本計画に基づく27の政策目標により、省全体としての政策の方向性を示していますが、個々の組織（局／課）において省全体の目標達成のためにどのような目標設定をすべきかという点は引き続き課題として残されています。また、指標レベルについても、指標の目標値が個々の組織のレベルにブレイクダウンされていないため、各局各課の業績が省全体の業績に結びつきにくいという点が課題となっています。

一方、民間企業においても、部門ごとの縦割りによる弊害の克服や戦略的な目標設定等が課題となっていますが、目標の体系化や共通の指標の設定により、関係者同士で適切な役割分担を実現している事例が多くみられます。もっとも、民間企業と異なり、政府においては、売上高や利潤等の組織全体に共通した定量的な指標を設定すること自体が困難ですが、組織における上記の課題をいかに克服していくべきかを考える上では有益だと思われます。

以下では、製造業における代表的な事例を2つ取り上げます。

（株）リコーの事例

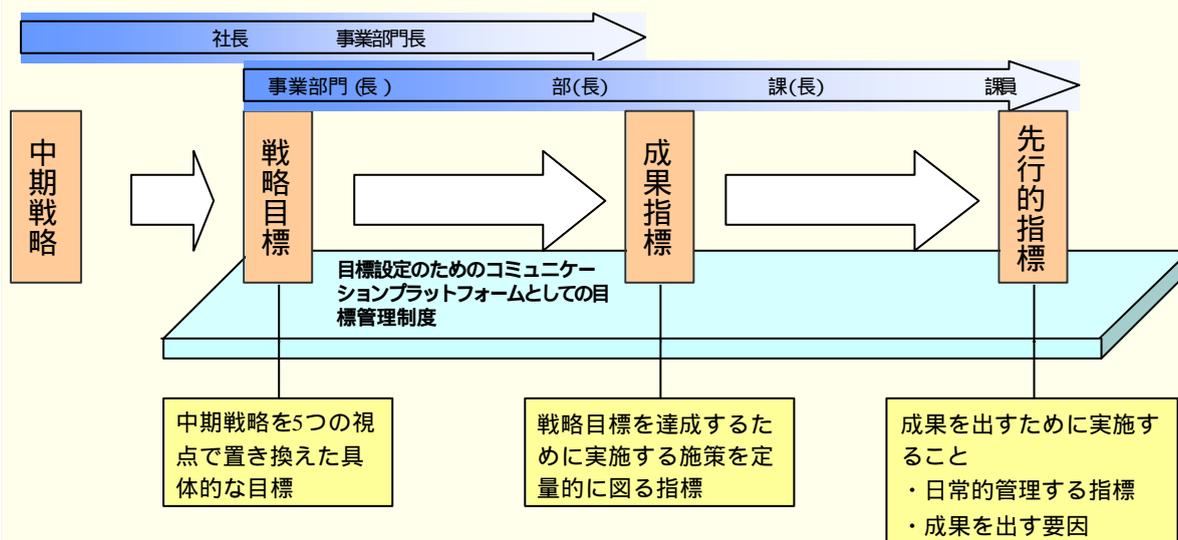
（株）リコーにおいては、戦略的目標管理制度の導入により、社長から課員に至るまで一連の流れの中で指標が設定され、コミュニケーションツールとしてのバランススコアカード（注）を導入することにより、目標設定、成果確認の妥当性を徹底的に議論して社内での情報を共有することが可能となりました。

具体的には、社長が事業部門長に対して中期戦略を示し、それを受けて、事業部門長は部長に対して成果指標を示し、更に、部長は、課長あるいは課員に対して、先行的な指標を示すこととなっています（下記の図参照）。

上記は、部門と部といういわばタテの目標設定と業績測定ですが、部間のヨコの目標設定と業績測定については、目標設定時に開催する業績審議会（審議メンバーは社長、副社長、事業部門を持たない上席執行役員）と業績評価時に開催する業績評価委員会での議論において、その整合が図られています。

なお、こうした経営改革の取組みもあり、（株）リコーは平成10年度以降5期連続増収増益を達成しています。

（注）バランススコアカード：財務、顧客、ビジネス・プロセス、学習と成長の4つの視点に指標、目標を設定して、企業変革するツールとして活用していく評価手法。



（出典）了解を得て、同社資料を転載。

HOYA（株）の事例

HOYA（株）の組織は、グローバル本社（財務・戦略企画・総務部門）と開発・生産・販売を一括して経営責任を負っているカンパニーあるいは事業子会社、そしてエリア管

理に特化したエリア統括会社によるマトリックス構造になっており、エリア統括会社は戦略策定には関与せず、指揮系統については事業部門が主導しています。

平成9年のカンパニー制度導入に際して、本社・カンパニー間の業績を評価するにあたり、グループ全体の企業価値を示す指標としてSVA（グループ全体としての連結企業価値：Shareholder's Value Added）、DVA（カンパニー及び事業子会社の事業価値：Division Value Added）が導入され、DVAを下部組織、最終的には販売店社員にまで指標をブレイクダウンして、目標指標体系を構築しています。こうした業績評価制度の意義は、株主等に対し、業績に関して透明性のある説明を行える体制を組織のすみずみまで行き渡らせることにあり、個々人の行動が企業価値の向上に結びつけるような仕組みとなっています。

なお、こうした経営改革の取組みもあり、HOYA（株）は平成10年度以降5期連続増収増益を達成しています。

2) 国土交通省の政策評価制度

国土交通省の政策評価制度は、平成14年4月の行政評価法の施行に先立ち、平成13年1月に策定された「国土交通省政策評価実施要領」に基づき全省的に導入された。平成14年度以降も、同要領を引き継ぐ法定の「国土交通省政策評価基本計画」(平成14年4月施行、毎年度改定)に基づき実施しているところである。既に述べたように、国土交通省の政策評価制度は、マネジメント改革を実現するための軸となるべきものである。このため、既存の施策を前提として、その善し悪しを判定することを評価の主眼とするのではなく、まず、国民にとってのアウトカムや省の使命から出発して省全体の目標設定を行い、その目標達成のために各部局が自律的に考えることが重要であり、このような「目標によるマネジメント」の確立に資する政策評価を展開していくべきであると考えている。以下に、国土交通省の政策評価制度を概観する。

「目標によるマネジメント」は、現場の裁量に委ねることによって現場の創意工夫を促進し、目的志向的な仕事の進め方へと転換していくものであるが、省全体のマネジメントを進めるにあたっては、目標の達成度を測定していくことが必要となる。このため、国土交通省においては、「目標によるマネジメント」をシステムとして機能させるための主要なツールとして「政策チェックアップ(業績測定)」を実施している。これにより、まず、省の政策目標を明確に掲げ、その達成状況を測定・評価することにより、省全体が目標の実現に向けて適切に機能しているかどうかについて、全体を俯瞰することを可能にするとともに、目標の実現に向けた課題の抽出により業務運営の改善につなげることが可能となる。また、予め掲げた政策目標に照らした省の業績や講じた施策の状況等について国民に対して明らかにすることも一つの機能である。なお、この政策チェックアップは、平成15年10月に策定された「社会資本整備重点計画」の進捗状況をチェックアップする役割をも担うものである。

また、政策チェックアップの実施と併せて、目標に照らした施策の効果の検証や必要な改善方策の導出などのためのより深い分析を「政策レビュー(プログラム評価)」により行う。これは、ある政策目標を達成するための手段としての行政活動等の集合((施策群) = プログラム)を総括的に対象として評価を行うことを基本とする。一つの施策を個別にとりあげるのではなく、ある政策目標のもと関連する施策をプログラムとして一括して捉えることにより、目標と施策の因果関係や寄与度についても分析することが可能となる。

さらに、個別の施策を新たに導入するに当たって、目標に照らしてその必要性等を分析

する評価方式が「政策アセスメント（事前評価）」である。これにより、導入しようとする施策が組織の目標や戦略にどう貢献するのかを論理的に分析し、国民に対して政策の企画立案過程を透明なものとする。さらに、施策の導入時にその意図や期待される効果を明らかにしておくことによって、事後の検証も可能となる。

国土交通省は、以上の3つの主要な政策評価の方式を連関させて、「政策のマネジメントサイクル」を推進することを目指している。（図1 - 1 参照）

具体的には、

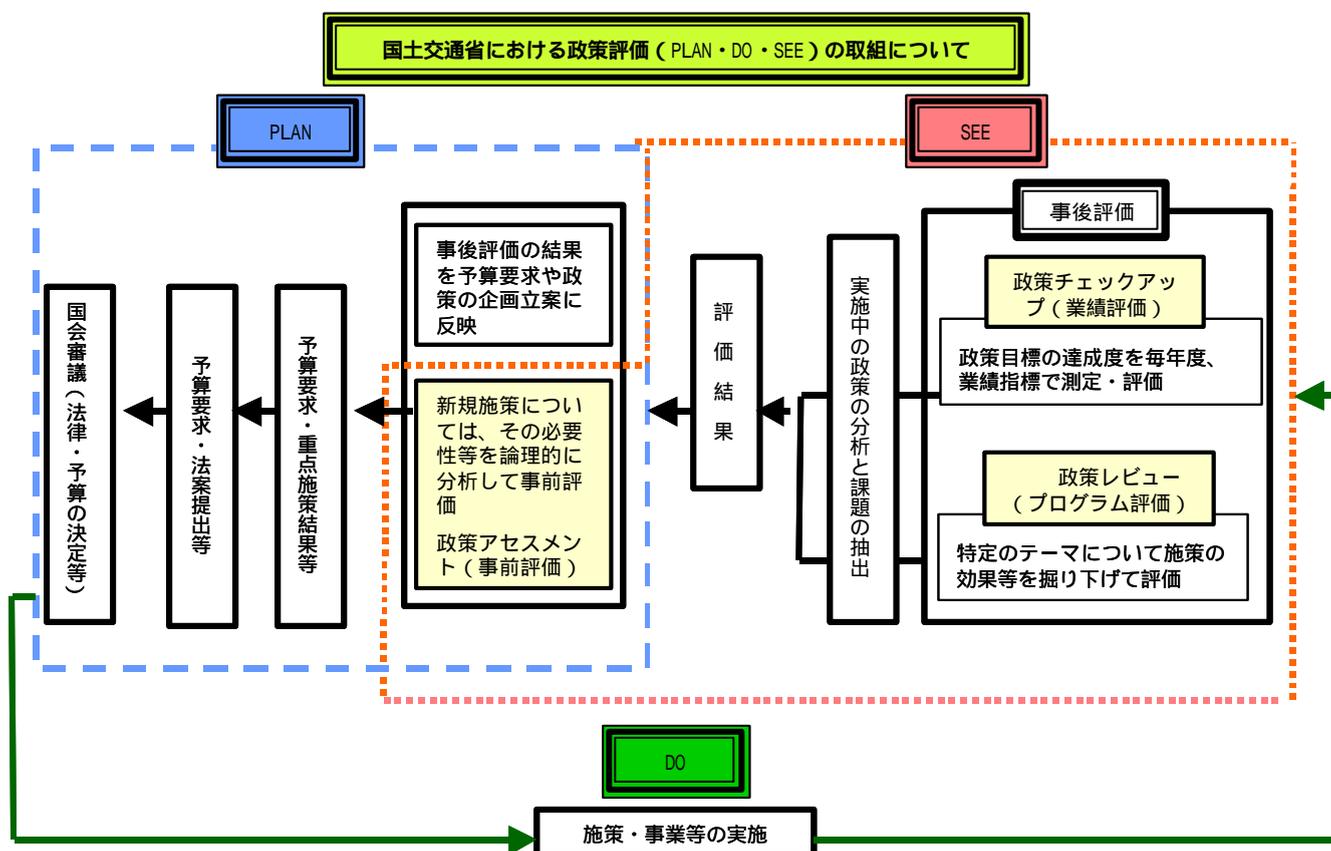
まず、省全体の戦略と目標を明確に掲げ、これに照らしてそれぞれの施策の達成状況を定期的に測定・評価していく（政策チェックアップ）。

その中で、目標の達成状況が思わしくないものなど、より詳細な分析が必要なものについては、特定テーマに絞り込んで政策レビューを行う。

さらに、政策チェックアップや政策レビューの結果において課題が導き出され、その解決のために新規施策の導入や改廃を行う場合には、目標に照らして必要性等についての分析を行う（政策アセスメント）

～ の結果を踏まえ、予算要求や法令改正等の政策の意思決定に反映させていく。

（図1 - 1）「政策のマネジメントサイクル」の運営



国土交通省では、政策評価を省全体で積極的に取り組んでいく観点から、政策評価に関する重要な事項については省議決定することとしている。また、平成15年12月以降、評価書及び反映状況報告については、担当課のほか担当課長名等を明記しているところである。更に、政策評価を担当する大臣直属の政策統括官を設置するとともに、各部局から構成される政策評価連絡会等を随時開催して政策評価の重要な過程への参画の促進、政策評価の普及・啓発に努めるなど、政策評価を省全体のマネジメント改革につなげていくための体制を整えている。

また、政策評価の制度設計と運営に当たって第三者の知見を活用することで、政策評価制度を改善し、マネジメント改革につなげるとともに、政策評価の客観性を確保する観点から、「国土交通省政策評価会」(座長: 金本良嗣東京大学教授)を随時開催し、意見を聴取している。

第2章 国土交通省の政策評価の取組

《第2章のポイント》

第2章では、国土交通省の政策評価の取組と今後の改善に向けた課題について、これまでの実践を踏まえて、政策チェックアップ、政策レビュー、政策アセスメントそれぞれについて詳しく考察します。第1章で述べた「政策チェックアップ」「政策レビュー」「政策アセスメント」の3方式を「政策のマネジメントサイクル」の中で相互にどのように関連させるのか、どのように政策に反映させるのか等についても実践的に明らかにしています。

また、個別公共事業の評価や個別研究開発課題の評価についても、その充実に向けた最近の取組状況やこれらの評価の狙いについて解説をします。

1) 政策チェックアップ(業績測定)

政策チェックアップとは

第1章で述べたように、政策チェックアップは、省全体の目標を明確化し、それに照らした施策の点検を行う評価方式であり、国土交通省では、省の中心的な評価方式として位置付けている。旧四省庁が統合した国土交通省では、その統合メリットを生かし、各局等の連携を一層促進する必要があり、政策チェックアップによって、部局を超えた大々くりの目標に照らした評価を行っていくことの意義は、他の府省と比べても大きいと考えられる。

政策目標と業績指標の設定

政策目標と業績指標の設定は、政策チェックアップの前提となるきわめて重要な作業である。国土交通省では、まず、省発足直後の平成13年3月から5月にかけて、これらの検討作業を行った。その具体的手順は以下のとおりである。

省の施策の棚卸し：省内の課室ごとに、それぞれが所掌する施策を、「誰を」「どのような状態にする」ことを目的としているかという観点から整理・一覧化した。

政策目標の設定： の作業結果も参考にしつつ、国民にとっての成果（アウトカム）の観点から、省全体の大々くりの政策目標を設定した。

業績指標の選定：それぞれの政策目標の達成度を適切に表し、かつ定量的な目標値が設定可能な業績指標を選定した。

このようにして作成した政策目標・業績指標の案は、平成13年5月に第三者委員会である国土交通省政策評価会の意見聴取やパブリックコメントを行い、同年8月に正式に決定した。

また、平成15年10月に、これまで政府が分野別に計画を立てていた事業計画9本を一本化する「社会資本整備重点計画（重点計画）」が策定された。この重点計画に定められた社会資本整備事業を重点目標に照らして評価を行うため、パブリックコメントを経て、国土交通省政策評価基本計画に定められた政策目標・業績指標を変更した。（改定後の政策目標・業績指標については、第3章2）参照。）

（政策目標と業績指標の内容）

この国土交通省の政策目標と業績指標は、それぞれ以下のような特徴を持っている。まず、政策目標については、「暮らし」「安全」「環境」「活力」の4分野等についての27項目で構成されており、全体として省の主要な行政分野をカバーするとともに、それぞれの目標が「行政が何をやるか」ではなく「国民生活にとって何がもたらされるか」に着目した「アウトカム目標」となっている。

一方の業績指標は、全部で116指標あり、政策目標の達成度を適切に表す指標として、以下の選定基準に基づいて選定されている。

< 指標の性格 >

アウトカムに着目した指標といえるもの

アウトプットに着目した指標の場合は、当該アウトプットとアウトカムとの因果関係について、説明可能であるもの（定性的な説明で可）

顧客満足度に着目した指標といえるもの

業績を改善しようとする動機付けとなり得るもの

国際比較に関する指標

< 指標の内容 >

定期的に測定可能なもの（最長5年に1度）

原則として、目標値が設定可能であるもの（政策の特性に応じて判断）

目標値の設定及びその達成に関し、国土交通省としてある程度アカウンタブルであるといえるもの

一方で、政策目標と業績指標には、次のような課題もある。まず、政策目標については、政策目標全体でみたときの目標値が明らかになっていないことにより、どの目標に対し、優先的に資源を投入すべきかという点が明らかになっていない。また、業績指標については、その目標値を全て数値化しているものの、具体的な施策のアウトプットに近いものもある。また、部局横断的な業績指標を開発することも引き続き今後の課題である。

政策チェックアップの実施

「目標によるマネジメント」を省の隅々にまで浸透させるためには、単に目標を設定するだけではなく、その達成に向けて省全体が正しい方向へ進んでいるかどうかを定期的にチェックする仕組みが必要である。これが政策チェックアップである。

政策チェックアップの果たす役割は、二つに大別される。一つは、予め定めた政策目標と業績指標を、国民に対する「約束」ととらえて、その達成状況を定期的に国民に対して報告するという役割である。この場合、「約束」をしているのは、成果についてであって、成果に関する国民へのアカウンタビリティを果たすためには、その達成状況の報告を的確に果たすことが最も重要である。この場合、それ以外の情報を過度に報告させることは、現場の裁量を奪うことにもつながり、「現場への裁量の付与」と「成果による事後統制」というNPMの考え方にもなじまない。

政策チェックアップのもう一つの役割は、目標の達成状況を定期的に点検することによって、現場によるマネジメント改善を促すというものである。この場合、政策目標や業績指標は、唯一絶対の目標というよりは、現場の自己改善を促す「きっかけ」の一つとしてとらえるべきものであろう。したがって、政策チェックアップの内容も、業績指標の達成状況そのものよりも、常に政策目標や業績指標を念頭に置いて行政運営を行っているかどうか、また、業績指標の達成状況が思わしくない場合に、原因分析や関連する施策の実施状況の点検をきちんと行っているかどうかという点が重要になってくる。

このため、国土交通省では、政策チェックアップの実施に当たり、分析内容をできるだけ充実させることとした。もちろん、すべての指標について毎年詳細な分析を行うことは困難だが、少なくとも、目標の達成のために何に取り組んでいるか、その施策はどのようなメカニズムによって目標達成に寄与するか、目標達成に至るプロセスのどの部分に問題があると考えられるか、について点検することは可能である。なお、目標の達成状況が思わしくなく、その原因が十分解明できない場合など、毎年の政策チェックアップでは不十分な場合は、政策レビューに移行し、時間をかけて分析を行うことも考えられる。

(図2 - 1) 政策チェックアップについて

STEP1 業績指標、目標値の設定

国土交通省の27の政策目標についての達成度合いを表す業績指標と、それぞれの指標に関する今後5年以内の目標値を設定します。
なお、目標・指標の設定に関しては、パブリック・コメントを行い、国民の皆様からの意見を反映しています。

政策目標・業績指標の例

分野	政策目標	業績指標：例	目標設定時の値 (年度)	目標値 (年度)
暮らし	バリアフリー社会の実現	住宅のバリアフリー化の割合	2.7% (H10)	約1割 (H19)
安全	水害等による被害の軽減	洪水による氾濫から守られる区域の割合	58% (H14)	62% (H19)
環境	大気・騒音等に係る生活環境の改善	航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率	93% (H12)	95% (H18)
活カ	国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化	拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	59% (H14)	68% (H19)

アウトカム指標を中心とした業績指標

業績指標は、インプット指標（どれだけ予算をつかったか）やアウトプット指標（事業をどれだけしたか）ではなく、できるだけアウトカム指標（国民にとっての成果）を定めています。
また、社会資本整備重点計画に定められた指標とも整合をとっています。

STEP2 業績指標の測定・評価

毎年度、それぞれの業績指標について測定を行います。
それぞれの業績指標の目標年度には、目標値に対する達成状況を評価します。

もし、目標の達成状況が思わしくないときは、その要因（外部要因も含む）や今後の対応策などについても検討します。

目標の達成状況の測定・評価



（政策チェックアップの実施手順）

以上の考え方にに基づき、平成15年度の業績に係る政策チェックアップの評価については、具体的には以下の手順により分析を進めた。

業績指標ごとの関連施策の整理：それぞれの業績指標を向上させるために、省としてどのような取組を行っているかを整理・一覧化

業績指標ごとの目標の達成状況の測定・評価：業績指標の動向を分析するとともに、整理した施策の実施状況を点検し、目標の達成に向けた課題を抽出

以上の分析結果を取りまとめ、政策目標ごとに一覧化するとともに、新たに設定する業績指標の案を選定

このうち、 の関連施策の整理と、 の業績指標ごとの測定・評価に当たっては、以下

の点に留意した。

施策の整理に当たっては、業績指標との関係に留意し、その施策を講じることが、どのような筋道を経て目標実現に寄与するのかを説明するように努めた。また、予算額等、施策の投入量（インプット）をできるだけ明示するとともに、目標実現に向けた施策のインパクトが分かるよう、可能なものについては当該施策に係る整備目標や中長期的な目標水準を示すこととした。また、社会資本整備重点計画における社会資本整備事業に係る政策に関するものは一覽的に記載することとした。業績指標ごとの測定・評価にあたっては、指標そのものの推移だけでなく、それを構成要素にブレイクダウンして、構成要素ごとの推移を分析したり、関連する指標の動向をあわせて分析するなどして、問題が生じている箇所がないかを点検した。また、施策の実施状況の点検にあっても、施策の導入前に見込んでいた効果が実際に発揮されているかを検証するように努めた。

評価結果と今後の取組

以上の手順を経て、平成15年度の業績に係る政策チェックアップ結果を平成16年8月に公表した。その具体的内容については、第 部を参照されたい。なお、社会資本整備重点計画法に基づく社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策についても、その評価結果を今回あわせて公表した。

（今後の取組）

政策チェックアップによって省の政策の定期的な見直し・改善を行っていく上では、「目標・指標体系の充実」と「分析・評価のレベルアップ」の両面において、政策チェックアップの仕組全体を引き続き改良していかなければならない。

まず、前者に関しては、業績指標と目標値の設定に当たって、その施策の実施から効果の発現、アウトカムの達成に至る因果関係（メカニズム）や、その影響度合いの大きさを明確にする必要がある。また、省が掲げる目標の達成を目指す上で、実施しようとする施策が効率的であることを、その代替施策と比較することなどにより示すことが重要である。なお、それぞれの業績指標について、その長期目標を明確にすること、つまりどの段階まで当該施策が必要であるのかを明確にすることも今後の課題である。

一方、分析・評価については、引続き着実なレベルアップが必要である。当該施策がアウトカム達成に効率的に機能しているのかなどを測定するためにも、その施策に関連するデータ等を幅広く分析することが重要である。平成16年度は、政策チェックアップの実施も3回目のサイクルに入り、今後、これらの取組を進めるとともに、業績指標の開発・充実も図り、政策チェックアップ全体のレベルアップが必要である。

コラム : 公共交通の「快適性・安心性」向上方策の検討について

従来、公共交通サービスについては、定時制の確保、安全対策の充実等速達性・安全性向上のための方策を実施してきましたが、快適性・安心性といったニーズに対する方策の検討は遅れ気味でした。また、快適性・安心性の判断については利用者個々の主観に関わる部分もあって、向上方策についての考え方の整理も従来行われていませんでした。

このため、国土交通省総合政策局交通消費者行政課において、平成15年1月に、公共交通事業者、利用者代表、関係行政機関から構成される「公共交通の『快適性・安心性』向上方策の検討委員会」(委員長: 家田仁 東京大学大学院工学系研究科教授)を設置し、検討を進めてきました。当委員会及びワーキンググループにおいては、快適性・安心性の概念整理、快適性・安心性に関する利用者ニーズの分析を行った後、最終報告において、快適性・安心性向上のための1つの方策として、新たに快適性・安心性評価指標(ICE Index of Comfortable and Easeful public transportation)を提言しました(平成16年3月1日)。(URL: http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha04/01/010301_2_.html)

今回提案された49指標は、「やさしく利用できる」「気持ちよく利用できる」「分かりやすく利用できる」及び「安心して利用できる」という4つの視点に基づくもので、個別の指標については、利用者ニーズや施設整備等の優先順位を踏まえ、「指標A: 優先的に計測を行う指標」と「指標B: 計測について今後更に検討する指標」の2段階に分類されています。今後、この最終報告に基づいて、交通事業者と連携しながら具体的な指標の計測を行っていくことにより、「快適性・安心性」の向上が図られることが期待されるところです。

(指標の図)

	やさしく利用できる	気持ちよく利用できる	分かりやすく利用できる	安心して利用できる
指標 A	1) オフピーク時車両混雑率(ピーク後、日中、夜間等)	指標 A	指標 A	指標 A
	2) ピーク時車両混雑率	1) 車内快適指標(全自動制御機能を有する冷房装置設置車両率)	1) ホームでの情報のわかりやすさ(ホームLED設置率)	1) 駅員への連絡しやすさ
	3) 段差解消率	2) トイレの質	2) 駅構内での情報のわかりやすさ(駅構内LED設置率)	2) 車内での連絡のしやすさ(車内インターホン設置率)
	4) 低床バス導入率	1) 車内騒音	3) 車内での情報のわかりやすさ(車内LED設置率)	1) 係員の目の行き届きやすさ
指標 B	1) エスカレーター・エレベータ処理容量率	2) 通路・階段移動速度	1) 放送・LEDの内容	2) 係員から警察・救急への連絡体制
	2) 上屋・風除け・空調設置率	3) 接客態度	2) ルート・時刻情報の提供状況	3) ホーム転落防止策
	3) 最混雑区間の速度低下率	4) 車内・バス停・ベンチのきれいさ	3) 輸送障害情報の提供状況	4) 防犯体制の充実度
	4) 乗り心地レベル	5) デザインのよさ	4) バス接近表示設置率	5) 専用車・優先席の設定状況
	5) ポイント分岐乗り心地	6) マナーの向上	5) 案内表示のわかりやすさ	6) クレームの連絡先表示
	6) 乗換え・改札遠回り率	7) 照明・採光の質	6) 放送の聞き取りやすさ	
	7) 通路・ホーム混雑率	8) 駅・バス停の騒音	7) 運賃支払いのわかりやすさ	
	8) 混雑区間長	9) 駅店舗数・来店率	8) 案内係員配置率	
	9) 有料着席サービス実施率		9) 沿線情報の発信	
	10) ベンチ数			
	11) 座席の座りやすさ			
	12) 低床路面電車導入率			
	13) 施設の配置			
	14) 動線の分離			

2) 政策レビュー（プログラム評価）

政策レビューとは

政策レビューは、実施中の施策について詳細な分析を行い、その結果をレポートにまとめるものであり、省の政策課題として重要なもの、国民からの評価に対するニーズが特に高いもの、他の政策評価の実施結果等を踏まえ、より総合的な評価を実施する必要があると考えられるもの、社会経済情勢の変化等に対応して、政策の見直しが必要と考えられるもの等についてテーマを選定し、計画的に実施するものである。

毎年すべての政策分野について「薄く広く」実施するのが政策チェックアップであるのに対し、さまざまな施策や関係主体がからみあうなどして、政策チェックアップでは十分な分析ができない場合などに、時間をかけて詳細な分析を行うのが政策レビューである。このため、政策レビューは、ある程度の幅を持った施策群を対象にすることが多くなる。ある共通の目的を持つ施策のまとめ（＝プログラム）を評価対象とすることから、政策レビューは一般にはプログラム評価と呼ばれる。

国土交通省では、平成13年6月に、今後5年間で実施する29の政策レビューテーマを選定した（その後、平成15年3月に1テーマを追加）。さらに、平成16年7月に再度テーマの追加を行い、平成16年度以降、21のテーマについて取りまとめることとした。

政策レビューの分析内容

政策レビューの目的は、実施中のある施策について、その施策が有効かどうか、また問題点があるとすればどこにあるかを明らかにすることである。そのための分析は、次の4つのステップに分けて考えると分かりやすい。（図2 - 2 参照）

施策の進捗状況の点検（プロセス評価）

分析の第一歩は、あらかじめ想定していたとおりに施策が実施されているかを点検することである。特に、施策の目標が計画などの形であらかじめ設定されている場合、計画どおりに進捗しているかどうかを点検するだけで、施策の実施面での問題の所在をある程度つきとめることができる。しかし、多くの計画は施策のアウトプットしか規定しておらず、目的とするアウトカムが達成したかどうかを判別するには別の分析が必要になる。

アウトカムの達成度合いの判別（アウトカム評価）

施策の目的とするアウトカムが達成したかどうかの判別は、実は容易ではない。な

ぜなら、ほとんどの施策について、目的とするアウトカムは明確に定義されていないか、たとえされていたとしても、抽象的すぎて達成度合いの判別のしようがない場合が多いからである。(法律の目的規定を思い起こせば分かりやすいだろう。)したがって、施策の実施と最終的なアウトカム実現の間をつなげる、中間的なアウトカムを見つけ出し、その達成状況を見る必要がある。例えば、地域振興を目的として観光施設整備を行う施策の場合、地域雇用や観光入込が増えることが中間的なアウトカムであるといえる。

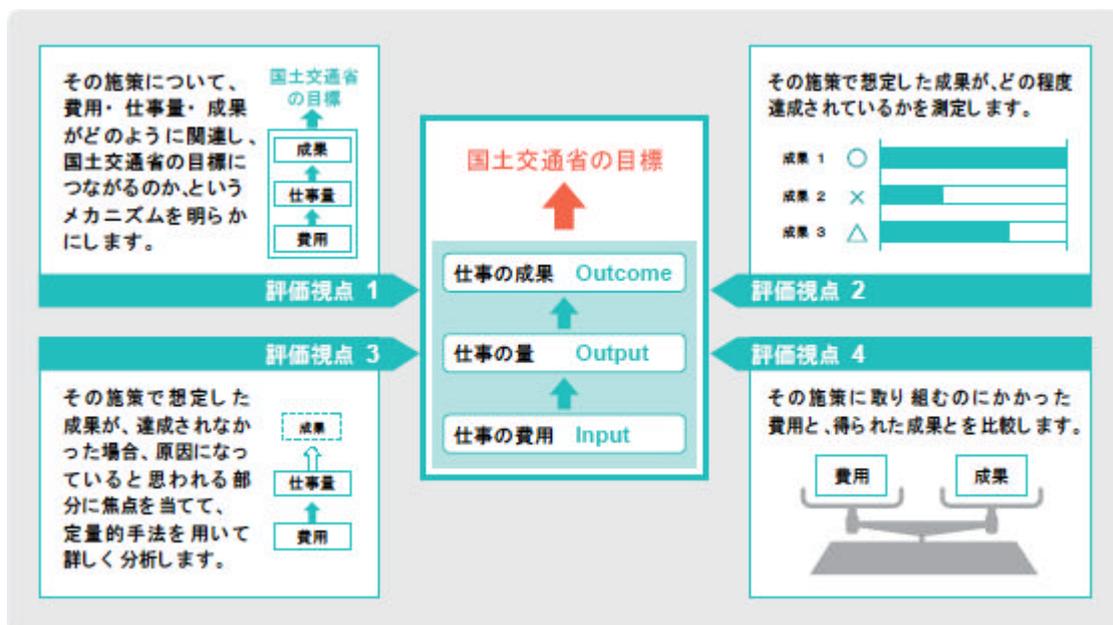
施策の純効果の検証(インパクト評価)

中間的なアウトカムを見つけ出し、それが達成したと判別された場合でも、それがすなわち施策が有効であったことの証左にはならない。なぜなら、アウトカムの達成をもたらしたのは、施策そのものの効果ではなく、景気変動や人口の増減などの外部要因の影響が大きいかもしれないからである。先ほどの例で言えば、地域雇用や観光入込が増えたことが、当該施設整備によるものであったかどうかを判別するためには、類似の条件を持ち、かつ当該施設整備がなされなかった地域と状況を比較するなどして、外部要因の影響を除いた、施策のネットの効果(インパクト)を推定する必要がある。

費用対効果分析

で推計したネットの効果に加えて、さらに、施策の実施にかかったコストを推計し、コストに比して効果が見合ったものであったかを判定するのが費用対効果分析である。

(図2-2) 政策レビューの4ステップの分析



(評価の目的に応じた分析の必要性)

これらの4つのステップは、順を追うごとに施策の効果についてのより詳細な情報を得ることができるが、その分、より複雑な分析を要し、時間とコストもかかってしまう。すべての評価に当たって、必ずインパクト評価や費用対効果分析まで実施しなければならないというわけではなく、評価の目的によっては、プロセス評価やアウトカム評価をきちんと実施すれば十分な場合もある。逆に、外部要因の影響が非常に大きい場合など、何らかのインパクト評価を行わなければ施策の効果を検証したことにならない場合もある。

政策レビューは、政策チェックアップや政策アセスメントと異なり、あらかじめテーマを決めて、相当程度の時間と手間・コストをかけて分析を行うものであり、政策への反映のタイミングなども踏まえつつ、計画的・重点的に実施することが必要である。そのためには、「評価によって何を明らかにしたいのか」をまず明確にし、それに答えるためにはどのようなデータや分析が必要になるかを検討した上で、データ収集、分析手法、作業工程等についての「評価デザイン」を、評価のできるだけ初期の段階で固めることが重要である。特にどのタイミングでどのようなテーマを行うかについては、例えば、法や既存の中期的な計画、大綱等の見直し時期、審議会での有識者等の審議などを踏まえつつ、十分考慮することが重要である。この場合において、「政策評価に関する標準的ガイドライン」(平成13年1月15日政策評価各府省連絡会議了承)の次の記述は参考になる。

政策評価に関する標準的ガイドライン

平成13年1月15日
政策評価各府省連絡会議了承

[標準的ガイドラインの性格]

- 政策評価に関する標準的ガイドライン(以下「ガイドライン」という。)は、全政府的に政策評価に取り組むために、各府省が政策評価に関する実施要領を策定するための標準的な指針を示すものである。
- また、ガイドラインにより、政策評価が何を目指して、どのような仕組みで、どのように実施されるのかが国民に明らかとなるものである。

[補足説明]

- ガイドラインは、標準的な指針を示したものであり、各府省がその説明責任(アカウンタビリティ)を果たし、国民本位で成果重視の行政運営を行うため、評価の目的や所掌する政策の特性等を踏まえた効果的な取組を妨げるものではない。

(実施の考え方)

- 総合評価については、その計画、情報・データの収集の準備なども含め、各テーマの評価に要する期間が長く、コストもある程度大きくなることが予想され、毎年実施できる評価の件数には限りがあることから、選択的かつ重点的に実施することとしたものである。
- 総合評価を実施する機会としては、次のようなものが想定される。
 - ① 実績評価において、目標の妥当性の検討や目標に対する実績の評価の際に、掘り下げた総合的な評価が必要と判断された場合
 - ② 法律の見直し条項による制度の見直しや、期限が到来した時限法のその後の対応の検討を行う場合
 - ③ 各種中長期計画の策定や改定を行う場合また、審議会等における政策・施策の改善・見直しに係る審議・検討を総合評価として位置付けることができる。その場合には、専門的な見地から必要な調査・分析を行い、評価結果を公表するなどの手続を踏むことが必要である。
- 総合評価と事業評価との関係については、例えば、総合評価において、事業評価の事前の評価結果、途中や事後の検証結果を活用したり、総合評価の中で、事業評価の事前評価、又は途中若しくは事後の検証を実施することが考えられる。
- 総合評価については、その習熟に時間を要することも考えられることから、一定の試行を経るなど具体的な評価の実践の中で、徐々にその質の向上を図ることが考えられる。

注) 上記の総合評価とは、国土交通省では政策レビューが該当する。

評価結果の政策への反映

上で説明した分析のステップは、施策の効果や問題の所在についての仮説を立て、それをできるだけ客観的・科学的に検証するための手法であり、いわば科学論文を書くための方法論と同じである。しかしながら、政策評価では、そこからさらに一歩進んで、このようにして得られた客観的な分析結果を、いかに実際の政策へ反映させるかを考えなければならない。すなわち、「評価によって何を明らかにしたいのか」を問う際に、「何が明らかにできるか」だけでなく、「それを明らかにして意味があるか」を考えなければならないということである。政策評価のための分析に当たっては、このような戦略性を持つことが必要である。

一方で、実務上有益な「評価」は、必ずしも、上述のような分析手法を用いて客観的・科学的に導き出されるものばかりであるとは限らない。政策に具体的に反映させられるような評価結果を導き出すためには、データの不備により十分や分析ができなかったり、事象が複雑である程度評価者の主観的な判断に頼らざるを得ないような点についても、何らかの「評価」を行う必要が生じることがあるだろう。概念的には、客観的な分析結果である「評価結果」と、それをもとに、その他の要素も加味して意思決定者が下す「政策判断」とは別のものであるが、複雑で総合的なテーマを扱う政策レビューでは、両者の境界線は

あいまいになりがちである。ただし、その場合でも、客観的・科学的な分析によって導出できる部分と、必ずしもそうでない部分は評価書の記載の中で峻別することが重要である。例えば、評価書の中で「評価結果」と「政策への反映の方向性」を項目として分け、「評価結果」の項には客観的・科学的な分析結果から結論付けられることを峻別して記述するといった工夫を行うべきである。また、分析に当たっては、その前提条件や仮定を明記することが重要である。

評価結果と今後の取組

平成15年度に取りまとめた「都市鉄道整備のあり方」や「都市における緑地の保全・創出」等8テーマの政策レビューの結果を、平成16年3月に決定・公表した。その具体的な内容については、第 部を参照されたい。

また、平成16年7月にテーマの追加を行い、平成16年度以降、21テーマについて取りまとめることとした。

今後の課題としては、上でも述べたように、評価のタイミングを充分考慮し、実務上有益な評価を行っているかということを中心に念頭に置きつつ、分析の質を高め、かつ評価の客観性を確保していくことが重要である。このため、対象とする施策群の捉え方や、データ収集・分析手法、作業工程等について、評価活動の初期段階から検討するとともに、ノウハウの普及や分析手法の研究等を通じた評価のスキルアップを行い、政策レビュー自体の向上を図っていく必要がある。

また、個々の政策レビューの質的向上とあわせて、省の政策評価制度の一環としての政策レビューの位置付けを明確化していく必要がある。特に、対象テーマの選定については、戦略的かつある程度システムティックに行っていく必要があり、例えば、法律や中長期計画の見直し時期に実施したり、ある程度大きないくつかの分野について、ローリングで定期的な実施することなどが考えられる。また、将来的には、政策チェックアップとの一体的な運用を図っていくことも検討する必要がある。

3) 政策アセスメント(事前評価)

政策アセスメントとは

政策アセスメントは、新たに導入しようとする施策について、予め設定されている目標に照らしてその必要性、効率性、有効性を分析するものである。これは、既に導入された施策について事後的に説明を行うだけでなく、施策を導入するという意思決定の前にどのような分析を行ったかについて明らかにすることによって、国民に対し政策形成過程の透明性を図るものである。同時に、政策立案に当たって、目標によるマネジメントの観点から、明確な目標に照らした論理的な分析を行うことを省全体に定着させることを目指している。このような観点から、省の全ての事務事業を網羅的に対象とするのではなく、新たに導入する施策を対象として絞り、重点的に政策アセスメントを実施している。

具体的には、予算、税制、規制、法令等の新たに導入しようとする施策を対象とし、予め掲げた省の政策目標等に照らして必要性、効率性、有効性の観点から評価を実施することとしている。このうち、予算概算要求、税制改正要望等に係るものを中心に毎年8月末に評価書を取りまとめ、公表することとしている。また、翌年6月を目途に、上記評価書に必要な修正を加えるほか、法律改正等に関連する新規施策を含めた形で前年度の評価書の確定版をとりまとめる。これにより、新たな施策を導入しようとする意志決定の根拠となる分析をもって国民に対する説明責任を果たしていくとともに、施策導入時点においてどのような効果がどの程度あがることが期待されていた等についての事後的な検証を可能にしている。

「ロジカルフレームワーク」の意義とその手順

政策アセスメントにおいては、「ロジカルフレームワーク(論理的分析手法)」を重視している。これは、国民にとってのアウトカムである目標と客観的に捉えた現状を比較することによりそのギャップを認識する、このギャップが生じている原因を分析する、原因分析を踏まえて目標達成のためには現状の政策の何をどのように見直す必要があるかについて課題の特定を行う、そのための具体的な政策手段として新規に導入すべき施策を提示する、という手順で実施している(図2-3参照)。

(図2-3 ロジカルフレームワークの分析手順)

ロジカル・フレームワーク（論理的分析手法）の分析手順

STEP1 目標と現状のギャップを明示する

STEP2 このギャップが生じている原因を分析する

STEP3 目標を達成するためには、現在のシステムの見直しや改善が必要であること（＝政策課題）を示す

STEP4 当該政策課題を解決するための具体的な手法・手段（＝施策、事業）を提示する

※この他、社会的ニーズに合っているか、また、それを行政(国)が担う必要があるか、についても評価します。

国土交通省の政策アセスメントにおいて、この「ロジカルフレームワーク」を重視している理由は、「目標によるマネジメント」と論理的な政策分析を省全体に定着させることを目指しているためである。例えば、「この施策を実施すれば」「このような効果が極めて大きい」といった説明では、必ずしも明確な目標志向と客観的な分析に基づいていない。そうではなく、目標に照らした当該施策の客観的な必要性や、施策実施が目標達成に結びつく論理的プロセスを明らかにすることで、政策判断の根拠を明確にし、政策形成過程を国民に明らかにすることを可能にすることができる。また、行政のマネジメントの観点からも、限りある資源を真に必要な施策に選択的に投入するための的確な政策判断を可能とする。この際、できるだけ定量的な分析を行うことが望ましいが、目標と手段である施策との間の因果関係を明確にする論理的分析なしに、当該政策手段に係る効果や費用の定量化のみを追求することは、政策判断の根拠を明確にする観点からは十分ではないため、国土交通省では、まず、「ロジカルフレームワーク」による論理的な分析の充実を先行させているところである。

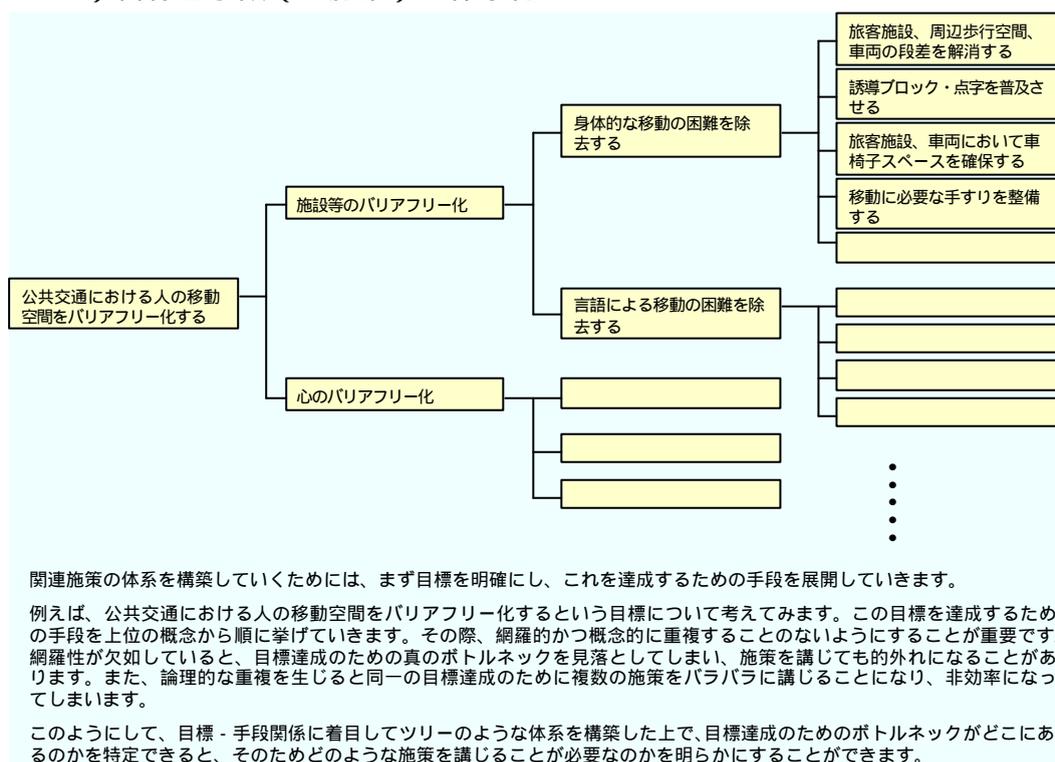
評価結果と今後の取組

上記のとおり、「ロジカルフレームワーク」による分析を重視しているところであるが、平成15年度においては、前年度に引き続き、目標と現状のギャップを客観的なデータ・ファクトに基づいて捉えるようにしたほか、論理的な思考プロセスを強化するなどの分析内容の一層の充実を図りつつ、45件の新規施策について政策アセスメントを実施した。この具体的内容及び反映状況については、第 部を参照されたい。今後は、「ロジカルフレームワーク」による分析をさらに充実させていく必要がある。具体的には当該施策を実施することにより、当面はどのような成果が見込まれるのか、それがどのようなメカニズムにより最終的な目標の達成に至るのか等について、一層の情報の充実が必要である。また、目指す目標に対して末端の政策手段である新規施策のみに着目して分析を進めようとする、目標と一つの手段を恣意的に結びつけてしまう危険性もあることから、関連する施策

や他の主体が実施する施策等の影響についても可能な限り広く捉えて情報の充実を図っていくことが必要である。

このように「ロジカルフレームワーク」による分析を充実させていくことは、目標とこれを達成するために講じている（ないし講じようとしている）関連施策の体系を構築していくことに他ならない。これは政策チェックアップにおいて政策目標と関連施策の体系整理をしていくことと対をなす。政策チェックアップでは、施策の棚卸しを進め、省全体の施策を俯瞰する観点から、相対的に上位の政策目標と主な施策について省の政策全般の体系化を進めていくのに対して、政策アセスメントにおいては、政策チェックアップで構築される政策体系の上で、目標の達成のために新しく施策を導入しようとするものを部分的に取り上げて、同じ目標に資する他の関連施策も視野に入れながら、その必要性等についてより詳細な分析をするという役割を担っていくことが望ましい（図2 - 4 参照）。

（図2 - 4）目標と手段（＝施策）の体系化



なお、本年3月19日に閣議決定された「規制改革・民間開放推進3か年計画」において、「RIA(規制影響分析)導入の推進【16年度以降逐次実施】」が明記されたことから、本年度より国土交通省においてもRIAを試行的に実施することになった。具体的には、規制の新設、改変（緩和を含む。）に際して、費用分析、便益分析、他の代替手段との比較、見直す条件、見直す時期等の項目を立てて分析をすることが必要になる（詳細は第

3章4)に記載)。国土交通省においては、現在、規制も含めた新たな施策について、この政策アセスメントで事前評価を行っていることから、この政策アセスメントの枠組みの中で、まずは、試行的に分析等を行うことから着手することを検討している。

コラム : 米英の国土交通分野における規制影響分析の現状と動向

< 米国運輸省の事例 >

米国では、1974年以降、大統領令（Executive Order）に基づいて、各省がRIAを実施し、大統領府の行政管理予算局（OMB）において審査されています。

運輸省（Department of Transport）が2003年に刊行した商業トラックの労働時間、休憩時間についての規制に関するレポート（"Regulatory Impact Analysis and Small Business Analysis for Hours of Service Regulations"）は、24時間運行という物流環境の変化に応じて、トラック・ドライバーの労働環境、睡眠時間に関する遵守基準を改定するにあたり、代替案ごとにその費用と便益を分析し、関係団体への意見聴取（consultation）を経て、結論を導いているものです。

代替案は4つ示されていますが（このうち1つは現行規定）、費用要素としては、直接労働コスト（労働時間の変化による賃金上昇等）、間接労働コスト（FRINGE BENEFIT等）、非労働関係コスト（設備費、保険加入費等）が挙げられています。また、便益要素としては、事故の減少、事故による死傷者数の減少、純便益、事業者への影響、経済への影響があり、先行研究と実証データを基に便益を算定しています。そして、結論として、14時間以上連続しての勤務を禁止する等の規制改革が導かれています。

上記の一例のように、米国においては、定量化、金銭価値換算化が重視されています。

< 英国副首相府の事例 >

英国では、ブレア政権で導入されたRIAが2001年に規制改革法（Regulatory Reform Act 2001）により法制化され、内閣提出法案、EU法令に対して分析が義務付けられていて、各省の担当部局がRIAを実施して、内閣府規制インパクト室が報告書を審査しています。

副首相府（Office of Deputy Prime Minister）が2002年に刊行した建設資材指令についての規制に関するレポート（"The Building Regulations 2002 (Part B: Fire Safety)"）は、建設資材の耐火性の検査に関し、欧州基準にて実施されたものは、英国内でも使用可能とする規制改革について、現行規定と改正（代替）案を比較分析し、関係団体への意見聴取（consultation）を経て、結論を導いています。

改正案における費用要素は、企業の規制遵守費用であり、これは研修費用のように一時的に発生する費用と欧州検査にかかる費用のように継続して毎年発生する費用とに二分して算定されています。便益要素については、主に製造業者が欧州経済圏に新基準適合品として出荷できるという点について輸出コストの低下、貿易促進による消費者便益の増大について定量的に分析しています。こうした分析を経て、規制案の導入という結論が導かれています。

4) 個別公共事業の評価

(個別公共事業評価の平成15年度の取組)

個別公共事業の評価は、政策評価に関する政府の取組の中で、もっとも先行して行われてきた。国土交通省においては、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、平成10年度より、「新規事業採択時評価」を原則としてすべての事業について実施、また、事業採択後5年経過して未着工の事業、事業採択後10年経過して継続中の事業等を対象とする「再評価」を実施している。

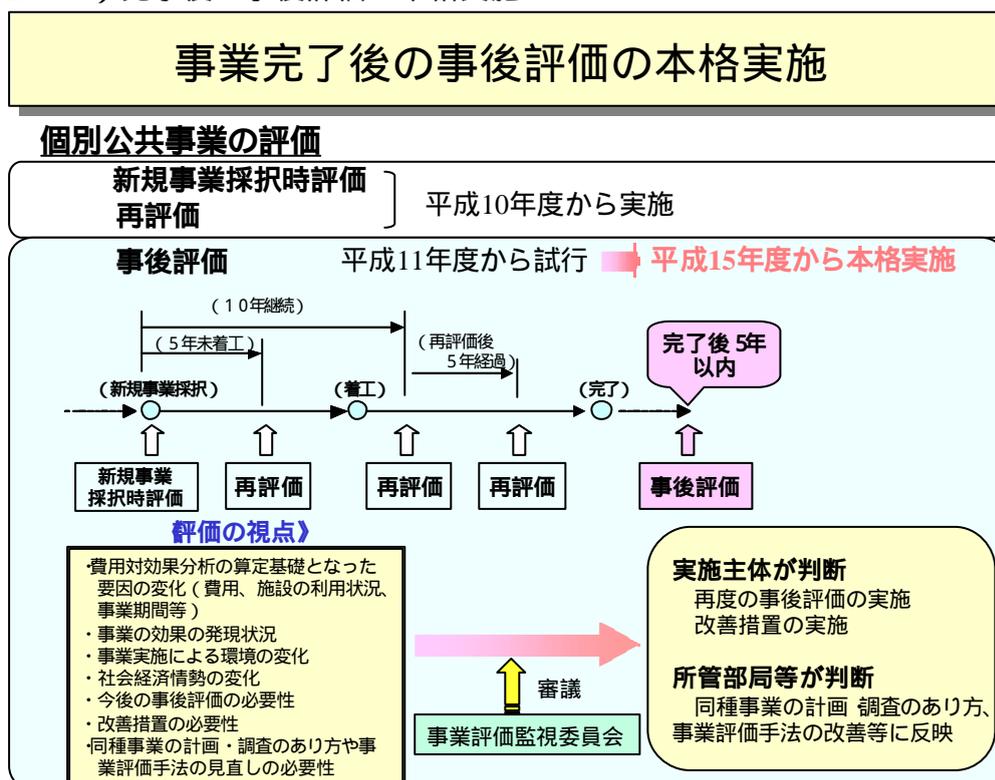
平成15年度の取組については、平成16年度予算に向けた評価として、新規事業採択時評価735件、再評価2509件及び完了後の事後評価173件を行った。再評価を実施したものについて、そのうち48事業を中止した。また、上記のうち、個別に予算内示される事業については、概算要求時に評価を行った。個別の評価結果については第 部を参照されたい。

また、平成15年度末からは、評価書を取りまとめる際には、事業ごとに担当課長名を明記するようにした。

(事業完了後の事後評価の本格実施)

事業完了後に行う事後評価については、平成11年度から試行的に取り組んできたが、その知見を踏まえて、平成15年3月に「国土交通省所管公共事業の事後評価実施要領」を策定し、その内容を国土交通省政策評価基本計画に位置付け、平成15年度から本格実施した。(図2-5参照)

(図2-5) 完了後の事後評価の本格実施



事業完了後の事後評価には、事業完了後の事業の効果、環境への影響等の確認を行い、必要に応じて適切な改善措置を検討すること、事後評価の結果を必要に応じて同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等に反映すること、の2つの目的がある。

具体的な評価の実施方法としては、事業により効果の発現状況が異なることなど事業の特性を踏まえ、事業完了後5年以内に実施し、事業効果の発現状況等を確認し、改善措置等の今後の対応の判断に資する評価を行う。評価の過程において、第三者の知見を活用することを目的に、再評価と同様に事業評価監視委員会の意見を聴き、その意見を最大限尊重することとしている。

事業完了後の事後評価を本格実施することにより、公共事業について、新規事業採択時評価、事業実施中の再評価、事業完了後の事後評価の一貫した事業評価システムが構築され、事後評価の結果をフィードバックすることで、事業のさらなる効率化、透明性の一層の向上が期待される。

(評価手法等の一層の向上に向けた検討)

一方、国土交通省では、評価手法に関する事業種別の整合性や評価指標の定量化等について検討するために、学識経験者等から構成する公共事業評価システム研究会(委員長:中村英夫武蔵工業大学教授)を設置している。同研究会の下に置かれた事業評価手法検討部会(部会長:森地茂政策研究大学院大学教授)での検討結果を踏まえ、平成16年2月には、国土交通省になって初めて費用便益分析に関する統一的な取扱いを定めた、「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針」を策定した。

また、平成16年度からは、各事業の新規事業採択時評価、再評価、事後評価の一連の経緯が一目でわかるよう一括整理する「事業評価カルテ」をとりまとめ、公表し、評価の一層の透明性の確保を図ることとしている。(図2-6参照)

(図2-6)事業評価カルテについて



5) 個別研究開発課題の評価

(個別研究開発課題評価の平成 15 年度の取組)

平成 14 年 6 月に、「国の研究開発評価に関する大綱的指針」(平成 13 年 11 月 28 日内閣総理大臣決定)を受け、国土交通省において国費を投入して実施される研究開発に係る評価の実施の際、配慮しなければならない最低限の共通事項、具体的な評価方法等を取りまとめたガイドラインとして、「国土交通省研究開発評価指針」を策定したが、平成 15 年度もこのガイドラインに沿って引き続き評価を行った。また、平成 15 年度末からは、評価書を取りまとめる際には、各研究開発課題ごとに担当課長名を明記するようにした。

平成 15 年度は、個別研究開発課題の事前評価、中間評価、事後評価をそれぞれ 23 件、2 件、30 件実施した。個別の評価結果については、第 部を参照されたい。

(研究開発評価の意義)

個別研究開発課題評価は、評価結果を公表することで国民に対する説明責任を果たすとともに、研究開発に係る重点的・効率的な予算等の資源配分に反映するために行うものである。評価の時期によって、事前・中間・事後の評価を実施することとしているが、それぞれの評価対象とその意義をまとめると以下のとおりである。

事前評価は、新たに開始しようとする新規課題について評価を実施し、重点的・効率的な研究開発の実施につなげるものである。

中間評価は研究開発期間が5年以上の課題又は期間の定めのない課題について、3年程度を目安に評価を実施し、研究の進捗やこれまでの研究開発成果を確認することで、研究計画の見直し等を通じて今後の重点的・効率的な研究開発の実施につなげるものである。

事後評価は、研究開発が終了した課題について評価を実施し、研究開発成果やその活用状況等を確認することで、必要に応じて関連する研究開発課題や今後の研究開発の実施に係る制度の改善等につなげるものである。

個別研究開発課題評価の実施方法

科学技術基本計画（平成13年3月30日閣議決定）に基づき「国の研究開発評価に関する大綱的指針」（以下、「大綱的指針」）が、平成13年11月28日内閣総理大臣決定されました。この大綱的指針に基づき、国土交通省の実施する研究開発課題の評価を行い、技術研究開発の効率的・効果的な実施を図ります。

着手

事前評価
新しい研究開発課題を対象として評価を実施します。

中間評価
技術研究開発期間が5年以上の研究開発課題を対象として評価を行います。（3年程度を一つの目安として定期的に実施）。

完了

終了後の事後評価
終了した研究開発課題を対象として評価を行います。

※評価の実施にあたっては、外部の専門家の知見を活用した評価（外部評価）を積極的に行います。

6) 国土交通省における政策評価の普及・啓発等

政策評価は、欧米等で広く導入されているが、先進事例を見ても、まだ完成されたものではなく、試行錯誤を重ねている状況にある。国土交通省においても、国土交通行政に最も適した政策評価システムを確立していくためには、第三者の知見の活用、政策評価制度や手法に関する調査研究、国民とのコミュニケーション等を通じて、常に制度の見直しを行い、改善を図る努力を継続することが重要である。

また、政策評価の導入を契機とするマネジメント改革は、持続させることに意味がある。そのためには、政策の企画立案及び実施に携わる全ての職員が、政策のマネジメントサイクルの確立や「目標によるマネジメント」の理念を共有しながら、それぞれの業務改善につなげていくことが重要である。また、政策評価のしくみや評価の結果を国民にとってよりわかりやすくフィードバックしていくことも不可欠である。これらの観点から、国土交通省においては、省内外に対する政策評価の普及・啓発活動を積極的に実施している。

1. 第三者の知見活用

国土交通省においては、政策評価の運営等にあたり、第三者の中立的観点からの意見等を聴取することとしているとともに、政策評価システムの継続的な改善を図るため、政策評価の専門家・有識者等の知見を積極的に活用している。

国土交通省政策評価会

国土交通省が政策評価を全省的に導入して3年になるが、政策評価の制度設計や運営のあり方は、政策評価が国民にとってさらにわかりやすいものとなるため、また、より適切な政策の企画立案や業務改善に資するものとなるために、重要な基盤となるものである。こうした観点から、国土交通省においては、政策評価の制度設計や運営に当たって中立的観点からの意見等を聴取してその継続的なレベルアップを図るため、政策評価に関して専門的知見を有する第三者からなる国土交通省政策評価会を随時開催しており、その知見を活用してきている。

政策レビューの実施における第三者知見の活用

第 部において述べたとおり、政策レビューは特定のテーマについて、その特色や評価の目的に応じて適切な評価手法を用いて詳細な分析を行うものであるため、政策レビューの実施に当たっては、政策評価に関する専門的知見を有する第三者や学識経験者からの助言を得ることが有効である。このため、国土交通省においては、原則として政策レビューのテーマごとに、専門的知見を有する第三者からの助言を得て行うこととしている。

事業評価監視委員会

個別公共事業について、再評価及び完了後の事後評価の実施に当たっては、客観性・透明性の確保の観点から、学識経験者等の第三者から構成される「事業評価監視委員会」を開催し、意見を聴取することとしている。事業評価監視委員会は、評価の実施手続を監視し、当該事業に関して作成された対応方針（原案）に対して審議を行い、不適切な点又は改善すべき点があると認めるときは、意見の具申を行う。評価の実施主体の長は、事業評価監視委員会より意見の具申があったときは、これを最大限尊重し、対応を図るものとしている。

2．政策評価の手法の調査研究

国土交通省では、政策評価システムや評価手法のレベルの向上を図るため、また、政策評価の実施を通じてマネジメント改革を実践していくため、政策評価に関する海外の先進事例調査やマネジメント改革に関する調査研究を継続的に実施している。

また、国土交通政策研究所においては、国土交通行政に関連した先進的な政策展開等について研究を行っており、政策効果の分析や政策評価とその理論的背景であるNPMについても研究テーマとして積極的に取り上げてきている。平成15年度においては、「NPMによる北欧型マネジメント・モデル」「英米におけるNPM最新情報～seeからplanへのフィードバックの試み～」を研究成果としてとりまとめた。

3．政策評価の普及・啓発

国民とのコミュニケーション

国土交通省においては、国民との双方向性を有する行政（コミュニケーション型行政）を積極的に推進してきている。その対話の場としては、ホームページやパブリックコメントなど広く国民一般を対象にするもののほか、出前講座のように様々なニーズに応じて特定のテーマを設定して行うものもある。政策評価においても、これら様々なコミュニケーション媒体を通じて、その取り組み状況について国民にわかりやすく開示することを心がけるとともに、積極的に意見を聴取することに努めている。

- 1 ホームページ

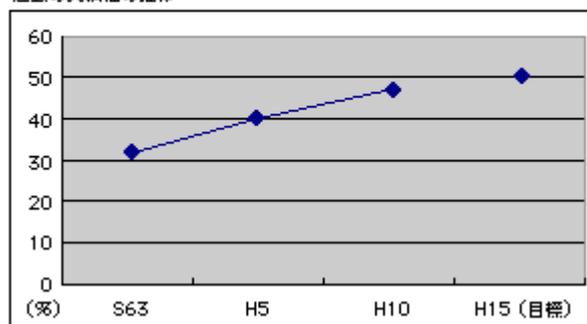
政策評価に関するすべての公表情報については、原則としてインターネット上で閲覧が可能となっているが、平成16年6月、よりわかりやすい国民への情報提供が可能となるように、ホームページを更新した。ここでは、政策評価の仕組みや手法、これまでの経緯等を改めて整理し、内容を改善するとともに、政策チェックアップにおける業績指標の動向について、グラフを用いて表示することで、各指標ごとの目標値に対する達成度合の推

(図2-7) ホームページ記載例(各指標の動向のグラフ化)

(1) [良質な住宅取得と賃貸住宅の供給を促進する](#) PDF

業績指標1: 誘導居住水準達成率 目標値: 50% (H15)

過去の実績値の推移



移を示す等の工夫を行っている。(図2-7参照)

- 2 パブリックコメント

国民との双方向性を有する行政(コミュニケーション型行政)の推進を図る観点から、積極的に実施している。

平成15年度においては、平成15年8月22日から平成15年9月22日までの間、「国土交通省の政策評価に係る政策目標、業績指標(変更案)のパブリックコメントの実施について」を行った。これは、国土交通省の「政策チェックアップ」の重要な制度設計である「政策目標」と「業績指標」について、平成15年7月に初めて取りまとめた政策チェックアップの評価結果を踏まえ、また、社会資本整備重点計画が昨年秋にも閣議決定される方向で作業中であったことから、これとの整合を考慮し、変更案を作成し、本案について、パブリックコメントを実施したものである。この結果については、平成15年10月10日にホームページ上で公表した。

また、平成15年度に取りまとめた政策レビューのうち、「都市鉄道整備のあり方」、「都市における緑地の保全・創出」、「流域と一体となった総合治水対策」、「流域の水環境改善」、「火山噴火への対応策」の5テーマについては、評価書案の時点で、パブリックコメントを実施した。

- 3 出前講座等の実施

国土交通省では、国民との対話を重視したコミュニケーション型行政を政策評価の分野

においても推進するため、また、国土交通行政について国民の一層の理解を深めるとともに、国民の真のニーズ・疑問点の把握をするために、様々なニーズに応じてテーマを設定し、出前講座等を積極的に行っている。特に、政策評価については、国民の視点に立った制度設計やその運営が必要であり、また、国民の正しい理解に基づいた意見等を聴取していくことが重要であることから、このようなフェイス・トゥー・フェイスの対話の場を重視してきている。

平成15～16年度に、政策評価をテーマに行った出前講座等の主な対象機関は以下のとおりである。

地方公共団体	栃木県
大学	早稲田大学(2回)、東京大学

職員の啓発

政策評価は、評価書の作成といった手続のみにその意味があるのではなく、政策のマネジメントサイクルの確立や「目標によるマネジメント」といった理念を全ての職員が共有し、それに基づいて政策の企画立案や業務運営を持続的に改善していくことにその意義がある。この信条のもと、国土交通省においては、政策評価に関する職員の啓発に努めている。

(国土交通大学校における研修)

国土交通行政に関する研修機関である国土交通大学校においては、様々な階層の職員を対象とした研修プログラムを実施してきている。管理職員から担当レベルの職員まで適切に政策評価の理念や運営方針について理解することが不可欠であることから、多くの研修プログラムにおいて関連する講義を含むようにしている。平成15年度に国土交通大学校において実施した研修プログラムにおいては、新規採用職員から管理職員までを対象に、「国土交通省の仕事の進め方 - 政策評価 - 」(新規採用職員対象)、「行政経営と政策評価」(本省課長補佐級対象)、「国土交通行政における政策評価の現状と課題」(本省室長・企画官級対象)等の講義を通算11回開催した。

第3章 政策の質の一層の向上に向けて

《第3章のポイント》

第3章では、平成15年度で政策のマネジメントサイクルが2巡目に入ったことを受けて、評価の3方式の具体的な政策への反映について、その代表的な事例を紹介します。次に、国土交通省がその大宗を占める社会資本整備分野において社会資本整備重点計画の策定に伴う、政策目標・業績指標体系の見直しについて述べ、続いて、評価結果の予算要求・編成作業への反映、具体的には概算要求、予算内示後の各段階において、政策目標ごとに予算を編成し公表する、という取組みについて触れます。更に、本年3月末に閣議決定された「規制改革・民間改革開放3か年計画」において盛り込まれた規制の導入・改変における規制影響分析（RIA）の試行的実施、本年6月に閣議決定された経済財政諮問会議における「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2004」をはじめとする政府全体における政策評価重視の取組みについて概説します。最後に、地方公共団体等における、政策評価の先進的な取組み事例を紹介することで、今後の国土交通省の政策評価における課題等について考察します。

1) マネジメントサイクルの確立による政策への反映の動き

前章では国土交通省における政策評価の取組について、評価方式ごとの意義や今後の改善に向けた課題について述べた。「国土交通省政策評価基本計画」においても謳っており、政策評価の取組はまだ緒についたばかりであり、その定着を図りつつ、今後も持続的に発展させていくことが重要である。さらに、第1章で述べたように、国土交通省は成果重視のマネジメントの実現を目指し、その中核的な役割を果たすものとして政策評価を導入したが、マネジメント改革を実現していくためには、政策評価を通じて政策面の質の向上を促すだけでなく、現場から組織全体まで含めた仕事の進め方全般を改善するための取組や制度改正を展開していくことが重要である。

国土交通省では、国民にとっての成果に着目した政策目標の設定・充実に着目し、政策評価の全省的な定着、手法の改善を進めることにより、「目標によるマネジメント」をまず政策面で実践してきているが、評価結果を具体的な新規の政策の企画立案や既存の施策の見直しにつなげていくことが不可欠である。さらに国土交通省の運営全般に係るマネジメント改革へと発展させていくためには、政策に加えて、予算や組織といった業務運営面、職員の意識改革を含めた現場の執行改善までも視野に入れた戦略の策定とその展開を進めるとともに、行政運営による成果の受け手である国民との双方向のコミュニケーションの充実、さらには国民との協働を実現させていくことが成果重視のマネジ

メントの実現に向けての課題として重要である。

こうした課題を踏まえ、平成15年度で政策のマネジメントサイクルが2巡目に入ったことを受けて、政策評価結果を新規施策の企画立案に活用するように努めてきているが、政策チェックアップ、政策レビュー、政策アセスメントそれぞれの評価方式において、代表的な活用事例を以下に紹介する。

政策チェックアップの例

平成15年7月に公表した政策チェックアップの評価結果においては、具体例として、都市部における緑化の推進がある。すなわち、都市部における都市公園整備が遅れ、緑とオープンスペースを効率的、効果的に確保していくことが必要と評価したことを受け、平成16年度予算概算要求において、「民有地緑化等に対する支援」、「借地公園、立体公園整備の推進」等の新規施策を打ち出すなど、政策の改善に向けた取組を要求した。その結果、都市公園の整備、緑地保全事業に加え、新たに民有緑地の公開に必要な施設整備を補助対象とし、水と緑のネットワークの形成を総合的に支援する統合補助制度「緑地環境整備総合支援事業」を創設したほか、都市緑地保全法等の一部改正など都市部における緑化を推進するための法改正を行った。

(図3-1) 政策チェックアップの例

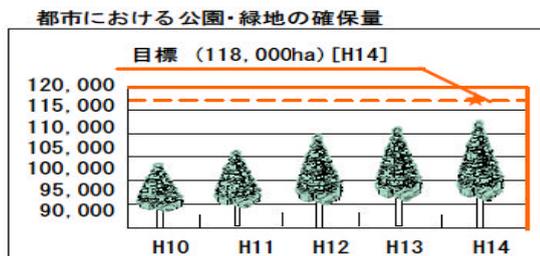
事例：公共空間における緑化等を推進する

(業績指標：都市における公園・緑地の確保量)

政策チェックアップの結果

現状の課題

- 都市部における都市公園整備の遅れ
- 効率的な公園・緑地確保施策が必要



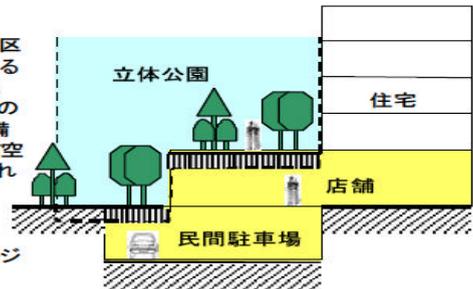
政策チェックアップを踏まえた新規施策

○借地公園、立体公園整備の推進

用地確保が困難な既存市街地における効率的な公園整備の推進

立体的に都市公園の区域を定めることのできる制度の創設により、民間の駐車場、店舗等の上部を公園として整備することができ、都市空間の高度利用が図られる。

立体公園イメージ



○民有緑地の公開等に対する支援

緑地環境整備総合支援事業により、市民緑地等の公開に必要な施設整備に対する補助を創設



○都市緑地保全法等の一部を改正

借地方式による都市公園の整備の推進、立体的な土地利用による都市公園整備の推進

政策レビューの例

平成 15 年 4 月に公表した政策レビューの評価結果においては、具体例として、「空港整備～国内航空ネットワークの充実～」がある。すなわち、国内空港の整備についてこれまでの施策による国内航空ネットワークの充実等の効果を検証し、今後の施策の在り方について検討した結果、「羽田空港の処理容量の制約は、我が国全体に大きな影響を与える」ことや「今後は、量的拡大のための整備から質的充実に重点を移す」等と評価した。この結果を受けて、平成 16 年度羽田空港の再拡張事業の推進等を施策として打ち出し、平成 16 年度予算において羽田空港等大都市圏拠点空港整備に、前年度と比べて 30.3%増を計上するなど重点的な予算配分を行った。

(図 3 - 2) 政策レビューの事例

事例：空港整備～国内航空ネットワークの充実～

平成15年4月に公表した「空港整備～国内航空ネットワークの充実～」においては、国内空港の整備について、これまでの施策による国内航空ネットワークの充実等の効果を検証し、今後の施策の在り方について検討しました。その結果、「羽田空港の処理容量の制約は、我が国全体に大きな影響を与える」ことや「今後は、量的拡大のための整備から質的充実に重点を移す」等を示しました。

現状の課題

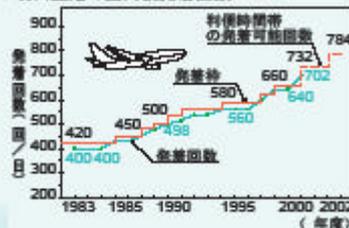
- 背景
 - ・ 航空利用者の増大・空港整備の進展
 - ・ 航空利用者ニーズの変化
- 課題
 - ・ 首都圏の空港容量拡大によるボトルネックの解消
 - ・ 既存空港の充分な活用
 - ・ 新規事業採択における透明性等の確保
- 評価の必要性

国内空港の整備について、これまでの施策による国内航空ネットワークの充実等の効果を検証し、今後の施策のあり方について検討する必要がある



▶急増した国内航空旅客

▼羽田空港の国内便発着回数



新規施策等への反映の方法

評価結果のまとめ

羽田空港の処理容量の制約は、単に首都圏の利用者だけの問題に止まらず、航空ネットワークの充実を阻害し我が国全体に大きな影響を与える

国内航空ネットワークは、空港整備により、航空機のジェット化、大型化が図られ、路線数の増大とともに稠密化し、充実が図られた

一般空港の整備は、事業実施中の空港を加えると、今日その配置的側面からの整備は概成したと考えられる

長期計画における一般空港の個別新規事業の選定は事業の硬直性を招いている、透明性に欠けるとの指摘がある

取扱い実績が予測値を大きく下回る空港が存在している

今後の施策への反映の方向

喫緊の課題である羽田空港の処理容量の大幅な増加のため、再拡張事業を推進

今後は、量的拡大のための整備から就航率の向上等、既存空港の充分な活用を中心とする質的充実に重点を移す

一般空港の滑走路新設・延長事業におけるパブリックインボルブメントの手続きをルール化

長期計画における個別選定をとりやめ、空港整備の指針を明示、整備主体において需要・必要性の十分な検証等を実施

需要予測の精度向上を図るため留意すべき事項を取りまとめ関係機関に提示また、活性化を図る観点からハード・ソフトの組合せによる施策を推進



政策アセスメントの例

平成15年8月に公表した政策アセスメントの評価結果においては、具体例として放置座礁船対策がある。すなわち、船舶の座礁等が発生した場合には、船舶所有者等の責任により油濁損害の賠償や船舶の撤去等が行われることが原則であるものの、全国に10隻の放置座礁船が存在し、やむを得ず地方公共団体が、撤去・補償している事例もあり、このため、無保険船に対する入港禁止の制度及び撤去を行う地方公共団体に対して国が一定の支援を行う制度を導入するに当たり、その必要性、有効性、効率性を評価し、これを受けて、一定の船舶に保険加入を義務付け、無保険船の入港禁止を制度化する為、油濁損害賠償保障法の一部改正を行った（平成17年3月1日施行）。また、地方公共団体が行った油等防除措置や船舶撤去に係る費用に関し、国の補助制度を創設・拡充するための予算が認められた。（図3-3参照）

（図3-3 政策アセスメントの事例）

事例：放置座礁船対策の推進

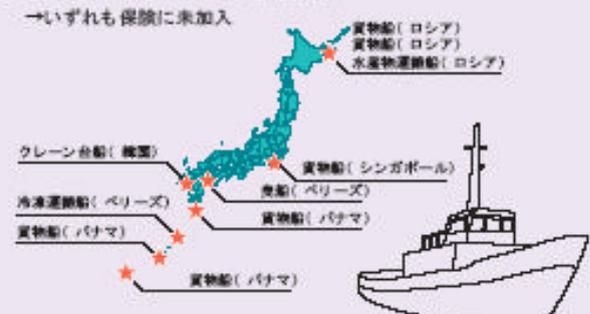
船舶の座礁等が発生した場合には、船舶所有者等の責任により油濁損害の賠償や船舶の撤去等が行われることが原則ですが、全国で10隻の放置座礁外国船が存在することが現状です。このため、平成16年度予算概算要求に向けて、無保険船に対する入港禁止等の制度の導入や通過船舶等が座礁した場合、国が一定の支援を行うという制度の創設などの新規施策に対する評価を行いました。

現状の課題

- 船舶に保険加入が義務付けられていない
→ 外国船の平均保険加入率 73%
- 船主が海外に所在する場合、責任追及が困難

↓

- 全国に10隻の放置座礁外国船が存在
→ いずれも保険に未加入



- やむを得ず自治体が撤去・補償の場合も

チルソン号の処理のために県が負担した費用

- ・ 油防除費用 約3億円
- ・ 船体撤去費用 約2億円

新規施策の具体的な内容

- 無保険船に対する**入港禁止等**の制度の導入（情報システム構築等）
- 通過船舶等が座礁した場合の撤去等を行う地方公共団体に対し、**国が一定の支援を行う制度を創設**

公物管理者が存在する特定の区域については、公物管理に関する既存の補助制度を拡充。



以上は、代表的な事例であるが、全体としてみると評価結果を新規施策の立案に活用する、あるいは既存の施策を見直すといった取組みが徐々になされてきていると言えよう。

コラム : 道路行政におけるマネジメント改革に向けた取組みについて

道路行政においては、「成果」を重視する行政運営の一環として、行政の意識改革を図り、国民と行政の信頼関係を再構築するため、平成 15 年度から毎年度、事前に定量的な成果目標を定め、事後に達成度の評価を行い、評価結果を以降の行政運営に反映させる「マネジメント・サイクル」の構築をスタートさせました。

ここでは、道路行政におけるそれらの取組概要について紹介します。

成果主義の道路行政マネジメント

道路局では、成果主義の行政運営への社会的ニーズを踏まえて、平成 15 年 3 月より「道路行政マネジメント研究会（委員長：古川俊一筑波大学教授）」を設置し、成果主義の新たな道路行政マネジメントのあり方について、理論的な裏付けに加え、実際に実践するための方策の検討を進めてきました。平成 15 年 6 月に取りまとめられた研究会提言「『成果主義』の道路行政マネジメントへの転換」（以下、「提言」という。）に基づき、道路行政マネジメントシステムの構築を進めています。

成果主義の道路行政マネジメントを進めることの意義は、「マネジメント・サイクル」を構築することで、適切な場所・対象に対し、適切な資源配分を行うことによる道路行政の効率化、目指すべき「成果」を事前に公表し、国民と行政の信頼関係の再構築を図ることによる道路行政の透明化の向上、にあります。

「平成 15 年度 道路行政の業績計画書」について

道路局では、「マネジメント・サイクル」の第一歩として、17 の成果指標を用いて 1 年後の数値目標等を示す「平成 15 年度 道路行政の業績計画書」（以下、「業績計画書」という。）を平成 15 年 7 月に策定・公表しました。「業績計画書」では、生活実感にあった指標を設定し、毎年度、わかりやすい数値目標を設定し、目標達成のための手段である施策・事業の妥当性を数字を用いた論理的な分析を用いて明確化することで、客観的かつ詳細なデータに基づく事業箇所の選定が可能になる、構成としました。

政策テーマ	指標	H14実績	H15見込	H19目標	
1. 活力 - 都市再生と地域連携による経済活力の回復 -	道路渋滞による損失時間	6.1 億人時間/年 (2014年実績)	5.9 億人時間/年 (2015年見込)	約1割削減 (2019年目標)	
	E T C 利用率	全国	5%	15%	70%
		首都高速	6%	20%	85%
		阪神高速	3%	15%	85%
	路上工事時間	235 時間/km・年	225 時間/km・年 (2015年見込)	約2割削減	
	規格の高い道路を使う割合 (新たに規格の高い道路への転換を図る目標交通量)	13%	13% (20万台/日/車線)	15% (20万台/日/車線)	
	拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	59%	61%	68%	
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	72%	73%	77%		
⑦ 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	63%	64% (80万人のアクセス向上)	68%		
2. 暮らし - 生活の質の向上 -	1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設の周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合	17%	21%	約5割	
	市街地の幹線道路の無電柱化率	7%	8%	15%	
3. 安全 - 安全で安心できる暮らしの確保 -	道路交通における死傷事故率	118 件/万台キロ	116 件/万台キロ	108 件/万台キロ (約1割削減)	
	道路構造物保全率	橋梁	86%	87%	93%
		舗装	91%	現在の水準を維持	
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	66%	68%	76%		
4. 環境 - 環境の保全・美しい景観の創造 -	CO ₂ 排出削減量	-	平成22年度までに運輸部門におけるCO ₂ 排出量を約250百万t-CO ₂ まで削減		
	NO _x 環境目標達成率	64%	67%	約8割	
	SPM環境目標達成率	-	約1割	約6割	
	夜間騒音要請限度達成率	61%	63%	72%	
道路行政の改革	道路利用者満足度	2.6点	2.7点	3.0点	
	⑩ ホームページアクセス数	1,546万 77t人/年	2,600万 77t人/年	約1億 77t人/年	

図1 政策テーマごとの指標及び数値目標

地域における道路行政マネジメントの取組みについて

「提言」における「都道府県ごと等、地域レベルにおいても、業績計画を策定した上で達成度を把握、評価し、その結果を以降の施策、事業に反映する仕組みを構築すべき」との指摘に基づき、現在、地方公共団体との連携も図りつつ、地域レベルでの道路行政マネジメントも推進しています。

具体的な取組として、地域の特性や地域ごとのニーズにも応じた即地性のある道路行政運営を行うため、平成16年5月現在、32都道府県で「業績計画書」を策定し、順次公開しています。大阪府の「業績計画書」では、大阪市内の渋滞の原因が路上駐車率の高い値に起因していると分析しました。それを受けて、路上駐車の対策として、既存駐車場の有効活用を図るとともに、関係機関と連携し違法駐車対策を推進するために、「大阪市迷惑防止条例に基づく啓発指導活動」や「国道1号線 JR京橋駅路上駐車対策」などを実施しました。

- (以下業績計画書より抜粋)
- 年間渋滞損失時間の分布を見ると、国道1号の枚方市及び寝屋川市域において大きな値となっており、1年間に995万人時間の渋滞損失時間が発生する区間が存在する。(図-1.5)
 - 大阪市の路上駐車台数は政令都市でワースト1。(図-1.7)
 - 渋滞の原因となる路上駐車が多く、大阪市内における路上駐車率は府下の他地域に比べ高い値を示しており、国道、地方道全ての道路種別において高い値を示している。(図-1.8)
 - 特に大阪市内の渋滞原因の一つである路上駐車の対策として、既存駐車場の有効活用を図るとともに、関係機関と連携し違法駐車対策を推進する。
 - 大阪市めいわく駐車防止条例に基づく啓発指導活動
 - 国道1号 JR京橋駅路上駐車対策(H14実施)
 - 他



図-1.5 年間渋滞損失時間 3D マップ

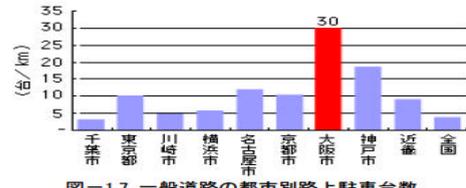


図-1.7 一般道路の都市別路上駐車台数

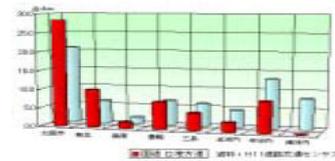


図-1.8 地域別路上駐車率

図2 大阪府の業績計画書の例

平成16年度予算概算要求における道路行政マネジメントの取組み

平成16年度からの取組みとして、見込まれる成果に対して予算を配分する「成果買取型」の予算制度を導入することとしており、「成果主義」は第2段階へと進んでいます。具体的には、予算の要求段階から渋滞の緩和や交通安全等の成果目標に対応した予算を明らかにし、事後の評価結果を以降の予算に反映します。その際、予算費目を従来の「道路種別予算」から成果に対応した構成の「業績予算」へ転換しました。

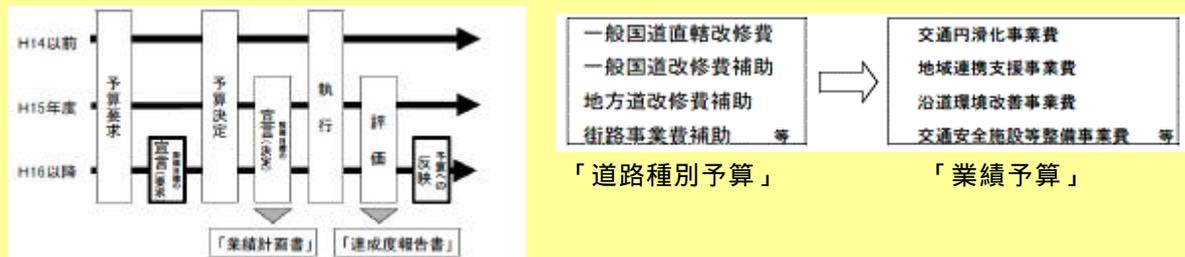


図3 「成果主義」の予算制度の導入

道路行政のマネジメント改革に向けた取組みについての詳細は以下のアドレスを参照。

<http://www.mlit.go.jp/road/index.html> (国土交通省道路局 HP)

コラム : 米国における道路行政マネジメント・業績評価の現状および国際協力

～平成 16 年 3 月の米国調査団訪問～

1. 米国調査団の訪日

連邦道路庁及びアメリカ全州道路運輸行政官協会 (AASHTO) が、ダグラス・マクドナルド ワシントン州運輸長官及びコニー・ユー連邦道路庁代表を団長とする米国の道路行政関係者等 12 名からなる「交通システム業績評価に関する調査団」を組織し、平成 16 年 3 月から 4 月にかけて来日しました。来日目的は、諸外国が「道路行政マネジメント」や業績評価をどのように活用しているか等について、日本、カナダ、オーストラリア、ニュージーランドの情勢を調査することでした。

日本に対する認識としては、マクドナルド ワシントン州運輸長官は、「日本における取り組みは非常に高いレベルのものであるが、これが実際に、どの程度全省的に、現場あるいは関係者に浸透しているのか、という点が不明である。本当に突っ込んだ形で各方面を巻き込んで業績計画を浸透していくかが重要だ」と指摘しました。また、マイヤー ジョージア工科大教授も、「道路行政マネジメントに着手して 1 年でデータを収集して、意志決定のために分析を行ってきている点はすばらしい。但し、我々の経験からすると、業績評価やデータ収集のプロセスを導入すると、1～2 年で意志決定に活用できる情報とそうでない情報が明らかになってくる。」と、データや指標を政策決定に活用していく段階へ進んでいくことへの期待を表明しました。

滞在中は、道路行政マネジメントの経緯等及び今後の協力関係に関する意見交換、米国の道路行政マネジメント・業績評価システムに関する講演会等が開催されました。

2. アメリカでの道路行政マネジメントの取り組み (交通システム業績評価に関する調査団の講演より)

米国における道路行政マネジメント～連邦政府の観点から(コニー・ユー連邦道路庁代表) 連邦道路庁 (FHWA) において業績評価を導入したのは、1990 年代初頭であり、その後 1993 年の GPRA (政府業績成果法) の制定を受けて、同法の要件に沿ったものに改変しています。連邦道路庁の 2004 年の業績計画では、ア) 安全性の向上、イ) モビリティと生産性の向上、ウ) 環境保護、エ) グローバルな接続性の促進、オ) 国家安全保障、カ) 組織の長所の追求の 6 つの戦略目標が定められています。2002 年に現長官が連邦道路庁に就任した際に、バイタル・フュー (Vital Few) という新しいコンセプトが導入され、a) 安全性、b) 渋滞緩和、c) 環境面での合理化、簡素化、管理の 3 つがその最重要課題とされました。

連邦道路庁における組織全体の目標はトップダウン、個々の具体的な目標や評価測定手法はボトムアップで決定されていて、外部パートナーとの情報交換、顧客満足度調査等によるユーザーニーズの把握に努めています。

近年では、プログラムロジックモデルを導入して、予算と戦略と実施結果の関連を評価するようになってきています。このモデルの具体的な適用事例を以下に示しますが、左側から順にプログラムごとの予算(インプット)、具体的な戦略、業績評価手法、成果目標(最終アウトカム)を記載することにより、両者の関係が明確になっています。

今後の課題としては、ア) 計画、目標、測定方法に関する行政内部での整合、イ) ニーズを捉えるための有益な業績評価手法の検討、ウ) 業績計画と予算との統合、エ) 業績情報を活用した意思決定、資源配分の 4 点が挙げられます。

プログラムロジックモデルのイメージ

【予算・資源】 FHA プログラム勘定	【活動・プロセス】 戦略イニシアティブ	【アウトプット及び中間アウトカム】 最終アウトカム 国家業績目標および業績評価	【成果目標】 戦略目標および 最終アウトカム
NHS Bridge STP IM FLH 研究 行政	戦略安全プログラム 路外逸脱防止 路外逸脱の影響軽減	国家業績目標 路外逸脱(路外逸脱・正面クラッシュ) による死亡事故の軽減 国家業績評価(指標) 連邦道路庁技術アドバイスによる路 肩ランブルストリップ政策を策定し ている週の数を増やすこと 2車線道路の安全評価のための道路安 全設計モデル (IHSDM)の施行及び評価する週の数 を増やすこと	戦略目標 2008年の道路事故死者率を 1.0人/1億台マイルまで減 らすこと 戦略アウトカム(2004年目 標) 道路事故死者率を1.38人/1 億台マイルまで減らすこと

米国における交通分野の業績評価の展開(マイヤー ジョージア工科大教授)

1991年のISTEA(インターモーダル輸送効率化法)の制定により、交通部門においては、行政マネジメント、管理システムの導入が州レベルで義務付けられることとなりました。

交通部門における業績評価のポイントとしては、ア)交通システムの管理、イ)組織の管理、ウ)わかりやすい情報提示が挙げられます。米国では、予算あるいは資金手当てをする場合に、住民投票による賛同を得る必要があることから、ウ)のアカウンタビリティの観点非常に重要となっています。こうした業績評価を適用する上での意思決定のレベルは、オペレーション-プランニング-システムマネジメント-投資戦略の各段階に分けられます。評価測定はデータに基づいて適切に実施される必要がありますが、測定する効果が一般の国民、政治家、社会全体の関心に即したものであるかどうか重要です。

州政府における業績評価の取組み(マクドナルド ワシントン州運輸長官)

米国における交通インフラの整備においては、州が大きな役割を果たしていますが、整備に際して、国民、住民の支援が重要であるため、業績評価は住民の支援を得るためのツールです。すなわち、説明責任と透明性が重要です。何を業績評価の対象とし、どのような情報を住民に提供するか、については、ア)計画等が健全な土木工学的アプローチに基づくものか、イ)健全な財政的アプローチに基づくものか、ウ)さまざまな交通モードを統合するものか、エ)地域住民の健全な価値観に基づくものか、オ)プロジェクト中の影響等について勘案したものか、カ)事業効率が最適化されているかの6点が重要です。

3. 国際的な取組み

多国間協力においては、世界道路会議(PIARC)のストラテジックプラン 2004-2007で道路行政運営のワーキング委員会(道路システムのガバナンスとマネジメント)が設置されており、業績評価指標のあり方等について検討が始まっています。

道路局としても、アメリカなどとの二国間協力や多国間協力において、道路行政マネジメントの課題及び対応を情報共有し、より効率的で透明性のある行政の実施を図っていくこととしています。

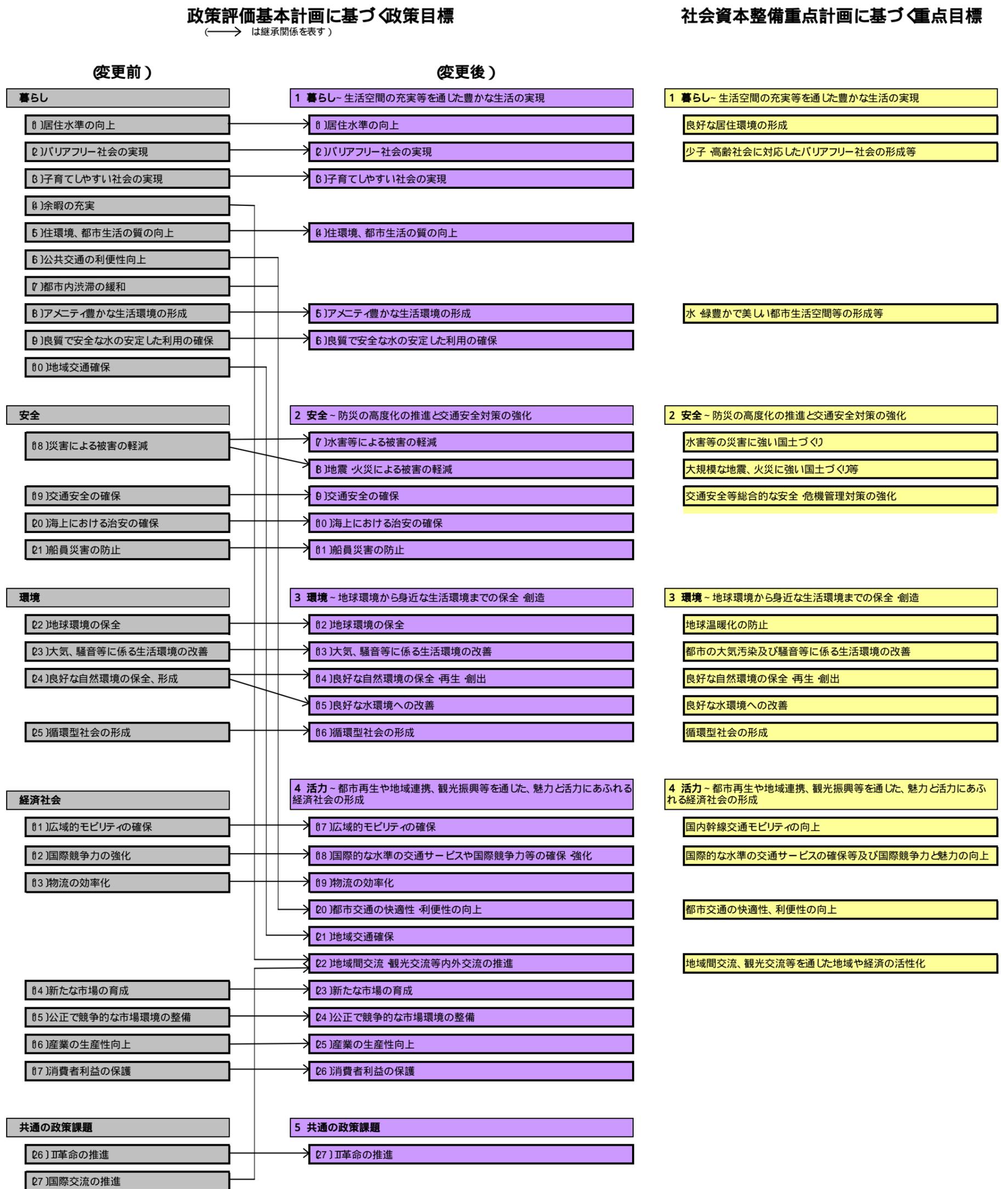
2) 社会資本整備重点計画法を踏まえた目標・指標体系の再構築(基本計画の改定)

