

指標 1 (業績指標 151)
国際航空ネットワークの強化割合

評価

A-2	目標値：平成17年度比約17万回増(首都圏) (平成22年度以降、安全性(注1)を確保した上で段階的に) 実績値：52.3万回(首都圏)(平成21年度) 初期値：49.6万回(首都圏)(平成17年度)
-----	---

(指標の定義)
大都市圏拠点空港(注2)のうち首都圏空港(注3)における空港容量の増加

(目標設定の考え方・根拠)
羽田、成田両空港の整備により見込まれる大都市圏拠点空港(首都圏空港)の空港容量の増加(成田：約2万回、羽田：昼間約11万回、深夜早朝約4万回)を目標とした。

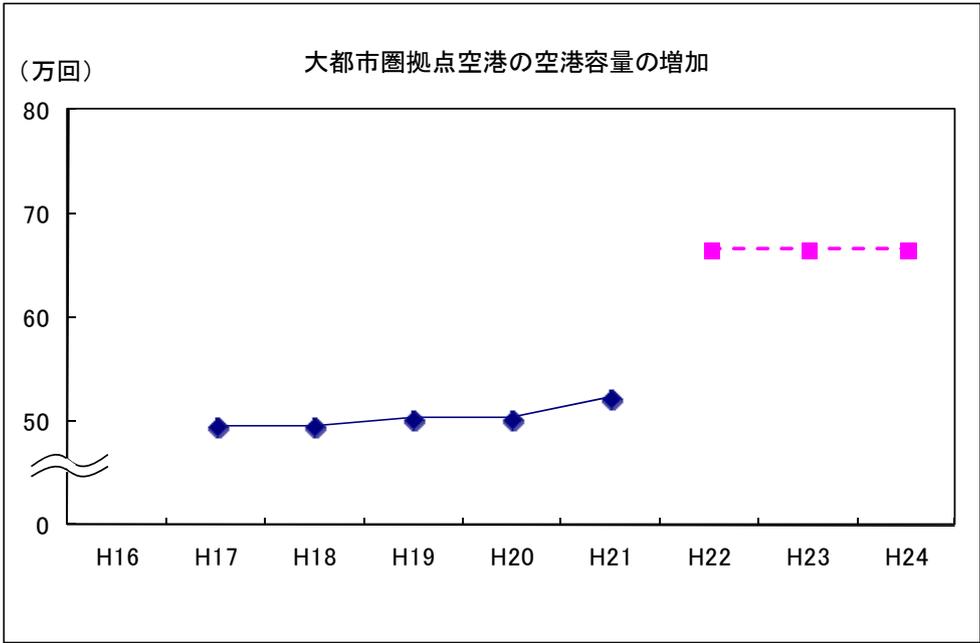
注1：空港運用の慣熟による安全確保
 注2：大都市圏拠点空港とは羽田、成田、関西、中部空港の4空港
 注3：首都圏空港とは羽田、成田空港の2空港

(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)

(重要政策)
【施政方針】
なし
【閣議決定】
新成長戦略(平成22年6月18日)
 (3) アジア経済政策
【閣決(重点)】
社会資本整備重点計画(平成21年3月31日)「第2章及び第5章に記載あり」
【その他】
国土交通省成長戦略(平成22年5月17日)3.「航空分野」に記載あり

過去の実績値					(年度)
H17	H18	H19	H20	H21	H22
49.6万回	49.6万回	50.3万回	50.3万回	52.3万回	52.3万回



事務事業の概要

主な事務事業の概要

羽田空港の新設滑走路等を整備する再拡張事業及び成田空港の北伸による平行滑走路2,500m化の整備事業を推進し、首都圏における空港容量の増加を図る。(◎)

予算額：空港整備事業費2,567億円(平成21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に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

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)

成田空港の平行滑走路の北伸事業について、平成21年10月に供用し、本年3月に約2万回の容量が増加するなど、大都市圏拠点空港(首都圏空港)の容量の増加に向けては、整備事業等を着実に進めているところであり、目標値に向けた推移となっており順調である。

(事務事業の実施状況)

羽田空港については、新設滑走路等を整備する再拡張事業を着実に進めており、成田空港については、平行滑走路の北伸による2,500m化の工事が順調に進んだことにより平成21年10月に供用し、本年3月に約2万回の容量が増加した。更なる容量の増加に向けては、引き続き関連施設の整備を進めている。

課題の特定と今後の取組みの方向性

羽田空港については、本年10月末の供用開始に向け、新設滑走路等を整備する再拡張事業を推進しており、供用開始時に年間6.8万回の空港容量の増加が見込まれ、その後は空港運用の慣熟により安全を確保しつつ段階的に空港容量を増加させることとしており、目標の達成が順調に見込めているので「A」と評価し、引き続き事業を進めていることから「2」と評価した。

平成22年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成22年度)

なし

(平成23年度以降)

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：航空局監理部総務課企画室(室長 高杉 典弘)

関係課：大臣官房参事官(近畿圏・中部圏空港担当)(参事官 上原 淳)

航空局監理部国際航空課(課長 平垣内 久隆)

航空局監理部航空事業課(課長 篠原 康弘)

航空局空港部計画課(課長 池上 正春)

航空局空港部首都圏空港課(課長 奥田 哲也)

航空局管制保安部保安企画課(課長 寺田 吉道)

指標 2 (業績指標 124)

スーパー中樞港湾における港湾コスト低減率及びリードタイム (①港湾コスト低減率、②リードタイム)

評価	
① A-1	目標値：①平成14年度比 約3割低減 (平成22年度) ②1日程度 (平成22年度) 実績値：①平成14年度比 2割弱低減 (平成20年度) ②1日程度 (平成20年度) 初期値：①平成14年度比 約13%低減 (平成18年度) ②約2.1日 (平成18年度)
② A-1	

(指標の定義)

①スーパー中樞港湾における港湾コスト低減率：スーパー中樞港湾におけるコンテナ1個あたりの港湾コスト (船舶の入出港やターミナルの運営にかかるコンテナ1個あたりのコスト) の平成14年度時点を基準とした低減率 (平成14年度におけるコンテナ1個あたりの港湾コストから比べて低減した港湾コスト/平成14年度におけるコンテナ1個あたりの港湾コスト)

②スーパー中樞港湾におけるリードタイム：海上コンテナ貨物の輸入における船舶の入港 (着岸) から貨物の引取りが可能となるまでの時間

(目標設定の考え方・根拠)

①港湾コスト低減率：基準となる平成14年度当時に、海外主要港 (釜山港、高雄港) 程度となるよう約3割のコスト低減を目標とした

②リードタイム：基準となる平成14年度当時に、海外主要港 (シンガポール港) のリードタイムが1日程度であったため

(外部要因)

・輸出入貨物量に影響する景気動向・世界情勢の変化

(他の関係主体)

・地方公共団体 (事業主体)

(重要政策)**【施政方針】**

・第174回国会施政方針演説 (平成22年1月29日)

アジア、さらには世界との交流の拠点となる空港、港湾、道路など、真に必要なインフラ整備については、厳しい財政事情を踏まえ、民間の知恵と資金も活用し、戦略的に進めてまいります。

【閣議決定】

・新成長戦略 (基本方針) ～輝きのある日本へ～ (平成21年12月30日) 及び

新成長戦略～「元気な日本」復活のシナリオ～ (平成22年6月18日)

成長の足がかりとなる、投資効果の高い大都市圏の空港、港湾、道路等の真に必要なインフラの重点投資と魅力向上のための拠点整備を戦略的に進め、世界、アジアのヒト・モノの交流の拠点を目指す必要がある。

(新成長戦略 (基本方針) 2. (4)、新成長戦略第3章 (4))

・総合物流施策大綱 (2009 - 2013) (平成21年7月14日)

ロジスティクス機能を担う港湾・空港については、迅速で低廉な物流を確保するために、スーパー中樞港湾プロジェクトの充実・深化、大型船舶に適切に対応するための産業港湾インフラの刷新、港湾関連手続の電子申請化、航空自由化の推進による航空貨物ネットワークの拡充、大都市圏拠点空港の物流機能強化等、ハード・ソフト両面において取組みを進める必要がある。(第2.2 (1))

・経済成長戦略大綱 (平成20年6月27日改定)

アジア地域の経済一体化、企業の国際競争力を重視した物流インフラの重点的・戦略的な整備

「スーパー中樞港湾において、2010年度までに、港湾コストを約3割低減、リードタイム (船舶入港から貨物引取りが可能となるまでの時間) を1日程度に短縮するとともに、地方自治体間の垣根を越えた港湾の広域連携を推進し、我が国港湾の国際競争力の強化を図る」(第5.2 (2))

・経済財政改革の基本方針2009 (平成21年6月23日)

低炭素交通インフラ整備等の集中対策 (国土ミッシングリング、スーパー中樞港湾・産業港湾インフラ、モーダルシフト対策、整備新幹線等) (第2章1.)

