

## "重点目標 暮らし (1) 少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等

全ての人々が暮らしやすい社会の形成を目指す。特に高齢者や障害者等にとって、生活空間の移動がしやすく、暮らしやすいバリアフリー社会の形成、子育てしやすい社会の実現を図る。

指標：1日当たりの平均利用者が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合  
(道路②、旅客施設⑧)

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：31% (H16)

旅客施設の段差解消：44.1% (H15)

視覚障害者誘導用ブロック：74.4% (H15)

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)

○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

## (指標の定義)

・道路のバリアフリー化

1日あたりの平均利用者が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。

## (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

H12	H13	H14	H15	H16
1割	—	17%	25%	31%

○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

## (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。

・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。

## (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)

・交通事業者(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	28.9%	33.3%	39.4%	44.1%
鉄軌道駅	28.6%	32.9%	39.0%	43.9%
バスターミナル	59.5%	68.2%	71.1%	72.1%
旅客船ターミナル	33.3%	37.5%	55.6%	75.0%
航空旅客ターミナル	0%	0%	0%	5.0%
(エレベーター等の設置率)	(100%)	(100%)	(100%)	(100%)

## 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%	74.4%
鉄軌道駅	57.7%	64.8%	72.6%	74.9%

バスターミナル	47.6%	54.5%	57.8%	60.5%
旅客船ターミナル	33.3%	37.5%	44.4%	50.0%
航空旅客ターミナル	22.7%	33.3%	33.3%	45.0%

## 主な施策の概要

### ①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  
5,779 億円 (H16)

### ②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  
78.8 億円 (H16)  
バスターミナルにおけるバリアフリー化  
15.5 億円の内数 (H16)  
旅客船ターミナル等におけるバリアフリー化  
2,770.9 億円の内数 (H16)  
空港のバリアフリー化  
148.4 億円の内数 (H16)

### ③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  
32.7 億円の内数+17.2 億円の内数 (H16)  
旅客船のバリアフリー化の推進  
0.02 億円 (H16)

### ④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を提示するとともに、地域に交通バリアフリープロモーターを派遣。

予算額：基本構想策定促進のための環境整備の推進  
0.2 億円 (H16)

### ⑤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。

## 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
  - 平成16年度の道路バリアフリー化の実績値については現在集計中であり、進捗状況についての正確な判断はできないが、

平成16年3月末では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り組みが必要である。

### 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、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化

- 鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル

平成16年度の実績値は現在集計中であり、進捗状況についての正確な判断はできないが、段差解消について、平成14年度の鉄軌道駅の実績値は39.0%、平成15年度は43.9%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14年度の33.4%から平成15年度には40.3%に、大手民鉄については平成14年度の41.5%から平成15年度には45.8%に、東京地下鉄・公営地下鉄については、平成14年度の39.7%から平成15年度には42.7%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、東京地下鉄・公営地下鉄については、地下に駅があるために、新たにエレベーター等を設置する場合、大規模な改良工事を行う必要があること等の理由から、段差の解消が進みにくい駅もあるが、比較的新しく開通した地下鉄については、整備の段階からバリアフリーを考慮していること等から、ほぼ段差が解消されている。視覚障害者誘導用ブロックの設置については、平成14年度の鉄軌道駅の実績値は72.6%、平成15年度は74.9%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。

さらにバスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルの段差解消について、平成14年度の実績値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0%であり、平成15年度はバスターミナルについては72.1%、旅客船ターミナルについては75.0%である。航空旅客ターミナルについては5.0%であるが、エレベーター等は、100%設置済みである。また、視覚障害者誘導用ブロックの設置について、平成14年度の実績値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36.4%、航空旅客ターミナルについては33.3%であり、平成15年度はバスターミナルについては60.5%、旅客船ターミナルについては50.0%、航空旅客ターミナルについては45.0%である。事業者によっては、輸送人員の減少等の経営的な不安要素はあるものの、旅客施設のバリアフリー化設備整備は進捗してきている。

### (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

- 平成16年度末における歩行空間のバリアフリー化率が31%となるとともに、国及び都道府県が管理する道路のバリアフリー化率が約4割にまで進捗したところ。

前年度のバリアフリー化率の伸び(約8%)に対し、平成16年度では約6%の伸びに留まっており、進捗度が低下している傾向にある。

## 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. 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17年6月末現在、5千人以上の旅客施設の所在する556市町村のうち、179の市町村の作成した基本構想を受理するほか、策定中が14、今後、作成予定としているところが190となっており、これらで全体の69%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応に努める。
- ・建築物や公共交通機関のバリアフリー化、駅等を中心とした一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、バリアフリー施策を総合的に展開するため、ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化に向けた法制度を構築し、歩行空間、旅客施設のバリアフリー化を推進する。

## 担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局交通消費者行政課（課長 加藤由起夫）

関係部局：道路局地方道・環境課 道路交通安全対策室

（室長 岩崎 泰彦）

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）

航空局飛行場部管理課空港管理室（室長 佐々木良）

**重点目標 暮らし (1) 少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等**

全ての人々が暮らしやすい社会の形成を目指す。特に高齢者や障害者等にとって、生活空間の移動がしやすく、暮らしやすいバリアフリー社会の形成、子育てしやすい社会の実現を図る。

指標：1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合（建築物）⑧

目標値：約4割（H19年度）  
実績値：3割（H15年度）  
初期値：約3割（H14年度）

○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

**（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定建築物の建築の促進に関する法律

（注3） 出入口、廊下、階段、車椅子利用者用のトイレ、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）

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。

- ・ 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。

**②官庁施設のバリアフリー化の推進**

窓口業務を行う官署が入居する官庁施設について、窓口業務を行う事務室の出入口の自動ドア化、多機能トイレの設置等による高度なバリアフリー化を目指した整備を推進する。また、既存施設について、手すり、スロープ、視覚障害者誘導ブロック、身体障害者用便所、自動ドア、エレベーター（延べ面積1,000㎡以上の施設を対象）等の改修を実施する。

予算額：242億円（H16年度）の内数

**測定・評価結果**

**目標の達成状況に関する分析**

（指標の動向）

- ・ 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年度は3割に満たなかったが、ハートビル法の改正で、特別特定建築物の2,000㎡以上の建築等について利用円滑化基準への適合義務が課せられたこと等により、平成15年度には3割に達し、施策の効果が出始めている。
  - ・ 平成16年度においても、2,000㎡以上の特別特定建築物（平成15年度実績：約3,000棟）全てが新たに基準を満たすこととなるため、目標達成に着実に近づくものと見込まれる。
- （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

過去の実績値					(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	
		約3割	3割	集計中	

**主な施策**

**主な施策の概要**

- ①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



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ており、同法の適切な運用が行われている。平成 16 年度においても、2,000 ㎡以上の特別特定建築物（平成 15 年度実績：約 3,000 棟）全てが新たに基準を満たすこととなるため、目標達成に着実に近づくものと見込まれる。

既存窓口官署のバリアフリー化の状況（件数）

	H12	H13	H14	H15	H16
バリアフリー化改修件数	187	123	128	84	39

今後の取組の方向性

- ・建築物や公共交通機関のバリアフリー化、駅等を中心とした一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、バリアフリー施策を総合的に展開するため、ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化に向けた法制度を構築し、建築物のバリアフリー化を推進する。
- ・改正ハートビル法や各種支援策等により、業績指標の改善傾向が見られることから、今後も、同法の適切な運用や、各種支援策の活用等により、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）

**重点目標 暮らし(1) 少子・高齢化に対応したバリアフリー社会の形成等**

全ての人々が暮らしやすい社会の形成を目指す。特に高齢者や障害者等にとって、生活空間の移動がしやすく、暮らしやすいバリアフリー社会の形成、子育てしやすい社会の実現を図る。

指標：1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路、不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合(住宅) ④

目標値：約1割(H19年度)  
実績値：3.4%(H15年度)  
初期値：2.7%(H10年度)

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

**(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

過去の実績値			(年度)	
			H10	H15
			2.7%	3.4%

※5年に一度の調査のためH16の実績値はなし(次回調査はH20)

**主な施策**

**主な施策の概要**

①補助によるバリアフリー化された住宅の供給

○公共賃貸住宅のバリアフリー化

新規に整備する公営住宅、都市再生機構賃貸住宅のバリアフリー仕様による整備及び既設公営住宅、都市再生機構賃貸住宅のバリアフリー改善の促進

予算額3,017億円の内数(H16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3,017億円の内数(H16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246億円の内数(H16年度)
- ・ 優良建築物等整備事業、住宅市街地総合整備事業
  - ・ 予算額1,469億円の内数(H16年度)
- ・ まちづくり交付金
  - ・ 予算額1,330億円の内数(H16年度)
- ・ 21世紀都市居住緊急促進事業
  - ・ 予算額3,591億円の内数(H16年度)

②バリアフリー化された住宅に対する優遇措置(◎)

○住宅金融公庫の融資において、バリアフリー化された住宅に対する割増融資、基準金利を適用

③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

**測定・評価結果**

目標の達成状況に関する分析

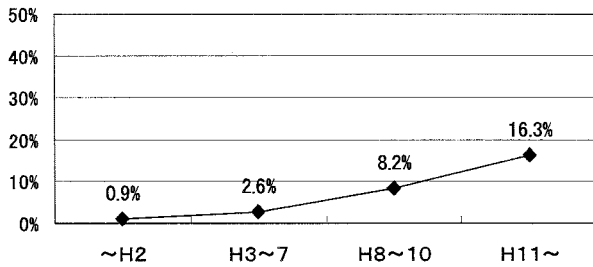
(指標の動向)

平成15年度の実績値は3.4%と、平成10年度の2.7%に比べて微増であり、住宅ストック全体では伸び悩んでいる。特に持家・借家別にみると持家が4.3%であるのに対し、借家が1.5%と低水準である。但し、建築時期別にみると、平成2年以前は0.9%であるが、平成11年以降が16.3%と新築住宅(建替え含む)のバリアフリー化率は高まっている。

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

(資料：平成15年住宅需要実態調査[国土交通省])

建築時期別バリアフリー化率



(資料：平成15年住宅需要実態調査 [国土交通省])

**(施策の実施状況)**

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

【公営住宅 平成16年度供給戸数 (見込)  
21,278戸、都市機構賃貸住宅 平成16年度供給戸数 7,327戸】

- ・バリアフリー化された高齢者向け優良賃貸住宅の供給をしている。

【平成16年度認定戸数 6,020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新築住宅の割合は65% (平成15年度) となっている。

**今後の取組の方向性**

- ・引き続き補助、融資等によりバリアフリー化された住宅の供給をしていくとともに、平成17年度から地域における住宅政策を総合的かつ計画的に推進するための交付金制度や住宅金融公庫の

証券化ローンの仕組みを活用した金利の優遇を実施することにより一層のバリアフリー化を推進していく。

- ・既設住宅にかかるバリアフリー化は、公営住宅について、バリアフリー改善や建替えを促進することにより、また、持家について、住宅金融公庫の融資により推進していく。

**平成17年度以降における新規の取組**

○地域住宅交付金の活用

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

予算額：地域住宅交付金 580 億円の内数 (H17 国費)

○優良住宅取得支援制度の創設

バリアフリー化された住宅の取得を支援するため、証券化ローンの仕組みを活用して金利の優遇を実施

**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：住宅局総務課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)、住宅局住宅生産課 (課長 高井 憲司)、住宅局市街地建築課 (課長 井上 俊之)、住宅局市街地建築課市街地住宅整備室 (室長 橋本 公博)、住宅局住宅資金管理官室 (管理官 合田 純一)

**重点目標 暮らし(2) 水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等**  
 良質な水資源の確保によりきれいな水を安定的に供給するとともに、水と緑豊かで美しい都市生活空間等を形成する。

指標：河川における汚濁負荷削減率

①

目標値：78% (H19)

実績値：70% (H16)

初期値：65% (H14)

○指標：河川における汚濁負荷削減率

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

- ・ 地元調整の状況等
- ・ 社会情勢の変化等による流入負荷の動向

(他の関係主体)

- ・ 地方公共団体等

過去の実績値の推移						(年度)
H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16
				65%	68%	70%

主な施策等

主な施策の概要

①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8,976億円(H16年度事業費)の内数

②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Ⅱ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)

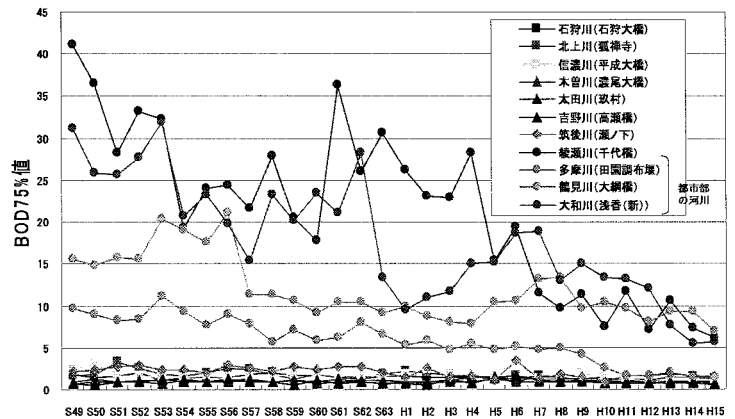
- ・ 河川事業における汚濁負荷削減率は、河川浄化事業の実施等により、平成16年度の実績値で70%であった。
- ・ 河川浄化施設の設置や下水道の整備により河川水質の改善は着実に進んでいる。