国土交通省の政策評価は、平成14年4月に施行された行政評価法に基づく「国土交通省政策評価基本計画(基本計画)により実施しているところである。第2章でも述べたが、平成14年3月に策定された基本計画は、当初、「暮らし」「安全」「環境」「経済社会」等からなる政策目標の下、112の業績指標で出発し、平成14年度においては政策評価制度の3つの評価方式を一巡し政策評価の本格的な実践の第一歩を踏み出した。

一方、社会資本整備重点計画法は、平成13年6月の経済財政諮問会議におけるいわゆる「骨太方針」、平成14年1月の「改革と展望」以来の論議を受け、平成15年4月に施行されたものである。これは、従来9本あった社会資本整備の事業分野別計画を重点化・集中化するため社会資本整備重点計画(重点計画)として一本化したものである。同法の施行を受けて同年10月に策定された重点計画は、平成15年度以降の5箇年を計画期間とし、道路、交通安全施策、鉄道、空港、港湾、航路標識、公園・緑地、下水道、河川、砂防、地すべり、急傾斜、海岸の諸事業を対象とし、これらの事業の効果を増大させるため一体として実施される事業やソフト施策も含んでいるものである。

社会資本整備重点計画法では、行政評価法上の基本計画、つまり「国土交通省政策評価基本計画」を定めるときは、当該計画期間内において事後評価の対象とする政策として、重点計画法に定められた社会資本整備事業を定めなければならないとされており(同法第7条第1項)、また、行政評価法上の実施計画、つまり「国土交通省事後評価実施計画」を定めるときは、社会資本整備事業に係る事後評価の方法として、重点計画に定められた重点目標に照らして評価を行うこととされている(同法第7条第2項)。このことを受け、国土交通省では、政策目標・業績指標を重点計画と整合性のとれたものにするため、重点計画法の施行を受けて、第三者委員会である政策評価会からの意見聴取やパブリックコメントを行い、基本計画を平成15年10月に改定した。(社会資本整備重点計画と政策評価基本計画との関係は、図3-4参照。)

図 3 - 4) 政策評価基本計画に基づく政策目標の変更 (新旧対照表)



3) 成果目標別予算の作成等の予算制度等との関係

国土交通省においては、当初から政策評価導入の主眼をマネジメント改革の実現と考え、欧米の行政改革における最も根幹的な理念である「ニュー・パブリック・マネジメント(NPM)」の理念も採り入れつつ政策評価制度を構築し、こうした行政運営の確立を目指してきている。近年、政府レベルでも、NPM の考え方に立った予算制度・行政システム等を含む改革に向けた提言がなされてきており、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2003(平成15年6月27日閣議決定)」の中では、平成16年度に向けた予算編成プロセス改革として「事前の目標設定と事後の厳格な評価の実施により、税金がどのような成果を上げたかについて、国民に責任説明を果たす予算編成プロセスを構築する」との考え方が盛り込まれた。つまり、ある施策に係る予算要求、予算執行等を行うにあたっては、その施策が真に国民の観点にあったものかどうかや、施策を実施した後の厳格な事後評価の結果の予算への反映という事後的なチェックへの転換を図ることが、主な改革内容として主張されている。

このような予算制度改革の方向性も踏まえ、国土交通省では、平成16年度の予算要求に当たり、政策本位・成果重視の新規施策の紹介や新規施策の予算総括表の作成を行った。(図3-5、3-6参照)

(図3-5) 国土交通省関係予算の成果目標別主要事項(抜粋)

1.暮らし			
公共投資	事業費	8兆7,976億円(0.87倍)	
	国費	1兆8,820億円(0.98倍)	
行政経費	国費	98億円(1.19倍)	
目標1 居住水準の向上			
事業費5兆4,753億円(0.83倍)、国費6,446億円(0.98倍)			
住宅金融公庫の証券化支援事業等による良質な住宅取得等の促進			
事業費4兆9,056億円(0.83倍)、国費4,044億円(1.11倍)			
証券化支援事業の推進(買取型・保証型 8万戸)			
既存ストックの活用等による良質な公共賃貸住宅等の供給			
事業費5,697億円(0.83倍)、国費2,401億円(0.82倍)			
既存ストックの活用等による良質な公共賃貸住宅等の供給			

(図3-6) 国土交通省関係予算事業費・国費総括表

(単位：百万円)

事 項	事 業 費			国 費			備 考
	平成16年度 (A)	前 年 度 (B)	倍 率 (A/B)	平成16年度 (C)	前 年 度 (D)	倍 率 (C/D)	
治 山 治 水	1,623,475	1,736,916	0.93	1,007,043	1,061,104	0.95	1. 本表は、沖縄振興開発事業費の国土交通省関係分を含む。 2. 平成16年度(国費)の治山治水には道路関係社会資本として28,000百万円を含む。 3. 本表のほか、平成16年度(国費)には、 社会資本整備事業調整費 12,000百万円 景観形成事業推進費 20,000百万円 道州制北海道モデル事業推進費 10,000百万円 都市再生プロジェクト事業推進費 10,000百万円 等がある。 4. 本表のほか、平成16年度(国費)には、NTT-A型70,409百万円及びNTT事業償還時補助等251,165百万円並びに揮発油税直入分等がある。 5. 前年度予算額は、平成16年度との比較対照のため組替えて掲記してある。
治海急傾斜地水岸等	1,451,196	1,548,894	0.94	911,183	958,822	0.95	
	93,379	103,753	0.90	56,407	60,096	0.94	
	78,900	84,269	0.94	39,453	42,186	0.94	
道路整備	5,128,200	5,551,805	0.92	1,774,825	1,883,350	0.94	
港湾空港鉄道等	1,216,274	1,309,041	0.93	564,412	574,862	0.98	
湾港	474,647	503,327	0.94	277,087	294,444	0.94	
空	356,058	401,410	0.89	164,380	153,550	1.07	
都市・幹線鉄道	168,437	186,878	0.90	48,760	52,389	0.93	
新幹線	211,547	211,547	1.00	68,600	68,600	1.00	
航路標識	5,585	5,879	0.95	5,585	5,879	0.95	
住宅都市環境整備	9,070,043	10,193,747	0.89	1,724,406	1,694,258	1.02	
住宅対策	6,247,031	7,537,136	0.83	874,637	931,090	0.94	
宅地对策	289,020	323,996	0.89	0	0	-	
都市環境整備	2,533,992	2,332,615	1.09	849,769	763,168	1.11	
市街地整備	810,993	609,520	1.33	212,389	131,592	1.61	
道路環境整備	1,566,347	1,573,260	1.00	556,825	555,370	1.00	
都市水環境整備	156,652	149,835	1.05	80,555	76,206	1.06	
下水道水道廃棄物処理等	1,788,016	1,876,575	0.95	960,017	1,020,073	0.94	
下水	1,524,663	1,587,481	0.96	829,093	881,234	0.94	
都市公園	263,353	289,094	0.91	130,924	138,839	0.94	
一般公共事業計	18,826,008	20,668,084	0.91	6,030,703	6,233,647	0.97	
除く住宅金融公庫	13,920,406	14,726,982	0.95	5,626,303	5,869,247	0.96	
災害復旧等	68,697	68,578	1.00	53,449	53,449	1.00	
公共事業関係計	18,894,705	20,736,662	0.91	6,084,152	6,287,096	0.97	
官庁営繕	26,292	42,274	0.62	24,194	24,433	0.99	
その他施設	23,243	23,778	0.98	20,346	21,161	0.96	
公共投資関係計	18,944,240	20,802,714	0.91	6,128,692	6,332,690	0.97	
除く住宅金融公庫	14,038,638	14,861,612	0.94	5,724,292	5,968,290	0.96	
行政経費	-	-	-	614,903	597,214	1.03	
合 計	-	-	-	6,743,595	6,929,904	0.97	
国全体一般公共事業計	-	-	-	7,743,260	8,024,412	0.96	

国土交通省関係予算成果目標別総括表

(単位：百万円)

区 分	事 業 費			国 費		
	平成16年度 A	前年度 B	倍率 A/B	平成16年度 C	前年度 D	倍率 C/D
暮らし	8,797,638	10,054,838	0.87	1,891,704	1,936,889	0.98
目 標 1 居住水準の向上	5,475,311	6,630,289	0.83	644,568	657,819	0.98
目 標 2 バリアフリー社会の実現	353,645	337,810	1.05	159,709	150,407	1.06
目 標 3 子育てしやすい社会の実現	6,073	6,842	0.89	2,848	2,852	1.00
目 標 4 住環境、都市生活の質の向上	2,585,486	2,682,082	0.96	885,291	916,509	0.97
目 標 5 アメニティ豊かな生活環境の形成	219,543	235,075	0.93	111,765	118,545	0.94
目 標 6 良質で安全な水の安定した利用の確保	157,580	162,740	0.97	87,523	90,757	0.96
安 全	2,500,614	2,595,217	0.96	1,383,709	1,433,880	0.97
目 標 7 水害等による被害の軽減	1,584,851	1,663,543	0.95	920,866	963,936	0.96
目 標 8 地震・火災による被害の軽減	345,585	359,312	0.96	175,135	180,365	0.97
目 標 9 交通安全の確保	559,790	560,954	1.00	270,123	273,052	0.99
目 標 10 海上における治安の確保	10,388	11,408	0.91	17,576	16,510	1.06
目 標 11 船員災害の防止	-	-	-	9	17	0.53
環 境	680,177	671,931	1.01	389,826	379,647	1.03
目 標 12 地球環境の保全	12,986	14,630	0.89	14,506	13,885	1.04
目 標 13 大気、騒音等に係る生活環境の改善	144,292	126,083	1.14	96,073	85,609	1.12
目 標 14 良好な自然環境の保全・再生・創出	153,294	173,766	0.88	87,323	94,586	0.92
目 標 15 良好な水環境への改善	270,310	255,015	1.06	150,211	142,823	1.05
目 標 16 循環型社会の形成	99,295	102,437	0.97	41,713	42,744	0.98
活 力	5,804,995	6,208,248	0.94	2,206,719	2,245,247	0.98
目 標 17 広域的モビリティの確保	2,867,441	3,045,995	0.94	924,794	931,401	0.99
目 標 18 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化	1,528,062	1,650,603	0.93	662,663	667,464	0.99
目 標 19 物流の効率化	37,802	45,373	0.83	23,034	28,305	0.81
目 標 20 都市交通の快適性・利便性の向上	999,472	1,063,470	0.94	354,568	367,173	0.97
目 標 21 地域交通確保	-	819	-	14,383	15,068	0.95
目 標 22 地域間交流・観光交流等内外交流の推進	371,458	401,188	0.93	185,242	207,097	0.89
目 標 23 新たな市場の育成	60	100	0.60	6,148	1,135	5.42
目 標 24 公正で競争的な市場環境の整備	-	-	-	33,295	25,188	1.32
目 標 25 産業の生産性向上	-	-	-	2,174	1,983	1.10
目 標 26 消費者利益の保護	700	700	1.00	418	433	0.97
共通の政策課題						
目 標 27 I T革命の推進	68,149	69,790	0.98	49,805	52,843	0.94
小 計	17,851,573	19,600,024	0.91	5,921,763	6,048,506	0.98
共通の経費等	1,092,667	1,202,690	0.91	821,832	881,398	0.93
合 計	18,944,240	20,802,714	0.91	6,743,595	6,929,904	0.97
公共投資関係費	18,944,240	20,802,714	0.91	6,128,692	6,332,690	0.97
行政経費	-	-	-	614,903	597,214	1.03

注1. 本表は、沖縄振興開発事業費の国土交通省関係分を含む。
 2. 事業費欄は公共投資関係費分を計上している。
 3. 複数の目標の実現に資する予算については、最も関係の深い目標に区分している。

4. 本表のほか、平成16年度(国費)には、
 社会資本整備事業調整費 12,000百万円 景観形成事業推進費 20,000百万円
 道州制北海道モデル事業推進費 10,000百万円 都市再生プロジェクト事業推進費 10,000百万円
 等がある。
 5. 本表のほか、平成16年度(国費)には、NTT-A型70,409百万円及びNTT事業償還補助等251,165百万円並びに揮発油税直入分等がある。

コラム ： 地方公共団体における政策評価制度の運用例について

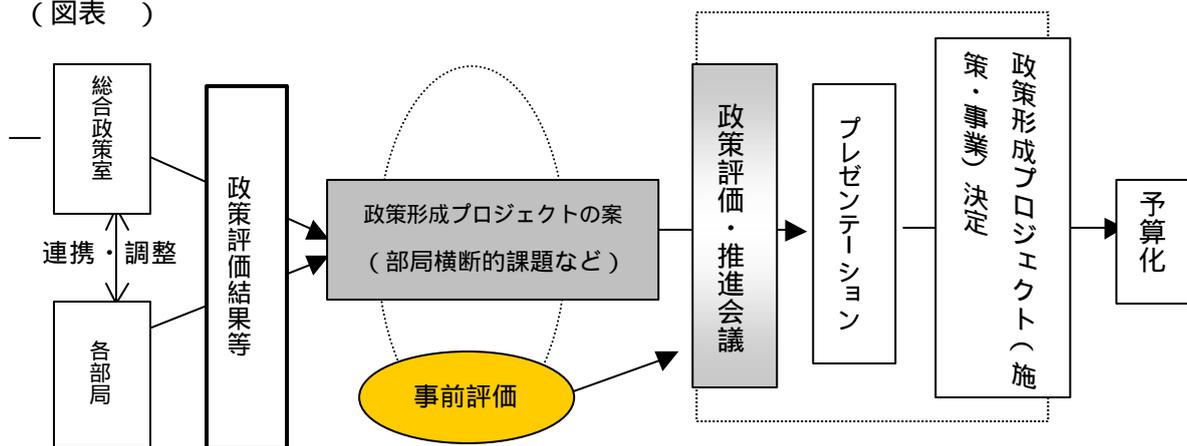
政策評価、行政評価の取組において、積極的に取り組んでいる地方公共団体では、評価の結果を計画策定や予算編成等の実際のマネジメントにおいて積極的に活用しています。以下では、岩手県、宮城県の取組みを紹介します。

< 岩手県 >

岩手県では、毎年 7 月、知事以下の県の幹部によって構成される「政策評価・推進会議」において、外部有識者の意見等を踏まえて作成した評価書案を提出し、評価結果を確定しています。各部は、この評価結果等を踏まえて、「何が課題となっているのか」「解決に向けて何をすべきなのか」などについて検討を行い、その原案を「政策形成プロジェクト」(注1)として、11月の「政策評価・推進会議」に提案することが求められています。具体的には、「政策評価・推進会議」において、所管局部長がプレゼンテーションを行い、会議に参加する各メンバーの採点結果に基づき、テーマが決定される仕組みになっています。(「政策形成・予算編成システムの流れ」については図表 参照) この「政策形成プロジェクト」には、県の政策的経費の予算が配分される仕組みになっており(注2)、基本的には予算査定を経ないこととなっています(注3)。選定された「政策形成プロジェクト」は3年程度の期間で実施されますが、各プロジェクトについては、実施後毎年度、事前に設定した目標の達成状況を評価・報告することが義務付けられています。

岩手県庁 HP : http://www.pref.iwate.jp/~hp020101/target_programs/houshin_14.htm

(図表)



¹ この「政策形成プロジェクト」は、政策評価の結果によって明らかになった課題から導かれるもので、部局組織横断のテーマも含まれている。

² 政策的経費のうち、投資的経費を除いた経常的経費の徹底した見直しにより、政策形成プロジェクト枠に充てる財源を確保している。

³ 評価の結果を、効率的に予算編成に活用するために、総合政策室が平成 15 年度から「政策形成プロジェクト」の枠を確保した。

<宮城県>

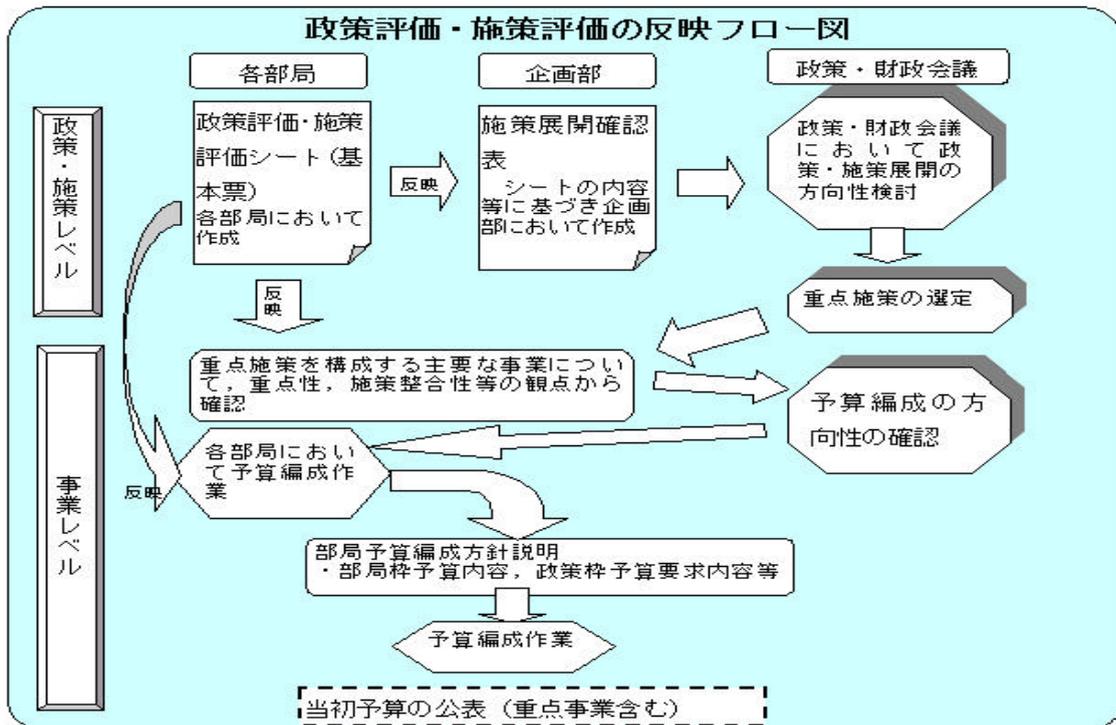
宮城県では、各担当課が作成した政策評価・施策評価シートや県民満足度調査の結果等を基に、評価担当部門が作成する「政策・施策展開確認表」をベースに、6月から9月にかけて、知事以下の幹部によって構成される「政策・財政会議」において、次年度以降の政策・施策の重点化の方針が審議される仕組みになっています。

この審議を経て決定した「重点施策」「重点事業」は、各部局が次年度の予算編成作業を行う際及び財政担当が予算配分する際には、この「重点施策」「重点事業」の決定の際に示された方向性及び政策評価・施策評価シートの内容と整合することが要求されています。

また、評価結果の予算への反映状況を説明するための資料（反映状況説明書）では実際に配分した予算額も公表されています。（「政策評価・施策評価の反映フロー図」については図表）

宮城県庁 HP : <http://www.pref.miyagi.jp/hyoka/>

（図表）



<まとめ>

このように、先駆的な地方公共団体の取組みを概観すると、評価結果をマネジメントに活用する際には、「評価を基点とする計画策定、予算編成方針の決定（評価、計画、予算の三位一体化）」、「トップマネジメントの関与」といった点が重要になると言えます。そして、これらを実現するためには、評価担当部局は評価を実施すること（単に評価表を記載すること）のみならず、評価を活用したマネジメントを推進するための機能と役割を果たすことが鍵になると考えられます。

4) 政府全体における政策評価重視に向けた取組み

国土交通省においては、当初から政策評価導入の主眼をマネジメント改革の実現と考え、成果重視の理念に基づいて政策評価制度を構築し、目標によるマネジメントを行政運営の確立を目指してきている。こうした成果重視の理念は、政府全体レベルにおいても浸透しつつあるが、こうした取組みの代表例として規制影響分析（R I A）の導入、モデル事業や政策群の導入及び本年度の「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2004（平成16年6月4日閣議決定）」を取り上げる。

規制影響分析（R I A）

R I Aとは、規制の導入・修正に際し、事前にその影響を試算して、意思決定者や利害関係者との間で理解の共有化を図る手法を指し、欧米諸国では過去十数年の間で、分析枠組みや活用に関する検討が進んできているものの、わが国においては従前、限定的な取組みがみられるに過ぎなかった。近年の既存の規制に対する見直しの動き、政策評価重視の流れの中で、「規制改革・民間開放推進3か年計画」（平成16年3月19日閣議決定）において、平成16年度より各府省において試行的に実施することとされた。

この制度の試行的導入により、国土交通省の政策評価においても、本年8月に取りまとめる予定の政策アセスメント（新規施策の事前評価）においては、規制の新設、改変（緩和を含む）を伴うものについては、規制の内容、規制の費用分析、規制の便益分析、想定できる代替手段との比較考量、規制を見直す条件、レビューを行う時期等の各項目について分析を試行的に行うこととなるが、従前から、政策評価基本計画上、政策アセスメントの対象である新規施策に、規制も含まれていたことから、従前から、プリミティブなものではあるが「試行的に」実施してきたといえよう。ただし、規制のみを取り出して、他の新規施策と区別して取り扱ってきたわけではなく、手続等についても、ブラッシュアップする必要があるものと考えている。

このため、今後は、規制の費用分析、便益分析等をより客観的、定量的に行えるよう、国内外の実例等を参照しつつ、新たな評価手法の開発等に努めていく必要がある。

モデル事業

モデル事業とは、定量的な政策目標の設定、効率的な予算執行、厳格な事後評価をその特徴とするもので、予算編成プロセス改革の一環として平成16年度予算から試行的に導入されたものである。経済財政諮問会議においても、予算の質の改善・透明性の向上に当たって、事前の目標設定と事後の厳格な評価の実施の重要性が強調されている。

国土交通省では、モデル事業として、海事保安強化のための基盤システムの構築（船員データの電子化）を、平成16、17年度に実施することとされている。これは、年度ご

との成果を踏まえて予算の繰越し等を弾力的に可能とするもので、成果主義にのっとった予算改革の試みといえよう。

政策群

政策群とは、

- ア 規制改革・制度改革等と予算措置を組み合わせ、構造改革と予算との連携を強める。
- イ 原則として府省横断的に対応することで、政策の実効性・効率性を高める。
- ウ より少ない財政負担で民間活力を最大限に引き出す

ことを目指すもので、「予算の効率性の向上、歳出の質の更なる改善」が結果として期待されているものであり、「基本方針2003」(平成15年6月27日閣議決定)等において、重視することとされた。平成16年度の予算編成においては、10の政策群が設けられ、国土交通省に関係するものとしては、「緑豊かで安全・快適な都市の再生」、「外国人が快適に観光できる環境の整備」、「安全かつ効率的な国際物流の実現」等が挙げられている。それぞれの政策目標においては、関係各省横断的な政策目標とその評価のための定量的指標が設けられていて、予算要求時に厳しく査定を行う事前統制的なチェックから、目標ごとの予算編成や柔軟な予算執行と、施策を実施した後の厳格な事後評価の結果の予算への反映という事後的なチェックへの転換を図るものである。(図3-7参照)

(図3-7 平成16年度国土交通省関係予算における政策群)

	政策群名【関係府省】
1	緑豊かで安全・快適な都市の再生 【国交省、総務省、経産省、環境省】
2	外国人が快適に観光できる環境の整備 【国交省、外務省、法務省等】
3	安全かつ効率的な国際物流の実現 【国交省、財務省、農水省、厚労省、経産省、金融庁】
4	世界最先端の「低公害車」社会の構築 【経産省、国交省、環境省等】
5	少子化の流れを変えるための次世代育成支援 【厚労省、国交省、文科省等】
6	災害等緊急事態対応の強化 【内閣府、国交省、総務省】
7	都市と農山漁村の共生・対流の推進 【農水省、国交省、総務省、文科省等】
8	科学技術駆動型の地域経済発展 【文科省、経産省、国交省等】

「骨太の方針」

平成16年6月4日閣議決定された「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2004」(いわゆる「骨太の方針」)において、予算制度改革の一環として予算における成果目標の明示や事後評価の徹底等が図られることとされている。

「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2004」(平成16年6月4日閣議決定)

第1部「重点強化期間の主な改革」

(中略)

2. 「官の改革」の強化

(1) 予算制度改革の本格化

(国民に理解される予算の構築)

- ・ 成果目標の明示や事後評価の徹底等を通じて、予算の質を高めるとともに、国民に理解される分かりやすい予算への転換を図り、説明責任を果たす。

平成17年度予算から、重点化する予算全て(略)に成果目標を明示する。各府省は目標の達成状況を公表するとともに事後評価を行う。

(中略)

予算と決算を結びつけ、予算と成果を評価できるような予算書、決算書の作成に向けて、平成18年度までに整備を進める。

(以下略)

国土交通省においても、以上のような規制影響分析の導入、モデル事業や政策群の導入、予算制度改革等の動向も踏まえつつ、政策評価の一層の充実を図っていきたいと考えている。

5) 今後の課題等

国土交通省は、4)で述べたような政府全体の動きに先駆けて、政策評価制度の確立と評価制度の活用により、一層政策の質を充実させるように努めてきた。これまでも述べてきたとおり、国土交通省は、第1部冒頭で述べた理念に基づいて積極的に政策評価に取り組むことにより、既存の施策を定期的に見直しつつ、新規施策の企画立案に役立て、併せて、予算、組織等の業務運営面における改革とも連動させることにより、組織全体として成果を重視した目標指向型の行政を展開していくことを志向している。

平成14年4月からの行政評価法の施行から2年目となった平成15年度において、国土交通省には、1)で述べたように評価サイクルの一巡に伴い、評価結果に基づく既存施策の見直しと新規施策の企画立案への活用が図られつつある。また、政策レビューのテーマ選定にあたり、国土交通省の今後10年間の政策課題について省内で幅広く検討する等、目先の課題に場当たり的に対処するのではなく、中長期的な課題を意識しつつ、施策の企画立案、組織の運営を行うように努めている。評価結果の具体的な施策への活用への取組度合いについては、分野ごとに差異もみられ、また、評価の実施に当たっての基礎的な統計、データの充実度も分野によって異なるものの、2)で述べた社会資本整備重点計画の策定、3)で述べた予算制度改革等の中で、政策評価の重要性、意義に対する全省的な意識は一層高まりつつある。

今後の国土交通省の政策評価における課題としては、上記に加え、予算との一層の連携を図ることが挙げられる。4)で述べた平成16年度予算における政策群の導入等、事前

の厳格な査定に代えて、予算編成においても政策目標、定量的指標に基づく事後的な達成度の評価に重点が置かれるようになってきている。なお、一部の地方公共団体においては、3)で述べたように、予算の一部については評価結果を踏まえて、政策評価担当部局が配分するという先進的な取組みがみられる。国レベルにおいても、その導入は検討に値する課題であると思われる。

なお、行政評価法は、平成16年4月1日をもって施行から2周年を迎えたが、同法附則第2条により、「政府は、この法律の施行後3年を経過した場合において、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。」とされていることから、今後、同法の見直し作業が検討されることとなる。現行の行政評価法については、各府省における政策評価基本計画策定の義務付け、評価結果の反映状況の国会への報告等、その内容が手続面での規定のみに偏っていることは否定できない。評価の作業を単なる手続・手順としての作業にとどめず、政策のマネジメントに貢献するようなものとする必要がある。また、評価に対する2次評価が手続重視となって、各府省の事務負担が重くなるようなことも避けるべきであろう。国土交通省を含む国の各行政機関においては、これらの点に留意していくべきである。今後の行政評価法の見直しに当たっては、各府省における自主的でマネジメント改革を念頭に置いた前向きな取組みとしての評価の姿勢を尊重し、真に内容のある政策評価を築けるようにしていくべきである。

国土交通省としても、今後とも、積極的に評価制度のレベルアップとマネジメント改革の推進に取り組んでいきたいと考えている。

第 部：平成 1 5 年度の政策評価の実施状況等

1) 政策チェックアップ (業績測定)

「国土交通省政策評価基本計画」等に基づき、平成 1 5 年度の業績測定として、2 7 の政策目標と 1 1 6 の業績指標を対象に 1 0 1 の個票から構成される評価書を取りまとめ、平成 1 6 年 7 月 3 0 日に省議決定した。評価書の概要及び評価結果の予算要求等への反映状況 (平成 1 6 年 7 月末日現在) は、別表 1 のとおりである。

政策チェックアップ(業績測定)

別表1

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
政策目標1:居住水準の向上				
1	<p>良質な住宅取得と賃貸住宅の供給を促進する</p> <p>【住宅局住宅政策課:課長 上田 健、住宅局民間事業支援調整室:室長 三輪 栄一、住宅総合整備課:課長 佐々木 基、住宅資金管理官:管理官 合田 純一】</p>	<p>誘導居住水準達成率:50% (平成15年度) (46.5%(平成10年度))</p> <p>住宅に対する評価(満足度):53%(平成15年度) (51.4%(平成10年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・業績指標については、5年に1度の調査により把握しており、指標の動向については不明である。</p> <p>・住宅着工統計により、新設住宅の平均床面積の推移は、平成10年から平成14年にかけて、持家系、借家系ともに伸び悩んでいる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>税制、金融等により、優良な持家の取得を促進するとともに、都市基盤整備公団(現独立行政法人都市再生機構)による民間賃貸住宅の供給支援や民間事業者に対する金融、予算等の支援などにより優良な賃貸住宅の供給を促進する。</p> <p>証券化支援業務の開始、住宅取得資金の贈与に係る贈与税の特例措置の大幅な拡充、高齢者等の住宅資産の流動化による住み替え支援の促進に取組む。</p>	<p>措置済み</p> <p>・税制、金融等による優良な持家の取得を促進するとともに優良な賃貸住宅の供給の促進を実施中。</p> <p>具体的には、</p> <p>・住宅ローン減税を延長。</p> <p>・特定優良賃貸住宅等の供給。 (予算額3,459億円の内数)</p> <p>・都市基盤整備公団(現独立行政法人都市再生機構)による民間賃貸住宅の供給支援を実施中。</p> <p>等</p> <p>措置済み</p> <p>・住宅金融公庫による証券化支援業務を平成15年10月より開始。</p> <p>・住宅取得資金の贈与税の特例措置を実施中。</p> <p>・良質な住宅のサブリース契約に伴う預かり家賃に対する保証制度を創設。(予算額1億円)</p>
政策目標2:バリアフリー社会の実現				
1	<p>住宅をバリアフリー化する</p> <p>【住宅局住宅政策課:課長 上田 健、</p>	<p>バリアフリー住宅ストックの割合:7%(平成15年度) (2.7%(平成10年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・業績指標については、5年に1度の調査により把握しており、指標の動向については不明である。</p> <p>・住宅金融公庫による融資を受けた住宅におけるバリアフリー適合基準を満たす住宅の割合は</p>	<p>措置済み</p> <p>・補助、融資等によるバリアフリー化された住宅の供給の促進を実施中。</p> <p>具体的には、</p> <p>・新規に整備する公営住宅、公団賃貸住宅はすべて</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	民間事業支援調整室：室長 三輪 栄一、住宅総合整備課：課長 佐々木 基、住宅生産課：課長 川本 俊明、市街地建築課：課長 高井 憲司、市街地住宅整備室：室長 井上 俊之、住宅資金管理官：管理官 合田 純一】		65.2%となっており(平成 13 年度)、フローベースでは高い割合でバリアフリー化された住宅の供給が進んでいる。 <u>今後の取組の方向性</u> 補助、融資等により、バリアフリー化された住宅の供給を促進する。	バリアフリー仕様を標準化するとともに、既設公営住宅のバリアフリー改善を促進(予算額 3,459 億円の内数) ・高齢者単身・夫婦世帯向けのバリアフリー化された優良な賃貸住宅である高齢者向け優良賃貸住宅の整備(予算額 3,459 億円の内数) ・各種補助事業等により助成対象となっている民間共同住宅等の共用部分について、バリアフリー仕様を標準化(市街地再開発事業 予算額 240 億円の内数、優良建築物等整備事業 予算額 673 億円の内数、住宅市街地総合整備事業 予算額 673 億円の内数)等
2	不特定多数の者が利用する建築物をバリアフリー化する 【住宅局建築指導課：課長 小川 富由、市街地建築課：課長 高井 憲司】	ハートビル法の基礎的基準・誘導的基準を満たす特定建築物(新・増改築工事に係る部分の床面積が 2,000 m ² 以上のもの)の割合 基礎的基準 :100%(平成 17 年度) (68%(平成 11 年度)) 誘導的基準 :20%(平成 17 年度) (9%(平成 11 年度))	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・利用円滑化基準を満たす 2,000 m ² 以上の特別特定建築物の割合については、平成 13 年度までは毎年約 7 割で推移しているが、平成 15 年度からは、改正ハートビル法に基づく義務化で、100%で推移する。 ・利用円滑化誘導基準を満たす認定建築物の割合については、約 1 割で推移しており、大きな伸びはないまま経過してきたが、法改正に伴い、利用円滑化誘導基準を満たす認定建築物に関する支援措置が拡充されたことから、今後伸びが見	措置済み 改正ハートビル法の適正な運営を実施中。 措置済み 平成 15 年 4 月の改正ハートビル法施行により、特別特定建築物の 2,000 m ² 以上の建築物については利用円滑化基準への適合の義務化を措置 認定建築物に対し、シンボルマークの標示を認めるとともに、容積率の特例、税制上の特例措置、低利融資、補助制度を認めるよう措置済み。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>込まれる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>改正ハートビル法の適切な運用により、高齢者・身体障害者等が円滑に利用できる建築物の建築の促進を図る。</p> <p>ハートビル法に基づき、特別特定建築物の 2,000 m²以上の建築物については、利用円滑化基準への適合を義務付けし、認定建築物については、各種支援策を措置。</p>	
3	<p>移動空間をバリアフリー化する</p> <p>【総合政策局交通消費者行政課：課長 後藤靖子、道路局地方道・環境課：課長 森永教夫、鉄道局技術企画課：課長 佐伯洋、業務課：課長 高田順一、自動車交通局総務課企画室：室長 坂野公治、旅客課：課</p>	<p>バリアフリー歩行空間ネットワーク整備地区割合：2割（平成 14 年度）</p> <p>（1割（平成 12 年度））</p> <p>1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港ターミナルのうち、それぞれ段差の解消がなされているものの割合</p> <p>鉄軌道駅：60%（平成 17 年度）</p> <p>（30%（平成 12 年度））</p> <p>バスターミナル：80%（平成 17 年度）</p> <p>（60%（平成 12 年度））</p> <p>旅客船ターミナル：70%（平成 17</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・道路については、各市町村における基本構想の策定が進むに従い、更に整備促進されるものと考えられる。</p> <p>・旅客施設については、事業者によっては輸送人員の伸び悩み等経営的な不安要素はあるものの、エレベータの設置等による段差の解消は進捗してきている。</p> <p>・低床バス、ノンステップバス、福祉タクシーについては、輸送人員の減少等経営的な不安要素がある中、年々増加している。</p> <p>鉄軌道車両、旅客船、航空機については、年々車両等の代替が進み、着実に実績値が伸びている。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p>	<p>措置済み</p> <p>・旅客施設及び車両等のバリアフリー化を促進するため、バリアフリー化設備整備に対し引き続き補助、融資等を行う（平成 16 年度：116 億円 + 2,937 億円の内数）。</p> <p>・交通バリアフリー基本構想の策定を促進するための環境整備を引き続き推進する（平成 16 年度：0.2 億円）。また、地域に交通バリアフリープロモーターを 71 回派遣した（平成 15 年度）。</p> <p>・引き続き税制措置を講じるため、旅客施設、車両に対するバリアフリー化設備導入の際の税制特例を引き続き 2 年間延長した。</p> <p>・駅・まちバリアフリー関連の情報の提供を行う。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	長 田端 浩、 海事局国内旅 客課 :課長 丹 上 健、港湾局 環境・技術課 : 課長 佐原光 一、航空局監理 部航空事業課 : 課長 門野秀 行、飛行場部管 理課空港管理 室 :室長 佐々 木良】	年度) (33.3% (平成 12 年度)) 空港ターミナル :70% (平成 17 年 度) (5% (平成 12 年度)) 低床バス車両・ノステップバス車 両の導入割合及び福祉タクシーの 導入数 低床バス :30% (平成 17 年度) (5.7% (平成 12 年度)) ノステップバス :10% (平成 17 年 度) (2.6% (平成 12 年度)) 福祉タクシー- 2,600 台 (平成 17 年度) (2,050 台 (平成 12 年度)) 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 :20% (平成 17 年 度) (10% (平成 12 年度)) 旅客船 :25% (平成 17 年度) (0% (平成 12 年度)) 航空機 :35% (平成 17 年度) (0.7% (平成 12 年度))	補助・税制・融資等各種支援制度を有効に 活用することで、さらに移動空間のバリアフリー 化を促進する。また、個別の旅客施設について きめ細かく実態把握し、個々の旅客施設のバリ アフリー化への対処に努める。 交通バリアフリー基本構想策定のための環境整 備の推進について取り組む。	
政策目標3 :子育てしやすい社会の実現				
1	良質なファミリー	3人以上世帯の誘導居住水	目標の達成状況に関する分析	措置済み

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	<p>向け住宅の供給を促進する</p> <p>【住宅局住宅政策課：課長 上田 健、民間事業支援調整室：室長 三輪 栄一、住宅総合整備課：課長 佐々木 基、住宅資金管理官：管理官 合田 純一】</p>	<p>準達成率：40% (平成 15 年度)</p> <p>(35.6% (平成 10 年度))</p>	<p>業績指標については、5 年に 1 度の調査により把握しており、指標の動向については不明である。</p> <p>住宅着工統計により、新設住宅の平均床面積の推移は、平成 10 年から平成 14 年にかけて、持家系、借家系ともに伸び悩んでいる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>税制、金融等により、優良な持家の取得を促進するとともに、都市基盤整備公団 (現独立行政法人都市再生機構) による民間賃貸住宅の供給支援や民間事業者に対する金融、予算等の支援などにより優良な賃貸住宅の供給を促進する。</p> <p>証券化支援業務の開始、住宅取得資金の贈与に係る贈与税の特例措置の大幅な拡充、高齢者等の住宅資産の流動化による住み替え支援の促進に取り組む。</p>	<p>・税制、金融等による優良な持家の取得を促進するとともに優良な賃貸住宅の供給の促進を実施中。</p> <p>具体的には、</p> <p>・住宅ローン減税を延長。</p> <p>・特定優良賃貸住宅等の供給。 (予算額 3,459 億円の内数)</p> <p>・都市基盤整備公団 (現独立行政法人都市再生機構) による民間賃貸住宅の供給支援を実施中。</p> <p>等</p> <p>措置済み</p> <p>・住宅金融公庫による証券化支援業務を平成 15 年 10 月より開始。</p> <p>・住宅取得資金の贈与税の特例措置を実施中。</p> <p>・良質な住宅のサブリース契約に伴う預かり家賃に対する保証制度を創設。(予算額 1 億円)</p>
2	<p>水辺における児童の自然体験を支援する</p> <p>【河川局 河川環境課：課長 坪香伸】</p>	<p>自然体験活動拠点数：300 箇所 (平成 18 年度)</p> <p>(218 箇所 (平成 12 年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成 14 年度の自然体験拠点数実績値は 304 箇所に達し、すでに平成 18 年度の目標値を上回っており、水辺における環境学習・自然体験活動の推進が見受けられる。</p> <p>・この指標の内訳を見ると「子どもの水辺」登録箇所が平成 14 年度に急増しており、他の登録数は</p>	<p>(措置済み)</p> <p>省庁が連携した「子ども水辺推進会議」を開催し、地方においても東北、関東、近畿、九州地方でブロック会議を開催し、市民との連携方策を強化した。ブロック会議については、平成 16 年度も引き続き各ブロックで開催していく。</p> <p>・また、川以外の水辺を含めた新たな枠組み改正につ</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>徐々に増加している状態である。</p> <p>一方、近年は、地域別に見る子どもの水辺登録数に偏りがあるという問題が生じており、地域での特色を勘案しながら対処が必要である。</p> <p>河川における水辺については、上記課題は残るものの軌道には乗ったと思われる一方、海辺についての登録数は伸び悩んでいる状態である。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>・上記で分析したように、地域でのばらつきを是正するために、全国を各ブロックに分けた中で、情報発信等各種支援方策の検討をするとともに今後のより一層の環境学習、自然体験活動の推進・普及のため、残りのブロックでのブロック連絡会議を実施していく必要がある。</p> <p>・現状の「子どもの水辺」再発見プロジェクトから、川以外の水辺を含めた新たな枠組み改正を検討していく。</p>	<p>いても継続して検討していく。</p>
3	<p>都市住民が身近に使える公園を確保する</p> <p>【都市・地域整備局公園緑地</p>	<p>歩いていける範囲の都市公園の整備率：</p> <p>65%(平成14年度)</p> <p>(61%(平成12年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 平成14年度の実績値は約63%であり、目標の達成はなされなかった。その要因として特に地区公園の整備が立ち遅れていることが挙げられるが、このことは市街地の中では標準面積 	<p>措置済み</p> <p>借地方式による都市公園の整備の推進、立体的に都市公園の区域を定める制度の創設等を可能とする「都市緑地保全法等の一部を改正する法律」が国会で成立。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	課 :課長 高梨 雅明】		<p>の4ha というまとまった面積を確保することが難しいためと考えられる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>今後は、用地確保が困難なために整備が進んでいない都市部において、地区公園等の住区基幹公園を効率的かつ積極的に整備するために、以下の取り組みを推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・借地方式による都市公園整備の推進 ・立体的な土地利用による都市公園整備の推進 <p>一定の整備水準を超えている市町村の都市公園事業について、補助を廃止、縮減し、身近な市街地の緑化を行う緑化重点地区総合整備事業等の政策的に意義の高い事業に補助金の重点化を行うことにより、効果的な公園整備を行う。</p>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1人当たり都市公園面積が市町村の区域で 10 m² かつ市街地で 5 m²を超えている市町村においては、統合補助事業の新規採択を廃止。
政策目標4 :余暇の充実				
1	国民の観光を促進する 【総合政策局旅行振興課 :課長 村野清文】	国民1人あたりの平均宿泊旅行回数(年間):2回(平成18年) (1.52回(平成12年))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>平成14年度の実績値は1.41回となっており、目標設定時(平成12年度)から減少している。実績値の減少原因としては、国内の景気の低迷等による旅行需要の低下等が考えられる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・長期家族旅行国民推進会議の開催を契機として政府全体で連続休暇取得促進に取り組むことにより、連続休暇取得による旅行需要創出のため 	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光交流空間づくりモデル事業について8地域を選定。 ・長期家族旅行国民推進会議の報告を踏まえ、関係省庁と連携して、必要な施策を展開する。 ・国民及び外国人のニーズの多様化に応えるため、一地域一観光の推進に向けて、地域の多様な資源を活用した観光交流空間づくり等の地域の取組を支援する。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>の環境整備を図る。</p> <p>地域の個性を活かした魅力ある観光交流空間づくりのための自主的な取組みをハード・ソフトの両面から総合的に支援する「観光交流空間づくりモデル事業」を実施する。</p>	(予算額：2億円)
2	<p>国営公園の利用を促進する</p> <p>【都市・地域整備局公園緑地課：課長 高梨雅明】</p>	<p>国営公園の利用頻度：</p> <p>5.1人に1人(平成14年度)</p> <p>(5.5人に1人(平成12年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 入園者数は昭和51年に国営公園制度が創設された後、順調に増加しており、平成14年度には入園者が約2,624万人に達し、目標を達成した。 <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>今後は、未供用の公園の開園に向けた整備を促進するとともに、供用中の15公園についても引き続き整備を推進する。また、維持管理を充実させるとともに、広報活動の強化等を行い、一層の利用促進を図る。</p> <p>国営公園の開園計画等を内容とする平成15年度からの次期「国営公園プログラム」を、地元自治体との調整の上で策定、公表し、これに基づく各園の着実な整備を推進する。</p>	<p>措置済み</p> <p>現在未開園の国営アルプスあづみの公園(平成16年7月開園予定)及び国営東京臨海広域防災公園について開園に向け整備を推進中。供用中の15公園についても引き続き整備を推進中。</p> <p>適正な維持管理を実施するとともに、広報活動の強化等を行い、利用の促進を実施中。</p> <p>国営公園整備費 約282億円(H16、国費)</p> <p>国営公園維持管理費 約114億円(H16、国費)</p> <p>措置済み</p> <p>国営公園の整備の重点事項及び整備方針、開園計画等を内容とする「国営公園整備プログラム」に基づき整備を推進中。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況									
3	ダム周辺施設等の利用を促進する 【河川局 河川環境課： 課長 坪香伸】	地域に開かれたダム、ダム湖利用者数： 621万人(平成18年度) (499万人(平成12年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・ダムの年間利用者の調査は、平成15年度に実施する。</p> <p>・「水源地域ビジョン」を策定した草木ダムではダム湖の利活用の一環として、平成14年に初めてダム湖を開放する「ダム湖開き」を実施し、多くの利用者が訪れており、H15年度には更なる指標の伸びが見込まれる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>今後も水源地域と連携して「水源地域ビジョン」を策定・推進する。また、ダム湖周辺環境整備を推進する。</p>	<p>(措置)</p> <p>・平成15年度には24ダムにおいて「水源地域ビジョン」を新たに策定した。</p> <p>・また、ダム湖活用環境整備事業には3ダムで新たに着手した。</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>H14</td> <td>H15</td> </tr> <tr> <td>水源地域ビジョン策定数</td> <td>15</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td>ダム湖活用環境整備事業(新規着手箇所数)</td> <td>0</td> <td>3</td> </tr> </table>		H14	H15	水源地域ビジョン策定数	15	24	ダム湖活用環境整備事業(新規着手箇所数)	0	3
	H14	H15											
水源地域ビジョン策定数	15	24											
ダム湖活用環境整備事業(新規着手箇所数)	0	3											
政策目標5 :住環境、都市生活の質の向上													
1	職住近接の住宅市街地を形成する 【住宅局住宅政策課：課長 上田 健、市街地建築課：課長 高井憲司、市街地住宅整備室：室長 井上俊之、住宅総合整	都心部における住宅供給戸数 :100万戸(17年度) (47.7万戸(平成12年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・大都市法に基づく供給基本方針上の住宅供給目標(「三大都市圏の都心部に係る区域における平成8年度から平成17年度まで(10年間)の住宅供給目標量100万戸」)の達成状況は、平成8年度から平成14年度にかけて68.9万戸供給されていることから堅調に推移。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>地方公共団体における容積率緩和等による都心</p>	<p>措置済み</p> <p>・都心型住宅供給誘導措置については、運用の弾力化等を盛り込んだ都市計画運用指針を発出するなど、住宅の供給を対象に容積率を緩和する用途別容積型地区計画制度等の活用を促進した。(制度の実施権限は地方公共団体に委ねられている)</p> <p>・都市基盤整備公団による「民間供給支援型賃貸住宅制度」を実施中。</p> <p>措置済み</p>									

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	備 課 : 課 長 佐々木 基 民 間事業支援調 整室 : 室長 三 輪 栄一、建築 指 導 課 : 課 長 小川 富由、都 市・地域整備局 都市計画課 : 課 長 山崎篤男、 市街地整備課 : 課 長 竹内直 文、国土計画局 大都市圏計画 課 : 課 長 小橋 雅明】		<p>型住宅供給誘導措置の活用、都市基盤整備公団 (H16 年 7 月より独立行政法人都市再生機構に移行)が行う民間供給支援型賃貸住宅制度」の推進を図る。</p> <p>既存オフィスビル等の転用による住宅供給を支援するため、補助対象の追加、税制における改良工事費の特別償却に取り組む。</p>	<p>・既存オフィスビル等の住宅への転用の際の共同施設整備費を補助対象に追加し、住宅への転用に係る改良工事費について 10%の特別償却を認める再生賃貸住宅供給促進税制を創設した。</p>
2	密集住宅市街地を改善する 【住宅局市街地住宅整備室 : 室長 井上 俊之、民間事業支援調整室 : 室長 三輪 栄一、住環境整備室 : 室長 後藤 隆	緊急に改善すべき密集市街地の解消面積 : 1,500ha(平成 17 年度) (0(平成 12 年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・400ha (平成 14 年度)であり、概ね順調に実績を上げているところ。、概ね順調に実績を上げているところ。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>密集市街地整備法の改正により創設された防災街区整備事業の積極的推進を図るとともに、特定防災街区整備地区の指定等の都市計画制度の活用により、密集市街地の最低限の安全性を</p>	<p>措置済み</p> <p>・防災街区整備事業を積極的に推進中。</p> <p>措置済み</p> <p>・住宅市街地総合整備事業において防災街区整備事業に対する補助制度を創設。</p> <p>・防災街区整備事業及び防災街区整備事業に関連して緊急に整備の必要な公共施設の整備により住宅に困窮するものについて、都市再生住宅の入居対象者とする等、都市再生住宅制度を拡充。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	之、市街地建築課 :課長 高井憲司】		確保する。 防災街区整備事業に対する補助制度の創設、都市再生住宅の入居対象者の追加等による居住の安定の確保、民間再開発促進基金による債務保証制度の対象への密集住宅市街地整備促進事業の追加、都市基盤整備公団が密集市街地整備促進のために取得する土地の用地取得費への都市・居住環境整備推進出資金(密集市街地整備促進型)の充実に取組む。	・民間再開発促進基金の債務保証制度の対象事業に密集住宅市街地整備促進事業(防災街区整備事業を含む)を追加。 都市基盤整備公団が都市再生を緊急に図るべき密集市街地において拠点の開発や公共施設整備の種地として取得する土地の用地取得費に出資金を充当する都市・居住環境整備出資金(密集市街地整備促進型)を創設。
3	ゆとりある住環境に必要な都市公園等を確保する 【都市・地域整備局公園緑地課 :課長 高梨雅明】	一人当たり都市公園等面積 9.5 m ² /人(平成 14 年度) (8.1 m ² /人(平成 12 年度))	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・一人当たり都市公園等面積は平成 14 年度末で 8.5 m ² /人となっており、目標の達成はなされなかった。これは、水面等用地取得を行わずに開設することを見込んでいた公園区域における権利調整の難航などにより公園の整備・供用が遅れていることが主な原因と考えられる。 <u>今後の取組の方向性</u> 引き続き都市公園整備を推進する必要がある、具体的には以下の施策の実施を予定している。 ・明確な事業効果が発現するような事業への重点的投資による事業効果の早期発現の促進 ・借地方式による都市公園整備の推進 ・立体的な土地利用による都市公園整備の推進 時間管理概念の徹底や、国営公園整備プログラ	措置済み 借地方式による都市公園の整備の推進、立体的に都市公園の区域を定める制度の創設等を可能とする「都市緑地保全法等の一部を改正する法律」が国会で成立。 措置済み ・国営公園の整備の重点事項及び整備方針、開園計画等を内容とする「国営公園整備プログラム」に基づき整備を推進中。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			ムの策定と着実な実施に取り組む。	
4	下水道等の汚水処理施設を普及させる 【都市・地域整備局下水道部下水道事業課：課長 江藤 隆】	下水道普及率： 66% (平成 14 年度) (62% (平成 12 年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 14 年度の実績値は 65%であり、ほぼ目標を達成できた状況。 人口 5 万人未満の中小市町村には、約 3 割の国民が居住しているが、それらの下水道処理人口普及率は全国平均で 32% (平成 14 年度)と全国平均に比べてかなり低い状況。 <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>下水道等の普及は、依然として遅れている状態であり、未普及の解消を図るためこれらの地区に対して重点的に補助するなど、引き続き普及促進を図る。</p> <p>公共下水道の管きよの補助対象範囲の拡充等中小市町村や三大湾、指定湖沼及び水道水源等における普及を促進するため、これらの地域における公共下水道の管きよの補助対象範囲を拡充。また、都道府県代行制度について増設も制度の対象とするなど制度を拡充。(政策アセスメントを実施)</p>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 中小市町村における普及促進を重点的に実施中。 <p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 15 年度予算から下水道管きよの補助対象範囲の拡充を図り、中小市町村や三大湾、指定湖沼及び水道水源域等の重要な政策課題を抱える地域等について補助を重点化するとともに、都道府県代行制度について増設も補助の対象とするなど制度を拡充。
5	良好な都市形成に必要な道路空間を確保する 【都市・地域整備局街路課：課長 斉藤 親】	都市内の都市計画道路の整備率 :60.0% (平成 14 年度) (57.9% (平成 12 年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 14 年度の実績値は 59.9%であり、目標はほぼ達成した。 目標の達成については順調に進んだが、整備率に関しては依然として低い水準にある。 その原因としては、市街地の道路整備では、補償件数が多いことや、権利関係の輻輳等によ 	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 投資効果の早期発現への取り組みをさらに促すと共に、引き続き都市計画道路の重点的・機動的整備を実施中。 <p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 既成市街地の土地区画整理事業において、補助採択可能な面積を引き下げるとともに、補助限度額の

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>り、事業に時間を要することが考えられる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>今後は、都市の再生に資し、投資効果の早期発現が見込まれる都市計画道路の機動的・重点的整備を進める。</p> <p>都市の骨格の形成に資する主要な幹線道路等の整備を推進する。</p> <p>平成14年度の実績値59.9%を平成19年度までに64%に引き上げることを目指す。</p> <p>土地区画整理事業の面積要件と幅員要件の見直し、都市部の環状道路等の都市計画道路への貸付制度の拡充に取組む。</p>	<p>算出対象となる都市計画道路についての幅員要件を引き下げることを実施済。</p> <p>・都市計画道路整備に係る用地取得を目的とした道路開発資金による貸付対象について、密集市街地で行われる事業への対象拡大を実施済。</p>
6	<p>都市部における良好な水辺空間を形成する【河川局治水課：課長 柳川城二】</p>	<p>都市空間形成河川整備率 :40% (平成18年度) (32%(平成12年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成14年度の実績値は34%であり、概ね目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・引き続き、ふるさとの川整備事業、桜づつみ、水辺プラザ等水辺で憩えるよう配慮した事業を推進するとともに、河川改修事業の実施にあたっては、多自然型川づくり、周辺の街並みや景観と調和した整備を行う。 ・まちづくりの主体である市区町村と河川管理者が共通の認識を持ち、河川とまちの両部局の連携を図ることを目的に「河川を活かしたまちづくり」ブロック会議を開催する。 ・河川整備とまちづくり事業は、従来別々の体系で進められたため、必ずしも連携は十分ではない。様々な工夫を行い河川を活かしたまちづくりを行った事例をとりまとめ、河畔まちづくりの 	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・引き続き、ふるさとの川整備事業、桜づつみ、水辺プラザ等水辺で憩えるよう配慮した事業を推進。河川改修事業の実施にあたっては、多自然型川づくり、周辺の街並みや景観と調和した整備を行うよう配慮。 ・様々な工夫を行い河川を活かしたまちづくりを行った事例をとりまとめた。 <p>措置予定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりの主体である市区町村と河川管理者が共通の認識を持ち、河川とまちの両部局の連携を図ることを目的に「河川を活かしたまちづくり」ブロック会議を開催予定。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			普及啓発を図る。	
7	良好な宅地供給を促進する 【土地・水資源局土地政策課：課長 服部 敏也】	良好な環境を備えた宅地整備率 :46%(平成 17 年度) (35.3%(平成 12 年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・指標値は 38.6%(H13)であり、目標値の達成に向けて推移していると考えられる。</p> <p>・内訳を見ると、三大都市圏で指標値が低い傾向にある。これは、三大都市圏以外と比較して、公共用地率、職住近接、地区計画策定の各条件を満足する宅地の割合が少ないことが原因である。</p> <p>H12 からの変化の要因を供給主体別に見ると、都市公団が供給した宅地では、以前に着手した職住近接エリア外の団地が完成時期を迎えて供給が増えたことから、指標値を下げる要因となっている。一方、それ以外の主体が供給する宅地では、概ね指標値が向上している。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>・三大都市圏における指標値が低いことから、今後は当該圏域の事業に対して補助制度や融資制度によって重点的な支援を行うことで、職住近接やゆとりある居住環境の実現に資する良質な宅地ストックの形成が図られるよう努める</p>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 16 年度より、職住近接等に資する良好な住宅及び宅地の供給の促進を目的とした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)における主要なメニューについて、対象地域を三大都市圏等の職住近接エリアに限定。 大都市地域における優良宅地開発の促進に関する緊急措置法により、三大都市圏の既成市街地、近郊整備地帯等を対象とする、優良な宅地開発を促進するための措置を引き続き実施。 住宅金融公庫による宅地造成融資について平成 14 年度から対象地域を三大都市圏等の職住近接エリアに限定。
8	電線類を地中化する 【道路局地方道・環境課：森永教夫課長】	電線類地中化延長: 6400km(平成 15 年度) (実績:4600km(平成 12 年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・電線類地中化については、平成 11 年度から平成 15 年度までの 5 年間で約 3,000km 整備することを目標に整備を推進。計画の達成に向けて引き</p>	<p>実施済み</p> <p>平成 16 年度から 5 かにわたる「無電柱化推進計画」を策定。市街地の幹線道路における無電柱化率を 9% (H15 年度末見込) から 17% へ向</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>続き積極的に推進していく必要。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>今後は、新電線類地中化計画の達成に向けて引き続き積極的に推進</p> <p>また、関係行政機関等の協力の下、平成16年度を初年度とする「次期地中化計画」(平成11年度から平成15年度までの5年間で約3,000kmの電線類地中化を推進する計画(新電線類地中化計画))の後、継続して地中化を実施するために必要な計画。)の策定に向けた検討を進める。</p>	<p>上させる。</p>
政策目標6 :公共交通の利便性の向上				
1	<p>都市鉄道網を充実させる</p> <p>【鉄道局都市鉄道課 :課長 中田 徹、財務課 :課長 室谷正裕】</p>	<p>都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長 :</p> <p>東京圏 2,387 (内、複々線区間 221)</p> <p>大阪圏 1,565 (内、複々線区間 135)</p> <p>名古屋圏 973 (内、複々線区間 2) (平成18年度)</p> <p>(東京圏 2,273 (内、複々線区間 198)</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・整備路線延長に関しては、毎年着実に進展が見られる。この5年間の三大都市圏合計の整備延長は110kmである。</p> <p>・混雑率に関しては、低下する傾向にある。新線整備等による輸送力の増強等と、雇用環境の低迷、少子化による輸送需要の減少と相まって混雑率の低減が図られている。具体例を挙げると、東京圏ではこの5年間で輸送力が2%増強された一方で、輸送量は3%ほど減少している。</p> <p>ただし、依然として名古屋圏・大阪圏と比較すると東京圏の平均混雑率は高くなっている。平成14年度の東京圏の平均混雑率は173%であるが、名</p>	<p>措置済み</p> <p>・地下高速鉄道整備事業費補助を始めとする既存各種補助制度を活用して引き続き新線整備を実施中。</p> <p>(検討中</p> <p>・さらなる都市鉄道ネットワーク全体利便性向上方策について検討中。)</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		<p>大阪圏 1,513 (内、複々線区間 135)</p> <p>名古屋圏 940 (内、複々線区間 2) (平成 12 年度))</p> <p>東京圏における都市鉄道の混雑率： 165%(平成 18 年度) (176%(平成 12 年度))</p>	<p>古屋圏・大阪圏の平均混雑率がそれぞれ 147%、138%であること、200%を超える混雑率の区間が残っていることを踏まえると、東京圏の混雑緩和の必要性は高い。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>混雑は相当程度解消されてきたが、依然として東京圏を中心に高い混雑率を示しており、これをさらに緩和していく。東京圏については、当面、主要区間の平均混雑率を全体として 150%以内とするとともに、すべての区間のそれぞれの混雑率を180%以内とすることを目標とする。</p> <p>相互直通運転やスピードアップ等により到達時間の短縮を図るとともに、乗り継ぎ利便を向上すること等により、鉄道ネットワーク全体の利便性向上を目指す。</p>	
2	<p>都市モノレール等を充実させる</p> <p>【都市・地域整備局街路課特定都市交通施設整備室：室長 山本 克也】</p>	<p>都市モノレール及び新交通システムの整備延長： 141km (平成 14 年度) (127km (平成 12 年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成 14年度の実績値は 1 38km であり、目標は概ね達成された。</p> <p>・その結果、都市モノレール・新交通システムの1日当たり平均利用者数は、平成 9年度から平成 14年度までの5年間で約 2 9万人増加した。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>今後とも、自動車交通の円滑化や環境負荷の軽減等を図るため、都市モノレール、新交通システムの整備を推進する。</p>	<p>措置済み</p> <p>・自動車利用から公共交通機関への転換を促し、道路交通の円滑化等を実現するため、日暮里・舎人線(東京都)等の整備を実施中。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
3	バスの利便性を向上させる 【自動車交通局総務課企画室：室長 坂野公治】	バスの利便性向上に取り組む事業者数及び全国の乗合バス輸送人員対前年比に対する利便性向上取組事業者の輸送人員対前年比の割合： (事業者数、割合) 160, 1.008 (平成 17 年度) (77,1.004(平成 11 年度))	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・平成 12 年度 82 事業者、平成 13 年度 140 事業者と着実に増加し、平成 14 年度においてすでに 178 事業者を達成し、平成 17 年度目標値を上回っている。 ・一方、輸送人員比で見ると、平成 12 年度は 1.038 と大きく上昇したが、平成 13 年度は 0.992 と低下している。 <u>今後の取組の方向性</u> ・今後もバス利用促進等総合対策事業による助成制度を有効に活用するとともに、これまでに蓄積された全国のバス再生事例を適切に情報提供するなど、新たな利便性向上サービスに取り組むバス事業者を支援し、バスの活性化等を図っていく。 ・バスロケーションシステム等を活用してリアルタイムな運行状況を把握しつつ、これらと有機的に連動した最適経路選択支援システムを構築する。 【予算額 :1 億円 (平成 15 年度)】	措置済 ・バス利用促進等総合対策事業を実施中。平成 15 年度は 151 件に対する助成を行った。 【予算額 :17 億円 (平成 16 年度)】 ・最適経路選択支援システムを構築し、実証実験を行った。 【予算額 :1 億円 (平成 15 年度)】 ・バスの目的地到着予想時刻情報を配信するシステムの構築・評価を行う。 【予算額 :7,400 万円 (平成 16 年度)】
政策目標 7 都市内渋滞の緩和				
1	都市内の交通渋滞を緩和する 【道路局企画課道路経済調査室：室長 深澤	・主要渋滞ポイント解消数 :約 1,000 箇所 (平成 14 年度) (実績 :集計中 (平成 14 年度)) ・朝夕の三大都市圏人口集中地区の自動車走行速度 :	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・全国主要渋滞ポイントの解消については、目標を達成できる見込みである。 ・しかしながら、朝夕の旅行速度等については、マクロ的には指標の大幅な向上が見られない見込	措置済み ・バイパス・環状道路整備、交差点立体化、連続立体交差事業、交通結節点改善事業等を引き続き実施中。また、渋滞状況をより正確に把握するため、「プローブカー」等による調査を引き続き実施中。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	淳志】	22km/h(平成14年度)(-)	<p>みである。</p> <p>・これは朝夕の混雑時つまり通勤時におけるクルマの利用が東京圏で約1.2倍(S63 H10)に増加したことや高齢者や女性ドライバーが1.5倍(H6 H11)に増加したこと等によるものと考えられる。</p> <p>・今後も、主要渋滞ポイントの解消・緩和を図るとともに、TDM等交通需要の抑制・調整を図り、ピーク時の負担の軽減等を図る必要がある。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>・引き続き、交通容量拡大策、TDM施策、マルチモーダル施策を推進。</p> <p>・引き続き周辺地域も含めた都市圏全体の渋滞解消のため、「都市圏交通円滑化総合計画」を関係機関、自治体、企業、市民等の参画を得て共同で策定し、これを推進。</p>	都市圏交通円滑化総合計画について、平成15年11月に新たに7都市圏を指定。
政策目標8 :アメニティ豊かな生活環境の形成				
1	<p>海岸における親水空間等を形成する</p> <p>【河川局海岸室:室長 細見寛】</p> <p>【港湾局海岸・防災課:課長 内村重昭】</p>	<p>海岸における海辺へのアクセスが確保されている延長:5,300km(平成18年度)</p> <p>(5200km(平成12年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成14年度の実績値は5,251kmであり、目標の達成に向けて順調に指標は伸びており、日常的に海岸を訪れ、海水浴やビーチスポーツ等の海岸の利用に資する海岸整備が促進された。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>今後も、面的防護方式を取り入れ、かつ、親水性及び景観に配慮した海岸整備の充実に努める。</p>	<p>措置済み</p> <p>親水性を有した海岸保全施設の整備を実施中。</p> <p>措置済み</p> <p>景観や利用に配慮した構造物の新設や既存施設の改良が可能となる「都市と農漁村の交流促進や観光振興に資する海岸づくり事業」を創設</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>観光振興に資する海岸事業の拡充 (政策アセスメントを実施)</p> <p>海岸における美しい景観の保全・再生及び海岸利用の促進を図るため、海岸環境整備事業の採択要件の改正等により、景観や利用に配慮した構造物の新設や既設施設の改良 (離岸堤の潜堤・人工リーフ化等) を推進する。</p>	
2	<p>都市の親水空間の確保のため、合流式下水道を改善する</p> <p>【都市・地域整備局下水道部下水道事業課：江藤 隆】</p>	<p>合流式下水道改善率： 15% (平成 16 年度) (10% (平成 12 年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成 14 年度の実績値は 15%であり、目標年次の平成 16 年度より 2 年間ほど早く目標を達成できた状況。</p> <p>・平成 14 年度末において合流式下水道区域のうち約 3.4 万 ha について改善済みとなっているが、依然として約 19 万 ha (合流式下水道の区域の 85%) について改善がなされていない状況。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>・合流式下水道の改善は依然として図られていない状況が残っており、今後概ね 10 年 (合流式下水道の区域の面積が大きな都市については概ね 20 年以内) で改善率 100%を達成するため、より一層制度を充実するなど積極的に事業を推進する必要がある。</p>	<p>措置済み</p> <p>・合流式下水道の緊急改善を重点的に実施中。</p> <p>・平成 16 年度より合流式下水道緊急改善事業の拡充を実施し、浸透側溝等の雨水浸透施設、遮集管きよへの雨水流入量を低減するための雨水放流きよを補助対象に追加。</p> <p>・下水道法施行令を改正し、合流式下水道の改善対策を推進するための根拠を明確化。</p>
3	<p>公共空間における緑化等を推進</p>	<p>都市における公園・緑地の確保量：</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>(指標の動向)</p>	<p>措置済み</p> <p>借地方式による都市公園の整備の推進、立体的</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	する 都市・地域整備局公園緑地課 課長 高梨雅明、道路局地方道環境課道路環境調査室：室長 吉崎 収、港湾局環境整備計画室：室長 牛嶋 龍一郎】	118,000ha(平成14年度) (109,200ha(平成12年度)) 都市内道路緑化率： 51%(平成14年度) (48%(平成12年度)) 港湾空間の緑化率 8%(平成18年度) (6.9%(平成12年度))	<ul style="list-style-type: none"> 都市公園等の供用面積は平成14年度末で約100,968haとなり、目標達成はなされなかった。 緑地保全地区等の指定制度、市民緑地制度などの手法の充実を図った結果、都市公園以外の緑地面積は平成14年度末で約13,467haとなり、公園・緑地面積の1割を占めた。 道路緑化は、整備目標を達成。(51%) 港湾緑地は、整備目標を概ね達成する見込み。 <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>引き続き公共空間の緑化を推進するため、以下の取り組みを総合的に推進。</p> <ul style="list-style-type: none"> 借地方式・立体的な土地利用による都市公園整備の推進 道路緑化の推進 港湾緑地の整備の推進 <p>時間管理概念の徹底や、国営公園整備プログラムの策定と着実な実施に取り組む。</p>	<p>な土地利用による都市公園整備の推進等を可能とする「都市緑地保全法等の一部を改正する法律」が国会で成立。</p> <p>平成16年度においても、良質な道路空間を構築する道路緑化の推進を図る。</p> <p>平成16年度においても、計画的に港湾緑地整備を推進する。</p> <p>措置済み</p> <p>国営公園の整備の重点事項及び整備方針、開園計画等を内容とする「国営公園整備プログラム」に基づき整備を推進中。</p>
政策目標9 良質で安定した水の確保				
1	河川の正常な流量を確保する 【河川局治水課：課長柳川城二】	河川の流量不足解消指数：61% (平成18年度) (54%(平成13年度見込み))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 平成14年度の実績値は55%であり、目標の達成に向けて指標は伸びている。 河川の流量不足解消指数の向上にはダムの整備がなされることが必要であるが、ダムの計画から完成までには長時間を要することが一般的であり、現在、指標が向上するのは、過去の投資に依る部分が多い。 今後とも、継続的に指標の向上を図るために 	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 引き続き、事業中のダムについて、既存ダムの有効活用も含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別。 既存ダムの有効活用として、貯水池容量の効率的な再配分による既存ダムの徹底活用等に着手。 事業を進めるに当たっては、コスト縮減を図りながら、重点化・効率化に取り組みつつ、計画的な投資と事業展開を実施。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>は、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。</p> <p>(測定「評価結果」の欄の「目標の達成状況に関する分析(指標の動向)」を記述)</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 引き続き、事業中のダムについて、既存ダムの有効活用も含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別する。 また、既存ダムの有効活用として、貯水池容量の効率的な再配分による既存ダムの徹底活用等に取り組む。 事業を進めるに当たっては、コスト縮減を図りながら、重点化・効率化に取り組みつつ、計画的な投資と事業展開を行う。 	
2	水道水源域の水質を改善する 【都市・地域整備局下水道部下水道事業課：課長 江藤 隆】	水道水源域における下水道処理人口普及率： 60% (平成 18 年度) (48% (平成 12 年度))	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・平成 13 年度から平成 14 年度の間で 3%増加しており、着実に普及は進んでいる。しかしながら、安全で良質な水道水の供給を確保するため、下水道事業による水質の改善が求められており、さらなる推進が必要。 <u>今後の取組の方向性</u> 安全でおいしい水の確保を図るため、引き続きこれらの地域の普及を促進する。 水道水源域にかかる地域等について公共下水道の管きよの補助対象範囲の拡充 水道水源域に係る地域等について公共下水道	措置済み ・水質保全上重要な地域での普及促進を重点的に実施中。 措置済み ・平成 15 年度予算から下水道管きよの補助対象範囲の拡充を図り、中小市町村や三大湾、指定湖沼及び水道水源域等の重要な政策課題を抱える地域等について補助を重点化。 ・下水道法施行令を改正し、高度処理施設を位置づけ、窒素、磷を放流水質基準に追加、また、計画放流水質を新たに定義するとともに、放流水質基準を強化。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			の管きよの補助対象範囲を拡充し、これらの地域における下水道の普及促進を図る。	
政策目標10 地域交通確保				
1	地方バス路線を維持する 【自動車交通局旅客課 :課長 田端 浩】	地方バス路線の維持率 : 100% (平成 15 年度) (100%(平成 13 年度))	<u>目標の達成状況に関する分析</u> 平成 13 年度から国と地方の役割分担のもと、国は広域的・幹線的路線に重点化して支援してきたところであり、平成 14 年度がはじめての測定・評価年度にあたり、その実績値は96%である。これは、国が承認した平成 13 年 9 月末の路線数 2,008 路線のうち、平成 15 年 3 月末までに 80 路線 (類似系統再編 61 路線、運行経路の変更 11 路線、利用者の減少7 路線、その他1 路線)が廃止となったためである。 <u>今後の取組の方向性</u> 乗合バス事業における経営状況は大変厳しく、地域住民の生活に必要なバス路線の維持が困難な状況にあるが、地域の生活交通に支障が生じないよう、国土交通省としても地域協議会に参画していくとともに、引き続き都道府県と協調して支援していきたい。	措置済 ・地域協議会へ参画するとともに、国が定める基準に適合する広域的・幹線的路線に対しその維持対策費補助を実施している。 ・生活交通路線維持費補助を行う 【予算額 73 億円 (平成 16 年度)】
2	離島航路を維持する 【海事局国内旅客課 :課長 丹上 健】	有人離島のうち航路が維持されている離島の割合 : 72%(平成 17 年度) (72%(平成 12 年度))	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・平成 15 年度の実績値については、現在集計中であるが、目標値の 72%は確保できる予定である。 <u>今後の取組の方向性</u> ・離島航路補助金 (航路補助)については、所要の	措置済み ・平成 15 年度は、離島航路補助金 3,846 百万円を 107 航路 102 事業者に交付した。 ・離島航路船舶近代化建造費補助金 11 百万円を 1 隻 1 事業者に対して交付した。 ・離島航路に就航する船舶に係る固定資産税の軽

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>予算額を確保するとともに航路事業者の経営の効率化を図るべく指導を強化する。</p> <p>・離島航路補助金(バリアフリー化補助)については、離島航路に就航する船舶のバリアフリー化を図る。</p> <p>・離島航路に就航する船舶に係る固定資産税の軽減措置を継続する。</p>	<p>減措置が図られた。</p>
3	<p>離島航空路を維持する</p> <p>【航空局監理部航空事業課:課長 門野 秀行】</p>	<p>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:100%(平成17年度)</p> <p>(100%(平成12年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成14年度時点では、28の離島のうち全ての離島で航空輸送を維持しているところ。</p> <p>・一部の離島路線では、本土-離島間輸送の大部分の船舶へのシフト等の要因によって、搭乗率が3割を下回る水準まで下落</p> <p>・離島路線を運航する航空会社8社中6社は経常赤字を計上(平成14年度)など、苦しい経営状況</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>今後とも、離島路線維持対策の対象となっている路線において、需要が船舶等代替交通機関へシフトする等の外部要因により、実績値が変動する可能性はあるものの、引き続き、離島路線補助対策を着実に実施する。</p> <p>平成15年度から、機体購入費補助により購入した補助機材の有効活用を図るため、一定の範囲内で目的外使用を認めることとし、離島路線の維持・活性化を促進することとしている。</p>	<p>措置済み</p> <p>・平成15年度より一定の範囲内で目的外使用を認める措置を実施。平成16年度も引き続き実施中。</p> <p>・平成15年度における離島路線維持対策の対象路線につき、離島路線補助対策を実施。平成16年度も引き続き実施。</p>
政策目標1-1:広域的モビリティの確保				

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
1	<p>地域の競争条件確保のための幹線道路網を構築する</p> <p>【道路局企画課 道路経済調査室 : 室長 深澤 淳志】</p>	<p>高規格幹線道路の面積カバー率 : 80% (平成 14 年度) (実績 : 79% (平成 14 年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 高規格幹線道路の面積カバー率は目標値を概ね達成した。 今後は、走行速度が高く、事故率が低い、安全で快適な高規格幹線道路等の規格の高い道路への適正な機能分化を図るため、交通渋滞の緩和、交通事故の減少、環境負荷の軽減等の観点から、投資効果を最大限発揮できるような重点的かつ効率的な取組みを示す指標の設定が必要。 <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 整備効果の早期発現、整備コストの縮減等を図るため、従来の規格による整備に加え、構造基準の緩和や地域の実情に応じた最適な構造 (ローカルルール) を適用した整備を導入する。 利用者の様々なニーズに対応し、料金割引により有料道路から交通の転換等を促進することにより有料道路の有効利用を図る。 ETC を活用した追加インターチェンジの導入。 構造基準の緩和及びローカルルールの導入。 有料道路における社会実験の実施 ETC を活用した追加インターチェンジの導入に向けた検討。 	<p>措置済み</p> <p>高規格幹線道路における追越区間付きの完成 2 車線構造の導入などのための道路構造令改正や、地域高規格道路の構造要件緩和を実施済。</p> <p>措置済み</p> <p>有料道路における「長距離割引」、「夜間割引」及び「地方からの提案型」の社会実験を実施。引き続き社会実験を実施する予定。</p> <p>検討中</p> <p>ETC を活用した追加インターチェンジの導入に向けた検討を実施中。</p>
2	<p>整備新幹線の整備、在来幹線鉄道の高速化を推進する</p>	<p>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 : 15,000km(平成 16 年度)</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 14 年度の実績値は 15000km であり、目標年次における数値に達成した状況。 数値の伸びの要因としては、東北新幹線の盛岡～八戸間開業 (約 100km) が上げられるほか、JR 西日本管内において、車両の性能向上 (伯備線スーパーヤ 	<p>措置済み</p> <p>・政府 ・与党申合せに従い、東北新幹線 (八戸・新青森間)、北陸新幹線 (長野・富山間、石動・金沢間)、九州新幹線 (新八代・西鹿児島、博多・新八代間) を</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	<p>【鉄道局幹線鉄道課：課長 辻岡 明、施設課：課長 福代 倫男】</p>	(14,800km(平成 12 年度))	<p>くも、北陸本線サンダーバード等)により約 100km の増加が見られる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>整備新幹線については、政府・与党申合せに基づき着実に整備を推進。</p> <p>在来線の高速化事業は、基本的には輸送需要と投資採算性、事業者の経営判断も勘案した上で総合的に判断されるもの。今後も鉄道事業者の自助努力を基本としつつ助成制度を活用しながら、鉄道事業者、沿線自治体の取組を支援。</p> <p>高速化事業の効果をより発揮させていくためには他の交通機関との連携やまちづくりとの連携を図っていくことが重要。鉄道整備基礎調査において、まちづくりと連携した幹線鉄道整備について調査を実施してきており、この成果や公共交通活性化総合プログラムの活用など地方運輸局を通じて幹線鉄道の活性化を図っていく。</p>	<p>着実に整備を推進。</p> <p>平成 13 年度より、まちづくり事業と連携して行なう在来幹線鉄道的高速化事業を創設し補助率を引き上げ(2 割 補助対象経費の 1 / 3)。この事業スキームにより、日豊線、宇野線・本四備讃線を実施。</p>
3	<p>国内航空ネットワークを充実させる</p> <p>【航空局飛行場部計画課：課長 須野原 豊、監理部航空事業課：課長 門野 秀行】</p>	<p>主要空港(1種空港及び地域拠点空港)と地方空港を結ぶ航空路線数：</p> <p>228 路線(平成 18 年度)</p> <p>(218 路線(平成 11 年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・国内航空ネットワークの拠点となる東京国際(羽田)空港は、沖合展開事業により処理容量の拡充が図られてきたが、処理容量は限界に至っており、路線開設等におけるボトルネックとなっている。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>・東京国際空港(羽田)の再拡張事業を2000 年代後半までの供用開始を目途に推進する。</p> <p>・事業実施中の滑走路新設・延長事業について、引</p>	<p>措置済み</p> <p>【東京国際空港(羽田)】</p> <p>・平成 16 年度予算における再拡張事業の事業化。</p> <p>・「東京国際空港における緊急整備事業の円滑な推進に関する特別措置法」の制定。</p> <p>・新設滑走路等に係る国有資産等所在市町村交付金の特例措置の創設。</p> <p>【一般空港】</p> <p>・国内航空需要に対応した滑走路延長事業等を推進中(平成 15 年度は能登空港が開港。また多良間、高知空港の滑走路が供用)。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>引き続き着実に事業を推進する。</p> <p>一般空港の整備については、従来の量的拡大から、ハード・ソフトの組み合わせや既存空港の十分な活用を中心とする質的充実に重点を移していく。</p> <p>・東京国際空港(羽田)の再拡張事業の着工に備えて、必要な調査の先行実施。</p> <p>・広島、青森空港の就航率改善のためのCAT化整備に着手する。</p>	<p>・広島、青森空港の就航率改善のためのCAT化の整備に着手。</p> <p>・平成16年度予算においては、「離島を除き地方空港の新設を抑制」の方針のもと、滑走路の延長等は継続事業を着実に推進するとともに既存空港の機能の保持などを実施。</p> <p>・空港へのアクセス改善、バリアフリー化など更に使いやすい空港機能の充実、ILSの高カテゴリー化など空港運用の高度化、国際線施設の拡充等を実施するため、「空港アクセス等航空サービス高度化推進事業」を創設。その際、ハード・ソフトを組み合わせた先進的な事業等を実施。</p>
政策目標12:国際競争力の強化				
1	<p>国際海上貨物の輸送コストを低減する</p> <p>【港湾局計画課:課長 林田博、海事局港運課:課長 田村明比古】</p>	<p>国際コンテナ貨物の陸上輸送コストの削減率20%(平成18年)(平成7年比)</p> <p>国際ばら貨物の陸上輸送コストの削減率:10%(平成18年)(平成7年比)</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・業績指標については、5年に1度の調査により把握しており、指標の動向については不明である。</p> <p>・平成12年において陸上輸送コストの削減率は、国際コンテナ貨物が10%(平成7年比)、国際ばら貨物が5%(平成7年比)となっている。</p> <p>・目標の早期達成に向け、平成14年度は、中枢・中核国際港湾における国際海上コンテナターミナルの整備については15港で整備を実施。多目的国際ターミナルの整備については、69港で整備を実施。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p>	<p>措置済み</p> <p>・名古屋港(飛鳥ふ頭南地区)をはじめとする国際海上コンテナターミナル整備を実施中。海上ハイウェイネットワークの形成による21世紀型物流システムの構築【2,027億円(平成15年度)】</p> <p>措置予定</p> <p>・ハード整備に加えソフト面の規制改革を先導的・実験的に展開し、アジア主要港を凌ぐコスト・サービス水準を実現するスーパー中枢港湾を育成する予定。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>今後も引き続き大水深コンテナターミナルの整備等を進めていく。</p> <p>世界の主要港との間で国際港湾としての競争が激化していることを踏まえ、陸上輸送だけでなくトータルの輸送コストを削減する必要があることから、ハード面だけでなく低廉でサービス水準の高いターミナル経営に資するソフト施策を実施する。</p>	
2	<p>国際航空需要の増大に応じた空港容量を確保する</p> <p>【航空局監理部 総務課航空企画調査室：室長 山口勝弘、飛行場部成田国際空港課：課長 石指雅啓、関西国際空港・中部国際空港監理官：監理官 佐藤善信】</p>	<p>三大都市圏の国際空港における国際航空旅客・貨物容量：5700万人・410万トン(平成17年度)</p> <p>(4300万人・290万トン(平成12年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成14年度は新東京国際空港において暫定平行滑走路の供用を開始したことにより三大都市圏の国際空港の年間国際旅客容量及び年間国際貨物容量の平成14年度の実績値は旅客4,900万人、貨物310万トンとなった。</p> <p>・需要については、平成13年度は米国における同時多発テロの影響により、国際航空需要が一時的に落ち込み、三大都市圏の国際空港の年間国際旅客数及び年間国際貨物量は旅客3,916万人、貨物246万トンであった。また、平成14年度末以降はイラク戦争及びSARS問題の影響により、需要の一時的な落ち込みが予想される。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>・目標年度までの整備計画に基づき整備を実施する。</p> <p>・国際拠点空港については、それぞれの空港が創意工夫を活かせるような自立的な経営環境を整えるとともに、経営の一層の効率化、経営の透明</p>	<p>措置済み</p> <p>【国際拠点空港の整備】</p> <p>・成田国際空港については、第1旅客ターミナルビル改修、平行滑走路、エプロン等基本施設の整備及び貨物取扱施設の増強を実施中。</p> <p>・関西国際空港については、二期事業について引き続き埋立工事等を進めるとともに、既存施設的能力増強を実施。</p> <p>・中部国際空港については、滑走路、誘導路等の基本施設、航空保安施設、旅客ターミナルビルなどの工事を推進。</p> <p>【民営化】</p> <p>成田国際空港について、平成16年4月1日をもって民営化。</p> <p>【税制(事業税)】</p> <p>関西国際空港(株)・関西国際空港用地造成(株)・中部国際空港(株)の外形標準課税に係る資本割の特例措置を創設。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			性の向上、利用者サービスの向上等を推進することとし、空港ごとに民営化を進めていく。	
3	国際航空需要の増大に対応するため、航空交通容量を拡大する 【航空局管制保安部保安企画課：課長 蒲生 猛】	国際路線（北太平洋ルート）の年間航空交通容量： 7分間隔（平成16年） （10分又は15分（平成12年））	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・最も混雑している北太平洋ルートにおける航空交通量は今後も増加することが予測されているため、現状の管制間隔（10分又は15分）では最適経路を航行できる航空機の割合が減少すると見込まれる。 <u>今後の取組の方向性</u> ・今後も次世代航空保安システムの整備を継続する。	<u>措置済み</u> ・平成15年度においては、新1号機関連として、衛星本体製作は完了し、ロケットを製作中。また航空衛星センター整備はほぼ完了。新2号機関連では衛星本体製作・ロケット製作・航空衛星センター施設整備を実施中。 ・洋上管制等を行うATMセンターについては、建築工事が完了。
4	ふくそう海域における円滑な船舶航行を確保する 【港湾局計画課：課長 林田 博】	船舶航行のボトルネック解消率： 90%（平成18年度） （79%（平成15年度））	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・平成15年度は、国際幹線航路4航路において整備を実施し、ボトルネック解消率は79%となり、目標達成に向け着実に実績値は向上している。 <u>今後の取組の方向性</u> ・今後も、引き続き国際幹線航路の整備を行う。	<u>措置済み</u> ・船舶航行の安全性向上と安定的な海上輸送サービスの確保、そして大型船舶の航行が可能となることによる物流コスト削減を図るため、浅瀬等の存在により湾内航行に支障のある主要4国際幹線航路を整備。その際、首都圏の経済活動と国民生活を支えるゲートウェイである東京湾の安定的な海上輸送を支えるべく、東京湾口航路等の整備を重点化。【59億円（平成15年度）】 ・引き続き、国際幹線航路におけるボトルネックを解消すべく、国際幹線航路の整備を進める。
5	国際空港への鉄道アクセスを向上させる 【鉄道局都市鉄道課：課長 中	都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分以内である三大都市圏の国際空港の数： 2空港（平成18年度）	<u>目標の達成状況に関する分析</u> 平成16年度に予定される中部国際空港アクセス鉄道の開業に向け、整備を実施している。その開業により、業績目標は達成できる予定である。	<u>措置済み</u> ・引き続き空港アクセス鉄道整備を推進中。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	田 徹】鉄道局 財務課：課長 室谷正裕】	(1空港(平成12年度))	(空港から都心部まで30分以内で結ばれる予定) <u>今後の取組の方向性</u> 上で記したように、中部国際空港アクセス鉄道を着実に整備することにより業績目標は達成できる見込みであるが、その後も引き続き平成22年度の開業に向けて成田高速鉄道アクセスの整備を実施する。この整備により、成田国際空港と都心部とが30分台で結ばれる予定である。	
政策目標13:物流の効率化				
1	空港・港湾・道路等の連携を強化する 【道路局企画課 道路経済調査室：室長 深澤淳志】	主要な空港・港湾への連絡率：44%(平成14年度)(実績：45%(平成14年度))	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・全体としては、目標の達成に向けて着実に進捗しているものといえる。 ・空港とのアクセスについては、平成14年度末の目標値である58%を達成し(実績値58%)、港湾とのアクセスについては、平成14年度末の目標値である38%を上回った(実績値40%)。 進捗は順調であることから、引き続き円滑な事業執行に努めるほか、公共事業をめぐる状況にかんがみ、今後、事業実施に伴う一層の効率化・重点化を図る必要がある。 <u>今後の取組の方向性</u> ・効率的なマルチモーダル輸送体系を構築するため、地域高規格道路をはじめとする空港・港湾等へのアクセス道路については、今後とも重点的	措置済み 空港・港湾等へのアクセス道路の整備に関しては、より重点的な投資を行うため、対象となる空港・港湾を峻別した「拠点的な空港・港湾への道路アクセス率」を指標として採用したところである。 平成15年度においては、青森自動車道(青森JCT-青森東IC)の供用によって、拠点的な港湾に含まれている青森港への10分以内の道路アクセスを確保したところである。 (平成15年度空港・港湾アクセス関連予算：2,480億円) 措置予定 効率的なマルチモーダル輸送体系の構築を通じた国際競争力の向上や観光交流の促進等を通じた地域経済の活性化を図るため、引き続き、拠点的な空港・港湾等へのアクセス道路を重点的に整備するこ

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			に整備する。	ととしている。 平成16年度においては、中部国際空港の開港に間に合うよう、中部国際空港連絡道路及び知多横断路道路等の整備を推進し、中部国際空港への10分以内のアクセスを確保する予定である。
2	複合一貫輸送を促進する 【港湾局計画課：課長 林田博、道路局企画課：課長 宮田年耕】	複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率：80%（平成18年度） （79%（平成15年度））	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・国民が内貿貨物輸送のメリットを享受できる人口カバー率の平成15年度の実績値は79%となっており、目標達成に向けて、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル及び各港へのアクセス道路の整備が進められている。 <u>今後の取組の方向性</u> ・今後もターミナル整備とともに、うねり等長周期波対策による荷役効率の向上、陸上輸送とのアクセスの更なる向上を図ること等により、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの機能強化を進め、円滑な物流活動の促進を図る。	措置済み ・平成15年度は、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルについては16港で整備を実施。 【56億円（平成15年度）】 ・引き続き、マルチモーダルな交通体系を目指すべく、複合一貫輸送に対応した国内物流拠点の整備を進める。
政策目標14：新たな市場の育成				
1	不動産証券化市場を健全に発展させる 【総合政策局不動産課：課長 桑田俊一】	不動産証券化市場規模：5兆円（平成14年度） （3兆円（平成12年度））	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・実績値については、平成13年度においてすでに6兆2千億円規模を達成、平成14年度においては9兆円の市場規模となり、目標値を大幅に上回ることとなった。 ・関連施策の実施による証券化市場への物件供給拡大、投資家の証券化商品への認知度の向上、	措置済み 地方の不動産証券化の実態調査、地方都市部における不動産証券化促進のための課題や対応策のとりまとめを行った上で、「不動産証券化ガイドブック」を作成し、地方都市セミナーを実施。 予算額25百万円（H15年度） 措置済み

