

平成20年8月25日
国土交通省

平成19年度政策チェックアップ結果評価書

政策目標(アウタカ)		業績目標										
○政策目標(評価の単位)		初期値	(年度)	実績値	(年度)	実績	評価	前年度評価	目標値	(年度)	重要政策	ページ
○業績指標※太字は「社会資本整備重点計画第2章」の指標												
○安全												
4 水害等災害による被害の軽減												
10 自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する												
新	57	一定水準の防災情報提供可能な事務所の数	0	平成19年度	0	平成19年度	A-2	新規	40%	平成23年度	*	148
旧	58	台風中心位置予報の精度	323km	平成17年	283km	平成19年度	A-1	A-1	260km	平成22年	*	152
新	59	地震発生から地震津波情報発表までの時間	4.4分	平成17年度	3.9分	平成19年度	A-1	新規	3.0分未満	平成23年度	*	154
新	60	内海・内湾を対象としたきめ細かい高潮・高波の予測対象海域数	0.4域	平成18年度	5海域	平成19年度	A-2	新規	7海域以上	平成23年度	*	156
新	61	防災地理情報を提供するホームページへのアクセス件数	0件/月	平成18年度	12,000件/月	平成19年度	C-1	新規	31,000件/月	平成23年度	*	158
11 住宅・市街地の防災性を向上する												
旧	1017	良好な環境を備えた宅地整備率	26.6%	平成17年度	30.4%	平成19年度	A-2	A-2	30.0%	平成22年度	*	162
旧	63	防災性の向上を目的としたまちづくりのための事業が行われた市街地等の面積	1,430ha	平成18年度	1,750ha	平成19年度	A-1	新規	7,000ha	平成23年度	*	164
旧	1037	一定水準の防災機能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	約9%	平成14年度	約20%	平成18年度	A-1	A-1	約25%	平成19年度	*	166
旧	1028	下水道による都市浸水対策達成率	51%	平成14年度	54%	平成19年度	A-1	A-1	54%	平成19年度	*	168
旧	1039	地震時等において大規模な火災の可能性がある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	0%	平成14年度	28.8%	平成17年度	A-1	A-1	約3割	平成19年度	*	170
旧	1036	多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率(1建築物、2住宅)	① 16% ② 51%	平成14年度 平成10年度	22% 約63%	平成18年度 平成15年度	A-1 A-1	A-1 A-1	約2割 約65%	平成19年度	*	173
12 水害・土砂災害の防止・減災を推進する												
旧	1026	床上浸水を緊急に解消すべき戸数	約9万戸	平成14年度	約5.5万戸	平成19年度	A-1	A-1	約6万戸	平成19年度	*	179
旧	1025	洪水による氾濫から守られる区域の割合	約58%(57.8%)	平成14年度	約61%(60.9%)	平成19年度	B-1	A-1	約82%(61.7%)	平成19年度	*	182
旧	1022	河川の流量不足解消指数	4%	平成13年度	63%	平成19年度	A-2	A-2	63%	平成19年度	*	184
旧	1029	11ハザードマップ認知率(洪水)	4%	平成12年度	47%	平成19年度	B-3	B-2	70%	平成19年度	*	186
旧	1035	地震時に防護施設の損壊による水害が発生する恐れのある地域の解消(河川)	約13,000ha	平成14年度	約10,000ha(速報値)	平成19年度	A-1	A-1	約10,000ha	平成19年度	*	188
旧	1031	土砂災害から保全される戸数	約120万戸	平成14年度	約140万戸	平成19年度	A-3	A-1	約140万戸	平成19年度	*	190
旧	1032	土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数	約3,100施設	平成14年度	約4,100施設	平成19年度	A-3	A-1	約4,100施設	平成19年度	*	193
13 津波・高潮・高浪等による災害の防止・減災を推進する												
旧	1033	地震時に防護施設の損壊による水害が発生する恐れのある地域の解消(海岸)	約13,000ha	平成14年度	約10,000ha(速報値)	平成19年度	A-1	A-1	約10,000ha	平成19年度	*	198
旧	1033	津波・高潮による被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	約15万ha	平成14年度	約11.5万ha	平成19年度	B-1	A-1	約10万ha	平成19年度	*	200
5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保												
14 公共交通の安全確保・鉄道の安全向上、ハザード・航空機テロ防止を推進する												
新	77	公共交通等の安全に関する調査研究結果を提供するホームページへのアクセス件数	-	-	2,240件	平成19年度	A-2	新規	1,000件	平成19年度	*	204
旧	1050	遮断機のない踏切回数	4,939箇所	平成17年度	4,520箇所	平成19年度	A-2	A-2	4,000箇所	平成22年度	*	206
旧	1059	地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合	51%	平成15年度	84%	平成19年度	A-2	A-2	100%	平成20年度	*	208
新	80	鉄道運転事故による乗客の死亡者数	0人	平成18年度	0人	平成19年度	A-2	新規	0人	平成19年度	*	210
新	81	主要な鉄道駅で耐震化が未実施である駅数	253駅	平成18年度	195駅	平成19年度	A-2	新規	0駅	平成22年度	*	212
新	82	大規模地震の影響を受ける地域の地下鉄内で、地震時に災害情報を受ける路線延長の割合	0%	平成18年度	0%	平成19年度	B-3	新規	100%	平成22年度	*	214
新	83	落石・なだれ等による鉄道施設及び住民の生活への被害を軽減するために予防防災工事の箇所数	0箇所	平成18年度	33箇所	平成19年度	A-2	新規	186箇所	平成23年度	*	216
新	84	事業用自動車による交通事故死者数	740人	平成17年	610人	平成19年	A-2	新規	592人	平成22年	*	218
新	85	商船の海難船舶隻数	151隻	平成18年	562隻	平成19年	B-1	新規	466隻以下	平成23年	*	220
旧	1058	船員災害発生率(千人率)	13.2‰	平成14年度	11.8‰	平成18年度	A-2	A-2	10.8‰	平成19年度	*	222
新	87	小型船舶の安全拠点の数	15箇所	平成18年度	30箇所	平成19年度	A-2	新規	30箇所	平成21年度	*	224
旧	1042	航空機に対するハザード・テロの発生件数	0件	平成14年度	0件	平成19年度	A-1	A-1	0件	平成19年度	*	226
旧	1043	国内航空における航空事故発生件数	18.4件/年	平成10~14年の平均	13.6件/年	平成15~19年の平均	A-1	A-1	16.6件/年	平成19年度	*	228
15 道路交通の安全性を確保・向上する												
旧	1049	90「開かずの踏切」の対策	15%	平成17年度	36%	平成19年度	A-2	A-2	100%	平成22年度	*	232
旧	1055	91道路構造物保全率(①橋梁、②舗装)	① 86% ② 91%	平成14年度	79% 94%	平成19年度	C-1 A-2	C-2 A-2	93% 91%	平成19年度	*	234
旧	1034	92災害時に広域的な数値ルートが確保されている都市の割合	66%	平成14年度	86%	平成19年度	A-2	A-2	78%	平成19年度	*	237
旧	1044	93道路交通における死傷事故数	118件/億台キロ	平成14年	109件/億台キロ(暫定値)	平成19年	A-2	A-2	約100件/億台キロ(暫定値)	平成19年	*	239
旧	1045	あんしん歩行エリア内の全死傷事故及び歩行者・自転車死傷事故の抑止率(①死傷事故の抑止率、②歩行者・自転車死傷事故の抑止率)	① - ② -	-	-	-	C-2 C-2	C-2 C-2	約2割 約3割	平成19年	*	241
旧	1046	95事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率	-	-	-	-	A-2	A-2	約3割	平成19年	*	243
16 住宅・建築物の安全性の確保を図る												
新	96	完了検査率	76%	平成17年度	79%	平成18年度	A-2	新規	100%	平成22年度	*	247
新	97	特定行政庁・指定確認検査機関における建築主事・確認検査員数	3,400人	平成18年度	3,811人	平成19年度	A-2	新規	5,000人	平成22年度	*	249
17 自動車事故の被害者の救済を図る												
新	98	自動車事故による重度後遺障害者に対する介護料支給件数	16,264件	平成18年度	16,732件	平成19年度	A-2	新規	20,491件	平成22年度	*	253
18 自動車の安全性を高める												
旧	1047	99車対車衝突事故における死亡事故率(正面衝突)	3.1%	平成17年	3.0%	平成19年	A-2	A-2	3.0%	平成22年	*	257
19 船舶交通の安全と海上の治安を確保する												
旧	1040	100海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数	276人	平成17年	225人	平成19年	A-2	B-2	220人	平成22年	*	261
旧	1056	101海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数	0件	平成14年度	0件	平成19年度	A-2	A-2	0件	平成19年度	*	264
旧	1057	102薬物・銃器密輸事件の発生件数	15.6件	平成13~17年の平均	19.6件	平成15~18年の平均	A-2	A-2	22.0件	平成19年度	*	266
旧	1041	103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	0件	平成14年度	0件	平成19年度	A-2	A-2	0件	平成19年度	*	268
旧	1081	104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	180分(東京湾)	平成14年度	170分(東京湾)	平成19年度	B-3	B-2	150分(平成14年度に比べ約15%短縮)(東京湾)	平成19年度	*	270
新	105	105海難の再発防止に向けた勧告・提言の件数	12件	平成14~18年の平均	18件	平成15~18年の平均	B-2	新規	50件	平成19~23年の平均	*	272
○活力												
6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化												
20 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する												
新	106	国際船舶の隻数	85隻	平成18年度	84隻	平成19年度	C-2	新規	約150隻	平成23年度	*	274
新	107	内航貨物船共有建造量	20,526G/T	平成18年度	23,794G/T	平成19年度	A-2	新規	23,000G/T	平成23年度の過去5年平均	*	278
新	108	我が国商船隊の輸送比率	6%	平成17年度	6%	平成18年度	A-2	新規	6%	平成23年度	*	280
新	109	マラッカ・シンガポール海峡において航路を閉塞する大規模海難の発生数	0件	平成18年度	0件	平成19年度	A-2	新規	0件	平成19年度	*	282
新	110	内航船舶の平均総トン数	574(平均G/T)	平成17年度	596(平均G/T)	平成18年度	A-2	新規	575(平均G/T)	平成22年度	*	284
旧	1078	111国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率	0	平成14年度	平成14年度比5.8%減	平成19年度	A-2	A-2	平成14年度比5%減	平成19年度	*	286
旧	1082	112船舶航行のボルトネック解消率	75%	平成12年度	83.9%	平成19年度	B-2	B-1	90%	平成19年度	*	288
旧	1089	113フェリー等国内貨物輸送コスト低減率	0	平成14年度	平成14年度比3%減	平成19年度	B-2	A-2	平成14年度比4%減	平成19年度	*	290
旧	1054	114港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率	50%	平成18年度	50%	平成18年度	C-2	B-1	55%	平成23年度	*	292
旧	1073	115循環資源国内輸送コスト低減率	0	平成14年度	平成14年度比約4%減	平成19年度	B-3	A-2	平成14年度比約1割減	平成19年度	*	294
旧	1038	116港湾による緊急物資供給可能人口	約1,900万人	平成14年度	約2,080万人	平成19年度	B-1	A-2	約2,600万人	平成19年度	*	296
新	117	3PL事業の促進に関する指標(倉庫事業者において総合的な業務を行っている事業者の割合)	29.2%	平成17年度	34.0%	平成18年度	A-2	新規	37.0%	平成21年度	*	298
新	118	貨物利用運送の円滑な提供に関する指標(①貨物利用運送事業者の海外拠点数、②貨物利用運送事業者数)	① 261箇所 ② 22,915者	平成17年度 平成17年度	1,116箇所 23,356者	平成19年度 平成18年度	A-2 A-2	新規 新規	1,337箇所 24,447者	平成21年度 平成21年度	*	300
新	119	各地域における国際物流の効率化に関する指標(①国際物流のボルトネックを解消するための行動計画数、②国際物流戦略チームにおいて実施したプロジェクト数)	① 8件 ② 4件	平成18年度 平成18年度	9件 5件	平成19年度 平成19年度	A-2 A-2	新規 新規	15件 20件	平成21年度 平成22年度	*	302
新	120	輸入者が迅速な引き取りを求めるコンテナ貨物の入港からコンテナヤードを出ることが可能となるまでの時間	-	-	10.31時間	平成19年	A-3	新規	24時間以内	平成19年	*	304
21 観光立国を推進する												
旧	1099	121訪日外国人旅行者数	733万人	平成18年	835万人	平成19年	A-1	A-1	1,000万人	平成22年	*	308
新	122	国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数	2,72泊	平成18年度	2,47泊	平成19年度	B-1	新規	4泊	平成22年度	*	311
新	123	日本人海外旅行者数	1753.5万人	平成18年	1728.5万人	平成19年	B-1	新規	2,000万人	平成22年	*	314
新	124	国内における観光旅行消費額	24.5兆円	平成17年度	23.5兆円	平成18年度	B-1	新規	30兆円	平成22年度	*	316
新	125	主要な国際会議の開催件数	168件	平成17年	166件	平成18年	B-1	新規	252件	平成23年	*	320
22 景観に優れた国土・観光地づくりを推進する												
新	126	景観法に基づく景観重要建造物及び景観重要樹木の指定件数	30件	平成18年度	41件	平成19年度	A-2	新規	80件	平成23年度	*	324
23 国際競争力・地域間の連携を強化する道路ネットワークを形成する												
旧	1075	127規格の高い道路を供用割合	13%	平成14年度	15%(速報値)	平成19年度	A-2	A-2	15%	平成19年度	*	328
旧	1084	128拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	59%	平成14年度	69%	平成19年度	A-2	A-2	68%	平成19年度	*	330
旧	1029	129隣接する地域の中心の都市間が改良済み国道で連絡されている割合	72%	平成14年度	77%	平成19年度	A-2	A-2	77%	平成19年度	*	332
旧	104	130日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合	63%	平成14年度	68%	平成19年度	A-2	A-2	68%	平成19年度	*	334
24 整備新幹線の整備を推進する												
旧	1076	1315大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長(新幹線鉄道)	15,400km	平成18年度	15,400km	平成19年度	A-2	A-2	15,700km	平成23年度	*	338
25 航空交通ネットワークを強化する												
旧	1077	132国内航空サービス提供レベル	1,294億座席キロ	平成14年度	1,315億座席キロ	平成19年度	B-3	B-1	1,500億座席キロ	平成19年度	*	343
旧	1079	133国際航空サービス提供レベル(①国際航空旅客、②貨物)	① 3,435億座席キロ ② 215億トンキロ	平成14年度 平成14年度	3,497億座席キロ 255億トンキロ	平成19年度 平成19年度	B-3 B-3	B-1 B-1	4,800億座席キロ 300億トンキロ	平成19年度 平成19年度	*	345
旧	1064	134航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率	94.7%	平成18年度	94.7%	平成19年度	A-2	A-2	95.0%	平成23年度	*	347
旧	1080	135国際航空路線において最速経路を航行できる航空機の割合	51%	平成14年	50%	平成19年	B-3	C-2	100%	平成19年	*	349

政策目標(アウカム)		業績目標									
○施策目標(評価の単位)		初期値		実績値		評価		前年度評価		重要政策	
○業績指標※太字は「社会資本整備重点計画第2章」の指標		(年度)	(年度)	(年度)	(年度)	(年度)	(年度)	(年度)	(年度)	(年度)	ページ
7 都市再生・地域再生等の推進											
26 都市再生・地域再生を推進する											
新	136 地域の発意により地域活性化のために策定された計画の件数(地域再生計画、都市再生整備計画及び中心市街地活性化基本計画)	1,718件	平成18年度	2,142件	平成19年度	A-2	新規	2,600件	平成23年度		351
新	137 全国の地方圏から大都市圏への転出者数に対する大都市圏から地方圏への転入者数の比率	78%	平成18年度	74.8%	平成19年度	B-1	新規	78%	平成23年度		355
旧085	138 都市再生誘発量	3,878ha	平成18年度	5,401ha	平成19年度	A-2	A-2	9,200ha	平成23年度		357
新	139 文化・学術・研究拠点の整備の推進(①筑波研究学園都市における国際会議開催数、②関西文化学術研究都市における立地施設数、③関西文化学術研究都市における外国人研究者数)	① 88件 ② 96施設 ③ 214人	平成17年度 平成18年度 平成17年度	94件 105施設 246人	平成18年度 平成19年度 平成19年度	C-2 A-2 A-2	新規 新規 新規	100件 156施設 270人	平成22年度 平成23年度 平成22年度		359
新	140 大深度地下使用の累計認可件数	0件	平成18年度	1件	平成19年度	A-2	新規	3件	平成23年度		362
新	141 半島地域の交流人口	100%	平成17年度	平成17年度対比105.5%	平成18年度	C-2	新規	平成17年度対比102%	平成22年度		364
新	142 雪に親しむ交流活動を実施した市町村の割合	66%	平成17年度	62%	平成18年度	C-2	新規	71%	平成22年度	*	366
新	143 都市再生整備計画に掲げられた目標の達成率	81.8%	平成18年度	81.9%	平成19年度	A-1	新規	80%以上	平成19年度		368
新	144 民間都市開発の誘発係数	16倍	平成16~18年度	14.5倍	平成19年度	A-2	新規	16倍	平成19~23年度		370
新	145 まちづくりのための都市計画決定件数(市町村)	約1,470件	平成17年度	1,555件	平成18年度	A-2	新規	1,470件	平成23年度		372
新	146 駐車場法に基づく駐車場供用台数	375万台	平成17年度	405万台(速報値)	平成19年度	A-2	新規	419万台	平成20年度		374
新	147 景観計画の策定団体数	43団体	平成18年度	89団体	平成19年度	A-2	新規	約400団体	平成23年度		376
旧087	148 都市機能更新率(建築物更新関係)	31.8%	平成15年度	35.6%	平成19年度	A-2	A-2	36%	平成20年度		378
旧089	149 中心市街地人口比率の減少率	前年度比1.1%減	平成16年度	前年度比0.6%減	平成18年度	A-2	B-2	前年度比0.5%減	平成21年度		381
27 流通業立地地の円滑化を図る											
新	150 物流拠点の整備地区数	35地区	平成18年度	41地区	平成19年度	A-2	新規	64地区	平成23年度		383
28 集約型都市構造を実現する											
新	151 都市機能の集積を促進する拠点の形成率	25%	平成19年度	25%	平成19年度	C-3	新規	51%	平成23年度		389
8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上											
29 鉄道網を充実・活性化させる											
新	152 トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数	21億トンキロ	平成18年度	23億トンキロ	平成19年度	A-2	新規	32億トンキロ	平成22年度		393
新	153 5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長(在来幹線鉄道の高速化)	15,400km	平成18年度	15,400km	平成19年度	A-2	新規	15,700km	平成23年度	*	395
旧084	154 国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現(都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分以内である三大都市圏の国際空港の数)	1空港	平成12年度	2空港	平成19年度	A-2	A-2	2空港	平成19年度	*	398
旧090	155 都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長(①東京圏、②大阪圏、③名古屋圏、カッコ内は複々線化区間延長)	① 2,353(211)km ② 1,552(135)km ③ 925(2)km	平成18年度 平成18年度 平成18年度	2,379(214)km 1,564(135)km 925(2)km	平成19年度 平成23年度 平成19年度	A-2 A-2 A-2	B-2 B-2 B-2	2,399(216)km 1,591(135)km 925(2)km	平成23年度 平成23年度 平成23年度		400
旧091	156 都市鉄道(東京圏)の混雑率	170%	平成18年度	171%	平成19年度	A-2	B-2	165%	平成23年度		402
新	157 経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化計画を策定し、実行しているもの割合	39%	平成18年度	45%	平成19年度	A-2	新規	60%	平成23年度		404
30 地域公共交通の維持・活性化を推進する											
新	158 地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画の策定件数	60件	平成19年度	60件	平成19年度	A-1	新規	30件	平成23年度	*	409
旧092	159 バスロケーションシステムが導入された系統数	4,901系統	平成17年度	7,067系統	平成18年度	A-2	A-2	6,000系統	平成23年度		411
旧096	160 地方バス路線の維持率	96%	平成14年度	96%	平成19年度	B-1	B-2	100%	平成23年度	*	413
旧097	161 有人離島のうち航路が就航されている離島の割合	71%	平成17年度	70%	平成19年度	A-2	A-2	71%	平成22年度		415
旧098	162 生活交通手段として航空輸送が必要である離島のうち航空輸送が維持されている離島の割合	96%	平成17年度	89%	平成19年度	B-2	B-2	96%	平成22年度		417
31 都市・地域における総合交通戦略を推進する											
新	163 基幹的な公共交通を利用可能な人口の割合	71%	平成18年度	71%	平成18年度	A-3	新規	74%	平成23年度	*	421
32 道路交通の円滑化を推進する											
旧086	164 三大都市圏環状道路整備率	35%	平成14年度	53%	平成19年度	B-1	B-2	60%	平成19年度	**	423
旧093	165 道路渋滞による損失時間	38.1億人時間/年	平成14年度	31.6億人時間/年	平成19年度	A-2	A-2	201時間/km/年を約2割削減	平成19年度	*	427
旧095	166 路上工事時間の縮減率	201時間/km/年	平成14年度	114時間/km/年	平成19年度	A-2	A-2	201時間/km/年を約2割削減	平成19年度	*	429
旧094	167 ETC利用率	5%	平成14年度	76%	※日別データ: H20/01/24	B-1	B-1	約8割	平成20年春	*	431
9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護											
33 社会資本整備・管理等を効果的に推進する											
新	168 公共事業の総合コスト縮減率	9.9%	平成17年度	11.5%	平成18年度	A-3	新規	15%	平成19年度		433
新	169 事業認定短分の適正な実施(訴訟等により取り消された件数)	0件	平成18年度	0件	平成19年度	A-2	新規	0件	平成23年度		437
新	170 国土交通政策の企画立案等に必要な調査検討の報告数及び研修等の満足度(①調査検討の報告数、②調査等実施後のアンケート調査等に基づいた満足度、③研修実施後のアンケート調査等に基づいた満足度)	① 13件 ② 90.9%	平成18年度 平成17~18年度平均	12件 93.2%	平成19年度	A-2	新規	14件 95.0%	平成19~23年度平均		439
新	171 建設施工企画に関する指標(①ICT建設機械等(土工(盛土)の敷均し、締固め施工における)による施工日数及び出来形管理の所要日数の短縮割合、②建設現場における創意工夫の事例の活用件数)	① - ② -	- -	88.8% -	平成19年度	A-2	新規	80%以上 約2割削減	平成19年度		441
新	172 用地取得が困難となっている割合(用地あい路率)	3.50%	平成13~17年度平均	3.50%	平成13~17年度平均	C-2	新規	3.15%	平成19~23年度平均		443
34 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する											
旧105	173 不動産証券化実績総額	33兆円	平成18年度	42兆円	平成19年度	A-2	A-2	66兆円	平成23年度		447
旧106	174 指定流通機械(レインズ)における売却物件の登録件数	229千件	平成18年度	285千件	平成19年度	A-2	A-2	274千件	平成23年度	*	449
新	175 宅地建物取引業保証協会の社員である宅地建物取引業者数に対する弁済を受けるための宅地建物取引業保証協会の認定件数の割合の推移	0.37%	平成13~17年度の5年間平均	0.34%	平成14~18年度の5年間平均	A-2	新規	0.30%	平成19~23年度の5年間平均		451
新	176 マンション管理組合数に対するマンション管理業に関する紛争相談件数の割合の推移	0.20%	平成17年度	0.25%	平成18年度	C-2	新規	0.16%	平成22年度		453
新	177 地価情報を提供するホームページへのアクセス件数	25,389,634件	平成18年度	32,031,644件	平成19年度	A-2	新規	25,390,000件	平成23年度		455
新	178 取引価格情報を提供するホームページへの①アクセス件数、②取引価格情報の提供件数	① 22,659,447件 ② 63,636件	平成18年度	27,178,872件 247,157件	平成19年度	A-2	新規	40,000,000件 1,000,000件	平成23年度		457
新	179 低・未利用地の面積	13.1万ha	平成15年度	13.1万ha	平成15年度	C-2	新規	13.1万ha	平成20年度		459
35 建設市場の整備を推進する											
旧112	180 入契法に基づく施策の実施状況(①入札監視委員会等第三者機関の設置の状況、②入札時における工事費内訳書の提出状況)	① 75% ② 56%	平成13年度 平成13年度	75% 88%	平成18年度	B-2 A-2	B-1 A-2	100% 100%	平成23年度		463
新	181 建設工事に携わる技術者のうち技術検定合格者の比率	55%	平成18年度	55%	平成19年度	B-2	新規	65%	平成23年度		465
新	182 建設業の活力回復に資するモラル的な取組の創出件数	224件	平成18年度	322件	平成19年度	A-2	新規	400件	平成21年度	*	467
新	183 専門工事業者の売上高経常利益率	2.5%	平成17年度	2.5%	平成17年度	C-2	新規	4.0%	平成23年度	*	469
新	184 建設資材の需給状況把握システムの導入状況	0%	平成18年度	0%	平成19年度	C-2	新規	100%	平成21年度	*	471
新	185 建設技能労働者の過不足状況(①不足率、②技能工のD.I.)	① 1.2% ② 30ポイント	平成18年 平成18年	0.7% 31ポイント	平成19年	A-2 A-2	新規	1.2%以下 30ポイント以下	平成23年	*	473
新	186 海外展開促進のための相手国との建設会議、セミナー、シンポジウムの開催件数	0件	平成18年度	3件	平成19年度	A-2	新規	10件	平成21年度		475
36 市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る											
新	187 統計調査の累積改善件数	1件	平成18年度	3件	平成19年度	A-2	新規	7件	平成23年度		477
新	188 統計の情報提供量、ホームページへのアクセス件数(①収録ファイル数、②HPアクセス件数)	① 約5,000件 ② 約448,000件	平成18年度	約5,300件 約453,000件	平成19年度	A-2	新規	約9,200件 約505,000件	平成22年度		481
37 地籍の整備等の国土調査を推進する											
旧114	189 地籍が明確化された土地の面積	133千km ²	平成16年度	137千km ²	平成19年度	B-1	B-1	158千km ²	平成21年度	**	483
38 海産物の市場環境整備・活性化及び人材の確保を図る											
新	190 造船業・船用工業の生産高(世界シェア)	1/3	平成17年度	0.31	平成19年度	B-1	新規	1/3	平成21年度		489
新	191 海運業(外航及び内航)における船員採用者数の水準	100	平成17年度	158(速報値)	平成19年度	A-2	新規	135	平成22年度		492
新	192 海産物における不当労働行為の迅速かつ適切な解決・処理の達成度	100%	平成18年度	100%	平成19年度	A-2	新規	100%	平成22年度	*	494
○ 横断的な政策課題											
10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備											
39 総合的な国土形成を推進する											
新	193 国民への国土に関する情報提供充実度(国土数値情報等のダウンロード件数、①国土数値情報ダウンロードサービス、②街区レベル位置参照情報ダウンロードサービス、③オルタナティブ写真ダウンロードシステム)	① 33万件 ② 20万件 ③ 4万件	平成18年度 平成18年度 平成18年度	34万件 9万件 20万件	平成19年度	A-2 C-2 A-2	新規 新規 新規	現状維持又は増加 現状維持又は増加 現状維持又は増加	平成19年度以降毎年 平成19年度以降毎年 平成19年度以降毎年	*	496
新	194 国土の利用、整備及び保全に関する国民意識の醸成(国土計画関係ウェブサイトへのアクセス件数)	1,870,697件	平成18年度	2,506,099件	平成19年度	A-2	新規		平成23年度		501
新	195 テレワーク人口比率	約10%	平成17年度	約10%	平成17年度	C-2	新規	約20%	平成22年度	**	503
新	196 大都市圏の整備推進に関する指標(①緑被率(首都圏)、②琵琶湖への流入負荷量(化学的酸素要求量)、③掃き残し発生率(首都圏)、④公共交通利用トリップ数(首都圏))	① 34% ② 38.491kg/1日 ③ 約1,370万人 ④ 約105百万トリップ	平成18年度 平成16年度 平成18年度 平成10年度	34% 38.396kg/1日 約1,370万人 約105百万トリップ	平成18年度 平成17年度 平成18年度 平成10年度	C-2 C-2 C-2 C-2	新規 新規 新規 新規	維持 35.885kg/1日 平減 維持	平成23年度 平成23年度 平成23年度 平成20年度		505
40 国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用を推進する											
旧119	197 電子国土Webシステムを利用する団体の数	33団体	平成15年度	1,157団体	平成19年度	A-2	A-1	2,000団体	平成20年度	*	510
新	198 電子基盤データの観測データの欠測率	0.71%	平成16年度	0.46%	平成19年度	A-2	新規	1%未満	平成23年度	*	512

○政策目標(アウトカム)		業績目標							ページ	
○施策目標(評価の単位)		初期値	平成19年度実績			前年度評価	目標値	重要政策		ページ
○業績目標※太字は「社会資本整備重点計画第2章」の指標		(年度)	実績値	(年度)	評価	(年度)	(年度)	I II III IV V		
41 離島等の振興を図る										
新	199 離島地域等における交流・定住人口拡大施策の実施数	404施策	平成18年度	441施策	平成19年度	A-2	新規	510施策	平成23年度	514
新	200 離島地域等の総人口	452千人	平成16年度	435千人	平成18年度	C-2	新規	402千人以上	平成23年度	517
新	201 奄美群島の総人口	126千人	平成18年度	124千人	平成19年度	A-1	新規	123千人以上	平成20年度	519
新	202 小笠原村の総人口	2.3千人	平成18年度	2.3千人	平成19年度	B-1	新規	2.5千人以上	平成20年度	521
42 北海道総合開発を推進する										
新	203 農業基盤整備の事業完了地区における担い手への農地の利用集積率の増加	—	—	10.2%	平成19年度	A-2	新規	8%以上(事業着手前との差)	平成19年度	522
新	204 水産基盤整備事業の事業完了地区における高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物の割合	12%	平成16年度	15%	平成19年度	B-2	新規	概ね18%	平成19年度	527
新	205 道外からの観光入込客数	635万人	平成17年度	649万人	平成19年度	A-2	新規	635万人以上	平成19年度	531
新	206 道外からの観光入込客数のうち外国人の数	51万人	平成17年度	71万人	平成19年度	A-2	新規	51万人以上	平成19年度	533
新	207 北方領土隣接地域振興指標(①北方領土隣接地域交流係数、②一人当たり主要生産額)	① 1.15% ② 3.10百万円/人	平成17年度	0.98% 3.23百万円/人	平成18年度	B-3	新規	1.15%以上 3.10百万円/人以上	平成19年度	535
新	208 育成林であり水士保全林である森林のうち機能が良好に保たれている森林の割合	61.7%	平成18年度	61.7%	平成18年度	C-2	新規	62.3%	平成19年度	537
新	209 アイヌの伝統等に関する普及啓発活動(講演会の開催回数)	4回	平成18年度	4回	平成19年度	A-3	新規	4回	平成19年度	539
新	210 ユニバーサルデザインの視点に立った公営住宅の整備戸数が公営住宅管理戸数に占める割合	0.23%	平成17年度	0.47%	平成19年度	A-2	新規	0.23%以上	平成19年度	541
11 ICTの利活用及び技術研究開発の推進										
43 技術研究開発を推進する										
新	211 年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合	—	—	100%	平成19年度	A-2	新規	80%	平成19年度以降継続	543
44 情報化を推進する										
新	212 国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数	—	—	2件	平成19年度	A-2	新規	限りなくゼロ	平成20年度	549
新	213 公共交通における情報サービスの情報化達成率	約60%	平成18年度	78%	平成19年度	A-2	新規	約90%	平成23年度	551
12 国際協力、連携等の推進										
45 国際協力、連携等を推進する										
新	214 国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトの件数	116件	平成18年度	117件	平成19年度	B-2	新規	124件	平成19年度	553
13 官庁施設の利便性、安全性等の向上										
46 環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進する										
新	215 官庁施設として必要な性能を確保するための対策が講じられている施設の割合(①耐震対策、②バリアフリー化、③環境への配慮、④総合)	① 64% ② 5% ③ 14% ④ 4%	平成17年度 平成18年度 平成18年度 平成18年度	69% 8% 17% 6%	平成19年度 平成19年度 平成19年度 平成19年度	A-2 A-2 A-2 A-2	新規 新規 新規 新規	85% 41% 35% 28%	平成23年度 平成23年度 平成23年度 平成23年度	557 559
新	216 保全状態の良好な官庁施設の割合等(①保全状態の良好な官庁施設の割合、②官庁営繕関係基準類等の策定事項数)	① 71% ② 3事項	平成18年度 平成18年度	74.8% 11事項	平成19年度 平成19年度	A-2 A-2	新規 新規	80% 25事項	平成23年度 平成23年度	562

成果重視事業(モデル事業)		業績目標							ページ	
○政策目標(アウトカム)		初期値	平成19年度実績			前年度評価	目標値	重要政策		ページ
○施策目標(評価の単位)		(年度)	実績値	(年度)	評価	(年度)	(年度)	I II III IV V		
3 地球環境の保全										
9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う										
1	自動車分野のCO ₂ 排出量評価プログラムの構築(CO ₂ 排出量予測の誤差)	—	—	—	平成18年度	C-2	C-2	10%以下	平成20年度	565
5 安全で安心できる交通の確保、治安、生活安全の確保										
14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する										
2	自動車事故の情報収集の強化と情報分析システムの構築事業(①自動車事故報告規則に基づく自動車事故報告対象事故の報告件数の増加、②自動車事故報告書作成時間の短縮)	① 3,000件 ② 60分	平成16年 平成16年	5,735件 60分	平成18年 平成18年	A-2 A-2	A-2 A-2	6,000件 30分	平成20年 平成20年	567
9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護										
34 不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する										
3	消費者へ提供される不動産取引情報の拡充(①不動産取引情報提供サイトへのアクセス数、②不動産取引に対する不安感の解消が進んだ者の割合)	① — ② —	— —	70万ページビュー 約7割	平成19年度 平成19年度	B-1 A-2	A-2 A-2	3,000万ページビュー 5割	平成19年度 平成19年度	569
4	宅地建物取引業免許等電子申請システム構築事業(①宅地建物取引業の免許等電子申請率、②システムの満足度)	① 2.7% ② 1.3% ② 78%	平成19年度 平成19年度 平成19年度	2.7% 1.3% 78%	平成19年度 平成19年度 平成19年度	C-2 C-2 A-2	A-2 A-2 A-2	大臣免許業者30% 知事免許業者10% 50%	平成21年度 平成21年度 平成21年度	571
35 建設市場の整備を推進する										
5	下請代金支払状況等実態調査データベースの構築(建設業者で下請業者に対して改善を要する行為を行っている元請業者の数)	3,080業者	平成16-17年度平均	2,366業者	平成19年度	A-2	A-2	2,464業者	平成19年度	573

○暮らし・環境

政策目標 1

少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進

施策目標 1

居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る

高齢者、子どもを育成する家庭等を含む全ての世帯において、居住の安定が確保されるとともに、暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る。

業績指標

1	最低居住面積水準未満率
2	子育て世帯における誘導居住面積水準達成率(①全国、②大都市圏)

【評価結果の概要】

（総合的評価）

業績指標は、5年に1度の住宅・土地統計調査に基づくものであり、平成15年度以降の調査結果が存在しないため傾向は判断できない。引き続き予算・税制・金融等の支援により、居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成を図る。

（必要性）

高齢者、子どもを育成する家庭等を含む全ての世帯が、世帯人数及びその特性に応じて、健康で文化的な住生活を営む基礎として必要不可欠な住戸規模等を備えた住宅を確保できるよう、良質な住宅の取得と賃貸住宅の供給を促進する必要がある。また、特に大都市部の賃貸住宅を中心に、ファミリー向けに適した規模の住宅が不足しており、子育てしやすい社会の実現のため、良質なファミリー向け住宅の供給を促進する必要がある。

（有効性）

既存ストックの有効活用を図りつつ、公営住宅制度を補完する重層的な住宅セーフティネットの構築を図るため、各種公的賃貸住宅制度の一体的運用やストック間の柔軟な利活用等を円滑に行うための仕組みづくりを進めている。ライフスタイルや世帯人数等に応じた居住ニーズが適切に実現されるために、深刻な少子化の状況を踏まえ、子育て世帯を支援していく観点から、既存ストックを活用しつつ、市場では十分な量が確保されない住宅の供給支援等を行っている。今後も豊かな住生活を実現するため、各施策を引き続き推進していくことが有効である。

（効率性）

健康で文化的な住生活を営む基礎として必要不可欠な住戸規模の確保により、住宅セーフティネットの機能向上を図ることができる。また、多様なライフスタイルに対応するために必要と考えられる住戸規模を満たす割合を増やすことにより、国民の多様な居住ニーズを満たす安全・安心で良質な住宅を適時・適切に選択できる住宅市場を形成することができる。

（反映の方向性）

住生活基本計画（全国計画）に基づき、予算・税制・金融等の支援により、現在の施策を引き続き着実に実施し、良質な住宅の取得と賃貸住宅の供給を促進する。

業績指標 1

最低居住面積水準未満率

評価

C-2

目標値：概ね0% (平成22年度)
 実績値：4.6% (平成15年度)
 初期値：4.6% (平成15年度)

(指標の定義)

健康で文化的な住生活を営む基礎として必要不可欠な住戸規模（最低居住面積水準）未満の住宅に居住する世帯の割合。

注 最低居住面積水準・・・住生活基本計画（全国計画）において設定

- (1) 単身者 25㎡
 (2) 2人以上の世帯 10㎡×世帯人数+10㎡

(目標設定の考え方・根拠)

健康で文化的な住生活の基礎として必要不可欠な水準として、最低居住面積水準未満世帯の早期解消を目指す。

(外部要因)

世帯構成の変化等

(他の関係主体)

民間賃貸住宅事業者等

(重要政策)**【施政方針】**

なし

【閣議決定】

・住生活基本計画（全国計画）（平成18年9月19日閣議決定）

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

なし

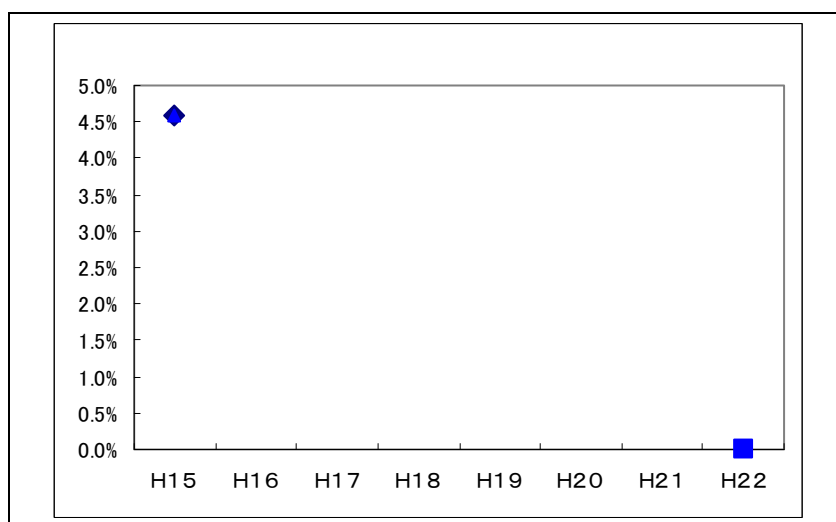
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

(年度)

H15	H16	H17	H18	H19
4.6%	—	—	—	—

**事務事業の概要****主な事務事業の概要**

- ・低額所得者等に対する公平・的確な公営住宅の供給の促進
- ・地域住宅交付金の活用等による、地域優良賃貸住宅等の良質な賃貸住宅の供給等の促進
 予算額：住まいの安心確保2,106億円の内数(平成19年度国費)
- ・独立行政法人都市再生機構による民間供給支援型賃貸住宅制度により、良質な賃貸住宅の供給の促進
 予算額：都市再生機構215億円の内数(平成19年度国費)
- ・住宅ローン減税や給与所得者が使用者から住宅資金の貸付等を受けた場合の特例措置、住宅取得資金の贈与税

の特例措置、住宅用家屋の所有権登記等に係る登録免許税の特例措置、住宅の取得に係る不動産取得税の特例措置、新築住宅に係る固定資産税の減額措置、独立行政法人住宅金融支援機構の証券化支援業務等による、良質な持家の取得の促進

- ・居住用財産の買換えや譲渡に係る課税の特例措置により、多様なライフステージに応じた円滑な住み替えや新生活への再出発を支援
- ・公営住宅を補完する公的賃貸住宅制度（特定優良賃貸住宅制度・高齢者向け優良賃貸住宅制度）を再編し、子育て世帯等に施策を促進する地域優良賃貸住宅制度の創設
- ・子育て世帯等の入居の円滑化と安心できる賃貸借関係の構築を支援するあんしん賃貸支援事業を拡充
- ・高齢者世帯等に対する家賃債務保証制度の対象者について、子育て世帯等を追加
- ・高齢者の所有する戸建て住宅等を、広い住宅を必要とする子育て世帯等へ賃貸することを円滑化する制度により、高齢者の高齢期の生活に適した住宅への住替え等を促進
- ・特定市街化区域農地の固定資産税の課税の適正化に伴う宅地化促進臨時措置法による貸屋住宅に係る特例措置（固定資産税）
特定市街化区域農地の所有者等が当該土地を転用して賃貸住宅を新築した場合に当該土地及び当該賃貸住宅に係る固定資産税を軽減。
減収見込額 2 億円（平成 19 年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

住宅・土地統計調査においては、5年に1度の調査であるため、平成19年度の実績はない。

（事務事業の実施状況）

- ・低額所得者等に対する公平・的確な公営住宅の供給を促進した。（平成19年度実績値：17,977戸）
- ・地域住宅交付金の活用等による、地域優良賃貸住宅等の良質な賃貸住宅の供給等を促進した。（平成19年度実績：2,611戸）
- ・独立行政法人都市再生機構による民間供給支援型賃貸住宅制度により、良質な賃貸住宅の供給を促進した（平成19年度計画戸数：340戸）。
- ・高齢者の所有する戸建て住宅等を、広い住宅を必要とする子育て世帯等へ賃貸することを円滑化する制度により、高齢者の高齢期の生活に適した住宅への住替え等を促進した。（平成19年度実績：39戸）
- ・住宅ローン減税等の特例措置により良質な持家の取得を促進した。
- ・独立行政法人住宅金融支援機構の証券化支援業務により、良質な持家の取得を促進した（平成19年度実績：42,213戸）。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は最低居住面積水準未達率であり、平成15年度の住宅・土地統計調査において4.6%となっているが、以前の数値は不明であり、傾向が判断できないため、C-2と評価し、引き続き住生活基本計画（全国計画）に基づき、予算・税制・金融等の支援により、良質な住宅の取得と賃貸住宅の供給を促進する。

平成20年度以降における新規の取組

- ・医療法人による良質な高齢者向け賃貸住宅の供給促進を図るため、地域優良賃貸住宅整備事業における医療法人に対する助成対象の範囲を拡大する。
- ・地域優良賃貸住宅等と医療提供施設との一体的整備を促進するため、地域優良賃貸住宅整備事業等における助成要件の緩和を行う。
- ・既存賃貸住宅ストックのバリアフリー改修による高齢者向け賃貸住宅の供給促進を図るため、地域優良賃貸住宅制度（高齢者型改良）の戸数要件を緩和する。
- ・地方公共団体が整備した特定優良賃貸住宅法に基づく特定公共賃貸住宅ストック等についての的確にストック更新を推進するため、改善事業を創設する。
- ・地方公共団体等による空き家等を活用した地域優良賃貸住宅の供給を促進することにより、定住促進のための良質な賃貸住宅の供給を通じた地域活性化を推進する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局住宅政策課（課長 中島 誠）
 関係課：住宅局総務課民間事業支援調整室（室長 瀬口 芳広）
 住宅局住宅総合整備課（課長 本東 信）
 土地・水資源局土地政策課土地企画調整室（室長 北村 知久）

業績指標 2

子育て世帯における誘導居住面積水準達成率 (①全国、②大都市圏)

評価

①	C-2	目標値：50% (平成22年度) 実績値：42% (平成15年度) 初期値：42% (平成15年度)
②	C-2	目標値：45% (平成22年度) 実績値：37% (平成15年度) 初期値：37% (平成15年度)

(指標の定義)

子育て世帯のうち、豊かな住生活の実現の前提として多様なライフスタイルに対応するために必要と考えられる住戸規模(誘導居住面積水準)を満たす住宅に居住する世帯の割合

注1 子育て世帯：構成員に18歳未満の者が含まれる世帯

注2 誘導居住面積水準・・・住生活基本計画(全国計画)において設定

(1)一般型誘導居住面積水準・・・都市の郊外及び都市部以外の一般地域における戸建住宅居住を想定

①単身者 55㎡

②2人以上の世帯 25㎡×世帯人数+25㎡

(2)都市居住型誘導居住面積水準・・・都市の中心部及びその周辺における戸建住宅居住を想定

①単身者 40㎡

②2人以上の世帯 20㎡×世帯人数+15㎡

(目標設定の考え方・根拠)

平成15年度時点において、全世帯数の約半数が誘導居住面積水準を達成している一方、子育て世帯については、未だ達成率が低く、政策上も重要なことから、引き続き半数の子育て世帯が誘導居住面積水準を達成することを目標とし、住生活基本計画で設定されている目標値(全国：50%(H22)、大都市圏：50%(H27))をもとにH22の目標値を決定。

(外部要因)

世帯構成の変化等

(他の関係主体)

民間賃貸事業者等

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

・住生活基本計画(全国計画)(平成18年9月19日閣議決定)

【閣決(重点)】

なし

【本部決定】

なし

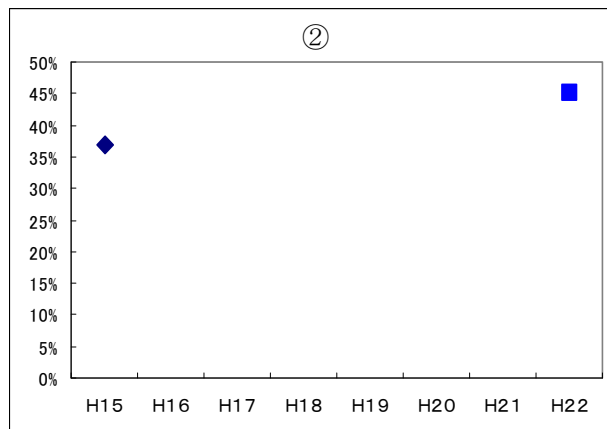
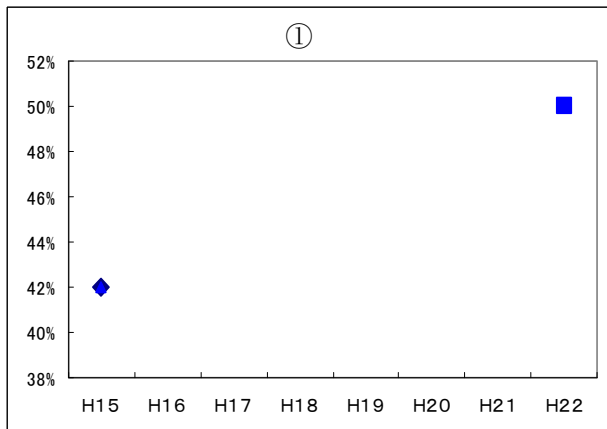
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

(年度)

	H15	H16	H17	H18	H19
①	42%	—	—	—	—
②	37%	—	—	—	—



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・住宅ローン減税や給与所得者が使用者から住宅資金の貸付等を受けた場合の特例措置、住宅取得資金の贈与税の特例措置、住宅用家屋の所有権登記等に係る登録免許税の特例措置、住宅の取得に係る不動産取得税の特例措置、新築住宅に係る固定資産税の減額措置、独立行政法人住宅金融支援機構の証券化支援業務等による、良質な持家の取得の促進
- ・居住用財産の買換えや譲渡に係る課税の特例措置により、多様なライフステージに応じた円滑な住み替えや新生活への再出発を支援
- ・地域住宅供給交付金の活用等による、地域優良賃貸住宅等の良質な賃貸住宅の供給等の促進
予算額：住まいの安心確保2,106億円の内数(平成19年度国費)
- ・独立行政法人都市再生機構による民間供給支援型賃貸住宅制度による、良質な賃貸住宅の供給の促進
予算額：都市再生機構215億円の内数(平成19年度国費)
- ・公営住宅を補完する公的賃貸住宅制度(特定優良賃貸住宅制度・高齢者向け賃貸住宅制度)を再編し、子育て世帯等に施策対象を重点化し、良質な賃貸住宅の供給を促進する地域優良賃貸住宅制度の創設
- ・子育て世帯等の入居の円滑化と安心できる賃貸借関係の構築を支援するあんしん賃貸支援事業の拡充
- ・高齢者世帯等に対する家賃債務保証制度の対象者について、子育て世帯等の追加
- ・高齢者の所有する戸建て住宅等を、広い住宅を必要とする子育て世帯等へ賃貸することを円滑化する制度により、高齢者の高齢期の生活に適した住宅への住替え等を促進
- ・優良住宅地の造成等のために土地等を譲渡した場合の長期譲渡所得の課税の特例措置(所得税・個人住民税・法人税)
優良住宅地の造成等のために土地等を譲渡した場合に課税長期譲渡所得所得金額2,000万円以下の部分について軽減税率を適用。
減収見込額8億円(平成19年度)
- ・特定市街化区域農地の固定資産税の課税の適正化に伴う宅地化促進臨時措置法による貸屋住宅に係る特例措置(固定資産税)
特定市街化区域農地の所有者等が当該土地を転用して賃貸住宅を新築した場合に当該土地及び当該賃貸住宅に係る固定資産税を軽減。
減収見込額2億円(平成19年度)

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

住宅・土地統計調査においては、5年に1度の調査であるため、平成19年度の実績はない。

(事務事業の実施状況)

- ・住宅ローン減税等の特例措置により良質な持家の取得を促進した。
- ・独立行政法人住宅金融支援機構の証券化支援業務により、良質な持家の取得を促進した(平成19年度実績：42,213戸)。
- ・独立行政法人都市再生機構による民間供給支援型賃貸住宅制度により、良質な賃貸住宅の供給を促進した(平成19年度計画戸数：340戸)。
- ・高齢者の所有する戸建て住宅等を、広い住宅を必要とする子育て世帯等へ賃貸することを円滑化する制度により、高齢者の高齢期の生活に適した住宅への住替え等を促進した。(平成19年度実績：39戸)
- ・地域住宅交付金の活用等による、地域優良賃貸住宅等の良質な賃貸住宅の供給等を促進した。(平成19年度実績：2,611戸)

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は子育て世帯における誘導居住面積水準達成率であり、平成15年度の住宅・土地統計調査において、全国値は42%となっているが、以前の数値は不明であり、傾向が判断できないため、C-2と評価した。

また、大都市圏においては、平成27年度までに半数の世帯が誘導居住面積水準を満たすことを目標に、平成22年度の目標値を設定しているところ、平成15年度においては、37%となっているが、以前の数値は不明であり、傾向が判断できないため、C-2と評価した。

引き続き住生活基本計画(全国計画)に基づき、予算・税制・金融等の支援により、良質な住宅と賃貸住宅の供給を促進する。

平成20年度以降における新規の取組

- ・地域優良賃貸住宅等と医療提供施設との一体的整備を促進するため、地域優良賃貸住宅整備事業等における助成要件の緩和を行う。
- ・地方公共団体が整備した特定優良賃貸住宅法に基づく特定公共賃貸住宅ストック等についての的確にストック更新を推進するため、改善事業を創設する。
- ・地方公共団体等による空き家等を活用した地域優良賃貸住宅の供給を促進することにより、定住促進のための良質な賃貸住宅の供給を通じた地域活性化を推進する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局住宅政策課（課長 中島 誠）

関係課：住宅局総務課民間事業支援調整室（室長 瀬口 芳広）

住宅局住宅総合整備課（課長 本東 信）

土地・水資源局土地政策課土地企画調整室（室長 北村 知久）

○暮らし・環境

政策目標 1

少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進

施策目標 2

住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場を整備する

住宅ストックの質の向上を図る取組や、市場における適正な取引の実現に資する施策等を通じ、適切に維持管理された住宅ストックが円滑に流通する市場環境を整備する。これにより、良質な住宅ストックが将来世代へ承継されるとともに、国民が求める住宅を無理のない負担で安心して選択できる市場の実現を目指す。

業績指標

3	住宅の利活用期間（①滅失住宅の平均築後年数、②住宅の滅失率）
4	リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合
5	既存住宅の流通シェア
6	25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している管理組合の割合
7	新築住宅における住宅性能表示の実施率

【評価結果の概要】

（総合的評価）

業績指標の中には、その評価の際に必要となる住宅・土地統計調査等の結果が5年に一度しか得られず、平成19年度の実績を把握できないものもあることから一概には評価し難いものの、着実に進展している指標も見られる。今後も、新たな施策や、既存の取組の拡充などを適宜検討しつつ、総合的な施策を引き続き推進する必要がある。

（必要性）

国民の居住ニーズの多様化や、住宅ストックが量的に充足する一方での人口・世帯減少社会の到来、さらに環境問題や資源・エネルギー問題の深刻化といった様々な課題への対応が求められる中、国民が真に豊かさを実感できる社会を実現するためには、良質な住宅ストックを将来世代へ承継させるとともに、国民が求める住宅を無理のない負担で安心して選択できる市場を整備することが必要である。

（有効性）

良質な住宅ストックを将来世代へ承継させることができ、かつ国民が安心して住宅を選択できる市場環境の実現のためには、居住者の安全・安心にも繋がる適切なリフォームや計画的修繕の促進による質の向上、住宅の性能や維持管理状況及び取引価格といった情報の提供の充実、さらには良質な住宅ストックの取得支援等を行うことが求められる。当施策目標に属する業績指標の達成に向け取り組んでいる具体的な施策は、こうした要請に応えるべく講じられており、冒頭に述べた市場環境の実現に有効なものである。

（効率性）

住宅ストックに係る質の向上の促進や性能・維持管理面に対する不安の解消、既存住宅の取引時における価格等情報提供の充実、その他既存住宅の取引活性化に資する関係制度の改善や充実等、適切に維持管理された住宅ストックが円滑に流通する市場環境の整備に向けた課題を的確に踏まえつつ、こうした課題に応えるための施策を総合的・効率的に講じているところである。

（反映の方向性）

住生活基本計画（全国計画）に基づき、これまで取り組んできた施策について、内容の拡充等も検討しつつ引き続き取り組み、住宅の市場環境整備を推進する。

業績指標 3

住宅の利活用期間（①滅失住宅の平均築後年数、②住宅の滅失率）

評価

①滅失住宅の平均築後年数 A-1	①目標値：約35年（平成22年） 実績値：約30年（平成15年） 初期値：約30年（平成15年）
②住宅の滅失率 A-1	②目標値：約7.5%（平成17～22年） 実績値：約8%（平成10～15年） 初期値：約8%（平成10～15年）

（指標の定義）

- ① 滅失住宅の平均築後年数…滅失住宅の築後年数の平均
- ② 住宅の滅失率…5年間に滅失した住宅戸数の住宅ストック戸数に対する割合

（目標設定の考え方・根拠）

住宅の除却に伴う廃棄物発生の抑制、持家の利活用による高齢期の生活の安定などの観点から、利用可能な既存ストックを有効に活用することは重要であり、ストックの有効活用の状況を示す指標として、住生活基本計画（平成18年9月19日閣議決定）で設定している目標値をもとに、平成22年の目標値を設定。

（外部要因）

資金調達可能額の動向

（他の関係主体）

該当なし

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

住生活基本計画（全国計画）（平成18年9月19日閣議決定）

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

なし

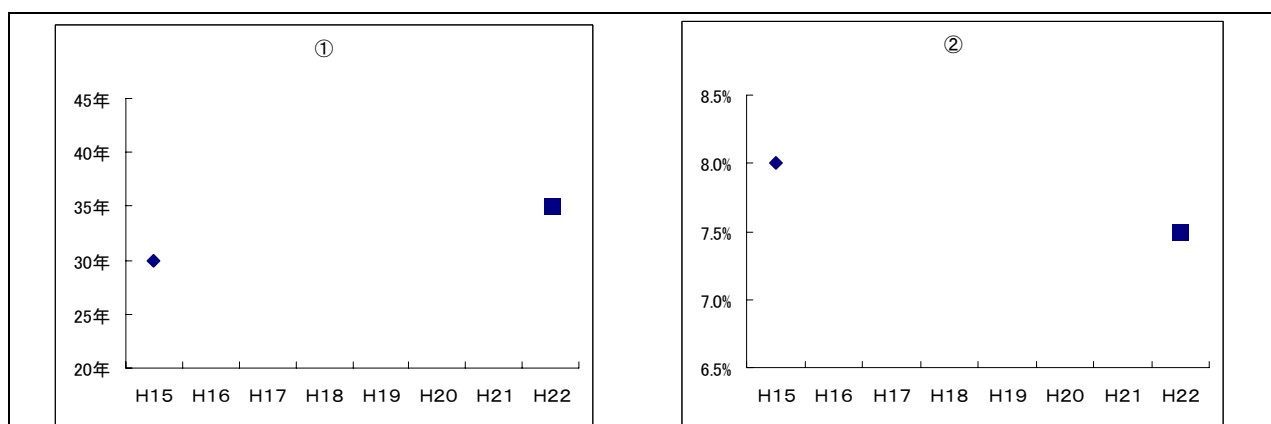
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

（年度）

H11	H12	H13	H14	H15
①-	①-	①-	①-	①約30年
②-	②-	②-	②-	②約8.0%



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 既存住宅性能表示制度の普及促進
住宅の品質確保の促進等に関する法律に基づき、登録住宅性能評価機関が住宅の劣化や不具合を検査するとともに、申請者の必要に応じ、耐震性、高齢者等への配慮等の住宅の性能について評価し、その結果を表示する制度の普及により、既存住宅市場における流通の円滑化や住宅ストックの適切な活用等を促進。
- 価格査定マニュアルの策定と普及促進
宅建業者が、不動産の価格査定根拠として活用できるよう価格査定マニュアルを策定するとともに、既存住宅の質やリフォームなどの維持管理状況を適切に価格査定に反映できるよう適宜改定を実施。

○金融・税制面での既存住宅取得支援

住宅金融支援機構による証券化支援事業を通じて民間金融機関から提供されるフラット35や、住宅ローン減税、既存住宅の取得に係る不動産取得税の特例措置等の税制特例において、新耐震基準に適合する既存住宅については築年数を問わずその対象とすることにより、既存住宅の取得を支援。

○マンションみらいネットの整備と普及

マンションの管理組合の活動状況や修繕の履歴情報を始めとする管理情報を、財団法人マンション管理センターに登録し、インターネットを通じて居住者や購入予定者が閲覧できるシステムを構築することにより、マンションの適正な管理や、既存マンションの流通を促進。

○不動産取引価格情報等の提供

消費者が不動産取引をする際の目安として活用できるよう、指定流通機構（レインズ）が保有する、戸建て住宅や既存マンションの最新3ヶ月の平均取引価格などの市況情報について、地域別（県別及び県庁所在地別等）、物件種別（戸建住宅及び既存マンション）、築年別、広さ別にインターネット上で提供。

また、個別の不動産取引情報について、登記情報を基に買主へのアンケートを行い、個別の物件が特定できないように配慮した上で国土交通省ホームページ上で提供。こうした情報提供により、既存住宅の取引を活性化。

○不動産統合サイトの構築

不動産流通4団体が参加した不動産物件情報提供サイトを構築することにより、消費者がインターネットを利用して物件探索する際の利便性向上を図るとともに、不動産取引に関する基本的知識等の情報提供を行うことで、不動産の流通を活性化。

○住宅履歴情報の整備

円滑な住宅流通や計画的な維持管理等を可能とするため、新築、改修、修繕、点検時等において、設計図書や施工内容等の情報が確実に蓄積され、いつでも活用できる仕組みの整備とその普及を推進。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

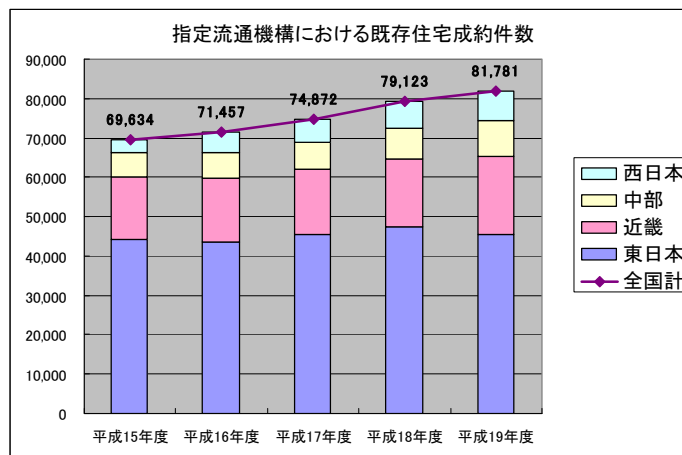
目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

滅失住宅の平均築後年数及び住宅の滅失率に係る状況を把握するにあたっては、5年に一度行われる住宅・土地統計調査の結果が必要となるが、直近の調査結果は平成17年3月末に公表された平成15年調査によるものであるため、平成19年の実績を正確に把握することはできない。

一方、指定流通機構（レインズ）における既存住宅の成約件数（平成15年度は約7万件。これは平成15年住宅・土地統計調査より推計した全既存住宅流通戸数約17.5万件的のうち、約4割に相当）の推移をみると、平成15年度以降、概して拡大傾向にあり、直近においても、平成18年度が約7.9万件に対し、平成19年度は約8.2万件と堅調に増加している。

このことから、既存住宅が滅失されず新たな所有者の下で更に利活用される戸数が増加しているものと考えられるため、当指標についても順調に推移しているものと推測できる。



（事務事業の実施状況）

- 平成14年8月に既存住宅へも対象を拡大した住宅性能表示制度について、インターネットやパンフレット等の各種媒体による制度のPR、地方公共団体等の各種団体が行う普及活動への支援を行うこと等により制度の普及を推進。
- 価格査定マニュアルについて、不動産の質や管理状況等が適切に価格査定に反映されるよう、平成14年3月に戸建て住宅、平成15年3月に既存マンション、平成16年3月に住宅地の価格査定マニュアルを改訂。
- 住宅金融支援機構による証券化支援事業を通じて民間金融機関から提供される長期固定の相対低利な住宅ローン（フラット35）について、平成16年10月に既存住宅も対象となるよう措置し、平成17年1月にはさらに築後経過年数要件を撤廃。
- 住宅ローン減税等について、既存住宅でも耐震性を満たしている場合には、築後経過年数を問わず対象に加えるよう平成17年度に改正。

- ・マンションみらいネットについて、マンションの適正な管理を行うことができる環境、及びマンション購入の際に管理状況を考慮できる環境を整備するため、管理情報を登録・閲覧できる履歴システムを平成18年度より本格的に運用開始。
- ・指定流通機構（レインズ）の保有する個別の不動産取引情報の提供について、平成19年度からシステムの本格稼働を開始するとともに、システム利用者へのアンケートにより、不動産取引に対する不安感が解消された利用者の割合などに関する調査を実施。
- ・土地総合情報システムによる不動産の個別の取引価格等の情報提供について、平成19年度に提供エリアを全国の地価公示対象地域に拡大するとともに、提供する内容についても、最寄り駅までの所要時間、前面道路の方位及び幅員、建ぺい率、容積率等の項目を拡充。
- ・不動産統合サイトについて、平成15年10月より稼働。平成19年12月より不動産業のIT化に対応したサイトの拡充方策について検討を開始。
- ・住宅履歴情報について、新築、改修、修繕、点検時等において、設計図書や施工内容等の情報が確実に蓄積され、いつでも活用できる仕組みの整備とその普及を推進。

課題の特定と今後の取組の方向性

前述のとおり、住宅の利活用期間に係る平成19年度の実績は、正確には把握することができないものの、指定流通機構（レインズ）における既存住宅の成約件数の推移を踏まえると、既存住宅流通市場の規模は拡大傾向にあると考えられる。このことより、住宅の利活用期間も順調に推移しているものと推測されることから、A-1と評価した。

今後も、消費者が安心して既存住宅の取引を行うことができる環境の整備を推進する等、当指標の目標値達成に向け引き続き取り組む必要がある。具体的には以下のような取組を推進する。

- ・住宅性能表示制度について、より一層の普及促進を図るとともに、これを補完する仕組みを検討。
- ・価格査定マニュアルについて、宅地建物取引業者による活用を促進するため、その普及を推進するとともに、より適切な評価手法の確立を検討。
- ・リフォームや既存住宅の取引をより一層促進するため、融資面での支援強化を検討。
- ・指定流通機構（レインズ）の保有する不動産取引情報の提供については、更なる情報開示ニーズが強いことから、提供する情報の充実を検討。
- ・土地総合情報システムによる不動産の個別の取引価格等の情報について、提供件数を一層充実させていくとともに、国民が市場の動向や価格の分布等をよりの確に判断できるようにするために、取引価格等をベースとした新たな指標（価格指数等）の提供について検討。
- ・不動産統合サイトについては、急激なIT化に対応し、消費者保護に資する情報インフラ整備を推進するために、その拡充方策の具体化を検討。
- ・住宅履歴情報の仕組みについて、引き続きその整備と普及を推進。

平成20年度以降における新規の取組

- ・既存住宅の性能について、経年劣化の状況等を簡易に評価する手法を開発するとともに、評価情報の適切な表示方法等について検討。
- ・既存住宅取得時におけるリフォームを支援し、既存住宅の取引を活性化するため、住宅金融支援機構の証券化支援業務について、既存住宅の取得に対する融資限度の見直し（改修費用の上乗せ）を実施。
- ・不動産取引情報提供システムの拡充について、検討会の設置等により具体的な方策の検討を実施。
- ・価格査定マニュアルについて、市場動向の変化に対応した査定のあり方について検討を実施し、改訂に向けた取組に着手。
- ・取引価格等をベースとした新たな指標（価格指数等）の提供について検討。また、Jリート等既に開示されている情報を取り入れ、取引価格情報の提供を充実するよう検討。
- ・不動産統合サイトについては、サイト運営者による協議会において、拡充方策の具体的な検討を実施し、サイトの拡充に向けた取組に着手。

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局住宅政策課（課長 中島 誠）
 関係課：総合政策局不動産課（課長 海堀 安喜）
 土地・水資源局土地市場課（課長 麦島 健志）
 住宅局総務課民間事業支援調整室（室長 瀬口 芳広）
 住宅局住宅総合整備課（課長 本東 信）
 住宅局住宅生産課（課長 坂本 努）
 住宅局市街地建築課マンション政策室（室長 山崎 房長）

業績指標 4

リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合

評価

C-1	目標値：3.9%（平成22年） 実績値：2.4%（平成11～15年） 初期値：2.4%（平成11～15年）
-----	---

（指標の定義）

5年間のリフォーム実施戸数を当該5年間の最終年の住宅ストック戸数で除したもの。

（目標設定の考え方・根拠）

除却に伴う廃棄物発生の抑制、国民の住居費負担の軽減などの観点から、リフォーム等によって利用可能な既存ストックを有効に活用することは重要であり、ストックの有効活用の状況を示す指標として、住生活基本計画（平成18年9月19日閣議決定）で設定している目標値をもとに平成22年の目標値を設定。

（外部要因）

資金調達可能額の動向

（他の関係主体）

該当なし

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

住生活基本計画（全国計画）（平成18年9月19日閣議決定）

【閣決（重点）】

なし

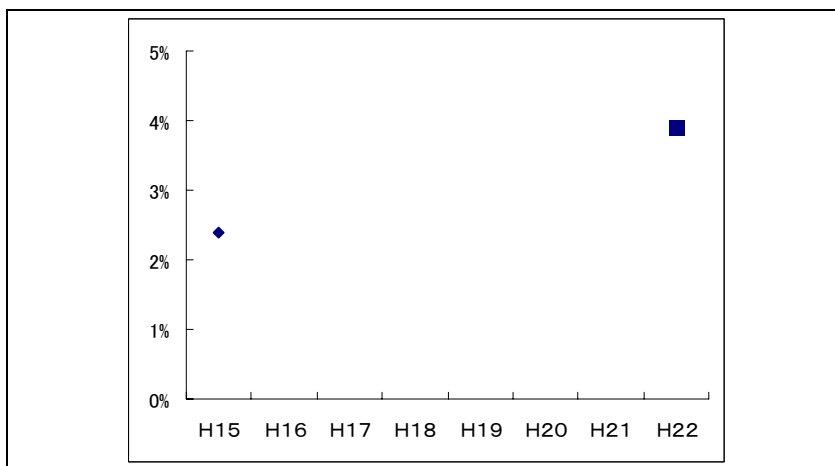
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					（年度）
H11	H12	H13	H14	H15	
—	—	—	—	2.4%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 住宅リフォームに係る情報提供他
インターネットを活用したリフォーム事業者や住宅リフォーム工事標準契約書式等に関する情報提供、増改築相談員制度等による人材育成、住宅のリフォーム工事等におけるトラブル事例の収集と分析等を実施。また、リフォームに関する相談窓口の設置、地方公共団体が行うリフォーム相談会等への支援を実施。
- 増改築工事における瑕疵保証保険制度の活用
増改築工事（10㎡以上で費用500万円以上のもの）に対し、構造耐力上主要な部分等に係る瑕疵保証保険制度を活用。
- リフォームしやすい住宅・部品の開発・普及
長期耐用性を有し、リフォームしやすいS I住宅や長寿命木造住宅等の普及や、優良住宅部品認定制度の活用等

による質が高くリフォームしやすい住宅部品の開発や普及を促進。
○社会的課題に対応した住宅ストックの質の向上に向けたリフォームの推進
安全の確保、高齢化社会への対応、地球環境問題への対応などの社会的課題に対応できるよう住宅ストックの質を向上していくために、耐震改修、バリアフリーリフォーム、省エネリフォームを推進。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合を把握するにあたっては、5年に一度行われる住宅・土地統計調査の結果が必要となるが、直近の調査結果は平成17年3月末に公表された平成15年調査によるものであるため、平成19年の実績を把握することはできない。

(事務事業の実施状況)

- ・リフォームネットの普及、相談窓口の設置、リフォーム相談会に対する補助の実施等のリフォームに関する情報提供の促進。
- ・増改築工事に係る瑕疵保証保険制度の普及の推進。
- ・公共住宅ストックの効率的なリフォームを可能とする住宅部品、施工仕様の開発とともに、優良住宅部品認定制度において、リフォーム等による住宅ストックの活用に寄与する住宅部品を認定できるよう制度を拡充。
- ・住宅・建築物耐震改修等事業、地域住宅交付金及び平成18年度に創設された耐震改修促進税制の活用により耐震改修を促進。
- ・一定規模以上の非住宅建築物の大規模修繕等を行う者に対して、所管行政庁への省エネ措置の届出を義務付けるとともに、一定規模以上の住宅についても、非住宅建築物と同様に所管行政庁への省エネ措置の届出を義務付けること等を内容とする省エネ法の改正を平成18年度に実施し、省エネリフォームを推進。
- ・住宅のバリアフリー改修工事を行った場合に住宅ローン残高の一定割合を所得税額から控除する等を内容とする、バリアフリー改修促進税制を平成19年度に創設し、住宅のバリアフリー改修を促進。
- ・住宅履歴情報について、新築、改修、修繕、点検時等において、設計図書や施工内容等の情報が確実に蓄積され、いつでも活用できるような仕組みの整備とその普及を推進し、適切なリフォームの実施等を支援。

課題の特定と今後の取組の方向性

前述のとおり、リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合について、直近の実績値は平成11年から15年の平均値しかなく、平成19年度の実績値は把握できないためC-1と評価した。

消費者が安心して住宅のリフォームを行うことができるよう、消費者に十分な情報提供が行われる等の仕組みやリフォームに対する支援等を行う必要がある。このため、以下のとおり施策を推進する。

- ・消費者による適切な選択に資するため、リフォーム事業者に関する消費者への情報提供を充実。
- ・S I (スケルトン・インフィル) 住宅等のリフォームしやすい住宅や部品の普及・啓発。
- ・リフォームをより一層促進するため、融資面での支援強化を検討。
- ・耐震化の目標の達成に向け、税制、補助制度などの促進策により、住宅の耐震化を強力に推進。
- ・住宅履歴情報の仕組みについて、引き続きその整備と普及を推進。

平成20年度以降における新規の取組

- ・住宅金融支援機構の証券化支援業務について、既存住宅の取得に対する融資限度の見直し(改修費用の上乗せ)を行い、既存住宅取得時におけるリフォームを促進。
- ・住宅金融支援機構によるリフォーム費用に対する死亡時一括償還型融資(リバース・モーゲージ的融資)制度について、融資対象の追加や融資限度額の引き上げを行い、リフォームの実施を促進。
- ・住宅・建築物耐震改修等事業において、一定の収入以下の世帯の住宅について地域要件・建物要件を撤廃、補助率の引き上げ等を行い、住宅の耐震改修を促進。
- ・省エネ法の改正により、一定の中小規模の住宅・建築物についても省エネ措置の届出義務の対象に追加するとともに、大規模な住宅・建築物にかかる担保措置を強化するなど、省エネに資するリフォームを推進。
- ・平成20年度税制改正において、既存住宅について省エネ改修を行った場合に所得税及び固定資産税の特例措置を新たに講じ、省エネに資するリフォームを支援。

担当課等(担当課長名等)

担当課：住宅局住宅政策課(課長 中島 誠)
関係課：住宅局総務課民間事業支援調整室(室長 瀬口 芳広)
住宅局住宅総合整備課(課長 本東 信)
住宅局住宅生産課(課長 坂本 努)
住宅局建築指導課建築物防災対策室(室長 杉藤 崇)
住宅局市街地建築課市街地住宅整備室(室長 伊藤 明子)

業績指標 5
既存住宅の流通シェア

評価

A-1	目標値：19%（平成22年） 実績値：13%（平成15年） 初期値：13%（平成15年）
-----	--

(指標の定義)

全住宅流通戸数に占める既存住宅の流通戸数の割合

(目標設定の考え方・根拠)

住宅の除却に伴う廃棄物発生の抑制、国民の住居費負担の軽減といった観点から、利用可能な既存ストックを有効に活用することは重要であり、ストックの有効活用状況を示す指標として、住生活基本計画（平成18年9月19日閣議決定）で設定している目標値をもとに平成22年の目標値を設定。

(外部要因)

地価・住宅価格の下落、市場の金利動向及び資金調達可能額の動向

(他の関係主体)

住宅建設業者等

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

住生活基本計画（全国計画）（平成18年9月19日閣議決定）

【閣決（重点）】

なし

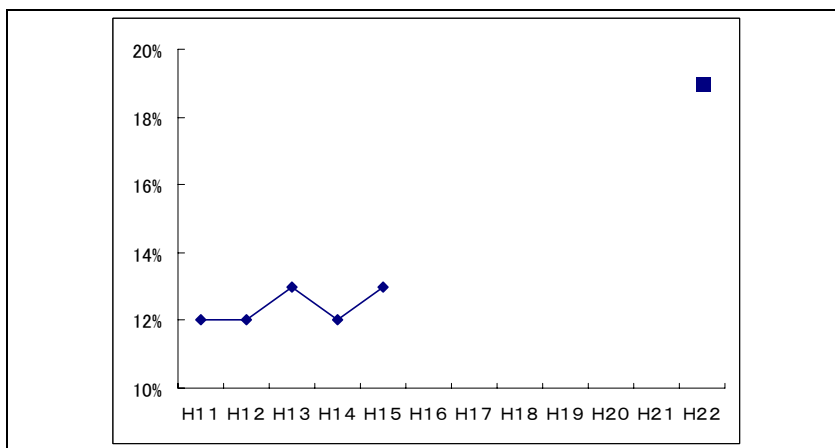
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H11	H12	H13	H14	H15	
12%	12%	13%	12%	13%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 既存住宅性能表示制度の普及促進
住宅の品質確保の促進等に関する法律に基づき、登録住宅性能評価機関が住宅の劣化や不具合を検査するとともに、申請者の必要に応じ、耐震性、高齢者等への配慮等の住宅の性能について評価し、その結果を表示する制度の普及により、既存住宅市場における流通の円滑化や住宅ストックの適切な活用等を促進。
- 価格査定マニュアルの策定と普及促進
宅建業者が、不動産の価格査定に根拠として活用できるよう価格査定マニュアルを策定するとともに、既存住宅の質やリフォームなどの維持管理状況等を適切に価格査定に反映できるよう適宜改定を実施。
- 金融・税制面での既存住宅取得支援
住宅金融支援機構による証券化支援事業を通じて民間金融機関から提供されるフラット35や、住宅ローン減税、居住用財産の買換え等に係る課税の特例措置、住宅用家屋の所有権移転登記等に係る登録免許税の特例措置、

既存住宅の取得に係る不動産取得税の特例措置等の税制特例において、新耐震基準に適合する既存住宅については築年数を問わずその対象とすることにより、既存住宅の取得を支援。

○マンションみらいネットの整備と普及

マンションの管理組合の活動状況や修繕の履歴情報を始めとする管理情報を、財団法人マンション管理センターに登録し、インターネットを通じて居住者や購入予定者が閲覧できるシステムを構築することにより、マンションの適正な管理や、既存マンションの流通を促進。

○不動産取引価格情報等の提供

消費者が不動産取引をする際の目安として活用できるよう、指定流通機構（レインズ）が保有する、戸建て住宅や既存マンションの最新3ヶ月の平均取引価格などの市況情報について、地域別（県別及び県庁所在地別等）、物件種別（戸建住宅及び既存マンション）、築年別、広さ別にインターネット上で提供。

また、個別の不動産取引情報について、登記情報を基に買主へのアンケートを行い、個別の物件が特定できないように配慮した上で国土交通省ホームページ上で提供。こうした情報提供により、既存住宅の取引を活性化。

○不動産統合サイトの構築

不動産流通4団体が参加した不動産物件情報提供サイトを構築することにより、消費者がインターネットを利用して物件探索する際の利便性向上を図るとともに、不動産取引に関する基本的知識等の情報提供を行うことで、不動産の流通を活性化。

○住宅履歴情報の整備

円滑な住宅流通や計画的な維持管理等を可能とするため、新築、改修、修繕、点検時等において、設計図書や施工内容等の情報が確実に蓄積され、いつでも活用できる仕組みの整備とその普及を推進。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

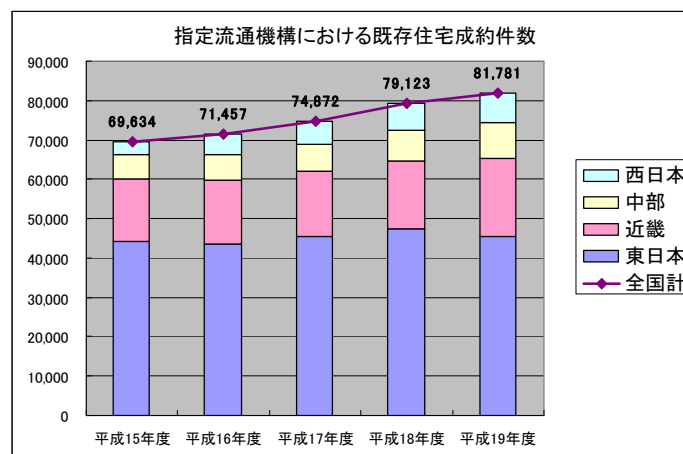
（指標の動向）

既存住宅の流通シェアに係る状況を把握するにあたっては、5年に一度行われる住宅・土地統計調査の結果が必要となるが、直近の調査結果は平成17年3月末に公表された平成15年調査によるものであるため、平成19年の実績を正確に把握することはできない。

一方、指定流通機構（レインズ）における既存住宅の成約件数（平成15年度は約7万件。これは平成15年住宅・土地統計調査より推計した全既存住宅流通戸数約17.5万件的のうち、約4割に相当）の推移をみると、平成15年度以降、概して拡大傾向にあり、直近においても、平成18年度が約7.9万件に対し、平成19年度は約8.2万件と堅調に増加している。

また、同じく既存住宅の流通シェアの算出に影響する新築の着工総数の推移をみると、平成18年度の約12.9万戸に対し、平成19年度は約10.4万戸と減少しており、これについても同シェアを増加させる方向に推移している。

以上より、当指標については順調に推移しているものと推測できる。



（事務事業の実施状況）

- 平成14年8月に既存住宅へも対象を拡大した住宅性能表示制度について、インターネットやパンフレット等の各種媒体による制度のPR、地方公共団体等の各種団体が行う普及活動への支援を行うこと等により制度の普及を推進。
- 価格査定マニュアルについて、不動産の質や管理状況等が適切に価格査定に反映されるよう、平成14年3月に戸建て住宅、平成15年3月に既存マンション、平成16年3月に住宅地の価格査定マニュアルを改訂。
- 住宅金融支援機構による証券化支援事業を通じて民間金融機関から提供される長期固定の相対低利な住宅ローン（フラット35）について、平成16年10月に既存住宅も対象となるよう措置し、平成17年1月にはさらに築後経過年数要件を撤廃。
- 住宅ローン減税等について、既存住宅でも耐震性を満たしている場合には、築後経過年数を問わず対象に加えるよう平成17年度に改正。

- ・マンションみらいネットについて、マンションの適正な管理を行うことができる環境、及びマンション購入の際に管理状況を考慮できる環境を整備するため、管理情報を登録・閲覧できる履歴システムを平成18年度より本格的に運用開始。
- ・指定流通機構（レインズ）の保有する個別の不動産取引情報の提供について、平成19年度からシステムの本格稼働を開始するとともに、システム利用者へのアンケートにより、不動産取引に対する不安感が解消された利用者の割合などに関する調査を実施。
- ・土地総合情報システムによる不動産の個別の取引価格等の情報提供について、平成19年度に提供エリアを全国の地価公示対象地域に拡大するとともに、提供する内容についても、最寄り駅までの所要時間、前面道路の方位及び幅員、建ぺい率、容積率等の項目を拡充。
- ・不動産統合サイトについて、平成15年10月より稼働。平成19年12月より不動産業のIT化に対応したサイトの拡充方策について検討を開始。
- ・住宅履歴情報について、新築、改修、修繕、点検時等において、設計図書や施工内容等の情報が確実に蓄積され、いつでも活用できる仕組みの整備とその普及を推進。

課題の特定と今後の取組の方向性

前述のとおり、住宅の利活用期間に係る平成19年度の実績は、正確には把握することができないものの、指定流通機構（レインズ）における既存住宅の成約件数や新築戸数の推移を踏まえると、既存住宅流通市場の規模は拡大傾向にあると推測されることから、A-1と評価した。

一方、平成19年度の新築戸数については、同年6月の建築基準法改正という特殊要因の影響を受けた可能性もあり、楽観はできないことから、今後も、消費者が安心して既存住宅の取引を行うことができる環境の整備を推進する等、当指標の目標値達成に向け引き続き取り組む必要がある。具体的には以下のような取組を推進する。

- ・住宅性能表示制度について、より一層の普及促進を図るとともに、これを補完する仕組みを検討。
- ・価格査定マニュアルについて、宅地建物取引業者による活用を促進するため、その普及を推進するとともに、より適切な評価手法の確立を検討。
- ・リフォームや既存住宅の取引をより一層促進するため、融資面での支援強化を検討。
- ・指定流通機構（レインズ）の保有する不動産取引情報の提供については、更なる情報開示ニーズが強いことから、提供する情報の充実を検討。
- ・土地総合情報システムによる不動産の個別の取引価格等の情報について、提供件数を一層充実させていくとともに、国民が市場の動向や価格の分布等をよりの確に判断できるようにするために、取引価格等をベースとした新たな指標（価格指数等）の提供について検討。
- ・不動産統合サイトについては、急激なIT化に対応し、消費者保護に資する情報インフラ整備を推進するために、その拡充方策の具体化を検討。
- ・住宅履歴情報の仕組みについて、引き続きその整備と普及を推進。

平成20年度以降における新規の取組

- ・既存住宅の性能について、経年劣化の状況等を簡易に評価する手法を開発するとともに、評価情報の適切な表示方法等について検討。
- ・既存住宅取得時におけるリフォームを支援し、既存住宅の取引を活性化するため、住宅金融支援機構の証券化支援業務について、既存住宅の取得に対する融資限度の見直し（改修費用の上乗せ）を実施。
- ・不動産取引情報提供システムの拡充について、検討会の設置等により具体的な方策の検討を実施する。
- ・価格査定マニュアルについて、市場動向の変化に対応した査定のあり方について検討を実施し、改訂に向けた取組に着手する。
- ・取引価格等をベースとした新たな指標（価格指数等）の提供について検討。また、Jリート等既に開示されている情報を取り入れ、取引価格情報の提供を充実するよう検討。
- ・不動産統合サイトについては、サイト運営者による協議会において、拡充方策の具体的な検討を実施し、サイトの拡充に向けた取組に着手。

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局住宅政策課（課長 中島 誠）
 関係課：総合政策局不動産課（課長 海堀 安喜）
 土地・水資源局土地市場課（課長 麦島 健志）
 住宅局総務課民間事業支援調整室（室長 瀬口 芳広）
 住宅局住宅総合整備課（課長 本東 信）
 住宅局住宅生産課（課長 坂本 努）
 住宅局市街地建築課マンション政策室（室長 山崎 房長）

業績指標 6

25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している管理組合の割合

評価

C-2

目標値：38%（平成22年）
 実績値：20%（平成15年）
 初期値：20%（平成15年）

(指標の定義)

計画期間が25年以上である長期修繕計画に基づき修繕積立金額を設定している分譲マンションの管理組合の割合。

(目標設定の考え方・根拠)

住宅ストックの1割以上を占める分譲マンションについては、共用部分を共同で維持管理することから、適時・適切に大規模修繕工事を実施するためには、予め適切な長期修繕計画を定めるとともに、これに基づく修繕費用の積立が不可欠であり、ストックの有効活用の状況を示す指標として、住生活基本計画で設定している目標値(50%(H27))をもとにH22の目標値を設定。

(外部要因)

資金調達可能額の動向

(他の関係主体)

該当なし

(重要政策)**【施政方針】**

なし

【閣議決定】

・住生活基本計画（全国計画）（平成18年9月19日閣議決定）

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

なし

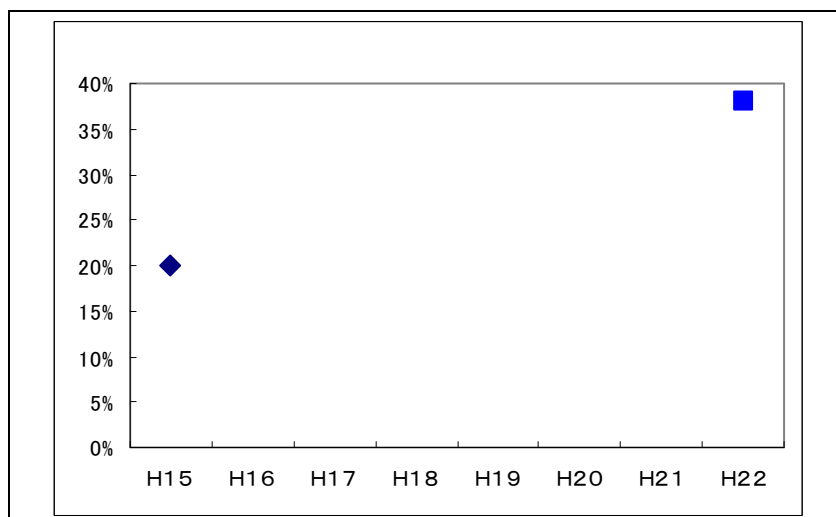
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

(年)

H15	H16	H17	H18	H19
20%	—	—	—	—

**事務事業の概要****主な事務事業の概要**

○適切なマンションの長期修繕計画の策定のための仕組みづくり

マンションの快適な居住環境を確保し、資産価値の維持・向上を図るためには、適時適切な維持修繕を行うことが重要であり、経年による劣化に対応するため、あらかじめ長期修繕計画を策定し、必要な修繕積立金を積み立てておくことための仕組みを検討

関連する事務事業の概要

- ・管理組合の円滑な運営、適切な修繕の実施等を推進するため、居住者の間で定めるべき基本的ルールである管理規約の標準モデルであるマンション標準管理規約の普及。
- ・マンションの維持・管理のため「何を」「どのような点に」留意すべきかを定めたマンション管理標準指針の普及。
- ・管理組合を対象とした相談会やセミナーの開催等。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している管理組合の割合を把握するに当たっては、5年に一度のマンション総合調査を基に推計しているが、直近の調査結果は平成15年度であり、平成19年度の実績を把握することはできない。

平成20年度にマンション総合調査を実施し、その結果を基に指標の動向の確認を行う。

(事務事業の実施状況)

長期修繕計画を作成・見直しするための標準的な様式として、「長期修繕計画標準様式」と長期修繕計画の基本的な考え方と長期修繕計画標準様式を使用するための留意点を示した「長期修繕計画作成ガイドライン」の検討

課題の特定と今後の取組の方向性

直近の調査結果は平成15年度であり、平成19年度の実績値を把握することはできないためC-2と評価した。

適切な長期修繕計画の策定の推進を図るため、以下の施策を推進する。

長期修繕計画標準様式やガイドライン等の策定、普及。

マンション標準管理規約の普及。

マンション管理標準指針の普及。

管理組合を対象とした相談会やセミナーの開催等。

平成20年度以降における新規の取組

長期修繕計画標準様式やガイドライン等の策定、普及、セミナー等により啓発を図る。

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局住宅政策課（課長 中島 誠）

関係課：住宅局市街地建築課マンション政策室（室長 山崎 房長）

業績指標 7
新築住宅における住宅性能表示の実施率

評価

A-2	目標値： 50 % (平成22年度) 実績値： 21.0 % (平成19年度) 初期値： 16 % (平成17年度)
-----	--

(指標の定義)

年間の新設住宅着工戸数（フロー）に対する、住宅品質法に基づく住宅性能表示制度を活用した新築住宅の戸数の割合。

注)「住宅の品質確保の促進等に関する法律」に基づき、耐震、省エネルギー、バリアフリーなどの住宅の基本的な性能について、公正・中立な第三者機関が評価を行い、評価書を交付する制度。

(目標設定の考え方・根拠)

住宅を安心して選択できるための住宅の質に関する情報の提供状況を示す指標として設定。

新設住宅着工戸数（フロー）に対して、半数以上の住宅が住宅性能表示制度の評価を受け、性能が表示される住宅となることを目標とする。

(外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

住宅供給事業者（事業主体）

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

・住生活基本計画（全国計画）（平成18年9月19日閣議決定）

【閣決（重点）】

なし

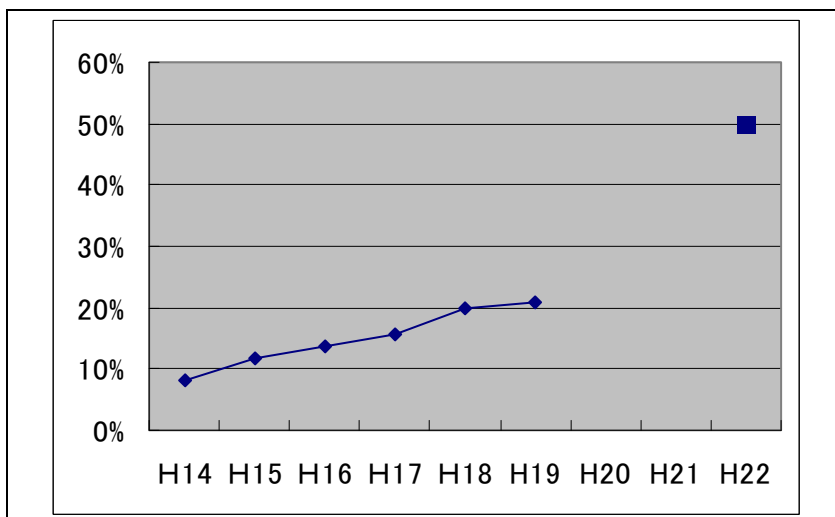
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値						(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
8.2%	11.7%	13.7%	15.6%	19.9%	21.0%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ①住宅性能表示制度については、住宅性能に関する消費者ニーズを的確に捉えた制度の充実に向け、技術面・制度面より検討を実施。（予算額 3,451百万円の内数）
- ②インターネットやパンフレット等の各種媒体による制度のPR、地方公共団体等の各種団体が行う普及活動への支援等を行うことにより、制度の普及を促進。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成19年度の実績値は、18年度の19.9%から21.0%となり、目標に向け指標は伸びているが、昨年度の伸びに比べて低調であったことから、目標値の50%に向けて、今後一層の取組みが必要な状況。
- ・住宅の利用関係別に普及状況を分析すると、分譲マンションでは6割に達している一方で、持ち家では1割強となっているなど住宅の属性により、普及状況に偏りがみられる。
- ・(財)住宅生産振興財団が実施した、総合住宅展示場の来場者に対する調査における住宅性能表示制度の認知度は6割程度となっている。

(事務事業の実施状況)

- ・平成19年度は、引用している建築基準法関係規定及び日本農林規格の改正に伴い、構造の安定や劣化の軽減に関することについて、評価方法基準の改正を行った。
- ・また、一定の等級を満たした住宅に対する地震保険料の優遇や、住宅金融支援機構の証券化支援業務における金利の引下げの実施により制度利用の促進が図られた。
- ・平成19年度は住生活月間(10月)等の機会に、インターネットや新聞・雑誌、パンフレット等による制度のメリットのPR、地方公共団体等の各種団体が行う普及活動への支援等を行うことにより、住宅性能表示制度の普及を促進した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は21.0%であり、毎年着実に普及促進が図られていることから、A-2と評価した。
- ・平成20年度以降においても住生活基本計画に基づき、引き続き住宅性能表示制度の普及についての一層の取組が必要な状況である。
- ・消費者や住宅生産者等利用者にとって、わかりやすく、使いやすい制度とするためには、住宅全般に対するニーズに加え、住宅の属性ごとの利用者のニーズについても把握することが重要であり、これらを踏まえ、引き続き制度の改善を検討する必要がある。
- ・住宅の取得に関心のある者に対して、必ずしも十分に制度が認知されていないため、より一層の制度の周知を図り、住宅の消費者による制度の活用を図る必要がある。

平成20年度以降における新規の取組

住生活基本計画に基づき、引き続き住宅性能表示制度の普及についての一層の取組が必要な状況であることから、平成20年度より住宅性能に関する消費者ニーズを的確に捉えた制度の充実に向け、制度・基準の見直しに着手。

担当課等(担当課長名等)

担当課：住宅局住宅生産課(課長 坂本 努)

○暮らし・環境

政策目標 2

良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現

施策目標 3

総合的なバリアフリー化を推進する

高齢者、障害者を含むすべての人々が安心して生活することができるよう、一体的・総合的なバリアフリー化等を推進する。

業績指標

8	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（①旅客施設の段差解消、②視覚障害者ブロック、③道路、④建築物、⑤住宅）
9	低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数（①低床バス車両、②ノンステップバス車両、③福祉タクシー）
10	バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合（①鉄軌道車両、②旅客船、③航空機）
11	交通アドバイザー会議における意見への対応件数
12	バリアフリー化された都市公園の園路及び広場、駐車場、便所の割合（①園路及び広場、②駐車場、③便所）
13	バリアフリー化された路外駐車場の割合
14	高齢者（65歳以上の者）の居住する住宅のバリアフリー化率（①一定のバリアフリー化、②高度のバリアフリー化）
15	共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率
16	不特定多数の者等が利用する一定の建築物（新築）のうち誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合
17	ICカードが導入されたバス車両数

【評価結果の概要】

（総合的評価）

ユニバーサル社会の実現のための施策目標の達成に向け、各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移しているところである。引き続き、バリアフリー新法に基づいた、公共交通機関、道路、都市公園、路外駐車場、建築物等の個々の施設・設備のバリアフリー化及び一体的・総合的なバリアフリー化を推進するとともに、公共交通機関の利用者のニーズの把握と施策への反映に努めていく必要がある。

（必要性）

本施策は、高齢者、障害者等に配慮された社会を実現するものであり、高い公益性を有するものであるとともに、本格的な高齢化社会に対応するための緊急性を有しているものであり、政府（国）が主体となり自らの責務として実施する必要がある（バリアフリー新法において、国は移動等円滑化を促進するため、必要な資金の確保、教育活動、広報活動、その他の措置を講ずるよう努めなければならない旨規定されている）。したがって、ユニバーサル社会の実現に向けた各施策を引き続き講じることが必要である。

（有効性）

ユニバーサル社会の実現のための施策目標の達成に向け、各業績指標に基づく事業等は概ね順調かつ着実に進捗しているところであり、また、バリアフリー新法に基づき市町村が作成する基本構想は、平成13年度末では15市町村において15の基本構想が策定されていたものが、平成19年3月末日現在では235市町村において291の基本構想が策定されており、順調かつ着実に増加しているところである。今後もユニバーサル社会の実現に向けた各施策を引き続き講じることが有効である。

（効率性）

バリアフリー新法に基づいた個々の施設整備と併せ、基本構想策定促進施策や「心のバリアフリー（一般国民一人ひとりがバリアフリーに対する理解を深めること）」施策を含めた一体的・総合的なバリアフリー化を推進することによって、効率的なバリアフリー化を推進しているところである。また、直接公共交通機関の利用者からニーズの把握を行うことで、効率的な施策への反映に努めているところである。

（反映の方向性）

- ・ より一層の一体的・総合的なバリアフリー化施策等の推進
- ・ より一層の個々の対象施設・設備等のバリアフリー化等の推進
- ・ 公共交通利用者ニーズを踏まえた施策の推進

業績指標 8

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（①旅客施設の段差解消、②視覚障害者誘導用ブロック、③道路、④建築物、⑤住宅）

評価

①旅客施設の段差解消	A-1	①目標値：7割強（平成19年度） 実績値：63.1%（平成18年度） 初期値：39.3%（平成14年度）
②視覚障害者誘導用ブロック	A-1	②目標値：8割強（平成19年度） 実績値：88.3%（平成18年度） 初期値：72.0%（平成14年度）
③道路	A-2	③目標値：約5割（平成19年度） 実績値：49%（平成19年度） 初期値：17%（平成14年度）
④建築物	A-1	④目標値：約4割（平成19年度） 実績値：41%（平成18年度） 初期値：約3割（平成14年度）
⑤住宅	B-3	⑤目標値：約1割（平成19年度） 実績値：3.4%（平成15年度） 初期値：2.7%（平成10年度）

（指標の定義）

①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、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）に基づく「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令」（公共交通移動等円滑化基準）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。

②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、バリアフリー新法に基づく公共交通移動等円滑化基準第9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。

③道路

1日あたりの平均利用者数が5,000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「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」（旧交通バリアフリー法）に基づく重点整備地区内の特定経路として定めている道路。

（注2）：「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令」に定められた道路の構造に関する基準を満たし、高齢者・障害者等の移動等円滑化が図られた状態。

④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

⑤住宅

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

（目標設定の考え方・根拠）

①旅客施設の段差解消、②視覚障害者誘導用ブロック

バリアフリー新法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（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おいて原則として全て移動等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。

③道路

平成22年までに100%を目指す（基本方針）こととして、平成19年度の目標を設定。

④建築物

基本方針における平成22年までの目標（約50%）、これまでの取組及び平成14年（旧バリアフリー法改正）からの基準適合の義務化を踏まえ、平成19年度までの2,000㎡以上の特別特定建築物の総ストック数のうち建築物移動等円滑化基準を満たす割合の伸びを想定し、目標値（平成19年度）を設定している。

⑤住宅

第八期住宅建設五箇年計画（以下「八期五計」という。）で、平成27年度において住宅ストックの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。

（外部要因）

①旅客施設の構造等

②③該当なし

- ④経済状況等による新規建築物着工数等
- ⑤新規住宅着工数、リフォーム件数等

(他の関係主体)

- ①②③地方公共団体（事業主体）、公共交通事業者（事業主体）
- ④建築事業者（事業主体）
- ⑤該当なし

(重要政策)

【施政方針】

- ・第162回国会施政方針演説（平成17年1月21日）
「公共施設のみならず、制度や意識の面でも社会のバリアフリー化を引き続き推進いたします。」

【閣議決定】

- ・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）（平成18年2月28日閣議決定）
- ・経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日閣議決定）
「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に掲げる目標の達成に向けてバリアフリー環境の整備に取り組む。（第4章5.）

【閣決（重点）】

- ・社会資本整備重点計画（平成15年10月10日閣議決定）「第2章及び第3章に記載あり」

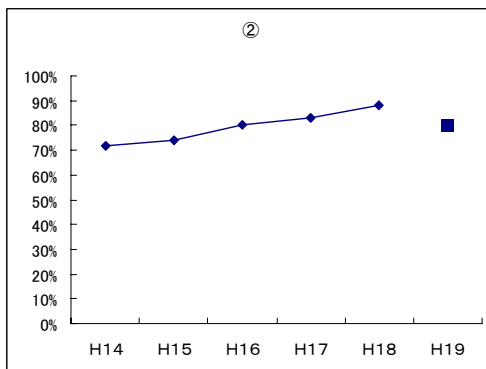
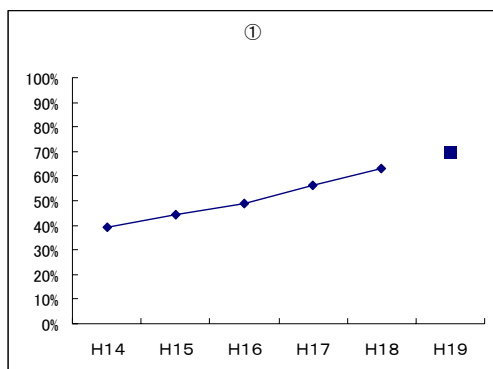
【本部決定】

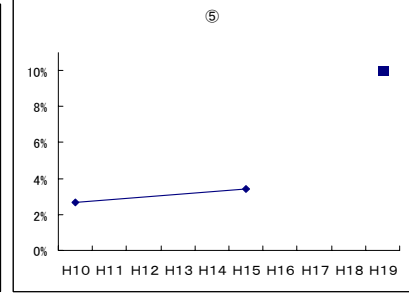
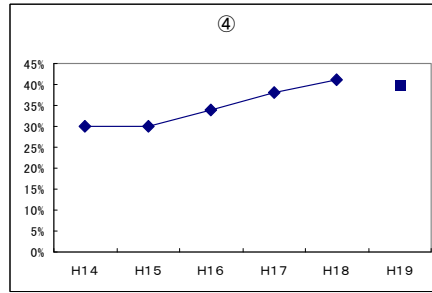
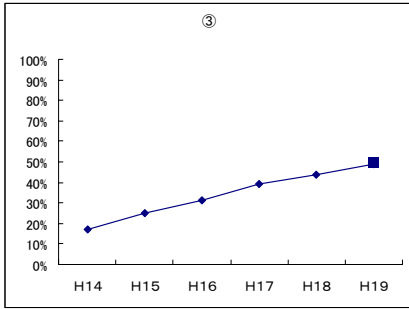
なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値 (①旅客施設の段差解消)							(年度)				
	H14	H15	H16	H17	H18	H19					
旅客施設	39.3%	44.1%	48.9%	56.5%	63.1%	—					
鉄軌道駅	39.0%	43.9%	48.7%	56.3%	62.8%	—					
バスターミナル	71.1%	71.4%	73.2%	75.0%	76.2%	—					
旅客船ターミナル	55.6%	75.0%	77.8%	71.4%	88.9%	—					
航空旅客ターミナル	0% (100%)	5.0% (100%)	31.8% (100%)	43.5% (100%)	65.2% (100%)	—					
過去の実績値 (②視覚障害者誘導用ブロック)							(年度)				
	H14	H15	H16	H17	H18	H19					
旅客施設	72.0%	74.2%	80.1%	82.8%	88.3%	—					
鉄軌道駅	72.6%	74.9%	80.6%	83.3%	88.6%	—					
バスターミナル	57.8%	47.6%	53.7%	54.5%	66.7%	—					
旅客船ターミナル	44.4%	50.0%	55.6%	57.1%	77.8%	—					
航空旅客ターミナル	33.3%	45.0%	81.8%	87.0%	91.3%	—					
過去の実績値 (③道路)							(年度)				
	H14	H15	H16	H17	H18	H19					
道路	17%	25%	31%	39%	44%	49%					
過去の実績値 (④建築物)							(年度)				
	H14	H15	H16	H17	H18	H19					
建築物	約3割	3割	34%	38%	41%	—					
過去の実績値 (⑤住宅)											(年度)
	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	
住宅	2.7%	—	—	—	—	3.4%	—	—	—	—	





事務事業の概要
主な事務事業の概要

- ・歩行空間のバリアフリー化の整備 (◎)
 主要な鉄道駅等の周辺とあわせて、駅、官公庁施設、病院、福祉施設等の周辺、及びこれらを相互に連絡する道路において、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：事業費 1,652億円の内数(平成19年度)
- ・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 85.5億円(平成19年度)
 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(平成19年度)
 旅客船ターミナル等におけるバリアフリー化 2,341.1億円の内数(平成19年度)
 空港のバリアフリー化 171.4億円の内数(平成19年度)
- ・建築物のバリアフリー化の推進 (◎)
 百貨店、劇場、老人ホーム等の不特定多数の者又は主に高齢者、障害者等が利用する建築物について、床面積2,000㎡(公衆便所は50㎡)以上のものを新築等する際の段差解消等のバリアフリー化を推進。
- ・住宅のバリアフリー化の推進 (◎)
 住宅のバリアフリー改修工事を行った場合に住宅ローン残高の一定割合を所得税額から控除する等を内容とするバリアフリー改修促進税制を創設し、また、高齢者世帯等各地域における居住の安定に特に配慮が必要な世帯に施策対象を重点化し、整備費助成及び家賃低廉化助成を通じて良質な賃貸住宅の供給を促進する地域優良賃貸住宅制度を創設するなど、住宅のバリアフリー化を推進。
- ・バリアフリー新法に基づく総合的なバリアフリー化の推進 (◎)
 バリアフリー新法の施行を踏まえ、高齢者・障害者をはじめとする誰もが自立できるユニバーサルデザインの考え方に基づいたバリアフリー社会を着実に実現するための施策(「心のバリアフリー」社会の実現のための施策の拡充、新たな制度に基づく基本構想の策定促進、段階的・継続的な発展(スパイラルアップ)を図るための体制確立)を実施することにより、より一層のバリアフリー化の推進を図る。
 予算額：バリアフリー新法に基づく総合的なバリアフリー化の推進 1.0億円(平成19年度)
- ・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、車いす使用者用便所、自動ドア、エレベーター等の改修を実施する。
 予算額：232億円の内数(平成19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。
- ・交通バリアフリー設備の特別償却制度(所得税、法人税)
 高齢者・障害者等が鉄道駅、路面電車、バス及びタクシー車両を安全かつ容易に利用できるようにするため、これらの施設に係る特定設備を取得した場合の特別償却制度
 減収見込額 368百万円(平成19年度)
- ・駅のバリアフリー化改良工事により取得した施設に係る特例措置(不動産取得税、固定資産税、都市計画税)
 高齢者・障害者等が鉄道駅を安全かつ容易に利用できるようにするため、鉄道駅に係る特定設備を取得した場合の特例措置
 減収見込額 11百万円(平成19年度)

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

- (指標の動向)
- ①旅客施設の段差解消、②視覚障害者誘導用ブロック
- ・平成19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16年度から平成18年度までの鉄軌道駅の実績値は48.7%、56.3%、62.8%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16年度から47.1%、57.2%、63.9%に、大手民鉄については平成16年度から51.2%、57.8%、64.9%に、東京地下鉄・公

営地下鉄については、平成16年度から45.8%、50.4%、55.4%にそれぞれ増加している。このうち、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、交通バリアフリー法の施行以前より積極的にバリアフリー化に取り組んでいたために、法施行前に整備されたエレベーターにガラス窓がはめ込まれていない等、実質的に段差解消はなされているが、公共交通移動等円滑化基準に適合していないというケースも多く見られる。また、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16年度から平成18年度までの鉄軌道駅の実績値が80.6%、83.3%、88.6%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16年度から平成18年度までの実績値は、バスターミナルについて73.2%、75.0%、76.2%となっており、旅客船ターミナルについては77.8%、71.4%、88.9%（平成17年度における実績値の減少は、公共交通移動等円滑化基準に適合している1日当たりの平均の利用者数が5,000人以上の旅客施設の一部が5,000人未満となったことによるもの。）、航空旅客ターミナルについては31.8%、43.5%、65.2%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16年度から平成18年度までの実績値はバスターミナルについて53.7%、54.5%、66.7%となっており、旅客船ターミナルについては55.6%、57.1%、77.8%、航空旅客ターミナルについては81.8%、87.0%、91.3%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。

③道路

- ・平成19年度末における歩行空間のバリアフリー化率が約49%となり、平成14年度から5年間で約32ポイント増加し、目標を達成した。なお、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57%にまで進捗している。

④建築物

- ・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。

⑤住宅

- ・5年に一度の住宅需要実態調査を基に推計しており、直近のデータは平成15年度のものであり、平成19年度の実績は把握できない。トレンドとしては平成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年度以前は0.9%であるが、平成11年度以降が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。

（事務事業の実施状況）

①旅客施設の段差解消、②視覚障害者誘導用ブロック

- ・旅客施設のバリアフリー化については、基本的には公共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、今後公共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バリアフリー新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。
- ・バリアフリー新法においては、市町村は、地域の実情に応じて、旅客施設、官公庁施設、福祉施設等の主要な生活関連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20年3月末現在、5,000人以上の旅客施設の所在する524市町村のうち、221の市町村の作成した基本構想を受理するほか、策定中が1、今後作成予定としているところが161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。

③道路

- ・主要な鉄道駅等の周辺とあわせて、駅、官公庁施設、病院、福祉施設等の周辺、及びこれらを相互に連絡する道路において、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等の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。

④建築物

- ・建築物のバリアフリー化については、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の際に建築物移動等円滑化基準への適合が義務付けられ、バリアフリー新法においても引き続きの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。

⑤住宅

- ・住宅のバリアフリー化については、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的賃貸住宅が供給されている。さらに、証券化支援事業の枠組を活用し、バリアフリー性が優れた住宅の

取得について金利の引き下げを行う優良住宅取得支援制度を実施している。以上により、今後、一層の住宅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

①旅客施設の段差解消、②視覚障害者誘導用ブロック、③道路

- ・目標達成に向けて平成18年度までの指標が順調に推移している旅客施設（ブロック）については、「A」と評価した。平成18年度までの指標が順調に推移している旅客施設（段差）については、実績値が平成17年度には前年度比約7.6ポイント、平成18年度には前年度比6.6ポイントの伸び率を示したところであり、新たなトレンド等を併せて勘案すると目標は達成されると考えられることから、「A」と評価した。また、平成19年度の目標値を達成した道路についても「A」と評価した。
- ・従来は、建築物や旅客施設等個々の施設や車両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制定されたバリアフリー新法（平成18年12月施行）に基づき、公共交通機関（旅客施設・車両等）、建築物、路外駐車場、都市公園、歩行空間等の一体的・総合的なバリアフリー化を推進しているところ。また、公共交通移動等円滑化基準の内容を踏まえ、公共交通機関の旅客施設・車両等の望ましい整備内容等を示す「バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編・車両等編）」を策定し、平成19年7月に公表した。今後も補助・税制・融資等各種支援制度を有効に活用することで、より一層旅客施設・歩行空間のバリアフリー化に努めていく。以上を踏まえ、旅客施設（段差）、旅客施設（ブロック）の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）と位置付けるとともに、道路の指標について「2」（現在の施策を維持）と位置付けることとした。なお、道路の指標については「2」としたが、「今後の取組みの方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直す可能性がある。

④建築物

- ・平成18年度までの指標が順調に推移している建築物のバリアフリー化については、「A」と評価した。
- ・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。
- ・以上を踏まえ、「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。

⑤住宅

- ・5年に一度の住宅需要実態調査を基に推計しており、直近のデータは平成15年度のものであり、平成19年度の実績は把握できない。平成15年度の実績値は3.4%と、平成10年度の2.7%に比べ微増にとどまり、目標の達成に向けた成果を示していない。
- ・本指標は、平成27年度に住宅ストックの2割をバリアフリー化がなされた住宅とすることを目標とした、八期五計を根拠としている。この八期五計は平成17年度で終了しており、これに代わり平成18年9月19日に住生活基本法に基づく住生活基本計画が閣議決定された。住生活基本計画では、八期五計における住宅のバリアフリー化目標を高齢者の居住する住宅のバリアフリー化率に特化することにより、政策目標をより明確化した。このため本業績指標を廃止するとともに今年度の評価をB-3とした。平成20年度以降は業績指標14・15にかかる政策チェックアップにより、住宅のバリアフリー化の政策評価を実施することとする。

平成20年度以降における新規の取組

- ・エレベーター整備困難駅等における課題解決のための調査
構造上の制約等によりエレベーターの整備が難しい鉄軌道駅について、制約要因の解消に向けた具体的方策を調査・検討を行う。
- ・関係会議等を通じ、制度の周知・PR等に努め、更なるバリアフリー化の普及、推進に努める。
- ・安心住空間創出プロジェクトにより、バリアフリー改修を促進する。（※）
- ・地域住宅交付金制度の拡充により、既存賃貸住宅ストックのバリアフリー改修を図る。（※）
※住宅のバリアフリーに関する平成20年度以降の取組については、指標14・15で引き続き実施していく。

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局安心生活政策課（課長 森下 憲樹）
道路局地方道・環境課道路交通安全対策室（室長 小口 浩）
住宅局住宅政策課（課長 中島 誠）
住宅局建築指導課（課長 井上 俊之）
大臣官房官庁営繕部計画課（課長 澤木 英二）
関係課：住宅局総務課民間事業支援調整室（室長 瀬口 芳広）
住宅局住宅総合整備課（課長 本東 信）
住宅局住宅総合整備課住環境整備室（室長 小田 広昭）
住宅局住宅生産課（課長 坂本 努）
住宅局市街地建築課（課長 橋本 公博）
住宅局市街地建築課市街地住宅整備室（室長 伊藤 明子）

大臣官房官庁営繕部整備課（課長 鈴木 千輝）
鉄道局鉄道業務政策課（課長 堀家 久靖）
鉄道局技術企画課（課長 米澤 朗）
自動車交通局総務課企画室（室長 後藤 浩平）
海事局内航課（課長 重田 雅史）
港湾局技術企画課技術監理室（室長 石井 一郎）
航空局空港部空港政策課（課長 羽尾 一郎）

業績指標 9

低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数 (①低床バス車両、②ノンステップバス車両、③福祉タクシー)

評価

①低床バス車両	B-2	①目標値：65% (平成22年度) 実績値：33.1% (平成18年度) 初期値：27.8% ※ (平成17年度)
②ノンステップバス車両	A-2	②目標値：30% (平成22年度) 実績値：17.7% (平成18年度) 初期値：14.8% ※ (平成17年度)
③福祉タクシー	B-1	③目標値：18,000台 (平成22年度) 実績値：9,651台※ (平成18年度) 初期値：8,504台※ (平成17年度)

※①、②の初期値については確定値に修正した。

※③の実績値及び初期値については公共交通移動円滑化基準適合車両となるよう再集計した。

(指標の定義)

- ・低床バス 床面高さ65センチメートル以下の車両。
- ・ノンステップバス 乗降口に階段のない車両。
- ・福祉タクシー 公共交通移動等円滑化基準第45条に掲げる基準に適合する車両。

(目標設定の考え方・根拠)

低床バス及びノンステップバスについては、バリアフリー新法に基づく基本方針において、平成27年までに原則として総車両数約60,000台のすべてについて低床化された車両に代替すること、また、平成22年までに総車両数の約30%に当たる約18,000台についてノンステップバスとすること、福祉タクシーについては平成22年までに約18,000台を導入することを目標としていることから、これを踏まえて目標値を設定している。

(外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

地方公共団体(事業主体)、公共交通事業者(事業主体)

(重要政策)

【施政方針】

- ・第162回国会施政方針演説(平成17年1月21日)「公共施設のみならず、制度や意識の面でも社会のバリアフリー化を引き続き推進いたします。」

【閣議決定】

- ・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成18年法律第91号)(平成18年2月28日閣議決定)
- ・経済財政改革の基本方針2007(平成19年6月19日)「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に掲げる目標の達成に向けてバリアフリー環境の整備に取り組む。(第4章5.)

【閣決(重点)】

なし

【本部決定】

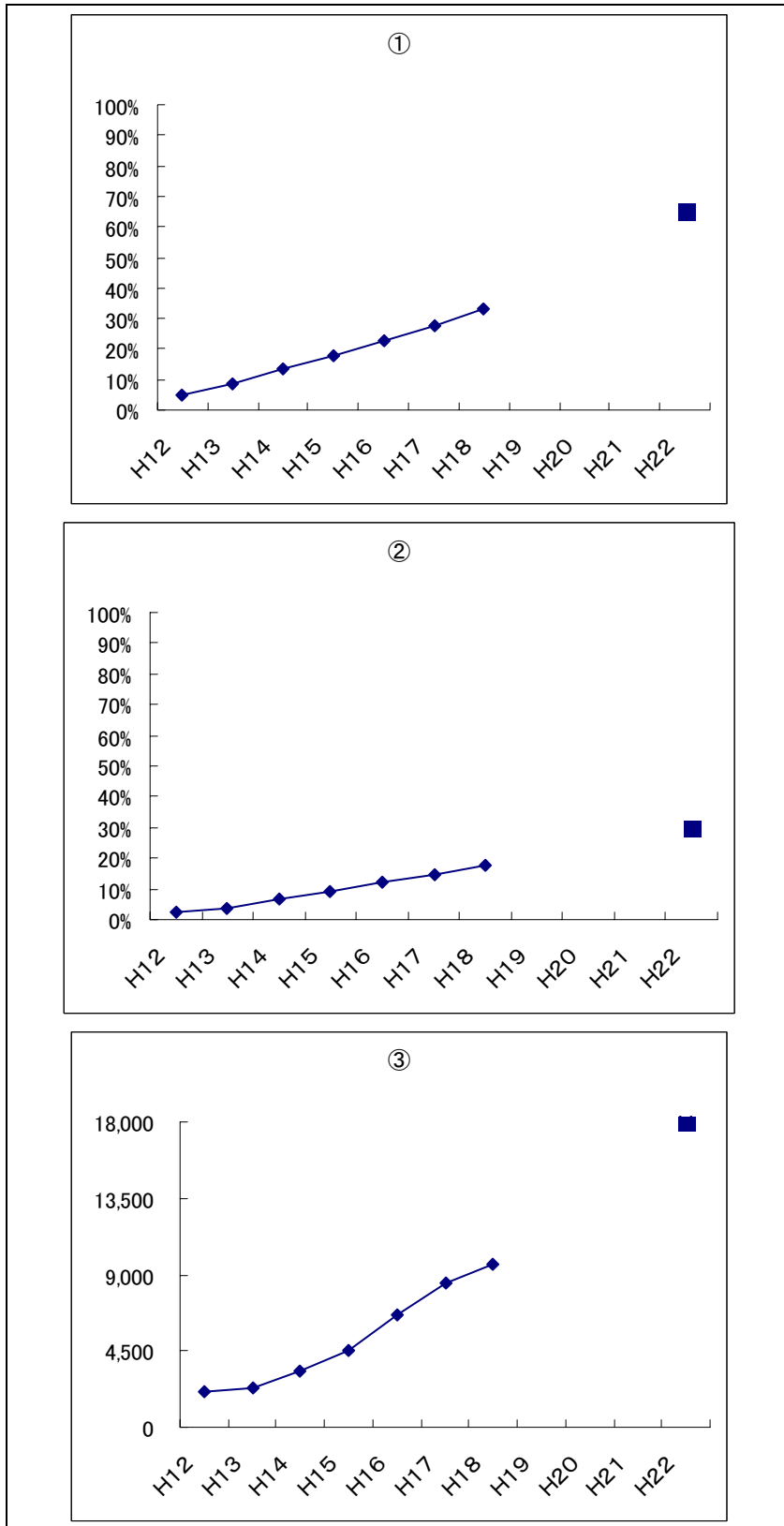
なし

【政府・与党申合】

なし

	過去の実績値 (年度)							
	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
低床バス車両	4.9%	8.8%	13.8%	18.0%	22.6%	27.8%	33.1%	-
ノンステップバス	2.2%	3.9%	6.5%	9.3%	12.0%	14.8%	17.7%	-
福祉タクシー	2,050台	2,339台	3,276台	4,574台	6,614台	8,504台	9,651台	-

※低床バス、ノンステップバスについては、H12からH17までは旧交通バリアフリー法に基づく移動円滑化基準適合車両の割合、H18以降はバリアフリー新法に基づく公共交通移動等円滑化基準適合車両の割合、H18はともに速報値。また、福祉タクシーについては、公共交通移動円滑化基準適合車両となるよう再集計した。



事務事業の概要
主な事務事業の概要

- ・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 31.1億円（平成19年度）
- ・標準仕様ノンステップバス認定制度の活用
 高齢者、障害者を含むバス利用者の高い利便性及び製造コストの低減を図るため、平成15年度に創設した標準仕様ノンステップバス認定制度による認定を受けたバスに対し、重点的な補助を実施。
- ・バリアフリー新法に基づく総合的なバリアフリー化の推進

バリアフリー新法の施行を踏まえ、高齢者・障害者をはじめとする誰もが自立できるユニバーサルデザインの考え方に基づいたバリアフリー社会を着実に実現するための施策（「心のバリアフリー」社会の実現のための施策の拡充、新たな制度に基づく基本構想の策定促進、段階的・継続的な発展（スパイラルアップ）を図るための体制確立）を実施することにより、より一層のバリアフリー化の推進を図る。

予算額：バリアフリー新法に基づく総合的なバリアフリー化の推進 1.0億円（平成19年度）

- ・交通バリアフリー設備の特別償却制度（所得税、法人税）

高齢者・障害者等が鉄道駅、路面電車、バス及びタクシー車両を安全かつ容易に利用できるようにするため、これらの施設に係る特定設備を取得した場合の特別償却制度

減収見込額 368百万円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・低床バス、ノンステップバス車両、福祉タクシーについては、平成19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、平成16年度から平成18年度までの実績値は低床バス車両の導入割合について22.6%、27.8%、33.1%（平成18年度は速報値）、ノンステップバスの導入割合について12.0%、14.8%、17.7%（平成18年度は速報値）、福祉タクシーの導入台数は6,614台、8,504台、9,651台となっている。輸送人員の減少に伴い、公共交通事業者においては長期的には減収減益が懸念される中、バリアフリーに対する投資については堅実に推移している。

（事務事業の実施状況）

- ・低床バス、ノンステップバス車両のバリアフリー化及び福祉タクシーの導入については、基本的には公共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、今後公共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バリアフリー新法における基本構想の策定促進などの施策の推進に加え、既存の車両の買い替えが進むことにより、バス車両等のバリアフリー化等が進むと考えられる。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・目標達成に向けて平成18年度までの指標が順調に推移しているノンステップバスについては、「A」と評価した。一方で、低床バス及び福祉タクシーは、輸送人員の減少に伴い、公共交通事業者においては長期的には減収減益が懸念される中、バリアフリーに対する投資については着実に推移しているものの、現在のトレンドにおいては目標を達成できないと判断されることから、「B」と評価した。

- ・従来は、建築物や旅客施設等個々の施設や車両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制定されたバリアフリー新法（平成18年12月施行）に基づき、公共交通機関（旅客施設・車両等）、建築物、路外駐車場、都市公園、歩行空間等の一体的・総合的なバリアフリー化を推進しているところ。また、公共交通移動等円滑化基準の内容を踏まえ、公共交通機関の旅客施設・車両等の望ましい整備内容等を示す「バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編・車両等編）」を策定し、平成19年7月に公表した。今後も補助・税制・融資等各種支援制度を有効に活用することで、より一層車両等のバリアフリー化に努めていく。以上を踏まえ、①及び②の業績指標について「2」と位置付けることとした。また、③の業績指標については、これらに加え、新規の取組として地域における福祉タクシー等を活用した福祉輸送のあり方に関する調査を行うこととしており、「1」と位置づけることとした。

平成20年度以降における新規の取組

- ・地域における福祉タクシー等を活用した福祉輸送のあり方に関する調査
福祉有償運送の先進地域を中心として、福祉輸送のニーズ把握方策の開発、運営協議会のあり方等の検討を行い、地域の望ましい福祉輸送の整備手法について調査する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局安心生活政策課（課長 森下 憲樹）
自動車交通局旅客課（課長 奥田 哲也）

業績指標 10

バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合（①鉄軌道車両、②旅客船、③航空機）

評価

①鉄軌道車両	C-2	①目標値：50% 実績値：20.0% (41.8%) ※ 初期値：— (32.1%) ※	(平成22年度) (平成18年度) (平成17年度)
②旅客船	B-2	②目標値：50% 実績値：11.5% 初期値：8.0%	(平成22年度) (平成18年度) (平成17年度)
③航空機	A-2	③目標値：65% 実績値：54.4% 初期値：47.0%	(平成22年度) (平成18年度) (平成17年度)

※ () の数値については「過去の実績値」欄を参照

(指標の定義)

- ①鉄軌道車両 公共交通移動等円滑化基準第31条から第33条（乗降口、客室、連結部等の基準）に掲げる基準に適合する車両。
- ②旅客船 公共交通移動等円滑化基準第47条から第61条（出入口、客室、便所等についての基準）に掲げる基準に適合する船舶。
- ③航空機 公共交通移動等円滑化基準第63条から第67条（通路、客室、便所等の基準）に掲げる基準に適合する航空機。

(目標設定の考え方・根拠)

バリアフリー新法に基づく基本方針において、鉄軌道車両については総車両数の約50%、旅客船については総隻数の約50%、航空機については、総機材数の約65%を、それぞれ平成22年までに移動等円滑化することを目標としていることから、同様の目標値を設定している。

(外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

地方公共団体（事業主体）、公共交通事業者（事業主体）

(重要政策)

【施政方針】

- ・第162回国会施政方針演説（平成17年1月21日）「公共施設のみならず、制度や意識の面でも社会のバリアフリー化を引き続き推進いたします。」

【閣議決定】

- ・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）（平成18年2月28日閣議決定）
- ・経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日）「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に掲げる目標の達成に向けてバリアフリー環境の整備に取り組む。（第4章5.）

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

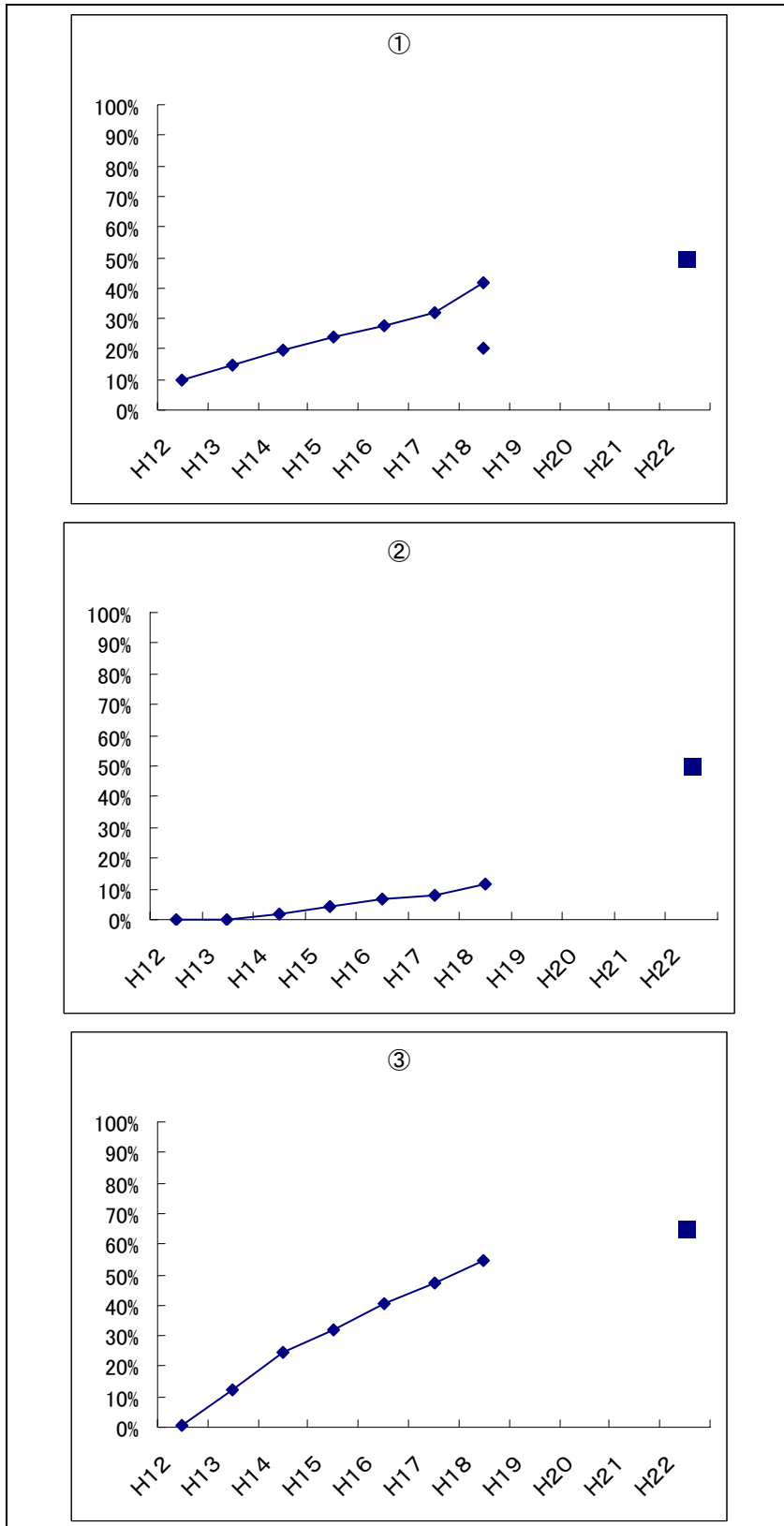
なし

【政府・与党申合】

なし

	過去の実績値 (年度)							
	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
鉄軌道車両	(10.1%)	(14.8%)	(19.4%)	(23.7%)	(27.9%)	(32.1%)	20.0% (41.8%)	—
旅客船	0%	0.2%	2.1%	4.4%	7.0%	8.0%	11.5%	—
航空機	0.7%	12.5%	24.5%	32.1%	40.7%	47.0%	54.4%	—

※鉄軌道車両の括弧内の実績値は、旧基準に照らした場合の数値。バリアフリー新法に基づく基準において基準強化（車両内の扉等への文字及び点字表示の追加等）を行った。



事務事業の概要
主な事務事業の概要

- ・ 離島航路補助金（バリアフリー化建造費補助）の活用
 離島航路に就航する船舶のバリアフリー化を図るため、補助航路に就航する船舶の代替建造または改造工事にあたって、バリアフリー化に係る工事費に対する一部補助を実施。
 予算額：離島航路整備費補助 0.1億円（平成19年度）
- ・ LRTシステムの整備
 高齢者、身体障害者等の移動制約者の円滑な移動に寄与する LRTシステムの整備等に対し補助する。
 予算額：LRTシステムの整備 5.5億円（平成19年度）

- ・バリアフリー新法に基づく総合的なバリアフリー化の推進
バリアフリー新法の施行を踏まえ、高齢者・障害者をはじめとする誰もが自立できるユニバーサルデザインの考え方に基づいたバリアフリー社会を着実に実現するための施策（「心のバリアフリー」社会の実現のための施策の拡充、新たな制度に基づく基本構想の策定促進、段階的・継続的な発展（スパイラルアップ）を図るための体制確立）を実施することにより、より一層のバリアフリー化の推進を図る。
予算額：バリアフリー新法に基づく総合的なバリアフリー化の推進 1.0億円（平成19年度）
- ・交通バリアフリー設備の特別償却制度（所得税、法人税）
高齢者・障害者等が鉄道駅、路面電車、バス及びタクシー車両を安全かつ容易に利用できるようにするため、これらの施設に係る特定設備を取得した場合の特別償却制度
減収見込額 368百万円（平成19年度）
- ・低床型路面電車に係る特例措置（固定資産税）
高齢者・障害者等が路面電車を安全かつ容易に利用できるようにするため、鉄軌道事業者が低床型路面電車を取得した場合の固定資産税の特例措置
減収見込額 14百万円（平成19年度）
- ・航空機の特別償却制度
航空機に係る交通バリアフリー設備を整備促進するために、交通バリアフリー設備を整備した場合の特別償却制度の対象に交通バリアフリー設備を整備した60席以上の航空機を追加
減収見込額 3,456百万円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・平成19年度の実績値は現在集計中であり、進捗状況について正確な判断はできないが、平成16年度から平成18年度までの実績値は、旅客船の割合については7.0%、8.0%、11.5%、航空機の割合については40.7%、47.0%、54.4%となっている。鉄軌道車両の割合について、平成18年度の実績値は20.0%となったが、これは鉄軌道車両の適合基準について、バリアフリー新法に基づく基準において基準強化（車両内の扉等への文字及び点字表示の追加等）を行ったことによるものであり、旧基準に照らせば、平成16年度から平成18年度までの実績値は、27.9%、32.1%、41.8%である。
- ・鉄軌道車両のバリアフリー化に対する投資については、堅実に推移しており、着実に実績値が伸びるものと考えられる。
- ・旅客船については、近年の景気の低迷等による旅客船事業の不振、原油価格高騰等の影響による費用負担増等で使用船舶の新造・代替建造が低迷していることが、実績値の伸び悩みの要因と考えられる。今後は、船齢15年以上の船舶を中心に代替建造が進むなかで、引き続き、旅客船事業者がバリアフリー化の働きかけを行うほか、支援制度を併せて活用することで、バリアフリー船への代替が進むものと考えられ、目標に向けて実績値は伸びるものと考えられる。
- ・航空機についても、実績値を着実に伸ばしてきており、今後も航空機の代替が進むなかで、引き続き航空事業者に対して働きかけを行うほか、支援制度を併せて活用することで着実に実績値が伸びるものと考えられる。

（事務事業の実施状況）

- ・鉄軌道車両、旅客船及び航空機のバリアフリー化については、基本的には公共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、今後公共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等に加え、既存の車両等の買い替えが進むことにより、鉄軌道車両、旅客船、航空機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

- ・目標達成に向けて平成18年度までの指標が順調に推移している航空機については、「A」と評価した。また、目標達成に向けて平成18年度までの指標が順調に推移している鉄軌道車両については、バリアフリー新法に基づく新基準における強化（車両内の扉等への文字及び点字表示の追加等）により新たな実績値となったため、前年度との比較が困難であることから、「C」と評価した。一方で、旅客船については、近年の景気の低迷等による旅客船事業の不振及び原油価格高騰等の影響による費用負担増等により、使用船舶の新造・代替建造が低迷しており、バリアフリー化が進んでいないことから、「B」と評価した。
- ・従来は、建築物や旅客施設等個々の施設や車両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制定されたバリアフリー新法（平成18年12月施行）に基づき、公共交通機関（旅客施設・車両等）、建築物、路外駐車場、都市公園、歩行空間等の一体的・総合的なバリアフリー化を推進しているところ。また、公共交通移動等円滑化基準の内容を踏まえ、公共交通機関の旅客施設・車両等の望ましい整備内容等を示す「バリアフリー整備ガイドライン（旅客施設編・車両等編）」を策定し、平成19年7月に公表した。今後も補助・税制・融資等各種支援制度を有効に活用することで、より一層車両等のバリアフリー化に努めていく。以上を踏まえ、それぞれの業績指標について、「2」と位置付けることとした。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局安心生活政策課（課長 森下 憲樹）
関係課：鉄道局鉄道業務政策課（課長 堀家 久靖）
 鉄道局技術企画課（課長 米澤 朗）
 海事局内航課（課長 重田 雅史）
 航空局監理部航空事業課（課長 篠原 康弘）

業績指標 1 1

交通アドバイザー会議における意見への対応件数

評価

C-2	目標値：44件（平成19年度以降毎年度） 実績値：－（平成19年度） 初期値：－
-----	--

（指標の定義）

交通アドバイザー会議（公共交通機関の利用者から選任された交通アドバイザーからの利用者の視点に立った意見を把握し、公共交通機関が提供するサービスの改善や国土交通省の公共交通における利便性向上施策へ反映させるための情報収集体制を強化することを目的として、運輸支局において開催されている会議）におけるアドバイザーからの意見に対し、国・自治体・事業者等が、施策・取組の見直しや改善、新規の施策・取組を行うこと等により、交通消費者のニーズを充足する対応が行われたと判断される件数。

毎年各運輸局等が公表する交通消費者行政レポートにおいて掲載される、各支局開催の会議のアドバイザーの意見に対する対応件数をもって、本業績指標の対応件数とする。

（目標設定の考え方・根拠）

交通アドバイザー会議における業績指標を設定するにあたっては、アドバイザーの意見に対する対応は会議開催件数に比例して行われることが望ましいこと、平成14年度から平成18年度の過去5年間における会議開催件数の平均が約44件であること等に鑑み、アドバイザーからの意見に対して、国、自治体、事業者等が、施策・取組の見直しや改善、新規の施策・取組を行っているものと判断される対応件数を業績指標として設定するとともに、過去5年間の会議開催件数の平均である44件と同数の対応件数を目標値として設定し、当該件数を毎年度維持することとする。

（外部要因）

該当なし

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体）、公共交通事業者（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

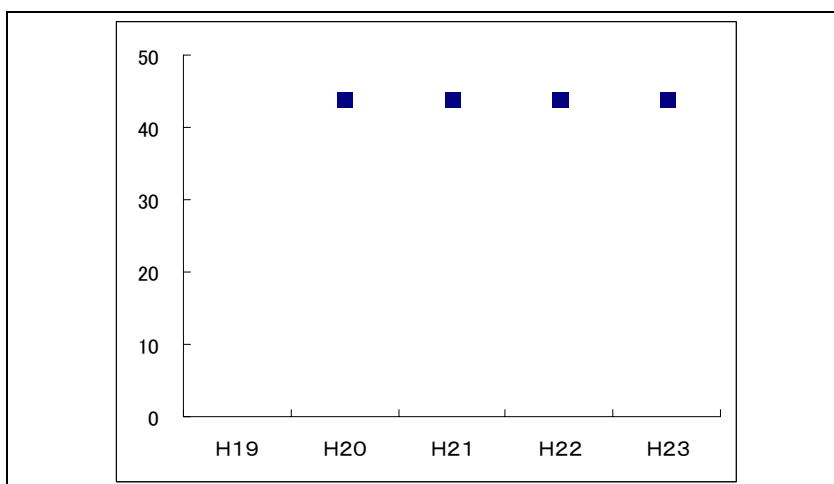
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19
－	－	－	－	－	－



事務事業の概要

主な事務事業の概要

・交通アドバイザー制度の運営

公共交通機関の利用者の利便の増進を図るため、公共交通に関する利用者のニーズ、公共交通機関の提供するサービス改善に資する利用者の意向、国土交通省の行う公共交通機関の利用者利便の増進に関する施策全般に対する事項について意見交換等を行う交通アドバイザー会議を地方運輸局運輸支局（各都道府県単位）において運営し、利用者のニーズ等を的確に把握する。

また、交通に関連する行政相談として寄せられた中で、利用者の利便等に密接に関連するような施策への反映の余地のある事案を選定、把握し、その内容を交通アドバイザー会議において関係部局、関係事業者等へ示し、改善を促す。

予算額：交通アドバイザー制度の運営 3. 3百万円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

・本年度より評価の対象となったため、平成19年度の実績値については、現在集計中である。なお、19年度における会議の開催数は49件である。

（事務事業の実施状況）

・交通アドバイザー会議については、従来より毎年度各運輸支局にて開催し、国土交通省・地方自治体・公共交通事業者等へのフィードバックを行っており、利用者ニーズの直接的な把握と施策への反映に有効な手段として不可欠なものとなっているところ。今後も、公共交通機関の利用者から選任された交通アドバイザーからの利用者の視点に立った意見を把握し、公共交通機関が提供するサービスの改善や国土交通省の公共交通における利便性向上施策へ反映させるための情報収集体制を強化することによって、公共交通の利便性の向上に資するものと考えられる。

課題の特定と今後の取組の方向性

・毎年度の目標達成に向け、交通アドバイザー会議について毎年度適切に開催し、利用者ニーズの把握に努めているところであるが、平成19年度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が困難であることから、「C」と評価した。

・当該会議については、公共交通機関の利用者から選任された交通アドバイザーからの利用者の視点に立った意見を把握し、公共交通機関が提供するサービスの改善や国土交通省の公共交通における利便性向上施策へ反映させるための情報収集体制を強化するものであり、今後も公共交通の利便性の向上に資するものとして有効な手段であると考えられる。以上を踏まえ、当該業績指標について「2」（現在の施策を維持）と位置付けることとした。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局安心生活政策課（課長 森下 憲樹）

業績指標 1 2

バリアフリー化された都市公園の園路及び広場、駐車場、便所の割合 (①園路及び広場、②駐車場、③便所)

評 価

①園路及び広場 A-1	①目標値：約45% (平成22年度) 実績値：計測中 (平成19年度) 初期値：約42% (平成18年度)
②駐車場 A-1	②目標値：約35% (平成22年度) 実績値：計測中 (平成19年度) 初期値：約32% (平成18年度)
③便所 A-1	③目標値：約30% (平成22年度) 実績値：計測中 (平成19年度) 初期値：約25% (平成18年度)

(指標の定義)

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。) に基づき、特定公園施設 (注1) である園路及び広場、駐車場、便所が設置された都市公園のうち、各施設が都市公園移動等円滑化基準 (注2) に適合した都市公園の割合。

(注1) バリアフリー新法に基づき、同法政令で定める移動等円滑化が必要な公園施設

(注2) 「移動等円滑化のために必要な特定公園施設の設置に関する基準を定める省令」で定める特定公園施設の新設、増設、改築を行うときに適合させる移動等円滑化のために必要な一定の基準

(目標設定の考え方・根拠)

バリアフリー新法に基づく移動等円滑化の促進に関する基本方針において、平成22年までに園路及び広場約45%、駐車場約35%、便所約30%を移動等円滑化することとしている。

(外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

地方公共団体 (事業主体)

(重要政策)

【施政方針】

- ・第162回国会施政方針演説 (平成17年1月21日) 「公共施設のみならず、制度や意識の面でも社会のバリアフリー化を引き続き推進いたします。」

【閣議決定】

- ・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律 (平成18年法律第91号) (平成18年2月28日閣議決定)
- ・経済財政改革の基本方針2007 (平成19年6月19日) 「移動等円滑化の促進に関する基本方針に掲げる目標の達成に向けてバリアフリー環境の整備に取り組む。(第4章5.)」

【閣決 (重点)】

なし

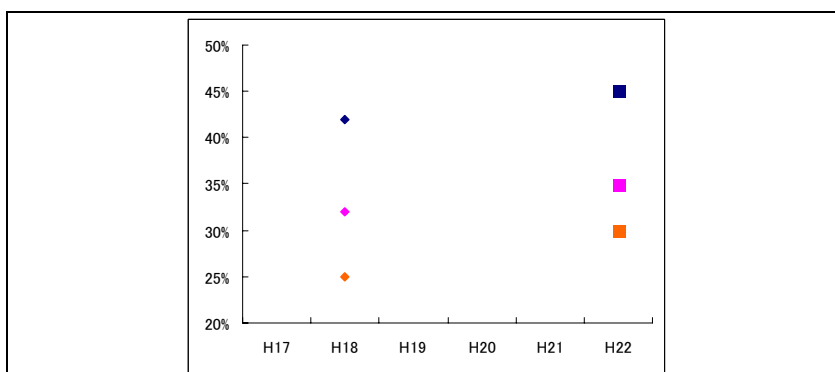
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値	(年度)	
	H18	H19
園路及び広場	約42%	計測中
駐車場	約32%	計測中
便所	約25%	計測中



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○都市公園のバリアフリー化の推進
都市公園のバリアフリー化を推進することにより、高齢者、障害者等を含むすべての人の円滑な利用の確保を図る。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成 19 年度の実績値は集計中であるが、同年度実施した整備予定量調査において、それぞれ約 1%増加が見込まれ、順調であると推測される。

(事務事業の実施状況)

都市公園移動等円滑化整備ガイドラインを策定しHP等で公表するとともに、地方公共団体に対して担当者会議等の場で周知した。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は、順調な推移が見込まれる。今後は更に、緊急かつ計画的に都市公園のバリアフリー化を推進し、高齢者、障害者を含め、誰もが快適に生活できる都市環境の形成を図るため、平成 20 年度から都市公園のバリアフリー化に係る支援体制を強化していくことから、A-1 と評価した。

平成 20 年度以降における新規の取組

○緊急かつ計画的な都市公園バリアフリー化の推進

平成 20 年度以降は、都市公園におけるバリアフリー化を緊急かつ計画的に推進するため、支援体制を強化する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局公園緑地・景観課（課長 小林 昭）

業績指標 13
 バリアフリー化された路外駐車場の割合

評価

A-2	目標値：約40%（平成22年度） 実績値：約33%（平成19年度） 初期値：28%（平成18年度）
-----	---

（指標の定義）
 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。）に基づき、特定路外駐車場（注1）のうち、路外駐車場移動等円滑化基準（注2）に適合した路外駐車場の割合。
 （注1）駐車のために供する部分が500㎡以上、かつその利用に対して料金を徴収している路外駐車場のうち、道路付属物であるもの、公園施設であるもの、建築物であるもの、建築物に付随しているものを除いた駐車場。
 （注2）「移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の設置に関する基準を定める省令」で定める特定路外駐車場の設置を行うときに適合させる移動等円滑化のために必要な一定の基準

（目標設定の考え方・根拠）
 バリアフリー新法に基づく移動等円滑化の促進に関する基本方針において、平成22年までに特定路外駐車場の約40%を移動等円滑化することとしている。

（外部要因）
 該当なし

（他の関係主体）
 路外駐車場管理者

（重要政策）
【施政方針】
 ・第162回国会施政方針演説（平成17年1月21日）
 ・「公共施設のみならず、制度や意識の面でも社会のバリアフリー化を引き続き推進いたします。」

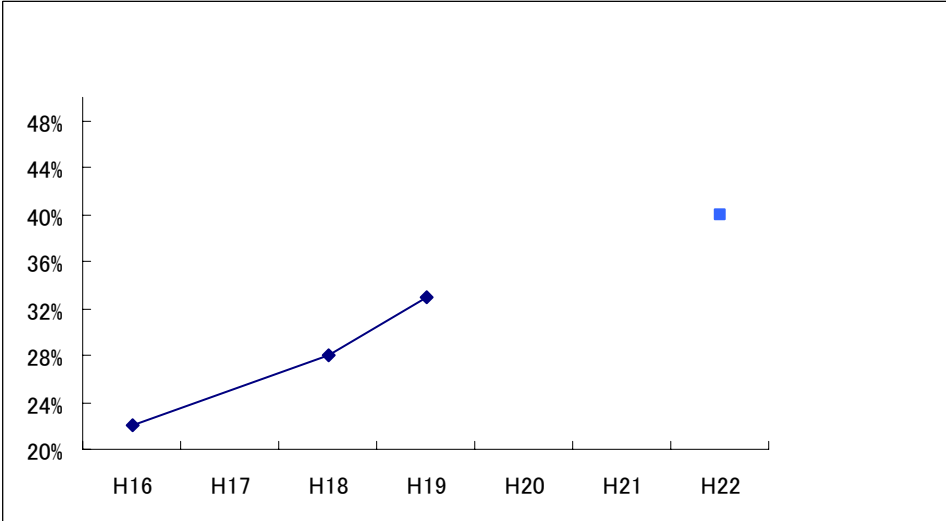
【閣議決定】
 ・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）（平成18年2月28日閣議決定）
 ・経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日）
 ・「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に掲げる目標の達成に向けてバリアフリー環境の整備に取り組む。（第4章5.）

【閣決（重点）】
 ・社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章に記載あり」

【本部決定】
 なし

【政府・与党申合】
 なし

過去の実績値			(年度)
H16	H18	H19	
22%	28%	33%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○路外駐車場のバリアフリー化の推進

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」を踏まえ、高齢者や障害者等の移動及び施設利用の利便性等の向上促進について担当学会議等において周知徹底することで、路外駐車場のバリアフリー化を推進する。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成19年度については約33%となっており、前年度比+5%と順調に推移している。