・新経済成長戦略のフォローアップと改訂 (平成20年9月19日)

スーパー中樞港湾において世界最大級のコンテナ船の利用を可能とする大水深コンテナターミナルの整備を引き続き推進するとともに、コンテナ物流全体での荷主の利便性に軸足を置いた港湾サービス水準の更なる向上と国内外をつなぐ効率的で低炭素型のシームレス物流網を形成する。(第2編I)

【閣決 (重点)】

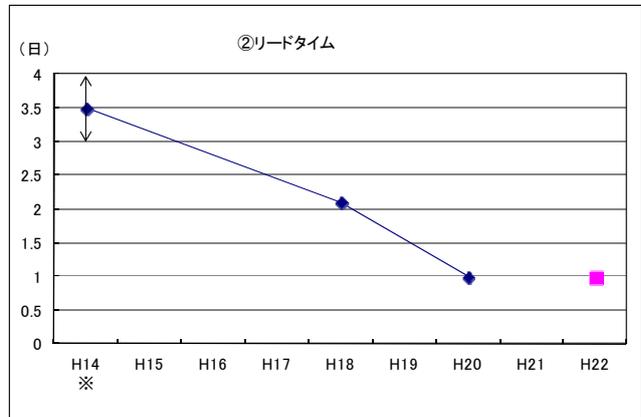
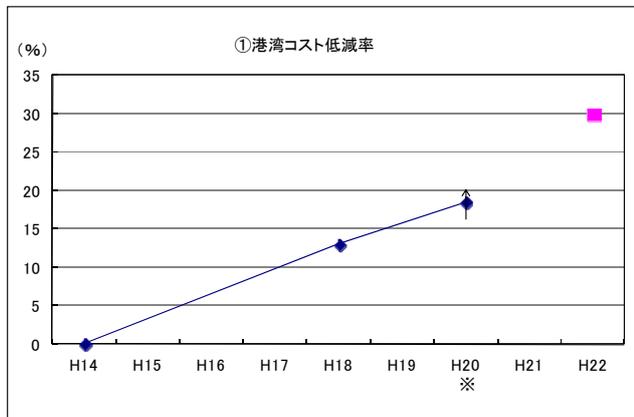
・社会資本整備重点計画 (平成21年3月31日) 「第2章及び第5章に記載あり」

【その他】

・国土交通省成長戦略 (平成22年5月17日)

選択と集中とともに「民」の視点で港湾経営を行うことで、低コストで効率的な港湾の運営を実現して、港湾の国際競争力を確保し、製造業等の荷主企業も日本を拠点とした事業展開が比較優位となるよう、規制改革等によって、内航も含め安価で高品質な港湾サービス提供を実現させる。(1. I.)

過去の実績値				(年度)
H17	H18	H19	H20	H21
① -	① 約13%低減 (H14年度比)	① -	① 2割弱低減 (H14年度比)	① -
② -	② 約2.1日 ※(平日では1.1日)	② -	② 1日程度	② -



※注) ①平成20年度の港湾コスト低減率の値は、2割弱。 ②平成14年度のリードタイムの値は、3～4日。

事務事業の概要

主な事務事業の概要

- スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化～国際競争力のある成長分野の創出～
 - ・ 次世代高規格コンテナターミナルの整備や臨海部物流拠点の形成を推進するとともに、港湾サービスの24時間化等について新たに具体的な目標(コスト・サービス・ビジネスモデル)の達成に向け、官民一体となってモデル事業(後述)に取り組み、国内外をつなぐシームレス物流網の形成を目指す。
 予算額 港湾整備事業費 3,405億円の内数(平成21年度)
- (注) ◎を付した施策目標は、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。
- スーパー中枢港湾に指定された港湾における次世代高規格コンテナターミナルにおいて整備される荷捌き施設等に係る特例措置(固定資産税・都市計画税)
 - ・ スーパー中枢港湾の特定国際コンテナ埠頭において、港湾管理者から運営事業の認定を受けた者が国の無利子貸付制度の適用を受けて取得する荷捌き施設等に対する固定資産税及び都市計画税の課税標準を1/2とする特例措置
 減収額 集計中(平成21年度。なお平成20年度は0.1億円)
- 外資埠頭会社が所有又は取得するコンテナ埠頭に係る特例措置(固定資産税・都市計画税)
 - ・ 外資埠頭会社が、所有又は取得するコンテナ埠頭に対する固定資産税及び都市計画税について、その課税標準を以下のとおりとする特例措置
 - ① 旧公団から公社が承継した一定規模以上のコンテナ埠頭 課税標準3/5
 - ② 平成10年3月31日までに取得した一定規模以上のコンテナ埠頭 課税標準1/2
 - ③ 平成10年4月1日から平成18年3月31日までに取得する大規模コンテナ埠頭
 課税標準1/5(当初10年間)、1/2(その後)
 - ④ 平成18年4月1日から平成20年3月31日までに取得する大規模コンテナ埠頭
 課税標準1/2
 減収額 9.3億円(平成21年度)
- 外資埠頭会社から指定会社等が取得するコンテナ埠頭に対する固定資産税及び都市計画税について、その課税標準を以下のとおりとする特例措置(固定資産税・都市計画税)
 - ①旧公団から公社が承継したコンテナ埠頭 : 課税標準3/5(承継後10年間)
 - ②外資埠頭会社が取得したコンテナ埠頭(①を除く): 課税標準1/2(承継後10年間)
 減収額 2.4億円(平成21年度)

関連する事務事業の概要

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)

- ① 平成20年度の実績値は2割弱低減となっており、このことからだけ判断するとトレンドとしては目標の3割減に僅かに届かない可能性があるように見受けられる。しかし平成20年度においてはリーマンショックに端を発する経済危機の影響が現れているものと考えられ、その後は中国をはじめとするアジア新興国を中心に景気は復調傾向にあるためコンテナ取扱量が増えると考えられることから、コンテナ1単位あたりのコストは順調に低減していると判断できる。
- ② 本指標は財務省関税局で実施されている「輸入手続の所要時間調査」を利用しており、平成20年度のコンテナ貨物に関する調査結果が約1日であるため、目標達成に向けた成果を示しているものと判断できる。

(事務事業の実施状況)