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>また外部要因として、金融機関の不良債権処理や資産リストの本格化に伴う証券化ニーズの拡大、株式市場の低迷や低金利を背景とした国内投資家等の不動産投資への関心の高まり等が予想以上に進んだことが目標の大幅な達成に寄与したものと考えられる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>不動産証券化市場規模自体は順調に拡大しているが、市場の健全な発展のためには、証券化市場への物件供給の拡大、投資家の証券化商品への認知度の向上が不可欠であり、税制の整備、法律の適正な運用、投資家に対する普及・啓発活動の実施等により、引き続き不動産証券化市場の活性化を図っていく必要がある。</p>	<p>投資家保護や産学連携促進といった公共的な観点を踏まえた人材育成の教育プログラムのあり方、資格制度のあり方等について検討を行う。</p> <p>予算額 12 百万円 (H16 年度)</p> <p>措置済み</p> <p>平成 16 年度税制改正において、JリークのSPC優先出資証券保有規制(従前は 50%未満)を緩和し、100%のSPC優先出資証券を保有することを可能とした。</p> <p>検討中</p> <p>証券化市場への物件供給拡大、投資家に対する普及・啓発活動の実施等不動産証券化市場の健全な発展を図る施策について検討中。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
2	<p>中古住宅・不動産流通を促進する</p> <p>【住宅局住宅政策課：課長 上田 健、総合政策局不動産課：課長 桑田 俊一、住宅局住宅生産課：課長 川本 俊明、土地・水資源局土地情報課：課長 周藤 利一】</p>	<p>指定流通機構（レインズ）における不動産仲介物件等の登録データ量： 200千件(平成17年度) (173千件(平成13年度))</p> <p>中古住宅の流通量：20万戸(平成15年) (15.7万戸(平成9年))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>指定流通機構における不動産仲介物件の登録データ量については、登録件数の伸びは鈍化しているものの、指定流通機構は積極的に活用されてきており、当該目標値は達成できるものと考えられる。</p> <p>・中古住宅の流通量については、5年に1度の調査により把握しており、指標の動向については不明である。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>住宅性能表示制度の普及促進、価格査定マニュアルの普及、不動産市況情報の更なる提供の検討、不動産統合サイトの稼働により、中古住宅の品質、市場価格等に関する情報提供を推進する。</p> <p>価格査定マニュアルの改訂、不動産統合サイトの稼働、不動産取引価額等の情報開示についての検討を行うことにより、不動産流通の促進を図る。</p>	<p>措置済み</p> <p>・住宅性能表示の普及促進については、平成15年度は、住宅月間等の機会に、インターネットやパンフレット等による制度のPR、地方公共団体等の各種団体が行う普及活動への支援等を実施。</p> <p>・価格査定マニュアルの普及については、不動産業者向けのチラシ配布、HP上での宣伝等により、普及に努めている。</p> <p>・不動産統合サイトを平成15年10月に運用開始。 検討中</p> <p>・不動産市況情報の更なる提供に関し、検討中。</p> <p>措置済み</p> <p>・価格査定マニュアルの改訂について、平成16年3月に住宅地価格査定マニュアルを改訂。</p> <p>・不動産統合サイトを平成15年10月に運用開始。 検討中</p> <p>・不動産取引価格等の情報開示について検討中。</p>
3	<p>住宅リフォーム市場を活性化する</p> <p>【住宅局住宅政策課：課長 上</p>	<p>リフォームの市場規模：430万戸(平成13～17年度) (330万戸(平成8～12年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・リフォームの市場規模(増築及び10㎡以上の改築並びにバリアフリーのための改修工事)については、5年に1度の住宅・土地統計調査を基に実績値を得ているが、次期住調は平成16年度末頃公表予定。なお、建築着工統計等を用い、こ</p>	<p>措置済み</p> <p>・リフォームネットの普及、相談窓口の設置、リフォーム相談会に対する補助の実施等リフォームに関する情報提供を促進するとともに、増改築工事瑕疵保証保険制度の普及及びSI住宅の普及・啓発を図った。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	田 健、住宅生産課 :課長 川本俊明】		<p>の数年の増改築の工事件数及び工事金額をみると、横言いもしくはやや減少となっているが、バリアフリーのための改修工事件数は住宅・土地統計調査以外に実績把握が困難であるため、指標全体の動向の分析は現段階では困難。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>リフォネットの普及、相談窓口の設置、リフォーム相談会への支援、増改築工事瑕疵保証保険制度の普及、S 住宅の普及・啓発を図る。</p> <p>優良住宅部品認定制度を通じた住宅部品の寸法、性能等について標準化等、建物部品についての更なる標準化に向けた取組みを進める。</p>	<p>措置済み</p> <p>・公共住宅ストックの効率的なリフォームを可能にするための住宅部品、施行仕様の開発を実施するとともに、優良住宅部品認定制度において、リフォーム等により住宅ストックの活用等に寄与する住宅部品についても認定できるよう制度の拡充を実施した。</p>
政策目標15 :公正で競争的な市場環境の整備				
1	建設業における不良・不適格業者を排除する 【総合政策局建設業課 :課長 西脇隆俊】	発注者支援データベース・システム」の導入状況 :100%(平成18年度) (62%(平成12年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成14年度の国土交通省及び所管特殊法人等の導入実績値は79%であり、目標の達成に向けて指標は向上している。</p> <p>・そのうち、国土交通省における導入状況は、平成13年度に既に100%に達しているもの、所管法人等の導入実績は平成14年度で未だ64%に留まっている。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>技術者データベースに新たな情報を付加することにより、技術者データを充実させるとともに、検索システムの改良を行う。</p> <p>継続学習履歴や民間工事に係る情報の追加</p>	<p>措置済み</p> <p>監理技術者講習の受講記録をデータベースに反映させるシステムを構築。また、主任技術者の資格情報について新たに提供を開始。</p> <p>措置済み</p> <p>に加え、平成15年10月、「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」に基づき、発注者支援データベース・システムを積極的に活用して監理技術者等の現場専任制を確認するよう要請。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>・工事成績データベースとのリンク</p> <p>・技術者個人名による検索のためのシステムの改良</p> <p>技術者データの充実や検索システムの整備等、虚偽申請防止等のための実効性や発注者に対する利便性を向上させることにより、発注者支援データベース・システムの導入の促進を図り、効率的、効果的に不良・不適格業者の排除を促進する。</p>	
2	<p>公共工事の入札及び契約の適正化を推進する</p> <p>【総合政策局建設業課：課長 西脇隆俊】</p>	<p>『公共工事入札契約適正化法』に規定された入札契約に関する情報の公開等の状況</p> <p>100%(平成14年度) 67%(平成12年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成14年度の実績値は100%であり、目標は達成。</p> <p>・一方、入札契約適正化法においては、情報の公表による透明性の確保のほか、競争性の向上、不正行為の排除の徹底及び適正な施工の確保を入札契約の適正化の基本原則として定めているところであり、これらについても引き続き措置を徹底し、国土交通省等(国及び特殊法人等)における入札契約の適正化を促進する必要がある。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>他省庁及び所管特殊法人等を含む国全体で見ると、適正化法により義務付けられている情報の公表については取り組みが進んでいるものの、透明性・公正性の確保のための「入札監視委員会等の第三者機関の設置」や、公正な競争を促進し不正行為の未然防止に効果が期待される</p>	<p>措置済み</p> <p>・平成15年11月に策定した「地方公共団体における入札監視委員会等第三者機関の運営ガイドライン」を活用し、入札契約の透明性・公正性の向上に資する第三者機関の必要性を訴え、未設置の発注者における第三者機関設置の促進を図ったところ。</p> <p>・入札契約適正化法第17条に基づき、国、特殊法人等、地方公共団体の全ての発注者を対象として、平成14年度における同法及び適正化指針の措置状況を調査し、平成15年10月に概要を公表したところ。</p> <p>・当該調査結果に基づき、必要な措置を講じるよう、財務省・総務省と連携して、平成15年10月に全ての発注者に対し、入札契約適正化法第18条に基づく要請を行ったところ。</p> <p>措置予定</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>「入札時における工事費内訳書の提出」等、適正化指針により措置に努めるよう求められている事項については、取り組みが遅れている発注機関もあり、その促進が必要。</p> <p>国、特殊法人等及び都道府県・政令指定都市については、適正化指針に定められた努力義務事項のうち、「入札監視委員会等の第三者機関の活用」、「入札時における工事費内訳書の提出」を「重点項目」として、その具体化を促進する。</p>	<p>・努力義務である「入札監視委員会等第三者機関の設置」並びに「入札時における工事費内訳書の提出」をより多くの発注者に導入させることで、入札契約に係る透明性・公正性の向上、不正行為の排除の徹底、適正な施工の確保に努める。</p>
3	<p>トラック事業における公正かつ競争的な市場環境の整備</p> <p>【自動車交通局 貨物課：課長 大黒伊勢夫】</p>	<p>トラック輸送における営業用トラック輸送の割合： 54%(平成18年度) (49%(平成11年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成13年度には実績値は52.0%となっており、毎年指標は伸びている。</p> <p>・平成2年の貨物自動車運送事業法により規制緩和の結果、トラック事業者は15000社増加し約57000社となったほか、トンキロあたりの運賃水準については、平成2年を100とすると、平成11年度には86.1となるなど、低廉な運賃料金や質の高いサービスの提供に向けた競争が促進されてきている。この結果、平成13年度において営業用トラックの輸送効率は自家用トラックの約25倍となっている。このような高い輸送効率の実現により、荷主が営業用トラックを選択する機会が増加しているものと考えられる。また、自動車関係諸税の軽減のメリットを享受するとともに、自らの車両の輸送効率を向上させるという観点から、自家用トラック使用者の営業用トラックへの転向</p>	<p>措置済</p> <p>全国貨物自動車運送適正化事業実施機関が、トラック事業者の輸送の安全確保に係る取組みを評価し、優良な事業所を認定・公表する貨物自動車運送事業安全性評価事業について事業者データを提供する等の支援を行う等、事後チェックのさらなる充実・強化を進めている。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>も進捗したと考えられる。</p> <p>・規制緩和の推進による事業者間の競争の進展が、安全等の必要コストを削減した輸送につながっている可能性もある。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>平成 15 年 4 月に施行された改正貨物自動車運送事業法において経済的規制の大幅な緩和と輸送の安全確保のための社会的規制の強化を行うとともに、同法の施行に併せ公正な競争条件を確保するための事後チェック体制の強化を図ったところであり、当面その実施状況を見守っていく必要がある。</p>	
4	<p>基礎的な土地情報を整備する</p> <p>【土地・水資源局 国土調査課：課長 國弘 実】</p>	<p>地籍が明確化された土地の面積 :141 千 km²(平成 16 年度) (125 千 km²(平成 12 年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成 14 年度の実績値は 129 千 km²であり、特に都市部においては 2,224 km² (都市部全体の 18%)しか進捗していない。</p> <p>・原因としては、実施主体である地方公共団体における体制の不十分さや地籍調査の重要性の認識不足とともに、都市部においては土地の細分化、権利関係の輻輳、頻繁な土地の異動等により調査・測量が他地域に比べ困難であることが考えられる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>第 5 次国土調査事業十箇年計画」に基づき、民間の能力・成果の活用を図りつつ地籍調査事業を着実に実施していく</p>	<p>措置済み</p> <p>「第 5 次国土調査十箇年計画」に基づく地籍調査として、平成 16 年度予算額 137 億円を計上。</p> <p>措置済み</p> <p>全国の都市部における地籍整備を円滑に推進していくために必要な基礎的調査として、都市部の地籍整備に必要な基礎的データ等を収集・整備する都市再生街区基本調査を実施することとしている。(平成16年度予算額102億円)</p> <p>措置済み</p> <p>平成14度から都市再生地籍調査事業及び都市再生推進基準点測量を実施しているほか、平成15年度からは新たに地籍調査着手推進事業を実施し、都市部における地籍調査を積</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>都市再生の円滑な推進のために、法務省等と連携しつつ、民間活力を活用して地籍調査素図を整備しこれを正式地図化することにより、全国の都市部における地籍整備を実施していく。</p> <p>都市再生地籍調査事業のほか、地籍調査着手推進事業、都市再生推進基準点測量等を新たに実施するなど、都市部における地籍調査を積極的に推進する。</p>	<p>極的に推進している。</p>
政策目標16 :産業の生産性向上				
1	<p>専門工事業のイノベーションを促進する</p> <p>【総合政策局建設振興課 :課長 最勝 寺 潔】</p>	<p>建設業者に係る経営革新計画の承認件数 : 13件(平成 18 年度)</p> <p>(3件(平成 12 年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u> (指標の動向)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成14年度の実績値(累計)は4件であり前年度から1件減少。 減少の理由は、破産関連の承認取消の申請が1件あり、新規の承認件数が0件であったため。 新規の承認件数が0件であった理由として、専門工事業者の消極性が考えられる。特に新分野進出や企業連携等に当たっては単独企業での取組が困難であるため、業界団体ごとに取組意欲の醸成に向けた具体的な取組を進めるとともに、CM方式等新たな建設システムに対応し得る責任施工体制を構築することが必要。 <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>専門工事業者の経営組織の革新 分離発注、異業種JV、CM方式等、多様な建設生産管理システムの構築に向けた環境整備を図る。</p> <p>専門工事業者の新分野進出支援 リフォームやコンバージョン等、専門工事業者が直接発注者から受注できるような新分野への進出に対する支援を図る。</p>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> CM方式における責任施工体制の構築に向けた調査検討等を通して、多様な建設生産・管理システムの構築に向けた環境整備を図っているところ。 <p>措置済み</p> <p>中小建設業者の差別化・高付加価値化の促進、元請・下請関係の適正化等により、優れた建設業者が伸びられる環境を整備するため、専門工事業者が業務提携などにより新たな請負方式を導入するための手法等を調査することについて検討中。</p> <p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 「CM方式に対応した施工体制のあり方研究会」を平成15年9月より設置し、CM方式における責任施工体制の構築に向けた調査検討を行った。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>CM方式における責任施工体制の構築</p> <p>CM方式における責任施工体制を構築することにより、CM方式の普及・定着を図る。これにより、元請・下請問題の解消、新たなビジネスチャンスの創出等、専門工事業者をはじめとする優れた専門工事業者が伸びられる環境整備が進むものと考えられる。</p>	
2	<p>自動車整備事業の生産性を向上させる</p> <p>【自動車交通局技術安全部整備課：課長 内藤政彦】</p>	<p>指定整備工場数：30,000 工場 (平成 17 年度) (26,927 工場(平成 12 年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>指定整備工場数の推移を分析すると年度ごとの伸び率は減少傾向にあるが、これは景気の低迷により設備投資を控える事業者が多いことが原因の一つと考えられる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>目標値を達成するよう、近代化資金のより一層適切な運用を図ることにより、認証工場の指定取得を推進することとしている。</p>	<p>措置済</p> <p>近代化資金を有効活用することにより、認証工場の指定取得等を推進中。</p>
3	<p>中小造船業の生産性を向上させる</p> <p>【海事局造船課：課長 丸山研一】</p>	<p>中小造船業における従業員一人当たりの付加価値額： (千円/人)</p> <p>8,036 (平成 16 年度) 7,653 (平成 11 年度)</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>平成 14 年度は前年度より0.8%向上した。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>中小企業経営革新支援法に基づく支援等を通じて、中小造船業の経営基盤強化のための取り組みを促進する。</p>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 中小企業経営革新支援法に基づく経営基盤強化計画の支援・承認を行う。 ・ 中小企業経営革新支援法に基づく経営革新支援制度の指導・啓蒙に努める。
政策目標17：消費者利益の保護				
1	<p>住宅性能評価・表示を普及させる</p>	<p>住宅性能評価 表示がなされた住宅の割合：50%(平成 17 年度)</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>平成 15 年度の実績値は、14 年度の 8.2%から</p>	<p>措置済み</p> <p>平成 15 年度は、住宅月間等の機会に、インターネットやパンフレット等による制度のPR、地方公共団体</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	【住宅局住宅生産課 :課長 川本 俊明】	(5.3%(平成 13 年度))	<p>11.5%となり、目標に向け指標は伸びている。指標の伸びに関する要因としては、事業者の自発的取組みや消費者の認知度が大きいと考えられる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>住宅性能評価 表示がなされた住宅の割合は着実に伸びており、更なる増加に向け、住宅性能表示制度についてより一層の周知を図り、普及を促進する。</p>	<p>等の各種団体が行う普及活動への支援等を行うことにより、住宅性能表示制度の普及を促進した。</p> <p>平成 16 年度においても同様の方策により、普及促進のための取り組みを引き続き実施していく予定。</p>
2	<p>自動車の安全性に関する情報を普及させる</p> <p>【自動車交通局技術安全部審査課 :課長 増井潤、自動車交通局保障課 :課長 増井隆夫】</p>	<p>衝突安全性能の高い乗用車の市場普及指標 :</p> <p>55(平成 15 年度)</p> <p>33(平成 12 年度)</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>当該指標は平成 12 年度が 33 であったのに対し、平成 15 年度期末時点で、目標値を上回る 70 となっており、安全に関する情報提供が推進されたといえる。特に、平均の 点数を平成 12 年度と 15 年度で比較してみると、運転席は 3.8 から 5.2 に、助手席は 4.4 から 5.3 と大幅に向上していることから、安全性が急速に向上していることがうかがえる。</p> <p>また、カバー率は平成 12 年度から 4 ヶ年の合計で 79 車種となり、国内新車販売台数の約 8 割以上と目標どおりとなっている。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>今後、衝突安全性能総合評価方法の拡充や、衝突試験以外の項目に対する評価試験の実施について、検討を行うこととしている。平成 15 年度より歩行者頭部保護性能評価を開始し、今後も引き続き</p>	<p>措置済</p> <p>平成 15 年度より、自動車が歩行者に衝突した場合における歩行者の衝撃を低減させる性能を評価する歩行者頭部保護性能評価試験を新たに実施し評価を公表した。今後も継続的に評価を行う。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			実施する。平成16年度以降は、アセスメント事業の拡充に向けた調査研究の実施を予定としている。 また、欧米のアセスメントで実施されている評価試験方法の調査を行うなど、評価方法の改善や、より高度な情報提供について継続的に検討する。	
政策目標18 :災害による被害の軽減				
1	<p>水害による被害を軽減するため、施設整備を行う 【河川局河川計画課：課長 布村明彦】 【河川局治水課：課長 柳川城二】 【都市・地域整備局下水道部下水道事業課：課長 江藤隆】</p>	<p>水害危険度指標 :4.2 (平成18年度) (4.7(平成13年度)) 堤防整備率 :60.3% (H18) (55.5% (平成12年度)) 洪水調節指数 :53% (平成18年度) (47% (平成13年度)) 床上浸水常襲地区内家屋数 :7万戸 (平成18年度) (12万戸(平成12年度)) 流下能力不足橋梁数 :3,500橋 (平成18年度) (4500橋(平成13年度見込み)) 下水道雨水対策整備率 :55%(平成14年度) (50% (平成12年度))</p>	<p>目標の達成状況に関する分析</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成18年度を目標年次としている指標については、目標の達成に向けて順調に指標が伸びている。 しかしながら、目標年次が平成14年度である下水道雨水対策整備率の実績値は51% (見込み)であり、目標の達成は難しい状況。この理由として、指標の対象期間であるH8-H14期間中には、福岡市や名古屋市など一定レベルの水害対策を終えた都市における水害が頻発したため、これらの都市の水害安全度の向上について重点的な取り組みを実施したことが考えられる。 また、その他の指標の向上のためには、河川やダム等の整備がなされることが必要であるが、これらは計画から完成までには長時間を要することが一般的であり、現在、継続的に指標が向上するのは、過去の投資に依る部分が多い。 今後とも、継続的に指標の向上を図るためには、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。 近年の浸水被害の状況を見ると、都市化の進展による雨水の流出率の増加や局所的な集中豪雨により依然として内水被害が頻発している。また、被害内容の現況を見ると、宅地等の 	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> コスト縮減を図りながら、本体工事中のダムや水害が頻発している地域での河川改修に重点的・集中的な投資を行うとともに、箇所数を厳密に管理し、計画的・効率的な施設整備を実施。 下水道事業と河川事業の連携による浸水対策を重点的に推進。 平成16年度には特定都市河川浸水被害対策法が施行され、今後はこれまで以上に下水道管理者、河川管理者及び地方自治体が一体となった浸水被害対策が行われる見込み。 ダム事業について既存ダムの有効活用も含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別する等、実施中の事業について峻別を徹底。 既存ダムの有効活用として、貯水池容量の効率的な再配分による既存ダムの徹底活用等に着手。 <p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 河川事業において、短期集中型事業の導入による重点投資を実施。 緊急都市内浸水対策事業を拡充し、浸水被害緊急改善下水道事業を創設。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>浸水面積は減少しているものの、都市化の進展や集中豪雨の多発により、被害は減少しておらず、関係者の連携を図った取り組みが必要である。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 財政状況が厳しくなる見込みの中、今後もコスト削減を図りながら、本体工事中のダムや水害が頻発している地域での河川改修に重点的・集中的な投資を行うとともに、箇所数を厳密に管理し、計画的・効率的な施設整備を図る。 下水道事業と河川事業の連携による浸水対策を重点的に推進し、床上浸水が慢性化している地区における抜本的な浸水解消を図る。 さらに、平成16年度には特定都市河川浸水被害対策法が施行され、これまで以上に下水道管理者、河川管理者及び地方自治体が一体となった浸水被害対策が行われる見込み。(政策アセスメントを実施) ダム事業について既存ダムの有効活用も含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別する等、実施中の事業について峻別を徹底する。 既存ダムの有効活用として、貯水池容量の効率的な再配分による既存ダムの徹底活用等に取り組む。 短期集中型事業の導入による重点投資の実施 緊急都市内浸水対策事業の拡充 	
2	災害の危険性に関する情報を普及させる 【河川局治水課：	ハザードマップ認知率：洪水 70% (平成18年度) (4%(平成12年度)) ハザードマップ認知率：火山 76%(平成18年度)	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 洪水については、平成14年度の実績値は6%であり、伸びは微増である。これは、ハザードマップを作成・公表している 	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> ハザードマップの推進に向けた方策として、地域住民のスムーズな避難誘導のために、積極的なハザードマップ作成の推進を図る

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	<p>課長柳川城二】 【河川局砂防部砂防計画課：課長亀江幸二】</p>	<p>(30% (平成 12 年度))</p>	<p>市町村が、浸水想定氾濫区域内の対象市町村の 2 割に満たない現状 (H15. 3 現在) であり、指標の向上については、市町村の更なる積極的な作成・公表に期待するところである。</p> <ul style="list-style-type: none"> 火山については、平成 14 年度の実績値が 61% となっており、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。これは、平成 12 年の有珠山及び三宅島の噴火により、それまで火山ハザードマップ未公表の地方自治体が、その重要性を認識し、作成・公表への機運が高まったことによると考えられる。 <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・浸水想定区域の公表を進め、109 水系 193 河川 (約 1,200 市町村) 全ての公表を早期に実現する。 (H15. 3.31 現在の公表 :95 水系 161 河川 @23 市町村)) ・火山ハザードマップの公表を進め、29 火山の (139 市町村) 全ての公表を早期に実現する。 (H15.3.31 現在の公表 :26 火山 (113 市町村)) ・ハザードマップの推進に向けた方策として、地域住民のスムーズな避難誘導のために、積極的なハザードマップ作成の推進を図る必要がある、各地域の事情に則した効果的な取組みを国土交通省として支援していく。 <p>[具体例] (1)ハザードマップ作成のベースとなる浸水想定区域図の電子データを配布。</p>	<p>必要があり、各地域の事情に則した効果的な取組みを国土交通省として支援。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浸水想定区域の公表を進め、109 水系 193 河川 (約 1,200 市町村) 全ての公表を早期に実現する。 (H16.3.31 現在の公表 :96 水系 163 河川 @80 市町村)) ・火山ハザードマップの公表を進め、30 火山の (140 市町村) 全ての公表を早期に実現する。さらに先駆的なハザードマップとして新たな火山災害要因を盛り込んだ火山ハザードマップの作成・公表を促進する。 (H16.3.31 現在の公表 :29 火山 (125 市町村))

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			(2)水防訓練、避難訓練の実施。 (3)小学生を対象にした防災教育の実施。	
3	台風時の被害を軽減するため、気象情報を充実する。 【気象庁予報部業務課：課長 瀬上 哲秀、観測部管理課：課長 羽鳥光彦】	台風中心位置予報の精度： 360km (平成 17 年度) (443km (平成 12 年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 年ごとの台風特性により台風予報の難易度が異なるため、本指標は当該年を含む前 3 年間の平均誤差としている。平成 15 年 1 年間の平均誤差では 349km であり、平成 17 年の目標達成に向け、着実に精度が向上している。 精度向上の要因としては、台風予報に用いている数値予報モデルの解像度を向上させたこと、台風に関係するモデル計算手法や、気象衛星観測データ等を取りこむ解析手法を高度化したことが挙げられる。 <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 観測データを数値予報モデルに取り込む手法の改善、数値予報モデルの性能向上のための開発を一層推進する。 衛星による水蒸気観測データを数値予報モデルに取り込む手法と数値予報モデルの境界層の計算手法を改善する。 	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 数値予報モデルの初期値の作成手法を大幅に高度化した。 極軌道気象衛星による観測データを初期値に取り込む手法を改善した。 極軌道衛星から推定される海上風を初期値に取り込む手法を実用化した。 台風のエネルギー源である水蒸気の凝結熱の計算手法を改善した。 <p>措置予定</p> <ul style="list-style-type: none"> 極軌道衛星のマイクロ波観測による水蒸気データを数値予報モデルに取り込む手法、及び台風のエネルギーとなる水蒸気の供給を左右する境界層の計算手法を開発した。 これらの手法を用いた予報実験の評価・検証結果を参照して手法の改良を行い、予報精度の向上を確認した後、業務で使用する予定。
4	土砂災害による被害を軽減するため、施設整備を行う 【河川局砂防部砂防計画課：	土砂災害保全指標 :42% (平成 18 年度) (35%(平成 12 年度)) 土砂災害の危険がある自力避難が困難な災害時要援護者関連施設対策数 :981 箇所	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 土砂災害保全指標は目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。ただし、現在の指標は開発行為による新規の住宅地等の増大 (分母 	<p>措置済み</p> <p>近年大きな災害をうけた地域における適切な対応、重要交通網等の保全、災害時要援護者対策等について砂防事業等を重点的に実施しているところで</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	課長亀江 幸二】	所(平成 18 年度) (756 箇所(平成 13 年度))	<p>の増大)という外部要因を内包しているため、事業の進捗が正確に反映されない可能性があり、最終的に目標を達成できるかは予断を許さない状態である。</p> <ul style="list-style-type: none"> 土砂災害の危険がある自力避難が困難な災害時要援護者関連施設対策数目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。しかし、過去 5 年間 (H10 ~ 14)の土砂災害による犠牲者のうち災害時要援護者の割合が約 62%を占めるなど、現状においても高齢者等の災害時要援護者の割合が高いため、今後ともコスト縮減等の取組を行いながら、引き続き重点的・効率的な整備を推進する必要がある。 <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>今後もさらに砂防事業等を重点的かつ効率的、効果的に実施することで、事業の効果の早期発現を図る。また、今後は土砂災害の危険性がある自力避難が困難な災害時要援護者関連施設対策について、特に土砂災害のおそれの高い箇所等を特定し、整備期間の目標を立て重点的に投資を実施する。</p>	あり、特に自力避難が困難な災害時要援護者が 24 時間入居している施設のうち、特に土砂災害の恐れの高い箇所について、「短期集中事業」としておおむね 5 年間で重点的に実施している。
5	津波・高潮等の災害による被害を軽減を軽減するため、施設整備を行う。 【河川局 海岸室 :室長 細	津波・高潮等の災害から防護されていない人口や土地面積 : 230 万人 ,10 万 ha (平成 18 年度) (320 万人 ,12 万 ha(平成 12 年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 14 年度の実績値は防護されていない人口 286 万人、防護されていない面積 11.1 万 ha であり、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。一方、平成 14 年には東海地震に関 	措置済み 海岸保全施設及び津波・高潮防災ステーションの整備を積極的に実施中。また、迅速な避難行動に資する津波・高潮ハザードマップマニュアルを作成

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	<p>見寛】 【港湾局海岸・防災課 :課長 内村重昭】</p>		<p>する地震防災対策強化地域が拡大されるとともに、東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法が制定されるなど、大規模地震に対して津波や地震被害の可能性のある地域の安全確保が緊急な課題となっており、津波・高潮対策について一層の効率的実施が求められる。また、今後の対策としてはハード整備のみでは限界もあり、ハード・ソフト一体となった総合的な防災対策を進めていく必要がある。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>海岸保全施設の効果的な整備とともに、情報伝達施設等の整備とあわせ、住民の自衛(避難)行動によるソフト対策を含めた総合的な防災対策を進める。</p>	
6	<p>震災時の緊急支援ルートを確認する</p> <p>【道路局国道・防災課道路防災対策室 :室長 梅山 和成】</p>	<p>緊急輸送道路上の橋脚の耐震補強率 :9割(平成14年度)(実績 :約9割(平成14年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>緊急輸送道路内の耐震橋脚の整備については、被災した場合に緊急輸送活動への影響が大きいものや跨線橋や跨道橋等、周囲への二次的被災の影響が大きいものについて、実施計画において約9割の橋脚耐震補強を確保したところであるが、跨線橋や跨道橋等については協議事項等の調整に時間を要しているところもあり、今後も精力的に関係機関との協議を進めるとともに、対</p>	<p>措置済み</p> <p>緊急輸送道路内における周囲への二次的被害の影響が大きい跨道橋や跨線橋の未対策橋脚について重点的に対策を実施中。</p> <p>なお、社会資本整備重点計画において、震災に加え、豪雨や豪雪の災害も含めた地域の安全性の確保状況を示す「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」を新たな指標として設定。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>策の優先順位をより明確化し、効率的に整備を進めることが必要である。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>・災害に対して安全で信頼性の高い道路網を確保するため、地域の日常活動や災害時の緊急活動等を支える道路について、法対策や橋脚耐震補強などの防災・震災対策を重点的に進める。</p>	
7	<p>多数の者が利用する建築物を耐震化する</p> <p>【住宅局建築指導課：課長 小川 富由、市街地建築課：課長 高井 憲司】</p>	<p>新耐震基準以前に建築された特定建築物のうち耐震上安全なことが確認されたものの割合 20%(平成 17 年度)</p> <p>(11%(平成 11 年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成 10 年から 14 年にかけて、指標は伸びている。</p> <p>・指標の伸びの原因としては、耐震型優良建築物等整備事業や関係省庁による補助等による支援策が活用されてきていること、公共建築物等を中心に一定の予算措置等がとられてきていることなどが考えられる。</p> <p>・また、鳥取県西部地震や芸予地震の発生、東南海・南海地震の発生の危険性の指摘などにより危機意識がある程度高まってきていることが掲げられる。</p> <p>・なお、指標の内訳について見ると、公共建築物の耐震化は約 22%となっており、民間建築物の耐震化を大きく上回っている。</p> <p>・現状の課題としては、民間建築物における耐震化がまだ充分に行われていない点が掲げられる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>今後は、特に民間建築物に対する耐震化を促進するため、補助・融資制度等の支援策の活用を</p>	<p>措置済み</p> <p>・地方公共団体の担当者への普及広報に努めているところ。</p> <p>・社会資本整備審議会においてなされた「既存建築物の改善と有効活用のための建築行政のあり方に関する答申」(平成 16 年 2 月)により、既存建築物の安全・衛生の性能確保に係る制度の見直しが必要とされたことを踏まえ、「建築物の安全性及び市街地の防災機能の確保等を図るための建築基準法等の一部を改正する法律」案を第 159 回国会に提出した(平成 16 年 3 月)。</p> <p>措置済み</p> <p>・耐震型優良建築物等整備事業については、東南海・南海地震防災対策推進地域を補助対象地域に加えたほか、平成 16 年度にさらに補助対象地域の要件を緩和した。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>推進するとともに、所有者等の意識を啓発すべく普及広報を図っていく必要がある。</p> <p>耐震型優良建築物整備事業制度の補助要件を緩和し、東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法に基づく東南海・南海地震防災対策推進地域を補助対象地域に加える。</p>	
8	<p>住宅を耐震化する【住宅局建築指導課：課長 小川 富由、住宅政策課：課長 上田 健、住宅総合整備課：課長 佐々木 基、住宅生産課：課長 川本 俊明、市街地建築課：課長 高井 憲司、住宅資金管理官：管理官 合田 純一】</p>	<p>新耐震基準以前に建築された住宅のうち耐震上安全なことが確認されたものの割合 25% (平成 17 年度)</p> <p>6% (平成 11 年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・5年ごとの集計 (住宅・土地統計調査) による状況の把握を行っているため、平成 15 年までの間の指標の実績については不明である。 ・耐震改修の課題としては、耐震改修工法が十分に普及していない点が掲げられた調査結果も見られる。 <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>耐震診断・改修の方法について、検討を図り、その結果の普及促進を行う</p>	<p>措置予定</p> <p>耐震診断・改修の方法についての指針の見直しを行ったところ。今後指針に係る講習会の実施等により普及を図る予定。</p>
9	<p>震災時の避難地を確保する【都市・地域整備局公園緑地</p>	<p>災害時に広域避難地となる都市公園の整備された市街地の割合：</p> <p>65%(平成 14 年度)</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 14 年度において、約 66%となり目標値を達成した。 <p>広域避難地の整備面積は着実に増加してい</p>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・防災公園の整備に対し、重点的に予算を配分 H16 予算額 445 億円

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	課 :課長 高梨 雅明】	(64%(平成 12 年度))	<p>るが、災害時の避難地・復旧活動の場としての広域避難地を整備し、災害による被害を軽減するという政策目標の達成をより正確に把握するためには、安全な避難活動を保障する備蓄倉庫等の災害応急対策施設の整備状況についても把握する必要がある。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>今後も市街地において市民の安全な生活を確保するため、引き続き防災公園の整備を推進する必要がある。具体的には以下の施策を実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 重点的投資により、市街地において災害時に広域避難地として市民の安全な避難場所を提供する防災公園の整備を引き続き推進する。 ・ 防災公園の量的な整備だけでなく、避難・防災の拠点としての防災公園の機能向上を図り、効果的、効率的に都市の防災機能を向上させるために、災害復旧活動・被災舎の支援活動を確保するための施設である備蓄倉庫、耐震性貯水槽等の災害応急対策施設の整備を推進する。 	<p>(対前年度比 1.0%増、都市公園事業費補助の 50%強)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 新たな業績指標として、「一定水準(1)の防災機能を供えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市(2)の割合」を設け、平成14年度約8%を平成19年度までに約25%まで向上させることを目標値として設定し、目標達成に資する事業について重点的に実施していく。 <p>(1)一定水準 :備蓄倉庫、耐震性貯水槽、放送施設を備える面積 10ha 以上のオープンスペース</p> <p>(2)大都市 :人口 20 万人以上の都市(東京特別区及び政令指定都市においては、区を1都市として扱う。)</p>
政策目標19 :交通安全の確保				
1	海上における死亡・行方不明者を減少させる 【海上保安庁	海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数 : 200 人以下(平成 17 年) (320 人(平成 13 年))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 14年の実績値は 321人であり、前年に比べ 1人増加 ・実績値 321人のうち漁船に係るものが 178人(5 	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ヘリコプターの高速性等を活用し、救助体制の充実強化を図るため函館、美保、鹿児島航空基地に救護士を配置した。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	<p>警備救難部救難課 :課長 上岡宣隆、海事局安全基準課 :課長 石田育男、海技資格課 :課長 羽尾一郎】</p>		<p>5%)を占め、そのうち96人(30%)が一乗り漁船</p> <p>・距岸20海里未満で発生した海難に係る2時間以内の情報入手割合は75%(前年より2ポイント減少)、2時間以内の生存率は74%、2時間以上の場合は、57%である。</p> <p>・プレジャーボート等乗船者のライフジャケット着用率は28%(前年より2ポイント減少)であり、着用者の生存率は97%、未着用者の場合は、80%である。</p> <p>・漁船乗船者のライフジャケット着用率は28%(前年より23ポイント増加)であり、着用者の生存率は83%、未着用者の場合は49%である。</p> <p>(上記動向の分析結果)</p> <p>・早期の事故情報通報及びライフジャケット着用は、高い生存率に結びついている。</p> <p>・海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者の減少のためには、早期の事故情報入手及びライフジャケットの着用が極めて重要であるが、ライフジャケットの常時着用、連絡手段の確保、118番の周知・徹底等に係る指導周知が充分浸透しておらず、特にライフジャケット着用率が未だ低い水準にある。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>・函館、美保、鹿児島航空基地に救護士を配置</p> <p>・海上保安庁警備救難部救難課に海浜事故対策官</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・自己救命策確保等の一層の推進のため、海上保安庁警備救難部救難課に海浜事故対策官を配置した。 ・船舶職員及び小型船舶操縦者法の遵守事項に係る指導及び啓発活動の推進中 ・平成15年6月1日に船舶職員及び小型船舶操縦者法が施行され、水上オートバイ乗船者、12歳未満の子供、連絡手段を有さず単独乗船の漁船で漁労をする者に救命胴衣等の着用が義務付けられた。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>を配置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船舶職員及び小型船舶操縦者法の遵守事項に係る指導及び啓発活動の推進 ・ライフジャケット着用義務対象者の範囲見直し 	
2	<p>船舶交通の安全を確保する</p> <p>【海上保安庁交通部企画課：課長 佐藤尚之、港湾局計画課：課長 林田博、海上保安庁交通部安全課：課長 村上玉樹、計画運用課：課長 三村孝慈】</p>	<p>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：</p> <p>0.1 件 (平成 18 年度) (0.1 件(平成 12 年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>平成 14 年度においては、海上交通センターからの確な航行管制及び情報提供を実施したことにより、18 件の大規模海難に至る可能性が高い事案を未然に防止したほか、航路標識・国際幹線航路の整備等により海上交通環境の向上を図ったことにより、大規模海難の発生数 0 を維持しており、目標達成に向け順調に推移している。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>通航船舶の実態や海難の発生状況を調査・分析し、その結果を踏まえながら各施策を計画的に推進していくとともに、海上交通法令の励行、海上交通センターの的確な運用・航路標識・国際幹線航路の整備等を継続して実施し、大規模海難の発生数 0 を維持する。</p>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・海上交通法令の励行施策の継続実施 ・海上ハイウェイネットワークに係る検討 <p>平成 14 年度に引き続き、東京湾海上ハイウェイネットワークに係る検討委員会等を設置し、平成 14 年度にとりまとめた中間報告に基づき、新しい交通体系案についてビジュアル操船シミュレーション等を用いた評価、検討を行い、最終的な成案をとりまとめた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・AIS を活用した次世代型航行支援システムの整備 (東京湾及び周辺海域) ・海上交通センター等の拡充 <p>平成 15 年 4 月から名古屋港海上交通センターにおいて中短波無線 (2,019kHz)により英語放送の情報提供を開始した。</p> <p>平成 15 年 7 月から伊勢湾海上交通センターの運用を開始した。</p> <p>備讃瀬戸海上交通センターのレーダー監視エリアの拡大のための局舎整備等を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・海上交通センター等の的確な運用の実施 <p>海上交通センター等における的確な航行管制・情報提供を実施した。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
				<p>航行援助システムのIT化</p> <p>新たに14の海上保安(監)部において沿岸域情報提供システム(MICS)を整備し、安全情報の提供を実施した。</p> <p>・ふくそう海域における視認性、識別性及び誘目性に優れた高機能航路標識等の整備</p> <p>高機能航路標識等59基の整備を実施した。</p> <p>・国際幹線航路の整備(港湾事業費159億円)</p> <p>東京湾口航路等4航路の国際幹線航路の整備を実施した。</p>
3	<p>ハイジャック・航空機テロの発生を防止する</p> <p>【航空局総務課ハイジャック・テロ防止対策室：室長 新田 慎二】</p>	<p>航空機に対するハイジャック・テロの発生件数：0件(平成14年度以降毎年度)</p> <p>(0件(平成12年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成14年度の目標値は0件であり、目標については、達成している。</p> <p>なお、平成11年には、航空機内に凶器を持ち込んだ犯人の凶刀に機長が亡くなるというハイジャック事件が発生し、種々の対策を講じてきたが、米国同時多発テロ事件以降、航空機に対するハイジャック・テロを未然に防止するため、空港警戒態勢を最高レベルにするなど更なる航空保安措置を講じてきたところ、同様のハイジャック事件等は発生していないが、我が国をめぐるテロ情勢は依然と厳しく、国民に大きな不安をもたらしている。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>・我が国の緊急事態対処見直しの一環として、</p>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 空港警戒態勢のフェーズEの維持。 ・ 航空法施行規則を改正し、強化型乗組員ドアの設置を義務付け。 ・ ICAO「航空保安行動計画」に対し、拠出金を負担。 ・ インライン検査システムを羽田空港に整備中。 ・ 液体物検査装置を順次空港に導入。 <p>措置予定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 航空法施行規則等を改正し、航空保安対策に関する関係者の役割分担を明確にする予定。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>ハイジャック対策等のテロ対策の推進が重要課題となっており、また、G8やICAO等においても交通分野におけるセキュリティ対策の強化が提唱されるなど、ハイジャック・テロ対策の一層の推進が国内外から求められている。</p> <p>・航空保安対策に関する関係者の役割分担の明確化。</p> <p>・高性能検査機器の導入促進等ハイジャック・テロ対策の強化。</p> <p>・ICAOの取組に対する財政的貢献等国际協力の推進。</p>	
4	<p>航空事故を減らす 【航空局技術部 運航課：課長 宮下徹、航空機 安全課：課長 高岡信、乗員 課：課長 高橋和弘、管制保安 部保安企画課：課長 蒲生猛】</p>	<p>定期航空における航空事故発生率 :0.176 件/10 万飛行時間 (平成 13～17 年の平均) (0.195 件(平成 8 年～12 年の平均))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・当該指標は、各年毎に変動はあるものの、5 年間の平均で見た場合、その傾向については、減少傾向にあるといえる。</p> <p>・過去 5 年間 (H10～14 年)の事故 (事故調査中のものを除く) 8 件のうち、4 件は乱気流が事故原因となっている。</p> <p>・なお、単年実績について、大きく変動する外部要因としては、年間における事故の発生件数が少なく、1 件の事故に対し、数値への影響が大きいことが上げられる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>・ 上記施策を着実に実施していくほか、ICAO 等の国際動向や、国内の動向を踏まえつつ、所要の措置を講じていく。</p>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 管制支援システムのうち航空路監視レーダーの性能向上に着手し、その一部を運用開始。 ・ 安全性確認検査や運航検査、運航管理施設の検査等の各種審査・検査等を通じて、航空運送事業者等への指導・監督を充実。 ・ 小型航空機等の事故を防止するため、法令及び関係規定の遵守、小型航空機等の運航者に対する教育訓練の徹底、的確な気象状況の把握等について指導を強化するとともに、運航者の安全に係る知識の向上及び意識の啓蒙を推進。 ・ 管制支援システムの整備等によるニアミス事故再発防止安全対策や管制情報処理システムのフェイルセーフ対策を実施し、航空交通の安全対策を強化。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<ul style="list-style-type: none"> 引き続き、ヒューマンファクター対策や航空保安施設の整備について、取り組む。 	<p>上記の施策を今後とも引き続き着実に実施し、ICAO 等の国際動向や、国内の動向を踏まえつつ、所要の措置を実施。</p>
5	<p>幹線道路の事故多発地点における交通事故を減らす</p> <p>【道路局 地方道・環境課：森永教夫】</p>	<p>幹線道路に係る事故多発地点対策箇所数：3,200 箇所（平成14年度）（実績：2700 箇所（平成12年度））</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 事故多発地点の対策については、バイパス整備等の抜本的な対策が平成14年度末までに完了できない箇所等を除き、概成した。 <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 幹線道路の安全対策を効率的・効果的に進めるため、特に事故率の高い事故危険箇所について、交差点改良等の事故削減対策を集中的に実施することとする。また、事故危険箇所や対策を実施したものの事故多発地点の抽出基準を下回らなかった箇所等における事故対策の立案に資するため、以下の取り組みを予定している。 事故分析を充実するとともに、事故対策のノウハウを蓄積し、今後の対策の検討に活用する仕組みを構築する。 事故対策の事前・事後評価に際し、専門家の知見を活用する仕組みを導入する。 	<p>実施中</p> <ul style="list-style-type: none"> 死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している交差点や単路 3,956 箇所を事故危険箇所として指定し、都道府県公安委員会と連携して集中的な死傷事故抑止対策を実施中。 事業費 3,086 億円(H15 年度) 効率的・効果的な事故対策を展開するため、対策のノウハウの蓄積・活用等を図り、併せて専門家の知見を活用する仕組みを導入する「交通事故対策・評価マニュアル」を作成中。
6	<p>自動車の安全性を高める</p> <p>【自動車交通局】</p>	<p>車両対車両衝突事故における死亡事故率： （正面衝突） 3.5%（平成17年度）</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 平成13年度の実績値は3.4%であり、目標を達成した。 前面衝突基準に適合している自動車が増加したこ 	<p>措置済</p> <ul style="list-style-type: none"> 東京モーターショーにおいて、シートベルト非着用の危険性を示す展示を行うとともに、パンフレットを作成、公表した。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	技術安全部技術企画課:課長戸澤 秀実】	(3.6% (平成 12 年度))	<p>とが要因の1つであると考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・シートベルトの着用率が向上すれば、さらに指標の伸びが期待できる。 ・死亡事故件数は減少傾向にあり、衝突安全性能が向上したこと(自動車アセスメントにおいても衝突安全性能が高い自動車が増加している)、シートベルト着用率が高い水準で推移していること等が要因であると考えられるが、交通事故件数、負傷者数は依然として厳しい状況にある。 <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・引き続き死亡事故の低減のために対策を推進していくとともに、事故件数や重傷者数の低減にも考慮した基準の強化・拡充を講じていくため、特に後遺障害事故の低減を目的として事故統計データと保険データとのマッチングによる後遺障害発生に係る事故分析を進めていく。 ・対策の効果が十分発揮されるよう、車両安全対策の前提となるシートベルトの着用を推進する。 ・より精度の高い効果分析手法の検討を行う。 ・今後は、目標値を3.2% (目標年次平成 17 年度)とし、引き続き施策を講じていくこととする。 	<p>・シートベルトの着用を促進するため、現在のシートベルト非着用時に警報する警告灯に加え、警報音により警告する装置の義務付けを決定した。</p> <p>措置予定</p> <p>・乗用車等に対しオフセット衝突時の乗員保護基準を導入するべく作業を進めているところである。</p>
7	事業用自動車の安全運行を確保する	事業用自動車の運行管理に起因する事故割合： 50%(平成 17 年度) (56%(平成 11 年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 13 年度の指標 (運行管理に起因する事故割合) (実績値) は 54%であり、目標の達成に向け一層の取り組みが必要と考える。 	<p>措置済</p> <p>・公安委員会等から死亡・重傷事故等の情報を得ることにより、運行管理者特別講習等対象者情報の入手を実施し、受講・受診の徹底を図っているところ。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	【自動車交通局 総務課安全対策室 : 室長 清谷伸吾】		<p>・なお、指標の改善の理由として、トラックの運行管理に起因する事故発生件数の減少が影響していると考えられる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>・強化した安全規制の徹底（運行管理者特別講習及び死亡・重傷事故等惹起運転者に対する適性診断（特定診断）対象者の把握並びに受講・受診の徹底）</p> <p>・業態ごとの安全意識等のレベル、業務の実態等に即したきめ細やかな運行管理者指導講習及び適性診断の充実等</p> <p>・監査の一層の充実・強化（平成 16 年度を目途に統合データベースを構築し、安全対策が十分でない恐れがある事業者を効率的にかつ迅速に抽出できるようにし、これらの事業者に確実に監査を行う。）</p>	<p>今後も各認定機関に対し、業態ごとの安全意識等のレベル、業務の実態等に即したきめ細やかな運行管理者指導講習及び適性診断の充実等を図るよう指導していく</p> <p>統合データベースの構築を図り、各種通報データ等から安全対策が十分でない恐れがある事業者の効率的かつ迅速な把握を行う。</p> <p>【予算額 4,500 万円（平成 16 年度）】</p>
8	鉄道の安全を確保する 【鉄道局施設課 : 課長 福代倫男】	<p>遮断機のない踏切道数： 4,800 箇所(平成 17 年度) (5,928 箇所(平成 12 年度))</p> <p>地方中小鉄道における ATS 設置率（誤出発防止機能を有するもの）： 100%(平成 18 年度) (92.6%(平成 12 年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・ 遮断機のない踏切道数については、平成 10 年度末までの実績値は 6,423 箇所であったが、平成 14 年度末の実績値は 5,534 箇所であり、これまでのところ、順調に整備が進んでいる。</p> <p>・ ATS の設置率については、平成 10 年度末は 91.4%であったが、平成 14 年度末においては 96.1%となり、順調に整備が進んでいる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p>	<p>措置済み</p> <p>・ 踏切道改良促進法に基づく法指定や、踏切保安設備整備費補助による助成により、遮断機の設置を促進している。</p> <p>措置済み</p> <p>・ 鉄道軌道近代化設備整備費補助制度等を活用し、誤出発防止機能を有する A T S の設置を推進している。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			踏切道改良促進法に基づく法指定や、踏切保安設備整備費補助による助成により、引き続き確実な目標の達成を目指す。 ATS の設置率に関しては、引き続き、鉄道軌道近代化設備整備費補助制度等を活用し、誤出発防止機能を有するATS の設置を推進する。	
9	船舶の安全航行を確保するため、放置艇を減らす 【港湾局環境整備計画室：室長 牛嶋龍一郎、河川局水政課：課長 長谷川伸一、治水課：課長 柳川城二】	港湾内におけるプレジャーボートの確認艇隻数のうち、適正に係留・保管されている隻数の割合 目標値 :55% (H18年度) (45% (H8年度), 44% (H14年度))	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・ 業績指標については、約 5 年に 1 度の調査により把握。 ・ 平成 14 年度に実施したプレジャーボート全国実態調査結果では約 44%であり、前回調査と比較しほぼ横這いの状況。 <u>今後の取組の方向性</u> ・ 港湾区域において、公共によるポートパーク等簡易な係留・保管施設の整備や民間事業者や第 3 セクターへの低利融資や無利子貸し付けなどにより係留・保管能力の向上を一層促進する。	措置済み ・ 平成 15 年度、全国 16 箇所でもポートパークの整備を実施。 ・ 引き続き平成 16 年度も整備を推進する予定。
政策目標 20 海上における治安の確保				
1	海上からのテロによる被害を防止する 【海上保安庁警備救難部管理課：課長 城野	巡視船艇の高速化率： 70% (平成 18 年度) (59% (平成 13 年度)) 平成 15 年 10 月、「巡視船艇の高速化率」に変わる新たな指	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・ 平成 14 年度の実績値は 60.7%であり、平成 14 年度の目標値である 61%をほぼ達成しており、目標の達成に向けて順調に推移している。 今後も引き続きいかなる事態にも対応できるように不審船事案、テロ事案等に対する対応体制の	措置済み 巡視船艇・航空機の追跡能力等の強化 ・ 巡視船・航空機の充実整備を実施した。 ・ 船艇・航空機職員の技術向上を図った。 ・ 個人装備等の充実整備を実施した。 情報収集、分析、伝達体制の強化

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	功、警備課 :課長 山下政晴】	標として「海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数」を採用。 目標値 : 0 (平成 15 年度以降毎年度) (0 (平成 14 年度))	強化が必要となっている。 <u>今後の取組の方向性</u> ・不審船事案・テロ事案に迅速・確実に対応するために、巡視船艇・航空機の追跡能力等の強化、情報・通信・監視能力の強化、職員の安全確保、不審船・テロ対応体制の強化を図っていく必要がある ・今後は、いかなる事態にも対応できる安全な国づくりを進めるため、政府全体で我が国の緊急事態対処の見直しを行うこととなる。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 118 番の効果的な運用を行った。 ・ 警備情報システムの整備を実施した。 ・ 国内外関係取締機関等との情報交換の推進、連携・協力の強化を図った。 職員の安全確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ 巡視船・航空機の防弾対策を実施した。 ・ 遠距離からの正確な射撃が可能な巡視船搭載武器の高機能化を図った。 ・ 救護士の設置による職員救護体制の整備を実施した。 不審船・テロ対応体制の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・ テロ対応特殊部隊の増員を図った。 ・ テロ対策担当職員等を配置した。 ・ テロ事案に係る現場対応に関する指示、関係機関との連絡調整・事案対応等を迅速確実に行うための体制の整備を実施した。 ・テロ事案を含む、多様化する犯罪への的確な対応が可能となる捜査体制の整備を実施した。
2	海上ルートによる薬物・銃器の流入を阻止する。 【海上保安庁警備救難部管理課 :課長 城野功、国際刑事	薬物・銃器密輸事犯の摘発件数 : 22.0 (H14 ~ H18 の移動平均) (18.0 (H9 ~ H13 の移動平均))	<u>目標の達成状況に関する分析</u> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 14 年の薬物・銃器事犯の摘発件数は 18 件で昨年実績より 3 件増加した。しかし、平成 10 年から平成 14 年の平均では、前年平均に比べ、1.0 件の増加のみ、目標の達成に向けた指標にかかる実績値は、ほぼ横ばいである。 ・ 平成 14 年の摘発事案には、当庁、警察、税関の三機関の連携のほか中国公安部とも協力して漁船から覚せい剤約 151kg を押収した事案等があげられ、国外及び国内関係機関との連携強化等の施策の効果は、着 	措置済み 情報収集・分析体制の強化 ・第八、九、十管区海上保安本部に国際刑事課を設置、第十一管区海上保安本部警備課に「国際犯罪対策室」を設置した。 警備情報システムを活用することにより、密輸・密航事犯の摘発の強化を促進した。 内外の関係機関との連携強化

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	課 :課長 添田 慎二】		<p>実に顕れている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 目標の達成に向けた推移が必ずしも順調でない要因としては、国内外の犯罪組織が関与している薬物・銃器の密輸事犯が、情報入手の困難性、積荷への悪質な隠蔽、巧妙な受け渡し方法の利用、密売組織の国際化等により、いっそう悪質・巧妙・広域化しており、その摘発はますます困難になっていることがあげられる。 <p>今後の取組の方向性</p> <p>・巡視船艇・航空機の充実整備による我が国周辺海域における密輸容疑船舶の監視・捕捉能力の向上、資機材を有効活用した立入検査を実施する等による監視取締体制の強化を図るほか、関係機関との連携強化及び情報分析能力の向上を推進し捜査活動体制の強化する等、国際的な組織犯罪に対する取締を積極的に推進することにより、組織的・計画的に行われ、ますます悪質化・巧妙化・広域化する薬物・銃器密輸事犯を水際で阻止する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・海外関係機関との協力関係の強化による情報交換ネットワークを強化した。 ・警察・税関等国内関係取締機関との連携を強化した。 監視取締体制の強化 ・薬物・銃器等が流出するおそれの高い国から来航する船舶に対する重点的な監視取締を実施した。 容疑船舶の監視・追尾能力の向上 ・速力、夜間監視性能、捕捉性能等を向上させた2隻の巡視船の整備及びヘリコプター3機の夜間監視機能等を強化した。
政策目標2 1 :船員災害の防止				
1	船員災害を防止する 【海事局船員労働環境課 :課長 寺西 達弥】	船員災害発生率 : (年間千人率) 13.2 (平成 14 年度) (15.6 (平成 12 年度))	<p>目標の達成状況に関する分析</p> <p>・業績指標については、平成10年度から平成14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9年度に比べ17%減少させる目標を達成させるために毎年定められた対前年度比の減少目標を、重大災害の発生した平成11年度を除き着実に達成しており、平成14年度の目標値も達成された。</p> <p>(対平成9年度比25%減)</p>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成15年度から平成19年度までの5年間における船員災害の減少目標その他船員災害の防止に関し、基本となるべき事項を定めた第8次船員災害防止基本計画を策定した。 ・平成15年度船員災害防止実施計画により、死亡災害の減少を目指し、「海中転落」等の防止や高齢船員の増加に対応した死傷災害防止対策等の重

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p><u>今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 船員の高齢化、乗組員の少数化とこれに伴う作業の多重化、外国人船員との混乗化等による労働環境の急速な変化等を踏まえて、中小船舶所有者を中心とした死傷災害の防止対策等を一層推進するものとする。 第8次船員災害防止基本計画をもとに作成された平成15年度船員災害防止実施計画の重点対策及び主要対策を推進し、死傷災害の発生率(年間千人率)を、対前年度比4%減少させることを目標とする。 	<p>点対策及び安全衛生管理体制の整備とその推進や死傷災害防止対策等の主要対策を推進した。</p>
政策目標2 2 地球環境の保全				
1	<p>自動車の燃費を向上させる</p> <p>【自動車交通局技術安全部環境課:課長 江口 稔一】</p>	<p>ディーゼル自動車の平均燃費： 13%(平成17年度) (8.5%(平成11年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 平成14年度の実績値は21.3%であり、平成13年度と比べて指標の数値の伸びが大きい。 この平均燃費値上昇は、燃費性能の高い自動車の出荷台数割合が前年度より高くなったことや、乗用車と比べて燃費が相対的に高い貨物車の出荷台数割合が高くなったことによるものと考えられる。 貨物車出荷割合が高くなった背景として、排出ガス規制の影響によりディーゼル乗用車の出荷台数が大きく減少していることが考えられる。 <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>引き続き、ディーゼル自動車の燃費目標達成状</p>	<p>措置済</p> <ul style="list-style-type: none"> 国内出荷されるディーゼル自動車の燃費値の調査を実施し、省エネ法に基づき設定したディーゼル自動車の燃費目標達成状況を把握するとともに、燃費に関する情報を冊子や国土交通省HP上で公表した。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>況を把握することとする。また、目標年度(平成17年度)における達成度の結果を踏まえ、必要に応じ新たなトップランナー基準等の設定について検討を行う。</p>	
2	<p>モーダルシフトを推進する</p> <p>【担当課：政策統括官付政策調整官：福内直之】</p>	<p>国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率：47% (平成18年度) (40.4%(平成11年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 平成10年度の42.9%から、平成12年度においては39.6%と下落している。 これは、貨物鉄道・内航海運の貨物輸送量(モーダルシフト化率算定対象貨物)は増加しているものの、自動車貨物輸送量の伸びがそれ以上に大きいためである。 モーダルシフトを阻害する要因についてヒアリング等を行った結果、鉄道・内航海運の競争力が自動車と比較して弱い荷主等のモーダルシフトに対する意識が希薄である、等が主な原因であることが明らかになった。 <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 平成15年5月に、策定した「モーダルシフトの促進に向けた平成15年度アクションプログラム」に基づき、貨物鉄道・内航海運の利用促進に向けた各施策を着実に実施することにより鉄道・内航海運の時間・コスト面での競争力向上を図るとともに、荷主・物流事業者のモーダルシフト意識向上に向けた核施策を実施することによりモーダルシフトを推進していく。 	<p>措置済み (貨物鉄道関係)</p> <ul style="list-style-type: none"> 「山陽線鉄道貨物輸送力増強事業」による整備を実施中。 (内航海運関係) 内航海運業の参入規制緩和等を内容とする法案を国会に提出。 <p>次世代内航船(スーパーエコシップ)に関して、基本設計・船型開発等を実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> 高度船舶安全管理システムの研究開発に関して、実験船による海上試験や故障診断技術の評価を実施。 共有建造制度により、モーダルシフト船を4隻(18,500総トン)建造。 横須賀港において、複合一貫輸送ターミナルの整備が完了。 <p>(荷主等の意識向上関係)</p> <p>環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す実証実験において、平成15年度は35件を認定。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
3	住宅・建築物の省エネルギー化を推進する 【住宅局住宅生産課：課長 川本俊明、建築指導課：課長 小川富由】	住宅の省エネルギー化率 35% (平成 17 年度) 5% (平成 11 年度)) 建築物の省エネルギー化率 60% (平成 17 年度) 34% (平成 11 年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>住宅の省エネルギー化率 ・省エネルギー法に基づく省エネ基準 (平成 11 年省エネ基準) に適合している住宅の割合は順調に増加している。</p> <p>建築物の省エネルギー化率 ・省エネルギー法に基づく省エネ基準 (平成 11 年省エネ基準) に適合している建築の割合は順調に増加している</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>民生部門のエネルギー消費量は、豊かさを求めるライフスタイル等を背景に一貫して大きく伸張しているため、引き続き住宅・建築物の省エネルギー化を図っていく必要がある。</p> <p>平成 16 年度は地球温暖化対策推進大綱における第 1 ステップの終了年であるため、現行の省エネルギー対策の進捗状況の評価を行い、社会資本整備審議会環境部会における議論等も踏まえ、必要な見直しを行う必要がある。</p>	<p>措置済み 引き続き住宅・建築物の省エネルギー化を図っている。</p> <p>措置済み 現行の省エネルギー対策の進捗状況の評価を実施中であり、評価結果及び社会資本整備審議会環境部会における議論等も踏まえ、必要に応じて見直しを行う予定。</p>
4	海洋汚染を防止する 【港湾局環境・技術課：課長	大型油回収船による 2 日到達圏カバー率： 概ね 100% (平成 14 年度) (86% (平成 12 年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>名古屋港及び伊勢湾航路配備の 2 隻に続き、平成 14 年度に新島港への配備を終え 3 隻体制が達成された。平成 14 年度の実績値は概ね 100%。</p>	<p>措置済み 指標の目標値とする概ね 100% が達成されたことにより、指標を廃止。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	【佐原光一】			
政策目標23:大気、騒音等に係る生活環境改善				
1	自動車から排出されるNOx・PMを減少させる 【自動車交通局技術安全部環境課:課長 江口 稔一】	ガソリン乗用車の平成12年規制適合車の割合及びガソリン貨物車の平成12年、平成13年規制適合車の割合: 40%,30%(平成17年度) (6.2%,4.1%(平成12年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成14年度のガソリン乗用車の実績値は、14.2%であり、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。</p> <p>・低燃費かつ低排出ガス認定車(2010年度燃費基準達成かつ一定の排出ガス低減性能(～)を有する自動車)等を取得した場合の自動車税のグリーン化及び自動車取得税に係る特例措置を講じたことにより、低公害車の取得を促進し、普及したものと考えられる。</p> <p>・また、外部要因としては、当該自動車に係る自動車メーカーの販売戦略等が大きな要因と考えられる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>引き続き、最新排出ガス規制適合車等の環境負荷の小さい自動車に対する税制優遇措置を講じることにより、その対象自動車の普及を促進し、大気環境問題の改善を図る。</p>	<p>措置済</p> <p>平成15年度においては、自動車税のグリーン化及び自動車取得税の特例措置について、軽減対象をより環境負荷の小さい自動車(低燃費かつ超低排出ガス認定車())に重点化し、その適用期間を延長した。</p> <p>また、軽減措置の対象として「LPG自動車」を新たに追加するとともに、「燃料電池自動車」に係る所要の特例措置を拡充する等自動車環境施策を強化し、より一層の低公害車の普及促進を図る。</p>
2	幹線道路の沿道住民の騒音被害を軽減する 【道路局地方道・環境課道路環境調査室:室長 佐原光一】	夜間騒音要請限度達成率:65%(平成14年度)(実績:68%(平成14年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・夜間騒音限度達成率については、目標を達成する見込みである。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>今後も引き続き騒音対策に積極的に取組、夜間騒音要請限度達成率のさらなる向上を目指す。</p>	<p>措置済み</p> <p>低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置等を実施中。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	長 吉崎収】			
3	<p>空港周辺の騒音による生活環境への障害を軽減する</p> <p>【航空局飛行場部環境整備課：課長 有岡 弘】</p>	<p>航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率 :95%(平成 18 年度)</p> <p>(93%(平成 12 年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・住宅の修繕等を契機とした防音工事の補助申請によって、徐々にではあるが実績値は伸びており、平成14年度には94%となっている。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>・対象となる住宅に居住する住民に対し、市町村や空港周辺整備機構の広報誌やHP等を通じて補助制度の周知等を図り、工事の実施による環境基準の屋内達成率の向上を目指す。</p>	<p>措置済み</p> <p>・市町村や空港周辺整備機構の広報誌やHP等を通じて補助制度の周知等を図り、平成 15 年度には、騒音防止対策事業として、住宅防音工事補助(約 20 億円)を実施。</p> <p>平成 16 年度には、さらに目標達成に向けて、同補助予算額を増額(約 23 億円)して実施。</p>
4	<p>シックハウスによる被害を防止する</p> <p>【住宅局住宅生産課：課長 川本俊明、建築指導課：課長 小川 富由】</p>	<p>ホルムアルデヒドの室内濃度(住宅に起因するもの)が厚生労働省の指針値を超える住宅の割合:10%(平成 17 年度)</p> <p>(27%(平成 12 年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成 13 年度の実態調査の結果は 13%であり、目標の達成に向けて順調に推移している。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>ホルムアルデヒド、トルエン等の化学物質の実態調査や実証実験等を踏まえ、シックハウス対策を推進。</p> <p>平成 15 年 7 月 1 日に改正建築基準法を施行。</p> <p>住宅性能表示制度によりホルムアルデヒド対策等級や化学物質の濃度測定結果についての表示。</p>	<p>措置済み</p> <p>・住宅の室内の化学物質濃度について実態調査を実施。</p> <p>措置済み</p> <p>・改正建築基準法を施行(平成 15 年 7 月)。</p> <p>・住宅性能表示制度によりホルムアルデヒド対策等級の見直し。</p>
政策目標 2.4 :良好な自然環境の保全、形成				
1	<p>失われた砂浜を再生する。</p> <p>【河川局海岸室：室長 細見 寛】</p>	<p>新たな砂浜の創出面積 :560ha(平成 18 年度)</p> <p>(290ha(平成 12 年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成 1 4 年度の実績値は 390ha であり、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。効率的な土砂管理により、海岸侵食対策が適切に行なわれ、海岸環境が改善、海岸利用に資す</p>	<p>措置済み</p> <p>漁港、港湾周辺の堆積土砂等を海岸侵食箇所へ活用するなど効率的な養浜を実施する渚の創生事業を積極的に実施中。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	<p>【港湾局海岸・防災課：課長内村重昭】</p>		<p>る砂浜の創出が促進された。また、平成15年には観光立国懇談会が開催され、自然景観の重要性がさらに高まっており、名勝・自然公園等の優れた景観等豊かで美しい環境を有する海岸について、国土保全との調和を図りつつその保全・回復に十分配慮していく必要がある。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>効率的な土砂管理対策により引き続き砂浜の創出に努める。</p>	
2	<p>乾燥や埋立により失われた湿地・干潟を再生する</p> <p>【港湾局環境整備計画室：室長牛嶋龍一郎、河川局環境課：課長坪香伸】</p>	<p>藻場・干潟の回復面積：19%(平成18年度)(6.5%(平成12年度))</p> <p>湿地の再生面積：300ha(平成18年度)(0ha(平成13年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・着実に干潟の保全・再生・創造を進めているところであるが、事業は単年度で完了するものではなく複数年をかけて事業を推進し、事業が完了した時点で「回復・創造」として供用開始し、初めて完了となるものである。平成12年、13年は新たに完了した事業がなかったことから指標は横ばいとなっているが、目標年次(H18)に向けて事業の進捗が図られている。</p> <p>・特に平成14年度から自然再生事業を創設し一層重点的に取り組んでいるところであるが、自然再生は流域における自然環境の変遷等の詳細な調査が必要であるとともに、順応的・段階的な事業の実施を行っているため、平成14年度には実績として計上できない状況となっている。</p>	<p>措置済み</p> <p>・平成15年度までに三河港、尾道系崎港等にて干潟等の再生を行っているところ。このうち、横浜港、福田港等24箇所を整備済。</p> <p>・平成14年度から自然再生事業を創設し、松浦川、釧路川等にて湿地の再生を行っているところ。</p> <p>・平成15年10月に閣議決定された社会資本整備重点計画において、失われた湿地や干潟の再生を表す指標として「失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合【H19までに約3割再生】」を採用。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p><u>今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 引き続き自然再生を推進。 今後は、失われた湿地や干潟の再生を表す指標として「失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合【H19までに約3割再生】」を採用。(社会資本整備重点計画の今後の検討により指標・目標値の変更がありうる。) 	
3	<p>失われた自然の水辺を再生する 【河川局 河川環境課： 課長 坪香伸】</p>	<p>河川における人工的な水際率： 34%(平成 18 年度) (36%(平成 12 年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 数値については、平成 14 年度に前年度より約 0.2%改善したものの、改善傾向は低調である。 平成 14 年度から自然再生事業を創設し一層重点的に取り組んでいるところであるが、自然再生は流域における自然環境の変遷等の詳細な調査が必要であるとともに、順応的・段階的な事業の実施(事業実施による自然の反応をモニタリングしその状況に応じ計画の内容にフィードバックするとともに、自然の復元力を活かし段階的に事業を実施する)を行っているため、平成14年度には実績として計上できない状況となっている。 着実に自然再生や多自然型川づくり等を推進してきたところであるが、災害に対する安全性を緊急かつ効果的に向上させるため、やむを得ず人工的な河岸への施行を余儀なくされている箇所がある。 <p><u>今後の取組の方向性</u></p>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 自然再生、多自然型川づくり等を荒川、木曽川等で実施。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			災害に対する安全性を向上しつつ、自然河岸への再生をより一層推進する	
4	水質保全上重要な地域における水質を改善する 【都市・地域整備局下水道部下水道事業課：課長 江藤 隆】	下水道の高度処理人口普及率： 12% (平成 14 年度) 8% (平成 12 年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 14 年度の実績値は 12%であり、ほぼ目標を達成できた状況。 しかし、環境白書にある水質環境基準点の改善率をみると、河川については改善が見られるものの、三大湾や指定湖沼等の閉鎖性水域では依然として改善がなされていない状況。 <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>高度処理の普及は、依然として低い状態であり、また、三大湾や指定湖沼等の水質改善状況が悪くこれを改善するため、引き続き高度処理の普及促進を図る。</p> <p>高度処理を実施する市町村等について公共下水道の管きよの補助対象範囲の拡充</p> <p>高度処理を実施する市町村等について、公共下水道の管きよの補助対象範囲を拡充し、高度処理人口の増加を図る。</p>	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 水質保全上重要な地域での高度処理を重点的に実施中。 <p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 15 年度予算から下水道管きよの補助対象範囲の拡充を図り、中小市町村や三大湾、指定湖沼及び水道水源域等の重要な政策課題を抱える地域等について補助を重点化。 下水道法施行令を改正し、高度処理施設を位置づけ、窒素、燐を放流水質基準に追加、また、計画放流水質を新たに定義するとともに、放流水質基準を強化。
5	河川の水質を改善する 【河川局 河川環境課：課長 坪香伸】	河川水質： 85%(平成 18 年度) (83%(平成 12 年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 14 年度の実績値は 85% (測定地点 1,001 地点に対し、850 地点)であり、平成 18 年の目標に達した。河川水質の改善は着実に進んでいる。 指標の伸びの原因は、河川浄化施設の設置や下水道等の整備の進捗等による。 	<p>下水道・河川の連携による水質浄化対策の推進 (措置)</p> <ul style="list-style-type: none"> 手賀沼地区、印旛沼地区等で、下水道管理者と河川管理者が共同して作成した水質改善計画に基づき、流入河川上流における浄化施設の設置や

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>・しかし、綾瀬川や大和川等の都市部の河川で達成率が悪いほか、湖沼での満足率が悪く(25%)、今後も引き続き対策が必要。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>事業の実施効果は着実に発揮されているが、満足率の悪い都市部の河川と湖沼について重点的に、今後も関係機関と一体となって水質改善事業を実施する必要がある。</p>	底泥浚渫、下水道整備を実施中。
政策目標25:循環型社会の形成				
1	<p>建設工事のリサイクルを推進する</p> <p>【総合政策局事業総括調整官：横山晴生】</p>	<p>直轄工事におけるリサイクル率:100%(平成17年度)</p> <p>(As:99.7%(平成12年度))</p> <p>(Co:97%(平成12年度))</p> <p>(木材:75%(平成12年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊については平成14年度までに概ね100%を達成している。また、建設発生木材については、平成14年度までに概ね70%台を維持しているが、平成17年度の目標達成に向け、さらなるリサイクル施策の推進が必要である。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>アスファルト・コンクリート塊については、現状ではリサイクルが困難な排水性舗装、改質アスファルトのリサイクル技術の開発等が必要となる。</p> <p>コンクリート塊については、今後とも、路盤材としての利用を推進すると共に、新たな利用用途先として、コンクリート用骨材へのリサイクルも推進</p>	<p>措置済み</p> <p>排水性舗装、改質アスファルトのリサイクル技術の開発を実施中</p> <p>措置済み</p> <p>再生コンクリート資材のJIS化を実施中。</p> <p>措置済み</p> <p>建設発生木材のリサイクル推進方策等に関する連絡部会「千葉ワーキング」において木材のリサイクル施策を取りまとめているところ。</p> <p>措置予定</p> <p>平成16年度にフォローアップを行う予定。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>することが必要である。</p> <p>また、建設発生木材に関しては、マテリアル・リサイクルの利用用途・需要拡大を図るとともに、新たな発電等熱回収するサーマル・リサイクルの拡大についても検討する必要があると考えられる。</p> <p>平成 14 年 5 月 30 日に策定された当該計画について、各局ごとに行われている施策についてフォローアップを行い、計画の実施を図っていく。</p>	
2	<p>自動車のリサイクルを推進する</p> <p>【自動車交通局 技術安全部 整備課 :課長 内藤政彦】</p>	<p>リサイクル部品を使用している整備工場割合： 80% (平成 17 年度) (64.8% (平成 12 年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成 13 年度の実績値は 86.8%であり、目標値に達している。</p> <p>・達成要因として、リサイクル部品の活用は廉価なサービスを望むユーザーに応えるものとして整備業界には定着してきていることが考えられる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>自動車整備関係業界の自動車リサイクル部品の積極的な活用やカーエアコンからフロン回収など環境問題への取り組みを促進するとともに、環境対策に積極的に取り組んでいる整備関係事業者を顕彰、公表し、リサイクル部品の使用等を更に促進し、環境指向型事業活動を支援していく。</p>	<p>措置済</p> <p>自動車整備事業者等がリサイクル部品の情報を的確に把握し、良質なリサイクル部品が適切に利用できる市場が形成されるようガイドラインを作成し、周知を図っている。</p>
3	<p>海面処分場の容量を確保する</p> <p>【港湾局環境整</p>	<p>港湾における廃棄物の取扱い比率（一般廃棄物）:21% (平成 18 年度)</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>・平成 13 年度の実績値は 20%で、目標値が 21%であることから、ほぼ目標値に達している。しか</p>	<p>措置予定</p> <p>・平成 16 年度において、廃棄物海面処分場について、事業費約475億円（うち国費約123億円）で全</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	備計画室:室長 牛嶋龍一郎】	(20%(平成 13 年度))	し、地方自治体、民間事業者等による内陸の廃棄物最終処分場の整備状況により、大きく変化 する可能性がある。 <u>今後の取組の方向性</u> 廃棄物海面処分場の整備を推進する。また大阪湾において、広域廃棄物処分場の整備を推進するとともに、必要と認められる場合は、他地域でも同法の活用を図る。 廃棄物海面処分場で埋立処分される廃棄物等を減量化する施設」(廃棄物海面処分場延命化施設)を民間事業者の能力を活用して整備を促進するなどの減量化対策を推進する。	国 29 港及び大阪湾において整備する。このうち、大阪湾においては事業費約 100 億円(うち国費約 26 億円)で広域廃棄物処分場の整備を行う 措置予定 ・ 廃棄物海面処分場で埋立処分される廃棄物等を減量化する施設」(廃棄物海面処分場延命化施設)を民活法の特定施設と位置付け、事業所税の減免、NTT-C 無利子貸付及び財投制度による融資の支援措置を引き続き行う。
4	循環資源の輸送コストを低減する 【港湾局環境整備計画室:室長 牛嶋龍一郎】	港湾における廃棄物の取扱い比率(産業廃棄物):14%(平成 18 年度) (18%(平成 12 年度))	<u>目標の達成状況に関する分析</u> 平成 12 年度の実績値は 18%で、目標値が 14%であることから、既に目標値を越えており、循環型社会形成に向けて好ましい結果と考えられる。 <u>今後の取組の方向性</u> 平成 15 年までに、18 港をリサイクルポートに指定。重点的に静脈物流基盤の整備を行っている。静脈物流ネットワークの構築に向け、リサイクルポートに指定された港湾管理者やリサイクルを行う民間企業等によって設立されたリサイクルポート推進協議会との連携を促進している。 静脈物流拠点の形成に向け、積替・保管施設等必要な基盤施設の確保が必要であり、民間事業者による施設整備を推進する。	措置予定 平成 16 年度に循環資源の取扱いに関するガイドラインを作成し、港湾における循環資源の円滑な取扱いを促進する。リサイクルポートにおいて、事業費約 22 億円(うち国費約 9 億円)で、循環資源を扱う岸壁等の港湾施設整備を行う 措置予定 平成 16 年度に港湾機能の高度化に資する中核的施設整備事業のうち、総合静脈物流拠点港における総合静脈物流拠点形成に資する施設整備事業について、財投制度による融資の支援措置を行う。

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
5	下水汚泥のリサイクルを推進する 【都市・地域整備局下水道部下水道事業課：課長 江藤 隆】	下水汚泥のリサイクル率： 60%(平成 14 年度) (58%(平成 11 年度))	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・平成 14 年度の実績値は 60%であり目標を達成できた。 ・産業廃棄物最終処分場の残余年数は首都圏で 1.2 年、近畿圏で 1.9 年、全国で 3.9 年となっており(平成 13 年 4 月 1 日現在)、廃棄物の減量化・リサイクルの推進が急務であり、更なる減量化・有効利用の推進が求められている。 <u>今後の取組の方向性</u> ・バイオマス利活用事業の創設 下水汚泥とその他のバイオマスを下水汚泥処理施設において集約的に処理し、処理工程においてメタンガスを回収し下水処理場内で活用する場合について、補助する事業制度を創設。	措置済み ・平成 15 年度予算から新世代下水道支援事業制度としてバイオマス利活用事業を創設。
政策目標 2.6 :I革命の推進				
1	港湾分野における行政手続の電子化を推進する 【港湾局環境・技術課：課長 佐原光一、海上保安庁交通部安全課：課長 村上玉樹、警備救難部警備課：課長 山下政	港湾 EDI システムの普及率： 100%(平成 17 年度) (55.1%(平成 14 年度))	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・平成 14 年度末の実績値は 55.1%であり、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。輸出入・港湾関連手続のワンストップサービス化や電子政府の実現など、港湾の利便性向上のため、手続きの電子化の必要性が重視されてきた。 ・平成 15 年 6 月からの港湾 EDI システムの本格運用、平成 15 年 7 月の輸出入・港湾関連手続のワンストップサービスの実現に伴い、新たな港湾管理者の参加が見込まれている。 <u>今後の取組の方向性</u>	措置済み ・港湾管理者等への説明会を適宜実施中。(平成 15 年度実績：八戸港・直江津港・金沢港・高松港等) 措置予定 ・IMO (国際海事機構) の FAL 条約 (国際海運の簡易化に関する条約) の批准や改正 SOLAS 条約 (海上人命安全条約) の発効等を視野に入れた手続きの見直しを行う予定。 予算額：1億円 (H16 年度) 措置済み ・輸出入・港湾関連手続きについては、一回の入力・

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	晴】		<p>今後も、引き続き利用港湾拡大に向け、港湾管理者等への説明を行っていく。</p> <p>シングルウィンドウの利便性向上のため、IMO の FAL 条約の批准を視野に入れた手続きの見直し、システムの改良等に努める。</p> <p>輸出入・港湾関連手続きのシングルウィンドウ化の供用開始(平成15年7月)</p>	<p>送信で関係府省に対する必要な輸出入・港湾関連手続きを行うことを可能とするシングルウィンドウ化を平成15年7月23日に実現。</p>
2	<p>公共事業における入札の電子化を推進する。 【大臣官房技術調査課：課長北橋建治】</p>	<p>電子入札の実施割合： 80%(平成15年度速報値) (0.2%(平成13年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>平成13年度より直轄事業の一部(約100件)に電子入札を導入し、平成14年度は、平成15年度からの全面的な運用開始に向けて対象事業を拡大し、約2,000件で電子入札を実施。</p> <p>平成15年度は、新システムへの移行期間を経て、4月21日より、国土交通省地方整備局等が発注する建設工事及び建設コンサルタント業務等の全てを対象に電子入札を開始し、約3万件で電子入札を実施。</p> <p>4月1日から20日までシステムの移行期間としたことなどにより、実績値は100%に達しなかったものの、既に電子入札を全面的に運用開始しており、目標は達成された。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>引き続き上記施策を推進するほか、利用環境のさらなる向上を図る。</p>	<p>平成15年4月21日より、国土交通省地方整備局等が発注する建設工事及び建設コンサルタント業務等の全てを対象に電子入札を開始。</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
3	<p>国の行政手続の電子化を推進する</p> <p>【総合政策局情報管理部情報企画課行政情報システム室：室長清水丞自】</p>	<p>申請・届出等手続のオンライン化率 :100%(平成 15 年度)</p> <p>(0.4%(平成 12 年度))</p>	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 14 年度実績値 43.5%であり、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。 ただし、計画よりオンライン化が遅れている手続がある。 その内訳を見ると、オンラインにより受付した後利用する内部業務システム(各手続の審査等の事務を行う個別システム)の開発が遅れていること、共管手続に係る法令改正等制度面の検討が必要であること等が主な理由となっている。 しかしながら、内部業務システムの開発は、ほとんどのものが現在開発中であり、順次オンライン化できる見込みである。 また、法令改正等制度面の検討についても、他省庁との共管法令について調整を進めており、オンライン化に向けた手当を行う予定である。 <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 内部業務システム(各手続の審査等の事務を行う個別システム)の開発についても、現在開発中のものがほとんどであることから、順次オンライン化できる見込みである。 法制面での課題については、引き続き他省庁との共管法令についての調整を進め、オンライン化に向けた手当を行う予定である。 	<p>措置済み</p> <ul style="list-style-type: none"> 「電子政府構築計画」(平成 15 年 7 月 17 日各府省情報化統括責任者連絡決定)において、原則すべての行政手続等を平成 15 年度までのできる限り早期にオンライン化することとされたため、国土交通省における申請・届出等手続においても、オンライン化対象手続を 1,718 件から 2,270 件に変更したが、平成 15 年度末までに、制度改正を検討中のものや地方公共団体との調整が必要な手続を除き 2,130 件の手続がオンライン化され、当該業務指標はほぼ達成した。 <p>(予算額 23 億円(平成 15 年度予算))</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
4	道路・車両分野における電子化を推進する 【道路局有料道路課：課長 金井道夫】	ETC 利用可能料金所整備率：69% (平成 14 年度) (実績：65% (平成 14 年度))	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・ETCについては、整備目標を大幅に前倒しし、約 900 箇所を目標に路側機器の整備を進めてきたところ、平成 14 年度末には首都高速道路、阪神高速道路のほぼ全ての料金所を含む全国の主要な料金所で整備を完了し、概ね目標を達成。 ・平成 15 年度には、基本的に全ての料金所に ETC を整備することから、今後は ETC の効果を発現させるために ETC の利用の促進を図ることが重要。 <u>今後の取組の方向性</u> ・路側機器について平成 15 年度には高速自動車国道及び本四道路を含め、基本的に全ての料金所に整備拡大 ・ETC利用者に特化した多様な料金施策の実施主に有料道路の多頻度利用者を対象とし、ETC 車載器のリース等を支援する制度を創設し、ETC 利用率の早期向上を図る	措置済み 路側機器について平成 15 年度末までに高速自動車国道及び本四道路を含め、基本的に全ての料金所に整備を完了。 措置済み 1. 高速自動車国道の長距離割引社会実験 2. 首都高速道路の夜間割引社会実験 3. アクアラインの ETC 割引社会実験 4. 首都高速・阪神高速の環境ロードプライシングの試行等 ETC 利用者に特化した多様な料金施策を実施。
5	民間によるネットワークインフラの形成を支援する 【総合政策局事業総括調整官：横山晴生、河川局河	公共施設管理用光ファイバー等収容空間ネットワークの延長 27,250km (平成 14 年度) (24,430km (平成 12 年度))	<u>目標の達成状況に関する分析</u> ・平成 14 年度の実績値については現在集計中であるが、平成 13 年度においてすでに 28,140km を整備し、平成 14 年度の目標値を上回っており、目標値を大幅に上回ることほぼ確実である。 ・平成 14 年度に 27,250km の整備延長を達成するという目標については、過去の実績等から推計したものである。実際には、平成 13 年 1 月に	措置済み ・災害時及び平常時において河川等管理施設等の常時観測及び遠隔操作等、施設管理の高度化、効率化を図るため、施設管理用光ファイバーおよびその収容空間の整備・開放を推進 (平成 16 年度予算額 約 31 億円) 道路管理用光ファイバーの整備や電線共同溝の整備等による電線類地中化等にあわせて光ファ

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
	川計画課 :課長 布村明彦 道路局国道・防災課 :課長 鈴木克宗、 港湾局環境・技術課 :課長 佐原光一】		<p>「e-Japan 戦略」を決定し、国家戦略として、本格的に IT 基盤の整備を推進してきたことが、目標の大幅な達成に寄与したものと考えられる。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>今後は、河川、道路、港湾施設における光ファイバ等收容空間の更なる整備を推進するとともに、これらの開放を順次進める。</p> <p>電線共同溝の整備等による電線類地中化については、平成 16 年度から始まる新たな「電線類地中化計画」を策定する。</p>	<p>イパーおよびその收容空間の整備・開放を推進 (平成 16 年度予算額 約 1,618 億円)</p> <p>臨港道路等の下に港湾施設管理用の光ファイバ―收容空間の整備を推進 (平成 16 年度予算額 約 3 億円)</p> <p>措置済み</p> <p>平成 16 年 4 月に策定した「無電柱化推進計画」に基づき、電線共同溝の整備等による無電柱化を推進し、市街地の幹線道路の無電柱化率を 9% (平成 15 年度末) から 17% (平成 20 年度末) に上げる。</p>
政策目標 2 7 :国際交流の促進				
1	外国人旅行者の訪日を促進する 【総合政策局国際観光推進課 :課長 藤井直樹】	訪日外国人旅行者数 : 目標値 : 743 万人 (平成 18 年度) (476 万人 (平成 12 年度))	<p><u>目標の達成状況に関する分析</u></p> <p>平成 14 年の実績値は 524 万人であり、指標は伸びているが、目標値を達成するためには更なる伸びが必要である。</p> <p><u>今後の取組の方向性</u></p> <p>平成 15 年度より、戦略的かつ効果的に外国人訪日旅行者訪日促進キャンペーン「ビジット・ジャパン・キャンペーン」を実施する。</p> <p>地域の個性を活かした魅力ある観光交流空間づくりのための自主的な取組をハード・ソフトの両面から総合的に支援する「観光交流空間づくりモデル事業」を実施する。</p> <p>平成 15 年 1 月の第 156 回国会における小泉内閣総理大臣の施政方針演説において、2010 年に</p>	<p>措置済み</p> <p>韓国、台湾、米国、中国、香港を重点市場とし、各市場の特性に応じて、総理大臣や国土交通大臣の海外訪問時における訪日観光 PR 等トップセールス、メディアを通じた日本観光の広報・宣伝、旅行会社関係者の訪日旅行への招聘等による訪日ツアー商品の造成支援、重点市場での現地推進会の設置等の事業を積極的に展開する。</p> <p>観光交流空間づくりモデル事業について 8 地域を選定。</p> <p>平成 16 年度より従来の重点市場に、イギリス、ドイツ、フランスを加え、「ビジット・ジャパン・キャンペーン」をより強力に実施する。 (予算額 32 億円)</p>

No	政策の名称	目標	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
			<p>訪日外国人旅行者数を 1000 万人に倍増することが掲げられたことから、今後はこれを目標に各施策を推進する。</p>	<p>国民及び外国人のニーズの多様化に応えるため、一地域一観光の推進に向けて、地域の多様な資源を活用した観光交流空間づくり等の地域の取組を支援する。</p> <p>(予算額：2億円)</p>

2) 政策レビュー(プログラム評価)

「国土交通省政策評価基本計画」等に基づき、平成15年度に8テーマについて評価書を取りまとめ、平成16年3月29日に省議決定した。8の評価書の概要及び評価結果の予算要求等への反映状況(平成16年7月末日現在)は、別表2のとおりである。また、平成20年度までに21テーマについて政策レビューを実施することとしている。そのテーマの一覧は別表3のとおりである。また、このうち、平成15年度より着手している4テーマの取組状況は別表4のとおりである。

政策レビュー（プログラム評価）

別表2

	テーマの名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映の方向
1	<p>都市鉄道整備のあり方 - 新たな社会的ニーズへの対応 - 【鉄道局都市鉄道課 課長 中田 徹】</p>	<p>都市鉄道全体としては混雑は緩和傾向であるが、個別に見ると、依然として混雑の激しい区間もある。 都心から空港までの所要時間が長く、乗り継ぎ利便の改善が求められている。 引き続き都市形成への貢献が必要 速達性、乗継利便性の向上や バリアフリー化等は進展しているが、まだ十分ではない。 利用者アンケートによると、サービス向上に対する満足度は概ね高いものの、速達性、防犯、情報提供などについては一層の改善が求められている。 新線整備のために補助を行ってきたが、需要の頭打ち等もあり、欠損金の発生、さらに一部事業者については、債務超過状態であるなど、経営基盤は脆弱。</p>	<p>輸送力の増強から既存ネットワークの機能を有効に発揮させる路線の整備や改良へ施策の重点を移行。 混雑を平準化させるソフト面からの施策を引き続き展開するほか、特定の路線について混雑緩和に向けた取組みを強化。 引き続き空港アクセス鉄道の整備の促進。 まちづくりと一体となった駅機能の強化。 速達性の向上、乗換利便性の向上や移動のシームレス化など、公共交通機関としての機能を向上すべく、ハード、ソフト両面からの一層の取組みを強化。 持続可能なサービスを維持するための経営基盤を強化。</p>
2	<p>都市における緑地の保全・創出 - 都市緑地保全法等による施策展開の検証 - 【都市・地域整備局公園緑地課 課長 高梨 雅明】</p>	<p>政策導入により、緊急性・重要性の高い緑地の保全・創出が図られた。 政策導入後も、社会背景の変化や緑に求められる要請に対応し、総合的・計画的取組、保全、創出、管理・活用のための多様な施策を展開し、成果を挙げてきた。 都市的土地利用の拡散等により緑地は依然として減少傾向にあり、今後とも、緑地の保全・創出をより一層進めるための制度の充実と活用が必要。 定量的な目標設定や達成度分析のためのデータ整備や研究・技術開発が必要。 各地域のニーズを踏まえた取組、市民・団体・企業など多様な主体を含めた取組を一層支援することが必要。</p>	<p>都市における緑地の保全・創出を総合的に推進するための緑の基本計画制度の拡充、緑地保全地域制度の創設、緑化地域制度の創設などを内容とする「都市緑地保全法等の一部を改正する法律」が国会で成立。 都市公園事業や緑地保全事業の一体的な展開を支援する統合補助事業「緑地環境整備総合支援事業」を創設。 緑に関する総合的なデータ整備や、今日的な課題に対応する調査研究の取組みを推進。 地域の特徴を生かし、市民など多様な主体が参画した緑の保全・創出の取組みを支援するための情報提供等を推進。</p>
3	<p>流域と一体となった総合治水対策 - 都市型豪雨等への対応 - 【河川局治水課 課長 柳川城二】 【都市・地域整備局下水道部下水道事業課 課長 江藤 隆】 【都市・地域整備局都市計画課 課長 山崎 篤男】</p>	<p>総合治水対策の主な効果 1)総合治水対策による浸水被害軽減効果 ・同程度の降雨規模に対して浸水面積、浸水戸数が大幅に減少。 2)河川改修の重点投資による効果の早期発現 ・重点投資が適宜行われ事業効果が早期発現。 ・しかしながら、当初目標の概ね10年では完成していない。 3)総合治水対策の手法の波及 ・特定河川以外でも総合治水対策と同様の流域対策等の手法が波及。 ・一方で、流域対策の有効性を過大に評価したり、100年に1度の豪雨に対しても効果があるかのような誤った印象を与えた面もある。</p>	<p>これまで行われてきた流域対策の着実な進展、連携の強化を図るとともに、平成16年度に施行される特定都市河川浸水被害対策法の着実な施行、適用を図る。 地域における取組み（水循環や環境も含めた取組み、地域住民の主体的な参加による取組み、部局間にまたがる取組み）を評価し応援する重点投資を行う。 河川管理者による流域総合治水対策協議会等の様々な議論の場の設定を推進する。 水災時の情報伝達などIT技術の高度化に対応した</p>

	テーマの名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映の方向
		<p>る。</p> <p>主な課題等 今後の方向性を考える上では、人口減少、開発圧力の減少 急激な市街化に対応すべき必要性の減少</p> <p>しかしながら一方で以下のような課題も存在： 集中豪雨による都市型水害の増加 資産の集中による被害ポテンシャルの増大 地下空間での浸水という新たな被害形態の発生 流域総合治水対策協議会について、一部に形骸化 - 外水対策の進展による危機意識の低下 - 一部で道路部局や農地部局の未参加</p> <p>被害軽減対策について - わかりやすい防災情報の発信が不十分 - 浸水予想区域図やハザードマップの公表も不十分 - 住まい方の工夫のPR不足</p> <p>・ヒロティ建築 基礎の嵩上げ</p>	<p>システムの構築をはじめ、河川管理者による多面的な情報提供を行う。 地下空間管理者が浸水に備えて作成する計画の手引き書の作成・普及を行う。 住まい方の工夫や浸透施設の設置等を流域住民にPRする働きかけを進める。・浸透施設の多面的な効果についての評価、設置のメリットについての検討を行う。 流域を一つのシステムとしてとらえた分析手法の開発・評価を行う。 PLAN - DO - SEEのサイクルによる取り組みの展開を図るため、国においてもデータ収集を行うとともに、流域自治体によるデータの収集について技術的支援を行う。</p>
4	<p>海洋汚染に対する取り組み - 大規模油流出への対応 -</p> <p>総合政策局 環境 海洋課： 課長 玉木 良知 同海洋室： 室長 小滝 晃</p> <p>海事局 総務課海事保安・事故保障対策室： 室長 露木 伸宏</p> <p>外航課： 課長 櫻井 俊樹</p> <p>安全基準課： 課長 石田 育男</p> <p>検査測度課： 課長 澤山 健一</p> <p>港湾局 環境 技術課： 課長 佐原 光一</p> <p>気象庁 気候 海洋気象部海</p>	<p>平成9年のナホトカ号油流出事故以後に当省が取り組んできた船舶航行に係る大規模油流出事故への対策を対象に評価。</p> <p>【事故防止対策】事故リスクの低下に着実に寄与 ポート・ステート・コントロール(PSC)の実施数が着実に増加し、サブスタンダード船の排除に寄与している。 サブスタンダード船排除のため、IMO 加盟国監査スキームの創設に向けて主導的に取り組んでいる。 タンカー構造規制対策に積極的に取り組んでいる。</p> <p>【応急対策】大規模油流出事故に対する即応体制・防除体制 が大幅に充実 国内法、計画制度を見直し、大規模な油流出事故に対する即応体制を確立するための基本的な制度的枠組みが整備された。 原因者責任原則の徹底、(独)海上災害防止センターによる防除体制の整備、関係機関の連携確保の措置が講じられ、防除体制の整備が図られた。 大型浚渫兼油回収船の建造・整備や、外洋で対応可能な大型油回収装置など一連の油防除資機材整備により、防除体制の大幅な充実が図られた。 沿岸海域環境保全情報の整備と関係機関等によるインターネットでの有効活用を図る体制の確立、環境脆弱性指標(ESI)情報の整備推進、漂流予測精度の向上等、効率的な流出油除去作業計画の策定などに大きく貢献するものと評価される。 国際協力体制の充実が図られた。 サハリンプロジェクトのうち稼働しているものに対して対策が図られた。</p>	<p>特に近隣諸国との国際的な協力・連携体制を強化</p> <p>当面の具体的課題として、</p> <ul style="list-style-type: none"> 効果的なPSCの連携実施体制の強化 IMO 監査スキーム具現化 タンカー事故に向けて良質の船舶運航へのインセンティブ導入 サハリンプロジェクトの事業拡大に対する適切な対応 NOWPAP 地域緊急時計画の早期発効 <p>将来的には、真に機動的かつ実効的な国際協力関係の構築を模索すること</p> <p>その他の個別的課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 事故防止対策としての国内法令の整備や制度の導入等 応急対策として、油防除資機材の整備目標の達成の推進と、迅速な資機材調達のための方法

	テーマの名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映の方向
	テーマの名称 洋気象課海洋気象 情報室： 室長 江口 一平 海上保安庁 警備救難部環境防 災課：課長 春田 幸一 海洋情報部環境調 査課：課長 長井 俊夫 海洋情報部海洋情 報課：課長 小田 巻実】		検討及び連携確保。また、関係機関等に有効活用 される効果的な油防除に資する情報の整備と充実 等
5	流域の水環境改善 【河川局河川環境課： 課長 坪課伸】 都市・地域整備局下水道 部：流域管理官 藤木 修】	<p>流域の関係行政機関や流域住民等が一体となり、学識経験者の指導を得て緊急に効果的な政策を展開するため、具体的な水環境計画を策定して、流域が一丸となって対策に取り組む清流ルネサンス21が必要であった。</p> <p>各河川毎に法律に基づいて定められた環境基準を一般に水質の目標値としたことから、目標値の根拠を説明しやすく、当時としては、妥当な目標であったと考えられる。しかし、目標期間内に達成が可能かという面では非常に厳しい目標設定のものもあった。</p> <p>河川事業、下水道事業以外の地域住民の取り組みや関連機関の取り組みの多くは、具体的な目標設定になじまず、定量的に評価することは困難と考えられる。</p> <p>流域内の市町村数が多く、また、上下流で汚濁の背景も異なる河川では、流域をいくつかの小流域に分け、小流域単位で目標設定や施策の実施のモニタリングを行っていくことが有効と考えられる。</p> <p>清流ルネサンス21は都市内河川の緊急な水環境の改善施策としては、有効な施策であったと考えられる。</p> <p>施策の組み合わせが最も効率的であったかどうかについては、現時点では客観的な評価基準がないため評価は困難。</p>	<p>地域ごとに住民が望む生活に密着した具体的な現象を直接目標とするよう積極的に取り組んでいく。また、理念目標が水質と関連項目の目標値も目標と位置付け理念目標と一体的に評価する。</p> <p>海域等の下流の閉鎖性水域の水質改善に向けた合併処理浄化槽等との役割分担と連携のあり方を検討する。さらに、今回評価の対象としていない上流部の閉鎖性水域の水質改善対策についても今回の評価結果を反映していく。</p> <p>計画内容と施策の実施状況の定期的な点検及び水質調査、生物調査の定期的な実施等の計画フォローアップを十分行う。</p> <p>今後より高度な浄化やより安価に維持管理が行えるよう施設等の技術開発を推進する。</p> <p>汚濁負荷削減に取り組む各管理者及び市民や事業者等流域のより幅広い関係者がそれぞれ役割分担しながら継続して水質改善の取り組みに参加できる仕組みをつくる。</p> <p>流域が一体となった施策を総合的に実施するための計画制度の創設について検討。</p> <p>施策の確実な実行のための制度のあり方も含めて検討。</p>