(事務事業の実施状況)

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の趣旨を周知徹底することで、路外駐車場のバリアフリー化を推進している。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は、目標達成に向けて順調に推移していることから、A-2と評価した。
- ・引き続き、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の趣旨を周知徹底することで、路外駐車場のバリアフリー化を推進する。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：都市・地域整備局街路交通施設課(課長 松井 直人)

業績指標 14

高齢者（65歳以上の者）の居住する住宅のバリアフリー化率（①一定のバリアフリー化、②高度のバリアフリー化）

評価

①一定のバリアフリー化 C-1	目標値：56%（平成22年度） 実績値：29%（平成15年度） 初期値：29%（平成15年度）
②高度のバリアフリー化 C-1	目標値：17%（平成22年度） 実績値：6.7%（平成15年度） 初期値：6.7%（平成15年度）

（指標の定義）

高齢者（65歳以上の者）の居住する住宅のうち、一定又は高度のバリアフリー化がなされた住宅の割合

- ①一定のバリアフリー化・・・「2箇所以上の手すり設置」又は「段差のない屋内」に該当。
- ②高度のバリアフリー化・・・「2箇所以上の手すり設置」「段差のない屋内」「車椅子が通行可能な廊下等の幅」のいずれにも該当。

（目標設定の考え方・根拠）

高齢者が地域において安全・安心で快適な住生活を営むことができるよう、住宅のバリアフリー化について、住生活基本計画（平成18年9月19日閣議決定「住生活基本計画（全国計画）」）で設定している目標値（一定：75%（H27）、高度：25%（H27））をもとに目標値を設定。

（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

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

・住生活基本計画（全国計画）（平成18年9月19日閣議決定）

【閣決（重点）】

なし

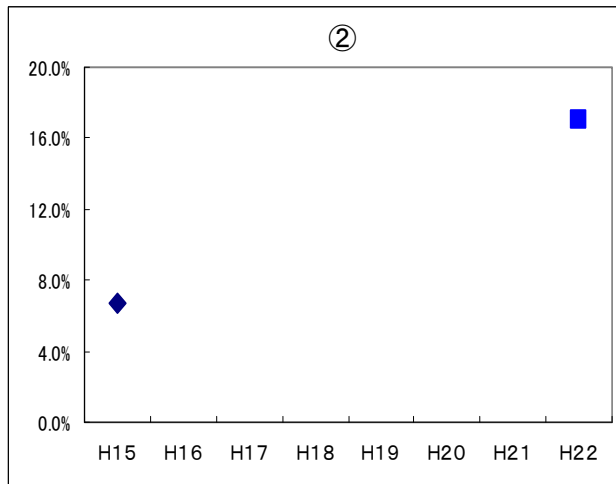
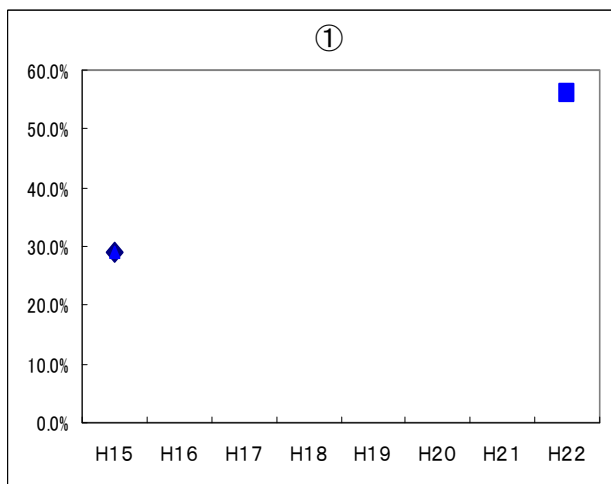
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
	H15	H16	H17	H18	H19
①	29%	—	—	—	—
②	6.7%	—	—	—	—



事務事業の概要

主な事務事業の概要

・住宅のバリアフリー化の推進 (◎)

高齢者向け優良賃貸住宅促進税制により高齢者向けのバリアフリー化された住宅ストックの整備促進を図るほか、住宅のバリアフリー改修工事を行った場合に住宅ローン残高の一定割合を所得税額から控除する等と内容とするバリアフリー改修促進税制を平成19年に創設し、また、高齢者世帯等各地域における居住の安定に特に配慮が必要な世帯に施策対象を重点化し、整備費助成及び家賃低廉化助成を通じて良質な賃貸住宅の供給を促進する地域優良賃貸住宅制度を創設するなど、住宅のバリアフリー化を推進。

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

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・5年に一度の住宅・土地統計調査を基に推計しているため、平成19年度の実績は把握できない。

(事務事業の実施状況)

・住宅のバリアフリー化については、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的賃貸住宅が供給されている。さらに、証券化支援事業の枠組を活用し、バリアフリー性が優れた住宅の取得について金利の引き下げを行う優良住宅取得支援制度を実施している。以上により、今後、目標に掲げた住宅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

・実績値が平成15年度の数値しかなく、傾向が判断できないこと、また、平成20年度に新規の施策を実施していることからC-1と評価した。今年度で業績指標8（住宅のバリアフリー化率）を廃止することとしており、来年度以降本業績指標をもって住宅のバリアフリー化の政策評価を実施していく。

平成20年度以降における新規の取組

- ・安心住空間創出プロジェクトによるバリアフリー改修の促進。
- ・地域住宅公付金制度の拡充により、既存賃貸住宅ストックのバリアフリー改修を図る。

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局住宅政策課（課長 中島 誠）
関係課：住宅局総務課民間事業支援調整室（室長 瀬口 芳広）
住宅局住宅総合整備課（課長 本東 信）
住宅局住宅総合整備課住環境整備室（室長 小田 広昭）
住宅局住宅生産課（課長 坂本 努）
住宅局市街地建築課（課長 橋本 公博）
住宅局市街地建築課市街地住宅整備室（室長 伊藤 明子）

業績指標 15

共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率

評価

C-1	目標値：19%（平成22年度） 実績値：10%（平成15年度） 初期値：10%（平成15年度）
-----	---

（指標の定義）

道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な共同住宅戸数を共同住宅の総戸数で除したものの

（目標設定の考え方・根拠）

高齢者、障害者、子どもをはじめとする全ての居住者が安全・快適に住み続けられるよう、個人の努力のみでは達成困難な共同住宅の共用部分のユニバーサルデザイン化（バリアフリー化）について、住生活基本計画（平成18年9月19日閣議決定「住生活基本計画（全国計画）」）で設定している目標値（25%（H27））をもとにH22の目標値を設定。

（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

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

・住生活基本計画（全国計画）（平成18年9月19日閣議決定）

【閣決（重点）】

なし

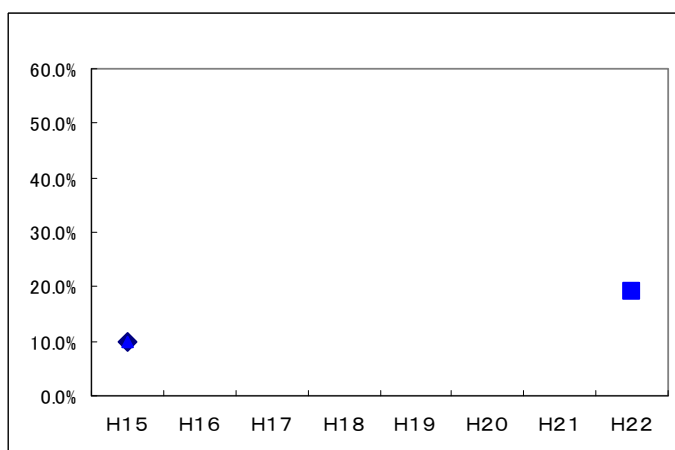
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	
10%	—	—	—	—	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・住宅のバリアフリー化の推進 (◎)

住宅のバリアフリー改修工事を行った場合に住宅ローン残高の一定割合を所得税額から控除する等を内容とするバリアフリー改修促進税制を創設し、また、高齢者世帯等各地域における居住の安定に特に配慮が必要な世帯に施策対象を重点化し、整備費助成及び家賃低廉化助成を通じて良質な賃貸住宅の供給を促進する地域優良賃貸住宅制度を創設するなど、住宅のバリアフリー化を推進。

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

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

5年に一度の住宅・土地統計調査を基に推計しているため、平成19年度の実績は把握できない。

(事務事業の実施状況)

- ・住宅のバリアフリー化については、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的賃貸住宅が供給されている。さらに、証券化支援事業の枠組を活用し、バリアフリー性が優れた住宅の取得について金利の引き下げを行う優良住宅取得支援制度を実施している。以上により、今後、目標に掲げた住宅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

- ・実績値が平成15年度の数値しかなく、傾向が判断できないこと、また、平成20年度に新規の施策を実施していることからC-1と評価した。今年度で業績指標8（住宅のバリアフリー化率）を廃止することとしており、来年度以降本業績指標をもって住宅のバリアフリー化の政策評価を実施していく。

平成20年度以降における新規の取組

- ・安心住空間創出プロジェクトによるバリアフリー改修の促進。
- ・地域住宅公付金制度の拡充により、既存賃貸住宅ストックのバリアフリー改修を図る。

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局住宅政策課（課長 中島 誠）
関係課：住宅局総務課民間事業支援調整室（室長 瀬口 芳広）
住宅局住宅総合整備課（課長 本東 信）
住宅局住宅総合整備課住環境整備室（室長 小田 広昭）
住宅局住宅生産課（課長 坂本 努）
住宅局市街地建築課（課長 橋本 公博）
住宅局市街地建築課市街地住宅整備室（室長 伊藤 明子）

業績指標 16

不特定多数の者等が利用する一定の建築物（新築）のうち誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合

評価

B-1	目標値：30%（平成20年度） 実績値：12%（平成18年度） 初期値：12%（平成15年度）
-----	---

(指標の定義)

床面積2,000㎡以上の特別特定建築物（注1）のフローのうち、バリアフリー新法に基づく建築物移動等円滑化誘導基準（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誘導的基準

(目標設定の考え方・根拠)

これまでの取組と平成14年（「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（旧ハートビル法）改正）からの認定特定建築物に対する支援措置の拡充等を踏まえ、平成20年度までに2,000㎡以上の特別特定建築物のフローのうち建築物移動等円滑化誘導基準を満たす割合の目標を設定している。

(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）

(重要政策)

【施政方針】

- ・第162回国会施政方針演説（平成17年1月21日）「公共施設のみならず、制度や意識の面でも社会のバリアフリー化を引き続き推進いたします。」

【閣議決定】

- ・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）（平成18年2月28日閣議決定）
- ・経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日）「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に掲げる目標の達成に向けてバリアフリー環境の整備に取り組む。（第4章5.）

【閣決（重点）】

なし

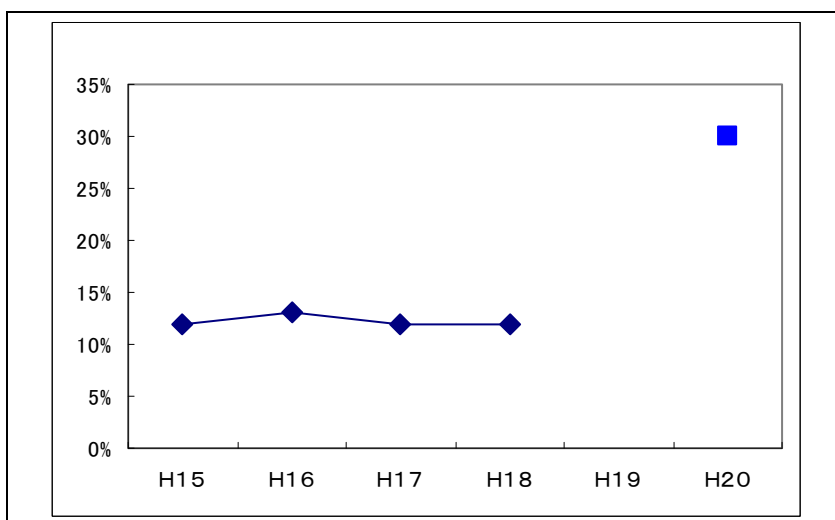
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)	
H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20
—	12%	13%	12%	12%	—	—



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・バリアフリー新法に基づく義務付け及び支援措置
百貨店、劇場、老人ホーム等の多数の者（高齢者や障害者等も含む）が利用する建築物について、段差解消等のバリアフリー化を推進し、建築物移動等円滑化誘導基準を満たす認定特定建築物に対して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。
予算額：バリアフリー環境整備促進事業 210億円（平成19年度、市街地再開発事業等の内数）
- ・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、車いす使用者用便所、自動ドア、エレベーター等の改修を実施する。
予算額：官庁営繕事業 232億円の内数（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・2,000㎡以上の特別特定建築物のフローのうち、建築物移動等円滑化誘導基準を満たす建築物の割合については、業績指標である棟数ベースは横ばいであるが、面積ベースではフロー全体の約4割を占めており、規模の大きな建築物の誘導的なバリアフリー化は着実に進んでいる。

（事務事業の実施状況）

- ・建築物移動等円滑化誘導基準を満たす認定特定建築物に対する支援措置を通じて施策の実施を図っており、累積認定件数は平成14年（2,272件）から平成18年（3,704件）へと着実に増加している。今後、バリアフリー新法における基本構想の策定が進むに従い、引き続き実施する各支援措置と併せて、整備の進捗が図られると考えられる。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・誘導的なバリアフリー化の基準に適合する割合は、2,000㎡以上の特別特定建築物のフロー（年間約3,000棟）に対し、面積ベースでは認定特定建築物が全体の約4割を占めるものの、業績指標である棟数ベースでは、現時点で横ばい（約12%）であることから、「B」と評価した。
- ・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において、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年度には、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。
- ・以上を踏まえ、「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。

平成20年度以降における新規の取組

関係会議等を通じ、制度の周知・PR等に努め、更なるバリアフリー化の普及、推進に努める。

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局建築指導課（課長 井上 俊之）
大臣官房官庁営繕部計画課（課長 澤木 英二）
関係課：住宅局市街地建築課（課長 橋本 公博）
大臣官房官庁営繕部整備課（課長 鈴木 千輝）

業績指標 17
I Cカードが導入されたバス車両数

評価

A-2	目標値：26,000車両（平成23年度） 実績値：8,264車両（平成18年度） 初期値：4,610車両（平成17年度）
-----	--

（指標の定義）
I Cカードが導入された乗合バスの車両数

（目標設定の考え方・根拠）
近年における実績のトレンドを推計し、それに対応した目標値を設定

（外部要因）
なし

（他の関係主体）
バス事業者（事業主体）、地方自治体（協調補助）

（重要政策）

【施政方針】
なし

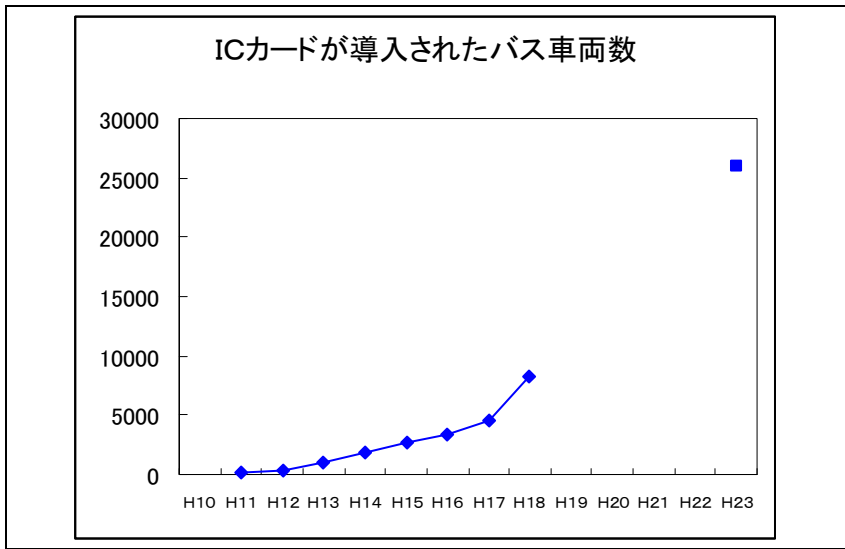
【閣議決定】
なし

【閣決（重点）】
なし

【本部決定】
なし

【政府・与党申合】
なし

過去の実績値				（年度）
H15	H16	H17	H18	H19
2,690車両	3,360車両	4,610車両	8,264車両	—



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・バス・鉄道相互の共通I Cカードシステムの整備（H19年度）
バスと鉄道相互に利用可能な共通I Cカードシステムの導入費用の一部を補助する。
予算額：2.1億円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成19年度の実績値は集計中であるが、ICカードが導入されたバス車両数は平成18年度に8,264車両に到達し、順調に実績が伸びている。また、平成19年3月には首都圏において鉄道・バスの利用が可能なPASMOがサービス開始されるなど、日本全国でICカードが普及してきており、平成19年度においても順調であると推測される。

(事務事業の実施状況)

平成19年度は公共交通移動円滑化事業としてバス・鉄道相互の共通ICカードシステムの整備に22事業者2,167台の補助を行った。

課題の特定と今後の取組の方向性

ICカードが導入されたバス車両数は目標値に向け順調に実績を伸ばしており、A-2と評価した。

バスの利便性向上への取り組みは積極的に推進しているところであるが、バス利用者数は、昭和43年度をピークに減少傾向にある。近年利用者数は下げ止まりの状況ではあるが、他社のバスや鉄道等への乗継利便が良くない、といった利用者を感じているバス交通への不満は解消すべき課題として残っている。

そこで、今後もバス・鉄道相互の共通ICカードシステムの整備等の活用や関係機関との協力等により、バス事業者のサービス向上のための取り組みを支援し、利用者にとって魅力ある安全で安心なバスサービスの提供を可能とする環境整備に取り組んでいく必要がある。

平成20年度以降における新規の取組

該当なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：自動車交通局総務課企画室（室長 後藤 浩平）

○暮らし・環境

政策目標 2

良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現

施策目標 4

海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止を推進する

良好な海洋・沿岸域環境の保全・再生・創出、廃棄物海面処分場の確保に向け、海洋汚染防止指導、放置座礁艇対策、閉鎖性海域における水環境の改善、豊かで美しい自然環境や生活環境の保全・再生・創出、浚渫土砂を有効活用した効率的な海岸侵食対策、及び廃棄物海面処分場の計画的な整備等を推進する。

業績指標

18	我が国の沿岸に重大な被害を及ぼす海洋汚染等の件数
19	油流出事故を起こした船舶の保険未加入隻数
20	失われた湿地・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（港湾）
21	湾内青潮等発生期間の短縮
22	廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数
23	人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長
24	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（海岸）

【評価結果の概要】

（総合的評価）

海洋・沿岸域における生物多様性の確保や環境負荷の低減、良好な海洋・沿岸域環境の保全・再生・創出などに向け、着実に取り組みが進められているといえる。今後も引き続き、海洋汚染防止指導、放置座礁艇対策、閉鎖性海域における水環境の改善、豊かで美しい自然環境や生活環境の保全・再生・創出、浚渫土砂を有効活用した効率的な海岸侵食対策、及び廃棄物海面処分場の計画的な整備等を推進する。

（必要性）

平成19年6月に策定された21世紀環境立国戦略では、地球環境問題へ対応するために「持続可能な社会」を構築すべきであるとされており、「低炭素社会」、「循環型社会」、「自然共生社会」の実現に向けた統合的な取組の展開が必要であるとされている

このうち、海洋・沿岸域は、我々の生活に豊かさや潤いをもたらすかけがえのない存在であり、海洋の生物多様性の損失や浄化能力を超える海洋・沿岸域環境への負荷の回避や、豊かで美しい自然環境や生活環境の保全・再生・創出により、良好な海洋・沿岸域環境を後々の世代に引き継いでいく必要がある。

最終処分場については、港湾の国際競争力を強化するための整備に伴う浚渫土砂や、循環型社会を形成するために内陸部で最終処分場の確保が困難な廃棄物を確実に受け入れる必要がある。

したがって、今後も良好な海洋・沿岸域環境の保全・再生・創出、廃棄物海面処分場の確保に向けた各種施策を推進する必要がある。

（有効性）

良好な海洋・沿岸域環境の保全・再生・創出、廃棄物海面処分場の確保に向け各種施策を実施してきたところであり、例えば、干潟を再生した箇所においては水質が改善し、多様な生物の生息が見られる等の効果がみられる。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。面的防護方式を取り入れ、かつ、親水性及び景観に配慮した海岸整備の充実により、海水浴やビーチスポーツ等の海岸の利用に資する海岸整備が促進された。また、廃棄物埋立護岸の整備などの対策を実施することで、廃棄物海面処分場の計画的な確保に繋がっている。よって、これまで実施してきた取り組みは概ね有効であったといえる。今後も、施策目標の達成に向けて取り組みを進めていくことが有効である。

（効率性）

良好な海洋・沿岸域環境の保全・再生・創出は短期間でできるものばかりではなく、関係する主体が多岐に渡るため、取り組みの実施にあたっては各行政機関及び関係者との適切な連携のもと、各種施策を長期的に継続することが重要である。

（反映の方向性）

- ・ 海洋汚染防止に向けた各種取り組みの一層の推進
- ・ 豊かで美しい自然環境や生活環境の保全・再生・創出に向けた各種取り組みの一層の推進
- ・ 港湾における廃棄物海面処分場の計画的な確保の推進

業績指標 18

我が国の沿岸に重大な被害を及ぼす海洋汚染等の件数

評価

A-2

目標値：0件（平成19年度以降毎年度）
 実績値：0件（平成19年度）
 初期値：0件（平成18年度）

(指標の定義)

ナホトカ号油流出事故（平成9年1月2日）規模以上の被害を及ぼす海洋汚染・海上災害の件数

(目標設定の考え方・根拠)

ナホトカ号油流出事故規模以上の被害を及ぼす海洋汚染等の件数を0で継続する

(外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

該当なし

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

なし

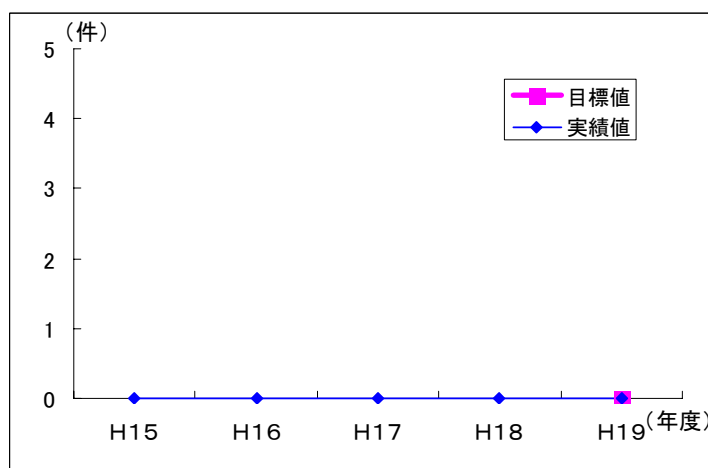
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

(年度)

H15	H16	H17	H18	H19
0件	0件	0件	0件	0件



事務事業の概要

主な事務事業の概要

・海洋汚染防止指導

海防法の周知徹底、船舶からの海洋汚染防止を巡る国際的な動向についての情報提供・意見交換等を行う。

予算額1,714千円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

海洋汚染防止指導事業の継続的な実施の結果、海運関係者等の間に海洋汚染防止に対する意識が浸透し、平成18年度に引続き平成19年度も0で移行しており、順調であると推測される。

(事務事業の実施状況)

平成19年度は、東北、九州各運輸局、神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局の4ヶ所において、海洋汚染防止指導・講習会を開催。延べ2～300名の海運関係者等が参加し、活発な意見交換が行われた。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は目標値の「0」を達成している一方、引き続き関係者等への海洋汚染防止指導を行い、今後も当該目標値を達成し続けていく必要があるため、A-2と評価した。

特に、船舶からのSO_x、NO_x、PM等の排出による大気汚染対策やCO₂排出による地球温暖化対策、プラスチックを通じた有害水生生物の移動による生態系破壊対策等、国際海事機関（IMO）での議論の動向及びそれに伴う国内法令改正等の動きについては、平成19年度の講習会でも受講者から質問の多かった部分であり、また、平成20年度以降もIMOにおける条約改正等に対応した国内法令の改正が続くことが見込まれていることから、今後は海洋汚染防止に係る国際動向により重点を置いた情報提供を行い、関係者への海洋汚染防止に対する意識の更なる浸透を図っていく必要がある。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局海洋政策課（課長 鈴木 昭久）

業績指標 19
油流出事故を起こした船舶の保険未加入隻数

評価

A-2	目標値：0隻（平成23年度） 実績値：0隻（平成19年度） 初期値：0隻（平成19年度）
-----	--

（指標の定義）
我が国に入港しようとする国際総トン数100トン以上の外航船舶（タンカーを除く。以下、同じ。）が我が国の領海又は排他的経済水域において油流出を伴う事故を起こした場合の当該外航船舶の船主責任保険の未加入隻数
（なお、タンカーについては、国際条約に基づく基金による損害賠償保障制度が確立されていることから、本指標からは除いている。）

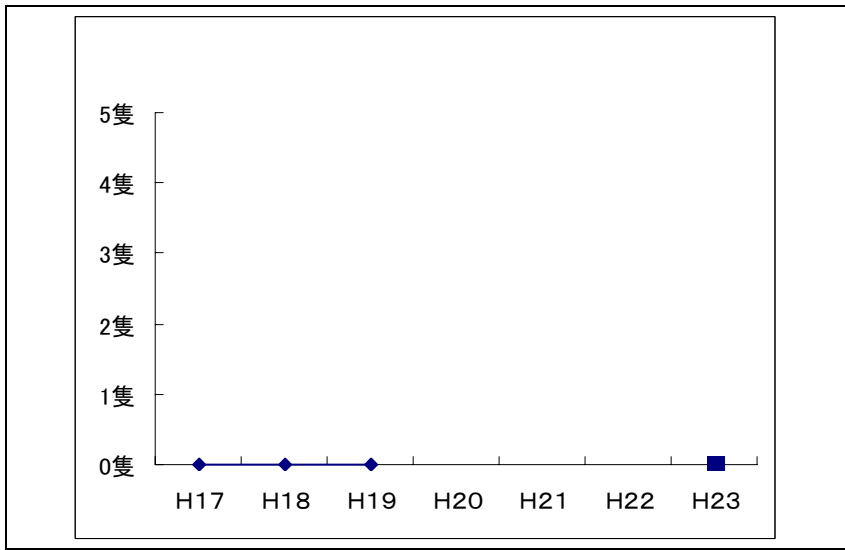
（目標設定の考え方・根拠）
我が国に入港しようとする国際総トン数100トン以上の外航船舶に対しては油濁損害及び船体撤去をてん補する船主責任保険への加入義務付け等を内容とした法改正に基づき、平成17年3月以降、我が国に入港しようとする外航船舶のうち、油流出を伴う座礁等の事故を起こしたものの保険未加入隻数は0隻であることから、次年度以降も保険未加入数0隻を目標とする。

（外部要因）
該当なし

（他の関係主体）
該当なし

（重要政策）
【施政方針】
なし
【閣議決定】
なし
【閣決（重点）】
なし
【本部決定】
なし
【政府・与党申合】
なし

過去の実績値				（年度）	
H17	H18	H19			
0隻	0隻	0隻	—	—	—



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○放置座礁船対策

「船舶油濁損害賠償保障法」に基づき、我が国に入港する100トン以上の外航船舶の船主等に、油濁損害及び船体撤去をてん補する船主責任保険への加入を徹底させる。

19年度予算額 67百万円

関連する事務事業の概要

○外国船舶油等防除対策費補助金

やむを得ず地方公共団体が外国船舶の座礁等による排出油の防除等を行った場合に、当該防除等費用の一部について支援措置を講じる。

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19年度については、油流出事故を起こした船舶の保険未加入隻数は0隻であり、順調に進捗している。

(事務事業の実施状況)

平成17年3月に油濁損害賠償保障法を改正した船舶油濁損害賠償保障法を施行し、入港船舶からの事前通報等により保険加入の有無を確認するとともに、無保険船に対しては必要に応じ保険加入命令等を発出することにより、我が国に入港する100トン以上の外航船舶への保険加入の徹底を図っている。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は0隻であり、A-2と評価した。これは、法改正よりおよそ3年が経過し、我が国に入港する100トン以上の外航船舶への保険加入の義務付けが、船主等に十分浸透しているものと考えられる。

しかし、ひとたび無保険船による座礁事故が発生すると、海洋環境へ多大な影響を及ぼすとともに、油防除等に莫大な費用を要することから、引き続き放置座礁船対策を推進していく。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：海事局総務課危機管理室(室長 山下 幸男)

業績指標 20

失われた湿地・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（港湾）

評価

B-2	目標値：約3割（平成19年度） 実績値：約2割（平成19年度） 初期値：約2割（平成14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3,000ha、干潟4,000ha）のうち復元・再生した割合。

（目標設定の考え方・根拠）

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）を再生することとして目標値を設定。

$$(1,200\text{ha} + 900\text{ha}) / (3,000\text{ha} + 4,000\text{ha}) = 0.30 = \text{約3割}$$

※1,200haは平成14年度までに回復した面積。

（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）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・ 21世紀環境立国戦略（平成19年6月1日閣議決定）
藻場、干潟、サンゴ礁等の保全・再生・創出を推進。失われてきた河川の氾濫源における湿地の再生。（第3章戦略6③）
- ・ 第三次生物多様性国家戦略（平成19年11月27日閣議決定）
港湾整備により発生した浚渫土砂を有効活用し、干潟・藻場等の造成を推進します（第2部第1章9節）
失われてきた河川などの良好な自然環境の再生を図るため、特に国民や地域社会の関心が高い地域などにおいては、河川などの自然再生事業を重点的・集中的に実施します。（第2部第1章第8節）

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章及び第3章に記載あり」

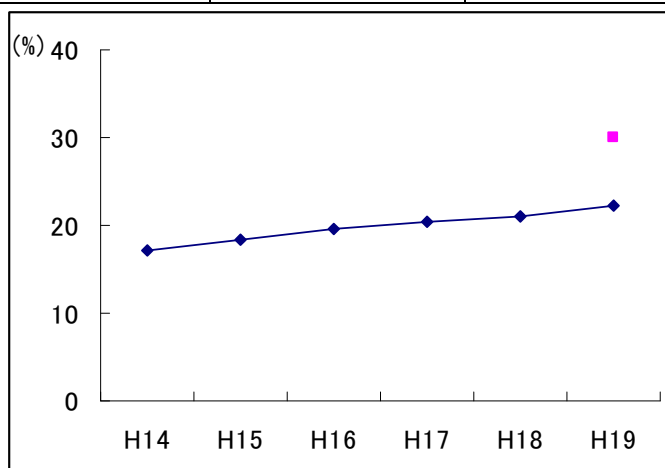
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					（年度）
H15	H16	H17	H18	H19	
18%	20%	20%	21%	22%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 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 11,662億円の内数(平成19年度)
- ②港湾・海域における海浜・干潟等の保全・再生・創出 (◎)
港湾において、浚渫土砂等を活用した海浜・干潟等を整備。
予算額 3,864億円の内数(平成19年度)
- (注)◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

自然再生事業等により着実に湿地・干潟の再生を進めており、初期値(平成14年度)から平成19年度までに約5%の進捗が図られたところであるが、自然再生事業は地域のNGOや関係団体等の多様な主体と協議し、連携を図りつつ事業を推進しているため、合意形成に時間を要したこと等により、目標達成に至らなかった。

(事務事業の実施状況)

堺泉北港(大阪府)、尾道糸崎港(広島県)等にて干潟の再生を行っているところ。リサイクル材の干潟造成への活用に向けて、三河湾において現地実証実験施設を整備し、モニタリングを行っている。
平成14年度から自然再生事業を創設し、松浦川(佐賀県)、釧路川(北海道)等にて湿地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

業績指標は目標を達成できなかったものの、引き続き自然再生事業等を推進していくため、B-2とした。
平成19年度は九頭竜川(福井県)で新たに事業着手した。
以上を踏まえ、新たに平成24年度の目標値を設定する。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課:河川局河川環境課(課長 中嶋 章雅)
関係課:港湾局国際・環境課(課長 福田 功)

業績指標 2 1
湾内青潮等発生期間の短縮

評価

C-3

目標値：平成14年度比約5%減（平成19年度）
実績値：平成14年度比約2%増（平成18年度）
初期値：0%（平成14年度）

（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（注）等）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。

（目標設定の考え方・根拠）

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。

（外部要因）

該当なし

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・海洋基本計画（平成20年3月18日）

内湾等の閉鎖性海域において、赤潮や貧酸素水塊の発生により生物の生息・生育環境が悪化している。水環境の改善を図るため、覆砂等による底質改善を総合的・計画的に推進する。（第2部2（2））

- ・第三次環境基本計画（平成18年4月7日）

貧酸素水塊などの問題への取り組みその他施策を総合的、計画的に推進します。（第2部第2章第1節3）

【閣決（重点）】

- ・社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章に記載あり」

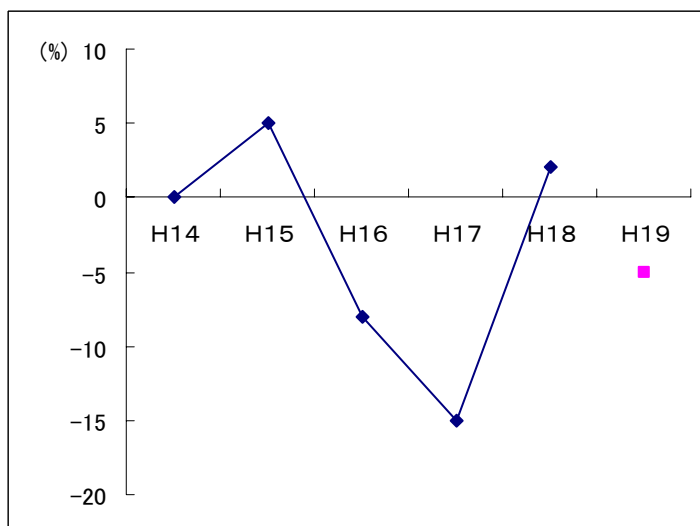
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値				(年度)
H14	H15	H16	H17	H18
0%	H14比約5%増	H14比約8%減	H14比約15%減	H14比約2%増



事務事業の概要

主な事務事業の概要

① 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 3,864億円の内数(平成19年度事業費)

(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。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成14年度から平成18年度までの実績値平均は4%減とほぼ予定通りの減少傾向にあると考えられるものの、同指標は気象・海象等の影響を受けるため、年度により大きなバラツキが見られる。

(事務事業の実施状況)

東京湾・三河湾・大阪湾において、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

・大雨後の大量出水時に一時的に貧酸素水塊が解消されることがある等、同指標は気象・海象等の影響を受けるため、過去のトレンドを取り、気象・海象等による影響が現れにくい方法により実績値を算出し、中期的な実績値の推移に基づき評価することとしていた。しかし、(指標の動向)に示したとおり、平成14年度から平成18年度までの実績値を見ると、年度により大きなバラツキが見られており、評価を判断できない。したがって、C-3と評価し、今年度をもって指標を廃止する。

・同指標に代わり、三大湾において深掘跡の埋戻しや覆砂等の底質改善が必要な区域のうち、改善した割合を新たな指標として設定する予定。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：港湾局国際・環境課(課長 福田 功)

業績指標 2 2
 廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数

評価

C-2	目標値：約 7 年（平成 2 3 年度） 実績値：約 4 年（平成 1 8 年度） 初期値：約 4 年（平成 1 8 年度）
-----	--

（指標の定義）

廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数

（目標設定の考え方・根拠）

一般廃棄物に関して、内陸部における処分場の確保が困難になってきていることから、海面処分場への依存度が高くなっている。そのため、内陸部における処分場だけでは対応できない廃棄物等を可能な限り減量化した上で、港湾空間において受け入れていく必要がある。また、港湾整備において発生する浚渫土砂を計画的に処分していく必要がある。このようなことから、港湾において海面処分場を計画的に整備する必要がある。

海面処分場について、現在整備中の事業に加えて、新規整備などの対策を講じない場合、海面処分場の全国平均した残余年数は現在約 6 年のところが、平成 2 3 年度には約 4 年となってしまう。また、通常、海面処分場の整備着工から廃棄物の受け入れ開始までに平均で約 7 年の年数が必要となっていることから、廃棄物処分の困難な状況を回避するため、海面処分場を計画的に整備し、残余年数を概ね 7 年以上確保する必要があるため、目標値を約 7 年と設定した。

（外部要因）

該当なし

（他の関係主体）

環境省（廃棄物行政を所管）

地方公共団体（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・循環型社会形成推進基本計画（平成 2 0 年 3 月 2 5 日 閣議決定）

また、最終処分場などについては、残余容量の予測を行いつつ、引き続きその整備や埋立て容量の再生の検討を進めるほか、地方公共団体の共同処理を推進するとともに、大都市圏における都道府県の区域を超えた広域的な対応を推進します。（P. 3 8）

【閣決（重点）】

- ・社会資本整備重点計画（平成 1 5 年 1 0 月 1 0 日）「第 3 章に記載あり」

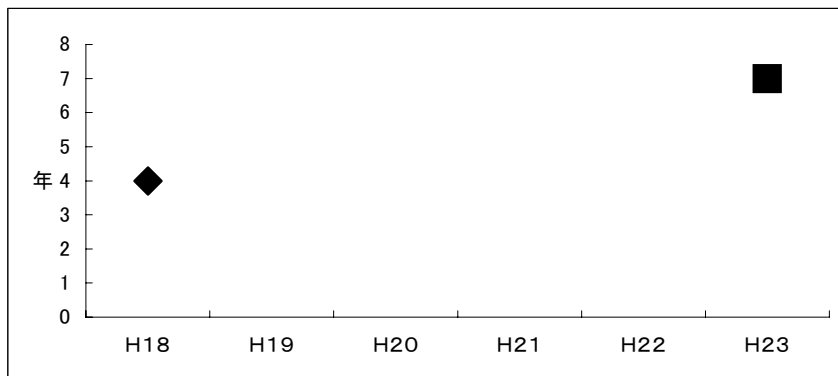
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値				(年度)	
H 1 8	H 1 9	H 2 0	H 2 1	H 2 2	
約 4 年	集計中				



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・廃棄物海面処分場の整備
大都市圏を中心に、内陸での最終処分場の確保が困難となっていることから、港湾空間の秩序ある利用を行うため、物流等の港湾利用との調整を図り、廃棄物海面処分場を整備し、廃棄物を受け入れる。また、大阪湾においては近畿2府4県175市町村（平成20年3月現在）を対象とした広域処理場の整備を推進する。
＜廃棄物埋立護岸＞
事業費：約279億円（平成19年度）
＜広域臨海環境整備センター法に基づく広域処理場の整備＞
事業費：約113億円（平成19年度）
- ・循環型社会の形成推進のための港湾法等の改正
港湾法等を平成19年6月に改正し廃棄物埋立護岸等の整備にかかる国の負担割合を引き上げた。これにより、計画的な海面処分場の確保を図る。
- ・廃棄物海面処分場の延命化
減量化された廃棄物を受け入れるとともに、首都圏で発生する建設発生土を海上輸送により全国の港湾等で利用する等、首都圏の海面処分場の延命化を図る。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

平成19年度の実績値は集計中であり、初年度の実績値しか存在しないため、指標の分析としては、判断できないとした。しかしながら、当該年度において、全国18港及び大阪湾において、廃棄物埋立護岸の整備を行っており、目標の達成にむけ順調に事業を実施している。

（事務事業の実施状況）

平成19年度は、全国18港及び大阪湾において、廃棄物埋立護岸の整備を行っており、目標の達成にむけ順調に事業を実施している。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・初年度の実績値しか存在しないため、指標の分析としては、判断できないためC-2と評価した。
- ・今後も引き続き廃棄物海面処分場の整備及び延命化対策を推進していく。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：港湾局国際・環境課（課長 福田 功）

業績指標 23

人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長

評価

A-3

目標値：約6,800km（平成19年度）
 実績値：約6,810km（平成19年度）
 初期値：約6,700km（平成14年度）

（指標の定義）

安全、快適に水際まで近づくことのできる海岸延長

（目標設定の考え方・根拠）

できる限り着実に推進していくために、平成19年度までに達成可能な値として設定。

（外部要因）

地元調整の状況等

（他の関係主体）

農林水産省、地方公共団体（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・ 21世紀環境立国戦略（平成19年6月1日 閣議決定）
 （3. 戦略2③、戦略6③）
- ・ 第三次生物多様性国家戦略（平成19年11月27日 閣議決定）
 （第2部第1章第8節、第9節）

【閣決（重点）】

なし

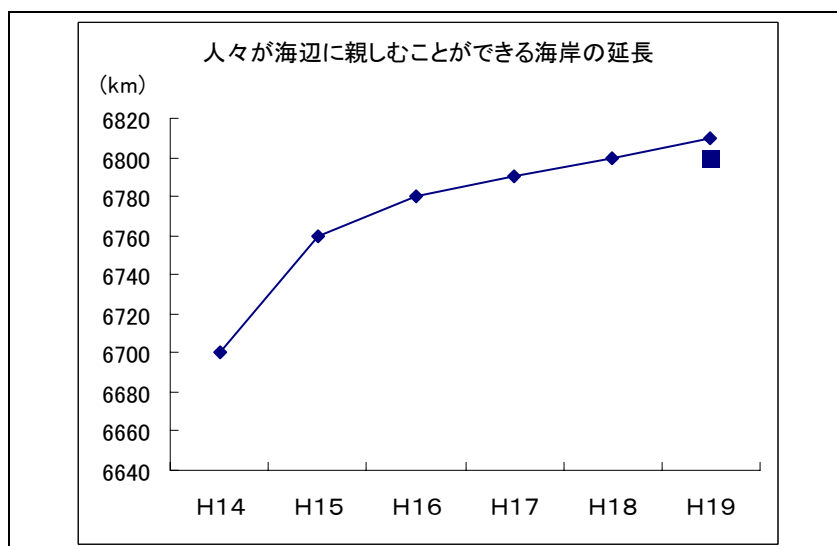
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19
約6,700km	約6,760km	約6,780km	約6,790km	約6,800km	約6,810km



事務事業の概要

主な事務事業の概要

①観光振興に資する海岸事業 (◎)

海岸における美しい景観の保全・再生及び海岸利用の促進を図るため、景観や利用に配慮した構造物の新設や既設施設の改良（離岸堤の潜堤・人工リーフ化等）を推進する。

予算額1,135億円（平成19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。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成19年度の実績値は約6,810kmであり、平成19年度の目標値を達成した。日常的に海岸を訪れ、海水浴やビーチスポーツ等の海岸の利用に資する海岸整備が促進された。

(事務事業の実施状況)

- ・海岸における美しい景観の保全・再生や海岸利用の促進を図るための事業を推進している。
- ・ふるさと海岸整備事業・・・白鳥港海岸(香川県)を含む19箇所で開催中
- ・C. C. Z. (コースタル・コミュニティ・ゾーン)・・・新潟海岸(新潟県)を含む5箇所で開催中
- ・いきいき・海の子・浜づくり事業・・・田ノ代海岸(兵庫県)、三崎港海岸(高知県)を含む10箇所で開催中
- ・平成17年度に策定した「海岸景観形成ガイドライン」を参考に、良好な海岸景観を形成するための取組みを推進している。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は平成19年度の目標値を達成していることから、A-3と評価した。
- ・今後も、面的防護方式を取り入れ、かつ、親水性及び景観に配慮した海岸整備の充実に努める。
- ・「ふるさと海岸整備事業」、「C. C. Z.」、「いきいき・海の子・浜づくり事業」の推進や「海岸景観形成ガイドライン」の策定等により施策の定着が図られたと考えられるため、業績指標を廃止する。

平成20年度以降における新規の取組

- ・海岸環境整備事業の拡充(政策アセスメントを実施)
広域的な一連の海岸を対象として、近隣市町村や多様な関係者が協働して行う海岸利用活性化計画の策定とこの計画に基づいた海岸保全施設や海岸利用者向けの利便施設の整備を支援する。

担当課等(担当課長名等)

担当課：河川局海岸室(室長 野田 徹)
関係課：港湾局海岸・防災課(課長 小野 憲司)

業績指標 2 4

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（海岸）

評 価

A-2	目標値：約 2 割（平成 1 9 年度） 実績値：1 8 %（平成 1 9 年度） 初期値： 0 （平成 1 4 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

（目標設定の考え方・根拠）

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年度までに約2割を再生することとして目標を設定した。

分母：過去の開発等により人工的な構造物で覆われた水辺や海岸侵食によって失われた砂浜の延長

分子：復元・再生した河岸や砂浜の延長

（外部要因）

地元調整の状況等

（他の関係主体）

農林水産省、地方公共団体（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・ 21世紀環境立国戦略（平成19年6月1日 閣議決定）
（3. 戦略2③、戦略6③）
- ・ 第三次生物多様性国家戦略（平成19年11月27日 閣議決定）
（第2部第1章第8節、第9節）

【閣決（重点）】

- ・ 社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章及び第3章に記載あり」

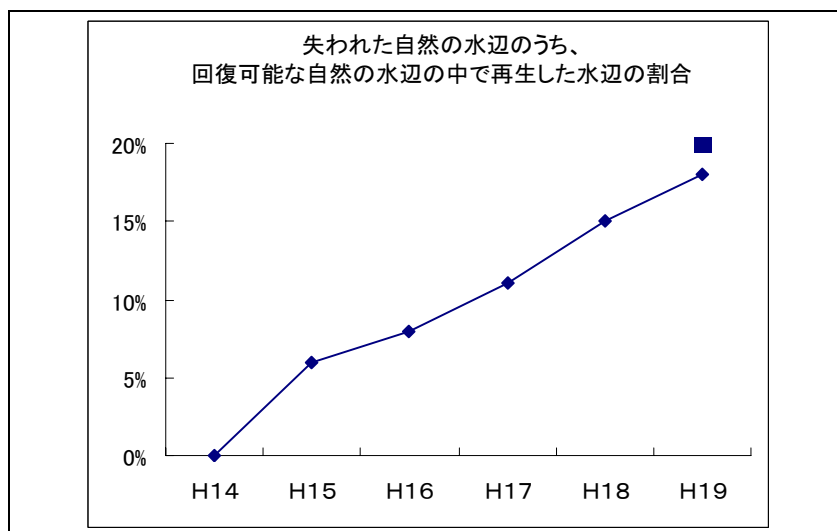
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					（年度）	
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
0%	6%	8%	11%	15%	18%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ①自然再生、多自然川づくり等 (◎)
河川において、良好な自然環境の再生のための自然再生事業や多自然川づくりを推進。
予算額11,662億円(平成19年度)の内数
- ②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へ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1,135億円(平成19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。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成19年度の実績値は18%であり、平成19年度の目標値を達成した。
- 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、着実に事業の進捗が図られてきた。
- 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。

(事務事業の実施状況)

- 自然再生、多自然川づくり等を多摩川(東京都)、木曾川(三重県)等で実施
- 渚の創生事業
鹿嶋海岸(茨城県)、伏木富山港海岸(富山県)を含む8箇所を整備中

課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は平成19年度の目標値を達成していることから、A-2と評価した。
- 今後とも以下の取り組みを継続する。
- 「多自然川づくり基本指針」を踏まえ、事業推進にあたっての人材育成及び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(東京都)、米代川(秋田県)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しているところ。
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。
- 以上を踏まえ、新たに平成24年度の目標値を設定する予定。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：河川局海岸室 (室長 野田 徹)
港湾局海岸・防災課 (課長 小野 憲司)
関係課：河川局河川環境課 (課長 中嶋 章雅)

○暮らし・環境

政策目標 2

良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現

施策目標 5

快適な道路環境等を創造する

環境改善対策やゆとりの創出、景観への配慮、魅力ある地域資源の創出等を進めることで、快適な道路環境等を創造する。

業績指標

25	建設機械から排出されるNO _x ・PMの削減量
26	市街地の幹線道路の無電柱化率
27	夜間騒音要請限度達成率
28	NO ₂ ・SPMの環境目標達成率（①NO ₂ について環境基準を達成している測定局の割合、②SPMについて対象測定局のうち当初の測定値における道路寄与分が半減している測定局の割合）

【評価結果の概要】

（総合的評価）

快適な道路環境の創造に向け、各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移しているところである。一方、大気質及び騒音の環境基準を達成出来ていない箇所、無電柱化が進んでいない箇所については引き続き、自動車単体規制の強化、交通円滑化、無電柱化を推進する必要がある。

（必要性）

近年、地球温暖化問題など環境問題に対する国民の関心は急速に高まっている。このような中、大気質及び騒音の環境基準を達成出来ていない箇所について、早期に環境改善を図る必要がある。さらに、安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上、都市災害の防止、観光振興、地域活性化の観点から、より一層無電柱化を推進する必要がある。

（有効性）

自動車単体規制の強化とあわせてボトルネック対策などの交通円滑化を進めることで、大気質の環境基準達成率の着実な改善を図っているところである。また、遮音壁の設置や低騒音舗装の敷設などを実施することで沿道騒音の改善を図っているところである。

さらに無電柱化については、まちなかの幹線道路や歴史的街並みの保全が特に必要な地区、防災対策やバリアフリー、良好な都市・住環境の形成の観点から無電柱化を推進すべき道路について、コスト縮減を図りながら無電柱化を実施しているところであり、平成19年度末までに、全国の市街地において約6,500kmを整備したところである。

各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移していることから本施策が施策目標達成に有効であると評価できる。

（効率性）

大気質及び騒音の環境基準を達成出来ていない地域に対して集中的に対策を実施しているところである。

また、中心市街地の主要な道路や市街地の県庁所在地間を結ぶ緊急輸送道路のうち、災害時の電柱倒壊により通行の支障となる道路、歴史的街並みを保全すべき地区等に対して集中的に無電柱化を実施しているところである。

（反映の方向性）

- ・ 自動車単体規制の強化
- ・ 幹線道路に加えて、主要な非幹線道路も対象として、より一層の無電柱化を推進
- ・ 低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置等の重点的实施
- ・ 交通円滑化に資する事業の重点的实施

業績指標 25

建設機械から排出されるNOx・PMの削減量

評価

① NOx A-2 ② PM A-2	目標値：①NOx 74.0千t、②PM3.5千t (平成23年度) 実績値：①NOx 23.9千t、②PM1.1千t (いずれも速報値) (平成19年度) 初期値：①NOx 12.4千t、②PM0.6千t (いずれも速報値) (平成18年度)
-----------------------	--

(指標の定義)

平成23年度(目標年次)までの6年間において、特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律(以下「オフロード法」という。平成18年4月施行、10月規制開始)の基準に適合した公道を走行しない建設機械(以下「オフロード建設機械」という。)の普及によって削減された平成23年度における年間のNOx・PM排出ガス削減寄与量(平成17年度比)。

(目標設定の考え方・根拠)

「NOx・PMの年間排出削減量」:

現在、自動車等からの排出ガスが大気汚染の原因の1つとして大きな問題となっており、健康への影響が懸念される窒素酸化物(NOx)や粒子状物質(PM)については、早急な削減が必要であると考え。特に今後自動車全体に占めるオフロード建設機械のNOx、PMの寄与割合が増加すると考えられることから、オフロード建設機械の排出ガスの削減を目標とする。

なお目標設定であるNOx・PMの年間排出削減量については、オフロード建設機械の普及台数(a)と1台当たりの排出ガス削減量(b)の積により計算される。

(a) 建設機械動向調査より、最近4年間において年間約3.6万台が排出ガス規制を満たしたオフロード建設機械に更新されていることからオフロード法施行後6年間で21.6万台普及とした。

(b) オフロード法による排出ガス規制値と第一次排出ガス対策型建設機械指定制度の排出ガス基準(平成3年開始)との差を1台及び1時間当たりの排出ガス削減量とした。

(外部要因)

建設投資の増減に伴う建設機械の総台数の増減

(他の関係主体)

なし

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律(平成17年法律第51号)(平成17年5月20日閣議決定)

【閣決(重点)】

なし

【本部決定】

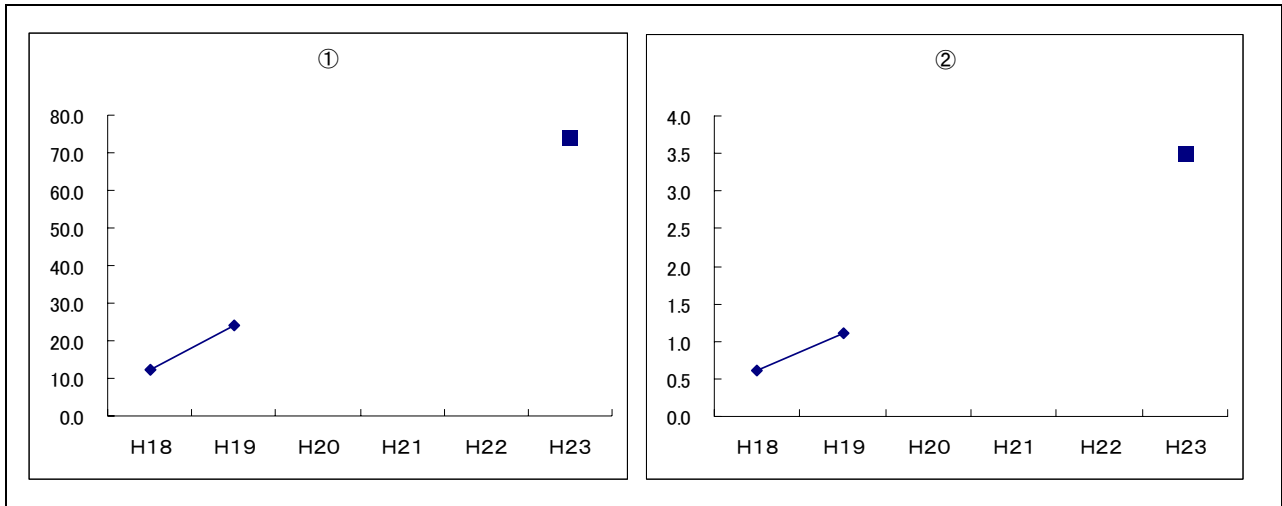
なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値①				(年度)
H18	H19			
12.4千t削減 (速報値)	23.9千t削減 (速報値)			

過去の実績値②				(年度)
H18	H19			
0.6千t削減 (速報値)	1.1千t削減 (速報値)			



事務事業の概要

主な事務事業の概要

・排出ガス規制の円滑な施行及び建設機械に対する排出ガス対策による、建設機械から排出されるNO_x・PMの削減
 オフロード法の基準に適合した特定原動機の型式指定や車体の型式届出等に係る事務、および基準に適合したオフロード建設機械に対する融資制度を運用している。また更なる環境改善に向けた次期基準値が中央環境審議会第9次答申（平成20年1月）において示され、平成26年までに海外基準に比して同等以上である当該基準を2段階で導入することとしているが、そのために必要となる新たな技術要素の導入に対応した法整備を実施していくための検討を行っている。 予算額35,174千円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

「順調」

平成18年度及び平成19年度の実績値については、排出ガス対策型建設機械の普及台数に関する実績値を現在集計中であり未確定であるが、年間稼働時間に対して、①約15.3t/h、②約0.7t/hの削減が見込まれることから、過去の普及台数の増加傾向を勘案すると、平成18年度から平成19年度の実績による目標削減量に対する進捗率が①33%、②31%と見込まれるため、順調であると推測される。

（事務事業の実施状況）

排出ガス規制の円滑な施行及び適正な建設機械の点検・整備等の普及啓発を通じた建設機械の排出ガス対策を推進することで更なる大気環境の改善を図った。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標の目標値は平成23年度における①NO_x削減量74.0千t、②PM削減量3.5千tであり、ともにA-2と評価した。平成18年度に開始されたオフロード法による排出ガス規制により、目標達成に向け順調に進捗しているところであるが、更なる環境改善に向け次期基準値が中央環境審議会第9次答申（平成20年1月）において示されており、平成26年までに海外基準に比して同等以上である当該基準を、2段階で導入することとしている。

平成20年度以降における新規の取組

更なる環境改善に向けた次期基準値が平成20年1月に示されており、平成26年までに海外基準に比して同等以上である当該基準を2段階で導入することとしているが、新たな基準においては、現状の技術だけでは達成が難しいため、新たな技術要素の導入が不可欠であり、これらの新たな技術に対応した法整備を実施していく。

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局建設施工企画課施工環境技術推進室（室長 吉田 正）

業績指標 2 6

市街地の幹線道路の無電柱化率

評価

B - 1

目標値： 15% (平成19年度)
 実績値：約13% (暫定値) (平成19年度)
 初期値： 7% (平成14年度)

(指標の定義)

市街地の^(注1)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) 一般国道および都道府県道

(目標設定の考え方・根拠)

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

(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)

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決(重点)】

社会資本整備重点計画(平成15年10月10日)「第2章及び第3章に記載あり」

【本部決定】

第8次交通安全基本計画(平成18年3月14日)

【政府・与党申合】

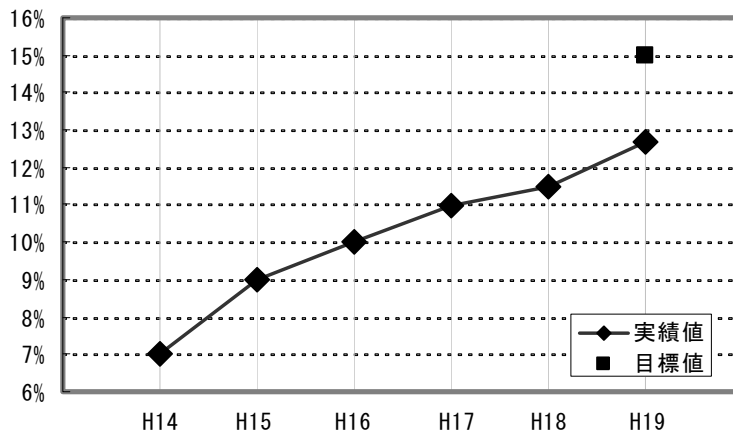
なし

過去の実績値

(年度)

H15	H16	H17	H18	H19
9%	10%	11%	12%	約13% (暫定値)

市街地の幹線道路の無電柱化率



事務事業の概要

主な事務事業の概要

電線類の地中化(◎)

- ・電線類の地中化など快適な生活空間を形成する道路整備を推進する。

予算額：住環境、都市生活の質の向上

事業費20,613億円の内数(平成19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。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 平成14年度実績値7%に対し、平成19年度の実績値は約13%(暫定値)と、電線類の地中化は進んだものの、目標達成には至らなかった。
- ・ 市街地の幹線道路のうち、直轄国道の無電柱化率(約28%)に対し、補助国道(約8%)及び都道府県道(約9%)における無電柱化率が低く、地方公共団体のより積極的な取組が必要。また、市区町村が管理する非幹線道路では約1%と格差が大きい。[いずれも暫定値]

(事務事業の実施状況)

- ・ 平成19年度末までに、全国の市街地において約6,500kmの延長を整備。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 市街地の幹線道路については、平成19年度の目標達成には至らなかったことからB-1と評価した。これは、地方自治体管理の道路において無電柱化が進まなかったことに起因している。一方で、平成20年度は「無電柱化推進計画」の最終年度に当たり、道路管理者・電線管理者の一層の連携により、無電柱化が推進される見込みである。
- ・ 地方自治体の財政負担を減らすため、新技術導入等によるコスト縮減を図りつつ、バイパス整備やバリアフリー化等の事業に併せた電線共同溝等の同時施行やコンパクトで簡便な浅層埋設方式を取り入れることによるコスト縮減を図りながら無電柱化を推進する。
- ・ また、地方道路整備臨時交付金制度や、地方公共団体に対して無利子の貸付けを行う地方道路整備臨時貸付金などの制度を活用しながら無電柱化を推進する。
なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

平成20年度以降における新規の取組

- ・ 平成20年度で終了する「無電柱化推進計画」の見直しを関係省庁と連携しながら実施し、無電柱化推進のための方策について検討を実施するとともに、地方道路整備臨時交付金や平成20年度より創設する地方道路整備臨時貸付金などの制度の活用を図る。
なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

担当課等(担当課長名等)

担当課：道路局地方道・環境課道路交通安全対策室(室長 小口 浩)
関係課：道路局国道・防災課(課長 深澤 澄志)
都市・地域整備局街路交通施設課(課長 松井 直人)

業績指標 27
夜間騒音要請限度達成率

評価

A-2	目標値：72%（平成19年度） 実績値：75%（平成19年度） 初期値：61%（平成14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

(目標設定の考え方・根拠)

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

(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

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画(平成15年10月10日)「第2章及び第3章に記載あり」

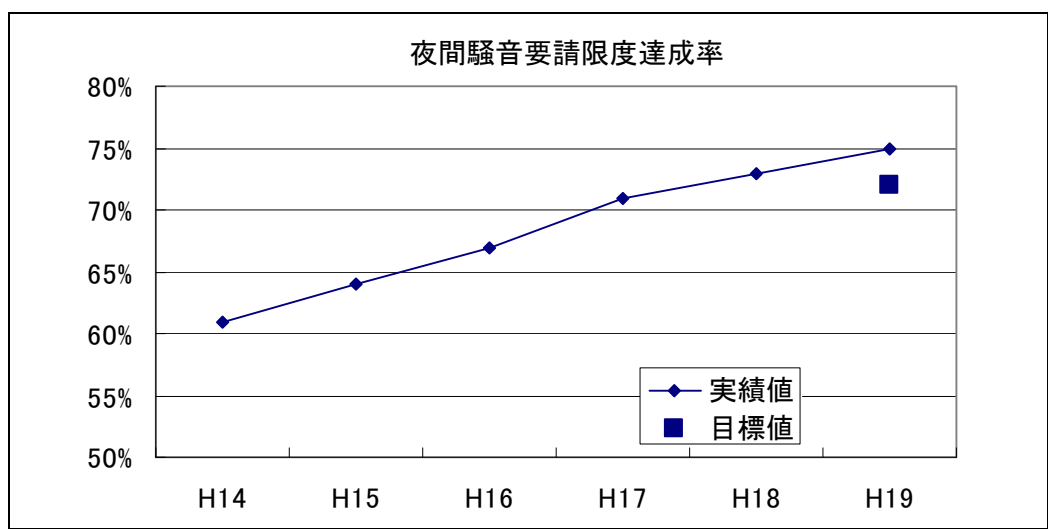
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	
64%	67%	71%	73%	75%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 沿道等における騒音対策の推進 (◎)
 - ・低騒音舗装の敷設、環境施設帯の設置等
- 予算額：大気・騒音等に係る生活環境の改善
事業費1,440億円の内数（平成19年度）

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

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・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19年度実績値が75%となり、指標は順調に推移している。
- ・全国的にみれば、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1/4程度残存している。

(事務事業の実施状況)

- ・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。

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であり、目標値を達成したため、A-2と評価した。

(課題の特定)

- ・首都圏において、達成率が低い地域が多くみられる。

(今後の取組の方向性)

- ・夜間騒音の要請限度を超える区間を中心に、低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置等を重点的に実施。
なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

平成20年度以降における新規の取組

なし

なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

担当課等（担当課長名等）

担当課：道路局地方道・環境課道路環境調査室（室長 板倉 信一郎）

業績指標 28

NO₂・SPMの環境目標達成率 (①NO₂について環境基準を達成している測定局の割合、②SPMについて対象測定局のうち当初の測定値における道路寄与分が半減している測定局の割合)

評価

①NO ₂ について環境基準を達成している測定局の割合 A-2	目標値：①約8割 (平成19年度) ②約6割 (平成19年度)
②SPMについて対象測定局のうち当初の測定値における道路寄与分が半減している測定局の割合 C-2	実績値：①81% (平成19年度) ②48% (平成19年度) 初期値：①64% (平成14年度) ②— (平成14年度)

①NO₂

(指標の定義)

自動車NOX・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

(目標設定の考え方・根拠)

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

(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

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

21世紀環境立国戦略

【閣決(重点)】

社会資本整備重点計画(平成15年10月10日)「第2章に記載あり」

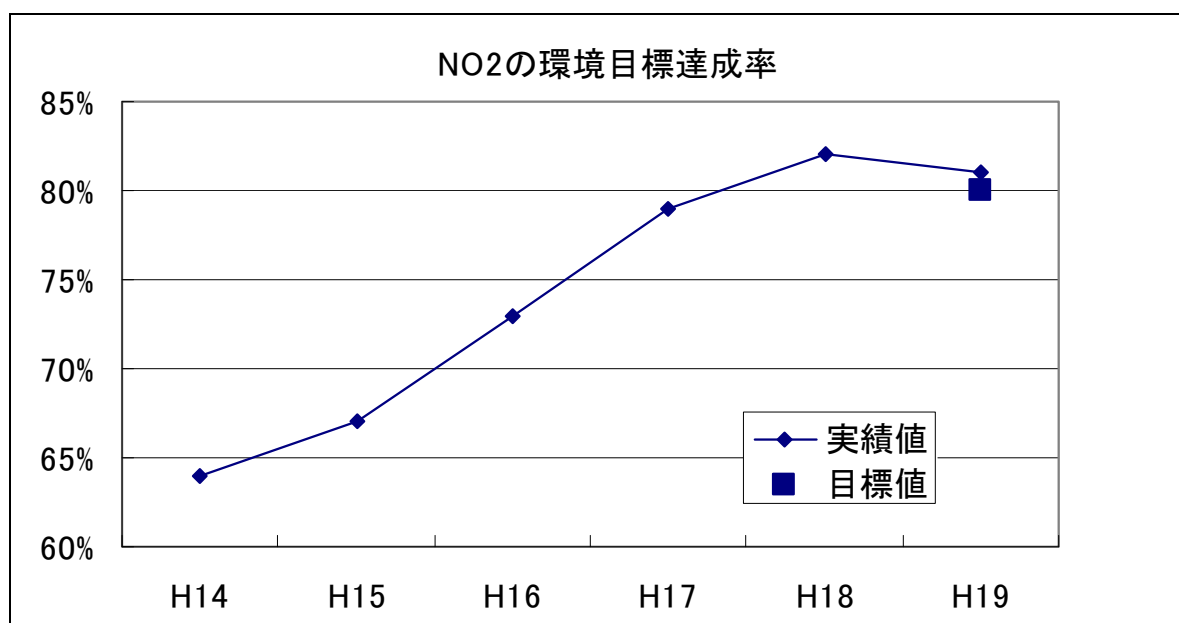
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	
67%	73%	79%	82%	81%	



②SPM

(指標の定義)

自動車NOX・PM法対策地域内の対象測定局※3のうち、SPMの当初の測定値(平成13年)における道路寄与分※4が半減している測定局の割合(データは前年度)

※3 SPM濃度の測定値(1年間の測定を通じて得られた1時間値の1日平均値のうち、高い方から数えて2%の範囲にある測定値を除外した後の最高値)が、0.10mg/m³を超えており、かつ、当該測定局に最も近い一般環境大気測定局(一般局)の測定値を上回る自排局(データは平成10~13年度の平均)

※4 対象となる自排局の測定値と、当該測定局に最も近い一般局の測定値の差

(目標設定の考え方・根拠)

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

(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

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決(重点)】

なし

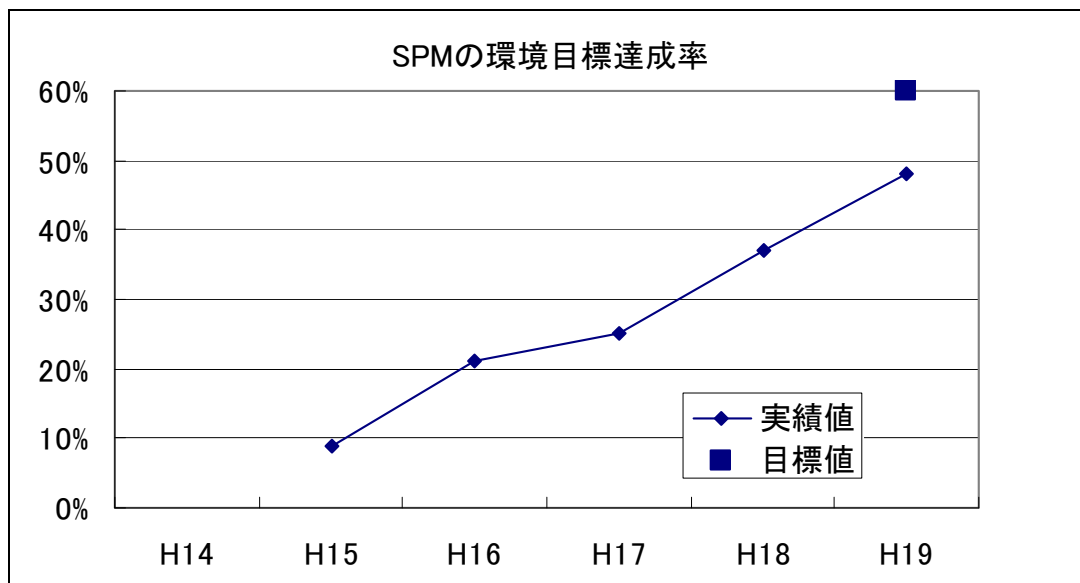
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	
9%	21%	25%	37%	48%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 沿道等における大気汚染対策の推進(◎)
 - ・環状道路、バイパスの整備等交通の円滑化対策等
- 低公害車の開発・普及の促進(◎)
 - ・低公害車の導入促進(CNG車普及促進モデル事業の推進)等
 予算額:大気・騒音等に係る生活環境の改善
 事業費1,440億円の内数(平成19年度)
- 自動車税のグリーン化及び自動車取得税の軽減措置
 - ・自動車税のグリーン化
 電気自動車(燃料電池自動車を含む)、CNG自動車、メタノール自動車並びに排出ガス及び燃費性能に優れた自動車に対して自動車税の税率を最大で概ね50%軽減する一方、新車新規登録から一定年数以上を経過した自動車に対しては税率を概ね10%重課。

- ・低燃費かつ低排出ガス車に係る自動車取得税の特例措置
排出ガス及び燃費性能に優れた自動車に係る自動車取得税の課税標準を最大で30万円控除。
減収見込額199億円（平成19年度）
 - ・低公害車に係る自動車取得税の特例措置
電気自動車（燃料電池自動車を含む）、一定の排出ガス性能を満たすCNG自動車及び一定の排出ガス及び燃費性能を満たすハイブリッド自動車に係る自動車取得税の税率を最大で2.7%軽減。
減収見込額45億円（平成19年度）
 - ・ディーゼルトラック・バス等に係る自動車取得税の特例措置
車両総重量3.5tを超えるディーゼルトラック・バス等のうち、排出ガス及び燃費性能に優れた自動車に係る自動車取得税の税率を最大で2.0%軽減。
減収見込額4.2億円（平成19年度）
 - ・ディーゼル車等の廃車代替に係る自動車取得税の特例措置
自動車NO_x・PM法に基づく対策地域内において、同法の排出基準不適合車のバス・トラック等を廃車し、新たに排出基準に適合し、かつ、最新の自動車排出ガス規制に適合したバス・トラック等の買い換えに係る自動車取得税の税率を1.2%軽減。
減収見込額5.7億円（平成19年度）
- （注）◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

○NO₂・SPMの環境目標達成率

・NO₂の環境目標達成率については、81%（平成19年度）となり、目標である約8割に達した。SPMの環境目標達成率についても、37%（平成17年度）から48%（平成18年度）と1年間で11%増加し、順調に伸びている。

（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。）

（事務事業の実施状況）

○NO₂・SPM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、環状道路、バイパスの整備等交通の円滑化に資する事業などを実施。

・直轄国道沿道で国土交通省が新たに設置した6箇所の常時観測局でデータ公表を開始。

課題の特定と今後の取組の方向性

○NO₂・SPM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、目標値を達成したため、A-2と評価した。

・SPMについては、1年間で11%増加するなど顕著な改善傾向を示しているが、当該指標は、例えば、自排局、一般局の測定濃度がともに減少した場合には、施策の効果により大気環境が改善しても業績指標が伸びない現象が起りえるため、C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等において、長年環境基準を上回る測定局が存在する。

（今後の取組の方向性）

・大気質の状況が厳しい地域を中心に、自動車から排出されるNO₂及びSPMを抑制するため、交通の円滑化に資する事業等を重点的に実施する。

なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

平成20年度以降における新規の取組

○最新排出ガス規制適合ディーゼル乗用車に係る自動車取得税の特例措置の創設

平成21年自動車排出ガス規制に適合したディーゼル乗用車に係る自動車取得税の税率を最大で1.0%軽減。

減収見込額0.8億円（平成20年度及び平成21年度）

なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

担当課等（担当課長名等）

担当部局：道路局地方道・環境課道路環境調査室（室長 板倉 信一郎）

自動車交通局技術安全部環境課（課長 矢作 伸一）

○暮らし・環境

政策目標 2

良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現

施策目標 6

水資源の確保、水源地域活性化等を推進する

安全・安心な水資源の確保を図るため、安定的な水利用の確保、健全な水循環系の構築、世界的な水資源問題への対応、水源地域の保全・活性化等の総合的な水資源政策を推進する。

業績指標

29	渇水影響度
30	世界的な水資源問題に対応するための国際会議への開催及び参加件数
31	地下水採取目標量の達成率
32	水源地域整備計画の完了の割合

【評価結果の概要】

（総合的評価）

安全で安心な水資源の確保や水源地域の活性化等を推進するため、水資源開発基本計画等に基づく事業や水源地域整備計画に定められる各事業、対象地域における地下水採取目標量を達成するための施策、世界の水資源問題への対応等の着実な実施により、水資源の需給ギャップの縮小や地盤沈下の沈静化など、これまでの施策が有効に機能してきたものと評価できる。渇水影響度については、平成17年、平成19年の少雨による東海・四国地方、中国・四国地方の多くの地域で取水制限に至ったことによる外部要因により目標値を上回ったが、本施策の業績指標は複数年次で評価すべきであるため、今後も、水資源開発施設の計画的な整備、水の安定性確保のための施策、水の有効利用の推進などを着実に実施しつつ、引き続き目標達成状況を見極める必要がある。

（必要性）

水資源開発基本計画等に基づく事業や水源地域整備計画に定められる各事業、対象地域における地下水採取目標量を達成するための施策等の着実な実施により、水資源の需給ギャップの縮小や地盤沈下の沈静化など、これまでの施策が有効に機能してきたものと評価でき、今後も施策目標の達成のためさらなる推進が必要である。また、水に関する国連ミレニアム目標達成のためには、世界各国の取り組みが必要不可欠であり、今後とも世界の水資源問題に関する国際会議等への参加は極めて重要となる。

（有効性）

水資源開発基本計画等に基づく事業や水源地域整備計画に定められる各事業の推進、法律、条例等による地下水採取規制及び水源の表流水への計画的な転換等の取り組みは、水資源の需給ギャップの縮小や地盤沈下の沈静化等に有効に機能してきたと評価できるが、近年の少雨化傾向の中で水資源開発施設の能力が低下し、安定的な水供給が実現できていないことや、渇水時の地下水の急激な採取による地盤沈下の発生、また、都市部における地下水位の回復に伴う地下構造物への影響、さらに、法的規制対象外の地下水採取施設の増大傾向など新たな問題への対応が必要となっている。

また、世界の水資源問題に関する国際会議等への参加や開催による各国への情報発信、最新の動向（情報）の収集は、水資源問題の解決への手がかかりとして極めて有効であることから、今後もさらに推進する必要がある。

（効率性）

本施策は、法律に基づく水資源開発基本計画や水源地域整備計画、地盤沈下防止等関係閣僚会議において決定された「地盤沈下防止等対策要綱」により関係機関等との連携や調整が図られつつ計画的、効率的に実施され効果をあげている。

また、世界各国の水問題に関係する代表が参加する国際会議において、情報の発信や最新の動向（情報）の収集を行うことは、世界的な水資源問題の解決のために効率的な方法であることから、今後もさらに推進する必要がある。

(反映の方向性)

- ・ 国土審議会水資源分科会調査企画部会における水資源の総合的なマネジメントの検討
- ・ 平成21年度地盤沈下防止等対策要綱に関する関係府省連絡会議の開催
- ・ 水源地域整備計画の着実な促進、各事業の関係者等との合意形成等
- ・ 世界水フォーラムの閣僚級宣言に我が国の水資源管理手法の反映を目指す等、我が国の水資源政策を発信
- ・ アジア河川流域機関ネットワーク（NARBO）を通じたアジア・モンスーンに適した河川管理の発信
- ・ アジア版の統合水資源管理（IWRM）ガイドラインの作成・普及
- ・ 世界の水資源政策担当部局との政策交流の推進

業績指標 29
 渇水影響度

評価

C-2	目標値：5, 300日・% (平成23年時点の過去5年平均) 実績値：7, 373日・% (平成19年) 初期値：6, 900日・% (平成18年時点の過去10年平均)
-----	--

(指標の定義)
 渇水による影響を、取水制限率と取水制限日数との積で表す (単位：日・%)

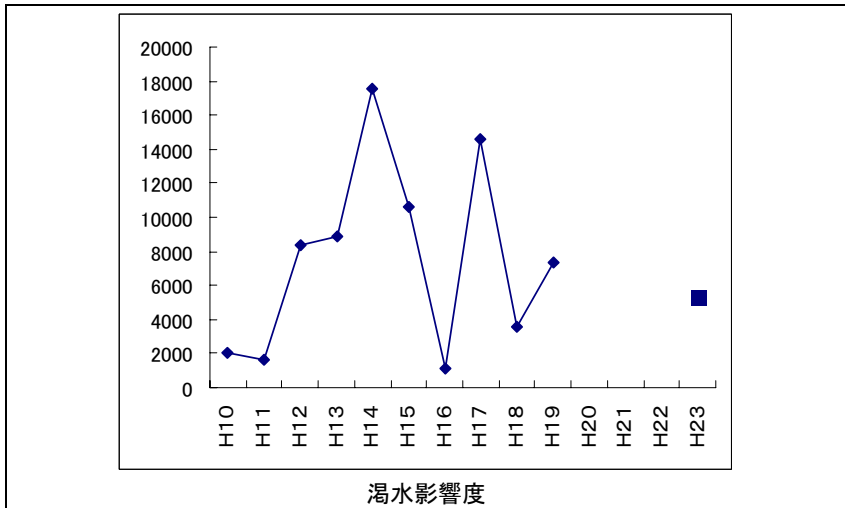
(目標設定の考え方・根拠)
 業績指標として、特に国民生活に対する影響を考慮し、全国の一級水系における水道用水の取水制限を対象とした。ただし、渇水は気象条件に大きく左右されることから、評価時点の年次だけで評価するのではなく、過去10年間程度の平均値で評価することが適当と考えられる。このため、業績目標の初期値は、平成9年から平成18年までの10年間の実績の平均値とした。目標値については、業績目標の上限が5年であることに鑑み、目標年次である平成23年時点における過去5年間 (平成19年～平成23年) の平均値で評価することとした。

(外部要因)
 気象条件、特に著しい少雨。水資源開発施設整備の進捗等

(他の関係主体)
 厚生労働省
 地方公共団体 (事業主体)

(重要政策)
【施政方針】
 なし
【閣議決定】
 水資源開発基本計画
【閣決 (重点)】
 なし
【本部決定】
 なし
【政府・与党申合】
 なし

過去の実績値 (年)				
H15	H16	H17	H18	H19
10,580	1,090	14,595	3,605	7,373



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ① 水資源開発基本計画 (フルプラン) の着実な進捗
 水利用の安定性の確保、施設の計画的な更新・改築、新たなニーズへの対応等の観点からフルプランを策定し、それに位置付けられた水資源開発施設の建設や既存施設の有効活用等の多様な施策により、水資源の総合的な開発及び利用の合理化を促進する。
 予算額 0.83億円 (平成19年度)
- ② 独立行政法人水資源機構事業の推進
 ダム等建設事業及び用水路等建設事業を推進するとともに、管理業務等を実施する。

予算額473.02億円(平成19年度)

③ 気候変動等、水資源供給の安定性低下に対処する施策の推進

地球温暖化等の気候変動による、河川流況の変化や湖沼、ダム湖における利水障害をもたらす水質変化、沿岸域を中心とした地下水の塩水化など、将来における我が国の水資源の「量」及び「質」への影響について、予測、検討を行う。

予算額0.25億円(平成19年度)

④ 水需給の安定性確保のための施策の推進

近年の異常渇水や震災時・事故時、若しくは水質に関わるリスクを回避・軽減するため、危機管理上の対応策について、効果と経済性を考慮した検討を行う。また、限られた水資源の有効活用を図るための需要・供給の両面の総合的水資源マネジメント手法を検討する。

予算額0.18億円(平成19年度)

⑤ 流域における水循環の健全化に向けた総合的取組みの推進

健全な水循環系構築のための計画づくりに向けて、地域や流域で健全な水循環系構築に向けた施策を促進するための手法を検討し、「流域における水循環健全化計画(仮称)」策定に向けた取組み等を行う。

予算額0.35億円(平成19年度)

⑥ 水の有効利用の推進

水の合理的な利用及び節水型社会の構築を促進、支援することを目的として、雑用水利用の堅実な普及、長期的な継続利用を図る。そのため、雑用水利用施設の更新性、維持管理に着目した基礎調査、支援策の検討を実施するとともに、環境面での社会貢献度を検証するなど、多様な観点から雑用水利用施設の導入による効果を整理し、更なる普及促進を図る。

予算額0.12億円(平成19年度)

⑦ 水の週間行事等の実施等

水資源の有限性、水の貴重さ及び水資源開発の重要性について国民の関心を高め、理解を深めるため、「水の日(8月1日)」及び「水の週間(8月1日～7日)」等の関連行事等を実施し普及啓発を推進する。

予算額0.11億円(平成19年度)

⑧ 雑用水利用のための設備の特別償却(所得税、法人税)

雑用水利用施設のうちのスクリーン、汚泥処理、沈殿及びろ過の部分について初年度、特別償却(所得税、法人税)を認める。

減収見込額 0.57億円(平成19年度)

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

「指標は平成19年度から平成23年度までの5年間の平均値で評価すべきものであるため、短期間では判断できない」

平成19年の実績値は7,373日・%となった。平成19年時点の過去5年平均値は、7,449日・%となり、目標値(5,300日・%)及び初期値(6,900日・%)を上回った。

この主な理由として、平成17年が少雨のため、東海・四国地方を中心に多くの地域が取水制限に至ったこと、また、平成19年は西日本で少雨傾向となり、特に中国・四国地方で取水制限に至る地域が多くなったことによるものである。

渇水は、気象条件に大きく左右されることから、本施策の業績指標は複数年次で総合的に評価し、今後も水資源開発施設を着実に整備するとともに、水の安定性確保のための施策、水の有効利用の推進など行っていくことが重要である。

(事務事業の実施状況)

平成19年度には、独立行政法人水資源機構事業473億円をもって、水資源開発施設の整備及び管理を行う他、水資源に関する啓発活動等を行った。

課題の特定と今後の取組の方向性

渇水影響度は、気象条件に大きく左右されることから、目標年度までの複数年で総合的に評価すべきである。水資源開発施設の整備が着実に進捗しており、平成20年度以降には、平成19年度に整備されたダム等の水資源開発施設が業績目標の達成に寄与することからC-2と評価した。

水資源開発基本計画等に基づき事業を実施してきた結果、水資源の需給ギャップが縮小するなど、これまでの施策が有効に機能してきたものと評価できるが、近年の少雨化傾向の中で水資源開発施設の能力が低下し安定的な水供給が実現できていないため、引き続き水資源開発施設の整備を着実に実施していく必要がある。

平成20年度以降における新規の取組

水資源開発施設の老朽化等を背景とした事故リスク、水質リスク、震災時の供給能力低下等の課題や、気候変動に伴う水資源への深刻な影響への懸念に対応するための総合的な水資源マネジメントの制度の構築の検討を実施する。

担当課等(担当課長名等)

担当課: 土地・水資源局水資源計画課(課長 矢野 久志)

業績指標 30

世界的な水資源問題に対応するための国際会議への開催及び参加件数

評価

A-2	目標値：13件（平成23年度） 実績値：11件（平成19年度） 初期値：9件（平成18年度）
-----	--

（指標の定義）

水に関する国連ミレニアム目標（「2015年までに安全な飲料水を利用できない人口（約11億人）の割合を半減させる」）達成に資するために行われた世界の水資源問題に関する国際会議等開催数

（目標設定の考え方・根拠）

国連ミレニアム目標達成のためは、世界各国の取り組みが不可欠である。

かつ、これらの取り組みを我が国がリードしていく観点から、①我が国が国際会議等を開催し、また、各種国際会議等に参加し、日本国政府として、②方針の提示、③各種文書等への提言等の盛り込み、④意見交換の場での理解促進、⑤プレゼンテーション等の実施による啓発・普及等を図ることが国連ミレニアム目標の達成に資することから、これらの取り組み総数を政府方針に基づき5年後に1.5倍とする。

（外部要因）

国連関係機関等における水に関する国際会議開催数の減少

（他の関係主体）

関係省（外務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、環境省）

（重要政策）

【施政方針】

第165回国会安倍内閣総理大臣所信表明演説（平成18年9月29日）

「今後5年以内に、主要な国際会議の開催件数を5割以上伸ばし、アジアにおける最大の開催国を目指します。」

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

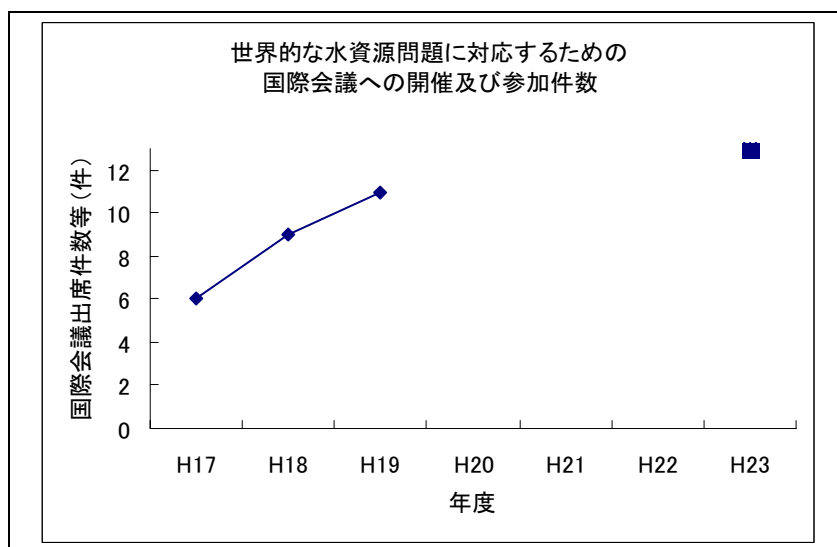
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					（年度）
H15	H16	H17	H18	H19	
-	-	6件	9件	11件	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

世界的な水資源問題を踏まえた我が国の対応に関する施策の推進
国際的な水資源問題に関する我が国の国際協力の展開方向を検討すると同時に、特に先進主要国からの情報を活用しつつ、我が国の新たな水資源施策のあり方につき検討を行う。
予算額0.49億円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

「順調」

・2年目となるH19の実績は基準年から伸びており、順調に目標に向かっている。

（事務事業の実施状況）

・世界初の水に関する首脳級会合である「第1回アジア・太平洋水サミット」を大分県別府で開催。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は順調に増加しており、目標達成に向けた成果を示している。今後も引き続き現在の施策を維持するとしてA-2と評価した。

平成20年度以降における新規の取組

- ・ 世界水フォーラムの閣僚級宣言に我が国の水資源管理手法の反映を目指す等、我が国の水資源政策を発信
- ・ アジア河川流域機関ネットワーク（NARBO）を通じたアジア・モンスーンに適した河川管理の発信
- ・ アジア版の統合水資源管理（IWRM）ガイドラインの作成・普及
- ・ 世界の水資源政策担当部局との政策交流の推進

担当課等（担当課長名等）

担当課：土地・水資源局水資源部水資源計画課（課長 矢野 久志）
関係課：都市・地域整備局下水道部下水道企画課（課長 田辺 義貴）
河川局河川計画課（課長 足立 敏之）

業績指標 3 1
地下水採取目標量の達成率

評価

A-2	目標値：100% (平成21年度) 実績値：97.4% (平成18年度) 初期値：85.1% (平成16年度)
-----	---

(指標の定義)
地盤沈下防止等対策要綱地域（濃尾平野、筑後・佐賀平野、関東平野北部）における地下水採取目標量の達成率

(目標設定の考え方・根拠)
地盤沈下に伴う被害の著しい濃尾平野、筑後・佐賀平野、関東平野北部の3地域については、地盤沈下防止等対策関係閣僚会議において、昭和60年4月に濃尾平野及び筑後・佐賀平野、平成3年11月に関東平野北部の各地域で「地盤沈下防止等対策要綱」が決定された。要綱では、対象地域における地盤沈下を防止し、併せて地下水の保全を図るため、規制区域内における遵守すべき地下水採取目標量を定めている。当該地下水採取目標量は平成16年度に見直し期限を迎え、「地盤沈下防止等対策要綱に関する関係府省連絡会議」において、要綱の取り組みを継続し概ね5年毎に評価検討を行うことを申し合わせた。以上のことから、要綱の見直しを行った平成16年度を目標値設定年次、次回評価検討を行う平成21年度を目標年次とした上で、地下水の年間採取量が対象地域毎に定められている目標量（濃尾平野は2.7億m³、筑後・佐賀平野は0.09億m³、関東平野北部は4.8億m³）の合計である7.59億m³以下に抑制された場合（目標が達成された場合）を100%として目標値を設定する。

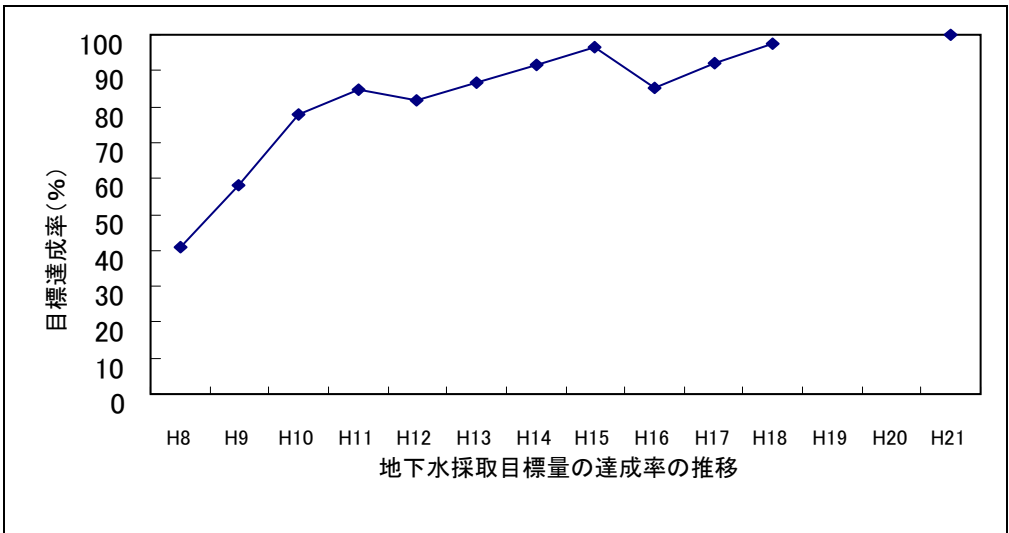
(外部要因)
渇水等による短期的・局所的な地下水採取

(他の関係主体)
関係府省（内閣官房、総務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、環境省）
地方公共団体（要綱地域内）

(重要政策)
【施政方針】
なし
【閣議決定】
濃尾平野及び筑後・佐賀平野地盤沈下防止等対策要綱（昭和60年4月26日閣議決定）
関東平野北部地盤沈下防止等対策要綱（平成3年11月29日閣議決定）
【閣決（重点）】
なし
【本部決定】
なし
【政府・与党申合】
なし

過去の実績値

H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
41.0%	58.2%	77.8%	84.5%	81.8%	86.8%	91.4%	96.7%	85.1%	91.9%	97.4%



事務事業の概要

主な事務事業の概要

安心・安全な地下水の保全・利用に向けた取り組みの推進 予算額：0.45百万円（H19年度）
濃尾平野、筑後・佐賀平野及び関東平野北部について、地盤沈下防止等対策要綱に基づき、現況把握、調査・解析等の諸施策の積極的推進を図る。特に、平成21年度に予定している地盤沈下防止等対策要綱の再評価に向け、適正な地下水採取量の検討、地盤沈下防止等対策事業等の評価、今後の取り組みの方向性について検討する。

また、地下水は水循環系の中で目に見えないことから、表流水に比べて扱い方が難しく、地域ごとに地下水の賦存量が異なるとともに、一度汚染されると回復に長時間を要する。このため、水循環系における地下水メカニズムを調査・検討し、科学的に地下水利用量の限界性を明らかにするなど安全・安心な地下水の保全・利用のあり方を検討する。さらに、大規模地震災害時に身近な水源である地下水を有効に活用する手法について調査・検討を行い、水に関する危機管理対策の充実を図る。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

平成21年度の目標年次における地下水採取量の目標採取量達成のため順調な指標の進捗を見せている。

（事務事業の実施状況）

対象地域における施策の円滑な実施を図るために、濃尾平野、筑後・佐賀平野、関東平野北部の3地域で地盤沈下防止等対策要綱推進協議会を開催した。主な議題は次のとおり。

- ・ 地盤沈下及び地下水位の状況
- ・ 地下水採取の状況
- ・ 地盤沈下による被害の実態
- ・ 地盤沈下防止等対策の実施状況
- ・ 地下水の適正利用及び地盤沈下防止等対策の推進のために必要な事項

さらに、「地盤沈下防止等対策要綱の実施状況」をとりまとめた。

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ため、今後も関係機関が一体となって地盤地下の防止に取り組んでいくことが必要である。また、渇水時には水源が減少し地下水が急激に採取され地盤沈下が発生している。また都市部においては、地下水位の回復に伴い、地下構造物に影響が発生している。さらに、法的規制対象外の地下水採取施設が増大の傾向にある。今後は、このような新たな地下水問題にも取り組んでいく必要がある。

平成20年度以降における新規の取組

平成21年度に「地盤沈下防止等対策要綱に関する関係府省連絡会議」を開催し評価見直しを行う

担当課等（担当課長名等）

担当課：土地・水資源局水資源政策課（課長 西川 智）

業績指標 3 2
 水源地域整備計画の完了の割合

評 価

A-2	目標値：70%（平成23年度） 実績値：61%（平成19年度） 初期値：57%（平成18年度）
-----	---

（指標の定義）

分母を平成18年度までに策定済みの水源地域整備計画数（89）、分子をそのうち整備計画に位置づけられた整備事業が完了済みの計画の数とした割合。

（目標設定の考え方・根拠）

ダム等の建設促進を図るため、ダム建設により影響を受ける地域の再建が重要であるので、水源地域対策特別措置法の水源地域整備計画に定められる各事業の着実な推進が望まれる。

目標設定に関しては、今後5年後まで過去の実績値の推移と同様の実績の積み上げを図るものとして平成23年度に70%と設定したもの。

（外部要因）

ダム事業等自体の進捗、地元の経済・社会状況の変化

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

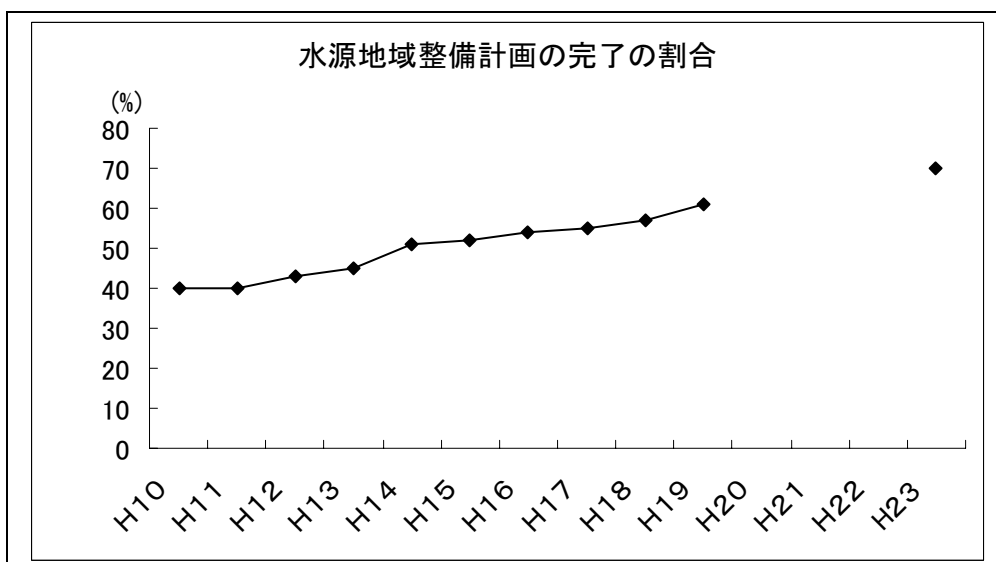
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					（年度）
H15	H16	H17	H18	H19	
52%	54%	55%	57%	61%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 水源地域の活性化の推進
 - ① 水源地域の生活環境及び産業基盤を整備し、関係住民の生活の安定と福祉の向上を図るため、水源地域対策特別措置法に基づくダム等の指定、水源地域整備計画の決定、整備事業の円滑な推進等、同法の適切な運用を図る。
- 予算額0.85億円の内数（平成19年度）

②上下流一体となった潤いと活力のある水源地域の実現を目指し、水源地域とダムの恩恵を受ける下流域との一体的な流域連携の推進による水源地域の活性化方策について調査・検討を実施する。
予算額 0.85億円の内数（平成19年度）

③水源地域に係る特例措置の延長（所得税、法人税）
水源地域内において製造業用の機械及び装置、建物等並びに旅館業用の建物等の新增設を対象に特別償却（所得税、法人税）を認める。
減収見込額 0億円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

順調に進捗している。平成19年度において、水源地域対策特別措置法の水源地域整備計画に定められる各事業が円滑に推進された結果、摺上川ダム（福島県）、横川ダム（山形県）、徳山ダム（岐阜県）と3つのダムの水源地域整備計画が完了し、業績目標が初期値の57%から61%へ向上した。
平成23年度の目標値に照らし、この進捗率は順当であると認められる。

（事務事業の実施状況）

平成19年度は、近く供用を迎える福富ダム（広島県）の地元自治体である広島県東広島市に対して水源地域対策アドバイザー派遣事業のアドバイザー派遣を行ったり、都市地方連携推進事業の補助金を交付したりする等、集中的に応援し、水源地域整備計画の促進に努めた。

課題の特定と今後の取組の方向性

平成23年度の業績目標の目標値は70%で、平成19年度においては着実に目標値に向かって向上したことからA-2と判断した。ダム事業に伴う水源地域対策整備計画は、長期間にわたる事業であるので、今後とも円滑に水源地域整備計画に定められる各事業が実施され、目標値設定年次における目標値を確保できるよう、しっかりと各整備事業の関係者、地域関係者の理解を得られるべく、事務事業である当課の各種施策を引き続き推進していくことが必要。

平成20年度以降における新規の取組

水源地域活性化を推進する主体の一つとしてNPOの参画が期待されているところ。そのNPOの参画による水源地域活性化の利点、注意点等について、今後の水源地域活性化の推進方策を探る一環として検討に取り組む。

担当課等（担当課長名等）

担当課：土地・水資源局水資源部水源地域対策課（課長 齊藤 一雅）

○暮らし・環境

政策目標 2

良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現

施策目標 7

良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する

都市における緑とオープンスペースの確保を図るため、道路・河川等との事業間連携、官民協働により、効率的・効果的に都市公園の整備、緑地保全等を推進する。

業績指標

3 3	歩いていける範囲の都市公園の整備率
3 4	1人当たり都市公園等面積
3 5	都市域における水と緑の公的空間確保量
3 6	全国民に対する国営公園の利用者数の割合

【評価結果の概要】

（総合的評価）

良好で緑豊かな都市空間の形成、歴史的風土の再生等を推進する施策目標の達成に向けて、その具体的措置として、道路・河川等との事業間連携、官民協働による効率的・効果的な都市公園の整備、緑地保全等を推進してきたが、目標年度における施策目標の達成に着実に近づいていること等を踏まえて、今後とも本施策の実施内容を確実に推進していく必要がある。

（必要性）

都市公園、緑地保全その他公共施設空間の緑化については、これまで都市における緑とオープンスペースの確保等の観点から事業を推進してきたところであるが、生物多様性の保全や地球温暖化防止への貢献、安全な国土の再構築や個性と魅力ある生活環境の維持、美しい景観や文化・芸術への欲求の高まりなどへ適切に対応するため、本施策のより一層発展したあり方を検討していく必要がある。

（有効性）

本施策を推進していく手段として、都市公園の整備、道路、港湾、空港周辺地域での緑化や市街地に隣接する山麓斜面等でのグリーンベルトの整備・保全等を推進するほか、国営公園の整備・管理、緑地保全制度の的確な運用による緑地の保全、建築物の屋上や壁面を含む民間建築敷地内の緑化等を支援してきた。これらにより、施策目標の達成に着実に近づいており、順調に推移しているところであるが、今後も引き続き本施策の有効性について検討していく必要がある。

（効率性）

施策のさらなる効率的な推進を図るため、都市公園をはじめとした公有地や民有緑地等の整備・保全・管理を多様な主体の参加・連携により推進するための総合的な施策について検討する必要がある。

（反映の方向性）

- ・ より一層の一体的・総合的な都市公園、緑地保全その他公共施設空間の緑化等の推進
- ・ 多様な主体の参加・連携の推進
- ・ 各種事業の連携・調整の強化

業績指標 3 3

歩いていける範囲の都市公園の整備率

評 価

A - 2	目標値：66 %（平成19年度） 実績値：66.2 %（平成18年度） ※平成19年度は計測中 初期値：63 %（平成14年度）
-------	---

(指標の定義)

都市住民の徒歩生活圏内に近隣住区（概ね小学校区に相当）（注1）を単位として計画的に配置される住区基幹公園（注2）（1近隣住区当たり、街区公園は4箇所、標準面積0.25ha、近隣公園は1箇所、標準面積2ha、地区公園は0.25箇所、標準面積4ha）が整備されている割合。

（注1） 住宅地において、日常生活上最低限必要とされる学校、店舗、公園等のコミュニティ施設を備えた居住区域の単位。

住区基幹公園とは、主として住区内の住民の安全で快適かつ健康的なレクリエーション、休養のためのスペースを確保し、住民の日常的で身近な利用に供するために必要な基幹的な公園で、街区公園・近隣公園及び地区公園などがある。

(目標設定の考え方・根拠)

少子高齢化社会に対応するため、長期的に100%となることをめざしており、現況値との勘案により平成19年度の目標値66%を設定している。

(外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

地方公共団体（事業主体）

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

・社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章に記載あり」

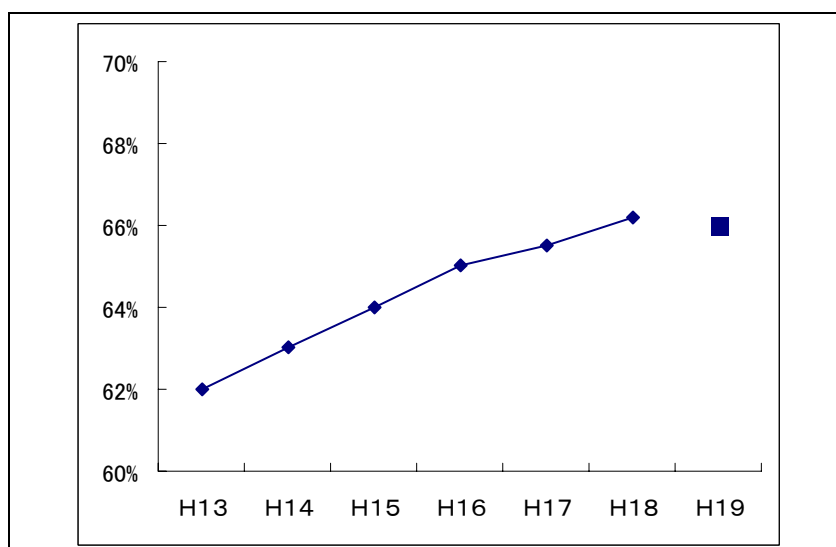
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19
63%	64%	65%	65.5%	66.2%	計測中



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○住区基幹公園の整備
住区基幹公園の整備を推進することにより、都市の緑を保全・創出し、良好な住環境の形成を図る。
予算額：都市公園事業費補助のうち防災公園の整備に係る部分を除く 約417億円の内数(平成19年度国費)

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

各地方公共団体からの報告に基づく値は、平成18年度末現在で66.2%となっており、順調に推移し、目標値を達成した。

(事務事業の実施状況)

一次避難地となる住区基幹公園について個別補助金の対象として整備を促進するとともに、緑化重点地区整備事業等により、市街地における都市公園整備を推進した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・平成19年度の実績値は集計中であるが、平成18年度において目標を達成している。
- ・歩いていける範囲の身近な公園については、第3次生物多様性国家戦略(H19)においても、目指すべき方向性として、日常的な暮らしの中で身近な自然とのふれあいを確保することとされていることから、平成20年度以降も引き続き都市公園等の整備を推進していく必要があるため、A-2と評価した。
- ・平成20年度以降は、指標の名称を「歩いていける身近なみどりのネットワーク率」に変更し、様々な規模の公園・緑地(都市公園以外を含む)が、歩いていける範囲に体系的に整備されている状態を100とした場合における、実際の整備率を示す指標に改める。目標年度は平成24年度とし、約7割を目標値とする。(初期値約65%(平成18年度))
- ・既成市街地が多く、重点的な整備を必要としているにもかかわらず用地確保が困難なために整備が進んでいない地域において、都市公園等の整備を効率的かつ積極的に推進するため、都市公園の区域を立体的に定めることができる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20年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：都市・地域整備局公園緑地・景観課(課長 小林 昭)

業績指標 34

1人あたり都市公園等面積

評価

A-1	目標値：9.3㎡/人（平成19年度） 実績値：9.3㎡/人（平成18年度） ※平成19年度は計測中 初期値：8.5㎡/人（平成14年度）
-----	---

（指標の定義）

都市計画区域内とカントリーパーク（都市計画区域外の一定の農山漁村に整備する公園）の存する市町村の一人当たりの都市公園等（都市公園及びカントリーパーク）の面積

（目標設定の考え方・根拠）

緑豊かな生活環境の形成を図るため、各都市における住民一人あたりの都市公園等面積を長期的に20㎡とすることを目標に整備を推進しており、全国平均の値については、現況値との勘案により平成19年度の目標値9.3㎡を設定している。

（外部要因）

該当なし

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・ 長期戦略指針「イノベーション25」（平成19年6月1日閣議決定）「都市公園の整備を始め、NPO等による緑化活動の促進、公共公益施設の緑化の推進、都市開発事業における緑地等の創出に関わる民間事業者の取組を評価する制度の開発・普及等、多様な主体による国民運動としての都市緑化活動を展開。」
- ・ 21世紀環境立国戦略（平成19年6月1日閣議決定）「緑地の保全、都市公園の整備、公共公益施設の緑化、屋上緑化等を推進することにより都市内において森と呼べるような豊かな自然空間を再生・創出する。」
- ・ 観光立国推進基本計画（平成19年6月29日閣議決定）「史跡や名勝、豊かな自然環境など地域の魅力ある観光資源を生かした都市公園の整備を推進」、「都市に残された貴重な緑地を保全するとともに市民との協働による緑化等を推進」

【閣決（重点）】

なし

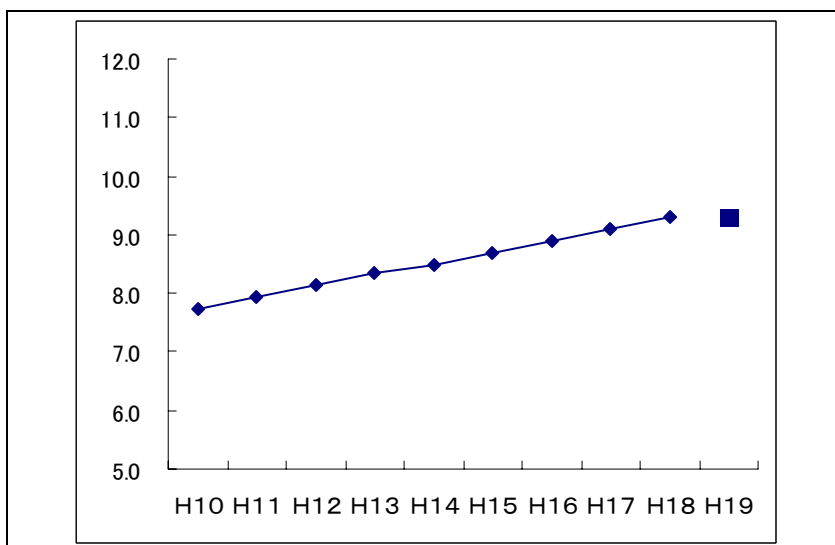
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19
8.5㎡/人	8.7㎡/人	8.9㎡/人	9.1㎡/人	9.3㎡/人	計測中



事務事業の概要

主な事務事業の概要

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：国営公園整備費 約247億円(平成19年度国費)

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のうち防災公園の整備に係る部分を除く 約417億円(平成19年度国費)

関連する事務事業の概要

①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等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。

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に基づく実績値は、平成18年度末現在で9.3㎡/人となっており、順調に推移し、目標値を達成した。

(事務事業の実施状況)

- ・直轄事業においては、国営アルプスあづみの公園(長野県)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、緑地環境整備総合支援事業により地方公共団体による公園整備への支援を行った。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・平成19年度の実績値は集計中であるが、平成18年度において目標を達成している。
- ・都市の緑を確保していく上で、都市公園の整備は必要不可欠であり、平成20年度に新たに都市公園事業における補助対象施設の拡充等を行うことからA-1と評価した。
- ・目標年度は平成24年度まで延長し、これまでの実績及び公園等の整備予定の調査結果を踏まえ、目標値は10.3㎡/人と設定する。

平成20年度以降における新規の取組

歴史・文化資産を保全・活用したまちづくりを推進するため、都市公園事業の拡充を行う。

担当課等(担当課長名等)

担当課：都市・地域整備局公園緑地・景観課(課長 小林 昭)

業績指標 35

都市域における水と緑の公的空間確保量

評価

A-1	目標値：12㎡/人を約1割増（13㎡/人（平成19年度）） 実績値：約8%増（平成18年度）※平成19年度は計測中 初期値：12㎡/人（平成14年度）
-----	---

（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の。

（目標設定の考え方・根拠）

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㎡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㎡を設定している。

（外部要因）

該当なし

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・ 京都議定書目標達成計画（平成17年4月28日閣議決定）「都市緑化等については、「緑の政策大綱」や市町村が策定する「緑の基本計画」等、国及び地方公共団体における緑の保全、創出に係る総合的な計画に基づき、引き続き、都市公園の整備、道路、河川・砂防、港湾等における緑化、既存の民有緑地の保全、建築物の屋上、壁面等の新たな緑化空間の創出等を積極的に推進する。」
- ・ 第3次生物多様性国家戦略（平成19年11月27日閣議決定）「第2部 7節都市 2 緑地、水辺の保全・再生・創出・管理に係る諸施策の推進」
- ・ 長期戦略指針「イノベーション25」（平成19年6月1日閣議決定）「都市公園の整備を始め、NPO等による緑化活動の促進、公共施設等の緑化の推進、都市開発事業における緑地等の創出に関わる民間事業者の取組を評価する制度の開発・普及等、多様な主体による国民運動としての都市緑化活動を展開。」
- ・ 21世紀環境立国戦略（平成19年6月1日閣議決定）「緑地の保全、都市公園の整備、公共施設等の緑化、屋上緑化等を推進することにより都市内において森と呼べるような豊かな自然空間を再生・創出する。」
- ・ 観光立国推進基本計画（平成19年6月29日閣議決定）「史跡や名勝、豊かな自然環境など地域の魅力ある観光資源を生かした都市公園の整備を推進」、「都市に残された貴重な緑地を保全するとともに市民との協働による緑化等を推進」

【閣決（重点）】

- ・ 社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章に記載あり」

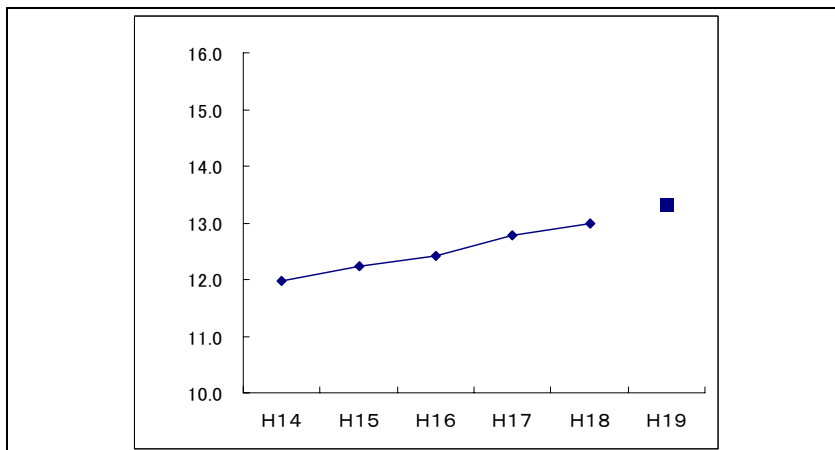
【本部決定】

- ・ 地方再生戦略（平成19年11月地域活性化統合本部決定）「城跡・古墳、歴史的建造物等を生かしたまちなみ形成の支援、都市公園事業等の既存制度の充実による支援について検討する。」

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19
12㎡/人	約2%増	約4%増	約7%増	約8%増	計測中



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 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：国営公園整備費 約247億円（平成19年度国費）
- 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のうち防災公園の整備に係る部分を除く 約417億円（平成19年度国費）
- 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：古都及び緑地保全事業費補助 約50億円（平成19年度国費）
- ④特別緑地保全地区内の土地に係る相続税の延納に伴う利子税の特例措置（相続税）
相続税額について延納の許可を受けた者に係る課税相続財産の価額のうちに、特別緑地保全地区にある土地の価額がある場合の利子税の利率の特例措置を講ずる。
- ⑤相続税評価額の特例措置（相続税）
特別緑地保全地区内の山林、原野、立木について、評価の軽減措置を講ずる。
- ⑥地価税に係る非課税措置（地価税）
特別緑地保全地区内の緑地に係る土地の非課税措置を講ずる。
- ⑦市街化区域農地に対して課する固定資産税の特例措置（固定資産税）
市街化区域農地のうち、三大都市圏の既成市街地等内の市の区域に存するものに係る宅地並み課税について、特別緑地保全地区内の農地については適用除外とする。
- ⑧特別緑地保全地区内の土地の評価の軽減等（相続税）
特別緑地保全地区内の土地（ホテル、料理店等の施設の用に供する土地以外）の山林・宅地に係る評価の軽減措置を講ずる。
- ⑨特別緑地保全地区内の土地の評価の軽減等（固定資産税）
特別緑地保全地区内の土地（ホテル、料理店等の施設の用に供する土地以外）の山林・宅地に係る固定資産税の特例措置を講ずる。
- ⑩特別緑地保全地区に係る土地に対する非課税措置（特別土地保有税）
特別緑地保全地区内の土地（ホテル、料理店等の施設の用に供する土地以外）に係る特別土地保有税の非課税措置を講ずる。
- ⑪市民緑地に係る課税の特例措置（相続税）
市民緑地の用地として貸し付けられている土地の評価の軽減措置を講ずる。
- ⑫認定緑化施設に係る課税の特例措置（固定資産税）
緑化施設整備計画の認定を受けた認定緑化施設に係る課税標準の特例措置を講ずる。
- ⑬生産緑地に係る相続税の特例措置（相続税）
農地等に係る相続税の納税猶予措置を講ずる。
- ⑭生産緑地地区内の農地に係る非課税措置（地価税）
生産緑地地区内の農地等のうち買取りのされていないものに係る地価税の非課税措置を講ずる。
- ⑮贈与により農地等を取得した場合の不動産取得税の徴収猶予（不動産取得税）
贈与により一定割合以上の農地等を取得した場合の不動産取得税について徴収を猶予する（贈与税が免除される場合は納税義務免除）。
- ⑯市街化区域農地に対して課する固定資産税の特例措置（固定資産税）
特定市街化区域農地に係る宅地並み課税について、生産緑地地区内の農地については適用除外とする。

関連する事務事業の概要

①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。

②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べく、植樹帯、中央分離帯の植樹等、道路緑化を積極的に進める。

③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川づくりにより、水と緑の豊かな空間を確保する。

④急傾斜地における緑を生かした斜面对策 (◎)

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を形成するため、一連の樹林帯（グリーンベルト）の整備を推進する。

⑤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の実現のため、港湾緑地を計画的に整備する。

⑥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。

(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19年度の実績値は集計中であるが、整備予定量調査結果や過去の実績を勘案すると、平成19年度の実績値は約1割増と推測され、目標を達成することが見込まれる。

(事務事業の実施状況)

- ・ 直轄事業においては、国営木曾三川公園（愛知県、岐阜県、三重県）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、多自然川づくり等を多摩川、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を形成するため、一連の樹林帯（グリーンベルト）の整備を推進。
- ・ 平成19年度に港湾緑地の整備を全国約70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

- ・ 業績指標は順調に推移しており、平成19年度末現在で約1割増と推測され、目標を達成する見込み。また、平成20年度から新たな取組として都市公園事業における補助対象施設の拡充等を行うことから、A-1と評価した。
- ・ 平成20年度以降についても、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・急傾斜地・港湾等の公共空間の緑化を行う必要がある。
- ・ さらに、要素となる自然的環境に、下水処理場、調整池、雨水開渠のうち、水と緑に関わる部分を追加し、事業を推進する。
- ・ 目標年度は、平成24年度までに延長し、公園等の整備予定及びこれまでの実績を踏まえ、目標値を「平成19年度の値から約1割増（約1.4㎡/人）」と設定する。

平成20年度以降における新規の取組

- 歴史・文化資産を保全・活用したまちづくりを推進するための都市公園事業の拡充

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局公園緑地・景観課（課長 小林 昭）

関係課：道路局地方道・環境課道路環境調査室

（室長 板倉 信一郎）

河川局河川環境課（課長 中嶋 章雅）

河川局砂防部砂防計画課（課長 中野 泰雄）

港湾局国際・環境課（課長 福田 功）

航空局環境・地域振興課（課長 荒川 敦）

業績指標 36

全国民に対する国営公園の利用者数の割合

評価

A-1	目標値：全国民の 4人に1人が利用（平成19年度） 実績値：全国民の 4人に1人が利用（平成19年度） 初期値：全国民の 5人に1人が利用（平成14年度）
-----	---

(指標の定義)

国民の国営公園の利用頻度（〇人に1人が利用）

(目標設定の考え方・根拠)

国営公園の整備の進捗と相関するように入場者数の増加が図られてきており、計画的な整備及び効率的な管理を推進することにより、長期的にはより多くの国民に利用されることを目指しており、今後の整備計画から平成19年度の目標値「4人に1人」を設定している。

(外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

地方公共団体（連携事業者）

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・ 長期戦略指針「イノベーション25」（平成19年6月1日閣議決定）「都市公園の整備を始め、NPO等による緑化活動の促進、公共公益施設の緑化の推進、都市開発事業における緑地等の創出に関わる民間事業者の取組を評価する制度の開発・普及等、多様な主体による国民運動としての都市緑化活動を展開。」
- ・ 観光立国推進基本計画（平成19年6月29日閣議決定）「史跡や名勝、豊かな自然環境など地域の魅力ある観光資源を生かした都市公園の整備を推進」、「都市に残された貴重な緑地を保全するとともに市民との協働による緑化等を推進」

【閣決（重点）】

- ・ 社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第3章に記載あり」

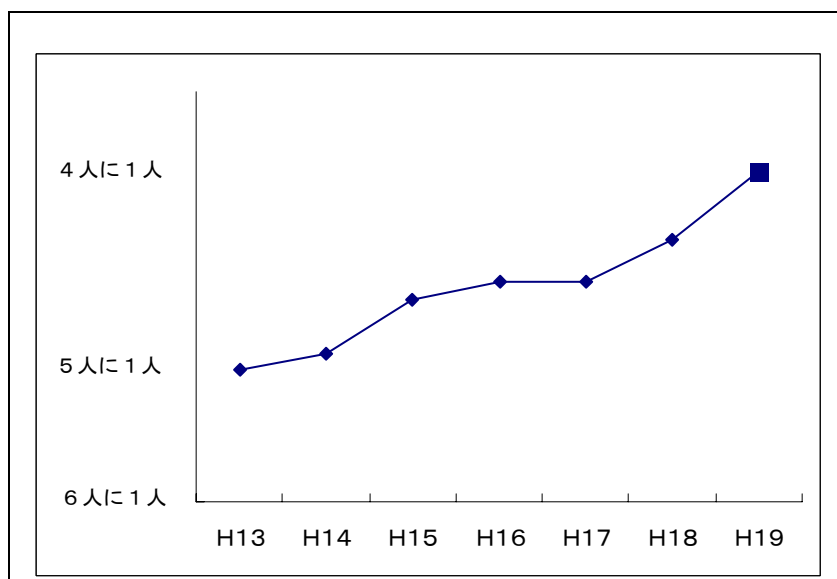
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値						(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
4.9人 に1人	4.6人 に1人	4.5人 に1人	4.5人 に1人	4.3人 に1人	4.0人 に1人	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

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、国営アルプスあづみの公園（長野県）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（東京都）の整備を促進している。

予算額：国営公園整備 約247億円（平成19年度）

②国営公園の管理

供用中の16公園について適正な維持管理を行っている。

予算額：国営公園維持管理 約114億円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

・平成19年度の国営公園の利用者数は、供用中の16公園全体で約3,200万人であったことから、全国民に対する国営公園の利用者数の割合は、国民の4人に1人となり、目標値を達成した。

・平成18年度に開園した国営吉野ヶ里歴史公園（佐賀県）の南内郭広場、平成19年度に開園した国営木曾三川公園（愛知県、三重県、岐阜県）のフラワーパーク江南等により、順調に進捗したものと考えられる。

（事務事業の実施状況）

・国営アルプスあづみの公園など17公園の整備等を推進した。

・供用中の16公園について適正な維持管理を行っている。

課題の特定と今後の取組の方向性

・業績指標は平成19年度末現在で国民の4人に1人と目標を達成しているが、平成20年度以降も新規の取組に着手することから、A-1と評価した。

・平成20年度以降については、目標年度を平成24年度まで延長し、追加開園と既開園区域の利用促進により年間入園者数が約480万人増加すると想定し、目標は「全国民の3.5人に1人」と設定する。

・地域住民のレクリエーションや憩いの場としての引き続き着実な整備及び維持管理を行い、積極的な広報やイベント開催を通じ、更なる利用促進を図る。

平成20年度以降における新規の取組

○「国営飛鳥・平城宮跡歴史公園（仮称、奈良県）」の整備着手

我が国を代表する歴史・文化資産である特別史跡平城宮跡について、一層の保存、活用を図るため、国営飛鳥歴史公園と一体の公園として、「国営飛鳥・平城宮跡歴史公園（仮称）」平城宮跡区域（仮称）の整備に着手する。

○国営公園の入園料に係る制度の充実

国営公園において、障害者福祉に一層寄与するため、障害者介添者の入園料免除措置を導入する。また、国営公園の一層の利用促進を図るため、年間パスポート料金の見直しを図る。

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局公園緑地・景観課（課長 小林 昭）

○暮らし・環境

政策目標 2

良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現

施策目標 8

良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進する

自然再生事業、水と緑のネットワーク整備事業、緑地環境整備総合支援事業、下水道事業、都市水環境整備事業等を実施することにより、良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の実施、下水道資源の循環を推進する。

業績指標

37	生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地
38	汚水処理人口普及率
39	下水道処理人口普及率
40	環境基準達成のための高度処理人口普及率
41	合流式下水道改善率
42	下水汚泥のリサイクル率
43	自然体験活動拠点数
44	河川における汚濁負荷削減率
45	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（河川）
46	失われた湿地・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（河川）
47	地域に開かれたダム、ダム湖活用者数
48	都市空間形成河川整備率

【評価結果の概要】

（総合的評価）

良好な水環境・水辺空間の形成・水と緑のネットワークの形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環を推進するための具体的措置として、自然再生事業、水と緑のネットワーク整備事業、緑地環境整備総合支援事業、下水道事業、都市水環境整備事業等を実施してきたところ。その効果については着実に進んでおり、業績指標にも表れているが、業績指標の目標年度における目標値について、一部で達成できない業績指標もあるため、より効果を発揮する事業や対策への重点化等の実施により、効果的・効率的な対策を実施するとともに、業績指標の目標値の見直し、及び新たな業績指標について、今後検討していく必要がある。

（必要性）

「21世紀環境立国戦略」（平成19年6月閣議決定）にて「低炭素社会」、「循環型社会」又は「自然共生社会」の構築の必要性について記載されたところであり、また、高齢化に伴う人口構造の変化や地球温暖化に伴う自然環境の変化することが想定されることから、今後とも当該施策を着実に実行していく必要がある。

（有効性）

当該施策を推進していく手段として、自然再生事業、緑地環境整備総合支援事業、下水道事業、都市水環境整備事業等を中心に展開してきた。自然再生事業は平成14年度から実施しており、自然再生した水辺・湿地等の割合は着実に進んできており、今後、割合を大きく伸ばすことが見込まれ、当該施策を有効的に推進している。緑地環境整備総合支援事業についても、平成16年度より公園・緑地の整備等、多様な手法により良好な自然環境を適正に保全・創出してきており、当該施策を有効に推進している。下水道事業については、計画的かつ効率的に、未普及解消施策、高度処理、合流式下水道の改善、汚泥の有効利用が進められており、当該施策を有効に推進している。都市水環境整備事業については、新世代下水道支援事業制度等により、着実に都市の水環境の向上に寄与しており、当該施策を有効に推進している。

（効率性）

今後も第二期水環境改善緊急行動計画（清流ルネッサンスⅡ）等、水環境改善に積極的な地元市町村等と河川管理者・下水道管理者等が一体となった水環境改善施策等に取り組み、より効率性を高める必要がある。

（反映の方向性）

- ・ より効果を発揮する事業や対策への重点化等の実施
- ・ 各種事業の連携・調整の強化

業績指標 37

生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地

評価

A-2	目標値：2,400 ha (平成19年度) 実績値：2,200 ha (平成18年度) ※平成19年度は計測中 初期値：0 ha (平成14年度)
-----	--

(指標の定義)

都市域において、樹林地・草地・水辺地等により構成される良好な自然環境を

- ・都市公園の整備により保全・創出
- ・緑地保全地区等の指定により保全
- ・港湾緑地の整備により創出

することにより平成14年度以降新たに制度的に担保する面積

(目標設定の考え方・根拠)

平成19年度までに想定される整備・指定見込を踏まえ、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)

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・第三次生物多様性国家戦略(平成19年11月27日閣議決定)「第2部 7節都市 2 緑地、水辺の保全・再生・創出・管理に係る諸施策の推進」
- ・21世紀環境立国戦略(平成19年6月1日閣議決定)「緑地の保全、都市公園の整備、公共公益施設の緑化、屋上緑化等を推進することにより都市内において森と呼べるような豊かな自然空間を再生・創出する。」

【閣決(重点)】

- ・社会資本整備重点計画(平成15年10月10日)「第2章及び第3章に記載あり」

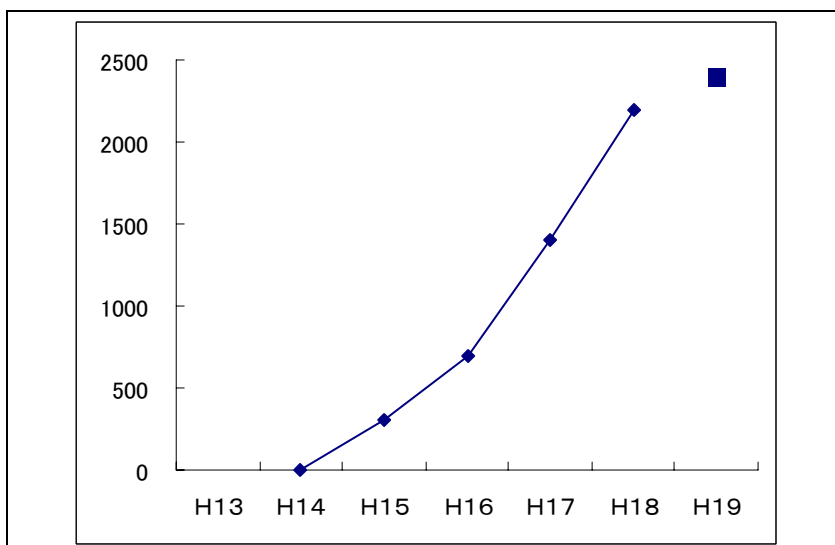
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19
0ha	約300ha	約700ha	約1,400ha	約2,200ha	計測中



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ①緑地環境整備総合支援事業
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等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5.4億円の内数(平成19年度国費)
- ②特別緑地保全地区内の土地に係る相続税の延納に伴う利子税の特例措置（相続税）
相続税額について延納の許可を受けた者に係る課税相続財産の価額のうちに、特別緑地保全地区にある土地の価額がある場合の利子税の利率の特例措置を講ずる。
- ③相続税評価額の特例措置（相続税）
特別緑地保全地区内の山林、原野、立木について、評価の軽減措置を講ずる。
- ④地価税に係る非課税措置（地価税）
特別緑地保全地区内の緑地に係る土地の非課税措置を講ずる。
- ⑤市街化区域農地に対して課する固定資産税の特例措置（固定資産税）
市街化区域農地のうち、三大都市圏の既成市街地等内の市の区域に存するものに係る宅地並み課税について、特別緑地保全地区内の農地については適用除外とする。
- ⑥特別緑地保全地区内の土地の評価の軽減等（相続税）
特別緑地保全地区内の土地（ホテル、料理店等の施設の用に供する土地以外）の山林・宅地に係る評価の軽減措置を講ずる。
- ⑦特別緑地保全地区内の土地の評価の軽減等（固定資産税）
特別緑地保全地区内の土地（ホテル、料理店等の施設の用に供する土地以外）の山林・宅地に係る固定資産税の特例措置を講ずる。
- ⑧特別緑地保全地区に係る土地に対する非課税措置（特別土地保有税）
特別緑地保全地区内の土地（ホテル、料理店等の施設の用に供する土地以外）に係る特別土地保有税の非課税措置を講ずる。
- ⑨市民緑地に係る課税の特例措置（相続税）
市民緑地の用地として貸し付けられている土地の評価の軽減措置を講ずる。
- ⑩認定緑化施設に係る課税の特例措置（固定資産税）
緑化施設整備計画の認定を受けた認定緑化施設に係る課税標準の特例措置を講ずる。
- ⑪生産緑地に係る相続税の特例措置（相続税）
農地等に係る相続税の納税猶予措置を講ずる。
- ⑫生産緑地地区内の農地に係る非課税措置（地価税）
生産緑地地区内の農地等のうち買取りのされていないものに係る地価税の非課税措置を講ずる。
- ⑬贈与により農地等を取得した場合の不動産取得税の徴収猶予（不動産取得税）
贈与により一定割合以上の農地等を取得した場合の不動産取得税について徴収を猶予する（贈与税が免除される場合は納税義務免除）。
- ⑭市街化区域農地に対して課する固定資産税の特例措置（固定資産税）
特定市街化区域農地に係る宅地並み課税について、生産緑地地区内の農地については適用除外とする。

関連する事務事業の概要

- ①自然再生緑地整備事業の推進
埋立造成地や工場等からの大規模な土地利用転換地など自然的な環境を積極的に創出すべき地域において樹林地や湿地、干潟の再生創出など生物多様性の確保に資する良好な緑地の整備を推進する。
- ②緑地保全事業の推進
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。
- ③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の実現のため、港湾緑地を計画的に整備する。

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19年度の実績は集計中であるが、整備見込調査等から平成19年度末現在で約2,600haと推測され、目標を達成する見込み。

(事務事業の実施状況)

- ・都市公園事業費補助により地方公共団体による自然再生緑地整備への支援を行った。
- ・港湾緑地の整備を全国約70港で実施した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は平成19年度末現在で約2,600haと見込まれることから、順調に進捗しているものと考えられるため、A-2と評価した。
- ・平成20年度以降についても、都市域において、樹林地・草地・水辺地等により構成される良好な自然的環境を確保するため、公園・緑地を整備するとともに、港湾空間における良好な環境実現のため、港湾緑地の計画的な整備を進める。
- ・目標年度は、平成24年度までに延長し、公園・緑地等の整備・指定予定を踏まえ、目標値を「平成19年度の値から約2,200ha増」と設定する。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市地域整備局公園緑地・景観課（課長 小林 昭）
関係課：港湾局国際・環境課（課長 福田 功）

業績指標 38

汚水処理人口普及率

評価

A-1

目標値：86%（平成19年度）
 実績値：82%（平成18年度）
 初期値：76%（平成14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。

(目標設定の考え方・根拠)

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。

(外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

- ・農林水産省（農業集落排水事業等を所管）
- ・環境省（浄化槽事業を所管）
- ・地方公共団体（事業主体）

(重要政策)

【施政方針】

- ・第162回国会施政方針演説（平成17年1月21日）「下水道や浄化槽の整備のように、複数の省庁にまたがる同種の公共事業を地域再生のため実施する場合には、窓口を一本化して交付金を地方に配分する仕組みをつくります。」

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

- ・社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章に記載あり」

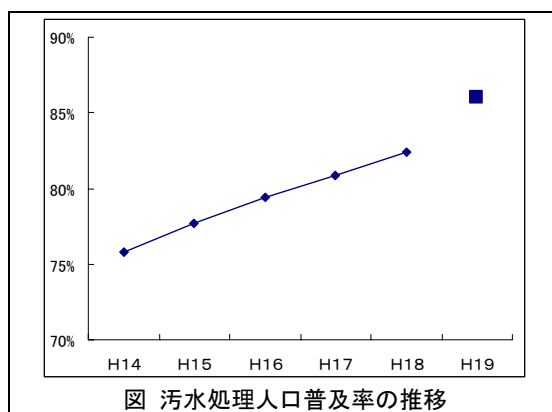
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19
76%	78%	79%	81%	82%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 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、農業集落排水施設、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は、現状の都道府県構想を前提としており、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 6,963億円の内数（平成19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。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 汚水処理人口普及率の平成19年度の実績値は集計中であるが、平成18年度の実績値は82.4%で、前年度から1.5%上昇しており、着実な進捗が図られている。平成19年度には「下水道未普及解消クイックプロジェクト社会実験」を創設し、地域の実状に応じて、低コストで、早期かつ機動的な整備が可能となるような新たな整備手法の導入により効率的な整備を進めるため、モデル市町村における取組支援等も新たに実施しており、目標達成が見込まれる。
- ・ 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65.5%にとどまっている。

(事務事業の実施状況)

- ・ 下水道の普及が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よの整備や処理場の整備など、下水道の整備を推進した。
- ・ 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により、汚水処理の普及拡大を推進した。
- ・ 平成19年9月に事務連絡「人口減少の社会情勢の変化を踏まえた都道府県構想の見直しの推進について」を发出し、人口減少や高齢化の本格化、厳しい財政状況等を踏まえ、より効率的に汚水処理施設の整備を行うため、都道府県構想の積極的な見直しを推進した。
- ・ さらに、下水道事業については、早期、低コストかつ手戻りのない未普及解消方策を検討するため、「下水道未普及解消クイックプロジェクト」を平成18年度に発足し、平成19年度より社会実験としてモデル市町村において新技術の導入による効率的な整備等の試行的な取組みに着手したところ。

※ 都道府県構想：各都道府県が市町村の意見を反映した上で策定している汚水処理施設の整備に関する総合的な構想で、水質保全効果や費用比較による経済性等を勘案し、地域の実状に応じた効果的かつ適正な整備手法を選定するもの

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 業績指標は着実に進捗しているが、目標達成に向け、さらなる進捗が必要。人口減少、高齢化の進展や厳しい財政事情の中で施設の整備が遅れている未普及地域の解消を図るため、平成20年度において中小市町村の公共下水道管きよの補助対象範囲の見直し等の新たな取組を行っていくことからA-1と評価した。
- ・ 厳しい財政状況や人口減少等の社会情勢の変化を踏まえ、各汚水処理施設の連携を一層強化するとともに、地域の実状に応じた低コストの下水道整備手法を導入し、効率的な汚水処理施設整備を推進する。
- ・ また、下水道の整備にあたっては、人口の集中する地区等へ重点化するとともに、普及率の格差是正を図るため、中小市町村における整備を推進する。
- ・ なお、当指標は平成19年度が目標年度であり目標値を概ね達成見込みであるが、生活環境の改善、公共用水域の水質保全、地域の活力再生等の観点から、未普及地域の早期解消が重要な課題であるため、目標値を新たに設定し、指標を継続する。

平成20年度以降における新規の取組

- ・ 平成20年度に公共下水道管きよの補助対象範囲の見直しを行い、地域間格差の解消に向けて、中小市町村を中心に補助対象範囲を拡大し、下水道の普及を一層促進することとしている。
- ・ また、平成18年度に発足した「下水道未普及解消クイックプロジェクト」では、平成19年度よりモデル市町村において試行的な取組みに着手したところであり、平成20年度にはモデル市町村を拡大し、引き続き地域の実状に応じた効率的な未普及解消を図ることとしている。

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 岡久 宏史）

業績指標 39

下水道処理人口普及率

評価

A-1	目標値：72%（平成19年度） 実績値：72%（平成19年度） 初期値：65%（平成14年度）
-----	---

(指標の定義)

総人口に対して下水道を利用できる人口の割合。

(目標設定の考え方・根拠)

将来は、汚水処理人口普及率が100%となることを目標とし、農業集落排水施設や浄化槽等との適切な役割分担のもと、下水道により整備すべき区域について整備を図ることとしており、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。

(外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

地方公共団体（事業主体）

(重要政策)

【施政方針】

・第162回国会 施政方針演説（平成17年1月21日）

「下水道や浄化槽の整備のように、複数の省庁にまたがる同種の公共事業を地域再生のため実施する場合には、窓口を一本化して交付金を地方に配分する仕組みをつくります。」

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

・社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第3章に記載あり」

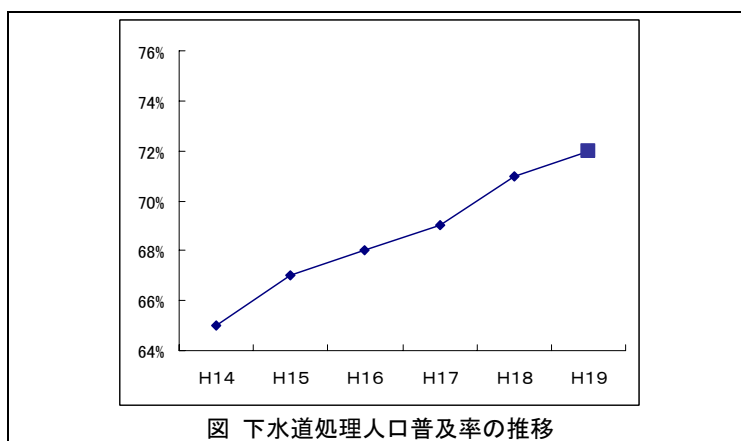
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値						(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
65%	67%	68%	69%	71%	72%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○ 下水道の整備

- ・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している。
- ・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を行う。

予算額 6,963億円の内数（平成19年度国費）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・下水道処理人口普及率の平成19年度の実績値は72%であり、目標を達成している。
- ・しかしながら、下水道の普及状況は地域間、人口規模によって大きな差があり、下水道処理人口普及率が全国平均を超えているのは13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下水道処理人口普及率は42.7%にとどまっている。

(事務事業の実施状況)

- ・下水道の普及が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よの整備や処理場の整備など、下水道の整備を推進した。
- ・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により、汚水処理の普及拡大を推進した。
- ・平成19年9月に事務連絡「人口減少の社会情勢の変化を踏まえた都道府県構想の見直しの推進について」を发出し、人口減少や高齢化の本格化、厳しい財政状況等を踏まえ、より効率的に汚水処理施設の整備を行うため、都道府県構想の積極的な見直しを推進した。
- ・さらに、下水道事業については、早期、低コストかつ手戻りのない未普及解消方策を検討するため、「下水道未普及解消クイックプロジェクト」を平成18年度に発足し、平成19年度より社会実験としてモデル市町村において新技術の導入による効率的な整備等の試行的な取組みに着手したところ。

※ 都道府県構想：各都道府県が市町村の意見を反映した上で策定している汚水処理施設の整備に関する総合的な構想で、水質保全効果や費用比較による経済性等を勘案し、地域の実状に応じた効果的かつ適正な整備手法を選定するもの

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は順調に推移している。人口減少、高齢化の進展や厳しい財政事情の中で施設の整備が遅れている未普及地域の解消を図るため、平成20年度において中小市町村の公共下水道管きよの補助対象範囲の見直し等の新たな取組みを行っていくことからA-1と評価した。
- ・厳しい財政状況や人口減少等の社会情勢の変化を踏まえ、各汚水処理施設の連携を一層強化するとともに、地域の実状に応じた低コストの下水道整備手法を導入し、効率的な汚水処理施設整備を推進する。
- ・また、下水道の整備にあたっては、人口の集中する地区等へ重点化するとともに、普及率の格差是正を図るため、中小市町村における整備を推進する。
- ・なお、当指標は平成19年度が目標年度であり目標値を達成しているが、生活環境の改善、公共用水域の水質保全、地域の活力再生等の観点から、未普及地域の早期解消が重要な課題であるため、目標値を新たに設定し、指標を継続する。

平成20年度以降における新規の取組

- ・平成20年度に公共下水道管きよの補助対象範囲の見直しを行い、地域間格差の解消に向けて、中小市町村を中心に補助対象範囲を拡大し、下水道の普及を一層促進することとしている。
- ・また、平成18年度に発足した「下水道未普及解消クイックプロジェクト」では、平成19年度よりモデル市町村において試行的な取組みに着手したところであり、平成20年度にはモデル市町村を拡大し、引き続き地域の実状に応じた効率的な未普及解消を図ることとしている。

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 岡久 宏史）

業績指標 40
環境基準達成のための高度処理人口普及率

評価

A-1	目標値：17%（平成19年度） 実績値：15%（平成18年度） 初期値：11%（平成14年度）
-----	---

（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（注2）、指定湖沼（注3）等の水質環境基準（注4）の達成と、そのために必要な高度処理（注5）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最も効果的に実施するための上位計画。

（注2）伊勢湾、東京湾、大阪湾

（注3）琵琶湖、霞ヶ浦等の11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

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（%）

（目標設定の考え方・根拠）

将来は、高度処理の必要な地域において高度処理を原則化することとしており、現況値等を考慮して平成19年度の目標値を設定している。

（外部要因）

該当なし

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・ 21世紀環境立国戦略（平成19年6月1日）「閉鎖性海域等の水質汚濁対策、・・・などの総合的な取組を推進することにより、多様な魚介類等が生息し、人々がその恵沢を将来にわたり享受できる自然の恵み豊かな豊饒の「里海」の創生を図る。水質、水量の観点のみならず、生物多様性の保全の観点も含め、湖沼の汚濁負荷メカニズムの解明や水質汚濁対策の実施、水域と陸域の推移帯（水辺エコトーン）におけるヨシ群落の保全再生などの取組を進め、それぞれの湖沼の特色に応じた豊かな湖沼環境の再生を図る。」

【閣決（重点）】

- ・ 社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章に記載あり」

【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					（年度）
H14	H15	H16	H17	H18	H19
11%	12%	13%	14%	15%	

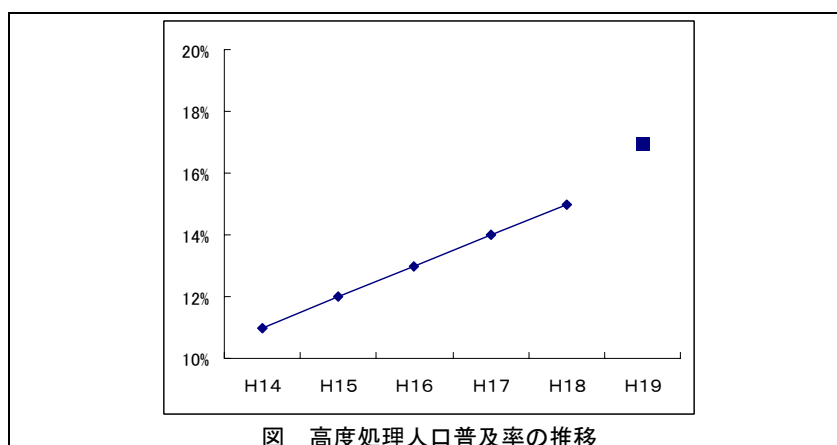


図 高度処理人口普及率の推移

事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 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 6,963 億円の内数 (平成 19 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。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 高度処理人口普及率の平成 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 (※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、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。
- 引き続き、閉鎖性水域や三大湾等の重要水域における水質改善を着実に推進するために、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。
(※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。

(事務事業の実施状況)

- 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。
- 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、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である。

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。しかし、高度処理の普及率の水準は依然として低い状態である。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ないが、複数の自治体等が汚濁負荷削減量の取引を行うことができるように制度を改正している。これらを活用して、より効率的かつ経済的に高度処理の普及促進を図る必要がある。平成 20 年度には高度処理を実施している処理区域に対する補助対象範囲の拡大等を行い、引き続き高度処理の普及促進の取組を行っていくことから、A-1 と評価した。
- なお、当指標は平成 19 年度が目標年度であり、目標に向けて着実な進捗が図られているが、高度処理の普及は依然として低い状況にある。また、三大湾や指定湖沼等の高度処理が必要な区域における高度処理の実施状況を明確にするため、指標の定義や目標値等を見直す。
- 平成 20 年度以降は業績指標の定義を改め、富栄養化の防止、水道水源の水質改善、水質環境基準の達成等、公共用水域の水質改善による良好な水環境創出に必要な高度処理を導入すべき処理場に係る区域内人口に対し、高度処理が実施されている区域内人口の割合とする予定。

平成 20 年度以降における新規の取組

- 平成 20 年度に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。

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 岡久 宏史)

業績指標 4 1
合流式下水道改善率

評価

B - 1	目標値：40%（平成19年度） 実績値：21%（平成18年度） 初期値：15%（平成14年度）
-------	---

（指標の定義）
 合流式下水道（注）により整備されている区域のうち、雨天時において公共用水域に放流される汚濁負荷量が分流式下水道並以下までに改善されている区域の面積の割合。
 （注）家庭などからの排水と雨水を一緒に一本の管で集める方式の下水道のこと。雨天時に管きよや処理場の能力を超える量の水は、未処理の状態では河川に放流させるといった問題がある。

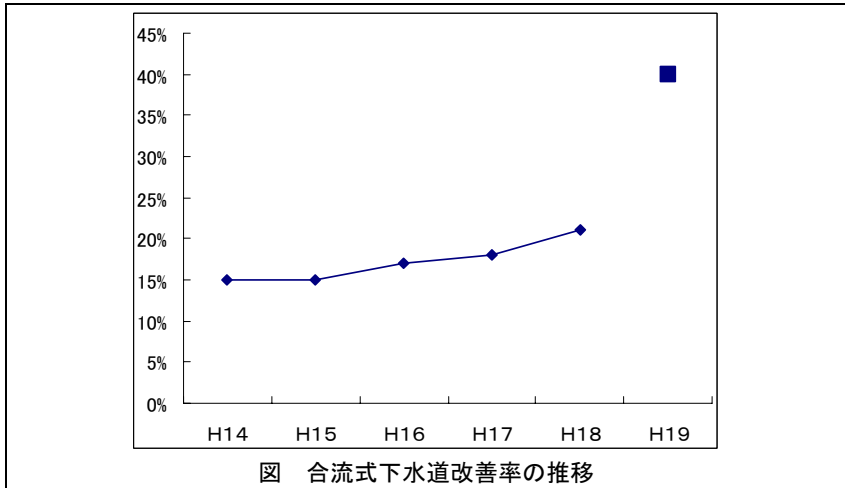
（目標設定の考え方・根拠）
 将来は、合流式下水道改善率を100%とすることを目標としており、現況値等を考慮して平成19年度の目標値を設定している。