(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



主要河川の水質経年変化の比較

要がある。

平成17年度以降における新規の取組

- ・ 総合水系環境整備事業において、水系一貫した環境整備を実施することにより、効率的かつ効果的な浄化施設等の整備を実施。

担当部局等

担当部局：河川局河川環境課(課長 坪香 伸)

**重点目標 暮らし（２）水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等**

良質な水資源の確保によりきれいな水を安定的に確保するとともに、水と緑豊かで美しい都市生活空間等を形成する。

**指標：都市域における水と緑の公的空間確保量②**

目標値：12 m<sup>2</sup>/人を約1割増  
(13 m<sup>2</sup>/人 (H19年度))

実績値：約4%増※ (H16年度)

初期値：12 m<sup>2</sup>/人 (H14年度)

※速報値

○指標：都市域における水と緑の公的空間確保量

(指標の定義)

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

(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 m<sup>2</sup>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 m<sup>2</sup>を設定している。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

地方公共団体(事業主体)

過去の実績値 (年度)

H12	H13	H14	H15	H16
		12 m <sup>2</sup> /人	約2%増	約4%増

**主な施策**

主な施策の概要

① 国営公園の整備

わが国固有の優れた文化的資産の保存及び活用や広域的レクリエーション需要への対応を図るため、国営昭和記念公園等の着実な整備を推進している。また、東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点である国営東京臨海広域防災公園の整備を促進している。

予算額：国営公園整備

約282億円(H16年度)

② 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843億円(H16年度)

③ 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64億円(H16年度)

④ 緑地環境整備総合支援事業の推進

都市公園の整備、特別緑地保全地区の指定及び市民緑地制度による民有緑地の公開などの多様な手法の活用による緑とオープンスペースの確保を支援する。

予算額：緑地環境整備総合支援事業費補助  
約50億円(H16年度)

⑤ 道路緑化の推進

良好な景観を形成し、CO<sub>2</sub>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：348億円(H16年度、事業費)

⑥ 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：8,696億円(H16年度、事業費)の内数

⑦ 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380億円(H16年度、国費)の内数

⑧ 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138億円(H16年度)

⑨ 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43億円(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)

- 各地方公共団体等からの報告を元に速報値を算出したところ、平成16年度末現在で約4%増加しており、順調に推移しているものと考えられる。

(施策の実施状況)

- 直轄事業においては、国営アルプスあづみの公園等17公園の整備を推進した。
- 補助事業においては、都市公園事業費補助、古都及び緑地保全事業、緑地環境整備総合支援事業により、地方公共団体による緑とオープンスペースの確保への支援を行った。
- 良質な緑の道路空間を構築するため、植樹帯、中央分離帯の植樹等、道路緑化を推進した。
- 自然再生、多自然型川づくり等を荒川、木曾川等で実施。

- ・ 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16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、既成市街地等用地確保が困難な地域において、効率的かつ積極的な都市公園整備を推進するため、立体都市公園制度や借地方式による都市公園整備の推進も図っていく必要がある。

#### 平成17年度以降における新規の取組

- 緑地環境整備総合支援事業の拡充  
良好な景観形成・向上の取り組みを支援するため、対象都市について「景観計画が策定済み又は策定中の都市」を追加する等の拡充を行った。
- 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  
2億円→2.5億円

#### 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）

**重点目標 暮らし(3) 良好な居住環境の形成**  
 美しくゆとりある環境の中で、質の高い居住生活の実現を図る。

**指標：市街地の幹線道路の無電柱化率②**

**目標値：15% (H19 年度)**

**実績値：10% (H16 年度)**

**初期値：7% (H14 年度)**

**○指標：市街地の幹線道路の無電柱化率**

**(指標の定義)**

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

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

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

**(目標値設定の考え方)**

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

- ・ 歴史的街並みを保存すべき地区、バリアフリー重点整備地区、くらしのみちゾーン等の面的に無電柱化を推進すべき地区において、平成16年度に新たに28地区において無電柱化に着手。

**今後の取組の方向性**

- ・ 都市景観や防災性の向上、安全で快適な通行空間の確保、歴史的街並みの保全等を図るため、平成16年度を初年度とする「無電柱化推進計画」に基づき、新技術導入等によるコスト縮減を図りつつ、幹線道路における無電柱化を引き続き推進。
- ・ さらに、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・住環境形成の必要な地区、歴史的街並みを保存すべき地区などの主要な非幹線道路についても無電柱化を面的に進める。

※評価の詳細は「平成16年度道路行政の達成度報告書・平成17年度道路行政の業績計画書」も参照されたい(URL:<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>)。

**平成17年度以降における新規の取組**

- ・ 身近な道路のニーズに応える施策について先導的に取り組む地区に対して支援を実施。当該地区において、概ね3年以内に面的に無電柱化を推進。

**担当部局等**

担当課：道路局 地方道・環境課道路交通安全対策室 (室長 岩崎泰彦)  
 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 松谷春敏)

**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 25,793 億円の内数 (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年度実績値7%に対し、平成16年度の市街地の幹線道路の無電柱化率の実績値は10%であり、目標の達成に向けて指標は順調に伸びている。
- ・ しかし、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。
- ・ 市街地の幹線道路において、直轄国道での無電柱化率(約20%)に対し、補助国道(約6%)及び都道府県道(約8%)における無電柱化率が低く、地方公共団体の一層の積極的な取組が必要。また、幹線道路の無電柱化率10%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**

- ・ 平成16年度末までに「無電柱化推進計画」(平成16~20年)等に基づき、整備延長で約6,200kmを整備。

## 重点目標 暮らし(3) 良好な居住環境の形成

美しくゆとりある環境の中で、質の高い居住生活の実現を図る。

業績指標：汚水処理人口普及率②

目標値：86% (H19年度)

実績値：78% (H15年度)

初期値：76% (H14年度)

○指標：汚水処理人口普及率

(指標の定義)

総人口に対して、下水道、農業集落排水施設、浄化槽等の汚水処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、汚水処理人口普及率が100%となることを目標としており、それを現況値との勘案で平成19年度の目標値を設定している。

(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)

過去の実績値

(年度)

H11	H12	H13	H14	H15
69%	71%	74%	76%	78%

### 主な施策

主な施策の概要

#### ① 汚水処理施設の整備 (◎)

効率的な汚水処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8,749億円の内数(H16年度)

#### ② 下水道の整備

下水道の整備を促進するため、事業を実施する地方公共団体に対して補助を行う。

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

予算額8,749億円の内数(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15年度の実績値は汚水処理人口普及率

が78%であり、着実な進捗が図られているところ。

- ・しかしながら、普及状況は地域間、人口規模によって大きな差があり、平成15年度末で汚水処理人口普及率が全国平均を超えているのは12都道府県だけである。また、5万人未満の中小市町村における汚水処理人口普及率は56%にとどまっている。

(施策の実施状況)

- ・普及の遅れている中小市町村や三大湾、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。
- ・社会状況の変化に応じて都道府県構想を見直すなど、費用比較等においてより効率的かつ適正に下水道の整備を推進した。

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。

### 平成17年度以降における新規の取組

- ・平成17年度から、地方の自主性・裁量性を高めるため、複数の汚水処理施設(公共下水道、集落排水施設、浄化槽)を一体的に整備する市町村に対し、汚水処理施設間での融通や年度間の事業量の調整が可能な汚水処理施設整備交付金制度を創設した。

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)



**重点目標 安全（１） 水害等の災害に強い国土づくり**

都市型災害対策や災害弱者への対応等に重点を置いて、水害、土砂災害（土石流・地すべり・急傾斜地の崩壊）、津波・高潮、雪害、火山噴火災害等の災害から国土の保全を図り、社会経済活動を支え、生命・財産・生活の安全性を確保する。

指標：洪水による氾濫から守られる区域の割合①

目標値：約 62% (61.7%) (H19 年度)

実績値：約 59% (59.1%) (H16 年度)

初期値：約 58% (57.8%) (H14 年度)

指標：床上浸水を緊急に解消すべき戸数①

目標値：約 6 万戸 (H19 年度)

実績値：約 7.4 万戸※ (H16 年度)

初期値：約 9 万戸 (H14 年度)

※速報値（実績値は 8 月頃集計予定）

○指標：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年に一度程度発生する規模の降雨において、洪水の氾濫の防御が必要な区域に対し、防御されている区域の割合

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

**(考えられる外部要因)**  
 地元の調整状況等

**(他の関係主体)**  
 特になし

過去の実績値 (年度)					
H11	H12	H13	H14	H15	H16
			約58% (57.8%)	約58% (58.4%)	約59% (59.1%)

○指標：床上浸水を緊急に解消すべき戸数

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

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

**(考えられる外部要因)**  
 地元の調整状況等

**(他の関係主体)**  
 特になし

過去の実績値 (年度)					
H11	H12	H13	H14	H15	H16
			約9万戸	8.3万戸	7.4万戸(速報値)※

※ 実績値は8月頃集計予定

**主な施策**

主な施策の概要

①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)8,240億円(H16)の内数  
 (補助)7,574億円(H16)の内数  
 (特治等込み)

②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、都市の治水安全度の向上を図るため、事業を実施する地方公共団体に対して補助を行う。

予算額：下水道事業 8,749億円(H16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)

- ・ 指標については、集計中のものであるが目標の達成に向けて概ね指標値は順調に推移している。
- ・ 「洪水による氾濫から守られる区域の割合」等の指標値の向上のためには、河川、ダム、砂防設備等の整備を行うことが必要であるが、これらは計画から完成までには長時間を要することが多いため、施設整備途上においてはハード・ソフト一体となった減災体制の緊急的な整備が必要である。また、計画規模を上回る洪水等による災害に対する体制整備が必要である。
- ・ 床上浸水を緊急に解消すべき戸数の平成16年度の実績値は約7.4万戸であり、目標の達成に向けて順調に推移している。
- ・ 今後とも、継続的に指標値の向上を図るためには、計画的な投資と事業展開が必要であるとともに、効率的な事業執行を図っていく必要がある。
- ・ 近年の浸水被害の状況を見ると、都市化の進展による雨水の流出率の増加や局所的な集中豪雨により依然として内水被害が頻発している。また、被害内容の現状を見ると、宅地等の浸水面積は減少しているものの、都市化の進展や集中豪雨の多発により、被害額は減少しておらず、関係者の連携を図った取り組みが必要である。

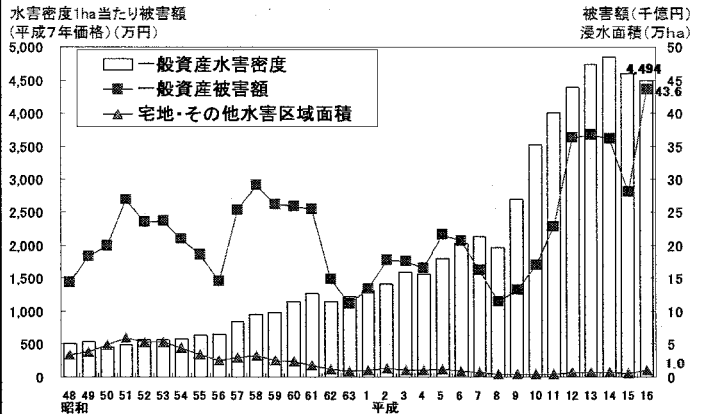


図 一般資産水害密度等の推移(過去5ヶ年平均)  
 ※H16は速報値

(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。
- ・ 地下空間利用が高度に発達している地区等において、都市型浸水被害の効率的な解消を図るため、小規模な貯留施設や浸透施設の設置を支援する浸水被害緊急改善下水道事業を創設した。

今後の取組の方向性

- ・ 昨年は、梅雨期の集中豪雨や度重なる台風の上陸により、全国各地で激甚な水害、土砂災害が数多く発生し

た。これらは、未だ災害に対する整備水準が低いことも大きな要因であるが、近年の集中豪雨の増加などの自然的状況の変化や、少子高齢化などの社会的状況の変化に起因した新たな災害の様相を呈するものでもあった。このような新たな課題に的確に対応しつつ、今後の投資余力に限られる中で、できるだけ早期に安全度を高め、被害を最小化する「減災」を図るため、多様な整備手法の導入や既存施設の有効活用、危機管理体制の強化などを強力に推進する。

- ・ 財政状況が厳しくなる見込みの中、今後もコスト縮減を図りながら、本体工事中のダムや水害が頻発している地域での河川改修に重点的・集中的な投資を行うとともに、箇所数を厳密に管理し、計画的・効率的な施設整備を図る。
- ・ ダム事業については、貯水容量の効率的な再配分による既存ダムの有効活用も含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別する等、実施中の事業について峻別を徹底する。
- ・ 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4月に特定都市河川浸水被害対策法に基づき鶴見川を特定都市河川に指定し、これまで以上に下水道管理者、河川管理者及び地方自治体が一体となった浸水被害対策を実施していく。また、特定都市河川の指定を推進する。
- ・ 近年の集中豪雨の多発を踏まえ、地域の実情に応じて複数市町村に跨った広域的な浸水対策や、都市型浸水被害の常襲地区等においては小規模な浸水対策を行うようにするなど、効率的・効果的に浸水対策を推進する。

#### 平成17年度以降における新規の取組

○地域の水災及び土砂災害の防止力向上(水防法等改正)  
浸水想定区域を指定する河川の範囲の拡大、中小河川における洪水情報等の提供の充実、水防協力団体制度の創設、非常勤の水防団員に係る退職報償金の支給規定の創設、土砂災害警戒区域における警戒避難態勢の充実等を実施