	テーマの名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映の方向
6	<p>火山噴火への対応策 - 有珠山・ 三宅島の経験から -</p> <p>【河川局砂防部 砂防計画課： 課長 亀江幸二】</p> <p>【気象庁 地震火山部管理課： 課長 西出則武】</p>	<p>【火山ハザードマップの作成・公表の促進】 地域住民へのアンケートでは、 ・火山ハザードマップを見たことのある人は全体の2/3で、若年者ほど低い傾向にある。自然災害経験者はその認知率が高いが、時間の経過により防災意識の薄れが見られる。 ・火山ハザードマップに示された危険区域への理解度は全体の約9割と高いが、予想される火山現象の種類まで理解している人は半数以下と少ない。火山ハザードマップを保管しているのは約半数である。 ・約9割の人が火山ハザードマップは緊急時に有効と回答している。実際、約半数程度の人が気象庁の臨時火山情報発表時に火山ハザードマップを活用した。</p> <p>【気象庁から発表される火山情報の提供】 平成12年有珠山噴火では、 ・火山情報に基づいて噴火前に避難を完了することにより、犠牲者をゼロとした。 ・きめ細かい情報の提供によって火山活動の状況に応じた規制区域内での社会活動の実施を可能とすることにより、漁業(ホタテ養殖)被害の軽減、交通の早期回復に寄与した。</p> <p>平成12年三宅島噴火では、 ・火山情報に基づいて活動の初期段階で迅速な避難を行うことにより、犠牲者をゼロとした。 ・全島避難後も、気象情報も含めた総合的な情報提供により復興作業が安全に実施された。</p>	<p>火山ハザードマップの作成・公表及びその更なる活用を図るため、IT技術の発達も踏まえ、以下の項目について推進していく。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・火山ハザードマップの活用を図るための制度の整備・充実 ・火山ハザードマップの改良 ・火山ハザードマップ情報提供手段の拡充 ・防災教育の推進 ・火山ハザードマップデータ基盤整備 ・関係機関との連携推進 <p>気象庁の発表する火山情報をより防災対応に有効なものとするため、以下の項目について総合的に高度化を進めていく。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・火山活動監視・解析・評価 ・火山情報の高度化 ・火山防災対応支援 <p>火山噴火への対応策として、河川局砂防部と気象庁の連携を更に図るため、以下のような施策について、効果的、効率的、有効的な実施に努めていく。</p> <p>(平常時) ・防災教育の推進、防災訓練の実施</p> <p>(噴火へ向けて) ・火山ハザードマップの整備や火山情報への火山活動度レベルの導入 ・関係機関や観光業者との連携による火山ハザードマップや火山情報の活用</p> <p>(噴火時) ・火山活動状況に対応した火山ハザードマップ及び火山情報の提供</p>
7	<p>みなとのパブリックアクセスの向上 【港湾局開発課 課長 棚橋通雄】</p>	<p>「みなとのパブリックアクセス」の向上に資する要素の整備により、「みなとのパブリックアクセス」がおおむね向上したと評価された。</p> <p>「みなとのパブリックアクセス」の向上に資する各要素を複合的に整備することにより、「みなとのパブリックアクセス」がより向上すると評価された。</p> <p>「みなとのパブリックアクセス」の向上により、観光客の増加等の多様な波及効果をもたらしていると評価された。</p> <p>施設が良好に維持管理されていること、多様なイベントが開催されていること、地区内外への情報提供が行われていることも、「みなとのパブリックアクセス」の向上に寄与している。</p> <p>みなとの管理運営に関する市民参加への取り組みは約半数で実施されている。特に「ボランティアの案内人による港の解説、案内」</p>	<p>市民参加型みなとまちづくりの推進(施設の維持管理 多様なイベントの開催等)。</p> <p>みなとの情報を市民が入手することができる情報アクセスの推進。</p> <p>波及効果(観光客の増加や近傍での雇用機会の増加等)の定着による地域活性化への貢献。</p> <p>「みなとのパブリックアクセス」の利用者の特性へのよりきめ細やかな配慮。</p> <p>「みなとのパブリックアクセス」の向上のための施設及び空間の整備を引き続き推進。</p> <p>「みなとのパブリックアクセス」の向上に資する施策の総合的な推進。</p>

	テーマの名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映の方向
		<p>「イベントの企画・運営への参加」「みなとの計画・利用に関するワークショップの開催」といった市民の創意工夫が活かせる取り組みを行っている地区では、より高い効果が認められる。</p>	<p>「みなとのパブリックアクセス」に関する客観的な指標の検討やデータの継続的な収集。</p>
8	<p>土地の有効利用 土地の流動化への取り組み 【土地・水資源局土地政策課： 課長 服部 敏也 総合政策局不動産課： 課長 桑田 俊一】</p>	<p>不動産証券化市場の拡大や流通課税の軽減等により、土地の流動化のための基盤が整備されつつある。</p> <p>土地市場には市場参加者に提供される情報が必ずしも十分ではないという問題がある。例えば、個別の物件にかかる取引価格情報については、市場において提供されていない。また、地籍調査については、平成14年度末現在において、全国で45%、都市部で18%の進捗にとどまっている。</p> <p>土地市場は、財の特性等から、不特定多数の需要者・供給者の存在を前提とするものでなく、競争に一定の制約がある市場であるが、近年、小口化による投資家の拡大や、定期借地権制度等の活用による利用権の取引が進展している。</p> <p>土地税制については、バブル期の重課措置が段階的に見直され、特に平成15年以降は市場を歪めない市場中立的な税制との位置付けによる改正が行われるようになった。</p>	<p>土地に関する情報の整備・提供を図るため、不動産鑑定評価の充実、都市部等における地籍調査の推進等の措置を講ずるとともに、取引価格情報の提供について、国民の理解を高める中で、法制化を目標に制度のあり方について検討する。</p> <p>潜在化している供給者・需要を顕在化させるため、不動産の証券化の推進等の施策を一層推進する。</p> <p>土地の有効利用を促進する観点及び公正、簡素、活力との税制改革の原則を踏まえ、固定資産税の負担のあり方も含め、引き続き土地税制全体について検討する。</p> <p>今後の中長期的な経済・社会の変化に対応した土地政策のあり方について、更なる検討を進める。</p>

(別表3) 平成16年度～平成20年度の政策レビュー実施予定テーマ

<p>平成16年度取りまとめ予定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国内航空における規制緩和 - 改正航空法による規制緩和の検証 - ・道路管理の充実 - 路上工事の縮減 - ・台風・豪雨等に関する気象情報の充実 - 災害による被害軽減に向けて - ・訪日外国人観光客の受け入れの推進 - 国際交流の拡大に向けて - ・今後の物流施策の在り方 - 新総合物流施策大綱の実施状況を踏まえて - <p>平成17年度取りまとめ実施予定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー社会の形成 - 交通バリアフリー法等の検証 - ・総合的な海上交通安全施策 - 海上における死亡・行方不明者の減少 - ・直轄工事のゼロエミッション対策 - 建設リサイクル法の検証 - ・プレジャーボートの利用改善 - 放置艇対策等の総合的な取組み - ・水資源政策 - 水資源計画の在り方 - ・国土政策 - 国土計画の在り方 - ・住宅の長期計画の在り方 - 現行の計画体系の見直しに向けて - ・港湾関連手続のワンストップ化の推進 - 港湾 EDI システムに関する検証 - ・国土交通行政におけるテロ対策の総合点検 <p>平成18年度取りまとめ実施予定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・行政行動の改革 - 改革はどこまで進んだか - <p>改革のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> 成果主義 局横断的な取組み 国民参画(住民参加等) 国民への説明責任(アカウンタビリティ) <ul style="list-style-type: none"> ・北海道総合開発計画の総合点検 - これまでの施策の検証と今後の在り方 - <p>平成19年度取りまとめ実施予定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出について <ul style="list-style-type: none"> - ふくそう海域における大規模海難の防止及び航行時間短縮への取組み - ・環境政策・省エネルギー政策の総合点検 - 環境行動計画を踏まえて - ・河川環境の整備・保全の取組み - 河川法改正後の取組みの検証と今後の在り方 - ・次世代航空保安システムの構築 - 航空交通の増大に向けて - <p>平成20年度取りまとめ実施予定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりに関する総合的な支援措置の検証

(別表4) 平成16年度取りまとめの政策レビュー取組状況

国内航空における規制緩和 - 改正航空法による規制緩和の検証 -	担当課 (主担当課の前に 印) 航空事業課
評価対象	平成12年2月に施行された改正航空法による規制緩和(及びこれに先立つ規制緩和)を対象に評価を行う
評価の必要性	国内航空運送事業については、段階的に規制を緩和してきたが、規制緩和の総仕上げとして平成12年2月に需給調整規制を廃止。以後3年間における規制緩和の影響と効果を調査・分析し、問題点を検証した上で、今後の航空政策のあり方について検討する必要がある。
評価の視点	(1)国内航空運送事業の規制緩和は、国内航空運送事業の分野における利用者利便の増進、航空会社の経営の効率化に寄与したかどうか。 (2)上記にかんがみ、現行の政策を推進することが引き続き妥当か、目的達成のために改善すべき点はないか。

評価の手法	統計分析、有識者の意見聴取 等
実施体制	当面の羽田空港の望ましい利用のあり方に関する懇談会」において、学識経験者、事業者から意見聴取。
検討状況	第1回懇談会を2月20日に開催予定。

道路管理の充実 - 路上工事の縮減 -		担当課 (主担当課の前に 印) 道路局 国道・防災課
評価対象	マネジメントの強化による道路工事の縮減と交通への影響の軽減 道路管理者自らの縮減強化 占用企業者への縮減インセンティブの付与 利用者への路上工事情報の提供と監視強化	
評価の必要性	平成14年度に実施した「道路利用者満足度調査」によると、路上工事に関しては国民の不満が非常に高いことがわかり、その縮減に関する施策について、その効果の分析・評価を適切に行うことは国民のニーズも高いため、対策が必要。	
評価の視点	路上工事に伴う年間交通規制時間の削減率 路上工事に伴う渋滞への影響 利用者の評価	
評価の手法	路上工事の総規制時間情報の収集・分析 渋滞への影響分析 モニター調査	
実施体制	「ユーザーの視点に立った道路工事マネジメントの改善委員会」(委員長:家田仁東京大学教授)を平成15年6月に設置(平成15年6月～平成16年3月期間に4回検討)	
検討状況	ユーザーの視点に立った道路工事マネジメントの改善委員会」による提言とりまとめ(平成15年10月) リアルタイム路上工事状況提供システムの試行を実施(平成15年度) 「振り返り対策重点エリア」を三大都市において選定し、平成15年度内の集中工事を実施(平成15年度) 平成16年度内に取りまとめ予定	

台風・豪雨等に関する気象情報の充実 災害による被害軽減に向けて		担当課:気象庁予報部業務課
評価対象	台風・豪雨等に関する気象情報のうち、主として気象庁が発表する台風情報に関する施策について評価を行う	
評価の必要性	気象庁が発表する台風情報に関しては、国土交通省の業績指標である中心位置の予測精度の改善に向けた取り組みを進めている。また、台風・豪雨に対するより効果的な防災対策を講じるとともに、国民からの要望を踏まえ、台風中心位置に関する即時的な情報提供等の改善も進めている。これらの取り組み・改善の効果を総合的に評価して、災害による被害軽減をさらに進めていくための課題を明らかにし、今後の施策の展開に活用する必要がある。	
評価の視点	台風情報の活用実態の把握 台風に伴う豪雨等による被害軽減に向けた課題の整理 台風の中心位置予報精度に関する業績指標についての検討等	
評価の手法	既存の調査結果の活用を含め、アンケート調査及びその解析を行う	
実施体制	学識経験者等からなる検討委員会を設置予定	

検討状況	16年度中にアンケート調査を実施予定
------	--------------------

訪日外国人観光客の受け入れの推進 - 国際交流の拡大に向けて	担当課 (主担当課の前に 印) 国際観光推進課、観光地域振興課 旅行振興課
評価対象	外客受入重点地域整備促進事業 外客受入人材育成事業 旅行会社における訪日外国人接遇向上調査
評価の必要性	平成 22 年に訪日外国人旅行者数を 1000 万人に倍増するため、現在、政府を挙げて観光立国の推進に取り組んでおり、目標達成のためには、平成 16 年以降年平均 10% という高い伸び率で訪日外国人旅行者を増やしていかななくてはならないと試算される。このため、目標達成の支障となっている観光地の案内標識等整備状況、地域内の円滑な移動等外国人受入環境の整備について当該施策の効果を検証し、今後の訪日外国人受入体制の整備に活用することが必要。
評価の視点	各事業による施策目的 (訪日外国人受入体制の整備し、訪日外国人旅行者を増加させる) の達成度
評価の手法	実際に観光地を診断した外国人診断員、当事業検討会メンバー他、旅行会社、航空・鉄道会社等地域の可能に関わる事業者からの意見聴取等 宿泊事業者に対する実態調査予定 日本の旅行会社の利用状況に関する実態調査
実施体制	観光関係公益法人 (社団法人日本観光協会等)、地方公共団体、宿泊施設、地方運輸局等で構成される検討委員会 公益法人の活用 (社団法人日本ホテル協会等) 公益法人の活用 (財団法人日本交通公社)
検討状況	平成 14 年度及び 15 年度事業実施時等において、外国人診断員や検討会メンバー等から事業の有効性について意見を聴取。外国人診断員により実施された診断は、訪日外国人旅行者の日本へのニーズや外国人を受け入れる側に必要な視点等を把握する上で大きな成果をあげた。 平成 14 年度事業において、訪日外国人対応マニュアルを作成し、宿泊事業者を対象とした外国人観光客に対する接遇の向上を図るための研修を実施した。今後、マニュアルの活用状況や接遇の向上の実態について、どのように把握していくか検討が必要である。 平成 15 年度事業において、訪日外国人や外国旅行会社へのアンケート等を通じ、日本の旅行会社の利用状況を把握するとともに、訪日外国人の増加に向けたツアーメニューの多様化、個人向け旅行商品の開発等、旅行会社における訪日外国人の接遇向上に向けた具体的な提言を取りまとめた。今後は、本調査結果を踏まえ、旅行会社における商品開発の動向等、外客接遇向上の実態をどのように把握していくかの検討が必要である。

3) 政策アセスメント(事前評価)

「国土交通省政策評価基本計画」に基づき、平成16年度予算概算要求、税制改正要望等に係る43件の新規施策について政策アセスメントを実施し、その結果を「平成16年度予算概算要求等に係る事前評価書(政策アセスメント結果)」として平成15年8月25日に省議決定した。

さらに、平成16年度予算の国会成立等を踏まえ、平成15年8月に作成した評価書に必要な修正を加えたほか、法律改正等に関連するものを含めて、45件の新規施策に係る「平成15年度政策アセスメント結果(評価書)」として平成16年7月30日に省議決定した。評価結果及びその反映状況(平成16年7月末日現在)は、別表5のとおりである。

政策アセスメント（事前評価）

別表5

	施策等の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算、税制改正、法令改正等について簡潔に記載。
1	住宅ローン減税の延長 【住宅局住宅政策課 課長 上田 健、住宅総合整備課 課長 佐々木 基】	<p>住宅政策を進めるにあたっては、多様な選択肢の中から、ライフステージに応じた住まい方を選択し、実現することが必要であるが、我が国の誘導居住水準達成率は46.5%と、目標の50%に届かない状況である。</p> <p>持家の取得は居住水準の改善に大きな役割を果たしているところであるが、現在の経済情勢下において、所得が伸び悩み、雇用が低迷していることに加え、将来に対する所得・雇用の不安が大きいことから、住宅取得に係る借入がしにくい状況となっている。</p> <p>持家の取得は居住水準の改善に大きな役割を果たしており、それに係る負担を軽減し、住宅取得を支援する必要性が高い。また、国民のマイホーム取得希望は根強く社会的ニーズも高い。</p> <p>住宅投資による経済効果は他の産業と比較しても大きいものであり、施策としての効率性が高い。</p> <p>本施策により平成14年度の持家着工ベースで、9.9万戸の着工効果があったと推測され、施策としての有効性が高い。</p>	<p>従来の住宅ローン減税についてその適用期限を1年間延長した。平成17年度以降については平成20年までの間に、税額控除期間10年間は維持しつつ、中堅層に見合ったローン水準をカバーする制度への重点化を進めることとした。</p>
2	NPO等が行うボランティア輸送における運転者に対する人材育成のための教育体制の整備 【自動車交通局旅客課 課長 田端 浩】	<p>NPO等対象アンケートによると、運転者に対し輸送の安全に関する何らかの講習を受講させている団体は1割未満で、輸送安全に関して組織的な人材育成の体制が不十分。</p> <p>原因は、組織基盤が脆弱の脆弱さのため、組織的な運転手育成ノウハウを有していないこと。</p> <p>先進的な取組みを行うNPO等を国として積極的に支援することが必要がある。</p> <p>運転者の技能や資質の向上に資する人材育成を試みる等先進的な取組みを行うNPO等を国として積極的に支援し、我が国のボランティア輸送に係る自主的な取組みを推進していく上での呼び水としていくことが妥当である。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 福祉有償運送及び過疎地有償運送に係る道路運送法第80条第1項による許可の取扱いについて（平成16年3月16日国自旅第240号及び同第241号通達）により制度化した。 平成16年度調査研究により、運行管理・運転者に対する汎用的なカリキュラム・テキストを作成し、評価する。 所要の支援を行うための予算が認められた【予算額：27,040千円】

	施策等の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算、税制改正、法令改正等について簡潔に記載。
3	離島航路補助金におけるバリアフリー化建造費補助の創設 【海事局国内旅客課 課長 丹上 健】	離島航路では、過疎化、住民の高齢化により、就航船舶のバリアフリー化の必要性が高い。また、一般旅客定期航路に就航する船舶は、法律上バリアフリー化が義務づけられているが、平成14年度のバリアフリー化船の実績値は全体でも2%。 原因は、離島航路事業者は、経営基盤が脆弱なため代替建造を行うにしても資金繰りが困難な状況な上、事業者がバリアフリー化に要する費用をも負担することとなったことにあると考えられる。 このため、バリアフリー化を促進する上で補助金を交付することが必要である。 離島補助航路に就航する船舶を代替建造及び改造工事する場合、船舶建造費及び改造費のうちバリアフリー化に係る工事費の50%を補助することが妥当。	離島航路補助金の目細として、バリアフリー化建造費補助を創設するための予算が認められた【予算額：76百万円】。これに伴い現在「離島航路補助金交付要綱」を改正しているところ。今後、離島航路に就航している船舶のバリアフリー化が促進されることが見込まれる。
4	全国都市再生の支援のための基本的枠組の構築 【都市・地域整備局まちづくり推進課 課長 石井 喜三郎】	地方都市をはじめとする各都市については、防災上危険な密集市街地の存在、市街地の中心部の再生、鉄道による市街地分断の解消など、共通する横断的な、かつ、構造的な課題を抱えている。 原因は、近年における急速な少子高齢化等の社会経済情勢の変化に我が国の都市が十分対応できたものとなっていないため。 このため、民間活力が十分でない都市を含む全国の都市において、地域の実情に応じた都市の再生を効果的に進めていく必要がある。 地域の実情を熟知した市町村のまちづくりに関する権限の拡充と併せて市町村の自主性・裁量性の高い財政支援制度を創設する等の全国都市再生のための基本的枠組を構築することが妥当。	都市再生特別措置法の一部を改正し、市町村が都市の再生に必要な公共施設整備等の整備等に関する都市再生整備計画を作成するとともに、これに基づく事業の促進を図るため、地方の自主性や裁量性を高めた「まちづくり交付金」(1330億円)の創設、都市計画決定権限等の市町村への移譲等を行った。
5	景観に関する基本的な法制の整備 【都市・地域整備局都市計画課 課長 山崎 篤男】	良好な景観の形成が求められる中、我が国の景観の現状は、不揃いな街並みや違法広告物の氾濫など、多くの課題を抱えている。 原因は、急速な都市化の中で、都市基盤を整備することに重点が置かれ、行政の取組においても美しさへの配慮が欠けていたこと等。 良好な景観の形成を国の重要政策課題として位置付け、景観に関する基本理念や、行政や住民等の責務を明確化するとともに、一定の行為規制や支援の仕組みを創設することが必要。 景観に関する基本的な法制を整備するとともに、税制上の特例措置や予算制度を創設することにより、これまでの地方公共団体における取組を支援し、地域の実情に沿った良好な景観の形成を後押しすること、規制や支援により住民や事業者による建築等の行為を良好な景観の形成に資するものへ誘導することが妥当。	・景観に関する基本的な法制（「景観法」及び「景観法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律」）を整備した。 ・上記に併せ、良好な景観の形成に資する建築物等に係る税制上の特例措置並びに良好な景観を創造する公共事業及び調査を支援・推進するための予算措置を講じた。

	施策等の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算、税制改正、法令改正等について簡潔に記載。
6	公営住宅の家賃算定に係る 利便性係数の改正 【住宅局総務課：課長 伊藤 淳】	<p>公営住宅の家賃は入居者の収入及び公営住宅の立地条件等に応じて、低額所得者が負担可能な家賃に設定されるものであるが、昨今の経済社会情勢等の変化に伴い個々の住宅の便益が適切に家賃に反映されていない場合がある。</p> <p>原因は利便性係数の範囲（現状0.7以上1以下）が、商業地域等著しく利便性が高い地域にある公営住宅や市町村合併する地域にある公営住宅に対応できていない場合があるから。</p> <p>このため、地域の実情を的確に家賃に反映させることができるよう、利便性係数の上限・下限の見直しを行うことが必要である。</p> <p>具体的には、利便性係数の範囲を以下の通り見直して、事業主体の裁量の幅を拡大することが妥当である。</p> <p>利便性係数の範囲を 以上 以下とする。</p> <p>○ 0.5 次に掲げる数値のうち、いずれか小さい数値とする。</p> <p>イ 1.3 ロ 1.6を立地係数で除した数値</p>	<p>公営住宅法施行令第2条第1項第4号に規定する公営住宅の存する区域及びその周辺の地域の状況、公営住宅の設備その他の当該公営住宅の有する利便性の要素となる事項を勘案して事業主体が定める数値（利便性係数）の改正を行った。</p>
7	効率的な緑とオープンスペースの確保施策の拡充 【都市・地域整備局公園緑地課：課長 高梨雅明】	<p>都市公園整備の長期的な目標としている1人当たり都市公園等面積20㎡/人に対して、平成14年度末現在で8.5㎡/人に留まっていることが示すように、依然として都市における緑とオープンスペースは不足している。</p> <p>その原因は、緑化の推進を重点的に行うべき都市部ほど高い地価、密集市街地の存在等により緑とオープンスペースを確保するための用地取得が難しいため、現行の取り組みの枠内では効果的に用地を確保できないこと。</p> <p>用地の確保が難しい都市部において、緑とオープンスペースを効率的に確保するためには、既存の都市公園整備手法による取り組みだけでは不十分であり、用地費を縮減するためのより柔軟な用地取得施策や、限られた空間を効率的に緑地として確保するとともに、効果的にネットワーク化する施策の充実が必要。</p> <p>立体的に区域を定めることのできる都市公園制度の創設や、借地方式による都市公園整備を推進するとともに、都市公園・緑地保全事業等の一体的な実施を支援する統合補助事業の創設、市民緑地制度の拡充等の施策を導入することによって、効率的な緑の確保を推進することが妥当。</p>	<p>都市公園事業・緑地保全事業等の一体的な実施を支援する統合補助事業「緑地環境整備総合支援事業」を創設。</p> <p>平成16年度予算額50億円（国費）</p> <p>用地取得の困難な既成市街地等において、効率的に緑とオープンスペースを確保するために、1)民有緑地の公開に必要な施設整備に対する支援、2)立体的に区域を定める都市公園、借地方式の都市公園整備の推進 等を内容とする「都市緑地保全法等の一部を改正する法律」が国会で成立。</p>

	施策等の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算、税制改正、法令改正等について簡潔に記載。
8	都市再生等に資する河川敷地占用許可準則の特例措置の創設 【河川局水政課：課長 長谷川 伸一】 【河川局治水課(課長 柳川城二)】	近年、修景施設やオープンカフェ等の集客施設の設置など、水辺空間を生かした賑わいの創出や魅力あるまちづくりを目的とした河川敷地利用に対する要請が強いが、現行においては、占用許可ができないものもあり、対応することが困難な状況。 河川敷地における占用許可の審査基準を定めている現行の河川敷地占用許可準則において、オープンカフェ等の設置、また原則として民間主体による占用を認めていないことが原因。 都市再生等に資すると認められる施設の設置等が可能となることにより、地域の要望に応じた河川敷地利用ができるよう新たな占用許可基準を策定することが必要。 現行の準則では認められていない占用主体や占用施設等について、都市再生、地域活性化等を促進する観点から、その設置が可能となるよう準則の特例措置を創設。	平成16年3月23日付国政第98号にて、河川敷地占用許可準則の特例措置を定める事務次官通知を発出した。
9	景観や利用に配慮した「いきいき・海の子・浜づくり」の拡充 【河川局海岸室：室長 細見 寛、 港湾局海岸・防災課：課長 内村重昭】	海岸の防護のみを目的とした施設整備により海岸の景観を損ねる離岸堤やアクセスを妨げる直立堤防が設置されている地域が見られている。 原因は、防護上の機能を向上させる施設整備は可能であるが、景観や利用を目的とした施設の改良等を行なうことができないこと。 このため、景観や利用を目的とした海岸の整備ができるよう制度を充実させる必要がある。 具体的には、「いきいき・海の子・浜づくり」の拡充を行い、文化資源・交流施設の防護を目的とした施設の整備、景観や利用、生物の生息・生育環境に配慮した施設の改良を推進する。	安全に野外活動や体験学習等が行えるよう景観や利用に配慮した施設の改良が可能ないように「いきいき・海の子・浜づくり」を拡充
10	都市型水害対策に資する下水道整備の推進 【都市・地域整備局下水道部下水道事業課 課長 江藤 隆】	近年頻発している都市型水害では、被害が当該地域のみにとどまらず、社会経済活動に多大な影響が及ぶなど、都市の基盤である下水道施設の機能向上は十分に図られているとはいえない。 原因は、都市化の進展に伴い、雨水の浸透量が減少し、短時間に多量の雨が流出すること、および、局所的な集中豪雨の発生により、都市における浸水への危険度が増大していること。 都市型水害の解消を図るには、より効率的で効果的な雨水対策を実施するための支援が必要。 都市機能集積地区、床上浸水被害未解消地区等において、再度災害防止等の観点から浸水被害の軽減及び解消を図るとともに、床上浸水被害を被った地区について、迅速な対策を可能とする浸水被害緊急改善下水道事業を創設することが妥当。	平成16年度より、都市機能集積地区、床上浸水被害未解消地区等において、再度災害防止等の観点から浸水被害の軽減及び解消を図るため、一定規模以上の雨水貯留・排水施設、雨水浸透施設を補助対象施設とするとともに、被災年度から予算措置を可能とする浸水被害緊急改善下水道事業を創設。

	施策等の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算、税制改正、法令改正等について簡潔に記載。
11	<p>特定都市河川流域における浸水被害対策の総合的な推進に係る税制及び融資制度の改正</p> <p>【河川局河川環境課 課長 坪香伸】</p>	<p>近年都市域において水害が頻発する一方、宅地開発等に伴う流出抑制については努力義務に留まっており、また既存の防災調整池の埋め立ての事例が発生している。現行の雨水貯留利用浸透施設の設置に関する割増償却制度、融資制度が不十分なこと、また設置された雨水貯留浸透施設について宅地並みの固定資産税が課されている場合がある。</p> <p>特定都市河川流域における雨水貯留・利用浸透施設について、割増償却制度の規模要件を緩和するとともに民間事業者等に対する低利融資制度を創設することが必要。また、雨水貯留浸透施設に対する固定資産税及び都市計画税の特例措置を創設することが必要。</p> <p>特定都市河川流域における義務づけに係る雨水貯留浸透施設については、政策融資の対象とし、固定資産税及び都市計画税については、償却資産の課税標準を1/2に軽減する。あわせて雨水貯留浸透施設の土地について適正に評価することにより適切な設置、管理に資する。また雨水貯留浸透施設の設置に係る法人税・所得税については従来の規模要件を200m³以上を100m³以上に緩和して割増償却を行うことにより、設置促進に資する。</p>	<p>特定都市河川流域内の雨水貯留浸透施設について、</p> <p>(1) 固定資産税・都市計画税に関して、義務づけに係る施設の償却資産に係る課税標準を1/2に軽減。</p> <p>(2) 固定資産税・都市計画税に関して、施設の土地について適正に評価。</p> <p>(3) 法人税・所得税に関して、割増償却の規模要件を200m³以上から100m³以上に緩和。</p> <p>(4) 義務づけに係る施設について政策融資の対象に追加。</p>
12	<p>土砂災害の発生のおそれがある区域からの移転促進のための税制の創設</p> <p>【河川局砂防部砂防計画課 課長 亀江幸二、住宅局建築指導課 課長 小川 富由】</p>	<p>土砂災害防止法により、土砂災害のおそれのある区域からの住民等の移転を促してきたところであるが、移転に要する費用負担が多いため、既存の建築物の移転の促進が図られず、土砂災害防止対策の推進に著しい支障が生じている。この原因として、土砂災害特別警戒区域等の指定は、ほとんどの場合住民等にとって予想外の事態であるのに加え、住宅等の新規取得を余儀なくされるが、そのための十分な支援措置が講じられていないことが考えられる。このため、移転を余儀なくされる住民等に対し、現行の融資制度等のほかに移転費用の負担を軽減するための特例措置を講じる必要がある。土砂災害特別警戒区域外に新たに建築物を取得する場合の税制の特例措置を創設することが妥当。</p>	<p>以下の特例措置を創設する。</p> <p>不動産取得税の課税標準の特例措置の創設</p> <p>・課税標準を4/5に軽減</p>
13	<p>海岸事業における災害弱者対策の推進</p> <p>【河川局海岸室 室長 細見 寛、港湾局海岸・防災課 課長 内村重昭】</p>	<p>海岸付近に存在する災害時に犠牲になりやすい災害弱者の防護が十分にできていない。</p> <p>原因は海岸事業における採択要件が、災害弱者が利用する施設の防護を重視するようになっていなかったこと。</p> <p>このため、災害弱者に対する安全性を確保するために、海岸事業の採択要件の見直しや各種施設整備を行うことが必要。</p> <p>具体的には、海岸事業に係る採択要件のうち、防護人口要件について災害弱者関連施設利用数に基づき判定するように見直しを行うとともに、災害弱者が避難に関連する施設の整備を行う。</p>	<p>採択要件のうち、防護人口について災害弱者関連施設利用数に基づき判定するように見直しを実施するとともに、既存施設のバリアフリー化、安全情報伝達システム等の整備が可能なように改定</p>

	施策等の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算、税制改正、法令改正等について簡潔に記載。
14	総合的な津波・高潮災害対策の強化事業の拡充 【河川局海岸室：室長 細見 寛、 港湾局海岸・防災課：課長 内村重昭】	津波や地震被害の可能性のある地域の防護がされていない面積は依然として多い。原因は、大規模地震による津波災害に対応した海岸保全施設の整備は、多額の費用及び長期にわたる整備期間を要すること。このため、災害による被害を軽減するために、施設整備により被害を防止するとともに、被害後の迅速な復旧にも配慮した整備が行える制度が必要である。具体的には、従来の「総合的な津波・高潮災害対策の強化事業」を拡充し、これまで整備ができなかった、津波の即時来襲が懸念される危険地帯を対象とした緊急時の対応にも活用できる管理用通路の整備を行なう。	緊急時の対応にも活動できる管理用通路の整備が可能なように「総合的な津波・高潮災害対策の強化事業」の拡充。
15	北西太平洋津波監視システムの導入 【気象庁地震火山部管理課：課長 西出則武】	わが国沿岸に來襲する遠地津波は、震源決定を外国機関に頼ることから、津波予報の発表が遅れがちである。原因は、遠地で地震が発生した場合は国内の観測データのみではその震源を正確に算出することは困難であること。国内の観測データだけで遠地の震源を算出する処理手法の精度向上、迅速に海外データを活用するためのオンライン処理、関係諸国との意見交換、技術調整が必要。国内の観測データ及び海外の観測、処理データをオンラインで処理、短時間で遠地地震に関する津波予報が発表できるシステムの導入、関係諸国との連携を図ることが妥当。	平成16年度のシステム整備と北西太平洋域でのセンター業務開始のための関係各国会議を開催するための予算【予算額35百万円】が認められた。

	施策等の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算、税制改正、法令改正等について簡潔に記載。
16	<p>低地対策河川事業費補助再編による大規模地震対応の推進</p> <p>【河川局治水課：課長 柳川城二】</p>	<p>中央防災会議では、平成15年5月29日に対策のあり方全般についてとりまとめた「東海地震対策大綱」が決定され、この中で計画的かつ早急な地震・津波等対策を講ずることが求められている。また、東南海・南海地震に関しても、平成15年7月25日に「東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進に係る特別措置法」が施行され、制度・計画等作業が急ピッチで進められているところ。更に首都圏直下型地震への対応も急がれるところであり、宮城県沖地震の発生確率も公表された。このように、全国各地で大規模地震とそれに伴う津波の発生の可能性・対策の必要性が指摘され法制度の整備が進められていること等を踏まえ、地震に伴う堤防決壊に起因して生じる津波の侵入、河川水の流入による壊滅的な被害を防止するため、ゼロメートル地帯等河川沿いの低地地域の河川堤防について、堤防強化、地盤改良等の耐震性向上対策や津波対策を、今後、計画的かつ早急に推進する必要がある。</p> <p>補助河川に関しては、耐震対策については東京・大阪・駿河湾岸地区（東海地震対応）等において限定的に実施されているに過ぎず、また、津波対策についても過去の津波で甚大な被害を被った三陸（チリ地震津波）・北海道後志松山地区沿岸（北海道南西沖地震津波）で高潮対策の実施に合わせて措置されているのみであり、津波への対応を目的とした補助事業制度は無い現状である。</p> <p>地震・津波対策を推進するための補助事業制度を整備することが必要である。</p> <p>このため、この受け皿として昭和32年創設以来、高潮対策、地盤沈下に伴う排水不良への対応、耐震対策など、河川沿川の低地地域における治水上の諸問題に対応してきた低地対策河川事業費補助の対象に津波対策を追加した上で地震・高潮等対策河川事業費補助として再編し、整備を推進する。</p>	<p>指定区間内の一級河川及び二級河川について、低地対策河川事業に津波対策を事業対象として加えた上で再編し、地震・高潮等対策河川事業を創設。</p>
17	<p>密集市街地の緊急整備 【都市・地域整備局まちづくり推進課都市防災対策室：室長 安藤 尚一、都市計画課：課長 山崎 篤男、市街地整備課：課長 竹内 直文、街路課：課長 斉藤 親、公園緑地課：課長 高梨 雅明、住宅局市街地住宅整備室：室長 井上 俊之、住環境整備室：室長 後藤 隆之】</p>	<p>大都市圏を中心に防災上、居住環境上の課題を抱える密集市街地が広範に存在し、その早急な整備改善は重要な課題。</p> <p>原因は、権利関係の複雑等特性から合意形成が困難であること等のため、必要な防災機能が確保されるべき区域において、個別の建替えや防災上必要な基盤施設の整備が十分進捗してないことである。</p> <p>権利移転等の円滑化を進めるとともに、民間事業者等の円滑な事業施行の確保、防災性能を備えた建築物への建替え、防災上重要な公共施設等の整備促進等が必要。</p> <p>老朽建築物の建替え等を支援するとともに、街路、都市公園整備を促進するための出資金制度や、防災街区整備事業等に係る税制上の支援措置を創設、都市防災総合推進事業等による防災環境軸形成や住宅地区改良事業による民間事業者活用のための支援の拡充が妥当である。</p>	<p>特定防災街区整備地区等において行われる老朽建築物の建替えや、防災都市計画施設の施行予定者による土地の先買いを支援するとともに、都市再生機構を活用した密集市街地における街路、都市公園整備を促進するための出資金制度の創設等や都市防災総合推進事業等による防災環境軸形成のための支援の拡充を実施 防災街区整備事業に係る税制上の支援措置の創設等</p>

	施策等の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算、税制改正、法令改正等について簡潔に記載。
18	耐震性等安全性の低い建築物の改善の促進 【住宅局建築指導課 課長 小川 富由】	<p>阪神・淡路大震災等において、昭和56年以前に建築された現行の耐震基準を満たさない建築物の被害が顕著であり、このような既存建築物の耐震性の強化・避難安全性の確保が喫緊の課題となっている。</p> <p>費用負担が大きいこと、建築物の所有者等が建築物の安全確保のための診断・改修の必要性や緊急性を十分に認識していないこと、耐震診断・改修費用について社会的ニーズに十分対応できていないこと、大規模な増改築時に即座に全基準に適合させる必要があるため負担が大きいこと等が耐震性の強化・避難安全性の確保が不十分な原因として挙げられる。</p> <p>地震発生時には、倒壊等をした建築物の処理や被災者対策のため、膨大な費用が必要となるが、補助制度等により耐震性の確保を事前に図ることにより、その費用の軽減を図ることができ、効率的である。</p> <p>耐震性・避難安全性等の低い建築物について改修の円滑化を図ることにより、所有者の建築物の安全性向上に対する潜在的欲求を惹き起こせることが有効である。</p>	<p>H16予算により住宅・建築物の耐震改修に対する補助の対象地域の拡充を行った。</p> <p>「建築物の安全性及び市街地の防災機能の確保等を図るための建築基準法等の一部を改正する法律」案を第159回国会に提出した(H16.3)</p>
19	地域のニーズに対応した住宅市街地整備の総合的な支援の推進 【住宅局市街地住宅整備室 室長 井上 俊之】	<p>住宅市街地の整備については様々な事業を総合的に推進する必要があるため、既存の事業の枠組みにおいて事業間の効率的な連携を行うことが困難なことがある。</p> <p>原因は、様々な事業を別個に推進する場合は機動的な予算配分が困難であることや、都市再生の推進に係る政策課題のもとに計画的に整備を進めるための枠組みが十分でないことである。</p> <p>地域のニーズに応じて事業の進捗を調整しつつ迅速に質の高い居住環境を実現するための住宅市街地整備に係る様々な事業について一元的に補助を行う制度的枠組みが必要である。</p> <p>具体的には、住宅市街地整備に係る事業を総合・整理して住宅市街地総合整備事業を創設するとともに、公営住宅の整備等に要する費用について一体的に補助を行うことにより、地域の政策課題により機動的に対応した住宅市街地の再生・整備の総合的な推進を図ることが妥当である。</p>	<p>住宅市街地整備総合支援事業及び密集住宅市街地整備促進事業並びに、これらに係る住宅宅地関連公共施設等総合整備事業を統合・整理し、住宅市街地総合整備事業を創設するとともに、整備地区内において行われる公営住宅等の整備及び住宅地区改良事業等の実施に要する費用についての一体的な補助を措置</p>
20	地下駅の火災対策施設の整備に対する支援制度の創設 【鉄道局施設課 課長 福代 倫男】	<p>全地下駅のうち「地下鉄道の火災対策基準」を満たしていないものは約4割。</p> <p>原因は、これらの駅が同基準の制定前に建設されていて、また事業者単独の整備では会社の経営状況等を勘案しながら実施するので早期整備が図られなかったこと。</p> <p>地下駅は不特定多数の人々が利用する極めて公共性の高い空間であり、利用者の安全を確保するため、これらの駅についても早期に所要の火災対策設備の整備が必要。</p> <p>平成20年度末までに地下駅等の火災対策設備の整備を義務付け、火災対策設備のうち大規模な駅改良を要する避難通路及び排煙設備の新設に対しては、その整備費用の一部を助成する制度を創設し、固定資産税等を軽減する税制特例措置を図ることが妥当。</p>	<p>地下駅火災対策施設整備事業費補助(補助率 1/3(6年間))を新設する【予算額：3,000百万円】とともに、固定資産税、都市計画税の特例措置(課税標準 2/3軽減(6年間))を設ける【減収見込額 :36百万円】。</p> <p>また、3月に省令改正し、平成20年度末までに地下駅の火災対策設備の整備を義務付けた。</p>

	施策等の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算、税制改正、法令改正等について簡潔に記載。
21	貨物自動車運送事業安全性評価事業への支援 【自動車交通局貨物課：課長 大黒伊勢夫】	事業用トラックの台数当たりの交通事故発生件数は、自家用トラックの2.5倍と高い状態にある。 原因は、トラック事業に係る輸送の安全確保は、行政による規制及び監査等による事後チェックのみでは容易に徹底されないこと。 事業者による自主的な取組みがなされるようインセンティブを高める必要がある。 全国貨物自動車運送適正化事業実施機関がトラック事業者の事業所について輸送の安全確保に係る取組みを評価し、優良な事業所を認定・公表する安全性評価事業について、円滑な実施のための支援を行うことが妥当である。	本評価事業について、事業者データの提供等の支援を実施することとした。
22	管制情報処理システムのフェイルセーフ対策の実施 【航空局管制保安部保安企画課：課長 蒲生猛】	航空機運航の定時性、安全性を確保する必要があるが、平成15年3月、FDPシステム障害の発生により215便の欠航と1462便の遅延の影響を与えた。 この影響は、プログラムミスによるFDPシステム障害が原因で発生したものであり、このような状況に至らないような対策が不十分であったものと考えられる。 このため、障害が起こりにくく、万一障害発生時にはその影響を最小限に抑えてシステム全体がダウンすることのない管制情報処理システムを構築する必要がある。 具体的には、従前より実施してきたこれらの整備内容に加え、以下の施策を行うことが妥当。 ・新プログラム障害発生時に、旧プログラムで飛行計画を継続使用可能とする ・障害発生時の当該システム迂回とデータ蓄積による簡易代替の機能を加える。 ・システム要員を養成するための研修施設を充実する。	万一の障害による影響を最小限に抑える管制情報処理システムのフェイルセーフ対策及び教育用管制情報処理システムの整備のための予算が認められた【予算額：1,070百万円】。
23	国際社会と協調した国際海上運送に従事する船舶及び港湾の保安対策の強化 【大臣官房SOLAS条約改正等対策推進室：参事官 野俣光孝、海事局総務課海事保安・事故保障対策室：室長 露木伸宏、安全基準課：課長 石田育男、検査測定課：課長 澤山健一、船員労働環境課：課長 寺西達弥、港湾局管理課：港湾保安対策室長 難波喬司、海上保安庁警備救難部警備課：課長 山下政晴】	平成14年12月にSOLAS条約附属書の改正が行われ、国際的に船舶及び港湾施設の保安対策の強化が求められたが、我が国においては船舶及び港湾施設の保安対策は不十分。 原因は、改正されたSOLAS条約附属書が求める保安対策が、全く新しい試みであることから、それに対応する国内法令、支援措置がないこと。 国、船舶所有者、港湾管理者等の役割分担を明確にし、各々が保安対策を講じることが必要。 できる限り早期に国内法令等を整備するとともに、港湾管理者等の施設整備に係る支援措置を講じることが妥当。	平成16年4月14日、国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律(平成16年法律第31号)公布。 港湾施設における保安対策の強化を促進するため、必要な設備整備に対する支援措置を講ずる。 【予算額】平成15年度補正予算232億円(国費)などを措置。

	施策等の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算、税制改正、法令改正等について簡潔に記載。
24	新長期規制以降の排出ガス・燃料対策の推進 【自動車交通局技術安全部環境課：課長 江口稔一】	大都市域の大気汚染問題及び地球温暖化問題はともに、社会・国民にとって早急に解決・克服すべき最重要課題であるが、二酸化炭素及び浮遊粒子状物質にかかる環境基準の達成率は依然厳しい状況にある。 原因は、運輸部門のCO ₂ 排出量の約9割、日本のCO ₂ 全排出量の約2割を自動車分野が占め、更なる排出削減が必要なことと考えられる。 厳しい排出ガス低減対策が取られた自動車の開発・実用化・普及を推進するとともに、自動車燃料に関し、環境負荷低減のための対策を講じる必要がある。 新長期規制レベルより優れた排出ガス性能を持つ自動車の開発・実用化・普及を推進するとともに、大気汚染物質・CO ₂ 双方の排出性能に大きな影響を与える自動車燃料対策において各種の検討を行うことが妥当である。	次世代低公害車開発促進事業、燃料電池自動車実用化促進プロジェクト、バイオマス燃料対応自動車開発促進事業のための予算が認められた【予算額1,387,023千円】。
25	有害紫外線予測情報の提供 【気象庁観測部管理課：課長 羽鳥光彦】	フロン等によるオゾン層破壊に伴い有害紫外線が増加し、皮膚がんや白内障などの増加が懸念されているが、適切な情報が提供されていない。 原因は、紫外線の正確な実況情報の不足と高精度の紫外線予測技術が確立していないこと。 紫外線を高精度で観測し、データをリアルタイムで収集するとともに、オゾン層の化学変化を取り込んだ数値予報モデルを用いて紫外線量を予測する体制を確立する必要がある。 既存の気象資料伝送網や気象予報のための技術を活用し、新型の観測装置の整備により、紫外線の実況・予測に関する情報を効率的に作成・提供することが妥当である。	平成16年度に、17年度からのUVインデックスの形式による有害紫外線の実況及び予測に関する情報提供に向けて所用の準備を行うための予算【予算額107百万円】が認められた。
26	放置座礁船対策の推進 【海事局総務課海事保安・事故保障対策室：室長 露木伸宏、河川局砂防部保全課海岸室：室長 細見寛、港湾局環境整備計画室：室長 牛嶋 龍一郎】	現在、わが国沿岸において、10隻の外国船が、船主による対応がなされないまま放置されている。 原因は、有効な保険の未加入などにより船舶所有者などに費用負担能力がないこと。 船舶所有者などに費用負担能力を確保させること、領海を通過するのみの船舶等が座礁した場合に円滑に必要な措置が行われるような制度が必要。 一定規模以上の船舶所有者に対する有効な保険への加入の義務付け、保険未加入船舶の入港拒否、船舶の座礁に伴う作業を行う地方公共団体に対する支援制度を創設することが妥当。	一定の船舶に保険加入を義務付ける等【予算額 33百万円】の制度導入の為、第159回国会に法案を提出した。(油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律(法律第三十七号)平成16年4月21日公布) また、地方公共団体が行った油等防除措置や船舶撤去に係る費用に関し、国の補助制度を創設・拡充するための予算が認められた【予算額 139百万円】。

	施策等の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算、税制改正、法令改正等について簡潔に記載。
27	合流式下水道の緊急改善 【都市・地域整備局下水道部下水道事業課 課長 江藤 隆】	都市における良好な水環境に対するニーズが高いにもかかわらず、東京湾におけるオイルボールの問題等、合流式下水道から雨天時に流出する下水により、水質汚濁や悪臭の発生等の被害が発生。 原因は、時代の変化により環境保全への要請が高まった結果、雨天時に未処理下水が流出し、公共用水域の水質汚濁等を構造的に引き起こしている合流式下水道の問題が顕在化していること。 浸透側溝の導入やオンサイトによる雨水排除等により、遮集管への流入雨水量を低減させることが効果的・効率的な地域があり、地域の実情に応じた改善手法の選択が必要。また、改善対策を推進するための根拠を明確化することが必要。 合流式下水道緊急改善事業を拡充し、浸透側溝等の雨水浸透施設等を補助対象に追加するとともに、下水道法施行令を改正し、合流式下水道の改善対策を推進するための根拠を明確化することが妥当。	平成16年度より合流式下水道緊急改善事業の拡充を実施し、浸透側溝等の雨水浸透施設、遮集管きよへの雨水流入量を低減するための雨水放流きよを補助対象に追加。また、下水道法施行令を改正し、合流式下水道の改善対策を推進するための根拠を明確化。
28	港湾における静脈物流拠点形成支援制度の拡充 【港湾局環境整備計画室： 室長 牛嶋龍一郎】	循環型社会の構築が求められている中で、港湾を核とする海上輸送を活用した静脈物流ネットワークの構築を推進するに当たり、静脈物流拠点の形成が必要とされている。しかしながら、積替・保管施設等、循環資源に対応した物流施設が不足している。循環資源に対する物流施設は収益性が低く、民間事業者による物流施設の整備が進んでいない。 民間事業者による施設整備を促進するための施策が必要である。 施設整備を促進させる施策として、港湾機能の高度化に資する中核的施設整備事業のうち、総合静脈物流拠点港における総合静脈物流拠点形成に資する施設整備事業について、財投制度を拡充する。	港湾機能の高度化に資する中核的施設整備事業（政策金利）のうち、総合静脈物流拠点港における総合静脈物流拠点形成に資する施設整備事業について、政策金利とする（財投制度の拡充）
29	道路構造令の改正 【道路局路政課：課長 日原洋文】	成果」を重視する道路行政の進め方の改革を進める中で、「道路の多様性の重視」、地域の裁量性の拡大」、厳格な事業評価の実施とその結果の反映」を推進するために、地域に応じた多様な道路整備の推進を図ることが必要。 都市部等における小さい規格の道路や、地方部等における高規格幹線道路の2車線構造など、新しい道路構造の導入に関するニーズがあるものの、現段階では導入が困難である。 必要な道路構造の導入を可能とするため、基準の整備が必要。 地域に応じた多様な道路整備の推進を目的として、道路構造令の一部を改正する。	道路構造令の一部を改正する政令を閣議決定（平成15年7月） 社会資本整備審議会道路分科会答申（平成14年8月）において、高規格幹線道路における追越区間付き2車線構造の導入など、地域の実情に応じた最適な道路構造の採用についての提言をもとに判断。

	施策等の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算、税制改正、法令改正等について簡潔に記載。
30	航空産業への総合的支援策の推進 【航空局監理部 航空事業課：課長 門野秀行、 総務課ハイジャック・テロ防止 対策室：室長 新田慎二】	航空輸送は、我が国経済の発展において重要な役割を果たしており、航空会社の健全な経営が維持されることが重要であるが、現在航空会社を取り巻く経営環境は非常に厳しい状況である。米同時多発テロ、イラク戦争及び新型肺炎SARSの影響による国際線の大幅減収と長引く国内経済の停滞に伴う国内ビジネス需要の低迷による国内線の減少がその主たる原因である。厳しい経営環境の中で、航空会社が期待される役割を果たし続けるためには、政府としても、従来の措置に加え、保安対策を含めた総合的支援策を実施する必要がある。税制措置の戦略的見直し等をはじめとする航空産業に対する総合的支援策を実施することで、航空会社の経営基盤の強化を図り、もって安定的な国際競争力の向上及び広域的モビリティの確保を実現することが妥当である。	固定資産税の国内線航空機に係る特例措置を2年延長すると共に課税標準の軽減措置を拡充【減収見込額：792百万円】。 法人税の航空機の特別償却制度を効率性の高い機材に限り2年延長【減収見込額：5,231百万円】。 保安対策強化のため、検査機器の増設等の支援措置を実施【予算額：7,300百万円】。
31	東京国際空港(羽田)再拡張事業の推進 【航空局飛行場部管理課： 課長 又野已知、飛行場 部計画課大都市圏空港計 画室：室長 戸田和彦】	羽田空港の発着容量は既に限界に達しており、今後も増大が見込まれる航空需要に的確に対応することが不可能な状況にある。 これは、地方空港が整備され大都市圏との路線拡充が求められている一方で、大都市圏空港整備には多額の事業費・長期の時間を要していることによると考えられる。このような状況の中、今後の航空需要に対応するためには、再拡張事業による羽田空港の容量拡大が喫緊の課題となっているが、再拡張事業を推進するためには、同事業による経済波及効果の大きい地方公共団体からの無利子貸付け等により必要な財源を確保するとともに、新設滑走路等に係る交付金の特例措置を講ずることにより、交付金額の適正化を図り、空整特会の負担を軽減する必要がある。これらの特例措置を講ずることによって再拡張事業を推進することにより、羽田空港の発着容量の大幅な拡大・国際定期便の就航が可能となる。	・平成16年予算における再拡張事業の事業化【予算額：107億円】 東京国際空港における緊急整備事業の円滑な推進に関する特別措置法の制定 新設滑走路等に係る国有資産等所在市町村交付金の特例措置の創設【減収見込額(平年度)約25億円】
32	造船業の次世代人材養成事業の創設 【海事局造船課：課長 丸山研一】	造船業の急速な世代交代による競争力の低下によりスパイラル的に産業が崩壊し、地域経済への深刻な打撃や海上輸送技術の停滞が懸念される。 原因は、技術者の高齢化、下請け依存率の拡大、新規採用者の質の低下、中小造船業において効率的な教育ができないこと。 新卒・中途採用者の即戦力化による技術基盤低下の防止、高齢技能者の指導者としての再雇用、効率的な訓練方式の活用による技能の円滑な伝承が必要。 造船業集積地域での共同研修等により若手技能者などの即戦力化、造船技能人材データベースの構築により高スキル技能者を指導者として活用することが妥当。	新卒・中途採用者の即戦力化のための座学・実技研修、技能人材データベースの構築・運用等の造船業における就業・研修サービスを支援するために必要な経費に対する補助を新設するための予算が認められた【予算額55百万円】。

	施策等の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算、税制改正、法令改正等について簡潔に記載。
33	<p>スーパー中樞港湾の育成 (次世代高規格コンテナターミナルの形成)</p> <p>【港湾局計画課:課長 林田博、海事局港運課:課長 田村明比古】</p>	<p>国際的地位の低下(世界主要国、特にアジア域内での取扱規模の相対的低下)などにより、海外主要港に遅れをとっており、コンテナ輸送コスト面での更なる強化が必要。日本の港湾は、港湾サービスレベル面で海外主要港の水準に達していない(港湾コスト3割高、リードタイム1日に対し3~4日)。</p> <p>ターミナル運営の規模拡大促進等の措置の導入を図ることとし、先導的・実験的な取り組みを開始。</p> <p>次世代高規格コンテナターミナルについて、ターミナルシステムの統合・大規模化、IT化等のための管理・運営システムの開発に対する実験的な措置等を実施。</p>	<p>次世代高規格コンテナターミナルの形成に資する荷役機械等の整備について、財政投融资のより金利の低い利率を拡充(政策金利)するとともに、次世代高規格コンテナターミナルについて、ターミナルシステムの統合・大規模化、IT化等のための管理・運営システムの開発等に対する実験的な措置を講じた。【予算額:ターミナル運営の共同化、高質化に向けた社会実験等 527百万円】</p>
34	<p>車両制限令の一部改正 【道路局路政課:課長 日原洋文】</p>	<p>道路を通行する車両の高さの最高限度は、改正前の車両制限令により3.8メートルと定められ、制限高以上の車両の通行には道路管理者の許可が必要であり、物流の効率化を目的とする規制緩和要望が多くなされていた。</p> <p>規制緩和要望が出てきた原因は、運搬する車にRV車や大型車の割合が増加したこと。</p> <p>規制改革推進3か年計画(再改定)において、全国を対象として積載時の車高が3.8メートルを超える車両(コンテナや完成自動車)の通行に関する規制の見直しを平成15年度中に検討・実施することと位置付けられた。</p> <p>車両制限令の改正により、道路構造上及び交通安全上問題ないとして道路管理者が指定する道路について、高さ4.1メートルの車両の自由走行を認める。</p>	<p>車両制限令の一部を改正する政令を閣議決定(平成16年2月)</p> <p>・規制改革推進3か年計画(再改定)において、全国を対象として積載時の車高が3.8メートルを超える車両(コンテナや完成自動車)の通行に関する規制の見直しを平成15年度中に検討・実施することと位置付けられたことをもとに判断。</p>
35	<p>海上物流の高度化に資する船舶の建造促進による内航海運活性化 【海事局総務課:参事官 荒井伸】</p>	<p>2010年までに長距離貨物輸送分野のモーダルシフト化率50%という目標については現在途上である。</p> <p>原因は、海運の利用のための初期投資負担が大きいこと、モーダルシフト船等の船価が高い一方で、直ちに収入増には結びつきにくいこと等。</p> <p>そのため、初期投資負担を軽減し、物流高度化に資する船舶の建造を促進するよう支援策を講じることが必要。</p> <p>これらの支援を行うために必要な資金を鉄道・運輸機構に補給することが妥当。</p>	<p>鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度を活用した物流高度化船の建造時における負担軽減に必要な資金を機構に対して補給するための予算が認められた【予算額:1.86億円】。</p>

	施策等の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算、税制改正、法令改正等について簡潔に記載。
36	海上運送事業の活性化 【海事局国内貨物課：課長 矢下忠彦、船員政策課：課長 内波謙一、船員労働環境課：課長 寺西達弥】	航行の安全の確保及び船員の労働保護を図りつつ、競争の促進、需給に応じた船員の移動及び船員の弾力的な時間外労働等の実現による内航海運等の活性化を図ることが求められているが、こうしたニーズに十分に対応することが困難になっている。原因は、内航海運業界における競争制限的な市場構造、船員の移動における煩雑な対応、船員の時間外労働を弾力的に行わせることが困難な状況等にある。事業者の創意工夫により質の高い海上輸送サービスを提供できる環境を整備し、併せて、航行の安全の確保及び船員の労働保護を図ることが必要。航行の安全の確保及び船員の労働保護を図りつつ、海上運送事業の活性化を促進していくため、内航海運業に係る参入規制の許可制から登録制への緩和、常用雇用型船員派遣事業の制度化、船員の労働時間規制の見直し等を内容とする内航海運業、船員職業安定法、船員法の改正を行うことが妥当。	平成16年3月2日、海上運送事業の活性化のための船員法等の一部を改正する法律案を閣議決定し、第159回国会に提出。平成16年6月2日、海上運送事業の活性化のための船員法等の一部を改正する法律(平成16年法律第71号)公布。
37	3PLに関する人材育成促進事業の推進 【総合政策局貨物流通施設課：課長 濱 勝俊、複合貨物流通課 課長 伊澤 透】	我が国の3PL は一部の大手事業者が中心であり、物流事業者の大半を占める中小企業の取組は進んでいない。原因は、新分野である3PL に進出するにあたって必要となる人材育成等にかかるコストの負担が大きい点にある。意欲のある中小企業者が3PL 事業に参入する際の負担を軽減するための措置が必要。中小企業者の新規進出を促進する上で効果的と認められる人材育成促進事業を実施することが妥当。	3PL に必要な知識を系統立てて取得できるような効果的な教育プログラムの開発を行うとともに、テキストの作成、研修を実施する【予算額53百万円】。
38	鉄道軌道近代化設備整備費補助制度の拡充 【鉄道局財務課：課長 室谷正裕、施設課：課長 福代倫男、技術企画課：課長 佐伯洋】	地方鉄道は、過疎化やモーターゼーションの進展等により輸送人員が減少しており、その経営状況は厳しい状況にあり、施設整備や人材確保など旅客輸送の安全性確保を図ることが困難となっている。そのため、安全確保のため緊急に改善措置を履行させる必要がある。この措置により、設備の改修及び教育指導が容易となり、経営状況の厳しい地方鉄軌道事業者の安全輸送に関する事業に対する投資インセンティブが働くようになる。本件に関連し、国、地方公共団体及び事業者による安全対策に係る協議を通じて、関係者の地方鉄道に対する相互理解、連携が深まる。	地方鉄道における安全性確保の充実を図るため、平成14～15年度に行った安全性緊急評価による指摘を踏まえて緊急的・限定的に行う事業について鉄道軌道近代化設備整備費補助制度を拡充し、支援する【予算額 2701百万円】とともに、固定資産税の特例措置を拡充する【減収見込額：3百万円(拡充分)】。

	施策等の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算、税制改正、法令改正等について簡潔に記載。
39	<p>新たな旅行契約の態様の設定等に関する旅行業法の改正</p> <p>【総合政策局旅行振興課 課長 村野 清文】</p>	<p>近年、旅行形態や旅行者ニーズは多様化しているが、旅行者保護が不十分。原因は、従来の旅行業法における「主催旅行」以外の旅行においては、旅行者に対して、旅程管理（計画通り旅行が円滑に実施できるよう行程管理や代替手配などを実施すること）を行う義務が課せられていなかった等旅行者保護の規定の不備によるもの。新たな旅行契約の態様を設定し、旅行者に旅程管理業務を講じさせることとする等、旅行者保護の拡充のための措置を講ずるとともに、「公益法人改革計画」に基づく所要の措置を講ずることが必要。</p> <p>旅行業法を改正し、新たな旅行契約の態様として「企画旅行契約」を設定し、旅行者は、企画旅行を実施する場合においては、旅程管理業務を講じることを義務付けることが妥当。</p>	<p>「旅行業法の一部を改正する法律案」を閣議決定し、第159回通常国会に提出した。</p>
40	<p>新たな民間需要を創出し、資産デフレを克服するための条件整備</p> <p>【土地・水資源局土地政策課土地市場企画室 室長 藤井 健】</p>	<p>資産デフレの進行が不良債権問題の深刻化や企業及び家計のバランスシートの悪化による消費・投資意欲の減退を引き起こし、それがさらに資産デフレを引き起こすという悪循環を生じさせている。</p> <p>原因は、土地税制において、バブルが崩壊した現在でも土地の保有及び譲渡の各段階において、依然として右肩上がりの地価上昇と土地の資産としての有利性を前提とした重課が、市場を通じたあるべき資源配分を歪めるとともに、人々の土地に対する投資意欲を阻害していることが一つに挙げられる。</p> <p>土地に対する投資意欲を阻害している税制は早急に見直すことが必要。</p> <p>具体的には、土地に係る固定資産税等の負担軽減、土地長期譲渡益課税の見直しなど保有及び譲渡の各段階における税目を中心にその見直しを行うことで、土地に対する投資意欲が喚起され、資産デフレを克服するための条件が整備されることが期待できる。</p>	<p>本施策について税制改正要望を行い、次の項目の改正が実現した。</p> <p>商業地等に係る固定資産税等について市町村の判断で条例により税額を減額できる仕組みの創設</p> <p>個人の土地長期譲渡所得課税の税率を期限のない措置として26%から20%へ引き下げる等土地譲渡益課税の見直し</p>
41	<p>民活と各省連携による地籍整備の推進</p> <p>【土地・水資源局国土調査課 課長 國弘 実】</p>	<p>都市再生の推進に資する地籍調査の進捗率は、平成14年度末現在で、全国の調査対象面積の45%、うち都市部においては18%にとどまっている。</p> <p>原因は、実施主体である地方公共団体における体制の不十分さや地籍調査の重要性の認識不足とともに、都市部においては土地の細分化、権利関係の複雑、頻繁な土地の異動等により調査・測量が他地域に比べ困難であることが考えられる。</p> <p>そのため、特に進捗が遅れている都市部において地籍の整備を積極的に推進していく必要がある。</p> <p>街区の座標調査や地積測量図等の既存図面の組み合わせにより地籍調査素図の整備を行う等、全国の都市部における地籍整備を推進することが妥当。</p>	<p>民活と各省連携による地籍整備を推進するための具体的方策としての都市再生街区基本調査が新規に認められた。</p> <p>(平成16年度予算額 102億円)</p>

	施策等の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
		新規施策の導入に当たり、必要性、効率性、有効性の観点からその妥当性を分析	予算、税制改正、法令改正等について簡潔に記載。
42	地価公示制度・不動産鑑定評価制度の充実 【土地・水資源局地価調査課 課長 岩本 千樹】	土地取引件数が近年減少傾向にある等、土地流動化は進んでいない。 この要因の一つとして、不動産市場において市場参加者に十分な情報がないために、不動産に対する需要が顕在化していない面もあると考えられる。 このため、不動産市場に有用な情報を提供する必要がある。そのためには、公示価格を広く提供するとともに、高度かつ多様な市場ニーズに対応した不動産の評価に係るサービスが提供される環境を整える必要がある。 具体的には、地価公示の対象区域の見直し、不動産鑑定士資格取得制度の簡素合理化、不動産鑑定士等の守秘義務・懲戒対象の業務全般への拡充、を行う。	不動産取引の円滑化のための地価公示法及び不動産の鑑定評価に関する法律の一部を改正する法律案」を第159回国会に提出した。
43	自動車保有関係手続に係るワンストップサービス制度の構築 【自動車交通局技術安全部管理課 課長 花角 英世】	自動車の保有者は自動車の検査・登録を受けるために様々な手続を複数の行政機関の窓口に向かいに行っている現状がある。 原因は、関係行政機関及び行政機関以外の手続関係主体が多岐にわたっており、それぞれの窓口に向かなければ手続ができないこと。 出頭回数の軽減、手続の簡素化といった負担の軽減が必要がある。 行政機関等において、定型的な確認事務が電子化されることにより、事務の合理化・効率化すること及び本制度の構築により、申請者が複数の行政機関等に出頭する必要をなくし、オンラインで一括して自動車保有関係手続を行うことができるようにすることが妥当である。	システムの改良、支局等接続サーバーシステムの導入、及び試験運用等のための予算が認められた【予算額：582,953千円】。 ・自動車関係手続における電子情報処理組織の活用のための道路運送車両法等の一部を改正する法律案」を国会に提出した(平成16年3月)。
44	電子国土 Web システムの構築 【国土地理院総務部政策調整室 室長 桐内 勉、企画部企画調整課 課長 斉藤 隆】	現在、行政、産業、国民生活の各分野でインターネット上での地理情報の利用に多様かつ多大な需要があるが、相互利用が遅れており地理情報の十分な利活用ができない状況。 原因は、地理情報の利用に必要な共通の環境がなく、多様かつ多大な需要を満たすためには基盤情報を含む大規模な情報発信を利用分野ごとに重複して行わなければならないため。 地理情報の共通の利用環境及び基盤情報の両方を提供するための施策を、地域や利用分野に影響されにくい国が主体となって実施することが必要。 基盤情報や様々な整備主体が保有する地理情報を位置情報に基づきインターネット上で統合利用する電子国土 Web システムを構築し、その利用を推進することが具体的施策として有効。	平成16年度予算より24百万円を計上。
45	道路関係四公団民営化法案の制定 【道路局路政課 課長 日原 洋文】	従来の中公団方式には、建設に歯止めがない、建設・管理コストの削減が不十分、「天降り」などファミリー企業との関係が不明朗等の問題点について批判や指摘がある。 これらの問題点の根底には、国による一方的命令の仕組みの下、経営努力の有無が公団の業績に反映されていないということがある。 コスト等に関わる民間企業の経営センス、会社の自主性、市場規律が活かされる仕組みを導入し、債務の確実な返済、必要な道路の早期整備、多様なサービスの提供を実施するため、道路関係四公団を民営化することが必要である。 このため、道路関係四公団民営化法案を制定する。	高速道路株式会社法、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法、日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律、日本道路公団等民営化関係法施行法を国会に提出(平成16年3月) 特殊法人等整理合理化計画(平成13年12月)および道路関係四公団民営化の基本的枠組み(平成15年12月)をもとに判断。

4) 個別公共事業の評価

「国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領」、「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」及び「国土交通省所管公共事業の事後評価実施要領」等に基づき、平成16年度予算等に向け、個別公共事業の新規事業採択時評価、再評価及び完了後の事後評価を実施し、平成16年3月29日に「個別公共事業評価書」として公表した（平成16年3月29日省議決定）。評価の結果は、平成16年度予算等に反映した。評価結果及びその政策への反映状況の概要については、別表6から別表9に示したとおりである。

なお、個別箇所で予算内示される事業に係るものについては、平成15年8月27日に「平成16年度予算概算要求に係る個別公共事業評価書」として公表し、評価結果を平成16年度予算概算要求に反映させた（平成15年8月25日省議決定）。

(別表6) 平成16年度予算に向けた個別公共事業の新規事業採択時評価
【公共事業関係費】

事業区分の名称		政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
河川事業	直轄事業	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	それぞれの事業に係る
	補助事業等		右記の事業数について
ダム事業	直轄・公団事業		採択し、平成16年度予算に反映した
	補助事業等		
砂防事業等			
海岸事業	直轄事業		
	補助事業等		
道路・街路事業	直轄事業		
	補助事業等		
土地区画整理事業			
市街地再開発事業等			
都市再生推進事業			
港湾整備事業	直轄事業		
	補助事業等		
空港整備事業	直轄事業		
	補助事業等		
都市・幹線鉄道整備事業			
鉄道防災事業			
住宅地区改良事業			
住宅市街地基盤整備事業			
住宅市街地総合整備事業			
下水道事業			
都市公園事業	直轄・公団事業		
	補助事業等		
計			651

【その他施設費】

事業区分の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
官庁営繕事業	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	それぞれの事業に係る右記の事業数について採択し、平成16年度予算に反映した。
小笠原諸島振興開発事業	住民ニーズなどの基本的要件と小笠原の特殊性を考慮した評価基準による総合的な評価を実施し、採択が妥当	4
離島振興特別事業	産業振興、交流・連携など地域の特性を考慮した評価基準による総合的な評価を実施し、採択が妥当	5
船舶建造事業	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	3
		1
		計 13

- (注) 1 市街地再開発事業等の箇所数は、市街地再開発事業、都市再開発関連公共施設整備促進事業の箇所数の合計数
- 2 都市再生推進事業の箇所数は、都市再生総合整備事業、都市再生区画整理事業、都市再生交通拠点整備事業、都市防災総合推進事業の合計数
- 3 都市・幹線鉄道整備事業については、平成16年度に実施される新規事業に関し精査を行っているものもあるため、評価件数と政策への反映件数とは必ずしも一致しない。

(別表7) 平成15年度予算に係る個別公共事業の新規事業採択時評価

【公共事業関係費】

事業区分の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
道路・街路事業	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	それぞれの事業に係る右記の事業数について採択し、平成15年度予算に反映した。
直轄事業		10件
補助事業等		5件
市街地再開発事業		2件
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)		7件
		計 24件

【その他施設費】

事業区分の名称	政策評価の結果の概要	政策評価の結果の政策への反映状況
観光基盤施設整備事業	原則として費用対効果分析を含む総合的な評価を実施し、採択が妥当	右記の事業数について採択し、平成15年度予算に反映した。
		1件
		計 1件

(別表8) 平成16年度予算に向けた個別公共事業の再評価

【公共事業関係費】

事業区分の名称 (箇所数)	政策評価の結果の概要 (事業をめぐる社会経済情勢等の変化、事業の投資効果の視点に加え、事業の進捗よくの見込みの視点、コスト縮減や代替案立案時の可能性の視点により評価し、以下の結果を得た。)	政策評価の結果の政策への反映状況
河川事業	直轄・公団事業	継続99件が妥当
		平成16年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 99件

事業区分の名称 (箇所数)		政策評価の結果の概要 (事業をめぐる社会経済情勢等の変化、 事業の投資効果の視点に加え、事業の 進捗の進み見込みの視点、コスト縮減や 代替案立案時の可能性の視点により評 価し、以下の結果を得た。)	政策評価の結果の政策への反映状況
	補助事業等	継続 72 件、中止 7 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 72 件 ・事業を中止 : 7 件
ダム事業	直轄・公団事業	継続 38 件、中止 3 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 38 件 ・事業を中止 : 3 件
	補助事業等 [評価手続中 5 件]	継続 62 件、中止 8 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 62 件 ・事業を中止 : 8 件
砂防事業等	直轄事業	継続 33 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 33 件
	補助事業等	継続 155 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 155 件
海岸事業	直轄事業	継続 9 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 9 件
	補助事業等	継続 85 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 85 件
道路・街路事業	直轄・公団事業	継続 188 件、中止 5 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 188 件 ・事業を中止 : 5 件
	補助事業等	継続 283 件、中止 4 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 283 件 ・事業を中止 : 4 件
土地区画整理事業 [評価手続中 2 件]		継続 133 件、中止 2 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 133 件 ・事業を中止 : 2 件
市街地再開発事業		継続 24 件、中止 4 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 24 件 ・事業を中止 : 4 件
港湾整備事業	直轄事業	継続 27 件、中止 1 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 27 件 ・事業を中止 : 1 件
	補助事業等 [評価手続中 4 件]	継続 55 件、中止 6 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 55 件 ・事業を中止 : 6 件
空港整備事業	補助事業等	継続 1 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 1 件
航空路整備事業		継続 1 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 1 件
公営住宅整備事業		継続 8 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 8 件
住宅地区改良事業		継続 3 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 3 件
住宅市街地基盤整備事業 (日住宅宅地関連公共施設等総合整備事業) [評価手続中 1 件]		継続 56 件、中止 3 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 56 件 ・事業を中止 : 3 件
住宅市街地総合整備事業		継続 42 件が妥当	平成 16 年度予算に反映した。 ・事業を継続 : 42 件

事業区分の名称 (箇所数)		政策評価の結果の概要 (事業をめぐる社会経済情勢等の変化、 事業の投資効果の視点に加え、事業の 進ちょくの見込みの視点、コスト縮減や 代替案立案時の可能性の視点により評 価し、以下の結果を得た。)	政策評価の結果の政策への反映状況
下水道事業 [評価手続中1件]		継続218件が妥当	平成16年度予算に反映した。 ・事業を継続：218件
都市公園事業	直轄・公団事業	継続2件が妥当	平成16年度予算に反映した。 ・事業を継続：2件
	補助事業等	継続175件が妥当	平成16年度予算に反映した。 ・事業を継続：175件
都市基盤整備公団事業(うち河川事業(再掲))		継続2件が妥当	平成16年度予算に反映した。 ・事業を継続：2件
都市基盤整備公団事業(うち道路・住路事業(再掲))		継続1件が妥当	平成16年度予算に反映した。 ・事業を継続：1件
都市基盤整備公団事業(うち市街地再開発事業(再掲))		継続2件が妥当	平成16年度予算に反映した。 ・事業を継続：2件
都市基盤整備公団事業(うち住宅市街地 基盤整備事業(再掲))		継続17件が妥当	平成16年度予算に反映した。 ・事業を継続：17件
都市基盤整備公団事業(うち住宅市街地 総合整備事業(再掲))		継続9件が妥当	平成16年度予算に反映した。 ・事業を継続：9件
都市基盤整備公団事業(うち土地区画整 理事業(再掲))		継続1件が妥当	平成16年度予算に反映した。 ・事業を継続：1件
都市基盤整備公団事業(うち都市公園事 業(再掲))		継続1件が妥当	平成16年度予算に反映した。 ・事業を継続：1件
地域振興整備公団事業(うち土地区画 整理事業(再掲))		継続1件が妥当	平成16年度予算に反映した。 ・事業を継続：1件
合 計		継続2,419件、中止43件が妥当	平成16年度予算に反映した。 ・事業を継続：2,419件 ・事業を中止：43件

- (注) 1 「うち河川事業(再掲)」等は、「河川事業」等の内数の再掲
2 上記のほか、都市基盤整備公団事業として、公団が自ら企画立案し、国の許認可を得て実施する事業27件、地域振興整備公団事業として、地方公共団体からの事業要請を受け国の認可を得て実施する事業7件を実施した。
3 「個別公共事業評価書」(平成16年3月29日省議決定)において評価手続中であつた事業について、平成16年7月末日までに住宅市街地総合整備事業1件について評価が終了し、継続が妥当との結論を得て、事業を継続することとした。
4 平成14年度末の時点で評価手続中であつた14件については、再評価が終了し、1件を除く13件について継続が妥当と判断した。

(別表9)平成15年度に実施した完了後の事後評価

【公共事業関係費】

事業区分		政策評価の結果の概要 (事業をめぐる社会経済情勢等の変 化、事業の投資効果の視点に加え、 事業の進ちょくの見込みの視点、コ スト縮減や代替案立案時の可能性の 視点により評価し、以下の結果を得 た。)	政策評価の結果の政策への反映状況
河川事業	直轄・公団事業	再事後評価、改善措置の必要性なし 13件	再事後評価、改善措置の必要性なし13 件
ダム事業	直轄・公団事業	再事後評価1件、改善措置2件、再事 後評価、改善措置の必要性なし2件	再事後評価1件 改善措置2件 再事後評価、改善措置の必要性なし2件

事業区分		政策評価の結果の概要 (事業をめぐる社会経済情勢等の変化、事業の投資効果の視点に加え、事業の進ちよくの見込みの視点、コスト縮減や代替案立案時の可能性の視点により評価し、以下の結果を得た。)	政策評価の結果の政策への反映状況
砂防事業等	直轄事業	再事後評価、改善措置の必要性なし 1件	再事後評価、改善措置の必要性なし1件
海岸事業	補助事業等	再事後評価、改善措置の必要性なし 1件	再事後評価、改善措置の必要性なし1件
道路・街路事業	直轄・公団事業	再事後評価、改善措置の必要性なし 18件	再事後評価、改善措置の必要性なし18件
港湾整備事業	直轄事業	再事後評価、改善措置の必要性なし 4件	再事後評価、改善措置の必要性なし4件
空港整備事業	直轄事業	再事後評価、改善措置の必要性なし 1件	再事後評価、改善措置の必要性なし1件
都市・幹線鉄道整備事業		再事後評価、改善措置の必要性なし 1件	再事後評価、改善措置の必要性なし1件
鉄道防災事業		再事後評価、改善措置の必要性なし 40件	再事後評価、改善措置の必要性なし40件
航路標識整備事業		再事後評価、改善措置の必要性なし 50件	再事後評価、改善措置の必要性なし50件
都市基盤整備公団事業		再事後評価、改善措置の必要性なし 11件	再事後評価、改善措置の必要性なし11件
合計		再事業評価1件 改善措置2件 再事後評価、改善措置の必要性なし 142件	再事業評価1件 改善措置2件 再事後評価、改善措置の必要性なし142件

【その他施設費】

事業区分		政策評価の結果の概要 (事業をめぐる社会経済情勢等の変化、事業の投資効果の視点に加え、事業の進ちよくの見込みの視点、コスト縮減や代替案立案時の可能性の視点により評価し、以下の結果を得た。)	政策評価の結果の政策への反映状況
官庁営繕事業	評価手続中5件]	再事後評価、改善措置の必要性なし 18件	再事後評価、改善措置の必要性なし18件
気象官署施設整備事業		再事後評価、改善措置の必要性なし 1件	再事後評価、改善措置の必要性なし1件
合計		再事後評価、改善措置の必要性なし 19件	再事後評価、改善措置の必要性なし19件

(注) 上記のほか、都市基盤整備公団事業として、公団が自ら企画立案し、国の許認可を得て実施する事業2件、地域振興整備公団事業として、地方公共団体からの事業要請を受け国の許可を得て実施する事業2件を実施した。

5) 個別研究開発課題の評価

「国土交通省政策評価基本計画」等に基づき、新規課題として開始しようとする個別研究開発課題について事前評価を、研究開発期間が5年以上の課題及び期間の定めのない個別研究開発課題について中間評価を、研究期間が終了した個別研究開発課題を対象として終了後の事後評価を実施し、平成16年3月29日に、「個別研究開発課題評価書」として

公表した（平成16年3月29日省議決定）。評価の結果は、事前評価及び中間評価にあっては予算要求等に、終了後の事後評価にあっては今後の研究開発の実施にあたり反映している。評価を実施した対象課題の名称と評価結果の政策への反映状況は、別表10から別表12のとおりである。

（別表10）個別研究開発課題の事前評価

	研究開発課題の名称
1	持続可能な社会構築を目指した建築性能評価・対策技術の開発
2	都市空間の熱環境評価・対策技術の開発
3	陸・海・空の事故防止技術の開発
4	活性炭素繊維（AFC）を活用した高機能排煙処理システムの開発
5	土壌・地下水汚染が水域に及ぼす影響に関する研究
6	建築物の「安心」の定量的評価のための技術基盤の研究
7	都市型社会に対応した市街地環境のあり方及び評価方法に関する研究
8	快適に憩える美しい東京湾の形成に関する研究（個別課題追加）
9	東アジアの航空ネットワークの将来展開に対応した空港整備手法に関する研究（個別課題追加）
10	地域資源・交通拠点等のネットワーク化による国際観光振興方策に関する研究
11	公共事業の総合コスト縮減効果評価・管理手法の開発
12	社会資本整備における合意形成手法の高度化に関する研究 ～ 共通理解の促進と満足度の向上を目指して～
13	都市地域の社会基盤・施設の防災性能評価・災害軽減技術の開発（個別課題追加）
14	航空レーザ測量を活用した地生態学的調査及び研究 - 白神山地を例にして -
15	東海地震の予測精度向上及び東南海・南海地震の発生準備過程の研究
16	強震観測網を用いた都市構造物群の耐震改修戦略システムの開発
17	財産保持性に優れた戸建制住宅に関する研究開発
18	高解像度大気汚染モデルによる道路交通政策評価システムの構築
19	圧電高分子膜による軽量遮音パネルの研究開発
20	建築インフィルの静脈ロジスティクス支援ツールの開発
21	環境ホルモンの無害化と暴露量削減に関する研究開発
22	環境修復機能の高い人工干潟設計システム開発に関する研究
23	鋼構造物の損傷度診断のための高精度超音波技術の開発

新規課題として開始しようとする個別研究開発課題について、外部評価を活用して必要性、効率性、有効性等の観点から分析し、採択が妥当と結論。その結果を踏まえ、平成16年度予算等に反映した。

（別表11）個別研究開発課題の中間評価

	研究開発課題の名称
1	スーパーエコシップの研究開発
2	地球温暖化によるわが国の気候変化予測に関する研究

上欄の課題について、外部評価を活用してこれまでの成果を踏まえつつ必要性、効率性、有効性等の観点から分析し、継続が妥当と結論。その結果を踏まえ、平成16年度予算に反映した。

（別表12）個別研究開発課題の終了後の事後評価

	研究開発課題の名称
1	地殻活動観測データの総合解析技術の開発
2	先端技術を活用した国土管理技術の開発
3	GISを活用した次世代情報基盤の活用推進に関する研究
4	建設ITの高度化に向けたCAD標準技術の開発
5	まちづくりにおける防災評価・対策技術の開発
6	木質系建築廃棄物発生抑制技術の開発

	研究開発課題の名称
7	ペンシルビルの連結による街並み再生手法の研究
8	バルコニー一体型ソーラー利用集合住宅換気空調システムの開発
9	室内科学物質空気汚染の事前評価と健康影響防止技術の開発
10	地上測量ゼロを可能にする航空測量機器およびソフトの研究開発
11	環境中における雨天時下水道由来のリスク因子の変容と動態
12	社会基盤施設の高精度情報化診断・寿命予測技術に関する研究開発
13	深海モニター用小型ロボットシステムの技術開発
14	大気汚染・騒音・振動の発生源・沿道環境対策技術
15	自然環境の保全・修復技術
16	情報提供と運転補助により事故防止を図る走行支援道路システム(AHS)の開発
17	地域性を考慮した地震動の評価及び次世代耐震設計技術
18	岩盤・斜面崩壊のリスクマネジメント技術
19	車両の大型化に対応した橋梁・舗装技術およびトンネルの断面拡大技術
20	都市間・都市内輸送の連携を強化した物流システムの開発
21	交通需要マネジメント(TDM)施策の具体化技術
22	未利用エネルギーの活用等による環境に優しい雪寒対策技術
23	舗装・橋梁の長寿命化とライフサイクルコスト(LCC)を最小化するためのマネジメント技術
24	地域特性を生かした効率的な道路計画・設計技術
25	地域の連携と交流を促進する新交通軸形成技術
26	道路政策を評価するシステムの開発
27	メガフロート情報基地機能実証実験
28	海底地殻活動の長期観測技術に関する研究
29	GPS連続観測による上下地殻変動検出手法開発に関する研究
30	宮城県沖想定震源域におけるプレート間カップリングの時間変化推定に関する研究

上欄の課題について、外部評価を活用してこれまでの成果を確認し、必要性、効率性、有効性等の観点からその妥当性について評価した結果、一部成果について不十分な点や研究体制に関する課題等の指摘があった。その結果を踏まえ、今後の研究開発の実施に当たり適切に反映する。

平成15年度 政策チェックアップ(業績測定)結果 目次

暮らし
政策目標1 居住水準の向上 多様なライフスタイル、ライフステージに対応した、ゆとりある快適な住まいを様々な選択肢から選べること
(1) 良質な住宅取得と賃貸住宅の供給を促進する 1 誘導居住水準達成率
政策目標2 バリアフリー社会の実現 すべての人々、特に高齢者や障害者等にとって、生活空間が移動しやすく、暮らしやすい状態にあること
(1) 住宅をバリアフリー化する 2 1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合
(2) 不特定多数の者が利用する建築物をバリアフリー化する 2 1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合
(3) 移動空間をバリアフリー化する 2 1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合 3 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数 4 バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合
政策目標3 子育てしやすい社会の実現 生活空間が、子供が健やかに成長できる状態にあること
(1) 良質なファミリー向け住宅の供給を促進する 5 3人以上世帯の誘導居住水準達成率
(2) 水辺における児童の自然体験を支援する 6 自然体験活動拠点数
(3) 都市住民が身近に使える公園を確保する 7 歩いていける範囲の都市公園の整備率
政策目標4 住環境、都市生活の質の向上 遊び、楽しみ、心の安らぎを感じることで、心身ともにリフレッシュできること
(1) 職住近接の住宅市街地を形成する 8 都心部における住宅供給戸数
(2) ゆとりある住環境に必要な公園等を確保する 9 1人あたり都市公園等面積
(3) 下水道等の汚水処理施設を普及させる 10 汚水処理人口普及率 11 下水道処理人口普及率
(4) 都市部における良好な水辺空間を形成する 12 都市空間形成河川整備率
(5) 良好な宅地供給を促進する 13 良好な環境を備えた宅地整備率
(6) 電柱類を地中化する 14 市街地の幹線道路の無電柱化率
政策目標5 アメニティ豊かな生活環境の形成 水と緑豊かで、美しい景観を有する生活環境の中で暮らせること
(1) 海岸における親水空間等を形成する 15 人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長
(2) 公共空間における緑化等を推進する 16 都市域における水と緑の公的空間確保量
政策目標6 良質で安全な水の安定した利用の確保 きれいな水、おいしい水を豊かに確保できること
(1) 河川の正常な流量を確保する 17 河川の流量不足解消指数
(2) 水道水源域の水質を改善する 18 水道水源域における下水道処理人口普及率
(3) 河川の水質を改善する

安全**政策目標7 水害等による被害の軽減**

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

(1)水害による被害を軽減するため、施設整備を行う

- 20 洪水による氾濫から守られる区域の割合
- 21 床上浸水を緊急に解消すべき戸数
- 22 流下能力不足橋梁数
- 23 下水道による都市浸水対策達成率

(2)災害の危険性に関する情報を普及させる

- 24 ハザードマップ認知率

(3)台風時の被害を軽減するため、気象情報を充実する

- 25 台風中心位置予報の精度

(4)土砂災害による被害を軽減するため、施設整備を行う

- 26 土砂災害から保全される戸数
- 27 土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数

(5)津波・高潮等の災害による被害を軽減するため、施設整備を行う

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

政策目標8 地震・火災による被害の軽減

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

(1)災害時の緊急支援ルートを確認する

- 29 災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合

(2)震災時の水害による被害を軽減するため施設整備を行う

- 30 地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消

(3)多数の者が利用する建築物を耐震化する

- 31 多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率

(4)住宅を耐震化する

- 31 多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率

(5)震災時の避難地を確保する

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

(6)震災時の緊急物資の供給を確保する

- 33 港湾による緊急物資供給可能人口

(7)密集住宅市街地を改善する

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

政策目標9 交通安全の確保

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

(1)海上における死亡・行方不明者を減少させる

- 35 海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数

(2)船舶交通の安全を確保する

- 36 広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

(3)ハイジャック・航空機テロの発生を防止する

- 37 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数

(4)航空事故を減らす

- 38 国内航空における事故発生件数

(5)道路交通事故を抑止する

- 39 道路交通における死傷事故率
- 40 あんしん歩行エリア内の全死傷事故及び歩行者・自転車死傷事故の抑止率
- 41 事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率

(6)自動車の安全性を高める

- 42 車両対車両衝突事故における死亡事故（正面衝突）

(7)事業用自動車の安全運行を確保する

- 43 事業用自動車の運行管理に起因する事故割合

(8)鉄道の安全を確保する

44 遮断機のない踏切道数
45 地方中小鉄道におけるATS設置率 (誤出発防止機能を有するもの)
(9)船舶の安全航行を確保するため放置艇を減らす
46 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率
(10)港湾において不正侵入を防止する
47 重要港湾において不正侵入を防止する設備を完備している外航船用の公共港湾施設の割合
(11)道路構造物を適切に維持管理する
48 道路構造物保全率
政策目標10 海上における治安の確保
海上における犯罪の危害から生命、財産の安全の確保が図られること
(1)海上からのテロによる被害を防止する
49 海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数
(2)海上ルートによる薬物・銃器の流入を阻止する
50 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数
政策目標11 船員災害の防止
船員に安全な労働環境を確保するため、労働災害の未然防止と被害軽減が図られること
(1)船員災害を防止する
51 船員災害発生率
環境
政策目標12 地球環境の保全
地球環境保全への取組みがなされること
(1)自動車の燃費を向上させる
52 ディーゼル自動車の平均燃費
(2)モーダルシフトを推進する
53 国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率
(3)住宅・建築物の省エネルギー化を推進する
54 住宅、建築物の省エネルギー化率
政策目標13 大気、騒音等に係る生活環境の改善
大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善やヒートアイランド現象の緩和が図られること
(1)自動車から排出されるNOx・PMを減少させる
55 NO2・SPMの環境目標達成率
56 最新排出ガス規制適合車の割合
(2)幹線道路の沿道住民の騒音被害を軽減する
57 夜間騒音要請限度達成率
(3)空港周辺の騒音による生活環境への障害を軽減する
58 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率
(4)シックハウスによる被害を防止する
59 ホルムアルデヒドの室内濃度 (住宅に起因するもの)が厚生労働省の指針値を超える住宅の割合
政策目標14 良好な自然環境の保全・再生・創出
豊かで美しい自然環境の保全、再生及び創出が図られること
(1)失われた水辺を再生する
60 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
(2)失われた湿地・干潟を再生する
61 失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合
(3)都市域における自然環境を再生する
62 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
政策目標15 良好な水環境への改善
良好な水質、健全な水量等を有する水環境への改善が図られること
(1)水質保全上重要な地域における水質を改善する
63 環境基準達成のための高度処理人口普及率
64 湾内青潮等発生期間の短縮
(2)都市の親水空間の確保のため、合流式下水道を改善する
65 合流式下水道改善率
政策目標16 循環型社会の形成
資源の循環利用等により、環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成が図られること
(1)建設工事のリサイクルを推進する

66 直轄工事におけるリサイクル率
(2)自動車のリサイクルを推進する
67 リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合
(3)海面処分場の容量を確保する
68 可能な限り減量化したうえで海面処分場でも受入が必要な廃棄物の受入
(4)循環資源の輸送コストを低減する
69 循環資源国内輸送コスト低減率
(5)下水汚泥のリサイクルを推進する
70 下水汚泥リサイクル率
活力
政策目標17 広域的モビリティの確保
全国的な基幹的ネットワークの整備等により、人や物の広域的な移動・交流の拡大、効率化が図られること
(1)地域の競争条件確保のための幹線道路を構築する
71 規格の高い道路を使う割合
(2)整備新幹線の整備、在来幹線鉄道的高速化を推進する
72 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
(3)国内航空需要の増大に応じた輸送サービス提供量を確保する
73 国内航空サービス提供レベル
政策目標18 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化
国際的な水準の交通サービスの確保、国際的な人の移動の促進、国際物流の円滑化等が図られ、国際競争力等の確保・強化が図られること
(1)国際海上貨物の輸送コストを低減する
74 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率
(2)国際航空需要の増大に応じた輸送サービス提供量を確保する
75 国際航空サービス提供レベル
(3)国際航空需要の増大に対応するため、航空交通容量を拡大する
76 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
(4)ふくそう海域における円滑な船舶航行を確保する
77 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
78 船舶航行のボトルネックの解消率
(5)国際空港への鉄道アクセスを向上させる
79 国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現(都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分以内である三大都市圏の国際空港の数)
(6)空港・港湾・道路等の連携を強化する
80 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率
(7)都市再生を促進する
81 都市再生緊急整備地域等における民間投資誘発量
(8)三大都市圏の環状道路ネットワークを形成する
82 三大都市圏環状道路整備率
政策目標19 物流の効率化
利便性が高く、効率的で魅力的な物流サービスが提供されること
(1)複合一貫輸送を促進する
83 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率
(2)国内海上輸送コストを低減させる
84 フェリー等国内貨物輸送コスト低減率
政策目標20 都市交通の快適性・利便性の向上
都市における交通渋滞・混雑が緩和され、円滑な交通が確保されるほか、利用しやすい交通機能を備えた快適で魅力ある都市生活空間等が形成されること
(1)都市鉄道網を充実させる
85 都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長
86 都市鉄道(東京圏)の混雑率
(2)バスの利便性を向上させる
87 バスの利便性向上に資する事業者の取組状況
(3)都市内の交通渋滞を緩和する
88 道路渋滞による損失時間
89 ETC利用率
90 路上工事時間の縮減率

<p>政策目標21 地域交通確保 地域の基礎的な生活基盤となる交通手段が確保され、安心感が醸成されること</p>
<p>(1) 地方バス路線を維持する 91 地方バス路線の維持率</p>
<p>(2) 離島航路を維持する 92 有人離島のうち航路が就航されている離島の割合</p>
<p>(3) 離島航空路を維持する 93 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</p>
<p>政策目標22 地域間交流 観光交流等内外交流の推進 地域間交流、観光交流等の内外の交流の推進により、地域や経済の活性化が図られること</p>
<p>(1) 外国人旅行者の訪日を促進する 94 訪日外国人旅行者数</p>
<p>(2) 国民の観光を促進する 95 国民1人あたりの平均宿泊旅行回数</p>
<p>(3) 国営公園の利用を促進する 96 全国民に対する国営公園の利用者数の割合</p>
<p>(4) ダム周辺施設等の利用を促進する 97 地域に開かれたダム、ダム湖活用者数</p>
<p>(5) 地域の交流を促進する 98 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 99 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</p>
<p>政策目標23 新たな市場の育成 創業 企業がしやすく、また、新たな投資を呼び込むような魅力ある市場環境が整備され、時代のニーズにあった市場が発展すること</p>
<p>(1) 不動産証券化市場を健全に発展させる 100 不動産証券化市場規模</p>
<p>(2) 中古住宅・不動産流通を促進する 101 指定流通機構(レインズ)における不動産仲介物件等の登録データ量 102 中古住宅の流通量</p>
<p>(3) 住宅リフォーム市場を活性化する 103 リフォームの市場規模</p>
<p>政策目標24 公正で競争的な市場環境の整備 公正で競争的な市場環境、民間が活動しやすい市場環境が整備され、市場の活性化が図られること</p>
<p>(1) 建設業における不良・不適格業者を排除する 104 発注者支援データベース「システム」の導入状況</p>
<p>(2) 公共工事の入札及び契約の適正化を推進する 105 公共工事入札契約適正化指針に基づく主な措置状況</p>
<p>(3) トラック市場における公正かつ競争的な市場環境の整備 106 トラック輸送における営業用トラック輸送の割合</p>
<p>(4) 基礎的な土地情報を整備する 107 地籍が明確化された土地の面積</p>
<p>政策目標25 産業の生産性向上 経済の持続可能な成長へ向けて、産業の生産性向上が図られること</p>
<p>(1) 専門工事業のイノベーションを促進する 108 建設業者に係る経営革新計画の承認件数</p>
<p>(2) 自動車整備事業の生産性を向上させる 109 指定整備工場数</p>
<p>(3) 中小造船業の生産性を向上させる 110 中小造船業における従業員一人当たり付加価値額</p>
<p>政策目標26 消費者利益の保護 消費者の市場における自由な選択が確保され、利益が守られること</p>
<p>(1) 住宅性能評価 表示を普及させる 111 住宅性能評価 表示がなされた住宅の割合</p>
<p>(2) 自動車の安全性に関する情報を普及させる</p>

