

国土形成計画の モニタリングについて

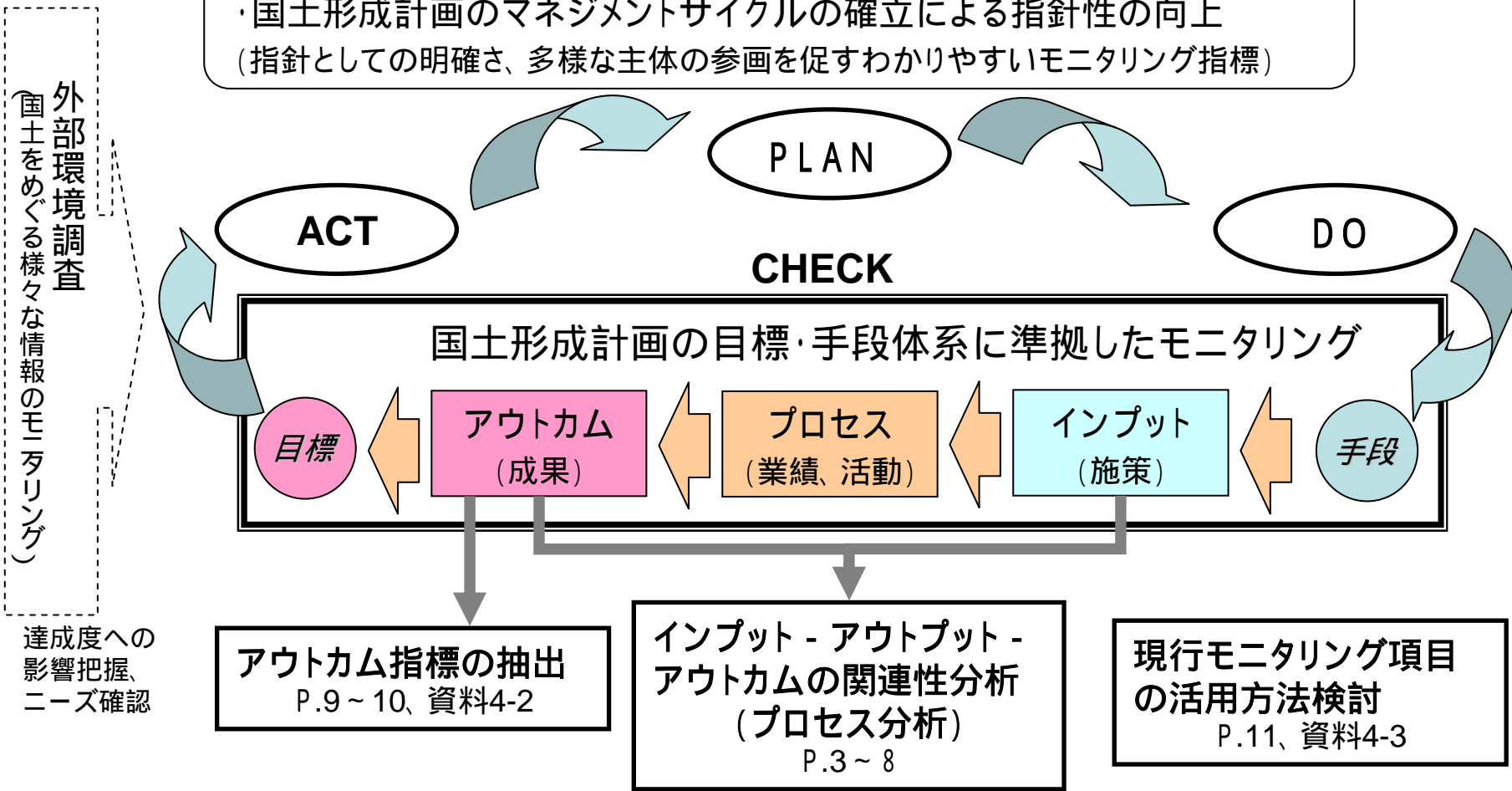
資料目次

1. 検討方針
2. 国土形成計画の政策体系の分析
3. 国土形成計画の5つの戦略目標
4. 目標・手段体系分析 戦略1(世界に発展するシームレスアジアの形成)の政策体系
5. 目標・手段体系分析 戦略2(持続可能な地域の形成)の政策体系
6. 目標・手段体系分析 戦略3(災害に強いしなやかな国土の形成)の政策体系
7. 目標・手段体系分析 戦略4(美しい国土の管理と継承)の政策体系
8. 目標・手段体系分析 戦略5(「新たな公」を基軸とする地域づくり)の政策体系
9. モニタリング項目及び指標の抽出 シームレスアジアを支える国土基盤形成(例1)
10. モニタリング項目及び指標の抽出 シームレスアジアを支える国土基盤形成(例2)
11. 現行モニタリング項目の活用

