

社会資本整備重点計画の34指標のチェックアップ評価書案

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【道路】【旅客施設】...	2
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【建築物】	6
指標: 1日当たりの平均利用者数が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の割合【住宅】	8
指標: 河川における汚濁負荷削減率	11
指標: 都市域における水と緑の公的空間確保量	12
指標: 市街地の幹線道路の無電柱化率	14
指標: 污水处理人口普及率	16
指標: 洪水による氾濫から守られる区域の割合	17
指標: 床上浸水を緊急に解消すべき戸数	17
指標: 土砂災害から保全される戸数	20
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	22
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	23
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)	24
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)	26
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のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合(約8,000ha)	28
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	30
指標: 災害時に広域的な救援ルートが確認されている都市の割合	32
指標: 港湾による緊急物資供給可能人口	34
指標: 道路交通における死傷事故率	36
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	38
指標: 国内航空における航空事故発生件数	40
指標: NO ₂ の環境目標達成率	41
指標: 夜間騒音要請限度達成率	43
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	45
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	46
指標: 環境基準達成のための高度処理人口普及率	47
指標: 湾内青潮等発生期間の短縮	47
指標: 国際航空サービス提供レベル	49
指標: 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率	51
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	52
指標: 拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	54
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30分以内である三大都市圏の国際空港の数)	56
指標: 国内航空サービス提供レベル	57
指標: フェリー等国内貨物輸送コスト低減率	59
指標: 道路渋滞による損失時間	60
指標: 路上工事時間の縮減率	60
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	62

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【道路】【旅客施設】

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(H19)

実績値：道路：39%(H17) A - 1

旅客施設の段差解消：49.1%(H16) C - 1

視覚障害者誘導用ブロック：80.3%(H16) A - 1

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)

【道路】

(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(注1)のうちバリアフリー化(注2)された道路の割合。

(注1)市町村が交通バリアフリー法に基づく重点整備地域内の特定経路として定めている道路。

(注2)「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」(交通バリアフリー法に基づいて、道路特定事業を実施する際に適合すべき基準として、高齢者、身体障害者等の円滑な利用に適する歩道などの構造及び案内標識や視覚障害者誘導ブロックの設置等について規定したもの。)に定められた構造基準を満たし、高齢者・身体障害者等にとって円滑で安全に移動できる歩行空間が整備された状態。

【社会資本重点計画第2章に記載】

(目標値設定の考え方)

平成22年まで100%を目指す(移動円滑化の促進に関する基本方針)こととして、平成19年度の目標を設定。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

・地方公共団体(事業主体)

過去の実績値の推移(道路)

H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
	1割		17%	25%	31%	39%

【旅客施設】

(指標の定義)

・旅客施設の段差解消

1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上である旅客施設(鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル)のうち、交通バリアフリー法(注)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。

(注)高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律

【社会資本重点計画第2章に記載】

・視覚障害者誘導用ブロック

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

【社会資本重点計画第2章に記載】

(目標値設定の考え方)

交通バリアフリー法に基づく移動円滑化の促進に関する基本方針において、平成22年までに1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルについて原則として移動円滑化を達成することを目指しており、それを現況値との勘案で平成19年度の目標値を設定している。

(考えられる外部要因)

旅客施設の構造等

(他の関係主体)

・地方公共団体(事業主体)

・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	H16
旅客施設	28.9 %	33.3 %	39.4 %	44.1 %	49.1 %
鉄軌道駅	28.6 %	32.9 %	39.0 %	43.9 %	48.7 %
バスターミナル	59.5 %	68.2 %	71.1 %	72.1 %	76.7 %
旅客船ターミナル	33.3 %	37.5 %	55.6 %	75.0 %	77.8 %
航空旅客ターミナル (エレベーター等の設置率)	0% (100%)	0% (100%)	0% (100%)	5.0% (100%)	31.8 % (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	H16
旅客施設	57.2 %	64.3 %	72.0 %	74.4 %	80.3 %
鉄軌道駅	57.7 %	64.8 %	72.6 %	74.9 %	80.6 %
バスターミナル	47.6 %	54.5 %	57.8 %	60.5 %	65.1 %
旅客船ターミナル	33.3 %	37.5 %	44.4 %	50.0 %	55.6 %
航空旅客ターミナル	22.7 %	33.3 %	33.3 %	45.0 %	81.8 %

主な施策の概要

歩行空間のバリアフリー化の整備()

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

予算額：市街地の歩行空間のバリアフリー化
5,809 億円(H17)

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
76.3 億円(H17)

バスターミナルにおけるバリアフリー化
16.9 億円の内数(H17)

旅客船ターミナル等におけるバリアフリー化

2,581.3 億円の内数(H17)

空港のバリアフリー化

157.5 億円の内数(H17)

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

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

平成 17 年度末における歩行空間のバリアフリー化率が約 39%となり、平成 14 年度から 3 年間で約 22%増加しており、目標達成に向けて順調に推移している。ちなみに、国及び都道府県が管理する道路のバリアフリー化率については、約 46%にま

で進捗している。

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】

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 17 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 年度から平成 16 年度までの鉄軌道駅の実績値は 39.0%、43.9%、48.7%となっている。これを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 年度から 33.4%、40.3%、47.1%に、大手民鉄については平成 14 年度から 41.5%、45.8%、51.2%に、東京地下鉄・公営地下鉄については、平成 14 年度から 39.7%、42.7%、45.8%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たのは、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 年度から平成 16 年度までの鉄軌道駅の実績値が 72.6%、74.9%、80.3%となっている。事業者によっては輸送人員の伸び悩み等の経営的な不安要素はあるものの、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 年度から平成 16 年度までの実績値は、バスターミナルについて 71.1%、72.1%、76.7%となっており、旅客船ターミナルについては 55.6%、75.0%、77.8%、航空旅客ターミナルについては 0%、5.0%、31.8%となっている。なお、航空旅客ターミナルについては、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 年度から平成 16 年度までの実績値はバスターミナルについて 57.8%、60.5%、65.1%となっており、旅客船ターミナルについては 44.4%、50.0%、55.6%、航空旅客ターミナルについては 33.3%、45.0%、81.8%となっている。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〔道路〕

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

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

・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。

5. 基本構想の策定促進

・交通バリアフリー法においては、市町村は、地域の実情に応じて、主要な旅客施設とその周辺の重点的かつ一体的なバリアフリー化を進めるための基本構想を作成できることとしている。平成 18 年 3 月末現在、5 千人以上の旅客施設の所在する 539 市町村のうち、189 の市町村の作成した基本構想を受理するほか、策定中が 9、今後、作成予定としているところが 179 となっており、これらで全体の 70%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。

課題の特定と今後の取組の方向性

・平成 16 年度実績値で既に目標値を上回ってい

る旅客施設(ブロック)については「A」と評価した。また、目標達成に向けて平成 17 年度までの指標が順調に推移している道路についても「A」と評価した。

・平成 16 年度実績値が未だ目標値に到達していない旅客施設(段差)については、平成 19 年度を目標とする旅客施設(段差・ブロック)については、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(以下「バリアフリー新法」という。)の施行を踏まえ、一層のバリアフリー化の促進が期待されるところであるが、平成 17 年度実績は現在集計中であり、正確な判断を行うことが困難であることから、「C」と評価した。

・従来は、建築物や旅客施設等個々の施設等を対象としてバリアフリー化を進めてきたが、このような施設等を含んだ一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化が課題であった。こうした課題に対応するため、ハートビル法、交通バリアフリー法を統合し、施策の拡充を図ったバリアフリー新法の制定(平成 18 年 6 月成立)を踏まえ、一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、公共交通機関、歩道空間等移動空間のバリアフリー化を推進する。以上を踏まえ、それぞれの業績指標について「1」(施策の改善等の方向性を提示)と位置付けることとした。

・補助・税制・融資等各種支援制度を有効に活用することで、さらに移動空間のバリアフリー化に努めていく。

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

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

・なお、新たな目標値の設定については、バリアフリー新法に基づく基本方針の中で検討を行う。

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 奥田 哲也)

関係部局:道路局地方道・環境課(課長 下保 修)
道路交通安全対策室(室長 尾藤 勇)
鉄道局技術企画課(課長 佐伯 洋)
鉄道局業務課(課長 西川 健)
自動車交通局総務課企画室(室長 一見 勝之)
自動車交通局旅客課(課長 田端 浩)
海事局国内旅客課(課長 岡田 光彦)
港湾局環境・技術課(課長 小山 彰)
航空局監理部航空事業課(課長 佐藤

善信)

航空局飛行場部管理課空港管理室

(室長 八木

一夫)

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【建築物】

目標値：約4割（H19 年度）

実績値：34%（H16 年度） A - 1

初期値：約3割（H14 年度）

（指標の定義）

床面積 2,000 m²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、車椅子使用者用のトイレ、エレベーター等の施設の構造及び配置に関する基準

（目標値設定の考え方）

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

（考えられる外部要因）

経済状況等による新規建築物着工数等

（他の関係主体）

建築事業者（事業主体）

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値		（年度）		
H12	H13	H14	H15	H16
		約 3 割	3 割	34%

主な施策

主な施策の概要

○ハートビル法に基づく義務付け及び支援措置
高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる建築物の建築の促進を図る。（ ）

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

- ・ 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 m²以上の建築等（新築・増改築・用途変更）については、利用円滑化基準（法改正前の基礎

的基準に相当）に適合することを義務付け。

- ・ 利用円滑化誘導基準（法改正前の誘導的基準に相当）を満たす認定建築物については、容積率の算定の特例、表示制度の導入等の他、税制上の特例措置、低利融資制度、補助等の各種支援を措置。

○官庁施設のバリアフリー化の推進

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、エレベーター等の改修を実施する。（ ）

- ・ 予算額：238 億円（H17 年度）の内数

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・ 2,000 m²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 m²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 16 年度には 34%に達し、施策の効果が始まっており、平成 17 年度においても、2,000 m²以上の特別特定建築物（平成 16 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。
- ・ 2,000 m²以上の特別特定建築物のフローのうち、利用円滑化誘導基準を満たす割合については、約 12%（平成 15 年度）、約 13%（平成 16 年度）と着実に成果を上げており、平成 17 年度においても、利用円滑化誘導基準を満たす認定建築物に対する支援措置等により、目標達成に着実に近づくものと見込まれる。

（施策の実施状況）

- ・ 平成 14 年の法改正により、特別特定建築物の 2,000 m²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。また、利用円滑化誘導基準を満たす認定建築物に対する支援措置等は着実に活用されている。
- ・ 平成 17 年度においても、2,000 m²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り、また、引き続き、利用円滑化誘導基準を満たす認定建築物に対

する支援措置等が活用されることにより、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)

	H13	H14	H15	H16	H17
バリアフリー化 改修件数	123	128	84	39	25

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標については、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、Aと評価した。

・ これまでは建築物や公共交通機関、駅等個々の施設等を対象としてバリアフリー化を進めてきたが、このような施設等を含んだ一定の地域内における一体的・連続的なバリアフリー化が課題であった。こうした課題に対応するため、ハートビル法、交通バリアフリー法を統合し、施策の拡充を図ったバリアフリー新法が平成 18 年 6 月に成立した。新たな法制度の制定を踏まえ、一体的・連続的なバリアフリー化を促進することで、不特定多数の者が利用する建築物をバリアフリー化を推進する。以上を踏まえ、それぞれの業績指標について「1」(施策の改善等の方向性を提示)と位置付けることとした。

今後も、同法の適切な運用や施行に向けた所要の検討を行い、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。

平成 18 年度以降における新規の取組

バリアフリー法の施行に向けて、政省令等の所要の改正を行うとともに、必要な支援措置についても検討を行う。

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 澤木 英二)

指標：1日当たりの平均利用者数が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の割合【住宅】

目標値：約1割(H19年度)

実績値：3.4%(H15年度) B - 1

初期値：2.7%(H10年度)

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

新規住宅着工数、リフォーム件数等

(他の関係主体)

該当なし

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

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

5年に一度の調査のためH17の実績値はなし(次回調査はH20)

主な施策

主な施策の概要

補助によるバリアフリー化された住宅の供給()

公共賃貸住宅のバリアフリー化

新規に整備する公営住宅、都市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、都市機構賃貸住宅のバリアフリー改善の促進

予算額：

住まいの安心確保 2,935 億円の内数(H17年度)、

都市再生機構 620 億円の内数(H17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 2,935 億円の内数(H17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、バリアフリー仕様による整備の促進