（外部要因）
 該当なし

（他の関係主体）
 地方公共団体（事業主体）

（重要政策）
【施政方針】
 なし
【閣議決定】
 ・21世紀環境立国戦略（平成19年6月1日）
 「水質の面では、人間活動に伴う汚濁負荷を水域の自然の浄化作用を期待できるレベルまで抑えるため、都市内河川を始めとする都市域を取り巻く水域の水質改善対策の推進を図る。」
【閣決（重点）】
 ・社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第3章に記載あり」
【本部決定】
 なし
【政府・与党申合】
 なし

過去の実績値					（年度）
H14	H15	H16	H17	H18	H19
15%	15%	17%	18%	21%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○ 合流式下水道の改善
 合流式下水道の改善を図るため、雨水吐口の改良や滞水池の設置、遮集管の整備等を促進し、合流式下水道の改善済み面積を増加させるため、地方公共団体が行う合流式下水道改善事業に対して補助を行う。
 予算額 6,963億円の内数（平成19年度国費）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・合流式下水道改善率の平成19年度の実績値は集計中である。合流改善計画策定にあたっての状況調査やモニタリングを先行して行ってきたため、平成18年度の実績値は21%にとどまっており、目標については未達成の見込みである。
- ・平成19年度より3年以内に平成25年度を超えない範囲で計画期間5年間以内の「合流式下水道改善計画」を作成するよう実施要領の一部を改正するとともに、緊急改善計画の見直しを行う際の手引きを作成し、支援していくこととしていることから、今後は整備率が上昇する見込みである。

(事務事業の実施状況)

- ・合流式下水道の改善事業を、計画的・緊急的に実施すべく、合流式下水道緊急改善計画に基づく事業に対して重点的に補助を行った。
- ・平成19年度には、合流式下水道緊急改善事業の拡充を行い、確実な改善対策の完了を図るため、制度期間の延伸や評価制度の導入等を行った。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標の進捗は低調であり、目標達成が見込まれないが、平成20年度より新たな取組を行っていくことから、B-1と評価した。
- ・合流式下水道改善状況の調査結果によると、順調に事業実施している都市や既に分流式下水道並を達成している都市及び新技術の導入や適切な対策手法の選定で目標を達成できる都市は、191の自治体のうち111都市と約6割を占めている一方、多大な事業費が生じ進捗が遅れている都市や事業を未実施の都市は80都市あり、約4割を占めている。
- ・そのため、平成19年度より合流式下水道緊急改善計画に評価制度を導入し、改善対策の低コスト化、早期の目標達成等に向けた改善計画の見直しを行う「効率的な合流式下水道改善計画策定の手引き（案）」を作成するとともに、スピリット21（民間主導による技術開発プロジェクト）において選定・実用化された技術（省コスト、省スペース型の技術等）の適用や、地域の実状に即した改善方式の柔軟な採用等により、さらに事業の効率化を図ることとしている。
- ・なお、当指標は平成19年度が目標年度であり、目標達成は困難な状況であるが、原則として平成25年度までに合流式下水道を改善することを政令で定めており※、政令を遵守するためにも、目標値を新たに見直して指標を継続する。

※ 下水道法（昭和33年法律第79号）第7条及び第8条に基づく同法施行令第5条の5第6号及び第6条第2項において、雨水吐に係る構造の基準、雨水の影響が大きい時の放流水の水質の技術上の基準を定め、経過措置の期間内（原則平成25年度まで、処理区域面積が大きい場合には平成35年度まで）の改善対策の完了を義務づけている。

平成20年度以降における新規の取組

- ・平成20年度に新世代下水道支援事業制度（注1）を拡充して下水道水環境保全効果向上支援制度（注2）を創設し、地方公共団体が、合流区域における分流化に伴い必要となる排水設備の改造等を補助対象に追加することで、効率かつ確実な改善対策を実施することとしている。

（注1）新世代下水道支援事業制度：近年下水道の役割として新たに求められている良好な水環境の維持・回復、リサイクル社会構築への貢献、情報化社会への対応等を積極的に果たしていくことを目的としたものであり、平成10年度まで実施してきた14種類のモデル事業等を統合するとともに事業内容を拡充して、平成11年度に創設したものである。

（注2）下水道水環境保全効果向上支援制度：下水道整備による水質保全効果をより一層高めるとともに、快適な水辺空間等の形成による地域活性化を目的として、合流区域における分流化等に伴い必要となる排水設備の改造等の費用について地方公共団体が助成する場合に国が補助を行うもの。

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 岡久 宏史）

業績指標 4 2

下水汚泥のリサイクル率

評 価

A-1	目標値：68%（平成19年度） 実績値：74%（平成18年度） 初期値：60%（平成14年度）
-----	---

（指標の定義）

緑農地利用や建設資材利用など、下水汚泥*をリサイクル（資源化）する割合

下水汚泥リサイクル率=下水汚泥有効利用量/下水汚泥総発生量×100（%）

（目標設定の考え方・根拠）

長期的には、下水の処理に伴い発生する汚泥の全量についてリサイクルす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。

（外部要因）

該当なし

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

・第166回国会 施政方針演説（平成19年1月26日）

「京都議定書目標達成計画」に基づき、地球温暖化対策を加速します。乗用車の燃費基準を2015年までに2割以上改善し、世界で最も厳しい水準とするとともに、バイオ燃料の利用率を高めるための工程表を策定します。」

【閣議決定】

・21世紀環境立国戦略（平成19年6月1日）

「新エネルギー（バイオマス熱利用・太陽光発電等）の導入の加速化に向けた施策の強化」

・経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日）

「バイオマス等新エネの導入、「美しい森林づくり推進国民運動」の展開を始めとする森林の整備・保全等の森林吸収源対策の着実な実施、京都メカニズムの活用等を進める。」

【閣決（重点）】

・社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第3章に記載あり」

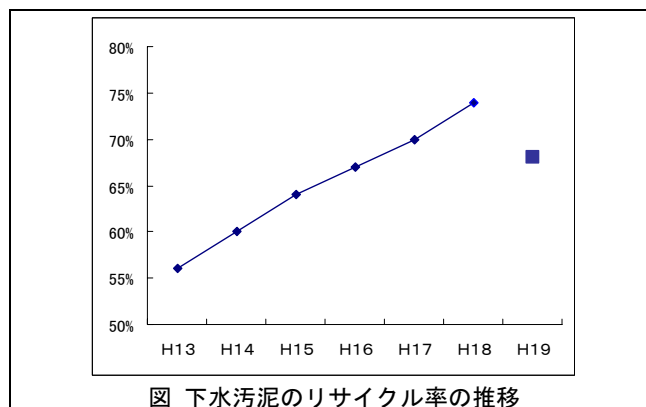
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値						（年度）
H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
56%	60%	64%	67%	70%	74%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○ 下水汚泥の再資源化と広域処理の推進

下水道の普及に伴い発生量が増大する下水汚泥について、適正な処理処分と再資源化を図るため、汚泥の再資源化施設の整備と広域処理の取組みを推進。

予算額 6,963億円の内数（平成19年度国費）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・下水汚泥のリサイクル率の平成18年度の実績値は74%であり、目標を達成している。
- ・業績指標としては最終目標値を達成しているが、循環型社会の形成の観点から、引き続き下水汚泥のリサイクルを推進する。
- ・産業廃棄物の最終処分場の残余年数は依然として非常に厳しい状況にあり、今後更なる汚泥の減量化、再生利用に加え、地球温暖化対策の推進も踏まえたエネルギー利用の推進の利用が不可欠である。

(事務事業の実施状況)

- ・産学官の適切や役割分担のもと、総合的・重点的に下水汚泥のリサイクルについての技術開発を進める「LOTUS Project (下水汚泥資源化・先端技術誘導プロジェクト)」を実施し、平成19年度までに7技術の技術開発、評価が終了したところである。
- ・下水道バイオマスの利活用を推進するため、平成19年度に新世代下水道支援事業制度を拡充し、地域全体で下水汚泥と他のバイオマスを一体的に処理・利用することが効率的である場合に、それらの混合・調整に必要な下水道施設を補助対象に追加した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・下水汚泥のリサイクル率は順調に推移しており、平成20年度から民間活用型地球温暖化対策下水道事業制度の創設等の新たな取組みを行っていることから、A-1と評価した。
- ・下水道だけでなく他分野・他事業と連携し、地域に資源・エネルギーを供給することや、下水汚泥以外のバイオマスとまとめて活用・再生するなど、関係主体と連携・協働した取組みを推進する。
- ・なお、当指標は目標年度が平成19年度であり、既に目標値を達成しているが、地球温暖化や資源・エネルギー問題に対応するため、下水汚泥の利用による温室効果ガスの排出削減対策の推進が今後も極めて重要である。また、下水汚泥中の有機物が固形燃料やバイオガス等として大きな資源・エネルギーポテンシャルを保有していることを踏まえて、指標の定義や目標値を見直す。
- ・平成20年度以降は業績指標の定義を改め、下水汚泥中の有機物のうち、ガス発電等エネルギー利用や緑農地利用等、有効利用された割合（固形物ベース）とする予定。

平成20年度以降における新規の取組

- ・民間企業の有するノウハウを最大限活用することにより、下水汚泥等の資源・エネルギー利用を推進するため、平成20年度に民間活用型地球温暖化対策下水道事業制度を創設している。下水汚泥等の循環利用に関する計画の策定経費を補助対象とするとともに、同計画に基づきPFI手法等により民間事業者が資源化を前提とした下水汚泥等の処理施設を建設する際に、地方公共団体への補助を通じて支援することとしている。また、一定のCO₂削減効果が見込まれる場合には、処理施設と関連して民間事業者が整備する貯留施設等も補助対象（間接）として支援することとしている。

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 岡久 宏史）

業績指標 4 3
自然体験活動拠点数

評 価

B-1

目標値：440箇所（平成19年度）
実績値：428箇所（平成19年度）
初期値：218箇所（平成12年度）

（指標の定義）

「自然体験活動拠点数」は、水辺の楽校プロジェクト、「子どもの水辺」再発見プロジェクト、いきいき海の子浜づくり事業の登録箇所数の合計値。

（目標設定の考え方・根拠）

河川流域における指導者が活動する拠点数を指標とする。

（外部要因）

- ・地域の気運の盛り上がり
- ・環境教育の動向

（他の関係主体）

- ・文部科学省（「子どもの水辺」再発見プロジェクトを所管）
- ・環境省（「子どもの水辺」再発見プロジェクトを所管）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

なし

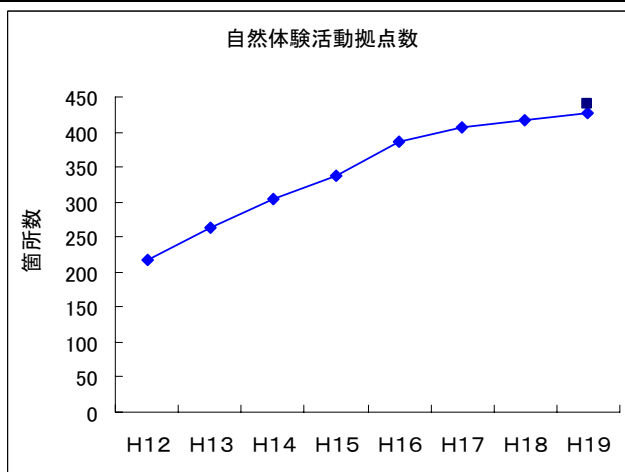
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

(年度)

H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
218箇所	263箇所	304箇所	338箇所	387箇所	406箇所	416箇所	428箇所



事務事業の概要

主な事務事業の概要

①環境学習・自然体験活動の推進

- ・子どもの水辺再発見プロジェクトの推進

身近な水辺において子どもたちの環境学習や自然体験活動を推進するため、文部科学省、国土交通省、環境省の連携プロジェクトとして、平成11年度に開始している。

教育委員会、河川管理者に加え地域の市民団体等が連携して、「子どもの水辺協議会」を設置し、体験活動の場としてふさわしい水辺（「子どもの水辺」）における活動の充実を図る。

また、「子どもの水辺サポートセンター」（平成14年7月に（財）河川環境管理財団内に設置）において、「子どもの水辺」の登録受付、活動に必要な資機材（ライフジャケット等）の貸出、水辺での活動をコーディネートできる市民団体等の人材の紹介等の支援体制を整備している。

②自然体験を支援する水辺の整備

・水辺の楽校プロジェクト

子どもの水辺再発見プロジェクトにおいて、水辺整備が必要な場合においては子どもたちが安全に自然とふれあえるよう河岸や遊歩道の整備等を行う。

予算額：事業費13,882億円の内数（平成19年度）

・いきいき海の子浜づくり事業

海岸保全施設の整備にあわせて、良好な海辺の自然環境を利用し、青少年等が、豊かな情緒を形成する場としての利用しやすい海岸づくりを行う。

予算額：事業費1,135億円の内数（平成19年度）

関連する事務事業の概要

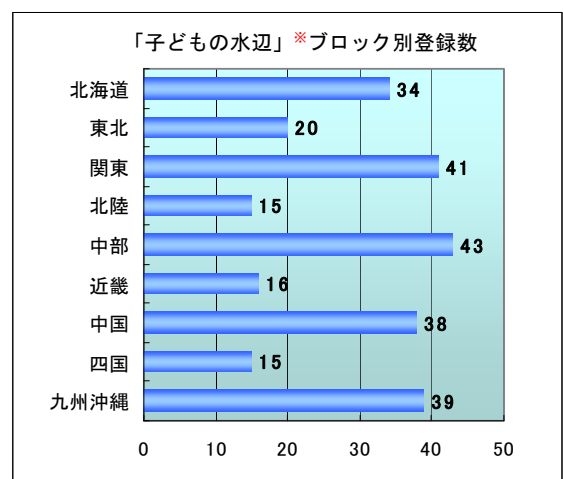
該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成19年度までの自然体験拠点数実績値は428箇所に達した。440箇所としている目標値には未達成であるが、活動拠点数は毎年増加しており、順調に施策が進捗しているといえる。
- 活動拠点数の増加については、平成14年度に「子どもの水辺」の登録に際して制度を拡充したことにより、登録箇所数が着実に伸び、「子どもの水辺サポートセンター」の設置及び体験活動への支援体制の整備の効果が十分あったと考えられるが、子どもの水辺登録数に地域別（ブロック別）に偏りが見られることから、より一層の制度の浸透が必要であると考えられる。



※指標は水辺の楽校プロジェクト、「子どもの水辺」再発見プロジェクト、いきいき海の子浜づくり事業の登録数であるが、グラフは子どもの水辺の登録数のみを示している。

(事務事業の実施状況)

- 「子どもの水辺」再発見プロジェクトについては、平成14年度に制度を拡充したことにより、着実に登録数が伸びており、制度の効果が十分あったものと考えられる。
- 一方、総体的には効果がでてきているものの、地域別（ブロック別）では登録数に偏りがあることから、地域でのばらつきを是正するために、全国を各ブロックに分けた中で、情報発信等各種支援方策の検討をするとともに、関係機関等と連携しつつ、水辺の活動をサポートする指導者を育成し、その指導者を核としたより一層の環境学習、自然体験活動の推進を図る必要がある。

課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は自然体験拠点数が毎年確実に伸びてきているが、目標値には到達しなかった。今後、「子どもの水辺」再発見プロジェクトについては制度の向上を行いながら、さらに推進していく必要がある。そのため、B-1と評価した。
- 上記で分析したように、地域でのばらつきを是正するために全国を各ブロックに分けた中で、情報発信、指導者育成等各種支援方策の検討を行うとともに、今後もより一層の環境学習、自然体験活動の推進・普及のため、ブロック単位、都道府県単位の連絡会議を実施し、地域のニーズにあったハード・ソフト対策を支援することにより、自然体験活動拠点登録箇所数を増やしていく。
- 以上を踏まえ、新たに平成24年度の目標値を設定する予定。

平成20年度以降における新規の取組

- 地域別の偏りを是正するため、各ブロックにおいて指導者育成等の方策を検討するとともに、「子どもの水辺」再発見プロジェクトの制度の見直しを行い、より一層の制度の浸透を図る。

担当課等（担当課長名等）

担当課：河川局河川環境課（課長 中嶋 章雅）

業績指標 4.4
河川における汚濁負荷削減率

評価

B-1

目標値： 78% (平成19年度)
実績値： 75% (平成19年度)
初期値： 65% (平成14年度)

(指標の定義)

対象とする水域に係る流域内で発生する汚濁負荷量に対する河川事業で削減した負荷量の割合。

河川における汚濁負荷削減率=①/②

- ① 対象とする水域に係る流域内で河川事業により削減した汚濁負荷量
- ② 対象とする水域に係る流域内の家庭、事業所等の各汚濁負荷発生源から排出される負荷量を発生汚濁負荷量として算出

(目標設定の考え方・根拠)

将来値の算定は、各流域の水環境改善緊急行動計画（清流ルネッサンスⅡ）で定められている目標で示された具体施策の推進や、過年度の下水道処理人口の目標値等を基に算定している。

(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（家庭、事業所等から排出される負荷量）の動向

(他の関係主体)

- ・ 地方公共団体等

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章及び3章に記載あり」

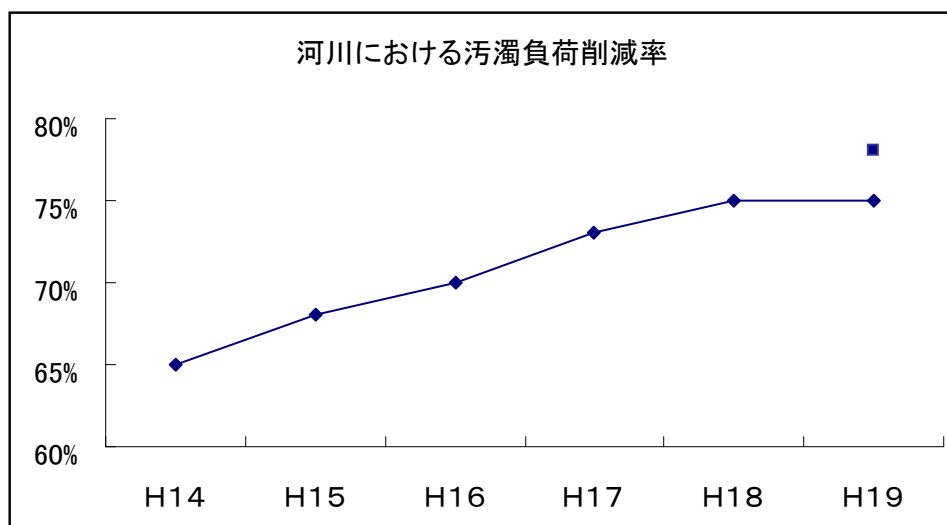
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値						(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
65%	68%	70%	73%	75%	75%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・浄化事業等の実施
河川において浄化浚渫や浄化施設等の設置を進め、水環境改善を実現する。
予算額：事業費11,662億円の内数（平成19年度）

関連する事務事業の概要

- ・関係機関及び流域自治体との連携による水環境改善施策設置等の整備
水環境が劣悪な河川、都市下水路、湖沼、ダム、貯水池等において水環境改善に積極的に取り組んでいる河川管理者と関係機関及び流域自治体が一体となって、水環境改善施設等の整備を総合的かつ重点的に実施し、水環境改善を図る水環境改善緊急行動計画（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）

- ・H19においても浄化浚渫や河川浄化施設の設置等を引き続き行っており、河川の水環境改善は値として1%未満と微弱ではあるが着実に進んでいる。

（事務事業の実施状況）

- ・平成19年度には大和川（大阪府）、霞ヶ浦（茨城県）など水環境が著しく悪化している河川や湖沼を対象に重点的に対策を実施。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・事業指標は目標値を達成できなかったものの、水環境改善のため、引き続き水環境改善事業を推進する。水環境が劣悪な河川、都市下水路、湖沼、ダム、貯水池等の水環境を改善するには、河川環境整備事業（浄化浚渫や浄化施設の設置等）だけでなく、下水道整備事業と併せて対策を行うことが必要である。このため、B-1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環境改善事業を実施する必要がある。
- ・以上を踏まえ、新たに平成24年度の目標値を設定する予定。

平成20年度以降における新規の取組

- ・劣悪な水環境を改善するため、今後は河川環境整備事業と下水道整備事業を併せた広域的な範囲での施策・目標としていく。

担当課等（担当課長名等）

担当課：河川局河川環境課（課長 中嶋 章雅）

業績指標 4 5

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（河川）

評 価

A-2	目標値：約 2 割（平成 1 9 年度） 実績値：1 8 %（平成 1 9 年度） 初期値： 0 （平成 1 4 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

（目標設定の考え方・根拠）

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年度までに約2割を再生することとして目標を設定とした。

分母：過去の開発等により人工的な構造物で覆われた水辺や海岸侵食によって失われた砂浜の延長

分子：復元・再生した河岸や砂浜の延長

（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）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・ 21世紀環境立国戦略（平成19年6月1日 閣議決定）
（3. 戦略2 ③、戦略6 ③）
- ・ 第三次生物多様性国家戦略（平成19年11月27日 閣議決定）
（第2部第1章第8節、第9節）

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章及び第3章に記載あり」

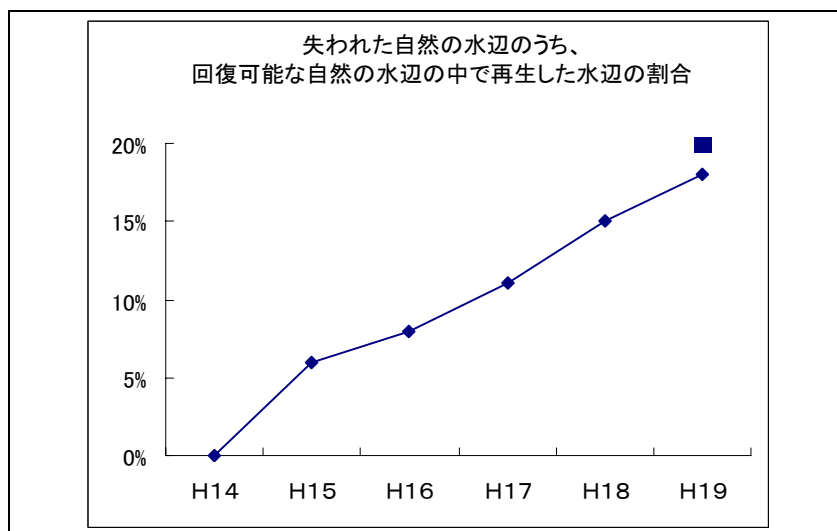
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)	
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
0%	6%	8%	11%	15%	18%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ① 自然再生、多自然川づくり等 (◎)
河川において、良好な自然環境の再生のための自然再生事業や多自然川づくりを推進。
予算額：事業費11,662億円の内数(平成19年度)
- ② 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之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：事業費1,135億円の内数(平成19年度)
- (注) ◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成19年度の実績値は18%であり、平成19年度の目標値をほぼ達成した。
- 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、着実に事業の進捗が図られてきた。
- 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。

(事務事業の実施状況)

- 自然再生、多自然型川づくり等を多摩川(東京都)、木曾川(三重県)等で実施
- 渚の創生事業
鹿嶋海岸(茨城県)、伏木富山港海岸(富山県)を含む8箇所で開催中

課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は平成19年度の目標値を達成していることから、A-2と評価した。
- 今後とも以下の取り組みを継続する。
- 「多自然川づくり基本指針」を踏まえ、事業推進にあたっての人材育成及び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(東京都)、米代川(秋田県)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しているところ。
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。
- 以上を踏まえ、新たに平成24年度の目標値を設定する予定。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：河川局海岸室 (室長 野田 徹)
港湾局海岸・防災課 (課長 小野 憲司)
関係課：河川局河川環境課 (課長 中嶋 章雅)

業績指標 4 6

失われた湿地・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（河川）

評 価

B - 2	目標値：約3割（平成19年度） 実績値：約2割（平成19年度） 初期値：約2割（平成14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3,000ha、干潟4,000ha）のうち復元・再生した割合。

（目標設定の考え方・根拠）

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）を再生することとして目標値を設定。

$$(1,200\text{ha} + 900\text{ha}) / (3,000\text{ha} + 4,000\text{ha}) = 0.30 = \text{約3割}$$

※1,200haは平成14年度までに回復した面積。

（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）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・ 21世紀環境立国戦略（平成19年6月1日閣議決定）
藻場、干潟、サンゴ礁等の保全・再生・創出を推進。失われてきた河川の氾濫源における湿地の再生。（第3章戦略6③）
- ・ 第三次生物多様性国家戦略（平成19年11月27日閣議決定）
港湾整備により発生した浚渫土砂を有効活用し、干潟・藻場等の造成を推進します（第2部第1章9節）
失われてきた河川などの良好な自然環境の再生を図るため、特に国民や地域社会の関心が高い地域などにおいては、河川などの自然再生事業を重点的・集中的に実施します。（第2部第1章第8節）

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章及び第3章」に記載あり

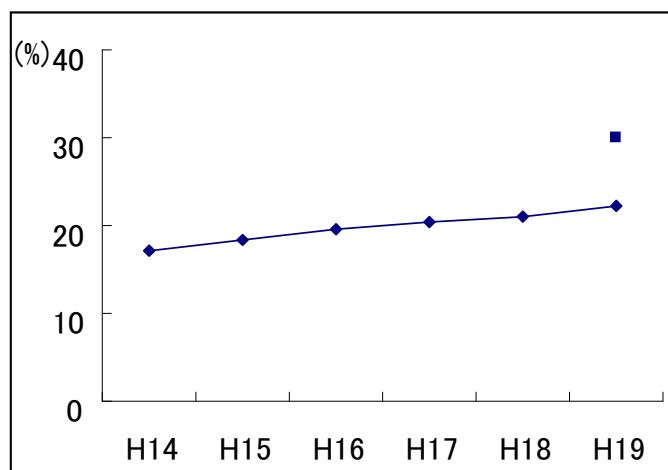
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					（年度）
H15	H16	H17	H18	H19	
18%	20%	20%	21%	22%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 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：事業費 11,662 億円の内数 (平成19年度)
- ②港湾・海域における海浜・干潟等の保全・再生・創出 (◎)
港湾において、浚渫土砂等を活用した海浜・干潟等を整備。
予算額：事業費 3,864 億円の内数 (平成19年度)

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

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

自然再生事業等により着実に湿地・干潟の再生を進めており、初期値 (平成14年度) から平成19年度までに約5%の進捗が図られたところであるが、自然再生事業は地域のNGOや関係団体等の多様な主体と協議し、連携を図りつつ事業を推進しているため、合意形成に時間を要したこと等により、目標達成に至らなかった。

(事務事業の実施状況)

堺泉北港 (大阪府)、尾道糸崎港 (広島県) 等にて干潟の再生を行っているところ。リサイクル材の干潟造成への活用に向けて、三河湾において現地実証実験施設を整備し、モニタリングを行っている。

平成14年度から自然再生事業を創設し、松浦川 (佐賀県)、釧路川 (北海道) 等にて湿地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

業績指標は目標を達成できなかったものの、引き続き自然再生事業等を推進していくため、B-2とした。
平成19年度は九頭竜川 (福井県) で新たに事業着手した。
以上を踏まえ、新たに平成24年度の目標値を設定する予定。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等 (担当課長名等)

担当課：河川局河川環境課 (課長 中嶋 章雅)
関係課：港湾局国際・環境課 (課長 福田 功)

業績指標 47

地域に開かれたダム、ダム湖活用者数

評価

B-1

目標値：約621万人/年間（平成19年度）
 実績値：約392万人/年間（平成18年度）
 初期値：約499万人/年間（平成12年度）

(指標の定義)

- ・ダムを活かした水源地域の活性化を促進するため、平成13年度に水源地域ビジョンを策定に着手した22ダムにおける、ダム及びダム湖周辺施設の年間利用者数を指標。
- ・「水源地域ビジョン」とは、ダムを活かした水源地域の自立的、持続的な活性化のために、水源地域の自治体、住民等がダム事業者・管理者と共同で策定する水源地域活性化のための行動計画。（平成13年度より新規に策定）

(目標設定の考え方・根拠)

- ・平成13年度に水源地域ビジョンの策定に着手した22ダムにおける過去のダム湖利用実態調査データやダム及びダム湖の市町村の観光客入り込み客数のデータトレンドを分析し、利用者数を推定。

(外部要因)

- ・ダム所在地等の地元との調整等
- ・国民の余暇の過ごし方等の状況

(他の関係主体)

- ・ダム所在地及び流域の地方公共団体

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

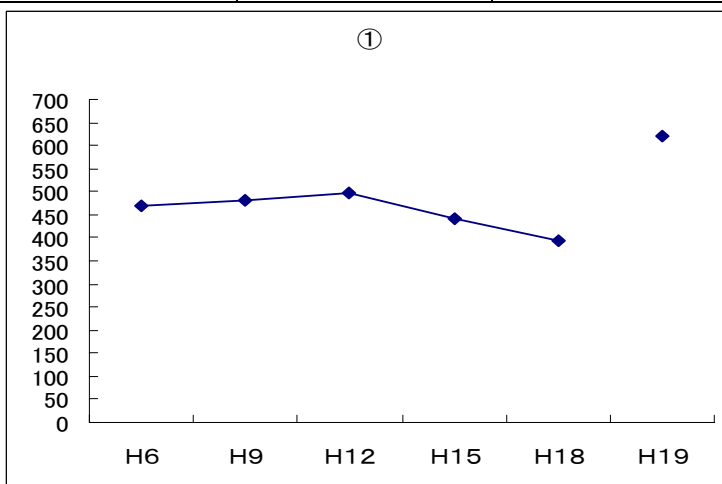
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H6	H9	H12	H15	H18	
約471万人/年間	約482万人/年間	約499万人/年間	約442万人/年間	約392万人/年間	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・ダム湖周辺整備の推進
 河岸整備、河岸緑化、管理用道路等の整備を行い、ダム湖周辺の適正な利用を誘導する。
- ・ダム周辺整備の利活用、上下流交流の推進
 「水源地域ビジョン」を推進し、ダム周辺施設の利活用、上下流交流を推進しダム湖の利用者数の増大を図る。
 予算額：事業費11,662億円の内数（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ダム利用実態調査を平成3年度から3年毎に実施。
- ・平成13年度に着手したダムでは、22ダムすべてにおいて「水源地域ビジョン」を策定し、そのうち20ダムで推進組織が設置され水源地域ビジョンの推進がなされているが、利用者数の増加にはまだ至っていない。

(事務事業の実施状況)

- ・平成13年度に「水源地域ビジョン」の策定に着手したダムでは、22ダムで策定が完了し、そのうち20ダムで推進組織が設置され水源地域ビジョンを推進している。また、ダム湖周辺環境整備事業のため、直轄総合水系環境整備事業を平成19年度に5ダムで実施した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・平成18年度実績値は、平成15年度実績値に比べて減少している。これは、平成18年度が平成15年度に比べ洪水が多かったこと等が考えられる。なお、平成19年度から水源地域の活性化を目的とした簡易パンフレット（ダムカード）の作成配布の取り組みを行ったところであり、今後、水源地域の魅力をさらに高めることを目的とした新たな取り組みや施策を行っていくことからB-1とする。
- ・今後とも継続して水源地域と連携して「水源地域ビジョン」を策定・推進する。また、ダム湖周辺環境整備を推進する。
- ・水源地域ビジョンを着実に推進することにより、ダム周辺施設等の利用の促進を図っていく。
- ・ダムを中心とした観光の促進による水源地域活性化等を図る森・水ツーリズムの検討を行う。
- ・以上を踏まえ、新たに平成24年度の目標値を設定する予定。

平成20年度以降における新規の取組

- ・水源地域の魅力をさらに高めることを目的に、ダムを中心とした観光の促進による水源地域活性化等を図る森・水ツーリズム等、新たな取り組みや施策を行っていく。

担当課等（担当課長名等）

担当課：河川局河川環境課（課長 中嶋 章雅）
関係課：土地・水資源局水源地域対策課（課長 斉藤 一雅）

業績指標 4 8
都市空間形成河川整備率

評価

B-1

目標値： 40% (平成19年度)
実績値： 38% (平成19年度)
初期値： 32% (平成12年度)

(指標の定義)

人口が5万人以上の都市で市街化区域内を流れる河川延長のうち、沿川のまちと一体となり良好な河畔を確保した河川延長の割合。

(目標設定の考え方・根拠)

将来値の算定は、過去10年の良好な水辺空間（周辺の街並みや景観と調和した整備を行った区間、水辺で憩えるよう配慮した区間、緩傾斜堤防等）の整備延長のトレンドから5年後の目標値を算定している。

(外部要因)

沿川の開発動向

(他の関係主体)

地方公共団体（河川管理者）

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

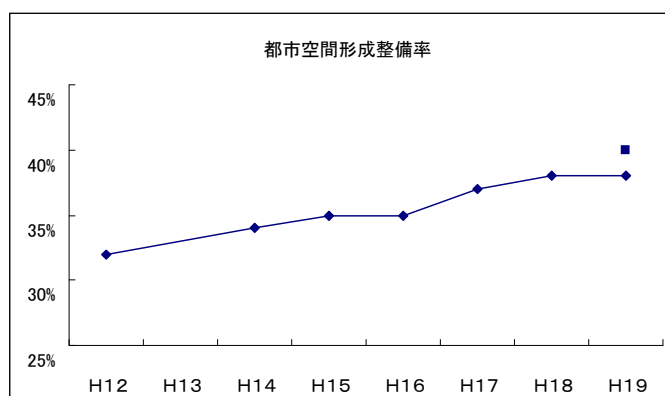
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値							(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
32%	—	34%	35%	35%	37%	38%	38%



事務事業の概要

主な事務事業の概要

市街地における親水性のある河川整備

良好な水辺の整備を進め、うるおいと安らぎのある都市空間の創出を実現する。

予算額：事業費6,814億円の内数（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 平成19年度の実績は、38%と横ばいであった。
- ・ しかし、全国50地区以上で「川まちづくりの推進」(河川空間を活用した舟運、オープンカフェ、イベント等を展開し都市の賑わいを創出するために河川管理者が地域の自治体や住民等と積極的に協力する取り組み)を図っているところであり、整備前の調整中の事業を勘案すると少しずつではあるものの、着実に進んでいる。

(事務事業の実施状況)

- ・ 河川の緑化を推進するため、堤防に桜等を植樹することを認定する桜つつみモデル事業や地域及び河川の特性を活かした交流ネットワークの構築、その交流拠点の整備を行う水辺プラザ等、水辺で憩えるよう配慮した事業を推進している。
- ・ 河川改修事業の実施にあたっては、多自然川づくり、周辺の街並みや景観と調和した整備を行うよう配慮している。
- ・ 良好な河川整備に合わせ、河川敷地占用許可準則の特例措置(社会実験)として道頓堀川(大阪府)等での「民間によるオープンカフェ等」による、河川敷地の活用を推進している。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 業績指標は目標値を達成できなかったものの、さらなる進捗のため、引き続き、桜つつみモデル事業、水辺プラザ等、水辺で憩えるよう配慮した事業を推進する。沿川のまちと一体となり良好な河畔を確保するためには、沿川のまちづくり計画と一体となった総合的な支援が必要である。今後は、都市空間形成河川整備のなかでもかわまちづくりや観光と言った総合的な支援に視点をおき、引き続き実施して行くことからB-1と評価した。
- ・ 事業の実施効果は、着実に発揮されているが、沿川のまちと一体となり良好な河畔を確保するために今後も関係機関と一体となって、重点的に水辺整備事業を実施する必要がある。
- ・ 以上を踏まえ、新たに平成24年度の目標値を設定する予定。

平成20年度以降における新規の取組

- ・ 都市の賑わいを創出するため、かわまちづくりや観光といった総合的な支援に視点をおいた施策を進めていく。

担当課等(担当課長名等)

担当課：河川局河川環境課(課長 中嶋 章雅)
関係課：河川局治水課(課長 青山 俊行)

○暮らし・環境

政策目標 3

地球環境の保全

施策目標 9

地球温暖化防止等の環境の保全を行う

地球温暖化対策を初めとする環境政策・省エネルギー政策を推進することで、国土交通分野における環境負荷の低減を図る。

業績指標

49	特定輸送事業者の省エネ改善率
50	国土交通分野におけるCDM承認累積件数
51	環境ポータルサイトへのアクセス件数
52	建設廃棄物の再資源化・縮減率及び建設発生土の有効利用率(①アスファルト塊、②コンクリート塊、③建設発生木材(再資源化等率)、④建設汚泥、⑤建設混合廃棄物、⑥建設発生土)
53	住宅、建築物の省エネルギー化(①一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率、②新築住宅における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率、③一定の新築建築物における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率)
54	重量車の平均燃費向上率(平成14年度比)
55	陸上電源設備の規格が適用できる船舶の種類の数
56	モーダルシフトに関する指標(①トラックから鉄道コンテナ輸送にシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送量、②トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量(自動車での輸送が容易な貨物(雑貨)量))

【評価結果の概要】

（総合的評価）

今年から京都議定書の第1約束期間が開始されたことや近年の地球温暖化の深刻化等を背景として、国民の環境に対する意識は高まっていることを踏まえ、国土交通省においても積極的に環境施策を推進している。各業績指標については、新規施策が多いこと、また、温暖化対策は施策の効果が出るまで比較的長い時間を要することから一部の施策については、現時点で有効性を判断することはできないが、それ以外の業績指標については概ね順調かつ着実に推移しているところである。

今後も引き続き、京都議定書の6%削減約束の確実な達成を始めとする持続可能な社会の構築を目指して、評価・見直しプロセスを重視しながら各施策を推進していく。

（必要性）

地球温暖化は人類の生存基盤に関わる最も重要な問題であり、例えば2050年温室効果ガス半減といった長期的な目標を達成するためには、各施策を戦略的に組み上げ、社会を低炭素型へと転換していくことが必要である。

国土交通分野において環境負荷を低減し、低炭素社会を実現するためには、交通分野や住宅・建築物分野をはじめとする各分野において社会に参加するあらゆる主体の社会活動を早急に変革する必要があり、その変革を促進するためにも各施策を引き続き推進する必要がある。

（有効性）

新規施策が多いこと、また、温暖化対策は施策の効果が出るまで比較的長い時間を要することから一部の施策については、現時点で有効性を判断することはできないが、それ以外の業績指標については概ね順調かつ着実に推移しているところであり、今後も、国土交通分野における環境負荷の低減のため、環境政策・省エネルギー政策を引き続き推進していくことが有効である。

（効率性）

地球温暖化は人類の生存基盤に関わる最も重要な問題であり、例えば2050年温室効果ガス半減といった長期的な目標を達成するためには、国、地方公共団体、事業者、民間等あらゆる主体が適切な役割分担のもとで施策を実施する必要があり、その前提として国が一定の方針の下で全体の旗振り役を担うことが効率的である。

（反映の方向性）

基本的には、現在の施策を引き続き着実に実施するとともに、国際的な議論等の外部情勢も踏まえつつ、的確に対応していく。また、現時点で評価を判断できないものについては、今後効果の把握に努める。

業績指標 49
特定輸送事業者の省エネ改善率

評価

C-2	目標値：前年度比-1%（平成19年度以降毎年度） 実績値：—（平成19年度） 初期値：—
-----	--

（指標の定義）

一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者（特定輸送事業者）のエネルギー使用に係る原単位
 ※ エネルギー使用に係る原単位：エネルギー使用量／個々の輸送用機械器具ごとの営業運行距離又は営業運航距離の合計 など

（目標設定の考え方・根拠）

京都議定書の6%削減目標の達成を実現するために、改正省エネ法に基づき、特定輸送事業者
 エネルギー使用に係る原単位を年平均1%以上低減させることを目標とし、エネルギー使用量等
 の定期報告を義務づけている。

（外部要因）

なし

（他の関係主体）

各輸送事業者、荷主

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

エネルギーの使用の合理化に関する法律（昭和54年法律第49号）（昭和53年5月12日閣議決定）
 京都議定書目標達成計画（平成20年3月28日全部改定）

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					（年度）
H15	H16	H17	H18	H19	
—	—	—	—	—	

事務事業の概要

主な事務事業の概要

輸送部門における省エネ対策の普及・促進のため、各事業者の省エネ対策責任者の育成、事業者への指導・助言
 や事業者の省エネ対策の取組みに係る点検を実施。 予算額 15百万円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

19年度は、指標である省エネ改善率を算出するために必要な特定輸送事業者の輸送に係るエネルギー使用量が
 把握できたところであり、改善率の算出は20年度から可能となる。

（事務事業の実施状況）

地方運輸局において、各事業者の省エネ対策責任者の育成のための省エネフォーラム・セミナーの開催（16件
 ／平成19年度）、問合せ事業者への指導・助言、事業者の省エネ対策の取組み状況のヒアリングや現場視察など
 の点検を実施している。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は、特定輸送事業者の省エネ改善率であり、上記理由により20年度より算出可能となるためC-2と
 評価した。

19年度に提出されたエネルギー使用量等の定期報告書のデータを基に、ベストプラクティス事例等を整理し公

表することにより、特定輸送事業者の省エネに対する取組の一層の促進を図る。また、今後は、毎年度提出される中長期計画及び定期報告の内容を分析するとともに、エネルギーの使用の更なる合理化に向け、立入検査も含めた事業者に対する指導を必要に応じて行っていく。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局環境政策課（課長 大塚 洋）

業績指標 50

国土交通分野におけるCDM承認累積件数

評価

B-2	目標値：15件（平成23年度） 実績値：4件（平成19年度） 初期値：3件（平成18年度）
-----	---

(指標の定義)

国土交通分野におけるCDM（クリーン開発メカニズム）の日本国政府承認件数の累積値

CDM: 途上国における排出削減事業又は吸収源事業によって生じた排出削減量又は吸収量を当該事業に貢献した先進国等の事業参加者が京都議定書第12条3に規定する「認証された排出削減量」として獲得できる仕組み。

(目標設定の考え方・根拠)

・目標設定の考え方

国土交通分野におけるCDM推進に関する取組みをさらに強化し、今後、現在の伸び率を加速させていくことを前提に目標値を設定。

・根拠

京都議定書目標達成計画（平成17年4月28日 閣議決定（平成20年3月28日 全部改定））

(外部要因)

京都議定書次期枠組みの動向

(他の関係主体)

関係府省庁、各事業者、相手国政府、国連（CDM理事会）

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

京都議定書目標達成計画（平成20年3月28日全部改定）

【閣決（重点）】

なし

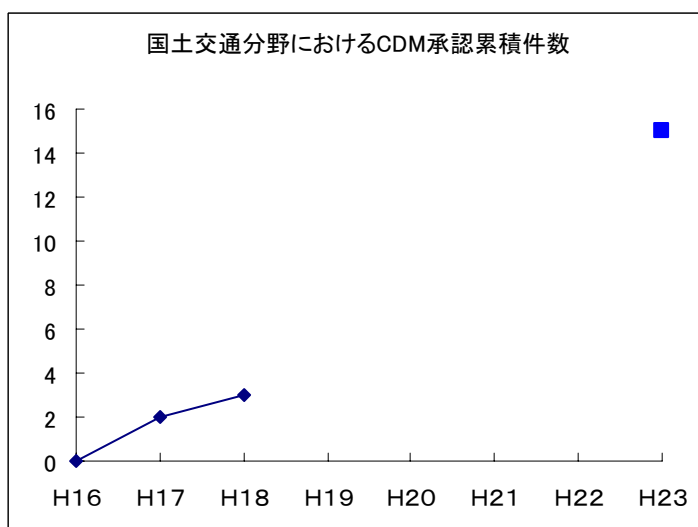
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	
—	0件	2件	3件	4件	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

海外プロジェクトにおける我が国のCO₂排出削減に資する事業（CDM）の形成促進調査
国際約束である京都議定書の温室効果ガス6%削減目標達成を誠実に実行するため、我が国建設産業の海外展開を推進することをもって、住宅・社会資本整備分野におけるCDM（クリーン開発メカニズム）事業の本格的活用を図るもの。
予算額 15百万円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

平成19年度までの実績値は4件であり、18年度と同じ推移であることからやや低調であると言える。

（事務事業の実施状況）

CDM国際セミナーをマレーシアで実施し、CDM活用状況等に関する情報を交換しCDMの推進・活用に向けた相互理解を促進するとともに、日本とマレーシア間の建設業者等によるビジネスマッチングを実施することで、マレーシアにおける有望なCDM案件の形成を図った（平成19年度）。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は国土交通分野におけるCDMの政府承認件数であり、引き続き当該施策を推進するためB-2とした。CDMの実施は投資からクレジット取得（回収）までの期間が長いことや、国連のCDM理事会で採択されないリスクがあること等から、事業者等の新規参入が伸び悩んでいることが、実績値の推移が低調である一因であると推測される。

今後は取組を強化するとともに、地場建設業の持つ独自の環境技術の活用を図る。また、国土交通省や有識者による事業のアドバイスや評価の実施、国際会議の場を活用した国際的な理解促進、途上国や国内事業者に対するセミナーの実施など、事業促進に向けた環境を整備していく。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局環境政策課（課長 大塚 洋）
総合政策局国際建設推進室（国際建設管理官 名波 義昭）

業績指標 5 1

環境ポータルサイトへのアクセス件数

評 価

B-2

目標値：1万件/月（年度平均）（平成19年度）
 実績値：平均約5,478件/月（年度平均）（平成19年度）
 初期値：平均約5,478件/月（年度平均）（平成19年度）

(指標の定義)

1ヶ月あたりの環境ポータルサイト (<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/index.html>) へのアクセス数（年度平均）

(目標設定の考え方・根拠)

環境ポータルサイトにおいて、環境に関するパンフレット、報告書、統計等の情報を提供する。環境に関する国民の意識を高めるため、環境ポータルサイトへのアクセス数を月平均1万件以上にするを目標とする。

(外部要因)

—

(他の関係主体)

—

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

なし

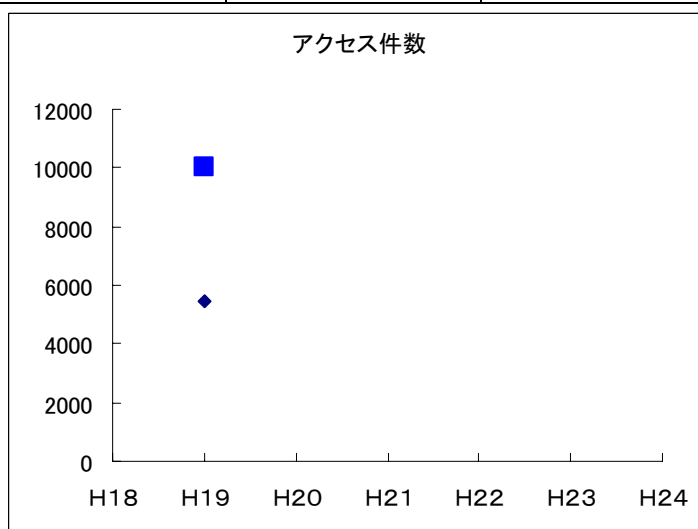
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

(年度)

H15	H16	H17	H18	H19
—	—	—	—	平均約5,478件



事務事業の概要

主な事務事業の概要

環境ポータルサイトにおいて、環境に関するパンフレット、報告書、統計等の情報を提供する。

- ① 交通エコロジー教室の開催 予算額 13百万円（平成19年度、以下同じ）
 各地方運輸局において、各地域における交通分野の環境トピック等をそれぞれの地域住民に対して情報提供することを内容とする交通エコロジー教室を開催する。

- ② 環境保全推進広報活動 予算額 2百万円
交通の環境対策を解説したパンフレット等を作成し、関係業界等に配布することで、環境改善に向けた取り組みが多方面で推進されるよう、普及啓発を行う。
- ③ アスベスト、フロン類対策の情報提供 予算額 11百万円
アスベスト、フロン類対策について、問題点の抽出や冊子等の作成による情報提供を行う。
- ④ 効果的なヒートアイランド対策の推進 予算額 25百万円
効果的なヒートアイランド対策の推進のため、シミュレーション等を行い、総合的な対策指針について検討を行う。
- ⑤ 環境報告書の建設業等への導入促進 予算額 27百万円
ガイドラインの作成等により、環境報告書の中小建設業者等への導入促進を図る。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

初年度においては、目標を達成していない。なお、実績については平成19年度より把握しており、今後の動向を調査する必要がある。

(事務事業の実施状況)

- ・環境ポータルサイトにおいて、環境に関するパンフレット、報告書、統計等の情報を提供している。
- ・交通エコロジー教室については、全国において、車に頼らない賢い交通の使い方を学ぶ親子教室、交通環境家計簿のつけ方教室、鉄道会社の電車車庫の見学などを開催したところ。
- ・推進広報活動については、環境保全に関する報告書を作成した。
- ・アスベスト、フロン類対策については、問題点の抽出や冊子等の作成による情報提供を行った。
- ・ヒートアイランド対策の推進のため、総合的な対策指針の作成に係る検討を行った。
- ・環境報告書の中小建設業者等への導入促進を図るため、ガイドラインの作成を行った。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は、目標年度である平成19年度において目標値を下回っているが、本指標に係る実績の評価は今年度が初年度であり、引き続き施策を実施していくとともに今後の動向を調査する必要があるため、B-2と評価した。なお、本指標については引き続き継続して評価していくこととし、平成23年度までにアクセス数1万件を達成することを目標として掲げる。

平成20年度以降における新規の取組

賃貸不動産における省エネ意識啓発モデル事業

(概要) 賃貸不動産において建物管理上の省エネ対策を進める上でビルオーナーとテナント等との協同・協力が不可欠であるため、モデルとして選定した賃貸不動産において、ビルオーナー、テナント、エネルギー事業者等で構成される協議会により、建物単位での省エネ対策に向けた合意形成の手法や費用負担、メリット分配のスキーム等の検討を行い、その結果として抽出される解決方法やモデルについて普及開発を行う。

担当課等(担当課長名等)

担当課：総合政策局環境政策課(課長 大塚 洋)

業績指標 5 2

建設廃棄物の再資源化・縮減率及び建設発生土の有効利用率（①アスファルト・コンクリート塊、②コンクリート塊、③建設発生木材（再資源化等率）、④建設汚泥、⑤建設混合廃棄物、⑥建設発生土）

評 価

① A-2 ② A-2 ③ A-2 ④ A-2 ⑤ A-2 ⑥ B-1	目標値：① 98%以上 ※1) (平成22年度) ② 96%以上 ※1) (平成22年度) ③ 65% ※1) (95% ※2)) (平成22年度) ④ 75% ※2) (平成22年度) ⑤ 平成12年度 排出量に対して50%削減 (平成22年度) ⑥ 90% (平成22年度)
	実績値：① 98.6% ※1) (平成17年度) ② 98.1% ※1) (平成17年度) ③ 68.2% ※1) (90.7% ※2)) (平成17年度) ④ 74.5% ※2) (平成17年度) ⑤ 平成12年度比39.6%削減 (平成17年度) ⑥ 62.9% (平成17年度)
	初期値：① 98% ※1) (平成12年度) ② 96% ※1) (平成12年度) ③ 38% ※1) (83% ※2)) (平成12年度) ④ 41% ※2) (平成12年度) ⑤ 484.8万トン (平成12年度) ⑥ 60% (平成12年度)
	※1) 再資源化率 ※2) 再資源化・縮減率

(指標の定義)

再資源化・縮減率：排出量に対する再資源化、縮減及び再使用された量の比率

建設発生土の有効利用率：土砂利用量に対する建設発生土利用量の比率

対象品目：(上から順に)アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊、建設発生木材、建設汚泥、建設混合廃棄物、建設発生土

(目標設定の考え方・根拠)

建設リサイクル推進計画2002において、建設廃棄物については将来的には廃棄物量をゼロとすること、建設発生土については将来的には建設工事に必要な土砂は原則として工事間利用でまかなうことを基本的考え方としている。

(外部要因)

再資源化施設の処理能力等

(他の関係主体)

他府省庁(事業主体)、地方公共団体(事業主体)、民間事業者(事業主体)

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決(重点)】

なし

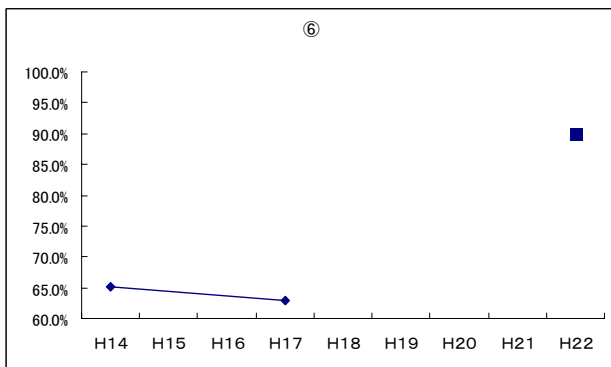
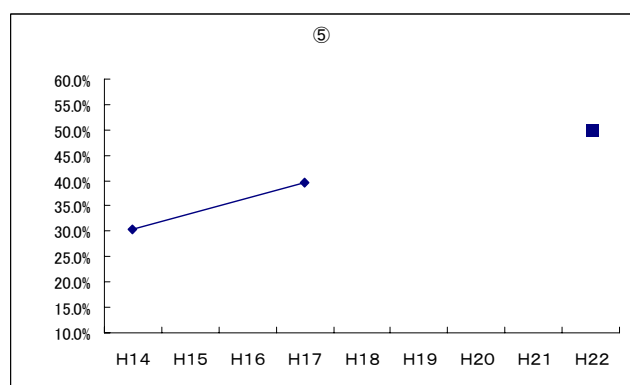
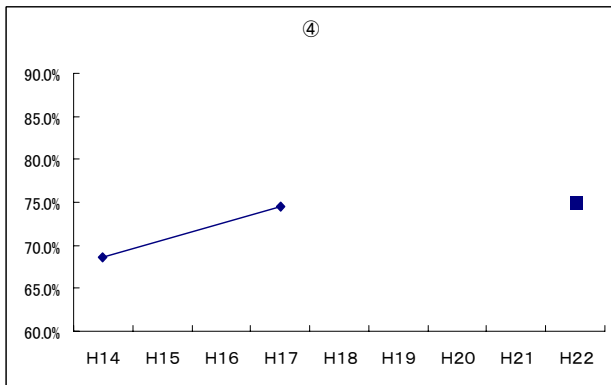
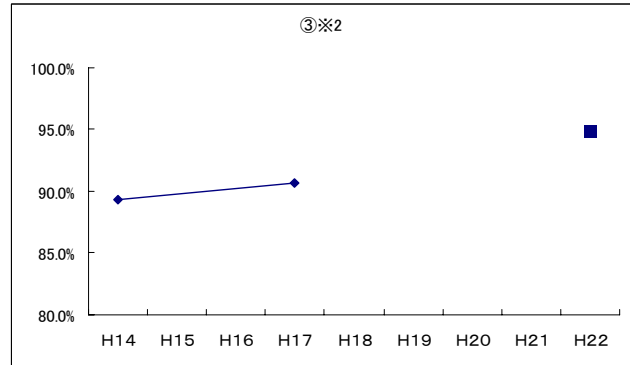
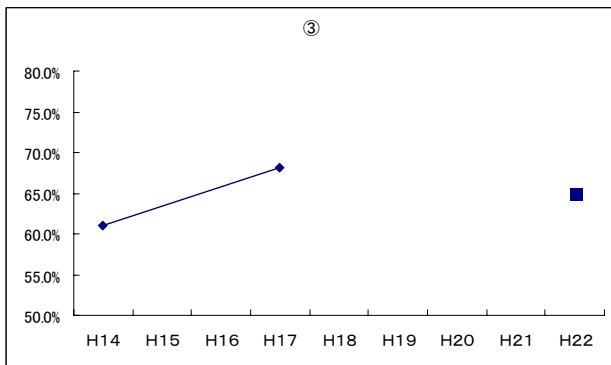
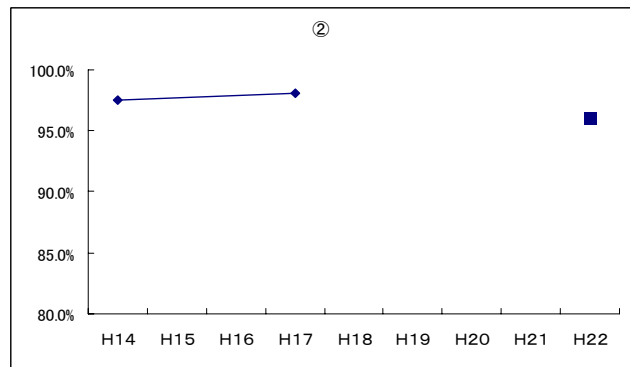
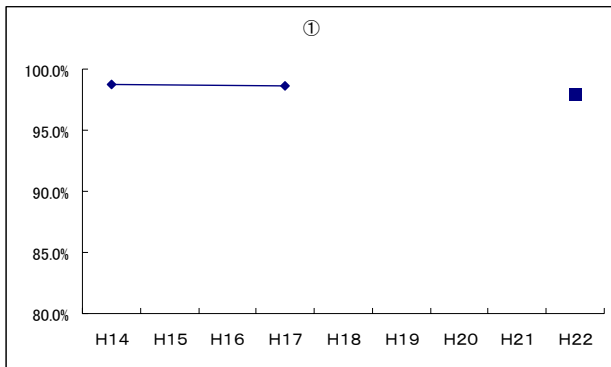
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値							(年度)
	H14	H15	H16	H17	H18	H19	
①	98.7% ※1)	—	—	98.6% ※1)	—	—	
②	97.5% ※1)	—	—	98.1% ※1)	—	—	
③	61.1% ※1) (89.3% ※2))	—	—	68.2% ※1) (90.7% ※2))	—	—	
④	68.6% ※2)	—	—	74.5% ※2)	—	—	
⑤	H12比30.3%	—	—	H12比39.6%	—	—	
⑥	65.1%	—	—	62.9%	—	—	



事務事業の概要
主な事務事業の概要

- ・建設リサイクル法等の検討調査
 建設リサイクル法の施行状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を検討するとともに、建設リサイクル推進計画2002の改定に向けた検討を行う。 予算額 12,889千円(平成19年度)
- ・建設分野における循環型社会構築のための検討調査
 建設廃棄物について工事現場からの発生抑制等を促進するための検討を行う。 予算額 32,662千円(平成19年度)
- ・資源再生化設備等の特別償却(所得税・法人税)
 建設混合廃棄物選別装置を取得して事業の用に供した場合に、初年度において取得額の14%の特別償却を認めるもの。 減収見込額 0.3億円(平成19年度)

・廃棄物再生処理用設備に係る固定資産税の課税標準の特例（固定資産税）
建設混合廃棄物選別装置を取得して事業の用に供した場合に、取得後3年間、通常の課税標準となるべき価格の4分の3の額に軽減するもの。
減収見込額 0.5億円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

・アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊についてはH17年度時点で98%以上の再資源化率を達成しており、過去のトレンドからはほぼ同水準を維持できるものと考えられる。また、建設発生木材については、再資源化率については平成22年度目標に向けて過去のトレンドから順調に推移しているものと考えられる。
・建設汚泥、建設混合廃棄物については、平成17年度までにそれぞれ74.5%、292.8万トン（H12年度比39.6%減）であり、過去のトレンドから順調に推移しているものと言える。
・建設発生土については目標に対して平成17年度の有効利用率は62.9%であり、平成14年度と比較しても下がっていることから低調であると言える。平成22年度目標値については過去のトレンドとして下がっていることを鑑み、さらなる有効利用の促進が必要である。
・建設発生土についてはそもそも供給過多の状態にある上に、工事間で工期や土質条件が合わないなどの理由から、搬入土砂利用量の4割弱を新材に頼っているなど有効利用自体も低迷している。

（事務事業の実施状況）

・建設リサイクル法に基づく特定建設資材に関する再資源化の義務づけにより、法律の対象となっているコンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊及び建設発生木材については効果が出ているが、今後高度経済成長期に建てられた建築物の解体が増え、供給過多になる恐れがあることから、新材利用をより一層削減するためのリサイクル技術の開発や利用用途の一層の拡大など取り組みを進める必要がある。
・建設発生土について公共工事間での有効利用は従前より行われているが、民間工事由来の建設発生土を公共工事で有効利用することについては、調整にあたっての時間的ゆとりが十分でない中で、調整先選定にあたっての公平性の確保、環境安全性等の品質に対する信頼性の確保などの問題が解決されていないため、なかなか進まないのが現状であり、これら課題の解決が今後必要である。

課題の特定と今後の取組の方向性

・アスファルト・コンクリート塊及びコンクリート塊については、既に平成17年度時点で平成22年度目標値を達成し、建設発生木材についても再資源化率については目標を達成していることから、A-2と評価した。
・建設汚泥、建設混合廃棄物については、平成22年度目標を達成していないものの、目標達成に向け順調に推移していることからA-2と評価した。
・建設発生土については、平成17年度の実績が平成14年度より低下し、目標までの乖離も大きいことから、B-1と評価した。
・アスファルト・コンクリート塊については、リサイクルが困難な排水性舗装、改質アスファルトのリサイクル技術を確立する。
・コンクリート塊については、今後とも、路盤材としての利用を推進すると共に、新たな利用用途先として、コンクリート用再生骨材へのリサイクルも推進する。
・現場での分別を徹底し、効率的な運搬回収をするための建設副産物小口巡回共同回収システムを構築する。
・建設発生土については、低迷要因を踏まえつつ「建設リサイクル推進計画2008」の着実な実施及び建設発生土情報交換システムの充実や廃棄物混じり土の問題等の技術的課題、民間工事由来の発生土を公共工事で利用する際の公平性や品質の確保等の諸問題の解決による有効利用の促進策を検討する。

平成20年度以降における新規の取組

・平成20年4月23日に策定した建設リサイクル推進計画2008で掲げた上記の施策を着実に実行する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局事業総括調整官（事業総括調整官 七条 牧生）
関係課：大臣官房公共事業調査室（室長 三上 圭一）
大臣官房官庁営繕部設備・環境課営繕環境対策室（室長 内野井 宗哉）
総合政策局建設業課（課長 谷脇 暁）
都市・地域整備局公園緑地・景観課（課長 小林 昭）
河川局治水課（課長 青山 俊行）
河川局河川環境課（課長 中嶋 章雅）
河川局砂防部保全課（課長 牧野 裕至）
河川局海岸室（室長 野田 徹）
道路局国道・防災課（課長 深澤 淳志）
港湾局技術企画課（課長 山縣 宣彦）
航空局空港部技術企画課（課長 戸田 和彦）

業績指標 53

住宅、建築物の省エネルギー化(①一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率、②新築住宅における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率、③一定の新築建築物における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率)

評価

①住宅ストック A-1	目標値：31% (平成22年度) 実績値：18% (平成15年度) 初期値：18% (平成15年度)
②新築住宅 A-1	目標値：50% (平成20年度) 実績値：36% (平成18年度) 初期値：32% (平成16年度)
③一定の新築建築物 A-1	目標値：80% (平成20年度) 実績値：85% (平成17年度) 初期値：74% (平成16年度)

(指標の定義)

- ①一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率
一定の省エネルギー対策(全部又は一部の窓に二重サッシ又は複層ガラスを使用すること。)を講じた住宅ストックの比率。
- ②新築住宅における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率
当該年度の新築着工住宅のうち、省エネルギー法※に基づく省エネ基準(次世代省エネ基準)に適合しているものの割合。
・省エネ基準：住宅におけるエネルギーの使用の合理化のために建築主の努力義務として定める「住宅の建築主等の判断の基準」等。昭和55年に制定した後、平成4年及び平成11年に基準の改正・強化を行っており、平成11年のものを「次世代省エネ基準」と呼んでいる。
※「省エネルギー法」：エネルギーの使用の合理化に関する法律
- ③一定の新築建築物における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率
当該年度に着工された新築建築物(非住宅・2,000㎡以上)のうち、「判断の基準」に適合している建築物の床面積の割合。
・判断の基準：省エネルギー法に建築物の断熱化、設備の効率的利用に関して努力義務として定める建築主の判断の基準

(目標設定の考え方・根拠)

- ①一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率
・住生活基本計画(一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストック比率について平成27年度40%達成)と整合をとりながら目標年次を変えて設定。
- ②新築住宅における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率
・京都議定書目標達成計画で設定された目標値(新築着工に占める次世代省エネルギー基準の達成割合：2008年度5割)と整合をとりながら目標年次を変えて設定。
- ③一定の新築建築物における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率
・京都議定書目標達成計画で設定された目標値(新築着工に占める省エネルギー法に基づく建築主の判断基準の達成割合：2006年度8割)と整合をとりながら目標年次を変えて設定。

(外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

- ①～③建築主等(事業主体等)

(重要政策)**【施政方針】**

なし

【閣議決定】

- ・エネルギーの使用の合理化に関する法律の一部を改正する法律(平成20年法律第47号)(平成20年3月4日閣議決定)
(※平成21年4月1日施行予定。一部平成22年4月1日施行予定)
- ・京都議定書目標達成計画(平成20年3月28日閣議決定)
- ・住生活基本計画(全国計画)(平成18年9月19日閣議決定)

【閣決(重点)】

なし

【本部決定】

なし

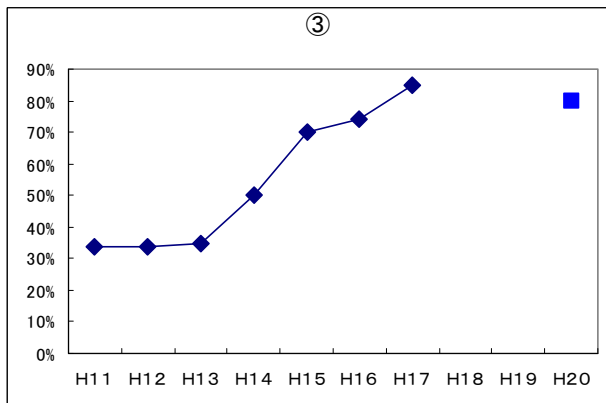
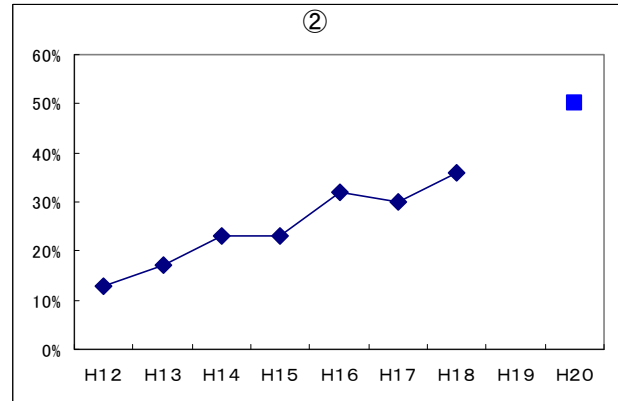
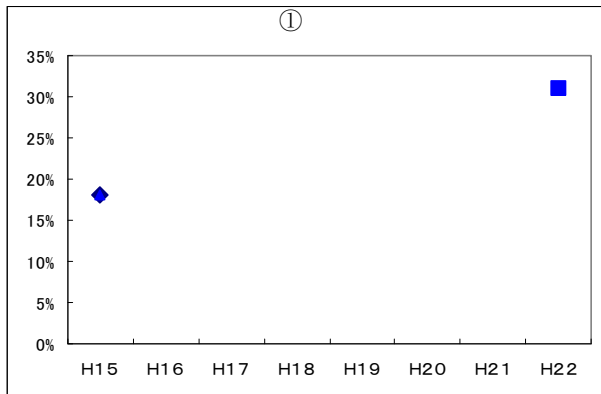
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値										
	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20
①					18%	—	—	—	—	—
②		13%	17%	21%	23%	32%	30%	36%		
③	34%	34%	35%	50%	70%	74%	85%			

※②住宅性能評価を受けた住宅のうち、平成11年省エネ基準に適合している住宅の戸数の割合。

※③当該年度に建築確認された建築物(2,000㎡以上)のうち、平成11年省エネ基準に適合している建築物の床面積の割合



事務事業の概要

主な事務事業の概要

①住宅関係 (◎)

- ・省エネルギー法による住宅の省エネ措置の努力義務等
- ・省エネ措置等を講じた住宅に対する融資、補助等による支援

②建築物関係 (◎)

- ・省エネルギー法による建築物の省エネ措置の努力義務等
- ・省エネ措置を講じた建築物に対する融資、補助等による支援
- ・官庁施設のグリーン化の推進

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

関連する事務事業の概要

①住宅関係 (◎)

- ・省エネルギー法に基づき、建築主等に対し基準に基づく省エネ措置の努力義務を課している。
- ・改正省エネ法に基づき、一定規模以上の住宅の建築・大規模改修時等の省エネルギー措置の届出義務付け等を実施。(平成18年4月施行)
- ・省エネ措置等を講じた住宅の取得を支援するため、住宅金融支援機構の証券化ローンの枠組みを活用して金利引下げを実施。
- ・公共住宅等の省エネ措置の支援
- ・住宅性能表示制度の普及推進
- ・建築物総合環境性能表示システム(CASBEE)の開発・普及
- ・民間事業者等による先導的技術開発の支援

②建築物関係 (◎)

- ・改正省エネ法を施行し、特定建築物(非住宅・2,000㎡以上)の新築・増改築時の省エネルギー措置の届出の義務化を柱とする改正省エネ法を施行。(平成15年4月施行)
- ・省エネルギー法に基づき、「判断の基準」を定め、建築主に対し同基準に基づく省エネルギー措置の努力義務を課す。平成15年2月に改正した「判断の基準」を施行、用途区分の追加、中小規模の建築物向けのわかりや

すい仕様基準の追加を行っている。(平成15年4月施行)

・改正省エネルギー法に基づき、一定規模以上の建築物の大規模改修時等の省エネルギー措置の届出義務付け等を実施。(平成18年4月施行)

・日本政策投資銀行による省エネルギー措置を講じた建築物等に対する低利融資。

・一定の省エネ設備を取得し、事業の用に供した場合の所得税等の優遇。

・グリーン庁舎の整備

・グリーン診断・改修の推進

・既存官庁施設の適正な運用管理の徹底

(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)

①一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率

・住宅・土地統計調査を利用しているため、毎年把握できるものではないが、住宅の省エネルギー化率の上昇は、一定の省エネルギー対策を講じた住宅のストックの比率の上昇につながるため順調に向上していると思われる。

②新築住宅における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率

・住宅性能表示制度を利用した住宅の省エネ基準適合率は、平成12年度13.4%から平成18年度約36%と概ね順調に向上している。

③一定の新築建築物における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率

・建築物の省エネ基準適合率は、平成17年度約85%となっており、建築物の次世代省エネ基準適合率は順調に向上している。

(事務事業の実施状況)

①一定の省エネルギー対策を講じた住宅ストックの比率

・省エネルギー法に基づき、建築主等に対し基準に基づく省エネ措置の努力義務を課している。

②新築住宅における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率

・次世代省エネ基準に適合する住宅の建設に対し、証券化ローンの枠組みを活用した金利引下げを実施。(平成19年度 証券化ローンの枠組みを活用した金利引下げ戸数 23,621件の内数)

・省エネルギー性能を含む住宅の性能について分かりやすく表示する制度(住宅性能表示制度)の普及を推進。(平成19年度:新築住宅戸数217,639戸(速報値))

③一定の新築建築物における次世代省エネ基準(平成11年基準)達成率

・平成14年6月に省エネルギー法が改正され、特定建築物の新築・増改築時の省エネルギー措置の届出が義務づけられた(平成15年4月施行)。

・上記法改正による省エネ意識の向上等により平成15年度以降の実績値において、大きく向上。

課題の特定と今後の取組の方向性

ストック・住宅・建築物ともに業績指標が概ね順調に向上していることから、引き続き現在の施策を継続するとともに、平成20年度以降においては、改正省エネルギー法(平成20年5月30日公布)の的確な執行、住宅の省エネ改修促進税制等の税制による支援、省CO₂技術が導入されたモデルプロジェクトに対する補助事業による支援等の対策を新たに講じることから、A-1と評価した。

平成20年度以降における新規の取組

住宅に係る省エネ改修促進税制の創設

エネルギー需給構造改革投資促進税制の延長及び拡充

住宅・建築物「省CO₂推進モデル事業」の創設

中小事業者等による住宅・建築物に係わる省エネ対策の強化

担当課等(担当課長名等)

担当課:住宅局住宅生産課(課長 坂本 努)

住宅局建築指導課(課長 井上 俊之)

関係課:官庁営繕部設備・環境課営繕環境対策室(室長 内野井 宗哉)

業績指標 5 4
重量車の平均燃費向上率（平成 1 4 年度比）

評 価

C-2

目標値：7%（平成 2 2 年度）
実績値：平成 2 0 年度分から集計予定
初期値：0%（平成 1 4 年度）

（指標の定義）

重量車（トラック・バス等）が 1 リットルの燃料で走行することができる距離の平均が、基準年度（省エネ法に基づくトップランナー方式による燃費基準（現在商品化されている自動車のうち最も燃費性能が優れている自動車をベースに、技術開発の将来の見通し等を踏まえて策定した燃費基準）が設定された際の基準年度）である平成 1 4 年度に対してどれだけ向上したかを表す指標。

（目標設定の考え方・根拠）

省エネ法に基づくトップランナー方式による重量車の燃費基準は、平成 2 7 年度を目標年度とし、基準年度である平成 1 4 年度から 1 2 %燃費が向上するものとして設定された。このため、平成 1 4 年度から平成 2 7 年度にかけて重量車の平均燃費向上率が目標となる 1 2 %に向けて順調に推移した場合を考慮し、平成 2 2 年度の目標値を 7 %と設定した。

（外部要因）

重量車の区分（トラック・バス等の車種、車両総重量クラス等）別の出荷台数比率

（他の関係主体）

経済産業省（省エネ法の機械器具に係る措置のうち、自動車については経済産業省と国土交通省の共管）

（重要政策）

【施政方針】

第 1 6 6 回国会 施政方針演説（平成 1 9 年 1 月 2 6 日）「乗用車の燃費基準を 2 0 1 5 年までに 2 割以上改善し、世界で最も厳しい水準とする」

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

平成 2 0 年度から集計予定

事務事業の概要

主な事務事業の概要

・燃費基準の達成状況を把握するとともに、燃費性能の優れた重量車の普及を促進する。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

「判断できない」

- ・重量車の燃費基準は平成 1 8 年に施行されたばかりであり、全対象車に燃費の表示が行われるのは平成 1 9 年 9 月以降であるため、指標の実績値の集計及び動向の判断については平成 2 0 年度分から可能となる。
- ・しかしながら、燃費基準の目標年度（平成 2 7 年度）を前倒しして、早くも燃費基準を達成した重量車が開発・販売されていることから、重量車の燃費は順調に推移しているものと推察される。
- ・これは、省エネ法に基づく燃費基準が設定され、その達成に向けて、燃費性能の高い重量車の普及が進んでいることによるものと考えられる。

（事務事業の実施状況）

- ・国内向け出荷される重量車の燃費値の調査を実施し、燃費基準の達成状況を把握するよう努めている。
- ・重量車の燃費に関する情報を国土交通省HP上で公表し、燃費性能の優れた重量車にステッカーを貼付する等により、自動車ユーザーの燃費性能に関する意識を高め、燃費性能が高い重量車の普及を促進するよう努めている。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は「重量車の平均燃費向上率（平成 1 4 年度比）」であり、実績値は、全対象車に燃費の表示が行われた後の平成 2 0 年度分より集計予定であることから C-2 と評価した。

・ 今後は、引き続き燃費基準の達成状況を把握するよう、重量車の燃費値の調査を実施し、施策の評価を進めていくこととする。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：自動車交通局技術安全部環境課（課長 矢作 伸一）

業績指標 5 5

陸上電源設備の規格が適用できる船舶の種類の数

評価

C-2

目標値：4種類（平成23年度）
 実績値：0種類（平成19年度）
 初期値：0種類（平成19年度）

（指標の定義）

船舶の種類毎に検討されている陸上電源設備の規格が適用できる船舶の種類の数

（目標設定の考え方・根拠）

停泊中の船舶に環境負荷の少ない陸上電源を供給することにより、CO₂の削減を図ることができる。しかしながら、各港での独自規格の乱立により、各港に寄港する船舶による陸上電源設備の利用を困難にすることが懸念されているため、陸上電源使用のための共通規格の策定を行う必要がある。また、全ての船種の船舶に同一の標準を適用させることはできないため、船舶の種類毎に標準化する必要があるため、多くの船舶の種類について標準化することにより、陸上電源設備の導入を促進することができる。

（外部要因）

- ・当初予見し得なかった知見及び新技術等の出現
- ・IMO（国際海事機関）、ISO（国際標準化機構）、IEC（国際電気標準会議）の審議状況

（他の関係主体）

- ・IMO（国際海事機関）
- ・ISO（国際標準化機構）
- ・IEC（国際電気標準会議）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

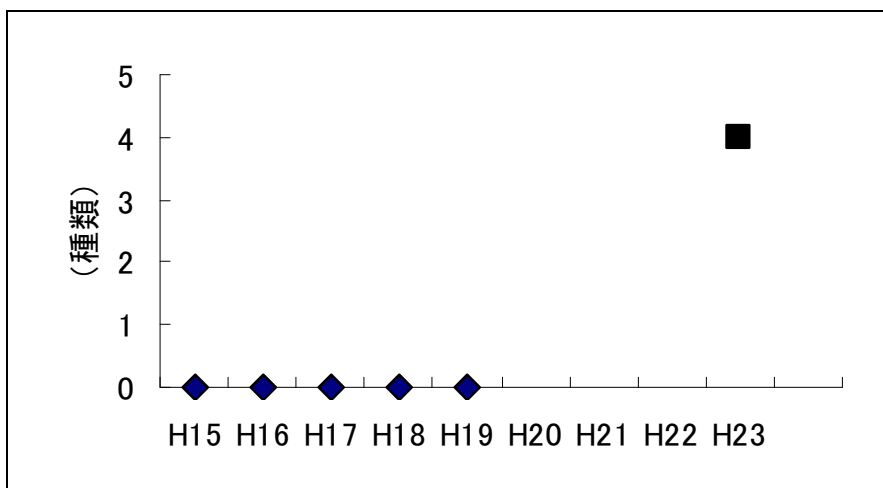
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	
0種類	0種類	0種類	0種類	0種類	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

我が国からISO（国際標準化機構）及びIEC（国際電気標準会議）に対する意見提案及び専門家の派遣によって規格の策定に貢献しているとともに、審議状況の情報収集を行っている。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

当初、平成21年度中にも規格が策定されると見込んでいたが、ISO（国際標準化機構）とIEC（国際電気標準会議）の間の調整が難航しているため規格化作業は遅れており、目標とする平成23年度中に4種類の船舶の規格が策定されるか判断が難しい状況である。

(事務事業の実施状況)

我が国からISO（国際標準化機構）及びIEC（国際電気標準会議）に対する意見提案及び専門家の派遣によって規格の策定に貢献しているとともに、審議状況の情報収集を行っている。

課題の特定と今後の取組の方向性

ISO（国際標準化機構）は、計画的に規格化作業を進めているが、ISO（国際標準化機構）とIEC（国際電気標準会議）の間の調整が難航しており、目標を達成できるか判断が難しいため「C」と評価した。これまでの取組のとおり、ISO（国際標準化機構）及びIEC（国際電気標準会議）の両組織に意見提案及び専門家の派遣を行うことにより、引き続き規格化作業を進めるとともに、審議状況の情報収集を行うこととするため、「2」（現在の施策を維持）としているが、特に両組織間の関係に注意する必要がある。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：海事局安全基準課（課長 秋田 務）

業績指標 56

モーダルシフトに関する指標 (①トラックから鉄道コンテナ輸送にシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送量、②トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量 (自動車での輸送が容易な貨物 (雑貨) 量))

評価

①トラックから鉄道コンテナ輸送にシフトすることで増加する鉄道コンテナ輸送量 A-2	目標値：① 32億トンキロ (平成22年度) ② 312億トンキロ (平成22年度)
②トラックから海上輸送へシフトすることで増加する海上輸送量 (自動車での輸送が容易な貨物 (雑貨) 量) A-2	実績値：① 21億トンキロ (平成18年度) ② 301億トンキロ (平成18年度)
	初期値：① 21億トンキロ (平成18年度) ② 301億トンキロ (平成18年度)

(指標の定義)

トラックから鉄道コンテナ輸送に転換することで増加する鉄道コンテナ輸送量 (トンキロ) およびトラックから海上輸送に転換することで増加する海上輸送量 (トンキロ)

(目標設定の考え方・根拠)

自動車よりも二酸化炭素排出量の少ない鉄道・海運へのモーダルシフトを推進し、京都議定書の公約を達成するため、「京都議定書目標達成計画」において、平成22年度における鉄道コンテナ輸送トンキロ数を平成12年度と比較して32億トンキロ増加させ、また、平成22年度における施策を実施しない場合の海上輸送量を258億トンキロと推定し、施策を実施することによって54億トンキロ増加させ、312億トンキロにするという目標値を設定。(京都議定書目標達成計画 別表1-27に記載あり)

(外部要因)

自然災害等による変動

(他の関係主体)

物流事業者 (鉄道事業者、海運事業者含む)、等

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

京都議定書目標達成計画 (平成20年3月28日全部改定)

「物流体系全体のグリーン化を推進するため、自動車輸送から二酸化炭素排出量の少ない内航海運又は鉄道による輸送への転換を促進する。(第3章第2節1.(1))」

【閣決 (重点)】

なし

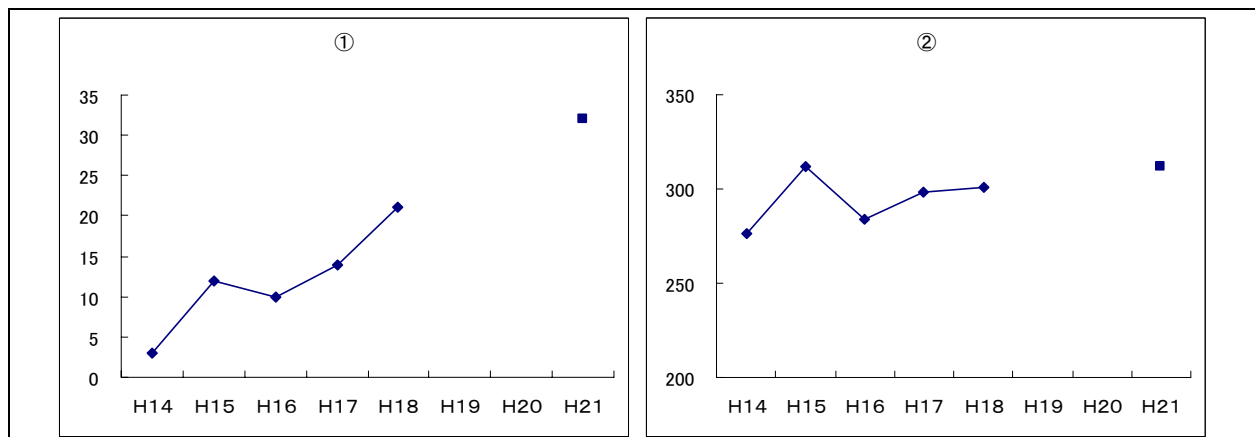
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	
① 3	① 12	① 10	① 14	① 21	
② 276	② 312	② 284	② 298	② 301	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ①荷主・物流事業者の自主的な取組の推進
- ・グリーン物流パートナーシップ会議
経済産業省と連携を図り、荷主や物流事業者といった立場を超えて互いに協働・連携することにより効果的なCO₂排出量削減を図るため、「グリーン物流パートナーシップ会議」を運営する。また、当会議で認定された先進的な取り組み（モデル事業）やそれを普及・拡大する事業（普及事業）、事業の実現可能性を調査検討する事業（ソフト支援事業）に対し、事業費の一部を支援するほか、CO₂削減量の算定マニュアルの作成、優良事例・先進事例の広報活動などを行う。
予算額： 3.4億円（平成17年度）
39.8億円（平成18年度）
36.0億円（平成19年度）
- ②鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進
- ・山陽線鉄道貨物輸送力増強事業
コンテナ列車の長編成化を図る上で制約要因となっていた変電設備の増強や待避線延伸等の工事を実施し、平成19年3月に完成した。
予算額：2.0億円（平成18年度）
 - ・北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業
山陽線に引き続き、九州地区の港を経由した東アジアとの輸出入貨物の増加等に対応するため、北九州・福岡間について、貨物列車長編成化のための整備を行う（平成22年度完成予定）。
予算額：0.4億円（平成19年度）
 - ・エコレールマークの普及
鉄道貨物の利用促進が図られるためには、荷主等の企業や消費者においても、鉄道貨物輸送による環境負荷低減の取組に対する意識の向上が重要であることから、鉄道貨物輸送を積極的に行っている企業や商品に対してエコレールマークの認定を行い、鉄道貨物へのモーダルシフトの推進が図られるよう、エコレールマーク普及についての取組を推進する。
- ③内航海運の競争力の強化
- ・複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点整備（◎）
国及び港湾管理者等が複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを整備することにより定時性・安定性を高め、国内海上輸送の利用を促進する。
予算額： 73.4億円（平成17年度）
105.1億円（平成18年度）
112.7億円（平成19年度）
 - ・共有建造制度によるモーダルシフト船等の建造の促進
平成17年度から船舶共有建造制度を活用してスーパーエコシップを建造する場合において船舶使用料減免を行うために必要な経費を鉄道建設・運輸施設整備支援機構に対して出資することにより、モーダルシフト船等の建造を促進する。
予算額：40.0億円（平成18年度）
39.5億円（平成19年度）
 - ・次世代内航船（スーパーエコシップ）の研究開発
ガスタービン対応型新船型、電気推進式二重反転ポッドプロペラ等の革新的技術を取り入れた次世代内航船の研究開発を実施。内航物流における大幅なコスト削減、快適な労働環境を実現し、モーダルシフトを推進する。
予算額：0.4億円（平成18年度）
0.4億円（平成19年度）
 - ・高度船舶安全管理システムの実用化
平成13年度から4年間、陸上からの支援による主機関の状態診断や故障予知等を行う革新的な安全管理技術「高度船舶安全管理システム」の研究開発を実施。本システムの構築により、船舶の安全性・信頼性の向上、機関部作業の軽減、機関保守整備の合理化等、本システムの普及に向けた環境整備に取り組む。
(注) ◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

①については21億トンキロ、②については301億トンキロと前年に比べそれぞれ7億トンキロ、3億トンキロ増加し、上昇傾向を示している。

（施策の実施状況）

①荷主・物流事業者の自主的な取組の推進

・グリーン物流パートナーシップ会議

平成19年度は新たにモデル事業4件、普及事業40件、ソフト支援事業7件、計51件を認定した。（うちモーダルシフトに関する事業は18件）

②鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの推進

・山陽線鉄道貨物輸送力増強事業

平成19年3月に山陽線鉄道貨物輸送力増強事業が完成し、コンテナ列車の長編成化が実現した。

- ・北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業
九州地区の港を経由した東アジアとの輸出入貨物の増加等に対応するため、北九州・福岡間について、貨物列車長編成化のための整備を進めている。
- ・エコレールマークの普及
平成19年度までに、エコレールマークの商品（20件）、取組企業（40件）を認定した。今後も引き続きエコレールマーク普及についての取組を推進する。

③内航海運の競争力の強化

- ・複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点整備
平成19年度においては、東京港[中央防波堤内側地区]等において、増加する内貿RORO貨物や船舶の大型化に対応するため、複合一貫輸送ターミナルの整備を推進した。
- ・改正内航海運業法の適切な運用
平成17年度より、参入規制の緩和等を内容とする改正内航海運業法を施行し、意欲ある事業者の事業展開の多様化、円滑化及び新規参入を促している。（平成19年度新規参入事業者数：49事業者）
- ・共有建造制度によるモーダルシフト船等の建造の促進
平成19年度においては、共有建造制度によりスーパーエコシップを4隻（16,947総トン）建造した。
- ・次世代内航船（スーパーエコシップ）の研究開発
二重反転ポッドプロペラ等の要素技術の試験体等を搭載した実証船による実海域実証実験を実施し、満足する結果を得た。（平成19年度）
- ・高度船舶安全管理システムの実用化
現在、実用化に向けて「次世代内航船に関する乗組み制度検討会」において当該システムに係る乗組み制度の検討を行うとともに、機関保守整備の合理化の検討を行うなど、本システムの普及に向けた環境整備に取り組んでいる。

課題の特定と今後の取組の方向性

・業績指標について、このまま推移すれば、多少の変動は想定されるものの、概ね目標達成が可能な水準である。引き続き各施策の着実な進捗を図っていく必要があることから、A-2と評価した。モーダルシフトは、地球温暖化対策のほか、省エネルギーや労働力不足への対応策として非常に有効であるため、施策を改善しつつ進める必要があり、今後も、物流分野のCO2排出量削減に向けて関係方面の連携強化を図り、裾野の広い取組を推進していく。

平成20年度以降における新規の取組

施策の幅を広げ、裾野の広い取組として、次の事業を推進する。

- ・海上貨物輸送へのモーダルシフトの推進
海上輸送を一定程度利用するモーダルシフト貢献企業を選定し、当該企業にエコシップマークの使用を認める等の活用により船を利用したモーダルシフトのアピールを行う「エコシップモーダルシフト事業」を実施する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：政策統括官付参事官(物流政策)室（参事官 山口 勝弘）
 関係課：鉄道局総務課貨物鉄道政策室（室長 堀 真之助）
 海事局総務課企画室（室長 山本 知孝）
 港湾局計画課（課長 難波 喬司）

○安 全

政策目標 4

水害等災害による被害の軽減

施策目標 10

自然災害による被害を軽減するため、気象情報等の提供及び観測・通信体制を充実する

自然災害による国民の生命・財産・生活に係る被害の軽減を図るため、防災情報等の充実が必要である。防災情報等の精度向上及び情報伝達体制の充実を目指して各々の業績指標を設定している。

業績指標

57	一定水準の防災情報伝達が可能な事務所等の数
58	台風中心位置予報の精度
59	地震発生から地震津波情報発表までの時間
60	内海・内湾を対象としたきめ細かい高潮・高波の予測対象海域数
61	防災地理情報を提供するホームページへのアクセス件数

【評価結果の概要】

（総合的評価）

業績指標の実績値は、各業績指標とも概ね目標に向けた成果を示している。
自然災害は年ごとの変動も大きいため、今後とも着実な施策の実施が必要である。

（必要性）

我が国の防災情報及び防災体制は、技術革新等によりこれまでに大きく進歩してきた。
しかしながら、自然災害は程度の差こそあれ毎年発生している。

今後とも、新たな観測データの活用、解析手法の高度化、数値モデルの改善等により、
防災情報の一層の精度向上を図り、これらを活用した情報提供に努める必要がある。

（有効性）

防災情報の充実と精度向上に取り組む中で、これまでにない新たな防災情報の提供や、
多面的な提供手段を活用できるようになってきた。

切迫度に応じた適切なタイミングで防災情報が提供されることにより、自治体等による
防災対応や住民の避難活動を効果的に行うことができ、減災に有効である。

（効率性）

防災情報の精度向上のために、観測点を効果的に配置するとともに、システムの高度化
により、大規模災害時にも安定した防災情報の提供を図る。

また、都道府県等についても、災害時等においても必要な情報が伝達可能である信頼性
の高い防災情報通信ネットワークに順次接続していく予定である。

（反映の方向性）

防災情報は精度向上とともに、その種類やデータ量が増加しているため、情報の受け手
にそれぞれの情報が持つ意味が十分には理解されていない側面がある。

今後は、災害の場面に応じて発せられる各種防災情報が有効に活用される方策を検討す
る必要がある。

業績指標 57
一定水準の防災情報伝達が可能な事務所等の数

評価

A-2	目標値：40%（平成23年度） 実績値：0%（平成19年度） 初期値：0%（平成19年度）
-----	---

(指標の定義)
光ファイバと接続し、マイクロ回線で自動的にバックアップされている事務所及び都道府県の割合

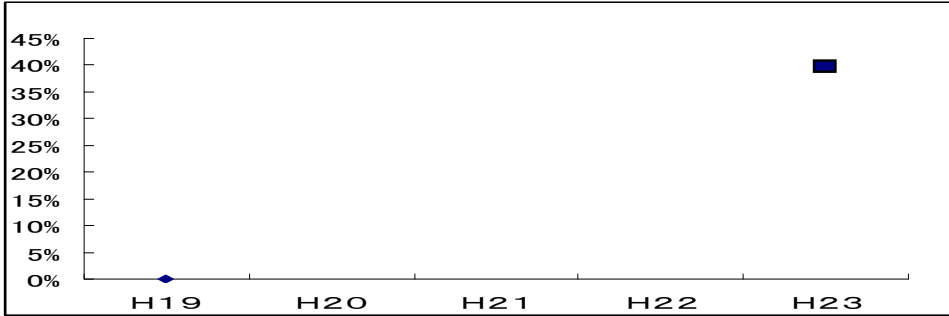
(目標設定の考え方・根拠)
将来的には、危機管理を行っている国土交通省の河川及び道路関係事務所・都道府県について、ネットワークの信頼性をより高めることになるが、拠点の重要性や現時点での予算等を勘案し、平成23年度末の目標値を設定した。

(外部要因)
なし

(他の関係主体)
地方公共団体（都道府県）

(重要政策)
【施政方針】
なし
【閣議決定】
防災基本計画
【閣決（重点）】
なし
【本部決定】
なし
【政府・与党申合】
なし

過去の実績値				(年度)
H19				
0%				



事務事業の概要

主な事務事業の概要

国土管理情報通信基盤の整備計画策定経費 予算額0.07億円(平成20年度)
一定水準の防災情報伝達を行うための検討を実施

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)
平成19年度の実績値については0%であるが、平成19年度まで、ネットワークを構築するための光ファイバ等の基本的なハードウェア部分について、国土交通省の河川及び道路事務所は全事務所、都道府県は東京都と宮崎県を除く45道府県との接続を行ってきたところ。平成20年度においては、一定水準の防災情報伝達を行うための検討を行う予定であり、順調。

(事務事業の実施状況)
平成20年度に当該指標に資する検討業務を実施する予定であり、目標達成に向けて必要な検討を推進している。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は平成19年度が初期値であり0%であるが、一定水準の防災情報伝達を行うための検討を予定しており、目標に向けた検討を推進しているため、A-2と評価した。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：大臣官房技術調査課電気通信室（室長 二階堂 義則）

業績指標 58

台風中心位置予報の精度

評価

A-1	目標値：260km (平成22年) 実績値：263km (平成19年) 初期値：323km (平成17年)
-----	---

(指標の定義)

台風による被害の軽減を図るためには、台風に関する予測情報の基本である台風中心位置予報をはじめとした気象情報の充実が必要である。このため、72時間先の台風中心位置の予報誤差(台風の進路予報円の中心位置と対応する時刻における実際の台風中心位置との間の距離)を当該年を含む過去3年間で平均した値の改善を図る。

(目標設定の考え方・根拠)

平成17年までの過去3年間における予報誤差の平均は323kmである。新たな数値予報技術の開発等により、5年間(平成22年)で約20%の改善目標(同平均260km)が適切と判断。

(外部要因)

自然変動

(他の関係主体)

なし

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決(重点)】

なし

【本部決定】

なし

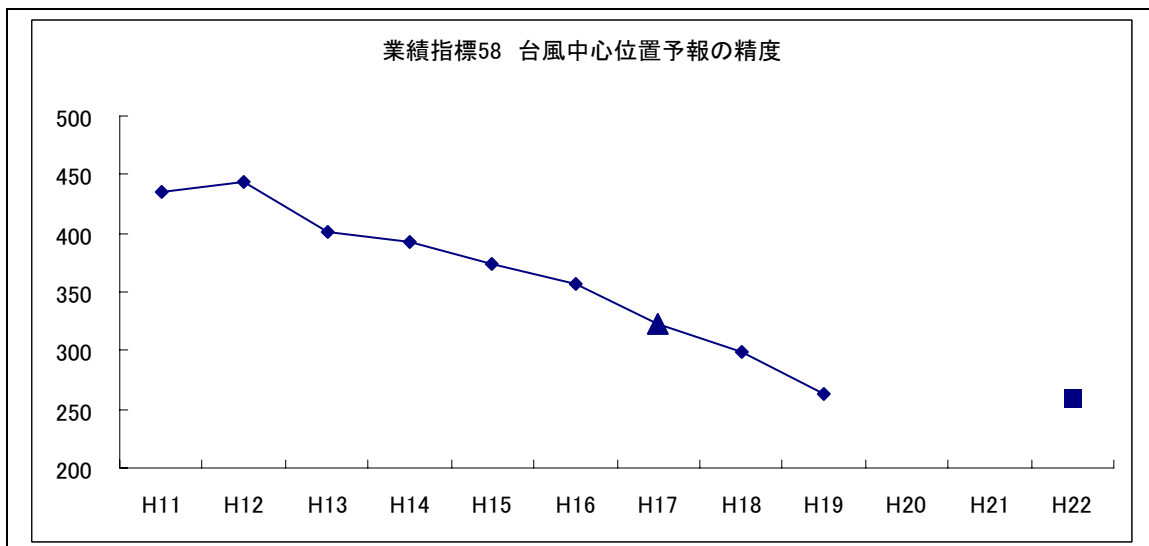
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

(年)

H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
435km	443km	401km	393km	374km	356km	323km	299km	263km



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ①スーパーコンピュータを中心とした気象資料総合処理システムの運用
気象資料総合処理システムを用いて予測モデルの開発を推進し、局地予報、台風予報などの精度を向上させる。
予算額： 9.2億円 (H19年度)
9.2億円 (H20年度)

関連する事務事業の概要

なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

台風の発生数や発生位置・強度など、年ごとの台風の特性により台風予報の難易度が異なるため、本指標は当該年を含む前3年間の平均誤差としているが、平成19年を含む前3年間の平均誤差では263kmと17年の初期値から2年で約18.6%改善しており、目標に向けて順調に進捗している。

精度向上の要因としては、新たな衛星観測データを取りこむなど、解析手法を高度化して、数値予報モデルの初期値を改善したことが挙げられる。

(事務事業の実施状況)

平成18年3月にスーパーコンピュータを更新し、これを情報処理基盤として、観測データを取り込む手法の高度化や数値予報モデルの改善等、台風予報精度向上に資する施策を計画的に実施している。

平成19年11月には従来の60kmから20kmの格子へ全球数値予報モデルの解像度を向上した。また、平成20年2月には数値予報の予測の確からしさを見積もる台風アンサンブル数値予報の運用を開始した。

課題の特定と今後の取組の方向性

平成22年までの5年間で台風中心位置予報の精度を約20%改善するという目標に対し、実績は初期値に対して約18.6%と順調な改善を見せていることから、評価はA-1とした。

本目標を達成するためには、予測に用いる数値予報モデルの予測精度を改善することが重要となる。平成18年3月に導入したスーパーコンピュータを用いて、観測データを数値予報モデルに取り込む手法についてさらに改善を進めるとともに、気象資料総合処理システムの解析処理能力の向上等を踏まえたモデル開発を一層推進する必要がある。これらを的確に実施して台風予測精度の一層の向上を図る。

平成20年度以降における新規の取組

- ・継続的な精度改善を受け、平成20年5月より台風進路予報の予報円を縮小する改善を実施する。
- ・全球数値予報モデルへの地球観測衛星AquaのAIRSセンサや気象衛星MetOpのASCATセンサなどの衛星データの取り込みを図るとともに、モデル物理過程の改良および海洋混合層結合モデル（大気と海洋が相互に及ぼす影響を計算する）を導入することでモデルの精度改善を図る。
- ・平成19年度から運用を開始した台風アンサンブル数値予報を、20年度は台風進路予報に試験的に利用し、21年度には本格的利用を開始する。これにより、これまで3日先だったものを5日先まで延長した台風進路予報を21年台風シーズンに開始する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：気象庁予報部業務課（課長 露木 義）
関係課：気象庁予報部予報課（課長 高瀬邦夫）

業績指標 59

地震発生から地震津波情報発表までの時間

評価

A-1	目標値：3.0分未満（平成23年度） 実績値：3.9分（平成19年度） 初期値：4.4分（平成17年度）
-----	--

（指標の定義）

日本周辺で発生する地震により、津波がただちに来襲する可能性のある場合や震度4程度以上の揺れを観測した場合、速やかに津波警報や津波注意報（以下、「津波警報等」という。）を、津波の心配がない場合はその旨についての地震情報を発表している。これら津波警報等や地震情報について、地震発生から情報発表までの時間を業績指標に設定する。

なお、指標設定にあたっては、津波の来襲までに比較的余裕がある沿岸から100km以遠の地震は除き、また、年度による地震発生の地域的偏りを考慮して当該年を含む過去3年間の平均とする。

（目標設定の考え方・根拠）

平成19年（2007年）能登半島地震においては、過去最も早く、2分以内で津波注意報を発表した。この事例では、地震の発生場所が陸地に近く、品質の良い観測データが短時間で得られる等の条件が整ったこともあるが、今後さらに改善をすすめ、日本沿岸に短時間で津波が来襲する恐れがある全ての地震に対して、平均で3分未満となるよう目標を設定する。

（外部要因）

なし

（他の関係主体）

なし

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

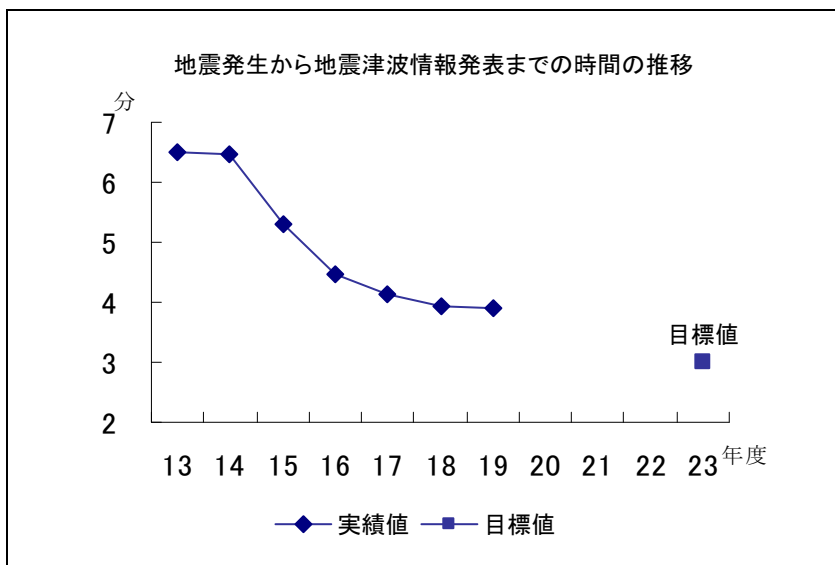
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)	
H13	H14	H15	H16	H17	H18	
6.8分	6.7分	5.7分	4.8分	4.4分	3.9分	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ①緊急地震速報(※1)精度向上のための地震観測点の強化
緊急地震速報をより精度よく迅速に発表するためには、より信頼度の高い震源を高速に推定する必要があり、現在観測点密度の低い伊豆諸島、南西諸島地域に緊急地震速報の精度向上のための地震計を整備する。
予算額： 32百万円(平成20年度)
- ②次世代地震津波監視システム(※2)の整備
気象庁本庁、各管区气象台及び沖縄气象台に設置しているシステムの集約により、津波予報や地震情報等のより迅速な発表を実現するとともに、東西二中枢化により、大規模災害時にも安定した地震津波情報の提供を実現(平成21年度完了予定)。
予算額： 1百万円(平成19年度)
856百万円(平成20年度)
- ※1:緊急地震速報…地震の発生直後に、震源に近い地震計でとらえた観測データを解析して震源や地震の規模(マグニチュード)を直ちに推定し、これに基づいて各地でのより強い揺れ(主要動)の到達時刻や震度を予測し、可能な限り早く知らせる情報。
- ※2:地震津波監視システム…わが国及びその周辺で発生する地震及び津波を24時間監視し、津波警報や地震情報等を迅速かつ的確に発表するシステム。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

17年度の初期値4.4分を3分に短縮するという目標に対して、19年度の実績値は3.9分で、35%の到達度であり、順調な改善を見せている。

時間短縮の主な要因としては、平成18年10月から緊急地震速報の震源決定自動処理技術を、津波の有無の判定作業にも取り込むなどして、地震発生直後からの緊急作業をより自動化・効率化したことが挙げられる。

(事務事業の実施状況)

平成19年7月に発生した新潟県中越沖地震では、緊急地震速報の震源決定技術を活用し、これまでで最も早い地震発生後5.9秒で津波注意報を発表する等、地震津波情報発表までの時間短縮に努めた。

課題の特定と今後の取組の方向性

17年度の初期値4.4分を23年度までに3分に短縮するという目標に対して、19年度の実績値は3.9分で、35%の到達度であり、順調な改善を見せていることから、評価はA-1とした

目標達成に向けて、緊急地震速報の震源の位置の推定に関する処理手順の改良を行い、地震観測点の配置等の影響から、島しょ部で100km以上離れた位置に震源を推定してしまうことがある課題について、そのずれを10~20km程度までに小さくする目処を立てた。また、観測点密度の低い伊豆諸島、南西諸島地域に緊急地震速報の精度向上のための地震計を整備する予定である。20年度は引き続き、緊急地震速報の震源の位置及び地震の規模(マグニチュード)の推定精度を高める技術を開発・導入し、地震津波情報の発表に緊急地震速報を一層活用することにより、発表までの時間短縮を図る。

平成20年度以降における新規の取組

平成19年度から3カ年計画で、気象庁本庁、各管区气象台及び沖縄气象台に設置しているシステムの集約を行い、津波予報や地震情報等のより迅速な発表を実現するとともに、東西二中枢化により、大規模災害時にも安定した地震津波情報の提供を実現させる計画である。今年度は大阪管区气象台のシステムを、21年度は本庁のシステムを更新・運用開始する予定であり、地震発生から地震津波情報発表までの時間短縮が期待される。

担当課等(担当課長名等)

担当課：気象庁地震火山部管理課(課長 宇平 幸一)
関係課：気象庁地震火山部地震津波監視課(課長 横田 崇)

業績指標 60

内海・内湾を対象としたきめ細かい高潮・高波の予測対象海域数

評価

A-2	目標値：7 海域以上（平成 23 年度） 実績値：5 海域（平成 19 年度） 初期値：0 海域（平成 18 年度）
-----	--

（指標の定義）

内海・内湾における沿岸防災、海運・漁業の安全を図るために、詳細な海岸・海底地形をコンピュータによる予測計算に取り込み、きめ細かい高潮・高波の予測情報を提供する。その予測対象となる海域（内海・内湾）の数を指標とする。

（目標設定の考え方・根拠）

平成 19 年度内にコンピュータを使った予測モデルを開発し、4 つの内海等（伊勢湾、播磨灘、有明海、東京湾）を対象として試行的に運用を開始する。平成 20 年度には防災関係機関等へ予測情報を提供することを目指し、また平成 23 年度までには予測対象海域として大阪湾、周防灘、鹿児島湾等を加え、全部で 7 以上の海域を対象としたきめ細かい高潮・高波の予測情報の提供を目指す。

（外部要因）

なし

（他の関係主体）

なし

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

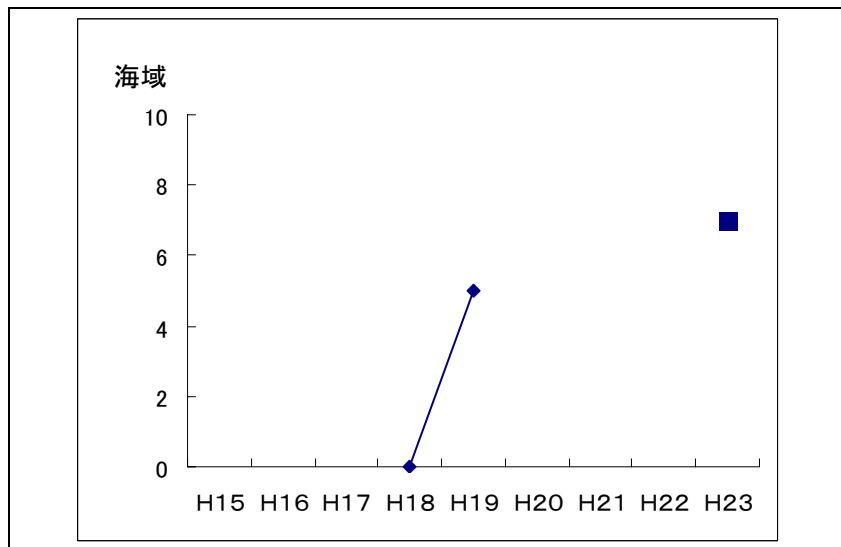
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値				(年度)	
—	—	—	H18	H19	
—	—	—	0 海域	5 海域	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

高潮等総合防災情報システムの高度化
予算額12百万円（平成19年度）
防災活動に資するよう、高潮予測について地点別予測を面的予測に改善

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

目標とした予測対象海域に大阪湾も加えた5海域について、平成19年度中に試行運用を開始した。
本指標は順調に進捗している。

（事務事業の実施状況）

平成19年度は5海域についてモデル計算を開始したが、まだ試行運用の段階にあり、本運用での問題点の洗い出し、予測精度の検証等を行っている状況である。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は、試行運用とはいえ、目標とした予測対象海域数の約7割についてコンピュータによる予測計算を開始しており、目標値に向けたスケジュールとしては順調で現状の施策を変える必要がないことから、A-2と評価した。

試行運用から正式運用（防災関係機関等へ予測情報を提供）に移行するためには、予測計算結果の精度検証を進める必要がある。台風等の顕著な擾乱の際も含めて総合的な検証を行って、まずは正式運用を目指す。その後予測対象海域を更に増やしていく。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：気象庁地球環境・海洋部地球環境業務課（課長 橋田 俊彦）
関係課：気象庁地球環境・海洋部海洋気象情報室（室長 萬納寺 信崇）

業績指標 6 1

防災地理情報を提供するホームページへのアクセス件数

評 価

C-1	目標値：31,000件/月（平成23年度） 実績値：12,000件/月（平成19年度） 初期値：0件/月（平成18年度）
-----	--

（指標の定義）

地域の危険性の把握や防災意識の向上、防災教育等に役立つ防災地理情報（※）が、いかに行政や一般住民等から閲覧・参照されているかということ等について、「国土地理院が整備をすすめる防災地理情報のインターネットを通じた月平均の閲覧数」をもって指標とする。

（※）土地条件図、都市圏活断層図等

（目標設定の考え方・根拠）

平成19年時点でウェブサイト（<http://www1.gsi.go.jp/>）を通じて公開している防災地理情報へのアクセス件数を元に、平成23年度までに見込まれる防災地理情報の整備や、閲覧環境の向上等を加味したアクセス件数を目標値として設定。

このとき、国の機関、地方公共団体、学校等の公的機関の閲覧数を増加させることにより、防災地理情報の認知度を高め、防災対策等に有効に活用されるよう推進していくことは勿論であるが、一般も含めた全体の閲覧数を増加させ、住民の防災意識の向上を図っていく。

（外部要因）

大規模災害の発生によるアクセス数の変動

情報通信技術の変化

（他の関係主体）

内閣府（災害の予防等を所管し、防災情報の広報・啓発活動等施策を実施）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

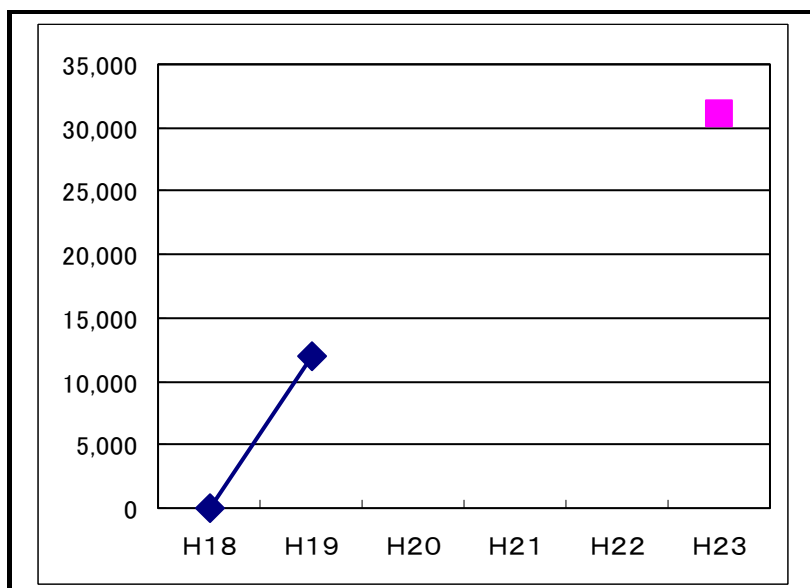
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値				（年度）	
—	—	—	H18	H19	
—	—	—	0件/月	12,000件/月	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・風水害基礎情報整備
地形、表層地質、地盤条件等について、資料調査、現地調査及び空中写真判読により防災地形調査を行う。併せて、防災関連施設の位置情報等について調査する。
これらの調査によって得られた成果から土地条件図を作成するとともに、ハザードマップ作成のための基礎資料として提供する。
 - ・火山災害基礎情報整備
活動的で特に重点的に観測研究を行う火山、活動的火山及び潜在的爆発力を有する火山を対象に、火山ハザードマップ作成のための基礎情報を整備する。
 - ・全国活断層帯情報整備
全国の活断層帯のうち、特に地震被害が広範囲に及ぶと考えられる主要な活断層帯について、断層の詳細な位置、関連する地形の分布等の情報を整備・提供する。
- 予算額 10,988万円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・平成19年度のアクセス件数の実績は12,000件であった。今後の新たに提供する防災地理情報や各種説明・解説の追加状況、インターネットのネットワーク環境の向上などによってアクセス件数の増加が予想されるが、平成19年度は実質の評価初年度であり現時点での進捗状況は判断できない。

（事務事業の実施状況）

- ・2万5千分1土地条件図「紀伊長島」を平成19年5月1日に刊行し、ホームページでの閲覧を開始した。
- ・2万5千分1土地条件図「須崎」「いの」「窪川」を平成19年6月1日に刊行し、ホームページでの閲覧を開始した。
- ・平成20年2月1日より治水地形分類図のホームページでの閲覧を開始した。
- ・都市圏活断層図「恵庭、仙台、秦野、京都西南部、大阪東南部、松江、広島、小倉」（第2版）8面を、平成20年3月1日に公表し、ホームページでの閲覧を開始した。

課題の特定と今後の取組の方向性

平成19年度が実質の評価初年度であり、指標の分析としては判断できないことから、C-1と評価した。
新規に刊行・公表する防災地理情報は速やかにホームページに掲載する。また、各種防災地理情報は専門的な知見を取りまとめて公表していることを活かし、広く国民が国土の防災に関する情報を容易に理解できるよう、提供する防災地理情報の説明・解説を加えることにより、国民の防災意識の向上に寄与する。

平成20年度以降における新規の取組

- ・各種防災地理情報に関する説明・解説の充実

担当課等（担当課長名等）

担当課：国土地理院 総務部 政策調整室（室長 渡辺 俊夫）
関係課：国土地理院 企画部（防災企画官 原野 崇）
国土地理院 企画部 企画調整課（課長 村上 真幸）
国土地理院 地理調査部 環境地理課（課長 梶川 昌三）
国土地理院 地理調査部 防災地理課（課長 田中 庸夫）

○安 全

政策目標 4

水害等災害による被害の軽減

施策目標 1 1

住宅・市街地の防災性を向上する

防災性の高い施設及び環境を整備することにより、住宅・市街地における安全・安心度を高めることができる。

業績指標

6 2	良好な環境を備えた宅地整備率
6 3	防災性の向上を目的としたまちづくりのための事業が行われた市街地等の面積
6 4	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
6 5	下水道による都市浸水対策達成率
6 6	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, 000 h a）のうち最低限の安全性が確保される市街地の割合
6 7	多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率（①建築物、②住宅）

【評価結果の概要】

（総合的評価）

近年、都市・住宅環境が多様化している中で、安全・安心な社会を実現していくため、住宅・市街地の防災性を向上する施策目標の達成に向けて、本施策の具体的措置として都市・住宅施設を整備・改善するため各種事業を実施してきたが、目標年度における施策目標の達成に着実に近づいていること等を踏まえて、今後とも本施策の実施内容を確実に推進していく必要がある。

（必要性）

我が国には、密集市街地をはじめとする防災上危険な住宅・市街地が多数存在しており、地震時には建物倒壊・延焼等により大きな被害の発生が想定される。また、都市化の進展、地球温暖化に伴う集中豪雨の多発・激甚化等により、都市の浸水被害リスクが増大しているなど、地震・水害等に対する住宅・市街地の防災性の向上は喫緊の課題であり、本施策のより一層発展したあり方を検討していく必要がある。

（有効性）

当該施策を推進していく手段として、建築物の耐震化・不燃化、避難地・避難路等根幹的な公共施設の整備、下水道による都市浸水対策等を実施してきた。これにより、施策目標の達成に着実に近づいており、順調に推移しているところである。これは、施策対象の各種取組を有効に講じてきたことが主な原因と分析される。新たな事業の立ち上げも含め、本施策の有効性について検討していく必要がある。

（効率性）

地震・水害は一度発生すると、多くの人命・財産が失われるとともに、住民生活、地域経済活動等に甚大な影響を与えるだけでなく、復旧・復興など事後的な対応にも多大なコストが必要となることから、被害を未然に防ぐ予防対策が有効である。限られた財源の中で、地方自治体との役割分担を含め関係機関が担うべき事業の在り方や一体的実施を含め、施策のさらなる効率的な展開を検討していく必要がある。

（反映の方向性）

- ・各種事業の連携・調整の強化

業績指標 6 2
 良好な環境を備えた宅地整備率

評 価

A-2	目標値：30.0%（平成22年度） 実績値：30.4%（平成19年度） 初期値：26.6%（平成17年度）
-----	---

(指標の定義)

「良好な環境を備えた宅地整備率」とは、住宅市街地盤整備事業（旧住宅宅地関連公共施設等総合整備事業）を導入している団地により供給される宅地について、平成17年度からの総供給画地数（ストック）のうち、次の条件を全て満たした団地の供給画地数の割合のことをいう。

- ①平均画地面積170㎡以上
- ②緑被率25%以上
- ③職住近接エリア内
- ④地区計画の策定

（良好な環境を備えた宅地整備率）

=（平成17年度以降に供給された①～④の条件を全て満たした団地の供給画地数） / （平成17年度以降に供給された住宅基盤整備事業を導入している団地の総供給画地数）

- ・①については大都市地域における優良宅地開発の促進に関する特別措置法の認定基準等を参考として設定。
- ・②については、都市緑地法の緑化地域の緑化率等を参考として設定
- ・③については、例えば首都圏では、東京都心まで鉄道で40分以内の区域または30km圏等、地方圏では、当該都市圏の中心都市の都心までの通勤時間が概ね30分以内の区域等をいう。

(目標設定の考え方・根拠)

長期的には、年度毎のフロー値が高止まりの状態となることを目指すが、当面の目標として、各条件のトレンドの試算等を行い、施策の実施による追加分を加味した結果、平成22年度の目標値として30%を設定。

(外部要因)

都心、近郊および郊外の居住コストの変化（地価動向等）

(他の関係主体)

地方公共団体（間接補助の実施、公的開発の事業主体）、民間事業者（事業主体）

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

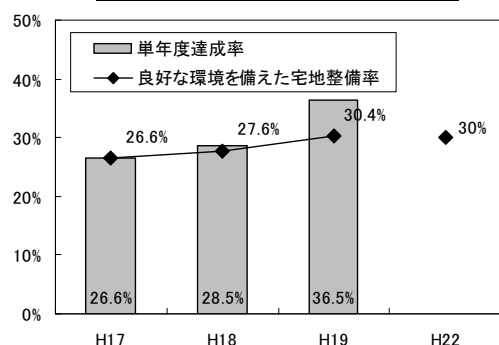
なし

【政府・与党申合】

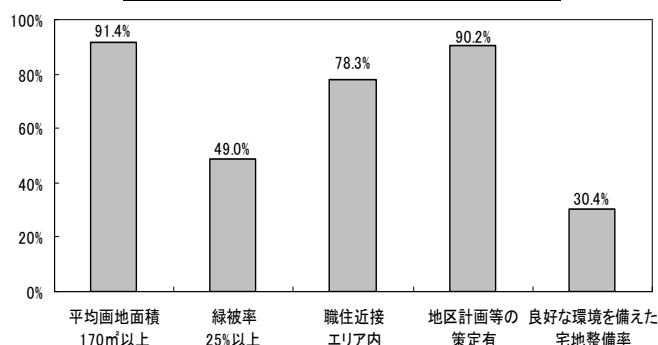
なし

過去の実績値					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	
—	—	26.6%	27.6%	30.4%	

良好な環境を備えた宅地整備率の推移



各条件を満足する宅地の割合（平成19年度）



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・住宅市街地基盤整備事業による関連公共施設の整備推進
住宅市街地基盤整備事業により、都市居住の再生、職住近接の実現等に資する良好な居住環境を備えた住宅及び宅地の供給を促進する。
予算額〔国費〕：575億円(平成19年度)

関連する事務事業の概要

- ・都市再生機構による公的宅地供給により、地域のまちづくりと連携しつつ、居住環境のゆとりが確保された良質な住宅地を供給する。
予算額〔事業費〕：2,111億円(平成19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19年度は30.4%と、昨年度よりも2.8%の伸びを示しており、平成22年度の目標値30.0%も達成している。これは、平成19年度単年度での良好な環境を備えた宅地整備率が平成17、18年度よりも顕著に高くなったためである。

内訳を見ると、緑被率25%以上の条件を満たす宅地の割合が、他の条件に比べて顕著に低くなっている。

(事務事業の実施状況)

平成16年度より、職住近接に資する良好な住宅及び宅地の供給の促進を目的として住宅市街地基盤整備事業における主要なメニューについて、新規採択の対象地域を三大都市圏等の職住近接エリアに限定。

平成17、18年度も引き続き、地区計画等を策定した地区等に限定して新規採択。

平成19年度からは①～④の全ての条件を満たす地区を重点的に支援。

課題の特定と今後の取組の方向性

順調な成果を示していることからA-2と評価した。

これを踏まえて、目標値の見直しを行い、平成22年度の目標値を32.0%と設定することとした。

引き続き、継続団地において①～④の条件を全て満たした団地への重点化を実施し、良好な環境を備えた宅地供給を推進していくことが必要である。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：土地・水資源局土地政策課(課長 大野 雄一)

関係課：住宅局住宅総合整備課住環境整備室(室長 岡崎 敦夫)

業績指標 63

防災性の向上を目的としたまちづくりのための事業が行われた市街地等の面積

評価

A-1	目標値：7,000ha（平成23年度） 実績値：1,750ha（平成19年度） 初期値：1,430ha（平成18年度）
-----	---

（指標の定義）

都市防災総合推進事業および防災公園街区整備事業等の完了地区の面積。

（目標設定の考え方・根拠）

過去の実勢および予算の伸び率、現在の事業計画等を考慮して設定。

（外部要因）

該当なし

（他の関係主体）

地方自治体、都市再生機構（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

- ・ 第162回国会 施政方針演説（平成17年1月21日）「大規模地震や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。」
- ・ 第166回国会 施政方針演説（平成19年1月26日）「災害に強い国づくりを一層進めてまいります。」

【閣議決定】

- ・ 経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005（平成17年6月21日 閣議決定）公共施設及び住宅等の耐震化等の大規模地震対策、治山治水対策をはじめとした防災対策投資等を推進する。（第3章2.）
- ・ 経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006（平成18年7月7日 閣議決定）大規模地震対策の一環として、地域の防災拠点となる学校をはじめとする公共施設や住宅等の耐震化、密集市街地の整備等を進める。（第4章4.）
- ・ 住生活基本計画（平成18年9月19日 閣議決定）大規模な火災や自然災害に対する住宅市街地の安全性を高めるため、宅地耐震化対策、浸水対策、土砂災害対策、津波・高潮対策等を推進するとともに、道路等の基盤施設整備と建築に係る規制の緩和を一体的に推進すること等により密集住宅市街地の整備を推進する。（第2章）
- ・ 経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日 閣議決定）大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪等への対策を推進する。（第4章5.）

【閣決（重点）】

なし

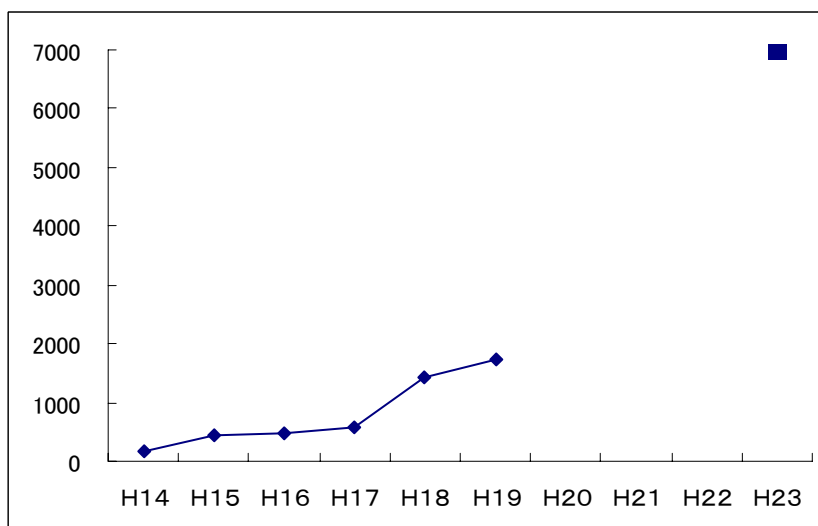
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値 (ha)					(年度)	
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
154	448	474	585	1,430	1,750	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ①都市防災総合推進事業の推進。
密集市街地に代表される防災上危険な市街地の改善を図る。
予算額：18億円（平成19年度）
- ②防災公園街区整備事業の推進
都市再生機構が防災公園と周辺市街地の整備改善を一体的に行うことで防災性の向上を図る。
予算額：45億円（平成19年度）都市再生機構に対する都市・居住環境整備推進資金（防災公園街区整備型）
- ③優良住宅地の造成等のために土地等を譲渡した場合の長期譲渡所得の課税の特例（所得税・法人税・個人住民税）
防災街区整備推進機構に土地等を譲渡した個人・法人に軽減税率を適用。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

防災性の低い市街地について、平成19年度末までに1,750haの防災性能の向上が図られており、ほぼ当初の整備予定量通りであることから、目標達成に向けて順調に進捗していると言える。

（事務事業の実施状況）

都市防災総合推進事業および防災公園街区整備事業等により、防災上危険な市街地の総合的な防災性の向上を図っている。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は、順調に進捗している。
- ・目標達成に向けて、防災上危険な市街地の総合的な防災性の向上を図ることを目的に、都市の防災構造化や住民の防災に対する意識向上を推進していく必要があることから、平成20年度以降は新たな取組も行っていくこととし、A-1と評価した。

平成20年度以降における新規の取組

- 地震に強い都市づくり緊急整備事業の創設
避難地・避難路・ライフライン等総合的な地震対策を推進するため「地震に強い都市づくり推進5箇年計画」を策定した市町村に対し、計画に位置付けられた事業について各種事業において重点実施するとともに、補助対象施設に特例を設けることとする。
- 被災地における復興まちづくり総合支援事業の創設
大規模な災害による被災した被災地を災害に強いまちへ再生するとともに、地域活力の早期復興のため、復興まちづくり計画の策定から公共施設や共同施設等の施設整備まで、一体的に支援することとする。

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局まちづくり推進課（課長 佐々木 晶二）
都市・地域整備局都市・地域安全課都市・地域防災対策推進室（室長 柳生 勇）
関係課：都市・地域整備局都市計画課（課長 由木 文彦）
都市・地域整備局市街地整備課（課長 松田 秀夫）
都市・地域整備局街路交通施設課（課長 松井 直人）
都市・地域整備局公園緑地・景観課（課長 小林 昭）

業績指標 6 4

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

評 価

A - 1	目標値：約 25%（平成 19 年度） 実績値：約 20%（平成 18 年度）※平成 19 年度は計測中 初期値：約 9%（平成 14 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。

（目標設定の考え方・根拠）

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。

（外部要因）

該当なし

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

- ・ 第 162 回国会 施政方針演説（平成 17 年 1 月 27 日）「国内の被災地が迅速に復旧事業に取り組めるよう、激甚災害指定を行い、補正予算を編成しました。一日も早く被災者の方々が安心して生活できるよう、復旧と復興に全力を尽くすとともに、阪神・淡路大震災の発生から 10 年目の本年、災害に強い国づくりを一層進めてまいります。」
- ・ 第 166 回国会 施政方針演説（平成 19 年 1 月 26 日）「大規模地震対策や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。迅速かつ正確に防災情報を提供し、お年寄りや障害者などの被害を最小限にするよう努めます。」

【閣議決定】

- ・ 経済財政改革の基本方針 2007（平成 19 年 6 月 19 日閣議決定）「大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪等への対策を推進する。その際、学校の耐震化等防災拠点の機能強化の推進、ハザードマップの普及促進等ハード・ソフトの連携を図る。また、消防等地域の災害応急対応力の充実を図る。」

【閣決（重点）】

- ・ 社会資本整備重点計画（平成 15 年 10 月 10 日）「第 2 章に記載あり」

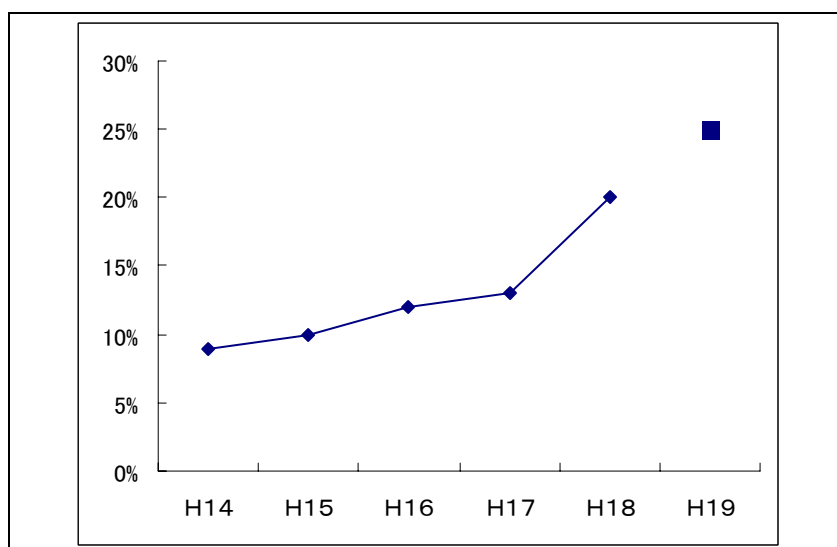
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)	
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
約 9%	約 10%	約 12%	約 13%	約 20%	計測中	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○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：都市公園事業費補助のうち防災公園の整備に係る部分

約271億円の内数（平成19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。

関連する事務事業の概要

○防災公園となる国営公園の整備

広域避難地等となる国営公園の整備により、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。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成19年度の実績値は集計中であるが、当該年度における整備見込み及び過去の実績を勘案すると、順調に推移し、目標を達成することが見込まれる。

(事務事業の実施状況)

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、平成19年度は東京都の旧岩崎邸庭園等約200箇所において、帰宅困難者対策のための既存公園の防災機能強化や、市街地内の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

- ・帰宅困難者対策のための防災公園事業を拡充したことなどにより、業績指標は平成19年度も順調に推移すると推測されるが、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、平成20年度より新たに事業の拡充を行うこととし、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とともに、災害時に地域防災拠点となる都市公園、密集市街地の延焼防止機能を有する都市公園等の整備を推進する。
- ・目標年度は平成24年度までに延長し、防災公園等の整備予定及びこれまでの実績を踏まえ、目標値を約35%と設定する。

平成20年度以降における新規の取組

○防災公園の対象都市要件を拡充し、地域防災拠点となる都市公園の整備を推進。

○市町村の策定する「地震に強い都市づくり推進5箇年計画」に位置づけられる防災公園の整備を重点的に支援するとともに、避難所・防災拠点として機能する公園施設の耐震診断を補助対象に追加。

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市地域整備局公園緑地・景観課（課長 小林 昭）

業績指標 65
下水道による都市浸水対策達成率

評価

A-1	目標値：54%（平成19年度） 実績値：54%（平成19年度） 初期値：51%（平成14年度）
-----	---

（指標の定義）
公共下水道又は都市下水路における都市浸水対策の整備対象区域の面積のうち、概ね5年に1回程度の大雨に対して安全であるよう、既に整備が完了している区域の面積の割合。

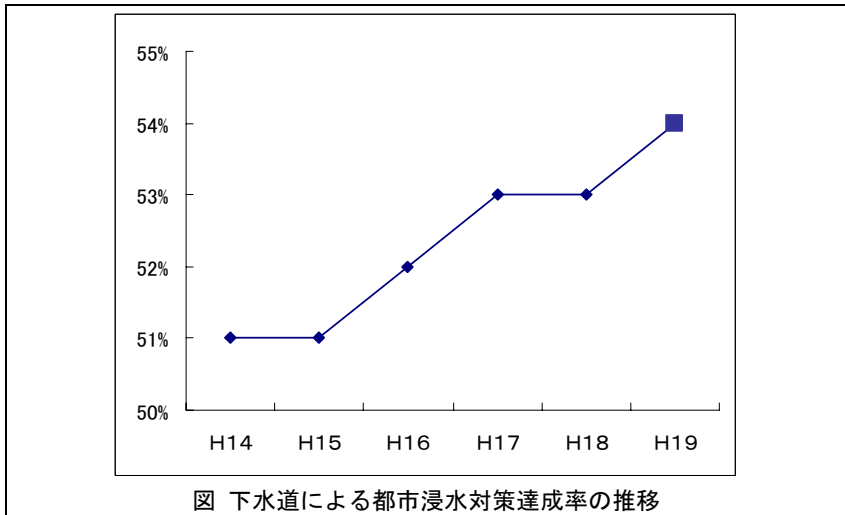
（目標設定の考え方・根拠）
将来は、少なくとも10年に1回程度の大雨に対する雨水安全度が確保されることを目標としており、それを現況値との勘案で平成19年度の目標値を設定している。

（外部要因）
該当なし

（他の関係主体）
地方公共団体（事業主体）

（重要政策）
【施政方針】
なし
【閣議決定】
 ・経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日）
 「大規模地震、大規模水害、津波・高潮、豪雪等への対策を推進する。」（第4章5.）
【閣決（重点）】
 ・社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第3章に記載あり」
【本部決定】
なし
【政府・与党申合】
なし

過去の実績値						(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
51%	51%	52%	53%	53%	54%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○ 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 6,963億円の内数（平成19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。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・下水道による都市浸水対策達成率の平成19年度の実績値は54%であり、目標を達成している。
- ・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、都市化の進展や雨水の流出率の増加、局所的な集中豪雨等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っているものの、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組みが必要である。

(事務事業の実施状況)

- ・地下空間利用が高度に発達している地区等において、施設の計画規模を上回る降雨に対して被害の最小化を図るため、平成18年度に創設した下水道総合浸水対策緊急事業により、ハード・ソフト・自助を組み合わせた総合的な対策を推進し、平成19年度には政令市における小規模な排除面積の貯留施設を補助対象に追加する等の制度の拡充を行った。
- ・下水道、河川、道路、まちづくり等の関係部局より事務連絡「雨水の貯留浸透を重点的かつ緊急的に進めるべき地区における事業の推進について」(平成19年3月30日)を発出し、各公共施設管理者や地域住民等が連携を図りながら、雨水排除に加えて貯留浸透の一層の強化による流出抑制対策を推進している。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は順調に推移しており、目標を達成している。さらなる進捗に向けて、平成20年度より、浸水被害を最小化するため、ハード対策に加えて住民自らの災害対応やこれを支援するソフト対策等を組み合わせた総合的な対策を行う「雨に強い都市づくり支援事業」を創設する等、新たな取組みを行っていくことからA-1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。
- ・近年の集中豪雨の多発を踏まえ、地域の実状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。
- ・なお、当指標は平成19年度が目標年度であり目標値を達成しているが、地球温暖化による気候変動の影響等により集中豪雨の一層の深刻化が懸念されており、依然として浸水対策の必要性が極めて高い。また、都市機能が集積している地区等は浸水時に重大な被害を生じるおそれがあるため、浸水対策を実施する必要性の高い重点地区として定め、併せて指標の定義や目標値等を見直す。
- ・平成20年度以降の業績指標の定義は、都市浸水対策を実施すべき区域のうち、商業・業務集積地区等の重点地区は10年に1回程度、その他の地区は5年に1回程度発生する規模の降雨に対応する下水道整備が完了した区域の割合とする予定。

平成20年度以降における新規の取組

- ・公共施設管理者との連携を強化しつつ、地域住民や民間事業者と一体となって、雨水貯留浸透施設等のハード対策、地下街への雨水流入防止施設等の自助対策、これを支援するソフト対策を促進し、「雨に強い都市づくり」の実現を図るため、平成20年度に雨に強い都市づくり支援事業を創設する。

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 岡久 宏史)

業績指標 6 6

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

評価

A-1	目標値： 約3割（平成19年度） 実績値： 28.8%（平成17年度） 初期値： 0%（平成14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等の敷地及び幅員6m以上の道路等の公共施設面積の割合。

（目標設定の考え方・根拠）

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。

（外部要因）

該当なし

（他の関係主体）

地方公共団体、都市再生機構（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

- ・ 第162回国会 施政方針演説（平成17年1月21日）「大規模地震対策や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。」
- ・ 第166回国会 施政方針演説（平成19年1月26日）「災害に強い国づくりを一層進めてまいります。」

【閣議決定】

- ・ 経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005（平成17年6月21日 閣議決定）公共施設及び住宅等の耐震化等の大規模地震対策、治山治水対策をはじめとした防災対策投資等を推進する。（第3章2.）
- ・ 経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006（平成18年7月7日 閣議決定）大規模地震対策の一環として、地域の防災拠点となる学校をはじめとする公共施設や住宅等の耐震化、密集市街地の整備を進める。（第4章4.）
- ・ 住生活基本計画（平成18年9月19日 閣議決定）大規模な火災や自然災害に対する住宅市街地の安全性を高めるため、宅地耐震化対策、浸水対策、土砂災害対策、津波・高潮対策等を推進するとともに、道路等の基盤施設整備と建築に係る規制の緩和を一体的に推進すること等により密集住宅市街地の整備を推進する。（第2章）
- ・ 経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日 閣議決定）大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪等への対策を推進する。（第4章5.）

【閣決（重点）】

- ・ 社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章に記載あり」

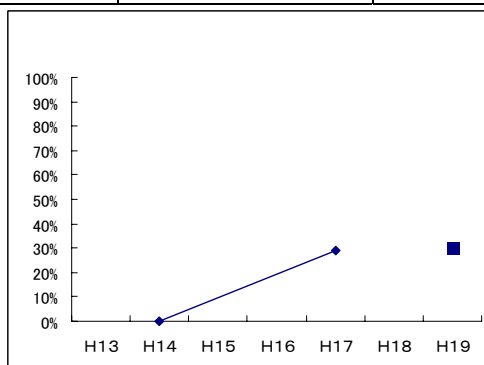
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値 (%)	(年度)			
	H14	H15	H16	H17
	0%	—	—	28.8%



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 密集市街地の緊急整備の促進のため、各種制度の充実等を行う。(◎)
- ・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：377億円(平成19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：地域住宅交付金1,870億円の内数(平成19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：30億円(平成19年度))
(防災環境軸整備型 予算額：25億円(平成19年度))
- ・住宅金融支援機構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：18億円(平成19年度国費))
- ・優良住宅地の造成等のために土地等を譲渡した場合の長期譲渡所得の課税の特例(所得税・法人税・個人住民税) 防災街区整備事業等の用に供するために土地等を譲渡した個人・法人に軽減税率を適用。
- ・防災街区整備事業の施行に伴い新築された防災施設建築物に係る特例措置(固定資産税)
防災街区整備事業の施行に伴い新築された、防災施設建築物に該当する家屋のうち、一定の要件を満たすものについては固定資産税を減額。
減収見込額：4百万円(平成19年度)
- ・認定建替計画に係る土地等を取得した場合の特例措置(不動産取得税)
認定建替計画に係る土地等を取得した場合に、当該土地等の取得に係る不動産取得税について、当該土地の5分の1に相当する額を課税標準から控除する。
減収見込額：7百万円(平成19年度)

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

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

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、平成17年度末までに約3割進捗しており、平成19年度実績は現在集計中ながら、目標については概ね達成される見込み。

(事務事業の実施状況)

- 密集市街地の緊急整備の促進のため、以下の制度改正等を行った。
- ・住宅市街地総合整備事業について、防災街区整備事業等の手法により道路等の公共施設用地に転換されることとなる土地(公共施設用地転換地)の取得についても補助可能とした。
- ・都市防災総合推進事業において、「密集市街地緊急リノベーション事業」を創設し、重点密集市街地において、複数の事業手法を組み合わせた整備計画の作成・コーディネートを実施した。
- ・「密集市街地におけるまちづくり規制合理化支援事業」を創設し、建築規制の合理化等を通じた自律的な建替を促進して密集市街地の整備を進めるため、地権者組織等による地区計画等の都市計画提案のための素案作成を支援した。
- ・平成19年9月、以下を内容とする「改正密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律」を施行した。
 - 道路等と一体的に整備する受け皿住宅等の敷地に容積を移転できる地区計画制度の創設
 - 老朽住宅居住者の受け皿を、地方公共団体の要請により都市再生機構が整備
 - 用地買収方式による第二種市街地再開発事業の面積要件を緩和
 - 権利変換方式による防災街区整備事業の地区要件を緩和
- ・一定の要件を満たす認定建替制度について、税制上の特例措置を講じた。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標の進捗から、施策は一定の成果をあげていると判断できる。しかし、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り、平成20年度には補助対象の拡充等を行っていくことから、A-1と評価した。
- ・なお、当指標は平成19年度が目標年度であるが、重点密集市街地の整備改善については、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年度末までに最低限の安全性を確保することとされており、同第12次決定(平成19年1月)においても取り組みを加速化する旨再度プロジェクト決定される等、重要な課題である。このため、今後も取り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、引き続き、道路等の基盤整備を推進しつつ、老朽化した建築物の建替の促進を図ることにより、危険な密集市街地のリノベーションを戦略的に推進することとし、平成23年度までに概ね10割の目標値を新たに設定し、指標を継続する。

平成20年度以降における新規の取組

○住宅市街地総合整備事業について、密集市街地整備の一層の促進のため、NPO等が実施する普及啓発活動等について、整備計画承認前において補助対象とするとともに、老朽建築物の建替え事業の補助に関わる手続きを簡素化する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局都市・地域安全課都市・地域防災対策推進室（室長 柳生 勇）
住宅局市街地建築課市街地住宅整備室（室長 伊藤 明子）
住宅局住宅総合整備課住環境整備室（室長 小田 広昭）
関係課：都市・地域整備局都市計画課（課長 由木 文彦）
都市・地域整備局市街地整備課（課長 松田 秀夫）
都市・地域整備局街路交通施設課（課長 松井 直人）
都市・地域整備局公園緑地・景観課（課長 小林 昭）
都市・地域整備局まちづくり推進課（課長 佐々木 晶二）
住宅局総務課民間事業支援調整室（室長 瀬口 芳広）
住宅局市街地建築課（課長 橋本 公博）

業績指標 67

多数の者が利用する一定の建築物及び住宅の耐震化率(①建築物、②住宅)

評価

①建築物 A-1	目標値：約2割（平成19年度） 実績値：22%（平成18年度） 初期値：16%（平成14年度）
②住宅 A-1	目標値：約65%（平成19年度） 実績値：約63%（平成15年度） 初期値：51%（平成10年度）

(指標の定義)

- ①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、改修が不要と判断されたもの、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。
- ②住宅総数のうち、耐震性を有するもの（新耐震基準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・除去を行なったもの）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。

(目標設定の考え方・根拠)

- ①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。
- ②住宅・土地統計調査のデータをベースに、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。

(外部要因)

目的達成には、建築物の耐震改修・古い建築物の建替え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

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

- ・社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章に記載あり」

【本部決定】

なし

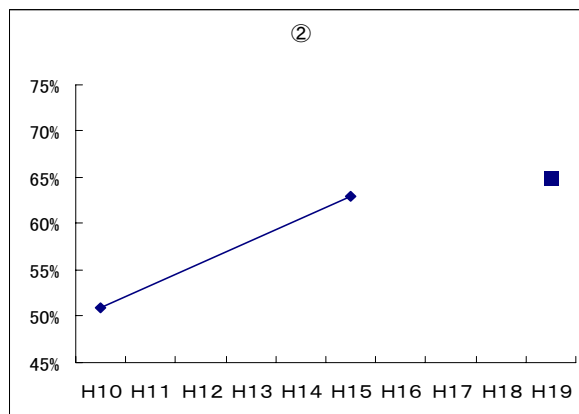
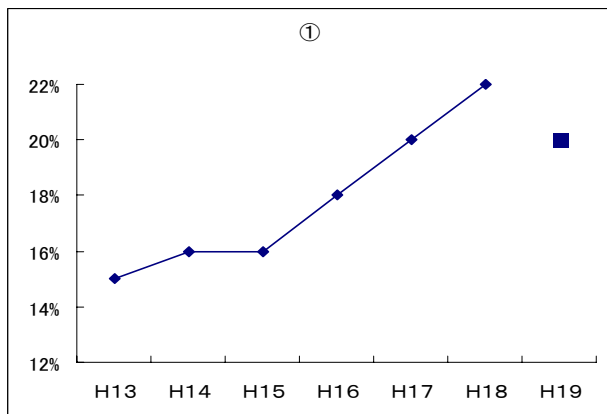
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

(年度)

	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
①				15%	16%	16%	18%	20%	22%	
②	51%					63%				



事務事業の概要

主な事務事業の概要

主な施策の概要

- 建築物の耐震化の促進
 - ・ 特定建築物の耐震化の促進するため、支援対象となる建築物の要件を緩和するとともに、改修費用を限度とした建替えを支援対象に追加する。
予算額 136.5億円（平成19年度）
 - ・ 事業者が、事業の用に供する特定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2年延長する。
 - ・ 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。
- 住宅の耐震化の促進（◎）
 - ・ 避難路沿道等分譲マンションの耐震改修について、住宅・建築物耐震改修等事業による支援の拡充を図り、地震時における避難路・避難地の機能確保のための耐震改修を促進する。
予算額：136.5億円（平成19年度）
 - ・ 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を活用することにより、住宅の耐震化等を促進する。
予算額：地域住宅交付金1,870億円の内数（平成19年度国費）
 - ・ 一定区域内において住宅の耐震改修を行なった場合、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に減額する措置を拡充する。
 - ・ 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。
- 耐震改修促進法の的確な運用（◎）

地方公共団体に対し耐震改修促進計画の策定による計画的な取組を要請するなど、耐震改修促進法の的確な運用を図り、住宅の耐震改修を促進する。
- 防災拠点となる官庁施設の整備の推進（◎）

災害応急対策活動に必要な国の官庁施設について、大規模地震発生時に、官庁施設がその機能を十分に発揮できるよう整備を推進する。

（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。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

建築物の耐震化については、実績値で平成17年度に目標を達成している。住宅の耐震化については、住宅・土地統計調査（5年ごとの集計）から状況の把握を行っているが、平成10～15年度のトレンドから勘案すると既に目標を達成していると想定される。一方、平成19年に能登半島地震、中越沖地震が発生し、また、東南海・南海地震等の大規模地震の危険性が指摘されているなど、いっどこで地震が発生してもおかしくない状況にあり、今後更なる施策を進めていく必要がある。

（事務事業の実施状況）

- ①建築物の耐震化
 - ・ 特定建築物の耐震化の促進するため、支援対象となる建築物の要件を緩和するとともに、改修費用を限度とした建替えを支援対象に追加した。
 - ・ 事業者が、事業の用に供する特定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2年延長した。
- ②住宅の耐震化
 - ・ 避難路沿道等分譲マンションの耐震改修について、住宅・建築物耐震改修等事業による支援の拡充を図り、地震時における避難路・避難地の機能確保のための耐震改修を促進した。
 - ・ 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を活用することにより、住宅の耐震化等を促進した。
 - ・ 一定区域内において住宅の耐震改修を行なった場合、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に減額する措置を拡充した。

①②共通

- ・ 耐震化の促進のための会議等を開催した。
- ・ 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。
- ・ 地方公共団体に対し耐震改修促進計画の策定による計画的な取組を要請するなど、耐震改修促進法の的確な運用を図り、住宅の耐震改修を促進した。