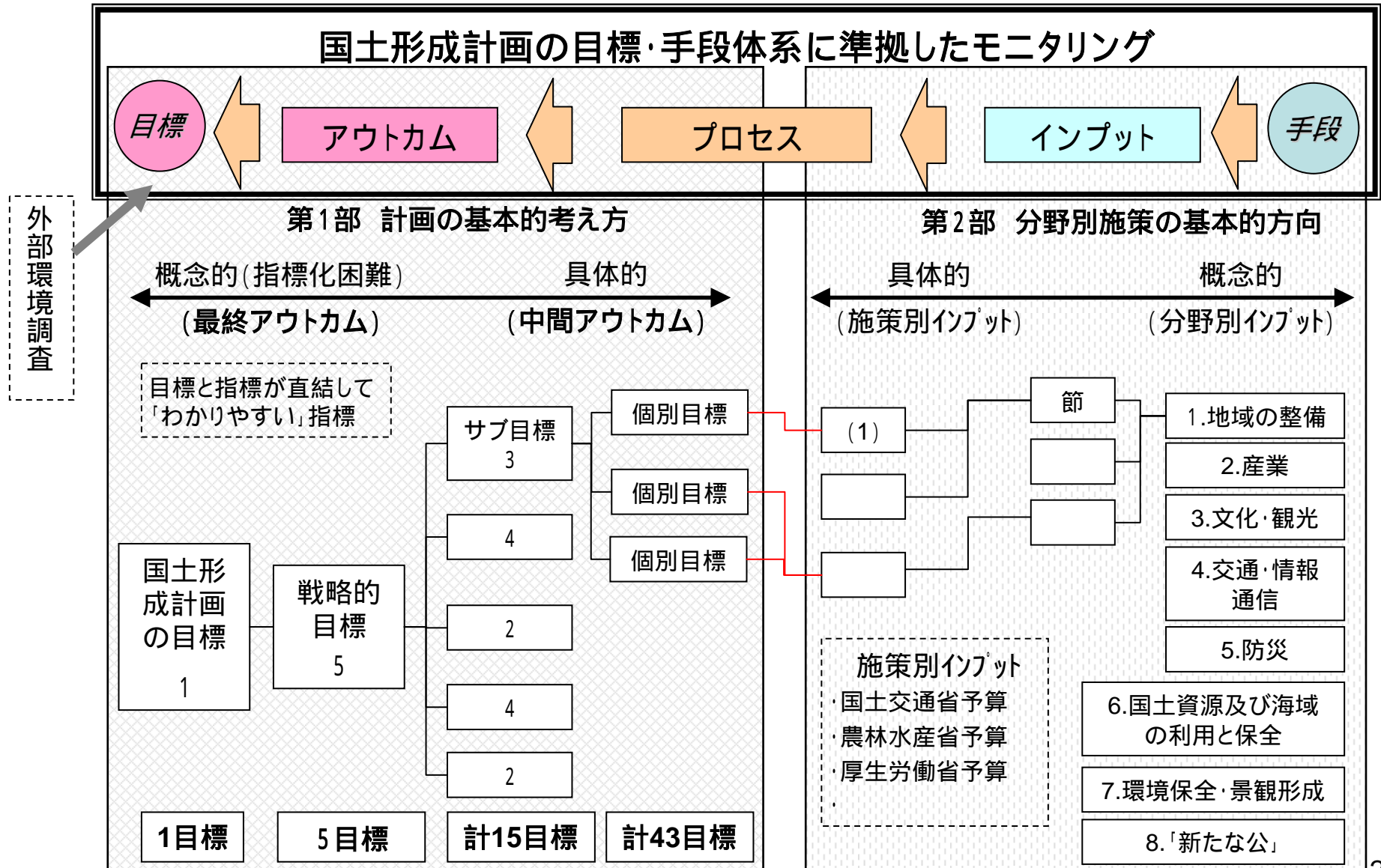
国土形成計画の目標達成状況や達成のプロセスを適切に把握するために、国土形成計画の目標と施策の体系分析を行い、戦略別にモニタリング指標を抽出する。

モニタリングシステムの基本概念

- ・国土形成計画のマネジメントサイクルの確立による指針性の向上
(指針としての明確さ、多様な主体の参画を促すわかりやすいモニタリング指標)