○総合流域防災協議会の設立  
国と都道府県等が連携し、流域一体で包括的な防災対策を実施するため、総合流域防災協議会を設立

○総合流域防災事業の創設  
豪雨災害等に対し流域一体となった総合的な防災対策を推進し、あわせて地方の自主性・裁量性をより高めるため、流域単位を原則として、包括的に水害・土砂災害対策の施設整備等及び災害関連情報の提供等のソフト対策を行う事業に対し補助する

○広域的な浸水対策の実施  
地形的な状況等から複数市町村に跨って浸水対策を実施することが効果的・効率的な地域において、都道府県による浸水対策を実施できるように措置する。

#### 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 関 克己)  
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)

**重点目標 安全(1) 水害等の災害に強い国土づくり**

都市型災害対策や災害弱者への対応等に重点を置いて、水害、土砂災害(土石流・地すべり・急傾斜地の崩壊)、津波・高潮、雪害、火山噴火災害等の災害から国土の保全を図り、社会経済活動を支え、生命・財産・生活の安全性を確保する。

**指標：土砂災害から保全される戸数①**

目標値：約 140 万戸 (H19)

実績値：約 127 万戸 (H16)

初期値：約 120 万戸 (H14)

**○指標：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

過去の実績値						(年度)
H11	H12	H13	H14	H15	H16	
			120	124	127	
			万戸	万戸	万戸	

**主な施策**

**主な施策の概要**

**① 砂防設備の整備**

砂防事業の進捗を図る。

予算額：(直轄) 628 億円 (H16 国費) の内数

(補助) 941 億円 (H16 国費) の内数

**② 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) 50 億円 (H16 国費) の内数

(補助) 152 億円 (H16 国費) の内数

**③ 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) 380 億円 (H16 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16年度の実績値は約127万戸であり、目標の達成に向けて指標値は概ね順調に伸びているが、平成16年度は全国で災害が多発したという要素もあるため、今後一層のコスト縮減等の取り組みを行いながら、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、重点的に実施している。
- 土砂災害から国民の生命及び身体の保護するため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。平成16年は、梅雨前線による集中豪雨、度重なる台風、新潟県中越地震、浅間山の中規模噴火等による全国各地で土砂災害が多発し、その件数は、統計開始以来最多の2,500件以上にも上った。これにより61名という尊い人命が失われるなど甚大な被害が生じた。
- 豪雨災害から明らかとなった新たな課題に的確に対応するため、学識経験者からなる豪雨災害総合政策委員会を設け、さらに、豪雨のみならず、地震や火山噴火等による土砂災害を踏まえ、今後の土砂災害対策のあり方を検討するため学識経験者からなる土砂災害対策検討会を設け、それぞれ、「総合的な豪雨災害対策の推進について」及び「総合的な土砂災害対策について」の提言を頂いた。これらの提言を受けて、今後はソフト対策と連携をとったハード整備を推進し被害を最小化するよう減災体制を確立する等の施策を推進する。

**平成17年度以降における新規の取組**

**・ 総合流域防災事業の創設**

水害対策や土砂災害対策、ハード対策とソフト対策を一体的に実施し、地方の自主性・裁量性をより高めつつ、豪雨災害等に対し流域一体となった総合的防災対策を推進するため、総合流域防災事業を創設。

**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)

**重点目標 安全（１）水害等の災害に強い国土づくり**

都市型災害対策や災害弱者への対応等に重点を置いて、水害、土砂災害（土石流・地すべり・急傾斜地の崩壊）、津波・高潮、雪害、火山噴火災害等の災害から国土の保全を図り、社会経済活動を支え、生命・財産・生活の安全性を確保する。

**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①**

**目標値：約 10 万 ha（H19 年度）  
実績値：約 12.9 万 ha（H16 年度）  
初期値：約 15 万 ha（H14 年度）**

**○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**

**（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）**

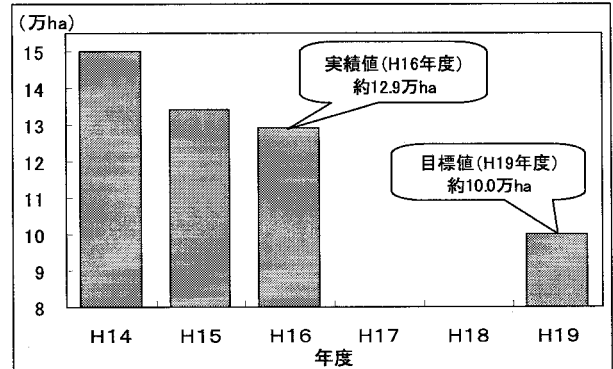
長期的にゼロを目指すことを目標に、平成 19 年度までに達成可能な値として設定

**（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）



過去の実績値 (年度)					
H11	H12	H13	H14	H15	H16
			約 15 万 ha	約 13.4 万 ha	約 12.9 万 ha

**（施策の実施状況）**

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

海岸事業実施箇所数 831 箇所

**主な施策**

**主な施策の概要**

- ① 海岸保全施設の新設整備等  
予算額 1,333 億円（H16 年度）の内数

**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。

**測定・評価結果**

**目標の達成状況に関する分析  
（指標の動向）**

- 平成 16 年度の実績値は防護されていない面積約 12.9 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、同年 12 月にはインドネシア・スマトラ島沖大規模地震が発生するなど、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。

**平成 17 年度以降における新規の取組**

- 津波危機管理対策緊急事業の創設（政策アセスメントを実施）  
津波発生時における人命の優先的な防護を推進するため、既存の海岸保全施設の防災機能を的確に発揮できるようにするとともに、水門等の自動化・遠隔操作化や耐震調査等の津波ハザードマップ作成支援などの避難対策を総合的に実施する「津波危機管理対策緊急事業」を統合補助金として創設する。

**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）  
関係課：河川局海岸室（室長 細見寛）

**重点目標 安全（２）大規模な地震、火災に強い国土づくり等**

大規模な地震や火災から、生命・財産・生活の安全性と社会経済活動を確保する。また、災害発生時の避難施設、支援活動を確保する。

**指標：地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消①**

目標値：約 10,000ha（H19 年度）  
実績値：約 11,700ha※（H16 年度）  
初期値：約 13,000ha（H14 年度）  
※速報値（実績値は 8 月頃集計予定）

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

**(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 0m 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）

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、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**

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

**平成 17 年度以降における新規の取組**

- ・ 津波危機管理対策緊急事業の創設（政策アセスメントを実施）  
津波発生時における人命の優先的な防護を推進するため、既存の海岸保全施設の防災機能を的確に発揮できるようにするとともに、水門等の自動化・遠隔操作化や耐震調査等の津波ハザードマップ作成支援などの避難対策を総合的に実施する「津波危機管理対策緊急事業」を統合補助金として創設する。

過去の実績値 (年度)					
H11	H12	H13	H14	H15	H16
			約 13,000ha	約 12,300ha	約 11,700ha (速報値)※

※ 実績値は 8 月頃集計予定

**主な施策**

**主な施策の概要**

**①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 8,696 億円（H16 年度）の内数

**②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 1,333 億円（H16 年度）の内数

**測定・評価結果**

**目標の達成状況に関する分析**

**(指標の動向)**

- ・ 平成 16 年度末の実績値は約 11,700ha 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、同年 12 月にはインドネシア・スマトラ島沖大規模地震が発生するなど、大規模地震に対し

**重点目標 安全(2) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等**

大規模な地震や火災から、生命・財産・生活の安全性と社会経済活動を確保する。また、災害発生時の避難施設、支援活動を確保する。

指標：多数の者が利用する一定の建築物の耐震化率(建築物)④

目標値：約2割(H19年度)  
実績値：16%(H15年度)  
初期値：16%(H14年度)

○指標：多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率(建築物)

(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

- 予算額826億円の内数(H16年度)
- ・建築基準法等の一部改正及び耐震化の促進のための会議等を開催する。
- ・耐震診断・改修支援制度の普及のためのセミナー等を開催する。
- ・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(H16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。

②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。

③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。

④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242億円の内数(H16年度)

過去の実績値 (年度)				
H11	H12	H13	H14	H15
13%	14%	15%	16%	16%

**主な施策**

主な施策の概要

①建築物の耐震化の促進

・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。補助対象事業の拡充(平成16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)

・指標はほぼ横ばいである。平成15年宮城県北部地震、平成15年十勝沖地震、平成16年新潟県・中越地震等の発生、東南海・南海地震の危険性の指摘など、今後更なる施策を進めて行く必要がある。

#### (施策の実施状況)

- ・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。
- ・平成16年度の補助事業として、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。
- ・密集市街地における地震災害・大規模火災対策等を促進のため、特例容積率適用区域制度の拡充、防災空間の確保のための一団地認定制度の創設等を盛り込んだ「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」を公布した(平成16年6月)。
- ・平成17年2月、学識経験者、地方公共団体なる「住宅・建築物の地震防災推進会議」を発足させ、耐震化の目標設定や目標達成のための施策の具現化を推進。
- ・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した。
- ・耐震診断に対する補助は、平成15年度までに約4万戸の実績があり、平成16年度も同様の実績が見込まれる。
- ・国の防災拠点官庁施設の耐震化を実施した。

#### 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17年度以降における新規の取組

- 住宅の耐震改修費補助制度を拡充  
平成17年度より、住宅と非住宅、耐震診断と耐震改修等に分かれている4つの補助制度を一元化し、地方公共団体が住宅と非住宅、診断と改修等の間で柔軟に使える制度に改める。
- 税制改正による耐震化の促進  
住宅ローン減税等について、築後年数要件を撤廃するかわりに、耐震基準への適合化を要件化する。
- 耐震改修促進法の見直し  
耐震性が不十分な多数の者が利用する建築物については、指導・助言だけでなく、指示・報告徴収・立入検査や、指示に従わない建築物の公表等を行えるようにすることなどを検討する。

#### 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 井上 俊之)  
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)



**重点目標 安全(2) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等**

大規模な地震や火災から、生命・財産・生活の安全性と社会経済活動を確保する。また、災害発生時の避難施設、支援活動を確保する。

指標：多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率(住宅)①

目標値：約65% (H19年度)  
実績値：約61% (H15年度)  
初期値：51% (H10年度)

○指標：多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率(住宅)

(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

過去の実績値 (年度)					
H10	H11	H12	H13	H14	H15
51%					61%

**主な施策**

主な施策の概要

①補助、融資及び税制等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。
- ・平成16年度補助対象事業の拡充を図る。
- ・建築基準法等の一部改正及び耐震化の促進のための会議等を開催する。
- ・耐震診断・改修支援制度の普及のためのセミナー等を開催する。

補助：予算額474億円の内数(H16年度)

②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38億円の内数(H16年度)

③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。

**測定・評価結果**

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・5年ごとの集計(住宅・土地統計調査)による状況の把握を行っているが、平成15年の指標の実績については、約61%であり、目標値に沿って耐震化が進捗している。
- ・平成15年宮城県北部地震、平成15年十勝沖地震、平成16年新潟県・中越地震等の発生、東南海・南海地震の危険性の指摘など、今後更なる施策を進めて行く必要がある。

※社会資本整備重点計画での住宅の耐震化率とは、住宅総数に対する耐震性を有する住宅数の実数の割合としているものである。一方、平成17年3月30日に開催された中央防災会議では、住宅の耐震化率を現状の75%(H15)から90%(H27)としたが、これは住宅総数に対する耐震性を有すると推計される住宅数の割合であり、社会資本整備重点計画での耐震化率とは算定方法が異なるものである。

(施策の実施状況)

- ・耐震診断や改修実施の推進のため、住宅市街地総合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。
- ・平成16年度の補助事業として、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。
- ・密集市街地における地震災害・大規模火災対策

等を促進のため、特例容積率適用区域制度の拡充、防災空間の確保のための一団地認定制度の創設等を盛り込んだ「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」を公布した（平成16年6月）。

- ・平成17年2月、学識経験者、地方公共団体なる「住宅・建築物の地震防災推進会議」を発足させ、耐震化の目標設定や目標達成のための施策の具現化を推進。
- ・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した。
- ・耐震診断に対する補助は、平成15年度までに約17万戸の実績があり、平成16年度も同様の実績が見込まれる。

#### 今後の取組の方向性

##### ○耐震診断・改修の普及促進

今後、さらに住宅の耐震化を強力に推進するためには、耐震化の目標を定め、税制、補助制度、その他促進方策を強力に展開する。

#### 平成17年度以降における新規の取組

##### ○住宅の耐震改修費補助制度の拡充

平成17年度より、住宅と非住宅、耐震診断と耐震改修等に分かれている4つの補助制度を一元化し、地方公共団体が住宅と非住宅、診断と改修等の間で柔軟に使える制度に改める。

##### ○地域住宅交付金の活用

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

予算額：地域住宅交付金580億円の内数(H17国費)

##### ○税制改正による耐震化の促進

住宅ローン減税等について、築後年数要件を撤廃するかわりに、耐震基準への適合化を要件化する。

#### 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）

関係課：住宅局市街地建築課（課長 井上 俊之）、  
住宅局住宅生産課（課長 高井 憲司）、  
住宅総合整備課（課長 佐々木 基）

**安全(2) 大規模な地震、火災に強い国土づくり等**

大規模な地震や火災から、生命・財産・生活の安全性と社会経済活動を確保する。また、災害発生時の避難施設、支援活動を確保する。

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 ⑦

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、H16の実績値  
はなし(次回調査はH19)