- ・スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・進化～国際競争力のある成長分野の創出～
次世代高規格コンテナターミナルの整備や臨海部物流拠点の形成を推進するとともに、港湾サービスの24時間化等について新たに具体的な目標（コスト・サービス・ビジネスモデル）の達成に向け、官民一体となってモデル事業※に取り組み、国内外をつなぐシームレス物流網の形成を目指す。
- ※「スーパー中枢港湾を核としたコンテナ物流の総合的集中改革プログラム」（モデル事業）：
スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化を更に進めていくため、経済団体や港湾管理者との協働のもと港湾を核とした物流を総合的に改革していく先導的な官民共同プロジェクト等を推進する。
具体的には、コンテナターミナルの24時間化、内航フィーダー・バージ輸送、海上コンテナ鉄道輸送等について、具体的な目標（コスト・サービス等）を設定し、その達成に向け官民一体となってモデル事業を推進する。モデル事業終了時には民間事業者により自立的・継続的なビジネスが展開されることを目指す。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ① 平成20年度の実績値は2割弱低減となっており、このことからだけ判断するとトレンドとしては目標の3割減に僅かに届かない可能性があるように見受けられる。しかし平成20年度においてはリーマンショックに端を発する経済危機の影響が現れているものと考えられ、その後は中国をはじめとするアジア新興国を中心に景気は復調傾向にあるためコンテナ取扱量が増えると考えられることから、コンテナ1単位あたりのコストは順調に低減していると判断できる。また後述の通り、「選択」と「集中」に基づいた国際コンテナ戦略港湾の選定及び実現に向けた施策を行うこととしていることから、A-1と評価した。
- ② 平成20年度のコンテナ貨物に関する調査結果が約1日であるため、目標達成に向けた成果を示しているものと判断できる。また後述の通り、「選択」と「集中」に基づいた国際コンテナ戦略港湾の選定及び実現に向けた施策を行うこととしていることから、A-1と評価した。

平成22年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成22年度)

大型化が進むコンテナ船に対応し、アジア主要国と遜色のないコスト・サービスの実現を目指すため、「選択」と「集中」に基づいた国際コンテナ戦略港湾の選定を行う。
国際コンテナ戦略港湾について、「民」の視点の港湾経営、コスト低減策、国内貨物の集荷策などの具体性、計画性、実現性など今後ののびしろを重視する選定基準により選定を行う。

(平成23年度以降)

上述の国際コンテナ戦略港湾について、実現に向けた施策を行う。

担当課等（担当課長名等）

担当課： 港湾局港湾経済課（課長 若林 陽介）

関係課： 港湾局計画課（課長 高橋 浩二）

指標 3 (業績指標 126)
国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率

評 価

A-2	目標値：平成19年度比 5%減（平成24年度） 実績値：平成19年度比 1.2%減（平成21年度）（速報値） 初期値：0（平成19年度）
-----	--

(指標の定義)
 国際海上貨物の輸送コスト（海上輸送コスト+陸上輸送コスト）の低減割合
 ・ 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
 コンテナ貨物等を扱う国際海上コンテナターミナル及びバルク貨物等を扱う多目的国際ターミナルの整備による輸送コストの削減便益（公共事業の事業評価時に算出）を算出し、平成19年度以降の輸送コスト削減便益の合計が平成19年度の総輸送コストに対してどれだけの割合となるかを指標値として設定する。（指標値＝各年度の輸送コスト削減便益の合計／平成19年度の総輸送コスト）

(目標設定の考え方・根拠)
 平成19年度の実績値は平成14年度比5.8%減となったことから、過去のトレンドを勘案し、平成24年度における目標値として前回目標値とほぼ同程度の平成19年度比約5%減を設定
 （注）「前回目標値」とは、平成19年度の輸送コストにおいて平成14年度比約5%減である

(外部要因)
 ・ 輸送コストに係る原油価格変化
 ・ 輸出入貨物量に影響する景気動向・世界情勢の変化

(他の関係主体)
 地方公共団体（事業主体）

(重要政策)
【施政方針】
 ・ 第174回国会施政方針演説（平成22年1月29日）
 アジア、さらには世界との交流の拠点となる空港、港湾、道路など、真に必要なインフラ整備については、厳しい財政事情を踏まえ、民間の知恵と資金も活用し、戦略的に進めてまいります。

【閣議決定】
 ・ 新成長戦略（基本方針）～輝きのある日本へ～（平成21年12月30日）及び
 新成長戦略～「元気な日本」復活のシナリオ～（平成22年6月18日）
 成長の足がかりとなる、投資効果の高い大都市圏の空港、港湾、道路等の真に必要なインフラの重点投資と魅力向上のための拠点整備を戦略的に進め、世界、アジアのヒト・モノの交流の拠点を目指す必要がある。
 （新成長戦略（基本方針）2.（4）、新成長戦略第3章（4））

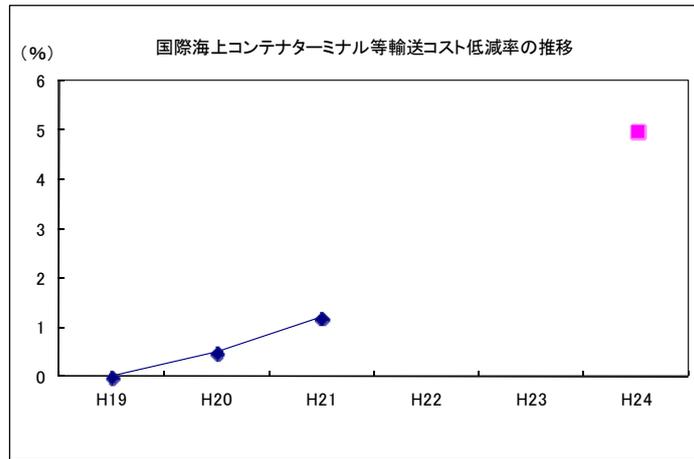
・ 経済財政改革の基本方針2009（平成21年6月23日）
 低炭素交通インフラ整備等の集中対策（国土ミッシングリング、スーパー中枢港湾・産業港湾インフラ、モーダルシフト対策、整備新幹線等）（第2章1.）

・ 総合物流施策大綱（2009-2013）（平成21年7月14日）
 ロジスティクス機能を担う港湾・空港については、迅速で低廉な物流を確保するために、スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化、大型船舶に適切に対応するための産業港湾インフラの刷新、港湾関連手続の電子申請化、航空自由化の推進による航空貨物ネットワークの拡充、大都市圏拠点空港の物流機能強化等、ハード・ソフト両面において取組みを進める必要がある。（第2.2（1））

【閣決（重点）】
 ・ 社会資本整備重点計画（平成21年3月31日）「第2章及び第5章に記載あり」

【その他】
 ・ 国土交通省成長戦略（平成22年5月17日）
 選択と集中とともに「民」の視点で港湾経営を行うことで、低コストで効率的な港湾の運営を実現して、港湾の国際競争力を確保し、製造業等の荷主企業も日本を拠点とした事業展開が比較優位となるよう、規制改革等によって、内航も含め安価で高品質な港湾サービス提供を実現させる。（1. I.）

過去の実績値						(年度)
H16	H17	H18	H19	H20	H21	
-	-	-	0	0.5%減	1.2%減	(速報値)