○防災拠点となる官庁施設の整備の推進

- ・ 平成19年度予算において、災害応急活動に必要な官庁施設の耐震化を推進するとともに、補正予算においても特に緊急を要する官庁施設の耐震対策として、予算を計上し事業の円滑な執行を図った。

課題の特定と今後の取組の方向性

建築物の耐震化については、平成17年度に目標を達成し、更に、全都道府県で耐震改修促進計画を策定し、市区町村においても平成19年度末までに概ね50%の市区町村で策定するなど、地方公共団体の計画的取組みが促進されたと判断できるため、A-1とした。

住宅の耐震化については、住宅・土地統計調査（5年ごとの集計）から状況の把握を行っているが、平成15年度からのトレンドと耐震改修の実施状況から勘案すると既に目標を達成していると想定され、更に、全都道府県で耐震改修促進計画を策定し、市区町村においても平成19年度末までに概ね50%の市区町村で策定するなど、地方公共団体の計画的取組みが促進されたと判断できるため、A-1とした。

住宅・建築物耐震改修等事業による補助を受けるためには、地方公共団体による補助制度の整備が不可欠であるため、地方公共団体に対し引続き補助制度の整備を要請していく。

防災活動拠点となる、学校、病院、庁舎など公共建築物における耐震化を引き続き推進するとともに、所有者等の意識を啓発すべく耐震診断・耐震改修の必要性や支援制度について普及広報を図っていく。

平成20年度以降における新規の取組

- ・ 避難所等となる公民館、集会所等に係る耐震改修費用に対する補助率を引き上げる。
- ・ 住宅の耐震改修を全国で強力的に促進するため、収入部位40%以下の世帯の住宅の耐震改修について、既成市街地内等に限定されていた地域要件・建物要件を撤廃するとともに、補助率を引き上げる。
- ・ 死亡時一括償還型融資を活用する場合に必要な不動産鑑定費用等を支援補助対象に追加する。
- ・ 地震時に緊急輸送道路を閉塞するおそれのある沿道の住宅の耐震改修費用に対する補助率を引き上げる。

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局建築指導課（課長 井上 俊之）
大臣官房官庁営繕部計画課（課長 澤木 英二）
関係課：住宅局市街地建築課市街地住宅整備室（室長 伊藤 明子）
住宅局住宅総合整備課（課長 本東 信）
大臣官房官庁営繕部整備課（課長 鈴木 千輝）
大臣官房官庁営繕部設備・環境課（課長 水落 雅之）

○安 全

政策目標 4

水害等災害による被害の軽減

施策目標 1 2

水害・土砂災害の防止・減災を推進する

洪水・土石流等による国民の生命・財産に係る被害の防止・軽減を図るため、河川事業や砂防事業等のハード整備を実施するとともに、ハザードマップの周知などのソフト対策を実施する。これらのハード対策、ソフト対策を一体として実施することにより水害・土砂災害の防止・減災を推進する。

業績指標

68	床上浸水を緊急に解消すべき戸数
69	洪水による氾濫から守られる区域の割合
70	河川の流量不足解消指数
71	ハザードマップ認知率（洪水）
72	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（河川）
73	土砂災害から保全される戸数
74	土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数

【評価結果の概要】

（総合的評価）

水害・土砂災害の防止・減災を推進するための具体的措置として、河川事業や砂防事業、下水道事業を実施してきたところ。それらの効果は着実に発揮され、業績指標にも表れている。しかし、一部で目標を達成できない業績指標もあるため、今後より効果の高い事業や対策への重点化や規制・税制等を含めたソフト対策との一体的な実施を図り、より効果的・効率的な対策を推進する必要がある。

年限を迎える業績指標については、目標値の見直しや業績指標の改良・廃止、及び新たな業績指標の検討が必要である。

（必要性）

当該施策を推進してきた結果、水害・土砂災害の防止・減災は着実に進んできており、その効果も発揮されている。しかし、そもそも我が国は、災害に対し脆弱な国土条件にあるとともに、近年の地震の頻発に加え、活発な前線活動や台風により毎年のように水害・土砂災害が発生している。

また、東南海・南海地震を代表する大規模地震発生の切迫性や大規模な火山噴火の指摘とともに、地球温暖化に伴う気候変化の影響による大雨の頻度増加・激化が予測されており、水害や土砂災害等の自然災害リスクの増大が懸念されている。そのため、今後とも当該施策を着実に実施していく必要がある。

（有効性）

水害・土砂災害の防止・減災対策としては、現在推進している河川事業や砂防事業、下水道事業によるハード整備を今後とも着実に実施し、災害の予防に努めるとともに再度災害の防止を徹底する。あわせて、ハザードマップの作成と、それを活用した防災訓練の実施や、浸水深・避難場所をまちなかに掲示するなど災害関連情報を充実させる取組、土砂災害特別警戒区域等の指定による土地利用規制などのソフト対策により、円滑・迅速な避難の支援や災害にあいにくい土地利用への転換を図るなど、災害に強い地域づくりを実現する取組を更に進めていくことが、水害・土砂災害の防止・減災を進めていく上で有効である。

（効率性）

災害は発生後、その復旧・復興や新たな対策工等に膨大な費用がかかることから、災害を未然に予防する対策や再度災害防止を徹底するための整備を着実に推進することが効果的である。また、効果の高い事業への投資の重点化や、ハード整備と一体となったソフト対策の実施による施設の機能のより効果的な発揮、及び被害に遭いにくい土地利用・住まい方への転換を図るなど、被害を最小化する減災対策の取組が重要である。

これらをあわせた総合的な対策を、事業者や管理者、自治体、地域住民等関係者が一体となって検討・推進し、今後より一層効果的・効率的な対策を実施していく必要がある。

(反映の方向性)

- ・ 「総合的な水害対策」(H20, H21)に関する政策レビューの実施
- ・ 流域貯留浸透事業の拡充(総合流域防災事業の拡充)
- ・ 浸水減災対策推進協議会を設置し、ソフト対策を推進
(河川管理者と土地利用対策等の実施主体者が相互の連絡調整・協議を行う場の設置)
- ・ 雨に強い都市づくり支援事業の創設
(公共施設管理者との連携を強化し、ハード対策の推進に加えて、雨水の貯留浸透の取組の強化、自助・ソフト対策を含めた総合的な浸水対策を推進する)

業績指標 68

床上浸水を緊急に解消すべき戸数

評価

A-1	目標値：約6万戸（平成19年度） 実績値：約5.5万戸（平成19年度） 初期値：約9万戸（平成14年度）
-----	--

（指標の定義）

過去10年間（平成4年度から平成13年度までの間）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戸数。

（目標設定の考え方・根拠）

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。

（外部要因）

地元の調整状況等

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日）「大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪等への対策を推進する。」（第4章5.）

【閣決（重点）】

- ・社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章に記載あり」

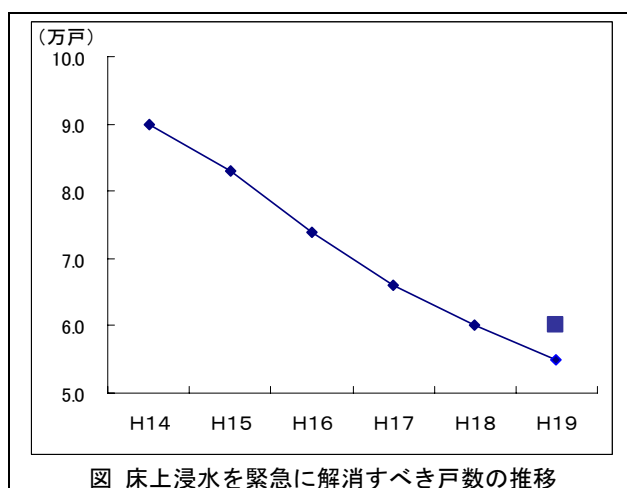
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)	
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
約9万戸	8.3万戸	7.4万戸	6.6万戸	6.0万戸	約5.5万戸	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 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、砂防施設の整備 (◎)
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）7,302億円（平成19年度）の内数
（補助）5,789億円（平成19年度）の内数
- 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 6,963億円の内数（平成19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。

○ 本指標と税制との関係

①雨水貯留・利用浸透施設に係る特例措置（所得税、法人税）

（特例の概要）都市部において河川管理者以外の者が設置する雨水貯留・利用浸透施設に係る割増償却（5年間10%）

（減収見込額）29百万円（平成19年度）

②河川立体区域制度の活用による河川整備推進に係る課税標準の特例措置（不動産取得税）

（特例の概要）河川立体区域制度による河川整備で、河川立体区域指定後、2年以内に建替家屋を建築した場合、代替家屋に係る不動産取得税の課税標準から従前家屋の価格を控除

（減収見込額）5.4百万円（平成19年度）

③特定都市河川流域における雨水貯留浸透施設に係る特例措置（固定資産税）

（特例の概要）特定都市河川浸水被害対策法の特定都市河川流域において、対策工事として設置された雨水貯留浸透施設について、固定資産税の課税標準を1/2に軽減

（減収見込額）23百万円（平成19年度）

④高規格堤防の整備に伴う建替家屋に係る特例（不動産取得税）

（特例の概要）高規格堤防工事完了（高規格堤防特別区域公示）後、2年以内に建替家屋を建築した場合、代替家屋に係る不動産取得税の課税標準から従前家屋の価格を控除

（減収見込額）3.9百万円（平成19年度）

⑤河川工事により改良される橋梁等に係る課税標準の特例（固定資産税）

（特例の概要）公共用水域に係る事業の施行により必要となった、鉄軌道の橋梁の新設又は改良、トンネルの新設により敷設された線路設備又は電路設備に対する課税標準の特例措置

（最初の5年間1/6、その後の5年間1/3）

（減収見込額）148百万円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・床上浸水を緊急に解消すべき戸数は順調な伸び率を示しており、平成18年度時点で目標値を達成し、平成19年度の実績値においても目標値を達成している。なお、住民の生命・財産の保護の観点から早急な対策が必要なため、引き続き床上浸水の解消を目指し、指標値の向上を図る。
- ・近年の浸水被害の状況を見ると、都市化の進展や雨水の流出率の増加、局所的な集中豪雨等により依然として浸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っているものの、都市化の進展や集中豪雨の多発により、被害額は減少していないため、関係者の連携を図った効果的な取組を行う必要がある。

（事務事業の実施状況）

- ・平成15年度から治水対策上の緊急性・必要性が高く、大きな整備効果が見込まれる区間などについて、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、上下流バランス等の関係から改修の実施が困難な上流地域の床上浸水被害を早期に解消するため、下流地域の治水安全度を考慮し、緊急的に対策が実施できるよう、平成19年度より総合流域防災事業内に、「洪水流下能力阻害部緊急解消事業」を創設し、制度の拡充を図った。
- ・過去に重大な浸水被害を受けている地区等を対象として、平成18年度に下水道総合浸水対策緊急事業を創設し、ハード・ソフト・自助を組み合わせた総合的な対策を緊急かつ重点的に推進し、平成19年度には道路や公園と連携した雨水の貯留浸透施設を補助対象に追加する等の制度の拡充を行った。
- ・下水道、河川、道路、まちづくり等の関係部局により事務連絡「雨水の貯留浸透を重点的かつ緊急的に進めるべき地区における事業の推進について」（平成19年3月30日）を発出し、各公共施設管理者や地域住民等が連携を図りながら、雨水排除に加えて貯留浸透の一層の強化による流出抑制対策を促進している。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は着実に進捗しているが、近年の激しい集中豪雨の多発や都市化の進展に伴い、短時間に大量の雨水が流出することによる浸水被害のリスクの増大が懸念されるため、本指標の重要性は高い。また、浸水被害を最小化するため、ハード対策に加えて住民自らの災害対応やこれを支援するソフト対策等を組み合わせた総合的な浸水対策制度を創設する等、平成20年度より新たな取組を行っていることからA-1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。
- ・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。また、現在3河川（鶴見川水系鶴見川（東京都、神奈川県）、庄内川水系新川（愛知県）、淀川水系寝屋川（大阪府））が指定されている特定都市河川浸水被害対策法に基づく特定都市河川の指定し、河川整備、下水道整備に加え、流域対策や土地利用規制等の浸水被害対策を総合的に推進することにより都市洪水又は都市浸水による被害を防止する。
- ・近年の集中豪雨の多発を踏まえ、地域の実状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エリアを限定した重点的な浸水対策を実施するなど、効率的・効果的に浸水対策を推進する。
- ・なお、当指標は既に目標値を達成しているが、地球温暖化による気候変動の影響等により集中豪雨の一層の深

刻化が懸念されており、依然として浸水対策の必要性が極めて高いため、指標の定義や目標値等を見直して、指標を継続する。

- ・平成20年度以降は業績指標の定義の見直しを行い、過去10年間（平成9年度～平成18年度）に床上浸水被害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戸数とする予定。

平成20年度以降における新規の取組

雨に強いまちづくりの観点から、公共施設管理者との連携を強化しつつ、地域住民や民間事業者と一体となり、雨水貯留浸透施設等のハード対策、地下街への雨水流入防止施設等の自助対策、これを支援するソフト対策を推進する。

- ・平成20年度に「総合流域防災事業（流域貯留浸透事業）」を拡充
- ・平成20年度に「雨に強い都市づくり支援事業」を創設

担当課等（担当課長名等）

担当課：河川局治水課（課長 青山 俊行）
河川局河川環境課（課長 中嶋 章雅）
都市・地域整備局下水道部下水道事業課（課長 岡久 宏史）

業績指標 69

洪水による氾濫から守られる区域の割合

評価

B-1	目標値：約62%（61.7%）（平成19年度） 実績値：約61%（60.9%）（平成19年度） 初期値：約58%（57.8%）（平成14年度）
-----	---

（指標の定義）

当面の計画として、大川においては30年～40年に一度程度、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。

（目標設定の考え方・根拠）

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。

（外部要因）

地元の調整状況等

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体 補助事業を所管）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章及び第3章に記載あり」

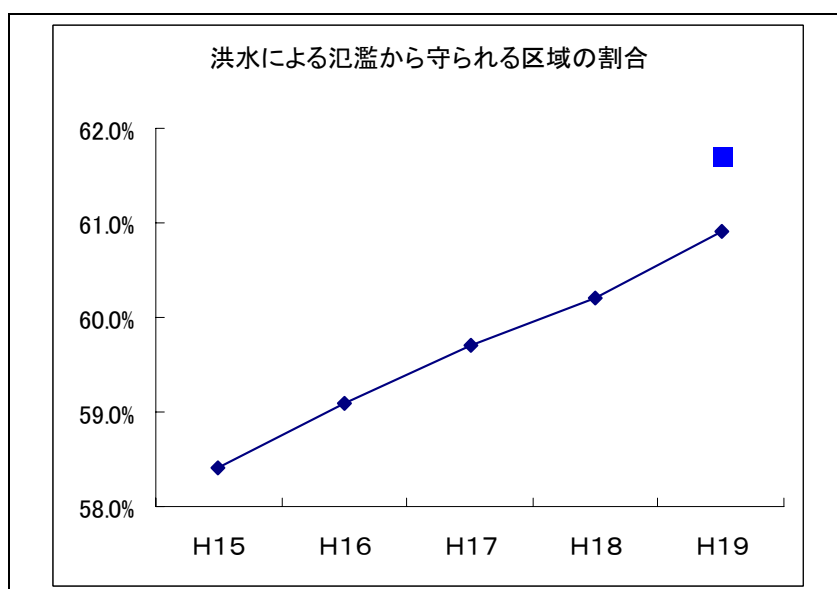
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	
約58% (58.4%)	約59% (59.1%)	約60% (59.7%)	約60% (60.2%)	約61% (60.9%)	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

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：治水事業費（直轄）7,302億円の内数（平成19年度）

（補助）5,789億円の内数（平成19年度）

○ 本指標と税制との関係

- ①雨水貯留・利用浸透施設に係る特例措置（所得税、法人税）
（特例の概要）都市部において河川管理者以外の者が設置する雨水貯留・利用浸透施設に係る割増償却（5年間10%）
（減収見込額）29百万円（平成19年度）
- ②河川立体区域制度の活用による河川整備推進に係る課税標準の特例措置（不動産取得税）
（特例の概要）河川立体区域制度による河川整備で、河川立体区域指定後、2年以内に建替家屋を建築した場合、代替家屋に係る不動産取得税の課税標準から従前家屋の価格を控除
（減収見込額）5.4百万円（平成19年度）
- ③特定都市河川流域における雨水貯留浸透施設に係る特例措置（固定資産税）
（特例の概要）特定都市河川浸水被害対策法の特定都市河川流域において、対策工事として設置された雨水貯留浸透施設について、固定資産税の課税標準を1/2に軽減
（減収見込額）23百万円（平成19年度）
- ④高規格堤防の整備に伴う建替家屋に係る特例（不動産取得税）
（特例の概要）高規格堤防工事完了（高規格堤防特別区域公示）後、2年以内に建替家屋を建築した場合、代替家屋に係る不動産取得税の課税標準から従前家屋の価格を控除
（減収見込額）3.9百万円（平成19年度）
- ⑤河川工事により改良される橋梁等に係る課税標準の特例（固定資産税）
（特例の概要）公共用水域に係る事業の施行により必要となった、鉄軌道の橋梁の新設又は改良、トンネルの新設により敷設された線路設備又は電路設備に対する課税標準の特例措置
（最初の5年間1/6、その後の5年間1/3）
（減収見込額）148百万円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・指標については、毎年着実な推移を示していたものの、最終目的までの実績値が僅かに下回ったため未達成であった。
- ・「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必要があるが、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も必要である。

（事務事業の実施状況）

- ・効果の早期発現を目指し、本體工事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。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・指標については、毎年着実に進捗しているが、実績値が目標よりも僅かに下回っていたため未達成である。今後も財政状況が厳しくなる見込みの中、コスト削減を図りながら、投資効果の高い箇所に重点的・集中的に行う必要があることからB-1と評価した。
- ・地球温暖化に伴う水災害リスクの増大への懸念や、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、今後もコスト削減を図りながら、本體工事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。
- ・以上を踏まえ、新たに平成24年度の目標値を設定する予定。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：河川局河川計画課（課長 足立 敏之）
関係課：河川局治水課（課長 青山 俊行）
河川局河川環境課（課長 中嶋 章雅）
河川局砂防部砂防計画課（課長 牧野 裕至）

業績指標 70

河川の流量不足解消指数

評価

A-2	目標値： 63% (平成19年度) 実績値： 63% (平成19年度) 初期値： 54% (平成13年度)
-----	---

(指標の定義)

河川の代表地点において、良好な河川環境の維持等のために必要な目標流量に対して、不足している流量のうちダム等の貯留施設の完成により補給可能になった流量の割合を示す指数。流水の正常な機能の維持を目的としているダム等の建設がどの程度の割合で進んでいるかを示すことにより、ダム等による効果が適切に現れているかを分かり易く評価したもの。

(目標設定の考え方・根拠)

各年度までに完成するダム等により、下流河川への渇水時に補給可能な流量の積み上げ、将来目標値に対する充足率で評価。

(外部要因)

地元の調整状況等

(他の関係主体)

特になし

(重要政策)

【施政方針】：なし

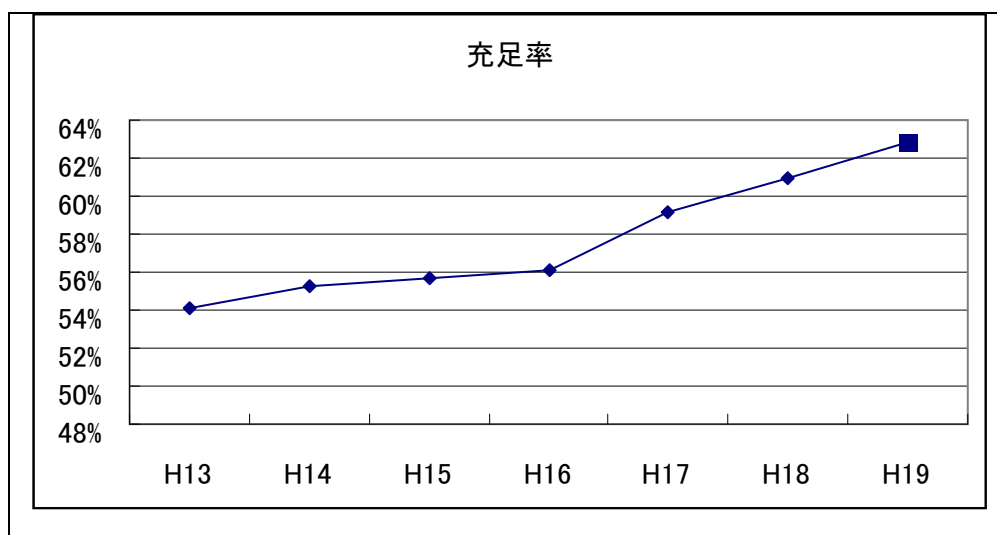
【閣議決定】：21世紀環境立国戦略に関するもの(平成19年6月1日 閣議決定)

【閣決(重点)】：なし

【本部決定】：なし

【政府・与党申合】：なし

過去の実績値					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	
56%	56%	59%	61%	63%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○河川流量の確保のためのダム建設等

河川が本来持っている流水の機能を維持するために必要な流量を確保するためのダム等の整備を進め、河川の利水安全度の向上を図る。

予算額：河川総合開発事業3, 593億円(平成19年度)の内数

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成19年度の実績値は63%であり、約2%の順調な伸び率のもと、平成19年度目標値63%を達成した。
- ・河川の流量不足解消指数の向上にはダムを整備がなされることが必要であるが、ダムの計画から完成までには長時間を要することが一般的であり、現在、指標が向上するのは、過去の投資に依る部分が多い。今後も、継続的に指標の向上を図るために、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。

(事務事業の実施状況)

- ・平成19年度には、河川総合開発事業関係予算3,593億円をもって、ダム等の整備及び管理を行った。
- ・平成19年度は、徳山ダム(岐阜県)をはじめとする10ダムを完成させた。
- ・厳しい予算の中、事業中のダムについては、水需要の必要性等を勘案し、事業を峻別。必要な手続きを経て2事業を中止する一方、本体工事中のダムに重点投資を行った。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標の目標に向けた着実な進捗がみられ、平成20年度は太田川ダム(静岡県)が完成する予定であり目標値に向けた指標値の伸びが見込めることからA-2と評価した。
- ・引き続き、事業中のダムについて、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実施する。
- ・また、既存ダムの有効活用として、貯水池容量の効率的な再配分による既存ダムの徹底活用等に取り組む。
- ・事業を進めるに当たっては、コスト縮減を図りながら、重点化・効率化に取り組みつつ、計画的な投資と事業展開を行う。
- ・平成19年度末までに策定された河川整備基本方針等における正常流量値を踏まえ、初期値・目標値の見直しを行う予定。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：河川局治水課(課長 青山 俊行)

業績指標 7 1
ハザードマップ認知率（洪水）

評価

B - 3	目標値：70%（平成19年度） 実績値：47%（平成19年度） 初期値：4%（平成12年度）
-------	--

（指標の定義）
「ハザードマップ認知率（洪水）」とは直轄管理区間の河川に係るハザードマップ作成対象市町村において、マップが作成され、認知されている世帯数の割合。

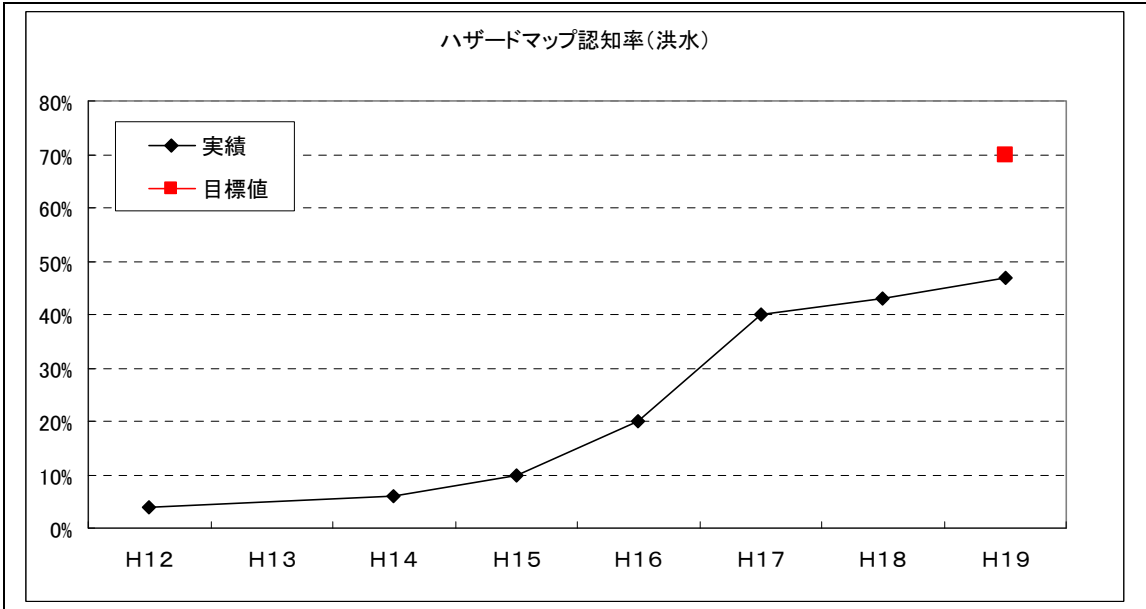
（目標設定の考え方・根拠）
直轄管理区間の河川に係る浸水想定区域図を提供する市町村すべてに対し、市町村のハザードマップ作成、周知等を支援することと合わせて、公表後に洪水が発生した地域におけるマップ周知の調査事例を参考に目標を算出。

（外部要因）
特になし

（他の関係主体）
地方公共団体（ハザードマップ作成主体）

（重要政策）
【施政方針】
 ・ 第166回国会 施政方針演説（平成19年1月26日）
【閣議決定】
 ・ 経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005（平成17年6月21日）
 ・ 経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006（平成18年7月7日）
 ・ 経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日）
【閣決（重点）】：なし
【本部決定】：なし
【政府・与党申合】：なし

過去の実績値					（年度）
初期値（H12）	H15	H16	H17	H18	目標値（H19）
4%	10%	20%	40%	43%	47%



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・ 浸水想定区域図の公表を推進する。
- ・ 平成21年度末には「ハザードマップ作成支援率」を100%まで達成させる。

※「ハザードマップ作成支援率」とはハザードマップ作成・普及のために、直轄管理区間の河川に係る各自治体が作成するハザードマップの基礎となる浸水想定区域図を河川管理者が公表し、対象市町村に対して周知する割合。

関連する事務事業の概要
該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成19年度の実績値は47%であった。伸び率も低調で目標値を達成出来なかった。

(事務事業の実施状況)

- ・平成19年4月に「ハザードマップポータルサイト」(<http://www1.gsi.go.jp/geowww/disapotal/>)を開設。
- ・平成17年6月に「洪水ハザードマップ作成要領(平成13年7月作成)」を改訂。あわせて、「洪水ハザードマップ作成の手引き」を作成。
- ・平成17年6月に「中小河川浸水想定区域図作成の手引き」を作成。
- ・平成15年2月に洪水ハザードマップPRパンフレットを作成。
- ・浸水想定区域図の公表については、平成13年の水防法改正から順調に公表している。
(平成20年3月31日現在の公表：109水系301河川(109水系342河川中))

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は、目標値を達成できないが平成17年度の水防法改正による全国の主要な中小河川におけるハザードマップの作成・公表の義務化、洪水ハザードマップの整備を促進するため補助制度の創設等により実績値の更なる改善が見込まれる。また、ハザードマップ作成支援率が高い水準に到達したこと、ポータルサイトの開設やパンフレット作成等のPR活動などにより当指標は今後順調に増加していくと想定される。

また、ハザードマップの作成・公表の義務化により、今後は、ハザードマップを活用した防災訓練等の実施を通じてハザードマップの認知を深めるとともに、住民の防災意識の向上ならびにハザードマップの理解度の向上を図り、迅速かつ円滑な避難行動に資することとしB-3とした。今後は住民らが洪水ハザードマップを活用し避難訓練等の防災訓練を実施し、ハザードマップの認知を深めるとともに、理解度の向上、防災意識の向上を図った市町村数を評価指標とする。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：河川局治水課(課長 青山 俊行)

業績指標 7 2
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（河川）

評価

A-1	目標値：約 10,000ha（平成 19 年度） 実績値：約 10,000ha（速報値）（平成 19 年度） 初期値：約 13,000ha（平成 14 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。

（目標設定の考え方・根拠）
 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

（外部要因）
 地元調整の状況等

（他の関係主体）
 農林水産省、地方公共団体（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】
 ・第 166 回国会 施政方針演説（平成 19 年 1 月 26 日）「国民生活の基盤となる安心・安全の確保と、美しい環境を守ることは、政府の大きな責務であります。大規模地震対策や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。迅速かつ正確に防災情報を提供し、お年寄りや障害者などの被害を最小限にするように努めます。」

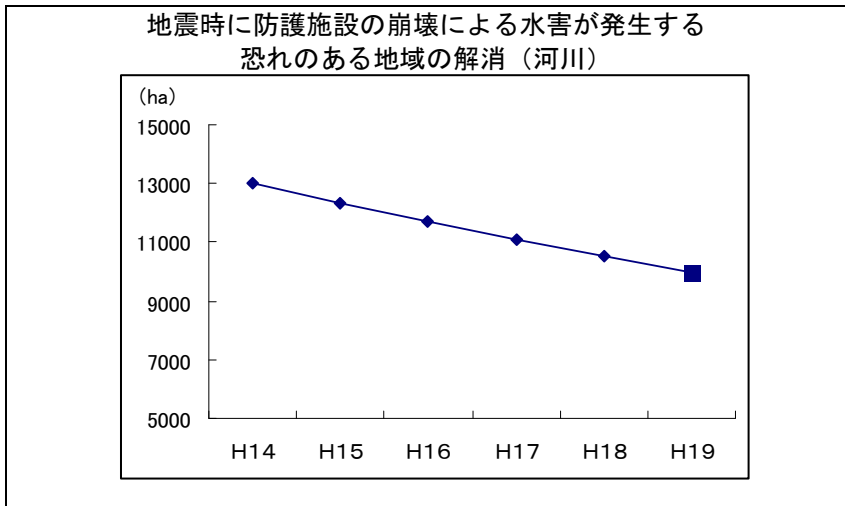
【閣議決定】
 ・経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005（平成 17 年 6 月 21 日 閣議決定）公共施設及び住宅等の耐震化等の大規模地震対策、治山治水対策をはじめとした防災対策投資等を推進するとともに、陸・海・空の公共交通の安全対策を総合的に推進する。（第 3 章 2.）
 ・経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2006（平成 18 年 7 月 7 日 閣議決定）大規模水害・大規模土砂対策、津波・高潮対策、豪雪対策をはじめとした防災対策を推進する。（第 4 章 4.）
 ・経済財政改革の基本方針 2007（平成 19 年 6 月 19 日 閣議決定）大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪等への対策を推進する。（第 4 章 5.）

【閣決（重点）】
 社会資本整備重点計画（平成 15 年 10 月 10 日）「第 2 章及び第 3 章に記載あり」

【本部決定】
 なし

【政府・与党申合】
 なし

過去の実績値					(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19
約 13,000ha	約 12,300ha	約 11,700ha	約 11,100ha	約 10,500ha	約 10,000ha (速報値)



事務事業の概要

主な事務事業の概要

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6,814億円（平成19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1,135億円（平成19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。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- 平成19年度の実績値は約10,000ha（速報値）であり、平成19年度の目標値をほぼ達成した。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いる。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、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、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。

（事務事業の実施状況）

- 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

- 業績指標は平成19年度の目標値をほぼ達成しており、平成19年度には、ゼロメートル地帯等で地域中枢機能集積地区を有する海岸において、耐震対策を緊急的に推進する「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」を創設し、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。
- 以上を踏まえ、新たに平成24年度の目標値を設定する予定。

平成20年度以降における新規の取組

- 海岸堤防等老朽化対策緊急事業の創設（政策アセスメントを実施）
老朽化により海岸保全施設の機能が著しく低下し、甚大な被害が発生するおそれがある海岸において、海岸堤防・護岸等に係る老朽化調査、老朽化対策計画の策定、計画に基づく対策工事を一体的に推進する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：河川局治水課（課長 青山 俊行）
関係課：河川局海岸室（室長 野田 徹）
港湾局海岸・防災課（課長 小野 憲司）

業績指標 73
土砂災害から保全される戸数

評価

A-3	目標値：約140万戸（平成19年度） 実績値：約140万戸（平成19年度） 初期値：約120万戸（平成14年度）
-----	--

（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。

（目標設定の考え方・根拠）

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年度までに実施予定の事業により見込まれる値を基に設定。

（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

（重要政策）

【施政方針】

- 第162回国会施政方針演説（平成17年1月21日）
「一日も早く被災者の方々が安心して生活できるよう、復旧と復興に全力を尽くすとともに、阪神・淡路大震災の発生から10年目の本年、災害に強い国づくりを一層進めてまいります。」
- 第166回国会施政方針演説（平成19年1月26日）
「大規模地震対策や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。迅速かつ正確に防災情報を提供し、お年寄りや障害者などの被害を最小限にするように努めます。」

【閣議決定】

- 経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005（平成17年6月21日）
「公共施設及び住宅等の耐震化等の大規模地震対策、治山治水対策をはじめとした防災対策投資等を推進する」（第3章2.）
- 経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006（平成18年7月7日）
「大規模水害・土砂災害対策、津波・高潮対策、豪雪対策をはじめとした防災対策を推進する」（第4章4.）
- 経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日）
「大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪等への対策を推進する」（第4章5.）

【閣決（重点）】

- 社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章及び第3章に記載あり」
※社会資本整備重点計画においては、災害時要援護者は災害弱者として記載

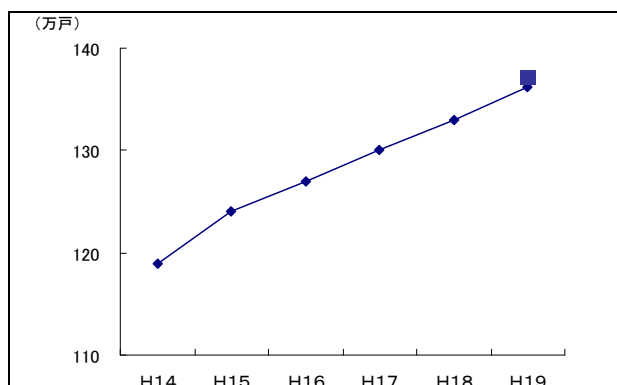
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					（年度）
H14	H15	H16	H17	H18	H19
約120 （119）万戸	約120 （124）万戸	約130 （127）万戸	約130 （130）万戸	約130 （133）万戸	約140 （135）万戸



事務事業の概要

主な事務事業の概要

(予算)

- ① 砂防設備の整備 (◎)
土砂流出による災害から人命、財産等を守ることを通じ、国土の保全と国民が安全で安心できる社会づくりを進める。
予算額：(直轄) 事業費 628 億円の内数 (平成19年度)
(補助) 事業費 604 億円の内数 (平成19年度)
- ② 地すべり防止施設の整備 (◎)
人家、公共建物等に対する地すべり等による被害を防止・軽減することを通じ、国土の保全と国民が安全で安心できる社会づくりを進める。
予算額：(直轄) 事業費 58 億円の内数 (平成19年度)
(補助) 事業費 114 億円の内数 (平成19年度)
- ③ 急傾斜地崩壊対策施設の整備 (◎)
急傾斜地の崩壊による災害から国民の生命を保護することを通じ、国土の保全と国民が安全で安心できる社会づくりを進める。
予算額：(補助) 事業費 313 億円の内数 (平成19年度)

(税制)

- ① 砂防設備の設置のために地役権を設定する場合の譲渡所得の特別控除適用 (所得税)
導流堤及び遊砂地の設置のために設定される地役権の対価が一定価格を超える場合、譲渡取得について特別控除を適用し、砂防設備の整備推進に寄与。
- ② 砂防指定地に対する固定資産税の課税標準の特例 (固定資産税)
砂防法第2条の規定に基づき指定された砂防指定地のうち、山林に係る固定資産評価額について減免措置を適用し、砂防設備の整備推進に寄与。

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

関連する事務事業の概要

特になし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 平成19年度の実績値は約140万戸であり、指標は着実に進捗しており当面の目標を達成している。

(事務事業の実施状況)

- ・ 近年大きな災害を受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。
- ・ 水害対策と土砂災害対策、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。
- ・ ハード・ソフト一体となって効率的に土砂災害対策を実施するため、平成18年度及び19年度に補助事業採択要件を拡充するなど、避難所の保全対策を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を保護するため、平成13年に施行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。また、平成17年7月の同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布の義務付けや、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を義務づけたほか、平成18年9月に同法に基づく土砂災害防止対策基本指針を変更し、市町村の警戒避難体制整備に対する都道府県の役割について記載されるなど、警戒避難体制整備を強化し、土砂災害防止対策の効率的な推進を図っている。
- ・ 市町村の土砂災害に対する警戒避難体制の整備を支援するため、「土砂災害警戒避難ガイドライン検討会」により、「土砂災害警戒避難ガイドライン」を策定し、警戒避難体制の整備を図っている。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 業績指標は当面の目標を達成しており、A-3と評価した。
- ・ 平成19年は、梅雨前線に伴う豪雨や台風9号等により、全国で966件の土砂災害が発生した。引き続き土砂災害による被害を軽減するため、施設整備を進めていく必要がある。
- ・ 毎年全国各地で発生する土砂災害の現状と課題を踏まえ、平成20年3月に「土砂災害対策懇談会」において中長期的な展望に立った土砂災害対策に関して頂いた提言を政策に反映させ、土砂災害対策を進めていく。
- ・ 今後は、土砂災害による「犠牲者ゼロ」を目指し、より分かりやすい新たな指標として、「土砂災害から保全される人口」を検討している。

平成20年度以降における新規の取組

- ・ 都市部の土砂災害危険箇所等、土砂災害のおそれのある区域内に人口が集積している箇所に対する施設整備を重点的に実施する。
- ・ 人的被害を回避・軽減するため、入院患者・高齢者・障害者等自力避難が困難な方が24時間入居・入院している施設、非常時のソフト対策の中核を担う市町村役場などの防災拠点、地域の拠点となる避難所など、警戒避難体制の整備等と連携して人命を守る効果の高い箇所を優先し、重点的に対策を実施する。

- ・ 土砂災害に対する警戒避難体制を強化するため、土砂災害危険箇所が存在する市町村において土砂災害ハザードマップを作成・公表し、避難関連情報の提供を促進するとともに、防災訓練を実施する。
- ・ 土砂災害の恐れのある区域における開発行為の制限、建築物の構造規制等を行うことにより、無秩序な開発による新たな危険箇所の増加を抑制するため、土砂災害特別警戒区域の指定を促進する。

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 牧野 裕至）

業績指標 7 4

土砂災害から保全される災害時要援護者関連施設数

評価

A-3

目標値：約 4, 100 施設 (平成 19 年度)
 実績値：約 4, 100 施設 (平成 19 年度)
 初期値：約 3, 100 施設 (平成 14 年度)

(指標の定義)

土砂災害から保全される戸数のうち災害時要援護者関連施設 (病院、老人ホーム、幼稚園等) の総数。

(目標設定の考え方・根拠)

長期的には事業の実施の対象となっている全ての災害時要援護者関連施設の保全を図る。

平成 19 年度までに実施予定の事業により見込まれる値を基に設定。

(外部要因)

地元調整の状況等。

開発行為による新規の災害時要援護者関連施設の増大。

(他の関係主体)

特になし

(重要政策)

【施政方針】

- 第 162 回国会施政方針演説 (平成 17 年 1 月 21 日)
 「一日も早く被災者の方々が安心して生活できるよう、復旧と復興に全力を尽くすとともに、阪神・淡路大震災の発生から 10 年目の本年、災害に強い国づくりを一層進めてまいります。」
- 第 166 回国会施政方針演説 (平成 19 年 1 月 26 日)
 「大規模地震対策や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。迅速かつ正確に防災情報を提供し、お年寄りや障害者などの被害を最小限にするように努めます。」

【閣議決定】

- 経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005 (平成 17 年 6 月 21 日)
 「公共施設及び住宅等の耐震化等の大規模地震対策、治山治水対策をはじめとした防災対策投資等を推進する」(第 3 章 2.)
- 経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2006 (平成 18 年 7 月 7 日)
 「大規模水害・土砂災害対策、津波・高潮対策、豪雪対策をはじめとした防災対策を推進する」(第 4 章 4.)
- 経済財政改革の基本方針 2007 (平成 19 年 6 月 19 日)
 「大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪等への対策を推進する」(第 4 章 5.)

【閣決 (重点)】

- 社会資本整備重点計画 (平成 15 年 10 月 10 日)「第 2 章及び第 3 章に記載あり」
 ※社会資本整備重点計画においては、災害時要援護者は災害弱者として記載

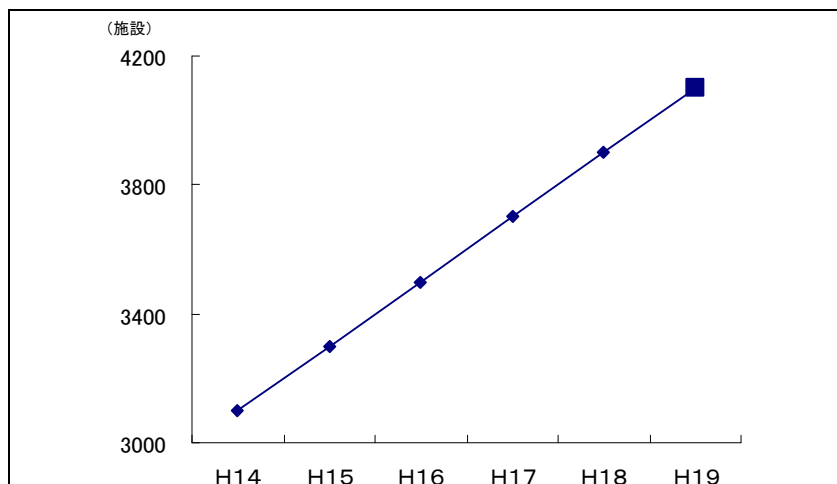
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値						(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
約 3, 100 施設	約 3, 300 施設	約 3, 500 施設	約 3, 700 施設	約 3, 900 施設	約 4, 100 施設	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

(予算)

- ① 砂防設備の整備 (◎)
土砂流出による災害から人命、財産等を守ることを通じ、国土の保全と国民が安全で安心できる社会づくりを進める
予算額：(直轄) 事業費 628 億円の内数 (平成19年度)
(補助) 事業費 604 億円の内数 (平成19年度)
- ② 地すべり防止施設の整備 (◎)
人家、公共建物等に対する地すべり等による被害を防止・軽減することを通じ、国土の保全と国民が安全で安心できる社会づくりを進める。
予算額：(直轄) 事業費 58 億円の内数 (平成19年度)
(補助) 事業費 114 億円の内数 (平成19年度)
- ③ 急傾斜地崩壊対策施設の整備 (◎)
急傾斜地の崩壊による災害から国民の生命を保護することを通じ、国土の保全と国民が安全で安心できる社会づくりを進める。
予算額：(補助) 事業費 313 億円の内数 (平成19年度)

(税制)

- ① 砂防設備の設置のために地役権を設定する場合の譲渡所得の特別控除適用 (所得税)
導流堤及び遊砂地の設置のために設定される地役権の対価が一定価格を超える場合、譲渡取得について特別控除を適用し、砂防設備の整備推進に寄与。
- ② 砂防指定地に対する固定資産税の課税標準の特例 (固定資産税)
砂防法第2条の規定に基づき指定された砂防指定地のうち、山林に係る固定資産評価額について減免措置を適用し、砂防設備の整備推進に寄与。

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

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 平成19年度の実績値は約4,100施設であり、指標は着実に進捗しており当面の目標を達成している。

(事務事業の実施状況)

- ・ 近年大きな災害を受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。
- ・ 水害対策と土砂災害対策、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。
- ・ ハード・ソフト一体となって効率的に土砂災害対策を実施するため、平成18年度及び19年度に補助事業採択要件を拡充するなど、避難所の保全対策を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を保護するため、平成13年に施行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。また、平成17年7月の同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布の義務付けや、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を義務づけたほか、平成18年9月に同法に基づく土砂災害防止対策基本指針を変更し、市町村の警戒避難体制整備に対する都道府県の役割について記載されるなど、警戒避難体制整備を強化し、土砂災害防止対策の効率的な推進を図っている。
- ・ 市町村の土砂災害に対する警戒避難体制の整備を支援するため、「土砂災害警戒避難ガイドライン検討会」により、「土砂災害警戒避難ガイドライン」を策定し、警戒避難体制の整備を図っている。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 業績指標は当面の目標を達成しており、A-3と評価した。
- ・ 平成19年は、梅雨前線に伴う豪雨や台風9号等により、全国で966件の土砂災害が発生した。引き続き土砂災害による被害を軽減するため、施設整備を進めていく必要がある。
- ・ 毎年全国各地で発生する土砂災害の現状と課題を踏まえ、平成20年3月に「土砂災害対策懇談会」において中長期的な展望に立った土砂災害対策に関して頂いた提言を政策に反映させ、土砂災害対策を進めていく。
- ・ 今後、災害時要援護者関連施設のほか、市町村役場などの防災拠点や地域の拠点となる避難所などの人命を守る効果の高い箇所を優先的に保全するための指標として、「土砂災害から保全される人命保全上重要な施設数」を検討している。

平成20年度以降における新規の取組

- ・ 都市部の土砂災害危険箇所等、土砂災害のおそれのある区域内に人口が集積している箇所に対する施設整備を重点的に実施する。
- ・ 人的被害を回避・軽減するため、入院患者・高齢者・障害者等自力避難が困難な方が24時間入居・入院している施設、非常時のソフト対策の中核を担う市町村役場などの防災拠点、地域の拠点となる避難所など、警戒避難体制の整備等と連携して人命を守る効果の高い箇所を優先し、重点的に対策を実施する。

- ・ 土砂災害に対する警戒避難体制を強化するため、土砂災害危険箇所が存在する市町村において土砂災害ハザードマップを作成・公表し、避難関連情報の提供を促進するとともに、防災訓練を実施する。
- ・ 土砂災害の恐れのある区域における開発行為の制限、建築物の構造規制等を行うことにより、無秩序な開発による新たな危険箇所の増加を抑制するため、土砂災害特別警戒区域の指定を促進する。

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 牧野 裕至）

○安 全

政策目標 4

水害等災害による被害の軽減

施策目標 13

津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する

気候変動に関する政府間パネル（IPCC）第4次評価報告書統合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。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。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、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。このため、海岸保全施設等の施設を充実させるとともに、津波・高潮ハザードマップや住民避難対策の促進により、ハード・ソフト一体となった総合的な防災対策を進めることにより、効率的に津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する。

業績指標

75	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（海岸）
76	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

【評価結果の概要】

（総合的評価）

気候変動に関する政府間パネル（IPCC）第4次評価報告書統合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。このため、海岸保全施設等の施設を充実させるとともに、平成18年度には津波・高潮危機管理対策事業、平成19年度には海岸耐震対策緊急事業、平成20年度には海岸堤防等老朽化対策緊急事業を創設し、制度の充実を図ったところである。併せて、津波・高潮ハザードマップや住民避難対策の促進により、ハード・ソフト一体となった総合的な防災対策を進めており、その効果は着実に発揮されている。しかし、一部で目標を達成できない業績指標もあるため、今後もより一層、効率的に津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災を推進する。

（必要性）

津波・高潮・侵食等による災害は、我が国の地形・気象条件、人口・資産分布等の社会条件などから、国民生活に大きな被害をもたらす危険性がある。平成17年3月に東海地震、東南海・南海地震を対象とした地震防災戦略が、平成18年3月には日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策推進基本計画が中央防災会議で決定された。また、平成17年3月に津波対策検討委員会による提言が、平成18年1月にゼロメートル地帯の高潮対策検討委員会の提言が公表されるなど、津波や高潮、地震被害の可能性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、海岸保全施設等の施設を充実させること等により、できる限り津波・高潮・侵食等による災害を抑える必要がある。

（有効性）

海岸保全施設の整備促進により、津波・高潮・侵食等による海岸災害から、背後の住民の人命や財産を防護することができ、被害の軽減が図られる。

（効率性）

海岸保全施設等のハード整備だけでなく、津波・高潮ハザードマップや住民避難対策の促進により、ハード・ソフト一体となった総合的な防災対策を進めることにより、効率的な防災対策が可能となる。

（反映の方向性）

- ・ 既存及び目標年度までの間に新たに創設した事業制度等によりハード・ソフト一体となった総合的な防災対策を今後とも推進

業績指標 75

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（海岸）

評価

A-1	目標値：約10,000ha（平成19年度） 実績値：約10,000ha（速報値）（平成19年度） 初期値：約13,000ha（平成14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”を含む。

（目標設定の考え方・根拠）

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

（外部要因）

地元調整の状況等

（他の関係主体）

農林水産省、地方公共団体（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

- ・第166回国会 施政方針演説（平成19年1月26日）「国民生活の基盤となる安心・安全の確保と、美しい環境を守ることは、政府の大きな責務であります。大規模地震対策や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。迅速かつ正確に防災情報を提供し、お年寄りや障害者などの被害を最小限にするように努めます。」

【閣議決定】

- ・経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005（平成17年6月21日 閣議決定）公共施設及び住宅等の耐震化等の大規模地震対策、治山治水対策をはじめとした防災対策投資等を推進するとともに、陸・海・空の公共交通の安全対策を総合的に推進する。（第3章2.）
- ・経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006（平成18年7月7日 閣議決定）大規模水害・大規模土砂対策、津波・高潮対策、豪雪対策をはじめとした防災対策を推進する。（第4章4.）
- ・経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日 閣議決定）大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪等への対策を推進する。（第4章5.）

【閣決（重点）】

- ・社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章及び第3章に記載あり」

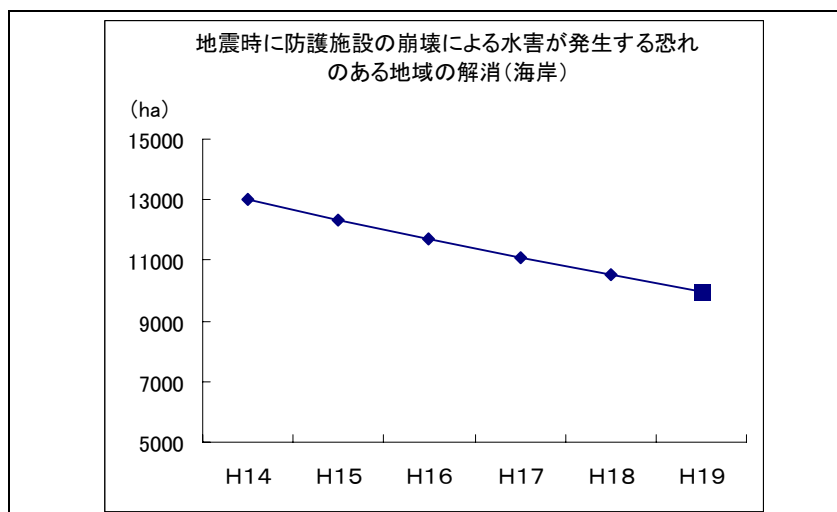
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)	
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
約13,000ha	約12,300ha	約11,700ha	約11,100ha	約10,500ha	約10,000ha (速報値)	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

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6,814億円(平成19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1,135億円(平成19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。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・平成19年度の実績値は約10,000ha(速報値)であり、平成19年度の目標値を達成した。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いる。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、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、計画的な投資と事業展開が必要であるととも、効率的な事業執行を図っていく必要がある。

(事務事業の実施状況)

・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

- ・業績指標は平成19年度の目標値を達成しており、平成19年度には、ゼロメートル地帯等で地域中枢機能集積地区を有する海岸において、耐震対策を緊急的に推進する「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」を創設し、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。
- ・以上を踏まえ、新たに平成24年度の目標値を設定する予定。

平成20年度以降における新規の取組

- ・海岸堤防等老朽化対策緊急事業の創設(政策アセスメントを実施)
老朽化により海岸保全施設の機能が著しく低下し、甚大な被害が発生するおそれがある海岸において、海岸堤防・護岸等に係る老朽化調査、老朽化対策計画の策定、計画に基づく対策工事を一体的に推進する。

担当課等(担当課長名等)

担当課：河川局海岸室 (室長 野田 徹)
港湾局海岸・防災課 (課長 小野 憲司)
関係課：河川局治水課 (課長 青山 俊行)

業績指標 76

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

B-1	目標値：約10万ha（平成19年度） 実績値：約11.5万ha（平成19年度） 初期値：約15万ha（平成14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

【目標設定の考え方・根拠】

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

【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】

農林水産省、地方公共団体（事業主体）

【重要政策】

【施政方針】

- ・第166回国会 施政方針演説（平成19年1月26日）「国民生活の基盤となる安心・安全の確保と、美しい環境を守ることは、政府の大きな責務であります。大規模地震対策や土砂災害対策など、防災対策を戦略的、重点的に進めます。迅速かつ正確に防災情報を提供し、お年寄りや障害者などの被害を最小限にするように努めます。」

【閣議決定】

- ・経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005（平成17年6月21日 閣議決定）
公共施設及び住宅等の耐震化等の大規模地震対策、治山治水対策をはじめとした防災対策投資等を推進するとともに、陸・海・空の公共交通の安全対策を総合的に推進する。（第3章2.）
- ・経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006（平成18年7月7日 閣議決定）大規模水害・大規模土砂対策、津波・高潮対策、豪雪対策をはじめとした防災対策を推進する。（第4章4.）
- ・経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日 閣議決定）大規模地震、大規模水害・土砂災害、津波・高潮、豪雪等への対策を推進する。（第4章5.）

【閣決（重点）】

- ・社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章及び第3章に記載あり」

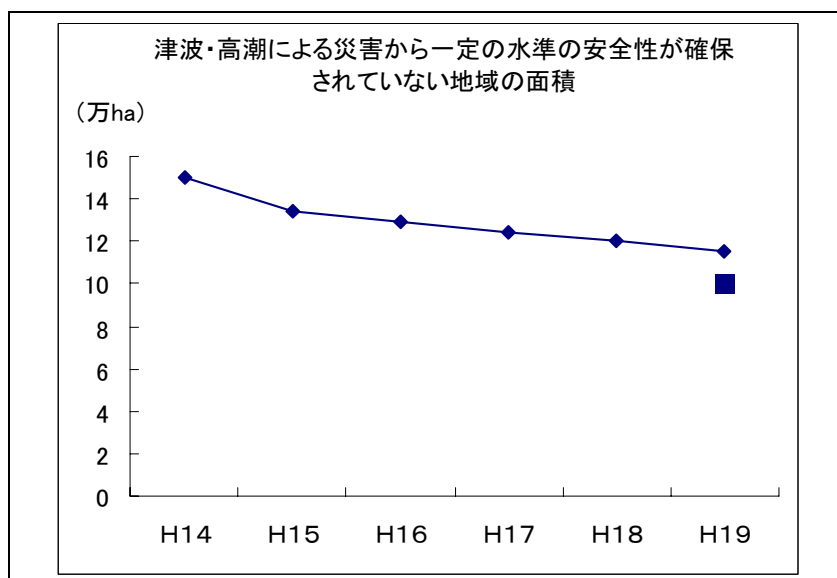
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)	
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
約15.0万ha	約13.4万ha	約12.9万ha	約12.4万ha	約12.0万ha	約11.5万ha	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

①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。

予算額 1,135 億円 (平成 19 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。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成 19 年度の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。

(事務事業の実施状況)

- 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 605 箇所

課題の特定と今後の取組の方向性

- 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、ゼロメートル地帯等で地域中枢機能集積地区を有する海岸において、耐震対策を緊急的に推進する「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。
- 以上を踏まえ、新たに平成 24 年度の目標値を設定する予定。

平成 20 年度以降における新規の取組

- 海岸堤防等老朽化対策緊急事業の創設 (政策アセスメントを実施)

老朽化により海岸保全施設の機能が著しく低下し、甚大な被害が発生するおそれがある海岸において、海岸堤防・護岸等に係る老朽化調査、老朽化対策計画の策定、計画に基づく対策工事を一体的に推進する。

担当課等 (担当課長名等)

担当課：河川局海岸室 (室長 野田 徹)

関係課：港湾局海岸・防災課 (課長 小野 憲司)

○安全

政策目標 5

安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保

施策目標 14

公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する

鉄道・自動車・海運・航空の全交通モードにわたる公共交通などについて、安全運行（航）を確保する。さらに、公共交通等の事故件数等を減らす。また、ハイジャック対策などを行うことによって、ハイジャック・航空機テロの発生件数を0にする。

業績指標

77	公共交通等の安全に関する調査研究結果を提供するホームページへのアクセス件数
78	遮断機のない踏切道数
79	地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合
80	鉄道運転事故による乗客の死亡者数
81	主要な鉄道駅で耐震化が未実施である駅数
82	大規模地震の影響を受ける地域の地下鉄内で、地震時に災害情報を受信できる路線延長の割合
83	落石・なだれ等による鉄道施設及び住民の生活への被害を軽減するために行う防災工事の箇所数
84	事業用自動車による交通事故死者数
85	商船の海難船舶隻数
86	船員災害発生率（千人率）
87	小型船舶の安全拠点の数
88	航空機に対するハイジャック・テロの発生件数
89	国内航空における航空事故発生件数

【評価結果の概要】

（総合的評価）

近年、鉄道、自動車、海運、航空にわたる公共交通等の安全性についてかつてないほど国民の関心が高まっていることから、公共交通の安全確保・鉄道の安全性の向上、ハイジャック・航空機テロ防止に向けて、運輸安全マネジメント制度、保安監査、ハイジャック対策などの取組みを実施し、全体的に順調な推移を示しており、今後も安全性の向上を図るために引き続き目標達成のために安全に関する諸施策を行う必要がある。

（必要性）

運輸安全マネジメント制度、保安監査、ハイジャック対策などの取組みを実施してきた結果、事業用自動車による交通事故死亡者数や国内航空における航空事故発生件数が減少し、鉄道運転事故による乗客の死亡者数や航空機に対するハイジャック・テロの発生件数が0のまま維持されており、また商船の海難船舶隻数及び船員災害発生率も全体的には減少傾向を示していることから、これまでの公共交通等の安全に関する各種取組みが有効に機能してきたものと評価できる。今後も安全性の向上等を図っていくために、引き続きこれらの取組みを行っていく必要がある。

（有効性）

当該施策を推進していく手段として、具体的には、運輸安全マネジメント制度、保安監査、ハイジャック対策等の取組みを実施してきており、上述のとおり、全体的に施策目標の達成に向けた順調な推移を示していることから、本施策が施策目標達成に有効であると評価できる。

（効率性）

ひとたび事故が発生すれば多大な被害を生じることになることから、公共交通等の安全確保等のために総合的に取り組んでおり、遮断機のない踏切道の整備や舟艇の安全拠点の設置等について目標値の達成に向けて順調に整備が進んでいるなど、これまでの取組みが効率的であると評価できる。ただし、地下鉄等災害情報基盤の整備については、技術的な課題の解決まで時間を要することがわかった。

（反映の方向性）

- ・運輸安全マネジメント制度の充実、保安監査のより一層の強化を図る。
- ・ハイジャック検査機器導入などのハイジャック・テロ対策の強化を図る。
- ・機材不具合やヒューマンエラー等への対応策についての検討など、航空の安全性の確保のための施策を行う。
- ・「大規模地震の影響を受ける地域の地下鉄内で、地震時に災害情報を受信できる路線延長の割合」の指標を次年度より廃止することとする。

業績指標 77

公共交通等の安全に関する調査研究結果を提供するホームページへのアクセス件数

評価

A-2	目標値：1,000件（平成19年度） 実績値：2,240件（平成19年度） 初期値：—
-----	---

(指標の定義)

公表後一ヵ月間における該当ページへのアクセス件数

(目標設定の考え方・根拠)

報告書をホームページにおいて公表し、アクセス件数を把握することにより、成果の活用を図るための指標とする

(外部要因)

なし

(他の関係主体)

なし

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

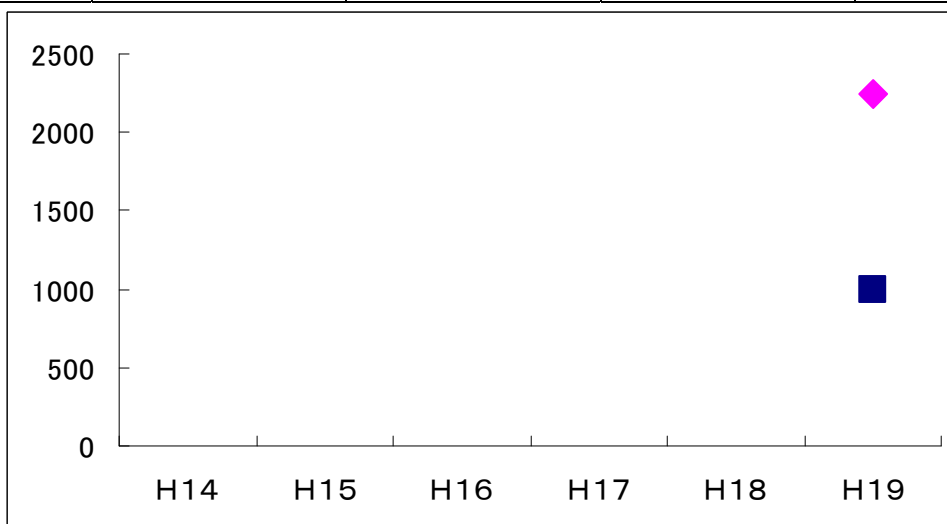
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	
—	—	—	—	2,240	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

交通安全分野における安全目標設定のあり方及びコミュニティにおける交通安全施策の構築に係る調査研究
 予算額9,559千円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

「達成」：当該調査研究の報告は、平成20年5月19日に記者公表を行ったところ、翌20日以降に複数の新聞等メディアに掲載された。これらの理由により、新聞等記事では確認できない詳細な報告書が確認可能な国土交通省HPへのアクセスが増加し、一ヵ月で2,000件を超えたものと考えられる。

(事務事業の実施状況)

当該調査は、飲酒運転根絶に向けた公共交通機関等の活用促進対策に関する調査研究であり、特定地域（長崎県諫早市）を対象とし、飲酒運転防止を目的としたサービスモデルの創出の可能性などについて検討を行ったものである（サービスモデルの例 遠距離優遇型乗合サービス、乗合推奨型クーポンサービス、宿泊サービス）。当該検討の報告書を記者公表と同時に国土交通省HPに掲載したところである。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は、大幅に目標値を上回っており、また今後も引き続き調査研究を進めていくとともに、HPにおける公表により調査結果を有効活用していくため、A-2と評価した。全国での応用が可能なモデル構築のため、今後複数の地域で同様の調査を実施することを検討している。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局総務課交通安全対策室（室長 山縣 延文）

業績指標 78
遮断機のない踏切道数

評価

A-2	目標値：4,000箇所（平成22年度） 実績値：4,520箇所（平成19年度） 初期値：4,939箇所（平成17年度）
-----	---

（指標の定義）
「遮断機のない踏切道数」とは、第3種（遮断機はないが踏切警報機が設置されているもの）及び第4種（遮断機及び踏切警報機が設置されていないもの）踏切道数のことをいう。

（目標設定の考え方・根拠）
平成13年度から平成17年度までの5箇年で除去された「遮断機のない踏切道数」をもとに、平成22年度末までの目標値を設定。

（外部要因）
既存路線の廃止

（他の関係主体）
鉄道事業者・地方公共団体

（重要施策）

【施政方針】
なし

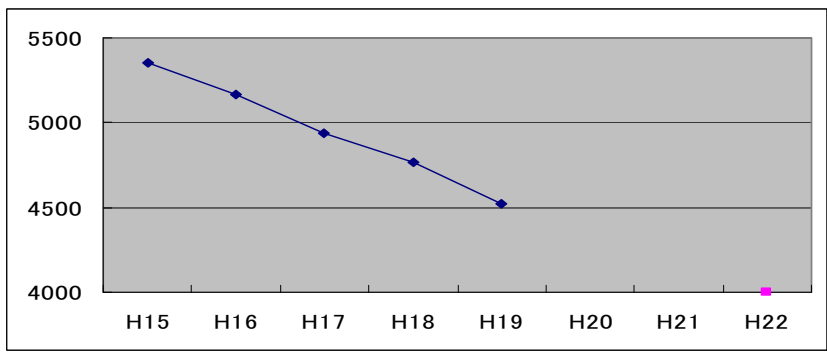
【閣議決定】
なし

【閣決（重点）】
なし

【本部決定】
第8次交通安全基本計画（中央交通安全対策会議作成）

【政府・与党申合】
なし

過去の実績値					（年度）
H15	H16	H17	H18	H19	
5,356	5,164	4,939	4,764	4,520	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

踏切道における事故防止と交通の円滑化を図るため、立体交差化や統廃合により除却できない踏切道について、踏切道改良促進法に基づき踏切遮断機や警報機等の踏切保安設備の整備を進める。
 予算額180百万円（平成19年度）
 （税制特例）

- ・踏切道および踏切保安装置に係る非課税措置（固定資産税）
非課税
- ・既設鉄軌道に新たに建設された立体交差化施設に係る非課税措置（固定資産税）
非課税

関連する事務事業の概要

なし

測定・評価結果**目標の達成状況に関する分析****(指標の動向)**

平成19年度は244箇所を削減し、順調に整備が進んでいる。

(事務事業の実施状況)

遮断機のない踏切道については、踏切道改良促進法に基づく法指定や、遮断機のない踏切道への遮断機の設置に対し、踏切保安設備整備費補助を実施した。

課題の特定と今後の取組の方向性

遮断機のない踏切道数は、平成19年度においては4,520箇所と前年度より244箇所減少しており、目標年度における目標値の達成に向けて順調に整備が進んでいることから、A-2と評価。

踏切道における事故防止と交通の円滑化の観点から、踏切道改良促進法に基づく法指定や踏切保安設備整備費補助を活用しながら、踏切遮断機や警報機等の踏切保安設備の整備を進め、今後も遮断機のない踏切道の削減を進める。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：鉄道局施設課（課長 高橋 俊晴）

業績指標 79

地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合

評価

A-2	目標値：100% (平成20年度) 実績値：84% (平成19年度) 初期値：61% (平成15年度)
-----	---

(指標の定義)

全地下駅のうち、「地下鉄道の火災対策基準（昭和50年制定）（注）」を満たす火災対策設備の整備がなされている駅の割合。

（注：地下駅等において地上への異なる2以上の避難経路の設置、ホーム・コンコース等における排煙設備の設置等を定めている基準）

(目標設定の考え方・根拠)

平成15年度に「鉄道に関する技術上の基準を定める省令の施行及びこれに伴う国土交通省関係省令の整備等に関する省令」を改正し、「地下鉄道の火災対策基準」を満たしていない地下駅等の火災対策設備については、平成20年度末までに同基準を満たすよう整備を義務付けており、これにより目標を設定している。

(外部要因)

なし

(他の関係主体)

鉄道事業者（事業主体）

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

なし

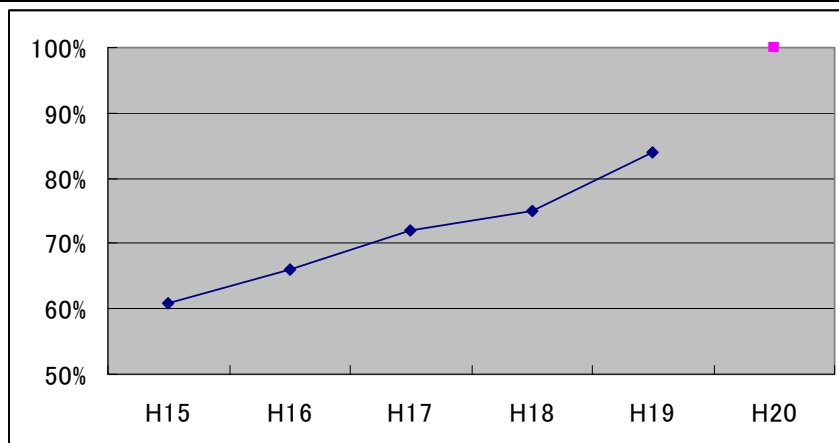
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

(年度)

H15	H16	H17	H18	H19
61%	66%	72%	75%	84%



事務事業の概要

主な事務事業の概要

平成15年2月に発生した韓国の地下鉄火災事故を踏まえ、「地下鉄道の火災対策基準（昭和50年制定）」に適合していない地下駅について、平成20年度までに地下駅等の火災対策設備の整備を義務付けており、火災対策設備のうち大規模な駅改良を要する避難通路及び排煙設備の新設についてはその費用の一部を助成する。

地下駅火災対策施設整備事業費補助金：約15億円（H19年度）

（税制特例）

- ・補助を受けて整備する既設地下鉄駅の火災対策施設に係る特例措置（固定資産税・都市計画税）5年度分2/3

減収見込額 0.3 億円 (平成19年度)

関連する事務事業の概要

なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

地下鉄道の火災対策基準を満たす地下駅の割合については、平成19年度末に84%の駅において整備が完了するとともに、事業継続中の駅もあり、順調に整備が進んでいる。

(事務事業の実施状況)

地下鉄道の火災対策基準に不適合な地下駅については、省令改正により地下駅等の火災対策設備の整備を義務付け、また、避難通路及び排煙設備の新設について助成制度の創設及び税制の特例措置により鉄道事業者の負担軽減を図った。

課題の特定と今後の取組の方向性

地下鉄道の火災対策基準に不適合な地下駅については、順調に整備が進んでいるところであり、A-2と評価した。引き続き、大規模な駅改良を要する避難設備や排煙設備の新設に対して地下駅火災対策施設整備事業費補助を活用し、火災対策基準に不適合な駅の整備の促進を図る。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等 (担当課長名等)

担当課：鉄道局施設課 (課長 高橋 俊晴)

業績指標 80
 鉄道運転事故による乗客の死亡者数

評価

A-2	目標値：0人（平成19年度以降毎年度） 実績値：0人（平成19年度） 初期値：0人（平成18年度）
-----	---

(指標の定義)
 鉄道運転事故による乗客の死亡者数

(目標設定の考え方・根拠)
 第8次交通安全基本計画に掲げた鉄道運転事故による乗客の死傷者数ゼロを目標とする。
 また、同時に鉄道運転事故件数の減少を目指す。

(外部要因)
 地震・突風等の自然災害

(他の関係主体)
 鉄道事業者（事業主体）

(重要政策)

【施政方針】
 なし

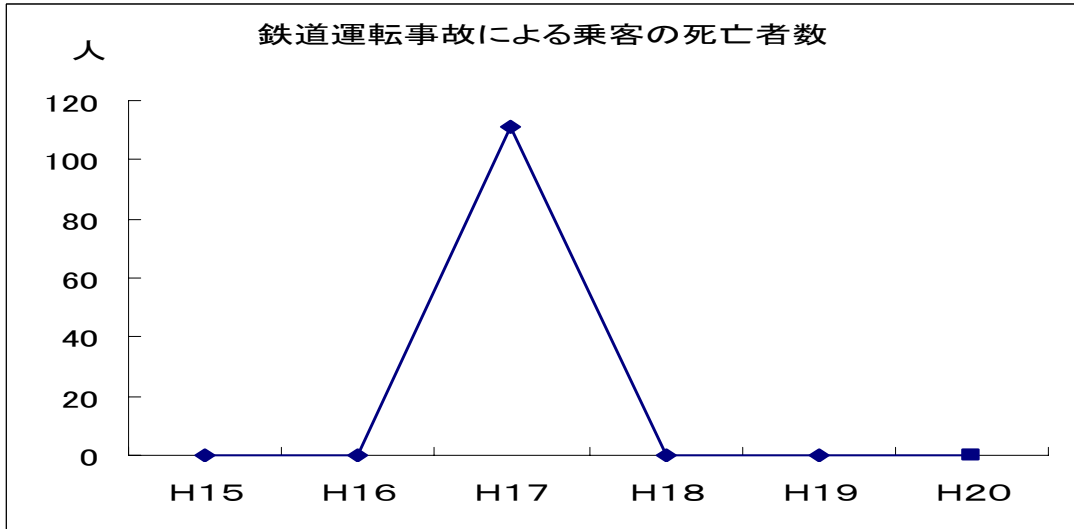
【閣議決定】
 なし

【閣決（重点）】
 なし

【本部決定】
 第8次交通安全基本計画（中央交通安全対策会議作成）

【政府・与党申合】
 なし

過去の実績値（年度）					（年度）
H15	H16	H17	H18	H19	
0	0	111	0	0	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 鉄道交通環境の整備
 鉄道交通の安全を確保するため、線路施設等について保守および強化を適切に実施するとともに、自然災害による施設の被害を防止するため、線路防護施設の整備、地震対策等を促進する。さらに、平成18年度に改正した技術基準に基づき、運転保安設備等の整備・促進を図る。
- 保安監査等の実施
 鉄道の安全運行を確保するため、保安監査を実施し、輸送の安全の取組状況、安全監理体制等について適切な指導を行う。さらに、運輸安全マネジメント制度により、事業者の経営トップから現場まで一丸となった安全監理体制の構築を推進する。

関連する事務事業の概要

- 鉄道係員に関する安全指針整備、運転士の身体機能にかかる基準等についての調査検討
漫然運転等による運転士等のミスについて調査・分析を行い、これらを防止するための対策等について調査検討を行うとともに、ガイドラインを策定し、鉄道の安全・安定輸送の向上を図る。また、運転士の業務と視機能の程度との関係を調査検討し、身体機能のガイドラインの見直しを図るための基礎資料とする。
- 鉄道技術基準整備のための調査研究
新しい技術の導入や技術レベルの向上等にあわせて、技術上の調査研究を計画的に実施し、この調査研究成果を技術上の基準としてとりまとめることにより、鉄道施設の安全性及び効率性の向上を図る。

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年度には重大事故が連続して発生したことにより乗客の死亡者数は111人に上ったが、平成18年度および平成19年度は乗客の死亡者数は0人となっており、進捗状況は順調といえる。

(事務事業の実施状況)

- 新幹線脱線対策協議会における検討内容を踏まえ、活断層と交差していることが確認され耐震対策が必要なトンネルの対策を実施した。その他の新幹線の高架橋柱及び在来線の高架橋柱についても耐震補強の促進を図った。
- 平成18年度に改正した技術基準に基づき、曲線、分岐器、線路終端、その他重大な事故を起こすおそれのある箇所へのATS等の設置を義務付け、整備促進を図った。
- 鉄道事業者、索道事業者及び軌道経営者に対し、輸送の安全を確保するための取組みが適切であるかどうか、施設及び車両の管理及び保守並びに運転取扱いが適切であるかについて保安監査を行い、適切な指導を行った。さらに、平成18年10月より開始した「運輸安全マネジメント制度」により、事業者の経営トップから現場まで一丸となった安全監理体制の構築を推進するとともに、その構築状況を鉄道事業者に対して国が評価を実施し、輸送の安全の確保に努めた。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は目標値である死亡者数0人を示しており、A-2と評価した。しかし、鉄道運転事故件数に関しては長期的には減少傾向にあるものの、高密度、大量輸送という鉄道輸送の特徴により、ひとたび事故が発生すると被害は甚大なものとなる。このため、現在の取組を継続、強化し、業績指標の達成を目指すとともに、鉄道運転事故件数の減少を目指し、さらなる安全の確保を目指す。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：鉄道局安全監理官（安全監理官 大野 正人）
関係課：鉄道局技術企画課（課長 米澤 朗）
 鉄道局施設課（課長 高橋 俊晴）

業績指標 8 1

主要な鉄道駅で耐震化が未実施である駅数

評 価

A-2

目標値：0 駅（平成 2 2 年度）

実績値：1 9 5 駅（平成 1 9 年度）

初期値：2 5 3 駅（平成 1 8 年度）

（指標の定義）

主要な鉄道駅とは、緊急人員輸送の拠点等の機能を有する、1 日あたりの乗降人員が 1 万人以上の在来線駅のことをいう。

（目標設定の考え方・根拠）

平成 1 7 年 7 月の防災基本計画の提言を踏まえ、主要な鉄道駅について、平成 2 2 年度末を目途に耐震化を図ることを目標としている。

（他の関係主体）

鉄道事業者、第 3 セクター等（駅の改良整備・保有を業務とする）

（重要施策）**【施政方針】**

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

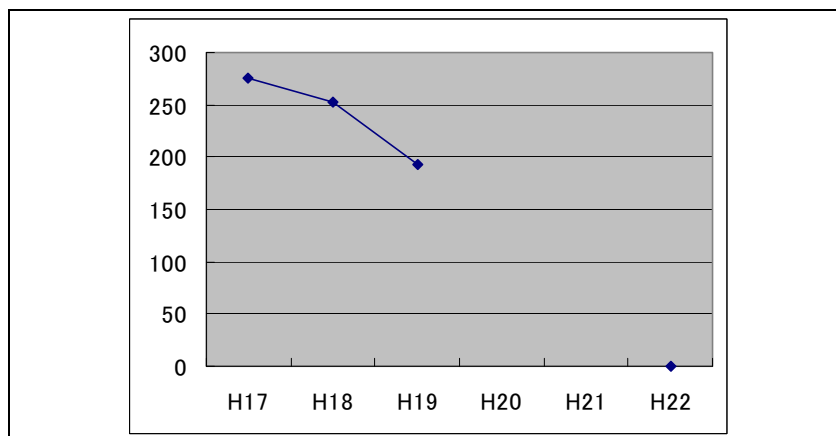
防災基本計画（中央防災会議）

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値**（年度）**

H 1 5	H 1 6	H 1 7	H 1 8	H 1 9
—	—	2 7 5	2 5 3	1 9 5

**事務事業の概要****主な事務事業の概要**

多数の駅利用者の安全及び発災時に駅の果たす防災機能を確保するため、緊急人員輸送の拠点等の機能を有する主要な鉄道駅について耐震補強を推進。

予算額 3 3 0 百万円（平成 1 9 年度）

（税制特例）

- ・補助を受けて整備する駅の耐震補強事業により取得する鉄道施設に係る特例措置（固定資産税）

5 年度分 2 / 3

減収見込額 0. 4 億円（平成 1 9 年度）

関連する事務事業の概要

なし

測定・評価結果**目標の達成状況に関する分析****(指標の動向)**

工事着手駅数が伸びていること、また、関係者との調整に目途がたったことから今後順調に推移すると推測される。

(事務事業の実施状況)

総体的に効果はでていますが、地方の駅については重点化が必要

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は主要な鉄道駅で耐震化が未実施である駅数であり、A-2 と評価した。平成20年度から鉄道施設総合安全対策事業として、駅の耐震化以外の事業を含め、総合的に事業を推進することとした。

平成20年度以降における新規の取組

鉄道事業者に鉄道施設総合安全計画を提出させることとした。

担当課等(担当課長名等)

担当課：鉄道局施設課（課長 高橋 俊晴）

業績指標 8 2

大規模地震の影響を受ける地域の地下鉄内で、地震時に災害情報を受信できる路線延長の割合

評価

B-3	目標値：100% (平成22年度) 実績値：0% (平成19年度) 初期値：0% (平成18年度)
-----	---

(指標の定義)

首都直下、東海、東南海、南海地震により大きな被害及び二次災害を受けるものと想定される地下鉄の路線において、大規模地震時にも災害情報を受信できる路線延長の割合

(目標設定の考え方・根拠)

首都直下、東海、東南海、南海地震により大きな被害及び二次災害を受けるものと想定される地下鉄については、緊急的に災害情報基盤の整備を図ることとしており(通達 平成17年12月「地下鉄等電波遮蔽区間における災害情報基盤整備の推進について」)、これにより目標を設定している。

(外部要因)

なし

(他の関係主体)

鉄道事業者

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決(重点)】

なし

【本部決定】

なし

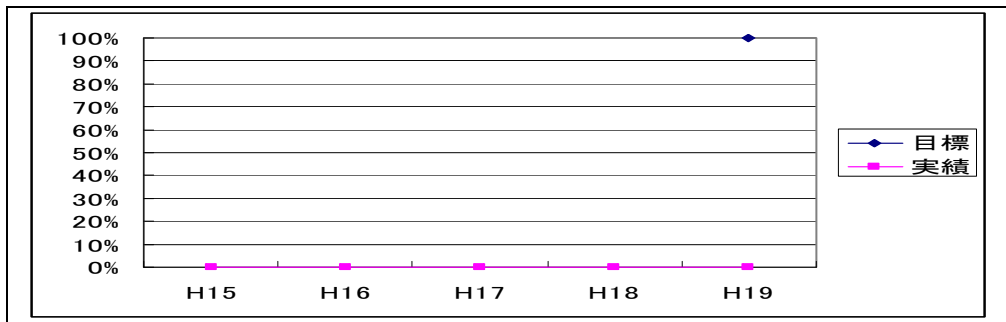
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

(年度)

H15	H16	H17	H18	H19
-	-	-	0%	0%



事務事業の概要

主な事務事業の概要

大地震発生時等には多数の地下部を運行する列車が停止され、車内に閉じ込められた多くの利用者の混乱等による二次災害を防止するためには、速やかな情報提供と救出活動が必要となることから、地下鉄の電波遮蔽区間においても携帯電話等による情報受信が可能となるように地上波の再送信施設の整備促進を図る。

予算額110百万円(平成19年度)

関連する事務事業の概要

なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成19年度は地上波の再送信設備が整備されなかった。

(事務事業の実施状況)

地上波の再送信設備が整備されなかったため、地下鉄等災害情報基盤整備事業費補助は実行されなかった。

課題の特定と今後の取組の方向性

設備整備の実績が無く、今後も当面の間整備がおこなわれる予定がないことから、B-3と評価。
事業実施に向けた試験・調査により、地下鉄区間内において良好な情報受信環境を構築することは、技術的な課題が多いことが判明したことから、課題が解決されるまで業績指標を廃止することとしたい。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：鉄道局施設課（課長 高橋 俊晴）

業績指標 83

落石・なだれ等による鉄道施設及び住民の生活への被害を軽減するために行う防災工事の箇所数

評価

A-2

目標値：186箇所（平成23年度）
 実績値：33箇所（平成19年度）
 初期値：0箇所（平成18年度）

（指標の定義）

天然自然現象等によって風化した土砂等が崩壊、落下すること、又は、海水等の侵入若しくは海水等による浸食等により、民生の安定が破壊され、かつ、会社の鉄道施設が被害を受けることを防止するために平成19年度以降5箇年の間に行う防災工事の箇所数をいう。

（目標設定の考え方・根拠）

平成19年度から平成23年度までの5箇年のうちに整備が必要である箇所数を目標値として設定。

（外部要因）

鉄道沿線の自然環境、社会環境の変化。

（他の関係主体）

鉄道事業者（事業主体）

（重要施策）**【施政方針】**

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

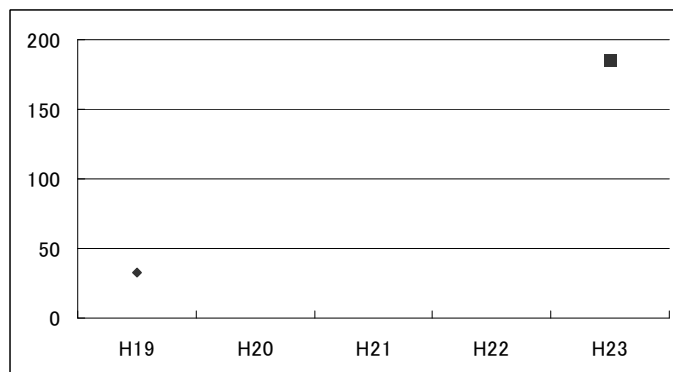
なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値**（年度）**

H15	H16	H17	H18	H19
38	35	29	40	33

**事務事業の概要****主な事務事業の概要**

旅客会社等が実施する落石・なだれ対策、海岸保全等のための施設の整備であって、その効果が単に鉄道の安全確保に寄与するのみならず、住民、耕地、公共施設等の保全保護にも資する事業を推進する。

予算額200百万円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

なし

測定・評価結果**目標の達成状況に関する分析****（指標の動向）**

平成19年度は33箇所の防災工事が行われ、順調に整備が進んでいる。

（事務事業の実施状況）

旅客会社等が実施する落石・なだれ対策、海岸保全等のための施設の整備に対し、鉄道防災事業費補助を実施した。

課題の特定と今後の取組の方向性

旅客会社等が実施する落石・なだれ対策、海岸保全等のための施設の整備は、平成19年度においては33箇所実施され、目標年度における目標値の達成に向けて順調に整備が進んでいることから、A-2と評価。
落石・なだれ等による住民の生活及び鉄道施設への被害を軽減する観点から、鉄道防災事業費補助を活用しながら、今後も防災工事を進める。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：鉄道局施設課（課長 高橋 俊晴）

業績指標 8 4

事業用自動車による交通事故死者数

評価

A-2

目標値：592人（平成22年）
 実績値：610人（平成19年）
 初期値：740人（平成17年）

（指標の定義）

事業用自動車第1当事者となる交通事故における死者数。この指標の把握により、運行管理制度の徹底・改善、監査・処分強化及び運輸安全マネジメントの導入徹底等の事後チェック行政の効果を的確に把握することが可能である。

（目標設定の考え方・根拠）

「第8次交通安全基本計画」（平成18年3月中央交通安全対策会議決定）において、平成22年の交通事故死者数5,500人以下を目標としており、平成17年の交通事故死者数は6,871人であり、目標値は20%の削減に相当することから、高止まり傾向にある事業用自動車の交通事故死者数も同様の削減目標を示したものの。

（外部要因）

交通量、事業者数、車両台数

（他の関係主体）

警察庁（事故・違反通報）、厚生労働省（労基通報）

（重要政策）**【施政方針】**

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

・第8次交通安全基本計画（中央交通安全対策会議作成）

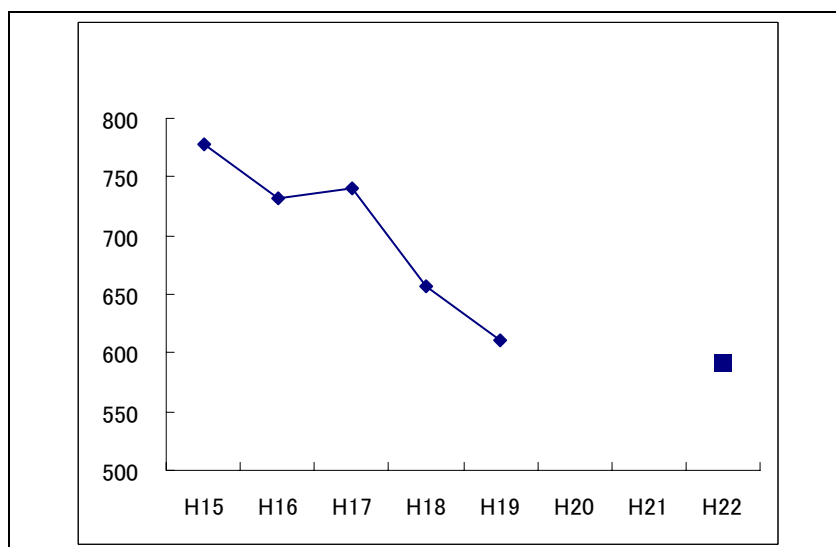
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

(暦年)

H15	H16	H17	H18	H19
778人	731人	740人	656人	610人

**事務事業の概要****主な事務事業の概要**

監査の強化、運行管理制度の徹底、運輸安全マネジメントの導入等の自動車運送事業の安全対策を進める。
 予算額2.3億円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果**目標の達成状況に関する分析****(指標の動向)**

平成19年の指標(実績値)は610人であり、前年と比較して減少しており、目標値に向け順調に減少している。

(事務事業の実施状況)

運行管理制度の徹底・改善、監査・処分の強化及び運輸安全マネジメントの推進。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は「事業用自動車による交通事故死者数」であり、目標値に向け順調に減少しているため、A-2と評価した。今後も、当面は現在の施策を継続する。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：自動車交通局安全政策課(課長 山崎 篤男)

業績指標 85
商船の海難船舶隻数

評価

B-1

目標値：466隻以下（平成23年）
実績値：562隻（平成19年）
初期値：518隻（平成18年）

（指標の定義）

海難が発生した旅客船、貨物船及びタンカーの船舶隻数の合計（毎年1月1日から12月31日）

（目標設定の考え方・根拠）

過去10年の商船の海難船舶隻数の推移を見ると、全体としては減少傾向にあるものの、近年はほぼ横ばいで推移している。これを再び減少傾向に向かわせることを狙いとして、平成23年までの5年間で平成18年比で商船の海難船舶隻数を1割以上減らすことを目標とする。

（外部要因）

海上交通量の変化、台風や津波等による海難

（他の関係主体）

なし

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

・海洋基本計画（平成20年3月18日閣議決定）

海難の分析等による安全基準や運航管理体制の改善等を図ることが必要である。（第一部2）

海難の発生を未然に防止するため、運輸安全マネジメント制度に基づく評価を推進する。

外国船舶についても、国際的な基準に適合しない船舶を排除するため、各国と協調した対応を強化する。（第二部5（1）イ）

【閣決（重点）】

なし

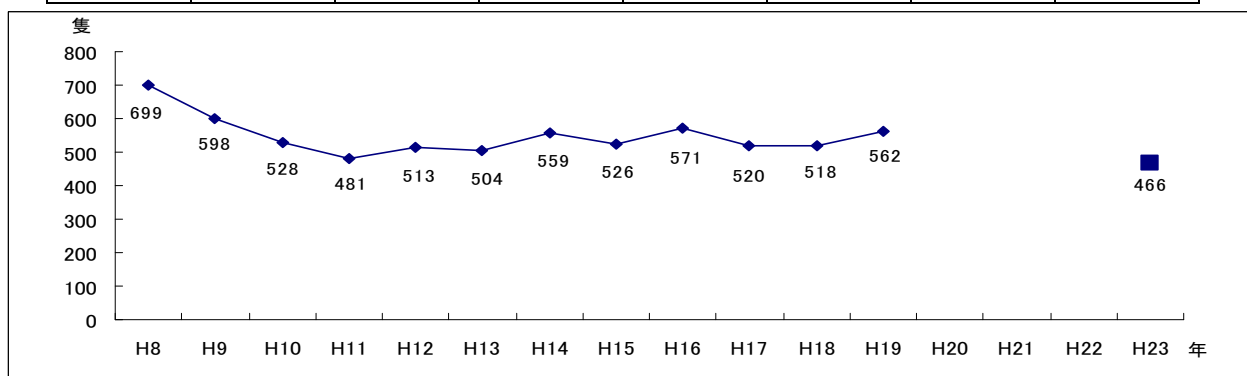
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値							(年)		
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
699隻	598隻	528隻	481隻	513隻	504隻	559隻	526隻	571隻	520隻
571隻	520隻	518隻	562隻						



事務事業の概要

主な事務事業の概要

海上交通の安全を確保するために必要な施策を推進するための事業を行う。

○ポートステートコントロール体制の整備

我が国に入港する外国船舶に対する監督（ポートステートコントロール。以下「PSC」という。）の実施及びその体制等の整備を行う。（予算額：1.0億円）（平成19年度）

○運航労務監理官執行体制の整備

運航労務監理官が日本の旅客船及び貨物船の運航管理、船員の労働条件などの監査・指導及び運輸安全マネジメント評価を効率的かつ効果的に実施する体制を整備することにより、船舶の航行の安全確保を図る。（予算額：0.5億円）（平成19年度）

関連する事務事業の概要

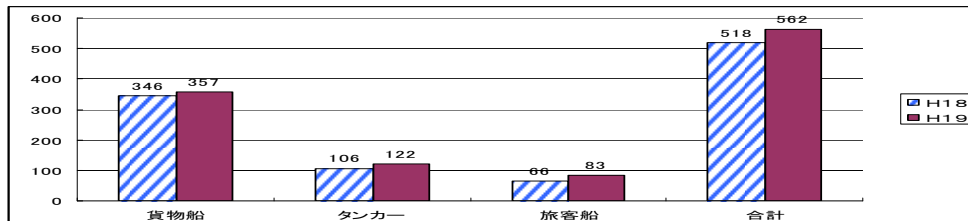
該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成19年の実績値は562隻であり、平成18年に比べ44隻の増加(8.5%増)となっており目標達成に向けた進捗状況は低調であった。
- ・指標の内訳を見ると、貨物船は357隻で平成18年比11隻の増加(3.2%増)、タンカーは122隻で平成18年比16隻の増加(15.1%増)、旅客船は83隻で平成18年比17隻の増加(25.7%増)であった。(図2)



(事務事業の実施状況)

平成19年度の主な事務事業

○執行官による船舶検査等の実施

- ・運航労務監理官は、旅客船及び貨物船の運航管理、船員の労働条件等について監査・指導を実施するとともに運輸安全マネジメント評価を実施
- ・船舶検査官は、船舶安全法に基づき日本船舶の船体及び設備等の技術基準適合性について検査を実施するとともに、放射性物質等の危険物の輸送に係る容器・積付等について審査・検査を実施
- ・外国船舶監督官は、我が国に入港した外国船舶に対して、国際条約に基づき船体の安全基準及び資格証明等についてPSCを実施
- その他安全性向上に資する施策
 - ・内航旅客船事業者に対し国際安全管理規定認証制度の普及・啓蒙に係る講習会を実施
 - ・運輸安全マネジメント評価の海事分野への円滑な導入を図るため、全国各地において事業者等への説明会を開催

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・平成19年の実績値は増加し目標達成に向けた進捗状況は低調であったものの、以下の施策を推進すること等により、商船の海難防止に向けた取組を強化することからB-1と評価した。
- ・ソフト面の施策とハード面の施策を一体的に取り組むことにより、船舶航行の安全確保策を一層効果的に推進する。
- ・安全に係る調査・検討、基準の策定並びに安全性向上に寄与する施策の普及・啓蒙活動等を引き続き実施する。
- ・本省及び地方運輸局の安全確保体制の充実を図る。
- ・周囲を海に囲まれ、資源が乏しい我が国は、エネルギー関連資源、食物資源等の大半を海外からの輸入に頼っており、また多くの基幹産業が臨海部に立地しているため、海上輸送は我が国の産業、国民生活を支える上で欠くことができないものとなっている。ひとたび海難が発生すれば、我が国の経済活動や自然環境に計り知れない影響を及ぼす可能性があるほか、尊い人命を失うなど、国民の「安全・安心」を脅かすこととなる。このため、海難の発生を未然に防止し、また、海難発生時の被害を最小化するために、海上交通の安全確保のために上記の事務事業をはじめとした各種施策を推進することとする。

平成20年度以降における新規の取組

○安全・環境政策課の設置

海事局に安全・環境政策課を新たに設置し、海事局が取り組む安全政策の企画立案及び総合調整を分野横断的に行うことにより、商船の海難隻数の減少を図る。

○海事保安・事故対策調整官の設置

地方運輸局に海事保安・事故対策調整官を新たに設置し、地方運輸局における海難事故発生時の対応及び事故を踏まえた再発防止策の策定に取り組むことにより、商船の海難隻数の減少を図る。

○電子航海機器の活用による衝突・座礁事故防止対策

人的要因による海上衝突・座礁事故を防止するために、各種電子航海機器の活用拡大を図るための所要の調査を行うとともに、新たな航海支援システムの構築を行う。

○新しい概念に基づく船体構造強度基準の構築

部材ごとの寸法を詳細に定める従来の画一的な船体構造基準に代わり、多様な新技術に対応した柔軟な基準(新世代船体構造基準)及びこれに対応する船舶の構造強度評価手法を策定し国際海事機関(IMO)に提案するための調査研究を行う。

担当課等(担当課長名等)

担当課: 海事局安全・環境政策課(課長 坂下 広朗)

業績指標 86

船員災害発生率（千人率）

評価

A-2

目標値：10.8%（平成19年度）
 実績値：11.8%（平成18年度）
 初期値：13.2%（平成14年度）

（指標の定義）

毎年4月1日より翌年3月31日までの間に発生した災害（転倒、船舶の機器によりはさまれる等の事故、海難、海中転落等）により死亡・行方不明又は3日以上休業した船員の船員千人あたりの率（%）

（目標設定の考え方・根拠）

平成15年度から平成19年度までの5年間に死傷災害の発生率（年間千人率）を平成14年度に比べ20%減少させる。

- ①全国平均の災害発生率を上回っている地域（地方運輸局単位）においては、全国平均まで減少させるとともに、さらに発生率を5%減少させることを努力目標とした。
- ②全国平均の災害発生率を上回っている地域においては、発生率を10%減少させることを努力目標とした。
- ③①及び②の考え方に基づき平成10～12年度の3年平均の発生件数を基礎として目標を算出した。

（外部要因）

- ・海運業、漁業の置かれている経済状況、船員の労働条件（労働時間等）
- ・船舶及び陸上作業機器・設備の構造に係る問題
- ・海上及び港における救急・救護体制

（重要施策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

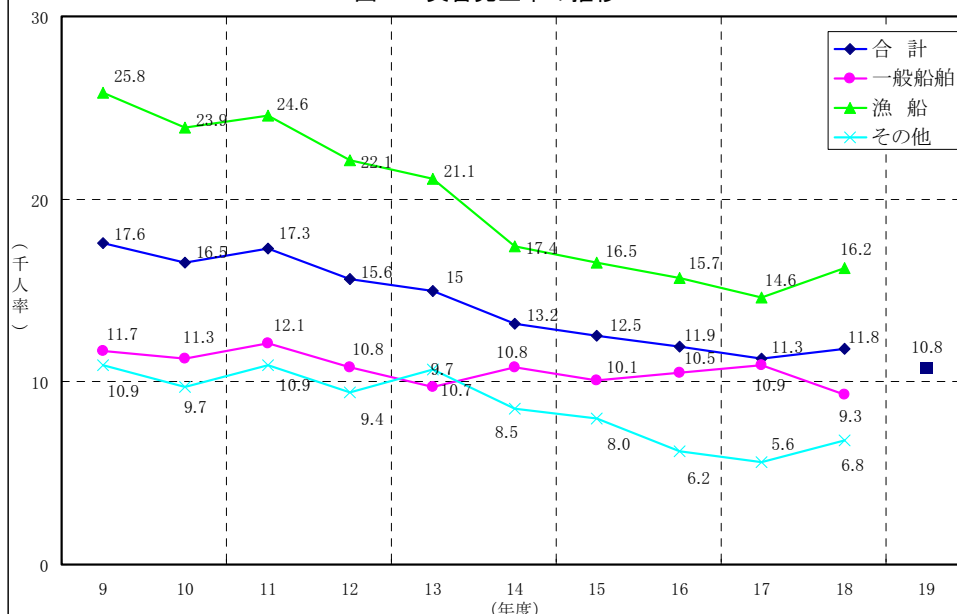
なし

過去の実績値

（年度）

H14	H15	H16	H17	H18
13.2%	12.5%	11.9%	11.3%	11.8%

図1 災害発生率の推移



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○船員災害防止のための管理体制・基準策定等の推進

①安全管理体制の整備とその活動の推進

・船舶所有者の安全管理体制の整備を推進し、安全管理活動の活性化を図る。特に、中小船舶所有者に対し船員災害防止のための協議会等の設置を促進し、安全衛生教育、災害事例等に関する情報交換等を推進する。

②死傷災害の防止

・作業時を中心とした死傷災害防止対策を図るため、業種別、態様別等の災害防止対策を策定するとともに、特に死亡率の高い海中転落対策として作業用救命衣等保護具の使用徹底を図る。また、高齢船員に対しては、心身機能の変化に対応した死傷災害防止対策を推進する。

予算額0.91億円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

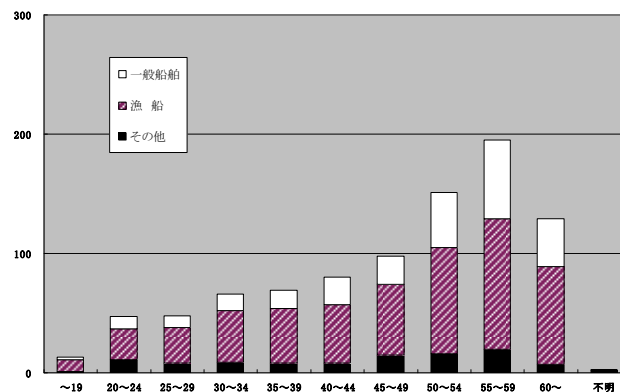
測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・平成19年度の実績値は集計中であるものの、平成18年度の実績値は11.8%であり、直近の5ヶ年（平成14年度～平成18年度）について、初期値の前年度にあたる平成13年度（15.0%）と比べると死傷災害の発生率は21%減少していることから、目標値に向かって順調に推移したものと推測される。（図1）
- ・指標の内訳を見ると、漁船の災害発生率は依然として高く、平成18年度は平成17年度に比べ大きく増加した。これは、悪天候等により海難事故が増加したことによるものである。また、船員の高齢化は依然として進んでおり、50歳以上の災害発生件数は全体の半数以上となっている。（図2）

図2 業種別年齢階層別災害発生状況



（事務事業の実施状況）

- ・毎年開催される安全衛生月間期間中に、訪船指導を実施し、「転倒」、「はさまれ」、「海中転落」の防止対策等の指導を行うとともに、安全に関する各種講習会等を開催し船舶所有者、船員のみならずその家族に対しても参加を求め、安全意識の高揚を図った。

指導隻数 1,822隻

講習会等 47カ所 2,323人

- ・関係機関、団体等で構成される船員災害防止推進連絡会議を全国各地において開催し、関係者間での情報交換、連絡強化等を行った（開催回数24回）。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は初期値と比較すると減少傾向を示しており、平成18年度の数値の悪化は、悪天候等により海難事故が増加したことが原因であり一時的な結果と推測される。また、今後も引き続き船員災害の発生を防止する必要があるため、A-2と評価した。
- ・船員災害の発生率は陸上災害の発生率に比べ依然として高水準であることや、船員の高齢化等による労働環境の急速な変化等を踏まえ、引き続き中小船舶所有者を中心とした死傷災害防止対策等を一層推進するものとする。

平成20年度以降における新規の取組

○平成20年度船員災害防止実施計画

第9次船員災害防止基本計画をもとに作成された平成20年度船員災害防止実施計画の重点対策（死亡災害の減少等）及び主要対策（海中転落による死亡災害防止対策等）を推進し、死傷災害の発生率（年間千人率）を対前年度比5%減少させることを目標とする。

担当課等（担当課長名等）

担当課：海事局運航労務課（課長 西村 典明）

業績指標 87
 小型船舶の安全拠点の数

評価

A-2	目標値：30箇所（平成21年度） 実績値：30箇所（平成19年度） 初期値：15箇所（平成18年度）
-----	--

（指標の定義）
 地域の海の安全拠点として海難事故等発生の際の救難機能の補助や地域の海上の安全に関する情報等の発信機能を有する拠点の数

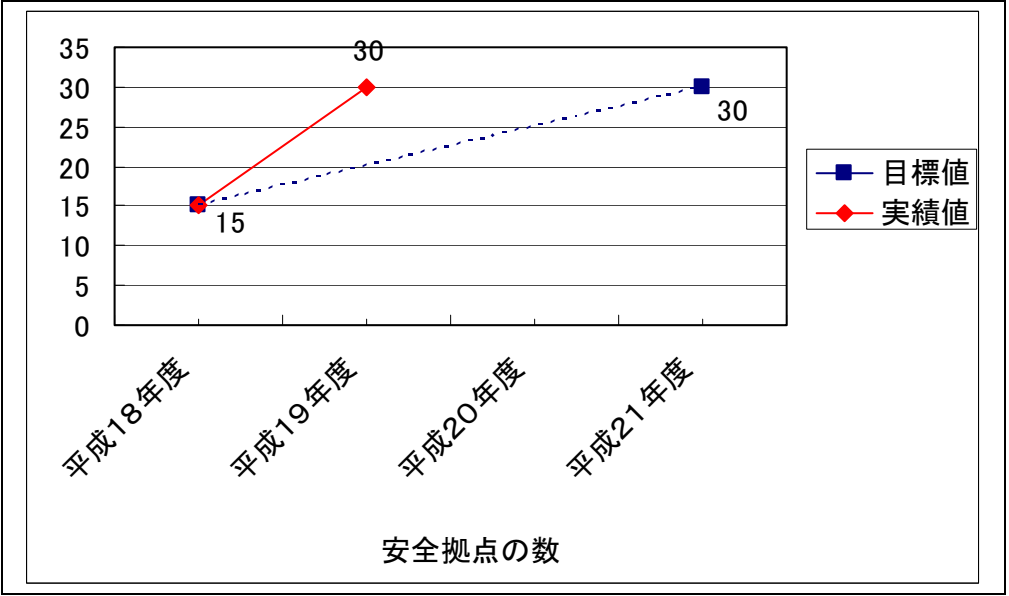
（目標設定の考え方・根拠）
 舟艇利用者の安全運行を確保するため、マリレジャーや地域活性化の拠点として活用されているマリーナや港湾施設等を母体とした地域の海において、救難機能等を備えた安全拠点の設置を推進する。

（外部要因）
 なし

（他の関係主体）
 自治体

（重要政策）
【施政方針】
 なし
【閣議決定】
 なし
【閣決（重点）】
 なし
【本部決定】
 なし
【政府・与党申合】
 なし

過去の実績値				（年度）	
H17	H18	H19	H20	H21	
—	15箇所	30箇所			



事務事業の概要

主な事務事業の概要

①「海の駅」の多機能化・連携支援事業
 近年、マリレジャーの拠点として拡大している「海の駅」を地域の防災・救難拠点として活用する多機能化を図った。
 予算額：5,648千円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成18年度15箇所であった安全拠点の数は、平成19年度には30箇所となり、順調に増えている。

(事務事業の実施状況)

「海の駅」の多機能化・連携支援事業等の推進による舟艇の安全拠点の数の拡大を図った。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指数は順調に伸びていることからA-2と評価した。今後も舟艇の安全・安心な交通の確保のため、舟艇の安全拠点の数の拡大を図る。

また、平成19年度においては関係者の協力等により大幅に安全拠点の数が拡大し、目標を達成することができたが、今後はこれまで安全拠点の設置ができなかったエリアにおいても着実に拡大する必要がある。以上を踏まえ、今後2年間においては、年間5箇所ずつ安全拠点の数を拡大することとし、平成21年の目標値を40箇所とする。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：海事局船舶産業課舟艇室(室長 大谷 雅実)

業績指標 88

航空機に対するハイジャック・テロの発生件数

評価

A-1	目標値：0件（平成16年度以降毎年度） 実績値：0件（平成19年度） 初期値：0件（平成14年度）
-----	---

(指標の定義)

国内空港出発の航空機に係るハイジャック及びテロの発生件数

(目標設定の考え方・根拠)

国内空港出発の航空機に係るハイジャック及びテロ（爆破等）の発生件数ゼロを目標とする。
 また、長期的にも常時ハイジャック及びテロの未然防止ができる状態を維持する。

(外部要因)

- 治安情勢の変動

(他の関係主体)

- 警察庁（警備業法に基づく空港保安警備1級及び2級の指定講習を空港保安検査員に実施している（財）空港保安事業センター（公益法人）を共管。）

(重要政策)**【施政方針演説】**

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値**(年度)**

H15	H16	H17	H18	H19
0件	0件	0件	0件	0件

事務事業の概要**主な事務事業の概要****①ハイジャック・テロ対策の推進**

- 英国での航空機爆破テロ未遂事件を受け、ICAOのガイドラインに沿った新ルールとして、日本発国際線客室への液体物持込の量的制限を実施
- セキュリティレベルを維持しつつ、物流の円滑化等を図るため、航空貨物に係る荷主から航空機搭載までの間を一貫して保護するための保安制度（RA制度）を導入。
- 航空保安に万全を期すため、従来の空港警戒体制の最高レベルを「レベルⅠ」として恒久化するとともに、特定の対象への脅威が高まった場合の措置を「レベルⅡ」「レベルⅢ」として設定。また、航空保安対策の基準を強化。
- 空港における保安対策（場周フェンスの強化、センサーの設置等）を強化。
- 貨物用X線検査装置や空港関係者等検査機器の導入を促進。また、貨物用X線検査装置による爆発物検査及び空港従業員等検査を実施。
- 航空法施行規則の一部改正を行い、航空保安に関する規定を整備。
- 空港警備の状況、レベルⅠに基づいた保安措置の実施状況等の監査を定期的を実施。
- 空港危機管理のための現場の状況把握及び指示システムを拡充。
- 航空保安監査に係るデータ管理システムの構築
- 貨物ターミナルにおける監視員の配置に対する補助制度の導入

②ハイジャック検査体制の維持・強化

- ハイジャック検査体制の維持・強化を図るため、保安措置の強化について必要な補助を実施。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果**目標の達成状況に関する分析****(指標の動向)**

- 平成16年度以降毎年度の目標値は0件であり、目標については、達成している。
米国同時多発テロ事件以降、航空機に対するハイジャック・テロを未然に防止するため、空港警戒体制を最高レ

ベルにするなどの航空保安措置を講じてきたところ、ハイジャック事件等は発生していない。
しかし、英グラスゴー空港車両突入事案、独フランクフルト空港テロ未遂事案など、我が国をめぐるテロ情勢は依然として厳しく、公共交通機関等へのテロの脅威は増しており、国民に大きな不安をもたらしているため、ハイジャック対策を含めたあらゆる分野におけるテロ対策をより一層推進することが国内外から求められている。

(事務事業の実施状況)

- ・空港警戒体制のレベルⅠの維持、ハイジャック検査機器導入に対する航空会社等への補助、空港警備状況等についての監査等の施策を引き続き実施。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は航空機に対するハイジャック・テロの発生件数であり、実績値は目標値の0件を達成している。この実績値は、従来からのハイジャック・テロ対策とともに新たな施策を推進してきた結果達成されたものであることから、A-1と評価した。
- ・今後、現在実施しているハイジャック・テロ対策を引き続き推進していくとともに、ICAOの取組に対する財政的貢献等国際協力の推進、航空保安対策に関する体制の整備・充実等を図っていく。

平成20年度以降における新規の取組

- ・空港における保安対策（空港全周へのフェンスの設置及び増設）の充実、強化。
- ・航空保安に係る教育訓練の新教材導入
- ・日本発国際線搭乗ゲートにおける本人確認の実施

担当課等（担当課長名等）

担当課：航空局航空安全推進課（課長 河田 守弘）

業績指標 89

国内航空における航空事故発生件数

評価

A-1	目標値：16.6件/年（平成15～19年の平均） 実績値：13.6件/年（平成15～19年の平均） 初期値：18.4件/年（平成10～14年の平均）
-----	--

（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）。

（目標設定の考え方・根拠）

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ヶ年平均値）を現況値（平成10年～14年の5ヶ年平均値）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。

（外部要因）

・気象条件

（他の関係主体）

なし

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章に記載あり」

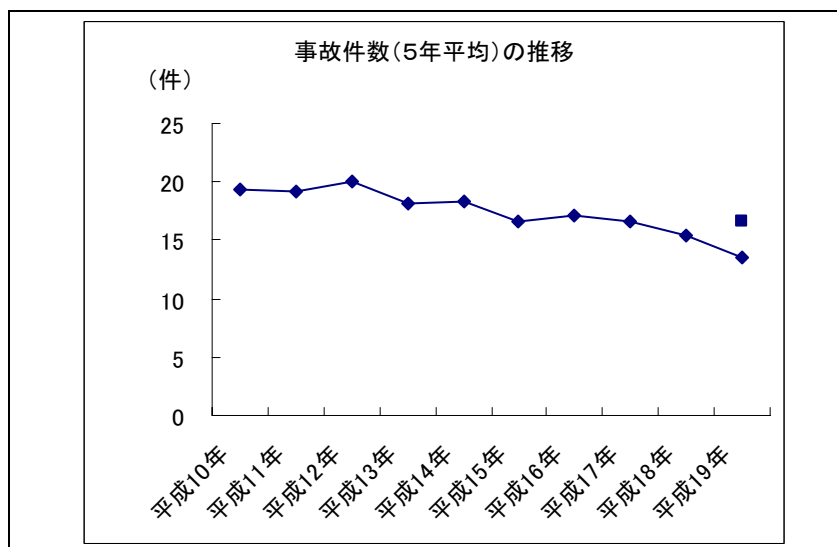
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(暦年)
H15	H16	H17	H18	H19	
16.6	17.2	16.6	15.4	13.6	
(単年)	(単年)	(単年)	(単年)	(単年)	
12	20	14	8	14	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

① 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するとともに、経営管理部門に対する運輸安全マネジメント評価を実施し、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、法令及び関係規程の遵守、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、小型航空機の運航者が安全運航のために留意すべき事項について全国8会場で開催する安全運航セミナーにおいて周知徹底を図る。

また、I C A O等の国際動向や技術の進歩等に合わせて航空機の安全基準を適時見直す等、所要の措置を行う。

② 航空保安施設の整備 (◎)

増大する航空需要に対応しつつ、より一層安全な航空交通を目指し、管制支援システム等の施設整備等を進める。

(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に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

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、減少傾向にあるといえる。

(事務事業の実施状況)

- ・ 航空安全に係る情報を幅広く収集し、トラブル発生の傾向を把握するため統計的な分析を行うとともに、有識者会議を設置し、機材不具合やヒューマンエラー等への対応策について審議・検討を行った。
- ・ この分析結果も含めて航空輸送の安全にかかわる情報をとりまとめ、公表を行った。
- ・ 航空会社に対する安全監査の強化を図るため、中小航空会社に対する監査担当部門を地方航空局に新設した。
- ・ 平成19年4月に、A I Sセンターの運用を開始した。
- ・ 滑走路誤進入防止対策検討会を開催し、滑走路誤進入事案の再発防止策を取りまとめた。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の整備を実施した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 国内航空事故件数は各年毎に変動はあるものの着実に減少してきており、目標値に達したことから、A-1と評価した。
- ・ 既に事故件数は低い水準にあり、大幅に減少されることは難しいが、今後も引き続き、航空安全情報の収集、分析を行うとともに、有識者会議にて機材不具合やヒューマンエラー等への対応策について審議・検討を行うほか、航空輸送の安全にかかわる情報の公表を行う。また、事前予防的な安全対策を実現する安全管理システムを航空保安業務に導入するとともに、増大する航空需要に対応しつつ、より一層安全な航空交通を目指し、各種支援システムの充実強化を図るほか、航空会社に対する体系的・専門的な安全監査及び経営管理部門に対する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施していく。さらに、I C A O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。

平成20年度以降における新規の取組

- ・ 航空安全情報管理・提供システムの構築
航空機の運航・整備に係る機材不具合、ヒューマンエラー等トラブル情報や国による監査情報などの安全情報を、航空安全情報管理・提供システムによって一元的に管理・分析し、トラブル傾向の分析結果等を有効に活用することで、事故及びトラブルに対する効果的な予防的安全対策や航空会社に対する適確な監査を推進する。
- ・ 事前予防的な安全対策を実現する安全管理システムを航空保安業務に順次導入する。
- ・ 滑走路占有監視機能等の各種支援システムの整備等を充実強化する。

担当課等(担当課長名等)

担当課：航空局技術部運航課(課長 富田 博明)

関係課：航空局技術部航空機安全課(課長 島村 淳)

航空局技術部乗員課(課長 鏡 弘義)

航空局管制保安部保安企画課(課長 坂野 公治)

○安全

政策目標 5

安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保

施策目標 15

道路交通の安全性を確保・向上する

信頼性の高い道路ネットワークづくりや交通安全対策、戦略的な道路管理を進めることで、道路交通の安全性を確保・向上する。

業績指標

90	「開かずの踏切」の対策率
91	道路構造物保全率（①橋梁、②舗装）
92	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
93	道路交通における死傷事故率
94	あんしん歩行エリア内の全死傷事故及び歩行者・自動車死傷事故の抑止率（①死傷事故の抑止率、②歩行者・自転車死傷事故の抑止率）
95	事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率

【評価結果の概要】

（総合的評価）

道路交通の安全性の確保・向上に向け、各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移しているところである。さらなる道路交通の安全性の確保・向上のため、引き続き、信頼性の高い道路ネットワークづくりや交通安全対策、戦略的な維持管理を推進していく必要がある。

（必要性）

近年、大規模地震が相次いだことなどを受け、国民の間に災害への危機感が高まっている。日常生活においても、開かずの踏切が社会問題化しており、また、全交通事故死者数のうち、歩行中と自転車乗用中の死者が占める割合は約3割と国際的にも高い。さらに、高齢化する道路ストックが急増し、建設後50年以上の橋梁は2026年度に47%を占めるまでに増加する。こうしたリスクに対する安全性や安心感の向上は必要不可欠なものであり、そのためにも、信頼性の高い道路ネットワークづくりや交通安全対策、戦略的な道路管理を進めていくことが重要である。

（有効性）

耐震対策や防災対策を推進することで、異常気象や地震の発生時において、交通遮断による地域の孤立化を防ぐとともに、広域的支援活動や緊急物資の輸送に必要なネットワークの確保を図ってきたところである。また、幹線道路と生活道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策を推進することで、死者数だけでなく負傷者数の減少も図っているところである。さらに、高速道路や市町村道の橋梁について定期点検を実施し、長寿命化修繕計画を策定するなど予防保全を実施することで、施設のライフサイクルコストの最小化を図っているところである。各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移していることから本施策が施策目標達成に有効であると評価できる。

（効率性）

緊急輸送道路の耐震補強については、緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラムを策定し、橋梁の耐震補強を重点的に実施してきたところである。また、地域の状況等を踏まえ、特に事故発生割合の高い区間に対して、優先的に交通事故対策を実施しているところである。さらに、全国の道路橋に対して、定期的な点検により早期に損傷を発見し、事故や架け替え、大規模な修繕に至る前に対策を行う予防保全を実施しているところである。

（反映の方向性）

- ・「開かずの踏切」対策の推進
- ・より効率的・効果的な道路構造物の予防保全の推進
- ・橋梁耐震補強・斜面对策等の防災対策の推進
- ・幹線道路と生活道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策の推進

業績指標 90

「開かずの踏切」の対策率

評価

A-2

目標値：100%（平成22年度）
 実績値：36%（平成19年度）
 初期値：15%（平成17年度）

（指標の定義）

「開かずの踏切（※1）」に対して、歩道拡幅や賢い踏切（※2）導入などの速効的な対策を実施する割合

（※1）ピーク時間の遮断時間が40分/時以上の踏切

（※2）急行と各駅停車との速度差に着目し、遮断時間を調節する踏切システム

（目標設定の考え方・根拠）

「開かずの踏切」を対象に平成18年度からの5箇年で速効的な対策が必要な踏切の対策率100%を目指すこととしている。

（外部要因）

- ・地元調整の状況、踏切道の交通量等

（他の関係主体）

- ・地方公共団体、鉄道事業者

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

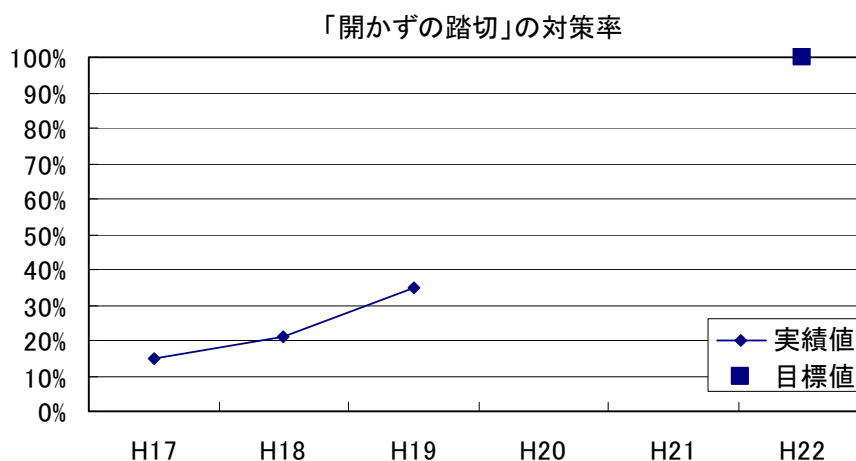
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値				(年度)
H15	H16	H17	H18	H19
		15%	21%	36%



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・緊急対策踏切の対策推進
 全国全踏切を対象として踏切道の構造等の基本諸元等から、「開かずの踏切」などの緊急に対策の検討が必要な踏切を抽出し、対策を実施する踏切について整備計画策定を促進することで、重点的かつ緊急的な踏切対策の促進を図る。
 また、「開かずの踏切」などの緊急に対策を行う踏切に対して、歩道拡幅などの「速効対策」と連続立体交差事業などの「抜本対策」の両輪により総合的な対策を進めていく。
 予算額：道路交通の安全対策等の推進確保 事業費 6,096億円の内数（平成19年度）

関連する事務事業の概要

- ・ 該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成18年度の実績値21%に対して平成19年度の実績値は36%となり、平成22年度の目標値100%の達成に向けて、着実に進捗している。

(事務事業の実施状況)

- ・平成19年度は、平成18年度に実施した全国全踏切を対象とした踏切交通実態総点検結果に基づき、整備計画の策定を行い、踏切対策の速効的な対策事業を推進した。
- ・なお、開かずの踏切における賢い踏切は約9割の箇所を設置済みとなっている。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・平成19年度の業績指標は、踏切交通実態総点検結果に基づき、整備計画策定の促進が図られ、平成20年度以降も着実な進捗が見込まれることから、A-2として評価した。
 - ・引き続き、「開かずの踏切」などの速効的な対策が必要な踏切に対して、平成18年から5箇年で全て対策することを目標としていく。
- なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

平成20年度以降における新規の取組

なし

なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

担当課等（担当課長名等）

担当課：道路局路政課（課長 内海 英一）
関係課：都市・地域整備局街路交通施設課（課長 松井 直人）
 鉄道局施設課（課長 高橋 俊晴）

業績指標 9 1
道路構造物保全率 (①橋梁、②舗装)

評 価

①橋梁	C-1	①目標値：93% (平成19年度) 実績値：79% (平成19年度) 初期値：86% (平成14年度)
②舗装	A-2	②目標値：91% (平成19年度) (平成14年度の水準(91%)を維持) 実績値：94% (平成19年度) 初期値：91% (平成14年度)

(指標の定義)
 ①橋梁：直轄国道における橋梁のうち、「今後5年間程度は通行規制や重量制限の必要がない段階」かつ「予防的修繕」が行われている延長の割合
 ②舗装：直轄国道のうち、路面の轍やひび割れによる振動や騒音が少なく、道路利用者が快適に感じる延長の割合

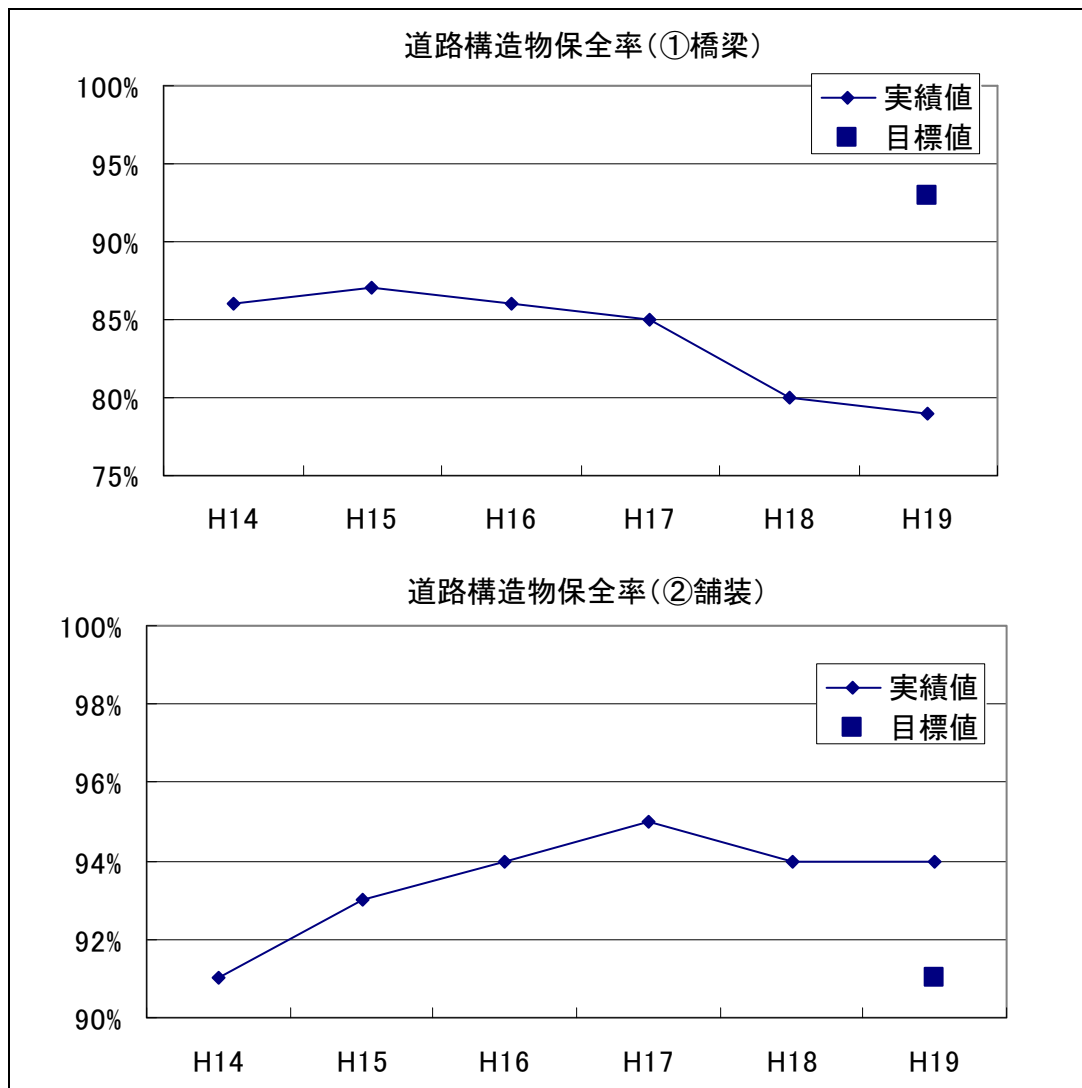
(目標設定の考え方・根拠)
 ①橋梁：今後、高度成長期に数多く建設された橋梁などの道路ストックが急速に高齢化する更新時代を迎えるにあたり、平成19年度までに保全率93%を目標として設定。
 ②舗装：現在の水準を維持することを目標として設定。

(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)
 該当なし

(重要政策)
【施政方針】
 なし
【閣議決定】
 なし
【閣決(重点)】
 社会資本整備重点計画(平成15年10月10日)「第3章に記載あり」
【本部決定】
 なし
【政府・与党申合】
 なし

過去の実績値 (①橋梁)					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	
87%	86%	85%	80%	79%	
過去の実績値 (②舗装)					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	
93%	94%	94%	95%	94%	



事務事業の概要
主な事務事業の概要

橋梁・舗装の維持、修繕
 予算額：交通安全の確保
 事業費 6,096 億円の内数(平成19年度)

関連する事務事業の概要

なし

測定・評価結果
目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 橋梁に関しては、平成14年度実績値86%から平成15年度実績値87%へ指標は向上したものの、平成16年度の実績値は86%、平成17年度の実績値は85%、平成18年度の実績値は80%、平成19年度の実績値は79%となり、指標は下降傾向である。これは、橋梁定期点検要領(案)(平成16年3月)による点検結果に基づき補修を計画的に実施しているが、橋梁建設後の経年変化等により、補修を実施する橋梁延長に対し、新たに要対策箇所となった橋梁延長が上回ることに起因していると考えられる。
- 平成19年度においては、補修を実施した橋梁延長が約7.2km(622橋梁)に対し、点検結果において、新たに「速やかに補修する必要がある」と判定された橋梁延長が約9.7km(754橋梁)となっている。
- 舗装に関しては、平成15年度実績値93%から平成19年度の実績値は94%と推移し、目標値を達成した。
- 橋梁の安全性に影響を及ぼす可能性のある橋梁の劣化要因である三大損傷(疲労、塩害、アルカリ骨材反応)の予防保全については、三大損傷合計の予防保全率が97%であり、「早急な対策が必要」な橋梁が直轄国道で約200橋梁ある。

(事務事業の実施状況)

- ・ 高度成長期に多数建設された道路構造物の更新時期の平準化、トータルコストの縮減等を目指して、道路の管理方法に、アセットマネジメントの考え方を導入し、効率的・効果的な維持管理を実施。
- ・ そのため、定期点検により橋梁の健全度を把握し、損傷が軽微なうちに対策を実施するし、橋梁の長寿命化を図る予防保全を推進。
- ・ また、橋梁マネジメントシステム（コンクリート部材の塩害、RC床版の疲労の劣化予測を行い予防的工法・時期を算定するシステム）を平成17年度より試行運用し、計画的な補修を実施。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 橋梁に関しては、点検結果に基づき補修を計画的に実施しているが、橋梁建設後の経年変化等により、新たに要対策箇所となった橋梁が点検を実施する毎に確認されていることが、指標の動向に影響していると考えられることからC-1と評価した。
- ・ 今後、高度成長期に数多く建設された橋梁などの道路ストックが急速に高齢化することとなり、予防保全を重点的に進め、橋梁の長寿命化を図ることが重要。
- ・ また、平均的な寿命・延命効果を評価する新たな指標の検討・開発を行う。
- ・ 舗装に関しては、目標の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。
- ・ また、舗装の修繕に関しシーリング材の注入、こぶとり等の予防的修繕工法を平成18年度より導入し、健全性を確保しつつ長寿命化を図ることとしている。
- ・ 三大損傷の橋梁に対しては、損傷が軽微な段階で、予防的に修繕を行うことが重要であることから、平成17年度以降、三大損傷の予防保全率によるマネジメントを実施している。
なお、「取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

平成20年度以降における新規の取組

なし

なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

担当課等（担当課長名等）

担当課：道路局 国道・防災課 道路保全企画室（室長 伊勢田 敏）

業績指標 9 2

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

評価

A-2	目標値：76%（平成19年度） 実績値：86%（平成19年度） 初期値：66%（平成14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。

（目標設定の考え方・根拠）

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

（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

（重要政策）

【施政方針】

施策方針演説 第166回 平成19年1月26日

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画 平成15年10月10日「第2章に記載」

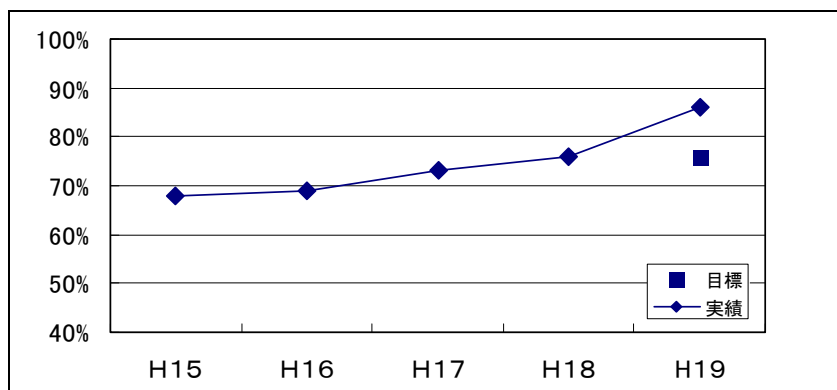
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					（年度）
H15	H16	H17	H18	H19	
68%	69%	73%	76%	86%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○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 4,642億円の内数（平成19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。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成14年度実績値6.6%に対し平成19年度の実績値は8.6%となり、平成19年度の目標7.6%を上回る結果となった。
- 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19年度は30都市増加)している。
- 特に、緊急輸送道路の橋梁耐震補強の実施率は、平成19年度末時点で直轄国道は概ね100%、都道府県管理道路は73%(うち優先確保ルート^(注3)は99%)、直轄国道と都道府県管理道路を合わせた全体では83%(うち優先確保ルートは99%)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4割弱の状況である。

(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。

(事務事業の実施状況)

- 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」(平成17～19年度)、「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」(平成17～19年度)を策定し、平成19年度も引き続き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重点的に推進したが、対策の必要な箇所を多く抱える都道府県管理道路の進捗率が低い状況にある。

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推進により、平成19年度の目標を1年前倒しで達成したことから、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については、依然として多くの未対策箇所が残っており、効果的な対策の推進を図る。なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

平成20年度以降における新規の取組

なし

なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

担当課等(担当課長名等)

担当課：道路局 道路防災対策室(室長 渡邊 和重)
関係課：都市・地域整備局 街路交通施設課(課長 松井 直人)
道路局 国道・防災課(課長 深澤 淳志)
道路局 地方道・環境課(課長 吉崎 収)
道路局 有料道路課(課長 上野 進一郎)

業績指標 93

道路交通における死傷事故率

評価

A-2

目標値：約1割削減（108件/億台キロ）（平成19年）
 実績値：109件/億台キロ（暫定値）（平成19年）
 初期値：118件/億台キロ（平成14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。）

（目標設定の考え方・根拠）

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。

（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）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章、第3章に記載あり」

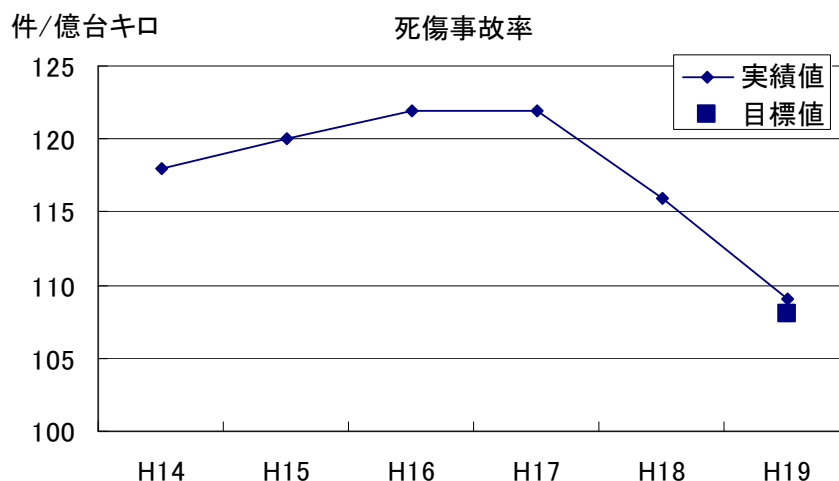
【本部決定】

第8次交通安全基本計画（平成18年3月14日）

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年)
H14	H15	H16	H17	H18	H19
118	120	122	122	116	109 (暫定値)



事務事業の概要

主な事務事業の概要

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、幹線道路における事故危険箇所を含めた事故の発生割合の高い区間での集中的対策の実施、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。(◎)

予算額：交通安全の確保

事業費 6,096 億円の内数（平成19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。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成14年実績値118件/億台キロに対し、平成19年の死傷事故率の実績値(暫定値)は109件/億台キロと大きく改善されるとともに、目標値である108件/億台キロをほぼ達成できると推測される。

(事務事業の実施状況)

- ・ 交通量をより安全な道路へ転換させるため、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。
- ・ 平成15年7月に796地区をあんしん歩行エリアに指定し、平成19年度末までに786地区で対策に着手。
- ・ 平成15年7月に3,956箇所を事故危険箇所として抽出し、平成19年度末までに3,645箇所対策に着手。

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、当初増加傾向であったが、平成17年から減少傾向に転じるとともに、平成19年は暫定値ではあるが目標値を概ね達成できているため、業績指標をA-2と評価した。

今後も、死傷事故率の高い箇所など、優先度を国民にわかりやすく明示した交通事故対策を推進し、幹線道路と生活道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策を推進する。

なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

平成20年度以降における新規の取組

なし

なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

担当課等(担当課長名等)

担当課：道路局地方道・環境課 道路交通安全対策室(室長 小口 浩)

関係課：道路局国道・防災課(課長 深澤 淳志)

業績指標 94

あんしん歩行エリア内の全死傷事故及び歩行者・自転車死傷事故の抑制率（①死傷事故の抑止率、②歩行者・自転車死傷事故の抑止率）

評価

①死傷事故の抑止率 C-2	目標値：約2割（平成19年）
②歩行者・自転車死傷事故の抑止率 C-2	目標値：約3割（平成19年）

（指標の定義）

対策を実施するあんしん歩行エリア内において抑止される死傷事故件数及び歩行者又は自転車利用者が死傷者となる死傷事故件数の割合

（目標設定の考え方・根拠）

過去の類似の交通安全対策の実績を基に、あんしん歩行エリアの整備による事故抑止効果を算出。

（外部要因）

交通量の変動、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）

（重要政策）**【施政方針】**

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第3章に記載あり」

【本部決定】

第8次交通安全基本計画（平成18年3月14日）

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値	(年)					
	H14	H15	H16	H17	H18	H19
死傷事故の抑止率	—	※1	※1	約1割抑止 ※2	※3	※3
歩行者・自転車死傷事故の抑止率	—	※1	※1	約1割抑止 ※2	※3	※3

※1 対策に着手したが事業完了していないため、実績値なし

※2 平成17年度までに対策の概成した676地区が対象

※3 データがないため、記載不可

事務事業の概要**主な事務事業の概要**

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歩行者等の通行経路の安全性を確保する。

予算額：交通安全の確保

事業費6,096億円の内数（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果**目標の達成状況に関する分析****（指標の動向）**

平成17年度までに対策が概成した地区について、死傷事故の抑止率及び歩行者・自転車利用者事故の抑止率は約1割である。

（事務事業の実施状況）

平成15年7月に796地区をあんしん歩行エリアに指定し、平成19年度末までに786地区で対策に着手。

課題の特定と今後の取組の方向性

平成19年の実績値については、対策実施後の事故データがないため、実績値を測定できないが、今後対策が完成していくことで死傷事故を抑止できるものと考えられるため、業績指標をC-2とした。

これまでの取組では、事故データ等の客観的分析に基づく対策実施箇所・対策内容の選定が十分でなかった箇所もあるため、今後は、あんしん歩行エリア実践の手引きやパンフレット作成による好事例や実践方法の周知等を行って課題の改善に努める。

なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

平成20年度以降における新規の取組

なし

なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

担当課等（担当課長名等）

担当課：道路局地方道・環境課 道路交通安全対策室（室長 小口 浩）

関係課：道路局国道・防災課（課長 深澤 淳志）

業績指標 95
事故危険箇所対策実施箇所の死傷事故の抑止率

評価

A-2	目標値：約3割（平成19年）
-----	----------------

（指標の定義）
対策を実施する事故危険箇所において抑止される死傷事故件数の割合

（目標設定の考え方・根拠）
過去の類似の交通安全対策の実績を基に、事故危険箇所の整備による事故抑止効果を算出。

（外部要因）
交通量の変動、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）

（重要政策）
【施政方針】
なし
【閣議決定】
なし
【閣決（重点）】
社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第3章に記載あり」
【本部決定】
第8次交通安全基本計画（平成18年3月14日）
【政府・与党申合】
なし

過去の実績値					(年)	
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
—	約3割抑止 ※1	約3割抑止 ※2	約3割抑止 ※3	※4	※4	

※1 平成15年度に対策が概成した768箇所が対象
 ※2 平成16年度までに対策の概成した1,336箇所が対象
 ※3 平成17年度までに対策の概成した2,261箇所が対象
 ※4 データがないため、記載不可

事務事業の概要

主な事務事業の概要

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交通事故対策を集中的に実施。
 予算額：交通安全の確保
 事業費6,096億円の内数（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）
事故危険箇所に関わる指標については、平成15～17年度に対策の概成した箇所について、目標値を達成している。他の箇所についても同様の対策を実施していることから、同様の効果が得られるものと考えられ、順調と推測される。

（事務事業の実施状況）
事故危険箇所は、死傷事故率が幹線道路平均の5倍以上の箇所等を平成15年7月に3,956箇所抽出し、平成19年度末までに3,645箇所に対策に着手。

課題の特定と今後の取組の方向性

事故危険箇所に関する指標は、平成15～17年度に対策が概成した箇所については、目標値を達成していることからA-2と評価した。引き続き事故データに基づく重点的な対策を実施する。
 なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

平成20年度以降における新規の取組

なし

なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

担当課等（担当課長名等）

担当課：道路局地方道・環境課 道路交通安全対策室（室長 小口 浩）

関係課：道路局国道・防災課（課長 深澤 淳志）

○安 全

政策目標 5

安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保

施策目標 16

住宅・建築物の安全性の確保を図る

建築された建築物等の実体が建築基準関係規定に適合していることを確認する完了検査を確実に行うこと、また、建築確認、検査の業務に携わる特定行政庁の建築主事及び指定確認検査機関の確認検査員の実施体制を確保することにより、違反建築物が現出し、又は、不適切に使用されることを防止し、住宅・建築物の安全性を確保する。

業績指標

96	完了検査率
97	特定行政庁・指定確認検査機関における建築主事・確認検査員数

【評価結果の概要】

（総合的評価）

完了検査率、建築主事・確認検査員数ともに着実に改善されているが、目標に達するまでには至っておらず、引き続き施策を推進する必要がある。

（必要性）

構造計算書偽装事件を受け、建築確認、検査の厳格化を図り、もって建築物の安全性を確保することが必要との認識のもと、建築基準法の改正が行われた。建築物の安全性の確保のためには、建築された建築物等の実体が建築基準関係規定に適合していることが重要であり、そのためには完了検査対象建築物等の全てが完了検査を受けることと、確認・検査の内容が適確であるために実施体制を確保することの両面が必要であることから、引き続き施策を行っていく必要がある。

（有効性）

確認、検査を義務づけている全ての対象建築物について確実に完了検査を行うことにより、危険な建築物が現出し不適切に使用されることが防止できる。また、指定確認検査機関における確認検査員の数を確保するため、指定確認検査機関の指定の基準において確認検査員の数を定め、これを満たさない機関は指定しないとともに、既存の指定確認検査機関においても基準を満たさない場合は建築基準法に基づき指定の取消し、業務停止命令の処分等を行うこととしており、確認、検査における審査の瑕疵等の発生を抑制できる。

（効率性）

指定確認検査機関は確認検査員の数を確保することが自らの業務の効率化に大きく寄与すること、建築基準法の改正により確認検査員の経歴を含めた一覧を備え付け、閲覧に供することを義務づけたことにより確認検査員の確保が機関の評価の向上に結びつくことから、機関自身に確認検査員の確保のインセンティブが働く仕組みとなっている。

（反映の方向性）

建築基準法に基づき指定確認検査機関のモニタリング及び適切な指導監督を継続する。

業績指標 96
完了検査率

評価

A-2	目標値：100%（平成22年度） 実績値：79%（平成18年度） 初期値：76%（平成17年度）
-----	--

(指標の定義)
 建築基準法に基づく建築物等の完了検査率（A/B）
 ※A：建築物等の完了検査件数 B：建築物等の確認件数

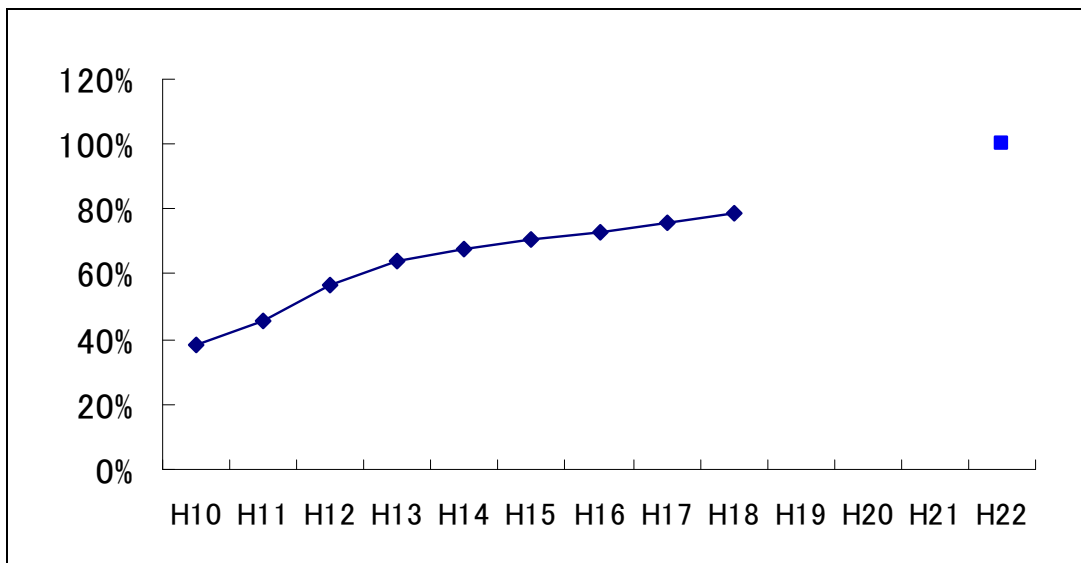
(目標設定の考え方・根拠)
 住宅・建築物の安全性の確保を図るためには、建築基準法に基づく完了検査を工事が完了した建築物等が全て完了検査を受検することが必要である。

(外部要因)
 検査を行う建築主事等の人数

(他の関係主体)
 ・特定行政庁
 ・指定確認検査機関

(重要政策)
【施政方針】
 なし
【閣議決定】
 なし
【閣決（重点）】
 なし
【本部決定】
 なし
【政府・与党申合】
 なし

過去の実績値									(年度)
H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
38%	46%	57%	64%	68%	71%	73%	76%	79%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

建築確認・検査の厳格化

関連する事務事業の概要

平成18年度建築基準法改正による検査の厳格化

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10年度に38%であったものが順調に上昇を続け、最近では年3%の割合で改善している。

(事務事業の実施状況)

建築規制を実効あるものに再構築するために、国、都道府県、特定行政庁及び関係団体が協力して取り組むべき工事監理及び検査の徹底、違反建築物対策、消費者に対する情報提供等に関して講ずべき施策をとりまとめた「建築物安全安心推進計画」及びこれを受け各都道府県等策定した「建築物安全安心実施計画」の実施により、特定行政庁や関係団体による完了検査受検について周知徹底を図っている。

課題の特定と今後の取組

業績指標は着実に改善しており、A-2と評価した。今後も現状の施策を継続する。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局建築指導課（課長 井上 俊之）

業績指標 97

特定行政庁・指定確認検査機関における建築主事・確認検査員数

評価

A-2	目標値：5,000人（平成22年度） 実績値：3,811人（平成19年度） 初期値：3,400人（平成18年度）
-----	--

※初期値については確定値に修正した。

（指標の定義）

建築基準法に基づく建築物等の確認、検査を行うために建築基準適合判定資格者として登録を受けた者のうちから任命等される建築主事、確認検査員数

（目標設定の考え方・根拠）

住宅・建築物の安全性の確保を図るためには、建築基準法に基づく建築物等の確認、検査を適正に行うことが必要である。そのためには建築確認等を行う建築主事等の人数を確保しておく必要がある。

（外部要因）

- ・建築基準適合判定資格者検定による合格者数の多寡
- ・建築物等の新築等に伴う建築確認、検査の需要

（他の関係主体）

- ・特定行政庁（建築確認、検査事務の実施、建築主事の任命を行う）
- ・指定確認検査機関（確認検査の実施、確認検査員の採用、選任を行う）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

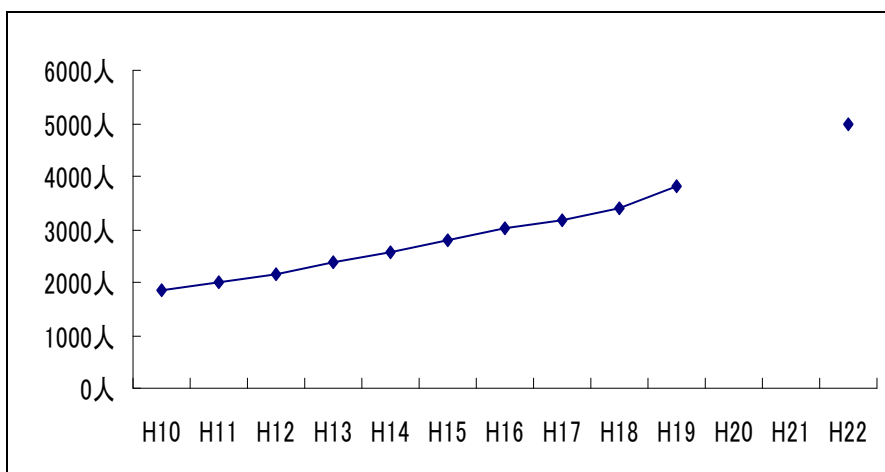
なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値（人）							（年度）
H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
1,866	2,066	2,167	2,396	2,576	2,774	3,010	3,180