5つの戦略目標毎に目標と手段の関連性を把握し、モニタリング指標を検討する。



戦略目標1：世界に発展するシームレスアジアの形成

東アジア地域とともに発展していくため、競争環形も念頭に置きつつ、人的・物的・経済的・技術的等各分野での交流と連携を深化していく。

戦略目標2：持続可能な地域の形成

拡散型都市構造を是正しつつ既存ストックの状況に合わせて都市の連携や構造転換を進める発想への転換を図りながら、暮らしやすく活力ある都市圏の形成を促進していく。

戦略目標3：災害に強いしなやかな国土の形成

減災の観点も重視した災害対策や災害に強い国土構造への再構築を進めることによって、安全で安心した生活が保障される災害に強いしなやかな国土を形成していく。

戦略目標4：美しい国土の管理と継承

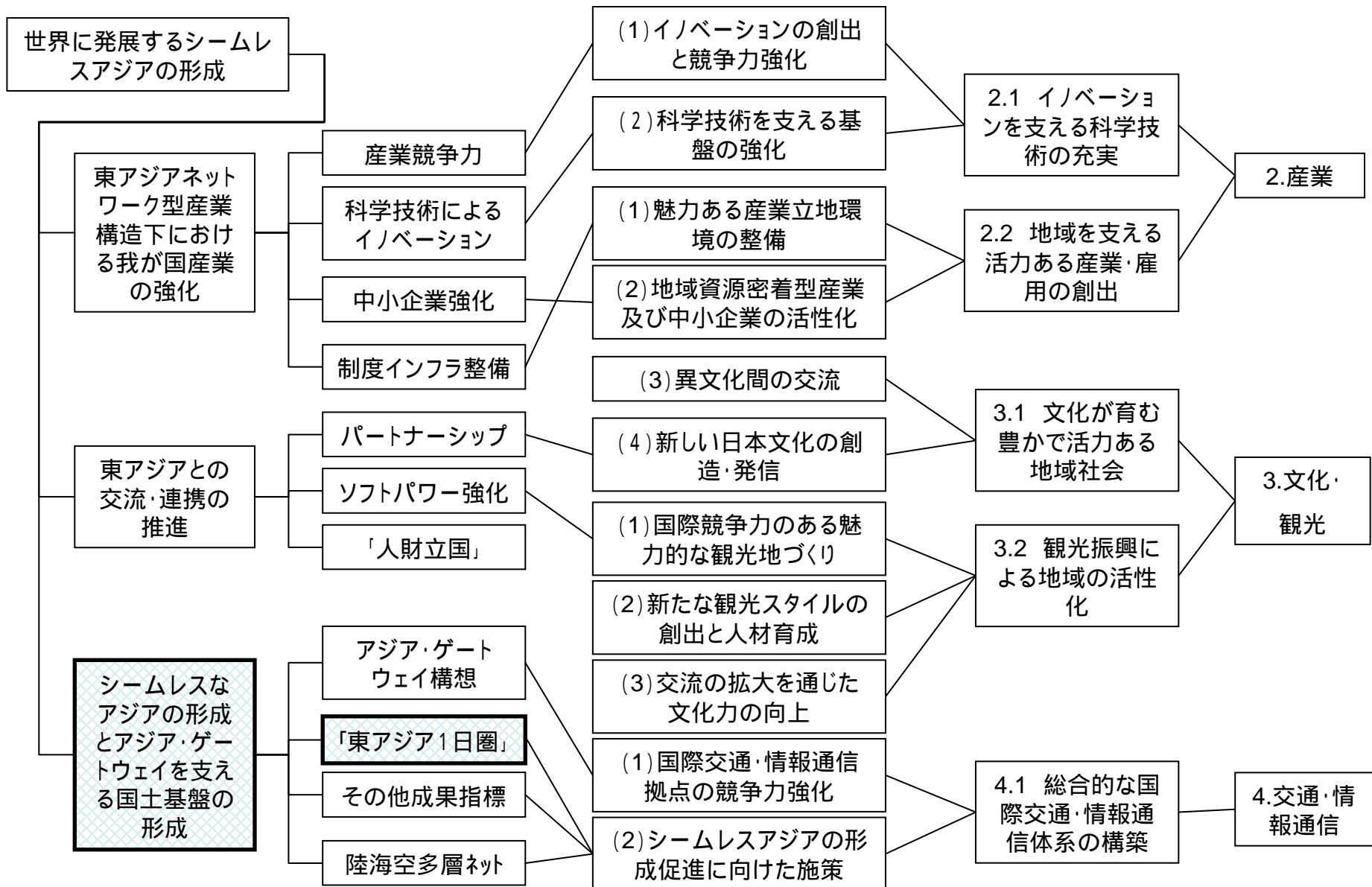
美しい国土を守り、次世代へと継承するため、国土を形づくる各種の資源を適切に管理し、回復していく。