・市街地再開発事業

予算額 212 億円の内数(H17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 1,251 億円の内数(H17年度)

・まちづくり交付金

予算額 1,930 億円の内数(H17年度)

・21世紀都市居住緊急促進事業

予算額 3,293 億円の内数(H17年度)

・地域住宅交付金

予算額 580 億円の内数(H17年度)

バリアフリー化された住宅に対する優遇措置()

バリアフリー化された住宅の取得を支援するため、住宅金融公庫の証券化ローンの枠組みを活用した金利優遇及び住宅金融公庫融資における割増融資等を実施。

バリアフリーリフォームを支援するため、住宅金融公庫融資において割増融資等、死亡時一括償還制度を実施

高齢者に配慮した住宅に係る基準の普及・啓発等()

○高齢者が居住する住宅の設計に係る指針の普及・活用

「高齢者居住法」の高齢者の居住の安定の確保に関する基本的な方針に基づく指針

○住宅性能表示制度の普及

住宅の性能(高齢者等配慮対策等級)の評価

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

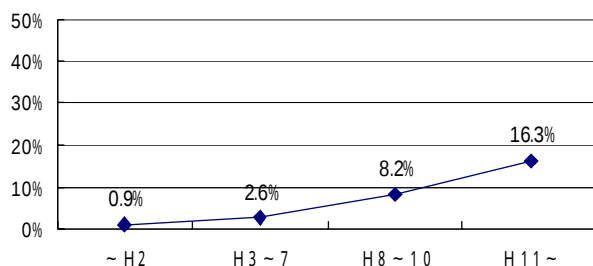
平成 15 年度の実績値は 3.4%と、平成 10 年度の 2.7%に比べて微増であり、住宅ストック全体では伸び悩んでいる。特に持家・借家別にみると持家が 4.3%であるのに対し、借家が 1.5%と低水準である。

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

21,278 戸(17 年度実績集計中)、都市機構賃貸住宅平成 17 年度供給戸数 5,694 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(17 年度実績集計中)】

・バリアフリー化された住宅の取得に対し、証券化ローンの枠組みを活用した金利優遇及び住宅金融公庫融資における割増融資等を実施。(平成 17 年度の証券化ローンにおける金利優遇対象のうちバリアフリーに係るものは 33%) [実績表記については P(平成 17 年度割増融資等実績について集計中のため)]

課題の特定と今後の取組の方向性

住宅ストックに対するバリアフリー化率は全体で 3.4%と伸び悩んでいることから、B - 1 と評価した。

・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の支援をしていくとともに、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地域住宅交付金制度等により新設、既設を問わずより一層の住宅のバリアフリー化を推進していく。

・今後は住生活基本法に基づき新たに策定する住生活基本計画(全国計画)により、さらに住宅のバリアフリー化を促進する。

平成 18 年度以降における新規の取組

○都市・居住環境整備推進出資金の拡充

都市・居住環境整備推進出資金の充当対象事業を拡充し、既設都市機構賃貸住宅のバリアフリー化等を促進する。

担当課等(担当課長名等)

担当課:住宅局住宅政策課(課長 依田 晶男)

関係課:住宅局総務課民間事業支援調整室

(室長 本東 信)、

住宅局住宅総合整備課(課長 上田 健)、

住宅局住宅総合整備課住環境整備室

(室長 金井 昭典)、

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)

指標: 河川における汚濁負荷削減率

A - 2

目標値: 78%(H19)

実績値: 73%(H17)

初期値: 65%(H14)

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

- ・ 地元調整の状況等
- ・ 社会情勢の変化等による流入負荷の動向

(他の関係主体)

- ・ 地方公共団体等

【社会資本整備重点計画第2章に記載】

過去の実績値の推移 (年)						
H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
			65%	68%	70%	73%

主な施策等

主な施策の概要

浄化事業等の実施

河川において浄化施設等の設置を進め、水質改善を実現する。

予算額: 8,909 億円 (H17 年度事業費) の内数

関係機関及び流域自治体と連携による水質改善施策設置等の整備

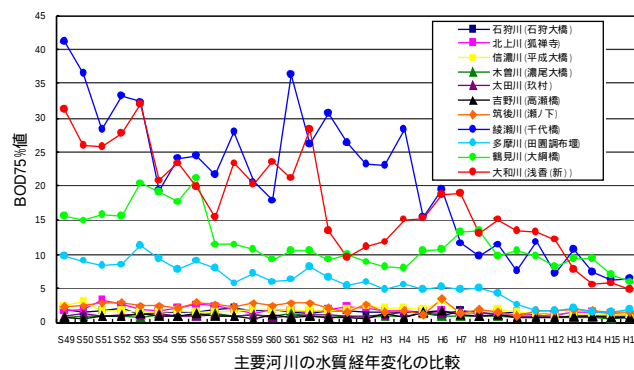
河川管理者と関係機関及び流域自治体が一体となって、水質改善施設等の整備をすることにより、水質改善を図る清流ルネッサンス を推進。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 河川事業における汚濁負荷削減率は、河川浄化事業の実施等により、平成 17 年度の実績値で 73% であり順調な指標の進捗を見せている。
- ・ 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 17 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。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 業績指標は着実な進捗を見せていることから A - 2 と評価した。
- ・ 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削減として、都市部の河川と湖沼について、今後も関係機関と一体となって重点的に水質改善事業を実施する必要がある。

担当部局等

担当部局: 河川局河川環境課 (課長 久保田 勝)

指標：都市域における水と緑の公的空間確保量

目標値：12 m² / 人を約1割増

(13 m² / 人(H19 年度))

実績値：約8%増(H17 年度) A - 2

初期値：12 m² / 人(H14 年度)

速報値

(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20m²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13m²を設定している。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値 (年度)				
H13	H14	H15	H16	H17(速報値)
	12 m ² / 人	約 2 % 増	約 4 % 増	約 8 % 増

主な施策

主な施策の概要

国営公園の整備()

わが国固有の優れた文化的資産の保存及び活用や広域的レクリエーション需要への対応を図るため、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 271 億円(H17 年度)

都市公園等整備事業に対する補助()

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

予算額：都市公園事業費補助

約 788 億円(H17 年度)

古都及び緑地保全事業の推進()

古都及び緑地保全事業を推進することにより、身近な緑地の保全を図る。

予算額：古都及び緑地保全等事業補助

約 58 億円(H17 年度)

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 52 億円(H17 年度)

道路緑化の推進()

良好な景観を形成し、CO₂の吸収など環境への負荷を軽減するため、良質な緑の道路空間を構築するため、植樹帯、中央分離帯の植樹等、道路緑化を積極的に進める。

予算額：343 億円(H17 年度、事業費)

河川における水際の緑化()

河川において、良好な自然環境の再生のための自然再生や多自然型川づくりにより、水と緑の豊かな空間を確保。

予算額：8,909 億円(H17 年度、事業費)の内数急傾斜地における緑を活かした斜面对策()

山麓斜面に市街地が接している都市において、土砂災害に対する安全性を高め緑豊かな都市環境として、一連の樹林帯(グリーンベルト)の形成を推進する。

予算額：約 354 億円(H17 年度、国費)の内数

港湾環境整備事業の推進()

港湾内の生活・労働環境改善などを図り、港湾空間における良好な環境実現のため、港湾緑地を計画的に整備する。

予算額：約 125 億円(H17 年度)

空港周辺緑地整備事業の推進()

特定飛行場の周辺区域(第3種区域)内の移転補償跡地において緩衝緑地帯等を整備する。

予算額：緩衝緑地帯等整備事業

約 33 億円(H17 年度)

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 各地方公共団体からの報告を元に速報値を算出したところ、平成 17 年度末現在で約 8 % 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、木曽川等で実施。
- ・ 山麓斜面に市街地が接している都市において、土砂災害に対する安全性を高め緑豊かな都市環境として、一連の樹林帯(グリーンベルト)の形成を推進。
- ・ 平成 17 年度に港湾緑地の整備を全国約 110 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。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 業績指標は平成 17 年度末現在で約 8 % 増と順調に推移しており、A - 2 と評価した。
- ・ 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 18 年度における新規の取組

- 国庫補助負担金の見直し(都市公園事業)
都市公園整備事業(市町村)の補助採択の基準となる単年度配分国費の最低限度額の引上げ
10,000 千円→15,000 千円

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 小川 陽一)

関係課:道路局地方道・環境課道路環境調査室
(室長 柳橋 則夫)
河川局河川環境課
(課長 久保田 勝)
河川局砂防部砂防計画課
(課長 中野 泰雄)
港湾局環境整備計画室
(室長 八尋 明彦)
航空局環境整備課
(課長 荒川 敦)

指標: 市街地の幹線道路の無電柱化率

目標値: 15% (H19 年度)

実績値: 約 11% (暫定値) (H17 年度) A - 2

初期値: 7% (H14 年度)

(指標の定義)

市街地^(注1)の幹線道路^(注2)のうち、電柱、電線のない延長の割合

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

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

(目標値設定の考え方)

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)

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値の推移 (年度)					
H12	H13	H14	H15	H16	H17
		7%	9%	10%	約 11% (暫定 値)

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 24,233 億円の内数(H17 年度)

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成 14 年度実績値 7%に対し、平成 17 年度の市街地の幹線道路の無電柱化率の実績値は約

11%暫定値であり、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。

- ・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 21%)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みが必要。また、幹線道路の無電柱化率約 11%暫定値に対し、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 17 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 6,700km を整備。
- ・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 17 年度に新たに 14 地区において無電柱化に着手。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・指標については、目標値に向けて着実に整備が進められており、平成 17 年度の実績は前年度比 1%の伸びとなっているため、A-2 と評価した。ただし、市街地の幹線道路以外は含まれていないため、総合的な判断は困難であると思慮される。
- ・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削減を図りつつ、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 17 年度道路行政の達成度報告書・平成 18 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 18 年度以降における新規の取組

- ・民間事業者による無電柱化施設整備への支援。
- ・物理的制約の大きい箇所における、沿道と調和した無電柱化手法の検討。

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 尾藤勇)

関係課: 道路局 国道・防災課 (課長 木村昌司)

都市・地方整備局 街路課（課長 松谷
春敏）

指標: 汚水処理人口普及率

目標値: 86% (H19年度)

実績値: 79% (H16年度) A - 1

初期値: 76% (H14年度)

(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)

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値 (年度)				
H12	H13	H14	H15	H16
71%	74%	76%	78%	79%

主な施策

主な施策の概要

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 8,281億円の内数(H17年度)

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成16年度の実績値は汚水処理人口普及率が79%、下水道処理人口普及率が68%であり、これらは最終目標までのトレンドと同程度であることから、着実な進捗が図られていると言える。
- ・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、汚水処理人口普及率が全国平均を

超えているのは14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60%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ょ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。
- ・また、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を創設し、汚水処理の普及拡大を推進した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は、汚水処理人口普及率、下水道処理人口普及率とも順調に推移しており、さらなる進捗のため平成18年度において新たな取組を行っていくことからA-1と評価した。
- ・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18年度以降における新規の取組

- ・市町村合併に伴い、合併前は都道府県過疎代行制度を適用できた区域が同制度の対象から外れる場合が生じているため、平成18年度から、合併後においても同制度の対象とするよう同制度の要件を緩和することにより、一層の普及促進を図る。

担当課等(担当課長名等)

担当課: 都市・地域整備局下水道部下水道事業課
(課長 栗原秀人)

指標:洪水による氾濫から守られる区域の割合
目標値:約 62%(61.7%) (H19 年度)
実績値:約 60%(59.7%) (H17 年度) A - 1
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
目標値:約 6 万戸 (H19 年度)
実績値:約 6.6 万戸 (H17 年度) A - 1
初期値:約 9 万戸 (H14 年度)

速報値

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

【社会資本整備重点計画第2章に記載】

過去の実績値 (年度)					
H12	H13	H14	H15	H16	H17
		約 58% (57.8%)	約 58% (58.4%)	約 59% (59.1%)	約 60% (59.7%)

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

【社会資本整備重点計画第2章に記載】

過去の実績値 (年度)					
H12	H13	H14	H15	H16	H17
		約 9 万戸	8.3 万戸	7.4万 戸	6.6万 戸(速 報値)

主な施策

主な施策の概要

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

予算額:治水事業(直轄)7,497億円(H17)の内数

(補助)6,716億円(H17)の内数

(特治等込み)

下水道による雨水対策施設の整備の推進()