○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

(指標の定義)

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

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

過去の実績値  
(年度)

H12	H13	H14	H15	H16
		0ha		

**主な施策**

主な施策の概要

○密集市街地の整備改善のための事業等の推進  
・住宅市街地総合整備事業により老朽住宅の除

却・建替、地区施設等の整備を図る(予算額：474億円(H16年度国費))。

・街路事業、都市公園事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業等により公共施設の整備を図る。

・都市防災総合推進事業、市街地再開発事業等により沿道建築物の不燃化を図る。

・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：189億円(H16年度国費))。

・都市再生機構に対する都市・居住環境整備推進出資金(密集市街地整備促進型)、都市・居住環境整備推進出資金(防災環境軸整備型)を活用する

(密集市街地整備促進型 予算額：65億円(H16年度))。

(防災環境軸整備型 予算額：16億円(H16年度))。

・住宅金融公庫の都市居住再生融資制度により、住宅市街地総合整備事業の整備計画区域内等における共同建替事業に対する融資を行う。

**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、H16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)

・住宅市街地総合整備事業等により、老朽建築物等の除却・建替え、道路・公園等の防災上重要な公共施設の整備等を総合的に行い、密集市街地の整備改善を図った。

・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。

- ・街路事業、都市公園事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業、都市防災総合推進事業等により、避難地・避難路整備及び周辺建築物の不燃化を促進し、延焼遮断帯として機能する防災環境軸の形成を図った。
- ・組合再開発促進基金による債務保証制度を拡充し、密集市街地における共同建替え等の支援を図った。
- ・民間事業者等では取得困難で、かつ都市再生を緊急に図るべき密集市街地において、都市再生機構に対する都市・居住環境整備推進出資金（密集市街地整備促進型）を充当して、官民の協力による密集市街地の整備を図り、また新たに都市計画道路の整備と市街地の整備改善を一体的に実施する防災環境軸整備推進事業に充当する都市・居住環境整備推進出資金（防災環境軸整備型）を創設した。
- ・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拡充等を行った。
- ・都市再生プロジェクトで位置づけられた密集市街地の緊急整備に即して、都市防災総合推進事業等により防災環境軸の形成を図った。

#### 今後の取組の方向性

- ・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 17 年度以降における新規の取組

- 特に大火の可能性の高い危険な密集市街地（重点密集市街地）について安全性向上のため、防災上必要な公共施設の整備と老朽住宅の建替え等を緊急に促進する措置を講じ、その解消を強力に推進する。また都市計画等と連携して防災環境軸の緊急整備を図る。
- 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。
- ・住宅市街地総合整備事業等の拡充  
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、都市防災総合推進事業の事業主体と対象地域の拡充、住宅市街地総合整備事業等における既存ストックを活用した都市再生住宅等の整備のための拡充、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 439 億円（H17 年度国費）の内数等

#### ・地域住宅交付金の活用

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

予算額：地域住宅交付金 580 億円の内数（H17 国費）

#### 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 橋本 公博）、住宅局住環境整備室（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）、都市・地域整備局市街地整備課（課長 竹内 直文）、都市・地域整備局街路課（課長 松谷 春敏）、都市・地域整備局公園緑地課（課長 高梨 雅明）、住宅局民間事業支援調整室（室長 三輪 栄一）、住宅局市街地建築課（課長 井上 俊之）、住宅局住宅総合整備課（課長 佐々木 基）

**重点目標 安全（２） 大規模な地震、火災に強い国土づくり等**

大規模な地震や火災から、生命・財産・生活の安全性と社会経済活動を確保する。また、災害発生時の避難施設、支援活動を確保する。

**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②**

目標値：約 25%（H19 年度）  
 実績値：約 12%※（H16 年度）  
 初期値：約 9%（H14 年度）  
 ※速報値

○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

（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）

過去の実績値					（年度）
H12	H13	H14	H15	H16	
		約 9%	約 10%	約 12%	

**主な施策**

主な施策の概要

① 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 282 億円の内数（H16 年度）

都市公園事業費補助

約 843 億円の内数（H16 年度）

**測定・評価結果**

目標の達成状況に関する分析

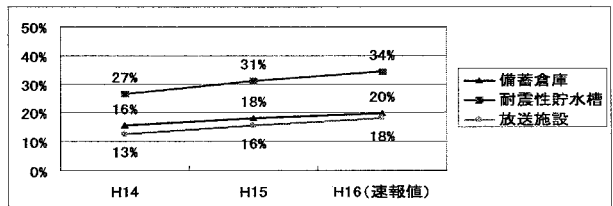
（指標の動向）

- 各地方公共団体等からの報告を元に速報値を算出したところ、平成 16 年度末現在で約 12% 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。

- 備蓄倉庫、耐震性貯水槽、放送施設の整備状況については進捗がみられるものの、備蓄倉庫、放送施設については未だ低い水準にとどまっており、設置種数の増に向けて今後の対策が必要。

備蓄倉庫、耐震性貯水槽、放送施設が整備された大都市の割合



注）指標の定義に該当するものについて年度別に集計

（施策の実施状況）

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

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 17 年度以降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  
 2 億円→2.5 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）

**重点目標 安全（２）大規模な地震、火災に強い国土づくり等**

大規模な地震や火災から、生命・財産・生活の安全性と社会経済活動を確保する。また、災害発生時の避難施設、支援活動を確保する。

**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①**

**目標値：76%（H19年度）**  
**実績値：69%（H16年度）**  
**初期値：66%（H14年度）**

**〇指標：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**

**（指標の定義）**

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

（注1）陸路で連絡する隣接二次生活圏の存在しない圏域を除く二次生活圏（北海道については地方生活圏）の中心都市をさす。ただし、二次生活圏が設定されていない首都圏・近畿圏・中部圏については、都府県庁所在地を用い、同一の二次生活圏に複数の中心都市が存在する場合は人口の多い都市を対象としている。【合計約300都市】

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

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

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

**（目標値設定の考え方）**

長期的に概成を目指すこととして、平成19年度の目標を設定

**（考えられる外部要因）**

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

**（他の関係主体）**

- ・ 地方公共団体等

69%となり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。

- ・ 救援ルートを確保するため、緊急輸送道路等の橋梁の耐震補強や法面対策等の防災対策を推進しているところであるが、防災対策・震災対策が完了した救援ルートが確保されている都市数の増加（平成16年度は4都市）は微増にとどまっている。
- ・ 特に、緊急輸送道路の橋梁の耐震補強については、二次的被害の可能性のある「跨線橋」や「跨道橋」等を最優先として対策を実施してきており、平成16年度末時点で、直轄国道については約9割、都道府県管理道路については、約6割の進捗。しかしながら、河川橋については、直轄国道で約3割、都道府県管理道路で約5割と進捗が遅れている状況（全体として約5割の進捗）。また、落橋・倒壊に至った場合、甚大な二次的被害を及ぼすおそれのある新幹線を跨ぐ橋梁については約3割と不十分な状況。

**（施策の実施状況）**

- ・ 法面対策や橋梁耐震補強などの防災・震災対策を重点的に実施した。
- ・ 平成16年は、観測史上最多の台風上陸や新潟県中越地震等大規模な災害が多発したことから、平成16年度補正予算においても防災・震災対策を推進した。

**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、法面対策や橋梁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。

※評価の詳細は「平成16年度道路行政の達成度報告書・平成17年度道路行政の業績計画書」も参照されたい(URL:<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>)。

**平成17年度以降における新規の取組**

災害時の広域的な救援ルートを確保するためには、道路の防災・震災対策を推進する必要があり、特に、救援活動や緊急物資輸送に極めて重要な役割を果たす緊急輸送道路の橋梁の耐震補強については、今般の首都直下地震等の大規模地震の逼迫性の指摘を踏まえ、平成17年度より新たに次の取組を行うこととしたところである。

- ・ 緊急輸送道路の橋梁の耐震補強について、平成17年度からの3箇年のプログラムを策定して重点的に実施。
- ・ また、新幹線や高速道路をまたぐ橋梁の耐震補強についても平成17年度からの3箇年のプログラムを策定して重点的に実施。

**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）

過去の実績値の推移					(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	
		66%	68%	69%	

**主な施策等**

**主な施策の概要**

**〇道路の防災・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、法面対策や橋梁耐震補強などの防災・震災対策を重点的に進める。

予算額：地震・火災による被害の軽減

事業費 3,456億円の内数（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年度実績値 66%に対し平成16年度の実績値は

関係部局：都市・地域整備局 街路課（課長 松谷春敏）  
道路局 高速国道課（課長 菊川滋）  
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 柘屋誠）  
道路局 有料道路課（課長 木村昌司）

**政策目標 安全（２）大規模な地震、火災に強い国土づくり**

大規模な地震や火災から、生命・財産・生活の安全性と社会経済活動を確保する。また、災害発生時の避難施設、支援活動を確保する。

**指標：港湾による緊急物資供給可能人口  
②**

目標値：約 2,600 万人（H19 年度）  
実績値：約 2,020 万人（H16 年度）  
初期値：約 1,900 万人（H14 年度）

**○指標：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、①過去に大地震があつて、最近大地震が起きていない、②活構造地域、③最近地殻活動が活発、④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）

過去の実績値					(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	
約 1,600 万人	約 1,800 万人	約 1,900 万人	約 2,000 万人	約 2,020 万人	

**主な施策**

**主な施策の概要**

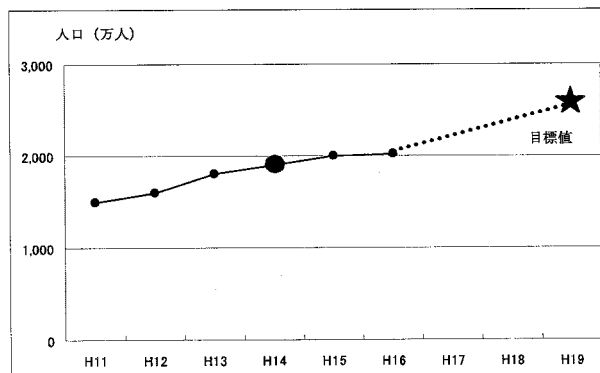
- ① 耐震強化岸壁を備えた港湾を整備することにより、海上からの緊急物資輸送の確保を図る。  
予算額（国費） 34 億円（H16 年度）

**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 16 年度の実績値については、耐震強化岸壁の整備により緊急物資供給可能人口約 2,020 万人となり着実に増加している。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。

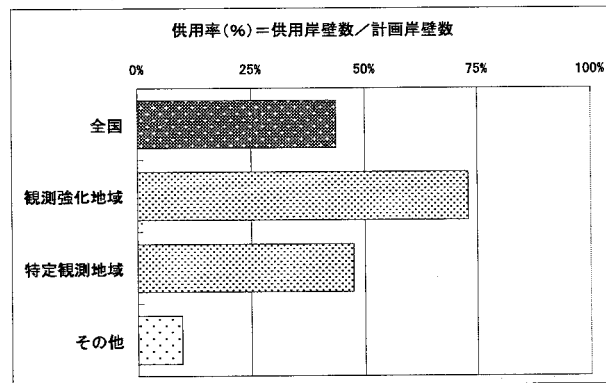


**（施策の実施状況）**

- ・ 対象とする地域において、平成 16 年度には 11 港湾において耐震強化岸壁の整備を進め、うち 1 港湾の耐震強化岸壁の供用が開始された。

**今後の取組の方向性**

- ・ 引き続き観測強化地域など大規模地震の切迫性の高い地域における耐震強化岸壁の整備を推進する。



**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）



指標：道路交通における死傷事故率④

目標値：108 件/億台キロ

(118 を約 1 割削減)

(H19 年)

実績値：120 件/億台キロ

(暫定値) (H16 年)

初期値：118 件/億台キロ

(H14 年)

○指標：道路交通における死傷事故率

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

交通安全思想の普及状況

(他の関係主体)

- ・警察（指導取締り）
- ・公安委員会（交通規制）

過去の実績値の推移					(年)
H12	H13	H14	H15	H16	
120	120	118	119	120	(暫定値)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成 16 年の日本の死傷事故率は、欧米に比べると 2~6 倍（ドイツ:52.0、フランス:19.1、イギリス:43.7、アメリカ:45.6（単位は件/億台キロ。フランスは平成 14 年、アメリカは平成 13 年））。
- ・平成 14 年実績値 118 件/億台キロに対し、平成 16 年の死傷事故率の実績値は 120 件/億台キロと指標は後退。
- ・死傷事故率が前年より減少した都道府県は 24 であり、過半数を超えている。高知（対前年比 6.6%減）、青森（同 5.5%減）、鳥根（同 5.2%減）の 3 県は大きく減少。また、死傷事故率ワースト 1,2 の神奈川（対前年比 3.4%減）、東京（同 1.9%減）でも死傷事故率を減少。
- ・シートベルト着用率の向上等に加え、歩道設置等による道路交通環境の整備により人対車両事故の抑止等の効果が発生し、致死率の高い事故を抑止することで、致死率は着実に減少。
- ・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り、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)