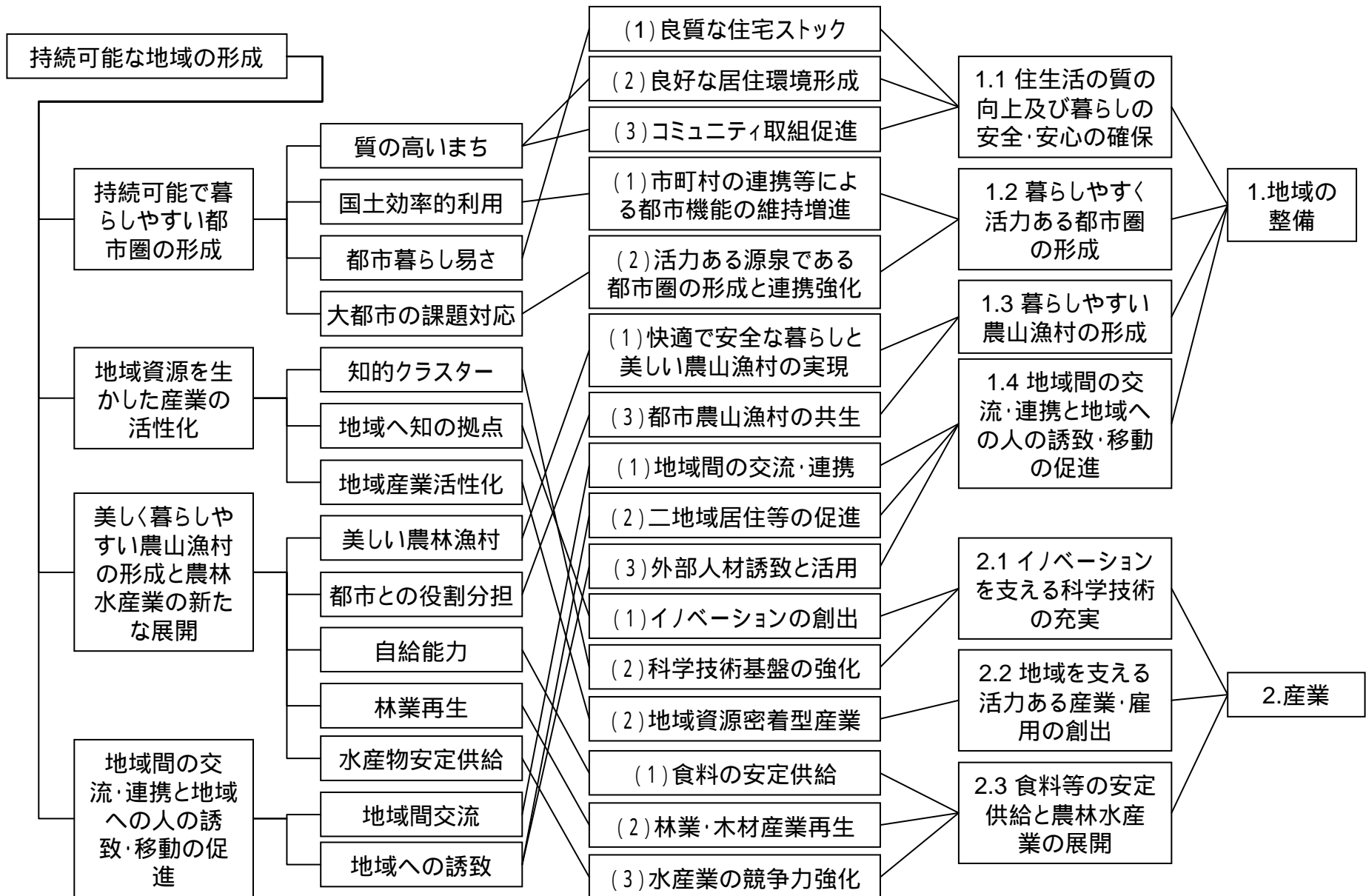
戦略目標5：「新たな公」を基軸とする地域づくり

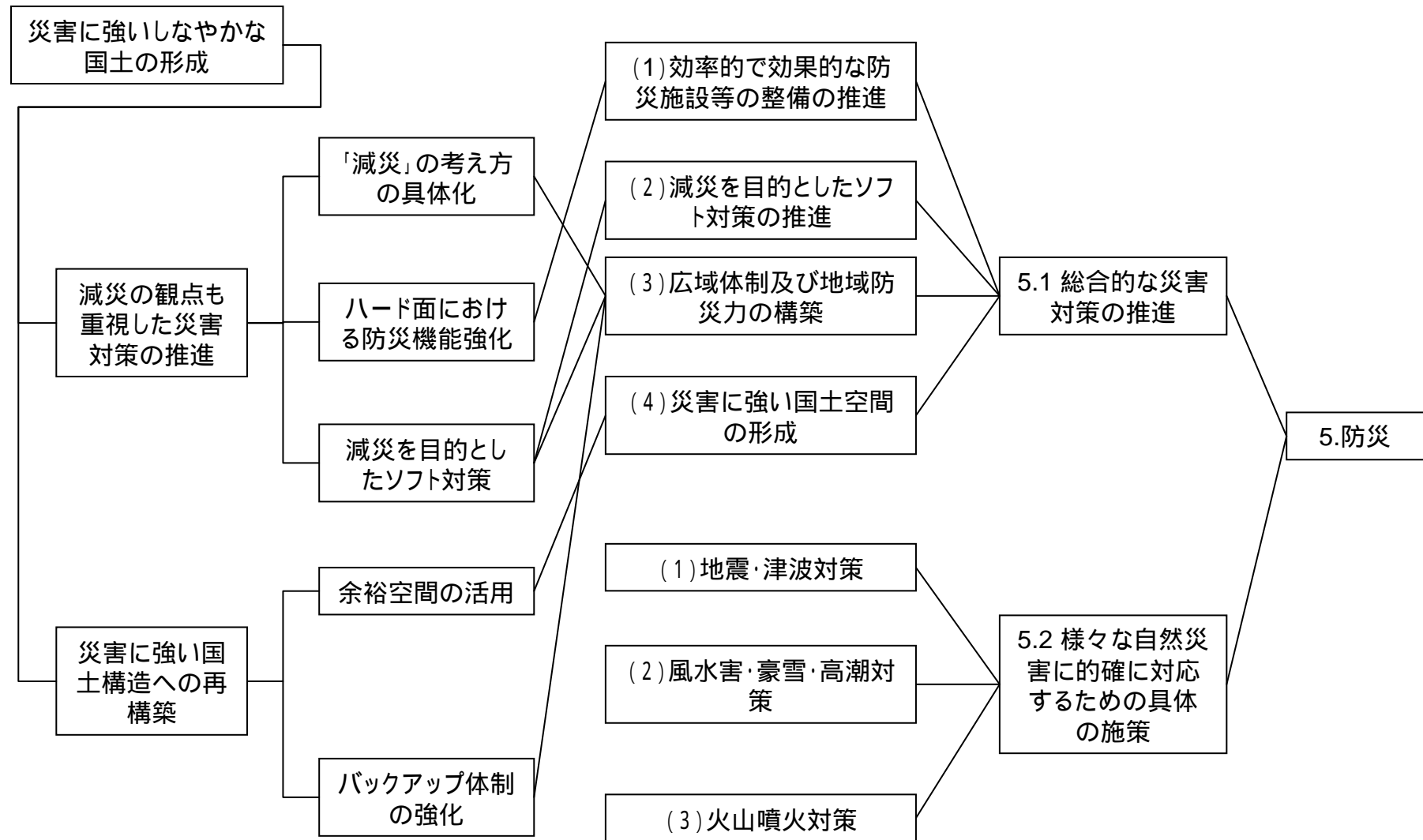
多様な主体が協働し、従来の公の領域に加え、公共的価値を含む私の領域や、公と私との中間的な領域にその活動を広げ、地域住民の生活を支え、地域活力を維持する機能を果たしていくという、いわば「新たな公」と呼ぶべき考え方で地域づくりに取り組んでいく。