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

予算額:下水道事業 7,981億円(H17 国費)の内数

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 指標については、集計中のものもあるが目標の達成に向けて概ね順調に指標値が推移している。
- ・ 「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17年度の実績値は約6.6万戸であり、目標の達成に向けて指標値は順調に推移している。
- ・ 流下能力不足橋梁数の平成17年度の実績値は約3,300橋であり、目標を達成したところであるが、引き続き流下能力不足橋梁の解消を推進する。
- ・ 下水道による都市浸水対策達成率の平成16年度の実績値は51.9%であり、この1年間で0.7%上昇しており、着実に進展している。
- ・ 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、被害内容の現況を見ると、宅地等の浸水面積は減少しているものの、都市化の進展や集中豪雨の多発により、被害額は減少しておらず、関係者の連携を図った取り組みが必要である。

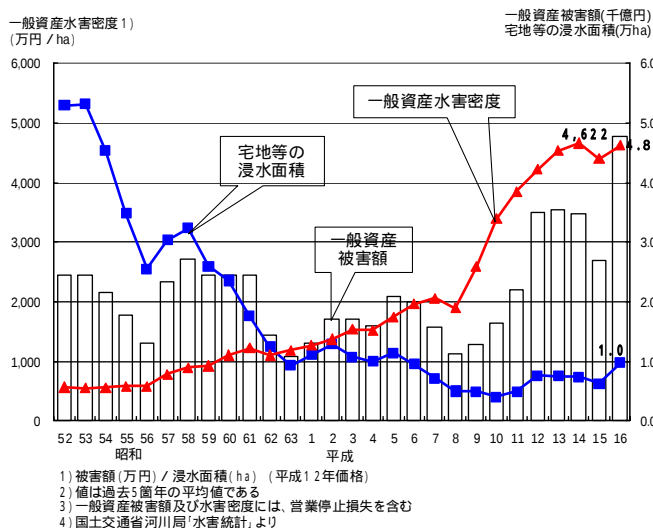


図 一般資産水害密度等の推移(過去5ヶ年平均)
(施策の実施状況)

- 効果の早期発現を目指し、本体工事中のダム等への重点投資を行っている。また、平成15年度からは治水上の緊急性・必要性が高く、整備効果が大きい区間などについて、その事業区間・期間などを設定・公表し、重点投資を行う短期集中型事業を実施している。また、洪水の安全な流下を妨げるボトルネック橋梁の解消を図るため、平成14年度からは従来の鉄道橋緊急対策事業の対象として新たに道路橋を追加した。
- 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。
- 近年、頻発している集中豪雨などの対応にあたっては、市町村単位での対応では不十分な面があることから、流域単位での広域的な浸水対策が極めて重要かつ効果的である。このため、複数市町村にまたがる広域的な雨水対策として、雨水を排除できる下水道を流域下水道事業として実施できるよう制度を拡充した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- 各業績指標とも着実な進捗がみられる。(業績指標20については、平成19年度に日本最大級の徳山ダム(洪水調節容量:123,000千m³)が完成する等、大幅な進捗を見込んでおり、当初想定していた目標通りの進捗がみられる。)業績指標20、21及び23については、さらなる進捗のため平成18年度において、早期に洪水の氾濫からの防御を図るため、既存河川管理施設の運用最適化のための施設改良を行う事業及び土地

利用状況等を考慮し効率的な整備を行う事業等新たな取組を行っていくことからA-1と評価した。業績指標22については、残されている流下能力不足橋梁を解消するため継続して施策を実施することからA-2と評価した。

- 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様相の災害に的確に対応しつつ、今後の投資余力が限られる中で、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えるようにするなど、効率的・効果的に浸水対策を推進する。

平成18年度以降における新規の取組

- ・浸水危険性の高い市街地等の緊急整備の推進(総合内水対策緊急事業の創設等、下水道総合浸水対策緊急事業の創設)
- ・土地利用・ソフト一体型水害・土砂災害対策の推進
- ・既存河川管理施設の運用最適化のための施設改良
- ・利水容量の治水容量への緊急活用
- ・安全で確実な避難のための土砂対策の推進

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 中野 泰雄)
関係課:都市・地域整備局下水道部下水道事業課
(課長 栗原 秀人)

指標:土砂災害から保全される戸数

目標値:約 140 万戸(H19)

実績値:約 130 万戸(H17) A - 1

初期値:約 120 万戸(H14)

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等。
開発行為による新規の住宅地等の増大。

(他の関係主体)

特になし
【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載】

過去の実績値		(年度)			
H12	H13	H14	H15	H16	H17
		約 120 (119) 万戸	約 120 (124) 万戸	約 130 (127) 万戸	約 130 (130) 万戸

主な施策

主な施策の概要

砂防設備の整備()

砂防事業の進捗を図る。

予算額:(直轄)613億円(H17国費)の内数

(補助)709億円(H17国費)の内数

地すべり防止施設の整備()

地すべり対策事業の進捗を図る。

予算額:(直轄)51億円(H17国費)の内数

(補助)114億円(H17国費)の内数

急傾斜地崩壊防止施設の整備()

急傾斜地崩壊対策事業の進捗を図る。

予算額:(補助)354億円(H17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17年度の実績値は約130万戸であり、目標に向けて指標値は概ね順調に伸びている。平成17年度においても土砂災害が依然として多発しており、

今後も効率的に人家を土砂災害から保全する必要がある。

- 土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数

平成17年度の実績値は約3700戸であり、目標に向けて指標値は順調に伸びている。

平成17年度においても高齢者等の災害時要援護者が土砂災害に被災する割合が高いため、引き続き重点的な整備を推進していく必要がある。

(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、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。
- 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推進している。
- 土砂災害から国民の生命及び身体を保護するため 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。さらに平成17年7月の当法の一部改正により、市町村に対する土砂災害ハザードマップの配付の義務付けや、土砂災害情報の伝達方法の市町村地域防災計画への規定など、警戒避難体制の整備の強化を図っている。

課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は、毎年順調に伸びており、A - 1と評価した。
- 平成17年は、福岡西方沖地震、台風14号等により、全国で814件の土砂災害が発生し、30名という尊い人命が失われた。
- 近年の豪雨災害で明らかになった、施設整備の立ち後れ、避難勧告等の発令の遅れ、高齢者等災害時要援護者の安全の確保、集落の孤立化等の課題に対して、学識経験者からなる「大規模降雨災害対策検討会」を設け、今後、自然、社会、経済等の諸条件や、国土管理のあり方を踏まえ砂防行政が実施すべき施策を取りまとめた、「洪水氾濫時・土砂災害発生時における被害最小化策のあり方」の提言を頂いた。これらの提言を受けて、今後は施設整備と警戒避難体制が一体となり、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18年度以降における新規の取組

- 安全で確実な避難のための土砂災害対策（砂防関係事業の拡充）
土砂災害危険箇所の公表や土砂災害警戒情報の提供等のソフト対策の実施とあわせて、砂

防えん堤整備等のハード対策により避難場所を保全し、ハード・ソフト一体となって効率的に土砂災害から地域を保全することを目的として、通常砂防事業、火山砂防事業、地すべり対策事業、及び急傾斜地崩壊対策事業の採択基準を拡充。

- ・ 住宅等の耐震化と連携した土砂災害対策の推進

(住宅宅地基盤特定治水施設等整備事業の改定)

大規模地震等の発生により既存住宅・建築物が著しい被害を受け、緊急輸送道路を閉塞するなど社会的に重大な被害が起こりうる住宅市街地を土砂災害から保全するために、都道府県が策定する都道府県耐震改修促進計画に位置づけられた砂防設備等を整備することを目的として、住宅宅地基盤特定治水施設等整備事業を改定

- ・ 土砂災害防止対策基本指針の変更
土砂災害防止法の改正、また大規模降雨災害対策検討会における提言をうけ、基礎調査の実施、警戒区域等の指定、土砂災害防止対策について、指針となるべき事項等についての記述が明確になるように、土砂災害防止法に基づく「土砂災害防止対策基本指針」を変更する予定。

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 中野 泰雄)

指標：津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積
目標値：約 10 万 ha (H19 年度)
実績値：約 12.4 万 ha (H17 年度) A - 1
初期値：約 15 万 ha (H14 年度)

(指標の定義)

各地区の海岸で発生すると想定される津波・高潮に対し、防護が不十分な海岸における背後地域の浸水想定面積

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

宅地開発等による防護対象面積の増加

(他の関係主体)

地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値 (年度)			
H14	H15	H16	H17
約 15 万 ha	約 13.4 万 ha	約 12.9 万 ha	約 12.4 万 ha

主な施策

主な施策の概要

海岸保全施設の新設整備等 ()

予算額 1,220 億円 (H17 年度) の内数

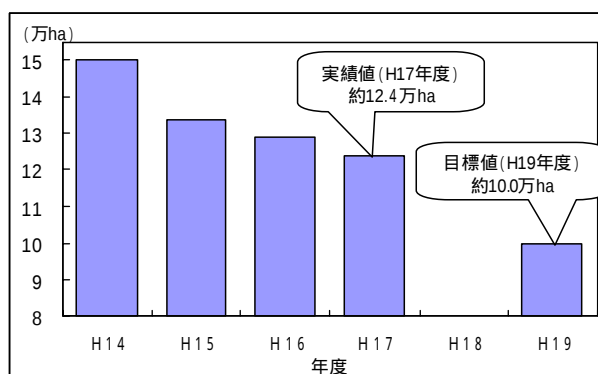
(注) を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成 17 年度の実績値は防護されていない面積約 12.4 万 ha であり、目標の達成に向けて指標値は伸びている。一方、我が国の沿岸においては大規模な地震の発生が高い確率で予想されており、また、平成 16 年 12 月のインドネシア・スマトラ島沖大規模地震や平成 17 年 8 月の米国のハリケーン・カトリーナも契機となって、津波や高潮被害の恐れがある地域の安全確保が緊急な課題となっている。対策にあたっては、ハード・ソフト一体となった総合的な防災対策を進めていく必要がある。



(施策の実施状況)

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

海岸事業実施箇所数 747 箇所

課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標の着実な進捗が見られており、平成 18 年度には「津波・高潮危機管理対策緊急事業」を創設して取組を促進することから A - 1 と評価した。
- 海岸保全施設の効果的な整備とともに、情報伝達施設等の整備とあわせ、住民の自衛(避難)行動によるソフト対策を含めた総合的な防災対策を進める。

平成 18 年度以降における新規の取組

- 津波・高潮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の推進を目的に、ハード整備とソフト対策を一体的に実施できるよう平成 17 年度に創設した「津波危機管理対策緊急事業」をゼロメートル地帯の高潮対策にも拡充し、「津波・高潮危機管理対策緊急事業」を創設。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。

担当課等(担当課長名等)

担当課：河川局海岸室(室長 岸田弘之)

関係課：港湾局海岸・防災課(課長 栗田 悟)

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

目標値：約 10,000ha(H19 年度)

実績値：約 11,100ha(H17 年度) A - 1

初期値：約 13,000ha(H14 年度)

(指標の定義)

ゼロメートル地帯等(注)において河川管理施設や海岸保全施設が大規模な地震に対する強度が不十分なため、浸水被害からの防護が不十分な地域の面積

(注) 地盤面が海水面より低い地域

ここでは海水面の高さを朔望平均満潮位(大潮時の平均的な満潮位)と定義しており、一般的な標高を表す海拔0m以上の土地も“ゼロメートル地帯等”に含む。

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等

(他の関係主体)

地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値

(年度)

H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
			約 13,00 0ha	約 12,30 0ha	約 11,700 ha	約 11,10 0ha

主な施策

主な施策の概要

堤防等河川管理施設の耐震化()

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

予算額 7,418 億円(H17 年度)の内数

海岸保全施設の耐震化()

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

予算額 1,220 億円(H17 年度)の内数

(注) を付した施策項目は、社会資本整備重点計画に

その概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 平成 17 年度末の実績値は約 11,100ha 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、我が国の沿岸においては大規模な地震の発生が高い確率で予想されており、また、平成 16 年 12 月のインドネシア・スマトラ島沖大規模地震や平成 17 年 8 月の米国のハリケーン・カトリナも契機となって津波や高潮被害の恐れがある地域の安全確保が緊急な課題となっている。対策にあたっては、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。

(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。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 業績指標の着実な進捗が見られており、平成 18 年度には「津波・高潮危機管理対策緊急事業」を創設して取組を促進することから A - 1 と評価した。
- ・ 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等において推進していく。