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化～国際競争力のある成長分野の創出～
 - ・ 次世代高規格コンテナターミナルの整備や臨海部物流拠点の形成を推進するとともに、港湾サービスの24時間化等について新たに具体的な目標（コスト・サービス・ビジネスモデル）の達成に向け、官民一体となってモデル事業※に取り組み、国内外をつなぐシームレス物流網の形成を目指す。
 予算額 港湾整備事業費 3,405億円の内数（平成21年度）
 （注）◎を付した施策目標は、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。
- ※「スーパー中枢港湾を核としたコンテナ物流の総合的集中改革プログラム」（モデル事業）：
 スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化を更に進めていくため、経済団体や港湾管理者との協働のもと港湾を核とした物流を総合的に改革していく先導的な官民共同プロジェクト等を推進する。
 具体的には、コンテナターミナルの24時間化、内航フィーダー・バージ輸送、海上コンテナ鉄道輸送等について、具体的な目標（コスト・サービス等）を設定し、その達成に向け官民一体となってモデル事業を推進する。モデル事業終了時には民間事業者により自立的・継続的なビジネスが展開されることを目指す。
- スーパー中枢港湾に指定された港湾における次世代高規格コンテナターミナルにおいて整備される荷捌き施設等に係る特例措置（固定資産税・都市計画税）
 - ・ スーパー中枢港湾の特定国際コンテナ埠頭において、港湾管理者から運営事業の認定を受けた者が国の無利子貸付制度の適用を受けて取得する荷捌き施設等に対する固定資産税及び都市計画税の課税標準を1/2とする特例措置
 減収額 集計中（平成21年度。なお平成20年度は0.1億円）
- 外貿埠頭公社が所有又は取得するコンテナ埠頭に係る特例措置（固定資産税・都市計画税）
 - ・ 外貿埠頭公社が、所有又は取得するコンテナ埠頭に対する固定資産税及び都市計画税について、その課税標準を以下のとおりとする特例措置
 - ⑤ 旧公団から公社が承継した一定規模以上のコンテナ埠頭 課税標準 3/5
 - ⑥ 平成10年3月31日までに取得した一定規模以上のコンテナ埠頭 課税標準 1/2
 - ⑦ 平成10年4月1日から平成18年3月31日までに取得する大規模コンテナ埠頭
 課税標準 1/5（当初10年間）、1/2（その後）
 - ⑧ 平成18年4月1日から平成20年3月31日までに取得する大規模コンテナ埠頭
 課税標準 1/2
- 減収額 9.3億円（平成21年度）
- 外貿埠頭公社から指定会社等が取得するコンテナ埠頭に対する固定資産税及び都市計画税について、その課税標準を以下のとおりとする特例措置（固定資産税・都市計画税）
 - ①旧公団から公社が承継したコンテナ埠頭：課税標準 3/5（承継後10年間）
 - ②外貿埠頭公社が取得したコンテナ埠頭（①を除く）：課税標準 1/2（承継後10年間）
- 減収額 2.4億円（平成21年度）

関連する事務事業の概要

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）

- ・平成19年度のコスト低減率は平成14年度比5.8%減となり、年々コスト低減が図られている。平成21年度実績値は1.2%減（速報値）となり、過去の実績値によるトレンドを延長しても、目標年度に目標値は達成できないことになるが、平成22年度には大阪港など7箇所の外貿ターミナルの供用が予定されており、今後の実績値の上昇が見込まれ、目標年度に目標値の達成が見込まれる。

（事務事業の実施状況）

- ・国際海上コンテナターミナル及び多目的国際ターミナルなどの外貿ターミナルの整備は着実に推進しており、平成21年度は大阪港など3カ所で外貿ターミナルが供用された。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・過去の実績値によるトレンドを延長しても、目標年度に目標値は達成できないことになるが、平成22年度には大阪港など7箇所の外貿ターミナルの供用が予定されており、今後の実績値の上昇が見込まれ、目標年度に目標値の達成が見込まれるため、業績指標をA-2と評価した。
- ・今後とも、国際海上コンテナ貨物等の輸送コストを低減し、我が国の港湾の国際競争力の強化のため、スーパー中枢港湾プロジェクトを推進するとともに、港湾の諸手続の統一化・簡素化など、ソフト施策を推進する。

平成22年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成22年度)

なし

(平成23年度以降)

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：港湾局計画課(課長 高橋 浩二)

関係課：港湾局港湾経済課(課長 若林 陽介)

指標 4 (業績指標 125)

港湾関連手続のシングルウィンドウ電子化率

評 価	
A-2	目標値：概ね100% (平成24年度) 実績値：74% (平成21年度) 初期値：0% (平成19年度)

(指標の定義)

統一モデル様式(※)を採択し、次世代シングルウィンドウから港湾関連手続(*)を受け付け可能な港湾管理者の割合

※統一モデル様式：「各港共通の手続で入力情報の利活用の効果が高い項目を記載内容とした全国共通様式。船舶の入出港及び荷役に伴い発生する各種手続のほとんどに対応したもの」

*港湾関連手続：入出港届、係留施設使用許可申請、入港料減免申請、入港料還付申請、船舶運航動静通知、フェリー・客船ターミナル施設使用許可申請、荷役機械使用許可申請、曳舟使用願、建物の類(上屋等)使用許可申請、船舶役務用施設(給水・給油等)使用許可申請、土地の類(荷さばき地・野積み場等)使用許可申請、廃棄物処理施設(廃油処理施設等)使用許可申請、電気施設(冷蔵コンテナ電源等)使用許可申請

計算方法：手続の電子化を行うことが特に重要となる重要港湾又は開港地方港湾の港湾管理者(合計港湾管理者数68管理者)が次世代シングルウィンドウ申請の受付体制を構築した割合(次世代シングルウィンドウ申請の受付体制を構築した港湾管理者数/重要港湾又は開港地方港湾の港湾管理者数)

(目標設定の考え方・根拠)

貿易関連手続を円滑にするため、主要な港湾管理者(※)において次世代シングルウィンドウを通じた港湾関連手続が可能となることを目標とし、目標値を設定した。

※主要な港湾管理者：「港湾法上に定める重要港湾の港湾」及び「関税法上に定める開港した地方港湾」の管理者

(外部要因)

なし

(他の関係主体)

・港湾管理者(港湾管理者独自システムを保有。指標の達成には独自システムの改修が必要。)

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

○経済財政改革の基本方針2007(平成19年6月19日)「貿易関連手続について、真に利便性の高い「次世代シングルウィンドウ」を構築する(平成20年10月稼働予定)とともに、稼働後できるだけ早期に港湾関連手続の書式の統一化・簡素化及び「次世代シングルウィンドウ」への一元化を図る。」

○新成長戦略(平成22年6月18日)

(3) アジア経済戦略
(アジア市場一体化のための国内改革、日本と世界とのヒト・モノ・カネの流れ倍増)

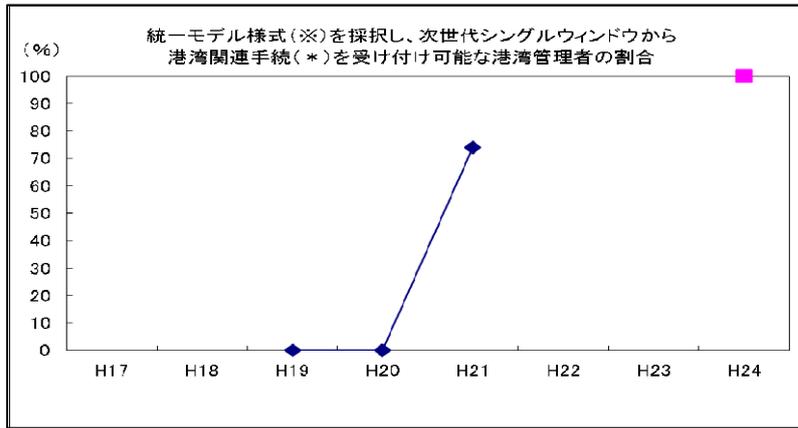
【閣決(重点)】

社会資本整備重点計画(平成21年3月31日)「第2章及び第5章に記載あり」

【その他】

なし

過去の実績値					(年度)
H17	H18	H19	H20	H21	
-	-	0%	0%	74%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

物流の高度化、効率化のため、港湾行政手続のペーパーレス化、ワンストップサービス化の普及を促進するとともに、手続きの統一化・簡素化の推進、次世代シングルウィンドウへの一元化により、港湾の手続き面での更なる利便性の向上を促進する。

予算額：2,195億円（平成21年度）の内数

関連する事務事業の概要

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)

平成21年10月より、統一モデル様式についてシングルウィンドウへの申請項目の追加が実施され、これに伴い多くの港湾管理者において統一モデル様式の対象手続きの電子申請が可能となったことから実績が上昇し、今後、更に実績値の上昇が見込まれることから、目標年度に目標値の達成が見込まれる。

(事務事業の実施状況)

平成20年10月に、NACCS（輸出入等関連業務及びこれに関連する民間業務を処理するためのシステム）と港湾EDI（港湾管理者、港長等に係る申請・届出等の行政手続きを電子的に行うシステム）を統合するとともに、府省共通ポータルが稼働し、次世代シングルウィンドウが実現し、更には、平成21年10月より、統一モデル様式についてシングルウィンドウへの申請項目が追加された。

