

## 分析事例について

- 重点計画目標年度（5年目＝目標年度）であることから、実績値が目標達成したか否かについて確定することとなる。
- そこで、政策評価の結果を踏まえて施策の改善等が行われた指標を、各分野ごとに取り上げて分析した。

### 【暮らし】

#### 指標 1 建築物のバリアフリー化の割合

評価結果 A-1

目標値：約4割 ← 実績値：41%（平成18年度）

平成19年度については、2000㎡以上の新築等が行われる特別特定建築物全てが新たに基準を満たすこととなるため、当初の目標（平成19年度：約4割）は達成されることが見込まれる（前年度に41%に達し、施策の効果は現れているところ）。

さらに、平成19年11月には、建築物移動等円滑化基準及び建築物移動等円滑化誘導基準の内容を踏まえ、建築物の望ましい整備内容等を示す「高齢者・障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」を策定・公表し、建築物のバリアフリー化のためのガイドラインとして活用を促すなど、より一層のバリアフリー化を推進している。

### 【安全】

#### 指標 9 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

評価結果 B-1

目標値：約10万ha ← 実績値：約11.5万ha（平成19年度）

実績値を着実に減少させたが、平成19年度の目標値を達成できなかった。一方、気候変動に関する政府間パネル（IPCC）第4次評価報告書において海面水位の上昇や台風の激化等が懸念されていることや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いるなど、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。

このため、平成19年度には「海岸耐震対策緊急事業」を、また平成20年度には「海岸堤防等老朽化対策緊急事業」を創設するなどの取組を促進している。

## 【環境】

### 指標23 環境基準達成のための高度処理人口普及率

評価結果 A-1

目標値：17% ← 実績値：15%（平成18年度）

平成19年度については、東京湾再生推進会議において陸域汚濁負荷削減ワーキンググループを設置し、より具体的・効率的な汚濁負荷削減対策等について検討・実施するとともに、更なる高度処理の導入を推進しており、特段の外部要因もないことから、指標は順調に推移し目標を達成することが見込まれる。

今後は、公共下水道管きよの補助対象範囲の見直しを行い、高度処理を事業計画に位置づけ、高度処理を実施している処理区域に対し、これまで以上に補助対象範囲を広範にすることにより、高度処理の普及を一層促進することとする。

## 【活力】

### 指標25 国際航空サービスの提供レベル

旅客

評価結果 B-3

目標値：4,800億座席キロ ← 実績値：3,506億座席キロ  
(平成19年速報値)

中国方面など需要の伸びている路線のある一方で、低収益路線のリストラの影響もあり、全体としては提供量が減少したため、目標値を達成できなかった。

なお、施策の効果を適切に評価するため、今後は、国際線の便数・旅客数等を表した指標である「国際（特にアジア）航空ネットワークの強化割合」等を新たに採用する予定であり、引き続きアジアにおける成長センターとして機能していくため、国際空港について、航空利用者の視点も踏まえつつ、航空ネットワークの充実等を推進し、国際航空需要に適切に対応していく。

○ 指標1：1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】

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、バリアフリー新法に基づく建築物移動等円滑化基準（注2）に適合するものの割合。

（注1）病院、劇場、ホテル、老人ホーム等の不特定多数の者または主として高齢者、障害者等が利用する建築物

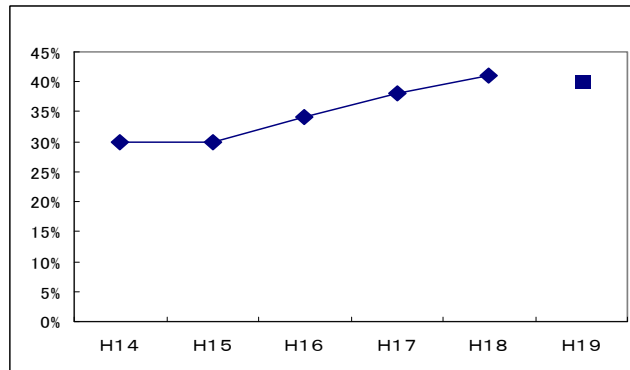
（注2）出入口、廊下、階段、エレベーター、便所等の施設の構造及び配置に関する基準