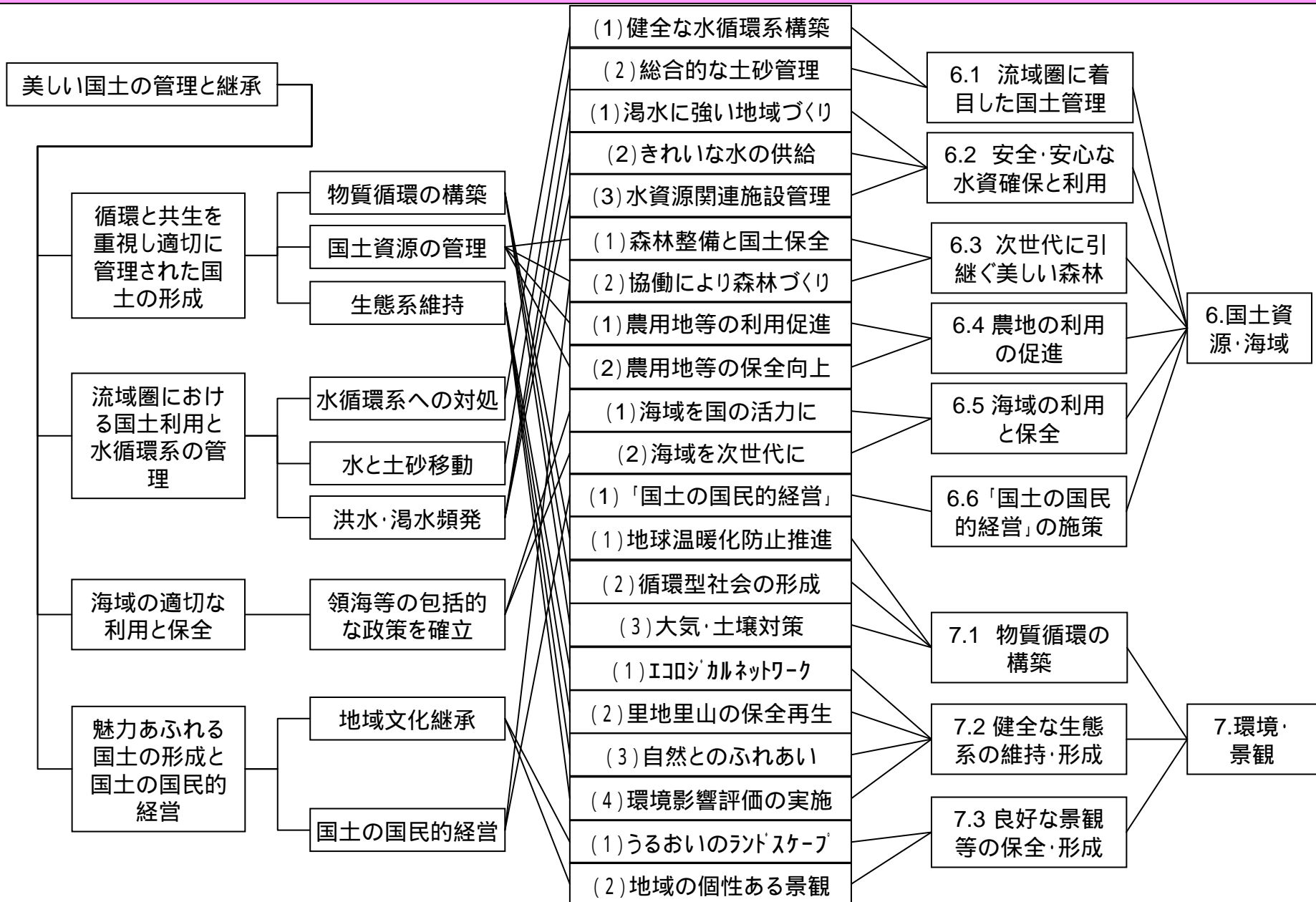
(出典)国土審議会第23回計画部会(H19.4.6) 配付資料

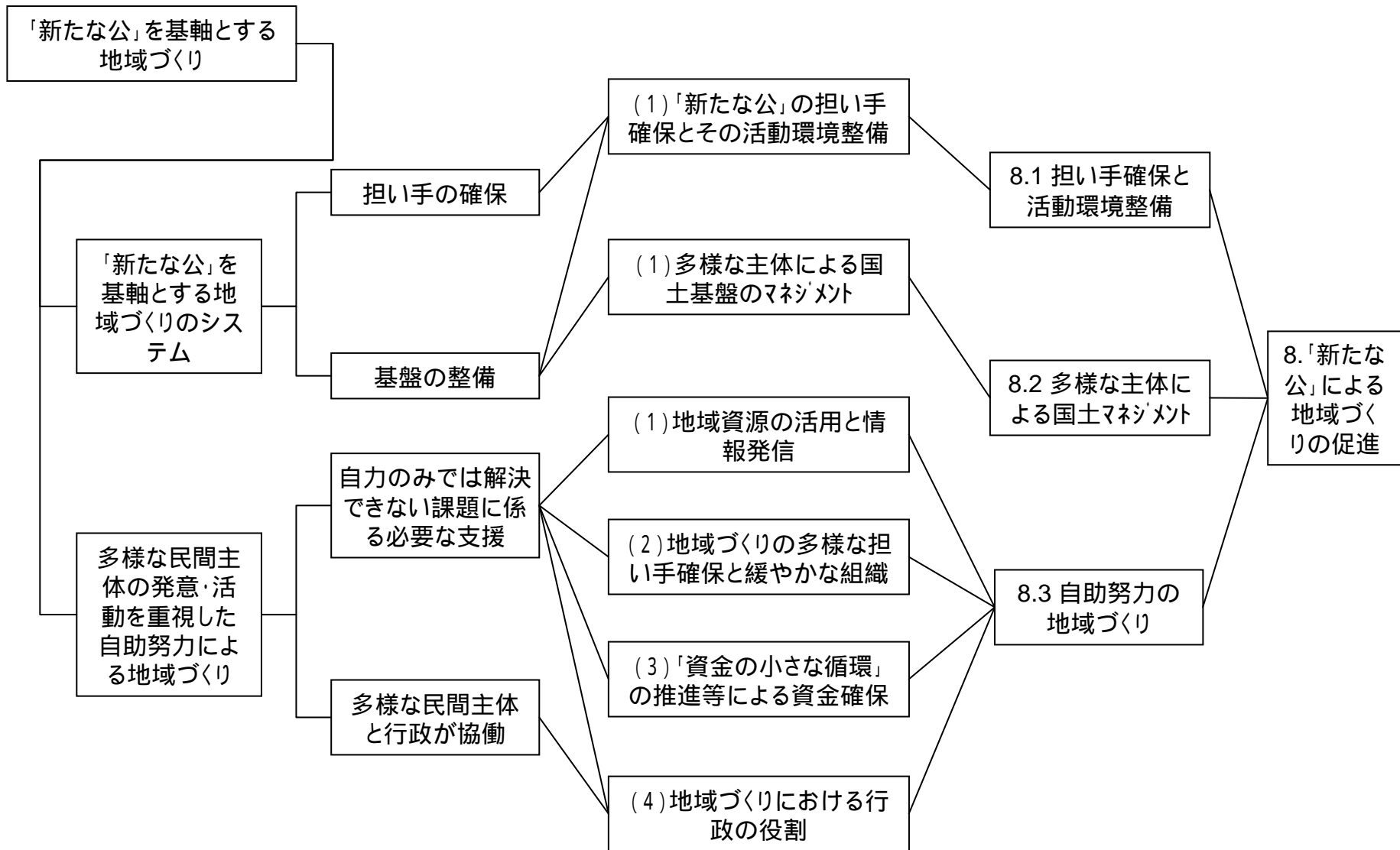
「国土形成計画(全国計画)に関する報告(素案)」より抜粋







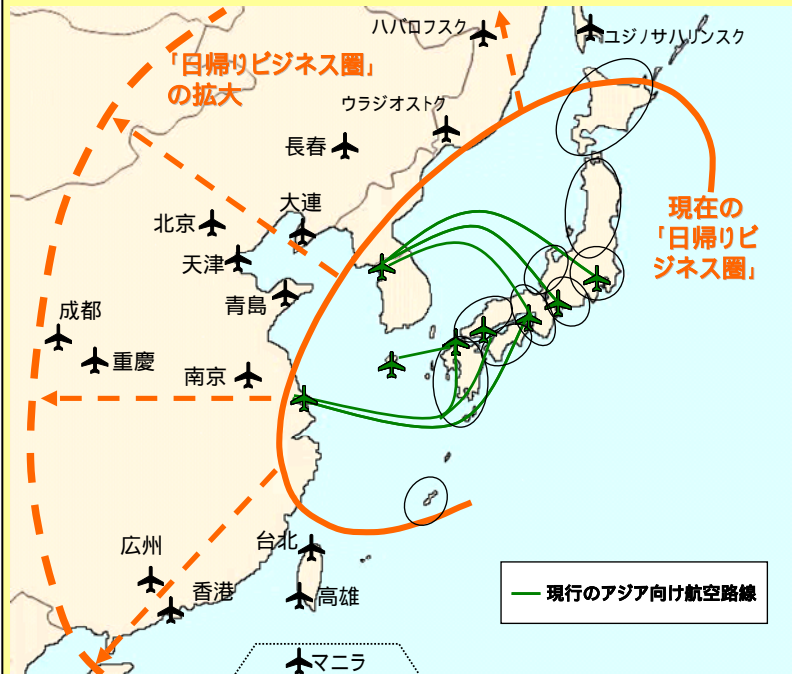




施策の名称: 日帰りビジネス圏

アウトカム指標: アジア主要都市日帰り可能率(%)

【施策のイメージ】



(日帰りビジネス圏の定義)

- ・日本及び外国から相手国に出張をして4時間以上相手国の都市に滞在し、日帰りが可能である範囲かつ
- ・上記が毎日可能な範囲(=航空路が毎日就航)

【指標の定義】

日本の主要都市を朝6時に出発して、4時間以上相手国の都市に滞在し、当日中に帰国することが潜在的に可能な範囲内にあるアジアの都市で、国際空港があり一定規模以上の都市の総数に占める実際に日帰りが可能な都市数(%)

【目標】

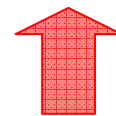
100%(中国、韓国、極東ロシア等の潜在的に日帰り可能な都市が、国内のいずれかの主要都市から日帰り圏化)

【ベースライン】

約12%(平成19年現在)