課題の特定と今後の取組みの方向性

平成21年10月の統一モデル様式のシングルウィンドウへの申請項目の追加により、実績が上昇し、実績値は、目標達成に向けた成果を示している。今後も、統一モデル様式の対象手続きの電子申請を可能とする港湾管理者を確認しており、更に実績値の上昇が見込まれることから、現在の施策を維持することとし、A-2と評価した。

平成22年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成22年度)

なし

(平成23年度以降)

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：港湾局港湾経済課（課長 若林 陽介）

指標5（業績指標148）
三大都市圏環状道路整備率

評価

A-2	目標値：69%（平成24年度） 実績値：54%（平成21年度） 初期値：53%（平成19年度）
-----	---

（指標の定義）

三大都市圏環状道路の供用延長を計画延長で割ったもの

三大都市圏環状道路整備率

$$= \text{三大都市圏における環状道路の供用延長} \div \text{三大都市圏における環状道路の計画延長}$$

（目標設定の考え方・根拠）

平成24年度の目標については、高速道路会社と（独）日本高速道路保有・債務返済機構が締結した協定や、目標宣言プロジェクトにおいて既に供用時期を公表している区間について、供用予定延長を積み上げ

（外部要因）

地元調整の状況 等

（他の関係主体）

・NEXCO、首都高速道路（株）、阪神高速道路（株）（会社区間の事業進捗、会社経営に基づく予算）

（重要政策）

【施政方針】

- ・第166回国会施政方針演説（平成19年1月26日）
- ・第168回国会施政方針演説（平成19年10月1日）
- ・第169回国会施政方針演説（平成20年1月18日）

「都市部の渋滞対策など国民生活に欠かすことのできない対策は実施しなければなりません。」

【閣議決定】

- 都市再生プロジェクト（平成13年8月28日）
- アジアゲートウェイ構想（平成19年5月16日）
- 地域再生戦略（平成20年12月19日）
- 新成長戦略（基本方針）（平成21年12月30日）

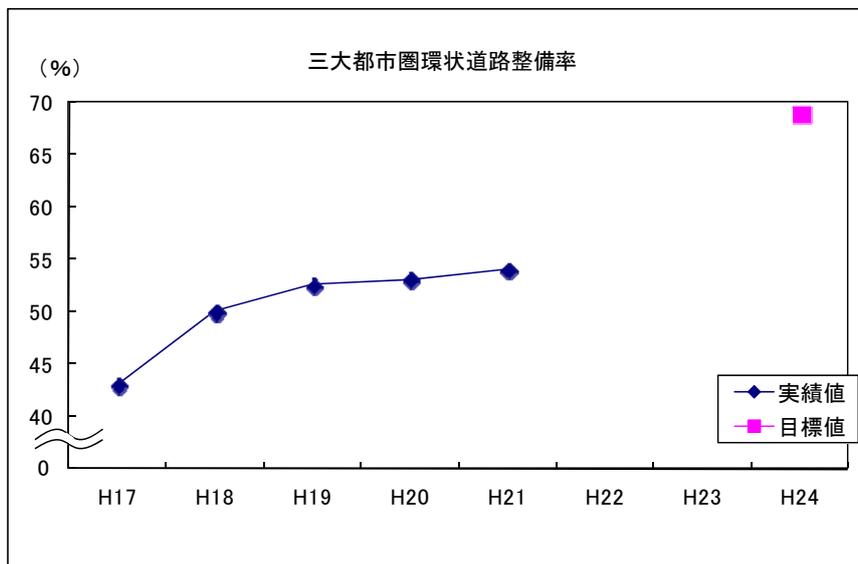
【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成21年3月31日）「第2章及び第5章に記載あり」

【その他】

なし

過去の実績値					（年度）
H17	H18	H19	H20	H21	
43%	50%	53%	53%	54%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

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：地域連携道路事業費等 22,985億円の内数(平成21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に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

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)

○平成21年度は、首都高速道路中央環状線(西新宿JCT～大橋JCT)、首都圏中央連絡自動車道(海老名JCT～海老名IC、川島IC～桶川北本IC)、東海環状自動車道(美濃関JCT～西広見IC)計15kmの供用を開始したところであり、三大都市圏の環状道路整備率の実績値は54%である。

(事務事業の実施状況)

○三大都市圏環状道路の整備

平成21年度末供用延長662km

(平成21年度新規供用延長15km)

課題の特定と今後の取組みの方向性

○業績指標は、平成16年度の42%が平成21年度末に54%まで向上しており、平成22年3月には、首都高速道路中央環状線(西新宿JCT～大橋JCT)、首都圏中央連絡自動車道(海老名JCT～海老名IC、川島IC～桶川北本IC)、東海環状自動車道(美濃関JCT～西広見IC)計15kmが供用するなど、整備率は着実に向上している。なお、平成21年度に開通予定であった首都圏中央連絡自動車道(つくば中央IC～つくばJCT)については、平成22年度(平成22年4月)の開通延期となったものの、その他の箇所は予定通り平成21年度に供用を開始しており、整備は着実に進捗していることから評価はA-2とした。

○平成22年度は、首都圏中央連絡自動車道(つくば中央IC～つくばJCT、菖浦白岡IC～久喜白岡JCT)、名古屋環状2号線(名古屋南JCT～高針JCT)計20kmの新規供用を予定しており、引き続き目標値を達成できるよう着実に整備を推進する。

平成22年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成22年度)

なし

(平成23年度以降)

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：道路局 企画課 道路経済調査室(室長 七條 牧生)

関係課：道路局 国道・防災課(課長 深澤 淳志)

道路局 高速道路課(課長 森 昌文)

指標 6 (業績指標 172)

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)

評価

A-2	目標値： 3 空港 (平成 22 年度) 実績値： 2 空港 (平成 21 年度) 初期値： 2 空港 (平成 19 年度)
-----	--

(指標の定義)

- ・新たな空港アクセス鉄道の整備等により、成田国際空港を含めて三大都市圏の国際空港から都心部までの所要時間が30分以内となることを目標とした指標である。
- ・三大都市圏の国際空港：成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港

(目標設定の考え方・根拠)

- ・平成 22 年度の開業に向けて成田高速鉄道アクセスの整備を実施し、平成 22 年度には三大都市圏とも所要時間 30 分台の実現を目指す。(社会資本整備重点計画に記載)

(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)

(重要政策)**【施政方針】**

なし

【閣議決定】

なし

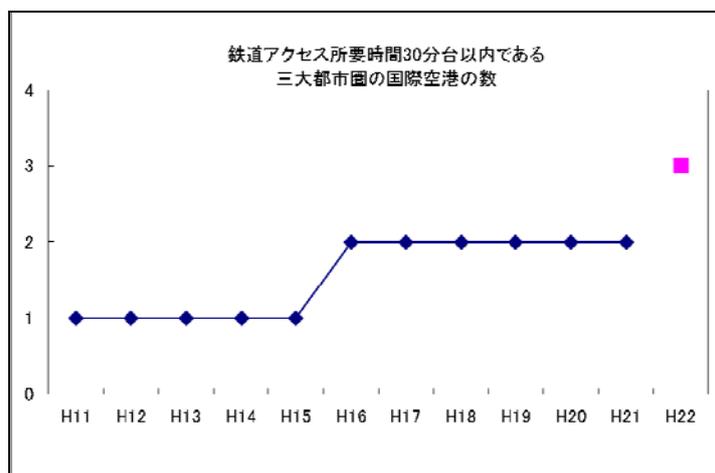
【閣決 (重点)】

社会資本整備重点計画 (平成 21 年 3 月 31 日)「第 2 章に記載あり」

【その他】

なし

過去の実績値				(年度)	
H17	H18	H19	H20	H21	
2 空港	2 空港	2 空港	2 空港	2 空港	

**事務事業の概要****主な事務事業の概要**

空港アクセス鉄道等整備事業費補助 (平成 20 年度より「ニュータウン鉄道等整備事業費補助」を改称) (◎)
 ・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。