共通の政策課題

政策目標27 IT革命の推進

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

(1)港湾分野における行政手続の電子化を推進する

113 港湾 EDシステム の普及率

(2)公共事業における入札の電子化を推進する

114 電子入札の実施割合

(3)国の行政手続の電子化を推進する

115 申請・届出等手続のオンライン化率

(4)民間によるネットワークインフラの形成を支援する

116 公共施設管理用光ファイバー等収容空間ネットワークの延長

政策目標 1 居住水準の向上

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

(1) 良質な住宅取得と賃貸住宅の供給を促進する

住宅政策を進めるにあたっては、国民一人一人が、持家・借家を問わず、多様な選択肢の中から、それぞれの人生設計にかなった住まい方を自由に選択し、実現できることが重要であるが、我が国の住宅事情をみると、依然、居住水準が立ち遅れた状況となっており、良質な住宅取得と賃貸住宅の供給を促進する必要がある。

業績指標：誘導居住水準達成率

目標値：50% (H15 年度)

実績値：集計中 (H15 年度)

初期値：46.5% (H10 年度)

実績値は 8 月頃集計予定

業績指標 1：誘導居住水準達成率

(指標の定義)

住宅ストックの質の向上を図る上での指針。一般型誘導居住水準(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したもの)と都市居住型誘導居住水準(都市の中心及びその周辺における共同住宅居住を想定したもの)がある。

- 一般型誘導居住水準：世帯人員ごとに面積を設定し、1人世帯の住戸専用面積 50 m²～6人世帯(高齢夫婦を含む。)の住戸専用面積 164 m²までを規定。
- 都市居住型誘導居住水準：世帯人員ごとに面積を設定し、1人世帯の住戸専用面積 37 m²～6人世帯(高齢夫婦を含む。)の住戸専用面積 129 m²までを規定。

(目標値設定の考え方)

第八期住宅建設五箇年計画において、平成 27 年度を目途に全国で 3 分の 2 の世帯の達成を目指すこととなっており、それを平成 15 年度分まで年度割した(5 年一度の調査であり、次回調査が平成 15 年度であるため)。

(考えられる外部要因)

世帯構成の変化等

(他の関係主体)

該当なし

費) 都市基盤整備公団 120 億円の内数 (H15 年度国費)

- 住宅金融公庫の証券化支援業務による長期・固定金利の民間住宅ローンの供給支援
- 高齢者等の住宅資産の流動化による住み替え支援を促進

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 業績指標については、5 年に 1 度の調査により把握しており、平成 15 年度の実績値については現在集計中である(8 月頃集計予定)。
- 新築住宅の平均床面積の推移を見ると、平成 10 年度 94.1 m²から平成 15 年度 89.4 m²(住宅着工統計)と減少しているが、平均世帯人員も平成 7 年 2.82 人から平成 12 年 2.67 人(国勢調査)平成 15 年 2.60 人(人口問題研究所推計値)と減少傾向にあるため、指標の動向については正確に把握することができない。

(施策の実施状況)

- 住宅ローン減税や住宅所得資金の贈与税の特例措置などにより、優良な持家の取得を促進した。
- 特定優良賃貸住宅の供給や都市基盤整備公団(現独立行政法人都市再生機構)による賃貸住宅の供給等により、優良な賃貸住宅の供給を促進した。
- 住宅金融公庫の証券化支援業務を平成 15 年 10 月より開始した。
- 良質な住宅のサブリース契約に伴う預かり家賃に対する保証制度を創設した。

今後の取組の方向性

税制、金融等により、優良な持家の取得を促進するとともに、独立行政法人都市再生機構による民間賃貸住宅の供給支援や民間事業者に対する金融、予算等の支援などにより優良な賃貸住宅の供給を促進する。

(新たな目標設定)

今後、新たな長期計画の策定に際し、住宅宅地分科会等の意見を踏まえた上で、指標の見直しを含めて結論を出す予定であるため、現時点では、経過的な措置として、業績指標の目標年次を現五箇年計画終了年度の

過去の実績値 (年度)

	S63	H5	H10	H15
	31.6%	40.5%	46.5%	集計中

主な施策

主な施策の概要

優良な持家の取得及び賃貸住宅の供給の促進

- 住宅ローン減税や住宅所得資金の贈与税の特例措置など、税制、金融等による優良な持家の取得を促進
- 特定優良賃貸住宅の供給や都市基盤整備公団(現独立行政法人都市再生機構)による民間供給支援型賃貸住宅制度の活用等による賃貸住宅の供給等
予算額：公営住宅等 3,459 億円の内数 (H15 年度国

平成 17 年度まで延長する。

平成 17 年度の目標値については、目標の最終値である平成 27 年度 66.7%と平成 15 年度の目標値である 50%を年度割で推計し、目標値を 53%に設定する。

平成 16 年度における新規の取組

住宅ローン減税の延長

従来の住宅ローン減税（最大控除額 500 万円）を 1 年延長して平成 16 年分に適用

（平成 17 年から平成 20 年分については、控除期間 10 年は維持しつつ、中堅層に見合ったローン水準をカバーする制度へ重点化）

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局住宅政策課（課長 上田 健）

関係課：住宅局民間事業支援調整室（室長 三輪 栄

一）、住宅局住宅総合整備課（課長 佐々木

基）、住宅局住宅資金管理官（管理官 合田 純

一）

政策目標 2 バリアフリー社会の実現

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

(1) 住宅をバリアフリー化する

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

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

目標値：約1割（H19年度）
実績値：集計中（H15年度）
初期値：2.7%（H10年度）
実績値については8月頃集計予定

業績指標 2：1日当たりの平均利用者数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

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

新規住宅着工数、リフォーム件数等

(他の関係主体)

該当なし

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値 (年度)

			H10	H15
			2.7%	集計中

主な施策

主な施策の概要

補助によるバリアフリー化された住宅の供給 ()

公共賃貸住宅のバリアフリー化

新規に整備する公営住宅、公団賃貸住宅等のバリアフリー仕様による整備及び既設公営住宅のバリアフリー改善の促進

予算額 3,459 億円の内数 (H15 年度)

高齢者向け優良賃貸住宅の供給

「高齢者居住法」に基づく高齢者向け優良賃貸住宅の供給

予算額 3,459 億円の内数 (H15 年度)

各種事業における助成対象住宅のバリアフリー化

各種補助事業等により助成対象となっている民間共同住宅等の共用部分について、バリアフリー仕様を標準化

・市街地再開発事業

予算額 241 億円の内数 (H15 年度)

・優良建築物等整備事業、住宅市街地整備総合支援事業

予算額 673 億円の内数 (H15 年度)

21 世紀都市居住緊急促進事業

長寿社会対応住宅設計指針等の基準を満たした住宅の整備に対する補助

予算額 4,132 億円の内数 (H15 年度)

融資によるバリアフリー化された住宅の供給 ()

住宅金融公庫融資の優遇

バリアフリー基準適合住宅において、基準金利を適用等

高齢者に配慮した住宅に係る基準の普及・啓発等

()

高齢者が居住する住宅の設計に係る指針の普及、活用

「高齢者居住法」の高齢者の居住の安定の確保に関する基本的な方針に基づく指針

住宅性能表示制度の普及

住宅の性能 (高齢者等配慮対策等級) の評価

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・業績指標については、5 年に一度の調査により把握しており、平成 15 年度に調査を実施したものの現在集計中であるため、指標の動向については不明である。
- ・上記の施策を着実に実施しており、目標に向け実績値の進捗が見込まれる。

(施策の実施状況)

- ・新規に整備する公営住宅、公団賃貸住宅は、すべてバリアフリー仕様を標準化しており、また、既設公営住宅のバリアフリー改善の促進により、バリアフ

リー化された公共賃貸住宅の供給が進んでいる。【公営住宅 平成 15 年度供給戸数（見込）21,055 戸、公団住宅 平成 15 年度供給戸数 13,314 戸】

- ・高齢者向け優良賃貸住宅は、高齢者単身・夫婦世帯向けのバリアフリー化された優良な賃貸住宅であり、バリアフリー化された賃貸住宅の供給が進んでいる。

【平成 15 年度供給戸数 6,123 戸】

- ・住宅金融公庫による融資を受けた住宅におけるバリアフリー適合基準を満たす住宅の割合は、66.6%（平成 14 年度）となっており、フローベースでは高い割合でバリアフリー化された住宅の供給が進んでいる。

今後の取組の方向性

- ・補助、融資等により、バリアフリー化された住宅の供給を促進する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局住宅政策課（課長 上田健）

関係課：住宅局民間事業支援調整室（室長 三輪 栄一）、住宅総合整備課（課長 佐々木 基）、住宅生産課（課長 川本 俊明）、市街地建築課（課長 高井 憲司）、市街地住宅整備室（室長 井上 俊之）、住宅資金管理官（管理官 合田 純一）

政策目標 2 バリアフリー社会の実現

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

(2) 不特定多数の者が利用する建築物をバリアフリー化する

病院、劇場、集会場などの一定の建築物については、高齢者、身体障害者等が円滑に利用できるようにするために、バリアフリー対応の建築の促進を図る必要がある。

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

**目標値：約4割（H19年度）
実績値：集計中（H15年度）
初期値：約3割（H14年度）
実績値は11月頃集計予定**

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

(指標の定義)

床面積2,000㎡以上の特別特定建築物(注1)の総ストック数のうち、ハートビル法(注2)に基づく利用円滑化基準(注3)を満たすものの割合。

(注1) 学校、病院、劇場、ホテル、老人ホーム等不特定かつ多数のものが利用し、又は主として高齢者、身体障害者等が利用する建築物

(注2) 高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特別建築物の建築の促進に関する法律

(注3) 出入口、廊下、階段、車椅子使用者用のトイレ、エレベーター等の施設の構造及び配置に関する基準

(目標値設定の考え方)

これまでの取組と平成14年の法改正による利用円滑化基準への適合義務化を踏まえ、平成19年度までに2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストック数のうち利用円滑化基準を満たす割合の伸びを想定。

(考えられる外部要因)

経済状況等による新規建築物着工数等

(他の関係主体)

建築事業者(事業主体)

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

- 特別特定建築物(不特定多数の者または主として高齢者、身体障害者等が利用する建築物)の2,000㎡以上の建築等(新築・増改築・用途変更)については、利用円滑化基準(法改正前の基礎的基準に相当)に適合することを義務付け。利用円滑化誘導基準(法改正前の誘導的基準に相当)を満たす認定建築物については、容積率の算定の特例、表示制度の導入等の他、税制上の特例措置、低利融資制度、補助等の各種支援を措置。

官庁施設のバリアフリー化の整備

窓口業務を行う事務室出入口の自動ドア化、多機能トイレの設置等による高度なバリアフリー化を図る。また、既存施設のバリアフリー化を図るため、窓口業務を行う官署が入居する庁舎へのエレベーター、スロープ等の設置を図る。()

- 既存窓口官署の改修は、平成6年度のバリアフリー法制定以前に建築されたものを対象とする。
予算額：244億円(H15年度)の内数

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストック数のうち、利用円滑化基準を満たす割合については、平成14年度では約3割であるが、平成15年度については集計中のため不明。
- ハートビル法の改正で2,000㎡以上の特別特定建築物に利用円滑化基準への適合義務が課せられたことにより、平成15年度においては、2,000㎡以上の特別特定建築物(平成14年度実績：約2,400)全てが新たに基準を満たすこととなるため、目標達成に着実に近づくものと見込まれる。

(施策の実施状況)

- 平成14年の法改正により、特別特定建築物の2,000㎡以上の建築等については利用円滑化基準への適合が義務付けされた。また、利用円滑化誘導基準を満たす認定建築物については各種支援策

過去の実績値 (年度)

H11	H12	H13	H14	H15
			約3割	集計中

主な施策

主な施策の概要

ハートビル法に基づく義務付け及び支援措置

高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる建築物の建築の促進を図る。()

特に、平成14年のハートビル法改正(平成15年4月1日施行)を受け、次の施策を講じている。

を措置。

- ・ 既存窓口官署のバリアフリー化の状況（件数）

	H11	H12	H13	H14	H15
バリアフリー化改修件数	30	187	123	128	84

今後の取組の方向性

改正ハートビル法の適切な運用により、高齢者・身体障害者等が円滑に利用できる建築物の建築の促進を図る。

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局建築指導課（課長 小川 富由）大臣官房官庁営繕部計画課（課長 藤田 伊織）

関係課：住宅局市街地建築課（課長 高井 憲司）大臣官房官庁営繕部整備課（課長 寺本英治）

政策目標 2 バリアフリー社会の実現

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

(3) 移動空間をバリアフリー化する

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

業績指標：1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、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

目標値：道路 約5割 (H19)

旅客施設の段差解消

7割強 (H19)

視覚障害者誘導用ブロック

8割強 (H19)

実績値：道路：25% (H15)

旅客施設の段差解消：集計中 (H15)

実績値については8月頃集計予定
視覚障害者誘導用ブロック：集計中 (H15)

実績値については8月頃集計予定

初期値：道路 17% (H14)

旅客施設の段差解消

39.4% (H14)

視覚障害者誘導用ブロック

72.0% (H14)

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

目標値：低床バス 30% (H17)

ノンステップバス 10%

福祉タクシー 2,600台

実績値：低床バス：集計中 (H15)

実績値については8月頃集計予定

ノンステップバス：集計中 (H15)

実績値については8月頃集計予定

福祉タクシー：集計中 (H15)

実績値については8月頃集計予定

初期値：低床バス 5.7% (H12)

ノンステップバス 2.6%

福祉タクシー 2,050台

業績指標：バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合

目標値：鉄軌道車両 20% (H17)

旅客船 25%

航空機 35%

実績値：鉄軌道車両：集計中 (H15)

実績値については8月頃集計予定

旅客船：集計中 (H15)

実績値については8月頃集計予定

航空機：32% (H15)

初期値：鉄軌道車両 10% (H12)

旅客船 0 %
航空機 0.7%

業績指標 2 : 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、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

(指標の定義)

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のうちバリアフリー化された道路の割合

【社会資本重点計画第2章に記載】

(目標値設定の考え方)

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。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

地方公共団体(事業主体)

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14	H15
		1割		17%	25%

業績指標 2 : 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、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

(指標の定義)

・旅客施設の段差解消

1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上である旅客施設(鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル)のうち、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準第4条(エレベーター、スロープ等の設置による段差の解消)を満たしたものの割合。

【社会資本重点計画第2章に記載】

・視覚障害者誘導用ブロック

1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上である旅客施設(鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル)のうち、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準第8条(視覚障害者誘導用ブロックの設置)を満たしたものの割合。

【社会資本重点計画第2章に記載】

(目標値設定の考え方)

交通バリアフリー法に基づく移動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ついて原則として移動円滑化を達成することを目指しており、それを現況値との勘案で平成19年度の目標値を設定している。

(考えられる外部要因)

旅客施設の構造等

(他の関係主体)

・地方公共団体(事業主体)

過去の実績値の推移(旅客施設の段差解消)

	H12	H13	H14	H15
旅客施設		33.3%	39.4%	集計中
鉄軌道駅	29%	32.9%	39.0%	集計中
バスターミナル	60%	68.2%	71.1%	集計中
旅客船ターミナル	33.3%	37.5%	55.6%	75%
航空旅客ターミナル	5%	9.5%	18.2%	28.6%

過去の実績値の推移(視覚障害者誘導用ブロック)

	H12	H13	H14	H15
旅客施設	57.2%	64.3%	72.0%	集計中
鉄軌道駅	57.7%	64.8%	72.6%	集計中
バスターミナル	47.6%	54.5%	57.8%	集計中
旅客船ターミナル	33.3%	37.5%	44.4%	50%
航空旅客ターミナル	31.8%	33.3%	36.4%	47.6%

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

(指標の定義)

低床バスについては、床面高さ65センチメートル以下の車両。ノンステップバスについては、乗降口に階段のない車両。福祉タクシーは、寝台専用車、車椅子専用車、兼用車両であり、乗降設備としてリフトやスロープがある車両。

(目標値設定の考え方)

低床バス及びノンステップバスについては、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化の促進に関する基本方針において、バス車両に関し原則として10年から15年で低床化された車両に代替すること、平成22年までにバス総車両の20%から25%をノンステップバスとすることを目指しており、それを現況値との勘案で平成17年度の目標値を設定している。福祉タクシーについては、福祉タクシーの需要が特に増加した年である平成9年度末時点からの倍増を目指す。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

・地方公共団体(事業主体)

・交通事業者(事業主体)

過去の実績値の推移

	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15
低床バス	1.4%	2.3%	3.6%	4.9%	8.8%	13.9%	集計中
ノンステップバス	0.2%	0.7%	1.4%	2.2%	3.9%	6.6%	集計中
福祉タクシー	1,315台	1,431台	1,812台	2,050台	2,339台	3,276台	集計中

(低床バス、ノンステップバスについては、H12以降は移動円滑化基準適合車の割合)

業績指標4：バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合

(指標の定義)

鉄軌道車両については、交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準第29条から第33条(乗降口、客室、連結部等の基準)に適合する車両。

旅客船については、移動円滑化基準第41条から第55条(出入口、客室、便所等についての基準)に適合する船舶。

航空機については、移動円滑化基準第56条から第61条(通路、客室、便所等の基準)に適合する航空機。

(目標値設定の考え方)

交通バリアフリー法に基づく移動円滑化の促進に関する基本方針において、平成22年までに鉄軌道車両については総車両数の約30%、旅客船については総隻数の約50%、航空機については、総機材数の約40%を移動円滑化することを目指しており、それを現況値との勘案で平成17年度の目標値を設定している。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

- ・地方公共団体(事業主体)
- ・交通事業者(事業主体)

過去の実績値の推移

	H12	H13	H14	H15
鉄軌道車両	10%	14.8%	19.4%	集計中
旅客船	0%	0.2%	2.1%	4.4%
航空機	0.7%	12.5%	24.5%	32.1%

主な施策等 ここから以下は昨年度同様協力して記述

主な施策の概要

歩行空間のバリアフリー化の整備()

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

予算額：市街地の歩行空間のバリアフリー化
5,479億円(H15)

旅客施設のバリアフリー化の推進()

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

予算額：鉄軌道駅におけるバリアフリー化の推進
71.7億円(H15)

バスターミナルにおけるバリアフリー化
14.5億円の内数(H15)

旅客船ターミナル等におけるバリアフリー化
2944.4億円の内数(H15)

空港のバリアフリー化
469.8億円の内数(H15)

車両等のバリアフリー化の推進()

補助・税制・融資制度などの支援措置により、ノンステップ

バスの導入、旅客船のバリアフリー化等、車両等のバリアフリー化を推進。

予算額：ノンステップバス等の導入の促進等

30.9億円の内数+17.4億円の内数(H15)

旅客船のバリアフリー化の推進

0.3億円(H15)

基本構想策定促進

市町村による基本構想の策定の一層の促進を図ることにより、旅客施設のバリアフリー化を推進する。

予算額：基本構想策定促進のための環境整備の推進
0.2億円(H15)

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

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

・平成15年度の実績値については約25%と平成14年度実績から8%増加しており歩行空間のバリアフリー化は順調に進捗している。バリアフリー重点整備地区における特定経路のバリアフリー化率が国が管理している国道、都道府県が管理している国道、都道府県道と比較して市区町村道の値が低く、市区町村の積極的な取組みが必要である。

2. 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化

鉄軌道駅

平成15年度の段差解消の実績値は現在集計中であるが、平成13年度の実績値は32.9%、平成14年度は39.0%である。事業者別に実績値をみると、JR旅客会社については平成13年度の26.2%から平成14年度には33.4%に、大手民鉄については平成13年度の35.3%から平成14年度には41.5%に、営団・公営地下鉄については、平成13年度の34.3%から平成14年度には39.7%にそれぞれ増加している。このうち、JRの値がやや平均値を下回っているのは、1事業者当たりの対象駅数が多いとともに、比較的古い駅施設が多いため、エレベーター等を新たに設置する場合には、相当程度の改良工事が必要とされることが一因であると考えられる。また、営団・公営地下鉄については、地下に駅があるために、新たにエレベーター等を設置する場合、大規模な改良工事を行う必要があること等の理由から、段差の解消が進みにくい駅もあるが、比較的新しく開通した地下鉄については、整備の段階からバリアフリーを考慮していること等から、ほぼ段差が解消されている。事業者によっては輸送人員の伸び悩み等の経営的な不安要素はあるものの、鉄軌道駅の段差の解消は進捗してきている。

視覚障害者誘導用ブロックの設置については、平成13年度の実績値は64.8%、平成14年度は72.6%である。事業者によっては輸送人員の伸び悩み等の経営的な不安要素はあるものの、順調に進捗してきている。

バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル

平成15年度の実績値は現在集計中であるが、段差解消につ

いて、平成 13 年度の実績値はバスターミナルについては 68.2%、旅客船ターミナルについては 37.5%、航空旅客ターミナルについては 9.5%であり、平成 14 年度はバスターミナルについては 71.1%、旅客船ターミナルについては 55.6%、航空旅客ターミナルについては 18.2%である。また、視覚障害者誘導用ブロックの設置について、平成 13 年度の実績値はバスターミナルについては 54.5%、旅客船ターミナルについては 37.5%、航空旅客ターミナルについては 33.3%であり、平成 14 年度はバスターミナルについては 57.8%、旅客船ターミナルについては 44.4%、航空旅客ターミナルについては 36.4%である。輸送人員の減少等の経営的な不安要素はあるものの、旅客施設のバリアフリー化設備整備は進捗してきている。

3. 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数

(低床バス車両・ノンステップバス車両)

平成 15 年度の実績値は現在集計中であるが、平成 14 年度の実績値は低床バス車両の導入割合については 13.9%、ノンステップバスの導入割合については 6.6%となっている。輸送人員の減少に伴い、交通事業者においては長期的には減収減益が懸念される中、バリアフリーに対する投資については堅実に推移している。

(福祉タクシー)

平成 15 年度の実績値は現在集計中であるが、平成 14 年度の実績値は福祉タクシーの導入数については、3,276 台となっている。輸送人員の減少に伴い、交通事業者においては長期的には減収減益が懸念される中、バリアフリーに対する投資については堅実に推移している。

4. バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合

平成 14 年度の実績値は現在集計中であるが、平成 14 年度の実績値は鉄軌道車両の割合については 19.4%、旅客船の割合については 2.1%、航空機の割合については 24.5%となっている。

鉄軌道車両及び航空機については、目標に向けて実績値を着実に伸ばしている。今後、鉄軌道車両及び航空機の代替が進むなかで、引き続き交通事業者に対して働きかけを行うほか、支援制度を併せて活用することで目標に向けて着実に実績値が伸びるものと考えられる。

旅客船については、平成 14 年度よりバリアフリー化基準が適用されたため、平成 14 年度末では実績値が低い水準にとどまっている。今後は、船齢 15 年以上の船舶を中心に代替建造が進むなかで、引き続き、旅客船事業者にはバリアフリー化の働きかけを行うほか、支援制度を併せて活用することで、バリアフリー船への代替が進むものと考えられ、目標に向けて実績値は伸びるものと考えられる。

(施策の実施状況)

1. 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化

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

れる。

2. 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化

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

3. 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数

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

4. バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合

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

5. 基本構想の策定促進

交通バリアフリー法においては、市町村は、地域の実情に応じて、主要な旅客施設とその周辺の重点的かつ一体的なバリアフリー化を進めるための基本構想を作成できることとしている。平成 16 年 3 月末現在、5千人以上の旅客施設の所在する 562 市町村のうち、110 の市町村の作成した基本構想を受理するほか、策定中が 43、今後、作成予定としているところが 226 となっており、これらで全体の 67%を占めている。今後、これらの市町村の策定する基本構想に即したバリアフリー化が進捗すると考えられるほか、引き続き、事業者や市町村に対する補助・税制・融資等の支援措置及び情報提供等を通じて、基本構想の策定の一層の促進を図ることにより、目標に掲げた旅客施設のバリアフリー化が進むと考えられる。

今後の取組の方向性

上記で分析したように、今後は補助・税制・融資等各種支援制度を有効に活用することで、さらに移動空間のバリアフリー化に努めていく。

また、個別の旅客施設について、きめ細かく実態把握し、個々の旅客施設のバリアフリー化への対処に努める。

さらに、車両等については、バリアフリー化がなされたものへの代替をより一層促進するため、さらなる支援措置を講ずることとする。

（新たな目標設定）

- ・移動手段として福祉タクシーに頼らざるを得ない要介護者の移動手段の確保を最優先課題とし、こうした人々が少なくとも週1回の外出が可能となることを目指すとともに、現在の車両数の導入状況も踏まえ、当面（平成17年度末までの）の目標は10,000台とする。

平成16年度における新規の取組

交通バリアフリー基本構想策定促進のための環境整備の推進

交通バリアフリーに対する住民の意識を高めることにより、市町村による交通バリアフリー基本構想の策定を促進するため、地方運輸局職員等の専門家により、施設毎の具体的な改善方策を提示するとともに、地域に交通バリアフリープロモーターを派遣する。

駅・まちバリアフリー関連の情報の提供

各地方公共団体におけるバリアフリー環境の整備状況に関する現状を総合的に指標化したバリアフリー指標のとりまとめ及び公表を行うとともに、各地域における駅、歩行空間等のバリアフリーに係る先進的事例に関する情報を提供する。

標準仕様ノンステップバス認定制度の活用

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

離島航路補助金（バリアフリー化建造費補助）の活用

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

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局交通消費者行政課（課長 後藤靖子）

関係部局：道路局地方道・環境課（課長 森永教夫）

鉄道局技術企画課（課長 佐伯 洋）

鉄道局業務課（課長 高田順一）

自動車交通局総務課企画室（室長 坂野 公治）

自動車交通局旅客課（課長 田端 浩）

海事局国内旅客課（課長 丹上 健）

港湾局環境・技術課（課長 佐原光一）

航空局監理部航空事業課（課長 門野秀行）

航空局飛行場部空港管理室（室長 佐々木良）

政策目標3 子育てしやすい社会の実現

生活空間が、子供が健やかに成長できる状態にあること

(1) 良質なファミリー向け住宅の供給を促進する

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

業績指標：3人以上世帯の誘導居住水準達成率

目標値：40%（H15年度）

実績値：集計中（H15年度）

初期値：35.6%（H10年度）

実績値は8月頃集計予定

業績指標5：3人以上世帯の誘導居住水準達成率

(指標の定義)

住宅ストックの質の向上を図る上での指針。一般型誘導居住水準（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したもの）と都市居住型誘導居住水準（都市の中心及びその周辺における共同住宅居住を想定したもの）がある。

例）

一般型誘導居住水準：98㎡（3人世帯の場合）

都市居住型誘導居住水準：75㎡（3人世帯の場合）

(目標値設定の考え方)

第八期住宅建設五箇年計画の策定において、3人以上世帯の誘導居住水準の達成率について平成27年度を目途に5割強の世帯の達成を想定しており、それを平成15年度分まで年度割した（5年一度の調査であり、次回調査が平成15年度であるため）

(考えられる外部要因)

景気動向、住宅取得環境等

(他の関係主体)

該当なし

過去の実績値 (年度)

	H5	H10	H15
	31.4%	35.6%	集計中

主な施策

主な施策の概要

優良な持家の取得及び賃貸住宅の供給の促進

- ・住宅ローン減税や住宅所得資金の贈与税の特例措置など、税制、金融等による優良な持家の取得を促進
- ・特定優良賃貸住宅の供給や都市基盤整備公団（現独立行政法人都市再生機構）による民間供給支援型賃貸住宅制度の活用等による賃貸住宅の供給等
予算額：公営住宅等3,459億円の内数（H15年度国費） 都市基盤整備公団120億円の内数（H15年度国費）
- ・住宅金融公庫の証券化支援業務による長期・固定金利の民間住宅ローンへの供給支援
- ・高齢者等の住宅資産の流動化による住み替え支援を促進

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・業績指標については、5年に1度の調査により把握しており、平成15年度の実績値については現在集計中である（8月頃集計予定）。
- ・新築住宅の平均床面積の推移を見ると、平成10年度94.1㎡から平成15年度89.4㎡（住宅着工統計）と減少しているが、平均世帯人員も平成7年2.82人から平成12年2.67人（国勢調査）、平成15年2.60人（人口問題研究所推計値）と減少傾向にあるため、指標の動向については正確に把握することができない。

(施策の実施状況)

- ・住宅ローン減税や住宅所得資金の贈与税の特例措置などにより、優良な持家の取得を促進した。
- ・特定優良賃貸住宅の供給や都市基盤整備公団（現独立行政法人都市再生機構）による賃貸住宅の供給等により、優良な賃貸住宅の供給を促進した。
- ・住宅金融公庫の証券化支援業務を平成15年10月より開始した。
- ・良質な住宅のサブリース契約に伴う預かり家賃に対する保証制度を創設した。
- ・これらの取り組みにより、ファミリー向け世帯等の良質な住宅供給がされた。

今後の取組の方向性

税制、金融等により、優良な持家の取得を促進するとともに、独立行政法人都市再生機構による民間賃貸住宅の供給支援や民間事業者に対する金融、予算等の支援などにより優良な賃貸住宅の供給を促進する。

(新たな目標設定)

今後、新たな長期計画の策定に際し、住宅宅地分科会等の意見を踏まえた上で、指標の見直しを含めて結論を出す予定であるため、現時点では、経過的な措置として、業績指標の目標年次を現五箇年計画終了年度の平成17年度まで延長する。

平成17年度の目標値については、目標の最終値である平成27年度5割強と平成15年度の目標値である40%を年度割で推計し、目標値を43%に設定する。

平成 16 年度における新規の取組

住宅ローン減税の延長
従来の住宅ローン減税（最大控除額 500 万円）を 1 年延長して平成 16 年分に適用
（平成 17 年から平成 20 年分については、控除期間 10 年は維持しつつ、中堅層に見合ったローン水準をカバーする制度へ重点化）

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局住宅政策課（課長 上田 健）
関係課：住宅局民間事業支援調整室（室長 三輪 栄一）、住宅局住宅総合整備課（課長 佐々木 基）住宅局住宅資金管理官（管理官 合田 純一）

政策目標3 子育てしやすい社会の実現

生活空間が、子供が健やかに成長できる状態にあること

(2) 水辺における児童の自然体験を支援する

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

業績指標：自然体験活動拠点数

目標値：300 箇所（H18 年度）

実績値：338 箇所（H15 年度）

初期値：218 箇所（H12 年度）

業績指標6：自然体験活動拠点数

（指標の定義）

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

（目標値設定の考え方）

各制度創設時点からの実績値のトレンドにより推計

（考えられる外部要因）

- ・地域の気運の盛り上がり
- ・環境教育の動向

過去の実績値の推移 (年度)					
H10	H11	H12	H13	H14	H15
160 箇所	181 箇所	218 箇所	263 箇所	304 箇所	338 箇所

主な施策等

主な施策の概要

環境学習・自然体験活動の推進

- ・子どもの水辺再発見プロジェクトの推進

身近な水辺において子どもたちの環境学習や自然体験活動を推進するため、文部科学省、国土交通省、環境省の連携プロジェクトとして、平成11年度に開始している。地域の市民団体、教育関係者、河川管理者等が連携して、「子どもの水辺協議会」を設置し、「子どもの水辺」として登録した後、登録された水辺については、「子どもの水辺サポートセンター」（平成14年7月に（財）河川環境管理財団内に設置）において、活動に必要な資機材（ライフジャケット等）の貸出、水辺での活動をコーディネートできる市民団体等の人材の紹介等の支援体制を整備している。

自然体験を支援する水辺の整備

- ・水辺の楽校プロジェクト

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

予算額：河川事業費 9,379 億円（H15 事業費）の内数

予算額：ダム事業費 4,097 億円（H15 事業費）の内数

予算額：砂防事業費 3,023 億円（H15 事業費）の内数

- ・いきいき海の子浜づくり事業

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

やすい海岸づくりを行う。

予算額：海岸事業費 1,465 億円（H15 事業費）の内数

他の関係主体

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

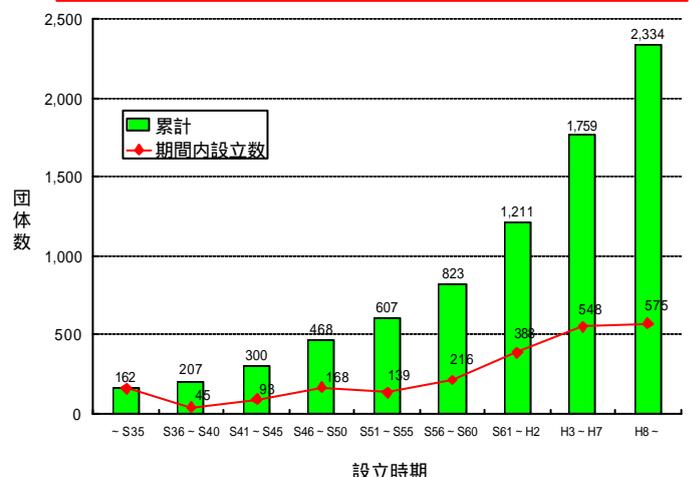
測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

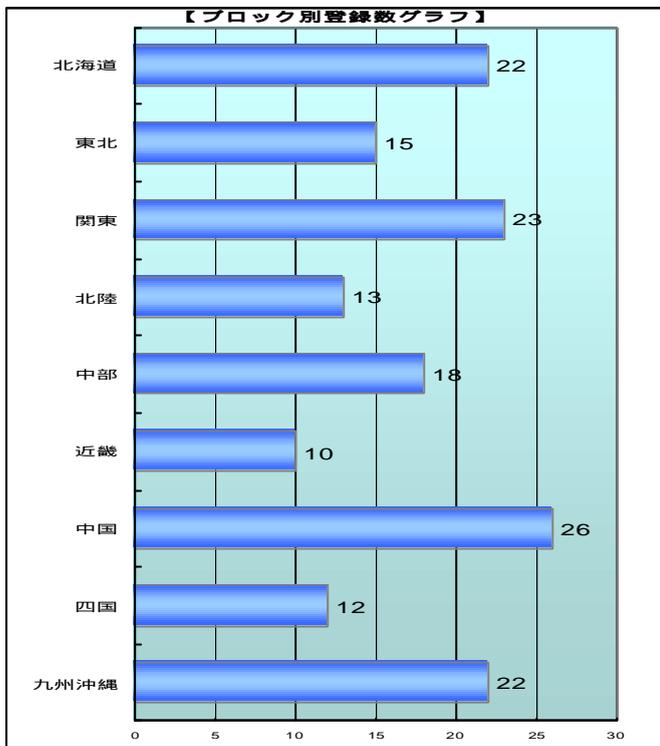
（指標の動向）

- ・平成15年度までの自然体験拠点数実績値は338箇所へ達し、すでに平成18年度の目標値を上回っており、水辺における環境学習・自然体験活動が推進されている。
- ・この指標の内訳を見ると「子どもの水辺」登録箇所が平成14年度に急増し、また平成15年度についても着実に伸びている。
- ・これは、平成14年度に「子どもの水辺」再発見プロジェクトにおける「子どもの水辺」の登録に際して、制度を拡充したことにより、急激に伸びたものであり、制度拡充の効果が十分あったものと考えられ、その後も着実に制度が浸透しているものと考えられる。
- ・一方、近年は、地域別に見る子どもの水辺登録数に偏りがあるという問題が生じており、地域での特色を勘案しながら対処が必要である。

川や水に関する活動を行っている市民団体



- ・河川における水辺については、上記課題は残るものの軌道には乗ったと思われる一方、海辺についての登録数は伸び悩んでいる状態である。



（施策の実施状況）

- 引き続き「子どもの水辺」再発見プロジェクトを推進し、地域でのばらつきを是正するために、全国を各ブロックに分けた中で、情報発信等各種支援方策の検討をするとともに、より一層の環境学習、自然体験活動の推進のためのブロック連絡会議を東北、関東、近畿、九州地方で実施した。

今後の取組の方向性

- 上記で分析したように、地域でのばらつきを是正するために、全国を各ブロックに分けた中で、情報発信等各種支援方策の検討をするとともに、今後もより一層の環境学習、自然体験活動の推進・普及のため、ブロック連絡会議を継続して実施していく必要がある。

（新たな目標設定）

- 平成 16 年 10 月 1 日に全面施行される「環境の保全のための意欲の増進及び環境教育の推進に関する法律」により、人材認定等事業について主務大臣の登録を受けられるようになったほか、国としても拠点としての機能を担う体制の整備に努めることとされていることを踏まえ、平成 16 年度より政策目標の一層の実現を図るため、人材育成と連携した新たな自然体験活動拠点の考え方を盛り込んだ目標値を再設定する。

担当部局等

担当部局：河川局河川環境課（課長 坪香伸）

政策目標3 子育てしやすい社会の実現

生活空間が、子供が健やかに成長できる状態にあること

(3) 都市住民が身近に使える公園を確保する

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

業績指標：歩いていける範囲の都市公園の整備率

目標値：66% (H19 年度)

実績値：64% (H15 年度)

初期値：63% (H14 年度)

速報値

業績指標7：歩いていける範囲の都市公園の整備率

(指標の定義)

都市住民の徒歩生活圏内に近隣住区(概ね小学校区に相当)を単位として計画的に配置される住区基幹公園(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。

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

地方公共団体(事業主体)

過去の実績値 (年度)

H11	H12	H13	H14	H15
60%	61%	62%	63%	64% (速報値)

主な施策

主な施策の概要

住区基幹公園の整備

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

予算額：都市公園事業費補助904億円の内数

(H15年度)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 各自治体等からの報告を元に速報値を算出したところ、初年度である平成15年度末現在で約64%であり、順調に推移しているものと考えら

れる。

(施策の実施状況)

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

今後の取組の方向性

都市部、特に既成市街地においては、用地確保が困難なため、重点的な整備を必要としているにもかかわらず整備が進んでいない。今後は、地区公園等の住区基幹公園を効率的かつ積極的な整備を推進するため、これまでの取組みを一層推進するとともに、新たに以下の取組みを推進する。

- 立体的に都市公園の区域を定めることのできる制度の創設とその活用による都市公園整備の推進
- 借地方式による都市公園の整備の推進

平成16年度における新規の取組

国庫補助負担金の見直し

都市公園整備事業(市町村)の補助採択の基準となる全体事業費の最低額の引上げ

1億円 2億円

担当課等(担当課長名等)

担当課：都市地域整備局公園緑地課

(課長 高梨 雅明)

政策目標 4 住環境、都市生活の質の向上

遊び、楽しみ、心の安らぎを感じることで、心身ともにリフレッシュできること

(1) 職住近接の住宅市街地を形成する

遠距離混雑通勤の軽減や都心部の空洞化の是正等を図るため、低下している都心部の居住機能の向上を総合的に推進することが必要である。

業績指標：都心部における住宅供給戸数

目標値：100 万戸（H17 年度）

実績値：81.4 万戸（H15 年度）

初期値：47.7 万戸（H12 年度）

業績指標 8：都心部における住宅供給戸数

(指標の定義)

東京14区(千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、台東区、墨田区、江東区、品川区、目黒区、渋谷区、中野区、豊島区、荒川区)、名古屋7区(千種区、東区、西区、中村区、中区、熱田区、中川区)、大阪市の新築住宅着工戸数の合計。

(目標値設定の考え方)

大都市地域における住宅及び住宅地の供給に関する基本方針(告示)により、平成8年度から平成17年度までに100万戸と設定。

(考えられる外部要因)

地価、住宅価格の下落や市場金利の動向等

(他の関係主体)

地方公共団体(都市計画の決定等)

度の活用等を推進し、都心地域等における良質な賃貸住宅供給の推進を図る。

・予算額：都市基盤整備公団120億円の内数他(H15国費)

オフィスビル等の住宅への転用の促進

再生賃貸住宅、高齢者向け優良賃貸住宅、優良建築物等整備事業及び住宅市街地整備総合支援事業や、再生賃貸住宅供給促進税制による改良工事費の特別償却、住宅に係る採光規定の合理化により、既存オフィスビル等の転用による住宅供給を促進する。

・予算額：公営住宅等3,459億円の内数(H15国費)、住宅市街地整備総合支援673億円の内数(H15国費)他

過去の実績値 (年度)

H11	H12	H13	H14	H15
37.8 万戸 (9.5 万戸)	47.7 万戸 (9.9万 戸)	57.8 万戸 (10.1 万戸)	68.9 万戸 (11.1 万戸)	81.4 万戸 (12.5 万戸)

括弧書きは単年度の実績値

主な施策

主な施策の概要

都市計画・建築規制

運用の弾力化等を盛り込んだ都市計画運用指針を発出するなど、住宅の供給を対象に容積率を緩和する用途別容積型地区計画制度等の活用を促進する。(制度の実施権限は地方公共団体に委ねられている)

居住環境整備事業

都心共同住宅供給事業をはじめ、住宅供給を組み込んだ市街地再開発事業、住宅市街地整備総合支援事業等を推進することにより、良質な住宅供給を促進しつつ、良好な居住環境の形成や土地の有効・高度利用等を図る事業を支援する。

・予算額：住宅市街地整備総合支援673億円の内数他(H15国費)

公的主体を活用した住宅供給等

都市基盤整備公団による民間供給支援型賃貸住宅制

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・大都市法に基づく供給基本方針上の住宅供給目標(「三大都市圏の都心部に係る区域における平成8年度から17年度まで(10年間)の住宅供給目標量100万戸」)の達成状況は、単年度あたりの供給戸数が供給目標量の年平均に相当する10万戸前後で推移していることに加え、平成10年度以降増加傾向にあり、累積でも目標達成に向けて堅調に推移している。

・また、上記に掲げた施策は、大都市法に基づき重点供給地域に定められたエリアを中心に展開しており、例えば、上記目標期間の前半五ヶ年についてみると、東京都都心14区においては、特定促進地区(平成9年3月に策定された東京都マスタープランにおいて「都心居住推進地域」において特に住宅供給の促進を図るべきとされたエリア)において、住宅供給実績の過半が行われる(都心14区の全行政面積に占める同地区面積の割合41%)など、計画目標の達成に向け実績の増加に寄与している。

(施策の実施状況)

・「都市計画・建築規制」については、都心居住問題が顕著になって以降、その解決を視野においた制度が順次講じられ、平成15年度には用途別容積型地区計画の運用の弾力化を盛り込んだ運用指針を発出している。各地方公共団体において、地権者等の意向を踏まえて必要に応じこれら制度の活用が図られており、適用された地区においては住宅供給が活発化し

ている。例えば東京都中央区第 3ゾーン（日本橋、京橋、築地等）においては、用途別容積率地区計画等の容積率特例制度を活用した住宅供給が大幅に増加している。

- ・「居住環境整備事業」については、大都市法に基づき、重点供給地域と定められたエリアを中心に施行され、その施行地区内における住宅供給に寄与している。例えば、平成3年度以降の東京都区部全体の居住環境整備事業による住宅供給が住宅着工戸数に占める割合が約4.3%であるのに対して、都心3区では約12.6%を占めており、都心部ほど貢献度が高くなっている。
- ・「公的主体を活用した住宅供給等」については、採算性の観点から民間では供給困難なファミリー向けの良質な賃貸住宅を、公団賃貸住宅等として補完的に供給を行うとともに、公団が行う「民間供給支援型賃貸住宅制度」等により、民間によるファミリー向け賃貸住宅の供給を支援することで、バランスの取れた世帯構成による地域コミュニティの実現に貢献している。
- ・補助、税制及び規制面においてオフィスビル等の転用を支援することで、既存ストックの有効活用による都心部における住宅供給に貢献している。

今後の取組の方向性

都心部には良好な住宅地への再生が可能な低未利用地、密集市街地が相当量存在。このため、敷地の共同化等による土地の有効・高度利用と関連公共施設等の整備により、魅力ある複合市街地・良好な住宅地への再生を進め、都心部における住宅供給を促進する必要がある。

- ・容積率の緩和等による都心型住宅供給の誘導措置について、その制度の実施権限を委ねられた地方公共団体における活用の促進を図る。
- ・都市再生に民間を誘導することを目的として平成16年7月に設立される独立行政法人都市再生機構を積極的に活用し、民間における住宅供給の潜在能力を十分引き出す。
- ・既存オフィスの転用による都心部への住宅供給を促進する。
- ・地方公共団体の裁量による総合的な計画策定と事業実施を推進し、良好な居住環境の創出を図る。

都心部では、ファミリー向け賃貸住宅等が不足（平成10年10月1日現在、東京都区部における2人世帯の都市型誘導居住水準並みの50㎡以上の借家住宅ストックは約41万戸である一方、借家居住の2名以上世帯は約86万世帯存在（住宅・土地統計調査））しているため、バランスのとれたコミュニティの形成が困難となり、社会の安定性や活気を阻害している。また、民間により供給されている賃貸住宅の規模は依然として狭く、例えば、住宅着工統計において東京都の民間資金による貸家の戸当たり平均床面積は、平成11年度で約48㎡であるのに対し、平成14年度は約43㎡と、ここ数年狭小化の傾向にある。このため、民間によるファミリー向け賃貸住宅の供給を促進する公的支援が必要。

- ・都市基盤整備公団（平成16年7月より独立行政法人

都市再生機構に移行）が行う「民間供給支援型賃貸住宅制度」等の推進を図る。

平成16年度における新規の取組

住宅市街地整備に対する総合的支援
住宅市街地総合整備事業の整備地区内において行われる公営住宅、特定優良賃貸住宅、高齢者向け優良賃貸住宅の整備、住宅地区改良事業等の実施に要する費用について一体的に補助を行う。

・予算額：住宅市街地総合整備574億円の内数他(H16国費)

・見込まれる効果：総合的な住宅市街地整備の支援による都心居住の推進

市町村のまちづくり計画に対する総合的支援
市町村の自主性・裁量性を追及した、新たな助成措置としてまちづくり交付金を創設し、住宅市街地総合整備事業、公営住宅等整備、住宅地区改良事業、市街地再開発事業等についても交付対象とする。

・予算額：まちづくり交付金1,330億円の内数他(H16国費)

・見込まれる効果：市町村が策定するまちづくり計画に対する総合的な支援による都心居住の推進
オフィスビル等の住宅への転用の促進

従来の既存ストック活用型再生賃貸住宅制度を、準特定優良賃貸住宅制度（改善型）として再編し、地域要件を撤廃。

・予算額：公営住宅等3,017億円の内数(H16国費)

・見込まれる効果：既存ストックの有効活用による都心部での住宅供給等

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局住宅政策課（課長 上田 健）

関係課：住宅局市街地建築課（課長 高井 憲司）、市街地住宅整備室（室長 井上 俊之）、住宅総合整備課（課長 佐々木 基）、民間事業支援調整室（室長 三輪 栄一）、建築指導課（課長 小川 富由）、都市・地域整備局都市計画課（課長 山崎 篤男）、市街地整備課（課長 竹内 直文）、国土計画局大都市圏計画課（課長 小橋 雅明）

政策目標 4 住環境、都市生活の質の向上

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

(2) ゆとりある住環境に必要な都市公園等を確保する

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

業績指標：1人あたり都市公園等面積

目標値：9.3 m²/人 (H19 年度)
実績値：8.7 m²/人 (H15 年度)
初期値：8.5 m²/人 (H14 年度)
速報値

業績指標 9：1人あたり都市公園等面積

(指標の定義)

都市計画区域内とカントリーパーク(都市計画区域外の一定の農山漁村に整備する公園)の存する市町村の一人当たりの都市公園等(都市公園及びカントリーパーク)の面積。

(目標値設定の考え方)

緑豊かな生活環境の形成を図るため、各都市における住民一人あたりの都市公園面積を10m²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9.3m²を設定している。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

地方公共団体(事業主体)

過去の実績値 (年度)

H11	H12	H13	H14	H15
7.9 m ² /人	8.1 m ² /人	8.4 m ² /人	8.5 m ² /人	8.7 m ² /人 (速報値)

主な施策

主な施策の概要

国営公園の整備

わが国固有の優れた文化的資産の保存及び活用や広域的レクリエーション需要への対応、及び首都圏における基幹的な防災機能の充実を図るため、未供用の国営アルプスあづみの公園及び国営東京臨海広域防災公園の整備を促進するとともに、供用中の15公園についても着実な整備を推進する。

予算額：国営公園整備

約295億円(H15年度)

都市公園等整備事業に対する補助

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

予算額：都市公園事業費補助

約904億円(H15年度)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 各自治体等からの報告を元に速報値を算出したところ、初年度である平成15年度末現在で約8.7m²/人であり、順調に推移しているものと考えられる。

(施策の実施状況)

- 直轄事業においては、平成16年度に供用予定のアルプスあづみの公園等17公園の整備を推進した。
- 補助事業においては、都市公園事業費補助により地方公共団体による公園整備への支援を行った。

今後の取組の方向性

- 都市の緑を確保していく上で、都市公園の整備は必要不可欠であり、今後も整備を推進していく。
- また、都市部、既成市街地等用地確保が困難な地域において効率的な都市公園整備を推進するために以下の取組みを推進する。
 - 立体的に都市公園の区域を定めることのできる制度の創設とその活用による都市公園整備の推進
 - 借地方式による都市公園の整備の推進

平成16年度における新規の取組

緑地環境整備総合支援事業の創設

都市公園事業・緑地保全事業等の一体的な実施を支援する統合補助事業「緑地環境整備総合支援事業」を創設。

平成16年度予算額：50億円(国費)

国庫補助負担金の見直し

都市公園整備事業(市町村)の補助採択の基準となる全体事業費の最低額の引上げ

1億円 2億円

担当課等(担当課長名等)

担当課：都市地域整備局公園緑地課

(課長 高梨 雅明)

政策目標 4 住環境、都市生活の質の向上

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

(3) 下水道等の污水处理施設を普及させる

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

業績指標：污水处理人口普及率

目標値：86%（H19年度）
 実績値：集計中（H15年度）
 初期値：76%（H14年度）
 実績値は8月頃集計予定

業績指標：下水道処理人口普及率

目標値：72%（H19年度）
 実績値：67%（H15年度）
 初期値：65%（H14年度）
 速報値（実績値は8月頃集計予定）

業績指標 10：污水处理人口普及率

(指標の定義)
 総人口に対して、下水道、農業集落排水施設、浄化槽等の污水处理施設を利用できる人口の割合。
 (目標値設定の考え方)
 将来は、污水处理人口普及率が100%となることを目標としており、それを現況値との勘案で平成19年度の目標値を設定している。
 (考えられる外部要因)
 該当なし
 (他の関係主体)
 ・農林水産省（農業集落排水事業を所管）
 ・環境省（浄化槽事業を所管）
 ・地方公共団体（事業主体）
【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値					(年度)
H11	H12	H13	H14	H15	
69%	71%	74%	76%	集計中	

業績指標 11：下水道処理人口普及率

(指標の定義)
 総人口に対して下水道を利用できる人口の割合
 (目標値設定の考え方)
 将来は、污水处理人口普及率が100%となることを目標とし、農業集落排水施設や浄化槽等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。
 (考えられる外部要因)
 該当なし
 (他の関係主体)
 ・地方公共団体（事業主体）
【社会資本整備重点計画第3章に記載あり】

過去の実績値						(年度)
H10	H11	H12	H13	H14	H15	

58%	60%	62%	64%	65%	67%
-----	-----	-----	-----	-----	-----

主な施策

主な施策の概要

污水处理施設の整備（ ）
 効率的な污水处理施設整備を進めるため、地域の特性を踏まえた適切な役割分担の下、下水道、集落排水施設、浄化槽等の整備を連携して実施する。このうち下水道の整備については、現状の都道府県構想を前提として、平成14年度末の下水道処理人口普及率65%を72%に引き上げる。
 予算額9,250億円の内数（H15年度）
 下水道の整備
 下水道の整備を促進するため、事業を実施する地方公共団体に対して補助を行う。
 特に、普及の遅れている中小市町村や三大湾、指定湖沼及び水道水源等における普及促進を促進するため、これらの地域で下水道事業を実施する地方公共団体に対して重点的に補助する。
 予算額9,250億円の内数（H15年度）

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 污水处理人口普及率の実績値(平成15年度)は、現在、農林水産省、環境省とて集計および調整中であり、8月頃を目途に公表予定である。
- ・ 平成14年度末における下水道等の污水处理人口普及率は76%であり、前年度に比べて2ポイント上昇。一方、全国で依然として約3,100万人が污水处理施設を利用できない状況。
- ・ 人口5万人未満の中小市町村に約3割の国民が居住しているが、それらの污水处理人口普及率は平成14年度末で53%であり、全国平均(76%)に比べてかなり低い状況。

- ・ 下水道処理人口普及率は、平成15年度末で67%であり、この1年間で2ポイント上昇しており、目標値の達成に向けて着実に進展している。
- ・ 人口5万人未満の中小市町村には、約3割の国民が居住しているが、それらの下水道処理人口普及率の平均は32%（平成14年度）であり、全国平均（65%）に比べてかなり低い状況。

(施策の実施状況)

- ・ 普及の遅れている中小市町村や三大湾、指定湖沼及び水道水源等における普及促進を促進するため、これらの地域において下水道管きよの整備や処理場の整備など、下水道の整備を推進した。

今後の取組の方向性

- ・ 下水道等の汚水処理施設は、使えない住民にとってはいつまでも使えない、まさに「有」か「無」かの施設であり、特に人口5万人未満の市町村において遅れている状態であるが、これらの地域を中心に未普及地域の解消を図るため、汚水処理に係る都道府県構想を踏まえた適切な役割分担に基づき、他の汚水処理施設との連携を図りながら下水道整備を重点的に促進する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局下水道部下水道事業課
（課長 江藤 隆）

政策目標 4 住環境、都市生活の質の向上

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

(4) 都市部における良好な水辺空間を形成する

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

業績指標：都市空間形成河川整備率

目標値：40% (H18 年度)

実績値：37% (H15 年度)

初期値：32% (H12 年度)

業績指標 12：都市空間形成河川整備率

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

過去10年の緩傾斜堤防等の整備延長のトレンドから5年後の目標値を設定

(考えられる外部要因)

沿川の開発動向

(他の関係主体)

地方公共団体(河川管理者)

過去の実績値 (年度)

H10	H11	H12	H13	H14	H15
		32%		34%	37%

主な施策

主な施策の概要

市街地における親水性のある河川整備()

良好な河畔の整備を進め、うるおいと安らぎのある都市空間の創出を実現する。

予算額：河川事業費9,379億円(H15)の内数

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成15年度の実績値は37%であり、目標の達成に向け、順調に指標値は向上している。

(施策の実施状況)

- ふるさとの川整備事業、桜づつみ、水辺プラザ等水辺で憩えるよう配慮した事業を推進している。
- 河川改修事業の実施にあたっては、多自然型川づくり、周辺の街並みや景観と調和した整備を行うよう配慮している。
- (財)リバーフロント整備センターと連携し、「河川を活かしたまちづくり事例集」を作成し、河畔まち

づくりの普及啓発を図った。(H16.3作成)

今後の取組の方向性

- 引き続き、ふるさとの川整備事業、桜づつみ、水辺プラザ等水辺で憩えるよう配慮した事業を推進するとともに、河川改修事業の実施にあたっては、多自然型川づくり、周辺の街並みや景観と調和した整備を行う。
- まちづくりの主体である市区町村と河川管理者が共通の認識を持ち、河川とまちの両部局の連携を図ることを目的に「河川を活かしたまちづくり」ブロック会議を開催する。

担当課等(担当課長名等)

担当課：河川局治水課(課長 柳川城二)

関係課：河川局河川環境課(課長 坪香 伸)

政策目標 4 住環境、都市生活の質の向上

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

(5) 良好な宅地供給を促進する

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

業績指標：良好な環境を備えた宅地整備率

目標値：46.0%（H17年度）

実績値：集計中（H15年度）

初期値：35.3%（H12年度）

実績値は9月頃集計予定

業績指標 13：良好な環境を備えた宅地整備率

(指標の定義)

「良好な環境を備えた宅地整備率」とは、住宅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、H12年度からの総供給画地数（ストック）のうち、次の条件を全て満たした団地の供給画地数の割合のことをいう。

平均画地面積 170㎡以上

公共用地率 30%以上

職住近接エリア内

地区計画の策定

(良好な環境を備えた宅地整備率)

$$= (\text{H12年度以降に供給された} \sim \text{の条件を全て満たした団地の供給画地数}) / (\text{H12年度以降に供給された住宅宅地関連公共施設等総合整備事業を導入している団地の総供給画地数})$$

・ および 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、例えば首都圏では、東京都心まで鉄道で40分以内の区域または30km圏等、地方圏では、当該都市圏の中心都市の都心までの通勤時間が概ね30分以内の区域等をいう。

(目標値設定の考え方)

長期的には、年度毎のフロー値が高止まりの状態となることを目指すが、当面の目標として、各条件のトレンドの試算等を行い、施策の実施による追加分を加味した結果、H17年度の目標値として46%を設定。

(考えられる外部要因)

・ 都心、近郊および郊外の居住コストの変化（地価動向等）

(他の関係主体)

地方公共団体（間接補助の実施、公的開発の事業主体）、民間事業者（事業主体）

H12	H13	H14	H15
35.3% ^注	38.6%	38.6%	集計中

注 指標値の算出方法を精査した。

主な施策

主な施策の概要

都市基盤整備公団による公的宅地供給

都市公団により、地域のまちづくりと連携しつつ、居住環境のゆとりが確保された良質な住宅地を供給する。

予算額〔事業費〕：3158億円(H15)

住宅宅地関連公共施設等総合整備事業による公共施設の整備推進

住宅宅地関連公共施設等総合整備事業により、都市居住の再生、職住近接の実現等に資する良好な居住環境を備えた住宅及び宅地の供給を促進する。

予算額〔国費〕：982億円(H15)

住宅金融公庫による宅地造成融資

宅地造成融資の活用により、職住近接や良質性等、良好な居住環境を備えた住宅宅地の供給を支援する。

予算額〔事業費〕：82億円(H15)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

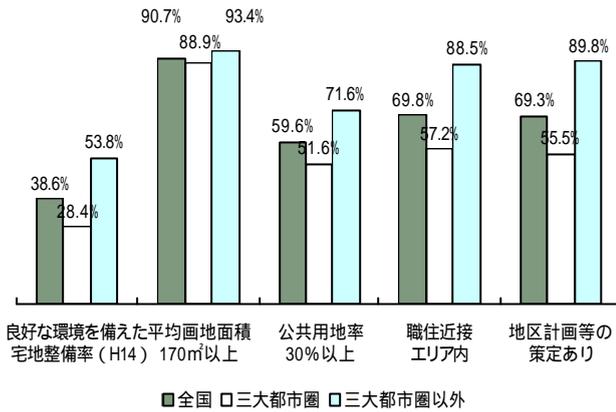
(指標の動向)

- ・ 内訳を見ると、各要素別の要件を満たす割合は概ね伸びているが、指標値が低い傾向のある三大都市圏の宅地供給が増加し、ストックに占める割合が増えたため、全体の指標は伸びなかった。
- ・ 特に平均画地面積の条件については、既に80～90%が条件を満たしており、整備状況は高い。

過去の実績値

(年度)

各条件を満足する宅地の割合（H14）



（施策の実施状況）

- ・平成14年度より、住宅宅地関連公共施設等総合整備事業の補助対象を、都市居住の再生、職住近接の実現、または個性と工夫に満ちた地域居住に資するものに重点化をしている。
- ・平成14年度より、住宅金融公庫の宅地造成融資の融資対象を、職住近接、良質性(画地面積等)、及び公共性(地元のまちづくりとの連携等)の全ての要件を満たすものに限定している。

今後の取組の方向性

- ・補助制度や融資制度において、対象地域を三大都市圏等の職住近接エリアに限定する等により、職住近接やゆとりある居住環境の実現に資する良質な宅地ストックの形成が図られるよう努める。

平成16年度における新規の取組

平成16年度より、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）の一般タイプ事業については対象地域を三大都市圏等の職住近接エリアに特定。

担当課等（担当課長名等）

担当課：土地水資源局土地政策課（課長 服部 敏也）
関係課：住宅局住宅総合整備課住環境整備室（室長 後藤 隆之）

政策目標 4 住環境、都市生活の質の向上

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

(6) 電線類を地中化する

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

業績指標：市街地の幹線道路の無電柱化率

目標値：15%（H19年度）

実績値：約9%（H15年度）

初期値：7%（H14年度）

業績指標 14：市街地の幹線道路の無電柱化率

(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

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

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

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

基づく整備を実施。平成15年度の市街地の幹線道路の無電柱化率は約9%であり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。

- ・ ロンドン・パリ・ボン（100%）など、欧米主要都市に比べると無電柱化率は大きく立ち遅れている状況。
- ・ 市街地の幹線道路の無電柱化率は、直轄国道（約19%）に比べ補助国道（約5%）及び都道府県道（約7%）が低く、地方公共団体の一層の積極的な取組みが必要。
- ・ 幹線道路における無電柱化率約9%に対し、市区町村が管理する非幹線道路では約1%。

施策の実施状況

- ・ 都市景観や防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保を図るために、まちなかの幹線道路における電線類の地中化を重点的に実施。

今後の取組の方向性

- ・ 平成16年度からスタートした「無電柱化推進計画」に基づき、まちなかの幹線道路における電線類地中化を引き続き重点的に進めるとともに、緊急輸送道路においても整備を進める。
- ・ 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区や良好な都市環境・住環境形成に必要な地区、歴史的景観地区などの主要な非幹線道路についても無電柱化を面的に進める。
- ・ コスト縮減対策を図ることで、より一層の無電柱化を進める。

過去の実績値の推移					(年度)
H11	H12	H13	H14	H15	
			7%	約9%	

主な施策等

主な施策の概要

電線類の地中化（ ）

- ・ 幹線道路における電線類の地中化

予算額：住環境、都市生活の質の向上

事業費 26,821 億円の内数（H15年度）

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 平成11年度から平成15年度までの新電線類地中化計画に

平成16年度における新規の取組

- ・ 非幹線道路における無電柱化の実施のために、地方公共団体への支援（軒下配線等の円滑な実施に必要な地元合意形成への支援）及び電線管理者への支援（技術開発（トランスのコンパクト化等）への支援）を行う。

担当部局等

担当課：道路局地方道・環境課（課長 森永教夫）
関係課：道路局 国道・防災課（課長 鈴木克宗）
都市・地方整備局 街路課（課長 斉藤 親）

政策目標5 アメニティ豊かな生活環境の形成

水と緑豊かで、美しい景観を有する生活環境の中で暮らせること

(1) 海岸における親水空間等を形成する

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

業績指標：人々が海辺に親しむことのできる
海岸の延長

目標値：約 6,800km (H19 年度)

実績値：約 6,760km (H15 年度)

初期値：約 6,700km (H14 年度)

業績指標 15：人々が海岸に親しむことのできる海岸の
延長

(指標の定義)
安全、快適に水際まで近づくことのできる海岸延長
(目標値設定の考え方)
できる限り着実に推進していくために、平成19年度ま
でに達成可能な値として設定。
(考えられる外部要因)
地元調整の状況等
(他の関係主体)
地方公共団体(事業主体)

過去の実績値 (年度)					
H10	H11	H12	H13	H14	H15
				約 6,700km	約 6,760km

主な施策

主な施策の概要

観光振興に資する海岸事業()

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

予算額：1,465億円(H15年度)の内数

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成15年度の実績値は約6,760kmであり、目標の達成に向けて順調に指標値は伸びており、日常的に海岸を訪れ、海水浴やビーチスポーツ等の海岸の利用に資する海岸整備が促進された。

(施策の実施状況)

- ふるさと海岸整備事業
白鳥港海岸(香川県)ほか29箇所で開催中
- C.C.Z.(コースタル・コミュニティ・ゾーン) 沢尻・長浜海岸(東京都)ほか6箇所で開催中

今後の取組の方向性

・今後も、面的防護方式を取り入れ、かつ、親水性及び景観に配慮した海岸整備の充実に努める。

平成16年度における新規の取組

- 景観や利用に配慮した「いきいき・海の子・浜づくり」の拡充(政策アセスメントを実施)

海岸における美しい景観の保全・再生及び海岸利用の促進を図るため、「いきいき・海の子・浜づくり」の拡充を行い安全に野外活動や体験学習等が行なえるよう安全情報伝達施設の整備や文化資源・交流施設の防護を目的とした施設の整備、景観や利用、生物の生息・生育環境に配慮した施設の改良を推進する。

担当課等(担当課長名等)

担当課：河川局海岸室(室長 細見寛)

関係課：港湾局海岸・防災課(課長 内村重昭)

政策目標 5 アメニティ豊かな生活環境の形成

水と緑豊かで、美しい景観を有する生活環境の中で暮らせること

(2) 公共空間における緑化等を推進する

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

業績指標：都市域における水と緑の公的空間確保量 目標値：12 m²/人を約1割増
(13 m²/人 (H19年度))
実績値：約2%増 (H15年度)
初期値：12 m²/人 (H14年度)
速報値

業績指標 16：都市域における水と緑の公的空間確保量

(指標の定義)
都市域における(港湾の区域を含む)自然的環境(樹林地、草地、水面等)を主たる構成要素とする空間であり、制度的に持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。
(目標値設定の考え方)
水と緑豊かで良好な都市環境の形成を図るため、長期的には20 m²以上確保されたような都市を目指しており、現況値との勘案により、平成19年度の目標値約13 m²を設定している。
(考えられる外部要因)
該当なし
(他の関係主体)
地方公共団体(事業主体)
【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
			12 m ² /人	約2%増 (速報値)

主な施策

主な施策の概要

国営公園の整備()
わが国固有の優れた文化的資産の保存及び活用や広域的レクリエーション需要への対応、及び首都圏における基幹的な防災機能の充実を図るため、未供用の国営アルプスあづみの公園及び国営東京臨海広域防災公園の整備を促進するとともに、供用中の15公園について着実な整備を推進する。
予算額：国営公園整備
約295億円(H15年度)
都市公園等整備事業に対する補助()
地方公共団体が行う都市公園等の整備に対して補助を行い、都市公園等の整備を支援する。
予算額：都市公園事業費補助
約904億円(H15年度)

古都及び緑地保全事業の推進()
古都及び緑地保全事業を推進することにより、身近な緑地の保全を図る。
予算額：古都及び緑地保全等事業補助
約68億円(H15年度)
道路緑化の推進()
良好な景観を形成し、CO₂の吸収など環境への負荷を軽減するため、良質な緑の道路空間を構築するため、植樹帯、中央分離帯の植樹等、道路緑化を積極的に進める。
予算額：343億円(H15年度、事業費)
河川における水際の緑化()
河川において、良好な自然環境の再生のための自然再生や多自然型川づくりにより、水と緑の豊かな空間を確保。
予算額：9,379億円(H15年度、事業費)の内数
急傾斜地における緑を活かした斜面对策()
山麓斜面に市街地が接している都市において、土砂災害に対する安全性を高め緑豊かな都市環境として、一連の樹林帯(グリーンベルト)の形成を推進する。
予算額：約405億円(H15年度、国費)の内数
港湾環境整備事業の推進()
港湾内の生活・労働環境改善などを図り、港湾空間における良好な環境実現のため、港湾緑地を計画的に整備する。
予算額：約150億円(H15年度)
空港周辺緑地整備事業の推進()
特定飛行場の周辺区域(第3種区域)内の移転補償跡地において緩衝緑地帯等を整備する。
予算額：緩衝緑地帯等整備事業
約46億円(H15年度)
(注) を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析
(指標の動向)

- 各自治体等からの報告を元に速報値を算出したところ、初年度である平成15年度末現在で約2%増加しており、順調に推移しているものと考えられる。

(施策の実施状況)

- ・ 直轄事業においては、平成 16 年度に供用予定のアルプスあづみの公園等 17 公園の整備等を推進した。
- ・ 補助事業においては、都市公園事業費補助により地方公共団体による公園整備への支援を行った。
- ・ 古都及び緑地保全事業を推進することにより、都市及び都市近郊に残された身近な緑地の保全を行った。
- ・ 良質な緑の道路空間を構築するため、植樹帯、中央分離帯の植樹等、道路緑化を推進した。
- ・ 自然再生、多自然型川づくり等を荒川、木曽川等で実施。
- ・ 山麓斜面に市街地が接している都市において、土砂災害に対する安全性を高め緑豊かな都市環境として、一連の樹林帯（グリーンベルト）の形成を推進。
- ・ 平成 15 年度に港湾緑地の整備を全国約 120 港で実施した。
- ・ 特定飛行場の周辺区域（第 3 種区域）内の移転補償跡地において緩衝緑地帯等を整備した。

今後の取組の方向性

- ・ アメニティ豊かな生活環境を形成するため、引き続き、公園の整備、緑地の保全・創出、道路・河川・港湾等の公共空間の緑化を行う必要がある。
- ・ 都市公園事業においては、都市部、既成市街地等用地確保が困難な地域において効率的な都市公園整備を推進するために以下の取組みを推進する。
 - ・ 立体的に都市公園の区域を定めることのできる制度の創設とその活用による都市公園整備の推進
 - ・ 借地方式による都市公園の整備の推進
 - ・ 比較的緩やかな規制により、里地・里山などを保全する緑地保全地域の指定の推進

平成 16 年度における新規の取組

緑地環境整備総合支援事業の創設
都市公園事業・緑地保全事業等の一体的な実施を支援する統合補助事業「緑地環境整備総合支援事業」を創設。

平成 16 年度予算額：50 億円（国費）

国庫補助負担金の見直し（都市公園事業）

都市公園整備事業（市町村）の補助採択の基準となる全体事業費の最低額の引上げ

1 億円 2 億円

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市地域整備局公園緑地課

（課長 高梨 雅明）

関係課：道路局地方道・環境課道路環境調査室

（室長 吉崎 収）

河川局河川環境課

（課長 坪香 伸）

河川局砂防部砂防計画課

（課長 亀江 幸二）

港湾局環境整備計画室

（室長 牛嶋 龍一郎）

航空局環境整備課

（課長 有岡 宏）

政策目標 6 良質で安定した水の確保

きれいな水、おいしい水を豊かに確保できること

(1) 河川の正常な流量を確保する

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

業績指標：河川の流量不足解消指数

目標値：61% (H18 年度)

実績値：56% (H15 年度)

初期値：54% (H13 年度)

業績指標 17：河川の流量不足解消指数

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

H18 までに完成するダム等により、下流河川への渇水時に補給可能な流量の積み上げ、将来目標値に対する充足率で評価。

(考えられる外部要因)

地元の調整状況等

(他の関係主体)

特になし

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

(施策の実施状況)

- 平成 15 年度には、河川総合開発事業関係予算 4,097 億円をもって、ダム等の整備及び管理を行った。
- 平成 15 年度は、小里川ダムをはじめとする 13 ダムを完成させた。
- 厳しい予算の中、事業中のダムについては、水需要の必要性等を勘案し、事業を峻別。必要な手続きを経て 10 事業を中止する一方、本体工事中のダムに重点投資を行った。

今後の取組の方向性

- 引き続き、事業中のダムについて、既存ダムの有効活用も含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別する。
- また、既存ダムの有効活用として、貯水池容量の効率的な再配分による既存ダムの徹底活用等に取り組む。
- 事業を進めるに当たっては、コスト縮減を図りながら、重点化・効率化に取り組むつつ、計画的な投資と事業展開を行う。

過去の実績値 (年度)					
H10	H11	H12	H13	H14	H15
			54%	55%	56%

担当課等 (担当課長名等)

担当課：河川局治水課 (課長 柳川城二)

主な施策等

主な施策の概要

河川流量の確保のためのダム建設等 ()

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

予算額：河川総合開発事業 4,097 億円 (H15) の内数

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成 15 年度の実績値は 56% であり、目標の達成に向けて指標値は伸びている。
- 河川の流量不足解消指数の向上にはダムの整備が必要であるが、ダムの計画から完成までには長時間を要することが一般的であり、現在、指標値が向上するのは、過去の投資に依る部分が多い。
- 今後とも、継続的に指標値の向上を図るためには、計

政策目標 6 良質で安全な水の安定した利用の確保

きれいな水、おいしい水を豊かに確保できること

(2) 水道水源域の水質を改善する

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

業績指標：水道水源域における下水道処理人口普及率

目標値：60%（H18年度）

実績値：集計中（H15年度）

初期値：48%（H12年度）

実績値は8月頃集計予定

業績指標 18：水道水源域における下水道処理人口普及率

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

将来は、水道水源域のうち下水道の計画区域については、すべて処理することを目標としており、それを現況値との勘案で平成18年度の目標値を設定している。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

・地方公共団体（事業主体）

過去の実績値

(年度)

H10	H11	H12	H13	H14	H15
		48%	50%	53%	集計中

主な施策

主な施策の概要

水道水源域における下水道の整備

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

予算額9,250億円の内数（H15年度）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 水道水源域における下水道処理人口普及率の実績値（平成15年度）は現在集計中であるが、目標値の達成に向けて、今後も着実な整備が求められる。
- 水道水源や水道取水口の上流域に係る地域における下水道の普及促進については、国民の健康・安全の観点からも責任を持った対応が必要。このように安全で良質な水道水の供給を確保するため、下水道事業による水質の改善が求められており、さらなる推進が必要。

(施策の実施状況)

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

今後の取組の方向性

- 水道水源や水道取水口の上流域に係る地域における下水道の普及促進については、国民の健康・安全の観点からも責任を持った対応が必要。このように安全でおいしい水の確保を図るため、引き続きこれらの地域の普及を促進する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局下水道部下水道事業課
(課長 江藤 隆)

政策目標 6 良質で安全な水の安定した利用の確保
きれいな水、おいしい水を豊かに確保できること

(3) 河川の水質を改善する

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

業績指標：河川における汚濁負荷削減率

目標値：78% (H19 年度)
実績値：68% (H15 年度)
初期値：65% (H14 年度)

業績指標 19：河川における汚濁負荷削減率

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

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

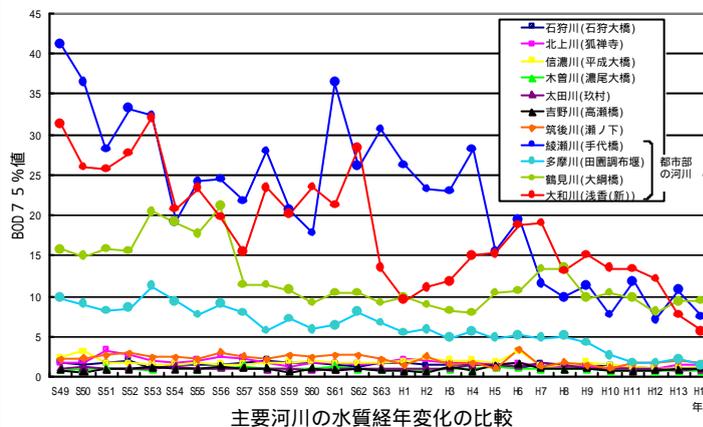
(考えられる外部要因)

- ・ 地元調整の状況等
- ・ 社会情勢の変化等による流入負荷の動向

(他の関係主体)

- ・ 地方公共団体等

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載】



主要河川の水質経年変化の比較

過去の実績値の推移 (年度)					
H10	H11	H12	H13	H14	H15
				65%	68%

(施策の実施状況)

- ・ 平成 16 年度には綾瀬川、霞ヶ浦等都市部の河川や湖沼を重点的に、浄化施設等の整備を実施。

今後の取組の方向性

- ・ 事業の実施効果は着実に発揮されているが、河川における汚濁負荷量削減として、都市部の河川と湖沼について、今後も関係機関と一体となって重点的に水質改善事業を実施する必要がある。

担当部局等

担当部局：河川局河川環境課（課長 坪香 伸）

主な施策等

主な施策の概要

浄化事業等の実施

河川において浄化施設等の設置を進め、水質改善を実現する。
予算額：河川事業費 9,379 億円（H15 年度事業費）の内数

関係機関及び流域自治体と連携による水質改善施策設置等の整備

河川管理者と関係機関及び流域自治体が一体となって、水質改善施設等の整備をすることにより、水質改善を図る清流ルネッサンスを推進。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 河川事業における汚濁負荷削減率は、河川浄化事業の実施等により、平成 15 年度の実績値で 68% であった。
- ・ 河川浄化施設の設置や下水道の整備により河川水質の改善は着実に進んでいる。

政策目標7 水害等による被害の軽減

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

(1) 水害による被害を軽減するため、施設整備を行う

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

業績指標：洪水による氾濫から守られる区域の割合	目標値：約 62%(61.7%) (H19 年度) 実績値：約 58%(58.4%) (H15 年度) 初期値：約 58%(57.8%) (H14 年度)
業績指標：床上浸水を緊急に解消すべき戸数	目標値：約 6 万戸 (H19 年度) 実績値：8.3 万戸 初期値：約 9 万戸 (H14 年度) 速報値 (実績値は 8 月頃 集計予定)
業績指標：流下能力不足橋梁数	目標値：3,500 (H18 年度) 実績値：3,900 (H15 年度) 初期値：4,500 (H13 年度見込み)
業績指標：下水道による都市浸水対策達成率	目標値：54% (H19 年度) 実績値：51% 初期値：51% (H14 年度) 速報値 (実績値は 8 月頃 集計予定)

業績指標 20：洪水による氾濫から守られる区域の割合

(指標の定義)

当面の計画として、大河川においては30年～40年に1度程度、中小河川においては5年～10年に1度程度発生する規模の降雨において、洪水の氾濫の防御が必要な区域に対し、防御されている区域の割合

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

地元の調整状況等

(他の関係主体)

特になし

【社会資本整備重点計画第2章に記載】

過去の実績値 (年度)					
H10	H11	H12	H13	H14	H15
				約58% (57.8%)	約58% (58.4%)

業績指標 21：床上浸水を緊急に解消すべき戸数

(指標の定義)

過去10年間(平成4年から平成13年までの間)に床上浸水を受けた家屋(約9万戸)のうち、被災時と同程度の出水で、依然として床上浸水被害を受ける可能性のある家屋数

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

地元の調整状況等

(他の関係主体)

特になし

【社会資本整備重点計画第2章に記載】

過去の実績値 (年度)					
H10	H11	H12	H13	H14	H15
				約9万戸	8.3万戸(速報値)

実績値は8月頃集計予定

業績指標 22：流下能力不足橋梁数

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

地元の調整状況等

(他の関係主体)

地方公共団体(河川管理者)等

過去の実績値 (年度)					
H10	H11	H12	H13	H14	H15
			4,500橋	4,200橋	3,900橋

業績指標 23：下水道による都市浸水対策達成率

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

将来は、少なくとも10年に1回程度の大雨に対する雨水安全度が確保されることを目標としており、それを現況値との勘案で平成19年度の目標値を設定している。

(他の関係主体)

地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第3章に記載】

過去の実績値 (年度)					
H10	H11	H12	H13	H14	H15
49%	49%	50%	51%	51%	51%

実績値は8月頃集計予定

主な施策

主な施策の概要

洪水による氾濫被害から守るための河川整備・ダム等洪水調節施設の整備、砂防設備の整備()
堤防等整備やダム等洪水調節施設の整備、砂防えん堤等の整備を推進し、氾濫域における治水安全度の向上を図る。

予算額：治水事業等(直轄)8,554億円(H15)の内数
(補助)7,979億円(H15)の内数
(特治等込み)

下水道による雨水対策施設の整備の推進（ ）

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

予算額：下水道事業 9,250 億円（H15 国費）の内数

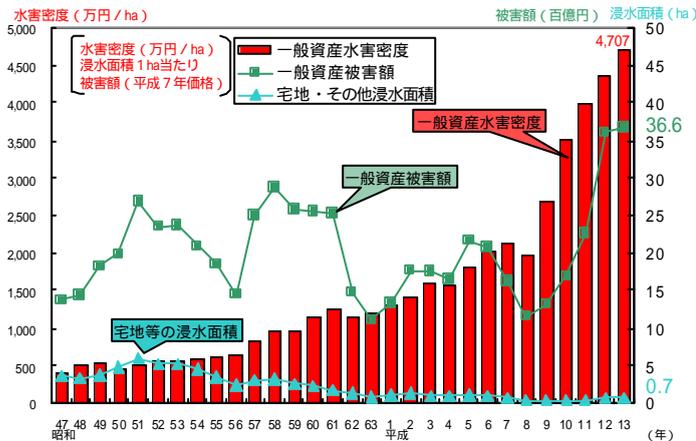
（注） を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- 指標については、集計中のものもあるが目標の達成に向けて概ね順調に指標値が伸びている。
- 床上浸水を緊急に解消すべき戸数の平成 15 年度の実績値は約 8.3 万戸であり、目標の達成に向けて指標値は順調に伸びている。
- 下水道による都市浸水対策達成率の実績値は平成 15 年度末で 51% であり、この 1 年間で 0.7 ポイント上昇しており、目標（5 年間で 4 ポイント向上）の達成に向けて着実に進展している。
- 「洪水による氾濫から守られる区域の割合」等の指標値の向上のためには、河川、ダム、砂防設備等の整備を行うことが必要であるが、これらは計画から完成までには長時間を要することが多いため、施設整備途上においてハード・ソフト一体となった減災体制の緊急的な整備が必要である。また、計画規模を上回る洪水等による災害に対する体制整備が必要である。
- 今後とも、継続的に指標値の向上を図るためには、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。
- 近年の浸水被害の状況を見ると、都市化の進展による雨水の流出率の増加や局所的な集中豪雨により依然として内水被害が頻発している。また、被害内容の現況を見ると、宅地等の浸水面積は減少しているものの、都市化の進展や集中豪雨の多発により、被害額は減少しておらず、関係者の連携を図った取り組みが必要である。



（施策の実施状況）

- 効果の早期発現を目指し、本体工事中のダム等への重点投資を行っている。また、平成 15 年度からは治水上の緊急性・必要性が高く、整備効果が大きい区間などについて、その事業区間・期間などを設定・公表し、重点投資を行う短期集中型事業を実施している。また、洪水の安全な流下を妨げるボトルネック橋梁の解消

を図るため、平成 14 年度からは従来の鉄道橋緊急対策事業の対象として新たに道路橋を追加した。

今後の取組の方向性

- ・ 昨年の北海道沙流川における計画を上回る洪水が発生しており、計画を上回る災害への備えや整備途上の備えが必要。大河川の破堤氾濫等に対する全国的な見地からの予防・応急・復旧・復興の体制の確立を行うため、社会経済全体を捉えた被害想定、防災施設の効果的整備戦略の策定、関係機関が連携した広域的応援体制の整備のための危機管理の活動要領の策定などを行う。
- ・ 自助・共助・公助のバランスのとれた防災体制の構築のため、住民や地域が自ら判断・行動するためのリアルタイム浸水情報等の情報提供の充実や地域防災力の要である水防団の体制強化を行う。
- ・ 財政状況が厳しくなる見込みの中、今後もコスト縮減を図りながら、本体工事中のダムや水害が頻発している地域での河川改修に重点的・集中的な投資を行うとともに、箇所数を厳密に管理し、計画的・効率的な施設整備を図る。
- ・ 下水道事業と河川事業の連携による浸水対策を重点的に推進し、床上浸水が慢性化している地区における抜本的な浸水解消を図る。
- ・ さらに、平成 16 年度には特定都市河川浸水被害対策法が施行され、これまで以上に下水道管理者、河川管理者及び地方自治体が一体となった浸水被害対策が行われる見込み。
- ・ ダム事業について既存ダムの有効活用も含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別する等、実施中の事業について峻別を徹底する。
- ・ 既存ダムの有効活用として、貯水池容量の効率的な再配分による既存ダムの徹底活用等に取り組む。

平成 16 年度における新規の取組

浸水被害緊急改善下水道事業の創設

都市機能集積地区、床上浸水被害未解消地区等において、再度災害防止等の観点から浸水被害の軽減及び解消を図るとともに、床上浸水被害を被った地区について、迅速な対策を可能とする浸水被害緊急改善下水道事業を創設。

担当課等（担当課長名等）

担当課：河川局河川計画課（課長 布村 明彦）
河川局治水課（課長 柳川 城二）
河川局砂防部砂防計画課（課長 亀江 幸二）

関係課：都市・地域整備局下水道部下水道事業課
（課長 江藤 隆）

政策目標7 水害等による被害の軽減

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

(2) 災害の危険性に関する情報を普及させる

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

業績指標：ハザードマップ認知率

目標値：洪水 70% (H18年度)
火山 76%

実績値：洪水 10% (H15年度)
火山 70%

初期値：洪水 4% (H12年度)
火山 30%

業績指標 24：ハザードマップ認知率（洪水）

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

特になし

(他の関係主体)

地方公共団体（ハザードマップ作成主体）

過去の実績値 (年度)

H10	H11	H12	H13	H14	H15
		4%		6%	10%

業績指標 24：ハザードマップ認知率（火山）

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

特になし

(他の関係主体)

地方公共団体（ハザードマップ作成主体）

過去の実績値の推移

(年度)

H10	H11	H12	H13	H14	H15
30%	30%	30%	49%	61%	70%

主な施策

主な施策の概要

ハザードマップの作成支援（洪水）()

- ・ 浸水想定区域図の公表を推進する。
- ・ 平成18年度末には、「ハザードマップ作成支援率」を100%まで達成させる。

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

ハザードマップの作成支援（火山噴火災害）()～火山災害予想区域図の作成～

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

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

市町村への支援・協力の推進

- ・ 洪水ハザードマップ作成要領の作成
 - ・ PR誌の作成
 - ・ ホームページへの掲載
 - ・ 水防訓練
- ・ などの支援・協力を実施してきており、今後も市町村と連携することにより作成・公表の推進を図る。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 洪水については、平成15年度の実績値は10%であり、

伸びは微増である。これは、ハザードマップを作成・公表している市町村が、浸水想定区域内の対象市町村の2.5割(H16.3現在)となっており、指標の向上については、市町村の更なる積極的な作成・公表に期待するところである。

- ・ 火山については、平成15年度の実績値が70%となっており、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。
- ・ 指標の伸びの原因としては、平成12年の有珠山及び三宅島の噴火により、それまで火山ハザードマップ未公表の地方自治体が、その重要性を認識し、作成・公表への機運が高まったことによると考えられる。
- ・ 残りの富士山についても、平成16年度中の公表予定で作業が進められている。公表後は順次地方自治体において配布・周知されることとなる。

(施策の実施状況)

(洪水)

- ・ 浸水想定区域図の公表については、平成13年の水防法改正から順調に公表している。(H16.3.31現在の公表：96水系163河川(109水系193河川中))

<過去のハザードマップ作成支援率の推移>

H13	H14	H15	目標値(H18)
32%	71%	73%	100%

- ・ 公表対象となる市町村への周知により支援を進めているところであり、目標年次までに、直轄管理区間の河川に係る約1,200市町村に対して、公表・周知・支援を行っていく。
<平成16年3月31日現在、880市町村(平成13年度;380市町村、平成14年度;474市町村、平成15年度;854市町村)>
- ・ 平成14年9月に「洪水ハザードマップ作成要領」を作成。
- ・ 平成15年2月に洪水ハザードマップPRパンフレットを作成。
- ・ 今後は、いかに住民に周知させるかについて工夫していく必要がある。

(火山)

- ・ 平成4年度より、火山噴火警戒避難対策事業を推進し、これにより火山活動による社会影響の大きい30火山について火山災害予想区域図の整備が進んでいる。
- ・ 火山災害予想区域図の公表については、平成8年から順調に公表している。(H16.3.31現在の公表：29火山(30火山中))

<過去の火山災害予想区域図提供率の推移>

H11	H12	H13	H14	H15	目標値
42%	42%	65%	81%	89%	100%

- ・ 公表対象となる市町村への周知により支援を進めているところであり、目標年次までに、火山ハザードマップの作成が必要な主要火山周辺の140市町村に対して、公表・周知・支援を行っていく。
<平成16年3月31日現在、125市町村>
- ・ さらに、先駆的な火山ハザードマップについては、新たな火山災害要因を盛り込んだ火山ハザードマップの作成・公表が行われている。

今後の取組の方向性

(洪水)

- ・ 浸水想定区域の公表を進め、109水系193河川(約1,200市町村)全ての公表を早期に実現する。

(H16.3.31現在の公表：96水系163河川(880市町村))

- ・ ハザードマップの推進に向けた方策として、地域住民のスムーズな避難誘導のために、積極的なハザードマップ作成の推進を図る必要がある。各地域の事情に則した効果的な取組みを国土交通省として支援していく。

[具体例]

ハザードマップ作成のベースとなる浸水想定区域図の電子データを配布。

住民から見て分かりやすい洪水ハザードマップにするためのガイドラインの作成

水防訓練、避難訓練の実施。

小学生を対象にした防災教育の実施。

(火山)

- ・ 上記で分析したように、平成12年の有珠山及び三宅島の噴火により、火山ハザードマップ未公表の地方自治体で、作成・公表の機運が高まっていることから、残りの富士山についても作成・公表できるよう火山噴火警戒避難対策事業を推進すると共に、先駆的な火山ハザードマップについては、新たな火山災害要因を盛り込む等、新たな火山ハザードマップの作成・公表を促進する。
- ・ ついては、火山活動による社会影響の大きい30火山全てで火山ハザードマップの作成・公表を促進する。

平成16年度における新規の取組

- ・ 住民から見て分かりやすい洪水ハザードマップにするためのガイドラインの作成に向けた検討等

担当課等(担当課長名等)

担当課：河川局治水課(課長 柳川 城二)

河川局砂防部砂防計画課(課長 亀江 幸二)

政策目標7 水害等による被害の軽減

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

(3) 台風時の被害を軽減するため、気象情報を充実する

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

業績指標：台風中心位置予報の精度

目標値：360km (H17年)
実績値：374km (H15年)
初期値：443km (H12年)

業績指標 25：台風中心位置予報の精度

(指標の定義)
72時間先の台風中心位置の予報誤差(km) (台風の進路予報円の中心位置と対応する時刻における実際の台風中心位置との距離の差)を当該年を含む過去3年間で平均した値
(目標値設定の考え方)
平成12年までの過去3年間に於ける予報誤差の平均は443kmである。新たな数値予報技術の開発等により、5年間(平成17年)で約20%の改善目標(同平均360km)が適切と判断。
(考えられる外部要因)
なし
(他の関係主体)
なし

過去の実績値(暦年)

H11	H12	H13	H14	H15
435km	443km	401km	393km	374km

主な施策

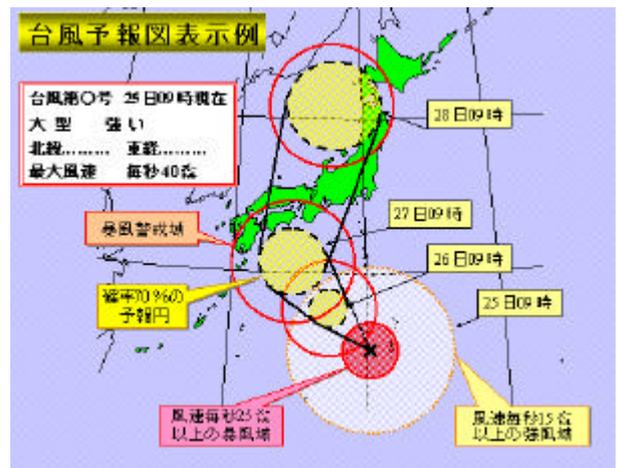
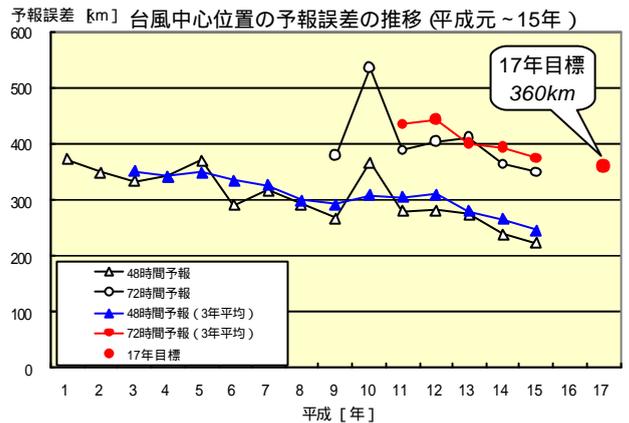
主な施策の概要
静止気象衛星(運輸多目的衛星)の整備
新1号機及び新2号機の打上げによって、精密な気象衛星観測データの高頻度での入手等による実況監視能力の向上を踏まえ、台風予報精度の一層の向上を図る。
予算額：33.2億円(H15年度)
37.2億円(H16年度)
スーパーコンピュータを中心とした気象資料総合処理システムの運用
気象資料総合処理システムを用いて予測モデルの開発を推進し、局地予報、台風予報などの精度を向上する。
予算額：12.6億円(H15年度)
12.6億円(H16年度)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析
(指標の動向)
台風の発生数や発生位置・強度など、年ごとの台風特性により台風予報の難易度が異なるため、本指標は当該年を含む前3年間の平均誤差としているが、平成15年1年間の平均誤差では349kmであり、平成17年の目標達成に向け、着実に精度が向上している。
精度向上の要因としては、台風予報に用いている数値予報モデルの解像度を向上させたこと、台風に関係

するモデル計算手法や、気象衛星観測データ等を取りこむ解析手法を高度化したことが挙げられる。

目標値の達成のためには、観測データの利用技術の高度化や予報モデルのさらなる改善が必要である。



(施策の実施状況)
平成13年3月のスーパーコンピュータ更新後、これを情報処理基盤として、観測データを取り込む手法の高度化や数値予報モデルの改善等、台風予報精度向上に資する施策を計画的に実施している。
運輸多目的衛星(新1号機、新2号機)の打上げに向け整備を進めた。

今後の取組の方向性

目標値の達成、あるいは目標値以上の精度向上を図るためには、観測データを数値予報モデルに取り込む手法についてさらに改善を進めるとともに、気象衛星データを利用した台風の三次元的な実況を詳細に解析するための技術の向上やシステムの解析処理能力の向上、また、これを踏まえたモデル開発を一層推進する必要があり、これらを的確に実施して台風予測精度の一層の向上を図る。

平成 16 年度における新規の取組

極軌道衛星の水蒸気データを数値予報モデルに取り込む手法の改善と台風のエネルギーとなる水蒸気の供給を左右する境界層の計算手法の改善により、台風の予報精度をさらに向上させる。

担当課等（担当課長名等）

担当課：気象庁予報部業務課（課長 瀬上 哲秀）

関係課：気象庁観測部管理課（課長 羽鳥 光彦）

政策目標7 水害等による被害の軽減

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

(4) 土砂災害による被害を軽減するため、施設整備を行う

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

業績指標：土砂災害から保全される戸数

目標値：約 140 万戸(H19 年度)

実績値：約 124 万戸(H15 年度)

初期値：約 120 万戸(H14 年度)

業績指標：土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数

目標値：約 4,100 施設(H19 年度)

実績値：約 3,300 施設(H15 年度)

初期値：約 3,100 施設(H14 年度)

業績指標 26：土砂災害から保全される戸数

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

長期的には事業の実施の対象となっている全ての家屋等の保全を図る。
平成19年までに実施予定の事業により見込まれる成果から設定。

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等。
開発行為による新規の住宅地等の増大。

(他の関係主体)