- ① 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。
- ② 幹線道路の事故危険箇所等の集中的な対策
  - ・幹線道路における対策を効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、平成 16 年度までに約 1,600 箇所に対策に着手。
- ③ 面的・総合的な歩行者事故防止対策
  - ・市街地内の事故発生割合の高い地区において、歩行者等を優先する道路構造等により通行経路の安全性が確保されたあんしん歩行エリアの整備を推進した。あんしん歩行エリアについては、面的な対策を実施することから、単位面積当たりの事故発生件数が多い地区を抽出することとし、平成 15 年 7 月に 796 地区を指定し、平成 16 年度までに約 600 地区に対策に着手。

今後の取組の方向性

- ・効果的、効率的な交通事故対策を進めるため、幹線道路における対策を重点的に実施するとともに、市街地内の事故発生割合の高い地区において、「あんしん歩行エリア」の整備を引き続き進める。
- ・個別の対策実施にあたっては、「交通事故対策・評価マニュアル」等を用い、科学的な分析に基づく対策を立案するとともに、現場の状況に応じた工夫のある取組を共有する

※評価の詳細は「平成 16 年度道路行政の達成度報告書・平成 17 年度道路行政の業績計画書」も参照されたい（URL:<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>）。

平成 17 年度以降における新規の取組

- ・幹線道路において、より効果的・効率的に交通事故を削減するため、「事故危険箇所」に加えて、優先的に対策すべき箇所を明示する「優先度明示方式」により、死傷事故率の高い区間を抽出し、重点的に交通事故対策を実施する。
- ・平成 17 年度より交通安全事業の予算費目を見直し、成果と予算配分を直結させた交通事故重点対策事業費を創設する。

**担当部局等**

担当部局：道路局地方道・環境課 道路交通安全対策室  
(室長 岩崎泰彦)

関係部局：道路局国道・防災課 (課長 鈴木克宗)

**重点目標 安全（３） 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化**

陸・海・空の交通に関する安全を確保し、事故やテロ等の未然防止と被害軽減を図る

**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 ②**

**目標値：０件（H15年度以降毎年度）**

**実績値：０件（H16年度）**

**初期値：０件（H14年度）**

○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

**（指標の定義）**

ふくそう海域において、一般船舶（全長 50m 以上）が通常航行する航路を閉塞、または閉塞するおそれがある海難の発生数

（注）ふくそう海域：東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港（海上交通安全法または港則法適用海域に限る。）

**（目標値設定の考え方）**

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

**（考えられる外部要因）**

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

**（他の関係主体）**

なし

**過去の実績値の推移（年度）**

H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16
0件	0件	0件	0件	0件	0件	0件

**主な施策等**

**主な施策の概要**

①安全性と効率性を両立させた新しい交通体系の導入に向けた検討

予算額：0.24 億円（H16 年度）

- ・ 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、航行の安全性と海上輸送の効率性の両面から総合的に検討を行う。

②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 24.9 億円（H16 年度）

- ・ A I S を活用した次世代型航行支援システムの整備
- ・ 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 I T 化（沿岸域情報提供システムの整備）

③海上交通センターの拡充

予算額：航路標識整備事業費 4.3 億円（H16 年度）

④海上交通法令の励行等の実施

⑤海上交通センター等の的確な運用の実施

⑥主要国際幹線航路の整備及び保全（◎）

予算額：港湾整備事業費 198 億円（H16 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。

**測定・評価結果**

**目標の達成状況に関する分析**

**（指標の動向）**

- ・ 平成 16 年度においては、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、17 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、航路標識の整備及び国際幹線航路の整備により海上交通環境の向上を図ったことにより、順調に大規模海難の発生数 0 を維持している。

**（施策の実施状況）**

①安全性と効率性を両立させた新しい交通体系の導入に向けた検討

- ・ 伊勢湾における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、船舶交通環境の現状、既往の調査研究のレビュー、船舶交通環境の問題点及び海域利用者のニーズについて調査・整理を行い、また、伊良湖水道航路において海難が発生した場合の影響などの検討を進めた。

②次世代型航行支援システム等の整備

- ・ A I S を活用した次世代型航行支援システムを伊勢湾、備讃瀬戸、関門海峡及びその周辺海域に整備した。
- ・ 平成 16 年 7 月から東京湾海上交通センターにおいて A I S を活用した次世代型航行支援システムの運用を開始した。
- ・ 視認性、識別性及び誘目性に優れた高機能航路標識等 47 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 17 の海上保安部において的確な情報提供を実施した。

③海上交通センターの拡充

- ・ 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整備を実施した。

④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。

⑤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。

⑥主要国際幹線航路の整備及び保全

- ・ 船舶航行の安全性向上と安定的な海上輸送サービスの確保等を図るため、浅瀬等の存在により湾内航行に支障のある主要国際幹線航路の整備及び保全を行い、船舶航行規制の効率化等のソフト施策と連携することで、海上

ハイウェイネットワークの構築を推進している。

#### 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17年度以降における新規の取組

新港内交通管理システムに係る検討

- ・ 船舶搭載機器の進歩、航行環境の向上等を踏まえ、船舶交通がふくそうする港内における航行の安全性及び効率性の向上を実現するための検討を実施予定。

#### 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 今井忠義）

**重点目標 安全（3） 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化**  
陸・海・空の交通に関する安全を確保し、事故やテロ等の未然防止と被害軽減を図る。

**指標：国内航空における事故発生件数②**      **目標値：16.6 件/年（H15～19 年）**  
**実績値：17.2 件/年（H12～16 年）**  
**初期値：18.4 件/年（H10～14 年）**

**○指標：国内航空における事故発生件数**

**(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

H12	H13	H14	H15	H16
20.0	18.2	18.4	16.6	17.2
(単年)	(単年)	(単年)	(単年)	(単年)
17	14	23	12	20

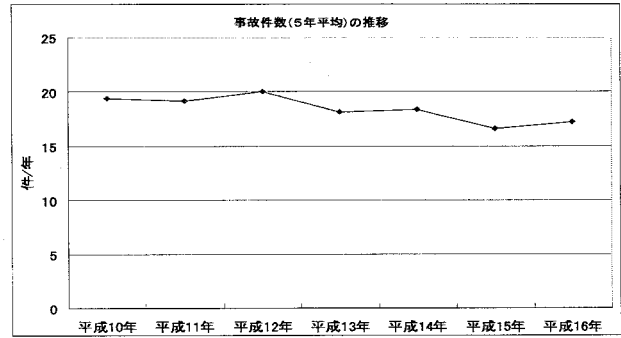
**○国内航空における事故発生件数**

**主な施策**

- 主な施策の概要**
- ①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 22 億円（H16 年度）
- ②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。

**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（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)**
- ・ 管制情報処理システム障害の再発防止対策として、システムリカバリ機能の改善等の整備及びシステム訓練体制の強化を図った。
  - ・ ニアミス事故再発防止対策として、RA（回避指示）情報を管制卓レーダー画面に自動表示する機能追加を実施した。
  - ・ 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。

**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）

**重点目標 環境（２） 都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善**

都市部における交通に起因する大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善を図る。また、ヒートアイランド現象の緩和を図る。

指標：NO<sub>2</sub>の環境基準達成率②

目標値：NO<sub>2</sub> 約 8割（H19年度）

実績値：NO<sub>2</sub> 73%（H16年度）

初期値：NO<sub>2</sub> 64%（H14年度）

**○指標：NO<sub>2</sub>の環境基準達成率**

・ NO<sub>2</sub>  
(指標の定義)  
自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法<sup>※1</sup> 対策地域内で、NO<sub>2</sub>について環境基準<sup>※2</sup>を達成している測定局の割合  
※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 NO<sub>2</sub>濃度 1時間値の1日平均値の年間98%値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること  
  
(目標値設定の考え方)  
平成22年度までに100%を目指す(自動車 NO<sub>x</sub>・PM 法施行令)こととして、平成19年度の目標を設定  
  
(考えられる外部要因)  
自動車以外の発生源(固定発生源)、交通量の変動、大型車混入率の変動  
  
(他の関係主体)  
該当なし

過去の実績値の推移 (年度)				
H12	H13	H14	H15	H16
		64%	67%	73%

**主な施策等**

**主な施策の概要**

- ①自動車から排出される窒素酸化物(NO<sub>x</sub>)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1,443億円の内数(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)  
ONO<sub>2</sub>の環境基準達成率
- ・ H15大気汚染状況報告書より、NO<sub>2</sub>の測定濃度の年平均値は近年緩やかな減少傾向にあり、NO<sub>2</sub>の環境基準達成率については平成14年度実績値64%に対し、平成16年度の実績値が73%となり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。
  - ・ 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ことから、自動車NO<sub>x</sub>・PM法対策地域内(首都圏、愛知・三重圏、大阪・兵庫圏)における自動車からの排出ガス(二酸化窒素(NO<sub>2</sub>)、浮遊粒子状物質(SPM))については、国土交通省設置の常時観測局を対象

として、NO<sub>2</sub>、SPM両項目とも環境基準の達成局の割合で評価し、併せて濃度値でも補足評価している。環境基準の達成局の割合は、NO<sub>2</sub>は53%(H15)から69%(H16)へと向上している。

- ・ なお、NO<sub>x</sub>の総排出量の50%~60%程度が自動車からの排出ガスによるものと推計されている

**(施策の実施状況)**

**ONO<sub>2</sub>の環境基準達成率**

- ・ 大気質の現況が環境基準を超えていると認められる地域において、交差点の立体化等のボトルネック対策や環境施設帯の整備等の沿道環境改善事業を実施。交差点の立体化の実施箇所において、渋滞解消に伴う走行速度の向上による開通後の整備効果も確認されている。
- ・ 効果的な対策の立案・実施には、周辺データの取得が不可欠であるため、直轄国道沿道で自動車排出ガスの影響が大きいと考えられる地域において、新たに19箇所で国土交通省が設置する常時観測局による観測を開始した。

**今後の取組の方向性**

- ・ 依然として自動車に起因するNO<sub>x</sub>・PM排出量を削減することが求められていることから、自動車からの排出ガス量を削減するため、自動車の走行速度向上のための交差点の立体化等の沿道環境改善事業を継続的に実施する。
- ・ 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<sub>x</sub>・PM対策地域を中心に、観測体制を強化。

※評価の詳細は「平成16年度道路行政の達成度報告書・平成17年度道路行政の業績計画書」も参照されたい(URL:<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>)。

**平成17年度以降における新規の取組**

- ・ 自動車NO<sub>x</sub>・PM法では、平成22年度までに対策地域内でのNO<sub>2</sub>の環境基準の概ねの達成が課せられていることから、現況の大気質の環境基準等が他の地域に比べ大幅に上回っている地域(環境ワースト地域)を選定し、平成22年度の環境基準達成に向けた対策を立案・実施。

**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)

**重点目標 環境（２） 都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善**  
 都市部における交通に起因する大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善を図る。また、ヒートアイランド現象の緩和を図る。

**指標：夜間騒音要請限度達成率②**

**目標値：72%（H19年度）**

**実績値：67%（H16年度）**

**初期値：61%（H14年度）**

**○指標：夜間騒音要請限度達成率**

**（指標の定義）**

環境基準類型指定地域※<sup>1</sup>または騒音規制区域※<sup>2</sup>いずれかを通過する直轄国道のうち、夜間騒音要請限度※<sup>3</sup>を達成している道路延長の割合

※1 環境基本法第16条第2項の規定に基づく、騒音に係る環境基準に掲げる地域の類型が指定されている地域

※2 騒音規制法第3条第1項の規定に基づく指定地域

※3 「騒音規制法第17条第1項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令」により定められる「幹線交通を担う道路に近接する区域」についての夜間の基準値

**（目標値設定の考え方）**

長期的に100%を目指すこととして、平成19年度の目標を設定

**（考えられる外部要因）**

交通量の変動、大型車混入率の変動

**（他の関係主体）**

該当なし

過去の実績値の推移				（年度）	
H12	H13	H14	H15	H16	
		61%	64%	67%	

**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1,443億円の内数（H16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は、平成14年度実績値61%に対し、平成16年度実績値が67%となり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。
- ・ 平成16年度の目標指標の全国値は67%となり、全国的に沿道における騒音の状況は改善傾向にあるが、非達成区間が依然3分の1程度残存する他、大都市地域の達成率は全国に比べて約3ポイント下回っているなど、大都市地域を

中心に全国的になお厳しい状況。

**（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。
- ・ 平成16年度に、新たに低騒音舗装474kmを敷設。平成15年度以前の実測時から平成16年度の実測時までの間に、新たに低騒音舗装が敷設された地点では、ほぼ全地点で騒音レベルが低下している。
- ・ 平成15年度の調査時点で夜間の騒音要請限度を超えている区間を中心に、低騒音舗装の敷設を実施し、夜間騒音要請限度を超える区間を約250km解消。（評価延長に占める割合：36%→33%）また、夜間騒音要請限度を大きく上回っている区間を中心に、複合的騒音対策を実施しているが、これらの区間については、低騒音舗装の敷設の効果と合わせた複合的対策の効果が確認されている。

**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に、舗装の打ち換えサイクルを考慮した低騒音舗装の敷設を行い、より効果的な対策の実施に努める。
- ・ 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、複合的対策を重点的に実施する等、沿道環境改善事業を継続的に実施する。

※評価の詳細は「平成16年度道路行政の達成度報告書・平成17年度道路行政の業績計画書」も参照されたい（URL：<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>）。