予算額 3.4 億円 (平成 21 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に係る施策に関するものである。

(税制特例)

- ・新規営業路線の開業により取得する鉄軌道施設に係る特例措置 (固定資産税)

5 年度分 1/3、その後 5 年度分 2/3

減収額 5.1 億円 (平成 21 年度)

関連する事務事業の概要

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)

成田高速鉄道アクセス線については、平成22年7月17日に開業予定であり、目標年度の平成22年度に目標値を達成する見込みである。

(事務事業の実施状況)

空港アクセス鉄道等整備事業費補助による整備を実施している。なお、成田高速鉄道アクセスを整備するにあたり、対象事業費に対する補助率を嵩上げ(18%→1/3)した。

課題の特定と今後の取組みの方向性

平成22年7月17日に成田高速鉄道アクセス線について開業の予定であることから、A-2と評価した。当該整備により、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。

平成22年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成22年度)

なし

(平成23年度以降)

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：鉄道局都市鉄道課(課長 米田 浩)

指標 7 (業績指標 129)

地方圏と東アジアとの港湾取扱貨物量

評価

A-2	目標値：約340万TEU (平成24年) 実績値：約290万TEU (平成19年) 初期値：約280万TEU (平成18年)
-----	--

(指標の定義)

- ・重要港湾（スーパー中枢港湾を除く）における、東アジアとの外貿コンテナ取扱量

(目標設定の考え方・根拠)

- ・「港湾の基本方針」で示されている全国の国際海上コンテナ取扱貨物量の平成24年予測値から、上記対象港湾における平成18年の全取扱貨物量に占める対東アジア取扱貨物量の割合を用い、目標値を算出。

(注)「港湾の基本方針」…「港湾の基本方針」(港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針)(平成20年12月24日国土交通省告示第1505号)：港湾及び開発保全航路の開発等の今後のあり方を示すもので、国土交通大臣が港湾法に基づき、交通政策審議会の意見を聴いて、定めることとされている。

(外部要因)

- ・輸送コストに係る原油価格変化、輸出入貨物量に影響する景気変動・世界情勢の変化

(他の関係主体)

- ・地方公共団体（事業主体）

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

総合物流施策大綱（2005～2009）（平成17年11月15日）

スピーディーでシームレスかつ低廉な国際・国内一体となった物流の実現（第2-2（1））

【閣決（重点）】

社会資本重点計画（平成21年3月31日）「第2章及び第5章に記載あり」

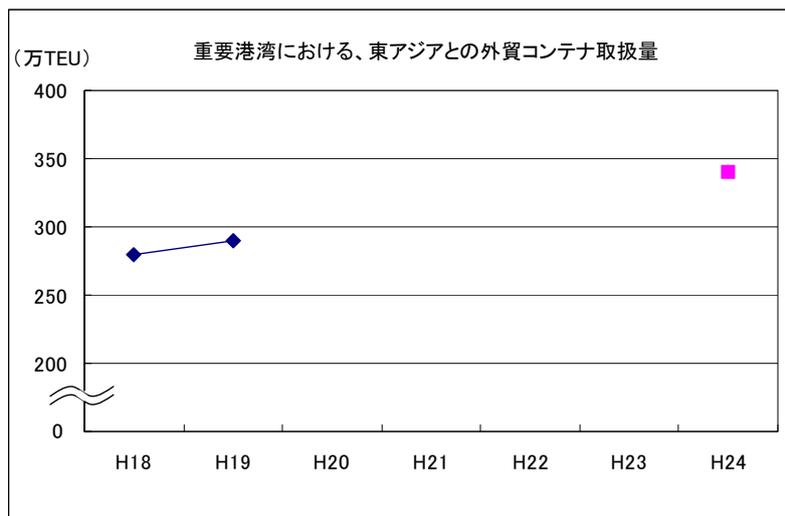
【その他】

なし

過去の実績値

(年)

H17	H18	H19	H20
-	約280万TEU	約290万TEU	(集計中)



事務事業の概要

主な事務事業の概要

東アジア複合一貫輸送網の構築 (◎)

経済のグローバル化の進展やアジア地域の急速な発展により、急増する中国を中心とした東アジア物流について、迅速かつ低廉な物流輸送体系を構築する。

予算額：港湾事業費 1,901億円の内数（平成21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に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

特になし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成19年実績値が約290万TEUであり、増加傾向を示している。また、今後も中国を始めとするアジア地域の経済発展が見込まれ、目標年度に目標値を達成すると見込まれる。

(事務事業の実施状況)

○対東アジア物流を支える輸送基盤の整備

経済のグローバル化やアジア地域の急速な経済発展により重要度が増している対東アジア物流において、迅速かつ低廉な輸送物流体系を構築するため、平成21年度には博多港における国際海上コンテナターミナル等を整備した。

○小口貨物輸送の効率化のための施設整備

対東アジア物流において、高速で円滑な国際・国内一体となった物流の実現を図るため、平成21年度には神戸港等にて小ロット・多頻度貨物を国際海上コンテナ等へ円滑に積み替えるための施設を整備した。

課題の特定と今後の取組みの方向性

平成20年の実績値は、統計値がとりまとめられる平成22年7月末まで算出できないが、平成19年の実績値は、約290万TEUとなっており、トレンドが継続すれば目標を達成するため、A-2と評価した。今後も、引き続き中国を中心とした東アジア物流について、高速かつ低廉な輸送物流体系を構築・強化するための検討を実施していく。

平成22年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成22年度)

なし

(平成23年度以降)

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課： 港湾局計画課 (課長 高橋 浩二)

指標 8 (業績指標 150)

国内航空ネットワークの強化割合 (①大都市圏拠点空港の空港容量の増加、②国内線の自空港気象 (台風除く) による欠航率、③総主要飛行経路長)

評価	
① A-2	目標値：①平成17年度比約1.7万回増(首都圏) (平成22年度以降、安全性(注1)を確保した上で段階的に)
② A-2	②約1割削減(平成24年度)
③ A-2	③平成18年度比2%短縮(平成23年度)
	実績値：①52.3万回(首都圏)(平成21年度)
	②0.28%(平成18~20年度平均)
	③平成18年度比2.6%短縮(平成21年度)
	初期値：①49.6万回(首都圏)(平成17年度)
	②0.40%(平成15~17年度平均)
	③18,266,438海里(平成18年度)

(指標の定義)

①「大都市圏拠点空港の空港容量の増加」:

大都市圏拠点空港(注2)のうち首都圏空港(注3)における空港容量の増加

②「国内線の欠航率」:

国内線の計画便数のうち自空港気象(台風除く)による欠航率

(自空港気象(台風除く)により欠航した全便数 / (全計画便数 - 自空港気象以外の全欠航便数))

③「総主要飛行経路長」:

国内の合計75路線の飛行経路長に運航回数を乗じたものの合計

(目標設定の考え方・根拠)

① 羽田、成田両空港の整備により見込まれる大都市圏拠点空港(首都圏空港)の空港容量の増加(成田:約2万回、羽田:昼間約1.1万回、深夜早朝約4万回)を目標とした。

② 国内線の自空港気象(台風除く)による欠航率(平成15~17年度平均)を平成24年度には約1割削減することを目標とした。

③ 平成23年度までに国内の合計75路線をRNAV(注4)化した場合の総飛行経路長の短縮率を目標とした。

注1: 空港運用の慣熟による安全確保

注2: 大都市圏拠点空港とは羽田、成田、関西、中部空港の4空港

注3: 首都圏空港とは羽田、成田空港の2空港

注4: RNAV (Area Navigation): 広域航法

(外部要因)