平成 18 年度以降における新規の取組

- ・ 津波・高潮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の推進を目的に、ハード整備とソフト対策を一体的に実施できるように平成 17 年度に創設した「津波危機管理対策緊急事業」をゼロメートル地帯の高潮対策にも拡充し、「津波・高潮危機管理対策緊急事業」を創設。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。

担当課等(担当課長名等)

担当課：河川局治水課(課長 関克己)

関係課：河川局海岸室(室長 岸田弘之)

港湾局海岸・防災課(課長 栗田 悟)

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）

目標値：約 2 割（H19 年度）

実績値：18%（H16 年度）A - 1

初期値：16%（H14 年度）

（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及び建替・除去を行ったものの割合。

- ・「新耐震基準」とは、「昭和 56 年 6 月 1 日施行の建築基準法施行令改正に係る建築物の耐震基準」をいう。
- ・「特定建築物」とは、「建築物の耐震改修の促進に関する法律（平成 7 年法律第 123 号）第 2 条に規定されている、現行の耐震基準を満たしていない多数の者が利用する一定の用途・規模の建築物」をいう。

（目標値設定の考え方）

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

（考えられる外部要因）

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

（他の関係主体）

該当なし

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値（年度）				
H12	H13	H14	H15	H16
14%	15%	16%	16%	18%

主な施策

主な施策の概要

- 建築物の耐震化の促進（ ）
- ・緊急輸送道路沿道等の建築物の耐震化の促進
緊急輸送道路沿道の大規模な建築物の倒壊・崩壊を防止するための取組を推進するため、財政支援の拡充を行う。
- ・建築物の耐震改修を全国で推進するため、住宅・建築物耐震改修等事業の地域要件を撤廃する。
予算額 20 億円（H17 年度）
- ・耐震改修費補助制度の拡充
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、耐震改修を促進する。

- ・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説明会を開催する。
- ・市街地総合再生基本計画作成時における耐震診断費の補助

市街地総合再生基本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 212 億円の内数（H17 年度）

- ・日本政策投資銀行等政府系金融機関による低利ローン

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

- 耐震改修促進法の的確な運用（ ）

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

- 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 238 億円の内数（H17 年度）

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・平成 17 年度の耐震化率は集計中であるが、過去の実績が上昇に転じていること、耐震改修促進法を改正するとともに、4 つに分かれていた補助制度を一元化し利用しやすくなったことから耐震診断、改修が促進されるものと考えられる。平成 17 年福岡県西方沖地震の発生、東南海・南海地震、首都直下地震等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）

- ・平成 17 年 6 月、学識経験者、地方自治体、関係業界からなる「住宅・建築物の地震防災推進会議」より、耐震化の目標や目標を達成するために必要な施策について提言を受けた。
- ・耐震改修促進法の改正
住宅・建築物の地震防災推進会議の提言を踏まえ、議耐震改修促進法の改正を行った。

改正法に基づき、計画的な耐震化の推進を図るため基本方針を定め、建築物に対する指導等の強化を図り、支援措置の拡充を図ることにより、耐震改修の促進を図った。

- ・耐震改修費補助制度の拡充
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住宅・建築物耐震改修等事業を創設し、耐震改修を促進した。
- ・建築物の耐震診断・改修支援制度の普及のための説明会を実施した。
- ・国の防災拠点官庁施設の耐震化を実施した。

課題の特定と今後の取組の方向性

耐震改修促進計画の早期策定が重要である。

このため、地方公共団体に対し取組強化を要請するとともに、取組状況を適宜公表していく。

また、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、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。

さらに、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18年度以降における新規の取組

・耐震改修促進税制の創設

事業者が、平成20年3月31日までに、特定建築物（事務所、百貨店、ホテル、賃貸住宅等の多数の者が利用する一定規模以上の建築物）について、耐震改修促進法の認定計画に基づく耐震改修工事を行った場合で、当該特定建築物につき耐震改修に係る所管行政庁の指示を受けていないものを対象として、耐震改修工事費の10%の特別償却ができる措置を講ずる。

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 澤木 英二）

大臣官房官庁営繕部設備・環境課

（課長 野村 修）

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)

目標値:約 65%(H19 年度)

実績値:約 63%(H15 年度) A - 1

初期値: 51%(H10 年度)

(指標の定義)

住宅総数のうち、耐震性を有するもの(新耐震以降に建築されたもの、耐震診断の結果、改修が不要と判定されたもの、耐震改修を実施したもの及び建替・除去を行ったもの)の割合。
・「新耐震基準」とは、「昭和 56 年 6 月 1 日施行の建築基準法施行令改正に係る建築物の耐震基準」をいう。

(目標値設定の考え方)

住宅・土地統計調査のデータベースに、耐震診断・改修に対する補助制度の活用状況を踏まえ、目標を設定した。

(考えられる外部要因)

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

(他の関係主体)

該当なし

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値 (年度)					
H10	H11	H12	H13	H14	H15
51%					63%

主な施策

主な施策の概要

- 住宅の耐震化の促進()
- ・耐震改修費補助制度の拡充
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、耐震改修を促進する。
- ・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
中古住宅の流通を促進し良質なストックを形成するため住宅ローン減税等の税制特例において、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。

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・5 年ごとの集計(住宅・土地統計調査)による状況の把握を行っているが、平成 15 年の指標の実績については、約 63%であり、目標値に沿って耐震化が進捗している。
- ・平成 17 年福岡県西方沖地震の発生、東南海・南海地震、首都直下地震等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)

- ・平成 17 年 6 月、学識経験者、地方自治体、関係業界からなる「住宅・建築物の地震防災推進会議」より、耐震化の目標や目標を達成するために必要な施策について提言を受けた。
- ・耐震改修促進法の改正
住宅・建築物の地震防災推進会議の提言を踏まえ、議耐震改修促進法の改正を行った。改正法に基づき、計画的な耐震化の推進を図るため基本方針を定め、建築物に対する指導等の強化を図り、支援措置の拡充を図ることにより、耐震改修の促進を図った。
- ・住宅・建築物耐震改修等事業の創設
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住宅・建築物耐震改修等事業を創設し、耐震改修を促進した。
- ・税制改正による耐震化の促進
中古住宅の流通を促進し良質なストックを形成するため住宅ローン減税等の税制特例において、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した。
- ・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説明会を開催した。

課題の特定と今後の取組の方向性

耐震改修促進計画の早期策定が重要である。

このため、地方公共団体に対し取組強化を要請するとともに、取組状況を適宜公表していく。

平成 18 年度以降における新規の取組

・耐震改修促進税制の創設

平成 18 年度より、一定の区域内において、住宅の耐震改修を行った場合、耐震改修に要した費用の 10%相当額（20 万円を限度）を所得税額から控除するとともに、固定資産税を一定期間、1/2 に減額する、耐震改修促進税制を創設。

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）

住宅局住宅総合整備課（課長 上田 健）

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のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合（約 8,000ha）

目標値：約 3 割（H19 年度）

実績値：28.8%（H17 年度）A - 1

初期値：0 %（H14 年度）

（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 6 m 以上の道路等の公共施設面積の割合。

（目標値設定の考え方）

都市計画基礎調査等をベースに地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地を抽出し、各種事業の事業進捗率等のデータを踏まえ、目標を設定した。

（考えられる外部要因）

該当なし

（他の関係主体）

該当なし

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値
（年度）

H14	H15	H16	H17	H18
0%			28.8%	

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：439 億円（H17 年度国費））
- ・住宅地区改良事業等により不良住宅の買収・除却、改良住宅の建設、地区施設等の整備を図る（予算額：121 億円（H17 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：60 億円（H17 年度））

（防災環境軸整備型 予算額：19 億円（H17 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。

・都市防災総合推進事業により、地区公共施設の整備、建築物の不燃化等を図る。（予算額：15 億円（H17 年度国費））

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

・特に大火の可能性の高い危険な密集市街地の最低限の安全性の確保については、H17 年度末までに約 3 割進捗しており、H19 年度までの目標については概ね達成される見込み。

（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。
- ・民間事業者等では事業が困難で、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を充当して、密集市街地の整備を図った。
- ・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。
- ・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した。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標から、施策は一定の成果をあげていると判断できるため、A - 1 と評価した。

- ・密集市街地の改善のためには、法制度や事業制度の活用による更なる整備が必要である。
- ・今後は、平成 15 年度に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 18 年度以降における新規の取組

- 都市再生プロジェクト第 3 次決定（平成 13 年 12 月都市再生本部決定）において、平成 23 年度末までに重点密集市街地について最低限の安全性を確保することとされており、重点密集

市街地の早急な整備改善は依然として重要な課題である。都市再生プロジェクトの目標達成に向けては今後の取組みをよりスピードアップしていく必要があることから、今後も引き続き、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。

- ・完了期間宣言防災路線への重点支援
重点密集市街地内の防災環境軸の核となる都市計画道路で、防災上緊急に整備する路線として完了期間宣言をしたものについて重点的に支援する。また、これと連動して沿道に防火規制を導入し、沿道の不燃化支援を重点実施する。
- ・地震危険度マップの緊急整備
重点密集市街地において住民及び地権者の意識啓発を図るため、地震危険度マップを3箇年で緊急整備する。
- ・地区防災施設等としての道路整備と一体となった沿道の建築物の建替え等に対する支援
密集市街地において震災時に発生する同時多発的な火災が市街地大火に拡大することを防止するため、道路整備と一体となった建替え等により、沿道に延焼遮断機能を有する耐火建築物等の建築物を整備する場合への支援を行う。

担当課等（担当課長名等）

担当部局：都市・地域整備局都市防災対策室
（室長 大竹 亮）
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 金井 昭典）
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 小川 陽一）
住宅局民間事業支援調整室
（室長 本東 信）
住宅局市街地建築課
（課長 井上 俊之）

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

目標値：約 25% (H19 年度)

実績値：約 13% (H17 年度) 速報値 A - 1

初期値：約 9% (H14 年度)

(指標の定義)

人口 20 万人以上の大都市(東京特別区、政令指定都市、中核市、特例市)における、災害応急対策施設のうち「備蓄倉庫」「耐震性貯水槽」「放送施設」が整備され、地域の避難・防災の拠点となる面積 10ha 以上のオープンスペース(注)が確保された都市の割合(なお、東京特別区及び政令指定都市においては、区を1都市と扱う。)

(注) 誰もが簡単にアクセスできて、永続性が担保される公的空間。

(目標値設定の考え方)

都市の防災機能の飛躍的向上を図るため、長期的には 100% を目指しており、現況値との勘案により平成 19 年度の目標値約 25% を設定している。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載あり】

過去の実績値 (年度)				
H13	H14	H15	H16	H17(速報値)
	約 9%	約 10%	約 12%	約 13%

主な施策

主な施策の概要

防災公園の整備()

広域避難地等となる防災公園の整備により、都市の防災機能の向上を図り、安全でゆとりある生活を確保する。

予算額：国営公園整備費

約 271 億円の内数(H17 年度)

都市公園事業費補助

約 788 億円の内数(H17 年度)

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

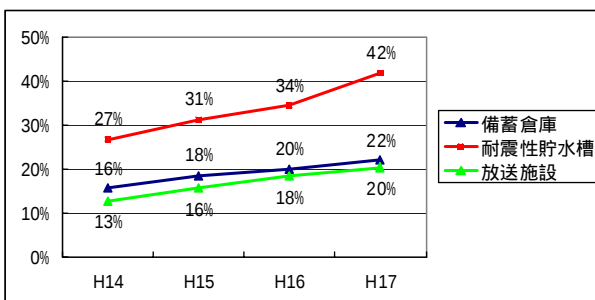
(指標の動向)

- 各地方公共団体からの報告を元に速報値を算

出したところ、平成17年度末現在で約13%と進捗しているが、目標値の達成に向けて更なる施策の推進が必要。

- 備蓄倉庫、耐震性貯水槽、放送施設の個別の整備状況については堅調な進捗がみられ、そのうち2種類を設置している都市の割合は約 23% となっている。今後は、各都市において3種類の施設が整備される都市公園数の増に向けた対策が必要。

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。

課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は平成 17 年度末現在で約 13%と進捗しているが、備蓄倉庫、放送施設の整備推進等、今後更なる施策の推進が必要であることから A - 1 と評価した。
- 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。
- 円滑な救援活動、物資輸送の拠点となる都市公園を整備するとともに、既存の防災公園や市民緑地の防災機能の強化を推進する。