**担当部局等**

担当課：道路局 地方道・環境課 道路環境調査室  
 （室長 吉崎 収）

**重点目標 環境（４）良好な自然環境の保全・再生・創出**  
生態系に配慮した豊かで美しい自然環境の保全、再生及び創出を図る。

**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①**

**目標値：約 2 割（H19 年度）**  
**実績値： 8 %（H16 年度）**  
**初期値： 0 （H14 年度）**

**○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**

**（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）

過去の実績値						(年度)
H11	H12	H13	H14	H15	H16	
			0	6%	8%	

**主な施策**

**主な施策の概要**

- ① 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 1,333 億円（H16 年度）の内数
- ② 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 8,696 億円（H16 年度）の内数

**測定・評価結果**

**目標の達成状況に関する分析**  
**（指標の動向）**

- ・平成 16 年度末の実績値は約 8 %であり、順調に推移しているものと考えられる。
- ・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、伏木富山港海岸を含む 11 箇所で整備中

- ・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。

**平成 17 年度以降における新規の取組**

- ・河川環境整備事業費の統合補助金化：指定区間内の一級河川及び二級河川において、流域単位を原則として河川環境整備事業を統合補助金化することにより、現地の状況に即応した予算運用等が可能になるなど事業主体である都道府県等の裁量性を高めると共に、事務の簡素化を図る。これにより、効率的かつ効果的な自然河岸の再生が可能となる。

**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 環境（４）良好な自然環境の保全・再生・創出**  
生態系に配慮した豊かで美しい自然環境の保全、再生及び創出を図る

**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（H16 年度）**  
**初期値：約 2 割（H14 年度）**

①

**○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**

(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）

過去の実績値 (年度)

		H14	H15	H16
実績値	約 2 割	約 2 割	約 2 割	約 2 割

### 主な施策

主な施策の概要

① 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 8,696 億円の内数（H16 年度）

② 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・創出等自然環境に優しく美しい港の形成を進める。

予算額 4,745 億円の内数（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)

- ・ 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。
- ・ 境泉北港、尾道糸崎港等にて干潟の再生を行っているところ。

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。

### 平成 17 年度以降における新規の取組

- ・ 河川環境整備事業費の統合補助金化：指定区間内の一級河川及び二級河川において、流域単位を原則として河川環境整備事業を統合補助金化することにより、現地の状況に即応した予算運用等が可能になるなど事業主体である都道府県等の裁量性を高めると共に、事務の簡素化を図る。これにより、効率的かつ効果的な自然河岸の再生が可能となる。
- ・ 現地底質土および港湾浚渫土の有効活用による海域環境改善の効果を把握するため、また、泥質干潟の環境改善に有効かつ効果的な干潟再生手法を確立するため、現地干潟造成実験を実施する。

### 担当課等（担当課長名等）

担当課：河川局河川環境課（課長 坪香 伸）  
港湾局環境整備計画室（室長 牛嶋 龍一郎）

**重点目標 環境（５） 良好な水環境への改善**

生態系に配慮した豊かで美しい自然環境の保全、再生及び創出を図る。

指標：環境基準達成のための高度処理人口普及率②

目標値：17%（H19年度）

実績値：12%（H15年度）

初期値：11%（H14年度）

指標：港内青潮等発生期間の短縮⑧

目標値：H14比約5%減（H19年度）

実績値：5%増（H15年度）

初期値：0%（H14年度）

○指標：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）

過去の実績値 (年度)

H11	H12	H13	H14	H15
8%	8%	10%	11%	12%

○指標：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）

過去の実績値 (年度)

H11	H12	H13	H14	H15
			0%	5%増

**主な施策**

主な施策の概要

① 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 8,749億円の内数（H16年度）

② 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 4,745億円の内数（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)

- ・ 高度処理人口普及率は着実な進捗が図られているが、平成15年度の実績値は12%である。
- ・ 高度処理人口普及率は依然として低い状態であり、三大湾や指定湖沼等の水質改善は進んでいない。このため、引き続き高度処理の普及促進を図る。
- ・ 青潮等の発生期間についての動向については、気象・海象等の影響も受けるため、目標年次までの中期的な実績値の推移により評価する。

(施策の実施状況)

- ・ 三大湾、指定湖沼等における水質環境基準の達成に向けて、これらの地域において高度処理施設の整備を推進した。
- ・ 下水道法施行令を改正し、高度処理施設を位置づけ、窒素、リン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。
- ・ 東京湾・三河湾等において、汚泥の浚渫、覆砂および環境整備船による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。
- ・ 水環境を改善するため、引き続き汚泥の浚渫、覆砂および浮遊ゴミ等の回収を着実に図る。

平成17年度以降における新規の取組

- 高度処理を効率的に行うことができる下水道管理者が、他の下水道管理者の実施する高度処理の負荷削減機能を併せて高度処理を行うことを可能とする、高度処理共同負担事業制度を創設し、より効率的に高度処理の推進を図る。
- 覆砂について新規箇所に着手する。また、消失した干潟の再生による環境改善効果についての現地実験を行う。

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）

関係課：港湾局環境整備計画室(室長 牛嶋 龍一郎)

**重点目標 活力(1) 国際的な水準の交通サービスの確保等及び国際競争力と魅力の向上**

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を図り、我が国の国際競争力と魅力の創造を図る。

**指標：国際航空サービス提供レベル①**

**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 3,510 億座席キロ(H16 年)※**

**貨物 226 億トンキロ(H16 年)※**

**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)**

※実績値は暦年の速報値であり、平成 16 年度の実績値は 9 月に確定予定

**○指標：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)

**過去の実績値の推移(年度)**

	H12	H13	H14	H15	H16
旅客		3,177	3,435	3,206	3,510 <sup>(暦年速報値)</sup>
貨物		207	215	218	226 <sup>(暦年速報値)</sup>

**主な施策**

**主な施策の概要**

**①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 2,207 億円(H16 年度)

事業費 1,525 億円(H17 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)**

国際航空サービス提供レベルの平成 16 年度実績値は集計中であるが、平成 16 年の速報値は、旅客 3,510 億座席キロ(対 15 年比 9.5%増加)、貨物 226 億トンキロ(同 3.7%増加)となっている。平成 15 年度は、平成 15 年 3 月に開戦したイラク戦争や同年 4 月以降の SARS(新型肺炎)、鳥インフルエンザ等の影響の拡大、深刻化により需要が減少し、航空輸送サービス提供量が減少又は微増となったと考えられるが、需要の回復により航空輸送サービス提供量も増加に向かってい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、新設滑走路等の入札・契約、国際線地区の PFI 検討調査等を実施。
- ・ 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。また、二期事業の取扱いについては、施設整備を二本目の滑走路を供用するために必要不可欠なものに限定し、2007 年限定供用を図ることとした。
- ・ 中部国際空港については、旅客ターミナルビル等の整備を実施し、目標のとおり平成 17 年 2 月 17 日に開港した。

**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 17 年度以降における新規の取組**

- ・ 東京国際空港(羽田)において、再拡張事業の現地着工及び PFI 手法による国際線地区の整備。
- ・ 関西国際空港二期事業について、2007 年限定供用に向けて必要な施設整備に着手。

**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)、航空局飛行場部管理課東京国際空港再拡張事業推進室(室長 岡西康博)、航空局飛行場部計画課大都市圏空港計画室(室長 八鍬隆)、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)

**重点目標 活力（１）国際的な水準の交通サービスの確保等及び国際競争力と魅力の向上**

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を図り、我が国の国際競争力と魅力の創造を図る

指標：国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率  
②

目標値：H14年度比5%減（H19年度）  
実績値：H14年度比2.1%減（H16年度）  
初期値：－（H14年度）

○指標：国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率

（指標の定義）

国際海上貨物の輸送コスト（海上輸送コスト＋港湾コスト＋陸上輸送コスト）の低減の割合

- ・ 海上輸送コスト：船舶の大型化への対応等による低減
- ・ 陸上輸送コスト：効率的な施設配置等による低減
- ・ 港湾コスト：ターミナル稼働率向上等による低減

（目標値設定の考え方）

平成20年代中頃を目途に1割程度削減することを目標に、平成19年度までに達成可能な値として設定

（考えられる外部要因）

- ・ 該当無し

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体）

過去の実績値		（年度）		
		H 14	H 15	H 16
		－	1.2%	2.1%

**主な施策**

主な施策の概要

○スーパー中樞港湾プロジェクトの推進等による物流機能の強化

予算額 約2,100億円（H16年度）

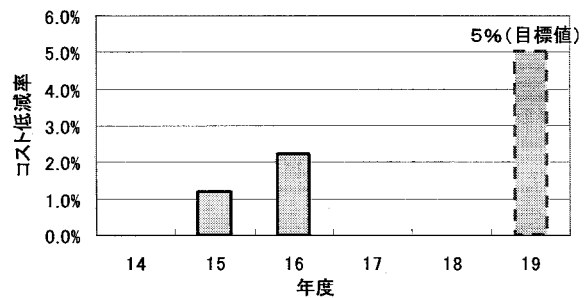
**測定・評価結果**

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・ 平成15年度のコスト低減率は平成14年度比1.2%減、平成16年度は平成14年度比2.1%減となっており、年々コスト削減が図られている。

国際海上コンテナターミナル等輸送コスト低減率の推移



（施策の実施状況）

- ・ 平成16年度においては、1カ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。

今後の取組の方向性

- ・ 今後とも、国際海上コンテナ貨物等の輸送コストを削減し、我が国の港湾の国際競争力の強化のため、スーパー中樞港湾プロジェクトを推進するとともに、港湾の諸手続の簡素化、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。

**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）

**重点目標 活力（１） 国際的な水準の交通サービスの確保等及び国際競争力と魅力の向上**

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を図り、我が国の国際競争力と魅力の創造を図る

**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②**

**目標値：150分（H14年度に比べ約15%短縮）（東京湾）（H19年度）**  
**実績値：171分（東京湾）（H16年度）**  
**初期値：180分（東京湾）（H14年度）**

**○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**

**（指標の定義）**

ふくそう海域において、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。

（注）ふくそう海域：東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港（海上交通安全法又は港則法適用海域に限る。）

**（目標値設定の考え方）**

ふくそう海域において、航行管制の円滑化等による湾内ノンストップ航行により、短縮可能な航行時間の割合を目標値とする（東京湾において約15%（30分）の短縮を当面の目標とする。）。

**（考えられる外部要因）**

沿岸部の埋め立て等大規模プロジェクトの進展による可航水域の減少、航行形態の変化

**（他の関係主体）**

なし

過去の実績値の推移（年度）					
H11	H12	H13	H14	H15	H16
			180分	177分	171分

**主な施策**

**主な施策の概要**

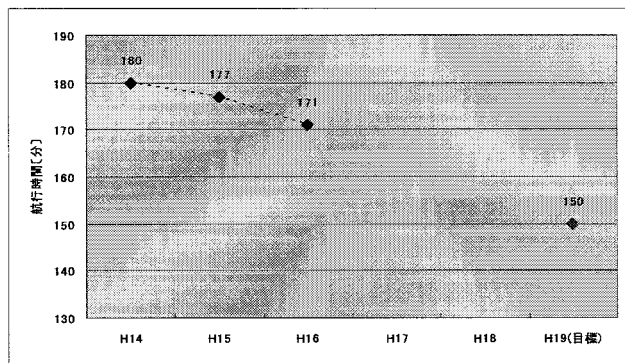
- ①次世代型航行支援システム等航路標識の整備
  - 予算額：航路標識整備事業費 14.7億円（H16年度）
  - ・AISを活用した次世代型航行支援システムの整備
  - ・ふくそう海域及びふくそうする港における視認性、識別及び誘目性に優れた高機能航路標識等の整備
- ②海上交通センター等の拡充
  - 予算額：航路標識整備事業費 4.3億円（H16年度）
- ③海上交通センター等の的確な運用の実施
- ④主要国際幹線航路の整備及び保全
  - 予算額：港湾整備事業費 198億円（H16年度）
  - 浅瀬等の存在により船舶航行に支障のある国際幹線航路について、所定の幅員及び水深を確保するための浚渫等を行い、ボトルネックを解消する。

**測定・評価結果**

**目標の達成状況に関する分析（指標の動向）**

- ・平成16年度の東京湾における管制船舶の東京湾口から東

京港までの航行時間は、平成15年度に比べて6分の短縮となった。これは、現在まで実施してきた政策の結果と考えられることから、目標達成に向け順調に推移していると推測される。



**（施策の実施状況）**

- ①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伊勢湾、備讃瀬戸、関門海峡及びその周辺海域で整備した。
  - ・平成16年7月から東京湾海上交通センターにおいてAISを活用した次世代型航行支援システムの運用を開始した。
  - ・視認性、識別性及び誘目性に優れた高機能航路標識等47基の整備を実施した。
- ②海上交通センター等の拡充
  - ・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整備を実施した。
- ③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。
- ④主要国際幹線航路の整備及び保全
  - ・船舶航行の安全性向上と安定的な海上輸送サービスの確保、大型船舶の航行を可能とす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国際幹線航路の整備及び保全を行った。

**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等を活用して的確な航行管制・情報提供を実施するとともに、海上交通安全法の管制と港則法の管制の連携（平成18年度予定）を図ること等により、平成19年度を目標に、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。

**平成 17 年度以降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  
計画運用課（課長 三村孝慈）、整備課（課長 今  
井忠義）

**重点目標 活力(1) 国際的な水準の交通サービスの確保等及び国際競争力と魅力の向上**  
**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を図り、我が国の国際競争力と魅力の創造を図る。**