① 景気及び自由時間や家計収支等の社会・経済動向

② 自然変動

③ 地元の調整状況等

(他の関係主体)

①、③航空運送事業者(事業主体)

(重要政策)**【施政方針】**

なし

【閣議決定】

①新成長戦略(平成22年6月18日)

(3)アジア経済戦略

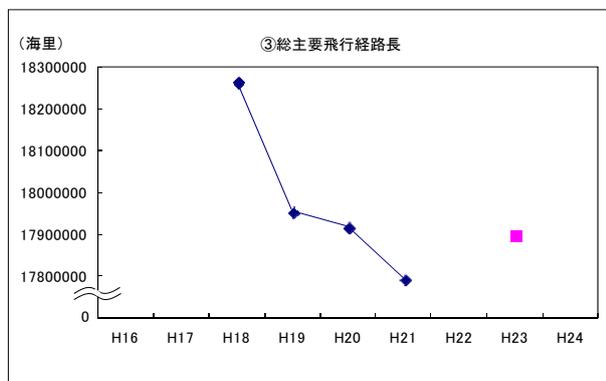
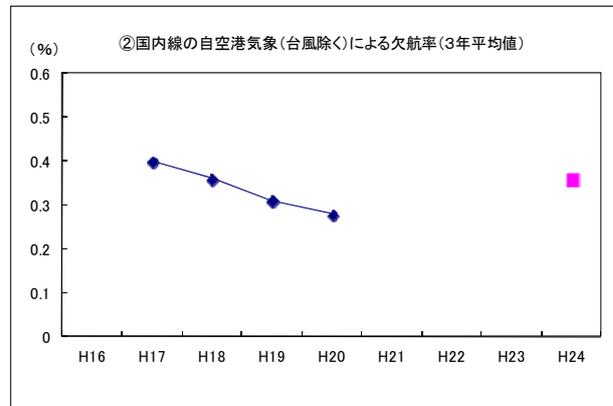
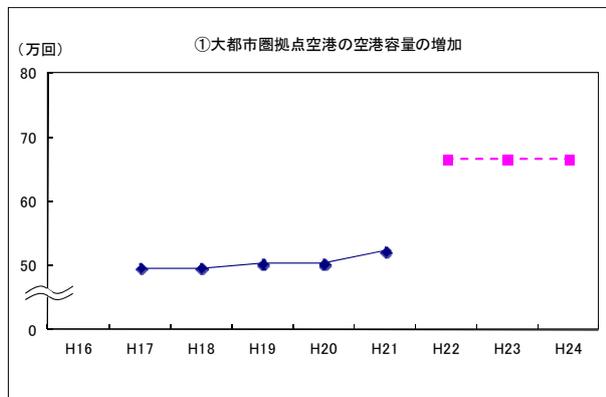
【閣決(重点)】

社会資本整備重点計画(平成21年3月31日)「第2章及び第5章に記載あり」

【その他】

①国土交通省成長戦略(平成22年5月17日)3.「航空分野」に記載あり

過去の実績値				(年度)
H17	H18	H19	H20	H21
①49.6万回	①49.6万回	①50.3万回	①50.3万回	①52.3万回
②0.40%	②0.36%	②0.31%	②0.28%	②集計中
③—	③18,266,438海里	③17,957,170海里	③17,919,651海里	③17,796,200海里



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ①羽田空港の新設滑走路等を整備する再拡張事業及び成田空港の北伸による平行滑走路2,500m化の整備事業を推進し、首都圏における空港容量の増加を図る。(◎)
 - ②ILS(注1)の双方向化(注2)・高カテゴリー化(注3)等を推進し、就航率の改善を図る(◎)
 - ③新技術を活用したRNAV等の導入により、高い安全性を確保しつつ、円滑かつ効率的な航空交通の形成を図る。(◎)
- 予算額：空港整備事業及び航空路整備事業費3,541億円(平成21年度)の内数

国内線航空機に係る課税標準の特例(固定資産税)

- 130t以上 3年間2/3に軽減
 - 130t未満 3年間1/2に軽減
- 減収見込額14億円(平成21年度)

(注1) ILS：計器着陸装置

(注2) ILSの双方向化：滑走路の両側からILSを用いた進入が可能となり、悪天候時に着陸できる機会が増加する。

(注3) ILSの高カテゴリー化：高カテゴリーのILSほど着陸を決心する高度が低く設定できるため雲・霧等でも着陸できる機会が増す。

(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に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

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)

①大都市圏拠点空港の空港容量の増加

成田空港の平行滑走路の北伸事業について、平成21年10月に供用し、本年3月に約2万回の容量が増加になるなど大都市圏拠点空港(首都圏空港)の容量の増加に向けては、整備事業等を着実に進めているところであり、

目標値に向けた推移となっており順調である。

②国内線の欠航率

当該指標については、平成21年度実績値は集計中であるが、平成18年度～20年度平均値において0.28%となっており、目標値に向けた推移となっている。

③総主要飛行経路長

当該指標については、平成21年度実績値において平成18年度比 2.6%の短縮となっており、目標値に向けた推移となっている。

(事務事業の実施状況)

①羽田空港については、新設滑走路等を整備する再拡張事業を着実に進めており、成田空港については、平行滑走路の北伸による2,500m化の工事が順調に進んだことにより平成21年10月に供用し、本年3月に約2万回の容量が増加した。更なる容量の増加に向けては、引き続き関連施設の整備を進めている。

②新千歳空港におけるILS双方向化・カテゴリーⅢ化事業について整備を進めている。

③主要路線を中心に、全国の空港等及び航空路においてRNAV経路等の設定を推進した。

課題の特定と今後の取組みの方向性

①羽田空港については、本年10月末の供用開始に向け、新設滑走路等を整備する再拡張事業を推進しており、供用開始時に年間で6.8万回の空港容量の増加が見込まれ、その後は空港運用の慣熟により安全を確保しつつ段階的に空港容量を増加させることとしており、目標の達成が順調に見込めているので「A」と評価し、引き続き事業を進めていることから「2」と評価した。

②国内線の自空港気象(台風除く)による欠航率について、平成21年度中実施の事業による効果については集計中であるが、平成20年度までの実施事業による効果については指標に反映されてきていることからA-2とし、引き続き気象条件に影響されない安定的な就航を可能とする、ILSの双方向化・高カテゴリー化等を推進し、欠航率の削減を図る。

③総主要飛行経路長についてはRNAV経路等の設定が進み、着実に短縮がされていることからA-2とし、今後もRNAV等の導入による総経路長の短縮を図る。

平成22年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成22年度)

なし

(平成23年度以降)

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：航空局監理部総務課企画室(室長 高杉 典弘)

関係課：大臣官房参事官(近畿圏・中部圏空港担当)(参事官 上原 淳)

航空局監理部航空事業課(課長 篠原 康弘)

航空局空港部計画課(課長 池上 正春)

航空局空港部首都圏空港課(課長 奥田 哲也)

航空局管制保安部保安企画課(課長 寺田 吉道)

指標 9 (業績指標 128)

国内海上貨物輸送コスト低減率

評価

A-2	目標値：平成19年度比 3%減（平成24年度） 実績値：平成19年度比 0.9%減（平成21年度）（速報値） 初期値：0（平成19年度）
-----	--

(指標の定義)

国内海上貨物の輸送コスト（海上輸送コスト+陸上輸送コスト）の低減割合

- ・ 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

複合一貫輸送ターミナル及び国内物流ターミナルの整備による輸送コストの削減便益（公共事業の事業評価時に算出）を算出し、平成19年度以降の輸送コスト削減便益の合計が平成19年度の総輸送コストに対してどれだけの割合となるかを指標値として設定する。（指標値＝各年度の輸送コスト削減便益の合計／平成19年度の総輸送コスト）

(目標設定の考え方・根拠)

平成19年度の実績値は平成14年度比3%減となったことから、過去のトレンドを勘案し、平成24年度における目標値として達成可能であると推測される平成19年度比3%減を設定