【指標のデータ・ソース】

航空時刻表(毎月更新)、その他



【アウトプット評価】

評価指標 アジア直行便就航が可能な環境となった国内空港数

インプット指標: 広域ブロックゲートウェイ整備費

【指標の定義】

広域ブロックゲートウェイとして必要な旅客施設整備及びCIQ等のIT化、手続き簡素化、検査体制等の整備

国際空港基幹施設及びターミナルビル、CIQ施設等の整備費、空港アクセス道路/鉄道整備費等(億円)

【目標】

国内各空港におけるアジア直行便就航のために必要な環境の整備に要する総事業費

【指標のデータ・ソース】

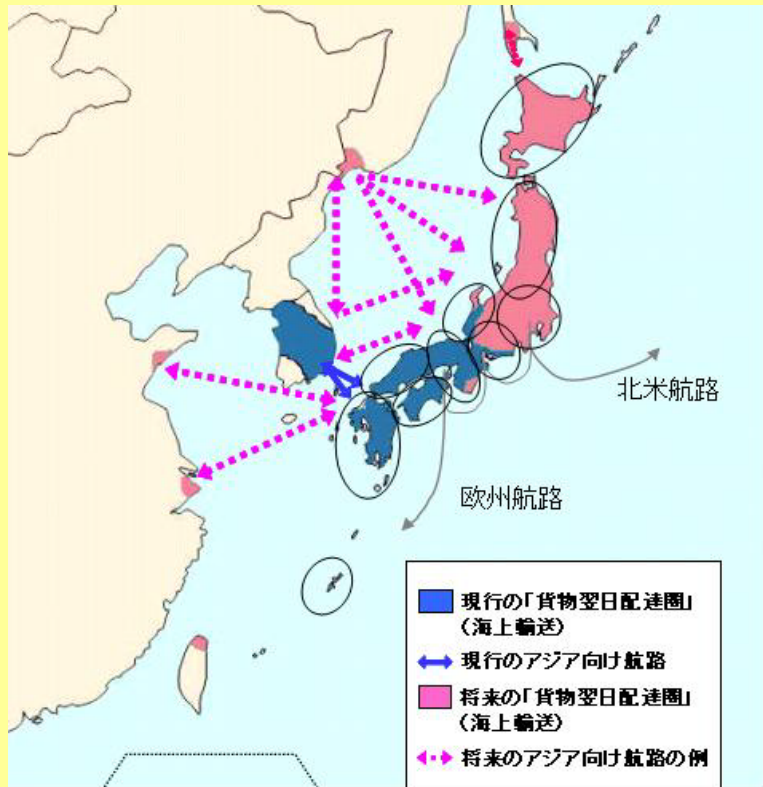
国土交通省、財務省、農水省、厚生労働省等関連事業予算、その他

試算例

施策の名称: 貨物翌日配達圏

アウトカム指標: 翌日配達可能な人口カバー率 (%)

【施策のイメージ】



(貨物翌日配達圏の定義)

- ・日本及び外国から朝6時に貨物を出し、相手国に翌日18時までには到達できる範囲(海上及び航空)かつ
- ・上記が毎日可能な範囲(=海路・空路が毎日就航)かつ
- ・日本発便、日本着便のいずれの方向でも可能な範囲
ただし、モニタリング指標としては海上輸送に限定。

【指標の定義】

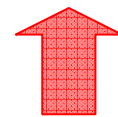
日本及び外国から朝6時に貨物を出し、相手国に翌日18時までには到達することが可能な圏域に住む日本人口の総数に占める割合 (%)

【目標】 100% (日本人全員がアジアのいずれかの主要都市から翌日配達圏化)

【ベースライン】 40% (平成19年現在)【P】

【指標のデータ・ソース】 貨物船時刻表等(毎月更新)、その他

試算例



【アウトプット評価】

評価指標 アジア直行便の就航が可能となった国内港湾数等

インプット指標: 広域ブロックゲートウェイ整備費

【指標の定義】

広域ブロックゲートウェイとして必要な物流施設整備及び輸出入・港湾諸手続等のIT化、簡素化、検査体制等の整備
国際ユニットロードターミナル及び物流施設、CIQ施設等の整備費、港湾アクセス道路/鉄道整備費等(億円)

【目標】 国内各港湾におけるアジア直行便就航環境の整備に要する総事業費額

【指標のデータ・ソース】 国土交通省、財務省、農水省、厚生労働省等関連事業予算、その他

現行モニタリング項目は以下の検討を行ない、新たな計画のモニタリングシステムに活用。
 1) 5全総の4戦略に関するモニタリング項目は、新たな5つの戦略に適用可能か検討する。
 2) とについては、時系列データの活用による連続性確保の観点から、基礎的情報として継続的にデータの収集を行う。