平成 18 年度以降における新規の取組

- 市街地周辺部における救援部隊の前線基地、物資輸送の中継基地となる都市公園について防災公園として新たに位置付け整備を支援
- 既存の防災公園や防災公園と一体となった市民緑地における災害応急対策施設の整備及び公園施設の耐震化を図る防災公園等機能強化推進事業を創設
- 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単年度配分国費の最低額の引上げ
1箇所当たり 10,000 千円以上→15,000 千円以上

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 小川 陽一)

指標：災害時に広域的な救援ルートが確認されている都市の割合

目標値：76%（H19年度）

実績値：73%（H17年度）A - 2

初期値：66%（H14年度）

（指標の定義）

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

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

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

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

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

（目標値設定の考え方）

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

【社会資本整備重点計画第2章に記載】

過去の実績値の推移（年度）				
H13	H14	H15	H16	H17
	66%	68%	69%	73%

主な施策等

主な施策の概要

- 道路の防災・震災対策の推進（ ）

災害に対して安全で信頼性の高い道路網を確保するため、地域の日常活動や災害時の緊急活動等を支える道路について、斜面对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 3,320億円の内数（H17年度）

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・平成14年度実績値66%に対し平成17年度の実績値は73%となり、目標までのトレンド（平成17年度で72%）と比較して上回っている。
- ・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斜面对策等の防災対策を推進しているところであり、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は着実に増加（平成17年度は13都市増加）している。
- ・特に、緊急輸送道路の橋梁耐震補強については、平成17年度末時点で直轄国道は69%、都道府県管理道路は59%（うち優先確保ルート^{（注3）}は78%）、直轄国道と都道府県管理道路を合わせた全体では63%（うち優先確保ルートは72%）まで進捗した。しかしながら、斜面对策等の防災対策の進捗率は全体で約3割の状況である。

（注3）緊急輸送道路のうち、主要な防災拠点と市街地を結ぶなど、特に重要な区間をさす。

（施策の実施状況）

- ・緊急輸送道路の橋梁耐震補強については、平成17年度に国と都道府県及び高速道路会社が連携して「緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム」（H17～H19）、「新幹線、高速道路をまたぐ橋梁の耐震補強3箇年プログラム」（H17～H19）を策定し、その初年度として橋梁の耐震補強を重点的に実施した。
- ・斜面对策等の防災対策についても、緊急性の高い箇所を重点に対策を実施した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は、緊急輸送道路の橋梁耐震補強の促進により目標までのトレンドを上回ったことから、A - 2と評価した。
- ・橋梁耐震補強の促進により業績指標が向上したことから、今後とも橋梁耐震補強を着実に進めるとともに、斜面对策等の防災対策の進捗率が低い状況であり、重点的な推進が重要である。

評価の詳細は「平成17年度道路行政の達成度報告書・平成18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18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る。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等の重点的な対

策が重要である。このため、平成 18 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。

- ・ 橋梁耐震補強の着実な推進を図るため、現在、インターネット上で公開している緊急輸送道路の橋梁耐震補強マップについて、耐震補強の進捗にあわせ情報を更新するとともに、消防・警察等の防災関係機関や国民との情報共有の充実を図る。
- ・ また、斜面对策等の防災対策については、未対策の箇所が多く残っているため、緊急輸送道路等での対策を重点的に推進する。

担当部局等

担当部局：道路局 道路防災対策室（室長 梶原康之）

関係部局：都市・地域整備局 街路課（課長 松谷春敏）

道路局 国道・防災課（課長 木村昌司）

道路局 地方道・環境課（課長 下保修）

道路局 有料道路課（課長 廣瀬輝）

指標: 港湾による緊急物資供給可能人口

目標値: 約 2,600 万人(H19 年度)

実績値: 約 2,040 万人(H17 年度) A - 2

初期値: 約 1,900 万人(H14 年度)

(指標の定義)

大規模地震の切迫性の高い観測強化地域(注1)、特定観測地域内(注2)の港湾において、耐震強化岸壁等の整備により緊急物資等の供給が可能な人口。

(注1)地震予知連絡会が選定。異常が発見された場合に、さらに観測を強化して異常を確かめる必要のある地域を指す。具体的には南関東、東海の2地域。

(注2)地震予知連絡会が選定。要件は、過去に大地震があつて、最近大地震が起きていない、活構造地域、最近地殻活動が活発、社会的に重要な地域であること。具体的には宮城県東部・福島県東部、名古屋・京都・大阪・神戸地区等。

(目標値設定の考え方)

緊急物資供給可能総人口について、長期的に約 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。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載あり】

過去の実績値 (年度)				
H13	H14	H15	H16	H17
約 1,800 万人	約 1,900 万人	約 2,000 万人	約 2,020 万人	約 2,040 万人

主な施策

主な施策の概要

耐震強化岸壁を備えた港湾を整備することにより、海上からの緊急物資輸送の確保を図る。

()

予算額(国費)45 億円(H17 年度)

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成 17 年度は耐震強化岸壁が1バース供用されたことにより、緊急物資供給可能人口が前年度から約 20 万人増加し、約 2,040 万人となった。

(施策の実施状況)

対象とする地域において、平成 17 年度には 17 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が供用開始された。

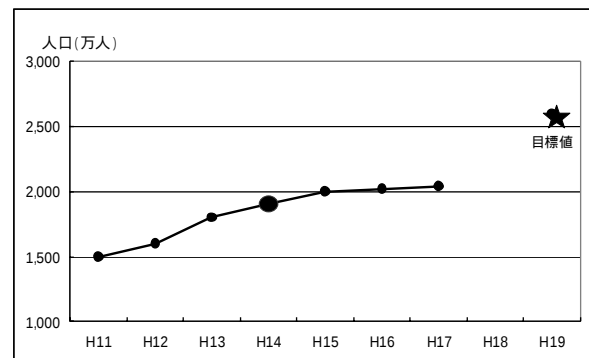


図 - 1 緊急物資供給可能人口の推移

課題の特定と今後の取組の方向性

公共事業予算の制約から、図 - 2にあるように、平成 14 ~ 16 年度予算は前年度と同程度の予算額で推移してきたが、大規模地震の切迫性や、これに対する対応の必要性について中央防災会議等で議論されていることなどを踏まえ、17 年度は前年度比 1.3 倍の 45 億円の予算を確保したところである。なお、耐震強化岸壁の整備期間を考慮すると 2 ~ 3 年後には予算の増強効果が見込まれる。

また、耐震強化岸壁の整備にあたっては、従来の、発災直後においても緊急物資等を搬入できる耐震強化岸壁(特定)に加え、今後は、速やかな応急復旧により被災後から7日間程度で緊急物資等の搬入が可能となる耐震強化岸壁(標準)を導入することとし、トータルの整備費用の縮減する方針を定めた。

さらに、耐震強化岸壁の整備を緊急的に進めるため、18 年度から 22 年度までの5年間の耐震強化岸壁緊急整備プログラムを策定し、計画的な整備の推進を図ることとしている。

以上のような対応を 17 年度に講じたことから、A - 2と評価した。

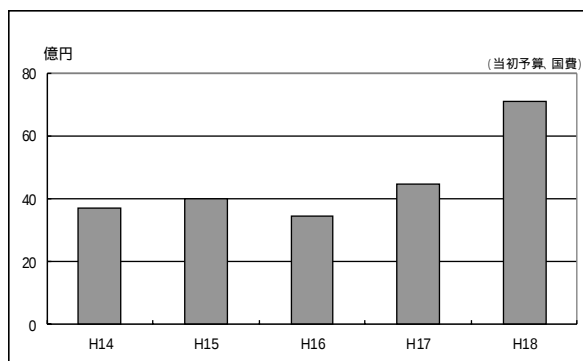


図 - 2 耐震強化岸壁の予算の推移

18 年度は耐震強化岸壁緊急整備プログラムに基づき、引き続き、予算の重点化を図ることとしており、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ことで目標の達成に努めて参りたい。

担当課等(担当課長名等)

担当課: 港湾局海岸・防災課(課長 栗田 悟)

指標: 道路交通における死傷事故率

目標値: 108 件/億台キロ

(118 を約 1 割削減)

(H19 年)

実績値: 120 件/億台キロ

(暫定値) (H17 年) B - 2

初期値: 118 件/億台キロ

(H14 年)

(指標の定義)

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

(目標値設定の考え方)

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

(考えられる外部要因)

交通安全思想の普及状況

(他の関係主体)

- ・警察(指導取締り)
- ・公安委員会(交通規制)

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値の推移					(年)
H13	H14	H15	H16	H17	
120	118	120	122	120	(暫定値)

主な施策等

主な施策の概要

安全な道路交通環境の実現を目指し、幹線道路ネットワークの体系的な整備を進めるとともに、事故危険箇所での集中的対策、歩行者等の事故多発地区における歩行者・自転車安全対策の重点実施(あんしん歩行エリアの整備)等交通安全施設等の整備を推進する。()

- ・交通安全の確保 事業費 5,791 億円の内数 (H17 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 17 年の日本の死傷事故率は、欧米に比べると約 2~8 倍(ドイツ:48.7、フランス:15.2、イギリス:41.6、アメリカ:40.0(単位は件/億台キロ。アメリカは平成 15 年、その他は平成 16 年))。
- ・平成 14 年実績値 118 件/億台キロに対し、平成 17 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府県は 37 であり、過半数を超えている。奈良(対前年比 10.0%減)、鹿児島(同 8.7%減)、長野(同 7.6%減)、秋田(同 6.2%減)、愛知(同 5.8%減)の 5 県は大きく減少。また、死傷事故率ワースト 1 の神奈川(同 4.2%減)、ワースト 2 の東京(同 1.6%減)でも死傷事故率が減少。
- ・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。また、事故危険箇所に関する指標についても引き続き測定をおこなっていく。

(施策の実施状況)

安全性の高い幹線道路の整備

- ・交通量をより安全な道路へとシフトさせるため、死傷事故率が低い自動車専用道路を含む幹線道路ネットワークの整備を推進する。

幹線道路の事故危険箇所等の集中的な対策

- ・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 17 年度末までに約 2,715 箇所(道庁管理者の対策を対象としており、公安委員会の対策のみを実施している箇所を除く)で対策に着手。

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 17 年度末までに約 735 地区で対策に着手。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 死傷事故率に関する業績指標は、平成 14 年の指標値から後退したものの、平成 17 年は過去最悪の H16 年における指標値から改善された。これは H17 年から本格的に取り組み始めた科学的分析に基づく交通事故対策による効果であると考えられるため、業績指標を B-2 と評価した。
- ・ あんしん歩行エリアに関する業績指標は、事業未完了であることから判断が不可能であるものの、上記科学的分析に基づく対策を実施することで死傷事故を抑止できるものと考えられる。このため、業績指標を C-2 と評価した。
- ・ 事故危険箇所に関する指標は、事業未完了の箇所が多く存在するものの、平成 15 年度に対策が概成した箇所については、目標値を達成したことから、業績指標を A-2 と評価した。
- ・ 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継続するとともに、現場の状況に応じた工夫のある取組みを共有する。

評価の詳細は「平成 17 年度道路行政の達成度報告書・平成 18 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 18 年度以降における新規の取組

- ・ 生活道路における住民主導型の交通安全対策を促進するため、生活道路における事故対策についてのノウハウ集(案)を検討。

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 尾藤勇)

関係部局:道路局国道・防災課 (課長 木村昌司)

指標：ふくそう海域における航路を閉塞する

ような大規模海難の発生数

目標値：0 件(H17 年度以降毎年度)

実績値：0 件(H17 年度) A - 2

初期値：0 件(H14 年度)

(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であって、我が国の社会経済活動に甚大な影響を及ぼす海難の発生数

* 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

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値の推移(年度)

H12	H13	H14	H15	H16	H17
0 件	0 件	0 件	0 件	0 件	0 件

主な施策

主な施策の概要

A I S を活用した次世代型航行支援システムの整備等()

予算額：航路標識整備事業費 24.7 億円(H17 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
 - * A I S：船舶自動識別装置
- ・ 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)

海上交通センターの拡充()

海上交通法令の励行等の実施

海上交通センター等の的確な運用の継続

A I S を活用した交通管理システムに係る検討

予算額：0.07 億円(H17 年度)

- ・ 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行う。

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(H17 年度)

浅瀬等の存在により船舶航行に支障のある国際幹線航路について、所定の幅員及び水深を確保するための浚渫等を行い、ボトルネックを解消する。

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 平成 17 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、18 件の大規模海難に至る可能性が高い事案を未然に防止したほか、航路標識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)