H18	H19
3,400	3,811



事務事業の概要

主な事務事業の概要

指定確認検査機関の指導監督、関係機関との連絡調整
 予算額 36百万円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

平成18年度建築基準法改正による確認、検査の厳格化

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

建築確認、検査に係る制度改正に伴い、建築基準法に基づく指定資格認定機関等に関する省令において指定確認検査機関が確保しなければならない確認検査員等の要件（人数）を引き上げたところであり、各指定確認検査機関は必要に応じて確認検査員の拡充に取り組んでいる。

(事務事業の実施状況)

国土交通大臣の指定に係る指定確認検査機関に対し、必要な人数確保について指導を行うとともに、都道府県知事の指定に係る機関について同様の指導を行うよう要請している。

課題の特定と今後の取組

業績指標は着実に改善しており、A-2と評価した。量的な指標である建築主事、確認検査員の数は、平成20年6月現在で建築確認、検査の需要に対して概ね充足している。住宅・建築物の安全の確保のために建築確認、検査の質（適正な確認・検査の実施）の維持・向上を図るため、指定確認検査機関への監督指導を継続する。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局建築指導課（課長 井上 俊之）

○安 全

政策目標 5

安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保

施策目標 17

自動車事故の被害者の救済を図る

現状、年間100万人を超える自動車事故被害者が発生していることを踏まれば、被害者本人及びその家族に生じる経済的・肉体的・精神的被害の軽減を図るため、被害者救済対策を実施することが重要である。

業績指標

98	自動車事故による重度後遺障害者に対する介護料支給件数
----	----------------------------

【評価結果の概要】

（総合的評価）

近年、自動車事故の発生状況は、死者数は減少しているものの、負傷者数は年間100万人を超え、常時介護を要する重度後遺障害者数についても年間1,400人を超える水準にあり、依然として、自動車事故による被害者が多数発生している状況にある。

このような状況の中、自動車事故の被害者の救済を図るという施策目標の実現に向け、自賠責保険の保険金支払の支払適正化事業、ひき逃げ・無保険車事故による被害者への損害てん補を行う政府保障事業、重度後遺障害者への介護料の支給や療護センターの設置などを行う被害者救済対策事業を実施しているところである。

これらの自動車事故の被害者救済対策事業のうち、特に重点的に取り組んでいる、自動車事故による重度後遺障害者に対する介護料支給の件数を業績指標として採用しているところであるが、同指標が順調に増加し、より多くの自動車事故による被害者の経済的負担の軽減が図られていることから、自動車事故被害者の救済が適切に図られているものと認められる。

（必要性）

近年、自動車事故の発生状況は、死者数は減少しているものの、負傷者数は年間100万人を超え、常時介護を要する重度後遺障害者数についても年間1,400人を超える水準にあり、依然として、自動車事故による被害者が多数発生しており、被害者救済の必要性は高い。

（有効性）

業績指標である「自動車事故による重度後遺障害者に対する介護料支給件数」が順調に増加し、より多くの自動車事故による被害者の経済的負担の軽減が図られているところであり、自動車事故による被害者の救済が有効に機能しているものと評価できる。

なお、新規に発生した常時介護を要する重度後遺障害者数に対して、介護料支給の申請を行った者の数の割合は、前年度に比べ低下していることから、今後、更なる周知徹底を図る必要がある。

（効率性）

自動車事故の被害者の救済を図るための、常時介護を要する重度後遺障害者への介護料の支給をはじめ、自賠責保険の保険金支払の支払適正化事業、ひき逃げ・無保険車事故による被害者への損害てん補を行う政府保障事業、常時介護を要する重度後遺障害者のための療護センターの設置等を行う被害者救済対策事業は、他の主体においても類似事業は行われておらず、行政資源が効率的に活用されているものと評価できる。

（反映の方向性）

常時介護を要する重度後遺障害者への介護料の支給について、より周知徹底を図るための方法について検討を行う。

業績指標 98

自動車事故による重度後遺障害者に対する介護料支給件数

評価

A-2	目標値：20,491件（平成23年度） 実績値：16,732件（平成19年度） 初期値：16,264件（平成18年度）
-----	---

（指標の定義）

自動車事故の被害者であって、常に介護の必要な重度後遺障害者及びその家族の負担軽減のために、独立行政法人自動車事故対策機構を通じて支給している介護料の毎年度末における支給件数。

（目標設定の考え方・根拠）

介護料支給実績及びその伸び率を勘案し、目標値を設定した。

（外部要因）

交通事故発生件数、介護保険等他の介護関係給付制度の動向。

（他の関係主体）

独立行政法人自動車事故対策機構

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

なし

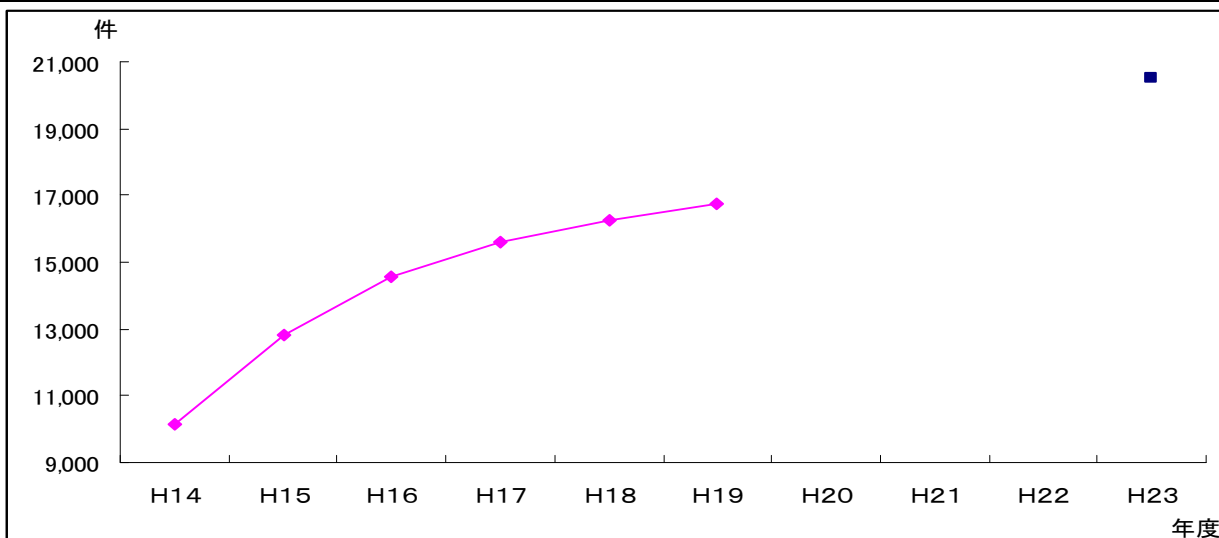
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

(年度)

H15	H16	H17	H18	H19
12,826件	14,571件	15,597件	16,264件	16,732件



事務事業の概要

主な事務事業の概要

自動車事故の被害者であって、常に介護の必要な重度後遺障害者及びその家族の負担軽減のために、独立行政法人自動車事故対策機構が行う介護料の支給 予算額31億円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

近年、交通事故発生件数が減少しているところであり、負傷者数等についても減少傾向にあり、また、一方で、当該施策に関する周知不足も認められることから、平成19年度における介護料支給件数は、目標年度までのトレンドと比較して若干下回っている。

(事務事業の実施状況)

常時介護を要する重度後遺障害者に対する介護料の支給件数は増加しており、自動車事故の被害者の救済を図るための被害者救済対策事業の効果が出ているところであるが、目標値の達成に向け、より件数を増加させるための周知徹底を図る必要がある。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は順調に増加していることから、A-2と評価した。自動車事故対策機構を通じた介護料支給をはじめとする自動車事故の被害者の救済を図るための被害者救済対策事業を引き続き実施することが、より多くの被害者の救済につながることから、これらの対策を継続して実施することとするが、より周知徹底を図るための方法について検討を行う。

平成20年度以降における新規の取組

介護料支給制度について、より効果的な広報手法を検討し、周知徹底を図る。

担当課等（担当課長名等）

担当課：自動車交通局保障課（課長 山上 範芳）

○安 全

政策目標 5

安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保

施策目標 18

自動車の安全性を高める

平成19年の交通事故による死者数は5,744人と依然として厳しい状況にあり、平成22年までに交通事故死者数を5,500人以下とする政府の目標に向け、車両安全対策による更なる死亡事故率低減が重要である。

業績指標

99	車両対車両衝突事故における死亡事故率（正面衝突）
----	--------------------------

【評価結果の概要】

（総合的評価）

依然として交通事故の状況は深刻な状況であり、車両安全対策により死亡事故削減を実現していくため、安全基準の拡充・強化を実施してきた。本施策の実施の効果もあり、平成18年に決定された第8次交通安全基本計画で掲げられた「平成22年までに交通事故死者数を5500人以下にする」との目標は達成が見込まれている状況にあるが、同計画で掲げられている「究極的には交通事故のない社会を目指す」との政府の方針を実現するため、引き続き安全基準の強化・拡充を実施していく必要がある。

業績指標である「車両対車両の衝突事故における死亡事故率（正面衝突）」は、初年度の平成12年度と平成19年度を比べると3.6%から3.0%に減少しており、これまでの施策が有効に機能してきたものと評価できる。しかしながら、平成18年度と平成19年度を比べると2.9%から3.0%と上昇しており、引き続き積極的に取り組む必要がある。

（必要性）

近年、自動車事故による死亡者数は減少しているものの、死亡事故低減に対する国民のニーズは依然大きい。死亡事故の究極的な目標はゼロであり、更なる死亡率の低減のため、引き続き安全基準の拡充・強化を実施する必要がある。

（有効性）

平成19年の車両対車両事故の死亡事故率を事故類型別に見ると、正面衝突は3.0%（車両対車両事故全体で0.4%）と際立って高くなっている。そのため、業績指標である「車両対車両衝突事故における死亡事故率（正面衝突）」を低下させることは、更なる事故死者数の減少に非常に有効である。

（効率性）

死亡者数の低減が進む一方で、事故件数はこれまでほとんど減少が図られておらず、依然高い水準にある。事故件数が変わらないことを鑑みれば、死亡事故率の高い形態である正面衝突事故の死亡事故率を低減させることは、交通事故による死亡者数を減少させるために極めて効率的である。

（反映の方向性）

事故を未然に防止するための新たな技術にも着目し、各種統計の分析を通じて、車両対車両衝突事故における死亡事故率の低減の他、事故件数や負傷者数の低減も考慮した安全基準の拡充・強化をはかる。

業績指標 99
 車両対車両衝突事故における死亡事故率（正面衝突）

評価

A-2	目標値：3.0%（平成22年） 実績値：3.0%（平成19年） 初期値：3.1%（平成17年）
-----	---

（指標の定義）
 正面衝突時における死亡事故率

（目標設定の考え方・根拠）
 前面衝突時の車両の被害軽減対策により、車両対車両の衝突事故における死亡事故件数（正面衝突）が3%程度に減少すると見込まれるものとして設定したもの。

（外部要因）
 交通安全思想の普及状況等

（他の関係主体）
 警察庁（指導取締）、消防庁（救急体制の整備）等

（重要政策）

【施政方針】
 なし

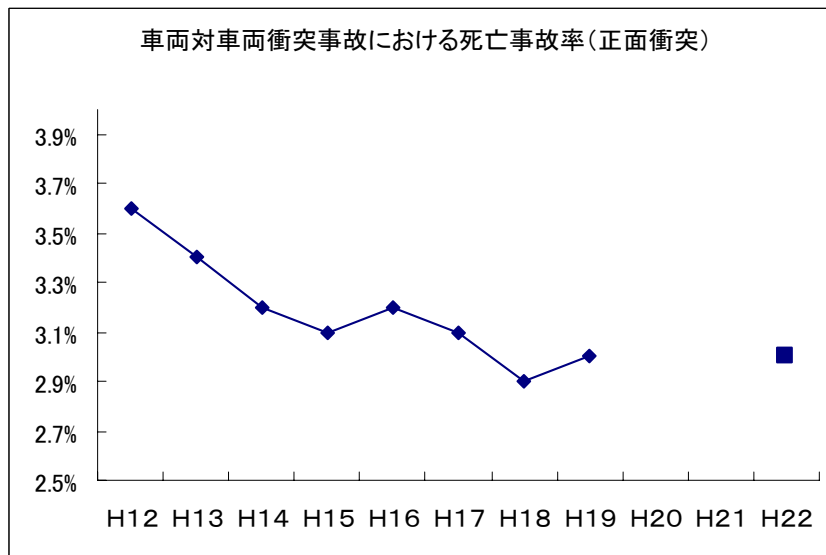
【閣議決定】
 なし

【閣決（重点）】
 なし

【本部決定】
 なし

【政府・与党申合】
 なし

過去の実績値							(年)
H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
3.6%	3.4%	3.2%	3.1%	3.2%	3.1%	2.9%	3.0%



事務事業の概要
 主な事務事業の概要

- ・ 大型車との前面衝突時における潜り込み事故被害軽減のため、前部潜り込み防止装置に係る協定規則を採択し、大型貨物自動車等への前部潜り込み防止装置の装着を義務づける基準の策定を行った。（平成19年1月）
- ・ 導入が進むハイブリッド電気自動車・電気自動車に関し、衝突後を含めた自動車の高電圧から乗員を保護する安全基準の導入を行った。（平成19年11月）

関連する事務事業の概要
 該当なし

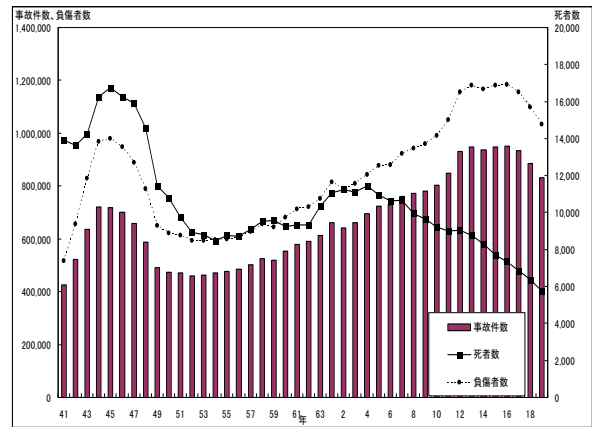
測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成19年度の実績値は3.0%であり、目標に対して順調に推移している。
- ・前面衝突基準に適合している自動車が増加したことが要因の1つであると考えられる。
- ・シートベルトの着用率が向上すれば、さらに指標の伸びが期待できる。
- ・死亡事故件数は減少傾向にあり、衝突安全性能が向上したこと（自動車アセスメントにおいても衝突安全性能が高い水準で推移していること等）が要因であると考えられるが、交通事故件数、負傷者数は依然として厳しい状況にある。

運転者	シートベルト着用	死者	766
		死傷者	458,963
		致死率	0.17%
	シートベルト非着用	死者	724
		死傷者	10,051
		致死率	7.2%
不明	死者	59	
	死傷者	2,540	
	致死率	2.3%	
同乗者	シートベルト着用	死者	172
		死傷者	114,660
		致死率	0.15%
	シートベルト非着用	死者	277
		死傷者	55,342
		致死率	0.5%
不明	死者	15	
	死傷者	2,314	
	致死率	0.65%	



(H19交通事故統計より)

(H19交通事故統計より)

(事務事業の実施状況)

- ・固定機能付きチャイルドシートの新基準及び乗用車への後席中央3点式シートベルトの装備を義務づける新基準が施行された。(平成18年10月)
- ・大型車との前面衝突時における潜り込み事故被害軽減のため、前部潜り込み防止装置に係る協定規則を採択し、大型貨物自動車等への前部潜り込み防止装置の装着を義務づける基準の策定を行った。(平成19年1月)
- ・導入が進むハイブリッド電気自動車・電気自動車に関し、衝突後を含めた自動車の高電圧から乗員を保護する安全基準の策定を行った。(平成19年11月)
- ・また、産・学・官の多方面の専門家からなる「安全基準検討会」の意見を踏まえつつ、基準化項目の検討を進めている。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・車両対車両衝突事故における死亡事故発生率については、目標を達成しており、従来行ってきた被害軽減対策に係る施策が有効であったと考えられる。
- ・また、衝突事故発生時の被害軽減策を引き続き着実に進めていくことが更なる死亡率の低減につながると考えられることから、目標を達成し、かつ、施策を維持することとしてA-2として評価した。
- ・事故発生時におけるシートベルト非着用の危険性を踏まえ、車両安全対策の前提となるシートベルトの着用を推進するとともに、事故を未然に防止するための新たな技術に着目し、各種統計の分析を通じて、事故件数や負傷者数の低減にも考慮した基準の強化・拡充を講ずる。

平成20年度以降における新規の取組

- ・ヘッドレストに係る安全基準の改正
- ・ドライブレコーダー等を活用した事故分析の拡充・強化 等

担当課等 (担当課長名等)

担当課：自動車交通局技術安全部技術企画課 (課長 清谷 伸吾)

○安 全

政策目標 5

安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保

施策目標 19

船舶交通の安全と海上の治安を確保する

すべての人々が安心して海を利用し様々な恩恵を享受できるよう船舶交通の安全と海上の治安を確保する。

業績指標

100	海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数
101	海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数
102	薬物・銃器密輸事犯の摘発件数
103	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
104	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
105	海難の再発防止へ向けた勧告・提言の件数

【評価結果の概要】

（総合的評価）

近年、ますます多様かつ複雑、国際化する日本の海における船舶交通の安全と海上の治安を確保していくため、本施策の具体的措置として海難情報等の早期入手のための事業、救助・救急体制の充実、不審船・テロ対応体制の強化、薬物・銃器密輸事犯に関連する情報収集・分析体制の強化、A I Sを活用した次世代型航行支援システムの整備等、主要国際管制航路の整備及び保全、海難の再発防止のため多角的な原因究明の実施と情報分析機能・体制の強化等を実施し、各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移していることから、今後も目標達成のために、引き続き本施策の実施内容を推進していく必要がある。

（必要性）

本施策を実施してきた結果、海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数が減少し、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、海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数が0のまま維持されており、また薬物・銃器密輸事犯の摘発件数及び海難の再発防止に向けた勧告・提言の件数も増加傾向を示していることから、これまでの本施策は有効であるものと評価できる。今後も船舶交通の安全と海上の治安の確保を図っていくために、引き続き本施策を行っていく必要がある。

（有効性）

本政策の具体的措置として、海難情報等の早期入手のための事業、救助・救急体制の充実、不審船・テロ対応体制の強化、薬物・銃器密輸事犯に関連する情報収集・分析体制の強化、A I Sを活用した次世代型航行支援システムの整備等、主要国際管制航路の整備及び保全、海難の再発防止のため多角的な原因究明の実施と情報分析機能・体制の強化等を実施してきており、上記で述べたとおり、施策目標の達成に向けた傾向を示していることから本施策が施策目標達成に有効であると評価できる。

（効率性）

船舶交通の安全及び海上の治安の確保のための各種体制の強化により、より迅速かつ的確な業務対応が可能となっており、本施策が効率的であると評価できる。

（反映の方向性）

各業績指標における平成19年度実績値が、目標値の達成に向けて順調に推移していることを踏まえ、引き続き、諸施策を実施していく。ただし、業績指標104については、現時点において、適切な指標の設定も困難であることから、指標を廃止することとするものの、実施施策については、業績指標103を達成するための施策でもあることから、引き続き、実施していく。

業績指標 100

海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数

評価

A-2

目標値：220人（平成22年）
 実績値：225人（平成19年）
 初期値：276人（平成17年）

(指標の定義)

衝突・転覆等の海難に伴う死者・行方不明者及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者の総数

(目標設定の考え方・根拠)

過去のデータを用いて回帰分析を行うと、従来からの施策が継続された場合、平成22年は、死者・行方不明者数が281人と試算される。さらに、救命胴衣の着用率の向上、海難救助体制の強化によるレスポンスタイムの短縮等により約60人低減させることとし、平成22年までに死者・行方不明者数を220人以下とすることを目標とする。

(外部要因)

小型船舶の隻数の増減、台風に伴う海難及び外国船の海難による死者・行方不明者数の増減

(他の関係主体)

なし

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

「第八次交通安全基本計画」（平成18年3月14日 中央交通安全対策会議決定）

【政府・与党申合】

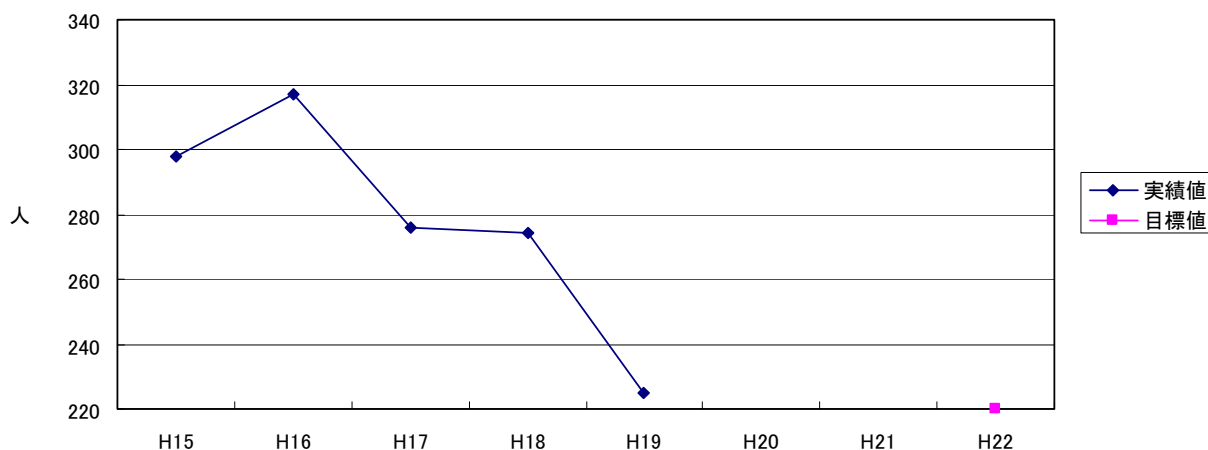
なし

過去の実績値

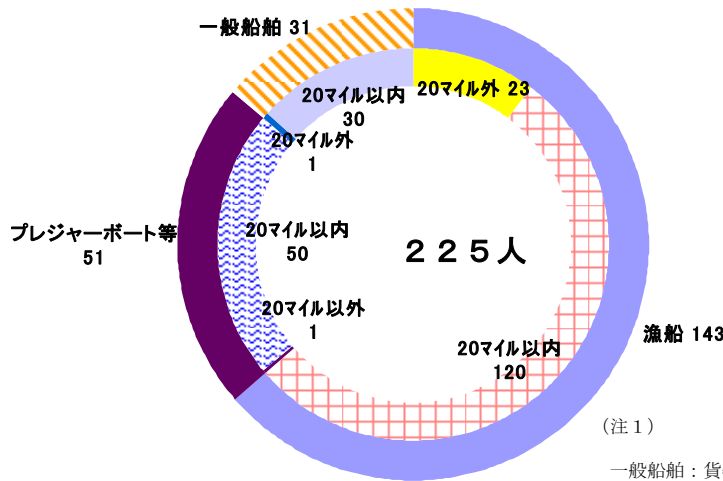
(暦年)

H15	H16	H17	H18	H19
298人	317人	276人	274人	225人

海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数



平成19年における海難及び船舶からの海中転落による死者行方不明者内訳



(注1)

一般船舶：貨物船、タンカー、旅客船、曳船、台船、作業船等

プレジャーボート等：プレジャーボート、遊漁船

事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ① 海難情報等の早期入手
 距岸20海里未満で発生した海難及び船舶からの海中転落について発生から2時間以内に情報入手する割合を平成22年までに80%以上となることを目指すために以下の事業を実施。
 ・自己救命策確保（ライフジャケットの常時着用、連絡手段の確保、118番の周知・徹底等）の指導・啓発
 ・漁業関係者に対する指導
- ② ライフジャケットの着用率の向上
 漁船及びプレジャーボート等（注1）に係るライフジャケットの着用率については、平成22年までに50%以上となることを目指すために以下の事業を実施。
 ・自己救命策確保（ライフジャケットの常時着用、連絡手段の確保、118番の周知・徹底等）の指導・啓発
 ・ライフジャケット着用推進モデル漁協・マリーナ等の拡充及び地域拠点化の展開
 ・ライフジャケット着用義務違反に対する指導・取締
- ③ 救助・救急体制の充実
 沿岸海域における迅速かつ確かな人命救助体制の充実・強化を促進するため、巡視艇の複数クルー制の導入及び機動救難体制の強化。

予算額：372億円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成19年の「海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数」の実績値は225人であり、平成18年と比べ、49人の減少となり、目標に向け順調に推移している。
- ・実績値225人のうち、約6割の143人が漁船海難及び漁船からの海中転落による死者・行方不明者となっているが、平成18年の166人から23人減少しており、全体の死者・行方不明者数減少に大きく貢献している。
- ・2時間以内の情報入手割合は75%であり、平成18年より3%上昇している。
- ・船舶からの海中転落者のライフジャケット着用率は、一般船舶（注1）が55%、プレジャーボート等が66%であったが、漁船については30%であり、低い結果となっている。
 なお、船舶からの海中転落者全体のライフジャケット着用率は、52%となっており、平成18年より10%上昇した。

(事務事業の実施状況)

- ① 海難情報等の早期入手のための事業
 - ・「ライフジャケットの常時着用」、「携帯電話等連絡手段の確保」、「緊急通報用電話番号『118番』の有効活用」を基本とする自己救命策確保を推進する各種キャンペーン活動、あらゆる広報媒体を活用した周知・啓発活動を実施した。
 - ・漁業従事者・プレジャーボート等乗船者に対する安全指導・啓発活動を実施した。
 - ・漁協・マリーナ・釣具店等関係団体における自主的啓発活動を推進した。
 - ・ボランティア団体との連携を図った。
 - ・GMDSS機器（注2）の適正使用の指導・啓発を実施した。
- ② ライフジャケット着用率向上のための事業
 - ・海難情報の早期入手のための事業と同様、あらゆる手法により、自己救命策確保を推進した。

- ・ライフジャケット着用推進モデル漁協・マリナー等を指定した（平成19年指定39箇所、現在ライフジャケット着用推進モデル漁協・マリナー等は平成19年末現在、全国607箇所となっている）。さらに、都道府県漁協女性部連絡協議会等に対する漁業者のライフジャケット着用推進の働きかけを行った。
- ・プレジャーボート等の乗船者に対する着用義務違反に対する指導・取締りを実施した。
- ・1人乗り小型漁船のライフジャケット着用義務範囲拡大を踏まえた着用指導を実施した。
（平成20年3月1日～15日の間、水産庁及び国土交通省海事局とともに、漁船関係者のライフジャケット着用推進キャンペーンを実施）

③ 救助・救急体制の充実

- ・ヘリコプターの高速性等を利用した人命救助体制の充実強化を図るため、関西国際空港海上保安航空基地及び鹿児島航空基地に機動救難士各4名を配置した。
- ・携帯電話118番通報、AIS（Automatic Identification System：船舶自動識別装置）情報等を活用した「海上保安業務システム」の整備を行った。
- ・速力・捜索監視能力等の向上を図った巡視船艇・航空機の整備を行った。
- ・隣接国との合同捜索・救助訓練を実施した。
- ・社団法人日本水難救済会、社団法人日本海洋レジャー安全・振興協会等民間海難救助組織との連携を図った。
- ・メディカルコントロール体制（注3）強化のため、海上保安庁メディカルコントロール協議会総会及び小委員会を開催し、救急救命士の現場における活動要領を作成した。
- ・「空き巡視艇ゼロ」を目指し、CL型巡視艇1隻のみしか配属されていない34部署の巡視艇に複数クルー制を導入した。

（注2）：海上における遭難および安全の世界的制度で、SOLAS条約に基づく人工衛星を利用した海上安全通信システム

（注3）：救急救命士が実施する救急救命業務の質を医学的観点から保障する体制

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・平成19年の死者・行方不明者は、平成18年より49人減少しており、大幅な減少となり、目標達成に向け順調に推移していることから、A-2とした。
- ・海難情報の早期入手について、2時間以内の情報入手割合は75%で、平成18年より3%上昇した。その要因としては、平成18年には57%だった漁船の2時間以内の情報入手割合が、平成19年は66%に上昇したことが挙げられる。一般船舶が約78%、プレジャーボートが約80%で高い割合を保っており、今後もこの割合を維持し、上昇させていくとともに、漁船の2時間以内の入手割合をさらに上昇させ、海難情報の早期入手に努める必要がある。
- ・漁船のライフジャケット着用率は30%であり、平成18年（31%）と比較すると横ばい状態で、未だ低い結果となっている。また、船舶からの海中転落者のうち、ライフジャケット着用者の生存率が91%であるのに対し、非着用者の生存率は62%となっており、ライフジャケットの着用が生存率の向上に寄与しているため、今後も着用率の向上に努める必要がある。
- ・海難の約95%が沿岸20海里以内において発生していることから、引き続きヘリコプターの高速性を利用した人命救助体制の充実強化を図る必要がある。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：海上保安庁警備救難部救難課（課長 時枝 俊次郎）
 関係課：海上保安庁警備救難部管理課（課長 鈴木 洋）
 海事局安全基準課（課長 秋田 務）
 海事局海技課（課長 楳葉 伸一）

業績指標 101
海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数

評価

A-2	目標値：0件（平成19年度以降毎年度） 実績値：0件（平成19年度） 初期値：0件（平成14年度）
-----	---

（指標の定義）
海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数

（目標設定の考え方・根拠）
海上及び海上からのテロ活動による被害の発生件数0を長期的に維持することを目的とする。

（外部要因）
内外の治安情勢

（他の関係主体）
警察庁、財務省、法務省、防衛省、各地方自治体、海事関係者

（重要政策）

【施政方針】

- ・第162回国会 施政方針演説（平成17年1月21日）
- ・第164回国会 施政方針演説（平成18年1月20日）
- ・第166回国会 施政方針演説（平成19年1月26日）

【閣議決定】

- ・経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005（平成17年6月21日 閣議決定）
- ・経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006（平成18年7月7日 閣議決定）
- ・経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日 閣議決定）

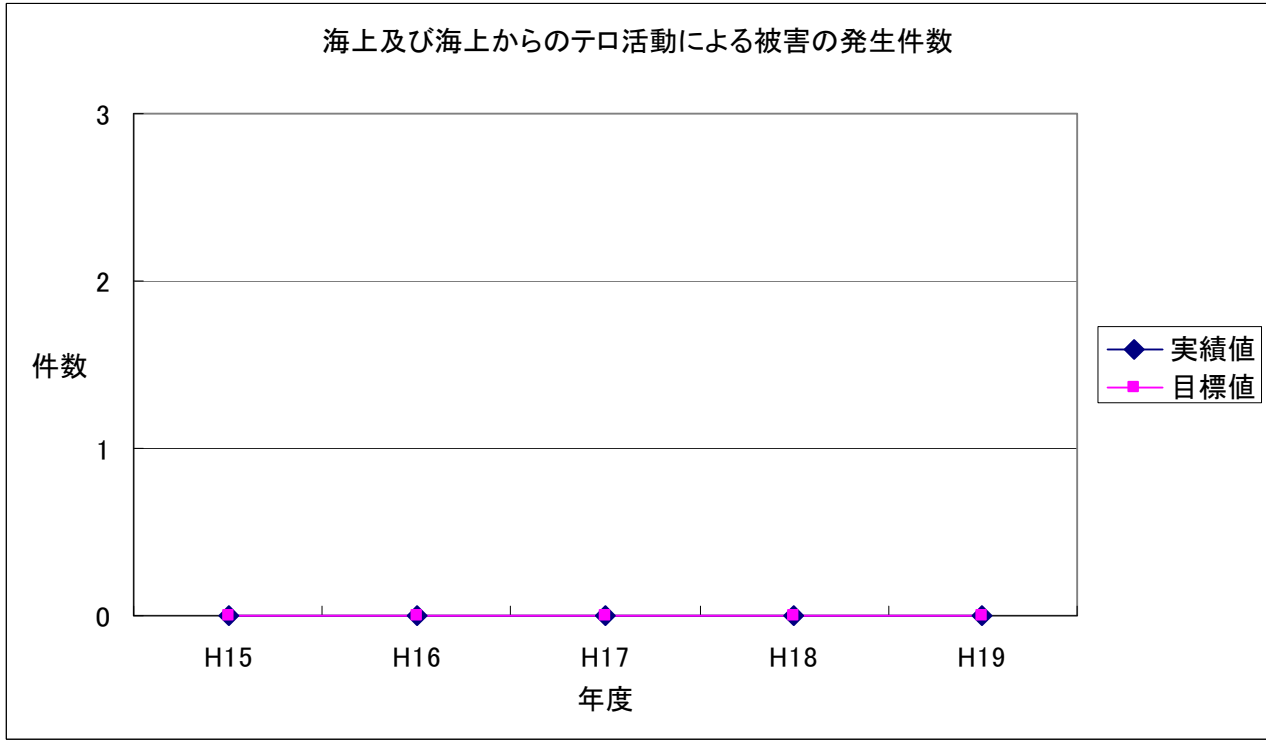
【閣決（重点）】
なし

【本部決定】

- ・テロの未然防止に関する行動計画（平成16年12月10日 国際組織犯罪等・国際テロ対策推進本部決定）
- ・犯罪に強い社会の実現のための行動計画（平成15年12月18日 犯罪対策閣僚会議決定）

【政府・与党申合】
なし

過去の実績値				(年度)
H15	H16	H17	H18	H19
0件	0件	0件	0件	0件



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ① 不審船・テロ対応体制の強化
不審船・テロ事案に係る現場対応に関する指示、関係機関との連絡調整・事案対応等を迅速確実に行うための体制整備等を図る。
 - ② テロへの警備警戒
重点警備対象施設（臨海部の米軍施設、原子力発電所、臨海部の国際空港等）に対する巡視船艇・航空機による警備を図る。
- 予算額：372億円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

平成19年度における海上及び海上からのテロ活動による被害の発生はゼロであり、進捗状況としては順調であった。これは実施した施策が効果的に機能したものと分析できる。今後も引き続き、いかなる事案にも対応できるように不審船事案・テロ事案等に対する対応体制の強化を図る必要がある。

（事務事業の実施状況）

- ① 不審船・テロ対応体制の強化
 - ・速力、夜間監視性能、捕捉性能等を向上させた巡視船2隻及び巡視艇11隻並びに夜間監視機能を備えた航空機4機及び輸送能力に優れた航空機2機を整備するとともに、船艇・航空機職員の技術向上、個人装備等の充実整備を図った。
 - ・東南アジアの海上治安機関の職員を招へいし、海上テロ等に係る情報交換、国際協力の強化を含む海上テロ等の防止のための効果的な対策について議論し、海上セキュリティの向上を図った。
 - ・「テロの未然防止に関する行動計画」に基づき、国際船舶・港湾保安法施行規則を改正し（平成19年2月）、船舶保安情報の通報項目に乗員・旅客名簿の事前提出を義務化し、本邦の港に入港する船舶に対する規制を実施した。
 - ・国際港湾において、各都道府県警察、入国管理局、税関、港湾管理者等とテロ対策のための合同訓練を実施するとともに、港湾危機管理（担当）官を中心に港湾保安委員会等の枠組みを活用し、関係機関との情報連絡、警戒、検査等の強化についての連携の強化を推進した。また、平成19年7月には、門司海上保安部長が港湾危機管理官に新たに任命された。
 - ・不審船対応を主目的とする巡視船を中心に不審船対応能力向上のため各種訓練を実施したほか、海上自衛隊との間でも共同訓練を実施し関係機関との連携を強化した。
 - ・第十一管区海上保安本部警備課に情報調査室を設置し、情報収集体制を強化した。
- ② テロへの警備警戒
 - ・警備実施等強化巡視船等の巡視船艇・航空機を配備し、警備実施、警衛・警護を実施した。
 - ・重点警備対象施設（臨海部の米軍施設、原子力発電所、臨海部の国際空港等）に対する巡視船艇・航空機による警備を実施するとともに、海事関係者に対する不審物・不審者への警戒、不審情報の通報の徹底指導を行った。
 - ・政府方針に基づく海上阻止訓練への参加等P S I（注1）への取組みを行った。
 - ・ゴールデンウィーク期間、夏期、年末年始といった旅客の往来が活発となる期間を重点に、旅客船・カーフェリーを対象とした警乗及び旅客ターミナルの警戒を行った。

（注1）：（拡散に対する安全保障構想）国際社会の平和と安定に対する脅威である大量破壊兵器・ミサイル及びそれらの関連物資の拡散を阻止するために、国際法・各国国内法の範囲内で、参加国が共同してとりうる措置を検討しようとの提案

課題の特定と今後の取組の方向性

平成19年度の業績指標の実績値は0件であった。この結果は、当庁及び関係機関の施策が効果的に機能しているものであり、当庁が実施する巡視船艇・航空機による監視・警戒活動、国際船舶・港湾保安法による入港規制、公安情報の収集分析、不審船・工作船対策、警乗、旅客ターミナル警戒等の活動による成果が現れているものと分析し、A-2と評価した。

海上におけるテロの未然防止に万全を期しているが、依然として全世界的にテロの脅威は存続しており、予断を許さない状況である。

このため、「重点警備対象施設の警備」、「港湾危機管理体制の強化」、「不審船対応能力の整備・拡充」、「国際船舶・港湾保安法に基づく入港規制の厳正な実施」、「国際的なテロ対策への積極的な参画」を海上及び海上からのテロ対策の主軸業務とし、これらの業務を総合的かつ強力に推進していく。

平成20年度以降における新規の取組

- ・情報収集体制の充実強化（本庁警備救難部警備情報課の設置）

担当課等（担当課長名等）

担当課：海上保安庁警備救難部警備課（課長 長嶋 貞暁）
関係課：海上保安庁警備救難部管理課（課長 鈴木 洋）

業績指標 102

薬物・銃器密輸事犯の摘発件数

評価

A-2	目標値：22.0件（平成18～22年の平均） 実績値：19.6件（平成15～19年の平均） 初期値：15.6件（平成13～17年の平均）
-----	--

（指標の定義）

当該年を含む過去5年間ににおける薬物・銃器密輸事犯の摘発件数（海上保安庁関与分）の平均値

（目標設定の考え方・根拠）

過去10年間における指標の最高値は平成11年の22.2件であり、初期値である平成17年の指標は15.6件である。平成18年の摘発件数は、過去の指標の最高値とほぼ同数の22件であったものの、近年の犯罪組織の複雑化、広域化、犯罪手口の巧妙化等により、薬物・銃器事犯の摘発は今後も益々困難になるものと考えられる。しかしながら、この種の水際対策は、我が国の治安対策上、極めて重要であることを考慮し、当面の業績指標の目標値を過去最高値の指標とほぼ同数の22.0件とする。

（外部要因）

なし

（他の関係主体）

財務省、警察庁、厚生労働省、法務省

（重要政策）

【施政方針】

- ・第164回国会 施政方針演説（平成18年1月20日）
- ・第166回国会 施政方針演説（平成19年1月26日）

【閣議決定】

- ・経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005（平成17年6月21日 閣議決定）
- ・経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006（平成18年7月7日 閣議決定）
- ・経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日 閣議決定）

【閣決（重点）】

なし

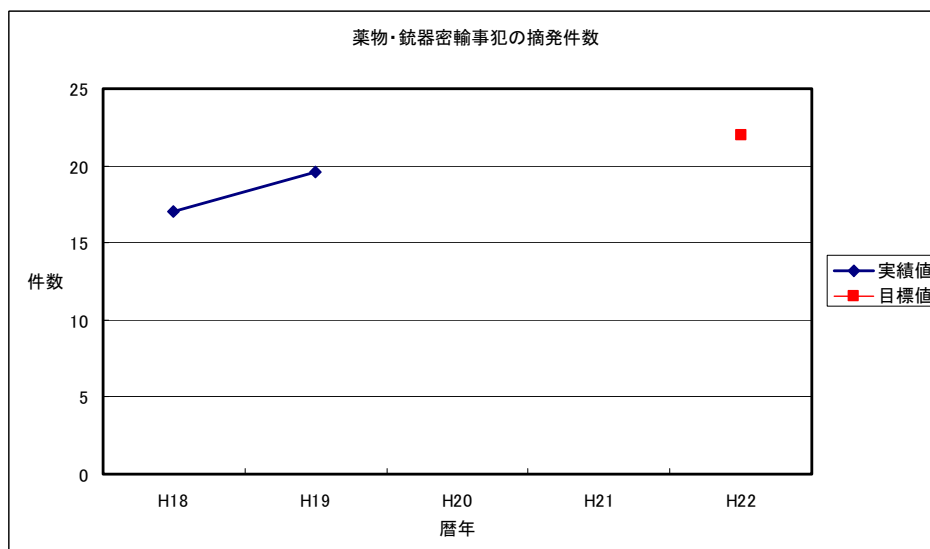
【本部決定等】

- ・「犯罪に強い社会の実現のための行動計画」（平成15年12月18日 犯罪対策閣僚会議決定）
- ・「銃器対策推進要綱」（平成7年12月9日 銃器対策推進本部決定）
- ・「薬物乱用防止新五か年戦略」（平成15年7月29日、平成19年8月3日一部改正 薬物乱用対策推進本部決定）

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値 () 内は、単年の摘発件数						(暦年)
H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
18.0件 (15件)	19.0件 (18件)	19.2件 (17件)	17.0件 (19件)	15.6件 (9件)	17.0件 (22件)	19.6件 (31件)



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ① 情報収集・分析体制の強化
管区本部等の情報収集・分析体制の強化を図る。
- ② 内外の関係機関との連携強化
内外の関係機関と情報交換を実施するとともに、合同捜査を実施するなどし、連携の強化を図る。
- ③ 監視取締体制の強化
薬物・銃器密輸事犯に関連する国・地域等から来航する船舶等に対する監視取締りを実施するとともに、巡視船艇、航空機の装備の充実を図る。
予算額 374億円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

平成19年の実績値（過去5年（平成15年～平成19年）の平均値）は19.6件（前年比2.6件増）となり、平成13年以降、最高の実績値となった。これは、情報収集・分析体制の強化等の施策が効果的に機能したものであると分析できる。また、この摘発件数の増加は、目標値（平成18年以降の5年間の平均値が22件）の達成を期待できるものであることから、指標の進捗状況は順調であるといえる。今後も、上記の施策を継続し摘発件数の増加に努める必要がある。

（事務事業の実施状況）

- ① 情報収集・分析体制の強化
 - ・本庁及び各管区に設置された国際刑事課並びに国際組織犯罪対策基地等による情報収集・分析体制の強化及び機動的且つ広域的な捜査活動の実施
 - ・警備情報システムの活用
 - ・データベース最適化に向けた検討
 - ・管内最新実態の把握、基礎情報の更新及び新規情報収集のための巡回連絡の実施
- ② 内外の関係機関との連携強化
 - ・相互訪問、人員派遣等による海外関係機関との協力関係の強化による情報交換ネットワークの強化
 - ・警察、税関等国内関係取締機関との連携強化
（合同訓練、合同立入検査、合同捜査、定期的情報交換の実施等連携の強化を推進）
- ③ 監視取締体制の強化
 - ・薬物・銃器密輸事犯が発生するおそれの高い海域における巡視船艇・航空機を利用した厳重な監視・警戒の実施
 - ・各管区国際刑事課等に組織犯罪捜査官等25名を増員
 - ・巡視船艇、航空機の装備の充実及び「空き巡視艇ゼロ」を目指した巡視艇の複数クルー制導入

代表的な摘発事例

- ・カンボジア籍貨物船乗組員による大麻所持事件
平成19年6月、境海上保安部は、税関と合同で、境港に着岸したカンボジア籍貨物船（2,163ト）の立入検査を実施中、同船機関員の居室内において大麻を発見したことから、この機関員を大麻取締法違反で逮捕した。
- ・ロシア籍貨物船乗組員による空気銃不法所持事件
平成19年6月、小樽海上保安部は、警察、税関と合同で、小樽港に入港したロシア籍貨物船（172ト）の立入検査を実施中、同船二等航海士の居室内から空気銃1丁及び金属製弾丸を発見したことから、この二等航海士を銃砲刀剣類所持等取締法違反で逮捕した。

課題の特定と今後の取組の方向性

平成19年の業績指標の実績値（過去5年間の平均値）は19.6件となり、平成13年以降、最高の値となった。また、平成19年単年では過去10年間で最多となる31件の薬物・銃器密輸事犯を摘発しており、実績値のグラフの通り、目標達成に向けた成果を示していることから、A-2と評価した。

我が国における薬物・銃器の密輸事犯の背後には、国際的な犯罪組織が介在しており、手口も船員が薬物・銃器を居室等の船内又は着衣及び所持品の中に隠匿するなど巧妙化、潜在化し、依然として、摘発が困難な状況が続いている中で、過去最多の摘発件数を上げることができた。これは、これまで数年にわたって実施してきた薬物・銃器密輸事犯等摘発のための情報収集・分析体制の強化、警察・税関等をはじめとする国内外関係機関との連携強化、組織犯罪捜査官の増員など監視取締体制の強化といった各種施策が効果的に機能したことによると分析できる。このため、今後も、上記施策を引き続き強力に推進していくことにより、薬物・銃器事犯の摘発実績の向上に努める。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：海上保安庁警備救難部国際刑事課（課長 石井 昌平）
関係課：海上保安庁警備救難部管理課（課長 鈴木 洋）

業績指標 103

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

評価

A-2

目標値：0件（平成19年度以降毎年度）
 実績値：0件（平成19年度）
 初期値：0件（平成14年度）

（指標の定義）

ふくそう海域（注）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又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

（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。）

（目標設定の考え方・根拠）

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、毎年度発生数0件を目標とする。

（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

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章に記載あり」

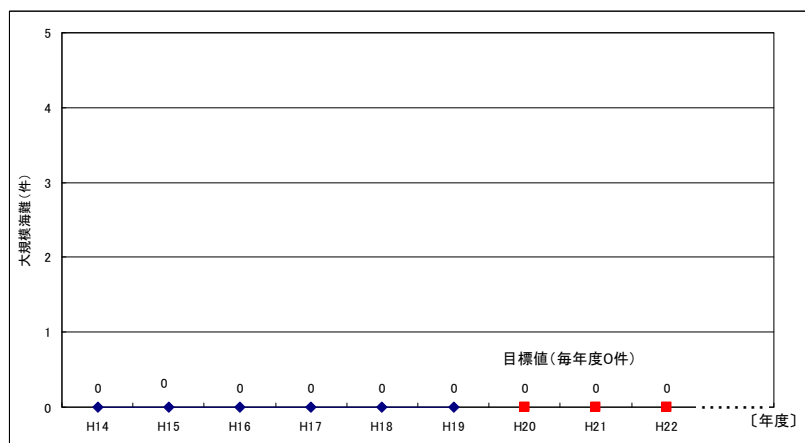
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値						(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
0件	0件	0件	0件	0件	0件	0件



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ① 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4.0億円（平成19年度）
 - ・A I S（船舶自動識別装置）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）
- ② 海上交通安全法の励行等
 - ・巡視船艇による航法指導等の実施

- ③ 海上交通センター等の的確な運用
 - ・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
 - 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 147億円(平成19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。
 - ⑤ 海難審判の実施
 - ・日々発生する海難について、海難審判を通じて海技従事者に反省を促す。
- (注) ◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

- (指標の動向)
 航路標識等の整備による海上交通環境の向上、巡視船艇による航法指導等、海上交通センター等による的確な航行管制及び情報提供を実施したことにより、平成19年度においても大規模海難を未然に防止し、目標を達成した。
- (事務事業の実施状況)
- ① 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大阪及び神戸海上保安(監)部に整備した。
 - ・平成19年7月から千葉、東京及び横浜海上保安部並びに川崎海上保安署において、また、平成19年12月から大阪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するとともに、平成19年7月から来島海峡及び関門海峡海上交通センターにおいて、サービスエリアを拡大した。
 - ・ふくそう海域において視認性、識別性及び誘目性に優れた高機能航路標識等17基を整備した。
 - ・洲埼灯台(千葉県館山市)及び火ノ山下潮流信号所(山口県下関市)にライブカメラを整備し、沿岸域情報提供システム(M I C S)を充実強化した。
 - ② 海上交通法令の励行等
 - ・巡視船艇による航法指導等を実施した。
 - ③ 海上交通センター等の的確な運用
 - ・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。
 - 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。
 - ⑤ 海難審判の実施
 - ・日々発生する海難について、海難審判を通じ海技従事者に対して反省を促した。

課題の特定と今後の取組の方向性

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0を維持しており、現在までに実施してきた施策が有効であったと評価できることからA-2と評価した。

我が国の経済活動を支える船舶の海難を未然に防ぎ、人命、財産、環境を保護し、国民が安心して生活できる環境を確保していくことは普遍的な社会ニーズである。

特に船舶交通が集中するふくそう海域においては、社会経済活動に甚大な影響を及ぼす海難が発生する蓋然性が高い。

したがって、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を中心に当該施策を継続して実施し、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0を維持する。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：海上保安庁交通部企画課	(課長 尾 関 良 夫)
関係課：港湾局計画課	(課長 難 波 喬 司)
海上保安庁交通部安全課	(課長 川 崎 勝 幸)
計画運用課	(課長 加 賀 谷 尚 之)
整備課	(課長 種 章 裕)
高等海難審判庁総務課	(課長 菅 井 雅 昭)

業績指標 104

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

評価

B-3	目標値：150分（平成14年度に比べ約15%短縮）（東京湾）（平成19年度） 実績値：170分（東京湾）（平成19年度） 初期値：180分（東京湾）（平成14年度）
-----	--

（指標の定義）

ふくそう海域（注）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）：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。）

（目標設定の考え方・根拠）

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）。

（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

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章に記載あり」

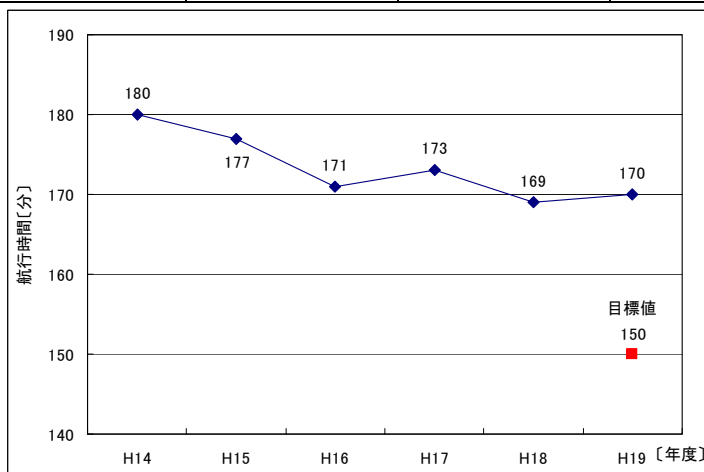
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値						（年度）
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
180分	177分	171分	173分	169分	170分	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ① 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4.0億円（平成19年度）
 ・AIS（船舶自動識別装置）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
 - ② 海上交通センター等の的確な運用
 ・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
 - ③ 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 147億円（平成19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。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成19年度の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170分で、平成14年度の初期値に比べ10分短縮し、一定の時間短縮が図られたものの、目標年度である平成19年度において目標は未達成となった。

(事務事業の実施状況)

- ① 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大阪及び神戸海上保安(監)部に整備した。
 - ・平成19年7月から千葉、東京及び横浜海上保安部並びに川崎海上保安署において、また、平成19年12月から大阪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するとともに、平成19年7月から来島海峡及び関門海峡海上交通センターにおいて、サービスエリアを拡大した。
 - ・ふくそう海域において視認性、識別性及び誘導性に優れた高機能航路標識等17基を整備した。
- ② 海上交通センター等の的確な運用
 - ・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。
- ③ 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

業績指標は平成14年度の初期値に比べ10分短縮し、施策効果から一定の時間短縮が図られたものの、目標年度である平成19年度において未達成となった。

本業績指標については、国土交通省政策評価基本計画に基づく政策レビュー「安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出」(平成19年度とりまとめ)において、詳細な分析及び評価を行った結果、概略以下の理由から施策の改善による実績値の向上が見込めないため、B-3と評価した。

また、現時点において、適切な指標の設定も困難であることから、本業績指標を廃止することとする。

なお、本業績指標に係る実施施策は、業績指標103「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」を達成するための施策でもあり引き続き推進していくことから、これらの施策の評価は、今後、業績指標103に係る政策チェックアップにおいて実施することとする。

船舶の運航効率の向上を図るため、A I Sを活用した次世代型航行支援システムの整備、高機能航路標識等の整備及び海上交通センターの拡充を推進するとともに、海上交通センター等の的確な運用により、効率的な航行管制と航行ルート上における危険な状況からの回避など、運航効率を阻害する要因を排除し、もって、ふくそう海域における航行時間の短縮を目指してきたところ、その施策効果から平成19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170分で、平成14年度の初期値に比べ10分(6%)の短縮を図ることができた。

他方、船舶は、一部規制を受ける海域以外では自由航行の原則のもと航行しており、更に海陸一環の物流システムにおいて、積荷等の荷役予定時刻を基準とした航海計画により航行し、航海時間に余裕を持たせ安全面を重視して運航する船舶、あるいは相当の速力で効率面を重視して運航する船舶等、各船の運航管理の事情によってその形態は様々で、水先人の乗下船、バースの空き待ち(先船の出港遅延)など船舶の運航上発生する「時間調整のための行動」が全体の航行時間に影響を与えているが、これを目標設定時に十分考慮していなかったため、目標値が実態面に照らし過大な数値となっており、目標が達成できなかつたものと考えられる。

これらのことから、航行管制や避航措置といった想定していた要素によりロスする時間の割合よりも、それ以外の要素により調整する時間の割合の方が大きく、実績値は目標値をクリアすることはできなかったが、一定の時間短縮が図られていることに鑑みれば評価対象施策は効率面においてもある程度有効であると評価できる。

前述のとおり、船舶の運航形態は、一部規制を受ける海域以外では自由航行の原則と運航管理の事情・都合といった船舶側の裁量に大きく左右され画一的ではないため、その航行時間の短縮率を実施施策の効果のみによって定量的に予測して数値目標とすることは、現実的ではないと考えられる。しかし、現時点においては、これに代わる目標の設定についても困難である。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：海上保安庁交通部企画課 (課長 尾 関 良 夫)
関係課：港湾局計画課 (課長 難 波 喬 司)
海上保安庁交通部計画運用課 (課長 加賀谷 尚之)
整備課 (課長 種 章 裕)

業績指標 105

海難の再発防止へ向けた勧告・提言の件数

評価

B-2	目標値：5.0件（平成19～23年の平均） 実績値：1.8件（平成15～19年の平均）※ 初期値：1.2件（平成14～18年の平均）※※
-----	--

※参考値（平成15～17年は勧告件数のみ）

※※参考値（平成14～17年は勧告件数のみ）

（指標の定義）

海難審判による勧告（注1）のうち船舶の乗組員以外に対して行われた勧告の件数と高等海難審判庁が関係行政機関の長に対して行った提言（注2）の件数との合計件数の5年間における平均値

（注1）勧告：海難審判庁による海難審判の結果、海技士、小型船舶操縦士及び水先人以外の者で海難の原因に関係のあるもの（船舶所有者、船舶管理会社、造船会社、外国人等）に対して行われる、海難審判法第4条第3項に基づく勧告

（注2）提言：高等海難審判庁が、その所掌事務の遂行を通じて得られた海難の発生の防止のために講ずべき施策について、海難審判法第63条の2に基づき関係行政機関の長に対して述べる意見

（目標設定の考え方・根拠）

船舶交通の安全確保にあたっては、海難審判による海難原因究明の結果その他海難審判庁が所掌事務を通じて得た知見等を各方面における海難防止対策等に適切に反映にさせていくことが重要であり、実効性ある海難防止対策の効率的な実施に向け、特に、海難の背景要因となる陸上の安全管理体制や関係行政機関の施策等について積極的な勧告・提言を行うことが期待されている。

船舶の乗組員以外に対して行った勧告件数の5年間の平均値は、平成17年まで1件以下で推移してきたが、これに平成18年4月からの新たな制度である関係行政機関への提言の件数を加え、5年間の平均値を5.0件以上とすることを目標とする。

（外部要因）

なし

（他の関係主体）

なし

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

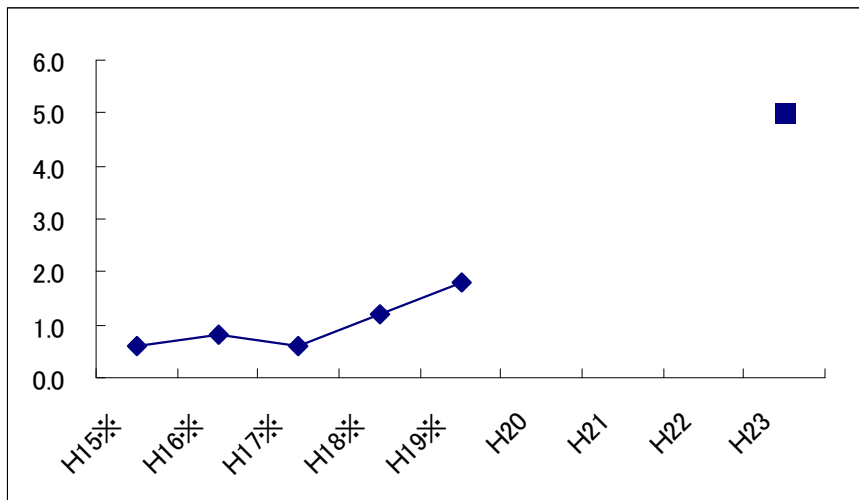
なし

過去の実績値

（）は単年の件数 ※参考値（勧告件数のみの年を含む平均値）

（年）

H15※	H16※	H17※	H18※	H19※
0.6件 (0件)	0.8件 (1件)	0.6件 (0件)	1.2件 (3件)	1.8件 (5件)



事務事業の概要

主な事務事業の概要

多角的な原因究明の実施と情報分析機能・体制の強化
海難の再発防止に寄与する勧告・提言に向け、海難の調査及び審判による原因究明を深度化するとともに、所掌事務の遂行を通じて得られた各種情報の分析機能・体制の充実を図る。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成15年～19年の5年間における平均値は1.8件（関係行政機関に対する提言の制度がなかった平成15～17年を含む参考値）で平成14～18年の平均値からは0.6件増加し、上昇傾向を示しているものの、目標達成水準には達していない。

(事務事業の実施状況)

海難の調査及び審判における鑑定の実施や外部有識者の参加など、多角的な海難の原因究明に向けて各分野における専門的知見の積極的活用を図った。また、各地方機関における海難審判の裁決、調査結果報告書等の情報を集約のうえ、事件種類・船舶種類・発生場所等の事項別に分析を行うなど、海難の再発防止に寄与する施策等の洗い出しに努めた。

課題の特定と今後の取組の方向性

平均値の推移が目標達成水準には達していないことからB-2と評価したが、単年での実績値は増加傾向にあり、実施した事務事業は一定の効果があるものと考えられる。この取組みを継続して推進していくことにより目標の達成は可能であると考えられることから、海難の再発防止に寄与する勧告・提言に向け、引き続き、外部有識者の積極的活用等による原因究明の深度化と各種情報の分析機能・体制の充実を図る。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：高等海難審判庁総務課（課長 菅井 雅昭）

○活 力

政策目標 6

国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化

施策目標 20

海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する

港湾及び海上等における総合的な物流体系の整備を推進することで、我が国の国際競争力の強化を図る。

業績指標

106	国際船舶の隻数
107	内航貨物船共有建造量
108	我が国商船隊の輸送比率
109	マラッカ・シンガポール海峡において航路を閉塞する大規模海難の発生数
110	内航船舶の平均総トン数
111	国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率
112	船舶航行のボトルネック解消率
113	フェリー等国内貨物輸送コスト低減率
114	港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率
115	循環資源国内輸送コスト低減率
116	港湾による緊急物資供給可能人口
117	3PL事業の促進に関する指標（倉庫事業者において総合的な業務を行っている事業者の割合）
118	貨物利用運送の円滑な提供に関する指標（①貨物利用運送事業者の海外拠点数、②貨物利用運送事業者数）
119	各地域における国際物流の効率化に関する指標（①国際物流のボトルネックを解消するための行動計画数、②国際物流戦略チームにおいて実施したプロジェクト数）
120	輸入者が迅速な引き取りを求めるコンテナ貨物の入港からコンテナヤードを出ることが可能となるまでの時間

【評価結果の概要】

（総合的評価）

経済活動のグローバル化が進展し、アジア域内における水平分業が進む中で、我が国の国際競争力を高めるためには、シームレスな国際物流システムの構築が不可欠である。そのため、国土交通省では、より効率的な国際物流システムの構築に向けて海上物流基盤の強化や港の振興等に取り組んでいる。

各施策の業績指標については、当初の目標値に向けて概ね順調かつ着実に推移しているところであり、今後も引き続き、より効率的な物流システムの構築を目指して、評価・見直しプロセスを重視しながら各施策を実施していく。

（必要性）

効率的な国際物流システムを構築することは、我が国の国際競争力強化にとって緊喫の課題である。そのため、海上輸送コストの削減等を通して、海上物流基盤の強化や安定的な国際海上輸送の確保に資する施策を引き続き、推進する必要がある。

（有効性）

業績指標の大半は、目標値に向かって概ね順調かつ着実に推移しているところであり、今後もシームレスな国際物流システムの構築を目指して、海上物流基盤の強化や港の振興等に取り組んでいくことが重要である。海上輸送コストの削減、共有建造制度を通じた良質な船舶への代替促進等に取り組むことは、効率的で安定的な海上物流網の整備に大いに資するものであるため、今後も引き続き推進していく。

（効率性）

効率的な国際物流システムを構築する際には、国だけでなく地方自治体や関係業界等との連携を図り、施策のさらなる効率性について検討していく必要がある。国際物流戦略チームにおいては、国、地方公共団体、学識経験者等、多様な関係者が連携し、地域の創意工夫を活かして、様々な取組を行っている。このように多様な関係者と連携し、効率性の追求に努めていくことが必要である。

（反映の方向性）

現在、取り組んでいる施策については目標値に到達するよう、引き続き実施していく。また、国際物流の更なるグローバル化、地球温暖化問題の深刻化に伴う更なるCO₂排出量削減や物流効率化の要請、少子高齢化を契機とする労働力不足の到来、昨今の原油高騰等、物流をとりまく情勢の変化等に対しても適確に対応していく。

業績指標 106
国際船舶の隻数

評価

C-2	目標値：約150隻（平成23年度） 実績値：84隻（平成19年度） 初期値：85隻（平成18年度）
-----	---

（指標の定義）
海上運送法第44条の2に定める船舶（注）の隻数をいう。
 （注）「国際船舶」：国際海上輸送の確保上重要なものとして国土交通省令で定められた船舶。
 具体的には、LNG船、ロールオン・ロールオフ船、近代化船等の船舶をいう。

（目標設定の考え方・根拠）
 国際船舶に関する課税の特例（登録免許税・固定資産税の軽減）の継続に加え、平成20年度に導入が見込まれるトン数標準税制の効果（日本籍船の増加）を勘案し、その中で、日本籍船の太宗を占める国際船舶*について、国際船舶制度創設当時の隻数（144隻）程度に回復させることとし、目標を約150隻（約2倍程度）とした。
 ※平成19年央の日本籍船92隻のうち、84隻が国際船舶。

（外部要因）
なし

（他の関係主体）
外航海運事業者（事業主体）

（重要政策）
なし

【施政方針】
なし

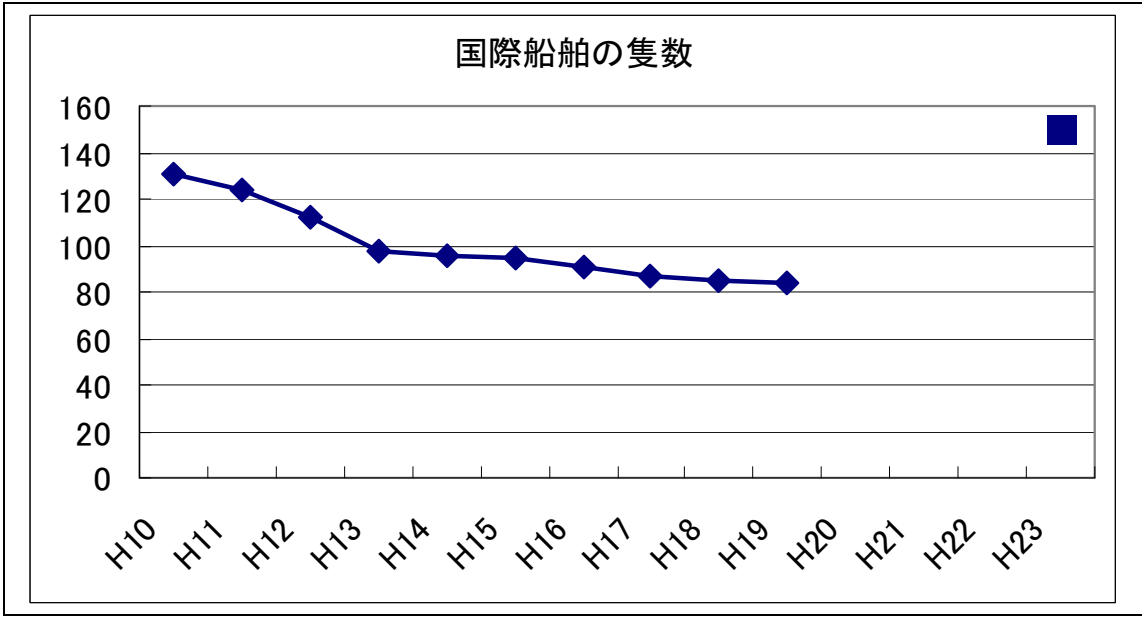
【閣議決定】
なし

【閣決（重点）】
なし

【本部決定】
なし

【政府・与党申合】
なし

過去の実績値											(年央)
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
144	139	131	124	112	98	96	95	91	87	85	84



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 国際船舶制度推進調査
予算額：964千円（平成19年度）
- 国際船舶の所有権の保存登記等の特例（登録免許税・固定資産税）
我が国商船隊の中核を担い、そのフラッグシップとしての先導的な役割を果たし、質の高いサービスを確実に提供している日本籍船のうち、国際海上輸送の確保上、特に重要な船舶である国際船舶の安定的な確保を図るための税制特例措置。
減収見込額 40百万円（登録免許税）（平成19年度）
143百万円（固定資産税）（平成19年度）
- トン数標準税制の導入（平成20年度に導入）

関連する事務事業の概要

なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

平成19年度の実績は84隻で、平成18年度に比べて1隻減少にとどまっている。

（施策の実施状況）

国際船舶制度推進調査の実施及び国際船舶に係る課税の特例（登録免許税及び固定資産税の軽減）を継続した。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は「国際船舶の隻数」であり、平成23年度を目標年度としているため、今年度はC-2と評価した。国際船舶制度導入により国際船舶を中心とした日本籍船の減少率は低減しているところ、19年度については、ほぼ前年度並みの実績となり、減少基調に歯止めがかかった*と推察される。以上から、現在の施策を維持する必要があると判断し、C-2と評価した。

※平成9年→平成18年までの年間平均減少率：▲8.4%

平成13年→平成19年までの年間平均減少率：▲2.5%

平成18年→平成19年の減少率：▲1.2%

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：海事局外航課（課長 岡西 康博）

業績指標 107
内航貨物船共有建造量

評価

A-2	目標値：23,000G/T (平成23年度の過去5ヶ年平均) 実績値：23,794G/T (平成19年度) 初期値：20,526G/T (平成18年度)
-----	--

(指標の定義)
 鉄道・運輸機構におけるスーパーエコシップ (SES) を含めた内航貨物船共有建造量
 (注) G/T：船舶の大きさを示すのに用いる指標。総トン数 (グロストン) (Gross tonnage)

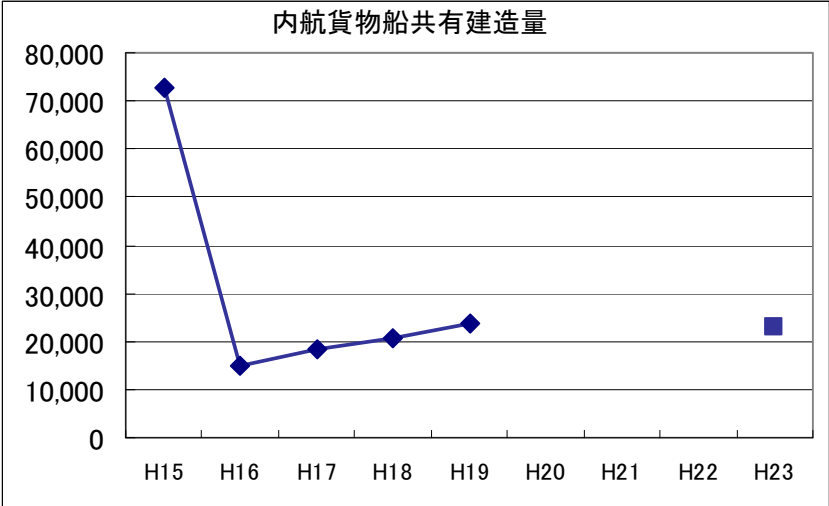
(目標設定の考え方・根拠)
 鉄道・運輸機構においては、環境に優しく経済的な次世代内航船スーパーエコシップ (SES) をはじめとする効率的な内航貨物船の整備を行っているところであり、老朽化が進む内航船舶について、共有建造制度 (注1) を通じて良質な船舶への代替を促進することは、効率的で安定した国内海上物流の整備に大いに資するものであることから、鉄道・運輸機構における内航船舶の共有建造量の十分な確保という目標設定が有効である。
 指標は、鉄道・運輸機構発足以降の建造量の実態を踏まえ、過去3ヶ年 (平成16年度～平成18年度) の平均値の約3割増を目標とする
 (注1) 共有建造制度：鉄道・運輸機構と海運事業者が費用を分担して国内旅客船及び、内航貨物船を共同で建造し、共有する制度。共有建造制度では、海運事業者は機構の分担した建造費用について一定期間 (概ね法定耐用年数) 使用料を支払い、期間満了後、残額を買い取ることで、最終的に100%所有することとなる。

(外部要因)
なし

(他の関係主体)
民間事業者 (事業主体)

(重要政策)
【施政方針】
なし
【閣議決定】
なし
【閣決 (重点)】
なし
【本部決定】
なし
【政府・与党申合】
なし

過去の実績値 (年度)				
(進水ベース)				
H15	H16	H17	H18	H19
72,676	14,981	18,242	20,526	23,794



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・ 鉄道・運輸機構の共有建造制度は、海運事業者との共有方式により、環境対策、物流効率化、離島航路対策、少子高齢化対策等政策課題に適合した良質な船舶の建造を行うものである。
 - ・ 特に、環境に優しく経済的な次世代内航船スーパーエコシップ（SES）については、鉄道・運輸機構への新たな出資金を活用した船舶使用料の軽減を行うことにより、その建造促進を図っている。
- 予算額：39.5億円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・ 平成19年度の水進量は23,794トン（平成18年度から3,268トン増）となっており、目標値23,000トン（平成23年度における過去5年平均）を達成しているため、順調である。

（事務事業の実施状況）

- ・ 平成19年度においては、31隻、54,192トン（それぞれ前年度比4隻、3,435トン増）の共有建造を決定しており、18隻、23,794トン（それぞれ前年度比6隻、3,268トン増）の共有船舶が進水している。
- ・ 特に、スーパーエコシップについては、平成19年度において、4隻、16,947トンの共有建造を決定し、1隻、749トンが進水している。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 業績指標については、目標値23,000トン（平成23年度における過去5年平均）を達成しており、現在の施策を継続することが適当であることから、A-2と評価した。
- ・ 共有建造制度を通じてスーパーエコシップを始めとする良質な船舶への代替を促進することは、効率的で安定した国内海上物流の整備に大いに資するものであり、今後も引き続き、内航船舶の共有建造を推進していく。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：海事局総務課財務企画室（室長 萩川 直也）

業績指標 108

我が国商船隊の輸送比率

評価

A-2	目標値：6%（平成23年度） 実績値：6%（平成18年度） 初期値：6%（平成17年度）
-----	--

（指標の定義）

世界の海上荷動量における我が国商船隊による輸送量の割合

（目標設定の考え方・根拠）

外航海運発展の環境整備や海上輸送の安全確保等の推進を通じて、国際競争力の強化を図り安定的な国際海上輸送を確保することとし、過去5年間の我が国商船隊（注1）の輸送比率である概ね6%を元に、引き続きその輸送比率を6%とすることを旨とする。

（注1）我が国商船隊：我が国外航海運企業が運航する2,000総トン以上の外航商船群をいう。自らが所有する日本籍船のみならず、外国企業（自らが設立した外国現地法人を含む。）から用船（チャーター）した外国籍船も合わせた概念

（外部要因）

治安情勢の変動、資源の枯渇、国際経済情勢の変化

（他の関係主体）

民間事業者（事業主体）

（重要施策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

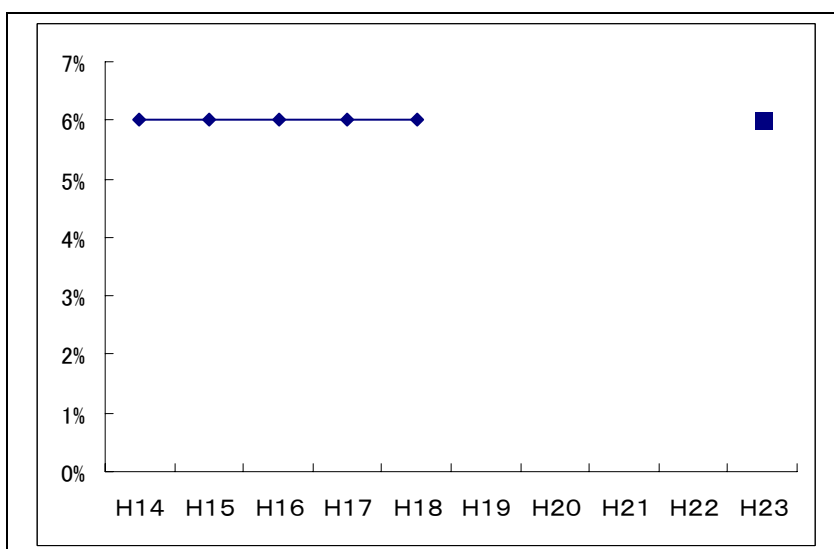
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					（年度）
H14	H15	H16	H17	H18	
6%	6%	6%	6%	6%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 外航海運対策の強化
 - ・海上輸送路確保対策
我が国商船隊が、我が国の経済・社会に対して負っている重要性に鑑み、国際経済情勢等の変化に即応して、安定した貿易輸送のため、輸入物資の産出国の政策動向、輸出先となる各国の経済状況等のトレンドの把握等の施策を適時適切に講じる。
 - ・米国及びEU海運政策対策
主要航路（北米航路、欧州航路）における海運活動は米国及びEUの海運政策に左右されるところが大きいことから、米国及びEUにおける海運政策の動きに対し、我が国としても情報収集を行い、米国及びEUとの間で協議を行うとともに、国内関係者とも十分協議の上、我が国商船隊の安定的な輸送確保のため適切な対策を講じる。

関連する事務事業の概要

なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

- （指標の動向）
 - ・海上輸送路確保対策、米国及びEU海運政策対策を実施していることから、平成18年度においても、引き続き6%を維持しており、目標を達成した。
- （事務事業の実施状況）
 - 外航海運対策の強化
 - ・海上輸送路確保対策
輸入物資の産出国の政策動向や輸出先となる各国の経済状況等の調査を実施。
 - ・米国及びEU海運政策対策
米国及びEU海運政策の動きに対し、情報収集を行い、国内関係者とも十分協議の上、米国及びEUとの間で協議等を行った。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は、目標値6%を維持していることから、A-2と評価した。
- ・このため、引き続き輸入物資の産出国の政策動向や輸出先となる各国の経済状況について調査・分析するとともに、主要航路の関係国である米国及びEUの海運政策について情報収集を行い、我が国商船隊の海上輸送量につき、引き続き6%を維持する。

平成20年度以降における新規の取組

・なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：海事局外航課（課長 岡西 康博）

業績指標 109

マラッカ・シンガポール海峡において航路を閉塞する大規模海難の発生数

評価

A-2	目標値：0件（平成19年度以降毎年度） 実績値：0件（平成19年度） 初期値：0件（平成18年度）
-----	---

（指標の定義）

マラッカ・シンガポール海峡に設定された分離通行帯（TSS）を閉塞するような海難の発生数

（目標設定の考え方・根拠）

インド洋と南シナ海を結ぶマラッカ・シンガポール海峡（以下、「マ・シ海峡」という。）は、世界有数の船舶通航量を誇る海上交通の要衝であるとともに、浅瀬、暗礁等が点在していることから、航海の難所と言われている。また、我が国輸入原油の8割以上が通過する経済活動の生命線であるマ・シ海峡においてTSSを閉塞するような大規模海難が発生した場合、大型タンカー（VLCC）などは航路整備がなされていない迂回ルートの通航を強いられるとともに、航路延長による燃料費増大だけでも1,000万円以上となることから、我が国経済への影響は計り知れない。これまで、海峡利用国として唯一我が国は、関係民間団体等を通じて、約40年にわたり航路標識の整備・維持管理、水路測量・海図編纂などの支援協力（約147億円）を行ってきたところであるが、アジアの経済発展に伴い日本関係船舶以外の通航が増加し、また同海峡の通航量は今後も増加するものと予測されることから、海上交通の安全確保を推進するため、利用国と沿岸国の協力による新たな枠組み構築が急務となっている。このようなことから、我が国としては、沿岸国、IMOや他の利用国と協力し、同海峡の航行安全・環境保全等に関する国際協力を推進し、マ・シ海峡の安全確保に取り組むこととしている。なお、国連海洋法条約では「国際海峡の航行安全と海洋汚染防止について、利用国と沿岸国の協力」が求められ、また先日成立した海洋基本法では「海上輸送の安全確保のほか、国際的連携の確保、国際協力の推進」が求められている。

（外部要因）

治安情勢の変動

（他の関係主体）

外務省、（財）マラッカ海峡協議会（事業主体）

（重要施策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

海洋基本計画（平成20年3月18日閣議決定）「第1部及び第2部に記載あり」

【閣決（重点）】

なし

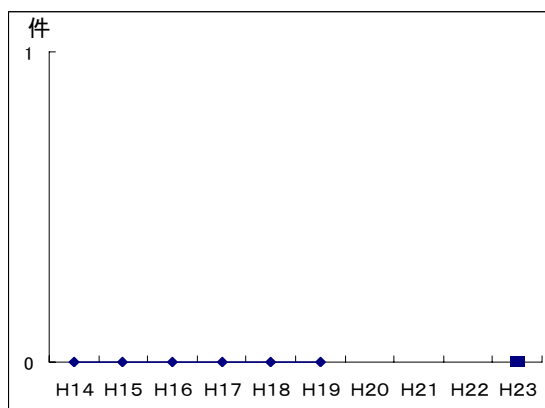
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					（年度）
H15	H16	H17	H18	H19	
0件	0件	0件	0件	0件	0件



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- マ・シ海峡における航行安全対策（予算額：0.1億円）
マ・シ海峡の安全確保に必要な国際協力を推進する。

関連する事務事業の概要

なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・海峡利用国として唯一我が国は、関係民間団体等を通じて、航路標識の整備・維持管理、水路測量・海図編纂などの支援協力を行ってきたこと等により、平成19年度においても、マ・シ海峡に設定された分離通行帯（TSS）を閉塞するような海難はなく、目標を達成した。

（事務事業の実施状況）

- マ・シ海峡等における航行安全対策
- ・我が国が、「協力メカニズム」の下で沿岸国が提案したプロジェクトを推進し、マ・シ海峡の安全確保に貢献していくための基礎資料をとりまとめた。
- ・当該海峡の主要な利用国として国際海事機関主導の国際会議の場において、新たな国際的協力スキームの早期の実施、円滑な運用に積極的に貢献。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は、平成18年度以降毎年度の目標値である0件を達成しているため、A-2と評価した。
- ・しかしながら、マ・シ海峡は我が国輸入原油の8割以上が通過する経済活動の生命線であり、当該海峡において大規模海難が発生した場合の我が国経済への影響は計り知れず、また、アジアの経済発展等に伴い、同海峡の通航量は今後も増加するものと予測されている。
- ・平成19年7月にはIMO・シンガポール政府の共催によるシンガポール会議において、当該海峡の航行安全対策に関する沿岸国と利用国等の協力の枠組みを具体化した「協力メカニズム」が創設されたところであり、我が国は、当該海峡の第一の利用国であることから、安全対策の支援協力において、今後も国際的に先導的な役割を果たしていくことが必要であり、これまでの貢献で培ってきた沿岸国との信頼関係を基盤として、今後とも複雑な関係国間の利害調整等に積極的な活動を行うとともに、関係国や関係業界から幅広い支援を得られるよう働きかける。

平成20年度以降における新規の取組

- ・「協力メカニズム」の下で実施されるプロジェクトに対する国際貢献として、航行援助施設に係る調査及び小型船舶の動静把握に関する検討調査を行う（予算額：0.25億円）。
- ・新たな国際的協力スキームに基づき設置される基金の速やかな運営開始、航行援助施設の整備等を国内の民間企業の協力も得つつ推進する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：海事局外航課（課長 岡西 康博）

業績指標 110
内航船舶の平均総トン数

評価

A-2

目標値：575(平均G/T)(平成22年度)
実績値：596(平均G/T)(平成18年度)
初期値：574(平均G/T)(平成17年度)

(指標の定義)

内航海運における船舶の平均の総トン数

(目標設定の考え方・根拠)

効率的で安定した海上輸送を確保していくために、現在の内航船舶の平均総トン数を引き続き維持していくという目標設定が有効である。

このため、内航船舶の平成13年～17年の5年間の平均総トン数575(平均G/T)の数値の維持を目標とする。

(外部要因)

なし

(他の関係主体)

民間事業者(事業主体)

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決(重点)】

なし

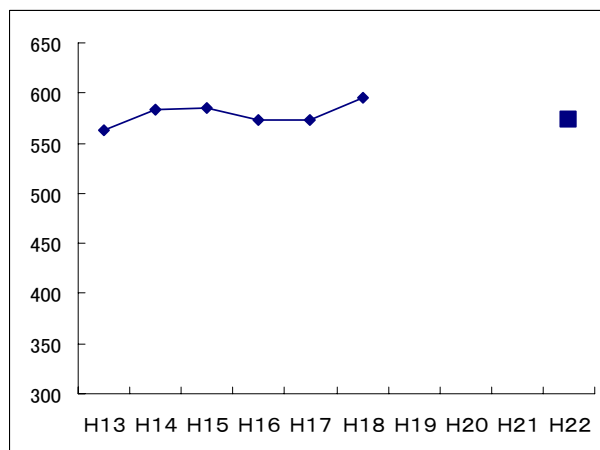
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値						(年度)
H13	H14	H15	H16	H17	H18	
563	583	585	573	574	596	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

内航海運は、国内物流の約4割、特に産業基礎物資(鉄鋼、石油、セメント等)の輸送の約8割を担う、我が国の経済・国民生活を支える基幹的な物流産業である。このような内航海運の効率的で安定した海上輸送を確保し、内航船舶の平均総トン数を維持していくためには、安定的かつ適切な規模での代替建造を実現していくことが重要である。平成18年3月、代替建造の推進に有効な施策を取りまとめた「内航船舶の代替建造推進アクションプラン」(アクションプランとは、代替建造の推進に有効な施策を取りまとめたもの)が策定された。海事局をはじめとする関係者が一体となって同アクションプランに沿った取り組みを進めているところである。

予算額：内航海運対策 7百万円(平成19年度)

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成18年度の内航海運における船舶の平均の総トン数は596G/Tであり、平成22年度における目標値の575G/Tを上回っていることから、順調な推移となっている。

(事務事業の実施状況)

「内航船舶の代替建造推進アクションプラン」に沿った施策を、関係者が一体となって進めた結果、平成18年度の内航新造船の建造申請隻数は127隻（前年度比約6割増）と、極めて好調な回復基調となっている。また、平成19年度の申請隻数も121隻となっており、前年度並みの勢いが続いている。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標については、現在、目標値の575G/Tを上回って推移しており、目標達成に向けた成果を示していることから、現在の施策を継続することが適当である。以上よりA-2と評価した。

平成20年度についても、更なる代替建造推進を図るため、「内航船舶の代替建造推進アクションプラン」に沿った施策を、海事局をはじめとする関係者が一体となって積極的に行い、引き続き内航船舶の平均総トン数を維持していく。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：海事局内航課（課長 重田 雅史）

業績指標 111

国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率

評価

A-2	目標値：平成14年度比 5%減（平成19年度） 実績値：平成14年度比 5.8%減（平成19年度） 初期値：0（平成14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

国際海上コンテナターミナル及び多目的国際ターミナルの整備により、供用開始後の各ターミナルでの取扱貨物量の実績値に応じて、事業評価時に想定した輸送コストの削減便益がどれだけ発現しているかを算出する。輸送コストの削減便益の合計が、平成14年度の総輸送コストに対してどれだけ低減されているかを指標値として設定する。
 （指標値＝各年度の輸送コスト削減便益の合計／H14年度の総輸送コスト）

(目標設定の考え方・根拠)

平成20年代中頃を目処に1割程度低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

(外部要因)

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

(他の関係主体)

地方公共団体（事業主体）

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・ 経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日）
 スーパー中枢港湾等を始め陸海空のシームレスなネットワーク整備の促進（第2章2.）
- ・ 総合物流施策大綱（2005 - 2009）（平成17年11月15日）
 国際基幹航路確保のためのスーパー中枢港湾プロジェクトの推進（1（1））

【閣決（重点）】

- ・ 社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章及び第3章に記載あり」

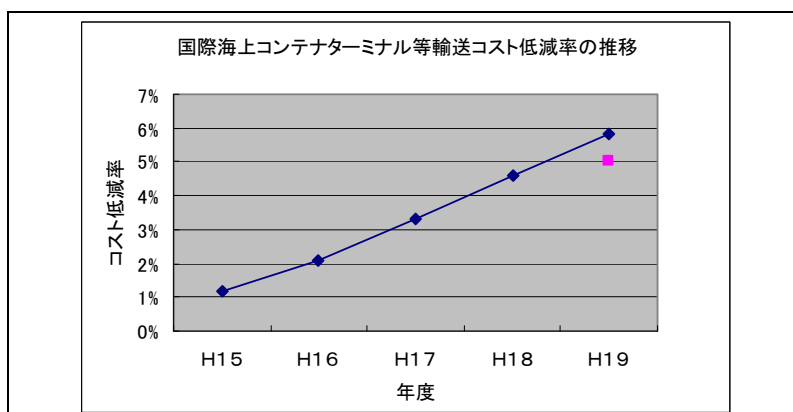
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値				(年度)
H15	H16	H17	H18	H19
H14年度比 1.2%減	H14年度比 2.1%減	H14年度比 3.3%減	H14年度比 4.6%減	H14年度比 5.8%減



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- スーパー中核港湾プロジェクトの推進等による物流機能の強化 (◎)
 - ・我が国港湾が、産業の国際競争力と国民生活の安定を今後とも支えることができるよう、中核・中核国際港湾において国際海上コンテナターミナルを重点的に整備し、基幹航路における我が国のゲートウェイとしての機能強化や、アジア地域における物流ネットワークの充実を図る。予算額 約2.268億円 (平成19年度)
(注) ◎を付した施策目標は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。
- スーパー中核港湾に指定された港湾における次世代高規格コンテナターミナルにおいて整備される荷捌き施設等 (固定資産税・都市計画税)
 - ・スーパー中核港湾の特定国際コンテナ埠頭において、港湾管理者から運営事業の認定を受けた者が国の無利子貸付制度の適用を受けて取得する荷捌き施設等に対する固定資産税及び都市計画税の課税標準を1/2とする特例措置減収額0.2億円 (平成19年度)
- 外資埠頭公社が所有又は取得するコンテナ埠頭に係る特例措置 (固定資産税・都市計画税)
 - ・外資埠頭公社が、所有又は取得するコンテナ埠頭に対する固定資産税及び都市計画税について、その課税標準を以下のとおりとする特例措置
 - ① 旧公団から公社が承継した一定規模以上のコンテナ埠頭 課税標準3/5
 - ② 平成10年3月31日までに取得した一定規模以上のコンテナ埠頭 課税標準1/2
 - ③ 平成10年4月1日から平成18年3月31日までに取得する大規模コンテナ埠頭 課税標準1/5 (当初10年間)、1/2 (その後)
 - ④ 平成18年4月1日から平成20年3月31日までに取得する大規模コンテナ埠頭 課税標準1/2減収額14.0億円 (平成19年度)
- 民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律 (PFI法) の選定事業として整備される公共荷さばき施設等に係る特例措置 (不動産取得税・固定資産税・都市計画税)
 - ・PFI法に基づき、埠頭の一体貸付を受けた運営者が、港湾法第55条の7第1項に規定する国の無利子貸付を受け、コンテナターミナルにおいて整備する公共荷さばき施設等に係る不動産取得税、固定資産税及び都市計画税の課税標準を1/2とする特例措置減収見込額 49.2百万円 (平成19年度)

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成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、平成18年度は平成14年度比4.6%減、平成19年度は平成14年度比5.8%減となり、年々コスト低減が図られ当初の目標値を達成した。

(事務事業の実施状況)

- ・平成19年度においては、既に供用されている施設の貨物利用がさらに進み、陸上輸送や海上輸送のコストが低減した。

課題の特定と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低減し、我が国の港湾の国際競争力の強化のため、スーパー中核港湾プロジェクトを推進するとともに、港湾の諸手続の統一化・簡素化など、ソフト施策を推進する。
- ・今後の目標値については、平成24年度に平成19年度比5%低減を設定する (現行重点計画で目標とし、ほぼ達成が見込まれる低減率と同程度の目標値を設定)。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等 (担当課長名等)

担当課：港湾局計画課 (課長 難波 喬司)
関係課：港湾局港湾経済課 (課長 若林 陽介)

業績指標 112
船舶航行のボトルネック解消率

評価

B-2	目標値：90%（平成19年度） 実績値：83.9%（平成19年度） 初期値：75%（平成12年度）
-----	---

（指標の定義）
国際幹線航路の航路幅員、航路水深、航路延長の計画値の積に対する実績値の積の割合

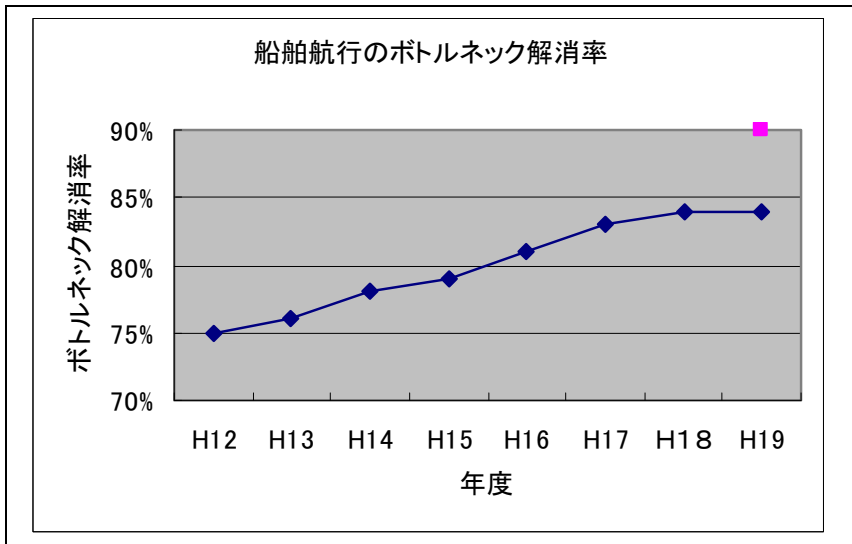
（目標設定の考え方・根拠）
平成22年度末に主要幹線航路整備を概成し、ボトルネックを95%解消するとの政策目標に対する平成19年度末での値

（外部要因）
なし

（他の関係主体）
地方公共団体（事業主体）

（重要政策）
【施政方針】
なし
【閣議決定】
なし
【閣決（重点）】
なし
【本部決定】
なし
【政府・与党申合】
なし

過去の実績値							(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
75%	76%	78%	79%	81%	83%	84%	84%



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・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 147億円（平成19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）◎を付した施策目標は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果**目標の達成状況に関する分析****(指標の動向)**

平成19年度は浦賀航路において整備・保全が行われ、ボトルネック解消率は83.9%となったものの、平成19年度目標は未達成であった。

(事務事業の実施状況)

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

業績指標は未達成であるものの、備讃瀬戸航路については利用の実態に鑑み、当分の間航路の拡幅を行わないことから、実質的なボトルネック解消率は94.1%となっている。今後はこれをベースに当初予定していたH22の95%を目指し、B-2と評価する。国際幹線航路におけるボトルネックの解消は、日本の経済活動を支える船舶航行の安全性向上と物流コストの削除並びに安定的な海上輸送サービスを確保するための重要な施策であり、今後も引き続き最屈曲箇所や航路出入り口付近を重点的に整備して安全性の確保に努める。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：港湾局計画課（課長 難波 喬司）

業績指標 113

フェリー等国内貨物輸送コスト低減率

評価

B-2

目標値：平成14年度比 4%減（平成19年度）
 実績値：平成14年度比 3%減（平成19年度）
 初期値：0（平成14年度）

（指標の定義）

国内海上貨物の輸送コスト（海上輸送コスト+陸上輸送コスト）の低減割合

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

複合一貫輸送ターミナル及び国内物流ターミナルの整備により、供用開始後の各ターミナルでの取扱貨物量の実績値に応じて、事業評価時に想定した輸送コストの削減便益がどれだけ発現しているかを算出する。輸送コストの削減便益の合計が、平成14年度の総輸送コストに対してどれだけ低減されているかを指標値として設定する。

（指標値＝各年度の輸送コスト削減便益の合計/H14年度の総輸送コスト）

（目標設定の考え方・根拠）

できるだけ着実に推進していくために、平成19年度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率を算出

（外部要因）

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

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

- ・ 社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章に記載あり」

【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

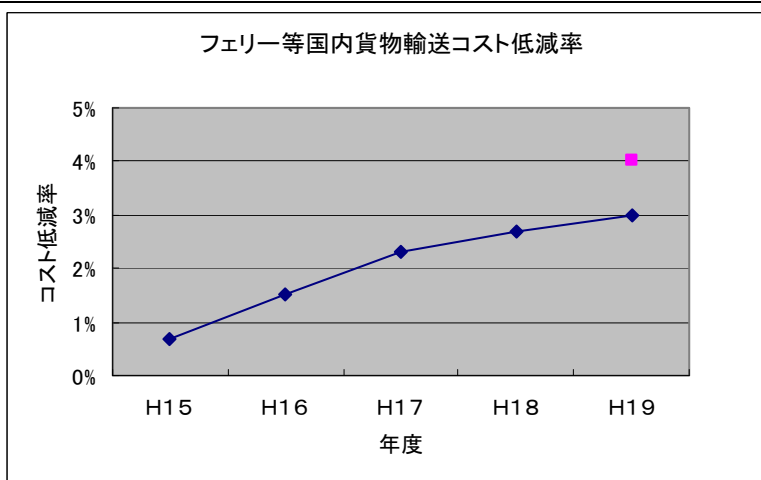
なし

過去の実績値

（年度）

H15	H16	H17	H18	H19
H14年度比 0.7%減	H14年度比 1.5%減	H14年度比 2.3%減	H14年度比 2.7%減	H14年度比 3.0%減

フェリー等国内貨物輸送コスト低減率



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 複合一貫輸送等に対応した内貿ターミナルの整備 (◎)
 - ・ 環境負荷が少なく、輸送効率の高い国内海上輸送の利用促進を図るため、陸上輸送と海上輸送が円滑かつ迅速に結ばれた複合一貫輸送に対応した国内物流拠点等を整備する。
- 予算額 約262億円 (平成19年度)
- (注) ◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・ 平成15年度のコスト低減率は平成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年度は平成14年度比2.3%減、平成18年度は平成14年度比2.7%減、平成19年度は平成14年度比3.0%減と、年々コスト削減が図られているものの、平成19年度の目標値は未達成であった。

(事務事業の実施状況)

- ・ 複合一貫輸送の拠点となる内貿ターミナルの整備は着実に推進しており、平成19年度においては、1ヵ所において新規供用され、平成20年度は4ヵ所、平成21年度は1ヵ所の供用が予定されている。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 業績指標は、目標値は達成しなかったものの、平成20年度は4ヵ所、平成21年度は1ヵ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、今後着実な進捗が見られることからB-2と評価した。
- ・ 今後とも、国内貨物輸送コストの低減に資するとともに、環境負荷が少なく、エネルギー効率の高い国内海上輸送の利用促進を図るため、複合一貫輸送等に資する内貿ターミナルの整備を適切に進めていく。
- ・ 今後の目標値については、平成24年度に平成19年度比3%削減を設定する(現行の5年間の低減率と同程度の目標値を設定)。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：港湾局計画課(課長 難波 喬司)

業績指標 114
 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率

評価

C-2	目標値：55%（平成23年度） 実績値：50%（平成18年度） 初期値：50%（平成18年度）
-----	---

(指標の定義)
 港湾内におけるプレジャーボートの確認艇隻数のうち、適正に係留・保管されている隻数の割合。

(目標設定の考え方・根拠)
 近年における当施策への投資量を基に設定。また中長期的には、港湾における放置艇の解消を目指す。

(外部要因)

- ・ プレジャーボートの需要の変動
- ・ 施設整備に係る地元調整の状況等

(他の関係主体)

- ・ 地元公共団体(事業主体)

(重要政策)

【施策方針】
 なし

【閣議決定】

- ・ 観光立国推進基本計画（平成19年6月29日閣議決定）
 「平成18年度は13ヶ所の港湾でボートパークの整備を行ったが、今後もプレジャーボートの活動拠点となる小型船舶の簡易な係留・保管施設の整備を推進するとともに、船舶等の放置等禁止区域の指定を促進し、公共水域の適正な利用促進を図ることにより、海洋を観光資源として活用するレクリエーションの振興を促進する。」(P21)

【閣決(重点)】

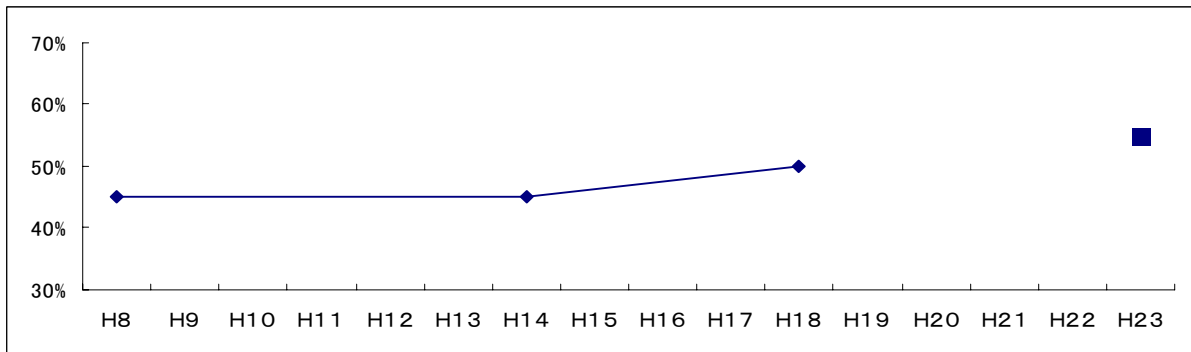
- ・ 社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第3章に記載あり」

【本部決定】
 なし

【政府・与党申合】
 なし

過去の実績値				(年度)
—	—	H8	H14	H18
—	—	45%	45%	50%

※1 プレジャーボート全国実態調査は、5年に1度程度を目途に実施。よって、H19の実績はない。
 ※2 プレジャーボート全国実態調査の精度を考慮し、本政策チェックアップにおいては、5%刻みで数値を表示。



事務事業の概要

主な事務事業の概要

放置艇を削減するため、「規制措置」と「係留・保管能力の向上」を両輪とした対策を推進。

① 規制措置

- ・ 放置等禁止区域の指定

港湾管理者による放置等禁止区域の指定を促進。

② 係留・保管能力の向上

- ・ ボートパークの整備

港湾内の放置艇を収容するため、既存の静穏水域を活用した係留施設や公共空地等を活用した陸上保管施設の整備を推進。

予算額 3,864億円の内数（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成18年度に実施したプレジャーボート全国実態調査結果において、港湾内において確認されたプレジャーボート（確認艇）は、前回調査時（平成14年度）に比べ約0.8万隻減少している。
 - ・港湾内においては、放置艇を収容する簡易な係留・保管施設（ボートパーク）の整備を推進すると共に放置等禁止区域の指定を促進しており、平成18年度調査結果では適正に係留・保管している隻数の割合は約50%となり、平成14年度の調査結果と比較し5%増と改善している。
 - ・平成19年度末までにボートパークは33施設が供用され、また、放置等禁止区域は全国25港湾管理者（対前年度比3増）により163港湾（対前年度比31増）において告示されている。
- 以上、過去の実績と事業・規制の進捗を勘案すると、平成19年度においても順調だと推測される。

(事務事業の実施状況)

① 放置等禁止区域等の指定状況

平成19年度末時点で、長崎県や静岡県をはじめとする全国25港湾管理者が告示。

② ボートパーク整備

平成19年度、全国11箇所の港湾でボートパークの整備を推進。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標については、ボートパークの整備と放置等禁止区域の指定による規制措置（指定可能な範囲を水域に加えて陸域まで拡大（平成18年10月施行））により、係留・保管率の向上が見込まれるが、H19の実績値がないため、C-2と評価した。
- ・今後も継続的な取組みとして、陸域を含めた放置等禁止区域の指定を促進し、簡易な係留・保管施設（ボートパーク）の整備を推進することにより、規制措置と係留・保管能力の向上を両輪とした放置艇対策を引き続き推進する。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：港湾局国際・環境課（課長 福田 功）

関係課：河川局水政課（課長 丸山 淑夫）

河川局治水課（課長 青山 俊行）

業績指標 115

循環資源国内輸送コスト低減率

評価

B-3

目標値：平成14年度比約1割減（平成19年度）
 実績値：平成14年度比約4%減（平成19年度）
 初期値：0（平成14年度）

（指標の定義）

港湾における静脈物流拠点とネットワークの形成に向けた諸施策を実施して、海上輸送を活用したリユース・リサイクルを促進することにより、平成14年度と比較して循環資源の海上輸送比率が高まることに伴い低減される単位当たりの輸送コストの低減率。平成19年度時点での循環資源の発着地間の総輸送コスト（陸上コスト及び海上コスト）を単位重量当たりで算出し、平成14年度値に対する低減率を算出。

（目標設定の考え方・根拠）

本施策に基づく港湾管理者と民間企業の連携促進により、平成19年度時点で、現況よりもさらに300万トンの海上循環資源輸送が実現されることが見込まれる。これにより現状（平成14年度）23%程度である臨海県間の海上輸送比率が29%程度まで上昇することが見込まれ、この場合の単位重量当たりの輸送コストは平成14年度と比べて1割減となる。長期的にもできる限り着実に縮減していく。

計算式：輸送コスト低減率 = 1 - (平成19年度輸送コスト / 平成14年度輸送コスト)

輸送コスト (円/t) = 「陸上費用 (※1) + 海上費用 (※1)」 / 「陸上活動量 (※2) + 海上活動量 (※2)」

※1：「地域間流動調査統計」による輸送機関別の県間距離 × 「港湾投資の評価に関するガイドライン」による距離単価

※2：「地域間流動調査統計」による輸送機関別の県間移動貨物量 × 県間距離

（外部要因）

該当なし

（他の関係主体）

- ・ 環境省（廃棄物行政を所管）
- ・ 経済産業省（リサイクル産業を所管）
- ・ 地方公共団体（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・ 21世紀環境立国戦略（平成19年6月1日 閣議決定）
 総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）の整備等を通じた静脈物流システムの検討などを推進する。（P. 15）
- ・ 循環型社会形成推進基本計画（平成20年3月25日 閣議決定）
 さらに、リユースやリサイクルを含めた廃棄物等の運搬に係る物流については、環境負荷の低減などの観点から、バイオ燃料などを利用した収集運搬車やトラックによる輸送と適切に組み合わせつつ、中長距離において環境に配慮された鉄道や海運を積極的に活用するなど効率的な静脈物流システムの構築を推進します。（P. 39）
- ・ 第3次環境基本計画（平成18年4月7日 閣議決定）
 循環資源の広域移動に対応したリサイクルポート等の整備を進め（P. 47）

【閣決（重点）】

- ・ 社会資本重点整備計画（平成15年10月10日）「第3章に記載あり」

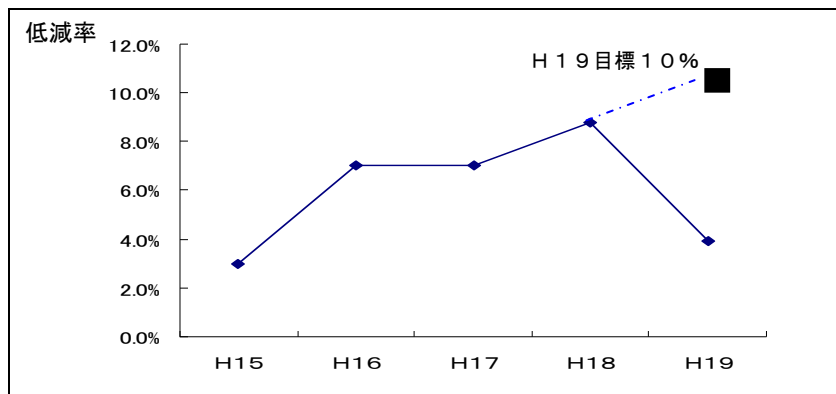
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値				(年度)	
H15	H16	H17	H18	H19	
H14年度比3%減	7%減	7%減	8.8%減	4%減	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 平成18年までに、広域的なリサイクル施設の立地に対応した静脈物流ネットワークの拠点として21港をリサイクルポートに指定。重点的に岸壁、ストックヤード等静脈物流基盤の整備を行う。
- ＜施設整備＞事業費：3,864億円の内数(平成19年度)
- また民間事業者が行う循環資源の積替・保管施設整備を支援する。
- 静脈物流システムの構築に向け、リサイクルポートに指定された港湾管理者やリサイクルを行う民間企業等によって設立されたリサイクルポート推進協議会との連携を促進する。

関連する事務事業の概要

- 港湾での循環資源の円滑な取扱いを促進するため、港湾における循環資源の取扱いに関する利用促進マニュアルを作成し、港湾管理者による運用の改善を促進する

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 平成19年度の低減率は平成14年度比約4%減であり、目標の10%に対し小幅に収まった。

(事務事業の実施状況)

- 平成18年までに、21港をリサイクルポートに指定し、重点的に静脈物流基盤の整備を行っている。また、静脈物流ネットワークの構築に向けリサイクルポート推進協議会と連携し取り組んでいる。
- 静脈物流拠点の形成に向け、民間が整備する積替・保管施設等、基盤施設への補助制度を創設、積極的に支援している。

課題の特定と今後の取組の方向性

- 輸送コスト負担力の小さい循環資源においては、低廉な海上輸送への利用転換は理想とするところであり、モーダルシフトの観点とコスト比較の視点を取り入れた本指標は、施策の効果を分析する上では画期的であった。
- しかし、陸上輸送量と海上輸送量は相対的に10:1であり、陸上輸送量、及び費用の変動が平均輸送コスト(円/t・km)に著しく左右されてしまう点が否めず、特に今回(平成19年)の結果において、海上輸送量自体は伸びているにもかかわらず、それ以上に陸上貨物そのものが1.4倍程度(平成14年比)伸びた事が、平均輸送コストを割高に反映され、本指標での弱点を表わす結果となっている。個別の港では積替え・保管施設に対する整備支援の他、官民の連携などにより循環資源の海上輸送量の増加に着実に寄与している成功事例もあるが、業績指標としてはB-3と評価し、今年度をもって指標を廃止する。
- 同指標に代わり、リサイクルポートへの企業立地数を新たな指標として設定する予定。

平成20年度以降における新規の取組

- 引き続き官民の連携促進、静脈物流基盤の整備等を推進するほか、港湾における静脈物流拠点形成支援制度の拡充を検討していく。また、リサイクルポート推進協議会と連携し、循環資源海上輸送の円滑化に向けた静脈物流システムの具現化の検討を進める。

担当課等(担当課長名等)

担当課：港湾局国際・環境課(課長 福田 功)

業績指標 116

港湾による緊急物資供給可能人口

評価

B-1

目標値：約2,600万人（平成19年度）
 実績値：約2,080万人（平成19年度）
 初期値：約1,900万人（平成14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、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。

（目標設定の考え方・根拠）

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。

（外部要因）

該当なし

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

・社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章及び第3章に記載あり」

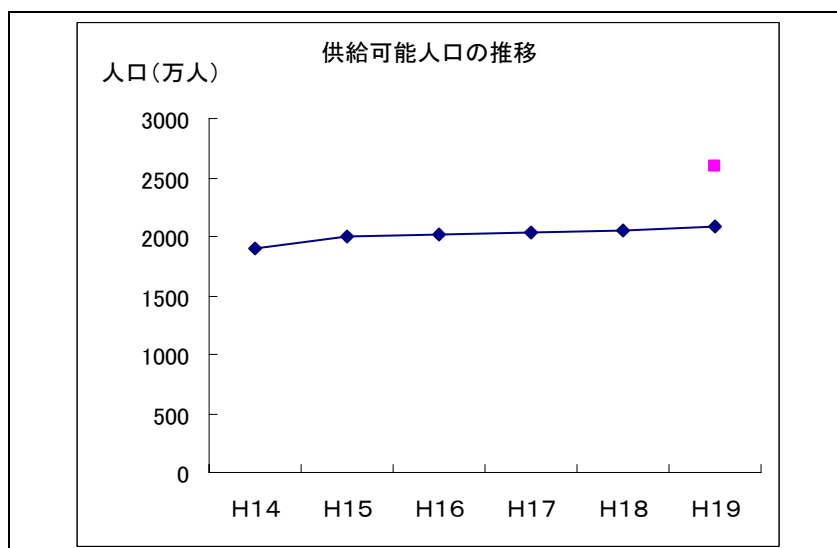
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値						(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
約1,900万人	約2,000万人	約2,020万人	約2,040万人	約2,050万人	約2,080万人	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

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。(◎)

- ・人口や産業が集中する臨海部において、大規模地震発生時における避難者や緊急物資等の輸送を確保するため、耐震強化岸壁を整備するとともに、緊急輸送ルートに接続する臨港道路の耐震補強、オープンスペースの確保等、臨海部防災拠点機能を強化する。

予算額 78億円(平成19年度)

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

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・平成19年度の実績値は2,080万人と目標値の2,600万人よりかなり少なくなった。主要因としては、公共事業費全体が減少傾向にある中、当該事業費も平成14年度から16年度までほぼ同額で推移し、その後は重点投資をしたが、岸壁の整備期間を考慮すると指標に現れるのが2,3年後からとなるため、目標年度の平成19年度には達成することができなかった。

(事務事業の実施状況)

・17年度には、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っている。

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を縮減する方針を定めた。ただし、標準型による実際の整備については、平成20年度以降となり、同年度以降にその効果が発揮されることとなる。

課題の特定と今後の取組の方向性

・目標年度である平成19年度の業績指標は、目標値に達していないが、耐震強化岸壁緊急整備プログラムが策定された平成17年度以降、事業費を年々増加させており、現在整備中の多くの耐震強化岸壁の供用開始が見込めるとともに、今後は、標準型による整備を積極的に取り入れるなど、同プログラムに基づき、さらなる効率的・効果的な整備を推進することから、B-1とした。なお、目標値については、人口増減や、市町村合併による区域の変更を反映させるとともに、目標値の対象区域に近年新たに位置付けられた東南海、南海地震、日本海溝千島海溝防災対策推進地域を追加し、平成19年度における目標達成状況等を踏まえた上で、新たに設定する予定である。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：港湾局海岸・防災課(課長 小野 憲司)

関係課：港湾局計画課(課長 難波 喬司)

業績指標 117

3PL事業の促進に関する指標（倉庫事業者において総合的な業務を行っている事業者の割合）

評価

A-2	目標値：37.0%（平成21年度） 実績値：34.0%（平成18年度） 初期値：29.2%（平成17年度）
-----	---

（指標の定義）

倉庫事業者において、総合的な業務（保管のみならず流通加工も行う業務）を行っている事業者の割合。

（目標設定の考え方・根拠）

「平成18年度 3PL事業（注1）の促進のための環境整備」における調査結果に基づき、物流事業者の3PL事業に対する意向を勘案して設定。

（注1）：3PL（Third Party Logistics）とは、荷主から物流を一貫して請け負う高品質のサービスのこと。

（外部要因）

なし

（他の関係主体）

なし

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

・「総合物流施策大綱（2005-2009）」（平成17年11月15日閣議決定）

【閣決（重点）】

なし

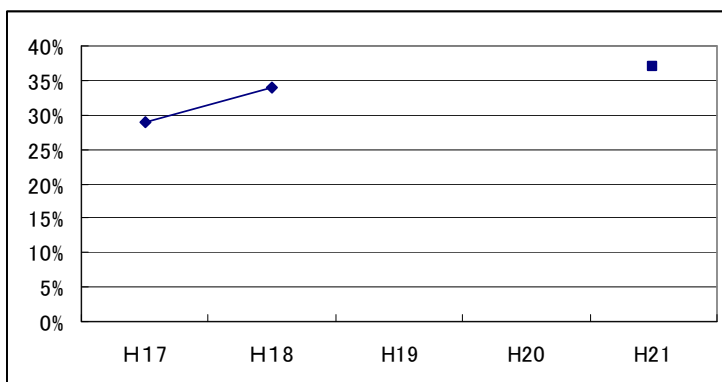
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値	（年度）	
	H17	H18
	29.2%	34.0%



事務事業の概要

主な事務事業の概要

・3PL事業は、物流コスト削減、地球環境対策、地域雇用の創出効果が見込まれ、今後3PL事業者数を増加させていく必要がある。そのため、3PL契約ガイドライン、3PL情報セキュリティガイドライン、環境配慮型ガイドラインを策定し、3PL事業推進のための環境整備を図った。

（平成18年度予算額：15,014千円）（平成19年度予算額：13,208千円）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成18年度に、倉庫事業者において総合的な業務を行っている事業者の割合は34%に増加し、目標値（平成21年度までに37%）に向かって順調に推移している。

(事務事業の実施状況)

- ・3PL契約ガイドライン、3PL情報セキュリティガイドライン、環境配慮型ガイドラインを策定し、3PL事業推進のための環境整備を図ることで、3PL事業の推進を図る。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・目標値に向かって、指標は順調に推移しており、現在の施策を継続することが適当であることから、A-2と評価した。3PL事業は、物流の効率化に大いに資するものであり、引き続き3PL事業の促進を図る。

平成20年度以降における新規の取組

- ・3PLビジネスモデルの策定を予定

担当課等（担当課長名等）

担当課：政策統括官付参事官（物流施設）室（参事官 田中 照久）

業績指標 118

貨物利用運送の円滑な提供に関する指標 (①貨物利用運送事業者の海外拠点数、②貨物利用運送事業者数)

評価

①A-2 ②A-2	目標値：① 1, 337箇所 (平成21年度) ② 24, 447者 (平成21年度) 実績値：① 1, 116箇所 (平成19年度) ② 23, 356者 (平成18年度) 初期値：① 1, 061箇所 (平成17年度) ② 22, 915者 (平成17年度)
--------------	--

(指標の定義)

①「貨物利用運送事業者の海外拠点数」とは、諸外国において、わが国の貨物利用運送事業者が設立している、現地法人、合弁会社又は駐在員事務所数の合算値である。

②「貨物利用運送事業者数」は、第一種貨物利用運送事業者（他人の需要に応じ、有償で、利用運送を行う事業者であって、第二種貨物利用運送事業者以外の者をいう。）及び第二種貨物利用運送事業者（他人の需要に応じ、有償で、貨物自動車運送事業者以外の実運送事業者の行う運送に係る利用運送と、これに先行・後続する貨物自動車（トラック）による集配により、荷主に対して一貫サービスを提供する者をいう。）の合算値である。

(目標設定の考え方・根拠)

過去の実績値の年平均増加数（①69箇所、②383者）をベースに、今後の伸び率を一定と仮定した場合の数値を設定。

(外部要因)

経済・市場動向の変化による物流ニーズの高まり及び荷主の要望の高度化（複合一貫輸送など）並びに諸外国の受け入れ体制（邦人事業者に対する事業参入規制等の環境）。

(他の関係主体)

- ・実運送事業者（貨物利用運送は、航空・船舶・鉄道又はトラックの「実運送」を利用して貨物を運送するサービス。）
- ・諸外国政府（邦人事業者に対する事業規制・参入障壁。）

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

なし

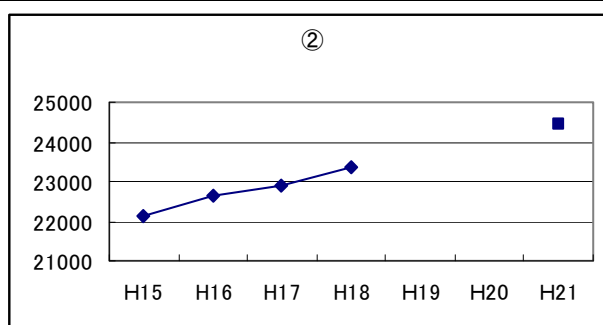
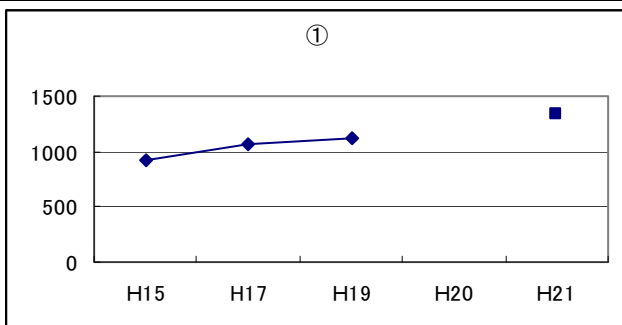
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

※単位：①は「箇所」、②は「者」（年度）

H15	H16	H17	H18	H19
① 924	① -	① 1, 061	① -	① 1, 116
② 22, 149	② 22, 660	② 22, 915	② 23, 356	② (集計中)



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・貨物利用運送事業は、「相互主義」（我が国に進出しようとする外国事業者の参入の可否について、公正性の観点から、当該国で邦人事業者が置かれている事業規制環境を踏まえて判断されるとともに、必要に応じて当該国に対して事業規制環境の改善を求めるもの。）を採用している。他国事業者に対する規制実態が不透明な国においては、他国の事業者の参入を制限・除外したり、外資の割合等の規制を課している場合もあることから、中国、ベトナム、フィリピン等の東南アジア諸国を中心に事業規制の実態調査を行ない、公正性の確保に努めている。
予算額 6, 1 2 3 千円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ①「貨物利用運送事業者の海外拠点数」については、対前回調査実績（平成17年度）から55箇所の増加となっているが、過去の実績値（平成15年度から17年度間の推移：137箇所増）と比較すると、その伸びはやや緩やかな状況となっている。
- ②「貨物利用運送事業者数」については、対前年度実績（平成17年度）から441者の増加となっており、過去の実績値の年平均増加数（383者）と比較して、その伸びは大きく上回っているところである。

（事務事業の実施状況）

- ・平成19年度には、マレーシアの事業規制・障壁について相互主義調査を行なった。なお、平成20年度はタイについて調査を実施することとしている。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・①については、平成19年度の実績値では、1, 1 1 6 箇所となっており、諸外国の事業規制・参入障壁の状況や物流業界を取り巻く経済環境、最新の世界経済動向等のトレンド等、今後の拠点数増加にとっての不確定要素は多々あるものの、過去の実績値を上回って推移していることから、A-2と評価した。
- ・②については、平成18年度の実績値（23, 3 5 6 者）が、過去の実績値の年平均増加数（383者）をベースに今後の伸び率を一定と仮定した場合の平成18年度見込値（23, 2 9 8 者）を上回っていることから、順調に増加しているものとして、A-2と評価した。

平成20年度以降における新規の取組

- ・平成19年度中に「貨物利用運送事業法制度の改善に係る検討委員会」を開催し、同委員会での議論において了承を得た現行の運用・事業規制等に対する改善方策について、平成20年7月1日付けで関係通達の改正を行なったところ。これにより事業新規参入の要件の緩和や申請手続きの負担が軽減され、事業者の増加に寄与することが期待される。

担当課等（担当課長名等）

担当課：政策統括官付参事官（複合物流）室（参事官 志村 務）

業績指標 119

各地域における国際物流の効率化に関する指標（①国際物流のボトルネックを解消するための行動計画数、②国際物流戦略チームにおいて実施したプロジェクト数）

評価

①A-2
②A-2

目標値：①15件（平成21年度）、②20件（平成22年度）
実績値：①9件（平成19年度）、②5件（平成19年度）
初期値：①8件（平成18年度）、②4件（平成18年度）

（指標の定義）

- ① 国際物流のボトルネックを解消するため、国際物流戦略チーム（注1）が策定した行動計画数
 - ② 国際物流戦略チームにおいて策定した行動計画に基づき実施した実証実験及び調査の数
- （注1）国の地方支分部局、地方公共団体、学識経験者、地元経済団体、物流事業者、荷主企業等の関係者メンバーとなって全国10地域に設立されており、地域の実情に応じたボトルネックの抽出及び解決等を図っている。

（目標設定の考え方・根拠）

各地域の国際物流のボトルネックを抽出・解消することは地域の創意工夫により行われることが重要であると考えられるため、各地方ブロックで設置されている国際物流戦略チームにおいて実施されたプロジェクト数等を目標値として設定した。

（外部要因）

特になし

（他の関係主体）

地方公共団体、学識経験者、事業者（国際物流戦略チームのメンバー）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

「総合物流政策大綱（2005—2009）」（平成17年11月15日閣議決定）

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

なし

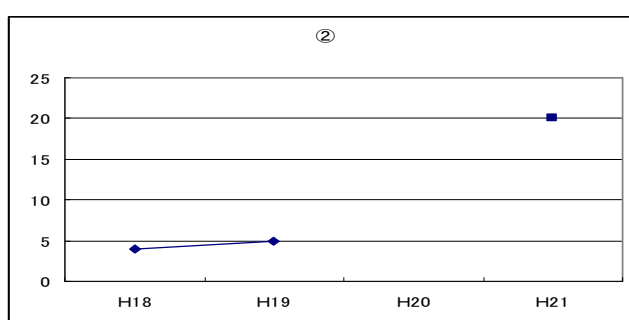
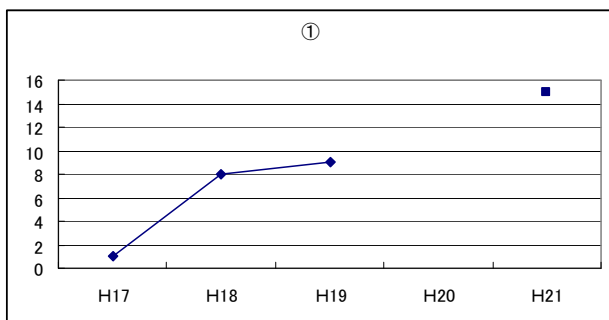
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

（年度）

H17	H18	H19
① 1件	① 8件	① 9件
② -	② 4件	② 5件



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・ 国際物流戦略チームは、国の地方支分部局、地方公共団体、経済団体、荷主企業、物流事業者等により構成されており、地域のボトルネックの抽出とその解消に向けて、地域の創意工夫を活かしたプロジェクトの策定・推進を行っている。（なお、平成19年度末時点で国際物流戦略チームは、北海道、東北、関東、北陸、中部、関西、中国、四国、九州、沖縄の計10地域で設立されている。）
- 予算額：0.19億円

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・行動計画数についての平成19年度の実績値は9件となっており、目標の達成に向けて順調な推移を示している。一方、プロジェクト数については、平成19年度の実績値は5件となっており、平成18年度実績値と比較して1件の増加にとどまっている。しかしながら、平成19年度には全国10地域の国際物流戦略チームにおいて今後のプロジェクトについて検討する検討会をたちあげており、今後プロジェクト数が増加する可能性がある。

(事務事業の実施状況)

- ・平成19年8月に東北国際物流戦略チームを新たに設立し、全国で10チームとなった。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は、それぞれ昨年度と比較して1件のみの増加であるが、現時点では各地の戦略チームにおいて行動計画やプロジェクトを検討している段階である。例えば、北部九州国際物流戦略チームでは、日本・中国・韓国における12ftコンテナの標準化に向けた調査や実証実験を行うことを検討している。また中部国際物流戦略チームにおいては、セントレアを経由する航空貨物を巡回集配荷した場合の輸送の効率化について検証する実証実験を行うことを検討している。以上のような状況を考慮して、A-2と評価した。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：政策統括官付参事官（物流政策）室（参事官 山口 勝弘）

業績指標 120

輸入者が迅速な引き取りを求めるコンテナ貨物の入港からコンテナヤードを出ることが可能となるまでの時間

評価

A-3	目標値：24時間以内（平成19年） 実績値：10.31時間（平成19年） 初期値：—
-----	--

(指標の定義)

コンテナ貨物について、船の入港から貨物がコンテナヤードを出ることが可能となるまでの時間。具体的には、対象となるコンテナ貨物を輸入者が「迅速」な引き取りを求めるものに限定し、土日を含めない場合における当該時間について、物流事業者にアンケートを実施し、平均値を集計した数値。なお、コンテナヤードから搬出するには、積み替え、運搬などの作業に加え、通関や検疫等の手続を経て輸入許可を得ることが必要である。

(目標設定の考え方・根拠)

テロ防止のためには、貨物検査などのセキュリティ強化が必要な一方、国際競争力確保の観点からは、リードタイムの短縮が不可欠。これらの状況を踏まえ、「政策群『安全かつ効率的な国際物流の実現』」の取組の一環として、関係府省ならびに関係団体により構成される「安全かつ効率的な国際物流施策推進協議会」が平成17年3月にとりまとめた「施策パッケージ」において当該目標を掲げたところである。

(外部要因)

国内外の治安情勢、国内外の経済動向、港湾取扱コンテナ数

(他の関係主体)

財務省（税関）、厚生労働省（検疫、食品検疫）、農林水産省（動植物検疫）、経済産業省（貿易管理）

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

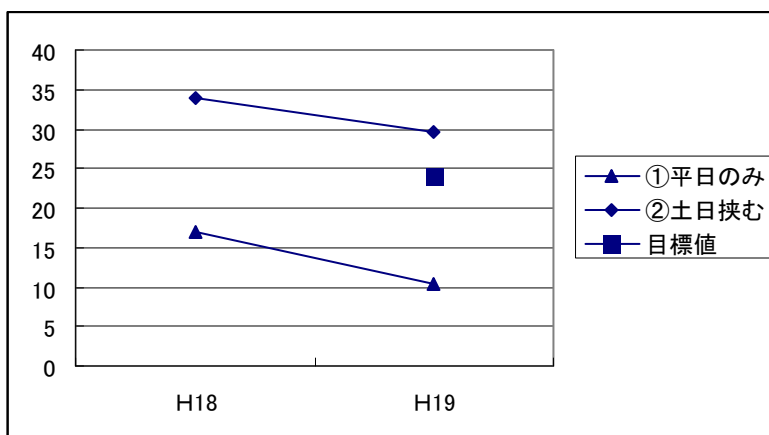
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値		(年)
H18		H19
(平日のみ)	17.07時間	(平日のみ) 10.31時間
(土日挟む)	33.94時間	(土日挟む) 29.60時間



〇活 力

政策目標 6

国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化

施策目標 2 1

観光立国を推進する

観光は、人々にゆとりとうるおいを与えると同時に、地域活性化に寄与するといった意義を有していることから、国民がゆとりを持って充実した観光を楽しむことのできる環境を整えることが重要である。

業績指標

1 2 1	訪日外国人旅行者数
1 2 2	国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数
1 2 3	日本人海外旅行者数
1 2 4	国内における観光旅行消費額
1 2 5	主要な国際会議の開催件数

【評価結果の概要】

（総合的評価）

観光立国の実現を図るため、ビジット・ジャパン・キャンペーンの推進、観光ルネサンス事業、観光の振興に寄与する人材の育成、ニューツーリズム創出・流通促進事業等の取組みを進めてきたが、順調な推移を示している業績指標がある一方で、その目標の達成に一層の努力が必要な業績指標もあることから、これまでの取組みの内容について見直しを行い、改善を図りながら、観光立国の実現に向けて、総合的かつ計画的に様々な取組みを進めていく必要がある。

（必要性）

これまでの取組みにより、訪日外国人旅行者数が増加傾向にあるといったように一定の効果が出ている業績指標がある一方で、さらなる取組みが必要な業績指標もあるところ、近年の社会経済情勢の変化や旅行に対するニーズの多様化等に対応し、効果的に観光立国の実現に向けた取組みを進めていく必要がある。

（有効性）

これまでビジット・ジャパン・キャンペーンの推進、観光ルネサンス事業をはじめとして様々な取組みを進めてきたところであるが、業績指標に示された訪日外国人旅行者数や国内旅行における年間宿泊数などの増加を図るためには、国際競争力の高い魅力ある観光地の整備などに関する更なる取組を進めていく必要がある。

（効率性）

ビジット・ジャパン・アップグレード・プロジェクトの実施による海外でのプロモーションの充実・強化や国際競争力の高い魅力ある観光地の形成などの取組みを効果的に進める上では、平成20年10月に設置される観光庁が観光政策の中核となり、観光庁長官が強力なリーダーシップを発揮することで、関係省庁や地方自治体等との連携を強化し、関係者が一体となって、効率的に様々な取組みを進めていくことが必要である。

（反映の方向性）

- ・ 平成20年10月に国土交通省の下に観光庁を設置
- ・ ビジット・ジャパン・アップグレード・プロジェクトの実施
- ・ 国際会議の開催・誘致に係る支援制度の創設
- ・ 二泊三日以上の滞在型観光を促進する観光圏形成のための新たな支援制度の創設
- ・ 観光産業の生産性向上や国際競争力の強化を図るための客室稼働率の向上や業務の共同化・効率化等に関する実証実験等の実施

等

業績指標 121
訪日外国人旅行者数

評価

A-1	目標値：1000万人（平成22年） 実績値：835万人（平成19年） 初期値：733万人（平成18年）
-----	---

（指標の定義）

国籍に基づく法務省集計による外国人正規入国者数（当該国の旅券を所持した入国者）から日本に居住する外国人を除き、これに外国人一次上陸客等を加えた入国外国人旅行者の数

（目標設定の考え方・根拠）

訪日外国人旅行者数は我が国の国勢規模等から見て極めて少ない現状にあることから、今後は2010年（平成22年）に訪日外国人旅行者を1,000万人に増加させるとの政府の目標の達成を図り、訪日外国人旅行者数と日本人海外旅行者数の格差の是正を図る。観光立国推進基本計画に「観光立国の実現のための基本的な目標」として規定されている。

（外部要因）

景気動向、為替相場等の社会・経済動向

（他の関係主体）

（独）国際観光振興機構

外務省、法務省等の他府省庁

旅行業者、メディア関係者等の民間事業者 等

（重要政策）

【施政方針】

- ・第169国会における福田内閣総理大臣施政方針演説（平成20年1月18日）「観光の振興は、地方活性化の目玉です。新たに観光庁を設置し、地方の自然や文化などを積極的に発信し、国内はもとより海外からの観光客を呼び込む取組を強化します。」

【閣議決定】

- ・観光立国推進基本計画（平成19年6月29日閣議決定）
- ・国土交通省設置法等の一部を改正する法律（平成20年法律第26号）（平成20年1月29日閣議決定）
- ・観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律（平成20年法律第39号）（平成20年1月29日閣議決定）
- ・経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日閣議決定）「第2章2.（4）アジアのゲートウェイを目指した取組に記載有り」
- ・経済財政改革の基本方針2008（平成20年6月27日閣議決定）「第2章 2. 地域活性化に記載あり」等

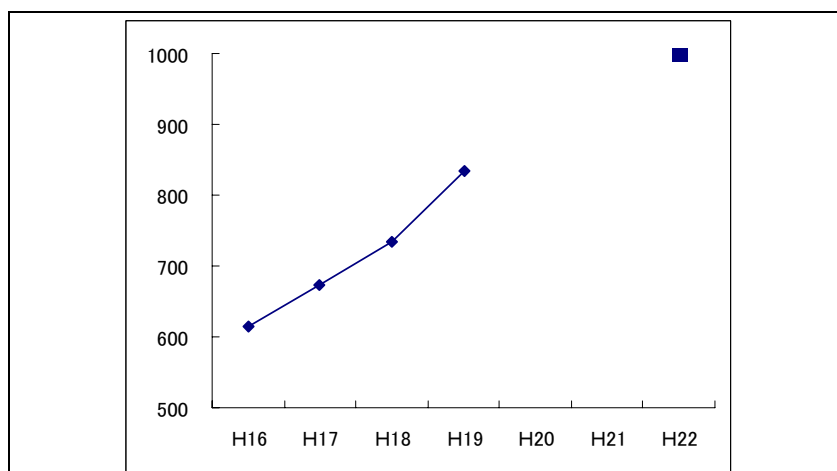
【閣決（重点）】なし

【本部決定】

- ・地方再生戦略（地域活性化統合本部）（平成20年1月29日）「第2 地方再生の総合的推進に記載有り」
- ・都市と暮らしの発展プラン（地域活性化統合本部）（平成20年4月11日）「3. 国際競争力の強化と国際交流の推進」に向けた平成20年度施策及び今後の検討課題に記載有り」

【政府・与党申合】なし

過去の実績値（万人）					（年）
H15	H16	H17	H18	H19	
521	614	673	733	835	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ① 観光ルネサンス事業
訪日外国人旅行者の受け皿となる地域の魅力の推進を図るため、観光ルネサンス事業を拡充して実施し、地域の民間と行政が一体となった観光振興の取組を総合的に支援。
予算額 3.6 億円 (平成 19 年度)
- ② 訪日外国人旅行環境整備事業の推進
訪日外国人等の地理不案内者が安心して一人歩きできる環境を整えるため、ハード・ソフト一体となった総合的な観光情報の提供を促進する。平成 19 年度は、多様化する訪日外国人のニーズに対応するため、観光旅行従事者の技能評価手法の確立に向けた検討を進めるとともに、危機管理情報も含め、地域特性に応じた総合的な観光情報システムを構築するための実証実験等を行う、また、引続き、観光関係従事者を対象とした人材育成事業、ボランティアガイドの活動支援事業を実施。
予算額 0.5 億円 (平成 19 年度)
- ③ ビジット・ジャパン・キャンペーンの強化・拡充
新たな訪日旅行需要を創出するため、国際会議等の誘致によるビジネス需要拡大や有望新興市場の開拓に取り組むと共に、日中韓共同の観光交流拡大策の展開等を官民一体で推進し、ビジット・ジャパン・キャンペーンの強化・拡充を図る。
予算額 30.7 億円 (平成 19 年度)
- ④ 国際会議の開催・誘致の推進
主要な国際会議の開催件数を 2011 年に 252 件とすることを目指し、開催・誘致活動に対する支援・国際会議適地としての認知度向上のためのプロモーション等の取り組みを推進。
予算額 3.6 億円 (平成 19 年度)
- ⑤ 世界観光機関 (UNWTO) 拠出金
予算額 0.2 億円 (平成 19 年度)
- ⑥ 世界観光機関 (UNWTO) 分担金
予算額 0.5 億円 (平成 19 年度)
- ⑥ 独立行政法人国際観光振興機構運営費交付金
独立行政法人国際観光振興機構の行う海外観光宣伝事業、コンベンション振興対策事業等の実施に要する経費の一部を交付するために必要な経費。
予算額 21.1 億円 (平成 19 年度)
- ⑦ 国際観光ホテル整備法登録ホテル・旅館に係る特例措置 (所得税、法人税、法人住民税、事業税)
訪日外国人旅行者を 2010 年までに 1,000 万人とするとの目標を達成するためには「国際競争力のある観光地づくり」が重要であることから、外客来訪促進法の宿泊拠点地区における国際観光ホテル整備法登録ホテル・旅館である大規模法人が「国際放送設備」「高速通信設備」の導入を行う場合に、取得価額の 30% の特別償却の特例措置を講じる。
減収見込み額 63.2 百万円 (平成 19 年度)
- ⑧ 沖縄の特定地域において特定民間観光関連施設を新增設した場合の投資税額控除 (観光振興地域における投資税額控除) (法人税、法人住民税、事業税、事業税 (外形))
沖縄振興特別措置法に定める観光振興地域において、特定民間観光関連施設の用に供する機械及び装置、建物等を新增設する場合に、機械及び装置については取得価格の 15% の税額控除、建物及びその附属施設並びに構築物については取得価格の 8% の税額控除の特例措置を講じる。
減収見込み額 89 百万円 (平成 19 年度)
- ⑨ 国際競争力のある観光地づくりに向けた地域の取組に向けた地域の取組に係る課税標準の特例措置 (不動産取得税)
外客来訪促進法に規定する地域観光振興事業計画の認定を受けた民法 34 条法人が取得する文化財にかかる課税標準を 2 分の 1 とする特例措置を講じる。
減収見込み額 10 百万円 (平成 19 年度)

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

訪日外国人旅行者数は、平成 19 年に過去最高となる 835 万人が日本を訪れ、前年対比 13.9% 増と目標に対して順調に推移している。

(事務事業の実施状況)

- ・観光ルネサンス事業の実施により、外国人観光客の受け皿となる国際競争力の高い観光地の形成を促進した。
- ・地域の観光振興に寄与する人材の育成として、観光カリスマを講師とする「観光カリスマ塾」を広島県呉市等全国 8 地区での開催を行い、また、「観光地域プロデューサー」モデル事業の実施により 5 名の観光地域プロデューサーの選定及びモデル地域への派遣をし、地域の活性化を促した。
- ・ホテル・旅館従業員、交通機関職員、観光案内所職員、ボランティアガイド等に対して「訪日外国人旅行者接遇研修会」の開催を北海道函館市等全国 17 箇所で行い、接遇能力を高め、外国人受入環境を整備することで、外国人旅行者の訪日を促進した。

- ・日中国交正常化35周年記念交流事業を実施。また、インド等との観光交流年や韓国との朝鮮通信使400周年を活用した取組、日中韓三国の共同の観光交流拡大の取組、国際会議誘致の取組等を通じ、ビジット・ジャパン・キャンペーンの高度化を図った。
- ・観光分野における世界最大の国際機関である世界観光機関（UNWTO）本部事務局（スペイン・マドリッド）及びアジア太平洋センター（大阪・泉佐野市）に対して拠出金及び分担金の拠出を行った。拠出金等はUNWTOにおいて、世界の観光動向に関する調査や統計の作成、世界における観光振興の促進に関する事業等に使用されており、世界の観光の振興・発展や国際観光交流の促進に貢献している。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は目標の達成に向けて順調な推移を見せていることから、A-1と評価した。
- ・目標を達成するために、増加するリピーター客や個人旅行者への対策等、さらなる取組を講ずる必要がある
- ・我が国の国内における旅行消費額の約9割は、日本人観光旅客によるものであり、日本人を含めた内外からの観光旅客の来訪及び滞在を促進する必要があることから、観光ルネサンス事業に加え、20年度より、内外観光客の2泊3日以上滞り型観光を促進する観光圏形成のための取組を促進する「観光圏整備事業」を実施する。
- ・多様化する訪日外国人旅行者のニーズに対応し、観光事業従事者のインセンティブの向上を図るため、観光事業従事者が訪日外国人旅行者等を接遇するにあたって必要とされる技能を評価する手法の確立に向けた検討を行う。
- ・観光の振興に寄与する人材の育成として、今後も「観光カリスマ塾」を開催することで「観光カリスマ」のノウハウ普及を促すとともに、「観光地域プロデューサー」モデル事業によって地域の観光振興の専門家を派遣する等の取組を行い、また、引き続き「訪日外国人旅行者接遇研修」によってボランティアガイド等を含めた観光事業従事者による外国人対応を一層充実させる。
- ・世界観光機関（UNWTO）本部事務局（スペイン・マドリッド）及びアジア太平洋センター（大阪・泉佐野市）に対する拠出金及び分担金の拠出は、世界の観光の振興・発展や国際観光交流の促進につながるものであるため、我が国としてもその活動を積極的に支援していく。
- ・10月から観光庁を設置し、必要な施策を総合的に策定・実施することにより観光立国の実現を図る。

平成20年度以降における新規の取組

- ・平成20年度は、訪日旅行者の満足度を高め、リピーター化を促進すべく、「ビジット・ジャパン・アップグレード・プロジェクト」として、我が国の観光魅力の一層の発信強化・拡大等に取り組むほか、国際会議の開催・誘致を推進する。
- ・観光立国の実現に向けて、複数の観光地の連携により二泊三日以上の滞在型観光を促進する観光圏形成のための新たな支援制度を創設する。
- ・全国各地において、観光地域づくり人材育成の動きが自発的に発展していくことが必要なことから、観光地域づくり人材育成の先進事例に関する情報共有や各地域における問題の抽出等によって、各地域の観光地域づくり人材育成を促進させる。
- ・観光産業の新たなビジネスモデルを構築し普及・啓発することを目的として、客室稼働率の向上や業務の共同化・効率化等に関する実証事業を行い、観光産業の生産性向上や国際競争力の強化を図る。
- ・観光庁の設置により長官をヘッドにリーダーシップを発揮し、関係省庁との関係を強化することで総合的かつ計画的に取り組むことにより観光立国の実現を図る。また、地方運輸局等現場に近い充実した地方組織を活用して観光振興の施策を的確に推進する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局観光政策課（課長 花角 英世）
 関係課：総合政策局観光経済課（課長 大滝 昌平）
 総合政策局国際観光課（課長 平田 徹郎）
 総合政策局観光地域振興課（課長 笹森 秀樹）
 総合政策局観光資源課（課長 水嶋 智）
 総合政策局観光事業課（課長 加藤 隆司）
 総合政策局事業総括調整官（事業総括調整官 七條 牧生）

業績指標 122

国内観光旅行による国民一人当たり年間宿泊数

評価

B-1	目標値：4泊（平成22年度） 実績値：2.47泊（平成19年度） 初期値：2.72泊（平成18年度）
-----	--

※初期値については確定値に修正した。

(指標の定義)

観光レクリエーションを目的とする国内宿泊旅行の国民一人の平均年間宿泊数

(目標設定の考え方・根拠)

退職後の団塊世代の観光需要が拡大し、有給休暇の取得率が55%になった場合の推計値3.33泊を切り上げたもの。観光立国推進基本計画に「観光立国の実現のための基本的な目標」として規定されている。

(外部要因)

経済・社会動向（景気動向、為替相場、余暇時間・自由時間、家計収支等）

(他の関係主体)

地方公共団体、経済団体・民間事業者等（事業主体）

文部科学省（学校の休暇制度を所管）

厚生労働省（労働者の休暇制度を所管）

経済産業省（経済団体を所管）

(重要政策)

【施政方針】

- ・第169国会における福田内閣総理大臣施政方針演説（平成20年1月18日）「観光の振興は、地方活性化の目玉です。新たに観光庁を設置し、地方の自然や文化などを積極的に発信し、国内はもとより海外からの観光客を呼び込む取組を強化します。」

【閣議決定】

- ・観光立国推進基本計画（平成19年6月29日閣議決定）
- ・国土交通省設置法等の一部を改正する法律（平成20年法律第26号）（平成20年1月29日閣議決定）
- ・観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律（平成20年法律第39号）（平成20年1月29日閣議決定）
- ・経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日閣議決定）「第2章2.（4）アジアのゲートウェイを目指した取組に記載有り」
- ・経済財政改革の基本方針2008（平成20年6月27日閣議決定）「第2章 2. 地域活性化に記載あり」等

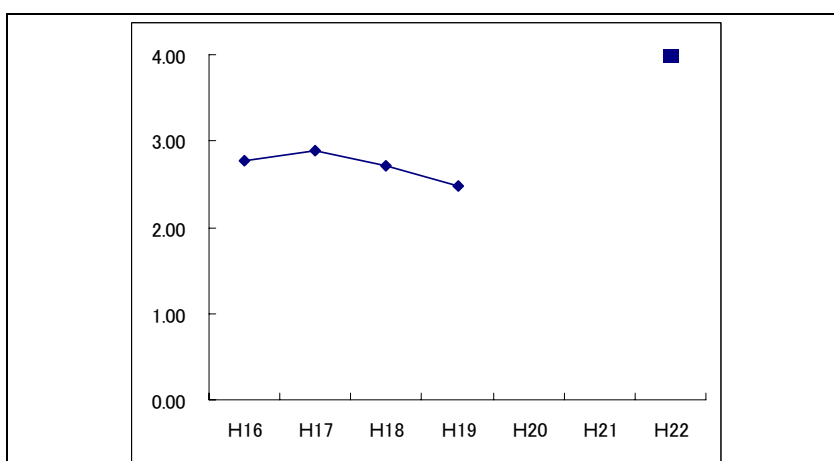
【閣決（重点）】なし

【本部決定】

- ・地方再生戦略（地域活性化統合本部）（平成20年1月29日）「第2 地方再生の総合的推進 に記載有り」
- ・都市と暮らしの発展プラン（地域活性化統合本部）（平成20年4月11日）「3. 国際競争力の強化と国際交流の推進」に向けた平成20年度施策及び今後の検討課題に記載有り」

【政府・与党申合】なし

過去の実績値（泊）					（年度）
H15	H16	H17	H18	H19	
2.81	2.78	2.89	2.72	2.47	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ① 観光ルネサンス事業
訪日外国人旅行者の受け皿となる地域の魅力の推進を図るため、観光ルネサンス事業を拡充して実施し、地域の民間と行政が一体となった観光振興の取組を総合的に支援。
予算額 3.6 億円（平成 19 年度）
- ② 訪日外国人旅行環境整備事業の推進
訪日外国人等の地理不案内者が安心して一人歩きできる環境を整えるため、ハード・ソフト一体となった総合的な観光情報の提供を促進する。平成 19 年度は、多様化する訪日外国人のニーズに対応するため、観光旅行従事者の技能評価手法の確立に向けた検討を進めるとともに、危機管理情報も含め、地域特性に応じた総合的な観光情報システムを構築するための実証実験等を行う、また、引き続き、観光関係従事者を対象とした人材育成事業、ボランティアガイドの活動支援事業を実施。
予算額 0.5 億円（平成 19 年度）
- ③ ユニバーサルデザインへの考え方に基づく観光促進事業
ユニバーサルデザインに配慮した旅行商品・旅行システムの開発及び観光地のユニバーサルデザイン化を促進し、ユニバーサルデザインへの考え方に基づく観光を定着させるため、平成 18 年度の調査検討の結果を踏まえてガイドライン（手引き書）を策定した。
予算額 0.0 億円（平成 19 年度）
- ④ ニューツーリズム創出・流通促進事業
長期滞在型観光、エコツーリズム、ヘルスツーリズム等の地域独自の魅力を生かした「ニューツーリズム」の創出と流通を促進するため、データベースの構築や実証事業の実施等により「ニューツーリズム」市場の形成を支援した。
予算額 0.8 億円（平成 19 年度）
- ⑤ 沖縄の特定地域において特定民間観光関連施設を新増設した場合の投資税額控除（観光振興地域における投資税額控除）（法人税、法人住民税、事業税、事業税（外形））
沖縄振興特別措置法に定める観光振興地域において、特定民間観光関連施設の用に供する機械及び装置、建物等を新増設する場合に、機械及び装置については取得価格の 15% の税額控除、建物及びその附属施設並びに構築物については取得価格の 8% の税額控除の特例措置を講じる。
減収見込み額 89 百万円（平成 19 年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