初期値：約3割（平成14年度）、実績値：41%（平成18年度）、目標値：約4割（平成19年度）

【施策】

平成14年（旧ハートビル法改正）に2,000㎡以上の特別特定建築物の建築等する際に建築物移動等円滑化基準への適合が義務付けされ、バリアフリー新法においても引き続き的確な運用が行われている。今後、各市町村の基本構想の策定が進むに従い、一層の整備の促進が図られると考えられる。

【指標の動向】



【現状分析】

- ・2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストックのうち、建築物移動等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、平成14年（旧ハートビル法改正）に、2,000㎡以上の特別特定建築物の新築等をする際に建築物移動等円滑化基準への適合義務が課されたこと等により、平成18年度には41%に達し、着実に施策の効果が現れており、平成19年度においても、2,000㎡以上の新築等が行われる特別特定建築物全てが新たに基準を満たすこととなるため、当初の目標（平成19年度：約4割）は達成される見通し。

【今後の取組】

- ・平成18年12月に旧ハートビル法と旧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施行された。このバリアフリー新法で、基準適合義務規制の強化のほか、市町村が作成する基本構想に基づき、重点整備地区における生活関連施設及びこれらを結ぶ生活関連経路の一体的・連続的なバリアフリー化を図る事業の一つとして新たに建築物特定事業が制度化されたことから、平成19年度以降、不特定多数の者等が利用する建築物のバリアフリー化はさらに推進される。
- ・平成19年11月に、建築物移動等円滑化基準及び建築物移動等円滑化誘導基準の内容を踏まえ、建築物の望ましい整備内容等を示す「高齢者・障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」を策定・公表し、建築物のバリアフリー化のためのガイドラインとして活用を促すと共に、リーフレットの作成をし、さらにHPへの掲載等による啓発に努めており、より一層のバリアフリー化を推進しているところ。

○ 指標9：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

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

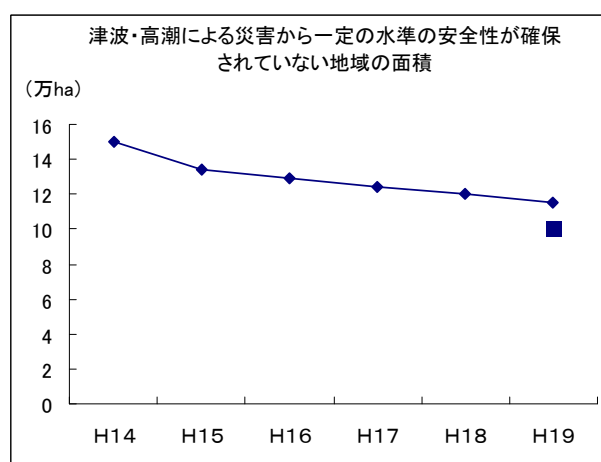
初期値：約15万ha（平成14年度）、実績値：約11.5万ha（平成19年度）、目標値：約10万ha（平成19年度）

【施策】

・海岸保全施設の新設整備等

津波、高潮、波浪その他海水または地盤の変動による被害から海岸を防護する等のために海岸保全施設の新設整備等を実施する。

【指標の動向】



【現状分析】

平成19年度の実績値は防護されていない面積は約11.5万haであり、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を着実に減少させたが、平成19年度の目標値を達成できなかった。一方、気候変動に関する政府間パネル（IPCC）第4次評価報告書において海面水位の上昇や台風の激化等が懸念されている。また、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いる。さらに、平成16年12月のインドネシア・スマトラ島沖大規模地震、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。

【今後の取組】

- ・業績指標は平成19年度の目標値を達成できていないが、平成19年度には「海岸耐震対策緊急事業」を、また平成20年度は「海岸堤防等老朽化対策緊急事業」を創設するなどの取組を促進していることからB-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。