A I S を活用した次世代型航行支援システムの整備等

- ・ A I S を活用した次世代型航行支援システムを名古屋港、瀬戸内海(来島海峡)及びその周辺海域に整備した。
 - ・ 平成 17 年 7 月から伊勢湾、備讃瀬戸及び関門海峡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。
 - ・ ふくそう海域における視認性、識別性及び誘目性に優れた高機能航路標識等 15 基の整備を実施した。
 - ・ ふくそう海域における 4 つの海上保安部において沿岸域情報提供システム(M I C S)を整備し、安全情報の提供を開始した。
- 海上交通センターの拡充

- ・ 平成 17 年 7 月から備讃瀬戸海上交通センターにおいて新たに備讃海域東部地区レーダーサービスエリアの運用を開始した。

海上交通法令の励行等の実施

- ・ 巡視船艇による航法指導等を実施した。

海上交通センター等の的確な運用の継続

- ・ 海上交通センター等において的確な航行管制・情報提供を継続して実施した。

A I S を活用した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(東京湾内諸港)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システム整備や体制等について検討を実施した。

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、海上ハイウェイネットワークの構築を推進している。

課題の特定と今後の取組の方向性

大規模海難の発生数 0 を維持しており、現在の施策が有効であることから A - 2 と評価した。

引き続き、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 18 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 富田英治)、海上保安庁交通部安全課(課長 尾関良夫)、計画運用課(課長 一薫勝)、整備課(課長 今井忠義)

指標: 国内航空における航空事故発生件数

目標値: 16.6 件/年 (H15～19 年)

A - 2

実績値: 16.6 件/年 (H13～17 年)

初

期値: 18.4 件/年 (H10～14 年)

(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ヵ年平均値)を現況値(平成10年～14年の5ヵ年平均値)の約1割減とすることを目標とする。また、長期的にもできる限り着実に縮減していく。

(考えられる外部要因)

・気象条件

(他の関係主体)

なし

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値の推移(暦年)

H13	H14	H15	H16	H17
18.2 (単年)	18.4 (単年)	16.6 (単年)	17.2 (単年)	16.6 (単年)
14	23	12	20	14

○業績指標 40: 国内航空における航空事故発生件数

主な施策

主な施策の概要

航空保安施設の整備()

航空管制に関するトラブルが発生したことを踏まえ、ヒューマンエラー等による事故・トラブルを未然に防止するため、航空管制のためのシステム改善等を行う。

航空機の安全な運航や安全性の確保

運航規程・整備規程の認可、運航管理施設の検査等の各種審査・検査等を通じて、航空運送事業者等の安全基準への適合性を確保するほか、安全性確認検査や運航検査などの監査を年間を通じ高頻度で行うことにより、その体制や業務の実施状況を厳しくチェックし、高い安全性を確保する。さらに、小型航空機等の事故を防止するため、法令及び関係規定の遵守、小型航空機等の運航者に対する教育訓練の徹底、的確な気象状況の把握等について指導を強化するとともに、運航者の安全に係る知識の向上及び意識の啓蒙を図る。また、ICAOにおける基準の動向や技術の進歩及び航空を取り巻く状況の変化等に併せて航空機の安全基準を適

時適切に見直す等の、所要の措置を行う。

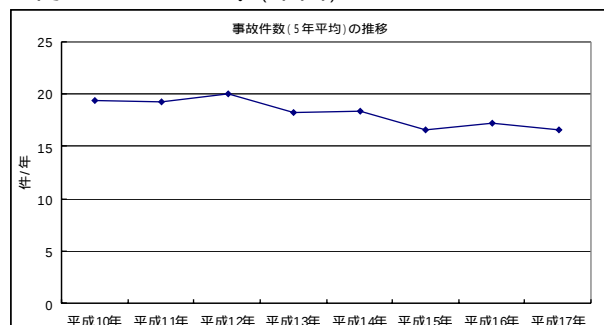
(注) を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・当該指標は、各年毎に変動はあるものの、5年間の平均で見た場合、その傾向については、減少傾向にあるといえる。(下図)



(施策の実施状況)

・現行の施策を今後とも着実に実施し、ICAO等の国際動向や国内の動向を踏まえつつ、所要の措置を実施。

課題の特定と今後の取組の方向性

・業績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であることから、A-2と評価した。

・滑走路運用制限等の航空管制に必要な情報をグラフィックで管制卓に表示するシステム、航空情報の交換を円滑に行い航空関係機関と情報の共有を図るための航空情報(AIS)センター及び滑走路待機灯火システムの整備を推進する。

・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 鈴木昭久)

指標: NO₂ の環境目標達成率

目標値: NO₂ 約 8 割(H19 年度)

実績値: NO₂ 79%(H17 年度) A - 2

初期値: NO₂ 64%(H14 年度)

・NO₂

(指標の定義)

自動車 NO_x・PM 法¹対策地域内で、NO₂ について環境基準²を達成している観測局(自動車排出ガス測定局(自排局)と国土交通省設置の常時観測局)の割合(データは前年度)

1 自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法

2 NO₂ 濃度 1 時間値の 1 日平均値の年間 98%値が 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下であること

(目標値設定の考え方)

平成 22 年度までに 100%を目指す(自動車 NO_x・PM 法施行令)こととして、平成 19 年度の目標を設定

(考えられる外部要因)

自動車以外の発生源(固定発生源)、交通量の変動、大型車混入率の変動

(他の関係主体)

該当なし

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値の推移 (年度)			
H14	H15	H16	H17
NO ₂ :64%	NO ₂ :67%	NO ₂ :73%	NO ₂ :79%

主な施策等

主な施策の概要

騒音や大気質の状況が環境基準を大幅に上回っている地域において、遮音壁設置や交差点改良などのボトルネック対策を行う。()

- ・ 予算額: 大気・騒音等に係る生活環境の改善事業費 1,446 億円の内数(H17 年度)

自動車から排出される窒素酸化物(NO_x)の削減を目指し、CNG(圧縮天然ガス)自動車やハイブリッド自動車などの低公害車の普及に対する補助や LNGトラックなど次世代低公害車の開発・普及。

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

○ NO₂ の環境目標達成率

- ・ H16 大気汚染状況報告書より、NO₂ の測定濃度の年平均値は近年緩やかな減少傾向にあり、環境目標達成率については平成 14 年度実績値 64%に対し、平成 17 年度の実績値は 79%となった。

(なお、各年度の指標値の算出には、自治体が設置している観測局のデータの入手に時間を要するため、前年度のデータを用いている。)

- ・ 自動車 NO_x・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(NO₂))については、国土交通省設置の常時観測局を対象として、環境基準の達成局の割合でも評価している。環境基準の達成局の割合は、NO₂ は 69% (H16) から 74% (H17) と向上している。

(施策の実施状況)

○ NO₂ の環境目標達成率

- ・ 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 28 箇所で国土交通省が設置する常時観測局によるデータ公表を開始した。

課題の特定と今後の取組の方向性

○ NO₂ の環境目標達成率

- ・ NO₂ に関する業績指標は、年々着実に改善傾向であり、現在の施策を継続することが適当であるため、A - 2と評価した。

(課題の特定)

- ・ 交通量の多い幹線道路同士が交差する交差点

の近傍において、環境基準を上回る基準局が存在する。

(今後の取組の方向性)

- ・ 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。

・

平成 18 年度以降における新規の取組

- ・ 自動車 NO_x ・PM 法では、平成 22 年度までに対策地域内での NO_2 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 柳橋 則夫)

指標:夜間騒音要請限度達成率

目標値:72%(H19 年度)

実績値:71%(H17 年度) A - 2

初期値:61%(H14 年度)

(指標の定義)

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

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

2 騒音規制法第 3 条第 1 項の規定に基づく指定地域

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

(目標値設定の考え方)

長期的に 100%を目指すこととして、平成 19 年度の目標を設定

(考えられる外部要因)

交通量の変動、大型車混入率の変動

(他の関係主体)

該当なし

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値の推移 (年度)				
H13	H14	H15	H16	H17
	61%	64%	67%	71%

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 1,446 億円の内数(H17 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 17 年度実績値が 71%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 17 年度の目標指標の全国値は 71%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 2 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 17 年度では、新たに低騒音舗装 694km、遮音壁 26km を敷設。
- ・ 平成 16 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 149km 解消。(評価延長に占める割合:31.4%→28.9%) 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。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 業績指標は、年々着実に改善傾向にあるため、現在の施策を継続することが適当であるため、A - 2 と評価した。

(課題の特定)

- ・ 関東地方において、夜間の環境基準達成率が全国平均を大きく下回っている。逆に、北海道・沖縄では達成率が高い。

(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、遮音壁の設置や環境施設帯などの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 17 年度道路行政の達成度報告書・平成 18 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 柳橋 則夫)

指標:失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺の中で再生した水辺の割合

目標値:約2割(H19 年度)

実績値:11%(H17 年度) A - 2

初期値: 0 (H14 年度)

(指標の定義)

過去の開発等により人工的な構造物で覆われた水辺(河岸延長:1,270km)や海岸侵食によって失われた砂浜(砂浜延長:460km)のうち復元・再生する割合

(目標値設定の考え方)

長期的には回復可能な延長の100%を再生・回復することを目標に、積極的に対策を進め、平成19年度において約2割を目標とした

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等

(他の関係主体)

地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値

(年度)

H12	H13	H14	H15	H16	H17
		0	6%	8%	11%

主な施策

主な施策の概要

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 8,909 億円(H17 年度)の内数

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 1,220 億円(H17 年度)の内数

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成17年度の実績値は約11%であり、順調に推移しているものと考えられる。

- 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。
- 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。

(施策の実施状況)

・自然再生、多自然型川づくり等を荒川、木曽川等で実施

渚の創生事業

鹿嶋海岸、伏木富山港海岸を含む13箇所で開催中

課題の特定と今後の取組の方向性

・平成17年度の実績値は約11%であり、業績指標の着実な進捗が見られることからA-2と評価した。

・今後とも以下の取り組みを継続する。

・H18年5月に「多自然型川づくりレビュー委員会」から出された提言を踏まえ、アドバイザーの現地への派遣等の技術的支援等を実施する。

・荒川、木曽川等において、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。

・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。

担当課等(担当課長名等)

担当課:河川局河川環境課(課長 久保田勝)

関係課:河川局海岸室(室長 岸田弘之)

港湾局海岸・防災課(課長 栗田 悟)

**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（H17 年度）A - 2

初期値：約 2 割（H14 年度）

(指標の定義)

過去の開発等により失われた良好な自然環境である湿地、干潟の中で、回復可能な面積約 7,000ha(湿地 3000ha、干潟 4,000ha)のうち復元・再生する割合。

(目標値設定の考え方)

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=

$(1,200\text{ha} + 900\text{ha}) / (3,000\text{ha} + 4,000\text{ha})$)

(考えられる外部要因)

- ・ 地元調整の状況等

(他の関係主体)

- ・ 地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第 2 章及び第 3 章に記載あり】

過去の実績値 (年度)				
H	H14	H15	H16	H17
	約 2 割	約 2 割	約 2 割	約 2 割

(実績値の推移を記載)

- 業績指標 65:失われた干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合

主な施策

主な施策の概要

河川における湿地・干潟の再生()

河川において、湿地や干潟を再生する自然再生事業を推進することにより、良好な河川環境の保全再生を図る

予算額 8,909 億円の内数(H17 年度)

港湾・海域における海浜・干潟等の保全・再生・創出()

予算額 4,330 億円の内数(H17 年度)

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 自然再生事業等により着実に干潟等の保全・再生等

を進めているところであるが、事業は単年度で完了するものではなく、複数年をかけて事業を推進し、事業が完了した時点で「回復・創造」として供用開始し、初めて完了となるものであり、目標年次(H19)に向けて事業の推進が図られている。

(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。
- ・ 堺泉北港、尾道系崎港等にて干潟の再生を行っているところ。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ (指標の動向)に記載したとおり、目標年次に向けて事業の推進が図られている。
- ・ H17 年度は荒川、百貫港で新たに事業着手する等、着実に事業が実施されていることから、A - 2と評価した。
- ・ 引き続き自然再生事業を推進していく。

平成 18 年度以降における新規の取組

- ・ シルト系浚渫土砂の干潟造成への活用に向けた技術検討を行う。

担当課等(担当課長名等)

担当課：河川局河川環境課(課長 久保田勝)

港湾局環境整備計画室(室長 八尋明彦)