**指標：拠点的な空港・港湾への道路アクセス率②**

**目標値：68% (H19 年度)**

**実績値：61% (H16 年度)**

**初期値：59% (H14 年度)**

**○指標：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<sup>(注)</sup>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)

・ なお、外資コンテナを取り扱う拠点的な港湾(35箇所)のうち3割以上は、そのアクセス道路について重さ指定と高さ指定のいずれかが未指定であり、フル積載の国際標準コンテナ車両が走行可能なネットワークを明示できていなかった。

注：重さ指定道路：橋梁の補強等により、車両の大型化(国際標準コンテナ車両)に対応し、道路管理者が指定した道路。

高さ指定道路：車両の大型化(国際標準コンテナ車両)に対応するため、車両の高さの最高限度を4.1mとし、道路管理者が指定した道路。

**施策の実施状況**

- ・ 平成16年度においては、中部国際空港の開港にあわせた中部国際空港連絡道路及び知多横断道路の供用により、拠点的な空港である中部国際空港へ高規格道路が直結し、円滑なアクセスを確保した。
- ・ 中部国際空港への高速の道路アクセスを通じ、観光やビジネス客の移動を円滑化して地域交流・国際交流に寄与したほか、アクセス道路や背後の広域的な道路網を通じた高速交通体系が実現し、国際・国内物流の効率化に寄与した。

**今後の取組の方向性**

- ・ 今後も引き続き、国際競争力の向上や観光・地域間交流の促進を図るため、空港・港湾等へのアクセス道路を重点的に整備することとしている。
- ・ 拠点的な港湾とICとのアクセス道路の大型化対応を推進する等、国際標準コンテナ車両(総重量44t、車高4.1m)が、国際物流戦略の観点から重要な港湾等と大規模物流拠点とを積み替えなくドア・トゥ・ドアで走行できる道路ネットワークの構築を図る。
- ・ 未達成のアクセス道路についても、ハード・ソフト施策を組み合わせることでアクセスの迅速化に努める。

※評価の詳細は「平成16年度道路行政の達成度報告書・平成17年度道路行政の業績計画書」も参照されたい(URL:<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>)。

過去の実績値の推移				(年度)	
H12	H13	H14	H15	H16	
		59%	61%	61%	

**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15,281億円の内数(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)**

- ・ アクセス率については、平成14年度末の59%が平成16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推移している。
- ・ 指標の進捗は順調であるものの、その水準自体はアメリカの91%(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。

**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)



**重点目標 活力（１） 国際的な水準の交通サービスの確保等及び国際競争力と魅力の向上**  
 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を図り、我が国の国際競争力と魅力の創造を図る。

**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分台以内である三大都市圏の国際空港の数）。②**

目標値： 2空港（H18年度）

実績値： 2空港（H16年度）

初期値： 1空港（H12年度）

○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分台以内である三大都市圏の国際空港の数）

（指標の定義）

・新たな空港アクセス鉄道の整備等により、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分台以内となることを目標とした指標である。

・三大都市圏の国際空港：成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港

（目標値設定の考え方）

平成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分台の実現を目指す。

（考えられる外部要因）

なし

（他の関係主体）

地方公共団体（協調補助等）・鉄道事業者（事業主体）

開業し、空港から都心部まで30分以内で結ばれた。そのため、業績目標は達成した。

（施策の実施状況）

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

**今後の取組の方向性**

上で記したように、中部国際空港連絡鉄道を整備したことにより業績目標は達成できたが、今後も引き続き平成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。

過去の実績値（空港・年度）

H11	H12	H13	H14	H15	H16
1	1	1	1	1	2

## 主な施策

### 主な施策の概要

#### ○空港アクセス鉄道の整備

ニュータウン鉄道等整備事業費補助

・空港アクセス利便の向上のために、建設費等の一部（国の補助率は対象事業費の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16年度予算額 36億円）

（平成17年度予算額 38億円）

## 測定・評価結果

### 目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

・中部国際空港連絡鉄道については、平成16年度に

## 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）

**重点目標 活力（２）国内幹線交通のモビリティの向上**  
 人や物の広域的な移動・交流の拡大、効率化を図る。

**指標：国内航空サービス提供レベル⑧**

**目標値：1,500 億座席キロ(H19 年度)**  
**実績値：1,293 億座席キロ(H16 年)※**  
**初期値：1,294 億座席キロ(H14 年度)**  
 ※実績値は暦年の速報値であり、平成 16 年度の実績値は 9 月に確定予定

**○指標：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)

過去の実績値の推移(年度)				
H12	H13	H14	H15	H16
1,261	1,268	1,294	1,326	1,293 <sup>(暦年速報値)</sup>

**○業績指標 74：国内航空サービス提供レベル**

**主な施策**

**主な施策の概要**

・航空サービスの充実  
 東京国際空港(羽田)の再拡張事業を推進するなど、大都市圏拠点空港の整備を推進するとともに、一般空港については、継続事業を中心とし、ターミナル諸施設の利便性の向上、航空機の就航率改善等既存空港の質的向上のための整備を推進する。また、航空交通の増大等に対応した管制処理能力の向上等を図るため次期管制システムの整備等を推進する。  
 予算額：事業費 1,034 億円(H16 年度)  
 事業費 1,529 億円(H17 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)**  
 ・国内航空サービス提供レベルの平成 16 年度の実績値は集計中であるが、平成 16 年の速報値は 1,293 億座席キロであり、平成 15 年度の実績値と比較すると 2.5%減少している。  
 ・国内航空ネットワークの拠点となる東京国際空港(羽田)は、沖合展開事業により処理容量の拡充が図られてきたが、処理容量は限界に至っており、路線開設等におけるボトルネックとなっている。  
 ・また、度重なる台風の接近による欠航等の外部要因や、国内線における大型航空機の主流がボーイング 747 からボーイング 777 にシフトしてきており、1 機当たりの座席数が減少していることも影響していると考えられる。

**(施策の実施状況)**

- ・東京国際空港(羽田)に関しては、需要が高いことから航空局及び航空会社で「東京国際空港の円滑な運用方策に関する勉強会」を設置し、更なる発着枠の増加の可能性について検討を行っている。
- ・東京国際空港(羽田)の再拡張事業の採択。新設滑走路等の入札・契約等を実施。
- ・国内航空需要に対応した滑走路延長事業等を推進中(地方空港整備特別事業で実施した花巻空港及び青森空港について、それぞれ平成 17 年 3 月及び 4 月に滑走路が供用した)。
- ・「航空サービス高度化推進事業」を創設し、アクセス鉄道の整備など空港へのアクセス改善、バリアフリーなど更に使いやすい空港への機能の充実、ILS の高カテゴリ一化など空港運用の高度化等を推進。
- ・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。
- ・航空サービス高度化推進事業として、航空輸送サービスの高度化に関する重点戦略の拡充・展開、空港を核とした観光交流の促進、空港アクセス改善や空港運用の高度化等既存空港の機能の高度化及び空域・航空路の抜本的な再編をはじめとする運航効率の向上を推進する。
- ・航空交通の増大に対応するため、次期管制システムの整備等を推進する。

**平成 17 年度以降における新規の取組**

- ・東京国際空港(羽田)において、再拡張事業の現地着工。

**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)、航空局飛行場部管理課東京国際空港再拡張事業推進室(室長 岡西康博)、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 八鍬隆)、航空局管制保安部保安企画課(課長 蒲生猛)

**重点目標 活力(2) 国内幹線交通のモビリティの向上**  
 人や物の広域的な移動・交流の拡大、効率化を図る。

**指標：フェリー等国内貨物輸送コスト低減率**  
 ②

**目標値：H14年度比4%減 (H19年度)**  
**実績値：H14年度比1.5%減 (H16年度)**  
**初期値：－ (H14年度)**

○指標：フェリー等国内貨物輸送コスト低減率

(指標の定義)  
 国内海上貨物の輸送コスト(海上輸送コスト+陸上輸送コスト)の低減の割合

- 海上輸送コスト：船舶の大型化への対応等による低減
- 陸上輸送コスト：効率的な施設配置等による低減

(目標値設定の考え方)  
 できるだけ着実に推進していくために、平成19年までに供用予定事業の輸送コスト削減に伴う年間便益を求め、陸上輸送コスト、海上輸送コスト別に低減量を算出

(考えられる外部要因)

- 該当無し

(他の関係主体)

- 地方公共団体(事業主体)

過去の実績値		(年度)		
		H 14	H 15	H 16
		－	0.7%	1.5%

**主な施策**

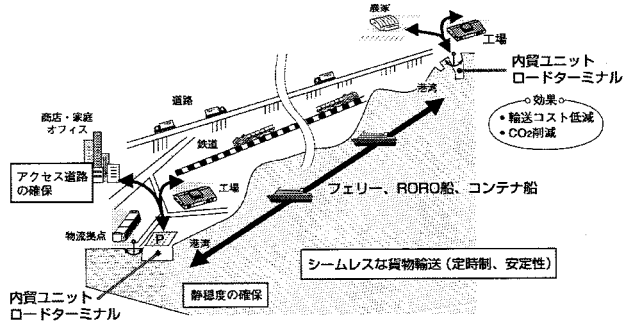
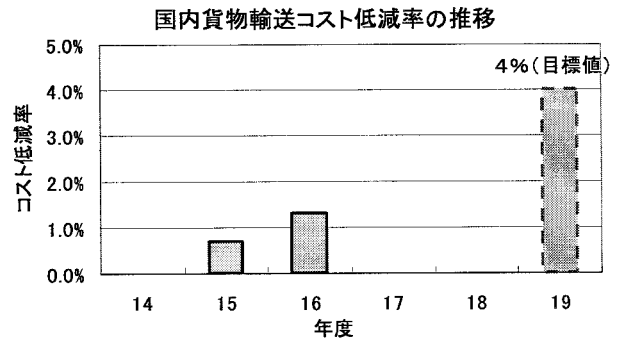
主な施策の概要

○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310億円(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15年度は平成14年度比0.7%減、平成16年度は平成14年度比1.5%減となっており、年々コスト削減が図られている。



今後の取組の方向性  
 今後とも、国内貨物輸送コストの低減に資するとともに、環境負荷が少なく、エネルギー効率の高い国内海上輸送の利用促進を図るため、複合一貫輸送に資する内貿ターミナルの整備を適切に進めていく。

**担当課等(担当課長名等)**

担当課：港湾局計画課(課長 林田 博)

**重点目標 活力（3）都市交通の快適性、利便性の向上**

都市における交通渋滞・混雑を緩和し、円滑な交通を確保するほか、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を形成する

指標：道路渋滞による損失時間①

目標値：38.1 億人時間／年を約 1 割削減

(H19 年度)

実績値：36.9 億人時間／年 (H16 年度)

初期値：38.1 億人時間／年 (H14 年度)

指標：路上工事時間の縮減率①

目標値：201 時間／km・年を約 2 割削減

(H19 年度)

実績値：143 時間／km・年 (H16 年度)

初期値：201 時間／km・年 (H14 年度)

○指標：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

過去の実績値の推移					(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	
		38.1	37.6	36.9	

○指標：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）

過去の実績値の推移					(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	
		201	186	143	

主な施策等

主な施策の概要

○渋滞対策の推進

バイパス、環状道路、市街地における都市計画道路等の整備、交通結節点の改善、交通需要マネジメント施策等

予算額：都市交通の快適性・利便性の向上

事業費 9,995 億円の内数 (H16 年度)

○路上工事時間の縮減

工事調整による共同施工や集中工事の実施等に加え、道路利用者による工事実施状況のチェックを行うなどの外部評価の強化による路上工事縮減施策を実施

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

○道路渋滞による損失時間

- ・ 平成 14 年度実績値 38.1 億人時間／年に対し、平成 16 年度の道路渋滞による損失時間の実績値は 36.9 億人時間／年となり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。
- ・ 短期間で効果を発現した事例として、有料道路の料金施策などにより既存の高速道路を有効に活用した事例が各地に存在。
- ・ 「使える」ハイウェイ推進会議において、高速道路の有効活用による渋滞緩和施策等について提言がなされ、これら既存ストックを活用した渋滞対策について検討してゆく。

○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 16 年度の実績は 143 時間／km・年 (29%減) となり、指標の目標値以上の縮減を達成した。
- ・ 三大都市においては、直轄国道に加え、都道、県道、主要市道も含めて評価し、平成 14 年度と比較して、東京 23 区 20%、名古屋市 16%、大阪市 47%の縮減を達成した。
- ・ 地方部においては、路上工事の約 7 割を道路補修工事が占めており、より一層の路上工事縮減を進めるためには、道路補修工事の更なるマネジメントが必要。

(施策の実施状況)

○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。なお、渋滞損失の全国値である38.1億人時間(平成14年実績)の傾向を把握するため、渋滞モニタリング区間を変更し、全国の累積渋滞損失時間の上位6割をカバーする区間を新モニタリング区間として設定した。

- ・都市圏交通円滑化総合計画については、平成16年度までに19都市圏において策定、実施している。

#### ○路上工事時間の縮減率

- ・工事調整による共同施工・集中工事の実施や年末・年度末等における路上工事抑制等を引き続き推進している。
- ・路上工事情報のリアルタイム化や東京23区における「問合せ番号」の導入等、道路利用者への情報提供の充実に向けた取組みを推進している。
- ・工事実施者毎の毎月の路上工事時間を直ちに集計・公表する等のマネジメントの強化を図るとともに、東京23区における「不人気投票」の実施、路上工事モニターによる工事実施状況のチェック等、外部評価の強化による路上工事縮減を推進している。