平成 19 年は 2.47 泊と、前年比 9.2% の減少となっており低調である。

（事務事業の実施状況）

- ・観光ルネサンス事業の実施により、外国人観光客の受け皿となる国際競争力の高い観光地の形成を促進。
- ・地域の観光振興に寄与する人材の育成として、観光カリスマを講師とする「観光カリスマ塾」を広島県呉市等全国 8 地区での開催を行い、また、「観光地域プロデューサー」モデル事業の実施により 5 名の観光地域プロデューサーの選定及びモデル地域への派遣をし、地域の活性化を促した。
- ・ホテル・旅館従業員、交通機関職員、観光案内所職員、ボランティアガイド等に対して「訪日外国人旅行者接遇研修会」の開催を北海道函館市等全国 17 箇所で行い、接遇能力を高め、外国人受入環境を整備することで、外国人旅行者の訪日を促進した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は低調であり、B-1 と評価した。
- ・目標を達成するためには、観光客の 2 泊 3 日以上滞り型観光を促進する観光圏形成、休暇取得の促進等、さらなる取組を講ずる必要がある。
- ・我が国の国内における旅行消費額の約 9 割は、日本人観光旅客によるものであり、日本人を含めた内外からの観光旅客の来訪及び滞在を促進する必要があることから、観光ルネサンス事業に加え、20 年度より、内外観光客の 2 泊 3 日以上滞り型観光を促進する観光圏形成のための取組を促進する「観光圏整備事業」を実施。
- ・国内旅行需要創出・平準化の促進のため、20 年度より、国内旅行需要創出・平準化等促進実証事業を実施。
- ・「ニューツーリズム」の創出と流通を促進するため、平成 19 年度に引き続き、実証事業の実施等により「ニューツーリズム」市場の形成を支援するとともに、一般国民、観光関係者等に対するセミナーやシンポジウムの開催等により、「ニューツーリズム」市場の育成を図る。また、ニューツーリズム旅行商品としての成功事例を積み上げ、その要因を分析・活用する。平成 19 年度に構築中のデータベースについては、利用者ニーズに対応したシステム改修を行う。
- ・観光の振興に寄与する人材の育成として、今後も「観光カリスマ塾」を開催することで「観光カリスマ」のノウハウ普及を促すと同時に、「観光地域プロデューサー」モデル事業によって地域の観光振興の専門家を派遣する等の取組を行い、また、引き続き「訪日外国人旅行者接遇研修」によってボランティアガイド等を含めた観光事業従事者による外国人対応を一層充実させる。

- ・19年度に策定予定の旅行商品のユニバーサルデザイン化に関するガイドラインについて、シンポジウム等の普及啓発活動を行う。
- ・10月から観光庁を設置し、必要な施策を総合的に策定・実施することにより観光立国の実現を図る。

平成20年度以降における新規の取組

- ・観光立国の実現に向けて、複数の観光地の連携により二泊三日以上の滞在型観光を促進する観光圏形成のための新たな支援制度を創設する。
- ・休暇取得を通じた国内旅行需要の創出・平準化を図るため、年次有給休暇等の積極的取得及び休暇を利用した旅行等に積極的に取り組み有給休暇取得率等の高い民間企業の取り組み事例を収集分析するとともに、国内旅行需要の平準化や休暇取得の多様化・柔軟化等の課題の解決に資する具体的な取り組みを実証的に実施する。
- ・宿泊産業、観光産業の新たなビジネスモデルの構築を支援するとともに、そのノウハウの普及・啓発を行う。
- ・全国各地において、観光地域づくり人材育成の動きが自発的に発展していくことが必要なことから、観光地域づくり人材育成の先進事例に関する情報共有や各地域における問題の抽出等によって、各地域の観光地域づくり人材育成を促進させる。
- ・観光庁の設置により長官をヘッドにリーダーシップを発揮し、関係省庁との関係を強化することで総合的かつ計画的に取り組むことにより観光立国の実現を図る。また、地方運輸局等現場に近い充実した地方組織を活用して観光振興の施策を的確に推進する。

担当課等（担当課長名等）

- 担当課：総合政策局観光政策課（課長 花角 英世）
- 関係課：総合政策局観光経済課（課長 大滝 昌平）
- 総合政策局国際観光課（課長 平田 徹郎）
- 総合政策局観光地域振興課（課長 笹森 秀樹）
- 総合政策局観光資源課（課長 水嶋 智）
- 総合政策局観光事業課（課長 加藤 隆司）
- 総合政策局事業総括調整官（事業総括調整官 七條 牧生）

業績指標 1 2 3
日本人海外旅行者数

評価

B-1	目標値：2000万人（平成22年） 実績値：1728.5万人（平成19年） 初期値：1753.5万人（平成18年）
-----	---

（指標の定義）
年間に日本国内から海外へ出国した日本人数

（目標設定の考え方・根拠）
観光立国の実現に当たっては、国際相互理解の増進等の観点から日本人の海外旅行の促進も重要であり、観光立国推進基本法においても国は国際相互交流の促進を図るべきことが盛り込まれているところ。2000万人との目標値については、観光立国推進基本計画に「観光立国の実現のための基本的な目標」として規定されている。

（外部要因）
景気動向、為替相場等の社会・経済動向

（他の関係主体）
地方公共団体、経済団体・民間事業者等（事業主体）
文部科学省（学校の休暇制度を所管）
厚生労働省（労働者の休暇制度を所管）
経済産業省（経済団体を所管）

（重要政策）
【施政方針】
・第169国会における福田内閣総理大臣施政方針演説（平成20年1月18日）「観光の振興は、地方活性化の目玉です。新たに観光庁を設置し、地方の自然や文化などを積極的に発信し、国内はもとより海外からの観光客を呼び込む取組を強化します。」

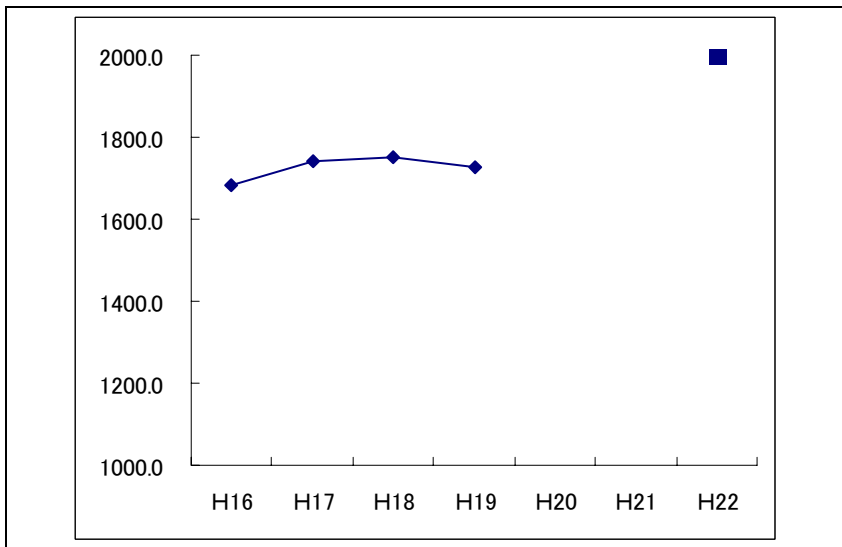
【閣議決定】
・観光立国推進基本計画（平成19年6月29日閣議決定）
・国土交通省設置法等の一部を改正する法律（平成20年法律第26号）（平成20年1月29日閣議決定）
・経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日閣議決定）「第2章2.（4）アジアのゲートウェイを目指した取組に記載有り」
・経済財政改革の基本方針2008（平成20年6月27日閣議決定）「第2章 2. 地域活性化に記載あり」等

【閣決（重点）】 なし

【本部決定】
・地方再生戦略（地域活性化統合本部）（平成20年1月29日）「第2 地方再生の総合的推進に記載有り」
・都市と暮らしの発展プラン（地域活性化統合本部）（平成20年4月11日）「3. 国際競争力の強化と国際交流の推進」に向けた平成20年度施策及び今後の検討課題に記載有り」

【政府・与党申合】 なし

過去の実績値（万人）				（年）	
H15	H16	H17	H18	H19	
1329.6	1683.1	1740.4	1753.5	1728.5	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ① ASEAN貿易投資観光促進センター拠出金
予算額0.9億円(平成19年度)
- ② 世界観光機関(UNWTO)拠出金
予算額0.2億円(平成19年度)
- ③ 世界観光機関(UNWTO)分担金
予算額0.5億円(平成19年度)

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成19年度においては平年並みの1728.5万人となり、前年比1.5%の減少と低調である。

(事務事業の実施状況)

- ・ASEAN貿易投資観光促進センター設立協定に基づき拠出を行った。本センターは日本と緊密な関係にあるASEAN地域への日本国からの観光客数の増加のために「ASEAN観光フェア」等様々な事業を実施した。
- ・観光分野における世界最大の国際機関である世界観光機関(UNWTO)本部事務局(スペイン・マドリッド)及びアジア太平洋センター(大阪・泉佐野市)に対して拠出金及び分担金の拠出を行った。拠出金等はUNWTOにおいて、世界の観光動向に関する調査や統計の作成、世界における観光振興の促進に関する事業等に使用されており、世界の観光の振興・発展や国際観光交流の促進に貢献している。UNWTOアジア太平洋センターでは、アジア地域のアウトバウンド振興のために「日-モンゴル観光交流促進セミナー」(平成19年6月)を開催する等世界の観光の振興・発展や国際観光交流促進のための事業を実施している。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は低調であり、B-1と評価した。
- ・目標を達成するために、海外旅行促進のための推進体制整備等のさらなる取組を講ずる必要がある。
- ・日本人の海外旅行の推進のため、イベント・周年事業等を活用した海外旅行プロモーション強化や海外教育旅行の促進等の環境整備、戦略的なディスティネーション開発、海外危険情報の発信等海外旅行の安全、安心の確保と質の向上やクルーズ旅行の振興等による海外旅行の魅力の向上に対する取り組みが必要であるため、観光庁設置時に、高い専門的な知識と豊富な業務経験を持った海外旅行促進官を新たに設置し、当該目標達成のための企画・立案・調整を行う。
- ・ASEAN貿易投資観光促進センターの活動は、日本・ASEAN間の観光交流の促進及び日本からASEANの観光旅行者の増加に資していることから、我が国としてもその活動を引き続き積極的に支援していく必要がある。
- ・世界観光機関(UNWTO)本部事務局(スペイン・マドリッド)及びアジア太平洋センター(大阪・泉佐野市)に対する拠出金及び分担金の拠出は、アジア地域における「観光交流促進セミナー」の実施等アウトバウンドの振興や国際観光交流の促進につながるため、我が国としてもその活動を積極的に支援していく必要がある。
- ・10月から観光庁を設置し、必要な施策を総合的に策定・実施することにより観光立国の実現を図る。

平成20年度以降における新規の取組

- ・観光庁の設置により長官をヘッドにリーダーシップを発揮し、関係省庁との関係を強化することで総合的かつ計画的に取り組むことにより観光立国の実現を図る。また、地方運輸局等現場に近い充実した地方組織を活用して観光振興の施策を的確に推進する。
- ・観光庁設置時に、海外旅行の促進を専ら担当する高い専門的な知識と豊富な業務経験を持った海外旅行促進官を新たに設置し、当該目標達成のための企画・立案・調整機能を強化する。

担当課等(担当課長名等)

担当課：総合政策局観光政策課(課長 花角 英世)
関係課：総合政策局観光経済課(課長 大滝 昌平)
総合政策局国際観光課(課長 平田 徹郎)
総合政策局観光地域振興課(課長 笹森 秀樹)
総合政策局観光資源課(課長 水嶋 智)
総合政策局観光事業課(課長 加藤 隆司)
総合政策局事業総括調整官(事業総括調整官 七條 牧生)

業績指標 124

国内における観光旅行消費額

評価

B-1

目標値：30兆円（平成22年度）
 実績値：23.5兆円（平成18年度）
 初期値：24.5兆円（平成17年度）

※初期値については確定値に修正した。

(指標の定義)

国民の国内観光旅行消費額、訪日外国人旅行者による日本国内での旅行消費額の総計

(目標設定の考え方・根拠)

訪日外国人旅行者数を1,000万人に増やすという目標（別途記述）を達成し、退職後の団塊世代の観光需要が拡大し、有給休暇の取得率が55%になった場合の推計値29.66兆円を切り上げたもの。

観光立国推進基本計画に「観光立国の実現のための基本的な目標」として規定されている。

(外部要因)

経済・社会動向（景気動向、為替相場、余暇時間・自由時間、家計収支等）

(他の関係主体)

地方公共団体、経済団体・民間事業者等（事業主体）

文部科学省（学校の休暇制度を所管）

厚生労働省（労働者の休暇制度を所管）

経済産業省（経済団体を所管）

(重要政策)

【施政方針】

- ・第169国会における福田内閣総理大臣施政方針演説（平成20年1月18日）「観光の振興は、地方活性化の目玉です。新たに観光庁を設置し、地方の自然や文化などを積極的に発信し、国内はもとより海外からの観光客を呼び込む取組を強化します。」

【閣議決定】

- ・観光立国推進基本計画（平成19年6月29日閣議決定）
- ・国土交通省設置法等の一部を改正する法律（平成20年法律第26号）（平成20年1月29日閣議決定）
- ・観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律（平成20年法律第39号）（平成20年1月29日閣議決定）
- ・経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日閣議決定）「第2章2.（4）アジアのゲートウェイを目指した取組に記載有り」
- ・経済財政改革の基本方針2008（平成20年6月27日閣議決定）「第2章 2. 地域活性化に記載あり」等

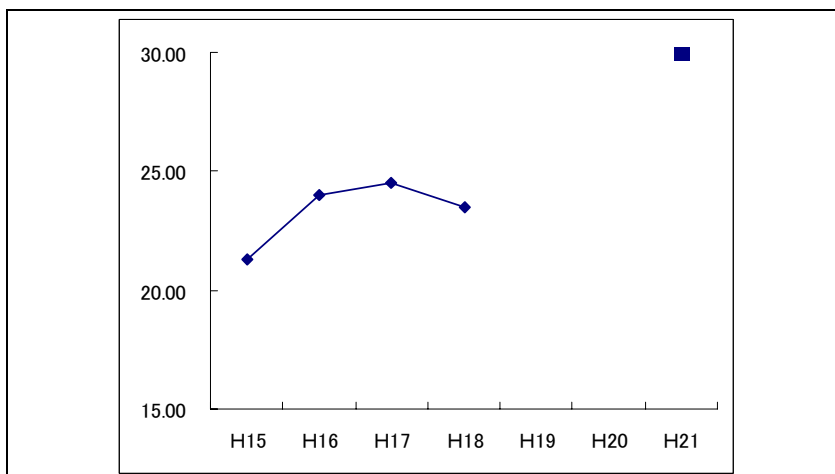
【閣決（重点）】なし

【本部決定】

- ・地方再生戦略（地域活性化統合本部）（平成20年1月29日）「第2 地方再生の総合的推進に記載有り」
- ・都市と暮らしの発展プラン（地域活性化統合本部）（平成20年4月11日）「3. 国際競争力の強化と国際交流の推進」に向けた平成20年度施策及び今後の検討課題に記載有り」

【政府・与党申合】なし

過去の実績値（兆円）					（年度）
H14	H15	H16	H17	H18	
21	21.3	24	24.5	23.5	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ① 観光ルネサンス事業
訪日外国人旅行者の受け皿となる地域の魅力の推進を図るため、観光ルネサンス事業を拡充して実施し、地域の民間と行政が一体となった観光振興の取組を総合的に支援。
予算額 3.6 億円（平成 19 年度）
- ② 訪日外国人旅行環境整備事業の推進
訪日外国人等の地理不案内者が安心して一人歩きできる環境を整えるため、ハード・ソフト一体となった総合的な観光情報の提供を促進する。平成 19 年度は、多様化する訪日外国人のニーズに対応するため、観光旅行従事者の技能評価手法の確立に向けた検討を進めるとともに、危機管理情報も含め、地域特性に応じた総合的な観光情報システムを構築するための実証実験等を行う、また、引続き、観光関係従事者を対象とした人材育成事業、ボランティアガイドの活動支援事業を実施。
予算額 0.5 億円（平成 19 年度）
- ③ ユニバーサルデザインの考え方に基づく観光促進事業
ユニバーサルデザインに配慮した旅行商品・旅行システムの開発及び観光地のユニバーサルデザイン化を促進し、ユニバーサルデザインの考え方に基づく観光を定着させるため、平成 18 年度の調査検討の結果を踏まえてガイドライン（手引き書）を策定した。
予算額 0.03 億円
- ④ ニューツーリズム創出・流通促進事業
長期滞在型観光、エコツーリズム、ヘルスツーリズム等の地域独自の魅力を生かした「ニューツーリズム」の創出と流通を促進するため、データベースの構築や実証事業の実施等により「ニューツーリズム」市場の形成を支援した。
予算額 0.8 億円
- ⑤ ビジット・ジャパン・キャンペーンの強化・拡充
新たな訪日旅行需要を創出するため、国際会議等の誘致によるビジネス需要拡大や有望新興市場の開拓に取り組むと共に、日中韓共同の観光交流拡大策の展開等を官民一体で推進し、ビジット・ジャパン・キャンペーンの強化・拡充を図る。
予算額 30.7 億円（平成 19 年度）
- ⑥ 国際会議の開催・誘致の推進
主要な国際会議の開催件数を 2011 年に 252 件とすることを目指し、開催・誘致活動に対する支援・国際会議適地としての認知度向上のためのプロモーション等の取り組みを推進。
予算額 3.6 億円（平成 19 年度）
- ⑦ 世界観光機関（UNWTO）拠出金
予算額 0.2 億円（平成 19 年度）
- ⑧ 世界観光機関（UNWTO）分担金
予算額 0.5 億円（平成 19 年度）
- ⑨ 独立行政法人国際観光振興機構運営費交付金
独立行政法人国際観光振興機構の行う海外観光宣伝事業、コンベンション振興対策事業等の実施に要する経費の一部を交付するために必要な経費。
予算額 21.1 億円（平成 19 年度）
- ⑩ ASEAN 貿易投資観光促進センター拠出金
予算額 0.9 億円（平成 19 年度）
- ⑪ 国際観光ホテル整備法登録ホテル・旅館に係る特例措置（所得税、法人税、法人住民税、事業税）
訪日外国人旅行者を 2010 年までに 1,000 万人とするとの目標を達成するためには「国際競争力のある観光地づくり」が重要であることから、外客来訪促進法の宿泊拠点地区における国際観光ホテル整備法登録ホテル・旅館である大規模法人が「国際放送設備」「高速通信設備」の導入を行う場合に、取得価額の 30% の特別償却の特例措置を講じる。
減収見込額 63.2 百万円（平成 19 年度）
- ⑫ 沖縄の特定地域において特定民間観光関連施設を新増設した場合の投資税額控除（観光振興地域における投資税額控除）（法人税、法人住民税、事業税、事業税（外形））
沖縄振興特別措置法に定める観光振興地域において、特定民間観光関連施設の用に供する機械及び装置、建物等を新増設する場合に、機械及び装置については取得価格の 15% の税額控除、建物及びその附属施設並びに構築物については取得価格の 8% の税額控除の特例措置を講じる。
減収見込額 89 百万円（平成 19 年度）
- ⑬ 国際競争力のある観光地づくりに向けた地域の取組に向けた地域の取組に係る課税標準の特例措置（不動産取得税）
外客来訪促進法に規定する地域観光振興事業計画の認定を受けた民法 34 条法人が取得する文化財にかかる課税標準を 2 分の 1 とする特例措置を講じる。
減収見込額 10 百万円（平成 19 年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成18年度においては平年並みの23.5兆円となり、前年比4.1%の減少と低調である。

(事務事業の実施状況)

- 平成19年度は、日中国交正常化35周年記念交流事業を実施。また、インド等との観光交流年や韓国との朝鮮通信使400周年を活用した取組、日中韓三国の共同の観光交流拡大の取組、国際会議誘致の取組等を通じ、ビジット・ジャパン・キャンペーンの強化・拡充を図った。
- 地域の観光振興に寄与する人材の育成として、観光カリスマを講師とする「観光カリスマ塾」を広島県呉市等全国8地区での開催を行い、また、「観光地域プロデューサー」モデル事業の実施により5名の観光地域プロデューサーの選定及びモデル地域への派遣をし、地域の活性化を促した。
- ホテル・旅館従業員、交通機関職員、観光案内所職員、ボランティアガイド等に対して「訪日外国人旅行者接遇研修会」の開催を北海道函館市等全国17箇所で行い、接遇能力を高め、外国人受入環境を整備することで、外国人旅行者の訪日を促進した。
- 観光分野における世界最大の国際機関である世界観光機関（UNWTO）本部事務局（スペイン・マドリッド）及びアジア太平洋センター（大阪・泉佐野市）に対して拠出金及び分担金の拠出を行った。拠出金等はUNWTOにおいて、世界の観光動向に関する調査や統計の作成、世界における観光振興の促進に関する事業等に使用されており、世界の観光の振興・発展や国際観光交流の促進に貢献している。
- ASEAN貿易投資観光促進センター設立協定に基づき拠出を行った。本センターは日本と緊密な関係にあるASEAN地域への日本国からの観光客数の増加のために「ASEAN観光フェア」等様々な事業を実施した。
- 平成19年度は、平成19年5月30日に「国際会議開催・誘致拡大局長級会合」が開催され、「国際会議の開催・誘致推進による国際交流拡大プログラム」を策定。これにより、関係者が有する資源を集中的に投入し、官民一体の取り組みを推進することとなったところ。
これを踏まえ、国土交通省においては、以下の取組を実施。
 - 平成19年5月30日に、誘致活動や開催・受入対策についての情報提供を行う相談窓口を設置。
 - 誘致主体のニーズを踏まえ、関係省庁と連携して総理大臣や大臣による招請状の発出や在外公館・国際観光振興機構（JNTO）による誘致活動の支援を働きかける等の取組を開始。
 - 平成20年2月～3月にかけて、各地方自治体との連携を強化するとともに、都市間の優れた取り組みを競わせる観点から、国際会議開催・誘致に積極的に取り組んでいる15都市に対して、国の施策を説明するとともに、国際会議誘致・開催の取組及びニーズの聞き取りを実施した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は低調であり、B-1と評価した。
- 当目標は他の4つの目標の総合的な結果を反映する目標である。目標を達成するために、他の4つの目標の課題について、さらなる取組を講ずる必要がある。
- 我が国の国内における旅行消費額の約9割は、日本人観光旅客によるものであり、日本人を含めた内外からの観光旅客の来訪及び滞在を促進する必要があることから、観光ルネサンス事業に加え、20年度より、内外観光客の2泊3日以上滞る型観光を促進する観光圏形成のための取組を促進する「観光圏整備事業」を実施。
- 国内旅行需要創出・平準化の促進のため、20年度より、国内旅行需要創出・平準化等促進実証事業を実施。
- 多様化する訪日外国人旅行者のニーズに対応し、観光事業従事者のインセンティブの向上を図るため、観光事業従事者が訪日外国人旅行者等を接遇するにあたって必要とされる技能を評価する手法の確立に向けた検討を行う。
- 19年度に策定予定の旅行商品のユニバーサルデザイン化に関するガイドラインについて、シンポジウム等の普及啓発活動を行う。
- 平成19年度に引き続き、実証事業の実施等により「ニューツーリズム」市場の形成を支援するとともに、一般国民、観光関係者等に対するセミナーやシンポジウムの開催等により、「ニューツーリズム」市場の育成を図る。また、ニューツーリズム旅行商品としての成功事例を積み上げ、その要因を分析・活用する。平成19年度に構築中のデータベースについては、利用者ニーズに対応したシステム改修を行う。
- 観光の振興に寄与する人材の育成として、今後も「観光カリスマ塾」を開催することで「観光カリスマ」のノウハウ普及を促すと同時に、「観光地域プロデューサー」モデル事業によって地域の観光振興の専門家を派遣する等の取組を行い、また、引き続き「訪日外国人旅行者接遇研修」によってボランティアガイド等を含めた観光事業従事者による外国人対応を一層充実させる。
- 世界観光機関（UNWTO）本部事務局（スペイン・マドリッド）及びアジア太平洋センター（大阪・泉佐野市）に対する拠出金及び分担金の拠出は、世界の観光の振興・発展や国際観光交流の促進につながるものであるため、我が国としてもその活動を積極的に支援していく。
- 国内旅行需要創出・平準化の促進のため、20年度より、国内旅行需要創出・平準化等促進実証事業を実施。
- 日本人の海外旅行の推進のため、イベント・周年事業等を活用した海外旅行プロモーション強化や海外教育旅行の促進等の環境整備、戦略的なディスティネーション開発、海外危険情報の発信等海外旅行の安全、安心の確保と質の向上やクルーズ旅行の振興等による海外旅行の魅力の向上に対する取り組みが必要であるため、観光庁設置時に、高い専門的な知識と豊富な業務経験を持った海外旅行促進官を新たに設置し、当該目標達成のための企画・立案・調整を行う。
- ASEAN貿易投資観光促進センターの活動は、日本・ASEAN間の観光交流の促進及び日本からASEANの観光旅行者の増加に資していることから、我が国としてもその活動を引き続き積極的に支援していく必要がある。

- ・世界観光機関（UNWTO）本部事務局（スペイン・マドリッド）及びアジア太平洋センター（大阪・泉佐野市）に対する拠出金及び分担金の拠出は、世界の観光の振興・発展や国際観光交流の促進につながるものであるため、我が国としてもその活動を積極的に支援していく必要がある。
- ・10月から観光庁を設置し、必要な施策を総合的に策定・実施することにより観光立国の実現を図る。

平成20年度以降における新規の取組

- ・平成20年度は、訪日旅行客の満足度を高め、リピーター化を促進すべく、「ビジット・ジャパン・アップグレード・プロジェクト」として、我が国の観光魅力の一層の発信強化・拡大等に取り組むほか、国際会議の開催・誘致を推進する。
- ・観光立国の実現に向けて、複数の観光地の連携により二泊三日以上の滞在型観光を促進する観光圏形成のための新たな支援制度を創設する。
- ・休暇取得を通じた国内旅行需要の創出・平準化を図るため、年次有給休暇等の積極的取得及び休暇を利用した旅行等に積極的に取り組み有給休暇取得率等の高い民間企業の取り組み事例を収集分析するとともに、国内旅行需要の平準化や休暇取得の多様化・柔軟化等の課題の解決に資する具体的な取り組みを実証的に実施する。
- ・観光産業の新たなビジネスモデルを構築し普及・啓発することを目的として、客室稼働率の向上や業務の共同化・効率化等に関する実証事業を行い、観光産業の生産性向上や国際競争力の強化を図る。
- ・観光まちづくり人材育成に関する新規の取組として、各地域における自主的な観光地域づくり人材の育成の必要性から、それぞれの地域の課題や先進事例に関してシンポジウムの開催等を通じた情報の共有化を推進していく。
- ・宿泊産業、観光産業の新たなビジネスモデルの構築を支援するとともに、そのノウハウの普及・啓発を行う。
- ・全国各地において、観光地域づくり人材育成の動きが自発的に発展していくことが必要なことから、観光地域づくり人材育成の先進事例に関する情報共有や各地域における問題の抽出等によって、各地域の観光地域づくり人材育成を促進させる。
- ・平成19年度取組に加え、国際会議誘致のための大規模な支援措置を講じている韓国・シンガポール等に対抗するためには、民間団体の誘致活動等に対する財政的な支援が必要なことから、平成20年度から新たな支援制度を創設。
- ・また、国際会議誘致に向けて、地方自治体、国及び国際観光振興機構の3者による連携を深化させるとともに、先進的な取り組みに関するノウハウを共有するため、平成20年5月に「国際会議誘致重点会議」を開催した。
- ・世界観光機関（UNWTO）のアジア太平洋地域に存する26カ国の加盟国代表が出席する東アジア太平洋地域委員会、南アジア地域委員会が本年6月にUNWTO及び国土交通省の共催で兵庫県神戸市において開催。
- ・観光庁の設置により長官をヘッドにリーダーシップを発揮し、関係省庁との関係を強化することで総合的かつ計画的に取り組むことにより観光立国の実現を図る。また、地方運輸局等現場に近い充実した地方組織を活用して観振興の施策を的確に推進する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局観光政策課（課長 花角 英世）
 関係課：総合政策局観光経済課（課長 大滝 昌平）
 総合政策局国際観光課（課長 平田 徹郎）
 総合政策局観光地域振興課（課長 笹森 秀樹）
 総合政策局観光資源課（課長 水嶋 智）
 総合政策局観光事業課（課長 加藤 隆司）
 総合政策局事業総括調整官（事業総括調整官 七條 牧生）

業績指標 125

主要な国際会議の開催件数

評価

B-1	目標値：252件（平成23年） 実績値：166件（平成18年） 初期値：168件（平成17年）
-----	---

（指標の定義）

UIA（国際団体連合）統計による我が国における国際会議の開催件数

（目標設定の考え方・根拠）

2011年（平成23年）までに、主要な国際会議の開催件数を5割以上伸ばし、アジアにおける最大の開催国を目指すとの政府の目標を踏まえ、設定したもの。観光立国推進基本計画に「観光立国の実現のための基本的な目標」として規定されている。

（外部要因）

景気動向、為替相場等の社会・経済動向

（他の関係主体）

（独）国際観光振興機構
 内閣府、文部科学省等の全他府省庁
 地域のコンベンションビューロー
 民間事業者（PCO、観光事業者等）等

（重要政策）

【施政方針】

- ・第169国会における福田内閣総理大臣施政方針演説（平成20年1月18日）「観光の振興は、地方活性化の目玉です。新たに観光庁を設置し、地方の自然や文化などを積極的に発信し、国内はもとより海外からの観光客を呼び込む取組を強化します。」

【閣議決定】

- ・観光立国推進基本計画（平成19年6月29日閣議決定）
- ・国土交通省設置法等の一部を改正する法律（平成20年法律第26号）（平成20年1月29日閣議決定）
- ・経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日閣議決定）「第2章2.（4）アジアのゲートウェイを目指した取組に記載有り」
- ・経済財政改革の基本方針2008（平成20年6月27日閣議決定）「第2章 2. 地域活性化に記載あり」等

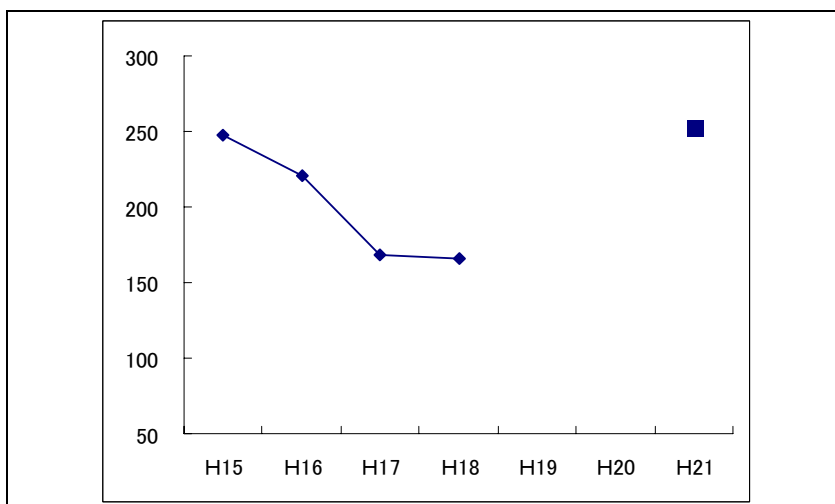
【閣決（重点）】 なし

【本部決定】

- ・地方再生戦略（地域活性化統合本部）（平成20年1月29日）「第2 地方再生の総合的推進 に記載有り」
- ・都市と暮らしの発展プラン（地域活性化統合本部）（平成20年4月11日）「3. 国際競争力の強化と国際交流の推進」に向けた平成20年度施策及び今後の検討課題に記載有り」

【政府・与党申合】 なし

過去の実績値（件）				（年）	
H14	H15	H16	H17	H18	
230	247	221	168	166	



事務事業の概要
主な事務事業の概要

- ① ビジット・ジャパン・プロジェクトの強化・拡充
新たな訪日旅行需要を創出するため、国際会議等の誘致によるビジネス需要拡大や有望新興市場の開拓に取り組むと共に、日中韓共同の観光交流拡大策の展開等を官民一体で推進し、ビジット・ジャパン・キャンペーンの強化・拡充を図る。
予算額 30.7 億円（平成 19 年度）
- ② 国際会議の開催・誘致の推進
主要な国際会議の開催件数を 2011 年に 252 件とすることを目指し、開催・誘致活動に対する支援・国際会議適地としての認知度向上のためのプロモーション等の取り組みを推進。
予算額 3.6 億円（平成 19 年度）
- ③ 独立行政法人国際観光振興機構運営費交付金
独立行政法人国際観光振興機構の行う海外観光宣伝事業、コンベンション振興対策事業等の実施に要する経費の一部を交付するために必要な経費。
予算額 21.1 億円（平成 19 年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成 18 年の実績値は 166 件となり、近年の減少傾向に歯止めがかかった。

(事務事業の実施状況)

- ・平成 19 年度は、平成 19 年 5 月 30 日に「国際会議開催・誘致拡大局長級会合」が開催され、「国際会議の開催・誘致推進による国際交流拡大プログラム」を策定。これにより、関係者が有する資源を集中的に投入し、官民一体の取り組みを推進することとなったところ。
これを踏まえ、国土交通省においては、以下の取組を実施。
 - (1) 平成 19 年 5 月 30 日に、誘致活動や開催・受入対策についての情報提供を行う相談窓口を設置。
 - (2) 誘致主体のニーズを踏まえ、関係省庁と連携して総理大臣や大臣による招請状の発出や在外公館・国際観光振興機構（JNTO）による誘致活動の支援を働きかける等の取組を開始。
 - (3) 平成 20 年 2 月～3 月にかけて、各地方自治体との連携を強化するとともに、都市間の優れた取り組みを競わせる観点から、国際会議開催・誘致に積極的に取り組んでいる 15 都市に対して、国の施策を説明するとともに、国際会議誘致・開催の取組及びニーズの聞き取りを実施した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・前年と比べて微減となっていることから、B-1 と評価した。
- ・目標を達成するためには、国際会議誘致のための大規模な支援措置を講じている韓国やシンガポールなどアジア近隣諸国の取組等を踏まえ、さらなる取組を講ずる必要がある。
- ・10 月から観光庁を設置し、必要な施策を総合的に策定・実施することにより観光立国の実現を図る。

平成 20 年度以降における新規の取組

- ・平成 19 年度の取組に加え、国際会議誘致のための大規模な支援措置を講じている韓国・シンガポール等に対抗するためには、民間団体の誘致活動等に対する財政的な支援が必要なことから、平成 20 年度から新たな支援制度を創設。
- ・また、国際会議誘致に向けて、地方自治体、国及び国際観光振興機構の 3 者による連携を深化させるとともに、先進的な取り組みに関するノウハウを共有するため、平成 20 年 5 月に「国際会議誘致重点会議」を開催した。
- ・世界観光機関（UNWTO）のアジア太平洋地域に存する 26 カ国の加盟国代表が出席する東アジア太平洋地域委員会、南アジア地域委員会が本年 6 月に UNWTO 及び国土交通省の共催で兵庫県神戸市において開催。
- ・観光庁の設置により長官をヘッドにリーダーシップを発揮し、関係省庁との関係を強化することで総合的かつ計画的に取り組むことにより観光立国の実現を図る。また、地方運輸局等現場に近い充実した地方組織を活用して観光振興の施策を的確に推進する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局観光政策課（課長 花角 英世）
関係課：総合政策局観光経済課（課長 大滝 昌平）
総合政策局国際観光課（課長 平田 徹郎）
総合政策局観光地域振興課（課長 笹森 秀樹）
総合政策局観光資源課（課長 水嶋 智）
総合政策局観光事業課（課長 加藤 隆司）
総合政策局事業総括調整官（事業総括調整官 七條 牧生）

○活 力

政策目標 6

国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化

施策目標 2 2

景観に優れた国土・観光地づくりを推進する

良好な景観は地域固有の資源であり、交流人口の拡大を生み、地域振興・活性化に繋がるものである。特に、地域の景観上重要な建造物や樹木は、単一で交流人口の拡大の効果が大きく見込まれるものであるため、その保全活用を中心とした取組の支援を行う。

業績指標

1 2 6	景観法に基づく景観重要建造物及び景観重要樹木の指定件数
-------	-----------------------------

【評価結果の概要】

（総合的評価）

本施策にあつては、景観に優れた国土・観光地づくりを推進するために、地域の景観上重要であつて、特に交流人口の拡大の効果が高い「景観法に基づく景観重要建造物及び景観重要樹木の指定件数」について、業績指標としているところであるが、平成19年度から景観形成総合支援事業による景観法に基づく景観重要建造物及び樹木の保全活用を中心とした取り組みを支援する措置を講じており、目標年度における施策目標の達成に向けて順調に推移している。

ついでには、引き続き本事業の活用を通じた地域資源の保全活用の取り組みを支援し、地域の交流人口の拡大と地域振興・活性化を推進する。

（必要性）

本施策にあつては、景観に優れた国土・観光地づくりを推進するために、地域の景観上重要であつて、特に交流人口の拡大の効果が高い「景観法に基づく景観重要建造物及び景観重要樹木の指定件数」について、業績指標とし、その達成に努めているところであり、効果的な地域振興・活性化を実現するために、引き続き施策の推進が必要である。

（有効性）

本施策にあつては、景観に優れた国土・観光地づくりを推進するために、地域の景観上重要であつて、特に交流人口の拡大の効果が高い「景観法に基づく景観重要建造物及び景観重要樹木の指定件数」について、業績指標としているところである。平成19年度からは景観形成総合支援事業による景観法に基づく景観重要建造物及び樹木の保全活用を中心とした取り組みを支援する措置を講じており、目標年度における施策目標の達成に向けて順調に推移していることから、現在の施策は有効であると言える。

（効率性）

本施策にあつては、業績指標の達成のために地域の景観上重要であつて、特に交流人口の拡大の効果が高い景観法に基づく景観重要建造物及び景観重要樹木の保全活用の取り組みを支援する景観形成総合支援事業を推進しているところであるが、景観に優れた国土・観光地づくりの推進にあつては、良好な景観の形成と併せて保全についても取り組むことが必要であるため、本施策と併せて景観法の活用に関する普及啓発に取り組むことが必要である。

（反映の方向性）

景観法の活用に向けた普及啓発の推進

業績指標 126

景観法に基づく景観重要建造物及び景観重要樹木の指定件数

評価

A-2	目標値： 80件（平成23年度） 実績値： 41件（平成19年度） 初期値： 30件（平成18年度）
-----	--

(指標の定義)

景観法に基づく景観重要建造物及び景観重要樹木の指定件数

(目標設定の考え方・根拠)

良好な景観は地域固有の資源であり、交流人口の拡大を生み、地域振興・活性化に繋がるものである。特に、地域の景観上重要な景観重要建造物及び景観重要樹木は、単一で交流人口の拡大の効果が大きく見込まれるものであって、その保全活用を中心とした取組を支援する事業制度（景観形成総合支援事業）を設けたところである。目標においては、このような景観重要建造物・樹木を活かした地域振興・活性化の取組につき、都道府県単位で事例が見られるものとなるよう、50件の追加指定を目指すこととし、現行の数値30件に足し合わせて80件とする。

(外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

都道府県、政令市、中核市、景観法第7条第1項但し書きに定める市町村

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

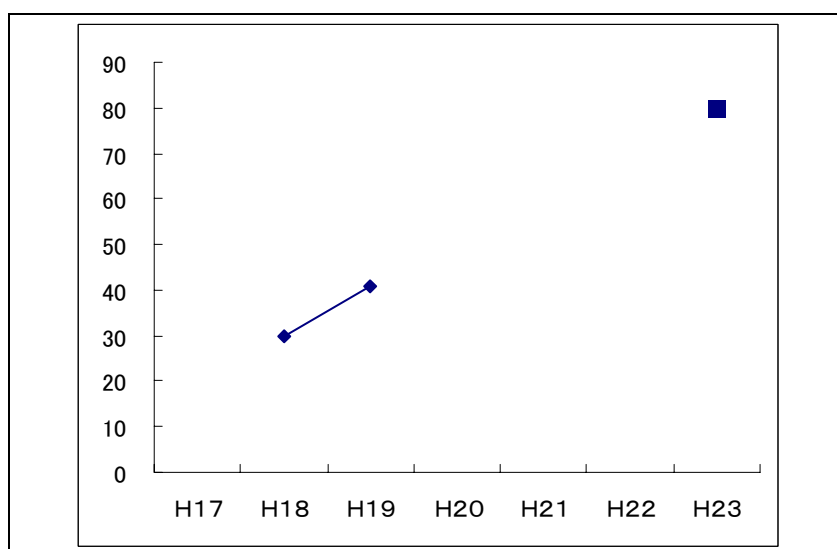
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	
-	-	-	30件	41件	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○景観形成総合支援事業の創設

地域の景観上重要であって、特に交流人口の拡大の効果が大きく見込まれる、景観法に基づく景観重要建造物及び景観重要樹木の保全活用（景観重要建造物の修理や景観重要樹木の枯損・倒状防止措置等）を中心とした取組を支援する。

予算額：景観形成総合支援事業 200百万円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

最終目標達成までのトレンド（年度毎に10件増）と比較して、平成19年度内における新規指定件数は11となっていることから、順調に推移していると言える。

(事務事業の実施状況)

市町村が行う景観重要建造物及び景観重要樹木の保全活用を中心とした地域振興・活性化の取組をハード・ソフト両面から支援を行っている。平成19年度は9地区において支援を実施。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は順調に推移しており、A-2と評価した。
- ・引き続き、景観形成総合支援事業の推進等により、景観法の活用を促進していく。

平成20年度以降における新規の取組

○景観形成総合支援事業の拡充

景観形成総合支援事業の対象区域に、地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律に基づいて市町村が作成し、国の認定を受けた歴史的風致維持向上計画の重点区域の区域を新たに追加するほか、観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律に基づく「認定観光圏整備実施計画」の区域を追加するなど、景観重要建造物等の保全活用の支援を、より多くの地域で行うことを可能とした。

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局公園緑地・景観課景観・歴史文化環境整備室（室長 笹口 裕二）

○活 力

政策目標 6

国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化

施策目標 23

国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークを形成する

国際競争力・地域の自立等を強化するため、国際物流に対応した基幹ネットワークや日常の暮らしを支える生活幹線道路ネットワークを構築する。

業績指標

127	規格の高い道路を使う割合
128	拠点的な空港・港湾への道路アクセス率
129	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
130	日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合

【評価結果の概要】

（総合的評価）

国際物流に対応した基幹ネットワークの構築および日常の暮らしを支える生活幹線道路ネットワークの構築に向け、各業績指標とも着実かつ順調に推移しているところである。引き続き、重点的かつ効率的な道路ネットワークの整備を推進し、国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークの形成を図る必要がある。

（必要性）

高規格幹線道路網等の幹線道路ネットワークは、わが国の広域的、国際的な社会経済活動を支える根幹的な社会基盤であり、新たな国土計画の方向性と呼応して国家的見地から戦略的に進めることが必要である。また、地域経済の強化や安心して暮らせる地域社会の形成などを図ることが重要であり、それを支える生活幹線道路ネットワークが必要である。

（有効性）

都市部への交通集中による深刻な渋滞の解消、地域活性化の支援、及び物流の効率化等の政策的な課題に対応するため、料金社会実験等の結果を踏まえた効果的な料金施策を実施しているところである。また、既存高速ネットワークの機能強化を図るため、高速道路の利便性の向上、地域生活の充実、地域経済の活性化に資するスマートインターチェンジの整備や事故発生状況等を踏まえた安全性の向上等を推進しているところである。各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移していることから本施策が施策目標達成に有効であると評価できる。

（効率性）

高速道路及び並行する一般道路の渋滞や沿道環境の改善を図り、また、地域の活性化支援、物流コストの低減など政策的な課題に対応するよう、高速道路料金の引き下げによる既存高速道路ネットワークの有効活用を進めているところである。また、生活幹線道路ネットワークの形成においては地域の実情に応じつつ効率的な道路整備を行う観点から、1.5車線の整備等も推進しているところである。

（反映の方向性）

- ・ 多様で弾力的な高速道路料金の推進
- ・ ETCを活用した追加ICの社会実験の実施と本格導入の実施
- ・ 国際物流基幹ネットワーク整備の推進
- ・ 地域の実情に応じた1.5車線の整備等の推進

業績指標 127

規格の高い道路を使う割合

評価

A-2	目標値：15%（平成19年度） 実績値：15%（平成19年度）（速報値） 初期値：13%（平成14年度）
-----	--

（指標の定義）

全道路の走行台キロ^{（注）}に占める自動車専用道路等の走行台キロの割合

（注）区間毎の交通量と道路延長を掛け合わせた値であり、道路交通の量を表す。

（目標設定の考え方・根拠）

欧米の状況等を勘案し、地域の実情によって20%～30%を達成することを長期目標とした場合の平成19年度の値として設定。

（外部要因）

該当なし

（他の関係主体）

該当なし

（重要政策）

【施政方針】

第162回政策方針演説（平成17年1月21日）、第164回政策方針演説（平成18年1月20日）、第166回政策方針演説（平成19年1月26日）

第168回政策方針演説（平成19年10月1日）

【閣議決定】

道路特定財源の見直しに関する具体策（平成18年12月8日）、アジアゲートウェイ構想（平成19年5月16日）、地方再生戦略（平成20年1月29日）

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第3章に記載あり」

【本部決定】

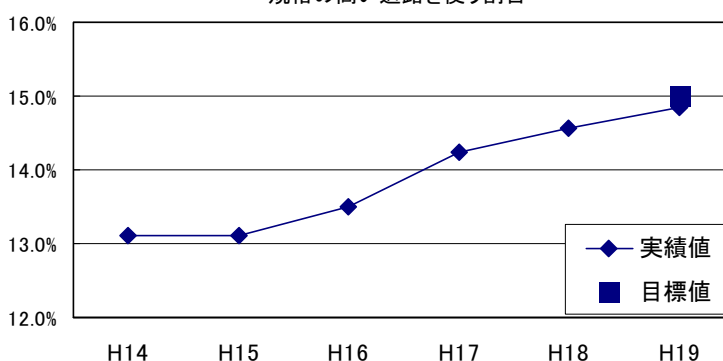
なし

【政府・与党申合】

道路特定財源の見直しについて（平成19年12月7日）

過去の実績値						（年度）
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
13%	13%	14%	14%	15%	15%	

規格の高い道路を使う割合



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ①規格の高い道路のネットワーク構築
高規格幹線道路・地域高規格道路の着実な整備等により、規格の高い道路を使う割合を引き上げ、自動車交通の高速性、円滑性を確保するとともに、安全性の向上、生活環境の改善を図る。
予算額：広域的モビリティの確保
事業費27,876億円の内数（平成19年度）
- ②多様で弾力的な料金施策への取組
ETC利用者を対象としたマイレージ割引や大口・多頻度割引、時間帯割引等の料金割引を積極的に実施。
- ③スマートICの活用等による追加ICの整備促進
ETCを活用した追加インターチェンジの本格導入を実施。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 幹線道路の渋滞、生活道路の事故、沿道の騒音等を改善するため、自動車専用道路などの規格の高い道路(以下「高速道路等」)に長い距離を走行する交通を分担させて、生活道路と使い分けることが重要。
- 規格の高い道路を使う割合の速報値は15%であり、前年度からほぼ横ばいであるが、規格の高い道路の走行台キロは増加傾向にある。
- ミッシングリンク区間の新規路線の供用により、路線全体の利用促進につながる事例もある。
- 高速道路の時間帯割引の導入により、割引時間帯で走行台数が増加し、高速道路に並行する一般道の交通量分担率に減少が見られた。

(事務事業の実施状況)

- 規格の高い道路のネットワーク構築
 - ・高規格幹線道路の整備
平成19年度末供用延長9,332km
(平成19年度新規供用延長285km)
 - ・地域高規格道路の整備
平成19年度末供用延長1,833km
(平成19年度新規供用延長107km)
- 多様な弾力的な料金施策への取組
 - ・各高速道路会社は、ETC利用者を対象とした「マイレージ割引」、「大口・多頻度割引」、「時間帯割引」等を実施。
- スマートICの活用等による追加ICの整備促進
 - ・ETCを活用した追加インターチェンジの導入に向けた社会実験の実施と本格導入の実施。

課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は、平成18年度の15%が平成19年度末に15%とほぼ横ばいであるが、規格の高い道路の走行台キロは増加傾向にあり、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と判断した。
- 高規格幹線道路及び地域高規格道路等の規格の高い道路のネットワークの整備にあたり、投資効果を最大限発揮できるよう重点的かつ効率的に整備を推進。
- 地域の活性化、物流の効率化、都市部の深刻な渋滞の解消、地域温暖化対策等の政策課題に対応する観点から、料金引下げ、スマートインターチェンジの増設等、既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化策を推進。
なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

平成20年度以降における新規の取組

なし

なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

担当課等(担当課長名等)

担当課：道路局企画課 道路経済調査室(室長 森 昌文)
関係課：道路局 国道・防災課(課長 深澤 淳志)
道路局 地方道・環境課(課長 吉崎 収)
道路局 有料道路課(課長 上野 進一郎)
都市・地域整備局 街路交通施設課(課長 松井 直人)

業績指標 128

拠点的な空港・港湾への道路アクセス率

評価

A-2	目標値：68%（平成19年度） 実績値：69%（平成19年度） 初期値：59%（平成14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。）

(目標設定の考え方・根拠)

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。

(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）

(重要政策)

【施政方針】

アジア・ゲートウェイ構想(平成19年5月16日)

【閣議決定】

総合物流施策大綱(2005～2009)(平成17年11月)

【閣決(重点)】

社会資本整備重点計画(平成15年10月10日)「第2章に記載あり」

【本部決定】

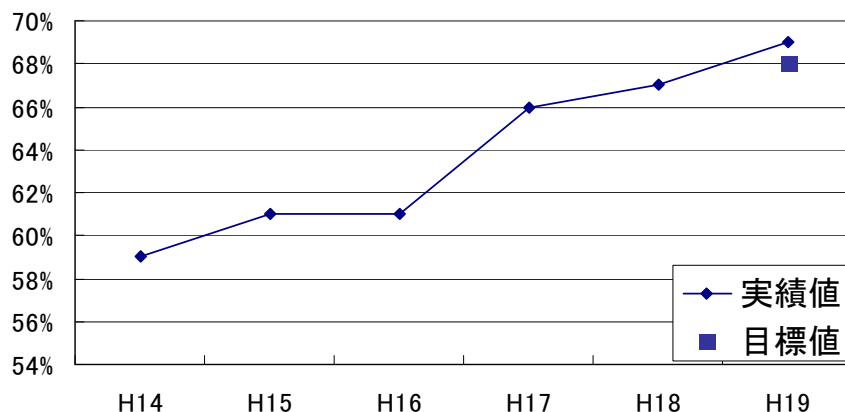
なし

【政府・与党申合】

経済成長戦略大綱(平成18年7月6日)

過去の実績値						(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
59%	61%	61%	66%	67%	69%	

拠点的な空港・港湾への道路アクセス率



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○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 11,622億円の内数

(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重点事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・アクセス率については、平成14年度末の59%が平成19年度末に69%まで向上し、指標の目標値を達成した。
- ・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%（平成13年度末）、欧州（英・仏・独・伊）の84%（平成13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。
- ・また、橋梁の強度等の問題により物流上重要なルート上においても通行が制限されるなどの区間が存在し、迂回や積み替えなどによりリードタイムやコストが増加するため、国際競争力の観点からも大きな問題となっている。

(事務事業の実施状況)

- ・平成19年度においては、那覇空港へのアクセス道路である那覇空港自動車道（豊見城東道路）の供用により、10分以内の道路アクセスを確保した。
- ・効率的な物流ネットワークを構築する観点から、国際標準コンテナ車（最大積載時の車両総重量44t、車高4.1m）の通行を可能とすべき幹線道路ネットワーク（国際物流基幹ネットワーク）を選定し、国際物流戦略の観点から、大阪中央環状線鳥飼大橋等約40区間において、支障区間の解消に向けた事業を実施した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は、平成14年度末の59%が平成19年度末に69%まで向上し、指標の目標値を達成したことから、A-2と評価した。
 - ・国際競争力の確保に必要な水準（約9割）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、橋梁補強等の緊急対策事業を実施し、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間を支障なく通行できる道路ネットワーク（国際物流基幹ネットワーク）の整備を図る。
- なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

平成20年度以降における新規の取組

なし

なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

担当課等（担当課長名等）

担当課：道路局企画課 道路経済調査室（室長 森 昌文）

業績指標 129

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

評価

A-2	目標値：77%（平成19年度） 実績値：77%（平成19年度） 初期値：72%（平成14年度）
-----	---

（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）。

（目標設定の考え方・根拠）

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。

（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）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章に記載あり」

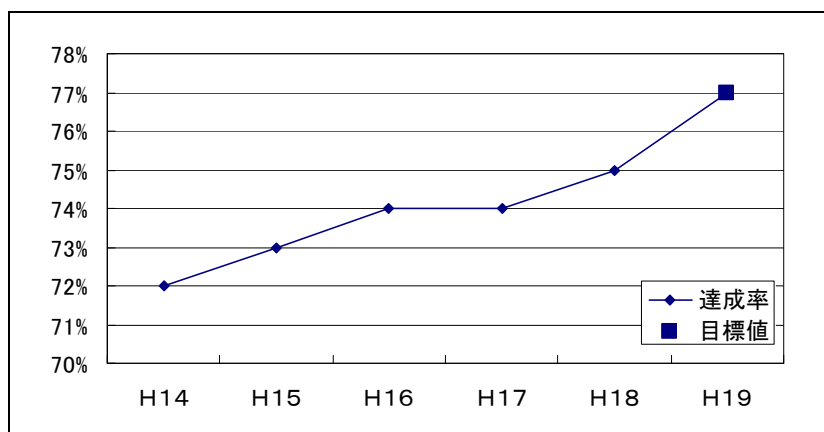
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値						（年度）
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
72%	73%	74%	74%	75%	77%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

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

3,261億円の内数（平成19年度）

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

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成14年度実績値7.2%から平成19年度実績値が7.7%となり目標を達成した。

(事務事業の実施状況)

平成19年度は、2次生活圏の中心都市22市に関連する地域間交流ルートである11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7.2%から実績値7.7%まで向上した。

課題の特定と今後の取組の方向性

・指標は順調に推移し、目標を達成したため、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。

なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

平成20年度以降における新規の取組

なし

なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

担当課等（担当課長名等）

担当課：道路局 国道・防災課（課長 深澤 淳志）

業績指標 130

日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合

評価

A-2	目標値：68%（平成19年度） 実績値：68%（平成19年度） 初期値：63%（平成14年度）
-----	---

(指標の定義)

本指標は、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人の割合（安定到達率）を表す。

(目標設定の考え方・根拠)

平成14年度末現在、日常生活の中心となる都市まで、30分以内で到着できるものの、安定・快適な走行が確保されない人口（約1,200万人）を解消することにより得られるアウトカム量（約80%）を長期目標（平成32年を目処）として設定した場合の平成19年度の値として設定。

(外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

地方公共団体等

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

・市町村合併支援事業（平成14年4月22日）

【閣決（重点）】

なし

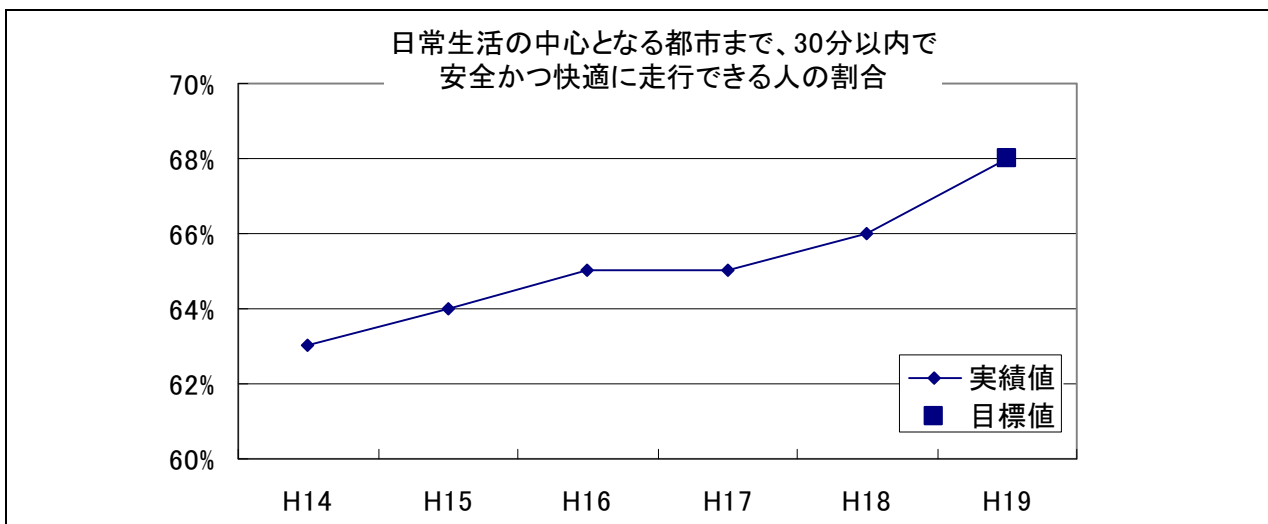
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	
64%	65%	65%	66%	68%	



事務事業の概要
主な事務事業の概要

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、地域の実情に応じた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

3,261億円の内数（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成14年度実績値63%から平成19年度の実績値が68%となり、業績指標の目標値を達成した。

(事務事業の実施状況)

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130万人増加した。

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評価とした。しかし、日常的な移動の安全性や快適性が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。

なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

平成20年度以降における新規の取組

なし。

なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

担当課等(担当課長名等)

担当課：道路局地方道・環境課(課長 吉崎 収)

○活 力

政策目標 6

国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化

施策目標 2 4

整備新幹線の整備を推進する

広域的な幹線鉄道ネットワークの質的向上により、全国一日交通圏の形成に寄与する。

業績指標

1 3 1	5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長（新幹線鉄道）
-------	---------------------------------------

【評価結果の概要】

（総合的評価）

広域的な幹線鉄道ネットワークの質的向上により全国一日交通圏の形成に寄与する観点から、施策目標「新幹線鉄道の整備を推進する」の実現に向け、整備新幹線整備事業等を行った。その結果、平成16年12月の政府・与党申合せに基づき着実な整備が行われ、目標年度（平成23年度）において業績指標（5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長）の目標値が十分達成されると見込まれる。今後とも新幹線鉄道の整備を着実に推進していく。

（必要性）

新幹線鉄道は、移動時間の大幅な短縮により広域的な連携を促し、観光客の増加など交流人口の増大に大きな役割を果たしている。また、地域経済の活性化にも効果を上げているところであり、観光交流、広域・地域連携の強化に向けて、着実に推進すべき施策である。

（有効性）

整備新幹線の整備は、平成16年12月の政府・与党申合せに基づき着実に進捗しており、今後新規区間の開業等によって、目標年度である平成23年度において業績目標を達成することが見込まれていることから、施策の実現に向けて有効に機能しているといえる。

（効率性）

整備新幹線の整備については、累次の政府・与党申合せに基づき、収支採算性や投資効果等の基本条件を確認した上で着工することとされており、効率的な事業実施を担保しているところである。

（反映の方向性）

目標年度における業績指標の目標値達成に向けて順調に整備が進捗していることを踏まえ、今後とも政府・与党申合せに基づき、着実な整備を進める。

業績指標 131

5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長（新幹線鉄道）

評価

A-2	目標値：15,700km（平成23年度） 実績値：15,400km（平成19年度） 初期値：15,400km（平成18年度）
-----	--

（指標の定義）

5大都市（札幌、東京、名古屋、大阪、福岡）の各中心駅からJR等の幹線鉄道により3時間以内に到達できる営業キロ延長

（目標設定の考え方・根拠）

広域的な幹線鉄道ネットワークにおける時間短縮の質的向上により全国一日交通圏の形成に一層寄与する観点から、5大都市から3時間以内で到達する鉄道路線延長を目標値として設定。

（外部要因）

鉄道事業者のダイヤ改正等

（他の関係主体）

地方公共団体（建設財源の一部を負担）、鉄道事業者（営業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

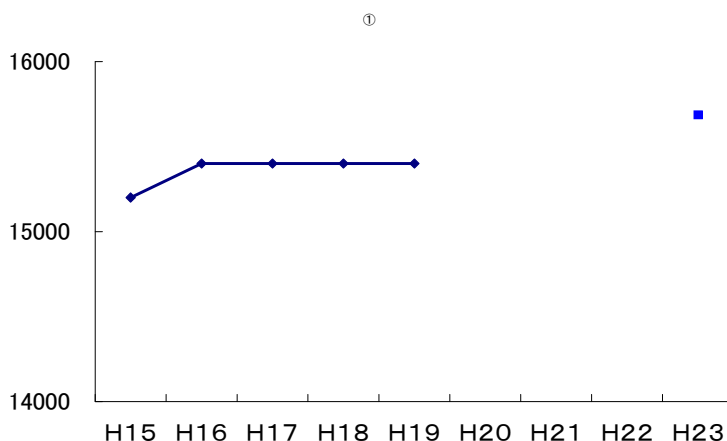
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

「整備新幹線の取扱いについて」（平成16年12月）

過去の実績値					（年度）
H15	H16	H17	H18	H19	
15,200km	15,200km	15,400km	15,400km	15,400km	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

・新幹線鉄道の整備

整備新幹線については、従来、累次の政府・与党申合せに基づき着実に整備を推進しているところ。平成16年12月の政府・与党申合せに基づき、平成17年度には、北海道新幹線新青森～新函館間、北陸新幹線富山～白山総合車両基地間及び福井駅部で、平成20年3月には、九州新幹線（長崎ルート）武雄温泉～諫早間で新たに事業に着手した。

予算額：整備新幹線整備事業費補助 70,600百万円（平成19年度）

・幹線鉄道の高速度の推進

線路の線形改良等による高速化事業については、駅周辺整備等のまちづくり事業と連携して進めてきており、宇野線・本四備讃線（岡山～児島間）等において実施している。

予算額：幹線鉄道等活性化事業費補助 472百万円（平成19年度）

- ・乗継円滑化
鉄道線路間等における乗継負担の軽減を目的として、鉄道線路間の相互直通運転化等のための鉄道施設整備を進めてきており、阪神電鉄（尼崎駅）等において実施している。
予算額：幹線鉄道等活性化事業費補助 307百万円（平成19年度）
- ・鉄道駅総合改善事業
鉄道利用者の安全性や利便性の向上を図るために、土地区画整理事業や自由通路の整備等の都市側事業と一体的に鉄道駅のホームやコンコースの拡幅等駅機能の総合的な改善を進めてきており、京急電鉄（京急蒲田駅）等において実施している。
予算額：鉄道駅総合改善事業費補助 801百万円（平成19年度）
- ・新線調査
新幹線新線調査については、全国新幹線鉄道整備法第5条に基づき、新幹線鉄道の建設に関し必要な事項を調査するものであり、現在、中央新幹線（東京～大阪市間）等について、地形・地質等に関する事項の調査を実施している。
予算額：新線調査等補助金 334百万円の内数（平成19年度）
（税制特例）
 - ・東北、北陸、九州新幹線の新線建設により取得する鉄道施設に係る特例措置（固定資産税）
5年度分1/6、その後5年度分1/3
 - ・駅の乗継円滑化のための大規模改良工事により取得する鉄道施設に係る特例措置（固定資産税・都市計画税）
5年度分3/4
減収見込額 0.2億円（平成19年度）
 - ・補助を受けて鉄道駅総合改善事業により取得する鉄道施設に係る特例措置（固定資産税）
5年度分3/4
減収見込額 0.2億円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

整備新幹線について、平成22年度末に開業予定である、東北新幹線八戸～新青森間では約87%、九州新幹線（鹿児島ルート）博多～新八代間では約79%（平成20年度事業費までの累計）が進捗していることから平成23年度における目標値達成が見込まれ、順調な進捗状況である。

これまで、平成14年12月の東北新幹線盛岡～八戸間の開業、平成16年3月の九州新幹線（鹿児島ルート）新八代～鹿児島中央間の開業や、東海道新幹線品川駅の開業等を含む平成15年10月のダイヤ改正による、新幹線と在来線の接続の改善をはじめ、各路線における施設改良や新型車両の導入、ダイヤ改正による接続時間の短縮等によって、3時間圏の拡大が進んできたところである。

例えば、博多と鹿児島中央との所要時間は、九州新幹線新八代～鹿児島中央間の開業により、3時間40分（在来線利用）から2時間11分に大幅に短縮している。

今後、平成22年度末の東北新幹線八戸～新青森間、九州新幹線（鹿児島ルート）博多～新八代間の開業及び在来線との接続の円滑化等により、新たに3時間圏の増加が見込まれ、全国一日交通圏の形成に一層寄与すると考えられる。

（事務事業の実施状況）

整備新幹線については、平成16年12月の政府・与党申合せに基づき着実に整備を進めており、以下の区間について現在建設中である。

- ・北海道新幹線 新青森～新函館間
- ・東北新幹線 八戸～新青森間
- ・北陸新幹線 長野～白山総合車両基地間及び福井駅部
- ・九州新幹線（鹿児島ルート）博多～新八代間
- ・九州新幹線（長崎ルート）武雄温泉～諫早間
- ・幹線鉄道の高速化の推進
在来線の高速化については、平成13年度より、まちづくり事業と連携して行う在来幹線鉄道の高速化事業を創設し補助率を引き上げているところ（補助対象経費の1/5 → 1/3）。
宇野線・本四備讃線（岡山～児島間）
- ・乗継円滑化
乗継円滑化については、鉄道線路間の相互直通運転化等のための鉄道施設整備に対し、幹線鉄道等活性化事業費補助を実施した。
- ・鉄道駅総合改善事業
鉄道駅の総合改善事業については、土地区画整理事業や自由通路の整備等の都市側事業と一体的に鉄道駅のホームやコンコースの拡幅等駅機能の総合的な改善を行うための施設整備に対し、鉄道駅総合改善事業費補助を実施した。
- ・新線調査
新幹線新線調査については、全国新幹線鉄道整備法第5条に基づき、新幹線鉄道の建設に関し必要な事項を調査するものであり、現在、中央新幹線（東京～大阪市間）等について、地形・地質等に関する事項の調査を実施しているところ。

課題の特定と今後の取組の方向性

5大都市からの鉄道利用所要時間は、営業キロ15,400kmで3時間以内の到達を可能としており、目標年度における目標値の達成に向けて順調に整備が進んでいることから、A-2と評価。
今後とも、整備新幹線の着実な整備を進めるとともに、在来線との接続の円滑化に向けた鉄道事業者及び沿線自治体の取組を支援し、新幹線と在来線が一体となったネットワークの形成を推進する。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：鉄道局幹線鉄道課（課長 佐々木 良）
関係課：鉄道局施設課（課長 高橋 俊晴）

○活 力

政策目標 6

国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化

施策目標 25

航空交通ネットワークを強化する

高速交通手段の中でも航空は、今後も引き続き需要の増大が予想されることから、国際競争力の強化、地域活力の向上などの推進等に向けて、国際拠点空港の整備、既存ストックを活用した空港の高質化、航空交通容量の拡大等を推進し、航空交通ネットワークの強化を図る。

業績指標

132	国内航空サービス提供レベル
133	国際航空サービス提供レベル（①国際航空旅客、②貨物）
134	航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率
135	国際航空路線において最適経路を航行できる航空機の割合

【評価結果の概要】

（総合的評価）

着実な空港整備等により、国内・国際とも発着回数等は増加傾向にあるものの、機材の小型化等の影響により指標である座席キロ、トンキロが目標に達しなかった。また、国際航空路線における最適経路の航行割合については、隣接する外国管制機関の対応の遅れなどにより効果の発現が遅れている。

航空機騒音に係る環境基準については、堅実に成果が上がっており、継続的な取組みにより達成率の向上を目指す。

（必要性）

今後の航空需要の動向等を踏まえ、国際競争力の強化、地域活力の向上などの推進等に向けて、国際拠点空港の整備や既存ストックを活用した空港の高質化を引き続き推進する必要がある。また、交通量の急増が予想されるアジア太平洋地域において航空交通容量の拡大を図り、国際需要に適切に対応していく必要がある。

空港環境対策事業は、空港周辺における航空機騒音による障害発生に対し、周辺住民の要望に適時・適切に対応する必要がある。

（有効性）

航空需要については堅調な伸びを示しているところであり、引き続き国際拠点空港の整備やアジア太平洋地域における航空交通容量の拡大等の施策を講じることにより、更なる需要拡大に対応することとしている。

さらに、航空機騒音に係る環境基準の達成を図るため、防音工事等の周辺環境対策を講じてきており、空港周辺において環境改善が図られてきている。

（効率性）

ターミナル諸施設の利便性の向上など既存ストックを活用した空港の高質化等により、効率的な取組を実施している。

また、空港整備事業及び航空路整備事業にあたっては、「国土交通省所管公共事業の事業評価実施要領」に基づき個別に事業の実施効果の分析を行っており、効率性の検証を行った上で、対処方針を決定している。

（反映の方向性）

今後の航空需要の動向等を踏まえ、国際競争力の強化、地域活力の向上などの推進等に向けて、国際拠点空港の整備、既存ストックを活用した空港の高質化、航空交通容量の拡大等を推進し、引き続き航空交通ネットワークの強化を図る。

なお、施策の効果を適切に評価するため、次期社会資本整備重点計画の策定に併せて指標を変更する。

業績指標 132
国内航空サービス提供レベル

評価

B-3	目標値：1,500億座席キロ（平成19年度） 実績値：1,315億座席キロ（平成19年度） 初期値：1,294億座席キロ（平成14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）

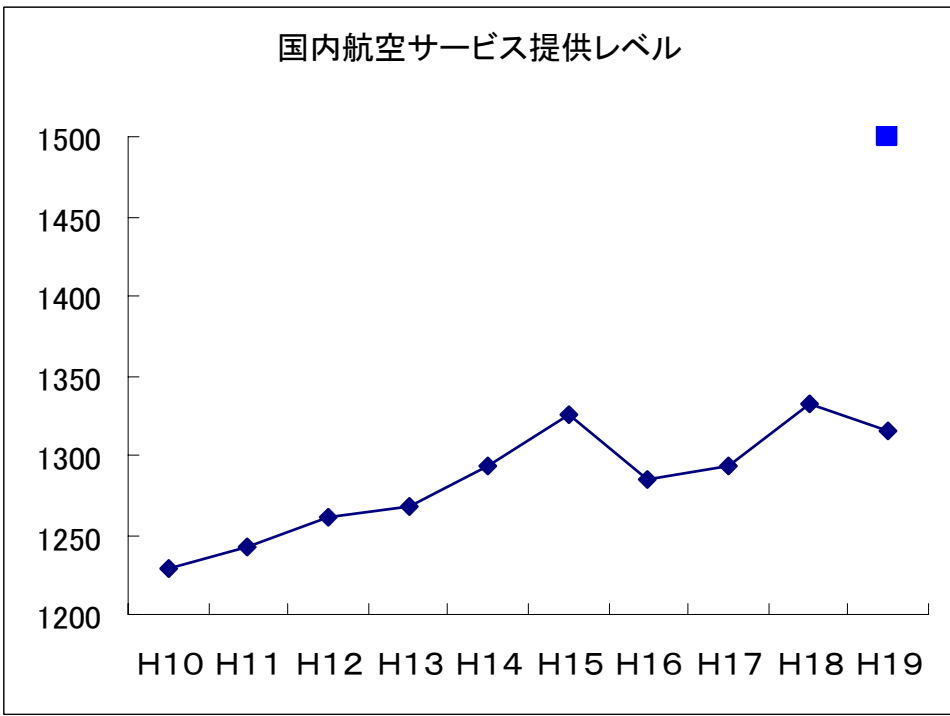
(目標設定の考え方・根拠)
国内航空路線における航空輸送サービス提供量を表し、国内航空旅客に関する需要予測を前提に5年後の目標値を設定した。また、長期的にも常時需要に過不足なく対応できる状態を維持する。

(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）

(重要政策)
【施策方針】
なし
【閣議決定】
なし
【閣決（重点）】
社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章及び第3章に記載あり」
【本部決定】
なし
【政府・与党申合】
なし

過去の実績値					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	
1,326 億座席キロ	1,285 億座席キロ	1,294 億座席キロ	1,332 億座席キロ	1,315 億座席キロ	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

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、整備を促進する。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：3,790億円(平成19年度)

3,524億円(平成20年度)

国内線航空機に係る課税標準の特例(固定資産税)

130t以上 3年間2/3に軽減

130t未満 3年間1/2に軽減 減収見込額7億円(平成19年度)

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

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 国内航空サービス提供レベルの平成19年度の実績値は1,315億座席キロであり、平成18年度の実績値と比較すると1.3%の減少となっている。
- 燃料価格高騰などの影響による路線の見直しや機材の小型化等の供給抑制が要因であると考えられる。

(事務事業の実施状況)

- 東京国際空港(羽田)再拡張における滑走路整備事業について、平成19年3月に工事を本格着工し、平成22年10月末の供用開始を目指し、整備を推進している。
- 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20年度に静岡空港供用見込み)
- 「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、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質化等を推進中。(平成19年度に稚内空港、女満別空港にて就航率向上事業に着手)
- 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、航空路管制卓システムの整備を推進中。

課題の特定と今後の取組の方向性

燃料価格高騰の影響等による路線の見直しが進んだことなどの要因により、国内航空需要が指標の目標設定の前提とした需要予測に及ばなかったことに加え、機材の小型化による供給量の減少もあり、目標を達成することができなかったと考えられる。一方で、空輸送でも実績が加算されるなどの現指標の問題点を改善するため、空港の能力拡充や運航効率の改善等の施策の効果を適切に評価するため、指標を変更することが適当であり、「B-3」と評価した。

今後は、国内線の便数、旅客数、貨物量、欠航率及び総主要飛行経路長を表した指標を新たに採用する予定。

引き続き、地域活力を向上させるために、地域における広域的な交流の拠点である空港について、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、国内航空需要に適切に対応していく。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：航空局監理部総務課企画室(室長 高田 陽介)

関係課：航空局監理部航空事業課(課長 篠原 康弘)

航空局空港部計画課(課長 干山 善幸)

航空局空港部計画課大都市圏空港計画室(室長 今井 泰男)

航空局空港部首都圏空港課東京国際空港再拡張事業推進室(室長 河原畑 徹)

航空局管制保安部保安企画課(課長 坂野 公治)

業績指標 133

国際航空サービス提供レベル (①国際航空旅客、②貨物)

評価

①国際航空旅客	B-3	①目標値：4,800億座席キロ (平成19年度) 実績値：3,497億座席キロ (平成19年度) 初期値：3,435億座席キロ (平成14年度)
②貨物	B-3	②目標値：300億トンキロ (平成19年度) 実績値：255億トンキロ (平成19年度) 初期値：215億トンキロ (平成14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)

(目標設定の考え方・根拠)

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。

(外部要因)

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

(他の関係主体)

航空運送事業者 (事業主体)

(重要政策)

【施策方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決 (重点)】

社会資本整備重点計画 (平成15年10月10日)「第2章及び第3章に記載あり」

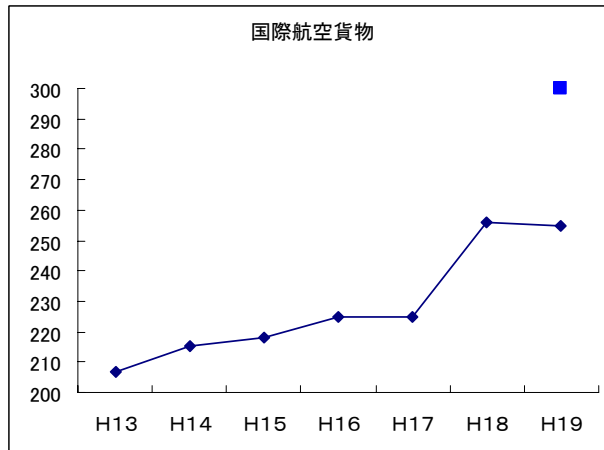
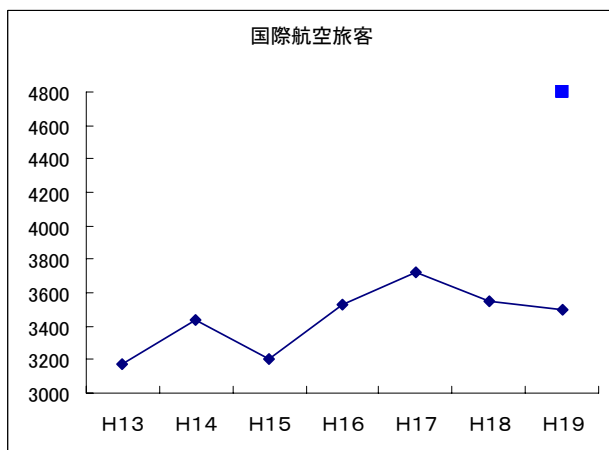
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	
3,206 億座席キロ 218億トンキロ	3,532 億座席キロ 225億トンキロ	3,726 億座席キロ 225億トンキロ	3,545 億座席キロ 256億トンキロ	3,497 億座席キロ 255億トンキロ	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

国際拠点空港等の整備の促進 (◎)
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促進する。
予算額：187億円（平成19年度）
277億円（平成20年度）

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

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 国際航空サービス提供レベルの平成19年度の実績値は、旅客が3,497億座席キロで、18年度の実績値と比較すると1.4%の減少であり、貨物は255億トンキロで、18年度の実績と比較すると0.4%の減少となっている。
- 旅客については、中国方面などの近距離で需要の伸びている路線のある一方で、燃料価格高騰等の影響により長距離の低収益路線の見直しもあり、全体としては供給量が減少したものと考えられる。
- 貨物については、中国方面をはじめとする近距離での需要が伸びた一方で、燃料価格高騰等の影響により米大陸方面などの長距離で貨物便の供給を削減したことから、全体としては供給量が減少したものと考えられる。

(事務事業の実施状況)

- 成田国際空港については、第2旅客ターミナルビルを改修し、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、平成19年8月2日に2本目の滑走路が供用開始し、我が国初の完全24時間運用可能な国際拠点空港となった。
- 東京国際空港（羽田）再拡張における滑走路整備事業について、平成19年3月に工事を本格着工し、平成22年10月末の供用開始を目指し、整備を推進している。また、国際線地区PFI事業について、事業者選定手続き及び事業契約の締結を実施し、供用開始に向け、事業者による取組みが進められている。

課題の特定と今後の取組の方向性

燃料価格高騰の影響等により不採算路線の見直しが進んだことや、米国同時多発テロ、イラク戦争及びSARSの影響からの回復が遅れたことなどにより、国際航空需要が指標の目標設定の前提とした需要予測に及ばなかったことから、旅客・貨物ともに目標値を達成することができなかったと考えられる。一方で、飛行距離を加味した現在の指標では、今後特に需要の伸びが見込まれる中国方面などの近距離路線の動向を適切に反映することができないことから、施策の効果を適切に評価するため、指標を変更することが適当であり、「B-3」と評価した。

今後は、国際線の便数、旅客数及び貨物量を表した指標を新たに採用する予定。

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。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：航空局監理部総務課企画室（室長 高田 陽介）

関係課：航空局監理部国際航空課（課長 奈良平 博史）

航空局監理部航空事業課（課長 篠原 康弘）

航空局空港部計画課大都市圏空港計画室（室長 今井 泰男）

航空局空港部首都圏空港課東京国際空港再拡張事業推進室（室長 河原畑 徹）

航空局空港部首都圏空港課成田国際空港整備推進調整室（室長 島田 勘資）

航空局空港部関西国際空港・中部国際空港監理官（監理官 和田 浩一）

業績指標 134

航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率

評価

A-2	目標値：95.0%（平成23年度） 実績値：94.7%（平成19年度） 初期値：94.7%（平成18年度）
-----	---

（指標の定義）

空港周辺地域の全対象家屋のうち、住宅防音工事を施工した家屋数の割合

（該当空港）

特定飛行場：函館空港、仙台空港、新潟空港、東京国際空港、大阪国際空港、松山空港、高知空港、福岡空港、熊本空港、大分空港、宮崎空港、鹿児島空港、那覇空港

（注）特定飛行場とは、国土交通大臣が設置する公共用飛行場であって、当該飛行場における航空機の離陸又は着陸の頻繁な実施により生ずる騒音等による障害が著しいと認めて政令で指定するもの。

（公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律（昭和42年法律第110号））

（目標設定の考え方・根拠）

航空機騒音に係る環境基準を達成していない空港について、周辺住民の生活環境改善のため、民家防音工事を促進することにより環境基準の屋内達成率の向上を図る。目標値については現状及び近年の推移を踏まえ設定。

将来的には100パーセントを目指す。

（外部要因）

なし

（他の関係主体）

なし

（重要政策）

【施策方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

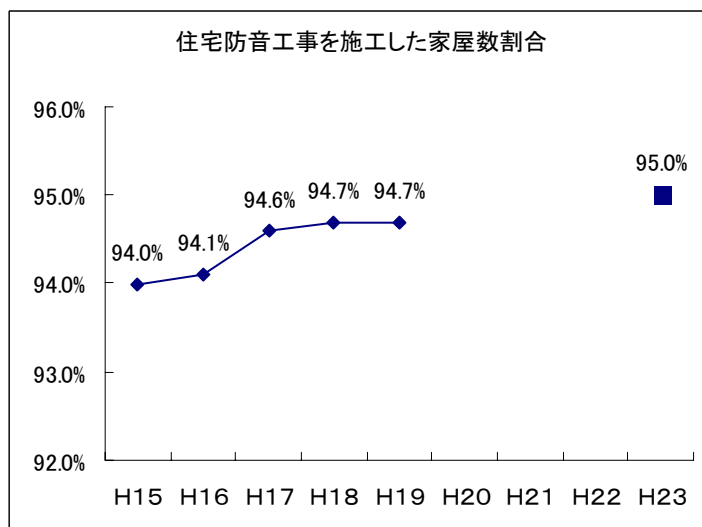
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					（年度）
H15	H16	H17	H18	H19	
94.0%	94.1%	94.6%	94.7%	94.7%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 1 民家防音工事の推進
空港周辺住民が住宅に対して行う防音工事に対し助成する。
予算額：住宅防音工事補助19億円（H20年度）
住宅防音工事補助29億円（H19年度）
- 2 航空機騒音対策の実施
航空機騒音対策として、発生源対策（航空機本体の騒音低減）、空港構造の改良（空港又は滑走路の移転等）に併せ空港周辺対策（緩衝緑地帯の整備や移転補償事業等）を実施してきている。
予算額：移転補償事業費等84億円（H20年度）
移転補償事業費等94億円（H19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

対象となる世帯は特定されており、毎年度、住宅の修繕等を契機とした補助申請に基づき防音工事を施工しているもので、徐々にではあるが実績値は伸びているものの、平成19年度末は94.7%で前年比横ばいとなっている。（平成19年度の申請・実施件数は66世帯）

（事務事業の実施状況）

民家防音工事、発生源対策、空港構造の改良、緩衝緑地帯の整備及び移転補償事業等総合的な空港環境対策を着実に実施している。

また、市町村及び独立行政法人空港周辺整備機構の広報誌やホームページ等を通じて補助制度の周知等を図っている。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 業績指標は端数四捨五入の関係で前年比横ばいであるものの、施工実数としては平成19年度においても、一定の実績をあげており、今後も目標達成のため継続的な取組が必要であることから、A-2（施策の維持）と評価した。
- ・ 今後も、対象となる住宅に居住する住民に対し、市町村及び独立行政法人空港周辺整備機構の広報誌やホームページを通じて、補助制度の周知を図り、工事施工による環境基準の屋内達成率の向上を目指す。

平成20年度以降における新規の取組

住宅防音工事については、補助単価の引下げや入札制度の導入により、よりの確で効率的な事業の執行を確保する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：航空局空港部環境・地域振興課（課長 横田 真二）

業績指標 135

国際航空路線において最適経路を航行できる航空機の割合

評価

B-3	目標値：100%（平成19年） 実績値：50%（平成19年） 初期値：51%（平成14年）
-----	---

（指標の定義）

国際航空路線（北米路線）において、航空事業者の飛行計画（最適経路）どおりに航行できる航空便の割合。

（目標設定の考え方・根拠）

航空衛星（MTSAT）をはじめとする航空保安システムの導入に伴い、航空機の位置情報を航空管制官がより正確に把握可能となり、現在の洋上の管制間隔（10分（約80NM）又は15分（約120NM））を50NM、更には30NMに短縮することにより国際航空交通容量を拡大し、最適経路を航行できる航空機の割合を平成19年には100%まで引き上げることを目指す。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。

（注）1NM=1海里=1,852m

（外部要因）

新システムへのユーザー側の対応（機上搭載機器の導入）状況

（他の関係主体）

なし

（重要政策）

【施策方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第3章に記載あり」

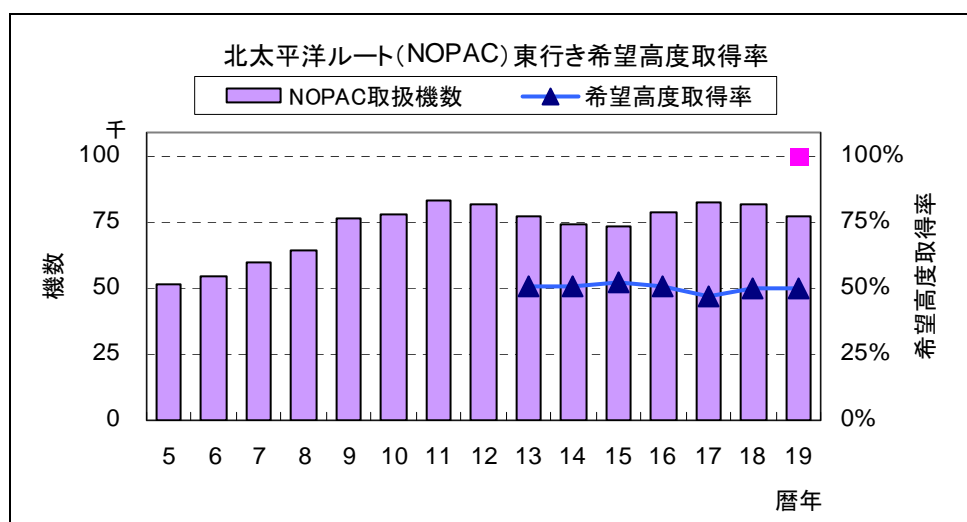
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値						（暦年）
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
51%	52%	51%	47%	50%	50%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・航空保安施設の整備(◎)

レーダーの届かない洋上における航空交通容量の拡大等を図るため、航空機の位置を正確に把握し管制間隔の短縮を可能とする運輸多目的衛星（MTSAT）等の整備を推進する。

（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。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

・国際航空路線において最適経路を航行できる航空機の割合が目標値に達していなかった理由は、以下の外部要因のため。

①運輸多目的衛星 (MTSAT) の運用開始遅れ

・H2Aロケットの事情によりMTSATの打上時期が当初予定より遅れた。
・航空機に搭載される米国メーカーの一部の衛星通信機器に不具合が見つかりMTSAT新1号機の試験工程を延期せざるを得なくなった。

②隣接する外国管制機関の対応遅れ

・平成18年7月よりMTSAT新1号機の運用を開始し、北太平洋ルートの一部(西向き)に、さらに平成19年4月には、東向きも含めた北太平洋ルートに管制間隔50NMが適用された。しかしながら、隣接する外国管制機関のシステム整備遅れ等のため、隣接する空域を含めた管制間隔50NMを適用することには至っていない。

③新システムへのユーザー側の対応

・航空会社の経営状況は依然原油価格高騰により厳しい状況が続いており、新システムのユーザー側の対応が十分ではないことを考慮する必要がある。

今後外部要因が解決することにより順調に向上していくことが期待される。

(事務事業の実施状況)

運輸多目的衛星 (MTSAT) 新1号機の運用開始に伴い、平成18年7月より管制間隔50NMを順次適用。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・本指標については、隣接する外国管制機関の対応が遅れていることや、ユーザー側の新システムへの対応が十分でないことから目標年度内に目標値を達成しなかった。一方、交通量の急増が予想されるアジア太平洋地域において容量拡大を図っていく必要があるが、当該指標では北太平洋ルートのみであり、アジア太平洋地域全体の効果についての的確に把握することが困難であることから、「B-3」と評価した。今後は、国際線の便数、旅客数および貨物量を表した指標を新たに採用し、今後も交通量の急増が予想されるアジア太平洋地域において、安全で円滑かつ効率的な航空交通の実現を推進し、国際需要に適切に対応していく。
- ・隣接する空域を含めた管制間隔50NMの適用(平成21年以降予定)、日本の管轄空域内における30NMへの短縮適用(平成20年8月予定)を実施する。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：航空局管制保安部保安企画課(課長 坂野 公治)

関係課：航空局管制保安部管制課(課長 後藤 容順)

航空局管制保安部管制技術課航空衛星室(室長 岡野 まさ子)

○活 力

政策目標 7

都市再生・地域再生等の推進

施策目標 26

都市再生・地域再生を推進する

都市・地域の魅力ある将来像を実現するため、都市の競争力・成長力を高めるとともに、地域の活性化を図るなど、都市再生・地域再生を推進する

業績指標

136	地域の発意により地域活性化のために策定された計画の件数（地域再生計画、都市再生整備計画及び中心市街地活性化基本計画）
137	全国の地方圏から大都市圏への転出者数に対する大都市圏から地方圏への転入者数の比率
138	都市再生誘発量
139	文化・学術・研究拠点の整備の推進（①筑波研究学園都市における国際会議開催数、②関西文化学術研究都市における立地施設数、③関西文化学術研究都市における外国人研究者数）
140	大深度地下使用の累計認可件数
141	半島地域の交流人口
142	雪に親しむ交流活動を実施した市町村の割合
143	都市再生整備計画に掲げられた目標の達成率
144	民間都市開発の誘発係数
145	まちづくりのための都市計画決定件数（市町村）
146	駐車場法に基づく駐車場供用台数
147	景観計画の策定団体数
148	都市機能更新率（建築物更新関係）
149	中心市街地人口比率の減少率

【評価結果の概要】

（総合的評価）

国際的な都市間競争の激化等に対応した活力ある都市の再生に向けた施策を実施するとともに、地域が抱える様々な課題を踏まえ、魅力ある地域の再生に向けた施策を実施した。目標の達成に向けて概ね順調な進捗が見られるが、引き続き取組を推進するとともに、特に地域振興施策については更なる施策の改善を行う必要がある。

（必要性）

人口減少・少子高齢化の進展や行政の広域化など、様々な社会情勢が変化する中で、都市・地域の魅力ある将来像を実現に向けて、それぞれの実情に応じた施策を実施していくことが必要である。このため、引き続き都市再生・地域再生に向けた取組を推進するとともに、必要に応じて施策のあり方、改善の方向性等について検討していくこととする。

（有効性）

民間都市開発事業の促進や、地域における景観計画の策定支援など、各施策を推進していくことで、都市再生・地域再生の実現に向けて、一定の成果をあげているところである。取組の方向性を示し、各施策の実施を促進することで、前向きに取り組む意欲のある都市・地域を後押しすることができるため、必要に応じて改善を図りつつ、施策を継続していくことが有効である。

（効率性）

地方公共団体による都市再生・地域再生に係る計画策定・事業実施への支援や、民間事業者による都市開発の促進など、それぞれの都市・地域が主体となった取組を推進するとともに、民間の資金・ノウハウを活用するなど、効率的な施策の展開に努めている。

（反映の方向性）

- ・官民協働事業や複数市町村による連携事業への支援の強化
- ・民間都市開発の更なる促進に向けた制度改正
- ・基礎的条件の厳しい地域に対する新たな支援制度の創設 等

業績指標 136

地域の発意により地域活性化のために策定された計画の件数（地域再生計画、都市再生計画及び中心市街地活性化基本計画）

評価

A-2	目標値：2,600件（平成23年度） 実績値：2,142件（平成19年度） 初期値：1,718件（平成18年度）
-----	--

（指標の定義）

業績指標は、地域の発意により地域活性化のために策定された計画の合計数とし、対象となる計画は、地域再生計画、都市再生整備計画、中心市街地活性化基本計画とする。

いずれの計画も地方自治体による発意にもとづくものであり、計画の策定を通じて、具体的な社会資本整備の内容と明確な目標、達成年次が示されるものである。

（目標設定の考え方・根拠）

目標設定は、平成18年を目標値設定年、平成23年を目標年次と設定し、今後も着実に計画の策定が推進されるものとして、これまでの実績状況から目標値を設定した。

（他の関係主体）

総務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、環境省、内閣府

（重要施策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

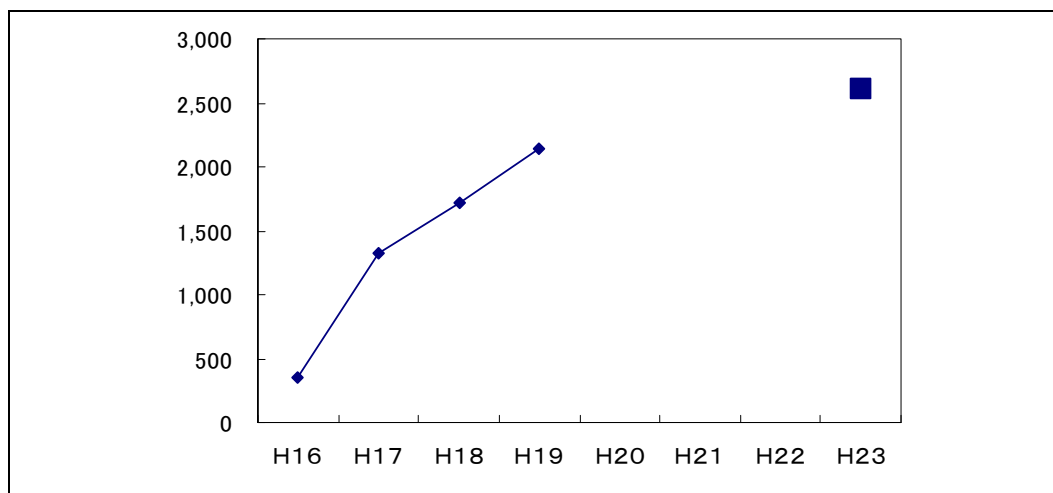
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値				(年度)
H16	H17	H18	H19	—
355件	1,322件	1,718件	2,142件	—



事務事業の概要

主な事務事業の概要

地域づくりに対する先進的な取組の調査・分析及び情報発信

予算額7,871千円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

最終目標までのトレンドと比較して上回っており、順調である。

(事務事業の実施状況)

住民の参加や地域連携の啓発・普及を目的に、全国の公募により選定された地域においてモデル的に実施した「次世代の地域づくりモデル実践」や地域経済の活性化等を目的に、多様な地域資源を活用しながら地域が一体となって推進する観光地域づくりの取組を総合的に支援する「観光交流空間づくりモデル事業（観光地域づくり実践プラン）」等の成果を取りまとめ、地域づくりの取組を分析するとともに、地域づくり関連情報ポータルサイト「地域づくり情報局」(<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/chiiki-joho/index.html>) などを通じてそれらの先進的な取組についての情報を発信し、地域づくりを支援した。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は、最終目標までのトレンドと比較して上回っており、平成20年度も同様の取組を実施するため、A-2と判断した。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局事業総括調整官室（事業総括調整官 七條 牧生）

業績指標 137

全国の地方圏から大都市圏への転出者数に対する大都市圏から地方圏への転入者数の比率

評価

B-1	目標値：78%（平成23年度） 実績値：74.8%（平成19年度） 初期値：78%（平成18年度）
-----	---

(指標の定義)

全国の大都市圏から地方圏への転入者数を地方圏から大都市圏への転入者数で除した数値
 (大都市圏から地方圏への転入者数) / (地方圏から大都市圏への転出者数)

※大都市圏…三大都市圏（東京圏、名古屋圏、関西圏）、地方圏…三大都市圏以外の地域
 (東京圏：東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県 名古屋圏：岐阜県、愛知県、三重県
 関西圏：大阪府、京都府、兵庫県、奈良県)

(目標設定の考え方・根拠)

平成14年～平成18年に実績は7.6%減少しており、現状から勘案すると平成23年の実績は70%台前半まで落ち込むと予測出来るが、UJIターンや二地域居住の地方定住を支援する施策として、地域活性化及び地域振興を図り、積極的な環境構築を行っていく中で地方圏への転入者の比率を維持させていく。そのため、平成23年では平成18年の実績値とほぼ同じ78%を維持させることを目標とする。

(外部要因)

- ・ 景気の動向（都市部と地方部との景気格差拡大）
- ・ 総人口の減少（都市部への人口集中化）

(他の関係主体)

地方公共団体

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

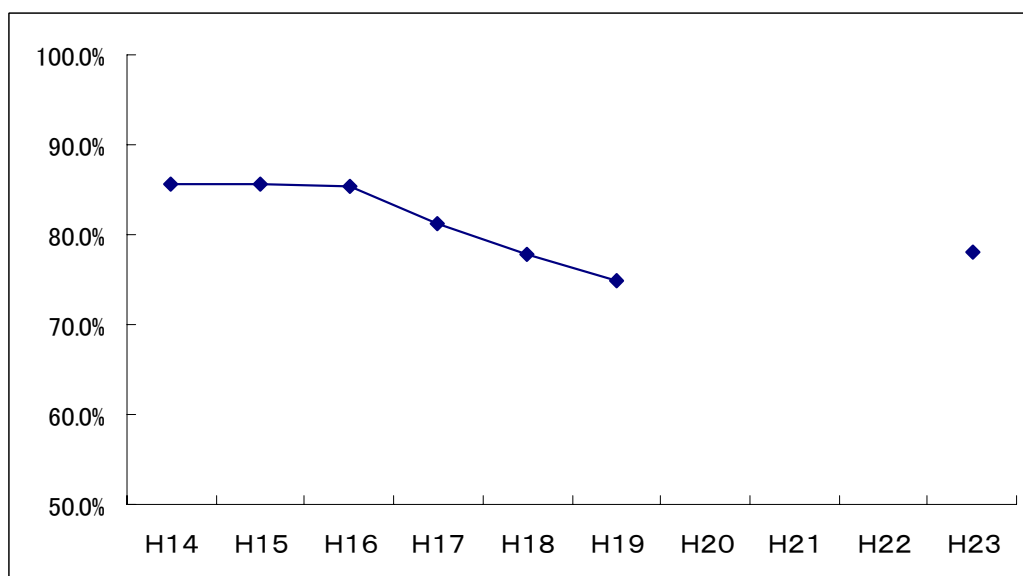
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	
85.6%	85.3%	81.1%	77.9%	74.8%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ①地域活性化の支援
個性的で魅力的な地域づくりと地域活性化の推進方策を検討するため、人・組織の育成・活用、地域づくりの実地の支援、専門家による適切な助言、地域づくりの情報発信等の支援措置を実施する。
予算額 203 百万円（平成 19 年度）
- ②都市と農山漁村の一体的な整備の推進
法制度に基づく地域の一体整備や、大都市と地方、都市と農山漁村の交流・連携を推進する。
予算額 114 百万円（平成 19 年度）
- ③都市地方連携推進
先導的な都市・地方部の複数の市町村・住民らが連携して取り組む地域再生の取り組みや、社会実験事業の実施に対し、補助を行う。
予算額 334 百万円（平成 19 年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成 19 年の実績値は、前年度比で 3.1% 減少して 74.8% となっており、都市と地方との景気格差拡大や都市部への人口集中化が続いて低調な推移となっている。

(事務事業の実施状況)

- ①地域活性化の支援
 - ・ 多様な主体がネットワーク化して行う持続可能な地域づくり体制について、事例を通じて成功要因や課題等を抽出し、活動モデルの提案や支援策の検討。
 - ・ 地域づくりの現状を把握し、地域活力再生のための「きっかけ」となる課題を調査。当該課題を踏まえ、自主的・自立的に取り組んでいる地域を選び、当該地域において人材育成・人材誘致等の社会実験、専門家派遣等を行い効果的な地域活力再生方策を検討。また、それらの地域の地域活性化が図れるためのシンポジウム、交流会議、ワークショップ等の開催。
- ②都市と農山漁村の一体的な整備の推進
 - ・ 地方の自立的成長の促進及び都市機能の維持に資するため、地方都市圏域内における一体的な整備及び連携の推進を検討。
 - ・ 三大都市圏に居住する者を体験調査員として地方に派遣する地方体験交流支援事業の実施や各自治体等の地域づくりや UJ I ターンについての情報提供、地方部のテレワーク実践者の実態把握等。
 - ・ 都市と農山漁村の共生・対流を形成・確立するにあたっての、そのあり方、課題解決の方策等を調査・分析。
 - ・ 観光・リゾートによる地域活性化に取り組む地域との協働により、地域振興を図っていく方策を検討し、現地において実践活動と調査を行い、モデル的な地域振興ビジョンの作成。今後のリゾート地域に関する政策の立案、誘導策又は規制策の導入の必要性についての検討。
- ③都市地方連携推進に必要な経費
 - ・ 都市と地方の農山漁村等の市町村や住民等が連携・参画して都市地方連携プログラムを策定し、プログラムに基づき実施される交流推進のための地域活動、施設整備、社会実験等の実施。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 平成 19 年の実績値は、前年度比で 3.1% 減となっており、低調に推移している。
- ・ 実績値の減少要因としては、年々増加する都市と地方との景気格差拡大や都市部への人口集中化が考えられる。
- ・ これを踏まえ、今後は、より一層の地方の活性化、大都市圏への人口流出抑制を図る必要があるため、平成 20 年度から新たな取組を行っていくこととし、B-1 と評価した。

平成 20 年度以降における新規の取組

①集落活性化推進事業

地方の条件不利地域（過疎、山村、半島、離島、豪雪地域）における、定住人口・潜在人口の流出抑制を図るための公益サービスの維持確保と地域産業の活性化による雇用確保等の拠点となる施設の地域ストックを活用した整備を支援し、地域活性化を推進する。

②持続可能な生活圏域形成推進調査

地方において持続可能な生活圏域を形成するために、拡散した都市・生活機能を集約化した生活拠点の形成、それをハブとした公共交通の整理・合理化、居住地のコンパクト化、都市・生活機能の提供における公共と民間との連携等について具体的な取組方策の検討と、これらの取組を促進するための国の制度的枠組みの検討を行う。

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局地方振興課（課長 井上 勝徳）
都市・地域整備局都市・地域政策課（課長 内田 俊彦）

業績指標 138
都市再生誘発量

評価

A-2	目標値：9,200ha（平成23年度） 実績値：5,401ha（平成19年度） 初期値：3,878ha（平成18年度）
-----	---

（指標の定義）
我が国の都市構造を、豊かな都市再生や経済活動を実現できるレベルへと再構築し、健全で活力ある市街地の整備などを通じて都市再生が誘発された量

（目標設定の考え方・根拠）
民間投資を誘発する市街地整備などのこれまでの実績や今後の事業計画等をもとに算出

（外部要因）
該当なし

（他の関係主体）
地方公共団体等（事業主体）

（重要政策）
なし

【施政方針】
なし

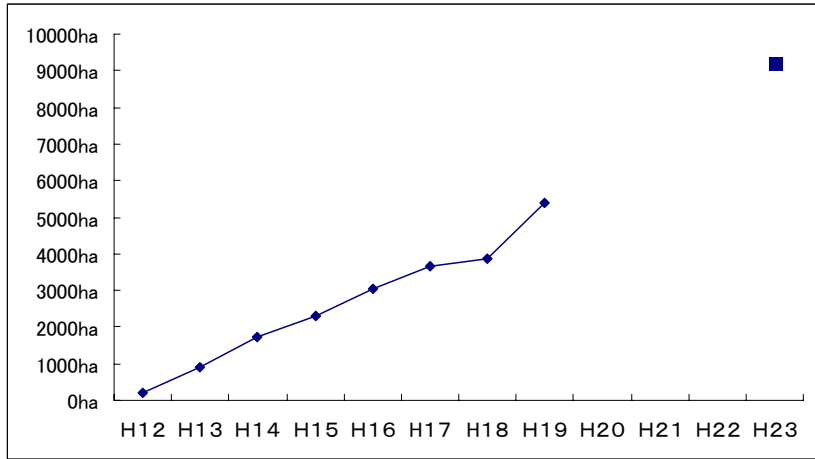
【閣議決定】
なし

【閣決（重点）】
なし

【本部決定】
なし

【政府・与党申合】
なし

過去の実績値							(年度)	
H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	
190ha	890ha	1,743ha	2,316ha	3,045ha	3,682ha	3,878ha	5,401ha	



事務事業の概要
主な事務事業の概要

- 都市再生総合整備事業の推進
大都市圏等の臨海部や既成市街地を中心に発生している大規模工場跡地等低未利用地において、都市再生を促すトリガー（引き金）となる地区への都市基盤施設等の集中的な整備を実施するとともに、都市拠点の形成に資する民間都市開発事業等を促進することにより、円滑な土地利用転換を公民協働で推進する。
予算額：51億円（平成19年度）
- 都市再生区画整理事業の推進
防災上危険な密集市街地及び空洞化が進展する中心市街地等の都市基盤が不十分で整備の必要な既成市街地等において、都市基盤の整備と併せて街区の再編を行い、もって土地の有効利用を促進するとともに、安全・安心で快適に暮らすことができ、活力ある経済活動の基盤となる市街地への再生・再構築を図る。
予算額：37億円（平成19年度）

- 都市再生機構によるコーディネート業務等（土地集約・整形化有効利用等推進計画作成事業）
都市再生分野における民間の新たな事業機会を創出し、民間の潜在力を最大限に引き出すため、都市再生に民間を誘導するための条件整備として、独立行政法人都市再生機構がコーディネート業務等を実施する
予算額：14億円（平成19年度）
- 税制上の特例措置
 - ①特定住宅地造成事業等に係る土地等の譲渡所得に係る1,500万円特別控除制度（所得税、法人税、個人住民税、法人住民税、事業税）
 - ・特定住宅地造成事業等のために土地等を譲渡した場合の特例措置
減収見込額：639百万円の一部（平成19年度）
 - ②優良住宅地の造成等のために土地等を譲渡した場合の長期譲渡所得の課税の特例措置（所得税、法人税、個人住民税、法人住民税、事業税）
 - ・一団の宅地の造成を行う者に係る特例措置
 - ・都道府県知事の認定を受けた一団の宅地の造成を行う者に係る特例措置
 - ・仮換地指定後3年以内に一定の住宅建設を行う個人又は法人に対して土地等を譲渡した場合の特例措置
減収見込額：11,183百万円の一部（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

平成19年度の単年度の実績は約1,500haで、平成23年度の目標値に対してのトレンド(1,065ha/年)を上回っており、順調に推移している。

（事務事業の実施状況）

都市再生総合整備事業や都市再生区画整理事業により、都市再生の喫緊の課題である大規模工場跡地の基盤整備や中心市街地等の基盤整備による街区再編等を通じて、民間事業者等の都市再生への投資を誘導している。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は、目標値に対してのトレンドを上回るペースで順調に推移しており、現在の施策を引き続き進めていくことが重要であることから、A-2と評価した。
- ・今後も民間事業者等の都市再生への誘導のため、基盤整備等を着実に進める必要がある。

平成20年度以降における新規の取組

- 都市再生区画整理事業の拡充
平成20年度より、地域の拠点となる市街地の形成に資する事業等について、重点地区（補助率：1/2）の対象範囲を拡大し、都市再生を一層支援していく。

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局まちづくり推進課（課長 佐々木 晶二）
都市・地域整備局まちづくり推進課都市総合事業推進室（室長 清水 喜代志）
都市・地域整備局市街地整備課（課長 松田 秀夫）
都市・地域整備局都市・地域政策課（課長 内田 俊彦）
住宅局市街地建築課（課長 橋本 公博）

業績指標 139

文化・学術・研究拠点の整備の推進（①筑波研究学園都市における国際会議開催数、②関西文化学術研究都市における立地施設数、③関西文化学術研究都市における外国人研究者数）

評価

① 筑波研究学園都市における国際会議開催数 C-2	① 目標値：100件（平成22年度） 実績値：94件（平成18年度） 初期値：88件（平成17年度）
② 関西文化学術研究都市における立地施設数 A-2	② 目標値：156施設（平成23年度） 実績値：105施設（平成19年度） 初期値：96施設（平成18年度）
③ 関西文化学術研究都市における外国人研究者数 A-2	③ 目標値：270人（平成22年度） 実績値：246人（平成19年度） 初期値：214人（平成17年度）

（指標の定義）

① 筑波研究学園都市における国際会議開催数

つくば地区内の国際会議開催数。

② 関西文化学術研究都市における立地施設数

関西文化学術研究都市の文化学術研究地区における立地施設数。対象とする立地施設は、本都市は文化、学術及び研究の中心となる都市の建設を目的としていることから、文化学術研究の向上に資するものとする。

- ・ 研究施設（研究施設、技術開発施設）
- ・ 大学（大学・短大）
- ・ 文化施設（都市の文化の発展に寄与する施設）
- ・ 交流施設（文化・学術・研究の発展等に係る交流または共同研究を推進するための施設）
- ・ 宿泊研修施設（研修、保養、スポーツ・レクリエーション機能を有する施設）
- ・ その他（基本方針または建設計画に掲げる施設等）

本指標は、都市建設の進捗状況を評価しうるものであり、その数の増加は、我が国及び世界の文化等の発展に資するものである。

③ 関西文化学術研究都市における外国人研究者数

関西文化学術研究都市の文化学術研究地区における外国人研究者数。本指標は、世界各国の優秀な研究者の集まる魅力的な都市への成長度合いを評価するものであり、新産業創出等、我が国及び世界の発展に寄与するものである。

（目標設定の考え方・根拠）

① 筑波研究学園都市における国際会議開催数

筑波研究学園都市は科学技術中枢拠点都市（サイエンス型国際コンベンション都市）を目標の一つとしており、国際会議は、主に研究施設の集積、先進的な研究機能を有する場所で開催されるものであるため、その開催数を初めて100の大台に載せることを目標とする。

② 関西文化学術研究都市における立地施設数

景気の低迷から進出が伸び悩んでいたが、近年、立地機関数が増加に転じており、この動きを確実にするためにも、現在の立地施設増加数を確保する。その目標値は、増加に転じたH16～H18の年平均立地施設数8の1.5倍である12を基準に考える。

③ 関西文化学術研究都市における外国人研究者数

関西学研都市の研究者数の推移はH15：4, 886人、H16：5, 105人、H17：5, 399人であり、年平均増加率は5.2%。目標値は外国人研究者数増加率5%とし、5年後、270人を目標とする。

（外部要因）

① 該当なし

②③ 景気の動向

（他の関係主体）

① 研究学園地区内の研究・教育施設31機関（国立大学法人筑波大学、国土交通省国土技術政策総合研究所、独立行政法人国立環境研究所、独立行政法人産業技術総合研究所、独立行政法人農業・食品産業技術総合研究機構等）

②③ 該当なし

（重要政策）

【施政方針】

①②③なし

【閣議決定】

①②③なし

【閣決（重点）】

①②③なし

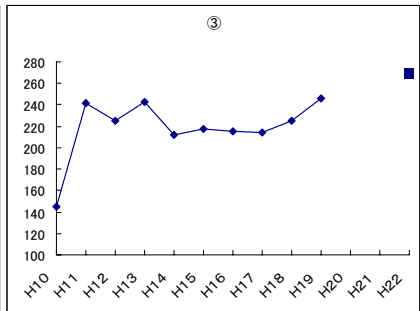
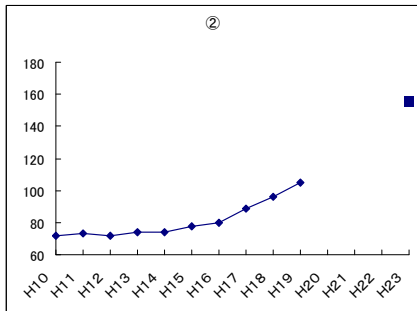
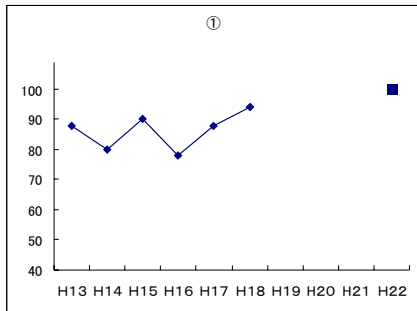
【本部決定】

①②③なし

【政府・与党申合】

①②③なし

過去の実績値 (①筑波研究学園都市における国際会議開催数)						(年度)					
H13		H14		H15		H16		H17		H18	
88件		80件		90件		78件		88件		94件	
過去の実績値 (②関西文化学術研究都市における立地施設数)										(年度)	
H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19		
72施設	73施設	72施設	74施設	74施設	78施設	80施設	89施設	96施設	105施設		
過去の実績値 (③関西文化学術研究都市における外国人研究者数)										(年度)	
H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19		
145人	242人	225人	243人	212人	217人	215人	214人	225人	246人		



事務事業の概要
主な事務事業の概要

①筑波研究学園都市における国際会議開催数
 ・筑波研究学園都市が国家的戦略である「科学技術創造立国」を実現し、今後の我が国の国際競争力を維持する上で必要な最先端の科学技術の研究開発拠点として機能するためにも、研究学園地区建設計画に位置づけられた「科学技術中枢拠点都市」等を実現するために必要な調査等を実施し、「サイエンス型国際コンベンション都市」としての機能を備えた都市とする。
 予算額：0.2億円（平成19年度）

②関西文化学術研究都市における立地施設数、③関西文化学術研究都市における外国人研究者数
 ・関西文化学術研究都市建設促進法に基づく文化学術研究施設・文化学術研究交流施設への税制上の特例措置、融資制度、及び調査等の実施。
 予算額：0.4億円（平成19年度）
 税制：関西文化学術研究都市建設促進法に係る特例措置（法人税、事業税、不動産取得税、固定資産税、事業所税）
 関西文化学術研究都市建設促進法に基づく関西文化学術研究都市の建設促進を図るための文化学術研究施設等の整備に係る課税の特例措置。

1. 文化学術研究施設
 ○法人税：特別償却 機械・装置：20%、建物・附属設備：10%
 減収見込額 3億円（平成19年度）
 ○事業所税：資産割 課税標準5年間1/2控除
 減収見込額 初年度1,130万円、次年度3,460万円（平成19年度）

2. 文化学術研究交流施設
 ○不動産取得税：課税標準1/2控除（家屋）、税額1/2減額（敷地）
 ○固定資産税：課税標準5年間1/2（家屋）
 ○事業税：（指定事業者の）資本割の課税標準の1/2控除

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)
 ①筑波研究学園都市における国際会議開催数
 平成18年度の実績値は94件で、目標達成に向けて順調に増加しているが、平成19年度の実績値については現在集計中である。
 ②関西文化学術研究都市における立地施設数
 平成19年度の実績値は105施設で、目標に向けて順調に推移している。
 ③関西文化学術研究都市における外国人研究者数
 平成19年度の実績値は246人で、目標達成に向けて順調に増加している。

(事務事業の実施状況)
 ①筑波研究学園都市における国際会議開催数
 筑波研究学園都市については、「研究学園地区建設計画」に位置づけられた「科学技術中枢拠点都市」等を実現するために必要な調査等を実施している。

②関西文化学術研究都市における立地施設数、③関西文化学術研究都市における外国人研究者数
関西文化学術研究都市建設促進法に基づく文化学術研究施設・文化学術研究交流施設への税制上の特例措置、融資制度や調査等により、関西文化学術研究都市の整備を推進している。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ①筑波研究学園都市における国際会議開催数
業績指標は増加傾向を示しているが、平成19年度の実績値は集計中で判断できないため、C-2と評価した。筑波研究学園都市を”サイエンス型国際コンベンション都市”としての機能を備えた都市としていくため、引き続き取組を進める。
- ②関西文化学術研究都市における立地施設数
業績指標は順調に推移しており、A-2と評価した。今後は施設立地に寄与する調査等をさらに推進し、地方公共団体等に情報提供して行く。
- ③関西文化学術研究都市における外国人研究者数
業績指標は順調に推移しており、A-2と評価した。今後も調査等を実施し、関係機関に情報提供して行く。

平成20年度以降における新規の取組

- ①筑波研究学園都市における国際会議開催数
総理大臣決定後10年が経過した「研究学園都市建設計画」の評価と今後の同地区の整備の方向性等に関し、効果の検証等を行うとともに、これに基づいた今後の国の関与のあり方を提示する。
- ②関西文化学術研究都市における立地施設数、③関西文化学術研究都市における外国人研究者数
なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局都市・地域政策課広域都市圏整備室（室長 牧 哲史）

業績指標 140

大深度地下使用の累計認可件数

評価

A-2	目標値：3件（平成23年度） 実績値：1件（平成19年度） 初期値：0件（平成18年度）
-----	--

（指標の定義）

大深度地下の公共的使用に関する特別措置法（以下、大深度地下使用法）に基づき、大深度地下（土地所有者等による通常の利用が行われない地下）の使用が認可された件数。大深度地下の公共的使用に関する基本方針に示された社会資本の効率的・効果的な整備や都市空間の再生につながるもの。

（目標設定の考え方・根拠）

大深度法では、大深度地下における公共の利益となる事業の円滑な遂行、大都市地域に残された貴重な公共的空間である大深度地下の適正かつ合理的な利用を図ることとしており、平成23年度目標においては、当面制度の適用が見込まれる件数を設定。

具体的には、使用認可の事前手続きである事業間調整の手続きが既になされた事業が2件あり、これらの事業の使用認可申請が見込まれる。この他、目標年次までに1件程度の事業を想定し、目標値を3件としたところである。

このような目標値としたのは、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法の対象事業は大深度地下※で行われるものに限られ、また、対象地域も三大都市圏に限定されていることから、件数の大幅な増大は見込まれないためである。

※大深度地下：以下の深さのうちいずれか深い方以上の深さの地下をいう。

- ①地下室の建設のための利用が通常行われない深さ（地下40m以深）
- ②建築物の基礎の設置のための利用が通常行われない深さ（支持地盤上面の深さに10mを加えた深さ）

（外部要因）

- ・地価の変動
- ・民間による技術開発の状況
- ・地元調整の状況

（他の関係主体）

- ・事業主体

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

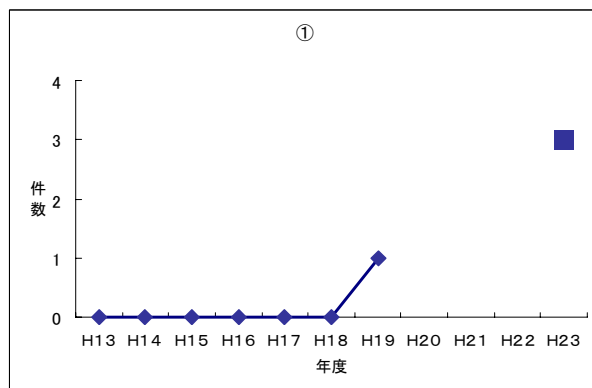
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値（大深度地下使用の累計認可件数）							（年度）
H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	
0件	0件	0件	0件	0件	0件	1件	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・大深度地下使用に係る制度の充実にに向けた技術的課題等に関する調査を実施するとともに、制度の周知を図ることにより大深度地下の活用を促進する。
予算額：0.5億円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

平成19年度は、神戸市大容量送水管整備事業において大深度地下使用法に基づく初の使用認可がなされ、実績値は1件となった。また、東京外かく環状道路（東名高速～関越道間）において使用認可の事前手続きである事業間調整が1件行われたところである。

（事務事業の実施状況）

大深度地下使用法の活用により、公共の利益となる事業の円滑な遂行を進めるとともに、大深度地下の適正かつ合理的な利用を推進するため、制度及び技術的課題等の調査検討並びに大深度地下事業に係るコスト低減等に関する調査を実施し、大深度地下使用環境の整備を推進した。また、大深度地下使用協議会等において国の行政機関及び関係都府県に対する制度周知を実施している。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は目標の達成に向け着実な推移を示しており、A-2と評価した。
- ・今後の取組としては、大深度地下使用法を活用した事業実施の本格化が進む中で、認可審査の適切な実施及び効率化・迅速化の観点から調査・検討を実施する。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局都市・地域政策課広域都市圏整備室（室長 牧 哲史）

業績指標 141
半島地域の交流人口

評価

C-2	目標値：平成17年度対比102% (平成22年度) 実績値：平成17年度対比105.5% (平成18年度) 初期値：100% (平成17年度)
-----	---

(指標の定義)
 全国の半島地域の道府県が集計した半島地域の入込観光客の合計値の平成17年初期値に対する割合。なお、千葉県(南房総地域)は、平成16年に統計の集計方法に変更があったため除く。

(目標設定の考え方・根拠)
 半島振興法に基づく半島循環道路等の交通施設整備、観光業振興のための税制措置、地域づくりNPO等育成のための支援等の施策を実施することにより地域間交流は発展することが見込まれている。

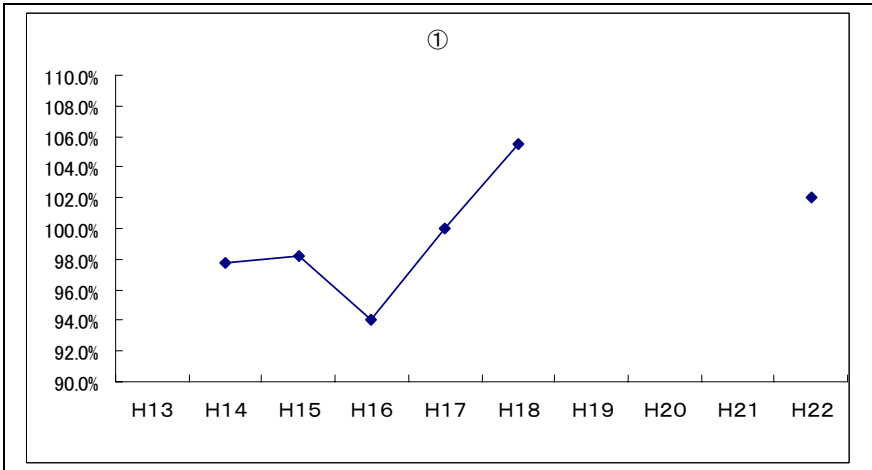
以上により、今後5年間の半島地域における交流人口について、半島地域は北から南まで多様な気象条件下にあり、平成16年は気象災害等により観光入込客数が大きく減少したこと、平成17年は紀伊地域で紀伊山地の霊場と参詣道の世界遺産指定があり観光客数が大きく伸びたことなどの特殊要因があることから、平成14年から平成15年の伸び率0.4%を平年の伸び率ととらえ、 $0.4\% \times 5年 = 2\%$ 増を平成22年の目標とする。

(外部要因)
 気象変動、景気変動、観光ニーズの変化

(他の関係主体)
 半島振興対策実施地域指定を受けた22道府県

(重要政策)
【施政方針】
 なし
【閣議決定】
 なし
【閣決(重点)】
 なし
【本部決定】
 なし
【政府・与党申合】
 なし

過去の実績値					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	
98.2%	94.0%	100.0%	105.5%		集計中



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○半島らしい暮らし・産業創出事業の推進
 半島地域の自立的発展を目指し、海・山・里の多様な資源を活かした暮らし・産業の創出に向けた地域の各主体による自主的な取組を促進するために有効な支援方策を検討するとともに、多くの共通点を持つ半島地域間での情報交換や共同の取組を促進し、半島地域間のネットワークの形成を図る。

予算額：65,832千円(平成19年度)

○ 税制上の特例

① 半島振興対策実施地域における工業用機械等の特別償却（所得税・法人税）

半島振興対策実施地域内において、個人又は法人が、製造の事業及び旅館業の用に供する設備（取得価額2,000万円超）を、新設又は増設した場合に、その機械・装置につき10/100、建物・附属設備につき6/100の特別償却を認める。（旅館業については、建物・附属施設のみ。また、旅館業については過疎地域に準ずる要件を充足する地域に限る。）

減収見込額 6.4億円（平成19年度）

② 事業用資産の買換特例（所得税・法人税）

半島振興対策実施地域以外にある特定の事業用資産を譲渡（土地譲渡益重課の対象となる土地等の譲渡を除く。）した場合において、当該事業年度（個人の場合は、当該譲渡の日の属する年の12月31日まで）に半島振興対策実施地域内にある事業用資産を取得し、かつ、その取得後1年以内に事業の用に供し、または供する見込であるときは、当該譲渡による譲渡所得の一部（80%）について課税の繰延べが認められる。

減収見込額 0億円（平成19年度適用なし）

これらの税制上の特例により、課税の繰延べ効果が発生し、新規事業立ち上げ時の負担を軽減することができることから、半島地域内における企業等の立地等の設備投資を促進し、半島振興対策実施地域における産業の振興、地域間交流等に資するものである。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

平成19年の実績値については現在集計中であるが、平成18年の実績値は平成17年対比105.5%であり、目標年である平成22年における目標値を上回っている。

（事務事業の実施状況）

平成19年度においては、半島らしい暮らし・産業創生調査において、企画を公募し、応募した31団体の中から16団体を選考し、専門家によるアドバイス等支援を行った。また、半島地域の産業構造や定住条件等についての基礎調査を実施した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・平成19年の実績値については集計中である。また、入込観光客数は外部要因により単年度の増減の動きが大きいため前年度実績との単純比較により目標が達成されたか否かを判断することができず、平成19年の実績を含めた複数年の実績値の推移を比較して判断する必要がある。このため、C-2と評価した。
- ・半島地域は、地理的・自然的特性から優れた自然景観と海山里の多様な資源に恵まれるとともに、海を通じた交易・交流の拠点として栄えてきた歴史を持つことから、今後もこれらの自然・文化資源を活用し、魅力ある広域的な観光ルートの形成や体験活動の促進等を図ることとする。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局地方振興課（課長 井上 勝徳）

業績指標 142

雪に親しむ交流活動を実施した市町村の割合

評価

C-2	目標値：71%（平成22年度） 実績値：62%（平成18年度） 初期値：66%（平成17年度）
-----	---

（指標の定義）

豪雪地帯（特別豪雪地帯含む）に指定されている市町村における雪に親しむことをテーマとした交流活動を実施した市町村の割合

○「雪に親しむことをテーマとした交流活動」→人が参加する、人が集まる活動に限定

- ・観光目的の雪まつりやイベント
- ・地域住民の親睦のための雪まつりやイベント
- ・雪国文化や生活を知ってもらうための他地域住民、児童・生徒との交流活動
- ・雪国文化や生活を知ってもらうための海外との交流活動
- ・雪国文化や生活を知ってもらうためのシンポジウムや講演会等

（目標設定の考え方・根拠）

今後、豪雪地帯を中心に全国的な定住人口の減少が想定される中、各種施策の効果として、雪に親しむことをテーマとした交流活動を実施する市町村の割合を期待する。

平成14年度から平成17年度までは市町村合併等の要因により14%増加しているが、これらの要因を除いた場合、平成17年度の数値としては68%となることから、つまり実質的な増加率はマイナス2%となる。そのため、今後は市町村の数が安定することを考慮し、H17-H22の増加率として年1%上昇を目標と設定し、平成22年度の目標値を71%とする。

（外部要因）

- ・市町村合併
- ・気候の変動

（他の関係主体）

- ・地方公共団体
- ・民間団体・企業等

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・豪雪地帯対策基本計画（平成18年11月14日 閣議決定）

【閣決（重点）】

なし

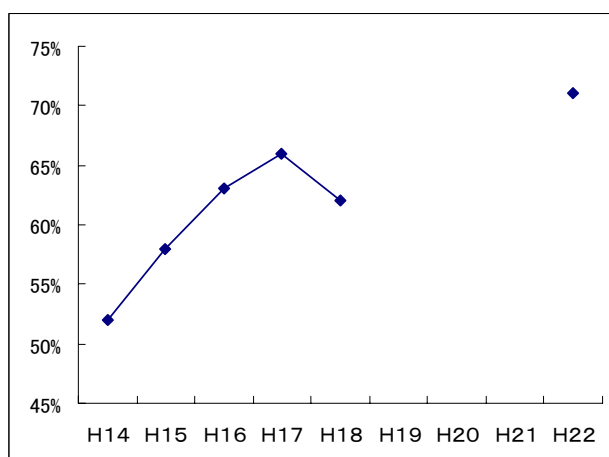
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	H19
58%	63%	66%	62%		集計中



事務事業の概要

主な事務事業の概要

①豪雪地帯に係る調査・検討

豪雪地帯の個性ある活性化を推進するため、雪国の抱える課題について現状を踏まえつつ新たな視点から検討を進め、雪国対策に関する行政ニーズの変化への対応を先導する。

予算額：52百万円の内数（平成19年度）

②豪雪地帯対策特別事業

豪雪地帯をめぐる社会的・経済的情勢に対応した、新しい豪雪地帯のための構想やその実現のためのアプローチ方法を開発し、その成果を多くの豪雪地帯・特別豪雪地帯に普及させていくためのモデル事業。

予算額：124百万円の内数（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

平成18年度においては、少雪によるイベント（交流）活動の中止のため、実績値は62%で、前年度対比マイナス4%と低調であった。平成19年度の実績値については集計中のため判断できないが、降雪量も平年並みであり特段の外部要因も見られなかったこと、交流活動においても1市町村あたりの平均活動数は長期的にみて増加の傾向にあることから、平成18年度より増加傾向と推測される。

（事務事業の実施状況）

豪雪地帯における個性ある活性化の推進を図るため、雪処理の担い手育成を通じた交流活動等の調査検討や豪雪地帯対策特別事業により支援を行っている。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・平成17年度までは順調であった実績値が、平成18年度は少雪の原因により後退した。
- ・1市町村あたりの平均活動数は長期的に見て増加の傾向にあり、平成19年度の実績値は増加傾向と推測されるが、現時点では判断できないため、C-2と評価した。
- ・来年度以降は、実績値の集計作業を今までより前倒しにより実施することで、測定・評価に反映することを検討したい。なお、集計作業の前倒しについては本指標実績値調査に対する市町村の理解と協力が必要である。
- ・今後も雪処理の担い手育成を通じた交流活動等、豪雪地帯の個性ある活性化の推進を図る必要がある。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局地方振興課（課長 井上 勝徳）

業績指標 143

都市再生整備計画に掲げられた目標の達成率

評価

A-1	目標値：80%以上（平成19年度以降毎年度） 実績値：81.9%（平成19年度） 初期値：81.8%（平成18年度）
-----	--

（指標の定義）

まちづくり交付金の交付を受けるために市町村が作成する都市再生整備計画（以下、「計画」という。）について、それぞれの計画に掲げられた目標を定量化する指標の達成率を%変換し、その二乗平均値※を、当該計画の達成率とし、当年度終了の全ての計画の達成率の単純平均値。

※複数指標の達成率をひとつのベクトルの距離として表すことができるため、当該計画の達成率を一元化かつ明快に表現が可能となる。

（目標設定の考え方・根拠）

都市再生整備計画に掲げられた目標の達成率について一定の水準（例えば80%）以上を維持。

平成18年度の実績値が81.8%と高い水準であったことから、この水準の維持を目標値の設定根拠とする。

（外部要因）

該当なし

（他の関係主体）

市町村（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

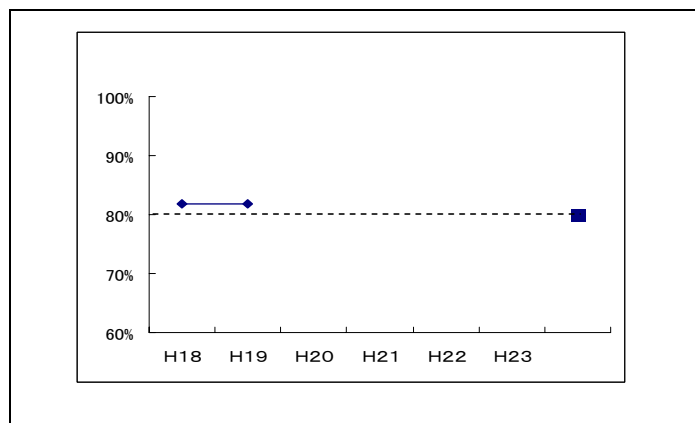
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値		(年度)
H18	H19	
81.8%	81.9%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○まちづくり交付金

地域の歴史・文化・自然環境等の特性を活かした個性あふれるまちづくりを実施し、全国の都市の再生を効率的に推進することにより、地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図る。

予算額 2,430億円（平成19年度）

実施地区数 764市町村 1,326地区（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成19年度の実績値は81.9%で、目標値である毎年度80%以上の水準を維持しており、順調である。

(事務事業の実施状況)

平成16年度の制度創設以来、予算額、実施地区数ともに伸び続け、平成19年度末時点で全国1,326地区(764市町村)において、地域の創意工夫を活かしたまちづくりが進められている。

平成18年度末には、制度創設後初めて29地区が事業完了を迎えた。また、平成19年度末には61地区が完了し、これまで延べ90地区が事業を完了している。

平成20年度以降は、毎年度約300地区が事業完了を迎えることとなっている。

※まちづくり交付金の実施地区数・予算額・完了地区の推移

	実施地区数	予算額(国費)	完了地区数
平成16年度	355地区	1,330億円	—
平成17年度	740地区	1,930億円	—
平成18年度	1,102地区	2,380億円	29地区(当該年度末)
平成19年度	1,326地区	2,430億円	61地区(当該年度末)

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は81.9%であり、目標値以上の水準を維持し順調に推移しており、今後、毎年度約300地区が完了を迎えるにあたって、都市再生整備計画に掲げられた目標の達成率の一定の水準が保てるよう、各地区における事業が効果的・効率的に推進されるよう制度や運用等の改善を図ることから、A-1と評価した。

平成20年度以降における新規の取組

まちづくり交付金について、平成20年度においては、地域の創意工夫を活かした全国都市再生の推進をより一層図るため、事業規模の拡大を図るとともに以下の制度拡充を行う。

○まちづくり交付金による協働・連携事業への支援の強化

市町村都市再生整備協議会が行う官民協働事業への支援や、複数市町村により一本化された都市再生整備計画に基づき行われる連携事業への支援を強化する。その際、複数市町村が連携し、広域的地域活性化基盤整備計画に位置付けられた拠点施設と一体的なまちづくりを行う場合も対象とする。

○歴史・文化を活かしたまちづくり支援

次世代に継承すべき歴史・文化遺産を保全・活用したまちづくりを推進するため、市町村が策定し、国の認定を受けた「歴史的風致維持向上計画(仮称)」に基づく事業を行う地区で一定の要件を満たす場合について、まちづくり交付金の基幹事業に古都及び緑地保全事業、電柱電線類移設等を追加する。

平成21年度以降についても、引き続き制度や運用等の改善を図る。

担当課等(担当課長名等)

担当課：都市・地域整備局まちづくり推進課都市総合事業推進室(室長 清水 喜代志)

業績指標 144

民間都市開発の誘発係数

評価

A-2	目標値：1.6 倍（平成19～23年度） 実績値：14.5 倍（平成19年度） 初期値：1.6 倍（平成16～18年度）
-----	--

（指標の定義）

（財）民間都市開発推進機構が係わることにより、優良な都市開発が誘発された倍率。
 分母を民都機構が係わった案件の国費投入額とし（*）、分子を当該案件の総事業費とする。
 （*）融通業務のみ政投銀等からの融通額とする。

（目標設定の考え方・根拠）

過去3ヶ年（平成16～18年度）平均値は1.6倍であり、今後もこの水準を維持することを目標とする。

（外部要因）

民間事業者等の都市開発事業に対する取組状況

（他の関係主体）

（財）民間都市開発推進機構

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

なし

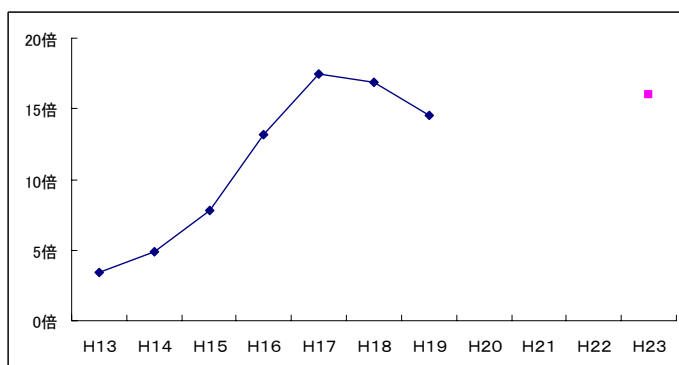
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

（年度）

H15	H16	H17	H18	H19
7.8倍	13.2倍	17.5倍	16.9倍	14.5倍



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- （財）民間都市開発推進機構の行う各業務の推進
 - ・参加業務、融通業務、都市再生支援業務
 - （参加業務）民間都市開発事業の施行に要する費用の一部を負担して当該事業に共同事業者として参加し、事業の着実な推進を図る。
 - （融通業務）民間都市開発事業を施行する者に対し、日本政策投資銀行等を通じて、長期かつ低利の資金融通を行い、事業の着実な推進を図る。
 - （都市再生支援業務）民間都市開発事業の立ち上げ支援を図ることにより、都市再生を緊急に促進するため、民間都市再生事業に対し金融支援を行い、事業の着実な推進を図る。
 - 予算額：8.6億円（平成19年度）
 - ・まち再生出資業務等
 - 認定整備事業の施行に要する費用の一部について出資等により支援するまち再生出資業務等を通じて、事業の着実な推進を図る。
 - 予算額：6.0億円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成19年度単年の実績値は14.5倍となっているが、直近3カ年度（平成17年度～平成19年度）の平均をとると16.3倍と高水準を維持している。

(事務事業の実施状況)

(財)民間都市開発推進機構において、当機構の業務である各業務（参加業務、融通業務、都市再生支援業務、まち再生出資業務等）を実施し、民間事業者が行う都市開発事業の推進を図っている。

課題の特定と今後の取組の方向性

平成19年度単年では14.5倍となっているが、民間事業者による都市開発事業のため、単年度によるばらつきがでており、直近3カ年度（平成17年度～平成19年度）の平均を見てみると16.3倍となり、目標達成に向けた成果を示している。（なお平成19年度の単年度実績も、目標値の設定の根拠とした過年度実績の内、下限値である平成16年度の実績値を上回っている）

今後も平均16倍を維持できるよう、現在の施策を維持することとし、A-2と評価した。

平成20年度以降における新規の取組

民間都市開発推進機構のまち再生出資業務における面積要件の緩和により、取組件数の拡大を目指す。

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局まちづくり推進課都市開発融資推進室（室長 青柳 一郎）
港湾局振興課民間連携推進室（室長 水谷 誠）

業績指標 145

まちづくりのための都市計画決定件数（市町村）

評価

A-2

目標値：1,470件（平成22年度）
 実績値：1,555件（平成18年度）
 初期値：約1,470件（平成17年度）

（指標の定義）

地域地区、都市施設、市街地開発事業、地区計画等といった市町村による年間の都市計画決定件数

（目標設定の考え方・根拠）

都市計画等に係る各種の調査、検討を通じて、各種制度の現状における課題の抽出や課題解決の対策を講じることにより、市町村による都市計画決定を促進し、ひいては都市再生・地域再生に資することを目標としている。平成17年度までの過去4ヶ年の最少件数を概ねの初期値とし、当該値以上を毎年度維持することにより、都市再生・地域再生の推進が図られているものと判断する

（外部要因）

該当なし

（他の関係主体）

市町村

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

なし

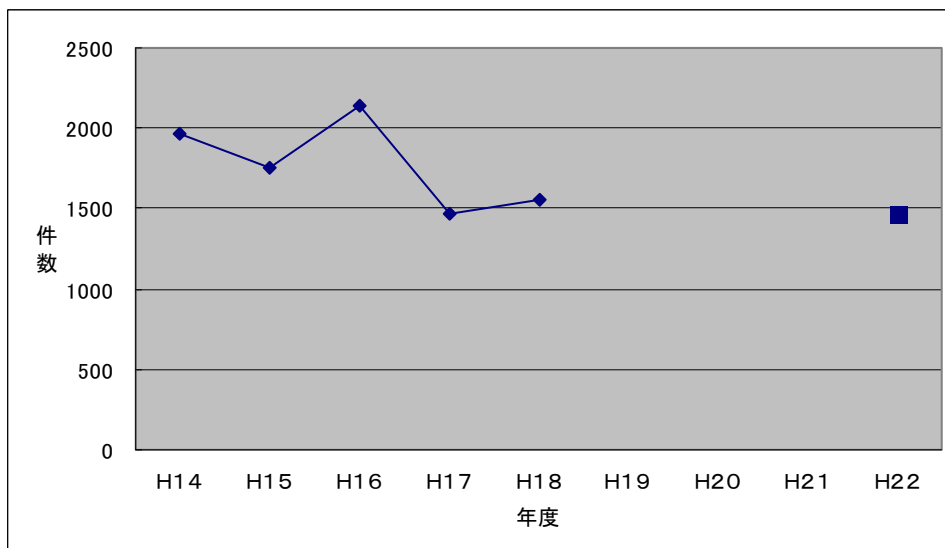
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

(年度)

H14	H15	H16	H17	H18
1,960件	1,752件	2,139件	1,470件	1,555件



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○まちづくり計画策定担い手支援事業

密集市街地等において、地権者組織等による都市計画の提案素案の作成を支援することにより、市町村による地区計画等の都市計画決定を促進する。

予算額：2億円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成18年度の実績値は1,555件であり、進捗状況は順調に推移している。平成19年度の実績値は集計中であるが、平成19年度までに実施した都市計画制度における政策課題に関する各種調査結果等を通じて都市計画決定件数が向上することが想定される。

(事務事業の実施状況)

平成19年度に、地権者組織等に対し都市計画提案素案策定に係る費用を補助するまちづくり計画策定担い手支援事業を創設し、21地区について補助を実施した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・平成19年度の実績値は集計中であるが、平成18年度の実績値は目標値を上回っており、新たに創設した事業の効果による業績指標の向上が見込まれることから、A-2と評価した。
- ・平成18年度の都市計画決定件数は約4割が関東圏におけるものであり、まちづくり計画策定担い手支援事業の採択件数も5割超が関東圏であるため、今後は、地方における都市計画決定件数の向上にもつなげられるように引き続き積極的な周知を図っていくこととする。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：都市・地域整備局都市計画課(課長 由木 文彦)

関係課：都市・地域整備局都市・地域政策課(課長 内田 俊彦)

業績指標 146
 駐車場法に基づく駐車場供用台数

評価

A-2	目標値：419万台（平成20年度） 実績値：405万台（平成19年度）※速報値 初期値：375万台（平成17年度）
-----	---

（指標の定義）
 道路交通の円滑化を図り、もって公衆の利便に資するとともに、都市の機能の維持及び増進に寄与することを目的として、駐車場整備を推進することとし、駐車場法に基づく駐車場の整備台数を指標とする。

（目標設定の考え方・根拠）
 駐車場法に基づき整備される路上駐車場、及び路外駐車場（都市計画駐車場、届出駐車場、附置義務駐車場）の整備状況から設定。

（外部要因）
 該当なし

（他の関係主体）
 地方公共団体（事業主体）、民間事業者（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】
 なし

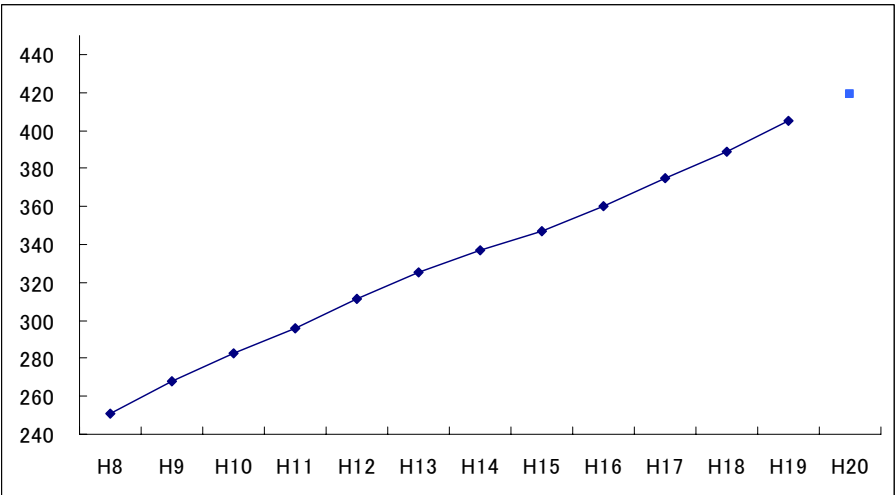
【閣議決定】
 なし

【閣決（重点）】
 なし

【本部決定】
 なし

【政府・与党申合】
 なし

過去の実績値					（年度）
H15	H16	H17	H18	H19	
347万台	360万台	375万台	389万台	405万台	



事務事業の概要
主な事務事業の概要

- 駐車場法に基づく駐車場整備の推進
 各地方公共団体における附置義務条例の策定等を促進することにより、駐車場法に基づく駐車場整備の推進を図る。
- 自動二輪車専用路外駐車場に係る課税の特例（自動二輪車専用駐車場整備促進税制）（不動産取得税、固定資産税）
 〈特例の内容〉
 不動産取得税：課税標準 1/6 控除（家屋）
 固定資産税：課税標準 3年間 7/8（家屋）

〈要件〉

- ・ 駐車場法に基づく駐車場整備計画において、主要な路外駐車場と位置づけられた届出駐車場
- ・ 中心市街地活性化法に基づく認定基本計画に定められたもの
- ・ 地下又は複数の階に設けられるもの
- ・ 自動二輪車専用のもの

〈適用期限〉

平成19年4月1日～平成21年3月31日

〈減収見込額（平成19年度）〉

不動産取得税：32.1百万円、固定資産税：26.7百万円

〈施策効果〉

自動二輪車駐車場の整備促進

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

平成19年度の実績については、速報値ベースで405万台で前年度比16万台増加しており、順調に推移している。

（事務事業の実施状況）

各地方公共団体における附置義務条例の策定等を促進するとともに、関連事業の活用により駐車場法に基づく駐車場の整備台数増加を図っている。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・ 業績指標は、目標達成に向けて順調に推移していることから、A-2と評価した。
- ・ 引き続き、各地方公共団体の附置義務条例の策定や都市交通システム整備事業等に基づく整備により駐車場整備を推進する。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局街路交通施設課（課長 松井 直人）

業績指標 147
景観計画の策定団体数

評価

A-2	目標値：約400団体（平成23年度） 実績値： 89団体（平成19年度） 初期値： 43団体（平成18年度）
-----	--

（指標の定義）
景観計画を策定・公表した地方公共団体の数

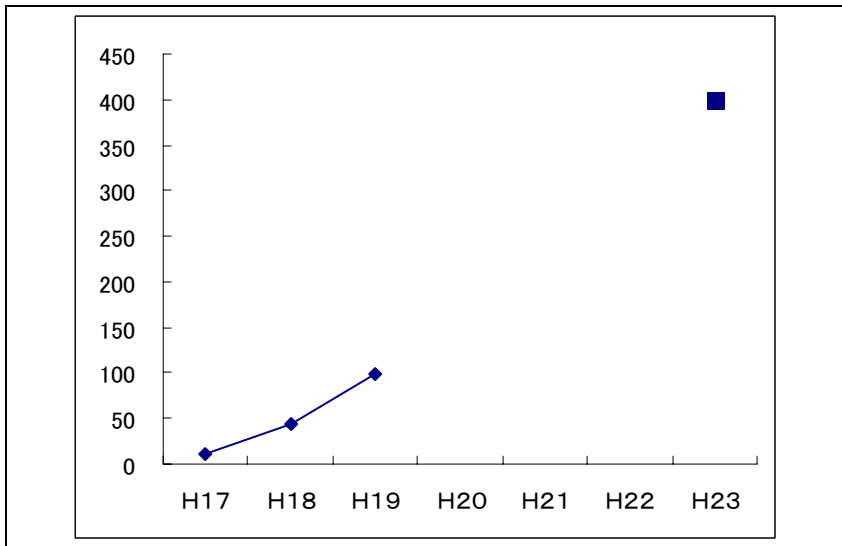
（目標設定の考え方・根拠）
景観計画の策定意向を持つ市町村（景観・歴史文化環境整備室の調査に基づく。）が平成23年度末までに確実にそれを実施した場合に達成可能となる値