指標：環境基準達成のための高度処理人口普及率

目標値：17% (H19 年度)
 実績値：13% (H16 年度) A - 1
 初期値：11% (H14 年度)
 指標：湾内青潮等発生期間の短縮
 目標値：H14 比約 5%減 (H19 年度)
 実績値：H14 比約 8%減 (H16 年度) C - 2
 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(注1)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。

(注1)下水道法に基づく計画で、河川、湖沼、海域等の公共用水域の水質環境基準を達成維持するために必要な下水道の整備をもっとも効率的に実施するものを目的とするもの。

(注2)伊勢湾、東京湾、大阪湾

(注3)琵琶湖、霞ヶ浦等の10湖沼が指定湖沼として指定され、湖沼水質保全計画に基づく各種施策が実施されている。

(注4)環境基本法に基づくもので、水質保全行政の目標として公共用水域の水質等について、達成し、維持することが望ましい基準を定めたもの。

(注5)高度処理は、有機物や窒素・リン等を標準的な下水処理よりさらに高度に除去するものである。
 高度処理人口 = (全処理水量)のうち、(高度処理が施された処理水量)の割合を(処理区域内人口)にかけて算出した人口である。

高度処理人口普及率 = (高度処理人口)の(総人口)に対する割合(%)である。

(目標値設定の考え方)

将来は、高度処理を原則化することとしており、それを現況値との勘案で平成19年度の目標値を設定している。

(考えられる外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

・地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値 (年度)					
H11	H12	H13	H14	H15	H16

8%	8%	10%	11%	12%	13%
----	----	-----	-----	-----	-----

○ 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(注)等(青潮、貧酸素水塊等(注))の発生期間の短縮。

(注)海域の富栄養化の結果、異常発生したプランクトンの死骸等が、海底近くに沈降し分解されることで生じる、溶存酸素量が極めて少ない水塊を貧酸素水塊という。これが強風等により湧昇すると、青潮となって海面に現れる。

(目標値設定の考え方)

高度経済成長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)

・なし

(他の関係主体)

・地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値 (年度)				
		H14	H15	H16
		0%	H14 比約 5%増	H14 比約 8%減

主な施策

主な施策の概要

高度処理の普及促進()

高度処理の施設の整備により高度処理の普及を促進するため、事業を実施する地方公共団体に対して補助を行う。

予算額 7,981 億円の内数(H17 年度)

閉鎖性海域における水環境の改善()

閉鎖性海域において、海底の底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 4,330 億円の内数(H17 年度)

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 高度処理人口普及率については、平成 16 年度の実績値は 13%であり、これは最終目標までのトレンドと同程度であることから、着実な進捗が図られていると言える。
- ・ 青潮等の発生期間については、気象・海象等の影響を受けるため現時点では達成状況を判断できない。目標年次までの中期的な実績値の推移により評価することとする。

(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。
- ・ 東京湾・三河湾等において、汚泥の浚渫、覆砂及び環境整備船による浮遊ゴミや油の回収を行った。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 高度処理人口普及率は順調に上昇しているが、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も十分とは言えず、これを改善するため新たな施策も実施して引き続き高度処理の普及促進を図ることから、A - 1と評価した。
- ・ 湾内青潮等発生期間は、気象・海象等の影響を受けるため、中期的な実績値の推移により評価することとしC - 2とした。引き続き汚泥の浚渫、覆砂及び浮遊ゴミ等の回収を着実に行う。

平成 18 年度以降における新規の取組

- ・ 平成 18 年度から、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高度処理共同負担事業制度に係る国庫補助対象範囲を拡充し、高度処理の普及を一層促進する。
- ・ 青潮等の原因とされる深掘跡の埋め戻し等を効率的に実施するため、浚渫土砂等の需給調整システム構築に関する調査を行う。

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 栗原秀人)
関係課：港湾局環境整備計画室(室長 八尋明彦)

指標：国際航空サービス提供レベル

目標値：国際航空旅客 4,800 億座席キロ (H19 年度)

貨物 300 億トンキロ (H19 年度)

実績値：国際航空旅客 3,726 億座席キロ (H17 年度)

B - 1

貨物 225 億トンキロ (H17 年度) B - 1

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)

(指標の定義)

国際航空路線の年間提供座席キロ (国際旅客に提供される座席 × 飛行距離) / 国際航空路線の年間提供トンキロ (国際貨物に提供される貨物量 × 飛行距離)

(目標値設定の考え方)

国際航空路線における航空輸送サービス提供量を表し、国際航空旅客に関する需要予測を前提に 5 年後の目標値を設定した。また、長期的にも常時需要に過不足なく対応できる状態を維持する。

(考えられる外部要因)

- ・ 景気及び自由時間や家計収支等の社会・経済動向
- ・ 国際情勢の動向 (治安情勢の変化等)

(他の関係主体)

- ・ 航空運送事業者 (事業主体)

【社会資本整備重点計画第 2 章及び第 3 章に記載あり】

上段：旅客 (億座席キロ)

下段：貨物 (億トンキロ)

過去の実績値 (年度)

H13	H14	H15	H16	H17
3,177	3,435	3,206	3,532	3,726
207	215	218	225	225

主な施策

主な施策の概要

・国際拠点空港等の整備の推進 ()

国際拠点空港である成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港の整備を推進する。

予算額： 577 億円 (H17 年度)

323 億円 (H18 年度)

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 国際航空サービス提供レベルの平成 17 年度の実績は、旅客が 3,726 億座席キロで、16 年度の実績値と比較すると 5.5% の増加となっており、貨物は 225 億トンキロで、16 年度の実績から横ばいとなっている。
- ・ 旅客については、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、深刻化により減少した需要が回復したことにより、航空輸送サービス提供量も増加してきたものと考えられる。
- ・ 貨物については、中国方面など需要の伸びている路線がある一方で、韓国、台湾、オセアニア方面が大きく落ち込んでおり、全体として低調に推移しているが、本邦航空運送事業者の中期経営戦略等によれば、今後の貨物需要の増加が見込まれる。

(施策の実施状況)

- ・ 成田国際空港については、第 1 旅客ターミナルビル改修、平行滑走路、エプロン等基本施設の整備及び貨物取扱施設の増強を実施中。
- ・ 関西国際空港については、二期事業の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 年限定供用に向けて整備を着実に推進。
- ・ 東京国際空港 (羽田) については、新設滑走路等の実施設計、環境影響評価手続、国際線地区 PFI 事業の事業者選定手続等を実施した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 業績指標については、旅客、貨物とも目標の達成のため必要な実績が不足していることから B - 1 と評価した。
- ・ 業務指標のうち旅客については前年度と比較すると 5.5% の増と堅調に推移しているが、目標達成には不足している。貨物については、中国方面など需要が伸びている路線がある一方で、韓国、台湾、オセアニア方面が大きく落ち込んでおり、現時点での実績は低調に推移している。
- ・ 今後の貨物需要の増加に対応するための貨物施設の整備等を推進する。
- ・ 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 18 年度以降における新規の取組

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 松本年弘）

関係課：航空局監理部国際航空課（課長 志村格）、航空局監理部航空事業課（課長 佐藤善信）、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 渡邊良）

指標：国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率
目標値：H14 年度比 5%減 (H19 年度)
実績値：H14 年度比 3.3%減 (H17 年度) A - 2
初期値：0 (H14 年度)

(指標の定義)

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

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

(目標値設定の考え方)

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)

【社会資本整備重点計画第 2 章及び第 3 章に記載】

過去の実績値 (年度)				
	H14	H15	H16	H17
	-	H14 年度比 1.2%減	H14 年度比 2.1%減	H14 年度比 3.3%減

主な施策

主な施策の概要

- スーパー中枢港湾プロジェクトの推進等による物流機能の強化()
 予算額 約 2,000 億円(H17 年度)

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

測定・評価結果

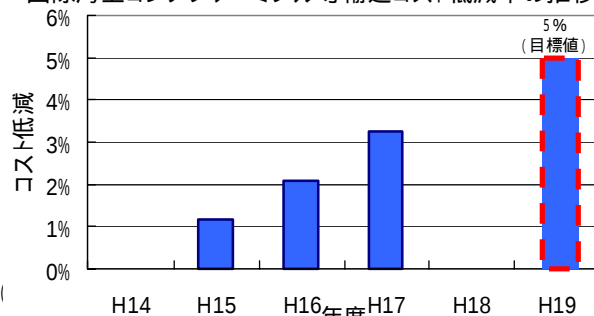
目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 平成 15 年度の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、平成 17 年度は平成 14 年度比 3.3%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



平成 14 年度において、我が国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

- ・ 業績指標は、毎年着実な進捗が見られることから 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 富田英治)

関係課：港湾局港湾経済課(課長 加藤由紀夫)

指標：ふくそう海域における管制船舶の入港までの航行時間の短縮

目標値：150 分(H14 年度に比べ約 15%短縮) (東京湾) (H19 年度)

実績値：173 分(東京湾) (H17 年度) B - 2

初期値：180 分(東京湾) (H14 年度)

短縮

(指標の定義)

ふくそう海域において、海上交通安全法及び港則法に基づく航行管制を受ける船舶の湾口等から入港までの航行時間の短縮の割合。

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

(目標値設定の考え方)

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

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値の推移(年度)

H12	H13	H14	H15	H16	H17
		180 分	177 分	171 分	173 分

主な施策

主な施策の概要

AIS を活用した次世代型航行支援システムの整備等()

予算額：航路標識整備事業費 14.8 億円(H17 年度)

・ AIS を活用した次世代型航行支援システムの整備

＊ AIS：船舶自動識別装置

・ 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

海上交通センターの拡充()

海上交通センター等の的確な運用の継続

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(H17 年度)

浅瀬等の存在により船舶航行に支障のある国際幹線航路について、所定の幅員及び水深を確保するための浚渫等を行い、ボトルネックを解消する。

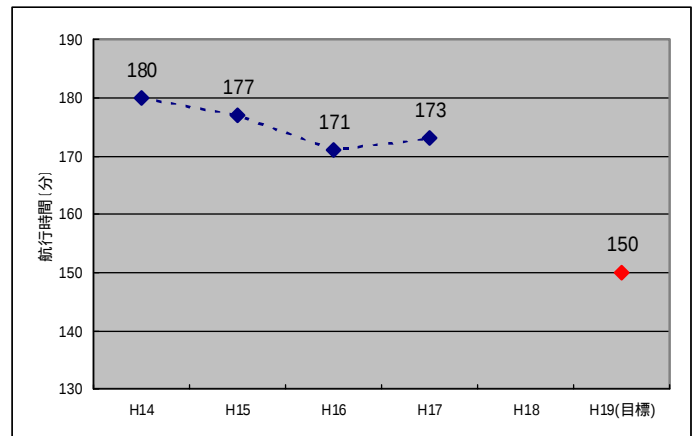
(注) を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成 17 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 16 年度に比べて 2 分増加したものの、平成 14 年度に比べて 7 分の短縮となったことから、現在まで実施してきた施策に一定の効果があったものと考えられる。今後とも指標の動向に注視しつつ、施策を実施していくこととする。



(施策の実施状況)

AIS を活用した次世代型航行支援システムの整備等

・ AIS を活用した次世代型航行支援システムを名古屋港、瀬戸内海(来島海峡)及びその周辺海域に整備した。

・ 平成 17 年 7 月から伊勢湾、備讃瀬戸及び関門海峡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。

・ ふくそう海域における視認性、識別性及び誘目性に優れた高機能航路標識等 15 基の整備を実施した。

海上交通センターの拡充

・ 平成 17 年 7 月から備讃瀬戸海上交通センターにおいて新たに備讃海域東部地区レーダーサービスエリアの運用を開始した。

海上交通センター等の的確な運用の継続

・海上交通センター等において的確な航行管制・
情報提供を継続して実施した。

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い、海上ハイウェイネットワークの構築を推進している。
- ・また、国際幹線航路の浚渫により発生した良質な土砂は、藻場・干潟等の造成にも有効活用されており、水環境の改善を図っている。

課題の特定と今後の取組の方向性

・航行時間は昨年度と比べて若干増加したことから、
B - 2と評価した。

しかしながら、航行時間は初期値と比べて減少しており、現在まで実施してきた施策に一定の効果があるものと考えられることから、引き続き、当面の目標である東京湾における航行時間の短縮に向け、AIS等を活用した的確な航行管制・情報提供を継続して実施する。

平成 18 年度以降における新規の取組

海上交通安全法の管制と港則法の管制の連携 (AIS を活用した、
京浜港及び千葉港における船舶動静監視の強化)