特になし
【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載】

過去の実績値 (年度)					
H10	H11	H12	H13	H14	H15
				約 120 万戸	約 124 万戸

業績指標 27：土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等。
開発行為による新規の災害時要援護者施設の増大。

(他の関係主体)

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

過去の実績値 (年度)					
H10	H11	H12	H13	H14	H15
				約 3,100 施設	約 3,300 施設

主な施策

主な施策の概要

砂防設備の整備()

砂防事業の進捗を図る。
予算額：(直轄)638億円(H15国費)の内数
(補助)997億円(H15国費)の内数

地すべり防止施設の整備()

地すべり対策事業の進捗を図る。
予算額：(直轄)51億円(H15国費)の内数
(補助)152億円(H15国費)の内数

急傾斜地崩壊防止施設の整備()

急傾斜地崩壊対策事業の進捗を図る。
予算額：(補助)405億円(H15国費)の内数

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

土砂災害から保全される戸数
平成15年度の実績値は約124万戸であり、目標の達成に向けて指標値は順調に伸びている。ただし、開発行為による新規の住宅地等の増大という外部要因への対応も必要である。今後ともコスト縮減等の取組を行いながら、引き続き重点的・効率的な整備を推進する必要がある。
土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数
平成15年度の実績値は約3,300施設であり、目標の達

成に向けて指標値は順調に伸びている。しかし、過去5年間（H10～14）の土砂災害による犠牲者のうち災害時要援護者の割合が約62%を占めるなど、現状においても高齢者等の災害時要援護者の割合が高いため、今後ともコスト縮減等の取組を行いながら、引き続き重点的・効率的な整備を推進する必要がある。

(施策の実施状況)

- ・ 近年大きな災害をうけた地域における適切な対応、重要交通網等の保全、災害時要援護者対策等について砂防事業等を重点的に実施しているところであり、特に自力避難が困難な災害時要援護者が24時間入居している施設のうち、特に土砂災害の恐れの高い箇所について、平成15年度からは「短期集中事業」として、おおむね5年間で重点的に実施することとしている。
- ・ 土砂災害から国民の生命及び身体の保護するためH13に制定された土砂災害防止法に基づいて、土砂災害警戒区域等の指定を行うことで開発行為による新規の住宅地等の増大の抑制等を推進している。

今後の取組の方向性

- ・ 我が国では毎年約1000件の土砂災害が発生している。昨年は、水俣市で19名が亡くなる激甚な災害が発生している。これらの状況を踏まえ、近年土砂災害による被害を受けた地域等における再度災害防止のための事業の重点化を実施する。また、災害時要援護者関連施設に係る土砂災害防止施設を引き続き重点的に整備する。
- ・ 開発行為による新規住宅地等の増大という外部要因に対して、土砂災害防止法による土砂災害警戒区域等の指定を強力に推進し、開発抑制を図る。
- ・ 更に、少なくとも人命を守るため、土砂災害情報の高度化を目指して、気象庁、消防庁と連携した土砂災害警戒情報提供の本格運用を開始する。

平成16年度における新規の取組

- ・ **土砂災害の恐れのある区域からの移転促進のための税制の創設**
土砂災害特別警戒区域等内にある建築物の移転を促進するため、区域外に新たに建築物を取得する場合の不動産取得税の特例措置を創設した。

担当課等（担当課長名等）

担当課：河川局砂防部砂防計画課（課長 亀江 幸二）

政策目標7 水害等による被害の軽減

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

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

業績指標：津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積
目標値：約 10 万 ha (H19 年度)
実績値：約 13.4 万 ha (H15 年度)
初期値：約 15 万 ha (H14 年度)

業績指標 28：津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積

(指標の定義)
各地区の海岸で発生すると想定される津波・高潮に対し、防護が不十分な海岸における背後地域の浸水想定面積
(目標値設定の考え方)
長期的にゼロを目指すことを目標に、平成 19 年度までに達成可能な値として設定
(考えられる外部要因)
宅地開発等による防護対象面積の増加
(他の関係主体)
地方公共団体(事業主体)
【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値 (年度)					
H10	H11	H12	H13	H14	H15
				約 15 万 ha	約 13.4 万 ha

主な施策

主な施策の概要

海岸保全施設の新設整備等()

予算額 1,465 億円 (H15 年度) の内数

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成 15 年度の実績値は防護されていない面積約 13.4 万 ha であり、目標の達成に向けて順調に指標値は伸びている。一方、平成 16 年 3 月には東南海・南海地震防災対策推進基本計画が策定されるなど、大規模地震に対して津波や地震被害の可能性のある地域の安全確保が緊急な課題となっており、津波・高潮対策について一層の効率的実施が求められる。また、今後の対策としてはハード整備のみでは限界もあり、ハード・ソ

フト一体となった総合的な防災対策を進めていく必要がある。

(施策の実施状況)

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

海岸事業実施箇所数 886 箇所

今後の取組の方向性

- 海岸保全施設の効果的な整備とともに、情報伝達施設等の整備とあわせ、住民の自衛(避難)行動によるソフト対策を含めた総合的な防災対策を進める。

平成 16 年度における新規の取組

- 総合的な津波・高潮災害対策の強化事業の拡充(政策アセスメントを実施)
津波・高潮による被害を軽減するため、「総合的な津波・高潮災害対策の強化事業」を拡充し、津波の即時来襲が懸念される危険地帯を対象とした緊急時の対応にも活用できる管理用通路等の整備を行う。
- 海岸事業における災害弱者対策の推進(政策アセスメントを実施)
津波・高潮による被害を軽減するため、「海岸事業における災害弱者対策」を採択し、採択要件のうち、防護人口について災害弱者関与係数に基づき判定するように見直しを実施するとともに、既存施設のバリアフリー化、安全情報伝達システム等の整備を推進する。

担当課等(担当課長名等)

担当課：河川局海岸室(室長 細見寛)

関係課：港湾局海岸・防災課(課長 内村重昭)

政策目標 8 地震・火災による被害の軽減

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

(1) 災害時の緊急支援ルートを確認する

集中豪雨や大規模地震等の災害時に、被災した地域に対して、他の地域からの救援ルートを確認し、救援活動が迅速に行われることで、安全で安心できる暮らしを確保することが必要である。

業績指標：災害時に広域的な救援ルートが確保されている
都市の割合

目標値：76%(H19年度)
実績値：68%(H15年度)
初期値：66%(H14年度)

業績指標 29：災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合

(指標の定義)

地域の中心の都市^(注1)のうち、隣接する中心の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としている。【合計約300都市】

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

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

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

(目標値設定の考え方)

長期的に100%を目指すこととして、平成19年度の目標を設定

(考えられる外部要因)

- ・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
- ・点検の結果、斜面等の変状が発見され、新たに対策が必要となる場合
- ・地元調整の状況等

(他の関係主体)

- ・地方公共団体等

【社会資本整備重点計画第2章に記載】

面対策や橋脚耐震補強などの防災・震災対策を重点的に進める。

予算額：地震・火災による被害の軽減

事業費 3,593億円の内数(H15年度)

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成14年度実績値66%に対し平成15年度の実績値は68%となり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。

(施策の実施状況)

- ・法面对策や橋脚耐震補強などの防災・震災対策を重点的に実施した。また、河川局、気象庁等と連携し「防災情報提供センター」を設置、運用することで、国民に防災情報を一元的かつリアルタイムに提供することで、防災への注意喚起を促している。

今後の取組の方向性

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

担当部局等

担当部局：道路局 道路防災対策室(室長 梅山和成)

関係部局：都市・地域整備局 街路課(課長 齊藤 親)

道路局 高速国道課(課長 横田耕治)

道路局 国道・防災課(課長 鈴木克宗)

道路局 地方道・環境課(課長 森永教夫)

道路局 有料道路課(課長 金井道夫)

過去の実績値の推移 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
			66%	68%

主な施策等

主な施策の概要

道路の防災・震災対策の推進()

災害に対して安全で信頼性の高い道路網を確保するため、地域の日常活動や災害時の緊急活動等を支える道路について、法

政策目標 8 地震・火災による被害の軽減

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

(2) 震災時の水害による被害を軽減するための施設整備を行う

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

業績指標：地震時に防護施設の崩壊による水害が発生するおそれのある地域の解消 **目標値：約 10,000ha(H19 年度)**
実績値：約 12,300ha(H15 年度)
初期値：約 13,000ha(H14 年度)

業績指標 30：地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消

(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と定義しており、一般的な標高を表す海拔 0 m以上の土地も“ゼロメートル地帯等”に含む。

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等

(他の関係主体)

地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値 (年度)

H10	H11	H12	H13	H14	H15
				約 13,000ha	約 12,300ha

主な施策

主な施策の概要

堤防等河川管理施設の耐震化()

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

予算額 9,379 億円(H15 年度)の内数

海岸保全施設の耐震化()

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

予算額 1,465 億円(H15 年度)の内数

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

ものである。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成 15 年度末の実績値は 12,300ha であり、目標の達成に向けて順調に指標値は伸びている。一方、平成 16 年 3 月には東南海・南海地震防災対策推進基本計画が策定されるなど、大規模地震に対して地震被害の可能性のある地域の安全確保が緊急な課題となっており、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。

(施策の実施状況)

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

今後の取組の方向性

- 堤防の耐震対策等、大規模な地震に対する強度が不十分な施設を耐震化する事業を東海、東南海・南海地震等による被害が予想される地域等を中心に推進していく。

平成 16 年度における新規の取組

・大規模地震やこれに起因する津波への対策が急がれる昨今の情勢を踏まえ、指定区間内の一級河川及び二級河川について、緊急かつ計画的に地震・津波対策に取り組むため、低地対策河川事業に津波対策を事業対象として加えた上で再編する地震・高潮等対策河川事業を創設。

担当課等(担当課長名等)

担当課：河川局治水課(課長 柳川城二)

関係課：河川局海岸室(室長 細見寛)

港湾局海岸・防災課(課長 内村重昭)

政策目標 8 地震・火災による被害の軽減

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

(3) 多数の者が利用する建築物を耐震化する

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

業績指標：多数の者が利用する一定の建築物の耐震化率

目標値：約 2 割（H19 年度）

実績値：集計中（H15 年度）

初期値：16%（H14 年度）

実績値については 11 月頃集計予定

業績指標 3.1：多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率

（指標の定義）

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

・「新耐震基準」とは、「昭和 56 年 6 月 1 日施行の建築基準法施行令改正に係る建築物の耐震基準」をいう。

・「特定建築物」とは、「建築物の耐震改修の促進に関する法律（平成 7 年法律第 123 号）第 2 条に規定されている、現行の耐震基準を満たしていない多数の者が利用する一定の用途・規模の建築物」をいう。

（目標値設定の考え方）

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

（考えられる外部要因）

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

（他の関係主体）

該当なし

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値（年度）

H11	H12	H13	H14	H15
13%	14%	15%	16%	集計中

主な施策

主な施策の概要

特定建築物の耐震改修工事等に対する支援措置

（ ）

・耐震型優良建築物等整備事業

特定建築物等の耐震改修に対する費用の一部補助により、市街地の環境の整備改善、良好な市街地住宅の供給等に資するため、土地の利用の共同化、高度化等

に寄与する優良な建築物等の整備を行う。

予算額 673 億円の内数（H15 年度）

・市街地総合再生計画作成時における耐震診断費の補助

市街地総合再生計画作成時に特定建築物等の耐震診断に対する費用の一部を補助し、市街地における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を行う。

予算額 240 億円の内数（H15 年度）

・日本政策投資銀行等政府系金融機関による低利ローン

一定の要件を満たす特定建築物について、耐震改修工事に対する融資を行い、特定建築物の耐震改修などのリフォームの促進を図る。

耐震改修促進法の的確な運用（ ）

多数の者が利用する建築物（特定建築物）の所有者の耐震改修を努力義務化等する法律の的確な運用を図り、特定建築物の耐震改修の達成を図る。

耐震改修工法の開発・普及（ ）

耐震改修効果の高い工法の検討を行い、耐震改修効果の高い工法についての技術指針等の作成を行う。

防災拠点官庁施設の耐震化（ ）

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

予算額 244 億円の内数（H15 年度）

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・平成 15 年度の実績値は集計中であるが、平成 10 年度から 14 年度にかけ、順調に指標は伸びている。
- ・指標の伸びの原因としては、耐震型優良建築物等整備事業や関係省庁による補助等による支援策が活用されてきたこと、公共建築物等を中心に一定の予算措置等がとられてきていることなどが考えられる。
- ・特に、宮城県北部地震や平成 15 年十勝沖地震の発

生、東南海・南海地震の危険性の指摘などにより危機意識がある程度高まってきていることが掲げられる。

- ・なお、平成 14 年度の指標の内訳について見ると、公共建築物の耐震化が約 27%、民間建築物の耐震化が約 16%となっている。

(施策の実施状況)

- ・特定建築物の耐震改修工事等に対する支援措置の実施とともに、耐震改修促進法の円滑な施行のための地方公共団体等への対応及び補助等の円滑な実施を図った。
- ・国の防災拠点官庁施設の耐震化を実施した。
- ・現状の課題としては、防災拠点官庁施設について必要とされる高度な耐震化が達成されていないこと、民間建築物における耐震化が非常に低い水準となっていることが掲げられる。

今後の取組の方向性

今後は、引き続き公共建築物における耐震化を推進するとともに、特に民間建築物に対する耐震化を促進するため、補助・融資制度等の支援策を総合的に見直すなど活用の推進を図るとともに、所有者等の意識を啓発すべく普及広報を図っていく必要がある。

また、国の防災拠点官庁施設の高度な耐震化についても推進を図る必要がある。

平成 16 年度における新規の取組

建築物の耐震診断・改修支援制度の普及のためのセミナー等を開催する。

耐震診断・改修のための支援を充実する。

- ・耐震型優良建築物整備事業制度の拡充（政策アセスメントを実施）

耐震型優良建築物整備事業制度の補助要件を緩和し、大規模地震による危険性が高い地域について、D I D地区（国勢調査の人口集中地区）外であっても、一定の集積のある地域（30戸/haかつ300戸以上）を補助対象とするよう、補助対象地域を拡充する。

- ・市街地総合再生計画作成における耐震診断費の補助の拡充

市街地総合再生計画の作成後であっても、耐震診断の費用を補助対象とするよう拡充する。

「建築物の安全性及び市街地の防災機能の確保等を図るための建築基準法等の一部を改正する法律案」の成立後にその円滑な施行のために必要な基準の作成等を予定。

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局建築指導課（課長 小川 富由）

大臣官房官庁営繕部計画課（課長 藤田伊織）

関係課：住宅局市街地建築課（課長 高井 憲司）

大臣官房官庁営繕部整備課（課長 寺本英治）

大臣官房官庁営繕部設備・環境課（課長 野村 修）

政策目標 8 地震・火災による被害の軽減

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

(4) 住宅を耐震化する

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

業績指標：多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率

目標値：約 65% (H19 年度)
実績値：集計中 (H15 年度)
初期値：51% (H10 年度)
実績値については 11 月頃予定

業績指標 31：多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率

(指標の定義)

住宅総数のうち、耐震性を有するもの(新耐震以降に建築されたもの、耐震診断の結果、改修が不要と判定されたもの、耐震改修を実施したもの及び建替・除去を行ったもの)の割合。

・「新耐震基準」とは、「昭和 56 年 6 月 1 日施行の建築基準法施行令改正に係る建築物の耐震基準」をいう。

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

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

(他の関係主体)

該当なし

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値 (年度)

H10	H11	H12	H13	H14	H15
51%					集計中

主な施策

主な施策の概要

補助、融資及び税制による住宅の耐震化の促進

()

住宅の耐震改修に対する費用の一部補助、住宅の改修工事に対する低利ローン、住宅取得・改修(耐震改修を含む)に係るローン残高の一部の所得税額からの控除を通じ、耐震改修の促進を図る。

補助：予算額 150 億円の内数 (H15 年度)

公共住宅等供給効率化事業による住宅の耐震診断

()

住宅の耐震診断費用の一部補助事業を行い、住宅の

耐震改修に対する潜在的需要の掘り起こしを図る。

予算額 440 億円の内数 (H15 年度)

耐震改修工法の開発・普及

耐震改修効果の高い工法の検討を行い、耐震改修効果の高い工法についての技術指針等の作成を行う。

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・5年ごとの集計(住宅・土地統計調査)による状況の把握を行っているが、平成 15 年の指標の実績については、現在集計中であるため不明である。
- ・なお、耐震診断に対する補助は、平成 14 年度までに約 9 万 7 千戸の実績があった。

(施策の実施状況)

- ・耐震診断や改修実施の推進のため、密集住宅市街地整備事業などの補助制度等について地方公共団体への周知を図った。一層の推進のため、補助対象地域を拡充する必要がある。
- ・耐震改修効果の高い工法の検討を行ったが、普及促進については不十分。

今後の取組の方向性

耐震診断・改修の普及促進

耐震診断・改修の方法についての検討成果を踏まえ、技術指針を作成し、普及促進を行う。

住宅の耐震改修費補助制度の拡充

補助対象地域の見直しを含め、支援制度の総合的な見直しを行うことなどにより、耐震改修への支援の円滑化に努める。

平成 16 年度における新規の取組

住宅の耐震性の評価に係る技術指針や、耐震診断・

改修支援制度の普及のためのセミナー等を開催する。
住宅の耐震改修費補助制度を拡充する。

- ・大規模地震による危険性が高い地域で一定の集積のある地域（30戸/haかつ300戸以上）を補助対象地域に追加するとともに、耐震改修費補助の要件を満たす住宅の建替えについて、補助対象に追加。

住宅の耐震性の評価・活用方法について、住宅所有者がより実施しやすくなるよう検討を行う。

今国会に提出中の「建築物の安全性及び市街地の防災機能の確保等を図るための建築基準法等の一部を改正する法律案」の成立後に、その円滑な施行のために必要な基準の作成等を予定。

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局建築指導課（課長 小川 富由）

関係課：住宅局市街地建築課（課長 高井 憲司）

住宅局住宅生産課（課長 川本 俊明）

政策目標 8 地震・火災による被害の軽減

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

(5) 震災時の避難地を確保する

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

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

目標値：約 25% (H19 年度)

実績値：約 10% (H15 年度)

初期値：約 9% (H14 年度)

速報値

業績指標 32：一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合

(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、永続性が担保される公的空間。

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

地方公共団体（事業主体）

【社会資本整備重点計画第 2 章及び第 3 章に記載あり】

過去の実績値 (年度)

H11	H12	H13	H14	H15
			約 9%	約 10% (速報値)

主な施策

主な施策の概要

防災公園の整備 ()

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

予算額：国営公園整備費

約 295 億円 (H15 年度)

都市公園事業費補助

約 904 億円の内数 (H15 年度)

(注) を付した施策項目は、社会資本整備重点計画

にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 各自治体等からの報告を元に速報値を算出したところ、初年度である平成 15 年度末現在で約 10% である。指標のベースとなるオープンスペースの規模がある程度まとまった規模であることや防災関係部局との調整を要することから、政策の効果が数年遅れて発現するものと考えられる。

(施策の実施状況)

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

今後の取組の方向性

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

平成 16 年度における新規の取組

国庫補助負担金の見直し（都市公園事業）

都市公園整備事業（市町村）の補助採択の基準となる全体事業費の最低額の引上げ

1 億円 2 億円

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市地域整備局公園緑地課

（課長 高梨 雅明）

政策目標 8 地震・火災による被害の軽減

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

(6) 震災時の緊急物資の供給を確保する

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

業績指標：港湾による緊急物資供給可能人口

目標値：約 2,600 万人 (H19 年度)

実績値：約 2,000 万人 (H15 年度)

初期値：約 1,900 万人 (H14 年度)

業績指標 33：港湾による緊急物資供給可能人口

(指標の定義)

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

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

(注2) 地震予知連絡会が選定。要件は、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。

(目標値設定の考え方)

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。

(外部要因)

- ・ 該当なし

(他の関係主体)

- ・ 地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載】

過去の実績値 (年度)

H11	H12	H13	H14	H15
約1,500万人	約1,600万人	約1,800万人	約1,900万人	約2,000万人

主な施策

主な施策の概要

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

予算額(国費) 40億円(H15年度)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 平成15年度の実績値については、平成14年度と比較すると、耐震強化岸壁の整備により緊急物資供給可能人口約2,000万人となった。今後さらに耐震強化岸壁の整備を推進することにより、目標値の達成を目指す。

(施策の実施状況)

- ・ 平成15年度に対象とする地域の5港湾において耐震強化岸壁が供用開始された。
- ・ 対象とする地域において、現在7港湾で耐震強化岸壁を整備中である。

今後の取組の方向性

- ・ 引き続き観測強化地域などにおける耐震強化岸壁の整備を推進する。

担当課等(担当課長名等)

担当課：港湾局 海岸・防災課(課長 内村 重昭)

政策目標 8 地震・火災による被害の軽減

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

(7) 密集市街地を改善する

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

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

**目標値：約 3 割（H19 年度）
実績値：0 %（H14 年度）
初期値：0 %（H14 年度）
5 年に一度の調査を用いて把握するため、H15 の実績値はなし（次回調査は H19）**

業績指標 3 4：地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地（約 8,000ha）のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合

（指標の定義）

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

（ ）地震時等において同時多発火災が発生したとしても、際限なく延焼することがなく、大規模な火災による物的被害を大幅に低減させ、避難困難者がほとんど生じないことをいい、市街地の燃えにくさを表わす指標である不燃領域率が 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の敷地及び幅員 6 m以上の道路等の公共施設面積の割合。当該指標は 5 年に一度の調査である都市計画基礎調査等を用いて把握している。

（目標値設定の考え方）

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

（考えられる外部要因）

該当なし

（他の関係主体）

該当なし

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値					(年度)
H11	H12	H13	H14	H15	
			0 ha		

主な施策

主な施策の概要

密集市街地の整備改善のための事業等の推進（ ）

- ・密集市街地整備促進事業により老朽住宅の除却・建替、地区施設等の整備を図る（予算額：150 億円(H15 年度国費)）。
- ・住宅地区改良事業等により不良住宅の買収・除却、改良住宅の建設、地区施設等の整備を図る（予算額：234 億円(H15 年度国費)）。
- ・都市基盤整備公団に対する都市・居住環境整備推進出資金（密集市街地整備促進型）を活用する（予算額：65 億円(H15 年度)）。
- ・住宅金融公庫の都市居住再生融資制度により、密集住宅市街地整備促進事業の整備計画区域内における共同建替事業に対する融資を行う。

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・5 年に一度の調査を用いて把握するため、H15 年度の実績値はない（次回調査は H19 年度）。
- ・「地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地」の改善施策の状況について、都道府県及び政令指定都市の協力を得て把握を行い、平成 15 年 12 月 26 日に公表した。
- ・これによると、改善施策を行うことによって約 8,000ha のうち、113 地区 3,773ha（全体面積の約 47%）については、今後概ね 10 年以内に最低限の安全性が確保される見込みである。残る合計 287 地区 4,200ha（全体面積の約 53%）については、安全性を確保するための更なる検討が必要である。

（施策の実施状況）

- ・密集住宅市街地整備促進事業等により、老朽建築物等の除却・建替え、道路・公園等の防災上重要な公共施設の整備等を総合的にを行い、密集市街地の整備改善を図った。
- ・密集市街地における防災街区の整備の促進に関する

法律等の一部改正を行った（平成15年12月19日施行）。

- 防災公共施設等の整備に関する計画の防災街区整備方針への位置付け
- 特定防災街区整備地区の創設
- 防災街区整備事業の創設
- 防災都市施設の整備のための特別の措置等の整備
- ・ 防災街区整備事業に対する補助制度を創設するとともに、都市再生住宅制度を拡充し、居住安定の確保のための措置を講じた。
- ・ 組合再開発促進基金による債務保証制度を拡充するとともに、都市基盤整備公団に対する都市・居住環境整備推進出資金（密集市街地整備促進型）を創設した。
- ・ 密集市街地の改善のためには、法制度や事業制度の活用による更なる整備が必要である。

今後の取組の方向性

- ・ 今後は、密集市街地整備法の改正により創設された防災街区整備事業の積極的推進を図るとともに、特定防災街区整備地区の指定等の都市計画制度の活用により、密集市街地の最低限の安全性を確保する。

平成16年度における新規の取組

都市再生プロジェクトに位置付けられた密集市街地の整備改善を図るため、密集市街地整備法の改正を踏まえつつ、一層の施策の推進とそのための制度の充実を図る。

(1) 事業

特定防災街区整備地区等において行われる老朽建築物の建替えや、防災都市計画施設の施行予定者による土地の先買いを支援するとともに、都市基盤整備公団（都市再生機構）を活用した防災環境軸の整備を促進するための出資金制度の創設等や都市防災総合推進事業等による防災環境軸形成のための支援の拡充、住宅地区改良事業による民間事業者の活用のための支援の拡充を実施。（予算額：住宅市街地総合整備事業574億円（H16年度国費）の内数等）

(2) 税制

防災街区整備事業に係る税制上の支援措置を創設するとともに、防災都市施設の施行予定者制度における土地の買取に係る特例措置の創設、防災街区整備推進機構による土地の先買い等を支援するための税制上の支援措置の拡充等を行う。

担当課等（担当課長名等）

担当部局：都市・地域整備局都市防災対策室（室長 安藤 尚一）、住宅局市街地住宅整備室（室長 井上 俊之）、住環境整備室（室長 後藤 隆之）

関係部局：都市・地域整備局都市計画課（課長 山崎 篤男）、市街地整備課（課長 竹内 直文）、街路課（課長 斉藤 親）、公園緑地課（課長 高梨 雅明）、住宅局民間事業支援調整室（室長 三輪 栄一）、市街地建築課（課長 高井 憲司）

政策目標 9 交通安全の確保

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

(1) 海上における死亡・行方不明者を減少させる

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

業績指標：海難及び船舶からの海中転落による 目標値：200 人以下 (H17 年)
死亡・行方不明者数 実績値：298 人 (H15 年)
初期値：331 人 (H12 年)

業績指標 35：海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数を限りなくゼロに近づけることが目標であることは言うまでもないが、昭和46年から平成11年まで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17年は、死亡・行方不明者数が260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レスポンスタイムの短縮により約60人低減させることとし、200人を目標とした。

(考えられる外部要因)

・ 小型船舶隻数の増減

(他の関係主体)

なし

過去の実績値 (暦年)

H10	H11	H12	H13	H14	H15
305	315	331	320	321	298

主な施策

主な施策の概要

事故発生の認知及び遭難者等の捜索に係る時間の短縮

距岸20海里未満で発生した海難について発生から2時間以内に情報入手する割合が平成17年までに80%以上となることを目指す。

- ・ 自己救命策確保 (ライフジャケットの常時着用、連絡手段の確保、118番の周知、徹底等) の指導・啓発
- ・ ヘリコプターの高速性等を活用した救助体制の充実強化
- ・ 海浜事故対策の充実強化
- ・ 民間救助組織等との連携強化
- ・ GMDSS機器の適正使用の指導・啓発
- ・ 精度の高い漂流予測の活用
- ・ JASREP船の活用
- ・ ボランティア団体「海守」等との連携

ライフジャケットの着用等自己救命策確保の推進

漁船及びプレジャーボート等に係るライフジャケットの着用率については、平成17年までに50%以上となることを目指す。

- ・ 自己救命策確保 (ライフジャケットの常時着用、連絡手段の確保、118番の周知、徹底等) の指導・啓発
- ・ ライフジャケット着用推進モデル漁協・マリーナ等の拡充及び地域拠点化の展開
- ・ 広報媒体を活用した集中的な周知・啓発の実施
- ・ 関係省庁・地方自治体等と連携した指導・啓発活動の推進

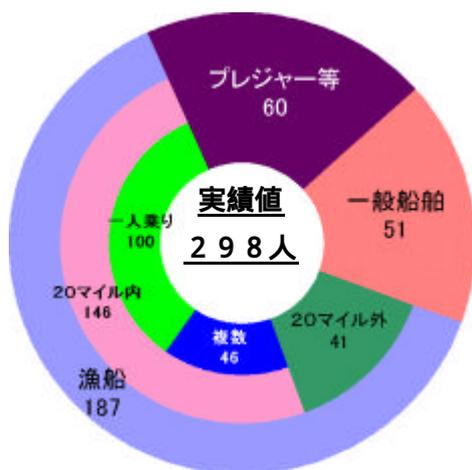
測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 平成15年の実績値は298人であり、前年に比べ23人減少した。これは当庁が推進している死亡・行方不明者減少のための各種施策の効果が徐々に現れつつあると思慮される。
- ・ 昭和46年以降、初めて300人を下回ったものの、目標の達成には更なる施策の推進が必要である。
- ・ 漁船での死亡・行方不明者が、全体の6割以上を占めるとともに、ライフジャケットの着用率もきわめて低い水準にある。
- ・ 早期の事故情報通報及びライフジャケット着用は、高い生存率に結びついている。
- ・ 海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者の減少のためには、早期の事故情報入手及びライフジャケットの着用が極めて重要であるが、ライフジャケットの常時着用、連絡手段の確保、118番の周知・徹底等に係る指導周知が十分浸透しておらず、特にライフジャケット着用率が未だ低い水準にある。

平成15年海難及び船舶からの海中転落による 死亡行方不明者数調べ



(上記動向の分析結果)

- 実績値298人のうち漁船にかかるものが187人(63%)を占め、そのうち100人(34%)が一人乗り漁船である。
- 距岸20海里未満で発生した海難に係る2時間以内の情報入手割合は、75%(前年より2ポイント減少)であり、2時間以内の生存率は77%、2時間以上の場合、37%である。
- プレジャーボート等乗船者のライフジャケット着用率は31%(前年より3ポイント増加)であり、着用者の生存率は96%、未着用者の生存率は、72%である。
- 漁船乗船者のライフジャケット着用率は、6%(前年より22ポイント減少)であり、着用者の生存率は84%、未着用者の生存率は44%である。

施策の実施状況

- 平成15年度には、事故情報の早期入手、救助勢力の早期投入及びライフジャケット着用の推進等として、
- 本庁及び各管区海上保安本部に運用司令センターを設置
 - 函館、美保、鹿児島航空基地に救護士を配置
 - 羽田特殊救難基地特殊救難隊を1隊増隊
 - 自己救命策確保の指導・啓発活動等の推進
 - モデルマリーナ等82箇所、モデル漁業協同組合等108箇所(平成15年末現在)
 - 本庁警備救難部救難課に海浜事故対策官を配置
 - 漁業従事者及び同関係者に対する安全指導・啓発活動
 - プレジャーボート等に対する安全指導・啓発活動
 - 小中学生等若年齢層に対する事故防止のための安全指導
 - ライフジャケット着用推進会議の開催等を実施。

今後の取組の方向性

ライフジャケット着用の推進

- 自己救命策確保の指導・啓発等の推進により、海難発生から2時間以内に情報を入手する割合並びに漁船及びプレジャーボート等に係るライフジャケット着用率の向上を目指す。

- 漁船、特に1人乗り漁船について、漁業従事者、家族を対象とした自己救命策確保の指導等を推進する。
- 若年層に対して、自己救命策確保を含む海上の安全に係る草の根的指導等を推進する。

事案への迅速な対応を推進

- レスポンスタイムの短縮を図る。
- ヘリコプターの高速性等を活用した救助体制の充実強化を図る。
- 救助活動勢力を有する関係機関との連携強化を図る。
- 民間救助組織の指導・育成、活用を図る。

平成16年度における新規の取組

- ヘリコプターの高速性等を活用した救助体制の充実強化を図るため函館、美保、鹿児島航空基地に機動救難士を配置(平成14年度に配置した救護士を、より高い救助能力を有する機動救難士に格上げする。)
- ライフジャケット着用推進モデル漁協、マリーナ等のフォローアップ及び地域拠点化の展開
- 漁業関連事業者・団体、マリンレジャー関連事業者・団体等による周知・啓発活動の推進指導及び活用

担当課等(担当課長名等)

担当課：海上保安庁警備救難部救難課(課長 上岡宣隆)、
海事局安全基準課(課長 石田育男)、海技資格課(課長 羽尾一郎)

政策目標 9 交通安全の確保

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

(2) 船舶交通の安全を確保する

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

業績指標：ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数

目標値：0 件 (H15 年度以降 毎年度)

実績値：0 件 (H15 年度)

初期値：0 件 (H14 年度)

業績指標 36：ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数

(指標の定義)

ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数とは、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。）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の発生数

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

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

(他の関係主体)

なし
【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値の推移（年度）					
H10	H11	H12	H13	H14	H15
0 件	0 件	0 件	0 件	0 件	0 件

主な施策等

主な施策の概要

- 海上ハイウェイネットワークに係る検討（ ）
予算額：0.9 億円 (H15 年度)
- ・ 関連委員会において、中ノ瀬周辺海域における通航ルール、航路における速力規制のあり方等東京湾における新たな通航方式について、安全性と効率性の両面から総合的に検討を行う。
- ・ 平成 16 年度においては、伊良湖水道航路における巨大船等航行時の準巨大船の待機のあり方等伊勢湾における新しい交通体系の導入に向け、委員会を設置し、安全性と効率性の両面から総合的に検討を行う。
- 次世代型航行支援システム等航路標識の整備（ ）
予算額：航路標識整備事業費 17.3 億円 (H15 年度)

- ・ AIS を活用した次世代型航行支援システムの整備
- ・ ふくそう海域及びふくそうする港における視認性、識別性及び誘目性に優れた高機能航路標識等の整備
- ・ 航行援助システムの IT 化（沿岸域情報提供システムの整備）

海上交通センター等の拡充（ ）
 予算額：航路標識整備事業費 3.6 億円 (H15 年度)
 海上交通法令の励行等の実施
 海上交通センター等の的確な運用の実施
 国際幹線航路の整備（ ）
 予算額：港湾整備事業費 13.3 億円 (H15 年度)
 浅瀬等の存在により船舶航行に支障のある国際幹線航路について、所定の幅員及び水深を確保するための浚渫等を行い、ボトルネックを解消する。
 (注) を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 平成 15 年度においては、海上交通センターからの的確な航行管制及び情報提供を実施したことにより、11 件の大規模海難に至る可能性が高い事案を未然に防止したほか、航路標識の整備等により海上交通環境の向上を図ったことにより、大規模海難の発生数 0 を維持しており、目標達成に向け順調に推移している。

(施策の実施状況)

- 海上ハイウェイネットワークに係る検討
 - ・ 平成 14 年度に引き続き、東京湾海上ハイウェイネットワークに係る検討委員会等を設置し、平成 14 年度にとりまとめた中間報告に基づき、新しい交通体系案についてビジュアル操船シミュレーション等を用いた評価、検討を行い、最終的な成案をとりまとめた。
- 次世代型航行支援システム等航路標識の整備
 - ・ AIS を活用した次世代型航行支援システムを東京湾及び周辺海域で整備した。
 - ・ 視認性、識別性及び誘目性に優れた高機能航路標識等 59 基の整備を実施した。
 - ・ 沿岸域情報提供システムの整備を実施し、新たに 14 の

海上保安（監）部において的確な航行管制・情報提供を実施した。

海上交通センター等の拡充

- ・ 平成 15 年 4 月から名古屋港海上交通センターにおいて中短波無線（2,019kHz）により英語放送の情報提供を開始した。
- ・ 平成 15 年 7 月から伊勢湾海上交通センターの運用を開始した。
- ・ 備讃瀬戸海上交通センターのレーダー監視エリアの拡大のための局舎整備等を実施した。

海上交通法令の励行等の実施

- ・ 巡視船艇による航法指導等を実施した。

海上交通センター等の的確な運用の実施

- ・ 海上交通センター等において的確な航行管制・情報提供を実施した。

国際幹線航路の整備

- ・ 東京湾航路等 4 航路の国際幹線航路の整備を実施した。

今後の取組の方向性

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

平成 16 年度における新規の取組

なし

担当部局等

担当部局：海上保安庁交通部企画課（課長 佐藤尚之）

関係部局：港湾局計画課（課長 林田博） 海上保安庁交通部安全課（課長 村上玉樹） 計画運用課（課長 三村孝慈） 整備課（課長 篠崎正夫）

政策目標 9 交通安全の確保

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

(3) ハイジャック・航空機テロの発生を防止する

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

業績指標：航空機に対するハイジャック・テロの発生件数 目標値：0件（H15年度以降毎年度）
実績値：0件（H15年度）
初期値：0件（H14年度）

業績指標 37：航空機に対するハイジャック・テロの発生件数

(指標の定義)

国内空港出発の航空機に係るハイジャック及びテロの発生件数。

(目標値設定の考え方)

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

また、長期的にも常時ハイジャック及びテロの未然防止ができる状態を維持する。

(考えられる外部要因)

・治安情勢の変動

(他の関係主体)

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

過去の実績値の推移

H10	H11	H12	H13	H14	H15
0件	1件	0件	0件	0件	0件

主な施策等

主な施策の概要

ハイジャック・テロ対策の推進

- ・航空法施行規則を改正し、ハイジャック犯の乗組員室への侵入を防ぐため、強化型乗組員室ドアの装備を義務化。
- ・航空保安に万全を期すため、空港の警戒態勢について最高レベルのフェーズEを維持するとともに、スペイン国鉄爆破事件直後には、航空保安体制の更なる徹底を指示。
- ・空港警備の状況、フェーズEの実施状況等についての監査を定期的実施。

ハイジャック検査体制の維持・強化

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

予算額：約40億円（H15年度）

約40億円（H16年度継続）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成15年度の目標値は0件であり、目標については、達成している。

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

しかし、我が国に対するテロ予告、スペイン国鉄爆破

事件、イラクにおける邦人人質事件発生など、我が国をめぐるテロ情勢は依然として厳しく、公共交通機関等へのテロの脅威は増しており、国民に大きな不安をもたらしているため、ハイジャック対策を含めあらゆる分野におけるテロ対策をより一層推進することが国内外から求められている。

(施策の実施状況)

- ・空港警戒態勢のフェーズEの維持、ハイジャック検査機器導入に対する航空会社への補助、空港警備状況等についての監査等の施策を引き続き実施。

今後の取組の方向性

- ・高性能検査機器の導入促進等ハイジャック・テロ対策の強化。
- ・ICAOの取組に対する財政的貢献等国際協力の推進。
- ・航空保安対策に関する体制の整備・充実。

平成16年度における新規の取組

- ・インライン検査システム、液体物検査装置等の導入促進。
- ・航空法施行規則を改正し、航空保安に関する規定を整備。
予算額：約33億円（H16年度）(インライン検査システム、液体物検査装置の導入、フェーズE対応費)

担当課等(担当課長名等)

担当課：航空局監理部総務課ハイジャック・テロ防止対策室(室長 新田慎二)

政策目標 9 交通安全の確保

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

(4) 航空事故を減らす

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

業績指標：国内航空における航空事故発生件数 目標値：16.6 件/年（H15～19 年）
実績値：16.6 件/年（H11～15 年）
初期値：18.4 件/年（H10～14 年）

業績指標 38：国内航空における航空事故発生件数

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

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

また、長期的にもできる限り着実に縮減していく。

(考えられる外部要因)

・気象条件

(他の関係主体)

なし

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値の推移（暦年）

H10	H11	H12	H13	H14	H15
19.4	19.2	20.0	18.2	18.4	16.6
(単年)	(単年)	(単年)	(単年)	(単年)	(単年)
21	17	17	14	23	12

主な施策等

主な施策の概要

航空保安施設の整備()

管制支援システムの整備等によるニアミス事故再発防止安全対策を実施し、航空交通の安全対策強化を図る。

予算額：事業費 19 億円（H15 年度）

事業費 22 億円（H16 年度継続）

航空機の安全な運航や安全性の確保

シートベルトの常時着用等の推進等、利用者や関係者に安全運航に資する事柄についての周知徹底を図るほか、安全性確認検査や運航検査、運航管理施設の検査等の各種審査・検査等を通じて、航空運送事業者等への指導・監督の充実を行う。さらに、小型航空機等の事故を防止するため、法令及び関係規定の遵守、小型航空機等の運航者に対する教育訓練の徹底、的確な気象状況の把握等について指導を強化するとともに、運航者の安全に係る知識の向上及び意識の啓蒙を図る。

また、ICAO における基準の動向や技術の進歩及び航空を取り巻く状況の変化等に併せて航空機の安全基準を適時適切に見直す等の、所要の措置を行う。

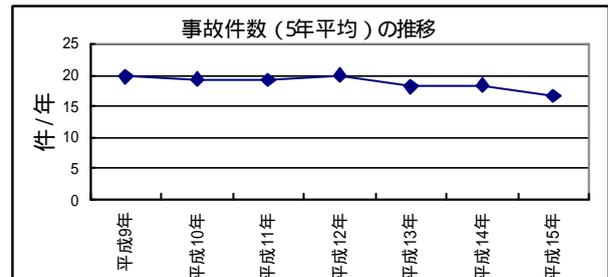
(注) を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・当該指標は、各年毎に変動はあるものの、5 年間の平均で見た場合、その傾向については、減少傾向にあるといえる。（下図）
- ・過去 5 年間で（H11～15 年）の事故（事故調査中のものを除く）83 件のうち、6 件は視程不良が事故原因となっている。



(施策の実施状況)

- ・管制支援システムのうち航空路監視レーダーの性能向上に着手し、その一部を運用開始。
- ・日本航空 907 便のニアミス事故等を踏まえ、航空機衝突防止システムの性能向上に係る装備品等の基準の改正を行った。
- ・現状の事故件数は極めて低い水準であり、大幅な低減は難しいが、更なる改善を目指して、現行の施策を着実に実施している。

今後の取組の方向性

- ・上記施策を着実に実施していく他、ICAO 等の国際動向や、国内の動向を踏まえつつ、所要の措置を講じていく。

平成 16 年度における新規の取組

- ・平成 15 年 3 月に発生した飛行計画情報処理システム（FDP）障害を踏まえ、管制情報処理システム障害の再発防止対策や訓練体制の強化を図る。
予算額：事業費 10 億円（H16 年度）

担当課等（担当課長名等）

担当課：航空局技術部運航課（課長 宮下徹）
関係課：航空局技術部航空機安全課（課長 高岡信）、技術部乗員課（課長 高橋和弘）、管制保安部保安企画課（課長 蒲生猛）

政策目標 9 交通安全の確保

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

(5) 道路交通事故を抑止する

交通事故の発生件数が過去最悪の水準にある等道路交通安全を取り巻く環境は極めて厳しい状況にあり、また、死傷事故の半数以上が延長で2割に満たない幹線道路における事故であったこと等から、幹線道路における交通事故対策は喫緊の課題。さらに、幹線道路における事故が特定の箇所に集中して発生していることから、それらの箇所に対して集中的な対策が必要である。

業績指標：道路交通における死傷事故率

目標値：108 件/億台キロ
(118 を約 1 割削減)
(H19 年度)
実績値：120 件/億台キロ
(暫定値)(H15 年度)
初期値：118 件/億台キロ
(H14 年度)

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

目標値：約 2 割、約 3 割
(H19 年度)

業績指標：事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率

目標値：約 3 割 (H19 年度)

業績指標 39：道路交通における死傷事故率

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

交通安全思想の普及状況

(他の関係主体)

- ・警察(指導取締り)
- ・公安委員会(交通規制)

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値の推移 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
111	120	120	118	120
(暫定値)				

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

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

- ・交通量の変動
- ・交通安全思想の普及状況

(他の関係主体)

- ・警察(指導取締り)
- ・公安委員会(交通規制)

業績指標 41：事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率

(指標の定義)

対策を実施する事故危険箇所において抑止される死傷事故件数の割合

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

- ・交通量の変動
- ・交通安全思想の普及状況

(他の関係主体)

死傷事故率を基に選定するマネジメント手法を導入する。

担当部局等

担当部局：道路局地方道・環境課（課長 森永教夫）

関係部局：道路局国道・防災課（課長 鈴木克宗）

- ・警察（指導取締り）
- ・公安委員会（交通規制）

主な施策等

主な施策の概要

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

- ・交通安全の確保 事業費 5,610 億円の内数（H15 年度）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・平成 14 年の日本の死傷事故率は、欧米に比べると 2～6 倍（ドイツ:58.6、フランス:18.7、イギリス:45.6、アメリカ:45.6（単位は件/億台キロ。アメリカは平成 13 年））。
- ・死傷事故率は 120 件/億台キロとなり、指標は悪化した。過半数の 25 の都府県では死傷事故率が減少。
- ・死傷事故率の高い区間を事故対策実施区間に選定し、重点的に対策を行うことで、1 年に 14 件発生していた追突事故を撲滅するなど、効果的に事故を削減した例もある。
- ・あんしん歩行エリアに係る指標及び事故危険箇所に係る指標については、事業を平成 15 年度に着手したところであるため、対策が概成した地区から順次測定する予定。

（施策の実施状況）

安全性の高い幹線道路の整備

- ・交通量をより安全な道路へとシフトさせるため、死傷事故率が低い自動車専用道路を含む幹線道路ネットワークの整備を推進する。
幹線道路の事故危険箇所の集中的な対策
- ・幹線道路における対策を効率的かつ効果的に実施するため、特に事故の危険性が高い箇所を事故危険箇所として指定し、公安委員会と連携して交差点改良等の事故抑止対策を集中的に実施した。事故危険箇所は、死傷事故率が幹線道路平均の 5 倍以上の箇所、事故が多発しており 10 年に 1 度以上の確率で死亡事故が発生するおそれの高い箇所等を平成 15 年 7 月に 3,956 箇所抽出した。
面的・総合的な歩行者事故防止対策
- ・市街地内の事故発生割合の高い地区において、歩行者等の通行経路の安全性が、歩行者等を優先する道路構造等によって確保されたあんしん歩行エリアの整備を推進した。あんしん歩行エリアについては、面的な対策を実施することから、単位面積当たりの事故発生件数が多い地区を抽出することとし、平成 15 年 7 月に 796 地区を指定した。

今後の取組の方向性

- ・幹線道路の安全対策を効率的・効果的に進めるため、特に事故率の高い「事故危険箇所」について、交差点改良等の事故削減対策を集中的に実施することとする。
- ・また、事故危険箇所や対策を実施したものの事故多発地点の抽出基準を下回らなかった箇所等における事故対策の立案に資するため、以下の取り組みを予定している。
事故分析を充実するとともに、事故対策のノウハウを蓄積し、今後の対策の検討に活用する仕組みを構築する。
事故対策の事前・事後評価に際し、専門家の知見を活用する仕組みを導入する。
さらに、より効率的に対策を進めるため、事業実施箇所を

政策目標 9 交通安全の確保

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

(6) 自動車の安全性を高める

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

業績指標：車両対車両衝突事故における死亡事故率（正面衝突） **目標値：3.2%（H17 年）**
実績値：3.1%（H15 年）
初期値：3.8%（H10 年）

業績指標 42：車両対車両衝突事故における死亡事故率（正面衝突）

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

過去の実績値（暦年）

H10	H11	H12	H13	H14	H15
3.8%	3.5%	3.6%	3.4%	3.2%	3.1%

主な施策

主な施策の概要

車両の安全基準の拡充・強化

車両の安全対策をすすめ、2010 年を目途に交通事故死者数を 1200 人低減する。

【予算額：8.2 億円（H15 年度）
 9.5 億円（H16 年度）】

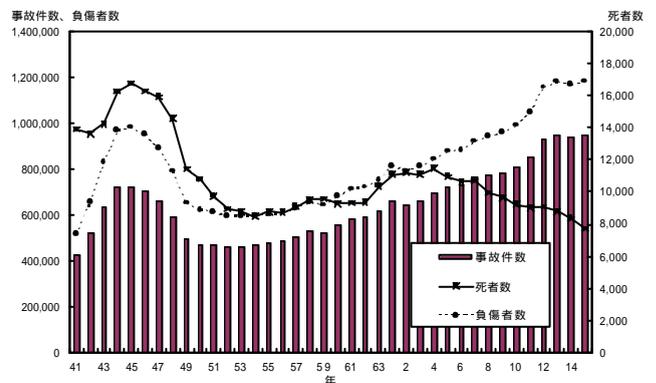
測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成 14 年の実績値は 3.2% であり、目標値は達成している。
- 前面衝突基準に適合している自動車が増加したことが要因の一つであると考えられる。
- シートベルトの着用率が向上すれば、さらに指標の伸びが期待できる。(表参照)
- 死亡事故件数は減少傾向にあり、衝突安全性能が向上したこと(自動車アセスメントにおいても衝突安全性能が高い自動車が増加している)、シートベルト着用率が高い水準で推移していること等が要因であると考えられるが、交通事故件数、負傷者数は依然として厳しい状況にある。(グラフ参照)

運転者	シートベルト着用	死者	1,132	
		負傷者	497,997	
		致死率	0.23%	
シートベルト非着用	シートベルト非着用	死者	1,554	
		負傷者	25,594	
		致死率	5.72%	
不明	不明	死者	136	
		負傷者	4,314	
		致死率	3.06%	
同乗者	シートベルト着用	死者	245	
		負傷者	137,980	
		致死率	0.18%	
	シートベルト非着用	死者	613	
		負傷者	63,928	
		致死率	0.95%	
	不明	不明	死者	31
			負傷者	4,055
			致死率	0.76%



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

(施策の実施状況)

- 東京モーターショーにおいて、シートベルト非着用の危険性を示す展示を行うとともに、パンフレットを作成、公表した。
- シートベルトの着用を促進するため、現在のシートベルト非着用時に警報する警告灯に加え、警報音により警告する装置の義務付けを決めた。
- 乗用車等に対しオフセット衝突時の乗員保護基準を導入するべく作業を進めている。
- また、産・学・官の多方面の専門家からなる「安全基準検討会」の意見を踏まえつつ、固定機能付きチャイルドシート、フロントアンダーランププロテクタ等の導

入を決定し、作業を進めている。

今後の取組の方向性

- ・ 引き続き死亡事故の低減のために対策を推進していくとともに、事故件数や重傷者数の低減にも考慮した基準の強化・拡充を講じていくため、特に後遺障害事故の低減を目的として事故統計データと保険データとのマッチングによる後遺障害発生に係る事故分析を進めていく。
- ・ 対策の効果が十分発揮されるよう、車両安全対策の前提となるシートベルトの着用を推進する
- ・ 対策の効果が十分発揮されるよう、より精度の高い車両安全対策の効果分析手法の検討を行う。

平成 16 年度における新規の取組

シートベルトの着用率を向上させるためシートベルト非着用警報装置装着の導入、また、より前面衝突に対する安全性を高めるためオフセット前面衝突基準の導入の予定。

担当課等（担当課長名等）

担当課：自動車交通局技術安全部技術企画課（課長 戸澤秀実）

政策目標 9 交通安全の確保

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

(7) 事業用自動車の安全運行を確保する

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

業績指標：事業用自動車の運行管理に起因する事故割合 目標値：50% (H17年度)
実績値：集計中 (H15年度)
初期値：56% (H10年度)
実績値は10月頃集計予定

業績指標 43：事業用自動車の運行管理に起因する事故割合

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

交通量、事業者数、車両台数

(他の関係主体)

- ・ 警察庁(事故・違反通報)
- ・ 厚生労働省(労基通報)

過去の実績値(年度)

H11	H12	H13	H14	H15
56%	56%	54%	56%	集計中

主な施策

主な施策の概要

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

具体的な施策としては以下のとおり。

- ・ ITを活用した運送事業に対する監査体制の強化を図る。

【予算額 3,100万円(H15年度) 4,500万円(H16年度)】

- ・ 死亡・重傷事故等を惹起した運転者について自動車安全運転センターとの協力により、運行管理者特別講習及び運転者特定診断の徹底を図る。

【予算額 3,300万円(H15年度), 3,200万円(H16年度)】

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 平成14年度の指標(運行管理に起因する事故割合)(実績値)は56%であり、目標を達成するためには一層の改善が必要である。
- ・ 指標の増加の理由として、トラックの事故発生件数は減少に転じているものの、特にタクシーにおいて事故発生件数が増加するなど、運行管理に起因する全事故件数が増加している一方で、運行管理に起因しない事故件数が平成13年度と比べ減少していることが原因と考えられる。

運行管理に起因する事故件数の推移

	13年度	14年度
バス	291 (100)	302 (104)
ハイタク	343 (100)	434 (127)
トラック	1,167 (100)	1,141 (98)

(施策の実施状況)

- ・ 死亡事故の第一当事者となった事業者に対して全て監査を実施する。
- ・ 公安委員会からの通知の連携強化により死亡事故を確実に把握する。
- ・ 自動車安全運転センターからの情報提供により事故惹起運転者を確実に把握し、運行管理者特別講習及び運転者の特定診断の徹底を図る。
- ・ 自動車運送事業に対する効率的な監査実施のための統合したデータベースを構築中である。
- ・ 自動車運送事業の交通事故要因分析を実施する。

今後の取組みの方向性

- ・ 監査の一層の充実・強化を図る(同一事故、違反を繰り返すなどの安全対策が十分でない恐れがある事業者を効率的かつ迅速に抽出できるようにし、これらの事業者に対し確実に監査を行う。)
- ・ 事事例を事業者に情報提供することで、運行管理者における安全教育の一層の充実を図る。
- ・ 業態ごとの安全意識レベル、業務の実態等に即したきめ細やかな運行管理者指導講習及び適性診断の充実を図る。

平成 16 年度における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：自動車交通局総務課安全対策室(室長 清谷伸吾)

政策目標 9 交通安全の確保

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

(8) 鉄道の安全を確保する

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

鉄道事故全体の約半数を占めているのが踏切事故であるが、特に遮断機のない踏切道においては、踏切1箇所当たりの事故発生件数が多いことから、遮断機のない踏切道を減らしていくとともに、京福電鉄の事故経験を踏まえ、中小鉄道において正面衝突事故を防ぐのに有効な誤出発防止設備の整備を推進する必要がある。

業績指標：遮断機のない踏切道数

目標値：4,800箇所 (H17年度)

実績値：5,368箇所 (H15年度)

初期値：5,928箇所 (H12年度)

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

目標値：100% (H18年度)

実績値：集計中 (H15年度)

初期値：92.6% (H12年度)

実績値は8月中に集計予定

業績指標 44：遮断機のない踏切道数

(指標の定義)

遮断機のない踏切道数は、第3種踏切道(警報機のみが設置されている踏切道)及び第4種踏切道(遮断機も警報機も設置されていない踏切道)の数を合計したもの。

(目標値設定の考え方)

平成13年度～平成17年度における遮断機の整備目標数(600箇所)*と立体交差化等による踏切除却見込数をもとに設定

*第7次踏切事故防止総合対策について(交通対策本部決定)に明記

(考えられる外部要因)

なし

(他の関係主体)

なし

過去の実績値の推移(年度)

H11	H12	H13	H14	H15
5,995箇所	5,928箇所	5,733箇所	5,534箇所	5,368箇所

業績指標 45：地方中小鉄道におけるA T S設置率(誤出発防止機能を有するもの)

(指標の定義)

「誤出発防止機能を有するA T S設置率」とは、鉄道事業者(J R、鋼索鉄道、路面電車、無軌条電車及び貨物鉄道を除く。)の営業キロ(k m)に対する誤出発防止機能を有するA T S設置キロ(k m)の割合。

(ただし、タブレット等により誤出発防止等の安全の確保を行っている路線を除く。)

(目標値設定の考え方)

列車衝突事故の防止に効果的なA T Sを全地方中小鉄道(ただし、タブレット等により誤出発防止策等の保安の確保を行っている路線を除く。)に設置することを目標とする。

(考えられる外部要因)

新線の開業・既設路線の廃止

(他の関係主体)

鉄道事業者(事業主体)・地方公共団体(財政支援)

過去の実績値の推移(年度)

H11	H12	H13	H14	H15
92.2%	92.6%	92.7%	96.1%	集計中

主な施策

主な施策の概要

第3種及び第4種踏切への踏切遮断機及び道踏切の除却

遮断機のない第3種及び第4種踏切について、踏切の統廃合等を進めると共に、踏切道改良促進法で遮断機を設置すべき要件に該当する踏切については、同法に基づく指定を行い、また保安設備整備費補助による助成制度も活用して、踏切遮断機の設置を推進することにより、第3種及び第4種踏切数の低減を図る。

整備目標：平成17年度末までに、1200箇所の第3種及び第4種の踏切道について、遮断機の設置又は踏切の除却を行う。

予算額：踏切保安設備整備費補助金 約1.5億円(H15年度)、約1.2億円(H16年度)

地方中小鉄道におけるA T S設置

平成13年6月に発生した京福電鉄の列車正面衝突事故が誤出発防止機能を有するA T Sが未設置の区間で起きたことに鑑み、全国のA T S未設置区間において同A T Sを設置する。A T S設置に関しては、近代化補助の拡充(補助率の高上げ)、日本政策投資銀行融資の拡充、固定資産税の特例措置により、鉄道事業者の経費負担の軽減を図っている。

予算額：鉄道軌道近代化設備費等補助金 約0.8億円(H15年度)、約0.4億円(H16年度)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

遮断機のない踏切道数については、平成 11 年度末から平成 15 年度末までに 627 箇所減少しているが、目標値と実績値には隔たりがある。

A T S の設置率については、平成 11 年度末は 92.2% であったが、平成 14 年度末においては 96.1% となり、順調に整備が進んでいる。

(施策の実施状況)

踏切道改良促進法に基づき、遮断機を設置すべき踏切道として、平成 15 年度に 31 箇所の踏切道を指定した。また、過去に法指定を行った踏切道を含め、32 箇所の遮断機のない踏切道への遮断機の設置に対し、踏切保安設備整備費補助を実施した。

A T S の設置に関しては、近代化補助の拡充、日本政策投資銀行融資の拡充、固定資産税の特例措置により、経営状況の厳しい地方中小鉄道事業者において促進された。

今後の取組の方向性

踏切道改良促進法に基づく指定や、踏切保安設備整備費補助による助成により、引き続き確実な目標の達成を目指す。

A T S の設置に関しては、引き続き、鉄道軌道近代化設備整備費補助制度等を活用し、誤出発防止機能を有する A T S 装置の設置を推進する。

平成 16 年度の新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：鉄道局施設課（課長 福代倫男）

政策目標 9 交通安全の確保

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

(9) 船舶の安全航行を確保するため放置艇を減らす

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

業績指標：港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率

目標値：55% (H18 年度)
実績値：44% (H14 年度)
初期値：45% (H 8 年度)

業績指標 46：港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

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

(他の関係団体)

- ・ 地元公共団体(事業主体)

過去の実績値 (年度)

			H8	H14
			45%	44%

1 プレジャーボート全国実態調査は、5 年に 1 度程度を目途に実施。よって H15 の実績値はない。

主な施策

主な施策の概要

- 係留・保管能力の向上
- ・ ボートパークの整備推進
 - 港湾内の放置艇を解消するため、既存の静穏水域を活用した係留施設や公共空地等を活用した陸上保管施設の整備を促進
 - 予算額 11 億円 (H15 年度)
- ・ 民間、3 セクマリナーへの整備支援
 - 小型船拠点総合整備事業 (低利融資)
 - 整備箇所 1 箇所 (H15 年度)
- 放置等禁止区域の指定
 - 平成 12 年港湾法一部改正による放置等禁止区域等規制措置の強化

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 平成 14 年度に実施したプレジャーボート全国実態調査結果において、港湾内において確認されたプ

レジャーボート(確認艇)は、前回調査時(平成 8 年度)に比べ約 1.2 万隻と大きく増加。

- ・ 港湾内においては、放置艇を収容する簡易な係留・保管施設(ボートパーク)の整備を推進しているが、収容隻数の増加以上に放置艇が増加しているため、平成 14 年度調査結果では適正に係留・保管している隻数の割合は約 44%であり、平成 8 年度の調査結果と比較しほぼ横這いの状況となっている。
- ・ なお、ボートパーク等の係留・保管施設の整備と放置等禁止区域等の規制措置を実施した港湾においては、適正な係留・保管率が約 15% 約 97%(浜名港), 約 26% 約 81%(鳥取港)と大きく向上しており、これら対策の効果が現れている。

(施策の実施状況)

ボートパーク整備

平成 15 年度、全国 16 箇所の港湾でボートパークの整備を推進

予算額 5,031 億円の内数 (H15 年度)

放置等禁止区域等の指定状況

平成 15 年度末時点で、長崎県や静岡県をはじめとする全国 12 港湾管理者が告示

今後の取組の方向性

- ・ ボートパーク等簡易な係留・保管施設の整備を推進することにより、係留・保管能力の向上を図るとともに、港湾区域内において、船舶等の放置等を禁止する区域の指定を推進するなど、係留・保管能力と規制措置を両輪とした放置艇対策を引き続き推進する。
- ・ また、係留・保管施設の向上を図るため、港湾内において船舶の安全等の確保等に支障を及ぼす恐れのない水域等をプレジャーボートの係留施設として暫定的に活用する暫定係留施設の設置を推進する。

担当課等 (担当課長名等)

担当課：港湾局環境整備計画室 (室長 牛嶋龍一郎)

関係課：河川局水政課 (課長 長谷川伸一), 治水課 (課長 柳川城二)

政策目標 9 交通安全の確保

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

(10) 港湾において不正侵入を防止する

海上人命安全条約 (SOLAS 条約) の改正により、外航船の用に供せられる港湾施設について不正な進入を防止するなどの保安対策を実施する必要がある。このため、公共港湾施設においては、今後、テロリスト等の不正な侵入を防止するための設備を整える必要がある。

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

**目標値：100% (H17 年度)
実績値： 0% (H15 年度)
初期値： 0% (H15 年度)**

業績指標 47：重要港湾において不正侵入を防止する設備を完備している外航船用の公共港湾施設の割合

(指標の定義)

重要港湾における外航船が係留する公共港湾施設のうち、不正な侵入を防止するために法令で定めたフェンス、ゲート、照明、監視カメラ等の設備を完備している外航船が係留する公共港湾施設の割合を表したもの。

(目標値設定の考え方)

2002 年 12 月に改正された SOLAS 条約により、外航船の用に供せられる港湾施設について 2004 年 7 月から不正な侵入を防止するなどの保安対策を実施する義務が課せられる見込みである。このため、公共港湾施設においては、今後、早急に、取扱形態ごとに定められる基準に沿って、テロリスト等の不正な侵入を防止するためフェンス、ゲート、照明、監視カメラ等の設備を備える必要がある。

この措置については、条約を受けた国内法において措置を講ずることが義務付けられるため、重要港湾における外航船が係留する公共港湾施設について目標値を 100%としたもの。

(考えられる外部要因)

- ・ 該当なし

(他の関係団体)

- ・ 地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値 (年度)

				H15
				0%

主な施策

主な施策の概要

- 改正 SOLAS 条約を担保する国内法の制定
- 改正 SOLAS 条約を担保する以下の内容の国内法を制定する。
 - 国際埠頭施設に保安指標 (保安レベル) を設定。
 - 国際埠頭施設に対して保安計画 (出入管理、監視の実施等) の策定を義務付け、当該保安規程を国が承認。
 - 保安規程を実施するための埠頭保安設備 (フェンス、照明等) の設置を義務付け。
- 保安規程に基づく保安措置の実施等を義務付け。
- 保安措置の実施に当たる埠頭保安管理官の選任を義務付け。

ス、照明等) の設置を義務付け。

- 保安規程に基づく保安措置の実施等を義務付け。
- 保安措置の実施に当たる埠頭保安管理官の選任を義務付け。

施設整備に対する支援措置

港湾施設における保安対策の強化を促進するため、必要な設備整備に対する支援措置を講ずる。

予算額 (国費) 232 億円 (H15 年度補正) などを措置

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

現在平成 15 年度補正予算等の執行を行っているところであり、現時点では 0%である。

(施策の実施状況)

- 改正 SOLAS 条約を担保する国内法の制定
- 平成 16 年 7 月から施行予定である。

今後の取組の方向性

- 既存港湾施設
 - SOLAS 条約の発効を踏まえ、港湾施設管理者の速やかな実施を促進する。
- 新規に供用する港湾施設
 - 今後新規供用する港湾施設に関しても、不正侵入を防止する設備の設置を行う。

平成 16 年度における新規の取組

国内法(国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律)の整備・施行を行い、これに基づいた国際埠頭施設における必要な設備整備を確保するとともに、保安規程の承認を行う。

担当課等 (担当課長名等)

担当課：港湾局管理課港湾保安対策室 (室長：難波喬司)

政策目標 9 交通安全の確保

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

(11) 道路構造物を適切に維持管理する

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

業績指標：構造物保全率

橋梁 目標値：93%(H19年度)

実績値：87%(H15年度)

初期値：86%(H14年度)

舗装 目標値：91%

(平成14年度の水準(91%)を維持)(H19年度)

実績値：93%(H15年度)

初期値：91%(H14年度)

業績指標 48：道路構造物保全率

(指標の定義)

橋梁：直轄国道における橋梁のうち、今後5年間程度は通行規制や重量制限の必要がない段階で、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

(目標値設定の考え方)

橋梁：本格的な更新時代を迎える10年後までに、保全率を100%とすることを目標として、平成19年度の目標を設定。

舗装：現在の水準を維持することを目標として設定。

(考えられる外部要因)

地震・豪雨等の大規模自然災害の発生。

(他の関係主体)

該当なし

過去の実績値の推移	(年度)			
	H12	H13	H14	H15
橋梁			86%	87%
舗装			91%	93%

主な施策等

主な施策の概要

橋梁・舗装の維持、修繕

・交通安全の確保 事業費 5,610 億円の内数 (H15年度)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・橋梁に関しては、平成14年度実績値86%から平成15年度の実績値が87%となり、目標の達成に向けて指標は順

調に伸びている。

- ・橋梁建設後の経年等により平成15年度に新たに「速やかに補修する必要がある」と判定された橋梁延長は全国で約30km(293橋梁)増加。今後はさらに橋梁の更新時代を迎えるにあたり、さらなる対策を要することが予想される。
- ・舗装に関しては、平成14年度実績値91%から平成15年度の実績値は93%となり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。

(施策の実施状況)

- ・高度成長期に多数建設された道路構造物の更新時期の標準化、トータルコストの縮減等を目指して、道路の管理方法に、アセットマネジメントの考え方を導入し、効率的・効果的な維持管理を実施。
- ・そのために、鋼構造物のモニタリング手法などの施設の監視・点検の技術開発を推進し、点検から補修に至る管理の高度化を実施。

今後の取組の方向性

- ・引き続き法面対策や橋脚耐震補強などの防災・震災対策を重点的に進める。
- ・予防的修繕を重点的に進めることにより、橋梁の健全度の向上を推進
- ・データに基づく合理的な道路資産管理を支援する技術開発及び体制整備の推進

平成16年度における新規の取組

- ・道路構造物の総合的資産管理システム(アセットマネジメント)を構築し、同システムを支援する技術開発や体制等の整備を図る。
- ・道路構造物・道路管理の現状等について、国民へ分かりやすく情報提供する。

担当部局等

関係部局：道路局 国道・防災課(課長 鈴木克宗)

政策目標 10 海上における治安の確保

海上における犯罪の危害から、生命、財産の安全の確保が図られること

(1) 海上からのテロによる被害を防止する

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

業績指標：海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数 **目標値：0 (H15 年度以降毎年度)**
実績値：0 (H15 年度)
初期値：0 (H14 年度)

業績指標 49：海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数

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

過去の実績値 (年度)

H10	H11	H12	H13	H14	H15
0	0	0	0	0	0

主な施策

主な施策の概要

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成 15 年度における海上及び海上からのテロ活動による被害の発生はゼロであったが、これは実施した施策が効果的に機能したものと分析できる。今後も引き続き、いかなる事案にも対応できるように不審船事案・テロ事案等に対する対応体制の強化を図る必要がある。

(施策の実施状況)

不審船・テロ対応体制の強化

- ・巡視船艇・航空機の充実整備、船艇・航空機職員の技術向上、個人装備等の充実整備を図った。
- ・警備情報システムの運用開始、国内外関係取締機関等との情報交換の推進、連携・協力の強化を図った。
- ・テロ対策担当職員等を配置し、テロ事案に係る現場対応に関する指示、関係機関との連絡調整・事案対応等を迅速確実に行うための体制整備及びテロ事案を含む、多様化する犯罪への的確な対応が可能となる捜査体制の整備を実施した。
- ・巡視船艇・航空機の防弾対策及び遠距離から正確な射撃が可能な巡視船搭載武器の高機能化を図った。
- ・S O L A S 条約改正に伴う国内法整備及び具体的な施行体制の整備を行った。
- ・港湾保安委員会への参画及び港湾危機管理 (担当) 官を中心とした関係機関との連携強化を図った。

テロへの警備警戒

- ・警備実施強化巡視船等の巡視船艇・航空機を配備し、警備実施、警衛・警護等を実施した。
- ・重点警備対象施設 (臨海部の米軍施設、原子力発電所、臨海部の国際空港等) に対する巡視船艇・航空機による警備強化を図るとともに、海事関係者に対する不審物・不審者への警戒、不審情報の提供の徹底指導を行った。
- ・政府方針に基づく海上阻止訓練への参加等 P S I への取組みを積極的に行った。

今後の取組の方向性

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

平成 16 年度における新規の取組

S O L A S 対応体制の強化

- ・国内法の整備、具体的な施行体制の準備
- ・部署職員の増員
- ・巡視船艇に A I S 装置を整備
- ・情報収集体制の充実強化
- ・携行武器等の整備
- ・警備情報システムの機能強化

担当部局等

海上保安庁警備救難部管理課（課長 城野功）、刑事課（課長 向田昌幸）、警備課（課長 山下政晴）

政策目標 10 海上における治安の確保

海上における犯罪の危害から生命、財産の安全の確保が図られること。

(2) 海上ルートによる薬物・銃器の流入を阻止する。

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

業績指標：薬物・銃器密輸事犯の摘発件数

目標値：22.0 (H14年～H18年の平均)

実績値：19.2 (H11年～H15年の平均)

初期値：20.6 (H8年～H12年の平均)

業績指標 50：薬物・銃器密輸事犯の摘発件数

(指標の定義)

当該年を含む過去5年間における薬物・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。

(目標値設定の考え方)

過去5年間の最高値が22.2件であり、また現況値が20.6件であることを勘案し、22.0件以上を当面の目標とする。

(考えられる外部要因)

なし

(他の関係主体)

財務省、警察庁等(関係取締機関)

過去の実績値 ()内は、単年の摘発件数					
H10	H11	H12	H13	H14	H15
20.2	22.2	20.6	18.0	19.0	19.2
(16)件	(30)件	(16)件	(15)件	(18)件	(17)件

主な施策

主な施策の概要

- 情報収集・分析体制の強化
- 情報収集・分析体制及び機動的かつ広域的な捜査活動体制の強化
- 国際組織犯罪対策基地の情報収集・分析活動及び広域捜査活動の展開
- 警備情報システムの効果的な運用
- 内外の関係機関との連携強化
- 相互訪問、人員派遣等による海外関係機関との協力関係の強化による情報交換ネットワークの強化
- 警察、税関等国内関係取締機関との連携強化
- 監視取締体制の強化
- 薬物・銃器等が流出するおそれの高い国から来航する船舶に対する重点的な監視取締りの実施
- 容疑船舶の監視・追尾能力の向上
- 巡視船、航空機等の充実整備
- 速力及び夜間監視能力を強化した巡視船、夜間監視能力等を強化した航空機の整備

他の関係主体

財務省、警察庁、厚生労働省(関係取締機関)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成15年の薬物・銃器事犯の摘発件数は17件で昨年実績より1件減少した。しかし、平成11年から平成15年の平均では、前年平均に比べ、0.2件の増加であり、目標の達成に向けた指標にかかる実績値は、ほぼ横ばいである。
- 平成15年の摘発事案には、当庁、警察、税関の三機関の連携により中国籍貨物船から覚せい剤1.9kgを押収し、さらに密航者7名を発見逮捕した事案(下記事例イ)や、海外の関係機関からの情報に基づき、カンボジア籍貨物船から、大麻樹脂約5kg等を押収した(下記事例ロ)等があげられ、国外及び国内関係機関との連携強化等の施策の効果は、着実に顕れている。
- 一方、目標の達成に向けた推移が必ずしも順調でない要因としては、国内外の犯罪組織が関与している薬物・銃器の密輸事犯が、情報入手の困難性、積荷への悪質な隠蔽、巧妙な受け渡し方法の利用、密売組織の国際化等により、いっそう悪質・巧妙・広域化しており、その摘発はますます困難になっていることがあげられる。

(施策の実施状況)

平成15年度は、下記の施策を実施することにより、薬物・銃器の密輸事犯の摘発に努めた。

平成15年度は、第八、九、十管区海上保安本部に国際刑事課を設置、第十一管区海上保安本部警備課に「国際犯罪対策室」を設置した。

平成15年度は、警備情報システムを活用することにより、密輸・密航事犯摘発の強化を促進した。

平成15年度は速力、夜間監視性能、捕捉性能等を向上させた2隻の巡視船の整備及びヘリコプター3機の夜間監視機能等を強化した。

代表的な摘発事例

事例イ

中国籍貨物船に係る覚せい剤不法所持及び集団密航事件(第二管区海上保安本部、八戸)

平成15年10月、八戸海上保安部は函館税関八戸支署と合同で、八戸港に入港した中国籍貨物船(3,998トン)の船内検査を実施中、海上保安官が同船機関室において覚せい剤約1.9kgを発見、押収したことから捜査に着手し、新たに青森県警察を加えた三機関合同で同船の捜査差押えを実施した結果、船内に潜んでいた中国人密航者7名を発見逮捕するとともに集団密航に関与した同船乗組員中国人等を逮捕した。

事例口

カンボジア籍貨物船乗組員に係る大麻等密輸入事件(第九管区海上保安本部、新潟)

平成15年2月、ロシア関係当局からの薬物密輸情報に基づき、新潟海上保安部は、新潟県警察及び東京税関新潟支署と合同で捜査を開始し、新潟港に入港したカンボジア籍貨物船(1,590トン)から大麻樹脂及びあへんを密輸入した容疑で同船乗組員(ロシア人)を逮捕するとともに、同船着岸岸壁付近において同人が密輸入した大麻樹脂約5kg、あへん約4.2kgを発見、押収した。

今後の取組の方向性

薬物・銃器等が流出するおそれの高い国から来航する船舶に対して、重点的かつ資機材を有効活用した立入検査を実施する等により監視取締体制の強化を図るほか、国内外関係機関との連携強化を推進するとともに捜査活動体制を強化する等、国際的な組織犯罪に対する取締を積極的に推進することにより、組織的・計画的に行われ、ますます悪質化・巧妙化・広域化する薬物・銃器密輸事犯を水際で阻止する。

平成16年度における新規の取組

薬物・銃器等が流出するおそれの高い国から来航する船舶に対する重点的な監視体制の整備

担当課等(担当課長名等)

担当課：海上保安庁警備救難部管理課(課長 城野功)
国際刑事課(課長 添田慎二)

政策目標 11 船員の災害防止

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

(1) 船員災害を防止する

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

業績指標：船員災害発生率

目標値：11.2‰ (H18 年度)

実績値：集計中 (H15 年度)

初期値：13.2‰ (H14 年度)

実績値は 12 月頃集計予定

業績指標 51：船員災害発生率

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

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

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

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

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

(考えられる外部要因)

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

過去の実績値(年度)

H11	H12	H13	H14	H15
17.3‰	15.6‰	15.0‰	13.2‰	集計中

主な施策

主な施策の概要

船員災害防止のための管理体制・基準策定等の推進

安全管理体制の整備とその活動の推進

- ・中小船舶所有者に対し船員災害防止のための協議会等の設置を促進し、安全衛生教育、災害事例等に関する情報交換等を推進する。

死傷災害の防止

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

予算額 0.07 億円 (H15 年度)

測定・評価結果

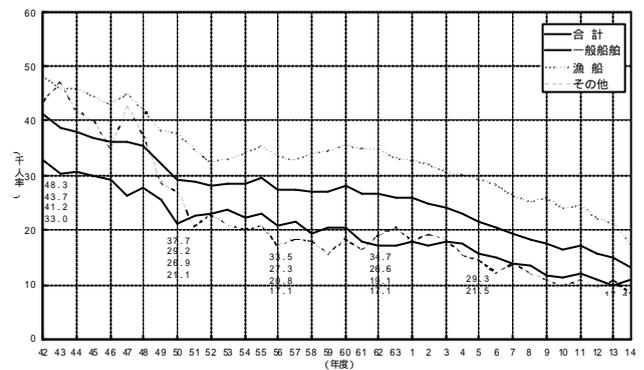
目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成15年度の実績値は現在集計中であるが、重大災害の報告もないため、目標値を達成するものと推測される。また、第7次船員災害防止基本計画に基づき平成10年度から平成14年度までの5年間に災害発生率を17%減少させる目標も達成された。(図1)

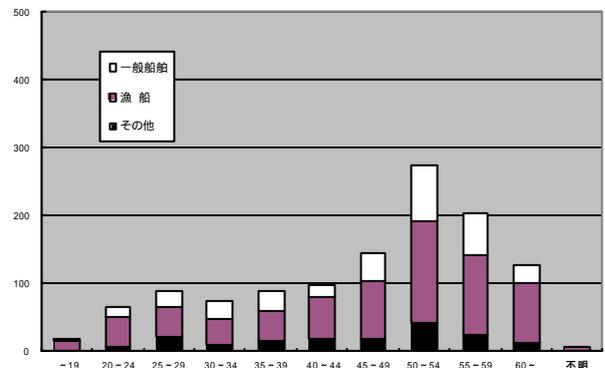
平成14年度 13.2‰ (対平成9年度比 25%減)

図1 災害発生率の推移



- ・指標の内訳を見ると、漁船の災害発生率は依然として高いものの、平成14年度は平成13年度に比べ大きく減少しており、これが全体の発生率の減少に効果をもたらしている。また、船員の高齢化は依然として進んでおり、50歳以上の災害発生件数は全体の半数以上となっている。(図2)

図2 船種別年齢階層別災害発生状況(H14年度)



(施策の実施状況)

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

指導隻数 2,039 隻

講演会等 54 力所 2,524 人

- ・関係機関、団体等で構成される船員災害防止推進連絡会議を開催し、関係者間での情報交換、連絡強化等を行った。(開催回数 18 回)

災害事例報告

海難原因の分析

低コストの自主改善活動の紹介 等

今後の取組の方向性

- ・船員災害の発生率は陸上災害の発生率に比べ依然として高水準であることや、船員の高齢化、少数化又は外国人船員との混乗化等による労働環境の急速な変化等を踏まえ、引き続き中小船舶所有者を中心とした死傷災害防止対策等を一層推進するものとする。

平成 16 年度における新規の取組

平成 16 年度船員災害防止実施計画

第 8 次船員災害防止基本計画をもとに作成された平成 16 年度船員災害防止実施計画の重点対策(死亡災害の減少等)及び主要対策(海中転落による死亡災害防止対策等)を推進し、死傷災害の発生率(年間千人率)を、対前年度比 4%減少させることを目標とする。

(H18 年度の目標値を達成するためには、死傷災害の発生率を H15 年度から毎年度、前年度に比べ 4%減少させる必要があるため目標値を 4%減少と設定した。)

担当課等(担当課長名等)

担当課：海事局船員労働環境課(課長 寺西達弥)

政策目標 12 地球環境の保全

地球環境保全への取組みがなされること

(1) 自動車の燃費を向上させる

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

業績指標：ディーゼル自動車の平均燃費

目標値：13% (H17 年度)
実績値：集計中 (H15 年度)
(21.3% (H14 年度))
初期値：8.5% (H11 年度)
実績値は9月頃集計予定

業績指標 52：ディーゼル自動車の平均燃費

(指標の定義)

ディーゼル自動車が1リットルの燃料で走行することができる距離の平均のことである。

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

乗用車・貨物車別の出荷台数比率

ディーゼル自動車の車両重量別の出荷台数比率

(他の関係主体)

経済産業省(省エネ法のうち自動車については経済産業省と国土交通省の共管)

燃費が相対的に高い貨物車の出荷台数割合が高くなったこと(58%(H13年度) 71%(H14年度))によるものと考えられる。

- ・貨物車出荷割合が高くなった背景として、排出ガス規制の影響によりディーゼル乗用車の出荷台数が大きく減少していることが考えられる。

(施策の実施状況)

- ・国内出荷されるディーゼル自動車の燃費値の調査を実施し、省エネ法に基づき設定したディーゼル自動車の燃費目標達成状況を把握するとともに、燃費に関する情報を冊子や国土交通省HP上で公表した。このことにより、自動車ユーザーの低燃費車への認識が高まり、より一層の低燃費車の普及が促進されるものと考えられる。

今後の取組の方向性

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

過去の実績値(年度)

H10	H11	H12	H13	H14	H15
	8.5%	12.8%	14.2%	21.3%	集計中

主な施策

主な施策の概要

省エネ法に基づくトップランナー燃費基準の導入
1998年のエネルギーの使用の合理化に関する法律(省エネ法)に基づき、ディーゼル自動車について、2005年度を目標とし、商品化されている自動車のうち最高の省エネルギー(燃費向上)性能以上の水準を目指すトップランナー燃費基準を導入する。

平成16年度における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：自動車交通局技術安全部環境課(課長 江口稔一)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成14年度の実績値は21.3%であり、平成13年度と比べて指標の数値の伸びが大きい。
- ・この平均燃費値上昇は、燃費性能の高い自動車の出荷台数割合が前年度より高くなったことや、乗用車と比べて

政策目標 12 地球環境の保全

地球環境保全への取組みがなされること

(2) モーダルシフトを推進する

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

業績指標：国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率

目標値：47%（H18 年度）

実績値：集計中（H14 年度）

初期値：40.4%（H11 年度）

実績値は 11 月頃集計予定

業績指標 53：国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

京都議定書に規定された日本の温室効果ガスの削減目標は、2008～2012 年において二酸化炭素換算で 1990 年比 6%であり、目標達成のための運輸部門削減目標は 4600 万トンである。物流分野においても、この削減目標の実現に貢献していくため、モーダルシフト化率を平成 22 年度までに 50%に向上させることとしており、したがって、平成 18 年度には約 47%の水準とする必要がある。

(考えられる外部要因)

なし

(他の関係主体)

なし

過去の実績値（年度）

H10	H11	H12	H13	H14
42.9%	40.4%	39.6%	38.6%	集計中

主な施策

主な施策の概要

貨物鉄道の利便性の向上

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

予算額：1.6 億円（H15 年度）

1.51 億円（H16 年度）

内航海運の競争力の強化

- 内航海運業法の改正による参入規制の緩和を実施する。
- 次世代内航船（スーパーエコシップ）の研究開発
ガスタービン対応型新船型、電気推進式二重反転ポッドプロペラ等の革新的技術を取り入れた次世代内航船の研究開発を実施。内航物流における大幅なコスト削減、快適な労働環境を実現し、モーダルシフトを推進する。

予算額：3.3 億円（H15 年度）

- 高度船舶安全管理システムの研究開発

IT を活用し、船舶の推進機関等の状態を陸上から遠隔監視・診断し適切な陸上支援を行うことによって、船舶の安全管理を高度

化・最適化するシステムの研究開発を実施。保守整備コストの最適化、稼働率の向上等を図り、モーダルシフトを推進する。

予算額：0.8 億円（H15 年度）

- 共有建造制度によるモーダルシフト船の建造の促進

鉄道建設・運輸施設整備支援機構の共有建造方式を通じて、海上運送事業者に対して財政投融資資金等による低利の長期固定資金を安定的に供給することにより、モーダルシフト船の建造を促進する。

予算額：1.8 億円（H15 年度）

- 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点整備（ ）

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

予算額：56.3 億円（H15 年度）

51.6 億円（H16 年度）

荷主・物流事業者のモーダルシフト意識の向上

- 荷主・物流事業者が自主的にモーダルシフトへ向けた取組を行うよう、荷主・物流事業者等が共同で策定した環境負荷低減に資する実証実験実施計画の中で特に CO2 排出削減効果が高いと考えられるものについて国が実験費用の一部を負担する「環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す実証実験補助制度」を推進する。

予算額：3.2 億円（H15 年度）

2.7 億円（H16 年度）

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成 10 年度の 42.9%から、平成 13 年度においては 38.6%と下落している。
- これは、貨物鉄道・内航海運の貨物輸送量（モーダルシフト化率算定対象貨物）は増加（(鉄道) H10：1600 万トン H13：1660 (海運) H10：4080 万トン H13：4090 万トン）しているものの、自動車貨物輸送量の伸びがそれ以上に大きい（H10：7560 万トン H13：10180 万トン）ためである。
- 以下、平成 14 年度に実施した事業者ヒアリング調査及び荷主アンケート調査の結果等に基づき、モーダルシフト化率下降の主な原因について分析する。

- (1) 貨物鉄道・内航海運の競争力が自動車と比較して弱い

自動車輸送の伸びが貨物鉄道・内航海運の輸送の伸びを大きく上回っている原因としては、近年、受け荷主側の到着時間に関する要求が厳しくなっているにも関わらず、貨物鉄道・内航海運は、自動車と比較してリードタイムが長い、出発・到着の時間帯が合わないなど時間

面での機動性が劣位にあるケースが多いことなどが考えられる。

また、貨物鉄道では、東京 札幌、東京 福岡、東京 大阪などの主要区間のダイヤのよい列車は需要が大きいため積載率が高く、輸送力の余力がない状況にあるなど、輸送容量に制限があることも障害要因になっている。

さらに、内航海運では、市場参入が許可制であることから市場の閉鎖性が高く、新規参入や既存事業者の創意工夫に基づく多様な事業展開による市場の活性化や競争の促進の障害となっている。

(2) 荷主等のモーダルシフトに対する意識が希薄である

平成 14 年度に実施した荷主企業アンケート（環境報告書を作成している企業を対象）の結果によると、環境意識が高い企業であっても、今後モーダルシフトを実施する予定はないとする企業が 46.7%に上っているなど、荷主等のモーダルシフトへの意識や理解の低さなども輸送モード転換の障害になっている。

(施策の実施状況)

貨物鉄道の利便性の向上

・山陽線輸送力増強事業

平成 15 年度においては、調査設計後、変電設備の工事等を実施しており、現在着実に整備が進捗している。（事業はH14～18年度の5年間を予定）

内航海運の競争力の強化

・内航海運業法の改正による参入規制の緩和

参入規制の許可制から登録制への緩和、オペレーター・オーナーの事業区分の廃止等を内容とする内航海運業法の一部改正を含む「海上運送事業の活性化のための船員法等の一部を改正する法律案」を第 159 回通常国会に提出した（平成 16 年 5 月 27 日成立）。

・次世代内航船（スーパーエコシップ）の研究開発

基本設計・船型開発、電気推進式二重反転ポッドプロペラの実寸モデル製作を実施。

・高度船舶安全管理システムの研究開発

実験船による海上試験や故障診断技術の評価を実施。

・共有建造制度によるモーダルシフト船の建造の促進

平成 15 年度においては、共有建造制度によりモーダルシフト船を 4 隻(18,500 総トン)建造。

・複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点整備

平成 15 年度においては、横須賀港において、船舶の大型化や高速化等に対応するとともに、十分な面積の駐車場等を有し、幹線道路網と円滑に接続された複合一貫輸送ターミナルの整備が完了した。

荷主・物流事業者のモーダルシフト意識の向上

・環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す実証実験

平成 15 年度は 35 件を認定。これら実証実験が計画どおりに実施されれば、およそ 3.5 万トンの CO2 が削減される見込みである。

今後の取組の方向性

「指標の動向」で分析した、モーダルシフトの阻害要因を踏まえ、実施中の施策の有効性を適切に評価した上で見直し、CO2 削減に向けた物流分野における施策の拡充・強化に取組んでいく。

平成 16 年度における新規の取組

・共有建造制度によるモーダルシフト船の建造の促進

船舶共有建造制度を活用して物流高度化船を建造する場合において船舶使用料減免を行うために必要な経費を鉄道建設・運輸施設整備支援機構に対して補給することにより、モーダルシフト船の建造を促進する。

予算額：1.8 億円（H16 年度）

・モーダルシフト促進キャンペーンの実施

統一ロゴマークの使用やポスターの掲示、シンポジウムの開催等を通じて、モーダルシフトに対する認知・理解を促進する。
(H16 年度)

担当課等（担当課長名等）

担当課：政策統括官付政策調整官付（政策調整官 福内直之）

関係課：鉄道局貨物鉄道室（室長 堀内丈太郎）、海事局企画課（課長 西川 健）、港湾局計画課（課長 林田博）

政策目標 1 2 地球環境の保全

地球環境保全への取組みがなされること

(3) 住宅・建築物の省エネルギー化を推進する

我が国の全エネルギー消費量の約 27 % を占める民生部門のエネルギー消費量は一貫して増加傾向にある。CO₂ の排出量を削減し、地球温暖化を防止するため、住宅・建築物の省エネルギー化を図る必要がある。

業績指標：住宅、建築物の省エネルギー化率

住宅	目標値：35% (H17年度)
	実績値：集計中 (H15年度)
	初期値：13.4% (H12年度)
	実績値については H16 年度夏頃集計予定
建築物	目標値：60% (H17年度)
	実績値：約65% (H15年4月～11月の速報値)
	初期値：34% (H11年度)

業績指標 54：住宅の省エネルギー化率

(指標の定義) 当該年度の新築着工住宅のうち、省エネルギー法に基づく省エネ基準（次世代省エネ基準）に適合しているものの割合。 ・省エネ基準：住宅におけるエネルギーの使用の合理化のために建築主の努力義務として定める「住宅の建築主の判断の基準」等。昭和55年に制定した後、平成4年及び平成11年に基準の改正・強化を行っており、平成11年のものを「次世代省エネ基準」と呼んでいる。 「省エネルギー法」：エネルギーの使用の合理化に関する法律 (目標値設定の考え方) 地球温暖化対策推進大綱で設定された目標値（新築着工に占める次世代省エネルギー基準の達成割合住宅について2008年度：現行基準を5割が達成）と整合をとりながら目標年次を変えて設定。 (考えられる外部要因) 該当なし (他の関係主体) 住宅供給事業者（事業主体）

過去の実績値 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
	13.4%	17.3%	21.5%	集計中

従来の実績値は、住宅金融公庫による融資を受けた戸建住宅のうち、次世代省エネ基準に適合し割増融資を受けた住宅の割合であり、特殊法人等整理合理化計画に基づき公庫による融資戸数が減少している一方で住宅性能表示制度により性能評価を受けた住宅の戸数は着実に増加していることから、より広範に省エネ基準に適合した住宅の割合を捕捉するため、初期値及び実績値を、公庫融資を受けた戸建住宅におけるものから、平成12年より運用が開始された住宅性能表示制

度（建設性能評価）を利用した住宅における初期値及び実績値に変更した。なお、初期値及び実績値の変更は、実績を推計するためのデータの取り方を変更するものであって、指標自体を変更するものではないため、目標値は変更していない。

業績指標 54：建築物の省エネルギー化率

(指標の定義) 当該年度に着工された新築建築物（非住宅・2000㎡以上）のうち、「判断の基準」に適合している建築物の床面積の割合。 ・判断の基準：省エネルギー法に建築物の断熱化、設備の効率的利用に関して努力義務として定める建築主の判断の基準 (目標値設定の考え方) 地球温暖化対策推進大綱で設定された目標値（新築着工に占める省エネルギー法に基づく建築主の判断基準の達成割合：2006年度8割相当）と整合をとりながら目標年次を変えて設定。 (考えられる外部要因) (他の関係主体) 建設事業者等（事業主体）

過去の実績値 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
約34%	約34%	約35%	約50%	約65%

平成15年4月～11月の実績に基づく速報値

主な施策 主な施策の概要

- 住宅関係 ()
1) 省エネルギー法による住宅の省エネ措置の努力義務

省エネルギー法に基づき、「建築主の判断基準」を求め、建築主に対し同基準に基づく省エネ措置の努力義務を課している。

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

建築物関係 ()

1)省エネルギー法による建築物の省エネ措置の努力義務等

- 改正省エネ法を施行し、特定建築物（非住宅・2000㎡以上）の新築・増改築時の省エネルギー措置の届出の義務化を柱とする改正省エネ法を施行。（平成15年4月1日施行）
- 省エネルギー法に基づき、「判断の基準」を定め、建築主に対し同基準に基づく省エネルギー措置の努力義務を課す。平成15年2月に改正した「判断の基準」を施行、用途区分の追加、中小規模の建築物向けのわかりやすい仕様基準の追加を行っている。（平成15年4月施行）

2)省エネ措置を講じた建築物に対する優遇措置

- 日本政策投資銀行による省エネルギー措置を講じた建築物等に対する低利融資。
- 一定の省エネ設備を取得し、事業の用に供した場合の所得税等の優遇。

3)官庁施設のグリーン化の推進

- 環境配慮型官庁施設（グリーン庁舎）の整備の推進
- 既存官庁施設のグリーン診断・改修の推進
- 官庁施設の運用段階における省エネルギーの推進

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析 (指標の動向)

住宅の省エネルギー化率

住宅性能表示制度（建設性能評価）を利用した住宅の省エネ基準適合率は、平成12年度13.4%、平成13年度17.3%、平成14年度21.5%と着実に向上しているが、平成15年度実績については、現在集計中である。

建築物の省エネルギー化率

- 確定値では、平成14年度約50%となっており、建築物の省エネルギー化率は順調に増加している。
- なお、平成15年4月～11月の実績に基づく速報値では約65%であり、目標値である60%を上回っている。

(施策の実施状況)

住宅関係

- 住宅金融公庫の融資における、省エネ措置等を講じた住宅に対する割増融資、基準金利の適用や、省エネルギー性能を含む住宅の性能について分かりやすく表示する制度（住宅性能表示制度）の普及推進等を実施することにより、省エネ基準適合率は着実に

向上している。

建築物関係

- 平成14年6月に省エネルギー法が改正され、特定建築物の新築・増改築時の省エネルギー措置の届出が義務づけられた（平成15年4月施行）。
- 上記法改正による省エネ意識の向上等により、平成14年度の実績値、平成15年4月～11月の実績に基づく速報値共に、その前年度に比較して大きく向上。

今後の取組の方向性

- 民生部門のエネルギー消費量は、豊かさを求めるライフスタイル等を背景に一貫して大きく伸張しているため、引き続き住宅・建築物の省エネルギー化を図っていく必要がある。
- 平成16年度は地球温暖化対策推進大綱における第1ステップの終了年であるため、現行の省エネルギー対策の進捗状況の評価を行うとともに、社会資本整備審議会環境部会等における議論を踏まえ、必要な見直しを行う必要がある。

(新たな目標設定)

建築物関係

- 平成15年4月～11月の実績に基づく速報値において目標値を上回っていることから、目標値を再設定する。
- 平成15年速報値である65%と、地球温暖化対策推進大綱で設定された目標値（新築着工に占める省エネルギー法に基づく建築主の判断基準の達成割合：2006年度以降8割相当）を踏まえ、新たな目標値を75%とする。