#### 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、地域ニーズを考慮しつつ、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。

○路上工事：さらなる路上工事縮減と路上工事に対する満足度の向上を図るため、各地域の実情を踏まえた、よりきめ細かな路上工事縮減に取組み、地域の主体的な路上工事マネジメントを推進する。また、外部評価の強化による路上工事縮減については、実施結果を踏まえた改善を行った上で、引き続き取組みを推進する。なお、路上工事縮減を推進するためには、引き続き、関係機関が調整して工事実施方法等の改善を図るなど、不断の努力が必要である。

※評価の詳細は「平成16年度道路行政の達成度報告書・平成17年度道路行政の業績計画書」も参照されたい(URL:<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>)。

#### 平成17年度以降における新規の取組み

○渋滞：より効果的・効率的な渋滞施策の立案のため、平成17年度予算配分より、渋滞損失を高い順に並べ、優先的に対策すべき箇所を明示する「優先度明示方式」を導入し、渋滞の激しい箇所を抽出して、重点的な予算投資を実施。

#### 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 木村昌司)  
道路局 国道・防災課(課長 鈴木克宗)

**重点目標 活力（４）地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化**  
 地域間交流、観光交流等の国内外の交流を促進し、地域や経済の活性化を図る。

**指標：国際航空サービス提供レベル①** 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 3,510 億座席キロ(H16 年)※  
 貨物 226 億トンキロ(H16 年)※  
 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)  
 ※実績値は暦年の速報値であり、平成 16 年度の実績値は 9 月に確定予定

**○指標：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)

	H12	H13	H14	H15	H16
		3,177	3,435	3,206	3,510 <sup>(暦年速報値)</sup>
		207	215	218	226 <sup>(暦年速報値)</sup>

**○業績指標 76：国際航空サービス提供レベル**

**主な施策**

**主な施策の概要**

**①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 2,207 億円(H16 年度)  
 事業費 1,525 億円(H17 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)**

国際航空サービス提供レベルの平成 16 年度実績値は集計中であるが、平成 16 年の速報値は、旅客 3,510 億座席キロ(対 15 年比 9.5%増加)、貨物 226 億トンキロ(同 3.7%増加)となっている。平成 15 年度は、平成 15 年 3 月に開戦したイラク戦争や同年 4 月以降の SARS(新型肺炎)、鳥インフルエンザ等の影響の拡大、深刻化により需要が減少し、航空輸送サービス提供量が減少又は微増となったと考えられるが、需要の回復により航空輸送サービス提供量も増加に向かってい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、貨物取扱施設的能力増強等を実施。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、新設滑走路等の入札・契約、国際線地区の PFI 検討調査等を実施。
- ・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。また、二期事業の取扱いについては、施設整備を二本目の滑走路を供用するために必要不可欠なものに限定し、2007 年限定供用を図ることとした。
- ・中部国際空港については、旅客ターミナルビル等の整備を実施し、目標のとおり平成 17 年 2 月 17 日に開港した。

**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 17 年度以降における新規の取組**

- ・東京国際空港(羽田)において、再拡張事業の現地着工及び PFI 手法による国際線地区の整備。
- ・関西国際空港二期事業について、2007 年限定供用に向けて必要な施設整備に着手。

**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)、航空局飛行場部管理課東京国際空港再拡張事業推進室(室長 岡西康博)、航空局飛行場部計画課大都市圏空港計画室(室長 八鍬隆)、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)

**重点目標 活力（４） 地域間交流・観光交流等を通じた地域や経済の活性化**  
 地域間交流、観光交流等の内外の交流を促進し、地域や経済の活性化を図る。

**指標：拠点的な空港・港湾への道路アクセス率②**

**目標値：68%（H19年度）**

**実績値：61%（H16年度）**

**初期値：59%（H14年度）**

**○指標：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<sup>(注)</sup>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）

過去の実績値の推移				（年度）	
H12	H13	H14	H15	H16	
		59%	61%	61%	

**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15,281億円の内数（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）**

- ・ アクセス率については、平成14年度末の59%が平成16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推移している。
- ・ 指標の進捗は順調であるものの、その水準自体はアメリカの91%（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。

- ・ なお、外貿コンテナを取り扱う拠点的な港湾（35箇所）のうち3割以上は、そのアクセス道路について高さ指定と高さ指定のいずれかが未指定であり、フル積載の国際標準コンテナ車両が走行可能なネットワークを明示できていなかった。

注：高さ指定道路：橋梁の補強等により、車両の大型化（国際標準コンテナ車両）に対応し、道路管理者が指定した道路。

高さ指定道路：車両の大型化（国際標準コンテナ車両）に対応するため、車両の高さの最高限度を4.1mとし、道路管理者が指定した道路。

**施策の実施状況**

- ・ 平成16年度においては、中部国際空港の開港にあわせて中部国際空港連絡道路及び知多横断道路の供用により、拠点的な空港である中部国際空港へ高規格道路が直結し、円滑なアクセスを確保した。
- ・ 中部国際空港への高速の道路アクセスを通じ、観光やビジネス客の移動を円滑化して地域交流・国際交流に寄与したほか、アクセス道路や背後の広域的な道路網を通じた高速交通体系が実現し、国際・国内物流の効率化に寄与した。

**今後の取組の方向性**

- ・ 今後も引き続き、国際競争力の向上や観光・地域間交流の促進を図るため、空港・港湾等へのアクセス道路を重点的に整備することとしている。
- ・ 拠点的な港湾とICとのアクセス道路の大型化対応を推進する等、国際標準コンテナ車両（総重量44t、車高4.1m）が、国際物流戦略の観点から重要な港湾等と大規模物流拠点を積み替えなくドア・トゥ・ドアで走行できる道路ネットワークの構築を図る。
- ・ 未達成のアクセス道路についても、ハード・ソフト施策を組み合わせることでアクセスの迅速化に努める。

※評価の詳細は「平成16年度道路行政の達成度報告書・平成17年度道路行政の業績計画書」も参照されたい（URL：<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>）。

**担当部局等**

担当課：道路局企画課道路経済調査室（室長 深澤淳志）

**重点目標 活力（４） 地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化**  
**地域間交流、観光交流等の国内外の交流を促進し、地域や経済の活性化を図る。**

**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分台以内である三大都市圏の国際空港の数）。②**

目標値： 2空港（H18年度）  
 実績値： 2空港（H16年度）  
 初期値： 1空港（H12年度）

○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分台以内である三大都市圏の国際空港の数）

（指標の定義）

- ・新たな空港アクセス鉄道の整備等により、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分台以内となることを目標とした指標である。
- ・三大都市圏の国際空港：成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港

（目標値設定の考え方）

平成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分台の実現を目指す。

（考えられる外部要因）

なし

（他の関係主体）

地方公共団体（協調補助等）・鉄道事業者（事業主体）

そのため、業績目標は達成した。

（施策の実施状況）

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

**今後の取組の方向性**

上で記したように、中部国際空港連絡鉄道を整備したことにより業績目標は達成できたが、今後も引き続き平成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。

過去の実績値（空港・年度）

H11	H12	H13	H14	H15	H16
1	1	1	1	1	2

## 主な施策

主な施策の概要

○空港アクセス鉄道の整備

ニュータウン鉄道等整備事業費補助

- ・空港アクセス利便の向上のために、建設費等の一部（国の補助率は対象事業費の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16年度予算額 36億円）

（平成17年度予算額 38億円）

## 測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・中部国際空港連絡鉄道については、平成16年度に開業し、空港から都心部まで30分以内で結ばれた。

## 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）



**重点目標 活力（４）地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化**  
 地域間交流、観光交流等の国内外の交流を促進し、地域や経済の活性化を図る。

**指標：国内航空サービス提供レベル⑧**

**目標値：1,500 億座席キロ(H19 年度)**  
**実績値：1,293 億座席キロ(H16 年)※**  
**初期値：1,294 億座席キロ(H14 年度)**  
 ※実績値は暦年の速報値であり、平成 16 年度の実績値は 9 月に確定予定

**○指標：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)

過去の実績値の推移(年度)				
H12	H13	H14	H15	H16
1,261	1,268	1,294	1,326	1,293 <sup>(暦年速報値)</sup>

**○業績指標 74：国内航空サービス提供レベル**

**主な施策**

**主な施策の概要**

・航空サービスの充実  
 東京国際空港(羽田)の再拡張事業を推進するなど、大都市圏拠点空港の整備を推進するとともに、一般空港については、継続事業を中心とし、ターミナル諸施設の利便性の向上、航空機の就航率改善等既存空港の質的向上のための整備を推進する。また、航空交通の増大等に対応した管制処理能力の向上等を図るため次期管制システムの整備等を推進する。  
 予算額：事業費 1,034 億円(H16 年度)  
 事業費 1,529 億円(H17 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)**  
 ・国内航空サービス提供レベルの平成 16 年度の実績値は集計中であるが、平成 16 年の速報値は 1,293 億座席キロであり、平成 15 年度の実績値と比較すると 2.5%減少している。  
 ・国内航空ネットワークの拠点となる東京国際空港(羽田)は、沖合展開事業により処理容量の拡充が図られてきたが、処理容量は限界に至っており、路線開設等におけるボトルネックとなっている。  
 ・また、度重なる台風の接近による欠航等の外部要因や、国内線における大型航空機の主流がボーイング 747 からボーイング 777 にシフトしてきており、1機当たりの座席数が減少していることも影響していると考えられる。

**(施策の実施状況)**

- ・東京国際空港(羽田)に関しては、需要が高いことから航空局及び航空会社で「東京国際空港の円滑な運用方策に関する勉強会」を設置し、更なる発着枠の増加の可能性について検討を行っている。
- ・東京国際空港(羽田)の再拡張事業の採択。新設滑走路等の入札・契約等を実施。
- ・国内航空需要に対応した滑走路延長事業等を推進中(地方空港整備特別事業で実施した花巻空港及び青森空港について、それぞれ平成 17 年 3 月及び 4 月に滑走路が供用した)。
- ・「航空サービス高度化推進事業」を創設し、アクセス鉄道の整備など空港へのアクセス改善、バリアフリーなど更に使いやすい空港への機能の充実、ILS の高カテゴリー化など空港運用の高度化等を推進。
- ・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。
- ・航空サービス高度化推進事業として、航空輸送サービスの高度化に関する重点戦略の拡充・展開、空港を核とした観光交流の促進、空港アクセス改善や空港運用の高度化等既存空港の機能の高度化及び空域・航空路の抜本的な再編をはじめとする運航効率の向上を推進する。
- ・航空交通の増大に対応するため、次期管制システムの整備等を推進する。

**平成 17 年度以降における新規の取組**

- ・東京国際空港(羽田)において、再拡張事業の現地着工。

**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)、航空局飛行場部管理課東京国際空港再拡張事業推進室(室長 岡西康博)、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 八織隆)、航空局管制保安部保安企画課(課長 蒲生猛)

**重点目標 活力（４） 地域間交流・観光交流等を通じた地域や経済の活性化**  
**地域間交流、観光交流等の内外の交流を促進し、地域や経済の活性化を図る。**

**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②**      **目標値：77%（H19年度）**  
**実績値：74%（H16年度）**  
**初期値：72%（H14年度）**

○ **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**

**（指標の定義）**

隣接する地域の中心の都市<sup>（注）</sup>間を結ぶルートが、車道幅員5.5m以上の国道で改良又は整備されているルート数の割合。

（注）陸路で連絡する隣接二次生活圏の存在しない圏域を除く二次生活圏（北海道については地方生活圏）の中心都市を指す。ただし、二次生活圏が設定されていない首都圏・近畿圏・中部圏については都府県庁所在地を用い、同一の二次生活圏に複数の中心都市が存在する場合は人口の多い都市を対象としている。【合計約300都市】

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

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

**（目標値設定の考え方）**

長期的には100%を目指すこととして、平成19年度の目標を設定。

**（考えられる外部要因）**

地元調整の状況等

**（他の関係主体）**

地方公共団体（事業主体）

**ている割合**

- 平成16年度は、2次生活圏の中心都市7市に関連する地域間交流ルートである4ルートの整備を新たに完了したことにより、地域を結ぶルートの走行性、安定性を高め、住民生活や観光支援等の利便性の向上が図られ、全国値では初期値72%から実績値74%まで向上した。

**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。

※評価の詳細は「平成16年度道路行政の達成度報告書・平成17年度道路行政の業績計画書」も参照されたい（URL:<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>）。

**平成17年度以降における新規の取組**

- 責任裁量型への補助金制度の転換等により、地方自らの判断と責任で実施する地域の都市間交流等を支援する道路整備、及び、地域内の交流の円滑化に資する道路整備を支援。

**担当部局等**

担当部局：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 柘屋 誠）

過去の実績値の推移					(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	
		72%	73%	74%	

**主な施策等**

**主な施策の概要**

○ **隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合**

住民生活（通勤、通学、医療、福祉、防災）の利便性の向上、地域経済の活性化等を図るため、隣接する地域の中心都市を結ぶルートである「地域間交流ルート」を重点的に整備を推進する。

予算額 地域間交流・観光交流等内外交流の推進  
 3,715億円の内数（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）**

○ **隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合**

- 平成14年度実績値72%から平成16年度実績値が74%となり目標の達成に向けて指標は順調に推移している。

**（施策の実施状況）**

○ **隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡され**