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: 海上保安庁交通部計画運用課 (課長 一
藁勝)、整備課 (課長 今井忠義)
港湾局計画課 (課長 富田英治)

指標: 拠点的な空港・港湾への道路アクセ

ス率

目標値: 68% (H19 年度)

実績値: 66% (H17 年度) A - 2

初期値: 59% (H14 年度)

(指標の定義)

高規格幹線道路、地域高規格道路又はこれらに接続する自動車専用道路のインターチェンジ等から 10 分以内に到達が可能な拠点的な空港・港湾^(注)の割合

注: 拠点的な空港... 第一種空港及び国際定期便が就航している第二種空港

拠点的な港湾... 総貨物取扱量が 1,000 万トン/年以上又は国際貨物取扱量が 500 万トン/年以上の重要港湾及び特定重要港湾(国際コンテナ航路、国際フェリー航路又は内貿ユニット航路のいずれも設定されていないものを除く。)

(目標値設定の考え方)

長期的に国際競争力の確保に必要な水準(約 90%)を目指すこととして、平成 19 年度の目標を設定。

(考えられる外部要因)

地元調整の状況等

空港及び港湾の新規供用、格上げ、格下げ等の状況

(他の関係主体)

地方公共団体(事業主体)

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値の推移 (年度)				
H13	H14	H15	H16	H17
	59%	61%	61%	66%

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 12,640 億円の内数(H17 年度)

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

る施策に関するものである。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

アクセス率については、平成 14 年度末の 59%が平成 17 年度末に 66%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、拠点的な空港・港湾においても、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となっている箇所があり、フル積載の国際標準コンテナ車(総重量 44t、車高 4.1m)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 17 年度においては、新潟空港へのアクセス道路を供用するなど、3 箇所の 10 分以内の道路アクセスを確保した。

国際物流戦略の観点から、国際標準コンテナ車の通行に支障があるボトルネック箇所を抽出した。

国際標準コンテナ車が走行可能なネットワークをウェブ等で明示した。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は、平成 14 年度末の 59%が平成 17 年度末に 66%まで向上し、目標達成に向けて指標は順調に推移していることから、A - 2 と評価した。

国際競争力の確保に必要な水準(約 90%)より依然として低い水準にあり、未達成のアクセス道路について、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とともに、国際競争力の向上や観光・地域間交流の促進を図るため、既に達成済の空港・港湾についても更なるアクセス向上に努めていくこととしている。

国際物流に対応した道路ネットワークが不足している等の問題があるため、重要な港湾等と高速道路 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通行できる道路ネットワークの構築を図る。

評価の詳細は「平成 17 年度道路行政の達成度報告書・平成 18 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)

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30分台以内である三大都市圏の国際空港の数）

目標値： 2空港（H18年度）

実績値： 2空港（H17年度）A - 2

初期値： 1空港（H12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、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・関係住民

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値 （空港・年度）

H13	H14	H15	H16	H17
1	1	1	2	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17年度予算額 38億円）

（平成18年度予算額 41億円）

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

・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。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。

課題の特定と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。

実績値については、目標を達成しており、今後もアクセス鉄道の整備を推進することから、A - 2と評価した

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 櫻井 俊樹）

指標：国内航空サービス提供レベル

目標値：1,500 億座席キロ(H19 年度)

実績値：1,294 億座席キロ(H17 年度) B - 1

初期値：1,294 億座席キロ(H14 年度)

(指標の定義)

国内航空路線の年間提供座席キロ(国内旅客に提供される座席×飛行距離)

(目標値設定の考え方)

国内航空路線における航空輸送サービス提供量を表し、国内航空旅客に関する需要予測を前提に5年後の目標値を設定した。また、長期的にも常時需要に過不足なく対応できる状態を維持する。

(考えられる外部要因)

・景気及び自由時間や家計収支等の社会・経済動向

(他の関係主体)

・航空運送事業者(事業主体)

【社会資本整備重点計画第2章及び第3章に記載あり】

過去の実績値 (年度)				
H13	H14	H15	H16	H17
1,268	1,294	1,326	1,285	1,294

○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とともに、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：1,466 億円(H17 年度)

2,556 億円(H18 年度)

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・国内航空サービス提供レベルの平成 17 年度の

実績値は 1,294 億座席キロであり、平成 16 年度の実績値と比較すると 0.7%の微増となっている。

・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 機あ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。

・国内航空ネットワークの拠点となる東京国際空港(羽田)は、沖合展開事業により処理容量の拡充が図られてきたが、処理容量は限界に至っており、路線開設等におけるボトルネックとなっている。

(施策の実施状況)

・東京国際空港(羽田)については、新設滑走路等の実施設計、環境影響評価手続、国際線地区 P F I 事業の事業者選定手続等を実施した。

・国内航空需要に対応した滑走路延長事業等を推進中(平成 18 年 2 月に神戸空港、3 月に新北九州空港、新種子島空港及び奥尻空港、7 月に隠岐空港が供用)。

また、新規事業として石垣空港の 2000m 化に着手した。

・「空港を核とした観光交流促進プログラム」の取り組みを推進するとともに、アクセス鉄道の整備など空港へのアクセス改善、バリアフリー化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中。

・次期航空路管制卓システム等、各種管制システムの製造等を実施中。

課題の特定と今後の取組の方向性

・業績指標は前年度と比較すると 0.7%の微増にとどまっており、B - 1 と評価した。

・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 29.6 万回/年(405 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 18 年度以降における新規の取組

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 松本年弘）

関係課：航空局監理部航空事業課（課長 佐藤善信） 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 鈴木昭久）

指標: フェリー等国内貨物輸送コスト低減率
目標値: H14 年度比 4%減 (H19 年度)
実績値: H14 年度比 2.3%減 (H17 年度) A - 2
初期値: 0 (H14 年度)

(指標の定義)

国内海上貨物の輸送コスト(海上輸送コスト+陸上輸送コスト)の低減の割合

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

(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)

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載】

過去の実績値		(年度)		
	H14	H15	H16	H17
	-	H14 年度 比 0.7% 減	H14 年度 比 1.5% 減	H14 年度 比 2.3% 減

主な施策

主な施策の概要

○ 複合一貫輸送等に対応した内貿ターミナルの整備()

予算額 約 280 億円(H17 年度)

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

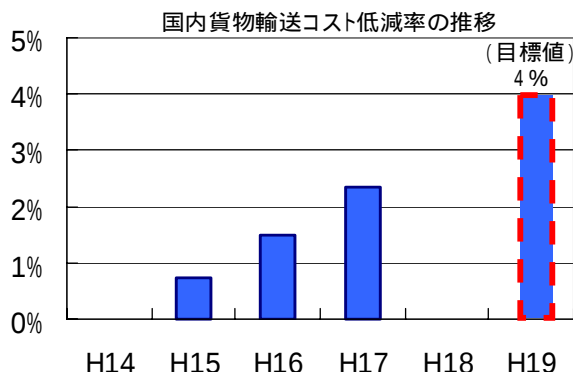
測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 平成 15 年度は平成 14 年度比 0.7%減、平成 16 年度は平成 14 年度比 1.5%減、平成 17 年度は 2.3%

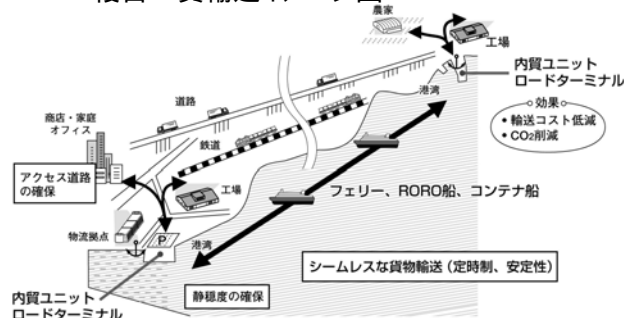
減となっており、年々コスト削減が図られている。



(施策の実施状況)

- ・ 平成 17 年度においては、1カ所の複合一貫輸送の拠点となる内貿ターミナル等が供用され、陸上輸送距離の短縮などにより輸送コストが低減した。

複合一貫輸送イメージ図



課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 業績指標は、内貿ターミナルの整備を進め平成 18 年度は 7カ所の複合一貫輸送の拠点となる内貿ターミナル等の新規供用が予定されているなど、毎年着実な進捗が見られることから 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 富田英治)

指標：道路渋滞による損失時間

目標値：38.1 億人時間 / 年を約 1 割削減
(H19 年度)

実績値： 35.1 億人時間 / 年 (H17 年度) A-2

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

目標値： 201 時間 / km・年を約 2 割削減
(H19 年度)

実績値： 126 時間 / km・年 (H17 年度) A-2

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

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値の推移 (年度)				
H13	H14	H15	H16	H17
	38.1	37.6	36.9	35.1

○ 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)

【社会資本整備重点計画第2章に記載あり】

過去の実績値の推移 (年度)				
H13	H14	H15	H16	H17

	201	186	143	126
--	-----	-----	-----	-----

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 9,797 億円の内数 (H17 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实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

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

○ 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
17 年度の道路渋滞による損失時間の実績値は
35.1 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。

平成 17 年度は渋滞削減効果の大きい事業が供用を
開始したことや、料金割引施策により高速道路への
転換が図られたことによる効果が発現。

○ 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
17 年度の実績は 126 時間 / km・年 (37%減) となり、
平成 16 年度に引き続き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 17%、名古屋市 19%、大阪市 61%の縮
減を達成した。

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。

都市圏交通円滑化総合計画については、平成 17 年度までに 23 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。

「工事内容」等をわかりやすく表示した路上工事看板の導入や「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、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。

課題の特定と今後の取組の方向性

○渋滞：業績指標は、平成 17 年度には 35.1 億人時間/年と順調に推移していることから A-2 と判断した。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：業績指標は、平成 17 年度には 126 時間 / km・年と目標を既に達成しており、さらに順調に推移していることから A-2 と判断した。さらなる路上工事時間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り組み、地域の主体的な路上工事マネジメントを引き続き推進する。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、引き続き取り組みを推進する。なお、路上工事縮減を推進するためには、関係機関が調整して工事実施方法等の改善を図るなど、不断の努力の継続が必要である。

評価の詳細は「平成 17 年度道路行政の達成度報告書・平成 18 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 18 年度以降における新規の取組み

○渋滞：平成 18 年度に対策事業が完成 (但し、一部対策完了も含む) する箇所について効果を把握し、場合によっては事業の進め方の方針転換を図るなど、引き続き、渋滞の激しい箇所に予算を重点投資する。

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 廣瀬輝)

道路局 国道・防災課 (課長 木村昌司)

指標：隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合

目標値：77%(H19 年度)

実績値：74%(H17 年度) A - 2

初期値：72%(H14 年度)

合

(指標の定義)

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

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

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

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

(目標値設定の考え方)

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)

【社会資本整備重点計画第 2 章に記載あり】

過去の実績値の推移 (年度)				
H13	H14	H15	H16	H17
	72%	73%	74%	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 3,391 億円の内数(H17 年度)

日常生活の中心の都市まで、30 分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合

地域内の交流の円滑化に資する道路整備として、市町村合併支援事業等を推進する。また、地域の実情に応じつつ効率的な道路整備を推進する観点から、1.5 車線の道路整備等を推進する。

予算額 地域間交流・観光交流等内外交流の
推進 3,391 億円の内数(H17 年度)

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

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 17 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。

日常生活の中心の都市まで、30 分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合

・平成 14 年度実績値 63%から平成 17 年度の実績値が 65%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ている割合()

・平成 17 年度は、2 次生活圏の中心都市 8 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、住民生活や観光交通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。

日常生活の中心の都市まで、30 分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合

・1.5 車線の道路整備の積極的な採用等による効率的な道路整備、地域内の効率的なネットワーク形成に寄与する市町村合併支援事業の推進等により、安定到達人口は約 60 万人増加した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・指標は順調に推移しているため、A - 2と評価した。
しかし、未整備の地域が残っているため、引き続き、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。
- ・指標は順調に推移しているため、A - 2と評価した。
しかし、日常的な移動の安全性や快適性損なわれている地域が残っているため、引き続き、日常生活の中心となる都市まで、改良された道路を利用して30分以内に安全かつ快適に移動できるようにするため、市町村合併支援事業等の地域内の交流の円滑化に資する道路整備等を重点的に支援する。

平成18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。

担当課等(担当課長名等)

担当課:道路局 国道・防災課(課長 木村昌司)
関係課:道路局 地方道・環境課(課長 祢屋誠)