（外部要因）
該当なし

（他の関係主体）
都道府県、政令市、中核市、景観法第7条第1項但し書きに定める市町村

（重要政策）
【施政方針】
なし
【閣議決定】
なし
【閣決（重点）】
なし
【本部決定】
なし
【政府・与党申合】
なし

過去の実績値					（年度）
H15	H16	H17	H18	H19	
-	-	11団体	43団体	98団体	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○景観法の活用の推進
景観法の制度内容や先進事例等を周知することにより、地方公共団体への普及促進を図る。

関連する事務事業の概要

○景観形成総合支援事業の創設
地域の景観上重要であって、特に交流人口の拡大の効果が大きく見込まれる、景観法に基づく景観重要建造物及び景観重要樹木の保全活用（景観重要建造物の修理や景観重要樹木の枯損・倒状防止措置等）を中心とした取組を支援する。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

最終目標達成までのトレンド（年度毎に約6.5団体増）と比較して、平成19年度内における策定団体数は5.5と下回っているが、目標設定の根拠となるアンケート調査においては平成19年度中を目処に景観計画を策定する意向を示していた団体は5.2団体で、これを上回っていることから、順調に推移しているといえる。

(事務事業の実施状況)

地方ブロックごとに景観法の制度内容の説明や先導的事例の紹介などを行う景観法活用セミナーを開催し、また、景観法制度の活用推進に向けたガイドラインを示すなど、地方公共団体へ普及啓発を行った。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は、当初の予定を上回るペースで順調に推移していることから、A-2と評価した。
- ・目標達成のためには更なる普及啓発の促進が必要であり、今後も引き続き、地方公共団体を対象に制度内容の周知徹底や事例紹介等を行っていくこととする。

平成20年度以降における新規の取組

今後景観計画を策定予定である地方公共団体を対象に、景観法の効果的な活用を推進するための先進的な取組や取組による効果の分析を行い、各地方公共団体に示すことで景観計画の策定の支援を行う。

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局公園緑地・景観課景観・歴史文化環境整備室（室長 笹口 裕二）

業績指標 148

都市機能更新率（建築物更新関係）

評価

A-2	目標値：36%（平成20年度） 実績値：35.6%（平成19年度） 初期値：31.8%（平成15年度）
-----	---

（指標の定義）

特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区（都市再開発方針に位置付けられたいわゆる2号地区及び2項地区等の区域）における宅地面積のうち4階建て以上の建築物の宅地面積の割合。従前の市街地が一般に木造2階建て又は空閑地であることを踏まえ、再開発の目的である土地の高度利用と建築物の耐震化等による市街地の防災性向上の状況を表す指標として、4階建て以上の建築物への更新割合を測定する。

（目標設定の考え方・根拠）

特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区の再開発が、今後も着実に推進されるものとして、これまでの実施状況を踏まえ5年後の目標値を設定

（外部要因）

当該地区に対する任意の民間建築投資量の動向等

（他の関係主体）

地方公共団体（都市計画決定、事業主体、民間事業者への補助金交付等）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

なし

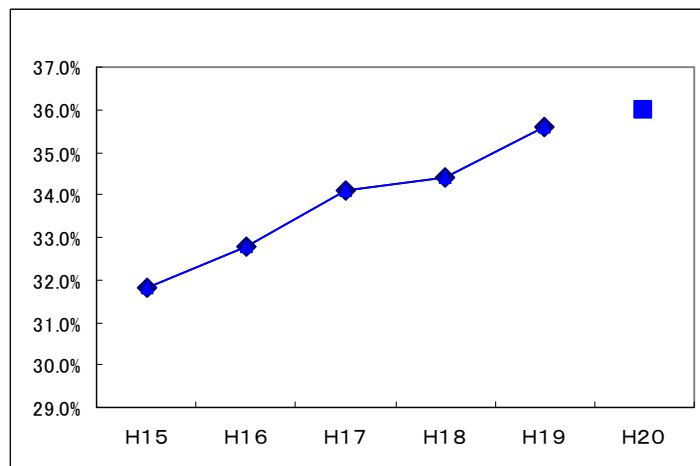
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

（年度）

H15	H16	H17	H18	H19
31.8%	32.8%	34.1%	34.4%	35.6%



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 市街地の再開発の推進
 - ・ 市街地再開発事業の実施

都市開発法に基づき、市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る市街地再開発事業を、補助、融資、債務保証、税制特例等により支援し、その推進を図っている。(◎)

予算額（平成19年度）：市街地再開発事業等303億円の内数
 - ・ 市街地の再開発を支援する事業の推進

市街地における任意の再開発のうち、一定の要件を満たすものについて、地区再開発事業、優良建築物等整備事業等により支援するとともに、再開発と一体的に周辺地域の整備を行う都市再生総合整備事業等により、市街地の面的な整備や拠点の形成を図っている。

予算額（平成19年度）：市街地再開発事業等303億円の内数（地区再開発事業）、住宅市街地総合整備事業1,264億円の内数（優良建築物等整備事業）、都市再生推進事業177億円の内数（都市再生総合整備事業等）

○ 暮らし・にぎわい再生事業

中心市街地の再生を図るため、内閣総理大臣による中心市街地活性化基本計画の認定を受けた地区について、都市機能のまちなか立地、空きビルの再生、多目的広場等の整備等を総合的に支援する事業を平成18年度に創設している。

予算額（平成19年度）：90億円

(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。

○ 税制上の特例措置

①施設建築物に対する割増償却制度（所得税、法人税）

・市街地再開発事業により建築された施設建築物（権利床、再開発会社の取得する保留床及び住宅の用に供する部分を除く。）の取得者に対する割増償却（5年間10%）の特例措置

減収見込額：237百万円（平成19年度）

②権利床に係る固定資産税の減額制度（固定資産税）

・市街地再開発事業の施行により従前の権利者に対して与えられる一定の床面積の施設建築物（権利床）に係る特例措置（住宅床2/3、非住宅床1/3を減額（新築後5年間））

減収見込額：796百万円（平成19年度）

③優良住宅地の造成等のために土地等を譲渡した場合の長期譲渡所得の課税の特例（所得税、法人税、個人住民税、法人住民税、事業税）

・市街地再開発事業の用に供するために施行者に土地等を譲渡した場合の軽減税率

・三大都市圏の既成市街地等内で行われる一定の要件を満たす特定の民間再開発事業（認定再開発事業を含む）のために事業区域内の土地等を譲渡した場合の軽減税率

減収見込額：11,183百万円の一部（平成19年度）

④特定の事業用資産の買換え等の特例措置（所得税、法人税）

・市街地再開発事業及び認定再開発事業区域内の資産を譲渡して施設建築物及びその敷地を取得した場合の事業用資産の買換特例等（繰延割合80%）

・特定民間再開発事業により資産を譲渡して中高層の耐火建築物等を取得した場合の事業用資産の買換特例等（繰延割合80%）

減収見込額：187百万円（平成19年度）

⑤都市再生・まち再生促進税制（所得税・法人税・登録免許税・個人住民税・不動産取得税・固定資産税・都市計画税）

・「活力の源泉」である都市の再生に資する民間都市開発事業の推進により、国際競争力・成長力の強化や地域の活性化を図るため、都市再生緊急整備地域における認定民間都市再生事業計画、都市再生整備計画の区域における認定民間都市再生整備事業計画、都市再生整備推進法人に対し土地等を譲渡した者に係る特例措置を講じる。

減収見込額：平成19年度 4,435百万円

⑥認定事業用地適正化計画の事業用地区域内にある土地等の交換等の場合の特例措置（所得税・法人税・不動産取得税）

・土地の有効利用の促進を図るため、民間都市開発の推進に関する特別措置法に基づく認定事業用地適正化計画の事業用地区域内にある土地等の交換等に係る特例措置を講じる。

減収見込額：平成19年度 444百万円

⑦中心市街地活性化促進税制（所得税・法人税・個人住民税・不動産取得税）

・中心市街地において、都市機能の集積や優良な住宅の供給を促進するため、土地の有効利用、中心市街地への買換え、民間再開発事業の推進、中心市街地整備推進機構の土地取得に係る特例措置を講じる。

減収見込額：平成19年度 711百万円

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

平成19年度は、35.6%となっており、目標値の達成に向け順調に推移している。

（事務事業の実施状況）

市街地再開発事業は、これまでに約720地区で事業完了しているほか、約160地区で事業中である（平成20年3月31日時点）。都市構造の再編に資する魅力ある都市拠点の形成、防災上危険な密集市街地の解消、空洞化の進む中心市街地の活性化を図るため、これらの課題を抱える地区について特に重点的に、市街地再開発事業とその関連制度により、市街地の再開発を推進している。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は目標値の達成に向け順調に推移しており、現在の施策を維持することが妥当と考えられることから、A-2と評価した。引き続き、市街地再開発事業等による市街地の再開発の推進に努める。特に、重点的に再開発を進めるべき地区については、予算の重点配分や支援制度の整備・拡充等所要の施策を講じることにより、早期の事業化、事業完了を目指す。

平成20年度以降における新規の取組

- 地震に強い都市づくりの推進
市町村が策定する「地震に強い都市づくり推進5箇年計画」に位置付けられた市街地再開発事業について、災害時に活用可能な集会所等の施設整備を補助対象に追加する。
- 都市再開発支援事業の事業主体の追加
都市再開発支援事業の事業主体に市街地再開発事業に加えて土地区画整理事業及び防災街区整備事業の関係主体を追加する。
- 暮らし・にぎわい再生事業の拡充
地域固有の特色あるまちなみ・建築物等を活かした整備の促進や市街地再開発事業等の事業手法の活用による都市機能まちなか立地を推進することにより、地方都市などの市街地の特性に応じた一層効果的、効率的かつ機能的な中心市街地の活性化を図る。
 - (1) 地域固有のまちなみを活かした整備の促進
 - ① 地域固有のまちなみを活かした整備に対する補助要件の緩和
三大都市圏の既成市街地、近郊整備地帯等の区域及び政令指定都市を除く地域で実施される暮らし・にぎわい再生事業について、対象施設要件を以下の通り緩和する。
 - ・ 「地階を除く階数が原則として3階以上であること」を撤廃する。
 - ・ 「耐火建築物又は準耐火建築物であること」を緩和し、「空地の整備、消火施設の増強等により、周辺市街地への延焼を防ぐための代替措置がなされていること」とする。ただし、空きビル再生事業を除く。
 - ② 附帯事業（関連空間整備）における補助対象の追加
コア事業と併せて実施される附帯事業の補助対象に緑化施設等の整備費を追加する。
 - (2) 市街地再開発事業等の事業手法の活用による都市機能まちなか立地推進
市街地再開発事業等の採択要件を満たす都市機能導入施設を整備する場合、都市機能まちなか立地支援の補助対象に供給処理施設整備費、空地整備費等を追加する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局市街地建築課（課長 橋本 公博）
関係課：都市・地域整備局市街地整備課（課長 松田 秀夫）
都市・地域整備局まちづくり推進課（課長 佐々木 晶二）

業績指標 149

中心市街地人口比率の減少率

評価

A-2	目標値：前年度比0.5%減（平成21年度） 実績値：前年度比0.6%減（平成18年度） 初期値：前年度比1.1%減（平成16年度）
-----	---

(指標の定義)

市全域の人口に対する中心市街地（商店街と主要駅、市役所等への徒歩アクセスを考慮した街なみ居住を推進すべき地域※）人口の比率の減少率。中心市街地の衰退、人口の郊外流出による現在のトレンドを踏まえ、歩いて暮らせるまちづくり（コンパクトシティ）の実現に向けてのメルクマールであり、市全域人口に対する中心市街地人口の比率の減少率を測定する。※中心市街地活性化法に基づく基本計画区域に近似した区域。

(目標設定の考え方・根拠)

街なか居住推進施策等に取り組むことを前提として、5年後を目処に減少率を概ね半分とすることを目標とする。

(外部要因)

市町村合併による市全域の人口増、民間による投資動向（郊外の住宅地、大型商業施設への投資等）

(他の関係主体)

地方公共団体（事業主体）、民間事業者（事業主体）等

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

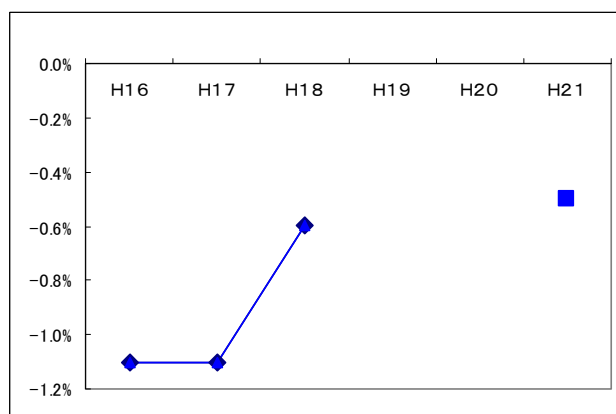
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値				(年度)
		H16	H17	H18
		1.1%減	1.1%減	0.6%減



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○ 街なか居住再生ファンド

地方都市等の中心市街地活性化を図るため、小規模な遊休地等を核として行われる民間の多様な住宅等の整備事業に対して出資による支援を行う街なか居住再生ファンドを平成17年度に創設し、都市の中心部への居住を推進している。平成19年度においては、街なか居住の再生に資する居住環境の整備・改善に必要な事業を対象事業に追加した。

予算額（平成19年度）：25億円

○ 地方都市等の中心市街地等における居住機能の回復に対する支援

中心市街地において一定の要件を満たす住宅整備に対し、街なか居住再生型住宅市街地総合整備事業による支援を行い、街なか居住の推進を図っている。

予算額（平成19年度）：住宅市街地総合整備事業1,264億円の内数

- 中心市街地共同住宅供給事業の創設（優良建築物等整備事業の拡充）
中心市街地における優良な共同住宅の供給を支援し、街なか居住の推進を図るため、平成18年度に優良建築物等整備事業に中心市街地共同供給タイプを追加している。
予算額（平成19年度）：住宅市街地総合整備事業1, 264億円の内数
- 税制上の特例措置
中心市街地共同住宅供給事業により賃貸住宅を建設する者に対する所得税、法人税の割増償却や、中心市街地共同住宅供給事業を実施する者に土地等を譲渡する者に対する所得税の課税繰延といった税制上の特例措置を講じている。
- 中心市街地活性化促進税制（所得税・法人税・個人住民税・不動産取得税）
中心市街地において、都市機能の集積や優良な住宅の供給を促進するため、土地の有効利用、中心市街地への買換え、民間再開発事業の推進、中心市街地整備推進機構の土地取得に係る特例措置を講じる。
減収見込額：平成19年度 711百万円

関連する事務事業の概要

- 暮らし・にぎわい再生事業
中心市街地の再生を図るため、「選択と集中」の考え方にに基づき、意欲のある地区を選定し、都市機能のまちなか立地及び空きビルの再生並びにこれらに関連する賑わい空間施設整備や計画作成・コーディネートに要する費用について総合的に支援する事業を平成18年度に創設している。
予算額（平成19年度）：90億円

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

平成19年度の実績値は集計中である。平成18年度の実績値は0.6%減と、目標達成に向け順調に推移している。

（事務事業の実施状況）

中心市街地の活性化を図るため、街なか居住再生ファンドを平成17年度に創設したほか、街なか居住再生型住宅市街地総合整備事業等の施策により街なか居住の推進を図っている。また、平成18年度に暮らし・にぎわい再生事業や中心市街地共同住宅供給事業を創設し、中心市街地活性化の取り組みに対する支援を行っている。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は目標達成に向け順調に推移しており、現在の施策を維持することが妥当と考えられることから、A-2と評価した。引き続き、中心市街地の活性化を総合的かつ一体的に推進するため、補助制度の拡充、税制特例措置といった各種施策を講じる。

平成20年度以降における新規の取組

- 街なか居住再生ファンドの拡充
民間の多様な住宅等の整備事業に対し十分な支援を行い、街なか居住を推進するため、街なか居住再生ファンドを増額する。
- 中心市街地において一定の優良な賃貸住宅（併用住宅を含む）を建設する場合の割増償却制度の延長（所得税、法人税）
認定基本計画に定められた中心市街地において優良な賃貸住宅を建設するものとして市町村長が認定した場合の割増償却（5年間36%（耐用年数35年以上の場合は50%））の適用期限を2年間延長する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：住宅局市街地建築課（課長 橋本 公博）
関係課：都市・地域整備局まちづくり推進課（課長 佐々木 晶二）
都市・地域整備局都市計画課（課長 由木 文彦）
都市・地域整備局市街地整備課（課長 松田 秀夫）
住宅局市街地住宅整備室（室長 伊藤 明子）

○活 力

政策目標 7

都市再生・地域再生等の推進

施策目標 2 7

流通業務立地等の円滑化を図る

物流拠点の整備等により流通業務立地の円滑化を図ることで、土地利用の適正化、都市における流通機能の強化、都市交通の円滑化等が期待される。

業績指標

150	物流拠点の整備地区数
-----	------------

【評価結果の概要】

（総合的評価）

土地利用の適正化、都市における流通機能の強化、都市交通の円滑化等に向け、流通業務立地の円滑化を図るため、土地区画整理事業や流通業務団地造成事業等を実施しているところである。現時点においては、目標年度における施策目標の達成が見込まれる状況であるものの、土地区画整理事業や流通業務団地造成事業は長期間にわたる事業であることから、今後も本施策の実施内容を確実に推進していく必要がある。

（必要性）

適切に物流拠点を整備しないことにより、都市部や郊外等に流通業務施設の無秩序な立地が生じ、物流関連の交通量の増加に伴う都市交通の悪化や、住宅地への物流関連車両の混入等、都市環境の悪化が想定される。よって、都市計画的見地から物流拠点を適切に整備推進する必要がある。

（有効性）

当該施策を推進していく手段として、流通業務団地造成事業及び土地区画整理事業による物流拠点の整備を講じており、平成19年度末現在では41の物流拠点が整備され、順調かつ着実に増加しているところである。これは、施策対象の取組を有効に講じてきたことが主な原因と分析される。新たな事業の立ち上げも含め、本施策の有効性について検討していく必要がある。

（効率性）

流通業務施設の無秩序な立地により、交通環境や都市環境の悪化が生じるところであり、事前に物流拠点を適切に整備推進し、その拠点到流通業務施設の立地を促すことの効率性は高い。限られた財源の中で、地方自治体との役割分担を含め、関係機関が担うべき事業のあり方等、施策のさらなる効率的な展開を検討していく必要がある。

（反映の方向性）

- ・ 流通業務立地等の促進を図る施策の推進

業績指標 150
物流拠点の整備地区数

評価

A-2	目標値：64地区（平成23年度） 実績値：41地区（平成19年度） 初期値：35地区（平成18年度）
-----	--

（指標の定義）

流通業務市街地の整備に関する法律（昭和41年法律第110号）による流通業務団地造成事業及び土地区画整理事業により整備された物流拠点の地区数

（目標設定の考え方・根拠）

総合物流施策大綱に基づく「今後推進すべき具体的な物流施策」の進捗状況を反映し、平成23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

（外部要因）

地元との調整等

（他の関係主体）

地方公共団体等（事業施行者）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

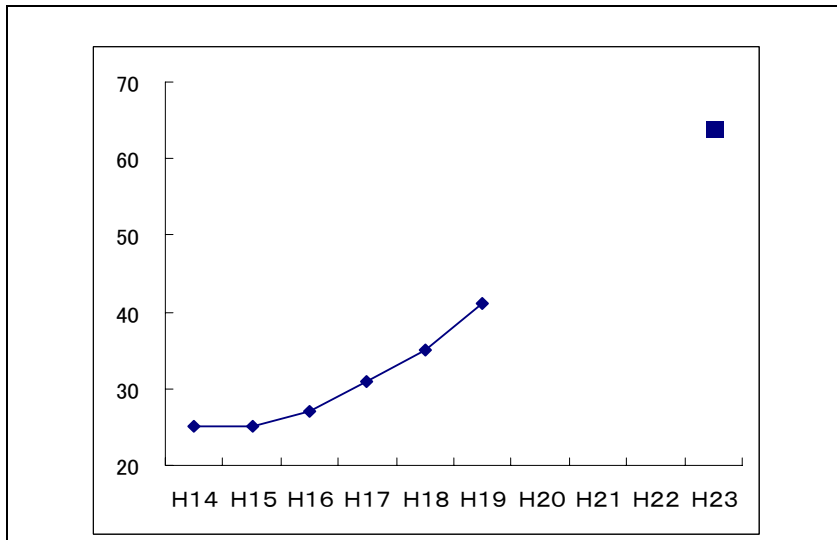
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					（年度）
H15	H16	H17	H18	H19	
25地区	27地区	31地区	35地区	41地区	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 流通業務市街地の整備の推進
流通業務市街地の整備に関する法律の適切な運用等に基づき、流通業務市街地の整備推進を図る。
 - 税制上の特例措置
特定の事業用資産の買換え等の特例措置（所得税、法人税）
 - ・流通業務地区外の資産を譲渡して地区内の土地等又は建物等を取得した場合の事業用資産の買換特例等（繰延割合80%）
- 減収見込額：54百万円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

- 土地区画整理事業の活用
土地区画整理事業手法等の活用等により、I C周辺等における物流施設用地の整備推進を図る。

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19年度までの実績値は41地区であり、前年度比で6件増加している。目標に向けて、トレンドを上回るペースで順調に推移している。

(事務事業の実施状況)

流通業務立地等の円滑化を図るため、主として物流拠点の整備を行う地方公共団体から構成される流通業務市街地整備連絡協議会等において、意見交換や普及促進等を行うとともに、関連事業の活用により物流用地の整備を推進するなど、物流拠点の整備に資する取組を実施した。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標の実績値は、目標達成に向けた成果を示しており、現在の施策を着実に推進することが適切であることから、A-2と評価した。今後も、現在の施策を着実に推進していく。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：都市・地域整備局市街地整備課(課長 松田 秀夫)

○活 力

政策目標 7

都市再生・地域再生等の推進

施策目標 28

集約型都市構造を実現する

各種施策を講じることにより、集約拠点となるべき市街地に都市機能の維持・集積を図り、持続可能な都市づくりを推進する。

業績指標

151	都市機能の集積を促進する拠点の形成率
-----	--------------------

【評価結果の概要】

（総合的評価）

集約型都市構造の実現を目指し、集約拠点となるべき市街地に都市機能の維持・集積を図るため、土地区画整理事業等の市街地整備事業を実施しているところである。過年度のデータがなく、目標値に対してのトレンドを追うことができないが、指標の基となる道路面積率や拠点地域の延べ床面積の割合が増加している都市が多く、目標達成に向け一定の成果を示していると判断される。引き続き、市街地整備事業を確実に推進していくとともに、都市機能の適切な立地誘導、都市福利施設の整備、街なか居住の推進、商業等の活性化等の支援措置をあわせて重点的に行っていくことが重要である。

（必要性）

人口減少時代を迎え、現状の拡散型の都市構造をそのまま放置すれば、住民一人あたりの都市の維持コストの上昇等により、都市の存立基盤自体が揺らぎかねないことから、主要な中心市街地や交通結節点周辺等において、徒歩・自転車交通圏内に多様な都市機能が集積した魅力的な拠点的市街地を形成し、集約型都市構造へ転換することにより、持続可能な都市づくりを推進する必要がある。

（有効性）

集約型都市構造の実現は、都市施設の維持管理や福祉施策等の行政コストの低下、公共交通の分担率が高くなることなどによる環境負荷の軽減、中心市街地へのアクセスが向上し賑わいが創出されるなど、都市再生に有効な施策である。

（効率性）

現状の薄く拡がった拡散型の都市構造では、住民一人あたりの都市の行政コストが高く、自動車依存により環境負荷が増大するため、集約型都市構造へ転換することにより効率的な都市づくりとなる。多様で柔軟な区画整理手法等の活用により、集約拠点の形成に向けた効率的な市街地整備が求められる。

（反映の方向性）

- ・さらなる都市機能の集積を促進する事業や連携施策の検討

業績指標 151

都市機能の集積を促進する拠点の形成率

評価

C-3	目標値：51%（平成23年度） 実績値：25%（平成19年度） 初期値：25%（平成19年度）
-----	---

（指標の定義）

拡散型から集約型の都市構造への転換を測る指標として、人口10万人以上の都市のうち、主要な中心市街地及び交通結節点等の集約拠点において、一定の基盤整備（注1）がなされ、都市機能の集積が促進されている（注2）都市の割合を測定する。

（注1）：集約拠点が備えるべき都市基盤の一つの基準として道路面積率20%を設定。

（注2）：集約拠点の延べ床面積の市全体の延べ床面積に対する比率が前年度末の比率以上となることで、拡散型から集約型の都市構造への転換を評価。

（目標設定の考え方・根拠）

各都市の集約拠点において、施行もしくは予定されている土地区画整理事業等の基盤整備事業から、5年後の都市基盤の整備状況を算出し、一定の基盤整備がなされた集約拠点については、都市機能の集積が促進されることを目標とする。

（外部要因）

地元調整（権利者との権利調整等）、不動産の需要動向等

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体等）、民間等（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

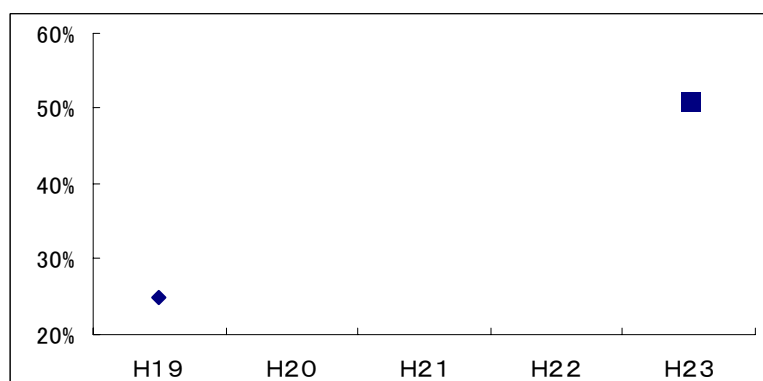
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値				(年度)
H15	H16	H17	H18	H19
—	—	—	—	25%



事務事業の概要

主な事務事業の概要

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

関連する事務事業の概要

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

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成19年度の実績値が初期値となることから、目標値に対しての進捗状況度合いは判断できないが、当該年度の実績は約25%となっている。

(事務事業の実施状況)

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

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・現時点で把握できているのは平成19年度における実績値のみで、業績指標の目標値に対してのトレンドを追うことができず、目標達成に向けた成果を示しているか判断できないこと、平成20年度以降は評価をより正確にできるようにするため指標の定義を修正することから、C-3と評価した。
- ・指標については、都市によって集約拠点の広さが異なるため、都市の割合ではなく対象都市全体の延べ床面積を用いて測定し、より正確に評価を行うこととする。平成20年度以降の業績指標は「主要な拠点地域への都市機能集積率」とし、その定義は、人口10万人以上の各都市の市域全体の延べ床面積に占める主要な拠点地域の床面積の割合とする。平成18年度の約4%を初期値とし、年度ごとに前年度比以上の水準となることを目標とする。
- ・指標の定義は修正するが、目標達成に向けて必要な施策は同様であり、平成19年度に拠点地域の延べ床面積の割合が増加している都市が多く見られるため、今後も着実に基盤整備等を進めるとともに、関連する支援措置をあわせて行っていく。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局市街地整備課（課長 松田 秀夫）

○活 力

政策目標 8

都市・地域交通等の快適性、利便性の向上

施策目標 29

鉄道網を充実・活性化させる

鉄道網を充実・活性化させることにより、広域的な地域間の交流・連携の強化や、快適でゆとりある都市生活の実現等を図る。

業績指標

152	トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数
153	5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長（在来幹線鉄道の高速化）
154	国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現（都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分以内である三大都市圏の国際空港の数）
155	都市鉄道（三大都市圏）の整備路線延長（①東京圏、②大阪圏、③名古屋圏；カッコ内は複々線化区間延長）
156	都市鉄道（東京圏）の混雑率
157	経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化計画を策定し、実行しているものの割合

【評価結果の概要】

（総合的評価）

鉄道網の充実・活性化を図るべく、幹線鉄道、都市鉄道及び空港アクセス鉄道の整備、鉄道貨物の輸送力増強、地方鉄道の活性化等を推進した結果、各業績指標における平成19年度の実績値は、目標値の達成に向けて、順調に推移している。

（必要性）

鉄道網の充実・活性化を図ることは、地域間の連携強化や地域の活性化、豊かで快適な都市生活の実現及び我が国の国際競争力の強化に資するものであり、着実に推進すべきである。

（有効性）

各業績指標における平成19年度の実績値は、目標値の達成に向けて、順調に推移しており、諸施策は有効に機能しているといえる。

（効率性）

鉄道整備事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、費用対効果分析を基本とした新規事業採択時評価や再評価等の厳格な実施により、事業箇所を厳選し、また、早期の事業効果発現を図るなど一層の重点化・迅速化を進めているところである。

（反映の方向性）

各業績指標における平成19年度実績値が、目標値の達成に向けて順調に推移していることを踏まえ、引き続き、諸施策を実施していく。

業績指標 152
トラックから鉄道コンテナに転換することで増加する鉄道コンテナ輸送トンキロ数

評価

A-2	目標値：32億トンキロ（平成22年度） 実績値：23億トンキロ（平成19年度） 初期値：21億トンキロ（平成18年度）
-----	---

（指標の定義）
トラックから鉄道コンテナ輸送に転換することで増加する鉄道コンテナ輸送量（トンキロ）

（目標設定の考え方・根拠）
自動車よりも二酸化炭素排出量の少ない鉄道へのモーダルシフトを推進し、京都議定書の公約を達成するため、「京都議定書目標達成計画」において、平成22年度における鉄道コンテナ輸送トンキロ数を平成12年度と比較して32億トンキロ増加させるという目標値を設定。（京都議定書目標達成計画 別表1-27に記載あり）

（外部要因）
自然災害等による変動

（他の関係主体）
物流事業者（鉄道事業者含む）等

（重要政策）
【施政方針】
なし

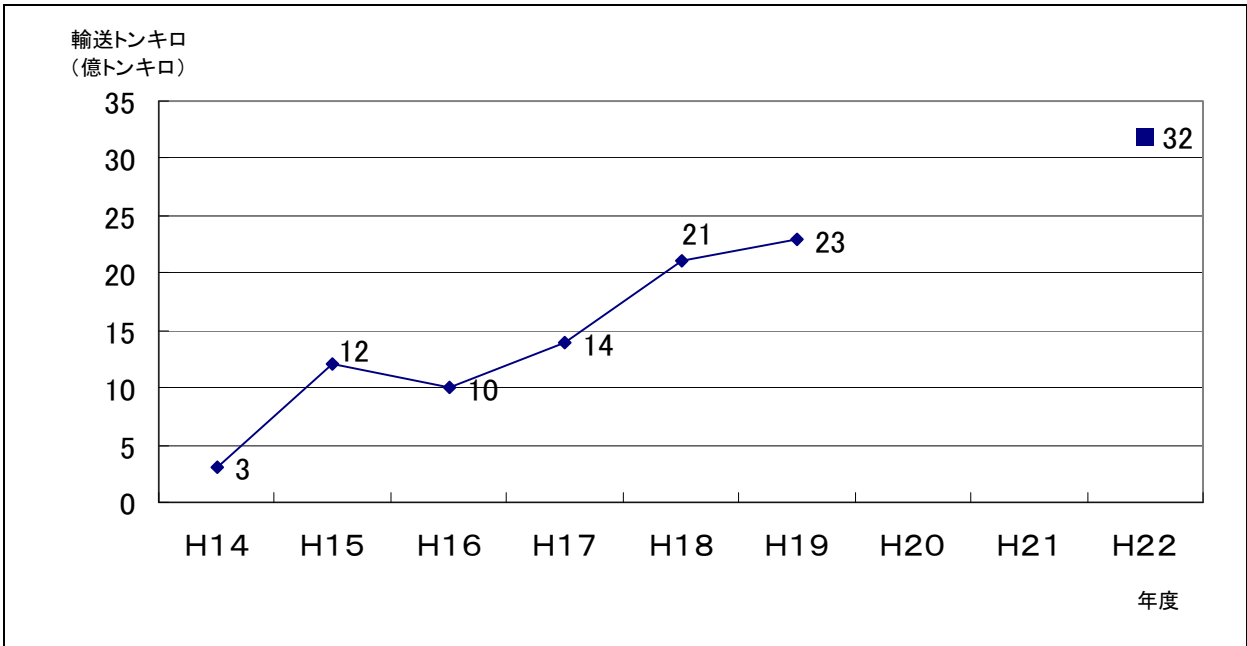
【閣議決定】
京都議定書目標達成計画（平成20年3月28日全部改定）
「物流体系全体のグリーン化を推進するため、自動車輸送から二酸化炭素排出量の少ない内航海運又は鉄道による輸送への転換を促進する。（第3章第2節1.（1）」

【閣決（重点）】
なし

【本部決定】
なし

【政府・与党申合せ】
なし

過去の実績値（億トンキロ）						（年度）
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
3	12	10	14	21	23	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・山陽線鉄道貨物輸送力増強事業
コンテナ列車の長編成化を図る上で制約要因となっていた変電設備の増強や待避線延伸等の工事を実施し、平成19年3月に完成した。
予算額：1.98億円（平成18年度）
- ・北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業
山陽線に引き続き、九州地区の港を経由した東アジアとの輸出入貨物の増加等に対応するため、北九州・福岡間について、貨物列車長編成化のための整備を行う（平成22年度完成予定）。
予算額：0.35億円（平成19年度）
2.87億円（平成20年度）
- ・JR貨物による輸送品質改善・更なる役割発揮懇談会
既存輸送力の最大活用のための具体的方策の確立や、荷主ニーズに応じたきめ細やかな輸送品質の向上を図るため、鉄道事業者、通運事業者、荷主等一体となった取組について検討する。
- ・エコレールマークの普及
鉄道貨物の利用促進が図られるためには、荷主等の企業や消費者においても、鉄道貨物輸送による環境負荷低減の取組に対する意識の向上が重要であることから、鉄道貨物輸送を積極的に行っている企業や商品に対してエコレールマークの認定を行い、鉄道貨物へのモーダルシフトの推進が図られるよう、エコレールマーク普及についての取組を推進する。
(税制特例)
 - ・鉄道貨物輸送の近代化等のための事業用資産の買換特例（法人税）
買換資産の圧縮記帳（80%）
減収見込額 3億円
 - ・JR貨物が鉄道貨物輸送の効率化のために取得した高性能機関車・コンテナ貨車に係る特例措置（固定資産税）
5年度分1/2
減収見込額 0.7億円（平成19年度）
 - ・第三セクターが補助を受けて整備しJR貨物に貸し付ける鉄道施設に係る特例措置（固定資産税）
5年度分1/3、その後5年度分2/3
減収見込額 0億円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

18年度鉄道コンテナ輸送量が21億トンキロと前年に比べ7億トンキロ増加し、上昇傾向を示している。

(事務事業の実施状況)

- ・山陽線鉄道貨物輸送力増強事業
平成19年3月に山陽線鉄道貨物輸送力増強事業が完成し、コンテナ列車の長編成化が実現した。
- ・北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業
九州地区の港を経由した東アジアとの輸出入貨物の増加等に対応するため、北九州・福岡間について、貨物列車長編成化のための整備を進めている。
- ・JR貨物による輸送品質改善・更なる役割発揮懇談会
既存輸送力の最大活用のための具体的方策の確立や、荷主ニーズに応じたきめ細やかな輸送品質の向上を図るため、鉄道事業者、通運事業者、荷主等一体となった取組を進める。
- ・エコレールマークの普及
平成19年度までに、エコレールマークの商品（20件）、取組企業（40件）を認定した。今後も引き続きエコレールマーク普及についての取組を推進する。

課題の特定と今後の取組の方向性

・業績指標は上昇傾向を示しており、このまま推移すれば、多少の変動は想定されるものの、概ね目標達成が可能な水準であるため、A-2と評価した。近年、地球環境問題が深刻化する中、環境負荷の少ない大量輸送機関（CO₂排出量が営業用トラックの約1/7）として、貨物鉄道への期待が更に高まっており、今後も更にモーダルシフトが進むよう、引き続き、現行の対策、施策の確実な進捗を図る。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：鉄道局総務課貨物鉄道政策室（室長 堀 真之助）

業績指標 153

5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長（在来幹線鉄道の高速化）

評価

A-2	目標値：15,700km（平成23年度） 実績値：15,400km（平成19年度） 初期値：15,400km（平成18年度）
-----	--

（指標の定義）

5大都市（札幌、東京、名古屋、大阪、福岡）の各中心駅からJR等の幹線鉄道により3時間以内に到達できる営業キロ延長

（目標設定の考え方・根拠）

広域的な幹線鉄道ネットワークにおける時間短縮の質的向上により全国一日交通圏の形成に一層寄与する観点から、5大都市から3時間以内で到達する鉄道路線延長を目標値として設定。

（外部要因）

鉄道事業者のダイヤ改正等

（他の関係主体）

地方公共団体（建設財源の一部を負担）、鉄道事業者（営業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

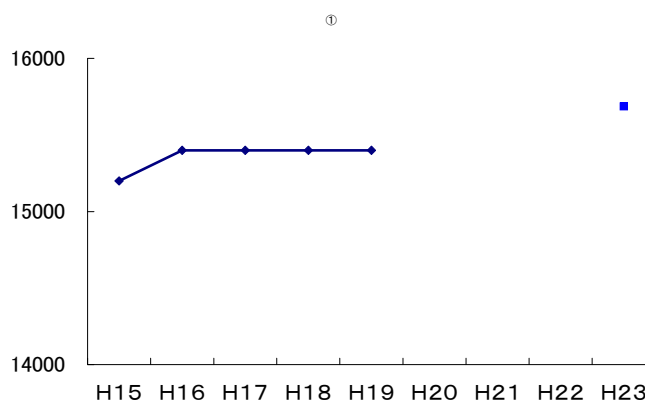
【本部決定】

なし

【政府・与党申合せ】

「整備新幹線の取扱いについて」（平成16年12月）

過去の実績値					（年度）
H15	H16	H17	H18	H19	
15,200km	15,400km	15,400km	15,400km	15,400km	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・新幹線鉄道の整備**
 整備新幹線については、従来、累次の政府・与党申合せに基づき着実に整備を推進しているところ。平成16年12月の政府・与党申合せに基づき、平成17年度には、北海道新幹線新青森～新函館間、北陸新幹線富山～白山総合車両基地間及び福井駅部で、平成20年3月には、九州新幹線（長崎ルート）武雄温泉～諫早間で新たに事業に着手した。
 予算額：整備新幹線整備事業費補助 70,600百万円（平成19年度）
- ・幹線鉄道の高速化の推進**
 線路の線形改良等による高速化事業については、駅周辺整備等のまちづくり事業と連携して進めてきており、宇野線・本四備讃線（岡山～児島間）等において実施している。
 予算額：幹線鉄道等活性化事業費補助 472百万円（平成19年度）
- ・乗継円滑化**
 鉄道線路間における乗継負担の軽減を目的として、鉄道線路間の相互直通運転化等のための鉄道施設整備を進めてきており、阪神電鉄（尼崎駅）等において実施している。
 予算額：幹線鉄道等活性化事業費補助 307百万円（平成19年度）

・鉄道駅総合改善事業

鉄道利用者の安全性や利便性の向上を図るために、土地区画整理事業や自由通路の整備等の都市側事業と一体的に鉄道駅のホームやコンコースの拡幅等駅機能の総合的な改善を進めてきており、京急電鉄（京急蒲田駅）等において実施している。

予算額：鉄道駅総合改善事業費補助 801百万円（平成19年度）

・新線調査

新幹線新線調査については、全国新幹線鉄道整備法第5条に基づき、新幹線鉄道の建設に関し必要な事項を調査するものであり、現在、中央新幹線（東京～大阪市間）等について、地形・地質等に関する事項の調査を実施している。

予算額：新線調査等補助金 334百万円の内数（平成19年度）

（税制特例）

- ・東北、北陸、九州新幹線の新線建設により取得する鉄道施設に係る特例措置（固定資産税）

5年度分1/6、その後5年度分1/3

- ・駅の乗継円滑化のための大規模改良工事により取得する鉄道施設に係る特例措置（固定資産税・都市計画税）

5年度分3/4

減収見込額 0.2億円（平成19年度）

- ・補助を受けて鉄道駅総合改善事業により取得する鉄道施設に係る特例措置（固定資産税）

5年度分3/4

減収見込額 0.2億円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

整備新幹線について、平成22年度末に開業予定である、東北新幹線八戸～新青森間では約87%、九州新幹線（鹿児島ルート）博多～新八代間では約79%（平成20年度事業費までの累計）が進捗していることなどから、平成23年度における目標値達成が見込まれ、順調な進捗状況である。

これまで、平成14年12月の東北新幹線（盛岡～八戸間）の開業、平成16年3月の九州新幹線（新八代～鹿児島中央間）の開業や、東海道新幹線品川駅の開業等を含む平成15年10月のダイヤ改正による、新幹線と在来線の接続の改善をはじめ、各路線における施設改良や新型車両の導入、ダイヤ改正による接続時間の短縮等によって、3時間圏の拡大が進んできたところである。

例えば、博多と鹿児島中央との所要時間は、九州新幹線新八代～鹿児島中央間の開業により、3時間40分（在来線利用）から2時間11分に大幅に短縮している。

今後、平成22年度末の東北新幹線八戸～新青森間、九州新幹線（鹿児島ルート）博多～新八代間の開業及び在来線との接続の円滑化等により、新たに3時間圏の増加が見込まれ、全国一日交通圏の形成に一層寄与すると考えられる。

（事務事業の実施状況）

・新幹線鉄道の整備

整備新幹線については、平成16年12月の政府・与党申合せに基づき着実に整備を進めており、以下の区間について現在建設中である。

- ・北海道新幹線 新青森～新函館間
- ・東北新幹線 八戸～新青森間
- ・北陸新幹線 長野～白山総合車両基地間及び福井駅部
- ・九州新幹線（鹿児島ルート）博多～新八代間
- ・九州新幹線（長崎ルート）武雄温泉～諫早間

・幹線鉄道の高速化の推進

在来線の高速化については、平成13年度より、まちづくり事業と連携して行う在来幹線鉄道の高速化事業を創設し補助率を引き上げているところ（補助対象経費の1/5 → 1/3）。

宇野線・本四備讃線（岡山～児島間）

・乗継円滑化

乗継円滑化については、鉄道線路間の相互直通運転化等のための鉄道施設整備に対し、幹線鉄道等活性化事業費補助を実施した。

・鉄道駅総合改善事業

鉄道駅の総合改善事業については、土地区画整理事業や自由通路の整備等の都市側事業と一体的に鉄道駅のホームやコンコースの拡幅等駅機能の総合的な改善を行うための施設整備に対し、鉄道駅総合改善事業費補助を実施した。

・新線調査

新幹線新線調査については、全国新幹線鉄道整備法第5条に基づき、新幹線鉄道の建設に関し必要な事項を調査するものであり、現在、中央新幹線（東京～大阪市間）等について、地形・地質等に関する事項の調査を実施しているところ。

課題の特定と今後の取組の方向性

5大都市からの鉄道利用所要時間は、営業キロ15,400kmで3時間以内の到達を可能としており、目標年度における目標値の達成に向けて順調に整備が進んでいることから、A-2と評価。
今後とも、整備新幹線の着実な整備を進めるとともに、在来線との接続の円滑化に向けた鉄道事業者及び沿線自治体の取組を支援し、新幹線と在来線が一体となったネットワークの形成を推進する。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：鉄道局幹線鉄道課（課長 佐々木 良）
関係課：鉄道局施設課（課長 高橋 俊晴）

業績指標 154

国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現（都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分以内である三大都市圏の国際空港の数）

評価

A-2	目標値： 2 空港（平成19年度） 実績値： 2 空港（平成19年度） 初期値： 1 空港（平成12年度）
-----	---

（指標の定義）

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

（目標設定の考え方・根拠）

- ・平成19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。

（外部要因）

なし

（他の関係主体）

地方公共団体（協調補助等）・鉄道事業者（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

- ・社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章に記載あり」

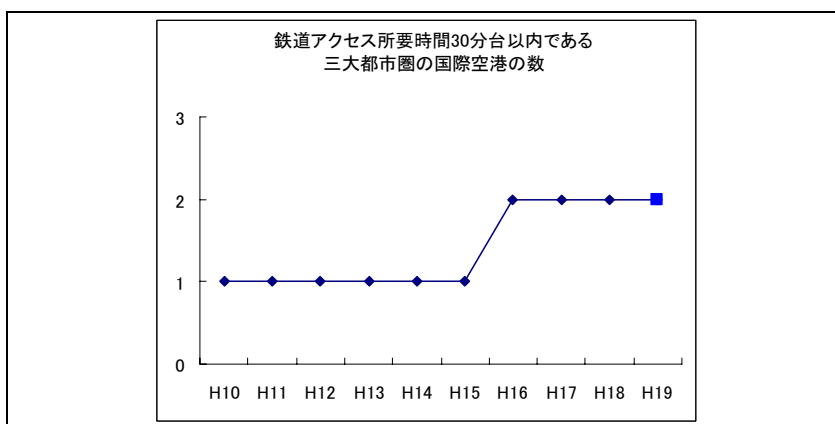
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					（年度）
H15	H16	H17	H18	H19	
1	2	2	2	2	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

空港アクセス鉄道等整備事業費補助（平成20年度より「ニュータウン鉄道等整備事業費補助」を改称）(◎)
 ・空港アクセス利便の向上のために、建設費等の一部（国の補助率は対象事業費の18%。ただし成田高速鉄道アクセスに関しては3分の1）を補助している。

予算額48億円（平成19年度）

予算額43億円（平成20年度）

（税制特例）

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

5年度分1/3、その後5年度分2/3

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

中部国際空港連絡鉄道が平成16年度に開業し、空港から都心部まで30分以内で結ばれたため業績目標は達成された。

(事務事業の実施状況)

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

課題の特定と今後の取組の方向性

中部国際空港連絡鉄道を整備したことにより業績目標を達成した。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ととし、これにより、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。

以上のように、目標を達成した上で引き続きアクセス鉄道の整備を推進することとしていることから、A-2と評価した。

なお、本指標については目標年次が到来したため、目標年次を平成22年度、目標値を3空港に新たに設定する。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：鉄道局都市鉄道課(課長 米田 浩)

関係課：鉄道局財務課(課長 瓦林 康人)

業績指標 155
都市鉄道（三大都市圏）の整備路線延長（①東京圏、②大阪圏、③名古屋圏；カッコ内は複々線化区間延長）

評価

○都市鉄道（三大都市圏）の整備路線延長	目標値：東京圏	2,399	(内、複々線化区間 216)	km	(平成23年度)
	大阪圏	1,591	(内、複々線化区間 135)	km	(平成23年度)
	名古屋圏	925	(内、複々線化区間 2)	km	(平成23年度)
①東京圏 A-2	実績値：東京圏	2,379	(内、複々線化区間 214)	km	(平成19年度)
②大阪圏 A-2	大阪圏	1,564	(内、複々線化区間 135)	km	(平成19年度)
③名古屋圏 A-2	名古屋圏	925	(内、複々線化区間 2)	km	(平成19年度)
	初期値：東京圏	2,353	(内、複々線化区間 211)	km	(平成18年度)
	大阪圏	1,552	(内、複々線化区間 135)	km	(平成18年度)
	名古屋圏	925	(内、複々線化区間 2)	km	(平成18年度)

○都市鉄道（三大都市圏）の整備路線延長

（指標の定義）
平成23年度までに完成が予定されている地下鉄等の新線の延長を加えた都市鉄道（三大都市圏）の路線の営業キロの延長。（このうち、複々線化されている区間の営業キロの延長を括弧内に示した。）

- ・「都市鉄道」とは、大都市圏における旅客輸送を行う鉄道及び軌道のことをいう。
- ・「三大都市圏」とは、東京駅、大阪駅、名古屋駅を中心とした、概ね半径50km（名古屋は40km）の範囲をいう。

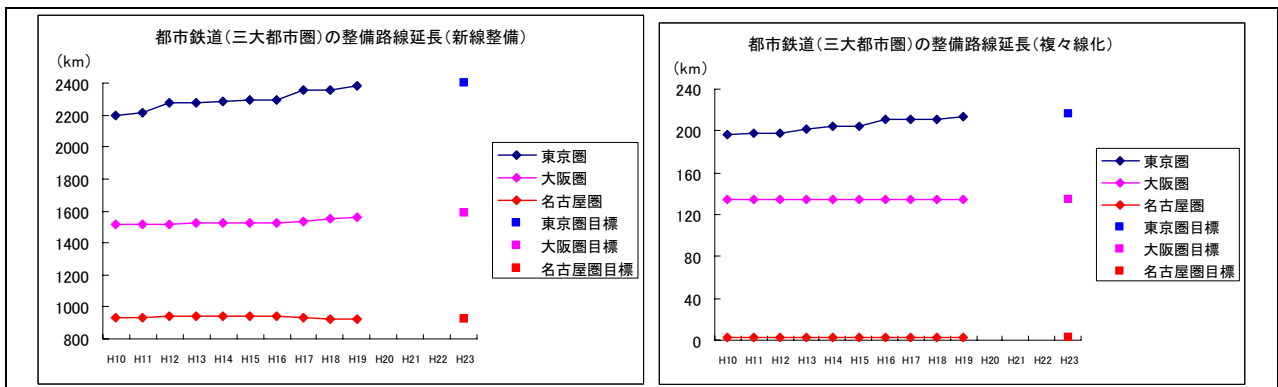
（目標設定の考え方・根拠）
現況値に、平成23年度までに完成が予定されている路線の延長を加え設定。今後は速達性の向上・相互直通運転化・乗り継ぎ円滑化により、鉄道ネットワーク全体としての利便性向上を目指す。

（外部要因）
営業路線の一部廃止

（他の関係主体）
地方公共団体（協調補助等）、鉄道事業者（事業主体）

（重要政策）
【施政方針】
なし
【閣議決定】
なし
【閣決（重点）】
なし
【本部決定】
なし
【政府・与党申合】
なし

過去の実績値					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	
東京圏 2,291(204)	東京圏 2,292(211)	東京圏 2,353(211)	東京圏 2,353(211)	東京圏 2,379(214)	
大阪圏 1,521(135)	大阪圏 1,523(135)	大阪圏 1,536(135)	大阪圏 1,552(135)	大阪圏 1,564(135)	
名古屋圏 945(2)	名古屋圏 957(2)	名古屋圏 933(2)	名古屋圏 925(2)	名古屋圏 925(2)	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・地下高速鉄道整備事業費補助
大都市圏の交通混雑を緩和するために、地下高速鉄道建設費等の一部（国の補助率は対象事業費の35%）を補助している。
予算額280億円（平成19年度）
予算額264億円（平成20年度）
- ・空港アクセス鉄道等整備事業費補助（平成20年度より「ニュータウン鉄道等整備事業費補助」を改称）
空港アクセス鉄道等の建設を促進するために、建設費等の一部（国の補助率は対象事業費の15%等）を補助している。
予算額48億円（平成19年度）
予算額43億円（平成20年度）
- ・都市鉄道利便増進事業費補助
都市鉄道等利便増進法に基づく速達性向上事業による連絡線の建設費等の一部（国の補助率は対象事業費の3分の1）を補助している。
予算額8億円（平成19年度）
予算額15億円（平成20年度）
（税制特例）
- ・新規営業路線の開業により取得する鉄軌道施設に係る特例措置（固定資産税）
5年度分1/3、その後5年度分2/3
- ・都市鉄道利便増進事業により鉄道・運輸機構が取得する市街地の区域又は飛行場・周辺地域内のトンネルに係る非課税措置（固定資産税）
非課税
減収見込額 0億円（平成19年度）
- ・都市鉄道利便増進事業により取得する鉄道施設等に係る特例措置（固定資産税・都市計画税）
5年度分2/3
減収見込額 0億円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・整備路線延長は、毎年着実に進展が見られ、この5年間の三大都市圏合計の整備延長は168kmである。

（事務事業の実施状況）

- ・地下高速鉄道整備事業費補助に関しては、準公営事業者に対する補助率を平成13年度より公営事業者並に高めた。
- ・都市鉄道等利便増進法に基づく連絡線等の整備に対する補助として、平成17年度に都市鉄道利便増進事業費補助を創設した。
- ・平成19年度には、新線37.2kmが整備された。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・都市鉄道の整備路線延長の実績値については、三大都市圏合計、東京圏及び大阪圏において昨年実績値より伸びており、今後も整備を推進していくことから、A-2と評価した。
- ・相互直通運転やスピードアップ等により到達時間の短縮を図るとともに、乗り継ぎ利便を向上すること等により、鉄道ネットワーク全体の利便性向上を目指す。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：鉄道局都市鉄道課（課長 米田 浩）
関係課：鉄道局財務課（課長 瓦林 康人）

業績指標 156
都市鉄道（東京圏）の混雑率

評価

B-2	目標値：165%（平成23年度） 実績値：171%（平成19年度） 初期値：170%（平成18年度）
-----	--

○都市鉄道（東京圏）の混雑率

（指標の定義）
東京圏のJR、民鉄及び地下鉄の主要区間の平均混雑率。
 ・東京圏とは、東京駅を中心とした概ね50km圏をいう。
 ・混雑率とは、輸送人員の輸送力に対する割合である。

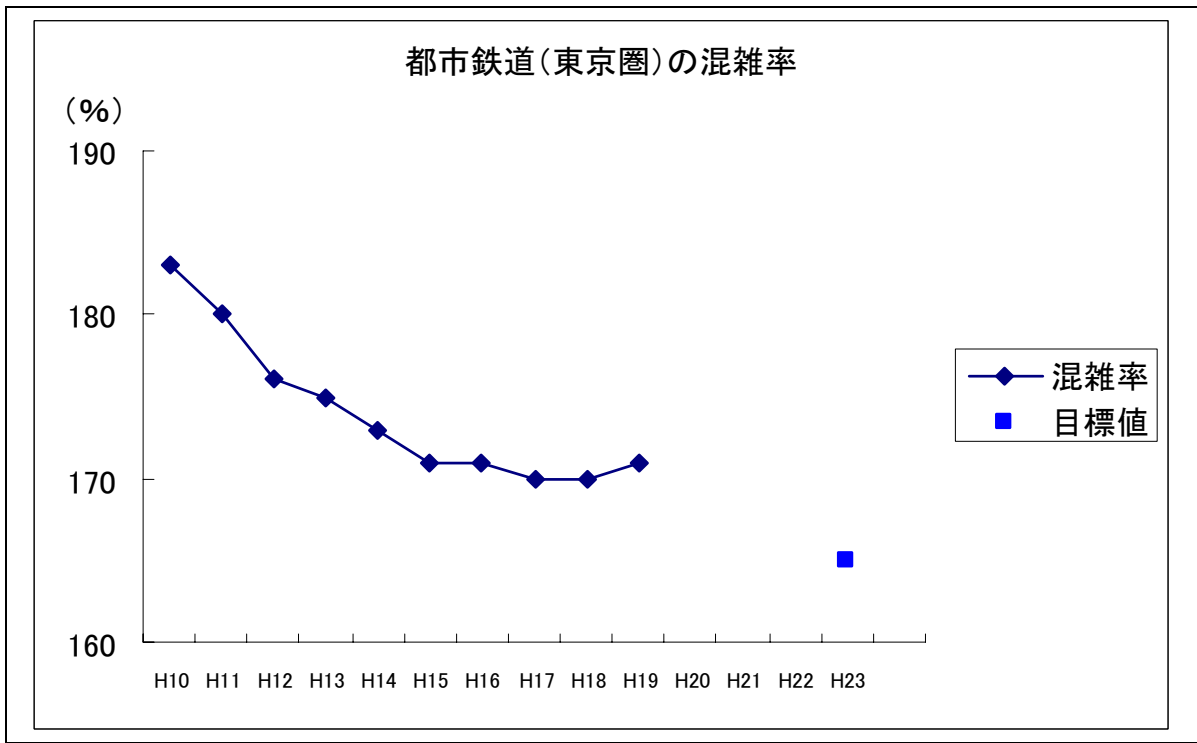
（目標設定の考え方・根拠）
当面の目標である主要区間の平均混雑率が150%を超える東京圏について、平成23年度までに整備が予定されている鉄道路線の開業及び今後の輸送需要動向等に基づく値。

（外部要因）
少子高齢化等の人口動態

（他の関係主体）
地方公共団体（協調補助等）、鉄道事業者（事業主体）

（重要政策）
【施政方針】
なし
 【閣議決定】
なし
 【閣決（重点）】
なし
 【本部決定】
なし
 【政府・与党申合】
なし

過去の実績値					（年度）
H15	H16	H17	H18	H19	
171%	171%	170%	170%	171%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・地下高速鉄道整備事業費補助
大都市圏の交通混雑を緩和するために、地下高速鉄道建設費等の一部（国の補助率は対象事業費の35%）を補助している。
予算額280億円（平成19年度）
予算額264億円（平成20年度）
- ・空港アクセス鉄道等整備事業費補助（平成20年度より「ニュータウン鉄道等整備事業費補助」を改称）
空港アクセス鉄道等の建設を促進するために、建設費等の一部（国の補助率は対象事業費の15%等）を補助している。
予算額48億円（平成19年度）
予算額43億円（平成20年度）
- ・都市鉄道利便増進事業費補助
都市鉄道等利便増進法に基づく速達性向上事業による連絡線の建設費等の一部（国の補助率は対象事業費の3分の1）を補助している。
予算額8億円（平成19年度）
予算額15億円（平成20年度）
（税制特例）
- ・新規営業路線の開業により取得する鉄軌道施設に係る特例措置（固定資産税）
5年度分1/3、その後5年度分2/3
- ・都市鉄道利便増進事業により鉄道・運輸機構が取得する市街地の区域又は飛行場・周辺地域内のトンネルに係る非課税措置（固定資産税）
非課税
減収見込額 0億円（平成19年度）
- ・都市鉄道利便増進事業により取得する鉄道施設等に係る特例措置（固定資産税・都市計画税）
5年度分2/3
減収見込額 0億円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

- ・平成19年度の都市鉄道（東京圏）の混雑率は171%となり、前年度に比べて1%増加した。これは、雇用情勢の好転による都内就業者数の増加の影響等から、通勤時間帯の輸送人員が増加したためであると考えられる。また、路線を個別に見ると200%を超える混雑の激しい区間もあり、引き続き混雑緩和の必要がある。

（事務事業の実施状況）

- ・地下高速鉄道整備事業費補助に関しては、準公営事業者に対する補助率を平成13年度より公営事業者並に高めた。
- ・都市鉄道等利便増進法に基づく連絡線等の整備に対する補助として、平成17年度に都市鉄道利便増進事業費補助を創設した。
- ・平成19年度には、新線37.2kmが整備された。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・都市鉄道（東京圏）の混雑率について、都内就業者数の増加の影響等から、通勤時間帯の輸送人員が増加したため、平成19年度の実績は前年度に比べて1%増加したが、今後の混雑率調査において、平成19年度の調査実施以降に新規開業した路線の効果が出てくると考えられることや、引き続き複々線化等の都市鉄道の整備を推進していくことから、B-2と評価した。
- ・依然として東京圏を中心にして高い混雑率を示しており、これをさらに緩和していく。東京圏については、当面、主要区間の平均混雑率を全体として150%以内とするとともに、すべての区間のそれぞれの混雑率を180%以内とすることを目標とする（運輸政策審議会答申第19号）。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：鉄道局都市鉄道課（課長 米田 浩）
関係課：鉄道局財務課（課長 瓦林 康人）

業績指標 157

経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者のうち、鉄道の活性化計画を策定し、実行しているものの割合

評価

A-2	目標値： 60% (平成23年度) 実績値： 45% (平成19年度) 初期値： 39% (平成18年度)
-----	---

(指標の定義)

経営基盤の脆弱な地方鉄道事業者が地域関係者（沿線自治体・住民・NPO・法人等）と連携し、鉄道を活性化するために策定される計画（再生計画、LRT整備計画、地域公共交通総合連携計画又は鉄道事業再構築実施計画のいずれかをいう。以下同じ。）に基づき、活性化策を実行している地方鉄道事業者の割合（各計画の二重計上はしない）。

(目標設定の考え方・根拠)

今後、地方鉄道の活性化を図っていく上では、鉄道事業者自身の取組に加え、地方自治体をはじめとする沿線地域の関係者による積極的な関与が不可欠となっていることから、その環境整備に努めていく必要がある。そのため、経営基盤の脆弱な全ての地方鉄道事業者に鉄道の活性化に係る計画策定の助言・指導を行い、着実に実行されることを目指す。

平成17年～平成18年に策定された活性化計画の延び（4社）を平成23年まで最低限維持した場合、平成23年度末の策定事業者は59社となる。→分子59社/分母99社（平成18年度末現在）＝60%

(外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

地域関係者（地方自治体・沿線住民・企業）、鉄道事業者の参入、撤退

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

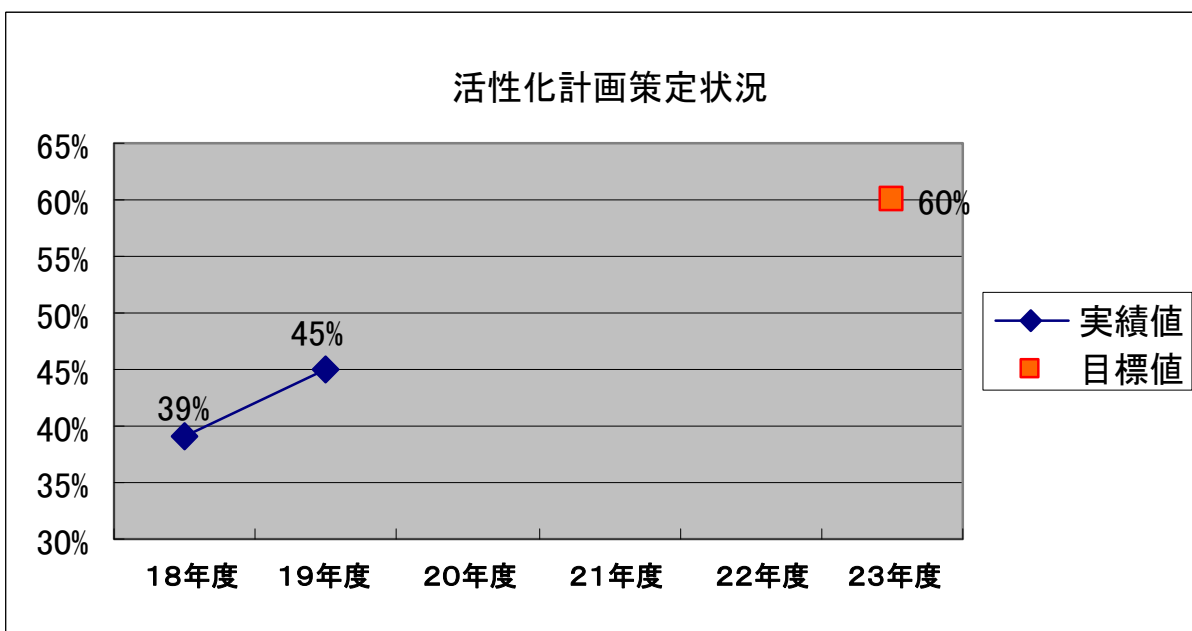
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H18	H19	H20	H21	H22	H23
39%	45%				



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・鉄道軌道輸送高度化事業費補助金
地方鉄道について、安全に関する設備整備及び鉄道の活性化に著しい効果が期待できる設備投資に対する支援に加え、自治体と鉄道事業者等が連携して実施する「公有民営」方式等の事業再構築に係る地域の意欲的な取組に対して重点的な支援を行う。
予算額：2,401百万円（19年度）
2,448百万円（20年度）
- ・LRTシステム整備費補助金
速達性に優れ、バリアフリーや環境にも優しい利用者本位の交通体系の構築を促進する観点から、まちづくりと連携したLRTシステムの整備を推進するため、低床式車両その他のLRTシステムの構築に不可欠な施設の整備を行う鉄軌道事業者に対し支援を行う。
予算額：550百万円（19年度）
516百万円（20年度）
(税制特例)
 - ・鉄道軌道輸送高度化事業費補助等を受けて取得する安全性向上設備に係る特例措置（固定資産税）
5年度分1/2（緊急に整備する必要があるものは5年度分1/4）
減収見込額 0.6億円（平成19年度）
 - ・低床型路面電車の特別償却制度（法人税）
基準取得価額（取得価額の40%相当額）の20%
減収見込額 0.3億円（平成19年度）
 - ・低床型路面電車に係る特例措置（固定資産税）
5年度分1/4
減収見込額 0.1億円（平成19年度）
- (※) 鉄道事業再構築事業等に係る特例措置（登録免許税・不動産取得税・固定資産税・都市計画税）を20年度に創設
登録免許税 所有権の移転登記8/1000、地上権・賃借権の移転登記4/1000
不動産取得税 非課税
固定資産税・都市計画税 5年度分1/4

関連する事務事業の概要

なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

- (指標の動向)
- ・活性化計画が毎年4ポイント増していくものと設定しているが、平成19年度については、6ポイント増であったことから順調であると推測される。
- (事務事業の実施状況)
- ・平成20年度において、安全に関する設備及び鉄道の活性化に著しい効果が期待できる設備を対象とした従来の「鉄道軌道近代化設備整備費補助金」から、「公有民営」方式による上下分離など事業構造の変更を伴う、「鉄道事業再構築事業」に基づいて行う設備に対しても対象とする、「鉄道軌道輸送高度化事業費補助金」へと改編した。

課題の特定と今後の取組の方向性

平成19年度に活性化計画を策定した事業者が6ポイント増となっていることからA-2と評価した。平成20年度において活性化・再生事業を拡充したことにより、今後とも活性化計画を策定するよう後押しする。

平成20年度以降における新規の取組

地域公共交通特定事業に、継続が困難となり、又は困難となるおそれがあると認められる旅客鉄道事業について、市町村その他の者の支援を受けつつ事業構造の変更を行うことにより輸送の維持を図るための事業（鉄道事業再構築事業）を追加。

担当課等（担当課長名等）

担当課：鉄道局財務課（課長 瓦林 康人）
鉄道局財務課（財務企画官 上住 まり）
鉄道局鉄道業務政策課（課長 堀家 久靖）

○活 力

政策目標 8

都市・地域交通等の快適性、利便性の向上

施策目標 30

地域公共交通の維持・活性化を推進する

地域公共交通は、地域の経済活動、住民の日常生活や社会生活を支える基盤として必要不可欠なものであり、観光振興やまちづくりの促進による地域活性化、環境問題への対応といった観点からも、地域公共交通の維持・活性化は非常に重要な課題である。国土交通省の取り組む地域公共交通に対する支援等の施策により、地域公共交通の維持・活性化がどれだけ推進されたかという成果が、158～162の指標で具体的・明確になる。

業績指標

158	地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画の策定件数
159	バスロケーションシステムが導入された系統数
160	地方バス路線の維持率
161	有人離島のうち航路が就航されている離島の割合
162	生活交通手段として航空輸送が必要である離島のうち航空輸送が維持されている離島の割合

【評価結果の概要】

（総合的評価）

近年、地域によっては公共交通機関の運行便数の減少などによる公共交通サービス水準の低下や、公共交通事業者の不採算路線からの撤退による交通空白地帯が出現している等の状況がみられ、地域公共交通を巡る環境は非常に厳しい状況にある。

しかしながら、地域公共交通は、地域の経済活動、住民の日常生活や社会生活を支える基盤として必要不可欠なものであり、観光振興やまちづくりの促進による地域活性化、環境問題への対応といった観点からも、その維持・活性化は非常に重要な課題であるため、「地域公共交通の維持・活性化を推進する」という施策目標の達成に向けて、本施策の具体的措置として、地方バス路線・離島航路・離島航空路の維持・活性化等に対して支援を行った。

業績指標の実績値は、全体として目標達成に向けて施策が実施されていると言えるが、地域のニーズによりの確に対応するとともに、これらの取組をより促進するため、引き続き現在の施策を確実に実施するとともに、更に充実していくこととする。

（必要性）

地域公共交通は、地域の経済活動、住民の日常生活や社会生活を支える基盤として必要不可欠なものであり、観光振興やまちづくりの促進による地域活性化、環境問題への対応といった観点からも、その維持・活性化は非常に重要であるため、引き続き地域公共交通の維持・活性化に資する当該施策を継続する必要がある。

（有効性）

地域公共交通の維持のうち、交通事業者による経営努力による維持・整備を基本としつつも、施策の実施により、事業として成立し難い地域での地域住民の日常生活に必要な生活交通については、施策の実施により確保されているところである。

また、地域公共交通の維持も含めた活性化・再生については、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」及びこれに関連する施策の実施により、多種多様な地域のニーズや課題に的確に対応した、地域の独自性、創意工夫による地域公共交通の活性化・再生についての意欲的な取組みが促進され、地域にとって最適な地域公共交通の活性化・再生を図るための環境整備が行われたところである。

（効率性）

地域公共交通の維持については、国と地方との適切な役割分担を踏まえた上で実施されており、効率的である。

また、地域公共交通の活性化・再生については、地域のニーズ・課題はそれぞれの地域によって多種多様であるため、市町村、公共交通事業者等の地域の関係者が、地域公共交通の活性化・再生に関する総合的な検討、合意形成を行い、合意した内容を確実に実施する取組に対して、国が総合的に支援を行うことが効率的である。

(反映の方向性)

基本的には現在の施策を引き続き確実に実施するとともに、地域のニーズによりの確に対応し、これらの取組をより促進するため、平成19年10月1日に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を活用し、地域の多様なニーズに応えるため、鉄道・コミュニティバス・乗合タクシー・旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対しパッケージで一括支援する柔軟な制度である「地域公共交通活性化・再生総合事業」を平成20年度に新規に創設し、地域の創意工夫ある自主的な取組みを推進しているところである。

また、地方バス路線の維持に関しては、バス事業者が費用削減や増収努力等の一層の合理化を進めることが必要であることから、コスト削減等の経営改善を行った事業者に対し、一定額の補助金を上乗せする路線維持合理化促進補助金を創設したところである。離島航路の維持に関しては、燃費向上等各種取組みの詳細な検討、実証運航及び効果検証を行うための調査を実施する。

業績指標 158

地域の関係者による地域公共交通に関する総合的な計画の策定件数

評価

A-1	目標値： 30件（平成23年度） 実績値： 60件（平成19年度） 初期値： 60件（平成19年度）
-----	--

（指標の定義）

業績指標は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通総合連携計画の策定数とする。地域における公共交通の活性化・再生のためには、地域の多種多様なニーズに応じるため、地域の関係者が、地域の真のニーズや問題を精査した上で、公共交通のあり方について総合的に検討し、合意形成を図った上で、交通計画を策定することが有効である。こうした観点から、地域公共交通総合連携計画の策定数は地域公共交通の活性化・再生について地域の積極的な取組を反映した指標ともなりうるものである。

（目標設定の考え方・根拠）

地域公共交通総合連携計画の策定件数について、平成19年5月に公布された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行前の時点で目標値を立てるのは困難ではあったが、目標年次において各地方運輸局毎に年間3件を想定し、10運輸局等に乗じた30件とした。

なお、初期値については法律施行後、初年度となる平成19年度の総合連携計画の策定件数を設定した。

（外部要因）

なし

（他の関係主体）

総務省、公安委員会、環境省、市町村（計画策定主体）等

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）（平成19年2月13日閣議決定）
- ・「日本経済の進路と戦略」（平成20年1月18日閣議決定）
 - i) 生活者の暮らしの確保（医療、福祉、居住、安全確保、環境保全、公共交通、情報通信基盤等）（中略）という3分野を柱に、雇用、教育、都市機能、地域コミュニティ等の分野を含めて施策を体系化し、一体的な施策展開を図る。〔第3章（1）〕
- ・「地域再生基本方針」（平成20年6月6日閣議決定）
 - 地域の活力を支える交通施策の推進を目的とした施策を推進する。〔2-1）⑥〕

【閣決（重点）】

なし

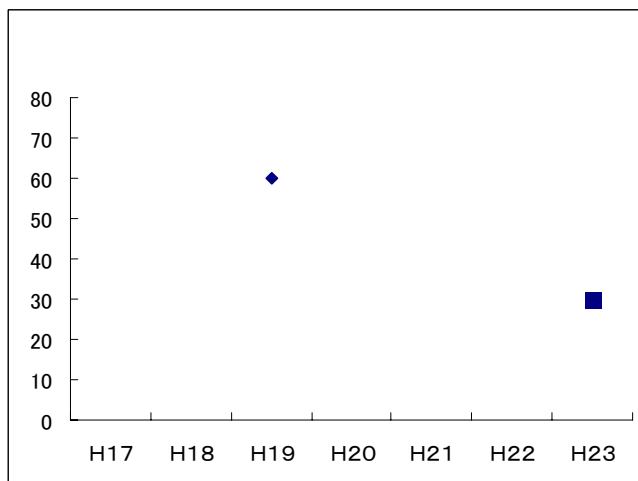
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					（年度）
H15	H16	H17	H18	H19	
-	-	-	-	60件	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 地域公共交通活性化・再生事業
地域公共交通総合連携計画策定にかかる調査費、地域公共交通総合連携計画に基づく公共交通利用促進・乗継利便性向上に関する事業への補助を行う。
予算額 1. 7 億円（平成 19 年度）

関連する事務事業の概要

- デュアルモードの普及促進
DMV（デュアルモードビークル：線路と道路の両方の走行が可能な車両）の技術開発・実証運行調査等を行う。
予算額 0. 8 億円（平成 19 年度、以下同じ）
- モビリティ・マネジメント事業
地域住民への公共交通機関への転換等の働きかけによる公共交通利用促進等交通サービスの需要サイドにおける取組みを拡大・普及させるための調査を実施する。
予算額 0. 1 億円
- 公共交通活性化総合プログラム
地域交通について専門的知見を有する地方運輸局が主体となって地域住民、NPO、交通事業者、地方自治体など関係者間でコンセンサスづくりを行い、その具体化、実現を図る。
予算額 3. 8 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）

初期値となる平成 19 年度において実績値が目標値を上回り、平成 20 年度においても件数の増加が見込まれるため、当該指標の進捗状況は順調であるといえる。

（事務事業の実施状況）

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の制定と合わせ、地域の関係者に対するセミナー・研修など地域公共交通の維持・活性化の推進に対する取組みを行ってきた結果、当該指標の実績値が目標値を上回るなど効果が現れつつある。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は目標達成に向けた成果を示しており、A-1 と評価した。地域公共交通の活性化・再生に向けた地域の創意工夫ある取組みに対し積極的に支援するため、従来からの施策に加え、平成 20 年度からは新たに地域公共交通活性化・再生総合事業を実施することとしている。

なお、平成 19 年度の実績値を鑑み、目標値を 300 件、計画期間を平成 20 年度から平成 24 年度に変更する。

平成 20 年度以降における新規の取組

平成 19 年 10 月 1 日に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を活用し、地域の多様なニーズに応えるため、鉄道・コミュニティバス・乗合タクシー・旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対しパッケージで一括支援する柔軟な制度である「地域公共交通活性化・再生総合事業」を創設し、地域の創意工夫ある自主的な取組みを推進する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局交通計画課（課長 野俣 光孝）
関係課：鉄道局総務課企画室（室長 高橋 一郎）
自動車交通局総務課企画室（室長 後藤 浩平）
海事局総務課企画室（室長 市岡 卓）

業績指標 159

バスロケーションシステムが導入された系統数

評価

A-2	目標値：6,000系統（平成23年度） 実績値：7,067系統（平成18年度） 初期値：4,901系統（平成17年度）
-----	---

(指標の定義)

バスロケーションシステムを導入した乗合バスの系統数

(目標設定の考え方・根拠)

近年における実績のトレンドを推計し、それに対応した目標値を設定

(外部要因)

なし

(他の関係主体)

バス事業者（事業主体）、地方自治体（協調補助）

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

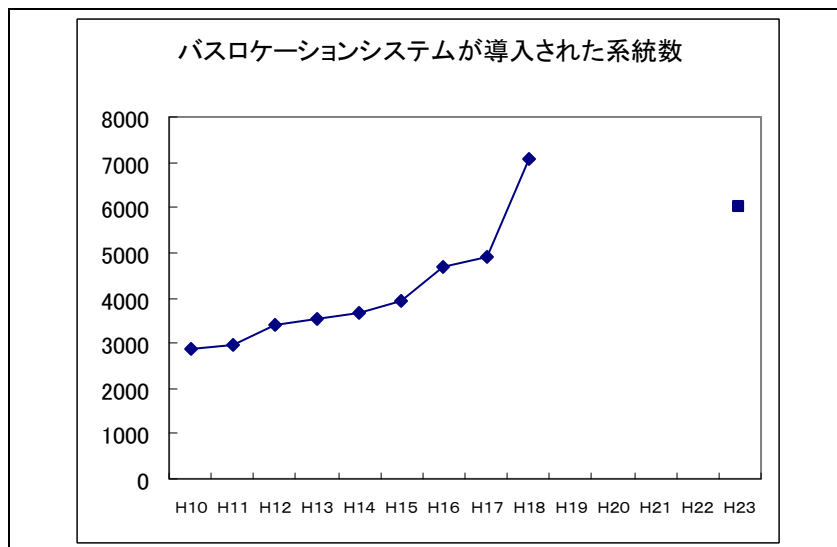
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値				(年度)
H15	H16	H17	H18	H19
3,942系統	4,683系統	4,901系統	7,067系統	—



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業
 （平成19年度）自家用車と公共交通機関のバランスのとれた交通体系を確立することにより、自動車交通の安全性の向上を図るため、オムニバスタウンの整備、日本型BRT、乗継施設などの整備等について地方公共団体と協調して支援する。
 予算額17.7億円の内数（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果**目標の達成状況に関する分析****(指標の動向)**

平成19年度の実績値は集計中であるが、バスロケーションシステムを導入した乗合バスの系統数の実績値は平成18年度に7,067系統に達し、目標値6,000系統を達成した。平成18年度は平成17年度から大幅に系統数を増やしたが、これは今まで導入していなかった事業者が大規模に導入したことによるところが大きい。

(事務事業の実施状況)

平成19年度は自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業として、バスロケーションシステムの導入等に対して15件の補助を行った。

課題の特定と今後の取組の方向性

バスロケーションシステムの導入系統数は、平成18年度時点で目標値を達成しているため、A-2と評価し、近年における実績のトレンドを推計し、それに対応した目標値を新たに設定し、9,000系統に更新することとした。

バスの利便性向上への取り組みは積極的に推進しているところであるが、バス利用者数は、昭和43年度をピークに減少傾向にある。近年利用者数は下げ止まりの状況ではあるが、バス停の環境、バス待ちのイライラ、情報提供のあり方など、利用者が感じているバス交通への不満は解消すべき課題として残っている。

そこで、今後も自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業等の活用や関係機関との協力等により、バス事業者のサービス向上のための取り組みを支援し、利用者にとって魅力ある安全で安心なバスサービスの提供を可能とする環境整備に取り組んでいく必要がある。特にバスロケーションシステムは中小のバス事業者ではなかなか導入まで進まない現状であり、導入コスト以外にも運営コストを下げられる仕組みにも取り組んでいく必要がある。

平成20年度以降における新規の取組

該当なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：自動車交通局総務課企画室（室長 後藤 浩平）

業績指標 160
地方バス路線の維持率

評価

B-1	目標値：100%（平成20年度） 実績値：96%（平成19年度） 初期値：96%（平成14年度）
-----	--

（指標の定義）
 「地方バス路線」とは、生活交通確保のため、地域協議会における協議結果に基づき都道府県が策定した計画において維持が必要とされた広域的・幹線的路線であって都道府県知事が指定し、国土交通大臣が承認したものをいう。「維持率」とは、国土交通大臣が承認した地方バス路線（毎年度承認）に対して引き続き運行されている当該路線（翌年度末）の割合。

（目標設定の考え方・根拠）
 都道府県策定の計画において維持が必要とされ、国として支援することとした地方バス路線が維持されることを目指す。

（外部要因）
 なし

（他の関係主体）
 ・総務省（地方財政措置）
 ・都道府県（協調補助）

（重要政策）
【施政方針】
 なし

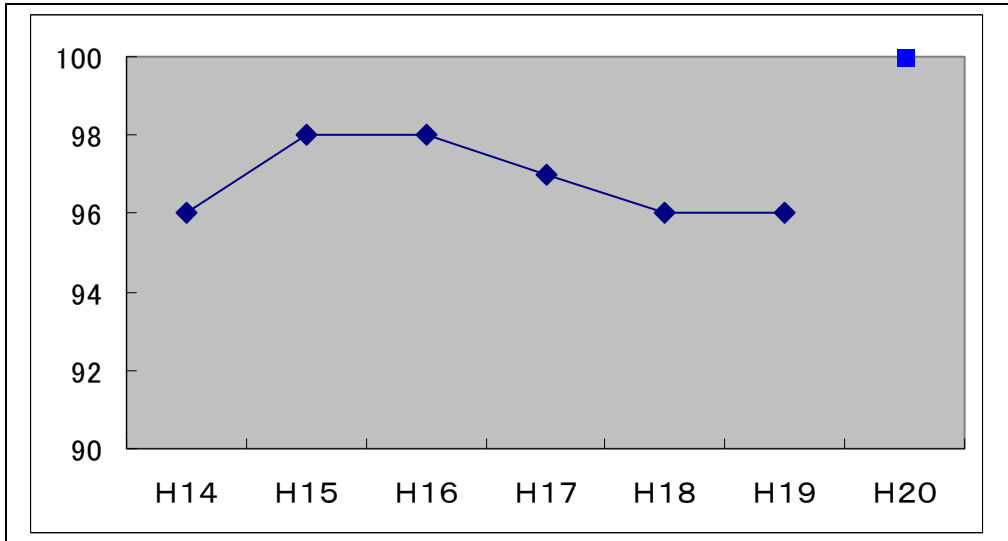
【閣議決定】
 ・規制改革の推進のための三か年計画（改定）（平成20年3月25日閣議決定）
 乗合バスについて、効率的で利便性の高いサービスを地域住民に提供できるよう、有効な対応策・改善策の導入について、更に検討を加え、措置する。（Ⅱ9（3）①及びⅢ17ア③）

【閣決（重点）】
 なし

【本部決定】
 なし

【政府・与党申合】
 なし

過去の実績値					（年度）
H15	H16	H17	H18	H19	
98%	98%	97%	96%	96%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 生活交通路線維持対策の実施
国と地方の適切な役割分担のもと、地域協議会において維持・確保が必要と認められ、国が定める基準に適合する広域的・幹線的路線に対してその維持対策費を補助する。
予算額 76.8 億円 (H19 年度)
- バス運行対策費補助金の交付を受けて取得する乗合バス車両に係る特例措置 (自動車取得税)
地域住民の足として必要不可欠な公共交通機関であるバス交通を維持するため、バス運行対策費補助金の交付を受けて取得する乗合バス車両に係る特例措置。
減税見込額 77 百万円 (平成19 年度)

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成13 年度から国と地方の役割分担のもと、国は広域的・幹線的路線に重点化して支援してきており、平成19 年度の実績値は96%である。
これは、国が承認した平成18 年9 月末の路線数1,996 路線のうち、平成20 年3 月末までに79 路線が廃止となったためであるが、その内訳は類似系統の再編 (41 路線)、利用者の減少 (35 路線) 等によるもので、実質的には地域の生活交通は確保されており、毎年度ほぼ同じ割合で順調に推移している。
なお、国及び地方公共団体の補助によるもののほかに、バス事業者の自助努力により、地域の足の確保が図られてきているが、バス事業者を取り巻く経営環境は依然厳しいことから、利用者数の減少の著しい路線や類似系統を再編することにより運行コストの低減が図られているところである。

(事務事業の実施状況)

平成19 年度においても国と地方の役割分担のもと、国は広域的・幹線的路線に重点化して支援し、生活交通路線維持対策を引き続き行っている。

課題の特定と今後の取組の方向性

実質的に地域の生活交通は確保されているものの、業績指標の実績値が目標値を達成できていないことから、「B-1」と評価した。国土交通省としては、地域の生活交通に支障が生じないように、地域協議会に参画していくとともに、引き続き都道府県と協調して支援を行う。

平成20 年度以降における新規の取組

バス路線の維持に向けては、バス事業者が費用削減や増収努力等の一層の合理化を進めることが必要であることから、コスト削減等の経営改善を行った事業者に対し、一定額の補助金を上乗せする路線維持合理化促進補助金を創設。

担当課等 (担当課長名等)

担当課：自動車交通局旅客課 (課長 奥田 哲也)

業績指標 161

有人離島のうち航路が就航されている離島の割合

評価

A-2	目標値：71%（平成22年度） 実績値：70%（平成19年度） 初期値：71%（平成17年度）
-----	---

（指標の定義）

有人離島のうち航路が就航されている離島の割合

（目標設定の考え方・根拠）

我が国における有人離島のうち海上運送法に規定する一般旅客定期航路が就航している離島を抽出し、その割合を算出。したがって、分母は有人離島数、分子はその内一般旅客定期航路が就航している離島数。
架橋等により交通手段が確保されている場合を除き、有人離島において航路を維持する必要があるものについて支援する。

（外部要因）

架橋の建設等に伴い、当該航路の利用者が減少し、航路廃止等となることが考えられる。

（他の関係主体）

地方公共団体（事業主体）
民間事業者（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

・規制改革推進のための3か年計画（改定）（平成20年3月25日閣議決定）
離島航路について、現行制度が地域住民の生活上必要な船舶輸送の確保方策として十分なものであるかどうか、規制緩和の効果と補助制度のあり方も含め、検証を実施する。（Ⅱ9（3）②及びⅢ17エ②）

【閣決（重点）】

なし

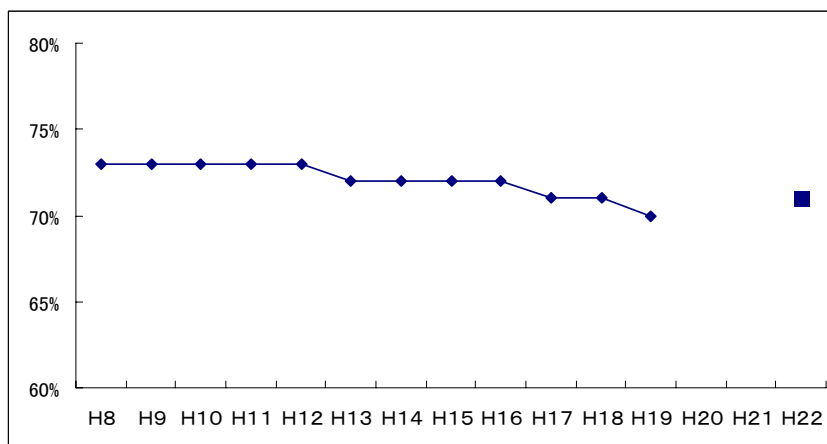
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値											(年度)
H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
73%	73%	73%	73%	73%	72%	72%	72%	72%	71%	71%	70%



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ①離島航路の維持及び改善を図るため、離島航路事業者に対し、その欠損の一部を補助する。
 予算額：38.2億円（平成19年度当初）
 17.5億円（平成19年度補正）
- ②離島航路に就航する船舶のバリアフリー化を図るため、離島航路事業者に対し、建造費の一部を補助する。
 予算額：0.1億円（平成19年度）
- ③離島航路の活性化を図るため、離島地域の観光交流促進に関する調査を実施する。
 予算額：0.1億円（平成19年度）

④離島航路に就航する船舶に係る固定資産税の軽減措置の充実及び延長

名称：離島航路事業用の新造船舶

税目：固定資産税

概要：離島住民の生活を支える離島航路の維持・改善を図るための離島航路事業用の新造船舶に係る税制特例措置（課税標準を5年間1/6（従前：5年間1/3））（平成19年度）

減収見込額：0.1億円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

平成19年の有人離島数は422島、一般旅客定期航路が就航している離島数は296島（対前年▲2島）、実績値は、70%である。なお、減少した2島には、既に架橋により交通手段が確保されていることから、目標値は、実質的には維持されているものと思料。

（事務事業の実施状況）

- ・平成19年度離島航路補助金55.7億円を111航路101事業者に交付した。離島航路事業者の経営状況は、旅客輸送量の減少及び燃料費の高騰により、引き続き厳しい状況にある。
- ・離島地域の観光交流促進に関する調査を4カ所にて実施した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は70%を維持している。上記（指標の動向）に記載されていることからA-2と評価した。
- ・離島航路事業者の経営状況は旅客輸送量の減少及び燃料費の高騰により、引き続き厳しい状況にあり、平成20年度以降も引き続き離島航路補助金等について所要の予算額を確保する一方、次に示すとおり新規取組を行う。

平成20年度以降における新規の取組

- ①離島航路における、燃費向上等各種取組みの詳細な検討、実証運航及び効果検証を行うための調査を実施する。
予算額：2.5億円（平成20年度）
- ②地域公共交通の活性化・再生総合事業を活用し、離島航路の増収・経営体質強化の支援を行う。
予算額：30億円の内数（平成20年度）

担当課等（担当課長名等）

担当課：海事局内航課（課長 重田 雅史）

業績指標 162

生活交通手段として航空輸送が必要である離島のうち航空輸送が維持されている離島の割合

評価

B-2	目標値：96%（平成22年度） 実績値：89%（平成19年度） 初期値：96%（平成17年度）
-----	---

(指標の定義)

飛行場を有しかつ近隣都市へ代替交通手段で移動すると概ね2時間以上かかる有人離島（現況28）のうち、航空輸送が確保されている離島の割合。

(目標設定の考え方・根拠)

生活交通手段として航空輸送が必要な離島について、その維持を図ることにより、住民の生活の足を確保することを目標とする。また、長期的にも現況値96%を維持することを目標とする。

(外部要因)

- ・船舶等代替交通機関へのシフト
- ・就航に適した機材の欠如

(他の関係主体)

- ・都道府県（国と協調又は独自で離島航空路線維持策を実施）
- ・航空運送事業者（事業主体）

(重要政策)

【施策方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

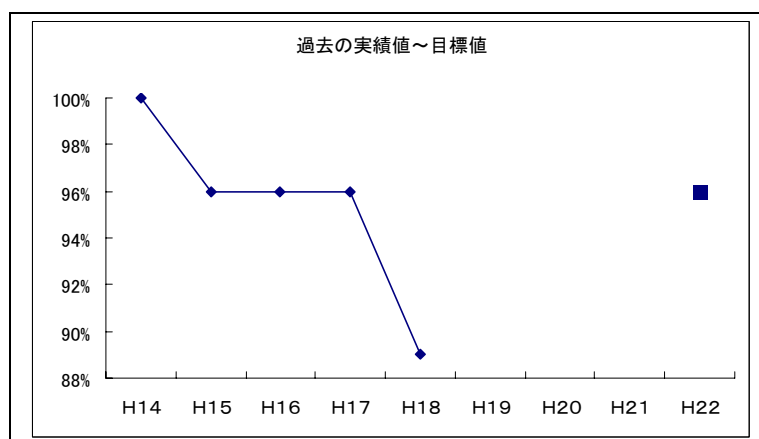
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	
100%	96%	96%	96%	89%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

離島航空路線維持対策の実施

・幹線等の高需要路線に比べ競争力が弱く、コスト面で割高な離島航空路線については、以下の総合的な支援措置を講じ、離島航空路線の維持を図る。

①予算額：離島航空路線運航費補助金 3億円(平成19年度)

3億円(平成20年度)

衛星航法補強システム(MSAS)

受信機購入費補助金

1億円(平成19年度)

1億円(平成20年度)

機体購入費補助金

平成19年度、平成20年度ともに機体購入要望がなかったので、予算計上なし。

- ②離島航空路線に就航する航空機に係る航空機燃料税及び固定資産税の軽減措置
 特定離島路線航空機に積み込まれる航空機燃料に係る税率の特例（航空機燃料税）
 通常の3/4に軽減（26,000円/k1 → 19,500円/k1）
 減収見込額9億円（平成19年度）
 離島路線航空機に係る課税標準の特例（固定資産税）
 70t未満 3年間1/3、その後3年間2/3
 20t以下 3年間1/4、その後3年間1/2
- ③離島航空路線に就航する航空機に係る着陸料の軽減措置

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- 既に廃止された離島路線（平成18年4月1日より、小値賀ー長崎が廃止）は、本土ー離島間輸送の大部分が船舶利用等の要因によって、搭乗率が4割を下回る水準まで下落したことに伴い、路線収支が悪化したこと等により、航空輸送が維持できなかった。当該路線については、当面就航の見込みはない。
- 平成19年度時点では、28の離島のうち25の離島で航空輸送を維持しているところ。
- 離島路線を運航する航空会社9社中3社は経常赤字を計上（平成18年度）し、苦しい経営状況。

離島路線の搭乗率別路線数（平成18年度）

搭乗率	20-29%	30-39%	40-49%	50-59%	60-69%
路線数	3路線	2路線	8路線	19路線	21路線

搭乗率	70-79%	80-89%
路線数	10路線	3路線

離島路線を運航する航空会社の経常収支（平成18年度）

（単位：億円）

航空会社	HAC	ANA	NCA	KOK	JAL I	JAC
経常収支	0.04	625.7	0.009	▲0.7	▲45.8	4.7

航空会社	JTA	RAC	ORC
経常収支	12.3	0.04	▲2.2

HAC：北海道エアシステム、ANA：全日本空輸（ANK：エアーニッポン、AKX：エアーニッポンネットワーク、NXA：エアーネクストを含む）、NCA：新中央航空、KOK：旭伸航空、JAL I：日本航空インターナショナル、JAC：日本エアコミューター、JTA：日本トランスオーシャン航空、RAC：琉球エアーコミューター、ORC：オリエンタルエアブリッジ

(事務事業の実施状況)

- 離島航空路線について、運航費補助、衛星航法補強システム（MSAS）受信機購入補助等総合的な支援措置を講じ、離島航空路線の維持を図っている。

課題の特定と今後の取組の方向性

- 平成19年度の業績指標は89%となっており、航空輸送が担っていた需要が船舶等代替交通機関へシフトする等の外部要因により、目標値を達成できなかったが、引き続き以下のような方向性に基づき取り組むこととした。よってB-2と評価した。
- 離島航空路線は離島住民の日常生活及び経済活動に必要な交通手段であり、また、地域的な航空ネットワークの維持及び活性化を図る観点から、競争力が弱く、コスト面で割高な離島航空路線の維持には、総合的かつ柔軟な支援措置を講じる必要がある。
- 今後とも、離島路線維持対策の対象となっている路線において、需要が船舶等代替交通機関へシフトする等の外部要因により、実績値が変動する可能性はあるものの、引き続き、離島路線補助対策を着実に実施する。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：航空局監理部航空事業課（課長 篠原 康弘）

○活 力

政策目標 8

都市・地域交通等の快適性、利便性の向上

施策目標 3 1

都市・地域における総合交通戦略を推進する

集約型都市構造を目指す都市において、自動車に過度に依存することなく移動できる環境を創出するため、都市交通施策や土地利用誘導等のまちづくりにより基幹的な公共交通の駅、停留所等から一定の圏域内に居住している人口を増加させる。

業績指標

1 6 3	基幹的な公共交通を利用可能な人口の割合
-------	---------------------

【評価結果の概要】

（総合的評価）

集約型都市構造への転換を実現するため、基幹的な公共交通を利用可能な人口の割合を増加させる施策目標の達成に向けて、都市交通の円滑化を図る都市交通施策の推進や土地利用誘導等のまちづくりの取り組みを実施しているところである。平成19年度の実績値は、現在調査中であるが、今後とも本施策の実施内容を確実に推進していく必要がある。

（必要性）

近年、過度な自動車利用により自動車依存型の都市構造が発生し、全面的な市街化が進行している。これを放置すると、さらに市街地の拡散化へとつながり、将来的に少子超高齢社会への対応や、中心市街地の衰退、公共交通の地位低下等の課題が発生することとなる。従って、過度な自動車利用からの脱却を図るため、基幹的な公共交通沿いに集約拠点の形成を促進するための本施策の取り組みが一層に必要となる。

（有効性）

当該施策を推進していく手段として、都市交通戦略の推進や、併せて公共交通軸沿いに都市機能を集積させるための面整備や土地利用誘導等のまちづくりを行っており、平成19年度の実績値は調査中ではあるが、集約型都市構造をめざす都市数は増加していると考えられることから、今後とも引き続き本施策の推進が必要である。

（効率性）

無秩序に、公共交通利用促進や面整備や土地利用誘導等のまちづくりを促進するのではなく、都市交通施策を集約型都市構造実現のための主要な施策として位置づけ、総合的かつ戦略的な施策を講じていることから、その効率性は高い。

（反映の方向性）

- ・都市交通の円滑化を促進するためのさらなる支援策の強化

業績指標 163

基幹的な公共交通を利用可能な人口の割合

評価

A-3

目標値：74%（平成23年度）
 実績値：71%（平成18年度）
 初期値：71%（平成18年度）

(指標の定義)

人口10万人以上の規模の都市において、各都市の市街化区域内人口のうち、基幹的な公共交通（注）の駅、停留所等から一定の圏域内に居住する人口の割合

（注）基幹的な公共交通とは、運行間隔、定時性等に優れた、利用者にとって利便性の高い公共交通

(目標設定の考え方・根拠)

集約型都市構造への転換のために、基幹的な公共交通を利用可能な人口の割合を増加させていくことを目指し、現在策定されている或いは策定予定の総合的な都市交通の戦略に位置づけられた基幹的な公共交通の整備により見込まれる成果より設定

(外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

地方公共団体（事業主体）、公共交通事業者

(重要政策)**【施政方針】**

第169回国会 施政方針演説（平成20年1月18日）

「市街地の中心部に公共施設や居住施設を集中したり、路面電車を導入する取組などを支援します。」

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

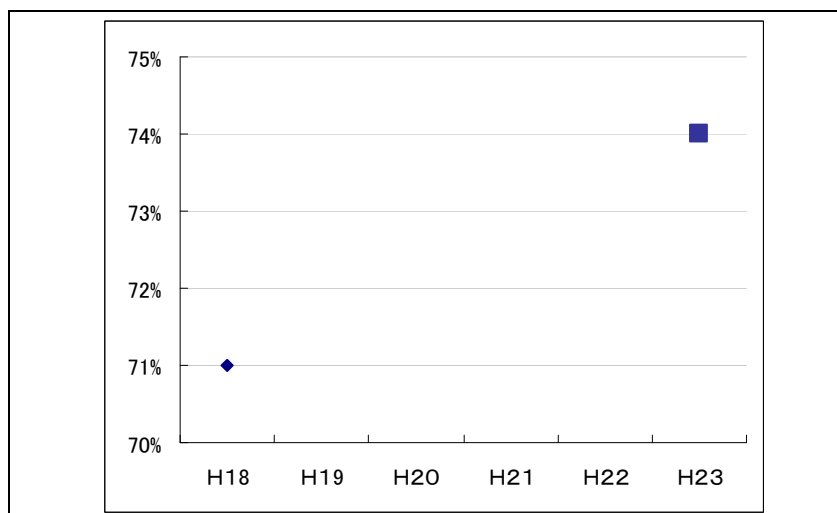
なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値 (年度)

H18	H19
71%	調査中

**事務事業の概要****主な事務事業の概要**

○都市交通システム整備事業

徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、自由通路、地下街、駐車場等の公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システムを整備し、都市交通の円滑化を推進するとともに、都市施設整備や土地利用の再編により都市再生の推進を図る。

予算額：72億円の内数（平成19年度）

関連する事務事業の概要

- 市街地再開発事業
都市開発法に基づき、市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る市街地再開発事業を、補助、融資、債務保証、税制特例等により支援し、その推進を図る。
- 都市再生推進事業
防災上危険な密集市街地及び空洞化が進展する中心市街地等の都市基盤が不十分で整備の必要な既成市街地等において、都市基盤の整備と併せて街区の再編を行い、以て土地の有効利用を促進するとともに、安全・安心で快適に暮らすことができ、活力ある経済活動の基盤となる市街地への再生・再構築を図る。

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19年度の実績値は現在調査中であるが、当該年度においては全国22箇所で都市交通システム整備事業を執行、順調に終了しており、特段の外部要因もなかったことから、前年度の71%を上回り順調に進捗することが見込まれる。

(事務事業の実施状況)

- ・都市交通システム整備事業により、全国20箇所において、自由通路・駅前広場の整備、駅施設・駅前広場のバリアフリー化による利便性の向上を図った。
- ・また、LRT等の利便性の高い公共交通機関に対する支援等を実施し、都市交通の円滑化の推進を図った。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・平成19年度の実績値は現在調査中であるが、当該年度においては全国22箇所で都市交通システム整備事業を執行し、順調に進捗したことに加え、公共交通を中心としたまちづくりを目指す都市交通戦略を富山市が策定した。以上のことにより、指標が順調に進捗することが見込まれる。一方で、施策の効果をより分かりやすくするために、目標年次を迎える前に指標の算定方式等を変更したことから、A-3と評価した。
- ・今後、将来の都市像を明確にし、必要となる都市交通施策や実施プログラム等を内容とする都市交通戦略等の計画策定を行う都市数をさらに増加させる必要がある。また、公共交通の利便性の向上を目指して、都市交通システム事業のさらなる利用促進を図る必要がある。
- ・堺市（大阪府）や明石市（兵庫県）等の都市交通戦略を策定する予定の都市があることに加え、自由通路、駅前広場の整備、駅施設・駅前広場のバリアフリー化等の公共交通の利便性向上のための取組を計画している地方公共団体等があることから、今後とも現状の施策を継続する必要がある。
- ・平成20年度より、都市交通システム整備事業において、先導的都市環境形成計画を定められる又は定めることが確実と見込まれる区域を対象地区に追加し、更なる都市交通の円滑化に努めていく。
- ・なお、本指標については、初期値と目標値の変動幅が小さく、指標の動向が分かりにくいことから、施策による効果をより分かりやすくするため、平成20年度から指標の算定方式や目標値等を見直すこととする。新たな指標は、「まちづくりによる公共交通利用可能性の改善率」とし、基幹的な公共交通の駅等から一定圏内に居住している人口の割合の増加を、30年後の目標との対比で測定する。目標年度は平成24年度で、約11%を目標値とする。（初期値は平成18年度0%）

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局街路交通施設課整備室（室長 古木 岳美）
関係課：都市・地域整備局市街地整備課（課長 松田 秀夫）

○活 力

政策目標 8

都市・地域交通等の快適性、利便性の向上

施策目標 3 2

道路交通の円滑化を推進する

渋滞対策をはじめとした交通の快適性・利便性向上を図ることで、道路交通の円滑化を推進する。

業績指標

1 6 4	三大都市圏環状道路整備率
1 6 5	道路渋滞による損失時間
1 6 6	路上工事時間の縮減率
1 6 7	E T C利用率

【評価結果の概要】

（総合的評価）

道路交通の円滑化推進に向け、一部の業績指標については課題があるものの、各業績指標とも概ね順調かつ着実に推移しているところである。事業の進捗に遅れが生じているなどの課題が生じている区間については、事業の早期供用を図り、交通円滑化を推進する必要がある。引き続き、渋滞対策の推進、ETCの利用促進、路上工事時間の縮減など交通円滑化に資する施策を推進することが必要である。

（必要性）

わが国の渋滞損失時間は、減少傾向にあるものの、依然として約31.6億人時間（平成19年実績）に上っており、これは貨幣価値換算すると約9.4兆円という大きな損失に値することから、更なる渋滞対策の推進が必要である。

（有効性）

慢性的な渋滞の緩和・解消を図るため、路上工事の縮減や有料道路における弾力的な料金施策等のソフト施策と併せ、環状道路やバイパスの整備、交差点の立体化等交通容量拡大策を推進しているところである。また、総合的な交通戦略の展開を行い、LRTの導入や交通結節点の改善、TDM施策等公共交通機関や徒歩・自転車への交通行動転換策を推進しているところである。各業績指標とも概ね着実に推移していることから本施策が施策目標達成に有効であると評価できる。

（効率性）

既存ストックの有効活用の視点からTDM施策のこれまで以上の推進を図っていくとともに、ハード整備においては、改良再生の視点を踏まえて、片方向立体交差や乗用車専用道路等のよりコスト縮減・工期の短縮に配慮した対策を積極的に導入していく。また、路上工事による道路交通への影響を抜本的に改善するため、地方自治体等と連携し、主要都市での年間路上工事時間の縮減や工事の平準化を図るよう関係者と調整するほか、制度上や予算上の様々な工夫を検討する。

（反映の方向性）

- ・ 用地取得の迅速化および事業の早期供用の促進
- ・ 地域の主体的な路上工事マネジメントの推進
- ・ より一層のTDM施策の推進
- ・ 交差点立体化等の交通容量拡大策の推進

業績指標 164

三大都市圏環状道路整備率

評価

B-1

目標値：60%（平成19年度）
 実績値：53%（平成19年度）
 初期値：35%（平成14年度）

(指標の定義)

三大都市圏で計画している環状道路の供用延長を計画延長で割ったもの。

(目標設定の考え方・根拠)

都市再生本部決定などで定められた目標や現在までの進捗状況等から平成19年度目標値を算出。

(外部要因)

地元調整の状況等

(他の関係主体)

該当なし

(重要政策)

【施政方針】

第166回政策方針演説(平成19年1月26日)、第168回政策方針演説(平成19年10月1日)

【閣議決定】

都市再生プロジェクト(平成13年8月28日)、アジアゲートウェイ構想(平成19年5月16日)、地域再生戦略(平成20年1月29日)

【閣決(重点)】

社会資本整備重点計画(平成15年10月10日)「第3章に記載あり」

【本部決定】

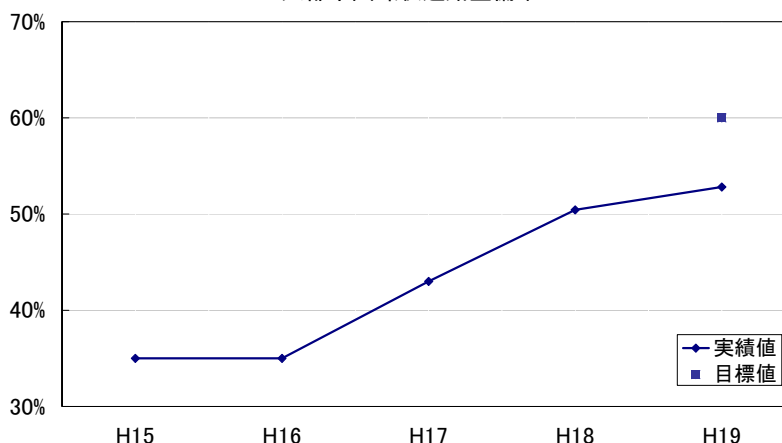
なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値						(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
35%	35%	42%	43%	50%	53%	

三大都市圏環状道路整備率



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○三大都市圏環状道路の整備

三大都市圏の都心部における慢性的な渋滞や沿道環境の悪化等を大幅に解消するとともに、その整備により誘導される新たな都市拠点の形成等を通じた都市構造の再編を促す三大都市圏環状道路の整備を推進。

予算額：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11,622億円の内数（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

○平成19年度は、首都高速中央環状新宿線（熊野町JCT～西新宿JCT）等、計29kmの供用を開始したところであり、三大都市圏の環状道路整備率の実績値は53%であったが、目標値の達成には至らなかった。

(事務事業の実施状況)

○三大都市圏環状道路の整備

平成19年度末供用延長641km

(平成19年度新規供用延長29km)

課題の特定と今後の取組の方向性

○業績指標は、平成14年度の35%が平成19年度末に53%まで向上しており、平成19年12月には、首都高速中央環状新宿線（熊野町JCT～西新宿JCT）6.7kmが供用するなど、整備率は着実に向上したものの、主には以下の理由などにより、一部の区間で用地取得が難航したこと等によって事業の進捗に遅れが生じていることからB-1とした。

- ・事業の早い段階から事業認定を見据えた事業計画の策定、工程管理がなされていなかった
- ・工事工程と用地取得上の工程の情報共有が不十分だったため、工事工程上重要な地域に用地交渉が難航している箇所が残るなど、効率的な工程管理ができていなかった
- ・自治体との情報共有が十分にできていなかった

○平成20年度は、首都圏中央連絡自動車道（阿見東～江戸崎）6.0km、東海環状自動車道（美濃関～西関）2.9kmの新規供用を予定。

○今後は、用地取得の迅速化を図り、事業の早期供用に努める。

なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

平成20年度以降における新規の取組

用地取得上のリスクを体系的に整理し、できるだけ計画段階で用地取得上のリスクを把握することにより、重点的に用地交渉を実施する箇所を明確にし、関係者間で十分な情報共有を図ることによって、用地取得上のリスクを事業計画に反映するとともに、人材の効率的な配置などの用地取得行程管理計画の策定や、事業認定の適切な活用により、計画的な用地取得を実現し、事業の早期供用に努める。

なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

担当課等（担当課長名等）

担当課：道路局企画課 道路経済調査室（室長 森 昌文）

関係課：道路局 国道・防災課（課長 深澤 淳志）

道路局 有料道路課（課長 上野 進一郎）

都市・地域整備局 街路交通施設課（課長 松井 直人）

業績指標 165
道路渋滞による損失時間

評価

A-2	目標値：38.1 億人時間／年を約1割削減（平成19年度） 実績値：31.6 億人時間／年（平成19年度） 初期値：38.1 億人時間／年（平成14年度）
-----	---

(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を一定区間毎に算出し、合計したもの（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。）

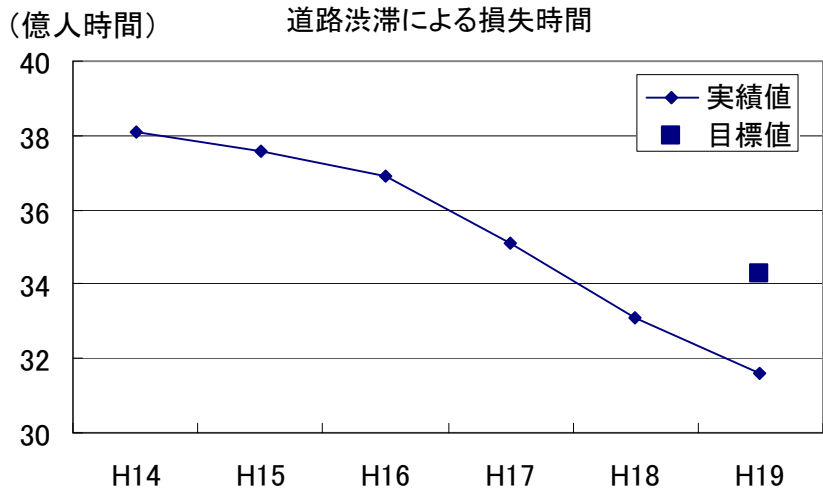
(目標設定の考え方・根拠)
 長期的に受忍限度を超えない程度まで渋滞が解消・緩和された状態を目指すこととして、平成19年度の目標を設定

(外部要因)
 交通量の変動

(他の関係主体)
 該当なし

(重要政策)
【施政方針】
 なし
【閣議決定】
 なし
【閣決（重点）】
 社会資本整備重点計画(平成15年10月10日)「第2章、第3章に記載あり」
【本部決定】
 なし
【政府・与党申合】
 なし

過去の実績値						(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
38.1 億人時間	37.6 億人時間	36.9 億人時間	35.1 億人時間	33.1 億人時間	31.6 億人時間	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○渋滞対策の推進 (◎)
 環状道路やバイパス整備、交差点の立体化、路上工事の縮減や有料道路の弾力的な料金施策、TDM施策等公共交通機関や徒歩・自転車への交通行動転換策
 予算額：都市交通の快適性・利便性の向上
 事業費 8,767 億円の内数 (平成19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。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成14年度実績値38.1億人時間/年に対し、平成19年度の道路渋滞による損失時間の実績値は31.6億人時間/年(平成14年度実績値と比較して約17%削減)となり、38.1億人時間/年を約1割削減するという目標は、達成出来たと判断できる。

(事務事業の実施状況)

環状道路やバイパスの整備、交差点の立体化等交通容量拡大策、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している。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は、平成18年度において既に指標の目標値を達成しており、平成19年度の実績値も31.6億人時間/年と順調に推移していることから、A-2と判断した。
 - ・今後、より利用者の実感にあった渋滞対策を進めていくため、客観的なデータに基づき、重点的に対策を行う箇所を選定していく。具体的な対策としては、交通容量拡大策にあわせ、路上工事の縮減や有料道路の弾力的な料金施策とともに、公共交通機関や自転車の利用促進等の施策をより積極的に実施する。また、公安委員会との連携を強化し、信号高度化に併せた局所的な交差点改良等による交通の円滑化を行う。
- なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

平成20年度以降における新規の取組

なし

なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

担当課等(担当課長名等)

担当課：道路局企画課 道路経済調査室(室長 森 昌文)

業績指標 166
路上工事時間の縮減率

評価

A-2

目標値：201時間/km・年を約2割削減（平成19年度）
実績値：114時間/km・年（平成19年度）
初期値：201時間/km・年（平成14年度）

(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

(目標設定の考え方・根拠)

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

(外部要因)

地震・豪雨等の大規模災害の発生

(他の関係主体)

地方公共団体（事業主体）、占用企業者（路上工事实施主体）

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第2章に記載あり」

【本部決定】

なし

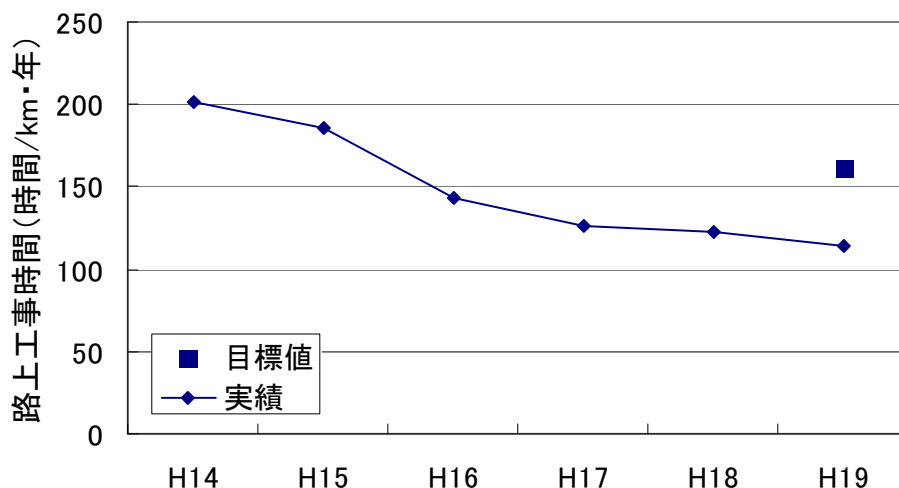
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

(年度)

H15	H16	H17	H18	H19
186	143	126	123	114



事務事業の概要

主な事務事業の概要

工事調整による共同施工や集中工事の実施に加え、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 (◎)

予算額：都市交通の快適性・利便性の向上

事業費8,767億円の内数（H19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。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成14年度の実績値201時間/km・年に対して、平成19年度の実績は114時間/km・年(43%減)となり、平成18年度に引き続き、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、主要な地方管理道路も含めて評価し、平成14年度と比較して東京23区:約24%減、名古屋市:約67%減、大阪市約70%減となり、3大都市圏において縮減を達成した。

(事務事業の実施状況)

業務指標を達成するために、関係者間(占用企業等)の工事調整により、共同施工、集中工事、年末・年度末の工事抑制等を推進、「工事内容」をわかりやすく表示した工事看板の導入・インターネットでの工事情報の提供等道路利用者への情報提供の充実を図るなど、各地域の実情を踏まえたきめ細かな路上工事縮減への取り組みを実施した。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は平成14年度の201時間/kmに対して、平成19年度は114時間/km・年(45%減)となり、指標の目標値以上の縮減を達成したことからA-2と評価した。

今後とも、工事の実態や不満等を踏まえた路上工事削減行動計画を地方公共団体と共に策定するなど、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予定である。

なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

平成20年度以降における新規の取組

なし

なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

担当課等(担当課長名等)

担当課:道路局国道・防災課保全企画室(室長 伊勢田 敏)

業績指標 167
ETC利用率

評価

B-1

目標値：約8割（平成20年春）
実績値：76%（※日別データ：平成20年1月24日）
初期値：5%（平成14年度）

（指標の定義）

ETCの導入済み料金所においてETCを利用した車両の割合

（目標設定の考え方・根拠）

長期的に100%を目指すこととして平成20年春の目標を設定

（外部要因）

交通量の変動

（他の関係主体）

該当なし

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第3章に記載あり」

【本部決定】

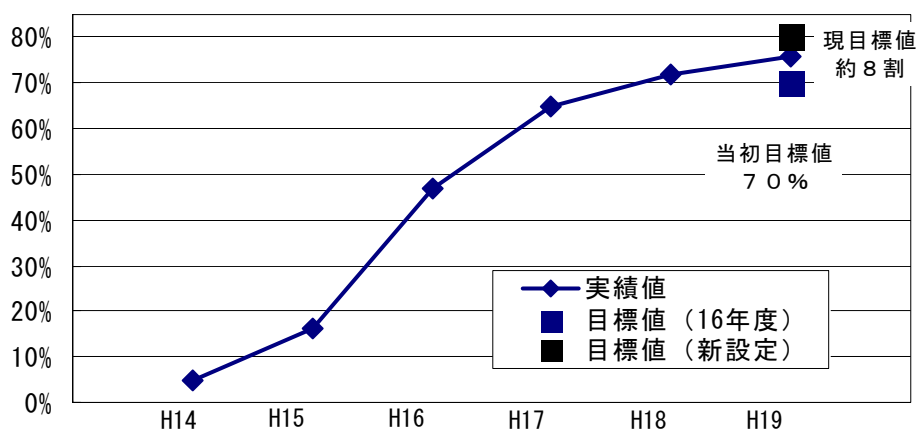
なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)	
H14	H15	H16	H18春	H19春	H19	
5%	16%	47%	65%	72%	76%	

ETC利用率



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○ETCの利用促進・活用推進

ETCへの利用転換を促進するため、引き続きETC車載器リース制度等の車載器購入支援やETCがすぐに利用できるワンストップサービス等のETCの利用機会の拡大に向けた支援を実施する。

予算額：都市交通の快適性・利便性の向上

事業費8,767億円の内数（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・普及促進策や高速道路会社の割引施策等により当初の想定よりもE T Cの利用率が急激に増加したため、2年前倒して目標値を再設定し、施策を実施している。
- ・平成14年度実績値5%に対して平成19年度の実績値は76%（日別データ：平成20年1月24日）となり、指標は順調に推移している。
- ・首都高速道路本線料金所の渋滞は、ほぼ解消した。
- ・東名高速東京料金所（上り）では、年末年始やゴールデンウィーク時期の繁忙期において渋滞がほぼ解消した。
- ・目標を約8割（平成20年春）としてフォローアップを継続する。

(事務事業の実施状況)

- ・E T C車載器購入費用軽減策として、マイレージポイントの付与や車載器購入支援を実施。
- ・マイレージ割引や時間帯割引等の多様で弾力的な料金割引を実施。
- ・ワンストップサービスの実施
- ・高速道路会社6社による共通広報の実施

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は、平成14年度実績値5%に対して平成19年度の実績値は76%であり、再設定した指標の目標値約8割には届かなかったためB-1と評価したが、E T Cの利用率は着実に増加しており順調に推移している。また、さらにE T Cの効果を発現させるため、以下の施策等を実施する。

- ・E T C車載器リース制度等の車載器購入支援の実施
- ・ワンストップサービスの実施
- ・地方有料道路へのE T Cの普及
- ・E T Cの利便性のPRなどの広報の実施

なお、「今後の取組の方向性」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

平成20年度以降における新規の取組

地方道路公社の有料道路におけるE T C整備への貸付制度等の活用により、E T C利用率の更なる向上を図る。
なお、「平成20年度以降における新規の取組」については、道路の中期計画の議論を踏まえて見直すこともある。

担当課等（担当課長名等）

担当課：道路局 有料道路課（課長 上野 進一郎）

○活 力

政策目標 9

市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護

施策目標 33

社会資本整備・管理等を効果的に推進する

社会資本整備・管理等を効果的に推進するためには、社会資本整備・管理等に係る各種施策の実施状況を毎年度適切にフォローアップすることが重要であり、この観点から業績指標を設定している。

業績指標

168	公共事業の総合コスト縮減率
169	事業認定処分の適正な実施（訴訟等により取り消された件数）
170	国土交通政策の企画立案等に必要調査検討の報告数及び研修等の満足度（①調査検討の報告数、②講演等実施後のアンケート調査等に基づいた満足度、③研修実施後のアンケート調査等に基づいた満足度）
171	建設施工企画に関する指標（①ICT建設機械等（土工（盛土）の敷均し、締固め施工における）による施工日数及び出来形管理の所要日数の短縮割合、②建設現場における創意工夫の事例の活用件数）
172	用地取得が困難となっている割合（用地あい路率）

【評価結果の概要】

（総合的評価）

業績指標の実績値は、施策目標の達成に向けて着実な成果を示している。

今後とも、社会資本整備・管理等の効果的な推進を着実に進めるため、各種施策の一層の推進を図るとともに、価格だけでなく品質の観点も含めたVFM最大化を重視した施策を充実することが重要である。

（必要性）

社会資本整備・管理等を効果的に推進するため、公共事業のすべてのプロセスをコストの観点から見直す国土交通省コスト構造改革プログラムの各種施策に引き続き取り組む必要があるとともに、VFM最大化を重視した施策の充実を図る必要がある。

（有効性）

国土交通省コスト構造改革プログラムに盛り込まれる施策の推進等により、総合的なコスト縮減を図り、平成18年度までに11.5%の総合コスト縮減率を達成しており、社会資本整備・管理の効果的な推進に一定の成果を上げている。今後も各種施策の一層の推進を図るとともに、VFM最大化を重視した施策の充実を図ることが有効である。

（効率性）

社会資本整備・管理等を効率的に進めるため、各種施策を有機的に連携させることにより、VFM最大化の観点から施策を推進する必要がある。

（反映の方向性）

- ・ 国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム（平成20年3月策定）の推進等

業績指標 168

公共事業の総合コスト縮減率

評価

A-3	目標値： 15% (平成19年度) 実績値： 11.5% (平成18年度) 初期値： 9.9% (平成17年度)
-----	--

(指標の定義)

公共事業の総合コスト縮減率

- ・平成19年度までに平成14年度と比較して、15%の総合コスト縮減率の達成を目指す。

※総合コスト縮減率は、総合コスト縮減額を当該年度の全工事費と総合コスト縮減額（事業便益の早期発現効果を除く）との和で除したものの。

(目標設定の考え方・根拠)

公共事業の総合コスト縮減率

目標値は、平成15年3月に策定された「国土交通省公共事業コスト構造改革推進プログラム」に基づき設定。

※平成20年度より、公共事業の総合コスト改善率に変更（目標値は、平成20年3月に策定された「国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム」に基づき設定。）

(外部要因)

なし

(他の関係主体)

内閣官房及び関係府省庁

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

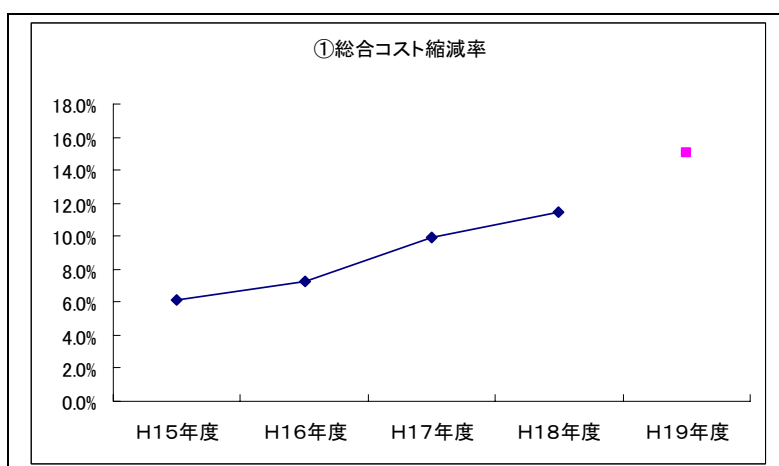
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	
6.1%	7.3%	9.9%	11.5%	調査中	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

公共事業に係る調査・設計・施工等の各段階においてVFM最大化の取組を推進するため、国土交通省コスト構造改革プログラムに盛り込まれている各種施策を検討。

予算額 78,809千円 (平成19年度)

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

達成の見込み

- ・平成18年度実績は縮減率11.5%であることから、目標値の達成に向けて順調に推移している。
(平成19年度実績に関しては、今後調査する予定であり平成20年9月末頃に公表する予定)

(事務事業の実施状況)

国土交通省公共事業コスト構造改革プログラムに盛り込まれている各種施策の着実な実施を図るため、その実施状況を毎年度フォローアップしているところである。その結果によると、各施策とも着実な実施が図られていることから、総合コスト縮減が推進していると考えられる。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・平成20年度からは、これまでの総合的なコスト縮減の取組に加え、「国土交通省公共事業コスト構造改善プログラム」に基づき、コスト構造改善の取組を導入し、総合的なコスト構造改善を推進していくことから、本指標は廃止することとし、よって「A-3」と評価する。
- ・なお、新たな指標は、「公共事業の総合コスト改善率」に変更する。
(平成24年度までに平成19年度と比較して、15%の総合コスト改善率の達成を目指す。)

平成20年度以降における新規の取組

平成20年3月に、VFM最大化を重視した価格と品質の両面からの施策を充実する国土交通省公共事業コスト構造改善プログラムを策定し、平成20年度以降は同プログラムの積極的な推進を図ることとする。

担当課等(担当課長名等)

担当課：大臣官房技術調査課(課長 前川 秀和)

関係課：省内公共事業関係各局

業績指標 169

事業認定処分の適正な実施（訴訟等により取り消された件数）

評価

A-2	目標値：0件（平成23年度） 実績値：0件（平成19年度） 初期値：0件（平成18年度）
-----	--

（指標の定義）

土地収用法の事業認定にあたっては、請求があった場合には公聴会を開催しなければならないとともに、事業反対等の意見書があった場合には社会資本整備審議会の意見を聴取しなければならないこととされているなど、適正かつ公正な判断を行うために必要な手続きを取ることとされており、これらの手続きを適正に、かつ、確実に行うとともに、こうした手続きを踏まえて事業認定庁として適正な判断を行って訴訟等になった場合でも取り消されることのないようにする。

（目標設定の考え方・根拠）

土地収用法の事業認定については、それが公共の利益と私有財産の調整を図ることを目的としたものであり、また、仮に処分後に取消訴訟等により取り消された場合には公共事業が途中でストップしてしまうおそれがあることから、事業認定にあたっては適正かつ公正な判断を行うことが特に重要であり、適正な手続きを確実に行って、訴訟等によって取り消されない適正かつ公正な処分を行うことが必要である。

（外部要因）

なし

（他の関係主体）

なし

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

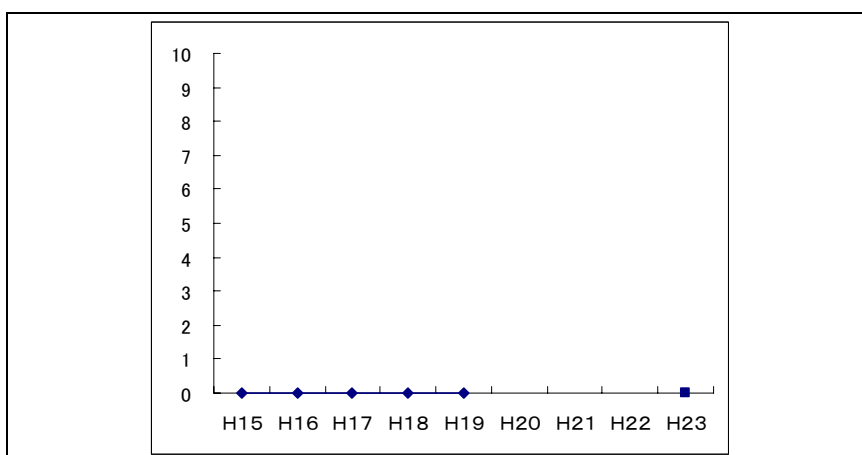
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					（年度）
H15	H16	H17	H18	H19	
0件	0件	0件	0件	0件	0件



事務事業の概要

主な事務事業の概要

事業認定の法的効果の早期発現に向けた取組みを行うとともに、公聴会の開催、社会資本整備審議会からの意見聴取等により、土地収用法に基づく事業認定について、適正かつ公正な判断を行う。

予算額 16,937千円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

順調 (過去5年間における事業認定取消件数0件)

(事務事業の実施状況)

平成19年度実績

- ・事業認定取消件数0件 (継続中の事業認定取消訴訟4件)
- ・公聴会開催件数3件
 - 本省主催：一般国道57号改築工事 (森山拡幅) 一般公述人4組8名
 - 〃：一般国道155号改築工事 (豊田南バパス) 一般公述人9組16名
 - 地整主催：犀川辰巳治水ダム建設事業 一般公述人19組20名
- ・社会資本整備審議会開催回数 2回

訴訟については、東京高裁、東京、大阪、静岡地裁でそれぞれ1事業、計4事業について訴訟が提訴されているが、実態としては、いずれの事業も事業認定取消訴訟に収用裁決取消訴訟が併合審理されている。これは原告が収用裁決の取消理由として事業認定の違法を主張し、「違法性の承継」について裁判所が認めているためであり、事業認定の法的効果の発現が不安定となる要因になっている。

「違法性の承継」については「規制改革・民間開放の推進に関する第一次答申」(H17.3閣議決定)で「違法性の承継の遮断の可否ないしそれに関する規定の設置について今後検討会等を設置して検討を開始すべきである。」とされており、「規制改革推進のための第1次答申」(H19.5規制改革会議)においては、「平成19年度中に検討を行い結論を得る。その検討結果を踏まえて、土地収用法等の改正も含めて、違法性の承継を遮断するために必要な措置を講ずる。」とされていることから、これらのために必要な学識経験者等による検討会を実施した。

公聴会については、開催請求に基づき上記のとおり開催し、事業の公益性の判断に必要な情報の収集を行っている。

社会資本整備審議会(公共用地分科会に審議を付託)については2回開催されており、4件の事業を付議しているが、いずれの事業も認定庁の見解どおり「事業認定すべき」との意見をいただいている。

課題の特定と今後の取組の方向性

平成15年度以降、業績指標である事業認定取消件数0件を維持しており、現在の取り組みを継続していくことからA-2と判定した。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：総合政策局総務課土地収用管理室(室長 山本 有一)

業績指標 170

国土交通政策の企画立案等に必要な調査検討の報告数及び研修等の満足度（①調査検討の報告数、②講演等実施後のアンケート調査等に基づいた満足度、③研修実施後のアンケート調査等に基づいた満足度）

評価

① A-2 ② A-2 ③ A-2	目標値：① 14件（平成19～23年度平均） ② 95.0%（平成23年度） ③ 80%以上（平成19年度） 実績値：① 12件（平成19年度） ② 93.2%（平成19年度） ③ 88.8%（平成19年度） 初期値：① 13件（平成18年度） ② 90.9%（平成17～18年度平均） ③ -
-------------------------	---

（指標の定義）

国土交通政策の企画立案等に必要な調査検討の報告数及び研修等における受講者の満足度

（目標設定の考え方・根拠）

実際に行った①調査検討の件数及び②研修等の満足度について目標値と比較し検討する。

（なお、①調査検討の報告は、社会経済環境において生起する諸課題等を踏まえて作成するものであり、件数について減少する場合もあることに留意）

（外部要因）

社会経済環境において生起する諸課題等

（他の関係主体）

なし

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

なし

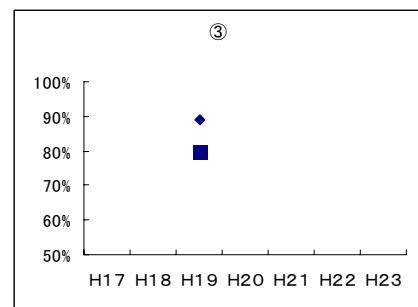
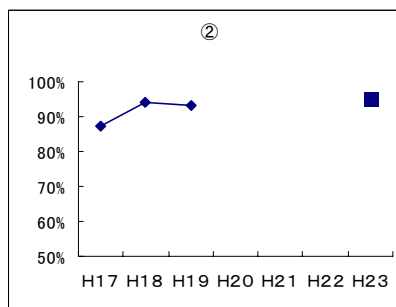
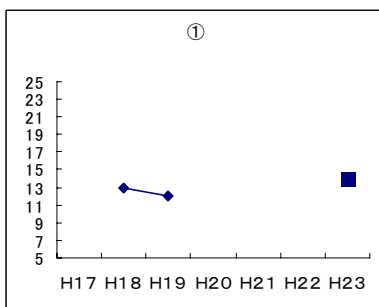
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

（年度）

H17	H18	H19	-	-
①-	① 13件	① 12件	-	-
② 87.5%	② 94.2%	② 93.2%	-	-
③-	③-	③ 88.8%	-	-



事務事業の概要

主な事務事業の概要

・国土交通政策の企画立案等に必要な調査検討、研修等の実施

国土交通政策の企画立案等に必要な各種調査検討業務や国土交通政策の企画立案等に携わる職員等に対し、必要な知識の習得等を目的として各種講演、研修等を実施している。

予算額① 35,576千円、② 168,768千円、③ 206,407千円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

① 「順調」

目標値に近い数値で推移しており、国土交通政策の企画立案等に必要な調査検討が実施されていると認められるため。

② 「順調」

初期値から目標値に向かって伸びており、受講者のニーズに合った講演等を実施されていると認められるため。

③ 「達成」

実績値が目標値を大きく上回っており、実施した研修等の内容が研修員のニーズに合致し、一定の効果を上げていると認められるため。

(事務事業の実施状況)

① 社会経済環境において生起する諸課題等を踏まえた国土交通政策の企画立案等に必要な調査検討等を実施している。

② 国土交通政策の展開を行うための基礎的な知見の醸成を図ることを目的として、19年度においては、英国における公共部門改革～NPMの歴史と現状～、温室効果ガスの排出量取引制度等の講演等を実施し、それぞれの講演等実施後に受講者に対し、アンケート調査等を実施している。

③ 国土交通行政に携わる職員に対し、新しい行政ニーズを的確に把握し、効率的に職務を行うために必要な知識・考え方を習得し、行政能力を向上させること目的として、総合課程、専門課程、特別課程の3つの課程で合計193コース（平成19年度）の研修を実施し、それぞれの研修実施後に研修員に対し、アンケート調査等を実施している。

課題の特定と今後の取組の方向性

① 調査検討の報告数については、初期値よりも1件減少しているが、社会経済環境において生起する諸問題等の有無により影響を受けるもので、期間中の一年目の件数の増減のみで事業の業績を評価すべきものではなく、現状では目標値に近い数値で推移していることからA-2と評価した。今後も社会経済環境において生起した諸問題等を考慮しながら、社会資本の整備・管理等の推進に資する各種調査検討を実施していく。

② 講演等実施後のアンケート調査等に基づいた満足度については、18年度と比べると1.0ポイント低下しているものの、17年度と比較すると順調に目標値に向かって数値が伸びており、現状では目標達成する見込みが高いと認められることからA-2と評価した。アンケート調査は、「今後取り上げて欲しい分野」、「その他意見・要望等」について実施しており、具体的なテーマの記載に加え、「回数を増やして欲しい」、「勤務時間内での実施のため参加が困難」など様々な意見が寄せられている。これらの意見等に対応すべく、現在は参加できない職員に対して、講演内容の録音媒体を提供するなど利便性を図っているが、今後は、インターネットに講演内容を提供する等、より多くの職員に対し知見の共有ができるよう努めていくとともに、職員のニーズを吸い上げる機会の充実を図っていく。

③ 研修実施後のアンケート調査等に基づいた満足度は、平成19年度に目標年度を迎えたが、目標値を上回った実績値を示しているためA-2と評価した。今後の対応としては、19年度の実績値、同年度が初年度であったことを踏まえ、新たに満足度90%（20年度）と目標を設定した。ただし、これまでアンケート内容が研修ごとに統一されていなかったため、個々の研修の改善には反映されていたが、政策評価の指標である満足度の推移との関連性を測ることが困難であった。そのような実情を踏まえ、今後はアンケートを統一して、指標としての満足度の正確な数値化を図るとともに、研修全体の内容の改善・充実に反映させることに努めていく。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局政策課（課長 日原 洋文）

関係課：国土交通政策研究所総務課（課長 星野 ふさ子）

国土交通大学校総務部総務課（課長 前田 利一）

業績指標 171

建設施工企画に関する指標 (① ICT建設機械等 (土工 (盛土) の敷均し、締固め施工における) による施工日数及び出来形管理の所要日数の短縮割合、②建設現場における創意工夫の事例の活用件数)

評価

① C-2 ② C-2	目標値：①約2割縮減 (平成21年度)、②100件 (平成21年度) 実績値：①- (平成19年度)、②- (平成19年度) 初期値：①-、②-
----------------	--

(指標の定義)

- ①土工 (盛土) における敷均し・締固め等の施工日数及び完成形状の監督・検査の所要日数において、従来施工と ICT (情報通信技術) 施工を活用した施工方法による施工日数等の削減率

$$\left[\frac{\text{ICTを活用した場合の施工日数}}{\text{従来施工の場合の施工日数}} \right]$$
- ②創意工夫の事例が活用された工事の累積活用件数

(目標設定の考え方・根拠)

- ①土工 (盛土) における、敷均し・締固め施工において、一般機械を使用した従来施工と3次元機械制御対応の建設機械を使用した情報化施工による施工効率から施工日数を試算。
 また、完成形状の監督・検査においても従来のレベル・巻尺による手法と、トータルステーション (3次元位置を瞬時に計測できる装置) を用いた新たな手法による所要日数を試算。それら日数を基に目標値を設定。
- ②建設工事の品質確保・コスト削減を図るため、施工現場における創意工夫の事例を広く普及させる。
 現況を勘案し、平成21年度の目標を活用累積件数100件と設定。

(外部要因)

- ①なし
- ②直轄工事の発注件数

(他の関係主体)

- ①なし
- ②地方自治体 (工事発注担当)

(重要政策)

【施政方針】

- ①なし ②なし

【閣議決定】

- ①なし ②なし

【閣決 (重点)】

- ①なし ②なし

【本部決定】

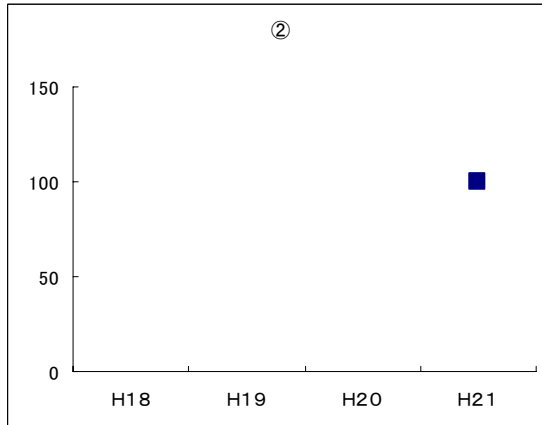
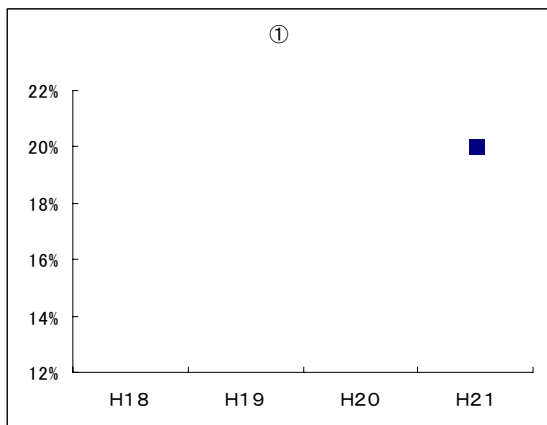
- ①なし ②なし

【政府・与党申合】

- ①なし ②なし

過去の実績値 (年度)

	H18	H19			
①	-	① -			
②	-	② -			



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ① 施工現場の情報化による監督・検査業務の効率化・品質確保の推進
ICTを活用して、工事の施工状況の連続的な監視や施工データの記録を行うことにより、完成後における施工状況の再現、施工履歴の確認などが可能となる施工現場の情報化を図り、監督・検査の強化及び効率化、品質確保を推進する。
予算額 15,790千円（平成19年度）
- ② 創意工夫事例の普及による施工改善の推進に関する調査・検討
施工現場における創意工夫・施工環境事例について実態調査を行い、品質確保、コスト削減の効果の高い事例の選定や普及を阻害している要因とその改善方策について、現場での施工経験者からの意見収集とともに検討を行う。
予算額 2,812千円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

① 「判断できない」

施工及び監督・検査の所要日数の短縮を達成するためには、ICT建設機械等を使用する場合の施工手法の確立が必要であるため（平成20年度中実施予定）、現時点では目標の達成状況の判断はできない。なお、平成19年度は、所要日数短縮の要素の一つとなる完成形状の監督・検査について、トータルステーションを用いた新たな管理手法を整備した。

② 「判断できない」

創意工夫の事例が活用された工事件数については、平成20年度より直轄工事現場において調査を開始するため、目標の達成状況の判断はできない。

なお、これまでに、施工現場における創意工夫の事例集を作成し、業団体に配布した。また、HPにも掲載して周知に努めている。

（事務事業の実施状況）

① 施工や監督・検査の効率化及び工事における品質の確保を実現するため、ICT施工に対応した新たな施工管理手法を整備中である。今後は、土工（盛土）における敷均し・締固め等について、ICT建設機械が取得したデータを監督・検査に活用できる施工管理手法の確立に取り組む。

② 平成19年度においては、創意工夫事例の普及状況を把握するため、直轄工事現場における調査方法を検討した。

課題の特定と今後の取組の方向性

① 現時点では、所要日数短縮の要素の一つとなる完成形状の監督・検査について、トータルステーションを用いた新たな管理手法を整備したところであり、また、所要日数短縮を実現するためのICT施工に適した施工管理手法策定に取り組んでいるところであるため、実績値は目標年度である平成21年度に集計されることから、C-2と評価した。

② 業績指標は、創意工夫の事例が活用された工事の累積活用件数であり、現在のところ、件数について調査及び集計中であることから、C-2と評価した。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局建設施工企画課（課長 岩立 忠夫）

業績指標 172

用地取得が困難となっている割合（用地あい路率）

評価

C-2	目標値：3.15%（平成19～23年度の平均） 実績値：3.50%（平成13～17年度の平均） 初期値：3.50%（平成13～17年度の平均）
-----	---

（指標の定義）

国土交通省の各地方整備局等が施行する直轄事業における用地取得で、用地買収着手後3年以上経過し、かつ、当年度中に契約見込みのない「あい路」（注）となった件数の、当該事業地区の契約済み及び未契約件数の総数における割合（%）。

（注）用地買収着手後3年以上の案件で、予算の裏付けはあるが、地権者ないし地域住民との調整に困難が生じ、当該年度内に契約見込みがないものをいう。

（目標設定の考え方・根拠）

用地取得の円滑化・迅速化による効率的な事業の実施のため、あい路解消に関する諸施策を講じることにより、目標値（平成19～23年度の5カ年のあい路率の平均）は、現況（平成17年度までの過去5カ年の平均）から1割改善させることとして設定。また、長期的にもできる限り改善していく。

（外部要因）

なし

（他の関係主体）

なし

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

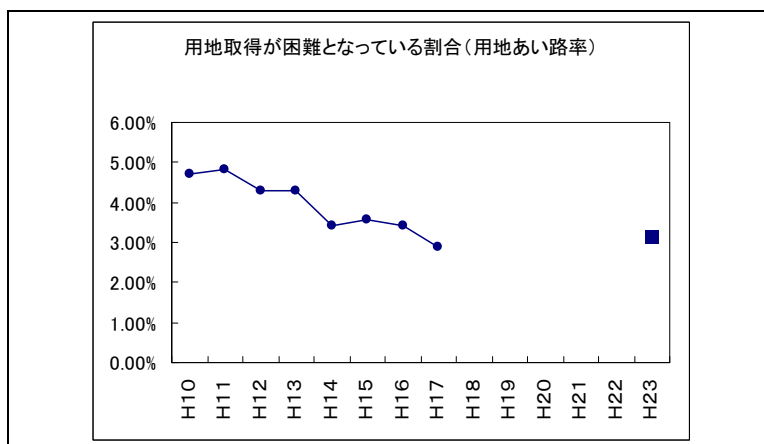
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					（年度）
H13	H14	H15	H16	H17	
4.28%	3.43%	3.53%	3.40%	2.87%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・適正な用地補償のための制度再構築に関する実態調査
 公共用地の取得業務全般における補償実態を把握するための建物・工作物などの各種補償事例を抽出したモデル調査を実施し、現行の損失補償基準及び補償額の決定プロセスの検証を行うとともに、調査結果を踏まえた基準の改正や決定プロセスの機能強化について検討し、適正な用地補償のための制度の再構築を行う。
 予算額：10,627千円（平成19年度）

- ・取用交換等の場合の譲渡所得等の特別控除（所得税、法人税）
 取用交換等により資産を譲渡した場合（買い取られた場合）において、その資産の譲渡所得等から5,000万円（譲渡所得等の金額が5,000万円に満たないときはその金額）が特別控除される。

- ・特定住宅地造成事業等のために土地等を譲渡した場合の譲渡所得の特別控除（所得税、法人税）
土地等が、土地収用法等の規定に基づいて資産の収用等を行う者によってその収用等の対償（代替地）に充てるために買い取られた場合や、公有地拡大推進法の先買い制度により買い取られた場合等において、その資産の譲渡所得から1,500万円が特別控除される。
- ・収用等に伴い代替資産を取得した場合の課税の特例（所得税、法人税）
収用等により資産が買い取られ補償金を取得した場合に、その補償金の全部又は一部の金額で代替資産を取得したときは、その譲渡所得について課税が繰り延べられる（譲渡がなかったものと扱われる）。
- ・交換処分等に伴い資産を取得した場合の課税の特例（所得税、法人税）
収用等により資産が買い取られた場合、金銭補償に代えてその資産と同種の資産の交付を受ける場合に、その譲渡所得について課税が繰り延べられる。
- ・相続税の納税猶予等を受けている農地等を収用交換等により譲渡した場合の利子税の特例（相続税・贈与税）
相続税の納税猶予等を受けている農地等を収用交換等により譲渡した場合には、譲渡面積に対応する相続税と併せて納付すべき猶予期間中の利子税の1/2を免除する。
- ・相続税の納税猶予等を受けている農地等を公共事業の用に供するため一時使用した場合の納税猶予制度の特例（相続税・贈与税）
公共事業の用に供するために相続税の納税猶予を受けている農地に地上権、賃借権又は使用借権による権利（以下「地上権等」という。）を一時的に設定した場合で、当該農地等を一時使用後も農業の用に供するときには、当該地上権等の設定はなかったものとみなし、納税猶予を継続する。
- ・優良住宅地の造成等のために土地等を譲渡した場合の長期譲渡所得の課税の特例（所得税、個人住民税、法人税）
所有期間が5年を超える土地等の譲渡のうち、個人又は法人が国若しくは地方公共団体等に対する土地等の譲渡を行った場合において、課税の軽減措置を講じる。
- ・優良住宅地の造成等のために土地等を譲渡した場合の短期譲渡所得の課税の特例（所得税、個人住民税、法人税）
所有期間が5年以内の土地等の譲渡のうち、個人又は法人が国若しくは地方公共団体等に対する土地等の譲渡を行った場合において、課税の軽減措置を講じる。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

業績指標である「用地取得が困難となっている割合（用地あい路率）」は、19年度～23年度の平均割合を目標値としているが、19年度における用地あい路の実績は今年度把握できるものであり、現段階では実績値を求めることができない。また18年度の実績については、19年度に調査を行っておらず、現在のところ把握していないが、今年度第一四半期に実施していく予定。

（事務事業の実施状況）

早期に重点的かつ組織的にあい路対策を講じることを可能にする「用地取得マネジメント」の確立に向け検討を行っている。また、代表的なあい路の一つである「補償額不満」の減少につなげるべく、補償額算定の基となる補償基準等の見直し、補償額決定プロセスの機能強化に向け検討を行っているところである。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は、用地取得が困難となっている割合（用地あい路率）であり、19年度～23年度の平均割合が目標値となっているが、19年度における用地あい路の実績は今年度実施することになることから、現段階では実績値を求めることができないため、C-2と評価した。