○ 指標23：環境基準達成のための高度処理人口普及率

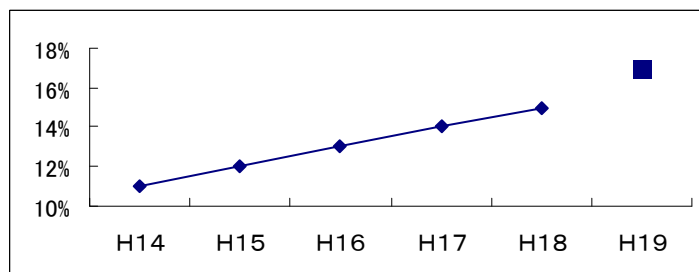
流域別下水道整備総合計画等により、三大湾、指定湖沼等の水質環境基準の達成と、そのために必要な高度処理の実施が明確に関連付けられており、その放流水質が水質汚濁防止法による規制の対象となっている高度処理が実施されている区域内人口の総人口に対する割合。

初期値：11%（平成14年度）、実績値：15%（平成18年度）、  
目標値：17%（平成19年度）

【施策】

- ・ 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。
  - ・ 平成19年度に、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制度に関するガイドラインを発出した。
  - ・ また、平成19年度には、東京湾再生推進会議（※1）において陸域汚濁負荷削減（※2）ワーキンググループを設置し、下水道施設への高度処理の導入等により更なる陸域汚濁負荷削減対策を推進しているところ。
- （※1）東京湾の環境改善に向けて様々な対策の検討や実験的な取組を行うため、関係局が一体となって構成。
- （※2）下水の高度処理や流入河川の浄化など、陸域からの汚濁負荷削減のための対策。

【指標の動向】



【現状分析】

平成19年度の実績値は集計中であるが、高度処理の導入は着実に進められている。平成19年度には、東京湾再生推進会議において陸域汚濁負荷削減ワーキンググループを設置し、より具体的・効率的な汚濁負荷削減対策等について検討・実施するとともに、更なる高度処理の導入を推進しており、特段の外部要因もないことから、指標は順調に推移し目標を達成することが見込まれる。

【今後の取組】

- ・ 平成20年度には、公共下水道管きよの補助対象範囲の見直しを行い、高度処理を事業計画に位置づけ、高度処理を実施している処理区域に対し、これまで以上に補助対象範囲を広範にすることにより、高度処理の普及を一層促進することとする。

○ 指標 25：国際航空サービス提供レベル（国際航空旅客）

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）

初期値：3,435億座席キロ（平成14年度）、

実績値：3,506億座席キロ（平成19年）、

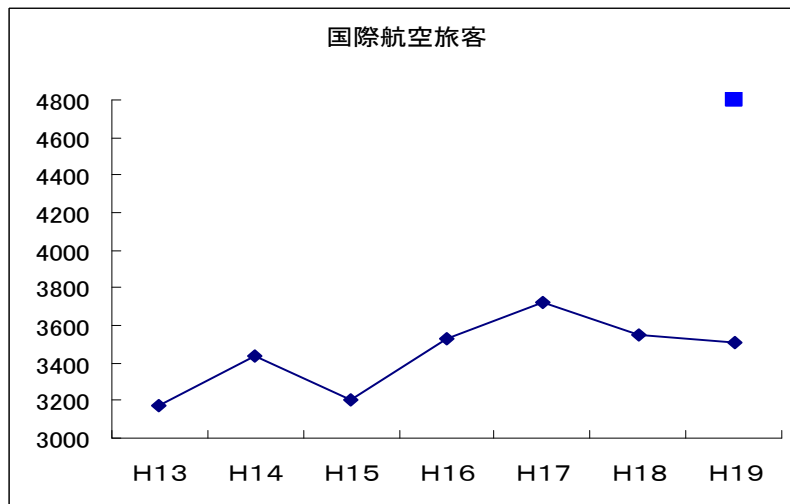
※実績値は暦年の速報値であり、平成19年度は7月下旬に公表予定

目標値：4,800億座席キロ（平成19年度）

【施策】

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。

【指標の動向】



【現状分析】

- ・ 国際航空サービス提供レベルの平成19年度の実績値は集計中であるが、平成19年の速報値は、旅客が3,506億座席キロで、18年度の実績値と比較すると1.1%の減少となっている。
- ・ 旅客については、中国方面など需要の伸びている路線のある一方で、低収益路線のリストラの影響もあり、全体としては提供量が減少したものと考えられる。

【今後の取組】

引き続きアジアにおける成長センターとして機能していくため、国際空港について、航空利用者の視点も踏まえつつ、航空ネットワークの充実等を推進し、国際航空需要に適切に対応していく。