平成16年度における新規の取組

建築物関係

- 省エネ法に基づく建築物（非住宅）の新築時等における省エネルギー措置の届出の徹底及び地方公共団体による指示・公表制度の活用促進

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局住宅生産課（課長 川本 俊明）

住宅局建築指導課（課長 小川 富由）

関係課：官庁営繕部設備・環境課営繕環境対策室
（室長 西村 好文）

政策目標 13 大気、騒音に係る生活環境の改善

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

(1) 自動車から排出されるNOx・PMを減少させる

大都市地域等における大気汚染問題を改善するため、自動車に起因するNOx・PM排出量を削減することが必要である。

業績指標：NO₂・SPM の環境目標達成率

目標値：NO₂ 約 8 割 (H19 年度)
SPM 約 6 割 (H19 年度)
実績値：NO₂ 67% (H15 年度)
SPM 9% (H15 年度)
初期値：NO₂ 64% (H14 年度)
SPM - (H14 年度)

業績指標：最新排出ガス規制適合車の割合

目標値：乗用車 40% (H17 年度)
貨物車 30%
実績値：乗用車 (H15 年度)
貨物車 集計中
初期値：乗用車 6.2% (H12 年度)
貨物車 4.1%
実績値は7月頃集計予定。

業績指標 55：NO₂・SPM の環境目標達成率

・NO₂

(指標の定義)

自動車NOx・PM法¹対策地域内で、NO₂について環境基準²を達成している測定局の割合

1 自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法

2 NO₂濃度1時間値の1日平均値の年間98%値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること

(目標値設定の考え方)

平成22年度までに100%を目指す(自動車NOx・PM法施行令)こととして、平成19年度の目標を設定

(考えられる外部要因)

自動車以外の発生源(固定発生源)、交通量の変動、大型車混入率の変動

(他の関係主体)

該当なし

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

・SPM

(指標の定義)

自動車NOx・PM法対策地域内の対象測定局³のうち、SPMの当初の測定値における道路寄与分⁴が半減している測定局の割合

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/m³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の測定値を上回る自動車排出ガス測定局

4 対象となる自動車排出ガス測定局の測定値と、当該測定局に最も近い一般環境大気測定局の測定値の差

(目標値設定の考え方)

平成22年度までに100%を目指す(自動車NOx・PM法施行令)こととして、平成19年度の目標を設定

(考えられる外部要因)

自動車以外の発生源(固定発生源、自然由来)、交通量の変動、大型車混入率の変動

(他の関係主体)

該当なし

過去の実績値の推移 (年度)					
H10	H11	H12	H13	H14	H15
				NO ₂ 64%	NO ₂ 67%
				SPM -	SPM 9%

業績指標 56：最新排出ガス規制適合車の割合

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

販売実績に、優遇税制措置等の対策効果を勘案し設定したもの

(考えられる外部要因)

車両販売台数の変化

(他の関係主体)

経済産業省(税制)

環境省(税制)

過去の実績値の推移 (年度)

H10	H11	H12	H13	H14	H15
	乗用車 1.5%	乗用車 6.5%	乗用車 13.2%	乗用車 14.2%	集計中
	貨物車 0.7%	貨物車 4.1%	貨物車 8.1%	貨物車 6.2%	

主な施策等

主な施策の概要

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

- （ ）
- ・ 予算額：大気・騒音等に係る生活環境の改善事業費 1,261 億円の内数（H15 年度）

自動車税のグリーン化及び自動車取得税の特例措置
環境負荷の小さい自動車（低燃費かつ超 - 低排出ガス認定車（ ））を購入した場合、自動車税を軽減する等の自動車税のグリーン化や自動車取得税に係る軽減措置を講じ、低公害車等の取得を促進し、普及を図る。

最新排出ガス規制適合車の早期取得特例（自動車取得税）
最新排出ガス規制適合車に対する自動車取得税の特例措置を設けることにより、当該車両の販売促進が図られ、大気環境の改善に資する。

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

NO₂・SPM の環境目標達成率

- ・ H14 大気汚染状況報告書より、NO₂・SPM とともに測定濃度の年平均値は近年緩やかな減少傾向にあり、NO₂については平成 15 年度の実績値が 67% となり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。SPM については、前年データで道路寄与分のあった自動車排出ガス測定局のうち、約 1 割について道路寄与分が半減しており、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。
- ・ NO_x の総排出量の約 50%、自排局の SPM 濃度の約 40% が自動車からの排出ガスによるものと推計されている。
- ・ 自治体が設置している観測局のデータの入手に数ヶ月の期間を要し、効果的な対策の立案・実施に向けた迅速な状況把握が難しい。
- ・ 自動車 NO_x・PM 法に基づき、NO_x・PM 対策地域において NO_x・PM 総量削減計画が策定されたところであり、各都府県の計画との整合を取る必要がある。

最新排出ガス規制適合車の割合

- ・ 平成 14 年度の乗用車実績値は 14.2% であり、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。
- ・ 特に、外部要因としては、自動車メーカーの販売戦略等が大きな要因と考えられる。

（施策の実施状況）

NO₂・SPM の環境目標達成率

- ・ 交差点の立体化により、平均走行速度が向上した事例があり、一定の環境負荷の低減が見込まれる。

- ・ 直轄国道を対象として、交通が集中する幹線道路沿道において、新たに 22 局の大気の常時観測局による観測を開始した。
- ・ 自動車 NO_x・PM 法の対策地域を走行する大型ディーゼル車を保有する者に対して、道路特定財源の一部を活用したディーゼル微粒子除去装置（DPF・酸化触媒）の導入支援を実施した。
- ・ H16 も継続して実施する予定であり、NO_x・PM 対策地域を中心として、H15・H16 の 2 年で長期規制非適合の大型ディーゼル車の約 15% を減少させる見込である。

最新排出ガス規制適合車の割合

- ・ 自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置について、軽減対象を低燃費かつ超 - 低排出ガス認定車（ ）に重点化した。また、軽減措置の対象として「LPG 自動車」を新たに追加するとともに、「燃料電池自動車」及び「低 PM 認定車」に係る所要の特例措置を拡充した（政策アセスメントを実施）。引き続き、最新排出ガス規制適合車の早期取得特例措置を講じた。

今後の取組の方向性

- ・ 依然として自動車に起因する NO_x・PM 排出量を削減することが求められていることから、ディーゼル微粒子除去装置（DPF・酸化触媒）の導入支援を始め、自動車単体からの排出量を削減するため、交差点立体化等のハード整備を行う。
- ・ 自動車税のグリーン化及び自動車取得税の特例措置、最新排出ガス規制適合車の早期取得特例を講じることにより、環境負荷の小さい自動車の普及を促進し、大気汚染問題の改善を図る。
- ・ 現況の NO₂・SPM 指標は、都道府県が設置している観測局も対象としているため、実績値の把握に時間を要している状況である。一方、国土交通省が設置する観測局のデータは、早期に速報値として入手可能であり、NO_x・PM 対策地域を中心に、観測体制を強化。

担当部局等

担当課：道路局 地方道・環境課 道路環境調査室

（室長 吉崎 収）

関係課：自動車交通局 技術安全部環境課（課長 江口稔一）

政策目標 13 大気、騒音等に係る生活環境の改善

大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善が図られること

(2) 幹線道路の沿道住民の騒音被害を軽減する

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

業績指標：夜間騒音要請限度達成率

目標値：72%(H19年度)

実績値：64%(H15年度)

初期値：61%(H14年度)

業績指標 57：夜間騒音要請限度達成率

(指標の定義)

環境基準類型指定地域¹または騒音規制区域²いずれかを通過する直轄国道のうち、夜間騒音要請限度³を達成している道路延長の割合

1 環境基本法第16条第2項の規定に基づく、騒音に係る環境基準に掲げる地域の類型が指定されている地域

2 騒音規制法第3条第1項の規定に基づく指定地域

3 「騒音規制法第17条第1項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令」により定められる「幹線交通を担う道路に近接する区域」についての夜間の基準値

(目標値設定の考え方)

長期的に100%を目指すこととして、平成19年度の目標を設定

(考えられる外部要因)

交通量の変動、大型車混入率の変動

(他の関係主体)

該当なし

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

64%となり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。
・ 低騒音舗装の敷設だけでは夜間騒音要請限度の達成が厳しい区間においては、遮音壁や環境施設帯の設置等、複数の騒音対策を組み合わせることにより、騒音を大幅に低減。

(施策の実施状況)

・ 平成11年に沿道環境改善事業を創設し、騒音の現況が厳しい地域において、低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置等を重点的に実施している。

今後の取組の方向性

(今後の取組の方向性)

- ・ 夜間の騒音の要請限度を超える箇所を中心として、低騒音舗装の敷設を継続して実施。
- ・ 低騒音舗装の敷設のみでは騒音の低減が十分ではない区間においては、複数の騒音対策を活用する等、沿道環境改善事業を継続的に実施する。

担当部局等

担当課：道路局 地方道・環境課 道路環境調査室

(室長 吉崎 収)

過去の実績値の推移

(年度)

H10	H11	H12	H13	H14	H15
				61%	64%

主な施策等

主な施策の概要

道路構造対策()

- ・ 騒音低減効果のある高機能舗装の敷設等道路構造対策
- ・ 予算額：大気・騒音等に係る生活環境の改善事業費 1,261 億円の内数 (H15年度)

交通流対策

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 夜間騒音要請限度達成率については、H15年度末実績値が

政策目標 13 大気、騒音等に係る生活環境の改善

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

(3) 空港周辺の騒音による生活環境への障害を軽減する

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

業績指標：航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率

目標値：95%(H18年度)

実績値：94%(H15年度)

初期値：93%(H12年度)

業績指標 58：航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率

(指標の定義)

空港周辺地域の全対象家屋のうち、住宅防音工事を施工した家屋数の割合。

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

なし

(他の関係主体)

なし

過去の実績値の推移(年度)

H10	H11	H12	H13	H14	H15
93%	93%	93%	94%	94%	94%

主な施策等

主な施策の概要

民家防音工事の推進

空港周辺住民が住宅に対して行う防音工事にに対し助成する。

予算額：住宅防音工事補助 26 億円 (H15 年度)

住宅防音工事補助 32 億円 (H16 年度継続)

航空機騒音対策の実施

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

予算額：移転補償事業等 160 億円(H15 年度)

移転補償事業等 141 億円(H16 年度)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・対象となる世帯総数は固定されており、毎年度、住宅の修繕等を契機とした補助申請に基づき防音工事を施工しているので、徐々にではあるが実績値は伸びており、平成15年度末には94%となっている(平成15年度の申請・実施件数は226世帯)。

(施策の実施状況)

・民家防音工事、発生源対策、空港構造の改良、緩衝緑地帯の

整備及び移転補償事業等を着実に実施している。

- ・市町村や空港周辺整備機構の広報誌やHP等を通じて補助制度の周知等を図った。

今後の取組の方向性

- ・対象となる住宅に居住する住民に対し、市町村や空港周辺整備機構の広報誌やHP等を通じて補助制度の周知等を図り、工事の実施による環境基準の屋内達成率の向上を目指す。

担当課等(担当課長名等)

担当課：航空局飛行場部環境整備課(課長 有岡宏)

政策目標 13 大気、騒音等に係る生活環境改善

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

(4) シックハウスによる被害を防止する

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

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

**目標値： 10%（H17年度）
実績値： 集計中（H15年度）
初期値： 27%（H12年度）
実績値は8月頃集計予定**

業績指標 59：ホルムアルデヒドの室内濃度(住宅に起因するもの)が厚生労働省の指針値を超える住宅の割合

(指標の定義)
全国の新築住宅及び既存住宅に占めるホルムアルデヒドの室内濃度（住宅に起因するもの）が厚生労働省の指針値を超える住宅の割合
(目標値設定の考え方)
早急に解消する必要があることから、新規住宅については解消、中古住宅については、10年以内に解消することを想定し、目標値を設定。
(考えられる外部要因)
該当なし
(他の関係主体)
住宅供給事業者、住宅リフォーム事業者（事業主体）

過去の実績値 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
	27%	13%	7%	集計中

主な施策

主な施策の概要
シックハウス対策のための技術開発・調査等の推進
実態調査、技術開発、実証実験等
予算額：約4億円(H15年度)
シックハウス対策のための規制
・建築基準法に基づきホルムアルデヒド等に関する建材、換気設備の規制
シックハウス対策のための消費者への情報提供
・住宅性能表示制度においてホルムアルデヒド対策等級や化学物質の濃度について評価

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析
(指標の動向)
・平成12年度実態調査の結果(27%)を踏まえ、10年以内の解消を想定し、平成17年度の目標値を10%に設定したが、平成14年度の実態調査の結果は7%であり、解消に向けて順調に推移している。
(平成14年度の実績値は、目標値を達成しているが、改正建築基準法(H15.7施行)の効果を見極める必要があるため、15年度以降の実績値の推移を見ながら、来年度までに目標値の再設定等を検討する。)
(施策の実施状況)
・平成12年度より全国の住宅を対象に化学物質濃度の実態調査、汚染発生の効率的な抑制や低減対策の技術開発を実施し、以下の施策に反映。
・平成14年7月12日に改正建築基準法を公布、平成15年7月1日に施行。
・住宅性能表示制度によりホルムアルデヒド対策等級の見直し。

今後の取組の方向性
・住宅・非住宅に係るホルムアルデヒド、トルエン等の化学物質の実態調査や実証実験等を踏まえ、シックハウス対策を推進。

平成16年度における新規の取組

・住宅・非住宅に係る室内空気質の実態調査を行うとともに、室内空気汚染対策のためのモデル的な実証実験等を行う。
・住宅の建材・施工材等に含まれる化学物質に関するデータベースのあり方について検討する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局住宅生産課（課長 川本 俊明）

政策目標 14 良好な自然環境の保全、再生及び創出

豊かで美しい自然環境の保全、再生及び創出が図られること

(1) 失われた水辺を再生する

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

業績指標：失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合
目標値：約 2 割 (H19 年度)
実績値： 6 % (H15 年度)
初期値： 0 (H14 年度)

業績指標 60：失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

長期的には回復可能な延長の 100%を再生・回復することを目標に、積極的に対策を進め、平成 19 年度において約 2 割を目標とした

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等

(他の関係主体)

地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値 (年度)					
H10	H11	H12	H13	H14	H15
				0	6%

主な施策

主な施策の概要

渚の創生事業()

海岸侵食によって失われた砂浜に対し、沿岸域等において堆積傾向にある箇所の余剰土砂や各種の事業によって生じる浚渫土砂を有効活用し、効率的な海岸侵食対策を進める。

予算額 1,465 億円 (H15 年度) の内数

自然再生、多自然型川づくり等()

河川において、良好な自然環境の再生のための自然再生や多自然型川づくりを推進。

予算額 9,379 億円 (H15 年度) の内数

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成 15 年度の実績値は約 6%であり、目標の達成に向けて順調に指標値は伸びている。
- 海浜の整備や侵食対策などにより良好な砂浜の保全創出が促進された。
- 平成 14 年度から自然再生事業を創設し重点的に取り組んでいるところであり、目標年次 (H19) に向けて事業の進捗が図られている。

(施策の実施状況)

- 渚の創生事業 境海岸・伏木富山港海岸(富山県)ほか 10 箇所整備中
- 自然再生、多自然型川づくり等を荒川、木曾川等で実施

今後の取組の方向性

- 効率的な土砂管理対策により引き続き砂浜の創出に努める。
- 災害に対する安全性を向上しつつ、自然河岸への再生をより一層推進する。

担当課等(担当課長名等)

担当課：河川局河川環境課(課長 坪香 伸)

関係課：河川局海岸室(室長 細見 寛)

港湾局海岸・防災課(課長 内村 重昭)

政策目標 14 良好な自然環境の保全・再生・創出

豊かで美しい自然環境の保全、再生及び創出が図られること

(2) 失われた湿地・干潟を再生する

自然再生推進法が成立するなど生物の多様性の確保を通じて自然と共生する社会の実現を図ることが求められており、過去の開発等により失われた良好な自然環境である湿地や干潟の再生等の自然再生に積極的に取り組んでいく必要がある。

**業績指標：失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地
や干潟の中で再生したものの割合** **目標値：約 3 割 (H19 年度)**
実績値：約 2 割 (H15 年度)
初期値：約 2 割 (H14 年度)

**業績指標 61：失われた湿地や干潟のうち、回復可能な
湿地や干潟の中で再生したものの割合**

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

(目標値設定の考え方)
長期的には回復可能な面積の 100%を再生・回復することを目標に、平成 19 年度末までに 900ha(湿地 600ha、干潟 300ha)を再生することで目標値を設定。
(約 3 割 = (1,200ha + 900ha) / (3,000ha + 4,000ha))

(外部要因)
・ 地元調整の状況等

(他の関係主体)
・ 地方公共団体 (事業主体)

【社会資本整備重点計画第 2 章及び第 3 章に記載】

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

主な施策

主な施策の概要

河川における湿地・干潟の再生 ()

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

予算額 9,379 億円の内数 (H15 年度)

港湾、海域における海浜・干潟等の保全・再生・創出 ()

沿岸域において、海浜・干潟等の保全・再生・創出等工コポートの形成を進める。

予算額 5,031 億円の内数 (H15 年度)

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

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

(施策の実施状況)

- ・ 平成 14 年度から自然再生事業を創設し、松浦川、釧路川等にて湿地の再生を行っているところ。
- ・ 平成 15 年度までに三河港、尾道系崎港等にて干潟等の再生を行っているところ。このうち横浜港、福田港等 24 箇所整備済。

今後の取組の方向性

- ・ 引き続き自然再生事業を着実に推進する。

担当課等 (担当課長名等)

担当課：河川局河川環境課 (課長 坪香 伸)
港湾局環境整備計画室 (室長 牛嶋 龍一郎)

政策目標 14 良好な自然環境の保全、再生及び創出

豊かで美しい自然環境の保全、再生及び創出が図られること

(3) 都市域における自然環境を再生する

都市域において、樹林地・草地・水辺地等により構成される良好な自然的環境を確保するため、公園・緑地を整備する必要がある。

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

目標値：2,400ha (H19 年度)
実績値：約 300ha (H15 年度)
初期値：0 ha (H14 年度)
速報値

業績指標 62：生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地

(指標の定義)

都市域において、樹林地・草地・水辺地等により構成される良好な自然環境を

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

することにより平成 14 年度以降新たに制度的に担保する面積

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第 3 章に記載あり】

港湾環境整備事業の推進

港湾内の生活・労働環境改善などを図り、港湾空間における良好な環境実現のため、港湾緑地を計画的に整備する。

予算額：約 150 億円の内数(H15 年度)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 各自治体等からの報告を元に速報値を算出したところ、初年度である平成 15 年度末現在で約 300ha であり、指標のベースとなる公園・緑地の規模がある程度まとまった規模であることや N P O 等関係部局との調整を要することから、政策の効果が数年遅れて発現するものと考えられる。

(施策の実施状況)

- ・ 補助事業において、都市公園事業費補助により地方公共団体による自然再生緑地整備への支援を行った。
- ・ 港湾緑地の整備を全国約 120 港で実施した。

今後の取組の方向性

- ・ 都市域において、樹林地・草地・水辺地等により構成される良好な自然的環境を確保するため、公園・緑地を整備する。
- ・ 港湾空間における良好な環境実現のため、港湾緑地の計画的な整備を進める。

過去の実績値 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
			0 ha	約 300ha(速報値)

主な施策

主な施策の概要

自然再生緑地整備事業の推進

埋立造成地や工場等からの大規模な土地利用転換地など自然的な環境を積極的に創出すべき地域において、樹林地や湿地、干潟の再生・創出など、生物多様性の確保に資する良好な緑地の整備を推進する。

予算額：都市公園事業費補助

約 904 億円の内数(H15 年度)

緑地保全事業の推進

緑地保全事業を推進することにより、身近な緑地の保全を図る。

予算額：古都及び緑地保全等事業補助

約 68 億円の内数(H15 年度)

緑地環境整備総合支援事業の創設

都市公園事業・緑地保全事業等の一体的な実施を支援する統合補助事業「緑地環境整備総合支援事業」を創設。

平成 16 年度予算額：50 億円(国費)

国庫補助負担金の見直し

都市公園整備事業(市町村)の補助採択の基準となる全体事業費の最低額の引上げ

1 億円 2 億円

担当課等(担当課長名等)

担当課：都市地域整備局公園緑地課

(課長 高梨 雅明)

関係課：港湾局環境整備計画室

(室長 牛嶋 龍一郎)

政策目標 15 良好な水環境への改善

良好な水質、健全な水量等を有する水環境への改善が図られること

(1) 水質保全上重要な地域における水質を改善する

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

業績指標：環境基準達成のための高度処理人口普及率 目標値：17% (H19 年度)
 実績値：12% (H15 年度)
 初期値：11% (H14 年度)
 速報値 (実績値は 8 月頃集計予定)

業績指標：港内青潮等発生期間の短縮 目標値：H14 比約 5% 減 (H19 年度)
 実績値：集計中 (H15 年度)
 初期値：0% (H14 年度)
 実績値は 8 月頃集計予定

業績指標 63：環境基準達成のための高度処理人口普及率

(指標の定義)
 流域別下水道整備総合計画等により、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をいう。
 (目標値設定の考え方)
 将来は、高度処理を原則化することとしており、それを現況値との勘案で平成 19 年度の目標値を設定している。
 (考えられる外部要因)
 該当なし
 (他の関係主体)
 ・地方公共団体 (事業主体)
 【社会資本整備重点計画第 2 章及び第 3 章に記載あり】

過去の実績値 (年度)					
H10	H11	H12	H13	H14	H15
6%	8%	8%	10%	11%	12%

業績指標 64：湾内青潮等発生期間の短縮

(指標の定義)
 東京湾、大阪湾等の閉鎖性湾奥部における青潮等 (青潮、貧酸素水塊) の発生期間の短縮。
 (目標値設定の考え方)
 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。
 (考えられる外部要因)
 該当なし
 (他の関係主体)
 地方公共団体 (事業主体)
 【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値 (年度)					
H10	H11	H12	H13	H14	H15

				0%	集計中
--	--	--	--	----	-----

主な施策

主な施策の概要

高度処理の普及促進 ()
 高度処理の施設の整備により高度処理の普及を促進するため、事業を実施する地方公共団体に対して補助を行う。
 予算額 9, 250 億円の内数 (H15 年度)

閉鎖性海域における水環境の改善 ()
 閉鎖性海域において、海底の汚泥の浚渫や良質な土砂を用いた覆砂及び海域に浮遊するゴミや油等の回収を進める。
 予算額 5, 031 億円の内数 (H15 年度)

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 高度処理人口普及率は、平成 15 年度末で 12% であり、この 1 年間で 1 ポイント上昇しており、目標 (5 年間で 6 ポイント向上) の達成に向けて着実に進展している。
- 一方、環境白書にある水質環境基準点の改善率をみると、河川については改善が見られるものの、三大湾や指定湖沼等の閉鎖性水域では依然として改善がなされていない状況。
- 湾内青潮等発生期間の短縮については、現在実績値 (平成 15 年度) を集計中であるが、目標値の達成に向けて、今後も着実な整備が求められる。

(施策の実施状況)

- 三大湾、指定湖沼等における水質環境基準の達成に向けて、これらの地域において高度処理施設の整備を推進した。
- 東京湾等 6 港において、汚泥の浚渫を行ったほか、瀬戸内海等の 3 海域及び大阪港等 18 港において、

覆砂等を行った。

- ・ 有明・八代海等において、11隻の環境整備船により浮遊ゴミや油等の回収を行った。

今後の取組の方向性

- ・ 高度処理の普及率は着実に上昇しているが、全体的に依然として低い状態であり、また、三大湾や指定湖沼等の水質改善状況が悪く、これを改善するため引き続き高度処理の普及促進が必要。
- ・ 高度処理の普及促進を図るため、下水道事業のマスタープランである流域別下水道整備総合計画制度を抜本的に見直す。
- ・ 水環境を改善するため、引き続き汚泥の浚渫や覆砂及び浮遊ゴミ等の回収を着実に図る。

平成16年度における新規の取組

- ・ 下水道法施行令を改正し、高度処理施設を位置づけ、窒素、燐を放流水質基準に追加、また、計画放流水質を新たに定義するとともに、放流水質基準を強化。
- ・ 青潮等が発生する海域の環境を改善するため、環境モニタリング等から汚染原因を解明する調査を行うとともに、汚泥の浚渫や覆砂及び浮遊ゴミ等の回収を引き続き推進する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局下水道部下水道事業課

（課長 江藤 隆）

担当課：港湾局環境整備計画室

（室長 牛嶋 龍一郎）

政策目標 15 良好な水環境への改善

良好な水質、健全な水量等を有する水環境への改善が図られること

(2) 都市の親水空間の確保のため、合流式下水道を改善する

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

業績指標：合流式下水道改善率

目標値：40% (H19 年度)

実績値：集計中 (H15 年度)

初期値：15% (H14 年度)

実績値は8月頃集計予定

業績指標 65：合流式下水道改善率

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

将来は、合流式下水道改善率を100%とすることを目標としており、それを現況値との勘案で平成19年度の目標値を設定している。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

・地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第3章に記載あり】

今後の取組の方向性

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

平成16年度における新規の取組

合流式下水道緊急改善事業の拡充を実施し、浸透側溝等の雨水浸透施設、遮集管きよへの雨水流入量を低減するための雨水放流きよを補助対象に追加。また、下水道法施行令を改正し、合流式下水道の改善対策を推進するための根拠を明確化。

担当課等(担当課長名等)

担当課：都市・地域整備局下水道部下水道事業課
(課長 江藤 隆)

過去の実績値 (年度)

H10	H11	H12	H13	H14	H15
		10%	11%	15%	集計中

主な施策

主な施策の概要

合流式下水道の改善

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

予算額9,250億円の内数(H15年度)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 合流式下水道改善率の実績値(平成15年度)は現在集計中であるが、目標値の達成に向けて、今後も着実な整備が求められる。
- 平成14年度末において合流式下水道区域のうち約3.4万haについて改善済みとなっているが、依然として約19万ha(合流式下水道の区域の85%)について改善がなされていない状況。

(施策の実施状況)

- 良好な都市の親水空間の確保のため、合流式下水道の改善を推進した。

政策目標 1 6 循環型社会の形成

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

(1) 建設工事のリサイクルを推進する

建設廃棄物（建設工事から排出される廃棄物）は、産業廃棄物全体の排出量の約 20%、最終処分量の約 30%に及んでいる。したがって、我が国において循環型社会経済システムを構築するに当たり、建設廃棄物に対するリサイクルに取り組むことが必要である。

業績指標：直轄工事におけるリサイクル率

目標値：100%（H17 年度）

実績値： - （H15 年度）

初期値：As 99.7%（H12 年度）

Co 97%（H12 年度）

木材 75%（H12 年度）

業績指標 66：直轄工事におけるリサイクル率

（指標の定義）

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

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

（目標値設定の考え方）

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

（考えられる外部要因）

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

過去の実績値（年度）

H10	H11	H12	H13	H14	H15
		As 99.7% Co 97% 木材 75%		As 99.4% Co 97% 木材 71%	

主な施策等

主な施策の概要

直轄工事に係る各種建設副産物の排出抑制、再生利用等の推進

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

・平成 15 年度は調査年度ではなく、平成 15 年度の実績値を把握していないが、アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊については平成 14 年度までに概ね 100%を達成している。また、建設発生木材については、平成 14 年度までに概ね 70%台を維持しているが、平成 17 年度の目標達成に向け、さらなるリサイクル施

策の推進が必要である。

・アスファルト・コンクリート塊については、概ね 100%を達成しているが、その高い再資源化率を維持するために、現状ではリサイクルが困難な排水性舗装、改質アスファルトのリサイクルをどのように進めていくかが課題となる。

・また、排出されたコンクリート塊は、現状では路盤材として主に利用されており、当面はその利用が見込まれる。

・建設発生木材の現状については、建設発生木材を再資源化（破砕）したチップを、パーティクルボード原料、製紙原料、堆肥原料等のマテリアル・リサイクル又は燃料としてサーマル・リサイクルしているが、これらチップの需要量及び利用用途が限定的であることから、建設発生木材の再資源化率が低迷していると考えられる。

（施策の実施状況）

・平成 14 年度より建設リサイクル法が完全施行され、それと同時に建設リサイクル推進計画 2002 を策定し、建設工事から排出される廃棄物に対する施策を、排出抑制、分別解体、再資源化・縮減、適正処理、再使用・再生資材の利用、技術開発等、理解と参画の推進の 7 つに整理し、順次実施しているところ。

今後の取組の方向性

・上記で分析したように、アスファルト・コンクリート塊については、現状ではリサイクルが困難な排水性舗装、改質アスファルトのリサイクル技術の開発等が必要となる。

・コンクリート塊については、今後とも、路盤材としての利用を推進すると共に、新たな利用用途先として、コンクリート用骨材へのリサイクルも推進することが必要である。

・また、建設発生木材に関しては、マテリアル・リサイクルの利用用途・需要拡大を図るとともに、新たな発電等熱回収するサーマル・リサイクルの拡大についても検討する必要があると考えられる。

平成 16 年度における新規の取組

建設リサイクル推進計画 2002 のフォローアップ

平成 14 年 5 月 30 日に策定された当該計画について、各局ごとに行われている施策についてフォローアップ

を行い、計画の実施を図っていく。

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局事業総括調整官室（事業総括調整官 横山晴生）

関係課：大臣官房官庁営繕部設備・環境課営繕環境対策室（室長 西村好文）、河川局治水課（課長 柳川城二）、河川局河川環境課（課長 坪香伸）、河川局砂防部保全課（課長 坂口哲夫）、河川局海岸室（室長 細見寛）、道路局国道・防災課（課長 鈴木克宗）、都市・地域整備局公園緑地課（課長 高梨雅明）、港湾局建設課（課長 小原恒平）、航空局飛行場部建設課（課長 片平和夫）

政策目標 16 循環型社会の形成

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

(2) 自動車のリサイクルを推進する

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

業績指標：リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合

目標値：80% (H17年度)
実績値：集計中 (H15年度)
(86.5% (H14年度))
初期値：64.8% (H12年度)
実績値は7月頃集計予定

業績指標 67：リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合

(指標の定義)
全自動車分解整備工場のうち、中古部品、リビルト部品を使用している工場の割合。
(目標値設定の考え方)
リサイクル部品の使用についての自動車整備工場の意向を踏まえ、安全性基準の整備等によりリサイクル部品を使用する事業者が増加すると見込まれることから、達成されると考えられる割合を算出したもの。
(考えられる外部要因)
要求される部品の流通及び確保
(他の関係主体)
なし

過去の実績値(年度)

H11	H12	H13	H14	H15
	64.8%	86.8%	86.5%	集計中

主な施策

主な施策の概要

リサイクル部品の利用促進のためのガイドラインの周知

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)
・平成14年度の実績値は86.5%であり、目標値に達している。
・達成要因としては、リサイクル部品の活用は廉価なサービスを望むユーザーに応えるものとして整備業界には定着してきていることや環境に対する自動車ユーザーの意識の変化などが考えられる。
(施策の実施状況)
・平成14年に国土交通省はリサイクル部品の利用促進のためのガイドラインを策定し、関係者に対して良質な自動車リサイクル部品が適切に利用できる市場が形成できる

ようガイドラインの周知を図っている。

今後の取組の方向性

自動車整備関係業界の自動車リサイクル部品の積極的な活用やカーエアコンからのフロン回収など環境問題への取り組みを促進するとともに、環境対策に積極的に取り組んでいる整備関係事業者を顕彰、公表し、リサイクル部品の使用等を更に促進し、環境指向型事業活動を支援していく。

また、平成17年1月に自動車リサイクル法が施行され、リサイクル部品をとりまく環境が大きく変わるとともに、既に平成13年度において目標値に達していることから、今後の法施行後の動向を踏まえ可能な限り早急に目標値の見直し等、検討を行うこととする。

担当課等(担当課長名等)

担当課：自動車交通局技術安全部整備課(課長 内藤政彦)

政策目標 16 循環型社会の形成

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

(3) 海面処分場の容量を確保する

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

業績指標：可能な限り減量化したうえで海面処分場でも受入が必要な廃棄物の受入

**目標値：100% (H15 年度以降毎年)
実績値：100% (H14 年度)
初期値：100% (H14 年度)**

業績指標 68：可能な限り減量化したうえで海面処分場でも受入が必要な廃棄物の受入

(指標の定義)

可能な限り減量化した廃棄物のうち、海面処分場に受け入れる比率を表したもの。

(目標値設定の考え方)

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

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

(考えられる外部要因)

- 該当無し
- (他の関係主体)
 - 環境省(廃棄物行政を所管)
 - 地方公共団体(事業主体)

過去の実績値 (年度)

H10	H11	H12	H13	H14
100%	100%	100%	100%	100%

主な施策

主な施策の概要

廃棄物海面処分場の整備 ()

大都市圏を中心に、内陸部での廃棄物最終処分場の確保がますます困難となっているため、廃棄物海面処分場の整備を推進する。海面での受け入れは、内陸と無関係に一方的に進めるものではなく、内陸だけでは対応できない廃棄物を事前に可能な限り減量化した上で、有限かつ貴重な港湾空間においてできるだけ確保する必要がある。また、高密度な土地利用が進んでいる地域においては、地方自治体や事業主が個々に最終処分場を確保することが困難であるため、大阪湾において、近畿2府4県195市町村を対象とした(広域臨海環境整備センター法による)広域廃棄物処分場の整備を推進するとともに、必要と認められる場合

は、他地域でも同法の活用を図る。

一般廃棄物：地域ごとに必要となる最終処分場を今後とも継続的に確保するよう整備する。

産業廃棄物：平成22年度において、最終処分量の5年分程度を確保できるように整備する。(廃掃法基本方針)

<廃棄物埋立護岸> 予算額：386億円(H15)

<広域臨海環境整備センター法に基づく広域処分場の整備> 予算額：99億円(H15)

廃棄物海面処分場の延命化対策の推進

「廃棄物海面処分場で埋立処分される廃棄物等を減量化する施設」(廃棄物海面処分場延命化施設)を民間事業者の能力を活用して整備を促進するなどの減量化対策を推進する。

廃棄物海面処分場への産業廃棄物の受け入れ推進

公共が関与し、管理・運営されている産業廃棄物の中間処理施設により、減量化・無害化された産業廃棄物溶融スラグ等を受け入れる廃棄物埋立護岸整備に対する補助制度の活用等により、積極的な産業廃棄物の受け入れを推進する。

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

現在、既に100%ではあるが、地方自治体、民間事業者等による内陸の廃棄物処分場の整備状況によっては大きく変化する可能性がある。

(施策の実施状況)

平成15年度に33港において廃棄物海面処分場を整備するなど上記施策を行ってきたところである。廃棄物処分場の残余年数(平成13年度)を見ると、一般廃棄物について12.5年(首都圏10.9年、近畿圏10.5年)また、産業廃棄物について4.3年(首都圏1.1年、近畿圏2.2年)と前年度の水準をほぼ維持しているが、逼迫している状況は依然として続いている。

今後の取組の方向性

可能な限り減量化したうえで海面処分場でも受入が必要な廃棄物の受入の比率100%を維持できるよう廃棄物海面処分場の整備、廃棄物海面処分場の延命化対策等を推進する。

平成 16 年度における新規の取組

廃棄物海面処分場の整備について、全国 29 港及び大阪湾にて行う。

廃棄物海面処分場の延命化対策及び廃棄物海面処分場への産業廃棄物の受け入れを推進する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：港湾局環境整備計画室（室長 牛嶋龍一郎）

政策目標 16 循環型社会の形成

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

(4) 循環資源の輸送コストを低減する

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

業績指標：循環資源国内輸送コスト低減率

目標値：平成 14 年度比約 1 割減 (H19 年度)
実績値：平成 14 年度比約 2%減 (H15 年度)
初期値：0 (H14 年度)

業績指標 69：循環資源国内輸送コスト低減率

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

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

【社会資本整備重点計画第 3 章に記載】

過去の実績値			(年度)	
			H14	H15
			0	H14 年度比 2%減

主な施策

主な施策の概要

循環資源の円滑な取扱いの促進 ()

港湾での循環資源の円滑な取扱いを促進するため、港湾における循環資源の取扱いに関するガイドラインを作成し、港湾管理者による運用の改善を促進する。

官民の連携促進 ()

静脈物流システムの構築に向け、リサイクルポートに指定された港湾管理者やリサイクルを行う民間企業

等によって設立されたりサイクルポート推進協議会との連携を促進する。

静脈物流基盤の整備等 ()

平成 15 年までに、広域的なリサイクル施設の立地に対応した静脈物流ネットワークの拠点として 18 港をリサイクルポートに指定。重点的に岸壁、ストックヤード等静脈物流基盤の整備を行う。<施設整備>事業費：22 億円 (H16)

また民間事業者が行う循環資源の積替・保管施設整備を支援する。

国際静脈物流システムの構築

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

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成 15 年度の実績値は平成 14 年度比約 2%減であり、海上輸送による輸送コスト低減に進展が見られる。静脈物流拠点とネットワークの形成による効果の発現が今後期待される。

(施策の実施状況)

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

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

今後の取組の方向性

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

平成 16 年度における新規の取組

港湾における循環資源の取扱いに関するガイドライン

を作成する。

港湾機能の高度化に資する中核的施設整備事業のうち、総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）における静脈物流拠点形成に資するものについて、財投制度による支援を拡充する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：港湾局環境整備計画室（室長 牛嶋龍一郎）

政策目標 16 循環型社会の形成

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

(5) 下水汚泥のリサイクルを推進する

下水の処理過程から発生する下水汚泥は、全産業廃棄物発生量の約 19% を占めている状況にあり（平成 13 年度末）、減量化やリサイクルのより一層の推進が求められている。

業績指標：下水汚泥のリサイクル率

目標値：68%（H19 年度）

実績値：集計中（H15 年度）

初期値：60%（H14 年度）

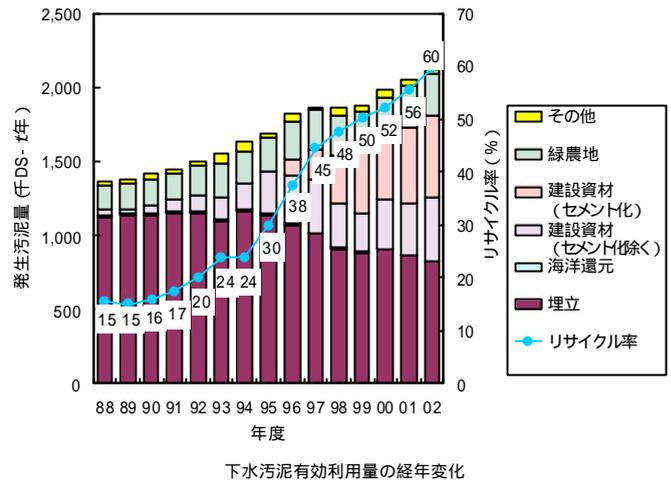
実績値は 8 月頃集計予定

業績指標 70：下水汚泥のリサイクル率

(指標の定義)
 緑農地利用や建設資材利用など、下水汚泥をリサイクル（資源化）する割合。

$$\text{下水汚泥リサイクル率} = \frac{\text{下水汚泥有効利用量}}{\text{下水汚泥総発生量}} \times 100\%$$

 (目標値設定の考え方)
 長期的には下水の処理に伴い発生する汚泥の全量について、リサイクルすることを目標としており、それを現況値との勘案で平成 19 年度の目標値を設定している。
 (考えられる外部要因)
 該当なし
 (他の関係主体)
 地方公共団体（事業主体）
【社会資本整備重点計画第 3 章に記載あり】



過去の実績値 (年度)					
H10	H11	H12	H13	H14	H15
48%	50%	52%	56%	60%	集計中

主な施策

主な施策の概要
 下水汚泥の再資源化と広域処理の推進
 下水道の普及に伴い発生量が増大する下水汚泥について、適正な処理処分と再資源化を図るため、汚泥の再資源化施設の整備と広域処理の取り組みを推進。
 予算額 9,250 億円の内数（H15 年度）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析 (指標の動向)

- 下水汚泥のリサイクル率の実績値（平成 15 年度）は現在集計中であるが、平成 14 年度の実績値が 60% であり、直近の 5 年で年平均 3% の伸びを示している。
- 産業廃棄物最終処分場の残余年数は首都圏で 1.1 年、近畿圏で 2.2 年、全国で 4.3 年となっており（平成 14 年 4 月 1 日現在）、廃棄物の減量化・リサイクルの推進が急務であり、更なる減量化・有効利用の推進が必要。

(施策の実施状況)

- 下水汚泥の有効利用を促進するため、汚泥製品を用いて下水処理施設を建設する事業を新世代下水道支援事業として採択するなど、地方公共団体が整備する汚泥減量化及び有効利用施設等に国庫補助による支援を行った。

今後の取組の方向性

- 平成 15 年 3 月に循環型社会形成推進基本計画が策定されるなど、循環型社会の形成に向けた更なる取組が求められており、社会資本整備順点計画に掲げた目標値を達成するよう、引き続き下水汚泥の減量化やリサイクルの推進を図っていく。

平成 16 年度における新規の取組

- LOTUS Project の推進
 産官学の適切な役割分担のもと総合的・重点的に下水汚泥のリサイクルについての技術開発を進める「LOTUS Project（下水汚泥資源化・先端技術誘導プロジェクト）」を平成 15 年 12 月に立ち上げ、平成 16 年度に公募を行い、平 17 年度～20 年度の 4 年間で研究開発を行うこととしている。平成 16 年度は 17 年 3 月末までに推進するプロジェクトを決定する予定。

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局下水道事業課
 （課長 江藤 隆）

政策目標 17 広域的モビリティの確保

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

(1) 地域の競争条件確保のための幹線道路網を構築する

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

業績指標：規格の高い道路を使う割合

目標値：15%（H19年度）

実績値：13%（H15年度）

初期値：13%（H14年度）

業績指標 71：規格の高い道路を使う割合

(指標の定義)

全道路の走行台キロ^(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。

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 幹線道路の渋滞、生活道路の事故、沿道の騒音等を改善するため、自動車専用道路などの規格の高い道路(以下「高速道路等」)に長い距離を走行する交通を分担させて、生活道路と使い分けることが重要。
- ・ 規格の高い道路を使う割合の実績値は13%であり、前年度からは横ばいであるが、規格の高い道路の走行台キロは若干減少している。
- ・ 高速道路等に並行する道路が渋滞している箇所など、全国22箇所料金社会実験を実施し、規格の高い道路を使う割合が増加し、周辺道路の交通量が減少することを確認。
- ・ とぎれた高速道路等を結び、ネットワークを形成することで、路線全体の利用促進につながる事例もある。

施策の実施状況

規格の高い道路のネットワーク構築

- ・ 高規格幹線道路の整備
平成15年度末供用延長8,540km
(平成15年度新規供用延長196km)
- ・ 地域高規格道路の整備
平成15年度末供用延長1,558km
(平成15年度新規供用延長69km)

多様で弾力的な料金施策への取組

- ・ 「長距離割引」、「夜間割引」及び「地方からの提案型」の社会実験の実施。

スマートICの活用等による追加ICの整備促進

- ・ ETCを活用した追加インターチェンジの導入に向けた検討の実施。

今後の取組の方向性

- ・ 高規格幹線道路及び地域高規格道路等の規格の高い道路のネットワークの整備にあたり、投資効果を最大限発揮できるように重点的かつ効率的に整備を推進。
- ・ 早期の本格実施に向け、引き続き有料道路における料金の社会実験を実施
- ・ ETCを活用したインターチェンジの導入に向けた検討を引き続き実施。平成16年度には、サービスエリア・パーキングエリアに接続するスマートICの社会実験を実施。

過去の実績値の推移 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
			13%	13%

主な施策等

主な施策の概要

規格の高い道路のネットワーク構築

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

予算額：広域的モビリティの確保

事業費 30,460 億円の内数 (H15年度)

多様で弾力的な料金施策への取組

多様で弾力的な料金施策に資する取組を地方公共団体との適切な分担のもと推進。

スマートICの活用等による追加ICの整備促進

ETCを活用した追加インターチェンジの導入に向けた検討の実施。

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

担当部局等

担当課：道路局企画課道路經濟調査室（室長 深澤淳志）
關係課：道路局高速国道課（課長 横田耕治）
道路局国道・防災課（課長 鈴木克宗）
道路局地方道・環境課（課長 森永教夫）
道路局有料道路課（課長 金井道夫）
都市・地域整備局街路課（課長 斉藤 親）

政策目標 17 広域のモビリティの確保

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

(2) 整備新幹線の整備、在来幹線鉄道の高速化を推進する

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

業績指標：5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長

**目標値：15,000km (H16年度)
実績値：15,200km (H15年度)
初期値：14,800km (H12年度)**

業績指標 72：5大都市圏からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

鉄道事業者のダイヤ改正等

過去の実績値(年度)

H11	H12	H13	H14	H15
	14,800km		15,000km	15,200km

主な施策

主な施策の概要

新幹線鉄道の整備

整備新幹線については、従来より政府・与党申合せに基づき着実に整備を推進している。現在、既着工区間である東北新幹線(八戸・新青森間)、北陸新幹線(長野・富山間及び石動・金沢間)、九州新幹線(博多・新八代間)について整備を進めている。

予算額：新幹線鉄道整備事業費 2,115億円(H15年度、2,115億円(H16年度))

幹線鉄道の高速化の推進

線路の線形改良等による高速化事業については、駅周辺整備等のまちづくり事業と連携して進めてきており、平成15年度は日豊線(大分～佐伯間)及び宇野線・本四備讃線(岡山～児島間)において実施している。

予算額：幹線鉄道等活性化事業費 6億円(H15年度)、16億円(H16)

他の関係主体

地方公共団体(建設財源の一部を負担)、鉄道事業者(事業主体)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成15年度の実績値は15,200kmであり、従来の目標年次(平成16年度)の目標値(15,000km)の数値を上回

って達成された状況である。

- ・数値の伸びの要因としては、九州新幹線の新八代～鹿児島中央間開業等(約140km)が挙げられる。この開業により、博多駅～鹿児島中央駅間の到達時間は、従来の3時間40分から2時間10分になった。
- ・日豊線の高速化事業は平成15年度に完成したが、これにより大分県佐伯市が在来線特急において博多駅からの3時間圏内に入ることとなった。
- ・また、JR東海の品川新駅の開業等を含む平成15年10月のダイヤ改正により、新幹線と在来線の接続の改善も見られ、例えば飯田線、山陰線、高徳線、土讃線において合計約65kmの増加が見られる。また、JR西日本の因美線・山陰線(スーパーはくと)の速達性の向上により約65kmの増加が見られる。
- ・なお、これまでの整備新幹線や新幹線の在来線直通運転化により、これらの高速鉄道網の沿線に位置する都市も増えてきており、この観点で整理すると下記の通り(ここでは便宜上人口10万人以上の都市を掲載した)。
 - ・平成4年度 山形新幹線：山形市
 - ・平成8年度 秋田新幹線：秋田市
 - ・平成9年度 北陸新幹線(高崎～長野)：上田市、長野市
 - ・平成14年度 東北新幹線(盛岡～八戸)：八戸市
 - ・平成15年度 九州新幹線(新八代～鹿児島中央)：八代市、鹿児島市
- ・今後の指標の動向としては、整備新幹線の整備等により、新たに3時間圏の増加が見込まれ、全国一日交通圏の形成に一層寄与すると考えられる。

(施策実施状況)

- ・現在実施している事業による時間短縮効果としては、下記のとおり。
 - ・整備新幹線関係
 - 東北新幹線(八戸・新青森間)
 - 東京～新青森間：3時間59分 約3時間20分
 - 北陸新幹線(長野・富山間および石動・金沢間)
 - 東京～富山間：3時間12分 約2時間10分
 - 九州新幹線(博多・新八代間)
 - 博多～鹿児島中央間：2時間10分 約1時間20分
 - ・在来線の高速化事業
 - 日豊線(大分・佐伯間)
 - 大分～佐伯間：1時間 52分
 - 宇野線・本四備讃線(岡山～児島間)
 - 岡山～高松間：約1時間弱 約50分

- ・平成 13 年度より、まちづくり事業と連携して行う在来幹線鉄道の高速度事業を創設し補助率を引き上げ（2 割補助対象経費の 1/3）。

今後の取組の方向性

- ・ 整備新幹線については、政府・与党申合せに従い着実に整備を推進。
- ・ 在来幹線鉄道の高速度事業は、基本的には輸送需要と投資採算性、事業者の経営判断も勘案した上で総合的に判断されるもの。今後も鉄道事業者の自助努力を基本としつつ助成制度を活用しながら、鉄道事業者、沿線自治体の取組を支援。
- ・ 高速度事業の効果をより発揮させていくためには他の交通機関との連携やまちづくりとの連携を図っていくことが重要。これまで鉄道整備基礎調査において、まちづくりと連携した幹線鉄道整備について調査を実施してきており、この調査成果や公共交通活性化総合プログラムの活用など地方運輸局を通じて幹線鉄道の活性化を図っていく。

（新たな目標設定）

- ・ 現在、整備新幹線は平成 12 年 12 月の政府・与党申合せに従い着実に整備を進めており、この申合せでは、東北新幹線（八戸～新青森間）は概ね 12 年後、九州新幹線（博多～新八代間）は概ね 12 年後、北陸新幹線（長野～富山間）は概ね 12 年後の完成を目指すこととされている。そのため、国土交通省政策評価基本計画の今回の改定後における目標最大年次の平成 20 年度においては当該区間は完成していないことから、3 時間圏の拡大は見込まれず、概ね平成 15 年度の現況値で推移していくものと考えられる。そのため、平成 20 年度の目標値を 15,200km とする。なお、現在建設中の整備新幹線の開業により、今後約 400km の 3 時間圏の拡大が見込まれる。
- ・ また、現在建設中の整備新幹線の沿線市としては、青森市、上越市、富山市、金沢市、久留米市、大牟田市、熊本市などがある。

（なお、整備新幹線の政府・与党申合せの今後の見直しにより、目標値の変更があり得る。）

担当課等（担当課長名等）

担当課：鉄道局幹線鉄道課（課長 辻岡 明）

関係課：鉄道局施設課（課長 福代 倫男）

政策目標 17 広域のモビリティの確保

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

(3) 国内航空需要の増大に応じた輸送サービス提供量を確保する

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

業績指標：国内航空サービス提供レベル

目標値：1,500 億座席キロ(H19 年度)

実績値：1,326 億座席キロ(H15 年度)

初期値：1,294 億座席キロ(H14 年度)

実績値は速報値であり、9月確定予定

業績指標 73：国内航空サービス提供レベル

(指標の定義)

国内航空路線の年間提供座席キロ(国内旅客に提供される座席×飛行距離)

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

・景気及び自由時間や家計収支等の社会・経済動向

(他の関係主体)

・航空運送事業者(事業主体)

【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載あり】

過去の実績値の推移(年度)

H10	H11	H12	H13	H14	H15
1,228	1,242	1,261	1,268	1,294	1,326

主な施策等

主な施策の概要

・航空サービスの充実()

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

予算額：事業費 885 億円(H15 年度)

事業費 792 億円(H16 年度継続)

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・国内航空サービス提供レベルの平成 15 年度実績値は、速報値によると、旅客 1,326 億座席キロと増加した。
- ・国内航空ネットワークの拠点となる東京国際空港(羽田)は、沖合展開事業により処理容量の拡充が図られてきたが、処理容量は限界に至っており、路線開設等における

ボトルネックとなっている。

(施策の実施状況)

- ・東京国際空港(羽田)に関して、高速離脱誘導路の運用等により滑走路占有時間の短縮化を図り、発着容量を 27.5 万回/年(377 便/日に相当)から 28.5 万回/年(391 便/日に相当)まで増加させた。
- ・平成 16 年度予算における東京国際空港(羽田)の再拡張事業の事業化。
- ・東京国際空港(羽田)に関して、「東京国際空港における緊急整備事業の円滑な推進に関する特別措置法」の制定、新設滑走路等に係る国有資産等所在市町村交付金の特例措置の創設。
- ・国内航空需要に対応した滑走路延長事業等を推進中(平成 15 年度は能登空港が開港。また、多良間、高知空港の滑走路が供用)。
- ・広島、青森空港の就航率改善のための C A T 化の整備に着手。
- ・各種次期管制システムの設計・開発等を実施中。

今後の取組の方向性

- ・東京国際空港(羽田)の再拡張事業を 2000 年代後半までの供用開始を目途に推進する。当該事業の実施により発着容量を現在の 28.5 万回/年(391 便/日に相当)から 40.7 万回/年(557 便/日に相当)まで増加させることが可能となり、路線開設等におけるボトルネック解消に資することとなる。
- ・事業実施中の滑走路新設・延長事業について、引き続き着実に事業を推進する。
- ・一般空港の整備については、ターミナル諸施設の利便性の向上、航空機の就航率改善等既存空港の質的向上のための整備を推進する。
- ・次期管制システムの整備等を継続する。

平成 16 年度における新規の取組

- ・東京国際空港(羽田)再拡張事業の創設。新設滑走路等の入札・契約手続、環境影響評価手続、国際線地区の P F I 検討調査等の実施。
- ・空港アクセス等航空サービス高度化推進事業の創設。予算額：事業費 242 億円(H16 年度)

担当課等(担当課長名等)

担当課：航空局監理部総務課航空企画調査室(室長 山口勝弘)

関係課：航空局監理部航空事業課(課長 門野秀行)、航空局飛行場部計画課(課長 須野原豊)、航空局

飛行場部計画課大都市圏空港計画室(室長 戸田
和彦)、航空局管制保安部保安企画課(課長 蒲
生猛)

政策目標 18 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化

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

(1) 国際海上貨物の輸送コストを低減する

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

業績指標：国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率

目標値：H14 年度比 5%減(H19 年度)
実績値：H14 年度比 1.2%減(H15 年度)
初期値： - (H14 年度)

業績指標 74：国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率

(指標の定義)

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

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

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

- 該当なし

(他の関係主体)

- 地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第 2 章及び第 3 章に記載】

過去の実績値			(年度)	
			H14	H15
			-	H14 比 1.2%減

主な施策

主な施策の概要

スーパー中枢港湾プロジェクトの推進等による物流機能の強化()

予算額 約 2,030 億円(H15 年度)

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成 15 年度は、輸送コストが平成 14 年度に比べ 1.2%低減しており、目標達成に向けて順調に進展している。

(施策の実施状況)

- 平成 15 年度は 4 箇所の国際海上コンテナターミナル等が供用され、陸上輸送距離の短縮などにより輸送コストが低減した。
- 今後も船舶の大型化が予想されるため、その動向等を踏まえたターミナル整備などのハード施策を実施するとともに、さらなるコスト低減のために、ターミナルの経営環境改善、港湾物流情報化の推進などソフト施策も併せて実施する必要がある。

今後の取組の方向性

- 我が国の国際競争力強化を図るため、スーパー中枢港湾プロジェクトを推進する。
- バルク貨物の安定的かつ低廉な輸送を実現するため、多目的国際ターミナルの整備を推進する。
- 港湾諸手続きの簡素化(FAL 条約対応等) 港湾物流情報プラットフォームの構築などソフト施策を推進する。

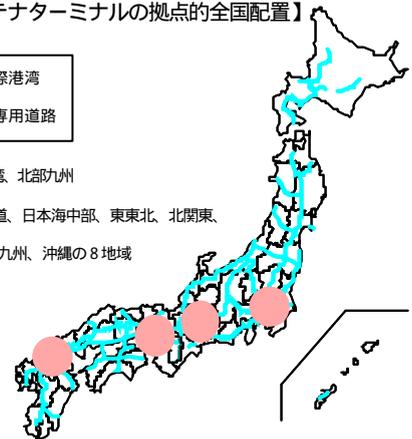
国際海上コンテナターミナルの拠点の全国配置



中枢国際港湾：3大湾、北部九州

中核国際港湾：北海道、日本海中部、東東北、北関東、

駿河湾沿岸、中国、南九州、沖縄の 8 地域



平成 16 年度における新規の取組

スーパー中枢港湾の育成(次世代高規格コンテナターミナル)

担当課等(担当課長名等)

担当課：港湾局計画課(課長 林田 博)

関係課：海事局港運課(課長 田村 明比古)

政策目標 18 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化

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

(2) 国際航空需要の増大に応じた輸送サービス提供量を確保する

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

業績指標：国際航空サービス提供レベル

**目標値：国際航空旅客 4,800 億座席キロ(H19 年度)
貨物 300 億トンキロ(H19 年度)**
**実績値：国際航空旅客 3,206 億座席キロ(H15 年度)
貨物 218 億トンキロ(H15 年度)**
**初期値：国際航空旅客 3,435 億座席キロ(H14 年度)
貨物 215 億トンキロ(H14 年度)**
実績値は速報値であり、9月確定予定

業績指標 75：国際航空サービス提供レベル

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

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

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

(他の関係主体)
・航空運送事業者(事業主体)

【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載あり】

過去の実績値の推移(年度)					
H10	H11	H12	H13	H14	H15
			3,177 207	3,435 215	3,206 218

主な施策等

主な施策の概要

国際拠点空港等の整備の推進()

国際的な玄関口となる国際拠点空港の整備を推進する。首都圏において成田国際空港平行滑走路等の早期整備を図るとともに、関西圏において関西国際空港二期事業等の整備を着実に推進する。中部圏においては、中部国際空港の所要の整備を着実に推進する。
予算額：事業費 2,846 億円(H15 年度)
事業費 2,207 億円(H16 年度継続)

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析(指標の動向)

国際航空サービス提供レベルの平成 15 年度実績値は、速報値によると、旅客 3,206 億座席キロ(対前年比 6.7%

減少)、貨物 218 億トンキロ(同 1.4%増加)となっている。減少又は微増にとどまった要因は、平成 15 年 3 月に開戦したイラク戦争や 4 月以降の SARS(新型肺炎)、鳥インフルエンザ等の影響が拡大、深刻化したことによるものと考えられる。

(施策の実施状況)

- ・現在のままでは目標年度までに国際航空サービス提供レベルが不足するため、長期的な整備計画に基づき国際拠点空港等の整備を実施している。
- ・成田国際空港については、話し合いによる用地問題の解決を通じ、引き続き本来計画の 2,500m の平行滑走路の早期整備に努めるとともに、エプロン等基本施設の整備や、第 1 旅客ターミナルビルの改修、貨物取扱施設の能力増強等を実施。また、自立的な経営主体を確立するとともに、経営を一層効率化させることで、利用者負担の軽減、利便性の向上等を図るため、平成 16 年 4 月 1 日をもって経営主体を民営化。
- ・東京国際空港(羽田)においては、旺盛な国際旅客需要に対応して、平成 13 年より深夜早期時間帯を利用した国際旅客チャーター便を運航してきたが、さらに平成 15 年 11 月より羽田-金浦(ソウル)間の昼間時間帯の国際旅客チャーター便を運航開始。
- ・関西国際空港については、二期事業について引き続き埋立工事等を進めるとともに、既存施設の能力増強を実施。
- ・中部国際空港については、平成 17 年 2 月の開港を目指して整備を推進。
- ・関西国際空港(株)・関西国際空港用地造成(株)・中部国際空港(株)の外形標準課税に係る資本割の特例措置を創設。

今後の取組の方向性

- ・目標年度までの整備計画に基づき整備を実施する。
- ・国際拠点空港については、それぞれの空港が創意工夫を活かせるような自立的な経営環境を整えるとともに、経営の一層の効率化、経営の透明性の向上、利用者サービスの向上等を推進する。

平成 16 年度における新規の取組

- ・関西国際空港連絡橋及びアクセス道路等に関する社会実験の実施。
予算額：事業費 17 億円(H16 年度)
- ・平成 16 年度より東京国際空港(羽田)再拡張事業を創設し、2000 年代後半までの供用開始を目標に当該事業を推進。再拡張後は国内線需要に対応した発着枠を確保

した後の余裕枠を利用して国際定期便を受け入れることが可能となる。

担当課等（担当課長名等）

担当課：航空局監理部総務課航空企画調査室（室長 山口勝弘）

関係課：航空局監理部国際航空課（課長 森重俊也） 航空局監理部航空事業課（課長 門野秀行） 航空局飛行場部成田国際空港課（課長 石指雅啓） 航空局飛行場部関西国際空港・中部国際空港監理官（監理官 佐藤善信）

政策目標 18 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化

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

(3) 国際航空需要の増大に対応するため、航空交通容量を拡大する

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

業績指標：国際航空路線において最適経路を航行できる航空機の割合

目標値：100%(H19年)
実績値：集計中(H15年)
初期値：51%(H14年)
実績値は9月集計予定

業績指標 76：国際航空路線において最適経路を航行できる航空機の割合

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

・新システムへのユーザー側の対応(機上搭載機器の導入)状況

(他の関係主体)

なし

過去の実績値の推移(暦年)

H10	H11	H12	H13	H14	H15
				51%	集計中

主な施策等

主な施策の概要

・航空保安施設の整備()

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

予算額：事業費78億円(H15年度)

事業費97億円(H16年度継続)

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

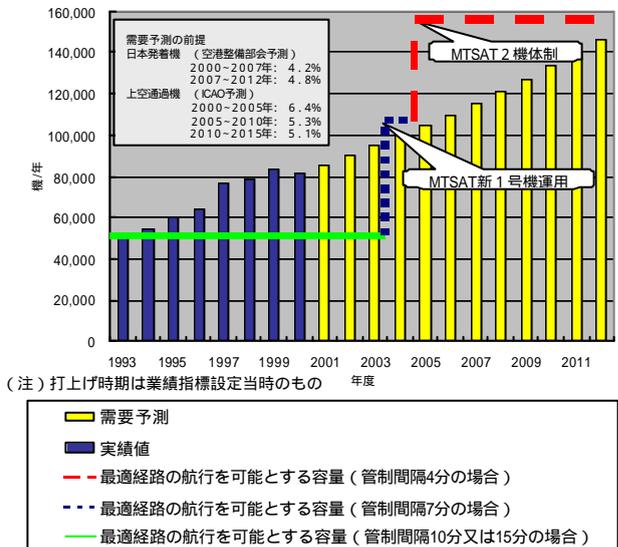
・最も混雑している北太平洋ルートにおける航空交通量は今後も増加することが予想されているため、現状の管制間隔(15分、速度調整した場合10分)では最適経路を航行

できる航空機の割合が減少すると見込まれる。(図表)
・同時多発テロ、イラク戦争、SARS等の影響により航空会社の経営状況が変化したため、新システムへのユーザー側の対応にも変化が起きると考えられる。
・運輸多目的衛星(MTSAT)の打上げ時期は未定となっており、指標の目標達成時期も、今後、打上げ再開計画が決定した時点で見直しを行う必要がある。

(施策の実施状況)

・運輸多目的衛星(MTSAT)新1号機関連として、衛星本体製作は完了し、ロケットを製作中。また航空衛星センター整備はほぼ完了。新2号機関連では衛星本体製作・ロケット製作・航空衛星センター施設整備を実施中。

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



(注) 打上げ時期は業績指標設定当時のもの

今後の取組の方向性

・次世代航空保安システムの整備を継続する。

担当課等(担当課長名等)

担当課：航空局管制保安部保安企画課(課長 蒲生猛)
関係課：航空局管制保安部保安企画課航空衛星・航空交通管理センター準備室(室長 松本勝利)、航空局管制保安部管制課(課長 江原信太)

政策目標 18 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化

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

(4) ふくそう海域における円滑な船舶航行を確保する

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

業績指標：ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間の短縮

目標値：150分(H14年度に比べ約15%短縮)(東京湾)(H19年度)

実績値：177分(東京湾)(H15年度)

初期値：180分(東京湾)(H14年度)

業績指標：船舶航行のボトルネック解消率

目標値：90%(H18年度)

実績値：79%(H15年度)

初期値：75%(H12年度)

業績指標 77：ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間の短縮

(指標の定義)

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。)において、法令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。

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

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

(他の関係主体)

なし

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値の推移(年度)					
H10	H11	H12	H13	H14	H15
		75%	76%	78%	79%

主な施策

主な施策の概要

- 次世代型航行支援システム等航路標識の整備()
予算額：航路標識整備事業費 6.5億円(H15年度)
 - AISを活用した次世代型航行支援システムの整備
 - ふくそう海域及びふくそうする港における視認性、識別性及び誘目性に優れた高機能航路標識等の整備
 - 海上交通センター等の拡充()
予算額：航路標識整備事業費 3.6億円(H15年度)
海上交通センター等の的確な運用の実施
 - 国際幹線航路の整備()
予算額：港湾整備事業費 133億円(H15年度)
浅瀬等の存在により船舶航行に支障のある国際幹線航路について、所定の幅員及び水深を確保するための浚渫等を行い、ボトルネックを解消する。
- (注) を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成15年度の東京湾における管制船舶の東京湾口から東京港までの航行時間は177分であり、平成14年度に比べて顕著な変化は認められなかった。海上交通センター等の的確な運用や高機能航路標識の整備等の既存施策は実施しているものの、AISを活用した次世代型航行支援システム等が未だ運用されていないため、施策の効果が発現していないものと判断される。
- 平成15年度は、4航路において整備を実施し(いずれも継

過去の実績値の推移(年度)					
H10	H11	H12	H13	H14	H15
				180分	177分

業績指標 78：船舶航行のボトルネック解消率

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

なし

(他の関係主体)

地方自治体(港湾管理者)

続中) ボトルネック解消率は 79%となり、目標達成に向け着実に実績値は向上している。

(施策の実施状況)

次世代型航行支援システム等航路標識の整備

- ・AIS を活用した次世代型航行支援システムを東京湾及びその周辺海域で整備した。

- ・視認性、識別性及び誘目性に優れた高機能航路標識等 59 基の整備を実施した。

海上交通センター等の拡充

- ・平成 15 年 4 月から名古屋港海上交通センターにおいて中短波無線 (2,019kHz) により英語放送の情報提供を開始した。

- ・平成 15 年 7 月から伊勢湾海上交通センターの運用を開始した。

- ・備讃瀬戸海上交通センターのレーダー監視エリアの拡大のための局舎整備等を実施した。

海上交通センター等の的確な運用の実施

- ・海上交通センター等において的確な航行管制・情報提供を実施した。

国際幹線航路の整備

- ・国際幹線航路の事業効果は、一定区間の整備が行われて初めて事業効果を発現することから、整備途中における施策の効果の測定が困難である。ただし、現状において、海難事故は依然として発生しており、また船舶の大型化が進行していることから、目標に向けての国際幹線航路の整備が必要である。

- ・また、国際幹線 4 航路の浚渫により発生した良質な土砂は、藻場・干潟等の造成に有効活用されており、水環境の改善を図っている。

今後の取組の方向性

- ・当面の目標として、東京湾において、AIS を活用して航行管制の円滑化、情報提供の高度化 (平成 16 年 7 月 1 日より運用) を図るとともに、海上交通安全法の管制と港則法の管制の連携 (平成 18 年度整備) を図ること等により、平成 19 年度を目途に、東京湾口から東京港までの航行時間を平成 14 年度に比べ約 15% (約 30 分) 短縮することとする。

- ・国際幹線航路におけるボトルネックの解消は、日本の経済活動を支える船舶航行の安全性向上と物流コストの削減並びに安定的な海上輸送サービスを確保するものであるため、引き続き主要 4 国際幹線航路の整備を進める。

担当部局等

担当部局：海上保安庁交通部企画課 (課長 佐藤尚之)、港湾局計画課 (課長 林田博)

関係部局：海上保安庁交通部計画運用課 (課長 三村孝慈)、整備課 (課長 篠崎正夫)

政策目標 18 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化

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

(5) 国際空港への鉄道アクセスを向上させる

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

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

目標値： 2 空港（H18 年度）

実績値： 1 空港（H15 年度）

初期値： 1 空港（H12 年度）

業績指標 79：国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現（都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分以内である三大都市圏の国際空港の数）

(指標の定義)

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

・三大都市圏の国際空港：成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港

(目標値設定の考え方)

平成18年度までに整備が予定されている鉄道路線が開業した場合の値。平成22年度には三大都市圏とも所要時間30分の実現を目指す。

(考えられる外部要因)

なし

(他の関係主体)

地方公共団体（協調補助等）・鉄道事業者（事業主体）

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値（空港・年度）

H10	H11	H12	H13	H14	H15
1	1	1	1	1	1

主な施策

主な施策の概要

空港アクセス鉄道の整備

ニュータウン鉄道等整備事業費補助（ ）

- ・空港アクセス利便の向上のために、建設費等の一部（国の補助率は対象事業費の18%。ただし成田高速鉄道アクセスに関しては3分の1）を補助している。）

（平成15年度予算額 48億円）

（平成16年度予算額 36億円）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・中部国際空港アクセス鉄道については、現在、平成16年度中の開業に向け、開業設備関連工事等を中心に、順調に事業進捗が図られているところ。その開業により、業績目標は達成できる予定である。

(空港から都心部まで30分以内で結ばれる予定)
(施策の実施状況)

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

今後の取組の方向性

上で記したように、中部国際空港アクセス鉄道を着実に整備することにより業績目標は達成できるが見込みであるが、その後も引き続き平成22年度の開業に向けて成田高速鉄道アクセスの整備を実施する。この整備により、成田国際空港と都心部とが30分台で結ばれる予定である。

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

担当課等（担当課長名等）

担当課：鉄道局都市鉄道課（課長 渡邊 一洋）

関係課：鉄道局財務課（課長 室谷 正裕）

政策目標 18 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化

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

(6) 空港・港湾・道路等の連携を強化する

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

業績指標：拠点的な空港・港湾への道路アクセス率

目標値：68% (H19 年度)

実績値：61% (H15 年度)

初期値：59% (H14 年度)

業績指標 80：拠点的な空港・港湾への道路アクセス率

(指標の定義)

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

注：拠点的な空港...第一種空港及び国際定期便が就航している第二種空港

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

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等

空港及び港湾の新規供用、格上げ、格下げ等の状況

(他の関係主体)

地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値の推移 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
			59%	61%

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ アクセス率については、平成 14 年度末の 59%が平成 15 年度末に 61%まで向上し、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。
- ・ 指標の進捗は順調であるものの、その水準自体はアメリカの 91%(H13 年度末)、欧州(英・仏・独・伊)の 84%(H13 年度末)に比べ依然として低水準であり、その向上が不可欠である。

施策の実施状況

- ・ 平成 15 年度においては、青森自動車道(青森 JCT - 青森東 I C)の供用によって、青森港への 10 分以内の道路アクセスを確保した。
- ・ I C の増加により、より短い経路で青森港へアクセスすることが可能になった。
- ・ 青森港から高速道路へのアクセス性の向上によって現道を走行していた車両が高速道路へ転換し輸送効率の向上が図られ、1 日当たりの出荷量が増大した。

今後の取組の方向性

- ・ マルチモーダル輸送体系の構築を通じた国際競争力の向上や観光交流の促進等を通じた地域経済の活性化を図るため、引き続き、拠点的な空港や港湾へのアクセス道路の整備を重点的に推進する。

担当部局等

担当課：道路局企画課道路経済調査室 (室長 深澤淳志)

主な施策等

主な施策の概要

拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の整備()

マルチモーダル輸送体系の構築を通じた国際競争力の向上や観光交流の促進等を通じた地域経済の活性化を図るため、拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の重点的な整備を推進する。

予算額：国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化事業費 16,506 億円の内数(H15 年度)

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

政策目標 18 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化

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

(7) 都市再生を促進する

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

業績指標：都市再生緊急整備地域等における民間投資誘発量

目標値：1,090ha (H19年度)

実績値：1,250ha (H15年度)

初期値：800ha (H14年度)

業績指標 81：都市再生緊急整備地域等における民間投資誘発量

(指標の定義)

国際競争力の向上が必要な地域において、民間による建築活動を最大限に引き出すため、市街地再開発事業及び土地区画整理事業等による都市基盤の整備により都市再生の誘発量を確保することを目標とする。

(目標値設定の考え方)

14年度末に設定されている都市再生緊急整備地域等内で実施された各面整備事業について、それぞれ過去の実施状況を調査し、その進捗から試算したトレンドをもとに、5年後の目標値を設定。

(考えられる外部要因)

不動産の需要動向

地元調整（権利者との権利調整等）

(他の関係主体)

地方公共団体（事業主体等）

民間等（事業主体）

過去の実績値 (年度)

H11	H12	H13	H14	H15
440ha	560ha	610ha	800ha	1,250ha

主な施策

主な施策の概要

良好な市街地環境の整備

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

予算額 110億円（平成15年度国費）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成15年度の実績値は1,250haであり、目標の達成に向けた着実な推移を示している。

(施策の実施状況)

国際競争力の向上が必要な地域において、民間によ

る建築活動を最大限に引き出すため、市街地再開発事業及び土地区画整理事業を推進した。

今後の取組の方向性

都市再生の一層の推進を図るため、引き続き市街地再開発事業、土地区画整理事業等面的な整備を進めていく。

(新たな目標設定)

現在の目標値については、地方公共団体に対する実績調査結果を精査した結果、現在の実績値が過小であったこと、及び、工場跡地等を活用した拠点市街地の整備など、都市再生に資する各面整備事業が順調に進捗したこと等により、目標年次以前の達成が図られたものであるため、過去の実績等をふまえ、またこれまでのトレンドから目標値を2,500ha (H19年度)とする。

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局市街地整備課

（課長 竹内 直文）

政策目標 18 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化

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

(8) 三大都市圏の環状道路ネットワークを形成する

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

業績指標：三大都市圏の環状道路整備率

目標値：60% (H19年度)

実績値：35% (H15年度)

初期値：35% (H14年度)

業績指標 82：三大都市圏の環状道路整備率

(指標の定義)

三大都市圏で計画している環状道路の供用延長を計画延長で割ったもの。

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等

(他の関係主体)

該当なし

施策の実施状況

・三大都市圏環状道路の整備

平成15年度末供用延長42.9km

(平成15年度新規供用延長8km)

今後の取組の方向性

・三大都市圏環状道路の整備にあたり、投資効果を最大限発揮できるよう重点的かつ効率的に整備を推進。

担当部局等

担当課：道路局 企画課道路経済調査室 (室長 深澤淳志)

関係課：道路局 高速国道課 (課長 横田耕治)

道路局 国道・防災課 (課長 鈴木克宗)

道路局 有料道路課 (課長 金井道夫)

都市・地域整備局 街路課 (課長 斉藤 親)

過去の実績値の推移

(年度)

H11	H12	H13	H14	H15
			35%	35%

主な施策等

主な施策の概要

三大都市圏環状道路の整備

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

予算額：国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化事業費 16,506 億円の内数 (H15年度)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・三大都市圏の環状道路整備率の実績値は35%であり、前年度からは横ばいであるが、新たに、第二東海自動車道豊田南～豊明間(8km)の供用を開始。
- ・平成16年度には、東海環状自動車道豊田東JCT～美濃関JCT間(7.3km)をはじめとし、9.3kmの新規供用を開始する予定。
- ・今後も、平成19年度目標値の達成に向け、投資効果を最大限発揮できるよう重点的かつ効率的に整備を推進することが必要。

政策目標 19 物流の効率化

利便性が高く、効率的で魅力的な物流サービスが提供されること

(1) 複合一貫輸送を促進する

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

業績指標：複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率 **目標値：80% (H18 年度)**
実績値：79% (H15 年度)
初期値：75% (H12 年度)

業績指標 83：複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

生産・消費地の立地状況

(他の関係主体)

地方公共団体(事業主体)

過去の実績値

H11	H12	H13	H14	H15
75%	75%	79%	79%	79%

主な施策

主な施策の概要

複合一貫輸送に対応した内貿ユニットロードターミナルの整備
船舶の大型化や高速化等に対応するとともに、十分な面積の駐車場を有し、陸上輸送と円滑かつ迅速に結ばれたシームレスな複合一貫輸送に対応した国内物流拠点を整備する。

予算額 約56億円(H15年度)

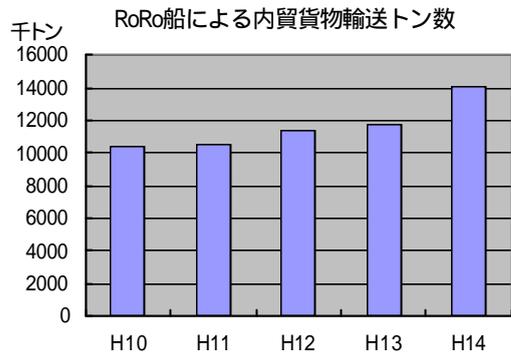
測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 国民が内貿貨物輸送のメリットを享受できる人口カバー率の平成15年度の実績値は昨年同様79%ではあるが、目標達成に向けて、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナル及び各港へのアクセス道路の整備が進められている。
- ・ コンテナ船やRoRo船の輸送貨物量は平成12年～14年にかけて約24%(37百万トン)増加している。
- ・ これらの内貿輸送貨物については、定時性の確保が重視されており、港湾利用者の要望等を汲み取りながら結節点となる港湾の更なる機能向上のための

取組みが必要と考えられる。



(施策の実施状況)

- ・ 平成15年度は、16港で複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備を実施。

今後の取組の方向性

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

担当課等(担当課長名等)

担当課：港湾局計画課(課長 林田博)
関係課：道路局企画課(課長 宮田年耕)

政策目標 19 物流の効率化

利便性が高く、効率的で魅力的な物流サービスが提供されること

(2) 国内海上輸送コストを低減させる

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

業績指標：フェリー等国内貨物輸送コスト低減率

目標値：H14 年度比 4%減 (H19 年度)

実績値：H14 年度比 0.7%減 (H15 年度)

初期値： - (H14 年度)

業績指標 84：フェリー等国内貨物輸送コスト低減率

(指標の定義)

国内海上貨物の輸送コスト(海上輸送コスト+陸上輸送コスト)の低減の割合

- 海上輸送コスト：船舶の大型化への対応等による低減
- 陸上輸送コスト：効率的な施設配置等による低減

(目標値設定の考え方)

できるだけ着実に推進していくために、平成 19 年までに供用予定事業の輸送コスト削減に伴う年間便益を求め、陸上輸送コスト、海上輸送コスト別に低減量を算出

(考えられる外部要因)

- 該当なし

(他の関係主体)

- 地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載】

過去の実績値 (年度)

			H14	H15
			-	H14 比 0.7%減

主な施策

主な施策の概要

複合一貫輸送等に対応した内貿ターミナルの整備

()

予算額 約 350 億円 (H15 年度)

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成 15 年度は、輸送コストが平成 14 年度に比べ 0.7%低減しており、目標達成に向けて順調に進展している。

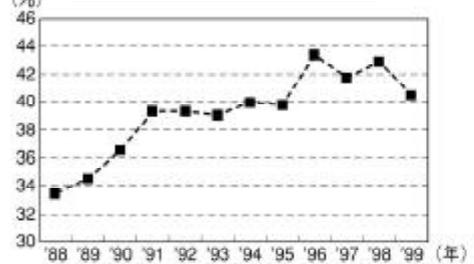
(施策の実施状況)

- 平成 15 年度は、複合一貫輸送の拠点となる 3 箇所の内貿ターミナル等が供用され、陸上輸送距離の

短縮などにより輸送コストが低減した。

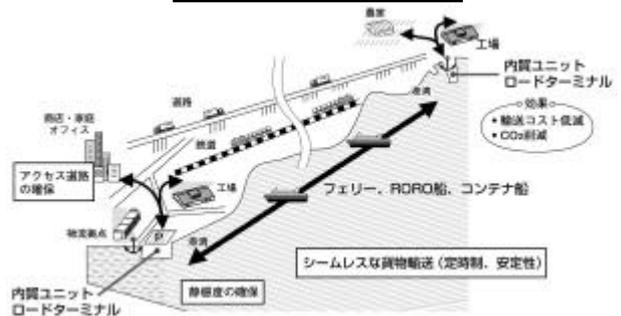
- 環境への負荷が少なく、エネルギー効率の高い国内海上輸送の利用促進を図るため、陸上トラック輸送から海運へのモーダルシフト施策や海陸接続の円滑性を利用した物流効率化の推進が必要となっている。このため、船舶の大型化・高速化などに対応し、十分な面積の駐車場等を有し、幹線道路網と円滑に接続する複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備を進める必要がある。

モーダルシフト化率の推移



*モーダルシフト化率：輸送距離500km以上の産業基礎物資以外の雑貨輸送量のうち、鉄道又は海運により運ばれている輸送量の割合。

複合一貫輸送のイメージ図



今後の取組の方向性

- 船舶の大型化、複合一貫輸送等への対応及び陸上輸送コスト低減に資する効率的な物流施設配置を推進し、国内海上貨物の輸送コストを低減することにより、産業競争力の強化及び環境負荷の小さい輸送の実現を図り、民需・雇用の創出に資するよう、産業を物流面から支える国内物流拠点の充実・強化を引き続き推進する。

担当課等(担当課長名等)

担当課：港湾局計画課(課長 林田 博)

政策目標 20 都市交通の快適性、利便性の向上

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

(1) 都市鉄道網を充実させる

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

業績指標：都市鉄道（三大都市圏）の整備路線延長 目標値：東京圏 2,387(内、複々線区間 221)
 大阪圏 1,565(内、複々線区間 135)
 名古屋圏 973(内、複々線区間 2)
 (H18 年度)
 実績値：東京圏 2,294 (内、複々線区間 207)
 大阪圏 1,521(内、複々線区間 135)
 名古屋圏 947 (内、複々線区間 2)
 (H15 年度)
 初期値：東京圏 2,273 (内、複々線区間 198)
 大阪圏 1,513(内、複々線区間 135)
 名古屋圏 940 (内、複々線区間 2)
 (H12 年度)

業績指標：都市鉄道（東京圏）の混雑率

目標値：165% (H18 年度)
 実績値：171% (H15 年度)
 初期値：176% (H12 年度)

業績指標 85：都市鉄道（三大都市圏）の整備路線延長

(指標の定義)

・平成18年度までに完成が予定されている地下鉄等の新線の延長を加えた都市鉄道（三大都市圏）の路線の営業キロの延長。(このうち、複々線化されている区間の営業キロの延長を括弧内に示した。)

・「都市鉄道」とは、大都市圏における旅客輸送を行う鉄道及び軌道のことをいう。

・「三大都市圏」とは、東京駅、大阪駅、名古屋駅を中心とした、概ね半径50km(名古屋は40km)の範囲をいう。

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

なし

(他の関係主体)

地方公共団体(協調補助等)・鉄道事業者(事業主体)

大阪圏	大阪圏	大阪圏	大阪圏	大阪圏	大阪圏
1,513	1,513	1,513	1,521	1,521	1,521
(135)	(135)	(135)	(135)	(135)	(135)
名古屋圏	名古屋圏	名古屋圏	名古屋圏	名古屋圏	名古屋圏
934	934	940	940	943	947
(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)

(注) ()内は複々線区間

業績指標 86：都市鉄道（東京圏）の混雑率

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

当面の目標である主要区間の平均混雑率が150%を超える東京圏について、平成18年度までに整備が予定されている鉄道路線の開業及び今後の輸送需要動向等に基づく値。

(考えられる外部要因)

少子高齢化等の人口動態

(他の関係主体)

地方公共団体(協調補助等)・鉄道事業者(事業主体)

過去の実績値(年度)

H10	H11	H12	H13	H14	H15
東京圏	東京圏	東京圏	東京圏	東京圏	東京圏
2,197	2,215	2,273	2,278	2,290	2,294
(196)	(196)	(198)	(205)	(207)	(207)

過去の実績値(年度)

H10	H11	H12	H13	H14	H15
183	180	176	175	173	171

主な施策

主な施策の概要

都市鉄道の整備

- ・地下高速鉄道整備事業費補助

大都市圏の交通混雑を緩和するために、地下高速鉄道建設費等の一部（国の補助率は対象事業費の35%）を補助している。

（平成15年度予算額 403億円）

（平成16年度予算額 370億円）

- ・ニュータウン鉄道等整備事業費補助

ニュータウン鉄道等の建設を促進するために、建設費等の一部（国の補助率は対象事業費の15%）を補助している。

（平成15年度予算額 48億円）

（平成16年度予算額 36億円）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

整備路線延長に関しては、毎年着実に進展が見られる。この5年間の三大都市圏合計の整備延長は118kmである。

- ・混雑率に関しては、低下する傾向にある。

新線整備等による輸送力の増強等と、雇用環境の低迷、少子化に伴う通学客の減少等による輸送需要の減少と相まって混雑率の低減が図られている。具体例を挙げると、東京圏ではこの5年間で輸送力が1.8%増強された一方で、輸送量は4.5%ほど減少している。

ただし、路線を個別に見ると200%を超える混雑の激しい区間もあり、混雑緩和の必要がある。

（施策の実施状況）

- ・地下高速鉄道整備事業費補助に関しては、準公営事業者に対する補助率を平成13年度より公営等事業者並に高めた。

- ・平成15年度には、新線8.6kmが整備された。

今後の取組の方向性

混雑は相当程度解消されてきたが、依然として東京圏を中心に高い混雑率を示しており、これをさらに緩和していく。東京圏については、当面、主要区間の平均混雑率を全体として150%以内とするとともに、すべての区間の

それぞれの混雑率を180%以内とすることを目標とする。

加えて、相互直通運転やスピードアップ等により到達時間の短縮を図るとともに、乗り継ぎ利便を向上すること等により、鉄道ネットワーク全体の利便性向上を目指す。

担当課等（担当課長名等）

担当課：鉄道局都市鉄道課（課長 渡邊 一洋）

関係課：鉄道局財務課（課長 室谷 正裕）

政策目標 20 都市交通の快適性、利便性の向上

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

(2) バスの利便性を向上させる

公共交通機関であるバスの活性化は、自動車事故の防止や交通渋滞の緩和等に資するものであることから、バス利用促進のための支援を行うことなどにより、バスのサービス向上を図る必要がある。

業績指標：バスロケーションシステムが導入された系統数

目標値：4,000 系統 (H18 年度)
実績値：集計中 (H15 年度)
(3,672 系統 (H14 年度))
初期値：3,420 系統 (H12 年度)

業績指標：コミュニティバスの運行に取り組む事業者数

目標値：330 事業者 (H18 年度)
実績値：243 事業者 (H15 年度)
初期値：32 事業者 (H11 年度)

業績指標：バスカードを導入したバス車両の割合

目標値：75% (H18 年度)
実績値：集計中 (H15 年度)
(64% (H14 年度))
初期値：59.3% (H12 年度)
実績値は17年1月頃集計予定

業績指標 87：バスの利便性向上に資する事業者の取組状況

(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
(目標値設定の考え方)
近年における実績のトレンドを推計し、それに対応した目標値を設定。
(外部要因)
なし
(他の関係主体)
地方公共団体 (協調補助)・バス事業者 (自発的取組)

過去の実績値 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
	3,420 系統	3,534 系統	3,672 系統	集計中

(指標の定義)
コミュニティバスの運行に取り組む事業者数
(目標値設定の考え方)
近年における実績のトレンドを推計し、それに対応した目標値を設定。
(外部要因)
なし
(他の関係主体)
地方公共団体 (協調補助)・バス事業者 (自発的取組)

過去の実績値 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
32 事業者	73 事業者	131 事業者	186 事業者	243 事業者

(指標の定義)
バスカードを導入した乗合バス車両の割合
(目標値設定の考え方)
近年における実績のトレンドを推計し、それに対応した目標値を設定。
(他の関係主体)
地方公共団体 (協調補助)・バス事業者 (自発的取組)

過去の実績値 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
	59.3%	63.4%	64.0%	集計中

主な施策

主な施策の概要

バス等公共交通機関の利用促進等、都市交通の安全・円滑化に資する事業に対し、国と地方公共団体が協調して補助を行う。

- ・バス利用促進等総合対策事業

【予算額 17億円（H15年度）】

バスロケーションシステム等を活用してリアルタイムな運行状況を把握しつつ、これらと有機的に連動した最適経路選択支援システムを構築する。

- ・最適経路選択支援システムの構築

【予算額 1億円（H15年度）】

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・バスロケーションシステムが導入された系統数の実績値は、平成14年度が3,672系統、コミュニティバスの運行に取り組む事業者数は、平成14年度が186事業者、平成15年度が243業者と、堅調に実績値を伸ばした。バスカードを導入したバス車両の割合は、平成14年度が64.0%と伸び悩んだが、今後ICカードシステムの導入等により更なるバスカードシステムの普及が見込まれる。
- ・長引く景気低迷の影響による輸送人員の減少等厳しい経営状況にあるなか、地域住民等に対してバス利用促進を図るべく、利便性向上サービスへの取り組みは事業者の中に着実に浸透しているものと考えられる。

(施策の実施状況)

平成15年度のバス利用等総合対策事業として、バスの利便性向上に資する事業者の取組に対し、151件の助成を行っている。これにより、バスサービスの向上、活性化等が図られている。

今後の取組の方向性

上記で分析したように、今後もバス利用促進等総合対策事業等による助成制度を有効に活用するとともに、これまでに蓄積された全国のバス再生事例を適切に情報提供するなど、新たな利便性向上サービスに取り組むバス事業者を支援し、バスの活性化等を図っていく。

平成16年度における新規の取組

○「バスの目的地到着予想時刻情報を配信するシステムの構築・評価」

バスロケーションシステム等によるバスの接近状況や遅滞時刻等の提供に加え、バス利用者がこれから乗車しようとするバスの目的地までのおおよその到着予想時間を把握することができるシステムを構築・評価する。

【予算額 7,400万円】

担当課等（担当課長名等）

担当課：自動車交通局総務課企画室（室長 坂野公治）

政策目標 20 都市交通の快適性・利便性の向上

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

(3) 都市内の交通渋滞を緩和する

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

業績指標：道路渋滞による損失時間

**目標値：38.1 億人時間 / 年を約 1 割削減
(H19 年度)**

実績値： 実測区間で 3%減 (H15 年度)

初期値： 38.1 億人時間 / 年 (H14 年度)

業績指標：ETC 利用率

目標値： 70% (H19 年度)

実績値： 16% (H15 年度)

初期値： 5% (H14 年度)

業績指標：路上工事時間の縮減率

**目標値： 201 時間 / km・年を約 2 割削減
(H19 年度)**

実績値： 186 時間 / km・年 (H15 年度)

初期値： 201 時間 / km・年 (H14 年度)

業績指標 88：道路渋滞による損失時間

(指標の定義)

渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差(年間 1 億人時間の損失とは、1 年間に 1 億人が各々 1 時間損失することを意味する。)

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

交通量の変動

(他の関係主体)

該当なし

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値の推移 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
			38.1	実測区間で 3%減

業績指標 89：ETC 利用率

(指標の定義)

ETC の導入済み料金所において ETC を利用した車両の割合

(目標値設定の考え方)

長期的に 100% を目指すこととして、平成 19 年度の目標を設定

(考えられる外部要因)

交通量の変動

(他の関係主体)

該当なし

過去の実績値の推移 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
		2%	5%	16%

業績指標 90：路上工事時間の縮減率

(指標の定義)

直轄国道 1km あたりの路上工事に伴う年間の交通規制時間

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

地震、豪雨等の大規模自然災害の発生

(他の関係主体)

- ・地方公共団体(事業主体)
- ・占用企業者(路上工事実施主体)

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値の推移 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
			201	186

主な施策等

主な施策の概要

渋滞対策の推進（ ）

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

予算額：都市交通の快適性・利便性の向上

事業費 10,635 億円の内数（H15 年度）

ETC の利用促進・活用推進

料金所渋滞の緩和や環境改善を図るために、ETC のさらなる普及を促進。さらに、出口 ETC を活用した乗り継ぎや端末区間における特定料金区間等、多様で弾力的な料金施策実施により道路の有効利用を図るなど、ETC を活用した施策を展開。

予算額：都市交通の快適性・利便性の向上

事業費 10,635 億円の内数（H15 年度）

路上工事時間の縮減（ ）

面的集中工事と掘削規制の一体的実施等

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

1. 道路渋滞による損失時間

- ・ 全国値の集計は行わないものの、渋滞状況を実測する区間において「プローブカー」等により毎年度調査を実施。当該区間については、渋滞損失時間が 6.1 億人時間から 5.9 億人時間へと約 3% 減少。
- ・ 新規開通等関連区間では渋滞損失時間の改善効果を確認。
- ・ 短期間で効果を発現した事例として、既存の高速道路を有効に活用した事例が各地に存在。

2. ETC 利用率

- ・ 平成 14 年度実績値 5% に対して平成 15 年度の実績は 16% となり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。

3. 路上工事時間の縮減率

- ・ 平成 14 年度実績値 201 時間 / km・年に対して平成 15 年度の実績は 186 時間 / km・年（7% 減）となり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている（国土交通省政策評価基本計画における平成 14 年度値は 235 時間 / km・年であるが、道路補修工事、占用企業工事以外で計上されていた時間を除外した時間で評価をした）。

(施策の実施状況)

1. 道路渋滞による損失時間

- ・ バイパス・環状道路整備、交差点立体化、連続立体交差事業、交通結節点改善事業や TDM 施策等を引き続き実施中。また、渋滞状況をより正確に把握するため、「プローブカー」等による調査を引き続き実施中である。都市圏交通円滑化総合計画について、平成 15 年 11 月に新たに 7 都市圏を指定した。

2. ETC 利用率

- ・ 路側機器について平成 15 年度末には、基本的に全国の料金所に整備完了。
- ・ 「モニター・リース等支援制度」により、約 47 万台への助成を実施。

- ・ ETC 利用者に特化した多様な料金施策として、高速自動車国道の長距離割引社会実験、首都高速道路の夜間割引社会実験、アクアラインの ETC 割引社会実験、首都高速・阪神高速の環境ロードプライシングの試行等を実施して効果を確認。

3. 路上工事時間の縮減率

- ・ 路上工事に伴う交通規制時間の縮減を図るため、路上工事実施日時の管理の徹底や掘削規制区間の拡大、面的集中工事と掘削規制の一体的実施、共同溝の整備を推進。また、各種媒体を通じた路上工事情報提供を実施。

今後の取組の方向性

渋滞：引き続き、バイパス・環状道路整備、交差点立体化、連続立体交差事業、交通結節点改善事業や TDM 施策等を実施。また、有料道路の料金に係る社会実験などの既存ストックの有効活用を図る。その際、渋滞損失時間の高いところに対して重点的に対策が行われるよう、事業の推進を図る。

ETC：今後は ETC の効果を発現させるために ETC の利用の促進を図ることが重要であり、以下の施策を実施。

- ・ ETC の 24 時間専用レーン化を推進
- ・ ETC 車載器の助成の実施（社会実験と併せたモニター・リース等制度）
- ・ 多様で弾力的な料金施策の実施

路上工事：工事情報の開示等を通じて、道路利用者による工事実施状況のチェックを行うなどの外部監視や毎月の路上工事時間を直ちに公表する等のマネジメントの強化を図り、一層の路上工事の縮減に取り組む。

担当部局等

担当部局：道路局 企画課 道路経済調査室（室長 深澤淳志）
道路局 有料道路課（課長 金井道夫）
道路局 国道・防災課（課長 鈴木克宗）

政策目標 21 地域交通確保

地域の基礎的な生活基盤となる交通手段が確保され、安心感が醸成されること

(1) 地方バス路線を維持する

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

業績指標：地方バス路線の維持率

目標値：100% (H15 年度)

実績値：98% (H15 年度)

初期値：96% (H14 年度)

業績指標 91：地方バス路線の維持率

(指標の定義)