(外部要因)

- ・ 輸送コストに係る原油価格変化
- ・ 輸出入貨物量に影響する景気動向・世界情勢の変化

(他の関係主体)

地方公共団体（事業主体）

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

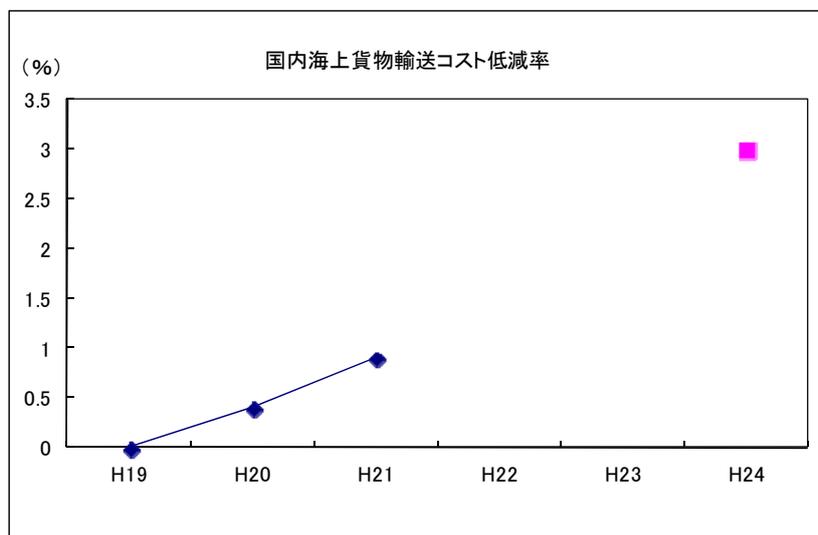
【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成21年3月31日）「第2章及び第5章に記載あり」

【その他】

なし

過去の実績値				(年度)	
H17	H18	H19	H20	H21	
-	-	0	0.4%減	0.9%減 (速報値)	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 複合一貫輸送等に対応した内貿ターミナルの整備 (◎)
 - ・ 環境負荷が少なく、輸送効率の高い国内海上輸送の利用促進を図るため、陸上輸送と海上輸送が円滑かつ迅速に結ばれた複合一貫輸送に対応した国内物流拠点等を整備する。
- 予算額 港湾事業費 3,405億円の内数 (平成21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。

関連する事務事業の概要

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)

平成19年度のコスト低減率は平成14年度比3.0%減となり、年々コスト削減が図られている。平成21年度実績値は0.9%減(速報値)となり、過去の実績値によるトレンドを延長しても、目標年度に目標値は達成できないことになるが、平成22年度には稚内港など7箇所の内貿ターミナル等の新規供用が予定されており、今後の実績値の上昇が見込まれ、目標年度に目標値の達成が見込まれる。

(事務事業の実施状況)

複合一貫輸送の拠点となる内貿ターミナルの整備は着実に推進しており、平成21年度は常陸那珂港など5箇所で内貿ターミナルが供用された。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・ 過去の実績値によるトレンドを延長しても、目標年度に目標値は達成できないことになるが、平成22年度には稚内港など7箇所の内貿ターミナル等の新規供用が予定されており、今後の実績値の上昇が見込まれ、目標年度に目標値の達成が見込まれるため、業績指標をA-2と評価した。
- ・ 今後とも、国内貨物輸送コストの低減に資するとともに、環境負荷が少なく、エネルギー効率の高い国内海上輸送の利用促進を図るため、複合一貫輸送等に資する内貿ターミナルの整備を適切に進めていく。

平成22年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成22年度)

なし

(平成23年度以降)

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：港湾局計画課(課長 高橋 浩二)

指標 10 (業績指標 169)

主要な拠点地域への都市機能集積率

評価	
A-2	目標値：前年度比+0%以上（毎年度） 実績値：約4%（平成21年度） 初期値：約4%（平成19年度）

(指標の定義)

分母を人口10万人以上の各都市の市域全体の延べ床面積、分子を主要な拠点地域^{※1}の延べ床面積として、都市機能の拡散・集積の動向を評価する。

※1 一定の基盤整備がなされている、もしくは拠点形成に向け市街地整備等が行われている主要な中心市街地及び交通結節点周辺等を地方公共団体より4次メッシュ（500mメッシュ）単位でヒアリングしたもの

(目標設定の考え方・根拠)

人口減少時代を迎え、全体的な床需要は減少する中、主要な拠点地域においては、施策を講じるにより都市機能の維持・集積を図り、中心市街地の衰退・都市機能の拡散に歯止めをかけることを目標とする。

(外部要因)

地元調整（権利者との権利調整等）、不動産の需要動向等

(他の関係主体)

地方公共団体（事業主体等）、民間等（事業主体）

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

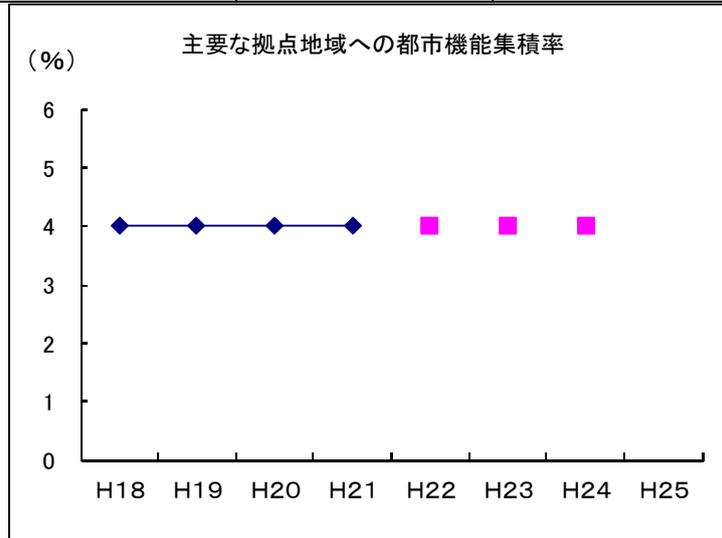
【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成21年3月31日）「第2章に記載あり」

【その他】

なし

過去の実績値					(年度)
H17	H18	H19	H20	H21	
—	約4%	約4%	約4%	約4%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○集約型都市構造への転換に向け、都市交通や市街地整備など多様な分野の関係施策を連携していくとともに、各地で説明会や意見交換会を行い、市町村を中心とした総力戦で取り組む体制の構築を促進する。

関連する事務事業の概要

○中心市街地や公共交通軸上の主要駅周辺等において、徒歩・自転車交通圏内に多様な都市機能が集積した魅力的な拠点的市街地が形成されるよう、都市機能の適切な立地誘導等を図りつつ、市街地の整備改善、都市福祉施設の整備、街なか居住の推進、商業等の活性化等の支援措置を重点的に推進する。

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21年度の実績値は約4%であり、前年度比+0%で推移しており、今年度の目標は達成している。

(事務事業の実施状況)

平成19年7月20日の社会資本整備審議会「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか(第二次答申)」において、集約型都市構造の実現に向けて、今後取り組むべき課題や目指すべき方向性が提示されたのを踏まえ、今後の制度のあり方などについて検討し、関係施策と連携してより適切な市街地整備事業などを進めているところである。

課題の特定と今後の取組みの方向性

業績指標の実績値は目標を達成しており、現在の施策を着実に推進することが適切であることから、A-2と評価した。今後も着実に基盤整備等を進めるとともに、都市福利施設の整備、街なか居住の推進、商業等の活性化等の支援措置をあわせて行っていく。

平成22年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成22年度)

なし

(平成23年度以降)

なし

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 望月 明彦)

関係課：都市・地域整備局まちづくり推進課(課長 栗田 卓也)

都市・地域整備局都市計画課(課長 榊島 徹)

都市・地域整備局街路交通施設課(課長 松井 直人)

住宅局市街地建築課(課長 井上 勝徳)