「地方バス路線」とは、生活交通確保のため、地域協議会における協議結果に基づき都道府県が策定した計画において維持が必要とされた広域的・幹線的路線であって都道府県知事が指定し、国土交通大臣が承認したものをいう。「維持率」とは、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。

(目標値設定の考え方)

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したもの。

(考えられる外部要因)

なし

(他の関係主体)

- ・総務省（地方財政措置）
- ・都道府県（協調補助）

過去の実績値(年度)

H11	H12	H13	H14	H15
			96%	98%

主な施策

主な施策の概要

生活交通路線維持対策の実施

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

【予算額 7.3 億円 (H15 年度)】

7.3 億円 (H16 年度)】

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成 13 年度から国と地方の役割分担のもと、国は広域的・幹線的路線に重点化して支援してきており、平成 15 年度の実績値は 98%である。

これは、国が承認した平成 14 年 9 月末の路線数 2,143 路線のうち、平成 16 年 3 月末までに 40 路線（類似系統再編 27 路線、利用者の減少 13 路線）が廃止となったためである。

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

(施策の実施状況)

平成 15 年度においても国と地方の役割分担のもと、国は広域的・幹線的路線に重点化して支援し、生活交通路線維持対策を引き続き行っている。

今後の取組の方向性

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

(新たな目標設定)

「地方バス路線の維持率」について現行の指標が合理的であり、目標値についても現行の 100%とし、平成 20 年度まで引き続き地方バス路線の維持を目指す。

平成 16 年度における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：自動車交通局旅客課（課長 田端浩）

政策目標 21 地域交通確保

地域の基礎的な生活基盤となる交通手段が確保され、安心感が醸成されること

(2) 離島航路を維持する

有人離島等において、住民が日常生活又は社会生活を営むために必要な船舶による輸送を確保するため、離島航路を維持する必要がある。

業績指標：有人離島のうち航路が就航している離島の割合

目標値：72% (H17 年度)
実績値：集計中 (H15 年度)
(72% (H14 年度))
初期値：72% (H12 年度)
実績値は 8 月上旬集計予定

業績指標 92：有人離島のうち航路が就航している離島の割合

(指標の定義)

有人離島のうち航路が就航している離島の割合

(目標値設定の考え方)

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

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

(考えられる外部要因)

なし

(他の関係主体)

地方公共団体 (事業主体)

民間事業者 (事業主体)

過去の実績値(年度)

H10	H11	H12	H13	H14	H15
73%	73%	72%	72%	72%	集計中

主な施策

主な施策の概要

離島航路維持対策の実施

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

予算額： 3 8 億円 (H15 年度)

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成 1 4 年の有人離島数は 4 2 1 島、一般旅客定期航路が就航している離島数は 3 0 3 島、割合は 7 2 % であり目標値は維持されている。

平成 1 5 年度見込み： 7 2 %

(施策の実施状況)

- 平成 1 5 年度離島航路補助金 3 8 億円を 1 0 7 航路 1 0 2 事業者に交付した。離島航路事業者の経営状況

は、旅客輸送量が年々減少しており、欠損は増大傾向にある。

- また、離島航路船舶近代化建造費補助金 0 . 1 億円を 1 隻 1 事業者に対して交付した。
- 離島航路に就航する船舶に係る固定資産税の軽減措置が図られた。

今後の取組の方向性

- 離島航路補助金については、所要の予算額を確保するとともに、航路事業者の経営の効率化を図るべく指導を強化する。

平成 1 6 年度における新規の取組

離島航路に就航する船舶のバリアフリー化に要する建造費の一部補助の実施

離島航路に就航する船舶のバリアフリー化を図るため、離島航路事業者に対し、建造費の一部を補助する。
予算額： 0 . 8 億円 (H16 年度)

担当課等 (担当課長名等)

担当課：海事局国内旅客課 (国内旅客課長 丹上 健)

政策目標 21 地域交通確保

地域の基礎的な生活基盤となる交通手段が確保され、安心感が醸成されること

(3) 離島航空路を維持する

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

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

目標値：100%(H17年度)

実績値：96%(H15年度)

初期値：100%(H12年度)

業績指標 93：生活交通手段として航空輸送が必要である離島のうち航空輸送が維持されている離島の割合

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

- ・船舶等代替交通機関へのシフト
- ・就航に適した機材の欠如

(他の関係主体)

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

過去の実績値の推移(年度)

H10	H11	H12	H13	H14	H15
		100%	100%	100%	96%

主な施策等

主な施策の概要

離島航空路線維持対策の実施

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

予算額：

離島航空路線運航費補助金 約4億円(H15年度)

機体購入費補助 約12億円(H15年度)

離島航空路線運航費補助金 約4億円(H16年度継続)

機体購入費補助 約12億円(H16年度継続)

離島航空路線に就航する航空機に係る航空機燃料税及び固定資産税の軽減措置

離島航空路線に就航する航空機に係る着陸料の軽減措置

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成15年度時点では、28の離島のうち27の離島で航空輸送を維持しているところ。
- ・離島航空路線運航費補助の対象として航空事業者から申請のある路線については、全路線について補助を実施している。
- ・一部の離島路線では、本土-離島間輸送の大部分が船舶利用

等の要因によって、搭乗率が3割を下回る水準まで下落したことに加え、事業継続に適した機材の欠如により航空輸送が維持できない離島が存在する。

離島路線の搭乗率別路線数(平成14年度)

- ・離島路線を運航する航空会社10社中8社は経常赤字を計上(平成14年度)など、苦しい経営状況。

搭乗率	20-29%	30-39%	40-49%	50-59%	60-69%	70-79%	80-89%
路線数	2路線	6路線	15路線	20路線	21路線	8路線	1路線

離島路線を運航する航空会社の経常収支(平成14年度)(単位:億円)

	ANK	ADK	AKX	NCA	KOK	JAS	JAC	ORC	JTA	RAC
経常収支	19.0	1.2	5.3	0.4	1.0	46.0	8.2	4.3	7.0	0.7

ANK: エアーニッポン、ADK: エアー北海道、AKK: エアーニッポンネットワーク、NCA: 新中央航空、KOK: 旭伸航空、JAS: 日本エアシステム、JAC: 日本エアコミューター、ORC: オリエンタルエアブリッジ、JTA: 日本トランスオーシャン航空、RAC: 琉球エアコミューター

(施策の実施状況)

- ・離島航空路線について、運航費補助、機体購入補助等総合的な支援措置を講じ、離島航空路線の維持を図っている。

今後の取組の方向性

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

平成16年度における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：航空局監理部航空事業課(課長 門野秀行)

政策目標 2 2 地域間交流、観光交流等内外交流の推進

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

(1) 外国人旅行者の訪日を促進する

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

業績指標：訪日外国人旅行者数 目標値：743万人(H18年)
実績値：521万人(H15年)
初期値：476万人(H12年)

業績指標94：訪日外国人旅行者数

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

訪日外国人旅行者数はわが国の国勢規模等から見て極めて少ない現状にあることから、今後は、2010年（平成22年）に訪日外国人旅行者を1000万人に倍増するとの政府の目標の達成を図り、訪日外国人旅行者数と日本人海外旅行者数の格差の是正を図っていく。なお、施策の推進目標としては上記のとおりだが、現時点の実績をベースに、2007年（平成19年）に800万人となるよう年平均伸び率を一定として単純計算すると、平成18年時点では743万人となる。

(考えられる外部要因)

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

(他の関係主体)

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

過去の実績値（万人）

（年）

H11	H12	H13	H14	H15
444	476	477	524	521

主な施策

ビジット・ジャパン・キャンペーンの実施

訪日外国人旅行者数を飛躍的に増大するため、政府、地方自治体、民間が一丸となって取り組む、国を挙げたの戦略的なキャンペーン。重点市場（平成15年度は韓国、台湾、米国、中国、香港。）を対象に、市場ごとの特性に応じて、日本の観光魅力の海外への徹底的PR、日本への魅力的な旅行商品の造成促進等を実施。予算額：20億円(H15年度)

魅力ある観光交流空間づくりの推進
 国民及び外国人のニーズの多様化に因るため、地域

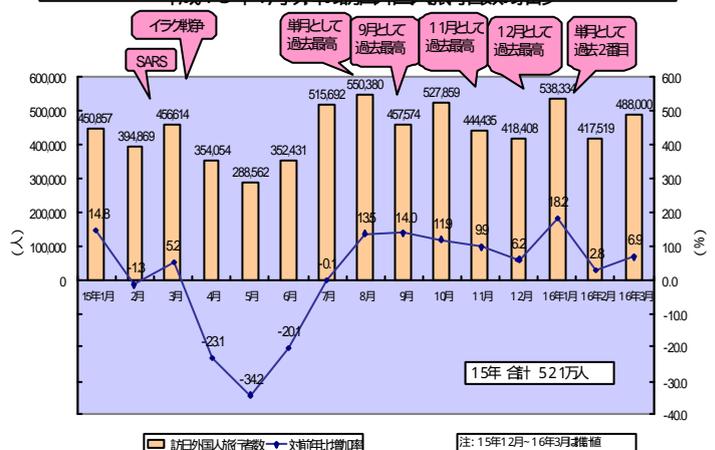
の多様な資源を活用した観光交流空間づくりの地域の取組を支援
 予算額：3.3億円(H15年度)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析
(指標の動向)

訪日外国人旅行者数は、平成15年前半期、SARS等の影響を受け大幅に減少した。このため、本年の指標は減少している。しかし、SARSが終息した8月以降は急速に回復し、順調に推移していることから、実施施策は効果をあげており、指標の減少は主に外部的要因によるものと言える。今後とも、目標値を達成するために、更に強力に外国人旅行者の訪日促進に資する施策を推進することが必要である。
 なお、年統計では訪日外国人旅行者数は低下しているが、年度統計で見ると、15年度は535万人を記録し、ワールドカップ開催等により過去最高だった平成14年度を約3万人（0.5%）上回る増加となっている。

平成15年1月以降の訪日外国人旅行者数の推移



(施策の実施状況)

- ・平成15年度は、韓国、台湾、米国、中国、香港を重点市場とし、各市場ごとの特性に応じて、ビジット・ジャパン・キャンペーンを実施した。具体的には、総理大臣や国土交通大臣の海外訪問時における訪日観

光 PR 等トップセールスの実施、メディアを通じた日本観光の広報・宣伝、旅行会社関係者の訪日旅行への招聘・商談会開催による訪日ツアー商品の造成支援、海外の旅行博への出展、重点市場での現地推進会の設置等の事業を、特に S A R S の流行が終結以降、積極的に、展開した。

- ・観光交流空間づくりモデル事業について 8 地域を選定した。

今後の取組の方向性

- ・平成 15 年 1 月 31 日の小泉総理大臣の第 156 回国会施政方針演説において、訪日外国人旅行者を 2010 年までに 1000 万人に倍増することが目標に掲げられたことを受け、当政府目標の達成に向けて、日本の観光魅力を海外に発信するビジット・ジャパン・キャンペーンを、より強力に、推進していく必要がある。
- ・地域が自主的に進める観光を軸とした良好な地域づくりと観光交流拡大の取組を、ハード・ソフト両面から総合的に支援していく必要がある。

平成 16 年度における新規の取組

- ・平成 16 年度は、ビジット・ジャパン・キャンペーンにおいて、現行の韓国、台湾、米国、中国、香港に英、独、仏を加えて、8 つの国・地域を重点市場としてキャンペーンの一層の拡充を図る。
予算額：3.2 億円（H16 年度）
- ・地域の創意工夫による個性的な観光まちづくりを進めるための人材育成等を支援する。
- ・外客等にも対応した観光案内所の充実、拡充と案内標識のガイドラインを検討する。
予算額：0.8 億円（H16 年度）

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局観光部国際観光推進課（課長 藤井直樹）

関係課：総合政策局観光部観光地域振興課（課長 若林陽介）、総合政策局事業総括調整官室（横山晴生）

政策目標 2.2 地域間交流、観光交流等内外交流の推進

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

(2) 国民の観光を促進する

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

業績指標：国民一人あたりの平均宿泊旅行回数 目標値：2回（H18年度）

実績値：1.28回（H15年度）

初期値：1.52回（H12年度）

業績指標95：国民一人あたりの平均宿泊旅行回数

(指標の定義)

観光と兼観光を合わせた国内宿泊観光・レクリエーション旅行の国民一人あたり回数（年間）

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

- ・ 自由時間や家計収支
- ・ 物価の動向等今後の社会・経済動向 等

(他の関係主体)

- ・ 地方公共団体、民間等（事業主体）
- ・ 厚生労働省（従業員の雇用制度を所管）
- ・ 文部科学省（学校の休暇制度を所管）
- ・ 経済産業省（経済団体を所管）

過去の実績値（回）

（年度）

H11	H12	H13	H14	H15
1.55	1.52	1.42	1.41	1.28

主な施策

連続休暇取得による旅行需要創出のための環境整備

国民の長期家族旅行の推進を図るためのモニターツアー実施等休暇取得推進に向けたキャンペーン等を展開

- ・ 官民をあげて長期家族旅行の推進を図るため、「長期家族旅行国民推進会議」を開催
- ・ 長期家族旅行の推進を図るため、モニターツアーによる調査等の実施による長期家族旅行促進のための環境整備

魅力ある観光交流空間づくりの推進

国民のニーズの多様化に応えられる、地域の多様な資源を活用した観光交流の空間づくりの地域の取組を支援。

予算額：3.3億円（H15年度）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 平成15年度の実績値は1.28回となっており、目

標設定時（平成12年度）から減少している。実績値の減少原因としては、国内の景気の低迷等による旅行需要の低下等が考えられる。

(施策の実施状況)

- ・ 「夢バカンス・プラン」モニターツアーの実施、「長期家族旅行国民推進会議」を設置して議論を開始した。（第1回平成15年12月19日、第2回平成16年3月18日）
- ・ 地域の創意工夫による個性的な観光まちづくりを進めるための観光まちづくりプログラム策定推進事業を愛媛県松山市等において実施した。
- ・ 観光交流空間づくりモデル事業について8地域を選定した。
- ・ 高齢者、障害者等が自由に観光を楽しめるようバリアフリー型トイレを整備する観光地のバリアフリー化のための観光基盤施設整備事業（2地域）を実施した。
- ・ 宿泊施設のバリアフリー化状況（1000件）、外国人旅行者向け宿泊情報（英語、韓国語、中国語（繁体字）にて1000件）、観光振興のノウハウの情報（観光地づくり取組み事例1000件等）に係るデータベースを構築するとともに、その効果的な情報発信のためのサイトを整備した。予算額：1億円（14年度補正）（政策アセスメントを実施）

今後の取組の方向性

- ・ 長期家族旅行国民推進会議の開催を契機として、政府全体で連続休暇取得促進に取り組むことにより、連続休暇取得による旅行需要創出のための環境整備を図る必要がある。
- ・ 地域が自立的に進める観光を軸とした良好な地域づくりと観光交流拡大の取組を、ハード・ソフト施策の両面から総合的に支援していく必要がある。

平成16年度における新規の取組

- ・ 長期家族旅行の推進を図るため、長期家族旅行国民推進会議の報告を踏まえ、関係省庁と連携して、必要な施策を展開する。
- ・ 地域の創意工夫による個性的な観光まちづくりを進めるための人材育成等を支援する。
- ・ 外客等にも対応した観光案内所の充実、拡充と案内標識の整備手法を検討する。予算額：0.8億円（H16年度）

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局観光部旅行振興課（課長 田端浩）
関係課：総合政策局観光部観光地域振興課（課長 若林陽介）、総合政策局事業総括調整官室（大平一典）

政策目標22 地域間交流、観光交流等内外交流の推進

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

(3) 国営公園の利用を促進する

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

業績指標：全国民に対する国営公園の利用者数の割合

目標値：全国民の4人に1人が利用（H19年度）

実績値：全国民の4.6人に1人が利用（H15年度）

初期値：全国民の5人に1人が利用（H14年度）

速報値

業績指標96：全国民に対する国営公園の利用者数の割合

(指標の定義)

国民の国営公園の利用頻度（人に1人が利用）

(目標値設定の考え方)

国営公園の整備の進捗と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。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

地方公共団体（連携事業者）

過去の実績値

H11	H12	H13	H14	H15
5.8人に1人	5.5人に1人	5.0人に1人	4.9人に1人	4.6人に1人 (速報値)

主な施策

主な施策の概要

国営公園の整備

わが国固有の優れた文化的資産の保存及び活用や広域的レクリエーション需要への対応、及び首都圏における基幹的な防災機能の充実を図るため、未供用の国営アルプスあづみの公園及び国営東京臨海広域防災公園の整備を促進するとともに、供用中の15公園についても着実な整備を推進する。

予算額：国営公園整備

約295億円(H15年度)

国営公園の管理

供用中の15公園について適正な維持管理を行っている。

予算額：国営公園維持管理 約113億円

(H15年度)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・ 全国民に対する国営公園の利用者数の割合の実績値（平成15年度）は国民の4.6人に1人であり、目標値の達成に向けて順調に推移している。

(施策の実施状況)

- ・ 平成16年度に供用予定のアルプスあづみの公園等17公園の整備等を推進した。
- ・ 供用中の15公園について適正な維持管理を行っている。

今後の取組の方向性

- ・ 地域住民のレクリエーション、憩いの場としての引き続き着実な整備及び維持管理を行い、利用促進を図る。

平成16年度における新規の取組

国営公園の入園料に係る制度の充実

平成16年度より、国営公園の年間パスポート券の導入等を実施し、国営公園の一層の利用促進を図る。

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局公園緑地課

(課長 高梨 雅明)

政策目標 2 2 地域間交流・観光交流等内外交流の推進

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

(4) ダム周辺施設等の利用を促進する

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

業績指標：地域に開かれたダム、ダム湖利用者数

目標値：621 万人 (H18 年度)

実績値：集計中 (H15 年度)

初期値：499 万人 (H12 年度)

業績指標 97：地域に開かれたダム、ダム湖利用者数

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

- ・地元との調整等
- ・国民の余暇の過ごし方等の状況

(他の関係主体)

- ・地方公共団体

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ダムの年間利用者の現地調査を、平成 15 年度に実施した。
- ・平成 15 年度は、新たに 37 ダムにて「水源地域ビジョン」に着手し、内 8 ダムにて策定しており、ダム湖の利用がより積極的に進むものと見込まれる。

(施策の実施状況)

- ・ダム湖周辺環境整備を実施。
- ・H13 年度に着手したダムでは、19 ダムで水源地域ビジョンが策定され、内 15 ダムで推進組織が設置され水源地域ビジョンの推進を実施している。また、H15 年度には、金山ダム(北海道)のダム湖周辺環境整備が完了した。

今後の取組の方向性

今後も水源地域と連携して「水源地域ビジョン」を策定・推進する。また、ダム湖周辺環境整備を推進する。

平成 16 年度における新規の取組み

新たに 8 ダムにて「水源地域ビジョン」の策定に着手するとともに、既着手ダムにて早期の策定及び推進組織の設置を進める。

担当部局等

担当部局：河川局河川環境課(課長 坪香 伸)

関係部局：土地・水資源局水源地域対策課(課長 番場 哲晴)
都市・地域整備局公園緑地課(課長 高梨雅明)

過去の実績値の推移

(年度)

	H6	H9	H12	H15
	471 人	482 万人	499 万人	集計中

3年に一度の調査であり、H15年に現地調査を実施しており、現在、取りまとめをしているため次年度には記載する予定。

主な施策等

主な施策の概要

ダム湖周辺整備の推進

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

ダム周辺施設の利活用、上下流交流の推進

「水源地域ビジョン」を推進し、ダム周辺施設の利活用、上下流交流を推進し、ダム湖の利用者数の増大を図る。

予算額：ダム事業費 4,097 億円 (H15 事業費) の内数

政策目標 2 2 地域間交流・観光交流等内外交通の推進

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

(5) 隣接する地域の中心の都市間が改良済みの道路で連絡されている割合

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

業績指標

隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合

目標値 : 77% (H19 年度)

実績値 : 73% (H15 年度)

初期値 : 72% (H14 年度)

日常生活の中心の都市まで、30 分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合

目標値 : 68% (H19 年度)

実績値 : 64% (H15 年度)

初期値 : 63% (H14 年度)

業績指標 98 : 隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合

(指標の定義)

本指標は、隣接する地域の中心の都市間を結ぶルートのうち、当該ルートを構成する国道が、最小車道幅員 5.5m 以上で整備されているルートの割合を表す。

(目標値設定の考え方)

社会資本整備重点計画に位置付けられた指標。

(考えられる外部要因)

- ・ 地元調整の状況等

(他の関係主体)

- ・ 地方公共団体等

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載】

過去の実績値の推移 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
			72%	73%

業績指標 99 : 日常生活の中心の都市まで、30 分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

- 地方公共団体等

過去の実績値の推移 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
			63%	64%

主な施策等

主な施策の概要

隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合 ()

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

日常生活の中心の都市まで、30 分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合

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

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合 ()

- ・ 平成 14 年度初期値 72% (522 ルート) から平成 15 年度実績値が 73% (新たに 5 ルート) となり目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。

日常生活の中心の都市まで、30 分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合

- ・ 平成 14 年度初期値 63% から平成 15 年度の実績値が 64% となり目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。

(施策の実施状況)

隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合

- ・ 平成 15 年度は、2 次生活圏の 8 市 1 町に関連する「地域

間交流ルート」について、新たに5ルートの整備を完了したことにより、地域を結ぶルートの走行性、安定性を高め、通勤、通学、医療福祉、防災、観光支援等生活の利便性の向上が図られた。

- ・ 全国値においては、初期値 72%から実績値 73%となり、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る「地域間交流ルート」が 522 ルートから 527 ルートまで向上が図られた。

日常生活の中心の都市まで、30 分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合

- ・ 地域内の交流の円滑化に資する道路整備を推進した結果、安定到達人口は約 60 万人増加した。うち、市町村合併支援事業（125 地域）を実施した地域の安定到達人口の増加は、約 4 万人を数えた。

今後の取組の方向性

- ・ 高次医療や多様化する消費・余暇活動などに伴う高度な都市型サービスの広域利用を可能とするため、日常生活が営まれる一定の圏域（日常活動圏）を連絡する道路網について重点的に整備する。
- ・ 1.5 車線の道路整備の積極的な採用等による効率的な道路整備、地域内の効率的なネットワーク形成に寄与する事業の推進等により、目標の達成を目指す。

担当部局等

担当部局：道路局 道路防災対策室（室長 梅山和成）

関係部局：都市・地域整備局 街路課（課長 斉藤 親）

道路局 高速国道課（課長 横田耕治）

道路局 国道・防災課（課長 鈴木克宗）

道路局 地方道・環境課（課長 森永教夫）

道路局 有料道路課（課長 金井道夫）

政策目標 23 新たな市場の育成

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

(1) 不動産証券化市場を健全に発展させる

不動産の証券化は、約1,400兆円と言われる個人金融資産を不動産市場に呼び込み、不動産取引の活性化や優良な都市ストックの形成を可能にするものであり、有望な新市場として育成していく必要がある。

業績指標：不動産証券化市場規模

目標値：14兆円（H16年度）
実績値：12.7兆円（H15年度）
初期値：9兆円（H14年度）

業績指標 100：不動産証券化市場規模

(指標の定義)
 主たる投資対象を不動産とするJリート、不動産特定共同事業、SPC等の資産規模
 (目標値設定の考え方)
 平成15年度は平成14年度比2兆数千億円拡大見込み。平成16年度も平成15年度比同程度の規模拡大を見込む。
 (考えられる外部要因)
 ・金融機関の不良債権処理、企業の資産リストラの動向
 ・金融市場の動向
 (他の関係主体)
 金融庁(投信法・SPC法を所管)

過去の実績値 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
	3兆円	6.2兆円	9兆円	12.7兆円

主な施策

主な施策の概要
 証券化促進のための環境整備
 税制改正、投資インフラの整備等により証券化市場活性化のための環境整備を進め、Jリート等による不動産取得の促進、投資家層の拡大を図る。
 投資家に対する普及・啓発活動
 リスクに関する理解等、不動産証券化商品の特性についての投資家の理解を促進することにより、一層の普及を図る。
 予算額14百万円（H15年度）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析
 (指標の動向)

- ・実績値については、平成14年度において9兆円程度の市場規模に対して、平成15年度において約3.7兆円拡大し、平成16年度の目標値14兆円に対し、12.7兆円の市場規模となった。
- ・このうち、Jリート市場については、平成14年

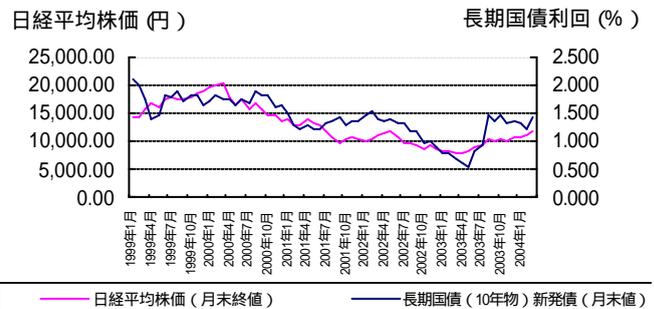
度末において約9,000億円の不動産の総取得額(7投資法人)に対し、平成15年度末においては約1兆5,900億円(12投資法人)の不動産の総取得額となっており、順調な拡大を続けている。

不動産証券化の実績の推移(増加分)



・関連施策の実施による証券化市場への物件供給の拡大、投資家の証券化商品への認知度の向上、また、外部要因として、金融機関の不良債権処理や資産リストラの進展に伴う証券化ニーズの拡大、株式市場の低迷や低金利を背景とした国内投資家等の不動産投資への関心の高まり等が不動産証券化市場の拡大に寄与したものと考えられる。

日経平均株価及び10年物長期国債利回りの推移



長期国債(10年物)新発債(月末値)：日本銀行F統計・データ「債券市場利回等」より抜粋

(施策の実施状況)

- ・平成13年度税制改正において、Jリート等に係る

不動産流通税の特例が措置され、平成15年度末までに90件、4,630億円の適用申請があった。

- ・不動産特定共同事業法、宅地建物取引業法（取引一任代理等）等、法律の適正な運用を行った。
- ・社団法人 不動産証券化協会と連携し、投資家に対するきめ細かな普及・啓発活動を行ってきた。

今後の取組の方向性

不動産証券化市場規模自体は順調に拡大しているが、市場の健全な発展のためには、証券化市場への物件供給の拡大、投資家への普及促進等を引き続き推進する必要がある。

平成16年度における新規の取組

JリートがSPCの保有する不動産をSPCの資産売却時（出口段階）に取得できるようにするため、税法上のJリートのSPC証券保有規制（従前は50%未満）を緩和し、JリートがSPCの資産売却前に100%のSPC証券を保有することを可能とした。

・見込まれる効果：Jリートによる不動産への投資機の拡大

・減収見込額：0億円

リスクに関する理解等、不動産証券化商品の特性についての投資家の理解を促進するとともに、金融と不動産双方の知識を兼ね備えた人材育成方策について検討等を行う。

予算額12百万円（H16年度）

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局不動産課（課長 桑田俊一）

政策目標 2.3 新たな市場の育成

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

(2) 中古住宅・不動産流通を促進する

わが国の中古住宅市場は、中古住宅取引量の全住宅取引量（新築住宅着工戸数 + 中古住宅取引戸数）に占める割合で見ると12%程度であり、アメリカの約76%、イギリスの約88%、フランスの約71%などと比べ、低い水準にある。また、住宅の平均耐用年数が、英国75年、米国44年に対しわが国は31年であるなど、住宅ストックを長く活用している状況にはない。こうした短いサイクルでの建替は、建設廃材の発生量にも大きく影響し環境面でも問題となっている。こうした中で、中古住宅・不動産流通の促進を進める必要がある。

**業績指標：指定流通機構（レインズ）における
不動産仲介物件等の登録データ量**

**目標値：200千件（H17年度）
実績値：186千件（H15年度）
初期値：173千件（H13年度）**

業績指標：中古住宅の流通量

**目標値：20万戸（H15年）
実績値：集計中（H15年）
初期値：15.7万戸（H9年）
平成11年～平成15年の実績値は集計中で、
H16年度末頃公表予定**

**業績指標 1.0.1：指定流通機構（レインズ）における
不動産仲介物件等の登録データ量**

(指標の定義)
年度末における指定流通機構の売り物件（新築・中古・土地）登録件数（在庫数）
(目標値設定の考え方)
今後の不動産市場が堅調な伸びを示すものとして設定
(考えられる外部要因)
地価の下落
(他の関係主体)
該当なし

過去の実績値 (年度)

H11	H12	H13	H14	H15
166 千件	177 千件	182 千件	183 千件	186 千件

業績指標 1.0.2：中古住宅の流通量

(指標の定義)
各年において中古住宅を持家として取得した世帯の数。
(目標値設定の考え方)
現在の中古住宅流通量16万戸に加え、中古住宅流通に関する政策努力により追加的に流通量が増加し、2015年に30万戸に達するという試算をもとに、平成15年における目標値を設定。(5年に一度の調査であり次回調査が平成15年であるため)
(考えられる外部要因)
地価、住宅価格の下落、市場の金利動向及び資金調達可能額の動向

(他の関係主体)
該当なし

過去の実績値 (年)

H6	H7	H8	H9	H10.1~ 9
14.7 万戸	16.1 万戸	15.9 万戸	15.7 万戸	11.6 万戸

主な施策

主な施策の概要

中古住宅の住宅性能表示制度の普及促進
インターネットやパンフレット等の各種媒体による制度のPR、地方公共団体等の各種団体が行う普及活動への支援等を行うことにより、中古住宅の住宅性能表示制度の普及を促進する。

不動産の評価システムの確立
宅建業者が不動産を評価する際に、リフォームや履歴情報等といった不動産の質や管理状況等を適切に価格査定に反映できるようにする等のために、価格査定マニュアル（戸建住宅、中古マンション、住宅地）の改定を行い、良質な中古住宅や不動産の流通を促進。

不動産市況情報の提供促進
消費者が不動産取引する際の目安として活用できるよう、指定流通機構が保有する戸建住宅や中古マンションの最新3ヶ月の平均取引価格などの市況情報について、地域別（県別及び県庁所在地別等）、物件種別（戸

建住宅及び中古マンション)、築年別、広さ別にインターネット上で提供することにより、不動産流通の活性化を促進。

不動産統合サイトの構築

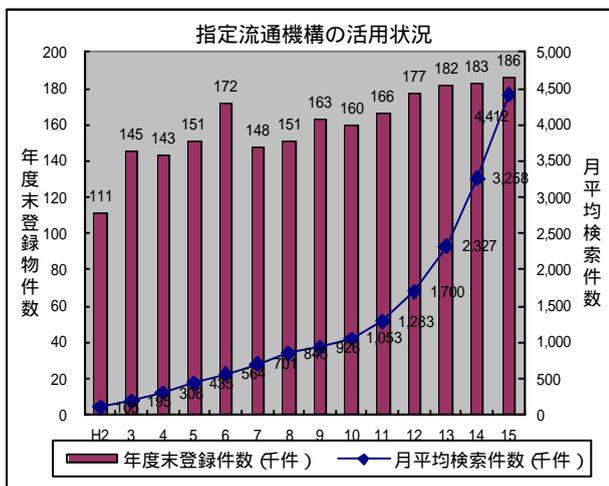
不動産流通4団体が参加した不動産物件情報提供サイトを構築することにより、消費者がインターネットを利用して物件探索する際の利便性向上を図るとともに、不動産取引に関する基本的知識等の情報提供を行うことで、不動産流通の活性化を促進。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 指定流通機構における不動産仲介物件の登録データ量については、長引くデフレの影響により、平成15年度末の実績値は186千件と登録件数の伸びは鈍化しているものの、不動産事業者のレイズ検索件数は急増しており、指定流通機構は積極的に活用されてきている。また、平成15年4月からは、すべての指定流通機構がインターネット対応のIP型となり、不動産事業者の不動産データの登録における利便性の向上が図られ、不動産流通市場の活性化が期待される。さらに不動産業界課では、業界向けにIP化の推進と登録義務のない一般媒介契約物件等についても指定流通機構に積極的に登録するよう指導しているところであり、今後も指定流通機構の積極的な活用を促進していくことにより、業績指標101の目標値(H17:200千件)は達成できるものと考えられる。



- 中古住宅の流通量については、5年に1度の住宅・土地統計調査を基に実績値を得ているが、H15住調は平成16年度末頃の公表予定。なお、レイズの「一戸建」及び「マンション」の売り物件の成約件数については平成9年度約6.3万件が平成15年度約8万件となり27%増加しているなど、中古住宅市場における取引の活発化の兆候が現われてきていることから、業績目標については達成が見込まれる。
- なお、日本の中古住宅の流通量が少ない理由としては、中古住宅の評価が適切になされず、性能等に不安があり、売り手においては市場価格の低下、買い

手においては購入する住宅の質への不安が大きな理由のひとつと考えられる。このような観点から、品質、市場価格等に関し、消費者に十分な情報提供が行われる仕組みづくりが重要であるとの認識のもと、下記の施策を実施してきたところである。

(施策の実施状況)

中古住宅の品質、市場価格等の透明性を確保するため、以下の施策を実施。

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

今後の取組の方向性

消費者が安心して中古住宅の売買を行うことができるよう、品質、市場価格等に関し、消費者に十分な情報提供が行われる仕組みが重要であり、引続き以下のとおり施策を推進。

- 住宅性能表示制度についてより一層の周知を図り、普及を促進する。
- 価格査定マニュアルについては、不動産事業者間で活用されるよう、その普及に努めていく。
- 不動産市況情報については、さらにきめ細かい市況情報の提供について検討するとともに、消費者に対して周知拡大を図っていく。
- 不動産統合サイトについては、全国の不動産物件情報の提供のみならず、不動産取引にあたっての留意事項や、消費者にとって有意義な情報等も掲載するなど、サイト内の情報を充実させるとともに、消費者周知を図る。
- 不動産取引価格情報の開示について、個人情報等の保護に対する国民意識にも配慮しつつ制度を構築し、さらに充実していくため、幅広い国民の理解が得られるよう、実施上の課題も含めて、実績を通じて検証していく。

(新たな目標設定)

平成15年までの目標設定の基礎となった、平成6年から平成9年における中古住宅流通量の平均約16万戸に加え、中古住宅流通に関する政策努力により追加的に流通量が増加し、2015年に30万戸に達するという試算を引き続き根拠として、第八期五箇年計画の終了期間である平成17年における目標値を22万戸に設定。

平成16年度における新規の取組

- ・不動産取引市場が消費者にとってより魅力的な市場になるよう、指定流通機構（レインズ）が保有する契約情報を活用した市況情報の提供について抜本的な改善方策を検討する。
- ・不動産取引価格情報の開示に関し、平成16年度において、現行制度の枠組みを活用して、取引当事者の協力により取引価格等の調査を行い、国民に提供するための仕組みを構築する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局住宅政策課（課長 上田 健）
総合政策局不動産課（課長 桑田 俊一）
関係課：住宅局住宅生産課（課長 川本 俊明）
土地・水資源局土地情報課（課長 周藤利一）

政策目標 2.3 新たな市場の育成

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

(3) 住宅リフォーム市場を活性化する

住宅ストック総数が約 5,200 万戸（推計）となるなど、量的な面を中心とした充足が進む一方、新耐震基準施行以前に建築された既存住宅ストックが全住宅ストックの約半数を占めるなど住宅の質的な面は十分とは言えない中、新築着工戸数はバブル崩壊以降概ね 140 万～160 万戸台で推移していたところが平成 9 年度以降は景気動向の先行き不透明感等により大きく落ち込み 120 万戸前後で推移する状況にあり、良質な住宅ストックの形成や安心・安全で快適な居住環境の整備並びに既存住宅の流通促進の観点から、住宅リフォーム市場の活性化を図ることが求められている。

業績指標：リフォームの市場規模

目標値：430 万戸（H13～17 年度）

実績値：集計中（H11～15 年度）

初期値：330 万戸（H8～12 年度）

H11～H15 の実績値については、平成 16 年度末頃公表予定の調査結果をもとに推計予定。

業績指標 1.0.3：リフォームの市場規模

(指標の定義)

第八期住宅建設五箇年計画から既存ストックの活用という点を従来より重視し、増改築件数を明示した。増改築は、増築及び 10 m²以上の改築並びにバリアフリーのための改修工事を指す。

(目標値設定の考え方)

第八期住宅建設五箇年計画において、平成 13 年度から 17 年度までで 430 万件の増築及び 10 m²以上の改築並びにバリアフリーのための改修工事を見込む、としている。

(考えられる外部要因)

資金調達可能額の動向

(他の関係主体)

該当なし

過去の実績値 (年度)

H8～H12

330 万戸

主な施策

主な施策の概要

住宅リフォームに係る情報提供他

インターネットを活用したリフォーム事業者や住宅リフォーム工事標準契約書式等の情報提供や増改築相談員制度等による人材育成等を実施。また、リフォームに関する相談窓口の設置、地方公共団体が行うリフォーム相談会等への支援を行う。

増改築工事における瑕疵保証保険制度の活用

増改築工事(10 m²以上で費用 500 万円以上のもの)に対し、構造耐力上主要な部分等に係る瑕疵保証保険制度を活用。

リフォームしやすい住宅・部品の開発・普及
長期耐用性を有しリフォームしやすい S I 住宅や長寿命木造住宅等及び質が高くリフォームしやすい住宅部品の開発・普及を図る。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・リフォームの市場規模（増築及び 10 m²以上の改築並びにバリアフリーのための改修工事）については、5 年に 1 度の住宅・土地統計調査を基に実績値を得ているが、次期住調は平成 16 年度末頃公表予定。なお、建築着工統計等を用い、この数年の増改築の工事件数及び工事金額をみると、横這いもしくはやや減少となっているが、バリアフリーのための改修工事件数は住宅・土地統計調査以外に実績把握が困難であるため、指標全体の動向の分析は現段階では困難である。

(施策の実施状況)

リフォーム市場の活性化を図るため、以下の施策を実施した。

- ・リフォームネットの普及、相談窓口の設置、リフォーム相談会に対する補助の実施等のリフォームに関する情報提供の促進。
- ・増改築工事に係る瑕疵保証保険制度の普及
- ・公共住宅ストックの効率的なリフォームを可能とする住宅部品、施工仕様の開発とともに、優良住宅部品認定制度において、リフォーム等による住宅ストックの活用に寄与する住宅部品を認定できるよう制度を拡充。

今後の取組の方向性

リフォーム市場の活性化を図るため、以下のとおり施策を推進する。

- ・省エネルギー化等住宅の性能を向上させるリフォーム

ムに関する情報を追加する等、リフォネットの内容の充実と普及を図る。また、リフォームに関する相談窓口の設置、地方公共団体等が行うリフォーム相談会等への支援を行うとともに、リフォーム工事における消費者保護の充実を図る。

- ・ 増改築工事に関する瑕疵保証が円滑に実施されるよう、瑕疵保証保険制度の普及を図るため、中小工務店、消費者それぞれに向けたインターネットやパンフレット等の各種媒体を適切に活用しつつ、制度のPRを行う。
- ・ S I住宅（スケルトン・インフィル住宅）等のリフォームしやすい住宅や部品の普及・啓発を図る。

平成 16 年度における新規の取組

住宅のリフォーム工事におけるトラブル事例の収集・分析やトラブルの事前防止のためのトラブル事例とその対処方法等を取りまとめた手引きの作成等を行い、情報提供を行う。

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局住宅政策課（課長 上田 健）
関係課：住宅局住宅生産課（課長 川本 俊明）

政策目標 2.4 公正で競争的な市場環境の整備

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

(1) 建設業における不良・不適格業者を排除する

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

業績指標：「発注者支援データベース・システム」の導入状況 目標値：100%（H18年度）
実績値：82%（H15年度）
初期値：62%（H12年度）

業績指標 104:「発注者支援データベース・システム」の導入状況

(指標の定義)

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

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

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

所管特殊法人等（事業主体）

過去の実績値 (年度)

H10	H11	H12	H13	H14	H15
55%	62%	62%	75%	79%	82%

主な施策

主な施策の概要

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

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成15年度の国土交通省及び所管特殊法人等の導入実績値は82%であり、目標の達成に向けて指標は向上している。

- そのうち、国土交通省における導入状況は、平成13年度に既に100%に達しているもの、所管法人等の導入実績は平成15年度で未だ67%に留まっている。
- なお、参考までに、平成15年度に行った「入札契約適正化法及び適正化指針の措置状況調査結果」によれば、全発注者における発注者支援データベースの活用状況は、平成14年度末時点で22%（国：58%、特殊法人等：53%、都道府県：100%、指定都市：100%、市区町村20%）が活用しているという結果が得られている。

(施策の実施状況)

- 監理技術者講習の受講記録をデータベースに反映させるシステムを構築。
- 主任技術者の資格情報について新たに提供を開始。
- 平成15年10月、「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」に基づき、発注者支援データベース・システムを積極的に活用して監理技術者等の現場専任制を確認するよう要請。

今後の取組の方向性

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

平成16年度における新規の取組

専任制確認システムの充実

現在は監理技術者のみである現場専任制の確認範囲を主任技術者にも拡大することにより、現場専任制の確認のさらなる徹底を図る。

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局建設業課（課長 西脇隆俊）

関係課：大臣官房技術調査課（課長 北橋建治）

政策目標 2 4 公正で競争的な市場環境の整備

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

(2) 公共工事の入札及び契約の適正化を推進する。

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

業績指標：公共工事入札契約適正化指針に基づく主な措置状況

入札監視委員会等の第三者機関の設置の状況 目標値：100%（H18年度）
 実績値：集計中（H15年度）
 初期値：75%（H13年度）
 実績値については10月頃集計予定

入札時における工事費内訳書の提出の状況 目標値：80%（H18年度）
 実績値：集計中（H15年度）
 初期値：56%（H13年度）
 実績値については10月頃集計予定

業績指標 105：公共工事入札契約適正化指針に基づく主な措置状況（入札監視委員会等の第三者機関の設置の状況）

（指標の定義）
 国（19府省庁）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（平成15年度13法人）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）
 （目標値設定の考え方）
 入札契約の透明性確保に当たっては外部の第三者機関による監視が最も有効であることから、5年以内に国・国土交通省所管法人等においては全ての発注者において設置することを目標として設定。平成18年度100%導入を目指し、その後も将来にわたって100%を維持する。
 （考えられる外部要因）
 該当なし
 （他の関係主体）
 他府省庁・特殊法人等（設置主体）

過去の実績値					(年度)
H11	H12	H13	H14	H15	
		75%	75%	集計中	

業績指標 105：公共工事入札契約適正化指針に基づく主な措置状況（入札時における工事費内訳書の提出の状況）

（指標の定義）
 国（19府省庁）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（平成15年度13法人）における入札時の工事費内訳書の提出義務付けの状況（提出義務付け発注機関数の対象発注機関数に対する比率）
 （目標値設定の考え方）
 入札時における工事費内訳書の提出義務付けは、入札参加者に適切な見積もりを行うことを促すとともに、提出された工事費内訳書のチェックにより不正行為の防止等に資することとなることから、現在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法人あるが、これを含め全体として8割の発注機関において5年以内に提出を義務付けすることを目標として設定。平成23年度までには、対象とする全発注機関で提出を義務付けることを目標とする。
 （考えられる外部要因）
 該当なし
 （他の関係主体）
 他府省庁・特殊法人等（設置主体）

過去の実績値					(年度)
H11	H12	H13	H14	H15	
		56%	63%	集計中	

主な施策

主な施策の概要
 入札契約適正化法及び適正化指針の措置状況のフォローアップ
 毎年度入札契約適正化法に基づく措置状況調査を行い、各発注者に対し必要な措置を講じるよう入札契約適正化法に基づき要請。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成15年度実績値に関しては今後調査予定。平成16年10月頃公表予定。
- ・平成13年度から14年度において「入札監視委員会等の第三者機関の設置の状況」に関しては75%の実績値で特に大きな変化はない。
- ・「入札時における工事費内訳書の提出の状況」は特殊法人等において導入団体があり、平成13年度56%から14年度63%と増加した。

(施策の実施状況)

地方自治体発注工事を中心に談合等の不正行為は未だ後を絶たず、公共工事の入札契約に関する透明性や競争性の向上は依然として国民から強く要請されており、以下の取組を順次実行している。

- ・入札契約適正化法第17条に基づき、国、特殊法人等、地方公共団体の全ての発注者を対象として、平成14年度における同法及び適正化指針の針の措置状況を調査し、平成15年10月に概要を公表したところ。
- ・当該調査結果に基づき、必要な措置を講じるよう、財務省・総務省と連携して、平成15年10月に全ての発注者に対し、入札契約適正化法第18条に基づく要請を行ったところ。
- ・平成15年11月に策定した「地方公共団体における入札監視委員会等第三者機関の運営ガイドライン」を活用し、入札契約の透明性・公正性の向上に資する第三者機関の必要性を訴え、未設置の発注者における第三者機関設置の促進を図ったところ。

今後の取組の方向性

- ・努力事項である「入札監視委員会等第三者機関の設置」並びに「入札時における工事費内訳書の提出」について、その重要性の周知を図ること等により、各発注者の意識の啓発などを行う。

平成16年度における新規の取組

重点項目に係る指導の強化

- ・平成15年11月に策定した「地方公共団体における入札監視委員会等第三者機関の運営ガイドライン」のより一層の活用により、国及び国土交通省関連特殊法人等だけではなく、地方公共団体への第三者機関の設置に努める。

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局 建設業課 入札制度企画指導室
（建設業課長 西脇隆俊）

関係課：大臣官房 地方課 公共工事契約指導室（地方課長 水津重三）

大臣官房 技術調査課（課長 北橋建治）

政策目標 24 公正で競争的な市場環境の整備

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

(3) トラック市場における公正かつ競争的な市場環境の整備

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

業績指標：トラック輸送における営業用トラック輸送の割合 **目標値：54.0% (H18 年度)**
実績値：集計中 (H15 年度)
(53.0%(H14 年度))
初期値：47.2% (H10 年度)
実績値は11月頃集計予定

業績指標 106：トラック輸送における営業用トラック輸送の割合

(指標の定義)
営業用トラック輸送トン数の全トラック輸送トン数に占める割合
(目標値設定の考え方)
過去の実績を踏まえ、順調な増加が見込まれるものとして目標値を設定したものの。
(考えられる外部要因)
なし
(他の関係主体)
なし

過去の実績値 (年度)

H10	H11	H12	H13	H14	H15
47.2%	49.0%	50.8%	52.0%	53.0%	集計中

主な施策

主な施策の概要

トラック事業における規制緩和の推進及び事後チェック体制の強化

平成2年の貨物自動車運送事業法施行以降漸次経済的規制の緩和を行ってきている。平成15年4月から施行された改正貨物自動車運送事業法においては、営業区域規制や運賃料金規制の廃止を行い、より弾力的な事業運営を促進しているところである。また、規制緩和に併せて、公正な競争条件を確保するため、監査体制等事後チェック体制の強化を行っている。

営業用トラックに係る自動車関係諸税の軽減

自動車取得税や自動車税などの自動車関係諸税にかかる税率について、営業用トラックを自家用トラックより軽減している。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成14年度の実績値は53.0%となっており、毎年指標は伸びている。
- 平成2年の貨物自動車運送事業法施行による規制緩和の結果、トラック事業者は約18000者増加し、約58000者(平成14年度末)となったほか、事業者の創意工夫による新たなサービスが出現する等、競争の活性化が見られる。この結果、平成14年度における営業用トラックの輸送効率は(1日車あたり輸

送トンキロ)は自家用トラックの約2.6倍となっている。このような高い輸送効率の実現により、荷主が営業用トラックを選択する機会が増大しているものと考えられる。また、自家用関係諸税の軽減のメリットを享受するとともに、自らの車両の輸送効率を向上させるという観点から、自家用トラック使用者の営業用トラックへの転向も進捗したと考えられる。

- 一方で、安全等の必要コストを削減した輸送が行われる等、輸送の安全の確保があるそかになるケースも散見される。

(施策の実施状況)

- 平成15年4月に施行された改正貨物自動車運送事業法において経済的規制の大幅な緩和と輸送の安全確保のための社会的規制の強化を行うとともに、同法の施行に併せ公正な競争条件を確保するための事後チェック体制の強化を図ったところである。

今後の取組の方向性

- 全国貨物自動車運送適正化事業実施機関が、トラック事業者の輸送の安全確保に係る取組みを評価し、優良な事業所を認定、公表する貨物自動車運送事業について、事業者データを提供する等の支援を行う等、事後チェックのさらなる充実・強化を推進する。

平成16年度における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：自動車交通局貨物課(課長 大黒伊勢夫)

政策目標 2.4 公正で競争的な市場環境の整備

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

(4) 基礎的な土地情報を整備する

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

業績指標：地籍が明確化された土地の面積

目標値：141 千km² (H16年度)

実績値：131 千km² (H15年度)

初期値：125 千km² (H12年度)

業績指標 107：地籍が明確化された土地の面積

(指標の定義)
地籍調査を実施した面積（地籍調査に準ずる指定を受けた面積を含む）
(目標値設定の考え方)
平成12年度からの第5次国土調査事業十箇年計画(34,000 km ²)の中間年での目標値
(考えられる外部要因)
該当なし
(他の関係主体)
地方公共団体(事業主体)

過去の実績値 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
124	125	127	129	131
千km ²				

主な施策

主な施策の概要

地籍調査の推進
国土調査法及び国土調査促進特別措置法に基づき地籍調査の実施を支援
予算額：130億円(H15年度)
広報活動の実施
地籍調査に対する一般国民の理解の醸成を図るため、広く国民に対する広報・普及を目的とし、地籍フェア等を開催

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成15年度の実績値は131(千km²)であり、目標の達成に向けた十分な進捗とは言えない。特に、都市部においては2,266km²(都市部全体の18%)しか進捗していない状況である(次表)
- 原因としては、実施主体である地方公共団体における体制が不十分であることや地籍調査の重要性に対する認識不足が考えられる。また、都市部においては土地の細分化、権利関係の複雑、頻繁な土地の異動等により境界確認の合意を得ることが難しい等、調査・測量が他の地域に比べて困難であることから、調査の進捗遅れが著しくなっていることが考えられる。

調査対象面積に対する実施状況(昭26~平15)

	対象面積(km ²)	H15年度未実績面積(km ²)	H15年度未達成率(%)
人口集中地区(DID)	12,255	2,266	18
DID以外の宅地	17,793	8,551	48
農用地	72,058	48,947	68
林地	184,094	71,073	39
合計	286,200	130,837	46

(注)対象面積は、全国土面積(377,880 km²)から国有林及び湖沼等の公有水面を除いた面積である。

(施策の実施状況)

- 平成14年から都市再生地籍調査事業及び都市再生推進基準点測量を実施しているほか、平成15年度からは新たに地籍調査着手推進事業を実施し、都市部における地籍調査を積極的に推進している。

今後の取組の方向性

- 「第5次国土調査十箇年計画」に基づき、民間の能力・成果の活用を図りつつ地籍調査事業を着実に実施していくとともに、都市部等進捗率が低い地域においても地籍調査を積極的に促進することにより、基礎的な土地情報の整備を推進していく。
- 都市再生本部において「民活と各省連携による地籍整備の推進」の方針が報告されたことから、これを受けて、都市再生の円滑な推進のために、法務省等と連携しつつ、民間活力を活用して地籍調査素図を整備しこれを正式地図化することにより、全国の都市部における地籍整備を実施していく。

平成16年度における新規の取組

都市再生街区基本調査の実施

全国の都市部における地籍整備を円滑に推進していくために必要な基礎的調査として、都市部における街区の角の座標調査等を行い都市部の地籍整備に必要な基礎的データ等を収集・整備する「都市再生街区基本調査」を実施する。

担当課等(担当課長名等)

担当課：土地・水資源局国土調査課(課長 國弘 実)

政策目標 2 5 産業の生産性向上

経済の持続可能な成長へ向けて、産業の生産性向上が図られること

(1) 専門工事業のイノベーションを促進する

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

業績指標：建設業者に係る経営革新計画の承認件数 目標値：13（H18年度）
実績値：4（H15年度）
初期値：3（H12年度）

業績指標 108：建設業者に係る経営革新計画の承認件数（件）

(指標の定義)

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

経営革新計画とは、中小企業経営革新支援法に基づき、商品の新たな生産の方式の導入等経営革新を内容として中小企業者等により策定される計画で、行政庁の承認を受けたものについては、当該計画に従って行われる事業に関し、補助金の交付、税制上の特例措置等の支援措置が講じられるもの。

(目標値設定の考え方)

建設業者が構成する事業協同組合等における大臣承認件数は、法施行以後2年間で3件。今後の承認件数を毎年2件と見込んで目標値を設定した。

(考えられる外部要因)

建設投資の増減等

(他の関係主体)

専門工事業者（事業主体）

過去の実績値 (年度)

H11	H12	H13	H14	H15
1	3	5	4	4

主な施策

主な施策の概要

建設産業の経営革新の推進

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

中小企業経営革新支援法関連税制の利用促進を図るとともに、建設産業経営革新研究会を開催し、専門工事業者による同法の承認計画の適用に係る研究、情報交換、及び同法による構造改善の推進等の支援を通して、建設産業における経営革新の促進を図る。

他の関係主体

中小企業庁（中小企業経営革新支援法を所管）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成15年度の実績値（累計）は4件であり、前年度からの変動は無し。
- 新規の承認件数が0件であった理由として、専門工事業者の消極性が考えられる。

その背景として、過剰供給構造の中、企業間の競争激化により建設業者の収益力が低下する一方で、依然として、重層的な下請構造の下でのコスト高が建設業者の生産性を損ねている実態がある。

これについては、従来から建設産業団体の自主的な取組みや行政による指導により改善は見られるものの、いまだ徹底されているとは言い難く、特に専門工事業団体においては、経営革新のための取組みについては、諸についたばかりの状況である。そこで、建設業者が自らの役割と責任を明確にするとともに、その取組みを強化することで、総合工事業者と専門工事業者の間で対等なパートナーシップを確立し、合理的な生産システムを確保することが、経営革新をスムーズに行う土壌を整備する上で、必要である。

具体的には、コスト構成の透明化や優れた専門工事業者が伸びられる環境の整備を図るため、分離発注、異業種JV、CM方式等の新たな建設システムに対応し得る責任施工体制を確立及び経営基盤の強化、経営の効率化に資する新分野への進出が挙げられる。

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

(施策の実施状況)

- 各専門工事業団体が参加する経営革新研究会において、中小建設業の経営革新計画について、意見交換事例研究を行う等の取組を支援。
中小建設業の経営革新を成功させる為に必要な分析、問題点の明確化等に寄与した。

今後の取組の方向性

専門工事業者の経営組織の革新

分離発注、異業種JV、CM方式等、多様な建設生産・管理システムの構築に向けた環境整備を図る。

専門工事業者の新分野進出支援

リフォームやコンバージョン等、専門工事業者が直接発注者から受注できるような新分野への進出に対する支援を図る。

平成 16 年度における新規の取組

- ・新たな請負方式による建設生産システムの構築
中小建設業者の差別化・高付加価値化の促進、
元請・下請関係の適正化等により、優れた建設業者
が伸びられる環境を整備するため、専門工事業者が
業務提携などにより新たな請負方式を導入するた
めの手法等を調査する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局建設振興課（課長 最勝寺潔）

政策目標 25 産業の生産性向上

経済の持続可能な成長へ向けて、産業の生産性向上が図られること

(2) 自動車整備事業の生産性を向上させる

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

業績指標：整備指定工場数

目標値：30,000 (H17 年度)

実績値：28,283 (H15 年度)

初期値：26,334 (H11 年度)

業績指標 109：指定整備工場数

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

継続検査件数の増減

(他の関係主体)

なし

過去の実績値(年度)

H11	H12	H13	H14	H15
26,333工場	26,927工場	27,449工場	27,847工場	28,283工場

主な施策

主な施策の概要

認証工場の指定化及び指定整備工場の生産性向上

自動車整備事業者の出損及び国の補助により、自動車整備近代化資金を造成し、自動車整備事業者における設備資金の債務保証・利子補給及び運転資金の債務保証を行っている。国土交通省はこの制度を活用し、認証工場の指定工場化、また、すでに指定を受けている場合には近代化等を図っているところである。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・指標の推移について見ると、年度ごとの伸び率は減少傾向にあるが(図1)、これは景気の低迷により設備投資を控える事業者が多いことが原因の1つと考えられる(図2)。

(施策の実施状況)

・平成12年度～14年度に造成した近代化資金を有効活用することにより、認証工場の指定取得等を推進し、指定整備工場の増加を図っているところである。

図1 指定工場数及び伸び率の推移

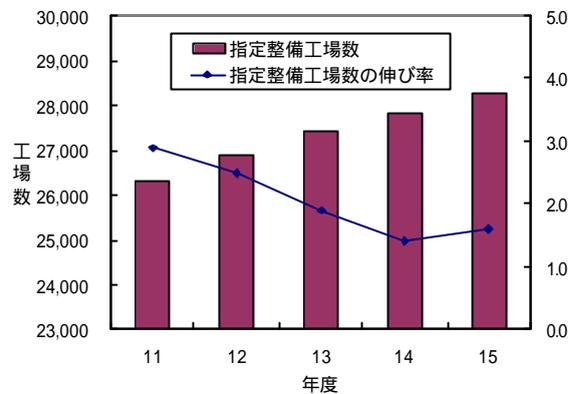
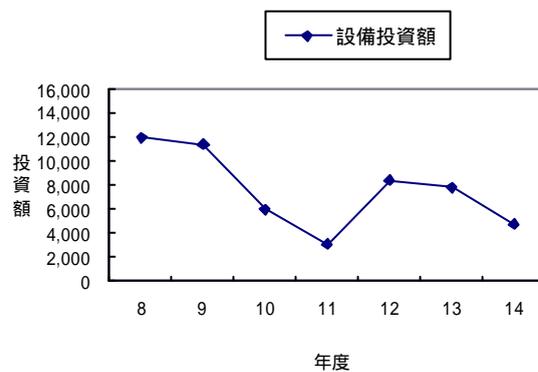


図2 自動車整備近代化資金における設備投資額の推移



今後の取組の方向性

・目標値を達成するよう、近代化資金のより一層適切な運用を図ることにより、認証工場の指定取得を推進することとしている。

平成16年度における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：自動車交通局技術安全部整備課(課長 内藤政彦)

政策目標 25 産業の生産性向上

経済の持続可能な成長へ向けて、生産性向上が図られること

(3) 中小造船業の生産性を向上させる

中小造船業は、経営環境が極端に悪化している中であり、早期に経営基盤を強化し厳しい事業環境を克服するとともに、活力ある産業として存続していく必要がある。

業績指標：中小造船業における従業員一人当たりの付加価値額	目標値：8036 千円/人 (H16 年度)
	実績値：集計中 (H15 年度)
	初期値：7653 千円/人 (H11 年度)
	実績値は 16 年度末に集計予定

業績指標 110：中小造船業における従業員一人当たりの付加価値額

(指標の定義)

「付加価値額」とは、生産高 - (直接材料費 + 購入部品費 + 外注工費 + 間材料費)であり、生産活動において、新たに付け加えられた価値のことを言う。一人当たり付加価値額は生産性を意味する。

(目標値設定の考え方)

平成 11 年度が大幅に落ちこむなど変動が激しい中、平均年 1%向上させ、5 年で約 5%向上することを目標として設定した。

(考えられる外部要因)

建造需要

(他の関係主体)

経済産業省中小企業庁(中小企業経営革新支援法の所管官庁。経営基盤強化計画の共同承認等をしている。)

また、平成 15 年 4 月現在、6 社の中小造船関係事業者が経営革新計画の承認を受けている。

今後の取組の方向性

今後も中小企業経営革新支援法に基づく支援等を通じて、中小造船業の経営基盤強化のための取り組みを促進する。

平成 16 年度における新規の取組

なし

担当課等 (担当課長名等)

担当課：海事局造船課 (課長 丸山研一)

過去の実績値 (千円/人)

H11	H12	H13	H14	H15
7,653	8,002	8,205	8,270	集計中

平成 16 年度末集計予定

主な施策

主な施策の概要

中小造船事業者の経営基盤強化に対する支援

中小造船業事業者に対して、中小企業経営革新支援法に基づき当該業界の組合等が作成し承認を受けた経営基盤強化計画等に従った事業を実施する際に、税制や金融等の優遇措置(機械等に対する割り増し償却や事業所税非課税等)を提供する。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成 11 年度以降継続して増加しており、対前年比では 4.4%向上(平成 12 年度)、2.5%向上(平成 13 年度)、0.8%向上(平成 14 年度)となっている。また、3 年間の平均向上率は 2.6%と順調に推移している。

(施策の実施状況)

中小企業経営革新支援法に基づき、平成 15 年度に、経営基盤強化計画を作成し承認を受けている団体に所属する中小造船事業者に対し、税制の特例措置等を実施。

政策目標 2.6 消費者利益の保護

消費者の市場における自由な選択が確保され、利益が守られること

(1) 住宅性能評価・表示を普及させる

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

業績指標：住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合
目標値： 50% (H17年度)
実績値： 11.5% (H15年度)
初期値： 5.3% (H13年度)

業績指標 1.1.1：住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

住宅供給事業者（事業主体）

過去の実績値 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
		5.3%	8.2%	11.5%

主な施策

主な施策の概要

住宅性能表示制度の充実・普及促進

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

インターネットやパンフレット等の各種媒体による制度の PR、地方公共団体等の各種団体が行う普及活動への支援等を行うことにより、住宅性能表示制度の普及を促進する。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成 15 年度の実績値は、14 年度の 8.2%から 11.5%となり、目標に向け指標は伸びている。
- 制度の利用は伸びているが、総合住宅展示場の来場者に対する調査では、制度の認知率が近年は 60%前後で大きな変化なく推移していることから、今後も消費者への周知を引き続き積極的に進めていく必要がある。

(施策の実施状況)

平成 15 年度は、住宅月間等の機会に、インターネットやパンフレット等による制度の PR、地方公共団体等の各種団体が行う普及活動への支援等を行うことにより、住宅性能表示制度の普及を促進した。

今後の取組の方向性

住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合は伸びているが、更なる増加に向け、より国民が利用しやすくニーズに合ったものとなるよう制度の改善を検討するとともに、制度の一層の周知を図り、普及を促進する。

平成 16 年度における新規の取組

防犯性能の評価・表示等、新たな課題への対応や、技術基準の改正について検討を行うとともに、インターネットやパンフレット等の各種媒体による制度の PR、地方公共団体等の各種団体が行う普及活動への支援等を行うことにより、制度の普及を促進する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局住宅生産課（課長 川本 俊明）

政策目標 26 消費者利益の保護

消費者の市場における自由な選択が確保され、利益が守られること

(2) 自動車の安全性に関する情報を普及させる

交通事故による死傷者数は約119万人(平成15年)と厳しい状況であり、政府は今後10年間で交通事故死亡者数の半減という目標が掲げている。このような状況に対し消費者がより安全な「くるま選び」をできる環境を整えると同時に自動車メーカーのより安全な自動車の開発を促すため自動車の安全性に関する情報を充実させる必要がある。

業績指標：衝突安全性能の高い乗用車の市場普及指標 **目標値：55 (H15 年度)**
実績値：70 (H15 年度)
初期値：33 (H12 年度)

業績指標 112: 衝突安全性能の高い乗用車の市場普及指標

(指標の定義)

自動車アセスメントでの衝突安全性能評価を実施した対象乗用の平均 獲得率×衝突安全性能評価を実施した乗用車販売台数の全新車販売台数における割合。

(目標値設定の考え方)

- ・目標カバー率は80% (平成12年時点で51%)、目標点数は当初(平成12年時点：6点満点中平均3.8)の10%の向上と設定し、その結果、指標の目標値は55と設定したものの。
- ・わが国における乗用車の車種数は概ね200車種、平均モデルチェンジ間隔は約4年程度であり、概ねカバー率を80%以上にすると、1車種当たりの販売台数が少ないため、試験費用に対する実施効果がそれ程高まらないことから80%を目標値として設定したものの。

(考えられる外部要因)

- ・当該乗用車の価格
- (他の関係主体)
- ・自動車製造者

過去の実績値 (年度)

H11	H12	H13	H14	H15
-	33	50	63	70

主な施策

主な施策の概要

自動車アセスメント事業の推進

- ・車種毎のブレーキ性能試験及び衝突安全性能試験(フルラップ前面衝突、オフセット前面衝突、側面衝突)に係る比較情報、エアバッグ等の自動車の安全装備に係る情報について、平成7年度より公表している。
- ・12年度より、評価試験にオフセット前面衝突を追加し、衝突安全性能の総合評価を実施し公表している。**(評価指標を設定、評価当初年度)**
- ・13年度より、チャイルドシートの安全性能等試験を実施し公表。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

当該指標は12年度が33であったのに対し、15年度期末時点で、目標値を上回る70となっており、安全に関する情報提供が推進されたといえる。特に、平均の点数を12年度と15年度と比較してみると、運転席は3.8から5.2に、助手席は4.4から5.3と大幅に向上していることから、安全性が急速に向上していることがうかがえる。
 また、カバー率は12年度から4ヵ年の合計で79車種となり、国内新車販売台数の約8割以上と目標どおりとなっている。

指標の内訳の推移

総合評価 (の数) の推移

	H12	H13	H14	H15	合計
6		3	7	7	17
5	6	13	9	9	37
4	5	5	6	2	18
3	4	2		1	7
車種数	15	23	22	19	79
平均	4.1	4.7	5.1	5.2	4.8

80.2%・・・

カバー率(乗用車販売台数のうち、試験実施済み79車種の占める割合、14年12月～15年5月調査) = 86.7%・・・

平成15年度期末における、当該指標 $\times = 70$

(施策の実施状況)

15年度は19車種を対象に自動車アセスメントを、また7製品を対象にチャイルドシートアセスメントをそれぞれ実施した。

今後の取組の方向性

前述のとおり、総合評価 () による情報提供の推進は一定の成果を上げており、今後、衝突安全性能総合評価方法の拡充や、衝突試験以外の項目に対する評価試験の実施について、検討を行うこととしている。平成15年度より歩行者頭部保護性能評価を開始し、今後も引き続き実施する。平成16年度以降は、アセスメント事業の拡充に向けた調査研究の実施を予定としている。また、欧米のアセスメントで実施されている評価試験方法の調査を行うなど、評価方法の改善や、より高度な情報提供について継続的に検討する。

(新たな目標設定)

< 指標の定義 >

業績指標名称：衝突安全性能及び歩行者頭部保護性能の高い自動車の市場普及指標

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

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

獲得数を加重平均としたのは、これまでは平均獲得率を算出する際に単純平均をしており、各車種毎の販売実績台数の大小較差が平均値に反映されていないため、実際にユーザーがよりの多い車を選択した等により市場全体の自動車の安全性の向上した度合いが指標に含まれていなかった。新指標では、各車種毎の獲得数とカバー率をかけたものを総和することにより、平均獲得率を販売実績台数ベースで重み付け平均を行い、より市場における普及度合いが表れるように改良している。

これまでは自動車の衝突安全性能についての政策評価を行ってきたが、15年度より新たに歩行者頭部保護性能評価を開始しており、これについても新指標を設け、市場普及状況についての評価を行うこととする。

< 目標値設定の考え方 >

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

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

平成16年度における新規の取組

16年度は、アセスメント事業の拡大に向けた調査研究として、側面衝突試験（ポール衝突等）に係る調査研究を行い検討する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：自動車交通局技術安全部審査課（課長 増井潤）

関係課：自動車交通局保障課（課長 増井隆夫）

政策目標 27 IT 革命の推進

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

(1) 港湾分野における行政手続の電子化を推進する

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

業績指標：港湾 EDI システムの普及率

目標値：100%（H17 年度）

実績値：72.4%（H15 年度）

初期値：22.0%（H13 年度）

業績指標 113：港湾 EDI システムの普及率

（指標の定義）

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

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

（目標値設定の考え方）

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

（考えられる外部要因）

該当なし

（他の関係主体）

地方自治体（港湾管理者）等

過去の実績値（年度）

H11	H12	H13	H14	H15
8.9%	19.2%	22.0%	55.1%	72.4%

主な施策

主な施策の概要

港湾 EDI システムの設置及び管理

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

第 156 国会において港湾法の一部を改正し、入港届等の港湾施設の利用に係る手続きについて、電子情報処理組織を国土交通大臣が一元的に設置及び管理することとし、平成 15 年 6 月より港湾 EDI システムの本格運用を始めた。

予算額：1 億円（H15 年度）

輸出入・港湾諸手続のワンストップサービスの利便性向上への取組み

輸出入・港湾関連手続きについては、複数の行政機関が関与し、非常に煩雑であることから、その簡素化が強く求められている。財務省等の関連府省が協力して、通関情報処理システム（NACCS）、港湾 EDI、乗員上陸許可支援システム等の各システムを相互に接続・連携すること

により、一回の入力・送信で関係府省に対する必要な輸出入・港湾関連手続を行うことを可能とするシングルウィンドウ化を平成 15 年 7 月 23 日に実現した。

予算額：1 億円（H15 年度）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- 輸出入・港湾関連手続のワンストップサービス化や電子政府の実現など、港湾の利便性向上のため、手続きの電子化の必要性が重視されてきた。
- 平成 15 年 6 月からの港湾 EDI システムの本格運用、平成 15 年 7 月の輸出入・港湾関連手続のワンストップサービスの実現に伴い、新たな港湾管理者が参加し、平成 15 年度末の実績値は 72.4%（港湾管理者 69 港と全特定港 86 港）であり、目標の達成に向けて順調に指標は伸びている。

（施策の実施状況）

- 港湾管理者等への説明会を適宜実施。（八戸港・直江津港・金沢港・高松港等）
- 平成 15 年 7 月に、財務省等の関連府省が協力して、通関情報処理システム（NACCS）、港湾 EDI、乗員上陸許可支援システム等の各システムを相互に接続・連携することにより、一回の入力・送信で関係府省に対する必要な輸出入・港湾関連手続を行うことを可能とするシングルウィンドウ化を実現した。

今後の取組の方向性

- 今後も、引き続き利用港湾拡大に向け、港湾管理者等への説明を行う。
- 電子政府構築計画において決定された、既存の業務・システムに関する最適化計画を平成 17 年度のできる限り早期に策定し、システムの改良等に努める。

平成 16 年度における新規の取組

- シングルウィンドウの利便性向上のため、IMO（国際海事機構）の FAL 条約（国際海運の簡易化に関する条約）の批准や改正 SOLAS 条約（海上人命安全条約）の発効等を視野に入れた手続きの見直等。

担当課等（担当課長名等）

担当課：港湾局環境・技術課（課長 佐原 光一）
關係課：海上保安庁交通部安全課（課長 村上 玉樹）
同庁警備救難部警備課（課長 山下 政晴）

政策目標 27 IT革命の推進

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

(2) 公共事業における入札の電子化を推進する

企業の負担軽減及び行政事務の簡素・合理化によるコスト削減を図るため、インターネット技術等を活用した電子入札を推進する必要がある。

業績指標：電子入札の実施割合

目標値：100% (H15 年度)

実績値：80% (H15 年度速報値)

初期値：0.2% (H13 年度)

業績指標 114：電子入札の実施割合

(指標の定義)

「電子入札」とは、工事などの入札をインターネット回線を用いて行うものであり、国土交通省の実施する工事及び設計業務等の全ての入札件数のうち電子入札で行った件数の割合をいう。

(目標値設定の考え方)

平成 15 年度より、国土交通省の実施する全ての工事及び設計業務等に電子入札を適用する。

札を開始。

今後の取組の方向性

・引き続き上記施策を推進するほか、利用環境のさらなる向上を図る。

(新たな目標の設定)

・指標の目標が概ね達成されたことにより、指標を廃止する。

過去の実績値

H11	H12	H13	H14	H15
0%	0%	0.2%	5%	80%

速報値

担当課等 (担当課長名等)

担当課：大臣官房技術調査課 (課長 北橋建治)

関係課：大臣官房地方課 (課長 水津重三)、大臣官房公共事業調査室 (室長 高橋総一)、大臣官房官庁営繕部計画課 (課長 藤田伊織)、港湾局管理課 (課長 長田太)、航空局予算管理官 (瀧口敬二)、北海道局参事官 (恒松浩)

主な施策

主な施策の概要

電子入札の推進

インターネット技術等を活用した電子入札を推進し、入札に係る費用の削減、事務の効率化を図る。また、電子入札の運用状況を踏まえ、システムの改良等により利用環境を整備し、使いやすさの向上を図る。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成 13 年度より直轄事業の一部 (約 100 件) に電子入札を導入し、平成 14 年度は、平成 15 年度からの全面的な運用開始に向けて対象事業を拡大し、約 2,000 件で電子入札を実施。
- ・平成 15 年度は、新システムへの移行期間を経て、4 月 21 日より、国土交通省地方整備局等が発注する建設工事及び建設コンサルタント業務等の全てを対象に電子入札を開始し、約 3 万件で電子入札を実施。
- ・4 月 1 日から 20 日までシステムの移行期間としたことなどにより、実績値は 100% に達しなかったものの、既に電子入札を全面的に運用開始しており、目標は達成された。

(施策の実施状況)

- ・平成 13 年度より電子入札を一部事業に導入し、平成 15 年度より、新システムへの移行期間を経て、国土交通省地方整備局等が発注する建設工事及び建設コンサルタント業務等の全てを対象に電子入

政策目標 27 IT 革命の推進

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

(3) 国の行政手続の電子化を推進する

現在、国の行政手続は、手続書類等の郵送・持参等の方法により行われているため、国民等が自宅・職場にいながらインターネット等を用いて手続が行えるよう環境を整備して、国民等の負担軽減を図る必要がある。

業績指標：申請・届出等手続のオンライン化率 目標値：100% (H15 年度)

実績値：93.8% (H15 年度)

初期値：0.4% (H12 年度)

業績指標 115：申請・届出等手続のオンライン化率

(指標の定義)

国が扱う申請・届出等手続のうち、インターネット等を用いて行えるようになったものがどの程度あるか、すなわち、オンライン化の進捗率を指す。

(目標値設定の考え方)

「e-Japan 重点計画」(平成 13 年 3 月 29 日 IT 戦略本部決定)において、実質的に全ての申請・届出等手続を平成 15 年度までのできる限り早期にオンライン化を実施することとされており、手続の性質上オンライン化実施困難なものを除いた 1718 件の手続のオンライン化を実現する。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

該当なし

過去の実績値

H11	H12	H13	H14	H15
0.0%	0.4%	12.0%	43.5%	93.8%

主な施策

主な施策の概要

申請・届出等手続のオンライン化に向けたシステム整備

申請・届出等手続をインターネット等を利用して行うのに必要となる行政機関側のシステム整備をすすめ、当該手続のオンライン化を実現する。
予算額 2.259 百万 (H15 年度)

申請・届出等手続のオンライン化に向けた法制面での手当

申請等手続をオンラインで行うために必要となる法制面での手当を行う。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・「電子政府構築計画」(平成 15 年 7 月 17 日各府省情報化統括責任者連絡会議決定)において、原則すべ

ての行政手続等を平成 15 年度までのできる限り早期にオンライン化することとされたため、国土交通省における申請・届出等手続においても、オンライン化対象手続を 1,718 件から 2,270 件に変更したが、平成 15 年度末までに、制度改正を検討中のものや地方公共団体との調整が必要な手続を除き 2,130 件の手続がオンライン化され、当該業績指標の目標値はほぼ達成した。

(施策の実施状況)

・汎用受付システムに代理申請を受け付ける機能や別送書類の管理機能、手数料の電子納付、補正や申請取下げ、電子公文書の発行等の機能追加し、申請・届出等手続のオンライン化実現に向けたシステム整備を行った。

・手数料の電子納付等を可能にするため、行政手続オンライン化法に基づく主務省令及び関係政省令等を改正するとともに、共管手続に対応するため、全省共同の主務省令及び告示を制定した。

・平成 15 年度末までに申請・届出等手続のオンライン化に向けたシステム整備、法制面での手当も行ってきたため、国土交通省における申請・届出等手続のオンライン化は、費用等の観点から非効率なものを除き 100%達成した。また、オンライン化法が制定されたことにより制度としては完成しており、残りの 6.2%の部分についても本年度中に達成される見込みである。

今後の取組の方向性

今後、残りの手続についても速やかにオンライン化を図る。

(新たな目標の設定)

・指標の目標が概ね達成されたことにより、指標を廃止する。

担当課等 (担当課長名等)

担当課：総合政策局情報管理部情報企画課行政情報システム室 (室長 清水丞自)

関係課：別紙のとおり

大臣官房	総務課長	加藤 利男	自動車交通局技術安全部	管理課長	花角 英世
総合政策局	広報課情報公開室長	本巢 和秋		技術企画課長	戸澤 秀実
	総務課土地収用管理室長	神谷 俊広 (併)		審査課長	増井 潤
	参事官 (国際企画)	石津 緒		整備課長	内藤 政彦
	政策課長	内田 要	海事局	環境課長	江口 稔一
	環境・海洋課長	玉木 良和		総務課長	小野 芳清
	環境・海洋課海洋室長	小滝 晃		企画課	西川 健
	国土環境 調整課長	上田 能之		外航課長	櫻井 俊樹
	国土環境 調整課事業総括調整官室長	横山 晴生		国内旅客課長	丹上 健
	建設業課長	西脇 隆俊		国内貨物課長	矢下 忠彦
	建設振興課長	最勝寺 潔		港運課長	田村明比古
	建設振興課労働資材対策室長	田尻 直人		造船課長	丸山 研一
	不動産業課長	桑田 俊一		船用工業課長	田中 護史
	貨物流通施設課長	濱 勝俊		検査測定課長	澤山 健一
	複合貨物流通課長	伊澤 透		船員政策課長	内波 謙一
	交通消費者行政課長	加藤由起夫		船員労働環境課長	寺西 達弥
	技術安全課長	三谷 泰久	港湾局	海技資格課長	羽尾 一郎
	国際観光推進課長	藤井 直樹		管理課長	長田 太
	観光地域振興課長	若林 陽介		管理課民間活力推進室長	久米 秀俊
	旅行振興課長	村野 清文		環境 技術課長	佐原 光一
総合政策局情報管理部	建設調査統計課長	山下 泰弘		環境 技術課環境整備計画室長	牛嶋龍一郎
	交通調査統計課長	安藤 憲一		海岸 防災課長	内村 重昭
	交通調査統計課調査室長	吉田耕一郎	航空局監理部	総務課航空機登録官	松田 和貴
	交通調査統計課分析室長	長尾 秀樹		国際航空課長	森重 俊也
土地 水資源局	土地政策課長	服部 敏也	航空局飛行場部	航空事業課長	門野 秀行
	地価調査課長	岩本 千樹		管理課長	又野 己知
	国土調査課長	國弘 実		計画課長	須野原 豊
都市 地域整備局	大都市圏整備課長	福本 俊明	航空局技術部	関西国際空港 中部国際空港監理官	佐藤 善信
	地方整備課長	高津 充良		運航課長	宮下 徹
	まちづくり推進課長	石井喜三郎		航空機安全課長	高岡 信
	都市計画課長	山崎 篤男	航空局官制保安部	乗員課長	高橋 和弘
	都市計画課開発企画調査室長	澁谷 和久		保安企画課航行視覚援助業務室長	藤森 武男
	公園緑地課長	高梨 雅明		無線課長	中坪 克行
都市 地域整備局下水道部	下水道企画課長	池内 眞一	政策統括官		春田 謙
河川局	水政課長	長谷川伸一	運輸審議会		小野 孝
	河川環境課長	坪香 伸	国土地理院	総務部総務課長	柴田 勝男
	治水課長	柳川 城二		企画部測量指導課長	佐藤 潤
河川局砂防部	砂防計画課長	亀江 幸二		地理情報部情報管理課長	原 正一
	保全課海岸室長	細見 寛	船員労働委員会		青山 善充
道路局	路政課長	日原 洋文	気象庁	総務部総務課広報室長	中井 公太
	道路交通管理課長	江畑 賢治		総務部産業気象課長	安富 裕二
	高速国道課長	横田 耕治		総務部航空気象管理官	向田 廣志
	地方道 環境課道路環境調査室長	桐越 信		観測部観測課長	湯田 憲一
	有料道路課長	金井 道夫		気候 海洋気象部海洋気象課長	木村 吉宏
住宅局	住宅総合整備課長	佐々木 基	海上保安庁	気候 海洋気象部海洋気象課海洋気象情報室長	江口 一平
	住宅生産課長	川本 俊明		総務部秘書課長	高崎 寛
	建築指導課長	小川 富由		総務部海上保安試験研究センター	田中 博
鉄道局	幹線鉄道課長	辻岡 明		装備技術部施設補給課長	溝上 陽次
	都市鉄道課長	渡邊 一洋		警備救難部警備課長	山下 政晴
	財務課長	室谷 正裕		警備救難部環境防災課長	春田 幸一
	業務課長	高田 順一		海洋情報部企画課長	林 敏博
	技術企画課長	佐伯 洋		海洋情報部技術 国際課長	土出 昌一
	技術企画課安全対策室長	河合 篤		交通部安全課長	村上 玉樹
	施設課長	福代 倫男		交通部計画運用課長	三村 孝慈
自動車交通局	総務課企画室長	坂野 公治			
	総務課安全対策室長	清谷 伸吾			
	旅客課長	田端 浩			
	貨物課長	大黒伊勢夫			
	保障課長	増井 隆夫			

政策目標 27 IT革命の推進

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

(4) 民間によるネットワークインフラの形成を支援する

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

業績指標：公共施設管理用光ファイバ等收容空間ネットワークの延長

目標値：32,000km (H15 年度)
実績値：集計中 (H15 年度)
初期値：28,140km (H13 年度)
実績値は9月までに集計予定

業績指標 116：公共施設管理用光ファイバ等收容空間ネットワークの延長

(指標の定義)

<河川> 公共施設管理用光ファイバ收容空間の整備延長

<道路> 共同溝、電線共同溝及び情報 BOX の整備延長

<港湾> 公共施設管理用光ファイバ收容空間ネットワークの整備延長

上記延長の合算値

(目標値設定の考え方)

<河川> 公共施設管理上必要な区間において光ファイバの收容空間を整備。(平成15年度 7,700km)

<道路> 新道路整備五箇年計画期間内に全国の5割の市町村の主要な幹線道路において光ファイバの收容空間(共同溝、電線共同溝及び情報BOX)を整備。(平成15年度 24,000km)

<港湾> ITを活用した港湾管理業務の高度化・効率化の要請の高い、中枢・中核港湾を中心とした地域において整備。(平成15年度 50km)

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

該当なし

收容空間の整備・開放を進める。

(H15 予算額(国費)約1,670 億円)

港湾施設管理用光ファイバ收容空間の整備

臨港道路等の下に港湾施設管理用の光ファイバ收容空間の整備を推進する。(H15 予算額(国費)約3 億円)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・これまでの実績値の大きな伸びは、2001 年1月に策定された「e-Japan 戦略」に基づき、国家戦略として、本格的に IT 基盤の整備を推進してきたことが、寄与していると考えられる。

・しかしながら、IT 基盤整備の推進の結果、公共施設管理用光ファイバ等收容空間の整備は概成しつつあり、今後の実績値の伸びは緩やかになると考えられる。

(施策の実施状況)

・平成12年度から、河川、道路、港湾施設における光ファイバ等收容空間整備を推進し、情報通信ネットワークの形成が促進されたことにより、民間によるネットワークインフラの形成に寄与する收容空間の開放が行われている。

・河川、道路の收容空間の開放においては、その区間など必要な情報を一般に公表し、利用希望者を募っている。

今後の取組の方向性

・今後は、河川、道路、港湾施設における光ファイバ等收容空間の整備を進めるとともに、これらの開放を順次進める。

・平成17年度までに情報BOXの不連続区間を解消する。

・平成16年4月に策定した「無電柱化計画」に基づき、電線共同溝の整備等による無電柱化を推進し、市街地の幹線道路の無電柱化率を9%(H15年度末)から17%(H20年度末)に上げる。

(新たな目標設定)

・公共施設管理用光ファイバ等收容空間の整備は概成しつつあるものの、不連続区間が残っており、引き続き整備推進が必要であることから「公共施設管理用光

過去の実績値 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
	24,430km	28,140km	31,050km	集計中

主な施策

主な施策の概要

河川管理等の高度化に対応した光ファイバ整備事業の推進

災害時及び平常時において河川等管理施設等の常時観測及び遠隔操作等、施設管理の高度化、効率化を図るため、施設管理用光ファイバおよびその收容空間の整備・開放を進める。(H15 予算額(国費)約32 億円)

情報ハイウェイの構築

道路管理用光ファイバの整備や電線共同溝の整備等による電線類地中化等にあわせて光ファイバおよびその

ファイバ等收容空間ネットワークの延長」を指標として採用。

公共施設の管理上必要な区間において收容空間の整備を進め、平成14年度の現況値31,050kmを、平成16年度までに32,500kmまで引き上げることを目指す。

担当課等

担当課：総合政策局事業総括調整官（横山晴生）

関係課：河川局河川計画課（課長 布村明彦）

道路局国道・防災課（課長 鈴木克宗）

港湾局環境・技術課（課長 佐原光一）

(参考1) 政策チェックアップ評価分析事例

環境基準達成のための高度処理人口普及率

施策の概要

必要性 閉鎖性水域においては、水質の改善が十分でなく赤潮等による漁業被害などが顕在化しており、早急な対応が必要

指標 三大湾 指定湖沼等の水質環境基準達成等のための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

主な施策 高度処理の普及促進

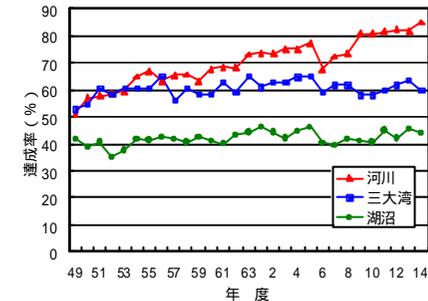
初期値 (H14)	目標値 (H19)	実績値 (H15)
11%	17%	12%

現状分析

高度処理人口普及率は、平成15年度末で約12%であるが、この1年間で1ポイント上昇しており目標（5年間で6ポイント）の達成に向けて着実に進展

河川については改善傾向がみられるものの、三大湾や湖沼等閉鎖性水域の環境基準達成状況は横ばいで推移しており、より一層の高度処理の推進が必要

三大湾 湖沼の環境基準達成率の推移



主な課題

- ・三大湾や湖沼など依然として水環境の改善が進んでいない地域が存在
- ・これらの水環境の改善のためには、富栄養化の原因物質である窒素・リン等を多く除去できる高度処理の推進が必要

今後の取組み

下水道事業計画のマスタープランである流域別下水道整備総合計画（流総計画）制度を抜本的に見直し

- ・流総計画に基づく「共同負担制度」の導入
- ・これにより、全体としてより効率的な汚濁負荷量の調整配分を行うことで低コストで高度処理の導入が可能に
- ・流総計画を関係都府県が共同策定

国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率

施策の概要

必要性 我が国の国際競争力を強化し、国民生活の質の向上に資するため、国際海上貨物について、輸送コスト低減を目指す必要がある。

指標 国際海上貨物の総輸送コスト(海上輸送コスト+ 港湾コスト+ 陸上輸送コスト)の低減率(平成14年度比)

主な施策 国際海上コンテナターミナル等の適正な配置
陸上輸送コストの低減
船舶の大型化に対応した大水深バースの整備等
海上輸送コストの低減
ターミナルの経営環境の改善など
港湾コストの低減

初期値 (H14)	目標値 (H19)	実績値 (H15)
-	H14年度比5%減	H14年度比1.2%減

現状分析

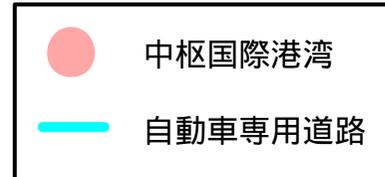
平成15年度は4箇所の国際海上コンテナターミナル等が供用

陸上輸送距離の短縮などにより輸送コスト低減率は、平成14年度比1.2%減と進展

主な課題

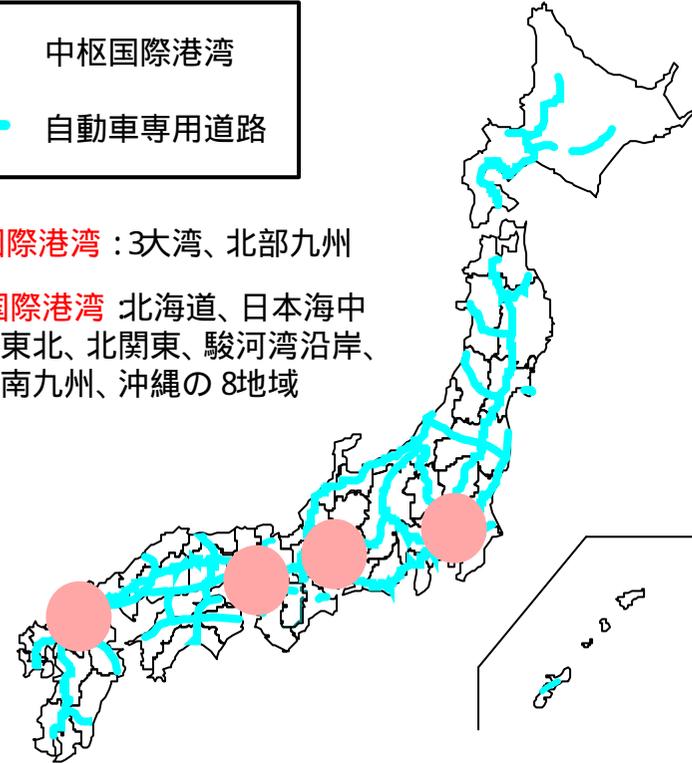
今後も船舶の大型化等が予想されるため、その動向等を踏まえターミナル整備などハード施策を実施するとともに、さらなるコスト低減のために、ターミナルの経営環境改善、港湾物流情報化の推進などソフト施策も併せて実施する必要がある。

国際海上コンテナターミナルの拠点的全国配置



中核国際港湾 : 3大湾、北部九州

中核国際港湾 北海道、日本海中部、東東北、北関東、駿河湾沿岸、中国、南九州、沖縄の8地域



今後の取組み

スーパー中核港湾プロジェクトの推進(民間による次世代高規格コンテナターミナル運営の効率化等)

港湾諸手続きの簡素化(FAL条約の批准および国内法の整備)、港湾物流情報プラットフォームの構築など

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

施策の概要

- ・旅客施設のバリアフリー化
- ・歩行空間のバリアフリー化
- ・ハートビル法に基づく義務付け及び支援措置
- ・官庁施設のバリアフリー化の推進
- ・補助、融資によるバリアフリー化された住宅の供給
- ・高齢者に配慮した住宅に係る基準の普及・啓発 等

	初期値 (H14)	目標値 (H19)	実績値 (H15)
道路	17%	約5割	25%
鉄道・バスターミナル等の 旅客施設の段差解消	39%	7割強	事業等 の進捗 状況か ら順調 と判断
視覚障害者誘導用ブロック	72%	8割強	
建築物	約3割	約4割	
住宅	2.7% (H10)	約1割	

現状分析

- ・交通バリアフリー法に基づき旅客施設の段差の解消や視覚障害者誘導用ブロックの設置は進捗してきている。
- ・市区町村道における歩行空間のバリアフリー化率が低い傾向にあり、市区町村の積極的な取り組みが必要である。
- ・ハートビル法改正で2,000㎡以上の特別特定建築物に利用円滑化基準への適合義務が課せられたことにより、目標年次における目標達成が見込まれる。
- ・補助や融資によるバリアフリー化された住宅の供給、高齢者に配慮した住宅に係る基準の普及・啓発等を着実に推進しており、目標に向け実績値の進捗が見込まれる。

主な課題

- ・バリアフリー化への取組は着実に進められているが、未だ十分なレベルに達しているとは言い難い。
- ・全ての人々が自立し、安心して暮らし、持てる能力を最大限に発揮できるまちの形成を目指していかなければならない。
- ・連続的に移動の自由が確保された、地域全体のバリアフリー化が求められている。

今後の取組み

- ・補助・税制・融資等各種支援制度によって、各施設のバリアフリー化を促進するとともに、必要に応じ制度の拡充を図る。
- ・ハートビル法の適切な運用により、高齢者・身体障害者が円滑に利用できる建築物の建築の促進を図る。
- ・「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインのまちを目指して、総合的な施策を構築する。

**(参考2) 社会資本整備審議会・交通政策審議会
第3回計画部会(7月22日開催) 資料(抄)**

社会資本整備事業に係る評価の概要

社会資本整備重点計画に掲げられた指標について、今回、第1回目の政策チェックアップ評価を行った。

評価結果・指標の動向については以下のとおり

【評価結果】

社会資本整備重点計画に掲げられた指標については、おおむね順調に推移。社会資本整備事業については、公共事業費が減少しているなかで、新規施策を講じたほか、事業の重点化等を図っている。

- 1 社会資本整備重点計画の策定を契機に、新たな対策を講じることにより、指標に対する達成度が進んでいるものがある。

(例1)

路上工事の縮減率について、平成19年までに約2割削減を目標としているところ、1年間で7%削減を達成。

これは、東京23区において約8割を占めていた占用企業工事について、

- ・時期を調整して工事を実施する共同施工
- ・工事実施者別の路上工事時間数の公表

など、積極的な施策を行ったことによる。

(例2)

都市域における水と緑の公的空間確保量について、平成19年までに12㎡/人(H14)の約1割増を目標としているところ、平成15年度末で約2%増、約5分の1進捗し、着実な推進。

また、第159回通常国会において、都市緑地保全法等の一部改正が行われ、一定の土地利用との調整を図りつつ緑地の保全を行う緑地保全地域制度、大規模な建築敷地について緑化率の最低限度の規制を行う緑化地域制度、立体的に都市公園の区域を定めることのできる立体公園制度などが創設されたことにより、緑地の確保について一層の進展が期待される。

2 マネジメントサイクルを重視し、チェックアップ評価により、特に政策目標の実現に向けた効果の発現が遅れている部分を重点的に分析し、今後の取組みの方向性を示した。

(例1)

高度処理人口普及率については、閉鎖性水域の環境基準達成状況が横ばいで推移していることから、より一層の高度処理の推進のため、下水道事業計画のマスタープランである流域別下水道整備総合計画制度の抜本的見直しが必要である。

(例2)

建築物及び住宅の耐震化率については、特に民間建築物や住宅について対策が不十分であることから、より一層の耐震化の推進のため、補助制度などの支援策を地方公共団体の実情に応じて活用しやすくするなどの総合的な見直しが必要である。

【指標の動向】

15年度の実績値等で既に効果が表れており順調に推移しているもの・・・26指標

15年度の実績値等は集計中等であるが順調に事業が行われているもの(事業完了後に効果が表れる見込みのもの等)・・・6指標

外部要因等により判断が困難であり今後の動向を注視すべきもの・・・2指標

目標別の結果は以下のとおり

暮らし(5)	3	2	0
安全(13)	10	2	1
環境(6)	5	1	0
活力(10)	8	1	1