現在、あい路率は年ごとに上下のある状態であるが、あい路要因をみると、主要なものは代替地問題、補償額不満、境界紛争等となっており、こうしたあい路要因は現状では事業着手後に把握されることが多いが、現在検討を進めている「用地取得マネジメント」を確立し、事業の構想・計画段階において予定事業における用地取得に関するあい路を具体的に把握し、その解決に向けた対策を早期に重点的かつ組織的に講じることができるようになれば、あい路件数の減少に確実に繋がっていくことが見込まれる。また、今後、補償基準等の見直し、補償額の決定プロセスの機能強化が行えば、起業者側の説明責任が強化され、補償額不満の解消に役立つものと考えられる。

以上の通り、上記施策に取り組むことにより、現在年ごとに多少の上下がある用地あい路率を下方に引き下げ、目標年度には用地あい路率の目標値を達成させることができるものと期待できることから、引き続き施策を推進する必要がある。

平成20年度以降における新規の取組

スピーディな事業展開のための用地取得条件整備モデル事業に関する調査検討経費

公共事業における供用目標を着実に達成していくためには、用地取得を円滑かつ迅速に進めていくことが必要不可欠であることから、事業部局や地籍担当部局等との連携によるモデル事業の実施を通じた調査検討を行うことにより、明示された完成時期を踏まえた計画的な用地取得を実現するための施策を適時適切に講じていくための手法である「用地取得マネジメント（仮称）」の確立を行っていく。

予算額：30,337千円（平成20年度（新規））

担当課等（担当課長名等）

担当課：土地・水資源局総務課公共用地室（室長 松本 啓朗）

〇活 力

政策目標 9

市場の環境整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護

施策目標 34

不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進する

不動産業は、全産業の売上高の2.2%、法人数の10.6%を占めている重要な産業の一つである。不動産市場は、いわゆるバブル経済の崩壊以降、長期にわたる低迷を続けてきた。近年では都市部を中心とする公示価格の上昇等、明るい材料もみられるものの、大部分の地方都市では依然として回復の動きは鈍い。このため、土地の流動化を一層促進し、不動産市場の整備を図るとともに、適正な土地利用のための条件整備を図ることが、喫緊の課題であり、こうした課題の解決に当たっては、不動産市場の透明性を確保し、取引の円滑化・活性化等を図ることが必要である。

業績指標

173	不動産証券化実績総額
174	指定流通機構（レインズ）における売却物件の登録件数
175	宅地建物取引業保証協会の社員である宅地建物取引業者数に対する弁済を受けるための宅地建物取引業保証協会の認証件数の割合の推移
176	マンション管理組合数に対するマンション管理業に関する紛争相談件数の割合の推移
177	地価情報を提供するホームページへのアクセス件数
178	取引価格情報を提供するホームページへの①アクセス件数、②取引価格情報の提供件数
179	低・未利用地の面積

【評価結果の概要】

（総合的評価）

不動産業は、全産業の売上高の2.2%、法人数の10.6%を占めている重要な産業の一つである。不動産市場は、いわゆるバブル経済の崩壊以降、長期にわたる低迷を続けてきた。近年では都市部を中心とする公示価格の上昇等、明るい材料もみられるものの、大部分の地方都市では依然として回復の動きが鈍い。

こうした厳しい現状の一方で、不動産証券化市場が順調に成長しているほか、指定流通機構（レインズ）における売却物件の登録件数が増加しているなどの動きが見られる。また、地価情報や取引価格情報を提供するホームページの設置等により、土地取引の際に必要な情報の提供に向けた取組が進められており、取引価格情報の提供件数も順調に増加している。

（必要性）

本施策を実施してきた結果、不動産業の厳しい経営環境の中でも、不動産証券化実績総額が順調に増加しているほか、地価情報や取引価格情報を提供するホームページへのアクセス件数や取引価格情報の提供件数も順調に増加しているなど、一定の成果がみられているところであり、今後も継続して不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進していくことが必要である。

（有効性）

不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備を推進していく手段として、具体的には、平成19年4月に不動産取引情報提供システムの本格稼働を開始したほか、平成18年度から取引価格情報の提供を開始するなどの施策を実施してきた。上で述べたとおり、各指標は、施策目標に向けて順調に改善しつつあることから、これらの施策が施策目標達成に有効であるものと評価できる。

（効率性）

不動産市場は非常に規模が大きいが、各種施策を講じるに当たっては、必要最小限の行政資源で取り組んでおり、上で述べたように、最小限のコストで成果を示している施策があることから、全体的には効率的に展開しているものと評価できる。

（反映の方向性）

不動産市場の持続的な発展を更に推進するため、市場の整備や、適正な土地利用のための条件整備に向けた取組等について支援を図っていく。

業績指標 173

不動産証券化実績総額

評価

A-2	目標値：66兆円（平成23年度） 実績値：42兆円（平成19年度） 初期値：33兆円（平成18年度）
-----	--

（指標の定義）

主たる投資対象を不動産とするJリート（注1）、不動産特定共同事業スキーム（注2）、資産流動化法スキーム（注3）、合同会社-匿名組合出資スキーム（注3）等の活用による証券化実績総額

（注1） 不動産投資信託（Jリート）とは、多くの投資家から資金を集めオフィスビル、賃貸マンション等の「不動産」を購入し、そこから生じる賃料や売却益を投資家に分配する商品。Jリートは比較的購入しやすい金額（上場時公募価格で20万円台～80万円台）から投資できるため、これまで個人では困難だった数十億円単位の大型不動産への投資が可能となった。

（注2） 複数の投資家が出資して、不動産会社などが事業を行い、その運用収益を投資家に分配する事業。

（注3） 不動産の証券化（商業ビルや賃貸マンションなどの不動産を担保に証券を発行して資金を調達する手法のこと。投資家は賃料収入などの収益に基づいて、利払いや配当などを受ける。）のために活用される一種のペーパーカンパニー。

（目標設定の考え方・根拠）

〔根拠〕

主な不動産の証券化手法であるJリートスキーム等の活用により証券化された不動産の資産額累計であることから業績指標として採用。

〔目標設定の考え方〕

不動産の証券化は、約1,500兆円といわれる個人金融資産を不動産市場に呼び込み、不動産取引の活性化や優良なストックの形成を可能にするものである。これまで、当該業績指標が着実に伸びるよう、政策を打ってきたところであるが、今後もその伸びを維持し、その上さらに拡大（過去5年間の証券化実績（単年度の伸び）の平均額以上に伸びを拡大）させるために、不動産証券化市場活性化のための不動産投資市場の環境整備を進めていき、初期値の2倍となる66兆円という目標を目指す。

（外部要因）

国内・海外の景気動向、金融機関の不良債権処理、企業の資産リストラの動向、金融市場の動向

（他の関係主体）

金融庁（投信法・SPC法を所管）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

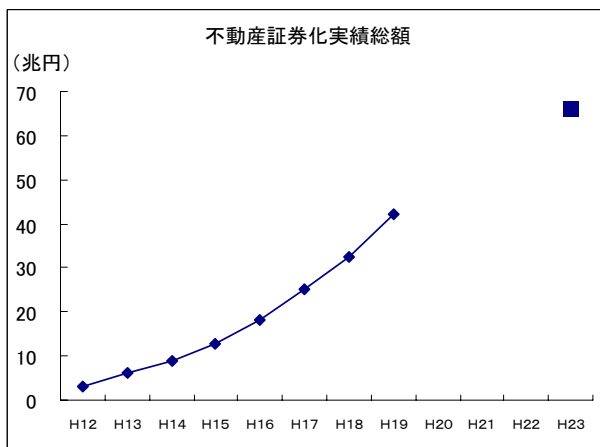
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					（年度）
H15	H16	H17	H18	H19	
12.7兆円	18兆円	25兆円	33兆円	42兆円	



事務事業の概要
主な事務事業の概要

- ①不動産証券化推進のための特例措置の延長（不動産取得税）
Jリート及びSPCの物件取得に係る不動産取得税について、課税標準を2/3控除
Jリート及びSPCに係る特例措置を2年延長（平成21年3月31日まで）し、物件取得における環境の整備を行い、不動産証券化市場の拡大を推進した。
減収見込額91億8,200万円（平成19年度）
- ②Jリート及びSPCに係る登録免許税の特例措置の延長（登録免許税）
平成18年度税制改正で2年延長（平成20年3月31日まで）された登録免許税の特例措置（税率：8/1000）を引き続き適用。不動産証券化市場の拡大を推進した。
減収見込額13億8,600万円（平成19年度）
- ③社会資本整備審議会産業分科会不動産部会においてとりまとめられた今後の不動産投資市場のあり方に関する第二次答申をうけて、不動産投資市場関係者の対話と自主的な取り組みを促す場として「投資家に信頼される不動産投資市場確立フォーラム」を設立し、投資家に信頼される不動産投資市場確立のため、各方面の参加者を得て、横断的な議論が必要な課題について検討を行う。
- ④地方における不動産証券化手法のノウハウ蓄積と人材育成を図ることで、地方不動産証券化市場の裾野の拡大を実現するため、「地方における不動産証券化市場活性化事業」を実施する（平成19年度～）。
予算額 125百万円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

平成19年度の実績値は42兆円であり、最終目標までのトレンド（年度平均6.6兆円の伸び。平成19年度末時点で39.6兆円。）と比べて順調に推移している。

（事務事業の実施状況）

- ・Jリート等に係る不動産流通税の特例の適用申請について、審査等の適正な運用を行った。
- ・不動産特定共同事業法、宅地建物取引業法（取引一任代理等）等、法律の適正な運用を行った。
- ・社会資本整備審議会産業分科会不動産部会においてとりまとめられた今後の不動産投資市場のあり方に関する第二次答申をうけて、不動産投資市場関係者の対話と自主的な取り組みを促す場として「投資家に信頼される不動産投資市場確立フォーラム」を設立し、投資家に信頼される不動産投資市場確立のため、各方面の参加者を得て、横断的な議論が必要な課題について検討を行った。
- ・不動産の流動化・証券化手法に関する講習会等を自主的に実施する団体等に対して、講師派遣等を支援するとともに、地方における不動産物件の流動化・証券化に取り組もうとする者による提案事業に対して専門家によるアドバイスを行うとともに、当該アドバイスの内容や不動産証券化を実施する過程での問題点・困難な点等から地方の不動産証券化に関する分析・検証を行い、不動産証券化を実施する上で必要な各種書類と併せて公開した。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は不動産証券化市場規模であり、順調に成長していることから、A-2と評価した。

今後、不動産投資市場が長期安定的に発展していくためには、年金基金等の投資期間が長い安定的な資金が市場に円滑に供給されることなど、様々な不動産投資環境の整備が必要であり、「投資家に信頼される不動産投資市場確立フォーラム」の提言等も含め、引き続き必要な課題についての検討を行っていく。

また、地方における不動産証券化市場の裾野の一層の拡大のため、「地方における不動産証券化市場活性化事業」を引き続き実施していく。

平成20年度以降における新規の取組

平成20年度税制改正において、Jリート（投資家から資金を集め、さまざまな不動産に投資し、運用することを目的として設立された法人）及びSPC（特定の不動産を証券化し、運用することを目的として設立された会社）の物件取得に係る登録免許税軽減の特例措置を2年延長（税率：平成20年度8/1000、平成21年度9/1000）し、不動産証券化のための環境の整備を行った。

また、不動産市場の一層の透明性、信頼性の向上のため、地価公示や不動産取引価格に加え、賃料、維持修繕費等の不動産管理に係る収益費用の価格情報を収集・加工して、インターネットにより国内外に広く提供するデータベースを構築していく。

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局不動産課（課長 海堀 安喜）

土地・水資源局土地政策課（課長 大野 雄一）

業績指標 174

指定流通機構（レインズ）における売却物件の登録件数

評価

A-2	目標値：274千件（平成23年度） 実績値：285千件（平成19年度） 初期値：229千件（平成18年度）
-----	---

（指標の定義）

年度末における指定流通機構（レインズ）（注1）の売却物件登録件数（注2）

（注1） 指定流通機構（レインズ REINS）とは、国土交通大臣から指定を受けた公益法人（全国で4つ）が運営しているシステム。（Real Estate Information Network System の頭文字をとっている）宅建業者が流通に関与する売却物件情報を、システム上で多数の宅建業者が共有し、迅速な情報交換を行うことで、不動産取引の拡大を図っているもの。

（注2） 指定流通機構（レインズ REINS）には、宅建業者が売却依頼を受けた物件が登録されることから、中古物件（マンション・戸建住宅等）及び土地が登録物件の大半を占める。なお、目標値は各年度末時点における流通在庫数を示す。

（目標設定の考え方・根拠）

宅地建物取引業法は、専任媒介契約を締結した宅地建物取引業者に指定流通機構への物件情報の登録を義務づけている。よって指定流通機構への売却物件登録件数は、中古物件の流通市場の担い手である宅地建物取引業者が関与する物件の流通量を反映しており、不動産流通市場の環境整備の推進による市場の拡大、活性化の状況を示すものであることから業績指標として採用。

目標については、住生活基本計画における既存住宅の流通シェアの増加（平成15年13%から平成27年23%）の目標を踏まえた数値（261千件）から、指定流通機構による取引情報公開の充実等の施策の効果等を見込み（5%増）、当該目標値を設定した。

（外部要因）

不動産市場動向（地価・住宅価格の下落）、金融動向（金融機関の融資姿勢の変化による資金調達可能額の変化・金利動向等）

（他の関係主体）

なし

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日閣議決定）

中小企業底上げ戦略に取り組む（第2章1.（3））

【閣決（重点）】

なし

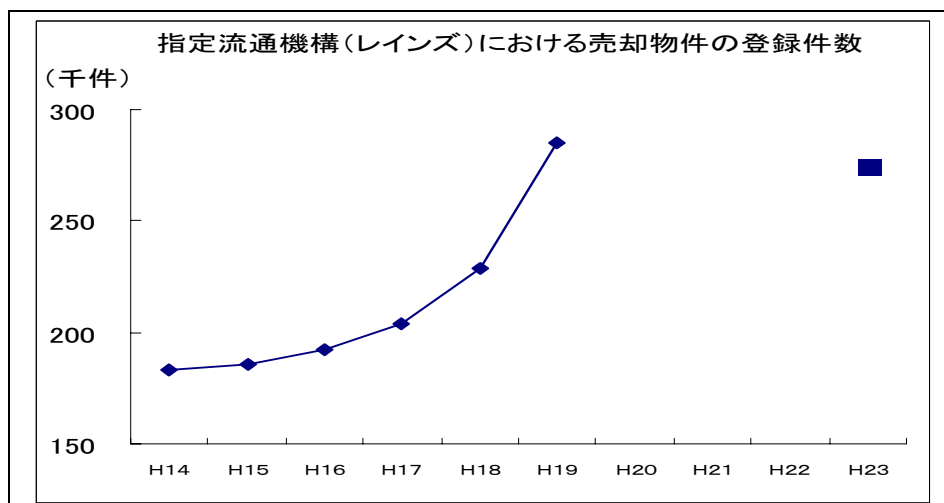
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					（年度）
H15	H16	H17	H18	H19	
186千件	192千件	204千件	229千件	285千件	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ①指定流通機構の保有する不動産取引情報の提供については、平成19年4月から不動産取引情報提供システムの本格稼働を開始し、利用者へのアンケート（不動産取引に対する不安感の解消が進んだ者の割合など）を実施した。これにより、不動産流通市場の透明性の一層の確保を推進した。
- ②価格査定マニュアル（注3）、不動産統合サイト（注4）について、その普及と利用を引き続き推進した。
（注3） 財団法人不動産流通近代化センターが発行する中古住宅等の価格査定を行うためのプログラム。主として宅地建物取引業者が依頼者に対して媒介価額の意見の根拠の明示等を行う場合に利用する。
（注4） 不動産流通4団体の所属業者が取り扱う売却物件情報等を集約した情報提供サイト。不動産取引に必要な基礎情報を掲載するなど、消費者の利便性向上等を目的に平成15年10月に開設された。
- ③工事請負契約書及び不動産譲渡契約書に係る特例措置の延長（印紙税） ※不動産譲渡契約書部分に限る
不動産譲渡契約書に係る特例措置を2年延長し、不動産譲渡に係る消費者負担の軽減を図り、不動産取引の活発化を進めた。 減収見込額47億円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

指定流通機構における売却物件の登録件数は285千件（前年度比約24.5%増）となっており、中古物件の流通量は順調に拡大している。現在、全ての指定流通機構はインターネット対応となるなど、不動産業全体のIT化が進んでいること、また指定流通機構の保有する成約価格情報に基づいた不動産取引価格の提供サイトが本格稼働するなど、不動産流通市場の環境整備が順調に進んでいるものと考えられる。

（事務事業の実施状況）

- ・平成19年4月より、指定流通機構が保有する成約情報に基づいた不動産取引価格情報提供サイトを本格稼働させた。サイト利用者を対象に実施したアンケートでは、本サイトの利用により不動産取引に対する不安感を解消できた、又はやや解消できた者の割合が合計で約7割となっており、不動産流通市場の透明化を図る取組として一定の効果があったものと考えられる。一方で、アクセス実績はやや低調となっており、より一層の周知が必要。
- ・価格査定マニュアルについては、その普及を継続し、多数の宅地建物取引業者が利用していることから、価格査定の標準化等に寄与しているが、今後、更なる中古住宅等の流通促進を図るためには、価格査定の高度化が求められる。
- ・不動産統合サイトについては、平成15年の開設以降順調に掲載情報量とアクセス実績を拡大しており、ITを活用した幅広い情報提供により、不動産業のIT化促進等に大きく寄与している。一方で、不動産業のIT化により、消費者に提供される情報が氾濫気味となっていることから、不動産統合サイトにおいて、不動産取引にあたっての留意事項など、消費者にとって有意義な情報等も掲載するなど、消費者保護機能を充実させるための検討を開始した。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は285千件と目標達成に向けて順調に推移しており、A-2と評価した。不動産流通をめぐる環境変化に迅速かつ適切に対応するため、不動産流通市場の基盤整備を図るための取組を推進する。

- ・不動産取引情報提供システムについては、更なる情報開示ニーズが強いことから、提供する情報の充実を図るための検討を実施する。
- ・中古住宅等の流通促進を図るためには、より適切な評価手法を確立する必要があることから、価格査定マニュアルの普及を継続するとともに、見直しに向けた検討を開始する。
- ・不動産統合サイトについては、急速なIT化に対応し、消費者保護に資する情報インフラ整備を推進するために、その拡充方策の具体化に向けた取組を実施する。
- ・不動産流通市場の活性化のためには、担い手である不動産業者が多様化する高度な市場ニーズに対応する必要があることから、特に中小不動産業者の育成を図り、業界全体の基盤の底上げを図る必要がある。

平成20年度以降における新規の取組

- ・不動産取引情報提供システムの拡充について、検討会の設置等により具体的な方策の検討を実施する。
- ・価格査定マニュアルについて、市場動向の変化に対応した査定のあり方について検討を実施し、改訂に向けた取組に着手する。
- ・不動産統合サイトについては、サイト運営者による協議会において、拡充方策の具体的な検討を実施し、サイトの拡充に向けた取組に着手する。
- ・中小不動産業者が多様化する市場ニーズに対応するために必要な事業の高度化対応支援を目的として、中小不動産業者の事業の高度化支援事業を実施する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局不動産課（課長 海堀 安喜）

業績指標 175

宅地建物取引業保証協会の社員である宅地建物取引業者数に対する弁済を受けるための宅地建物取引業保証協会の認証件数の割合の推移

評価

A-2	目標値：0.30%（平成19～23年度の5年間平均） 実績値：0.34%（平成14～18年度の5年間平均） 初期値：0.37%（平成13～17年度の5年間平均）
-----	--

（指標の定義）

宅地建物取引業保証協会の社員数に対して、弁済業務保証金の還付を受ける権利を有する者が、その権利を実行するために必要となる宅地建物取引業保証協会の認証件数の占める割合の推移

（目標設定の考え方・根拠）

〔根拠〕

宅地建物取引業保証協会の社員である宅地建物取引業者との取引により損害を受けた者は、宅地建物取引業保証協会の認証を受ければ一定額の損害の還付を受けることができるため、当該認証件数が不動産取引における紛争の数を表していると考えられることから、業績指標として採用。

〔目標設定の考え方〕

不動産取引における紛争においては、重要事項説明に係るものを始め、報酬に係るものなど宅地建物取引業法に基づき適切に業務がなされていないことに起因するものが多く見受けられる。宅地建物取引業者のコンプライアンスの向上を図るため、宅地建物取引業者に対する監督処分基準の制定・公表等の政策を打ってきたところであるが、今後も宅地建物取引業者のコンプライアンスの向上に資する施策を一層進めていき、初期値（0.37%）から約2割減少した値（0.30%）を目指す。

（外部要因）

不動産市場の動向、不動産取引に関して社会的関心を集める事件等の発生

（他の関係主体）

都道府県、各宅地建物取引業保証協会

（重要政策）

【施策方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

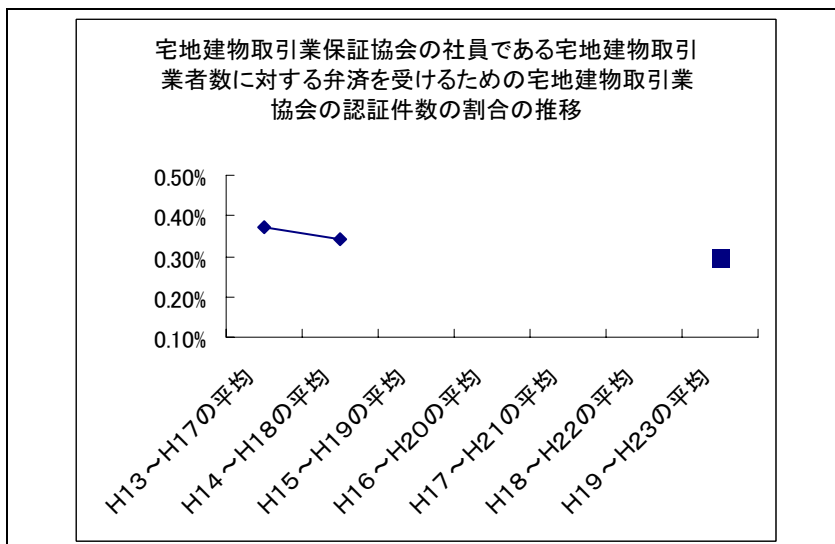
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値				(年度)	
H10～H14	H11～H15	H12～H16	H13～H17	H14～H18	
-	-	-	0.37%	0.34%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

不動産業全般に係る消費者保護や取引の安全確保のために苦情の処理や宅地建物取引業者へ監督指導を行うことにより、業者のコンプライアンスの向上、不正行為の未然防止を図る。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

宅地建物取引業保証協会の社員である宅地建物取引業者数に対する弁済を受けるための宅地建物取引業保証協会の認証件数の割合について、平成14年度～平成18年度の平均値は0.34%となっており、目標値である0.30%を上回っているものの、平成15年以降減少傾向にあり順調に推移している。

(事務事業の実施状況)

平成19年1月には宅地建物取引業者等に対する監督処分基準を策定・公表したところ。また、平成19年10月より、自宅等のパソコンから容易に宅地建物取引業者等の処分歴を含めた企業情報を確認することができる「国土交通省ネガティブ情報等検索サイト」を開設。また、平成20年3月には不動産取引に係る紛争を体系化し、紛争の発生した場面ごとの検索を可能にした「不動産トラブル事例データベース」を作成したところ。

以上のように、監督処分基準、業者の処分歴の公表や紛争情報の提供により、消費者の保護・啓発と業者のコンプライアンスの向上を図っているところ。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標については、平成15年以降順調に減少傾向にあるため、A-2と評価した。

今後も引き続き消費者保護と業者のコンプライアンス向上のための施策を継続させていくとともに、紛争相談のうち最も件数の多い不動産取引時の重要事項説明に関する問題点について、トラブル事例を分析し事業者の対応等の実態調査を行うことにより、紛争解決に資する施策を実施するための基礎的情報の収集を検討。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局不動産課不動産指導室（室長 齊藤 哲郎）

業績指標 176

マンション管理組合数に対するマンション管理業に関する紛争相談件数の割合の推移

評価

C-2	目標値：0.16%（平成22年度） 実績値：0.25%（平成18年度） 初期値：0.20%（平成17年度）
-----	---

（指標の定義）

マンション管理組合数に対して、国土交通省のマンションの管理の適正化の推進に関する法律（以下「適正化法」という。）主管課で扱ったマンション管理業に関する紛争相談件数が占める割合の推移

（目標設定の考え方・根拠）

〔根拠〕

マンション管理業に関する紛争相談における主な紛争相談者であるマンション管理組合は、マンション市場の近年の動向から今後の増加が見込まれるため、その増加分を勘案する必要がある。よって、マンション管理組合の数（推計）を母体としたマンション管理業に関する紛争相談件数の割合を業績指標として採用。

〔目標設定の考え方〕

マンション管理業に関する紛争相談においては、重要事項説明に係るものや、契約成立時の書面の交付に係るものなど、適正化法に基づき適切に業務がなされていないことに起因するものが多く見受けられる。マンション管理業者のコンプライアンス向上を図るため、マンション管理業者に対する監督処分基準の制定・公表等の政策を打ってきたところであるが、今後もマンション管理業者のコンプライアンスの向上に資する施策を一層進めていき、初期値（0.20%）から2割減少した値（0.16%）を目指す。

（外部要因）

マンション市場の動向、マンション管理に関して社会的関心を集める事件等の発生、マンション住民の世帯形態の変化、マンション管理業者数の推移

（他の関係主体）

なし

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

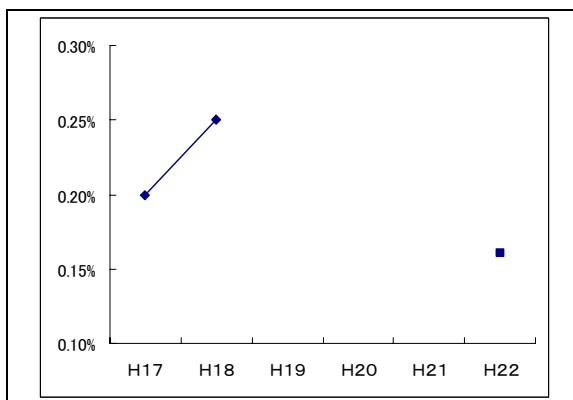
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値				（年度）	
H14	H15	H16	H17	H18	
-	-	-	0.20%	0.25%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

当該業績指標の目標値達成のためには、マンション管理業者のコンプライアンス向上に資する施策を進めていく必要があるため、以下の具体的な事務事業等を継続的に実施するものである。

- ・適正化法違反行為に関する情報収集・調査等と監督処分基準の厳格な運用
- ・各地方整備局等における全国一斉及び随時の立入検査の実施
- ・関係団体に対し会員業者に対する指導等の要請

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

分析結果：「評価開始より2年しか経過していないことなどから判断できない」

平成17・18年度の紛争相談件数を比較すると、対前年度比3割増となっており、ストック戸数の伸びに比して紛争相談件数が大幅に増加している状況にある。

このため、初年度である平成17年度より数値が悪化した結果となっているが、評価開始より2年しか経過していないことや紛争相談件数の大幅な増加については一過性のものか否かの判断が付きかねることから、標記の分析結果としているものである。

(事務事業の実施状況)

平成19年度においても、各事務事業が継続的に行われた。

課題の特定と今後の取組の方向性

評価：「C-2」

上記「指標の動向」に記載のとおり、指標の動向を判断できない状況にあるが、今後も事務事業を継続し、目標値達成に向けて取り組んでいくものである。

平成20年度以降における新規の取組

・マンション標準管理委託契約書の見直しのための調査検討業務

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局不動産課不動産指導室（室長 齋藤 哲郎）

業績指標 177

地価情報を提供するホームページへのアクセス件数

評価

A-2	目標値：25,390,000件（平成23年度） 実績値：32,031,644件（平成19年度） 初期値：25,389,634件（平成18年度）
-----	---

(指標の定義)

地価公示及び都道府県地価調査に係るホームページへの年間アクセス件数

(<http://tochi.mlit.go.jp/chika/kouji/20080324/index.html>)

(目標設定の考え方・根拠)

取引価格情報提供ページにおいて、今後、地価情報との連動表示が進展することにより、地価情報を提供するホームページへのアクセス件数が減少する可能性があること、また、地価情報を提供するホームページへの過去のアクセス件数の最高値が2,539万件であることから、今後とも同水準を維持することにより着実に地価情報の提供・普及を進めていくため、2,539万件を目標とした。

(外部要因)

- ・社会経済状況の変化を背景とする不動産市場の動向
- ・国民におけるインターネット利用環境の改善

(他の関係主体)

なし

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

なし

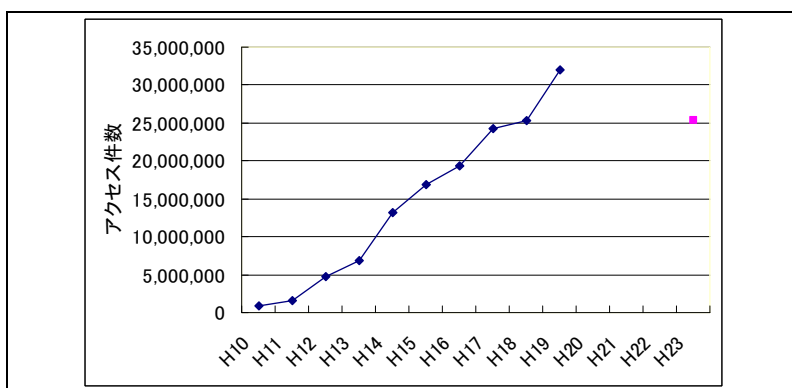
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

(年度)

H15	H16	H17	H18	H19
16,935,727件	19,288,447件	24,272,457件	25,389,634件	32,031,644件



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・地価公示の的確な実施
 全国29,100地点において地価公示を的確に実施する。
 予算額：4,247百万円（平成19年度）
- ・主要都市における高度利用地の地価分析調査
 主要都市の地価動向を先行的に表しやすい高度利用地等の土地について、価格を調査し、四半期毎の地価動向を把握する。また、その情報を広く提供するとともに、その過程で得られた諸データを地価公示の価格判定や分析に用いる。
 予算額：71百万円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

ホームページへのアクセス件数が前年度比で2割以上増加しており、順調に目標を達成している状況。

(事務事業の実施状況)

地価公示及び都道府県地価調査については、それぞれ年1回実施しており、その結果をホームページへ掲載している。平成19年度からは、これに加え、主要都市の地価動向を先行的に表しやすい高度利用地等の土地について、四半期ごとに地価動向分析を行い、ホームページへの掲載等により広く一般に公表することとしており、平成19年度は、平成19年10月から12月の地価動向について、公表したところである。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は、ホームページへの年間アクセス件数が目標件数を達成しており、A-2とした。平成20年度においても地価公示、都道府県地価調査及び主要都市の高度利用地の地価分析調査を継続して実施・公表していくこととしている。

なお、平成19年度の実績値が目標値を上回ったことを踏まえ、目標値の見直しを行い、平成23年度においても平成19年度と同水準を維持することにより着実に地価情報の提供・普及を進めるため、目標値を32,032,000件と設定することとした。

平成20年度以降における新規の取組

該当なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：土地・水資源局地価調査課（課長 北本 政行）

業績指標 178

取引価格情報を提供するホームページへの①アクセス件数、②取引価格情報の提供件数

評価

①アクセス件数	A-2	①目標値：40,000,000件（平成23年度） 実績値：27,178,872件（平成19年度） 初期値：22,659,447件（平成18年度）
②取引価格情報の提供件数	A-2	②目標値：1,000,000件（平成23年度） 実績値：247,157件（平成19年度）（第3四半期まで） 初期値：63,636件（平成18年度）

(指標の定義)

①取引価格情報を提供するホームページ(<http://www.land.mlit.go.jp/webland/top.html>)へのアクセス件数

②アンケートによる取引価格情報の収集を通じた、取引価格情報の提供件数

(目標設定の考え方・根拠)

① 取引価格情報の提供については、平成18年度が初年度であり、アクセス件数等について今後の動向を見通すことは困難であるが、平成19年度に実施した提供地域の拡大、提供内容の拡充等の効果を見込んで、アクセス件数については4000万件/年、を当面の目標とした。

② また、同様に提供件数については100万件/累計を当面の目標とした。

(外部要因)

- ・社会経済状況の変化を背景とする不動産市場の動向
- ・国民におけるインターネット利用環境の改善

(他の関係主体)

なし

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

なし

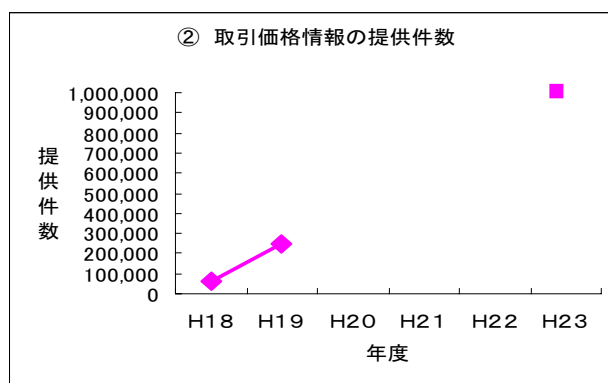
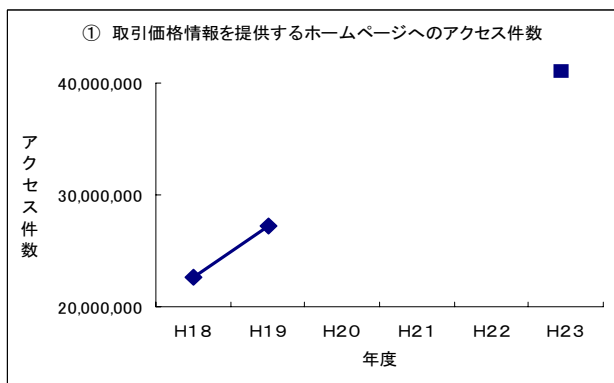
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

(年度)

H18	H19			
① アクセス数： 22,659,447	① アクセス数： 27,178,872			
② 提供件数： 63,636	② 提供件数： 247,157 (第3四半期まで)			



事務事業の概要

主な事務事業の概要

土地市場の透明化、取引の円滑化・活性化等を図るため、全国を対象地域として取引価格等の調査を行い、物件が容易に特定できないように配慮しつつ土地取引の際に必要な取引価格情報等の提供を行う。さらに、回収率向上のための施策を講ずるとともに、取引価格情報の各種政策での利活用方策について検討を行う。

予算額：4.1億円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

①取引価格情報を提供するホームページへのアクセス件数

平成19年度の実績値は27,178,872件で、平成18年度の実績値22,659,447件に対し約20%伸びており、目標値に対し順調に伸びを示していることから、平成19年度実績値は順調であると推測される。

②アンケートによる取引価格情報の収集を通じた、取引価格情報の提供件数

平成19年度の提供件数は、平成19年度第3四半期までで247,157件となるものの、平成19年度の1四半期における新たな提供件数は、平均約3万6千件であるため、平成19年度全体で28万3千件程度見込まれる。よって、平成19年度の提供件数は、平成18年度の実績値63,636件に対し約440%の伸びが見込まれており、目標値に対し順調に伸びていることから、平成19年度実績値は順調であると推測される。

（事務事業の実施状況）

①取引価格情報を提供するホームページへのアクセス件数

取引価格情報の調査対象地域を全国に拡大するとともに、利用者の意見等を取り入れ、新たな情報として最寄り駅までの所要時間、前面道路の方位及び幅員、建ぺい率、容積率等を提供し、取引価格情報と地価公示価格等を連動して見られるようにシステムを改良した対応した結果、ホームページへのアクセス件数は向上している。

②アンケートによる取引価格情報の収集を通じた、取引価格情報の提供件数

政府広報や関係業界団体の協力等による取引価格情報提供の普及啓発活動により、直近数ヶ月のアンケート調査票回収率は約31%と、調査開始当時の25%から向上しているため、取引価格情報の提供件数は向上している。さらに取引価格情報の調査対象地域を全国に拡大することにより、取引価格情報の提供件数は平成18年度実績に対し大幅に向上している。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は順調に向上しており、A-2と評価した。

①アクセス件数の更なる向上のため、利用者への提供内容等を充実させる必要がある。

②アンケート調査票の回収率は向上しているものの、更なる回収率向上のため、取引価格情報提供の普及啓発活動を引き続き実施するとともに、アンケート回答者の負担を減らす方策を検討する必要がある。

平成20年度以降における新規の取組

国民が市場の動向や価格の分布等をより的確に判断できるようにするために、取引価格等をベースとした新たな指標（価格指数等）の提供について検討を行っていく。また、取引価格情報を地価公示や不動産管理に係るデータと合わせ、不動産データベースとして一体的な情報提供を行うとともに、Jリート等既に開示されている情報の特徴を最大限に活かし、国民に対して重層的な情報の提供ができるよう検討を行っていく。さらに、アンケート回収率向上のため、アンケートの電子化等によるアンケート回答者の負担を減らす方策の検討を行っていく。

担当課等（担当課長名等）

担当課：土地・水資源局土地市場課（課長 麦島 健志）

業績指標 179
低・未利用地の面積

評価

C-2	目標値：13.1 万 ha (平成20年度) 実績値：13.1 万 ha (平成15年度) 初期値：13.1 万 ha (平成15年度)
-----	--

(指標の定義)
土地基本調査(5年毎調査)において集計された法人及び世帯が所有する宅地など(「農地・林地」、「他社への販売を目的として所有する土地」以外の土地)に係る低・未利用地面積のうち「空き地」とされた土地利用の合計面積(単位:万ha)

(目標設定の考え方・根拠)
低・未利用地の面積については、人口・世帯数の減少や産業構造の変化といった社会経済状況を踏まえ、今後増加することが懸念されているところであるが、その増加を抑制し、少なくとも維持することを目標とするため、13.1 万 ha とした。

(外部要因)

- 人口・世帯減少の進展に伴う土地需要の減少
- 国内産業構造の転換や景気の動向を背景としたオフィス用地や商業施設用地、工場用地などの企業の土地需要の動向

(他の関係主体)
なし

(重要政策)

【施政方針】
なし

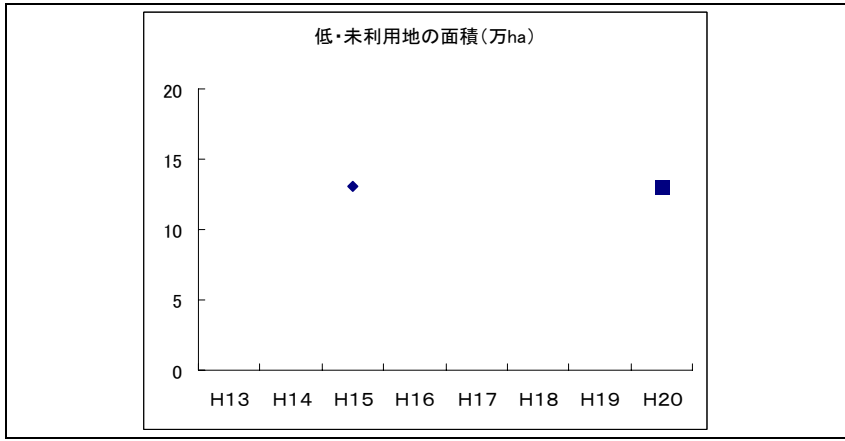
【閣議決定】
なし

【閣決(重点)】
なし

【本部決定】
なし

【政府・与党申合】
なし

過去の実績値					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	
13.1	—	—	—	—	



事務事業の概要
主な事務事業の概要

- 低・未利用地情報や土地の有効活用に関する優良事例やノウハウ等を広く一般に提供するWEBサイト「土地活用バンク」の運用
予算額：67,750千円の内数(平成19年度)
- 国土利用計画法的な運用
適正かつ合理的な土地利用の実現を図るため、国土利用計画法に基づく土地取引規制制度や土地利用基本計画の適時・的確な運用を行う。
予算額：80,000千円(平成19年度)

- ・ 特定の事業用資産の買換え等の特例措置（所得税・法人税）
長期保有の土地等を譲渡し、新たに事業用資産を取得した場合において、譲渡した事業用資産の譲渡益について課税を繰延べ（繰延率80%）。
減収見込額226億円（平成19年度）
- ・ 土地・住宅の取得に係る不動産取得税の特例措置（不動産取得税）
土地・住宅の取得に係る不動産取得税の税率を軽減。
減収見込額314億円（平成19年度）
- ・ 宅地評価土地の取得に対して課する不動産取得税の課税標準の特例措置（不動産取得税）
宅地評価土地の取得に対して課する不動産取得税の課税標準を2分の1に軽減。
減収見込額2,045億円（平成19年度）
- ・ 土地の売買による所有権の移転登記等に係る登録免許税の特例措置（登録免許税）
土地の売買による所有権の移転登記等に係る登録免許税について税率を軽減。
減収見込額1,426億円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

業績指標である「低・未利用地の面積」は、5年毎に実施される土地基本調査に基づくものであり、次回の調査は平成20年に実施予定であるため、平成19年度の実績は把握できない。

（事務事業の実施状況）

- ・ WEBサイト「土地活用バンク」（<http://www.bank.tochi.mlit.go.jp/>）の運用
低・未利用地情報や土地の有効活用に関する優良事例やノウハウ等を広く一般に提供するWEBサイト「土地活用バンク」の運用を行っており、平成19年度のHPへのアクセス件数は、68,105件である。
- ・ 国土利用計画法的な運用
土地利用の動向に関する調査研究を行うとともに、新たな土地利用のあり方を検討しつつ、従来からの土地利用基本計画に係る課題の検証と見直し手法の確立を図った。また、土地動向に適切に対応するため、土地取引状況を効率的に把握し、関連経済指標との関連性等について総合的な検討を行った。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標である「低・未利用地の面積」は、5年毎に実施される土地基本調査に基づくものであり、次回の調査は平成20年に実施予定であるため、平成19年度の実績は把握できない。このため、C-2と評価した。

平成20年度に低・未利用地の面積を13.1万haに抑制するという目標を達成するため、引き続き、低・未利用地の増加の抑制のための施策を推進していく。

平成20年度以降における新規の取組

今後の人口減少社会の到来を踏まえ、地域の持続可能性の観点からの土地利用手法について実態把握と評価を行うことで、低労力・低コストな土地利用を導入することの効果等についての検討を行う。

担当課等（担当課長名等）

担当課：土地・水資源局土地政策課（課長 大野 雄一）
関係課：土地・水資源局土地市場課（課長 麦島 健志）
土地・水資源局土地利用調整課（課長 山本 徹弥）

〇活 力

政策目標 9

市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護

施策目標 35

建設市場の整備を推進する

建設業は、国民生活の質の向上及び国民経済の発展の基盤である住宅・社会資本の整備の直接の担い手であるとともに、国内総生産・全産業就業者数の1割を占める基幹産業であるが、近年、建設投資が急速に減少する中で深刻な過剰供給構造となっており、受注の減少、収益性の低下により厳しい経営環境が続いており、こうした中で建設業の活力回復を図ることは喫緊の課題であるといえる。

こうした建設業の活力回復にあたっては、市場機能を発揮することを通じ、過剰供給構造を是正することが必要であり、その過程において、技術と経営に優れた企業が生き残り、伸びることができる環境を整備することが求められる。

業績指標

180	入契法に基づく施策の実施状況（①入札監視委員会等第三者機関の設置の状況、②入札時における工事費内訳書の提出状況）
181	建設工事に携わる技術者のうち技術検定合格者の比率
182	建設業の活力回復に資するモデル的な取組の創出件数
183	専門工事業者の売上高経常利益率
184	建設資材の需給状況把握システムの導入状況
185	建設技能労働者の過不足状況（①不足率、②技能工のD. I.）
186	海外展開促進のための相手国との建設会議、セミナー、シンポジウムの開催件数

【評価結果の概要】

（総合的評価）

建設業は、国民生活の質の向上及び国民経済の発展の基盤である住宅・社会資本の整備の直接の担い手であるとともに、国内総生産・全産業就業者数の約1割を占める基幹産業であるが、近年、建設投資が急速に減少する中で深刻な過剰供給構造となっており、受注の減少、収益性の低下により厳しい経営環境に直面している。こうした状況は、建設業者、特に中堅・中小建設業者が経営基盤の強化を図ったり、人材確保・育成を図るには厳しい現状といえるが、農業・環境・福祉等の新分野への進出においては、これまでに約300のモデル的な取組が創出されているほか、建設労働需給調査の不足率や労働経済動向調査の技能工D. Iの年平均値については、過去のトレンドと比較すると大幅に上昇率が低減していることから、順調に推移しているところであり、中堅・中小建設業者において経営革新や人材確保・育成などの取組を積極的に図っていく動きが見られる。また、入札・契約の適正化の促進により、公共工事に対する国民の信頼確保と建設業の健全な発展に向けた取組が進められている。

（必要性）

建設産業の厳しい経営環境の中でも、建設業の新分野進出など積極的な経営革新に向けた取組が現在活発に進められており、また建設産業を支える人材確保・育成のための各種施策等により建設技能労働者の不足状況も改善傾向にあるなど、今後も継続して建設市場の整備を推進していくことが必要であると考えられる。

（有効性）

建設市場の整備を推進していく手段として、具体的には、建設業の新分野進出普及促進事業や建設業経営革新促進支援事業（ワンストップサービスセンター事業の運営）、各発注者に対する入札契約適正化法に基づく要請などを実施してきており、上記で述べたとおり、施策目標の達成に向けた傾向を示していることから、本施策が施策目標達成に有効であると評価できる。

（効率性）

建設産業は非常に規模の大きな市場であるが、その市場の整備に際し各種施策を講じるに当たっては必要最小限の行政資源で取り組んでいるところであり、低コストではあるが多くの施策において効果を上げているため、効率的であると評価できる。

（反映の方向性）

さらなる建設市場整備の推進を図るため、他産業に比べ低い水準にある建設業の生産性の向上に向けた取組などについて支援を図っていく。

業績指標 180

入契法に基づく施策の実施状況 (①入札監視委員会等第三者機関の設置の状況、②入札時における工事費内訳書の提出状況)

評価

①入札監視委員会等第三者機関の設置状況 B-2	目標値：100% (平成23年度) 実績値：75% (平成18年度) 初期値：75% (平成13年度)
②入札時における工事費内訳書の提出状況 A-2	目標値：100% (平成23年度) 実績値：88% (平成18年度) 初期値：56% (平成13年度)

(指標の定義)

①国及び国土交通省所管のうち入札契約適正化法(注)の対象となる特殊法人等における第三者機関の設置状況(設置済み発注機関数の対象発注機関数に対する比率)

(注) 国、特殊法人、地方公共団体等の発注者全体を通じて、入札・契約の適正化の促進により、公共工事に対する国民の信頼の確保と建設業の健全な発展を目的として、「透明性の確保」「公正な競争の促進」「適正な施行の確保」「不正行為の排除の徹底」について、発注者の義務等を定めた法律。

②国及び国土交通省所管のうち入札契約適正化法の対象となる特殊法人等における入札時の工事費内訳書の提出義務付けの状況(提出義務付け発注機関数の対象発注機関数に対する比率)

(目標設定の考え方・根拠)

- ① 入札契約の透明性確保に当たっては外部の第三者機関による監視が最も有効であることから、5年以内に国・国土交通省所管法人等においては全ての発注者において設置することを目標として設定。平成18年度100%導入を目指し、その後も将来にわたって100%を維持する。
- ② 入札時における工事費内訳書の提出義務付けは、入札参加者に適切な見積もりを行うことを促すとともに、提出された工事費内訳書のチェックにより不正行為の防止等に資することとなることから、平成13年当時、入札時において工事費内訳書の提出を義務付けていない国の5機関及び国土交通省所管法人等の9法人を含め、全体として8割の発注機関において5年以内に提出を義務付けすることを目標として設定。平成23年度までには、対象とする全発注機関で提出を義務付けることを目標とする。

(外部要因)

なし

(他の関係主体)

他府省庁・特殊法人等(設置主体)

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決(重点)】

なし

【本部決定】

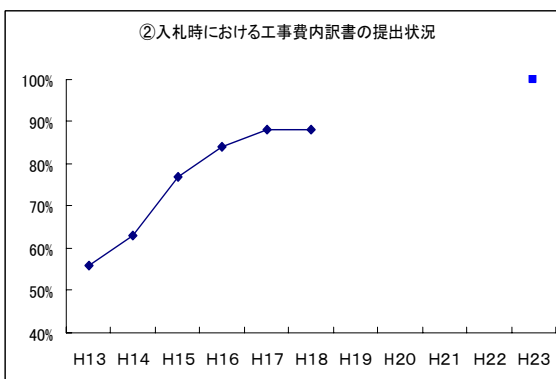
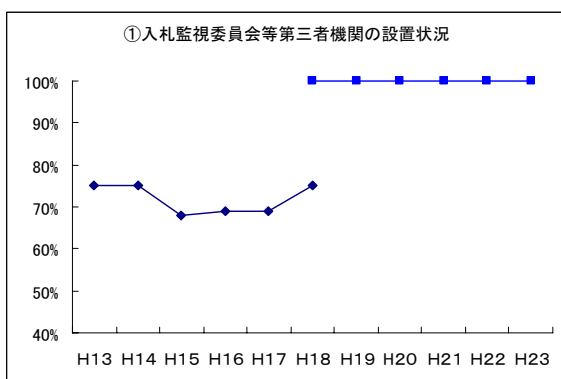
なし

【政府・与党申合】

なし

①過去の実績値						(年度)
H13	H14	H15	H16	H17	H18	
75%	75%	68%	69%	69%	75%	

②過去の実績値						(年度)
H13	H14	H15	H16	H17	H18	
56%	63%	77%	84%	88%	88%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

毎年度入札契約適正化法に基づく措置状況調査を行い、各発注者に対し必要な措置を講じるよう入札契約適正化法に基づき要請。
予算額5,817千円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成19年度実績値に関しては今後調査予定。平成20年10月頃に公表予定。
- ・「入札監視委員会等の第三者機関の設置の状況」については、平成18年度においては新たに2団体が導入した結果、75%に増加した。目標へ向けたトレンドを下回っていることから、当該指標の動向については低調であると推測される。
- ・「入札時における工事費内訳書の提出の状況」については、平成18年度においては導入団体に変動がなく、88%であった。目標へ向けたトレンドは上回っていることから、当該指標の動向については順調であると推測される。

(事務事業の実施状況)

- ・入札契約適正化法第17条に基づき、国、特殊法人等の公共工事発注者を対象として、平成18度における同法及び適正化指針の措置状況を調査し、平成19年12月に概要を公表したところ。
- ・当該調査結果に基づき、必要な措置を講じるよう、財務省と連携して入札契約適正化法第18条に基づく要請を行い、「第三者機関の設置」及び「工事費内訳書の提出」の推進を図った。
- ・なお、地方公共団体に対しても、総務省と連携して同様の取組を行い、「第三者機関の設置」や「工事費内訳書の提出」を要請しているところ。
- ・第三者機関を設置する上で必要な手続、留意すべき事項等を示した実務的なマニュアルを作成し、第三者機関を設置していない市区町村における第三者機関の設置を促進しているところ。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・努力事項である「入札監視委員会等の第三者機関の設置」及び「入札時における工事費内訳書の提出」について、その重要性を周知し、設置や提出の要請を図ること等により、各発注者における取組の推進を図る。業績指数は、対象発注者にしめる取組実施発注者の割合であり、対象特殊法人等の数に増減はあるものの、年々着実に施策を実施する法人等の割合は増加している。「入札監視委員会等の第三者機関の設置」については平成18年度の目標達成は出来なかったが、これは本指標が他の関係主体である他府省庁、特殊法人の導入の意志決定に大きく左右されるところに因っている。平成18年度について導入率は増加しており、平成23年度へ向けて引き続き所要の要請を行うことにより目標を達成するべくB-2と評価した。また、「工事費内訳書の提出」については、平成18年度の目標値を達成し、今後、平成23年度の目標値へ向けた更なる取組の向上が期待できるためA-2と評価した。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局建設課（課長 谷脇 暁）
関係課：大臣官房地方課公共工事契約指導室（課長 首藤 祐司）
大臣官房技術調査課（課長 前川 秀和）

業績指標 181

建設工事に携わる技術者のうち技術検定合格者の比率

評価

B-2	目標値：65%（平成23年度） 実績値：55%（平成19年度） 初期値：55%（平成18年度）
-----	---

（指標の定義）

建設業者に所属する技術職員数のうち、技術検定合格者の比率を高める。
 技術検定制度は、建設業者の施行する建設工事に従事し又はしようとする者の施工技術の向上を目的として国土交通大臣が行うものである。
 建設業法においては、建設工事の適正な施工の確保のため、工事現場に技術者の配置を義務づけており、これら技術者のうち、施工に関してより高い知識、技術、管理能力を持った技術検定合格者の比率が高まることで、公共工事の質の確保、ひいては健全な建設市場の育成が図られる。

（目標設定の考え方・根拠）

技術検定合格者等の国家資格保有者の比率の伸び率及び施策の重要性を勘案して設定。平成23年度までに技術検定合格者の比率65%を目指す。

（外部要因）

建設業界における労働者数

（他の関係主体）

なし

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

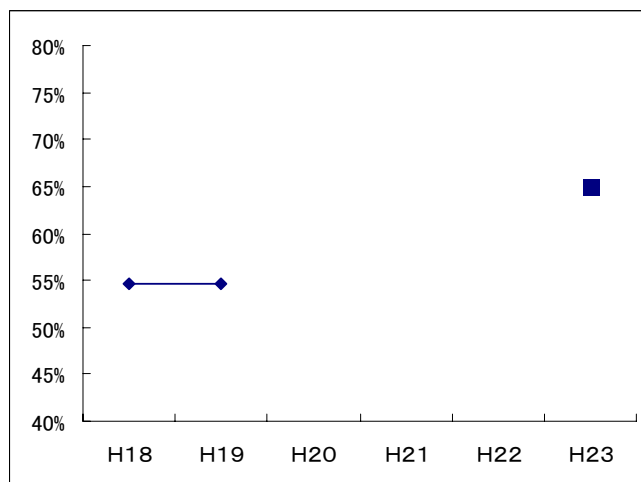
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					（年度）
H15	H16	H17	H18	H19	
-	-	-	54.6%	54.7%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・ 技術検定の適切な実施により、施工に関して高い知識、技術、管理能力を持った技術検定合格者を供給する。
- ・ 技術検定制度の理解を深めるための啓発活動を行う。
- ・ 受験者の技術力アップのための情報発信等を行う。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成19年度は平成18年度に対し伸び率0.1%であり、目標達成に向けた成果は示しておらず低調である。技術検定合格者数は一朝一夕に増加するものではないため、技術者への啓発活動、情報発信等を継続して行っていくことが大切である。継続的な活動が技術検定合格者数の増加につながっていくと考えられる。

(事務事業の実施状況)

HPで技術者に対して技術検定試験に関する情報発信を行っているとともに、試験に合格した後のメリット等についても周知し、技術者への啓発活動に努めているところである。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は現状維持であるため、B-2と評価した。技術検定合格者数は受験者数と受験者の水準に連動する。技術者への啓発活動・情報発信は、試験情報を周知し受験者数を増加させることと、資格を取得することの利点等を周知し、受験者に対して啓発活動を行うこと等がある。今後は、より高い知識、技術、管理能力を持った技術検定合格者数を増加させていくことを目標に、受験者の水準の向上を目的とした啓発活動を中心に、引き続き技術者への啓発活動・情報発信を行っていくこととする。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局建設業課（課長 谷脇 暁）

業績指標 182

建設業の活力回復に資するモデル的な取組の創出件数

評価

A-2	目標値：400件（平成21年度） 実績値：322件（平成19年度） 初期値：224件（平成18年度）
-----	--

(指標の定義)

建設業の活力回復施策によって支援された、中小・中堅建設業者によるモデル的な取組の創出件数（累計値）

(目標設定の考え方・根拠)

平成18年度までのモデル的な取組の累計件数は224件で1年あたり約50件。今後も年間50件程度の創出を見込んで目標を設定した。

(外部要因)

建設投資の減少等

(他の関係主体)

建設業者（事業主体）

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

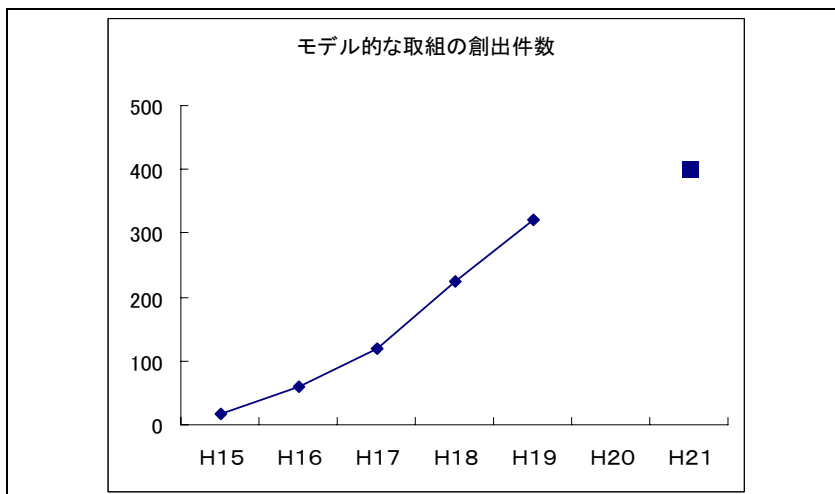
【本部決定】

地方再生戦略（平成19年11月30日地域活性化統合本部決定）

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	
17件	59件	120件	224件	322件	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

地域再生のための建設業の新分野進出普及促進事業

地域経済・雇用を支え、災害対応の担い手としても大きな役割を果たしている地域の中小・中堅建設業者の新分野進出を促進するため、公共施設の維持管理や地域産業の活性化等の地域ニーズに対する取組をモデル事業として公募、選定し、広く普及促進を図る。

予算額 3.7億円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

建設業経営革新促進支援事業（ワンストップサービスセンター事業の運営）

厳しい経営環境にある中小・中堅建設業者の新分野進出や経営革新、経営基盤強化の取組を円滑化するため、建設業者が関連するサービスを1ヶ所ですべて受けられるワンストップサービスセンターを都道府県ごとに設置し、これを関係省庁などが連携して支援する。

予算額 2.8億円（平成19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)

本指標における目標値は400件であるが、平成19年度までのモデル創出件数は累計で322件に達している。近年は環境意識の高まりから環境・リサイクル分野への進出が盛ん（平成17年度：14件→平成19年度：27件とほぼ倍増）になっているなど、建設業の新分野進出の動きは依然として活発であり、今後も多くのモデル事業が創出されることが期待される点に鑑みれば、残り2か年度で目標を達成出来る公算が高く、指標は順調に進捗していると考ええる。

(事務事業の実施状況)

農業・環境・福祉分野や指定管理者制度への進出など、新たな地域のニーズをとらえた先駆的なモデル事業を選定し、事業者の行う取組に対して支援を実施した（19年度新規募集テーマとした指定管理者制度は、13件の応募に対して10件が選定された。）。選定されたモデル事業の取組については、今後広く全国に対して周知・普及を行うことで、地域の中小・中堅建設業者の経営革新に向けた取組を促進することとしている。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は順調に達成に向かって推移している。また、これまで選定された事業者に対するアンケート結果では、開発した商品等のマーケティング（販路開拓）を課題に挙げている者が多く、こうした課題への支援を含め、過去の傾向や評価を分析したうえで、モデル事業において重点的に支援する対象や手法について、今後とも引き続き検討を行っていくため、A-2と評価した。

平成20年度以降における新規の取組

他産業に比べて低い水準にある建設業の生産性を向上するため、建設業者による資材の共同購入システムの構築などの事業効率化に向けた取組やICタグによる資材管理の高度化、ITを活用した本業強化の取組、経営統合や合併、事業承継などの経営合理化に向けた取組等についても支援を行う。

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局建設市場整備課（課長 石崎 仁志）

業績指標 183

専門工事業者の売上高経常利益率

評価

C-2

目標値：4.0%（平成23年度）
 実績値：2.5%（平成17年度）
 初期値：2.5%（平成17年度）

(指標の定義)

専門工事業者の売上高に占める経常利益の割合

※売上高経常利益率 = (経常利益/売上高) × 100

※経常利益 = (営業利益 + 営業外収益) - 営業外費用

(目標設定の考え方・根拠)

専門工事業者は、総合工事の機能の外注化により、建設生産プロセスの中でいわば中核的とも言える役割を担うようになっているが、建設投資の低迷等専門工事業者を取り巻く経営環境が厳しさを増す中で、今後は、経営革新や新分野進出の促進等を通じて、技術と経営に優れた専門工事業者がのびることができる環境の整備を図ることが必要である。

その際、専門工事業者の経営状況のよしあしを適切に把握し、専門工事業者の経営体質の強化を図っていく必要があるが、経営状況を的確に把握する指標としては売上高経常利益率が挙げられる。

経常利益は日常的に発生する営業活動と財務活動から生じる収益を表す指標であり、その企業の本来の実力を計る目安として利用されることから、経常利益の売上高に占める割合を計ることでのちに専門工事業者の収益力を把握することが可能である。

(外部要因)

建設投資の増減等

(他の関係主体)

専門工事業者（事業主体）

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

地方再生戦略（平成19年11月30日地域活性化統合本部決定）

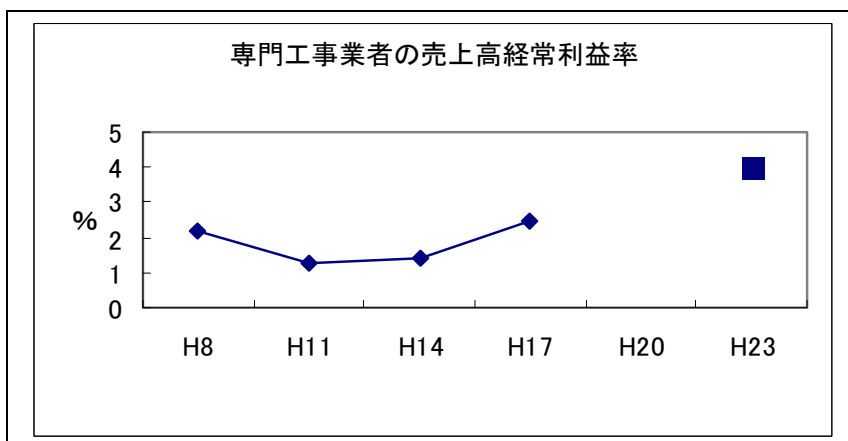
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

(年度)

	H8	H11	H14	H17
—	2.2%	1.3%	1.4%	2.5%



事務事業の概要

主な事務事業の概要

1. 専門工事業者経営力向上研修会テキストの作成及び研修会企画
専門工事業者経営力向上研修会テキストを作成し、専門工事業者の経営力強化のための研修会開催を企画。専門工事業者の経営力向上、特に原価管理の徹底による利益追求意識の醸成を目指すものである。
予算額 5,280千円(平成19年度)
2. 建設業経営革新促進支援事業(ワンストップサービスセンター事業の運営)
厳しい経営環境にある中小・中堅建設業者の新分野進出や経営革新、経営基盤強化の取組みを円滑化するため、建設業者が関連するサービスを1ヶ所でまとめて受けられるワンストップサービスセンターを都道府県ごとに設置し、これを関係省庁などが連携して支援する。
予算額 2.8億円(平成19年度)

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

当該指標の進捗状況については、指標値のベースとなっている統計データ(建設業構造基本調査(※1))が初期値(平成17年度)から更新されておらず、判断は保留としているが、昨今の、建設投資の低迷による売上高減少や原油高等の資材高騰による収益逼迫等が売上高経常利益率に影響してくるものと推測される。

※1 建設業の基本的な産業構造を明らかにするとともに、その中長期的変化を把握し、建設産業政策の展開に資する基礎資料を得ることを目的として、昭和50年度より3年に1回の周期で総務省承認統計調査として実施しているもの。

(事務事業の実施状況)

・専門工事業者経営力向上研修会テキストを作成し、専門工事業者の経営力強化のための研修会開催を企画。当該研修会は専門工事業者の経営力向上、特に原価管理の徹底による利益追求意識の醸成を目的としたもので20年度開催予定である。テキストにおいては、専門工事業者の自立した積極経営に向けて、「施工条件・範囲リスト」(※2)を活用した工事見積条件の明確化、実行予算による工事原価管理・現況管理とリスクマネジメントなどを提言しているところ。

・全国約80箇所に建設業総合相談受付窓口を設置し、建設業者からの相談に応じて、中小企業診断士等の有資格者である建設業経営支援アドバイザーの派遣を行った。平成19年度においては、新規アドバイザーを約50名追加するとともに、改正建築基準法の影響を受ける建設業者については、20年2月よりアドバイザー派遣回数拡充を実施した。

※2 総合工事業者と専門工事業者間の工事見積条件の明確化を図ることが重要であるという問題意識から、見積時点における価格を決定する事項について書面により明確にするための標準モデルとして、平成13年度に見積協議の際に活用するリストとして作成したもの。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は初期値から実績値が更新されておらず、C-2と評価した。今後、建設投資の減少等さまざまな外部要因が指標に悪影響を与えるものと考えられるが、今後も、建設生産プロセスの中で中核的役割を担う専門工事業者の売上高経常利益率を目標値に近づけるための取組を継続していくことは必要である。

そのため、今後も専門工事業者の利益向上に向けた取組が必要であることから、専門工事業者の経営力向上に向けた各種取組や下請取引の適正化を通じた下請業者たる専門工事業者へのしわ寄せ防止等の対策を講じていくことが必要である。

また、同様に、専門工事業者の利益増進に努めるための環境整備が必要であり、今後とも、経営基盤の強化等の経営革新に向けて自ら取り組む建設業者を支援することが必要である。

平成20年度以降における新規の取組

- ・専門工事業者経営力向上研修会テキストを活用した研修会について、平成20年度開催予定。
- ・ワンストップサービスセンター事業について、多様化する相談内容に対応した幅広い分野からの経営支援アドバイザーの追加、アドバイザーに対する講習会の実施などにより充実を図る。

担当課等(担当課長名等)

担当課：総合政策局建設市場整備課(課長 石崎 仁志)

業績指標 184

建設資材の需給状況把握システムの導入状況

評価

C-2	目標値：100%（平成21年度） 実績値：0%（平成19年度） 初期値：0%（平成18年度）
-----	--

(指標の定義)

・主要建設資材の安定供給はもとより、大規模地震発生時の応急、復旧・復興に対応すべく効率的かつ効果的な建設資材の供給が可能となるシステムの開発を行い、そのシステムを建設資材の供給に携わる関係機関への普及度合を割合としたもの。

(目標設定の考え方・根拠)

・過去の地震時で要した建設資材の需要量などを元データとして、発災後に必要な需要量・需要時期・需要場所や運搬経路を示すシステムを構築し、各業界関係機関(各種建設資材関連の公益法人等)に広く情報提供することを目的に、平成21年度内でシステムの普及を図るよう目標値を設定。

(外部要因)

災害状況、建設投資の動向

(他の関係主体)

経済産業省、所管法人等

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

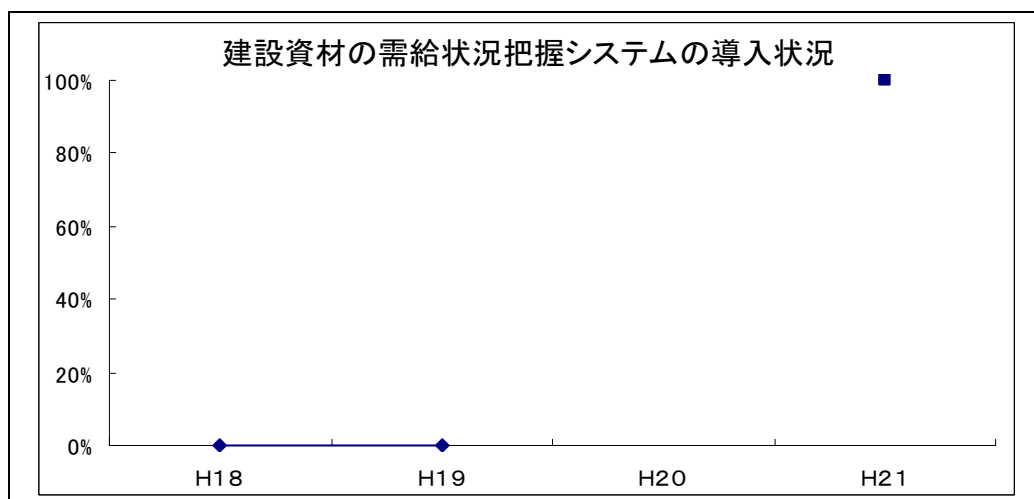
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	
—	—	—	0%	0%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

大規模地震における迅速な資材調達に関する調査研究

大規模地震により想定される震度や被害量から必要な資材量を把握し、効率的な資材供給が可能となるシステムを構築。これらの情報提供を通じ、建設資材の安定供給に資する。 予算額3,923千円(平成19年度)

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果**目標の達成状況に関する分析****(指標の動向)**

- ・本施策は平成18年度から3カ年の調査研究であり、平成21年度に各業界関係機関等に広く情報提供を行うことで業務目標の達成となるため、平成19年度における指標の数値は算出されていない。但し、システム構築に向けての進捗は順調に推進している。

(事務事業の実施状況)

- ・本施策は平成18年度から3カ年の調査研究であり、平成20年度に地震発災後に必要な建設資材の需要量・時期などを示すシステムを構築し、平成21年度に各業界関係機関等に広く情報提供を行うことで業務目標の達成となる。現在はシステム構築に向けた諸データのとりまとめ及びシステム設計が完了しており、平成20年度にシステムの構築を行う。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は、3カ年でシステム構築の後、各業界関係機関に情報提供を行うことで100%の進捗となる。現在、システム構築中で情報提供は平成21年度の予定であり、平成21年度まで実績値が図れないことから、C-2と評価した。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局建設市場整備課（課長 石崎 仁志）

業績指標 185

建設技能労働者の過不足状況 (①不足率、②技能工のD. I.)

評価

①A-2 ②A-2	目標値：①1.2%以下②30ポイント以下(平成23年) 実績値：①0.7%②31ポイント(平成19年) 初期値：①1.2%②30ポイント(平成18年)
--------------	---

(指標の定義)

①建設労働需給調査結果(国土交通省)

調査対象職種(鉄筋工、型わく工等)の労働者を直用する建設業者による技能労働者の確保状況(回答数)を以下により算出した、建設技能労働者の不足率(年平均、8職種計、全国、原数値)。

$$\text{不足率} = \frac{\text{確保しなかったが出来なかった労働者数} - \text{確保したが過剰となった労働者}}{\text{確保している労働者数} + \text{確保しなかったが出来なかった労働者数}} \times 100$$

②労働経済動向調査(厚生労働省)

調査対象産業に属する全国の民営事業所に対して実施された調査において、労働者の過不足感について、不足(「やや不足」と「おおいに不足」の計)と回答した事業所の割合から過剰(「やや過剰」と「おおいに過剰」の計)と回答した事業所の割合を差し引いた値(「労働者過不足判断D. I.」)のうち、建設業における技能工のD. I.(年平均(四半期毎の結果を平均して算出))。

(目標設定の考え方・根拠)

少子高齢化社会が到来し、労働力人口が大幅に減少することが予想され、将来的に優秀な人材が大幅に減少されることが懸念される中、建設技能労働者の需給バランスが現在以上に悪化しないことを目標とする。

(外部要因)

建設投資の動向

(他の関係主体)

厚生労働省

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決(重点)】

なし

【本部決定】

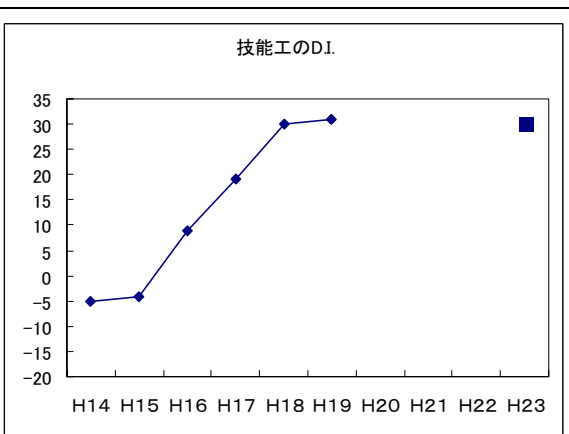
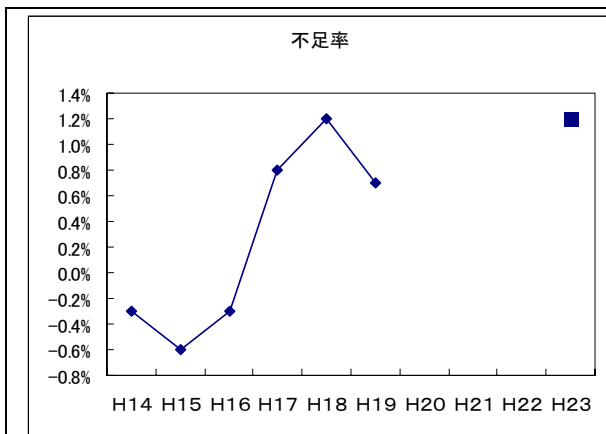
地方再生戦略(平成19年11月30日地域活性化統合本部決定)

【政府・与党申合】

なし

①過去の実績値						(暦年)
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
-0.3%	-0.6%	-0.3%	0.8%	1.2%	0.7%	

②過去の実績値						(暦年)
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
-5ポイント	-4ポイント	9ポイント	19ポイント	30ポイント	31ポイント	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

建設技能承継モデル構築事業

建設技能の円滑な承継と建設業の人材の確保・育成を図るため、先導的な取組みの普及を支援し、建設市場の整備を推進する。

予算額 22百万円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成19年の建設労働需給調査の不足率は、平成18年の1.2%から0.5ポイント低下して0.7%となっており、目標達成に向けたトレンドを維持していることから、当該指標の動向については順調であると推測される。また、労働経済動向調査の技能工D.I.については、平成18年の30ポイントから1ポイントの上昇のみにとどまっており、上昇に歯止めがかかっていることから、こちらも当該指標の動向については順調であると推測される。

(事務事業の実施状況)

各種事業者が行う建設技能の承継の取組に対し、他のモデルとなる事業を選定し、その取組に対し支援を行い、その成果を広く普及する取組（技能継承モデル構築事業）を実施。若年技能労働者の確保・育成や熟練技能者OBの活用に資する取組を中心に5件の事業に対し支援を行い、広く普及・啓発を図った。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・建設労働需給調査結果の不足率は、目標値に対して順調に推移している。また、労働経済動向調査の技能工D.I.については、1ポイント上昇しているものの、過去のトレンドと比較すると大幅に上昇率が逡減している事からA-2と判断した。
- ・ただし、平成19年数値については改正建築基準法の影響が少なからずあると推測されている。今後、少子高齢化社会が到来し、労働人口が大幅に減少することが予想され、将来的に優秀な人材が大幅に減少することが懸念される中、引き続き将来の建設産業を支える人材の確保・育成を図る必要がある。

平成20年度以降における新規の取組

将来の建設産業を支える人材の確保・育成に向けて、工業高校等と連携し、建設技術者・技能者による生徒への実践的指導や生徒の企業実習の実施等の取り組みを支援する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局建設市場整備課（課長 石崎 仁志）

業績指標 186

海外展開促進のための相手国との建設会議、セミナー、シンポジウムの開催件数

評価

A-2	目標値：10件（平成21年度） 実績値：3件（平成19年度） 初期値：0件（平成18年度）
-----	---

（指標の定義）

我が国建設業の国際競争力の強化及び官民協働によるインフラ整備の推進を図るために行う、建設会議（政策対話等）、セミナー、シンポジウムの開催数。

（目標設定の考え方・根拠）

平成19年度から毎年度3案件程度の開催を想定し、平成21年度末までに累計10案件の開催を目標とする

（外部要因）

相手国の政情

（他の関係主体）

相手国政府・関係機関、建設企業

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【本部決定】

なし

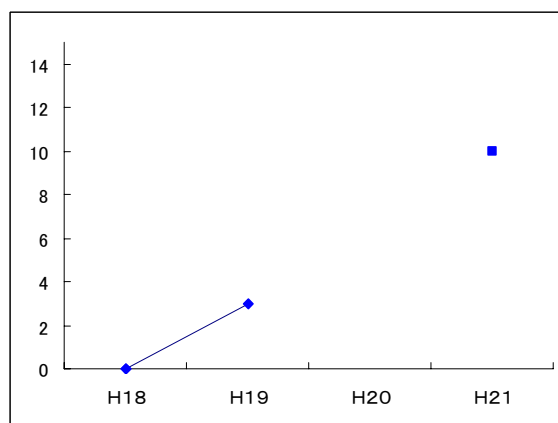
【閣決（重点）】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値				（年度）	
H15	H16	H17	H18	H19	
-	-	-	0件	3件	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

我が国建設業の国際競争力強化策の実施

トップセールスやコンテンツ作成、セミナーの開催等によるプレゼンス強化、海外展開の相談窓口の整備や海外建設市場の動向等を国別に整理したデータベースの開設など、我が国建設業の国際競争力強化策を実施。

予算額 36百万円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成19年度の実績値は3件であることから、目標の達成状況については順調であり、平成21年度の目標達成にむけ、現在の施策を維持する。

(事務事業の実施状況)

建設交流会議等2国間での会議を開催。我が国建設業の有する技術力・ノウハウ等の強みの、相手国政府及び地元関連業界へのPRのほか、ビジネスマッチングの実施により我が国建設業のプレゼンスの向上を図った。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は、海外展開促進のための相手国との建設会議、セミナー、シンポジウムの開催であり、引き続き当該施策を推進するためA-2と評価した。

我が国建設業のさらなる国際競争力強化を図るため、最近の地球的な課題である環境・省エネをテーマとする多国間シンポジウムの開催や、建設・環境技術の国際見本市への参加など現在の取組を強化する。

平成20年度以降における新規の取組

環境シンポジウムの開催

担当課等(担当課長名等)

担当課：総合政策局国際建設市場室(参事官 中原 淳)

○活 力

政策目標 9

市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護

施策目標 36

市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る

現行統計の改廃や新規統計の創設、統計利用者の視点に立った統計データの加工、ホームページを通じた電子的な統計データの提供等を通じ、市場・産業関係の統計の体系的な提供を行うとともに、将来を見据えた新たな統計ニーズへの対応を図り、統計利用者の利便性の向上を図る。

業績指標

187	統計調査の累積改善件数
188	統計の情報提供量、ホームページへのアクセス件数（①収録ファイル数、②HPアクセス件数）

【評価結果の概要】

（総合的評価）

近年、政府統計に対して、ニーズに即した統計の一層の整備、結果利用の更なる拡大などの要請が高くなってきており、これらの要請を具体化していくため、市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る施策目標の達成に向けて、統計調査の改善、インターネットによる収録ファイル数の増強等を行ってきた。今年度においては、業績指標（187）（188）共に目標値に向け順調に推移していることから、目標年度における施策目標の達成に向けて堅実に進捗していると評価できる。

（必要性）

現行統計の改廃や新規統計の創設、統計利用者の視点に立った統計データの加工、ホームページを通じた電子的な統計データの提供等を通じ、統計利用者の利便性の向上を図る施策は、市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図る上で必要性が高い。今後は、引き続き将来を見据えた新たな統計ニーズへの対応を図っていく必要がある。

（有効性）

市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図るため、統計調査の改善、インターネットによる収録ファイル数の増強等を行って来ており、施策目標の達成に向けて堅実に進捗してきていることから、これらの有効性は高い。その一方で平成20年度より総務省で進められている「政府統計の総合窓口（e-stat）」の本格運用に伴い、今後、統計調査に係るホームページへのアクセス方法が分散されることが考えられることから、統計情報の提供方法の有効性について改めて検討していく必要がある。

（効率性）

ホームページのアクセス件数についてはe-statの本格運用に伴い、統計利用者の利便性が向上する反面、e-stat等との連携・調整が不十分であることから一体的な統計情報の提供に向けて、新たな統計ニーズへの対応とともに施策のさらなる効率的な展開を検討していく必要がある。

（反映の方向性）

一体的な統計情報の提供に向けたe-stat等との連携等の検討
統計利用者の利便性向上に向けた統計調査の改善検討 等

業績指標 187
統計調査の累積改善件数

評価

A-2	目標値： 7件（平成23年度までの累計） 実績値： 3件（平成19年度までの累計） 初期値： 1件（平成18年度）
-----	---

（指標の定義）

「統計行政の新たな展開方向（平成15年6月各府省統計主管部局長等会議申合せ）」において、既存統計の見直しを含めた社会・経済の変化に対応した統計の整備等が求められていることを受け、既存統計の全てについて抜本的見直しを行い、現行統計の統計手法の見直しや新規統計の創設、統計利用者の視点に立った統計データの加工、提供等を含め、将来を見据えた新たな統計ニーズへの対応を図るための検討を進めており、これにより見直しを行った統計調査の件数を指標とする。

（目標設定の考え方・根拠）

現行統計の改廃や新規統計の創設、統計利用者の視点に立った統計データの加工、提供等を含め、将来を見据えた新たな統計ニーズへの対応を図るため、統計調査の見直しを行うことにより、統計利用者の利便性向上等を図る。

（外部要因）

—

（他の関係主体）

—

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

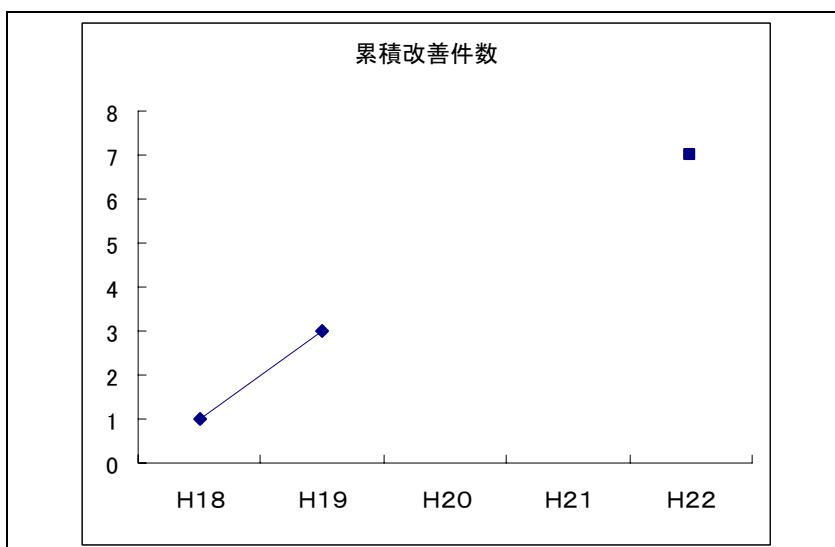
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値（累計）				（年度）	
H15	H16	H17	H18	H19	
—	—	—	1件	3件	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

将来を見据えた新たな統計ニーズを図るため、既存統計の見直し、新規統計の創設、利用者の視点に立った統計データの提供等を行う。

建設統計関係予算額	203,704千円(平成19年度)
交通統計関係予算額	484,778千円(平成19年度)

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成19年度の実績値は3件であり、目標値に向けて順調に推移している。

(事務事業の実施状況)

建設統計においては、建設関連業等の動態調査の調査項目の見直し(平成19年度)を実施した。現在、建築物等実態調査(調査実施体制の改善、調査内容の改善等)の改善、建築物ストックに関連する統計の創設等に向けて検討中である。

交通統計においては、見直しを予定している統計の5本のうち、現在までに船舶船員統計調査の中止(平成18年度)、船員労働統計調査の調査項目の見直し等(平成19年度)を実施した。他の3本についても継続的に見直し検討を進めていく。

今後も現行統計の改廃や新規統計の創設、統計利用者の視点に立った統計データの加工、提供等を含め、将来を見据えた新たな統計ニーズへの対応を図りつつ、報告者負担、調査実施にかかる資源等の観点から、統計調査を見直し、既存統計の改善、新設の統計の創設等を行う。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標187(統計調査の累積改善件数)の実績は3件であり、目標達成に向けて順調に推移していることから、A-2と評価した。

総体的には、業績指標は順調に推移しているが、統計利用者の利便性の向上を図るため、現行統計の改廃や新規統計の創設、統計利用者の視点に立った統計データの加工、ホームページを通じた電子的な統計データの提供等、将来を見据えた新たな統計ニーズへの対応を図っていくことが重要である。このため、以下のとおり施策を推進する。

- ・ 建設統計においては、建築物等実態調査(調査実施体制の改善、調査内容の改善等)の改善、建築物ストックに関連する統計の創設等今後も将来を見据えた新たな統計ニーズへの対応を図りつつ、統計調査の見直しを行う。
- ・ 交通統計においては、既存統計について、統計利用者の視点に立った統計データの加工、提供等を含め、将来を見据えた新たな統計ニーズを図るため、統計調査の見直しを行う。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課: 総合政策局情報管理部情報安全・調査課(課長 江國 実)
関係課: 総合政策局情報管理部情報安全・調査課建設統計室(室長 木下 慎哉)
総合政策局情報管理部情報安全・調査課交通統計室(室長 伴 正)

業績指標 188

統計の情報提供量、ホームページへのアクセス件数 (①収録ファイル数、②HPアクセス件数)

評価

①収録ファイル数 A-2	目標値：① 約 9,200件 (平成22年度)
②HPアクセス件数 A-2	② 約 505,000件 (平成22年度)
	実績値：① 約 5,300件 (平成19年度)
	② 約 453,000件 (平成19年度)
	初期値：① 約 5,000件 (平成18年度)
	② 約 448,000件 (平成18年度)

(指標の定義)

市場・産業関係の統計の体系的な提供に資するため、情報提供の量及びその利用状況 (ホームページへのアクセス件数) を指標とする。

(目標設定の考え方・根拠)

統計調査結果については、ホームページ (<http://www.mlit.go.jp/statistics/details/index.html>) を通じて電子的な形や刊行物により統計データを提供しており、収録ファイル数及びアクセス件数を把握することにより、より一層の調査結果の活用、利用拡大を図るための指標とする。

また、ホームページに掲載する統計データについて、利用者の利便性を考慮した加工可能な形式での統計データの提供拡大を推進する。

(外部要因)

なし

(他の関係主体)

なし

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決 (重点)】

なし

【本部決定】

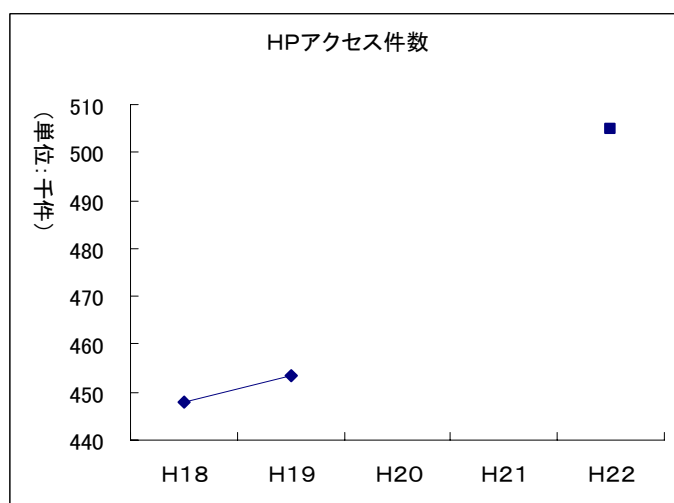
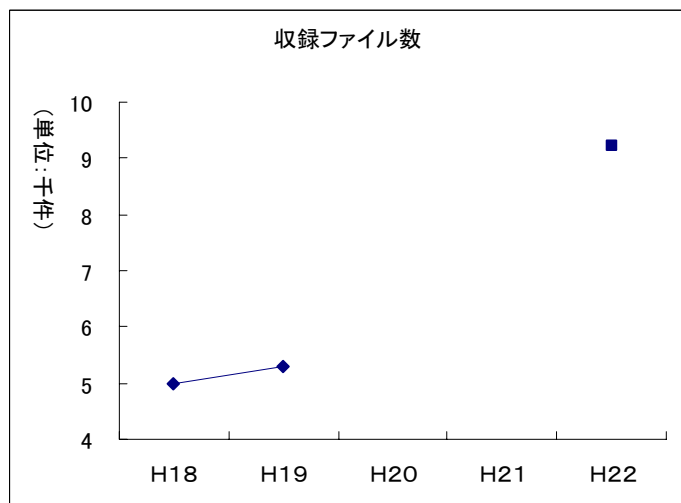
なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値 (①収録ファイル数)				(年度)	
H15	H16	H17	H18	H19	
—	—	—	約5,000件	約5,3000件	

過去の実績値 (②HPアクセス件数)				(年度)	
H15	H16	H17	H18	H19	
—	—	—	約448,000件	約453,000件	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

統計調査結果については、ホームページを通じて電子的な統計データの提供を行い、統計利用者の活用拡大を図る。

建設統計関係予算額	203,704千円（平成19年度）
交通統計関係予算額	484,778千円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

統計の情報提供量である収録ファイル数については、平成19年度末の実績値は約5,300件、ホームページのアクセス件数については、平成19年度末の実績値は約453,000件となり、目標値に向けて順調に推移している。

（事務事業の実施状況）

市場・産業関係の統計調査の整備・活用を図るため、統計調査結果をホームページに掲載することにより収録ファイル数を増加させ、情報の充実を図ると共に利用者利便の向上を図った。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標188「統計の情報提供量、ホームページへのアクセス件数（①収録ファイル数②HPアクセス件数）」については、①収録ファイル数は約5,000件から約5,300件、②ホームページアクセス件数は約448,000から約453,000件となり、業績指標は目標値に向けて増加している。

今後、「政府統計の総合窓口（e-stat）」の本格運用（平成20年度）に伴いアクセス方法が分散されると考えられるものの、提供する統計情報のさらなる充実及び「政府統計の総合窓口（e-stat）」との連携についての検討を進めていくことを考慮すると、収録ファイル数、アクセス件数ともに目標達成に向けた成果を示していると判断できることから、A-2と評価した。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局情報管理部情報安全・調査課（課長 江國 実）
関係課：総合政策局情報管理部情報安全・調査課建設統計室（室長 木下 慎哉）
総合政策局情報管理部情報安全・調査課交通統計室（室長 伴 正）

○活 力

政策目標 9

市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護

施策目標 37

地籍の整備等の国土調査を推進する

地籍の整備等の国土調査を推進し、地籍の明確化を図ること等により、土地に関する最も基礎的な情報を整備する

業績指標

189	地籍が明確化された土地の面積
-----	----------------

【評価結果の概要】

（総合的評価）

地籍の整備等の国土調査を推進し、土地に関する最も基礎的な情報を整備するため、地籍調査事業を実施しているが、その進捗率は依然として低く、特に都市部及び山村部において遅れていることを踏まえ、その状況を改善する促進策の検討を行う必要がある。

（必要性）

地籍の整備等の国土調査は、土地に関する最も基礎的な情報を整備するものであり、その成果は、土地活用の推進、土地取引の円滑化、個人資産の保全、災害復旧の迅速化等に効果を発揮することから、当該施策を積極的に推進していくことが求められている。

（有効性）

進捗が遅れている都市部における地籍調査の促進策としては、法務省等と連携して地籍整備を推進するほか、都市再生街区基本調査（土地活用促進調査）を着実に実施していくことが有効と考えられる。また、林野庁と連携して山村部における地籍調査を推進するほか、全体的な進捗率を向上させるために有効な方策についても検討していく必要がある。

（効率性）

地籍の整備等の国土調査を推進する本施策は、公共事業の用地取得にかかるコスト縮減にもつながるものであり、コスト面に着目して更に効率的な施策の展開を検討していく必要がある。また、地籍調査と同様の効果が得られる国土調査法第19条第5項指定制度についても同様に活用を検討していく必要がある。

（反映の方向性）

- ・ 法務省等と連携して都市部における地籍整備を推進
- ・ 都市再生街区基本調査（土地活用促進調査）の着実な実施
- ・ 公共事業との連携の緊密化による地籍調査の推進
- ・ 19条5項指定制度の活用
- ・ 林野庁と連携して山村部における地籍調査を推進

業績指標 189

地籍が明確化された土地の面積

評価

B-1	目標値：158千k㎡（平成21年度） 実績値：137千k㎡（平成19年度） 初期値：133千k㎡（平成16年度）
-----	--

(指標の定義)

地籍調査を実施した面積（地籍調査に準ずる指定を受けた面積を含む）

(目標設定の考え方・根拠)

第5次国土調査事業十箇年計画（平成12年5月23日閣議決定）において設定された目標値

(外部要因)

該当なし

(他の関係主体)

地方公共団体（事業主体）

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日）

都市部における地籍整備を推進する。（第2章4.）

【閣決（重点）】

社会資本整備重点計画（平成15年10月10日）「第1章に記載あり」

【本部決定】

なし

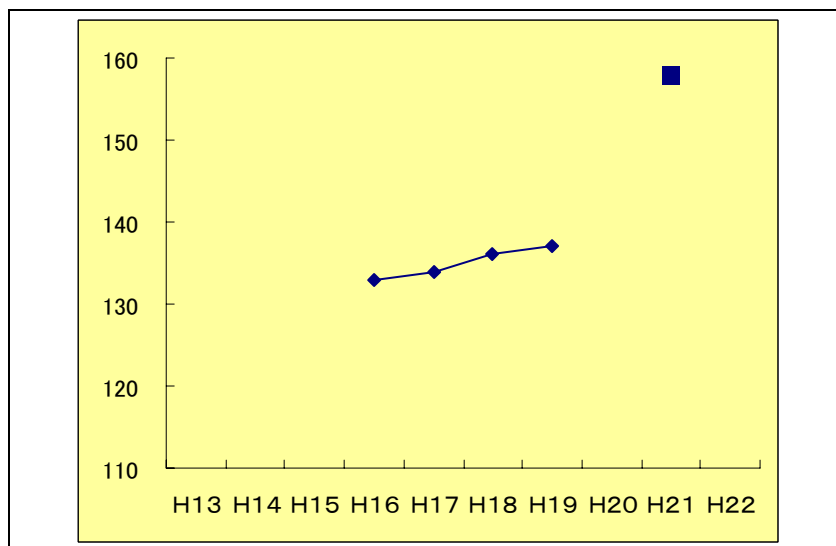
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

(年度)

H15	H16	H17	H18	H19
	133千k㎡	134千k㎡	136千k㎡	137千k㎡



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・全国的な地籍調査の推進
土地の有効利用の基盤となる地籍調査について積極的に推進
予算額：123億円（平成19年度）
- ・都市再生街区基本調査（土地活用促進調査）の実施
国として重点的に対応すべき地域において、地籍整備の前提となる街区外周の調査を実施
予算額：40億円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成19年度の実績値は137千k㎡であり、平成21年度の目標値を達成するために必要と考えられる148千k㎡を大きく下回った。特に、都市部においては2,434k㎡(都市部全体の20%)しか進捗していない状況である(下表参照)。
- ・原因としては、実施主体である地方公共団体における体制が不十分であること等が考えられる。特に、都市部においては土地の細分化、権利意識の強さ等から境界確認の合意を得ることが他の地域に比べて困難であり、調査の進捗の遅れが著しくなっていることが考えられる。

調査対象面積に対する実施状況(昭和26年度～平成19年度)

	対象面積 (k㎡)	平成19年度末 実績面積(k㎡)	平成19年度末 進捗率(%)
人口集中地区(DID)	12,255	2,434	20
宅地	17,793	8,918	50
農地	72,058	50,485	70
林地	184,095	75,095	41
合計	286,201	136,932	48

(注) 対象面積は、全国土面積(377,880k㎡)から国有林及び湖沼等の公有水面を除いた面積である。

(事務事業の実施状況)

- ・平成18年度から、都市部における公図と現況のずれをインターネット上で公開し、地籍調査に対する意識の向上を図っている。
- ・平成19年度においては、街区外周の位置に関する基礎的データを整備する都市再生街区基本調査(土地活用促進調査)を53市区町で実施し、都市部における地籍調査の円滑な実施を支援している。
- ・国土審議会土地政策分科会企画部会地籍調査促進検討小委員会による中間取りまとめ「都市部及び山村部における地籍整備の促進策」(平成19年9月)を踏まえ、調査手法の改善に向けた取組を進めている。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は、依然として低い状態であるが、それを改善するために様々な促進策を検討し、地籍調査を積極的に推進していくのであり、B-1と評価した。
- ・現状では、都市部及び山村部の地籍調査が特に遅れていることから、都市部及び山村部の地籍整備を推進しながら、全体的な進捗率をいかに向上させるかが課題である。
- ・そのため、法務省等と連携して都市部における地籍整備を推進するほか、都市再生街区基本調査(土地活用促進調査)を着実に実施していく。また、地籍調査が公共事業の用地取得にかかるコスト縮減につながることにかんがみ、公共事業との連携を更に緊密化することにより、地籍調査の推進を図っていく。さらに、民間測量成果等に地籍調査の成果と同一の効果を認める国土調査法第19条第5項指定制度の活用を進めるほか、林野庁と連携して山村部における地籍調査を推進していく。

平成20年度以降における新規の取組

- ・公共事業の実施予定地域において地籍調査を連携して実施し、用地取得の円滑化を図るなど、公共事業と連携した地籍調査の促進策を検討することにより、全国の地籍調査を積極的に推進する。

担当課等(担当課長名等)

担当課：土地・水資源局国土調査課(課長 石川 佳市)

○活 力

政策目標 9

市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護

施策目標 38

海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る

四面環海の我が国において、海運、造船等の海事産業は、我が国の経済、国民の日々の生活を支える上で大きな役割を果たしている。このため、海事産業における船舶・舶用品生産の市場環境整備・活性化ならびに人的基盤（ヒューマンインフラ）である技能者・技術者及び船員（海技者）の確保・育成等は、「海洋国家」である我が国にとって極めて重要な目標・課題である。

業績指標

190	造船業・舶用工業の生産高（世界シェア）
191	海運業（外航及び内航）における船員採用者数の水準
192	海事産業における不当労働行為事件の迅速かつ適切な解決・処理の達成度

【評価結果の概要】

（総合的評価）

海事産業は古くから自由化された世界単一市場において、海外の事業者と熾烈な競争を繰り広げ、円高などの厳しい競争環境の中現在に至っている。

「海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等を図る」という目標の達成に向けた具体的施策として、これまで造船産業人材育成支援事業、船用工業における国際市場環境整備の推進、船員の確保・育成対策等を行ってきたところである。

業績指標の実績値は、全体として概ね目標達成に向け進んでいるが、確実に目標を達成するためには、これまでの施策を着実に実施するとともに、海洋環境イニシアティブ総合施策、船員確保・育成等総合対策事業の新設による船員確保・育成対策等の新たな施策を推進する必要がある。

（必要性）

海事産業は国民生活・経済を支える上で重要な役割を果たしており、海洋国日本として安定的な国際海上輸送の確保、輸送に伴う海上安全の確保等国民ニーズに対応してきている。

最近、原油価格、鋼材等の資機材価格の高騰等、海事産業の市場環境整備・活性化に対する制約要因が顕在化しており、また、人材確保面においては、造船産業における技能者・技術者や船員の高齢化に伴う大量退職による海事産業従事者の不足が生じることが懸念されている。

よって、引き続き海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等に資する施策を推進する必要がある。

（有効性）

造船業・船用工業においては、韓国・中国との国際競争が一層激化していく見込みであることから、今後とも、人材育成、国際市場環境の整備等に努めていくことが有効である。

船員の確保・育成は、高齢化の進展等により船員不足が今後ますます深刻化していく見込みであることから、船員確保・育成等総合対策事業の新設等、内・外航を通じ優秀な日本人船員を確保・育成していくための各種施策を実施することが有効である。

（効率性）

従来より、海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等は、景気動向、雇用情勢により大きく左右されている。国や関係業界・事業者はそれぞれの役割分担に責任を持ち、連携しつつ景気動向等を適確に認識し、国際競争市場の情勢に機敏に対応することが最も効率的である。

（反映の方向性）

- ・ 基本的にはこれまでの施策を引き続き確実に実施
- ・ 海洋環境イニシアティブ総合施策の推進
- ・ 船員確保・育成等総合対策事業の推進
- ・ 原油・資源価格の高騰等国際経済環境変化への機敏な対応

業績指標 190
造船業・船用工業の生産高（世界シェア）

評価

B-1	目標値：1/3（平成21年度） 実績値：0.31（平成19年度） 初期値：1/3（平成17年度）
-----	--

（指標の定義）
 海洋国日本として貿易等の海上輸送、輸送に伴う海上安全の確保等あらゆる国民ニーズから必要とされる船舶・舶用品の生産に必要な不可欠な諸施策を講じることによる市場環境整備・活性化状況を世界におけるシェアで示したものの。

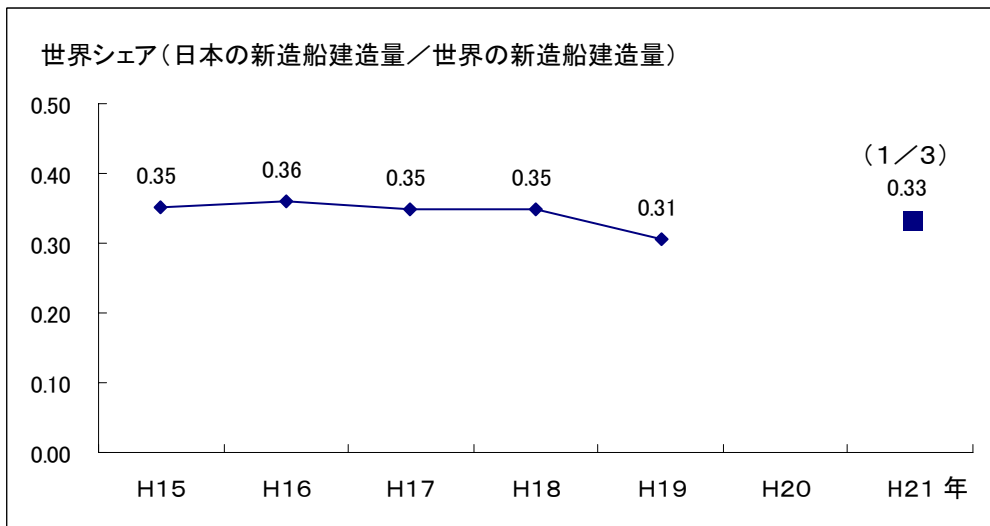
（目標設定の考え方・根拠）
 我が国造船業・船用工業事業者の生産高の世界におけるシェア（トン数ベース）。平成17年末現在1/3のシェアを維持する。

（外部要因）
 造船市場の景気変動等に伴う需要の変化

（他の関係主体）
 造船事業者・船用工業事業者

（重要政策）
【施政方針】
 なし
【閣議決定】
 なし
【閣決（重点）】
 なし
【本部決定】
 なし
【政府・与党申合】
 なし

過去の実績値					（年度）
H15	H16	H17	H18	H19	
0.35	0.36	0.35	0.35	0.31	



事務事業の概要
主な事務事業の概要

○経済協力開発機構（OECD）造船部会分担金
 予算額0.12億円（平成19年度）
 OECDでは、造船に関する唯一の多国間フォーラムである造船部会を設け、世界の造船業の健全な発展に向けて、市場動向の共通認識の醸成、各国造船政策に関する意見交換を通じた政策協調の推進等の取組みを行っている。このOECD造船部会の活動へ積極的に参加し、造船市場に関する共通認識の醸成、公正な競争条件の確保等造船業の健全な発展のための政策協調に貢献していくため、当該年度予算に係わる我が国分担金を支払う。

○超高速船の輸出振興等の推進

予算額0.45億円(平成19年度)

高速船の国際海事展出展及びセミナーの開催等により超高速船の運航性能・有効性を世界に発信する事を通じて、超高速船の輸出振興・国際展開を図る。

○造船産業人材育成支援事業

予算額0.45億円(平成19年度)

造船技能者の大量退職を迎える中、次世代を担う人材に効率的な訓練を施して造船に関する「匠」の技能を円滑に伝承するとともに、人材データベースを構築して技能者の活用を促進することにより、造船業の技術基盤を維持して国際競争力を確保し、もって雇用創出と地域経済活性化を図る。

○舶用工業における国際市場環境整備の推進

予算額0.05億円(平成19年度)

舶用工業における国際市場環境整備を推進し、我が国舶用工業の国際競争力の強化を図る。

関連する事務事業の概要

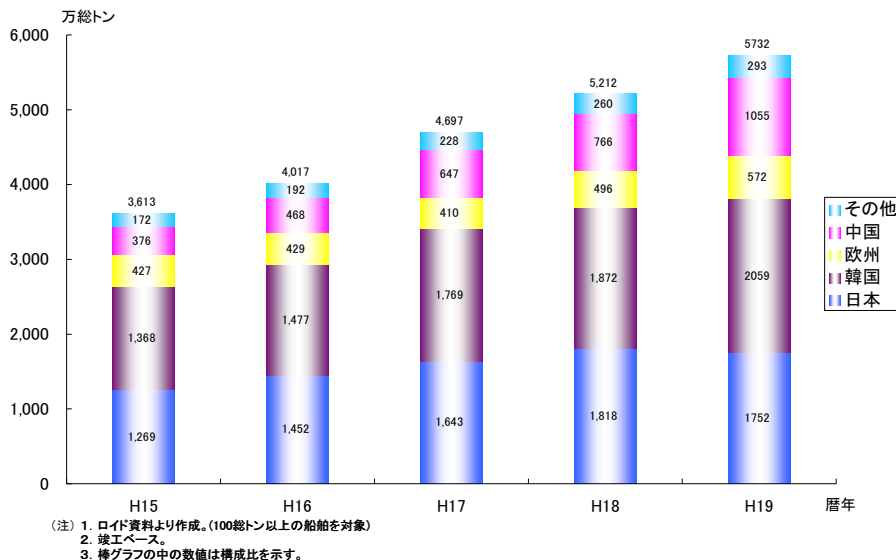
該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成19年度の実績値は0.31であり、平成18年度に比べ0.04ポイントの減少であった。
- ・新造船建造量で見ると、世界の実績値は5,212万総トン(平成18年末)から5,732万総トン(平成19年末)へ急増。我が国の平成19年度の実績値は1,752万総トン(平成19年末)となり、昨年度と同水準であった。



世界の造船建造量の推移

(事務事業の実施状況)

○OECD造船部会・主要造船国との対話

OECD造船部会において、造船市場に関する共通認識の醸成や公正な競争条件の確保を図ったほか、主要造船国(韓国、中国、欧州)と、二国間・多国間の実務者レベルによる協議を定期的に行い、更なる国際協調の円滑化に努めた。

○造船産業人材育成支援事業

業界団体による新卒・中途採用者用の即戦力化のための座学・実技研修や、中堅技能者への専門研修等、効率的な訓練の実施を支援することにより、経験豊富な高齢層が有している技術・技能を円滑に伝承するよう努めた。

○舶用工業における国際市場環境整備の推進

舶用工業製品における模倣品による被害実態を把握し、被害国間の連携強化を図るとともに、侵害国に対して対策を取るよう要請を行った。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・これまで、我が国は新造船建造量において世界シェア1/3を順調に維持してきたが、平成19年度の世界シェアは0.31となり、目標値の1/3にはわずかに至らなかった。今後、世界シェア1/3を確保するため、地球環境問題に対応した技術力の向上、海洋環境立国を支える人材の育成等の施策を実施することから、B-1と評価した。
- ・海上荷動量の増加により世界の造船建造量が急激に拡大している中、中国・韓国造船業は低労働コスト・技術力向上により引き続き競争力を高めていることから、今後、当該各国との国際競争がより一層激化していく見込みである。そこで、上記事務事業に加え、地球環境問題に対応する新たな燃費指標の開発・国際基準化や省エネ船・運航システムの開発など、我が国造船産業の国際競争力を強化する各種施策を実施することとする。

平成20年度以降における新規の取組

○海洋環境イニシアティブ総合施策の推進

現在、国際的規制の枠組みが存在しない国際海運からの二酸化炭素排出削減及び技術力向上を通じた我が国造船業の国際競争力向上をめざした施策群を総合的かつ集中的に展開する。

・国際基準化戦略の推進

実際の運航状態での船の燃費（CO₂排出量）を設計段階で評価できる「実燃費指標」等、国際基準の開発等により、新技術の普及促進にかかる環境整備を推進する。

・海洋環境立国を支える人材の育成支援

産官学連携強化により、我が国造船業の基盤となる人材（技術者）を確保・育成する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：海事局船舶産業課（課長 瀬部 充一）

業績指標 191

海運業（外航及び内航）における船員採用者数の水準

評価

A-2	目標値：135（平成22年度） 実績値：158（平成19年度）※速報値 初期値：100（平成17年度）
-----	---

（指標の定義）

国民生活を支える海上輸送の安定的な確保を図る上で必要不可欠な人的基盤（ヒューマンインフラ）である船員について、船員需給総合調査（国土交通省海事局）の海運業（外航及び内航）における年間の船員採用者数（船員経験者（ただし海運業内での移動分を除く）及び船員未経験者）の規模を示した指数。平成17年度の水準を100とする。

（目標設定の考え方・根拠）

海上輸送の人的基盤（ヒューマンインフラ）である船員を今後とも安定的に確保するため、高齢船員の退職規模に見合う採用数の水準を確保することを目標にする。

①高齢船員の退職者数見込み 3,953人（H18～27）

船員（海運業）のうち50歳以上の人数 3,953人 → 今後10年で退職が見込まれる

②海運業における採用者数（現状維持ベース。ただし前職が海運業の船員を除く） 2,920人（H18～27）

H17実績 292人 × 10年 = 2,920人

③退職規模に見合う採用数の水準を確保するために追加が必要な人数 1,033人

追加が必要な人数 1,033人 = 3,953人① - 2,920人②

（追加需要分を段階的に増加させ、退職規模に見合う採用数の水準を確保する場合の毎年の目標見込み）

	初期値	1年後	2年後	3年後	4年後	5年後	6年後	7年後	8年後	9年後	10年後	計
	H17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	H18～27
現状維持A	292	292	292	292	292	292	292	292	292	292	292	2,920
追加B		19	38	57	76	95	114	133	149	167	185	1,033
A+B	292	311	330	349	368	387	406	425	441	459	477	3,953
A+B（指数）	100.0	106.5	113.0	119.5	126.0	132.5	139.0	145.5	151.0	157.2	163.4	

※上記を踏まえ平成22年に現状の35%増が達成できるよう目標設定を行う。

（外部要因）

景気変動に伴う船員需要の増加・減少、船舶の大型化や技術開発の進展による船員需要の減少

（他の関係主体）

海運事業者

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

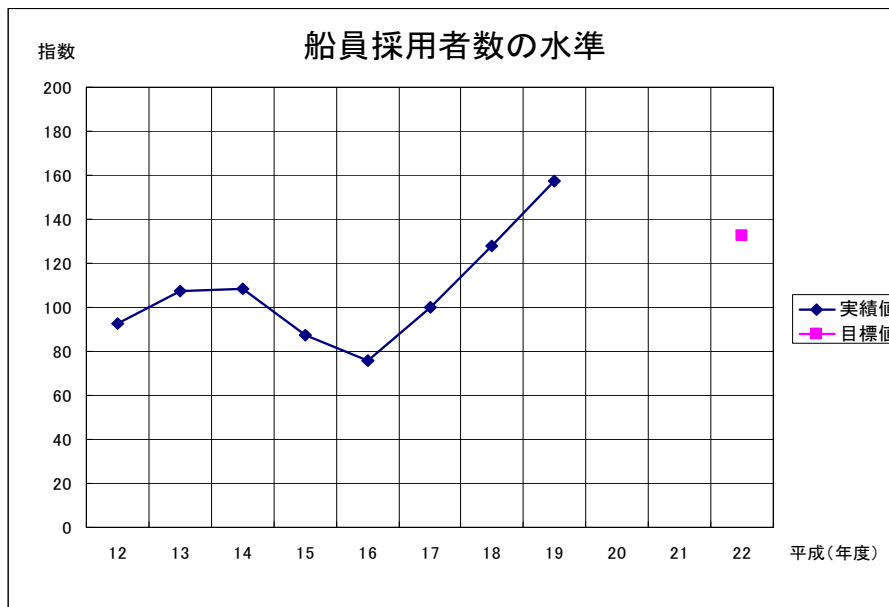
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値							(年度)
H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
93	108	109	87	76	100	128	158



事務事業の概要
主な事務事業の概要

船員確保・育成等総合対策事業
 船員の高齢化が進むとともに、若年の優良船員を確保することが困難となっており、船員不足に対応して、若年船員の雇用促進、船員の供給源の拡大等の対策を講じる。
 予算額 0.8億円 (平成19年度)

関連する事務事業の概要
 該当なし

測定・評価結果
目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)
 平成19年度の実績値(速報値)は158となっており、目標見込みを超え、前年度に比べて指数が大きく伸びている。これは、団塊世代の大量退職による船員数の減少があった一方で、トライアル雇用助成事業等を経て採用される船員が多数おり、新規学卒者等の確保・育成に関する事業が、順調に実施されたものによると評価している。また、景気の変動により、船員に対する需要が増加したことも、指数増加の要因となっていると考えられる。

(事務事業の実施状況)
 若年船員の海運業への就職を促進するため、トライアル雇用助成事業及び船員就業フェア等を実施している。

課題の特定と今後の取組の方向性

国内貨物輸送の約4割を担う内航海運や国内航空を上回る年間延べ1億人が利用する国内海上旅客輸送にとって、内航船員は不可欠の存在であるが、高齢化が著しく(45歳以上が64%)、将来的に約2割程度の船員不足が生じるおそれがある。また、外航船員については、厳しい国際競争の中、30年間で約5万7千人から約2,600人へと極端に減少。非常時も想定し、日本人船員の確保・育成が喫緊の国家的問題となっている。

これに伴い、海上輸送の安定確保の観点から、今度とも、内・外航を通じ優秀な日本人船員(海技者)を確保・育成していくための方策等を検討する「交通政策審議会海事分科会ヒューマンインフラ部会」を立ち上げ、平成19年12月に、船員を①集め、②育て、③キャリアアップを図り、④陸上海技者への転身を支援する、という4つの施策の柱及び海事地域の振興を内容とした答申がなされ、これらの施策を軸に船員の確保・育成を推進していくこととしている。

平成20年度以降における新規の取組

【船員確保・育成等総合対策事業の新設】
 海洋基本法の成立及び海上運送法等の一部改正による船員確保育成対策の強化を踏まえ、安定的な海上輸送を確保する観点から、新規学卒者の他、退職自衛官、女子船員等新たな供給源からの船員確保・育成等の促進を図るため、船員計画雇用促進等事業及び海へのチャレンジフェア等を実施する。また、特定の海事産業集積地域において、地域における様々な関係者が連携して海事関係の人材確保・育成に取り組む場合に、国も共同事業実施主体として参画する海事地域人材確保連携事業を実施する。

担当課等(担当課長名等)
 担当課: 海事局海事人材政策課 (課長 蝦名 邦晴)

業績指標 192

海事産業における不当労働行為事件の迅速かつ適切な解決・処理の達成度

評価

A-2	目標値：100%（平成22年度） 実績値：100%（平成19年度） 初期値：100%（平成18年度）
-----	--

（指標の定義）

指標は、海事産業における不当労働行為事件の審査計画に定める目標処理期間の達成割合とする。不当労働行為事件の迅速かつ適切な解決・処理を行うことにより、安定した労使関係の形成促進を図り、ひいては海事産業の活性化、安全の確保等を図る。

（目標設定の考え方・根拠）

不当労働行為事件の審査計画に定める目標処理期間の達成率

達成率 = 目標処理期間内最終結件数 ÷ 全審査最終結件数 （関連：労働組合法第27条の6第2項第3号）

（外部要因）

- ・雇用情勢、賃金水準など

（他の関係主体）

- ・労使関係者

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・司法制度改革推進計画（平成14年3月19日閣議決定）「第Ⅱ章第1の4に記載あり」

【閣決（重点）】

なし

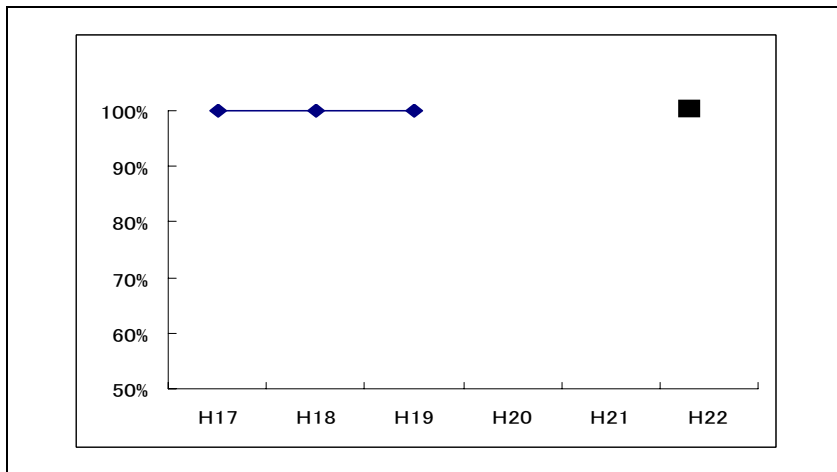
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					（年度）
H15	H16	H17	H18	H19	
-	-	100%	100%	100%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

労働組合法等に基づく、不当労働行為事件の処理等に必要経費を計上している。

予算額 4.1億円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

19年度は1件の不当労働行為事件が発生しているが、目標処理期間内に処理されており、順調に推移している。

(事務事業の実施状況)

順調に推移している背景には、船員労働委員会が労働組合法改正の趣旨を踏まえ、適切に対応しているためと考える。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は、不当労働行為事件の審査計画に定める目標処理期間の達成率であり、過去実績ではいずれも目標期間内に処理されており、A-2と評価した。今後、さらに迅速な処理を目指すこととしている。

平成20年度以降における新規の取組

本業務は、平成20年10月1日以降、厚生労働省・中央労働委員会に所掌事務を移管。
船員労働委員会は平成20年9月30日をもって組織廃止。

担当課等（担当課長名等）

担当課：船員中央労働委員会事務局（総務管理官 山田 信孝）

○横断的な政策課題

政策目標 10

国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備

施策目標 39

総合的な国土形成を推進する

国土形成計画等の策定・推進により、多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築するとともに、美しく、暮らしやすい、国土の形成を図る。このため、国土に関する的確な情報の整備を推進するとともに、これらの情報の幅広い国民各層への提供を充実することで、質の高い国土づくりを進める。また、ヒートアイランドや災害への脆弱性などの大都市問題への対応や地域活性化を図るため、大都市における都市機能の改善やテレワークの普及促進に取り組む。

業績指標

193	国民への国土に関する情報提供充実度（国土数値情報等のダウンロード件数：①国土数値情報ダウンロードサービス、②街区レベル位置参照情報ダウンロードサービス、③オルソ化空中写真ダウンロードシステム）
194	国土の利用、整備及び保全に関する国民意識の醸成（国土計画関係ウェブサイトへのアクセス件数）
195	テレワーク人口比率
196	大都市圏の整備推進に関する指標（①緑被率（首都圏）、②琵琶湖への流入負荷量（化学的酸素要求量）、③帰宅要支援者数（首都圏）、④公共交通利用トリップ数（首都圏））

【評価結果の概要】

（総合的評価）

国土審議会において調査審議（平成17年度～平成19年度）が行われてきたとおり、経済社会情勢の大転換や国民の価値観の変化・多様化が進展している中で、一極一軸型の国土構造を是正し、多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築するとともに、美しく、暮らしやすい国土の形成を図ることが必要であり、国土形成計画を始めとする国土の利用、整備及び保全に関する総合的かつ基本的な計画の策定・推進等を行っているところ。その際、適切な情報に基づく各主体の科学的・合理的な分析や判断・行動が質の高い国土づくりにつながってゆくことから、国土に関する的確な情報の整備を推進するとともに、これらの情報の幅広い国民各層への提供を充実することが必要不可欠である。また、ヒートアイランドや災害への脆弱性などの大都市問題への対応や地域活性化を図るため、大都市における都市機能の改善やテレワークの普及促進に引き続き取り組む必要がある。

（必要性）

国土空間においては、個人、NPO、企業、公的主体といった様々な主体が相互に関係しながら活動していることから、これらの主体が適切な情報に基づいて科学的・合理的な分析や判断・行動を行うことが、総体的に質の高い国土づくり・地域づくりにつながってゆくものである。このため、国土に関する各種の情報を総合的、体系的に収集・整備・分析するとともに、これらの情報や分析成果を国土づくり・地域づくりに関係する多様な主体に広く提供することが必要である。

（有効性）

これまで、国土に関する的確な情報の収集・提供に努めてきた結果、19年度における国土計画関係ウェブサイトのアクセス件数は前年度に比べ3割以上の増加が見られ、国土数値情報を始めとする基礎データは19年度においても順調に利用度が高まっている。このように、国土づくりに関する基礎情報についての国民各層のニーズは高いことから、情報の収集・提供を充実していくことは有効である。

（効率性）

国土空間においては、多様な主体が国土づくりに関わっており、これらの主体に国土に関する的確な情報を幅広くタイムリーに提供する必要があるが、国土に関して収集した大量の情報を、インターネットを通じて、即地的・可視的にまたできるだけ迅速かつ低コストに提供することにより、効率的な情報提供を実施してきている。

（反映の方向性）

国土形成計画の策定・推進等を引き続き着実に進めるとともに、国土に関する情報の収集及び提供の一層の充実を図る。その際、国土形成の進捗状況をより適時適切に把握・分析し、情報提供するための国土のモニタリング手法についての検討を更に進める。

業績指標 193

国民への国土に関する情報提供充実度（国土数値情報等のダウンロード件数：①国土数値情報ダウンロードサービス、②街区レベル位置参照情報ダウンロードサービス、③オルソ化空中写真ダウンロードシステム）

評価

① 国土数値情報ダウンロードサービス A-2	①目標値：現状維持又は増加（平成19年度以降毎年度） 実績値：34万件（平成19年度） 初期値：33万件（平成18年度）
② 街区レベル位置参照情報ダウンロードサービス C-2	②目標値：現状維持又は増加（平成19年度以降毎年度） 実績値：9万件（平成19年度） 初期値：20万件（平成18年度）
③ オルソ化空中写真ダウンロードシステム A-2	③目標値：現状維持又は増加（平成19年度以降毎年度） 実績値：20万件（平成19年度） 初期値：4万件（平成18年度）

（指標の定義）

国土計画局は、以下のインターネットサイトにおいて国土に関するデジタルデータを無償で公開している。その一か年度のダウンロード件数である。

①「国土数値情報ダウンロードサービス」 <http://nlftp.mlit.go.jp/ksj/index.html>

国土計画・地域計画の策定等に活用することを目的にした、国土に関する様々なデータ。平成18年度以降提供している地理情報標準（JPGIS）に準拠するように変換したデータを含む。

②「街区レベル位置参照情報ダウンロードサービス」 <http://nlftp.mlit.go.jp/isj/index.html>

全国の都市計画区域相当範囲を対象に、街区単位（「〇〇町△丁目□番」）の位置座標（代表点の緯度・経度、平面直角座標）を整備したデータ

③「オルソ化空中写真ダウンロードシステム」（平成18年度より提供） <http://orthophoto.mlit.go.jp/>

国土全域を約1万分の1の縮尺で撮影した空中写真をデジタル化した画像データを、GISを用いて地図データ等と重ね合わせを行えるようにしたデータ

（目標設定の考え方・根拠）

多様な主体における国土情報の整備・利活用は、国土の利用・整備・保全等国土上に展開される活動のあらゆる面で効果を発揮するものであることから、国土計画局は国土数値情報等の幅広い普及を目的としてインターネットサイトを通じて無償で提供している。

本業績指標は、その利用度合いの目安として、1年間のデータのダウンロード件数を測定するもの。

（外部要因）

自由な二次配布を認めているため、国土計画局運営サイトからのダウンロード件数のみがこれら情報の社会における普及度を測る絶対的な度合いではない。

（他の関係主体）

なし

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

地理空間情報活用推進基本計画（平成20年4月15日閣議決定）「第Ⅱ部第2章2. に記載あり」

【閣決（重点）】

なし

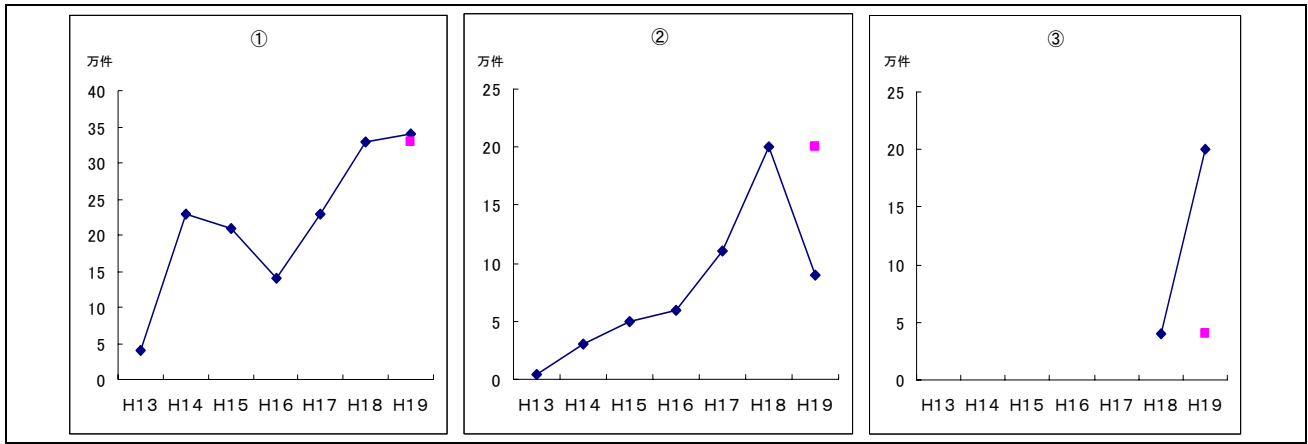
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
	H15	H16	H17	H18	H19
①	21万件	14万件	23万件	33万件	34万件
②	5万件	6万件	11万件	20万件	9万件
③	-	-	-	4万件	20万件



事務事業の概要
主な事務事業の概要

国土の利用に関する総合的かつ基本的な政策及び計画の策定及び推進を行うためには、国土に関する各種の情報を総合的、体系的に収集・整備・分析するとともに、これらの情報や分析成果を国土づくり・地域づくりに関係する多様な主体に広く提供し、国土に関する理解や取組を促進することが必要である。

このため、国土数値情報、街区レベル位置参照情報、オルソ化空中写真を整備・更新するとともに、インターネットを通じて一般に無償公開する。また、そのための調査・検討を行う。

関連する事務事業の概要

「地理空間情報活用推進基本計画」に基づく地理空間情報の活用の推進（施策目標 4 0 関係）

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 国土数値情報ダウンロードサービス
実績は18年度と比較して微増であり、順調であると判断できる。
- ② 街区レベル位置参照情報ダウンロードサービス
実績は18年度と比較して大きく下回っているが、18年度の実績値が長期的な推移に照らし突出して高いため、判断できない。
- ③ オルソ化空中写真ダウンロードシステム
実績は大きく伸長しており、順調であると判断できる。

(事務事業の実施状況)

- ① 国土数値情報ダウンロードサービス
国土数値情報の整備については、平成19年度に9項目の新規整備を、その他既存9項目の時点更新を行った。これにより国土数値情報は、9項目18データ増加し、累計93項目195データとなっている。
(注:「項目」数は国土数値情報の種類を数えたものであり、「データ」数は種類のほか時点の異なるものを別個のものとして数えたものである。)
- ② 街区レベル位置参照情報ダウンロードサービス
街区レベル位置参照情報については、地名の変化を反映させた最新の情報であることが必要であることから、平成19年度においても引き続き最新の情報に更新した。
- ③ オルソ化空中写真ダウンロードシステム
国土計画局が保有する航空写真約40万枚のうち、平成19年度までにオルソ化空中写真としての整備については、オルソ化空中写真ダウンロードシステムについては、平成19年度に主に西日本の提供を開始するとともに、システム改良を行い、利便性を向上させた。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ① 国土数値情報ダウンロードサービス
業績指標は33万件(18年度)→34万件(19年度)と増加しており、目標値を達成しているので「A」と評価した。このため、「2」(現在の施策を維持)と位置付けることとした。目標値は、「現状維持又は増加」とし、今後も毎年度評価する。
- ② 街区レベル位置参照情報ダウンロードサービス
業績指標は20万件(18年度)→9万件(19年度)と減少しているが、18年度の実績値が長期的な推移に照らし突出して高いため、前年度からの比較のみにおいて評価することの妥当性に疑問があることから、判断を保留し「C」と評価した。18年度の実績値が突出して高い理由については、平成17年度にいわゆる平成の大合併が集中したために全国の多数の市町村で地名の変更が生じ、これに対応して更新した情報(平成18年度提供)への需要が極めて高かったためと推察される。平成17年度の実績値についても平成16年度の市町村合併による影響があると推測される(参考:市町村合併件数30件(15年度)→215件(16年度)→325件(17年度)→12件(18年度))。市町村合併による需要増の影響がない比較のためには平成16年度との比較または来年度実績値の評価によることが妥当である。
平成13年度~平成16年度までのトレンドとの比較によれば増加していると言えることから、今後は前年度と比較して現状維持又は増加が期待できると考えられるため、「2」(現在の施策を維持)と位置付

けることとした。また、目標値は「現状維持又は増加」とし、今後も毎年度評価する。

③ オルソ化空中写真ダウンロードシステム

業績指標は4万件（18年度）→20万件（19年度）と増加しており、目標値を達成しているので「A」と評価した。このため、「2」（現在の施策を維持）と位置付けることとした。目標値は「現状維持又は増加」とし、毎年度評価する。

（総論）

指標は概ね順調に推移していると考えられるが、国土の質的向上を目指す国土形成計画・国土利用計画の策定を踏まえ、これらの推進・進捗状況の評価に資する情報に対する要請がある。このため、既存の情報項目の時点更新にとどまらず、一層の情報の充実を目指した調査・検討を行う。

平成20年度以降における新規の取組

- ・国土の質的向上を目指す国土形成計画・国土利用計画の策定を踏まえ、国土に関する各種の情報を充実させるため、国土情報の整備等に関する総合的検討を行い、中長期的に今後整備すべき情報の種類について検討する。
- ・市町村合併が進み市町村単位で集計されている各種統計データの連続性が保たれなくなっているなど、国土政策を立案する上での分析単位として市町村単位の情報では不十分となってきたため、国土の分析に資するための国土情報を整備する単位となる基礎的な地域区分の設定についての検討を開始する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：国土計画局参事官（参事官 大野 淳）

業績指標 194

国土の利用、整備及び保全に関する国民意識の醸成（国土計画関係ウェブサイトへのアクセス件数）

評価

A-2

目標値：現状維持又は増加（平成19年度以降毎年度）
 実績値：2,506,099件（平成19年度）
 初期値：1,870,697件（平成18年度）

（指標の定義）

国土計画局が設置・運営する国土計画関係ウェブサイト（「国土のモニタリング（<http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/monitoring/system/index.html>）」「インターネットでつくる国土計画（<http://www.kokudokeikaku.go.jp/>）」）のアクセス件数

（目標設定の考え方・根拠）

国土計画に対する国民意識を醸成し、計画づくりへの高い関心を保ち続けるという観点から、対前年同もしくは増加を目標とする。

（外部要因）

特になし

（他の関係主体）

特になし

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

なし

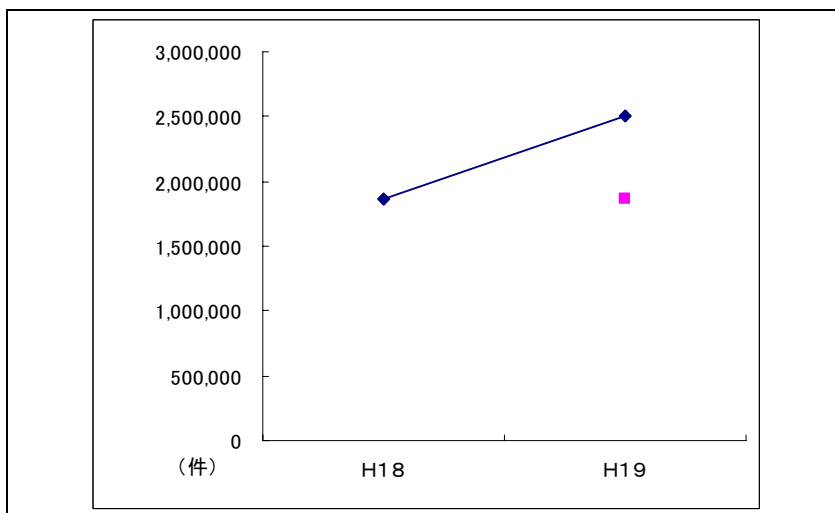
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

(年度)

H15	H16	H17	H18	H19
—	—	—	1,870,697件	2,506,099件



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 国土形成計画の策定事務
 - ・国土審議会における調査審議を踏まえ、国土形成計画（全国計画）の検討、原案作成。
 - ・国土形成計画（全国計画）の原案についてウェブサイト等を通じて公表するとともに、広く国民や地方公共団体からの意見募集を実施。
 - ・広域地方計画については、計画策定の準備作業を各ブロックにおいて進める。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・国土計画関係ウェブサイトのアクセス件数は、前年度に比べ3割以上の増加が見られ、順調に推移している。

(事務事業の実施状況)

○国土形成計画の策定事務

- ・国土形成計画（全国計画）については、国土審議会における調査審議を踏まえ原案を作成し、昨年12月にウェブサイトにて公表するとともに、本年1月にかけてパブリックコメント及び地方自治体からの意見聴取を実施した。この後、本年2月に当該原案を国土審議会へ諮問し、同審議会から「概ね妥当である」旨答申を得た。
- ・広域地方計画については、各ブロックにおいてプレ広域地方計画協議会を開催するなど、計画策定の準備作業を行った。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・平成19年度における国土計画関係ウェブサイトのアクセス件数は、2,506,099件であり、前年度の1,870,697件より増加しているため、A-2と評価した。
- ・平成20年度においても、引き続き国土形成計画（全国計画）及び広域地方計画の策定へ向けた検討、調整等を行う。また、策定後の計画の効果的な推進へ向けて、モニタリングをはじめとする計画の進行管理についても力を入れる。

平成20年度以降における新規の取組

- ・国土形成計画の進行管理に係る方策検討

担当課等（担当課長名等）

担当課：国土計画局総合計画課（課長 川上 征雄）
国土計画局広域地方計画課（課長 福島 章）
国土計画局広域地方整備政策課（課長 和田 信貴）

業績指標 195
テレワーク人口比率

評価

C-2	目標値：約20%（平成22年度） 実績値：約10%（平成17年度） 初期値：約10%（平成17年度）
-----	--

（指標の定義）

就業者人口に占めるテレワーカーの比率。テレワーカーとは、ITを活用して、場所と時間を自由に使った柔軟な働き方を週8時間以上する人とする。

（目標設定の考え方・根拠）

「IT新改革戦略」（H18. 1、IT戦略本部）に掲げられている「2010年までに適正な就業環境の下でのテレワーカーが就業者人口の2割を実現」とする目標により設定。

（外部要因）

該当なし

（他の関係主体）

総務省、厚生労働省、経済産業省

（重要政策）

【施政方針】

第166回国会における安倍内閣総理大臣施政方針演説（平成19年1月26日）

「意欲と能力のある女性が、あらゆる分野でチャレンジし、希望に満ちて活躍できるよう、働き方の見直しやテレワーク人口の倍増などを通じて、仕事と家庭生活の調和を積極的に推進します。」

【閣議決定】

経済財政改革の基本方針2007（平成19年6月19日）

「テレワーク人口倍増アクションプラン」を着実に推進するなど、テレワーク普及に向けた総合的な支援環境の整備を図り、平成22年までにテレワーク人口倍増を実現する。

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

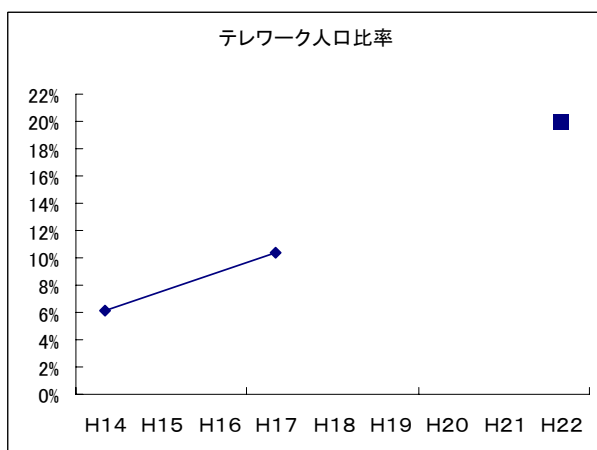
IT新改革戦略（平成18年1月19日 IT戦略本部決定）

「2010年までに適正な就業環境の下でのテレワーカーが就業者人口の2割を実現」

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値（テレワーク人口比率）						（年度）
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
約6%	—	—	約10%	—	—	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ・テレワークの推進
 テレワークセンターの実証実験や、普及啓発活動を実施し、テレワークの普及促進を図る。
 予算額：0.4億円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

テレワーク人口比率は平成20年度に次回の実態調査を実施する予定であり、平成19年度の実績値は把握できないが、平成17年度の実績値は約10%で前回調査時(平成14年度)から約4%増加しており、順調に増加している。

(事務事業の実施状況)

横浜市及び鶴ヶ島市において、テレワークセンターの実証実験を実施した。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標であるテレワーク人口比率は年々伸びているが、平成19年度の実績値を把握できず、進捗が判断できないためC-2と評価した。今後も引き続きテレワーク普及のための取組を進める。

平成20年度以降における新規の取組

大都市の企業のテレワーク導入や地方のテレワークを推進するためのワークショップを実施する。

担当課等(担当課長名等)

担当課：都市・地域整備局都市・地域政策課広域都市圏整備室(室長 牧 哲史)

業績指標 196

大都市圏の整備推進に関する指標 (①緑被率 (首都圏)、②琵琶湖への流入負荷量 (化学的酸素要求量)、③帰宅要支援者数 (首都圏)、④公共交通利用トリップ数 (首都圏))

評価

①緑被率 (首都圏)	C-2	①目標値：維持 (平成23年度) 実績値：34% (平成18年度) 初期値：34% (平成18年度)
②琵琶湖への流入負荷量 (化学的酸素要求量) C-2		②目標値：35, 885 kg/1日 (平成22年度) 実績値：38, 396 kg/1日 (平成17年度) 初期値：38, 491 kg/1日 (平成16年度)
③帰宅要支援者数 (首都圏)	C-2	③目標値：半減 (平成23年度) 実績値：約1, 370万人 (平成18年度) 初期値：約1, 370万人 (平成18年度)
④公共交通利用トリップ数 (首都圏)	C-2	④目標値：維持 (平成20年度) 実績値：約105百万トリップ (平成10年度) 初期値：約105百万トリップ (平成10年度)

(指標の定義)

大都市圏における主要な広域的・分野横断的課題である環境、防災、活力のそれぞれについて、代表する指標を設定するとともに、近畿圏の水がめである琵琶湖の整備に関する指標を設定し、それらを総合的に評価することにより、大都市圏の整備推進の進捗を把握する。

①緑被率 (首都圏)

首都圏既成市街地及び近郊整備地帯における緑被率

②琵琶湖への流入負荷量 (化学的酸素要求量)

化学的酸素要求量 (COD) : kg/1日。

③帰宅要支援者数 (首都圏)

平日午前12時に首都圏において大地震が発生し、交通機関が麻痺したと仮定し、帰宅行動を支援する必要があると推計される人の数。

④公共交通等利用トリップ数 (首都圏)

東京都市圏における、エネルギー負荷の小さい移動手段 (鉄道・バス・徒歩・二輪) を利用したトリップ数

(目標設定の考え方・根拠)

①緑被率 (首都圏)

平成18年度の数値の維持を目標とする。

②琵琶湖への流入負荷量 (化学的酸素要求量)

平成10年度に行われた「琵琶湖の総合的な保全のための計画調査」の水質保全分野の第1期目標である「昭和40年代前半レベルの流入負荷」を目標とする。

③帰宅要支援者数 (首都圏)

平成18年度の概ね半減 (初期値から計画策定により計画上円滑な帰宅が可能と推定される人数を除外した数) を目標とする。

④公共交通等利用トリップ数 (首都圏)

平成10年度の数値の維持を目標とする。

(外部要因)

①②③④該当なし

(他の関係主体)

①③④該当なし

②農林水産省、林野庁、環境省、水産庁、滋賀県

(重要政策)

【施政方針】

①②③④なし

【閣議決定】

①②③④なし

【閣決 (重点)】

①②③④なし

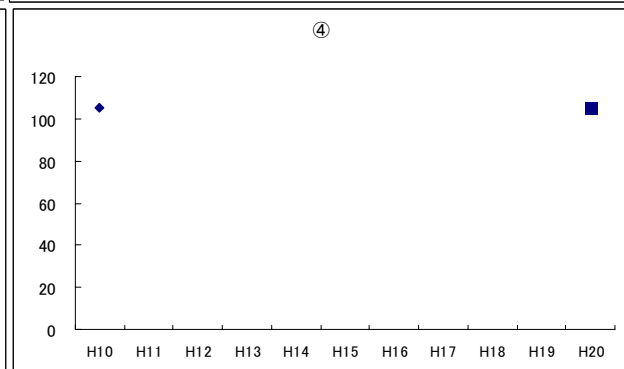
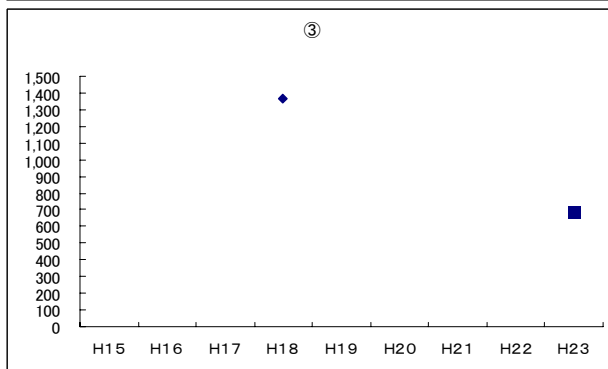
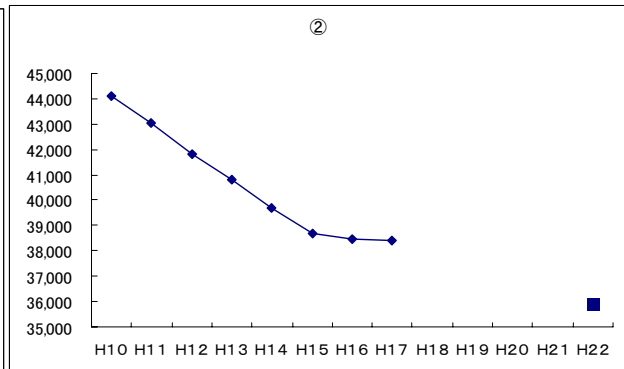
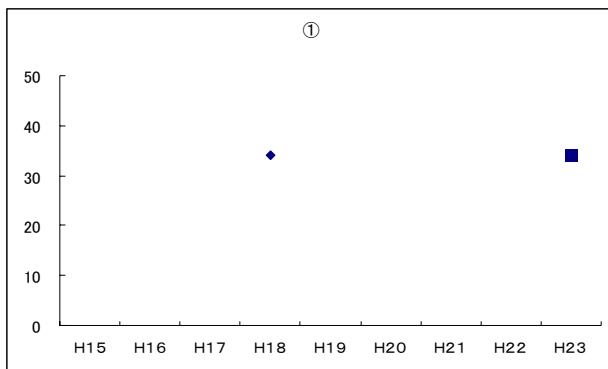
【本部決定】

①②③④なし

【政府・与党申合】

①②③④なし

過去の実績値 (①緑被率 (首都圏))									(年度)					
H15			H16			H17			H18			H19		
-			-			-			34%			-		
過去の実績値 (②琵琶湖への流入負荷量 (化学的酸素要求量))									(年度)					
H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19					
44,086	43,055	41,832	40,809	39,683	38,671	38,491	38,396							
kg/1日	kg/1日	kg/1日	kg/1日	kg/1日	kg/1日	kg/1日	kg/1日							
過去の実績値 (③帰宅要支援者数 (首都圏))									(年度)					
H15			H16			H17			H18			H19		
-			-			-			1,370万人			-		
過去の実績値 (④公共交通等利用トリップ数 (首都圏))									(年度)					
H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19					
105	-	-	-	-	-	-	-	-	-					
百万トリップ														



事務事業の概要

- 主な事務事業の概要**
- ①緑被率 (首都圏)
 - ・大都市圏における水循環と緑の回復に関する都市環境インフラ再生のための広域的・分野横断的な対策 (ヒートアイランド対策を含む) について、有効な施策を取りまとめた施策カタログを作成する。
 - 予算額: 0.2億円 (平成19年度)
 - ②琵琶湖への流入負荷量 (化学的酸素要求量)
 - ・琵琶湖の水質改善等に関する事業連携方策を策定し推進することにより、琵琶湖の総合的な保全を図る。
 - 予算額: 0.2億円 (平成19年度)
 - ③帰宅要支援者数 (首都圏)
 - ・首都圏、近畿圏、中部圏における被災時の帰宅行動把握・想定を行い、対応策を検討する。
 - 予算額: 0.2億円 (平成19年度)
 - ④公共交通等利用トリップ数 (首都圏)
 - ・大都市圏において世代毎に夜間人口分布等の現状及び近年の変化を明らかにし、将来予測を行う。
 - 予算額: 0.2億円 (平成19年度)

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

①緑被率（首都圏）

平成19年度は緑被率の計測を行っていないが、自治体と共に研究会を開催するなどして、その取組を促してきたところであり、平成20年度以降に緑被率の計測を行うこととしている。

②琵琶湖への流入負荷量（化学的酸素要求量）

平成17年度においては前年度実績値から0.2%減少したが、それ以降の実績値は算出中であり、把握できていない。

③帰宅要支援者数（首都圏）

平成19年度は帰宅時にボトルネックとなる箇所等について分析中であり、帰宅要支援者数の変化については調査していない。

④公共交通等利用トリップ数（首都圏）

東京都市圏における、公共交通等利用トリップ数（首都圏）の調査は平成20年に実施される予定。（都市交通年報で公表されている平成16年と17年の交通機関別旅客輸送人員を見ると、首都交通圏のJR、私鉄、地下鉄、路面電車及びバス輸送人員の合計は若干増加している。）

(事務事業の実施状況)

①緑被率（首都圏）

大都市圏における水循環と緑の回復に関する都市環境インフラ再生のための広域的・分野横断的な対策（ヒートアイランド対策を含む）について、有効な施策を取りまとめた施策カタログを作成し、自治体等における取組を促進させるよう啓発に努めている。

②琵琶湖への流入負荷量（化学的酸素要求量）

平成19年度は、琵琶湖総合保全推進調査業務として、下記事項を調査した。

1) 琵琶湖の総合的な保全計画の進捗状況の把握

2) 難分解性溶存有機物の発生量の把握及び水質保全に効果的と評価された対策について削減効果の評価を実施。

3) 流入河川における難分解性溶存有機物の発生負荷量及び対策を行った場合の削減量を試算し評価を実施。

4) 上記1)から3)を踏まえて、琵琶湖総合保全計画の第1期の目標達成へ向け水質保全分野施策の方向性及び効率的な事業連携のあり方を検討した。

また、関係6省庁で構成する琵琶湖総合保全連絡調整会議を開催し、琵琶湖総合保全推進調査業務の成果について情報共有を行い、琵琶湖の総合的な保全を円滑に推進するための連絡調整を行った。

③帰宅要支援者数（首都圏）

首都圏、近畿圏、中部圏における被災時の帰宅行動把握・想定し、対応策の検討を行った。

④公共交通等利用トリップ数（首都圏）

大都市圏において世代毎に夜間人口分布等の現状及び近年の変化を明らかにし、将来予測を行うとともに、今後の大都市圏整備のあり方について検討を行った。

課題の特定と今後の取組の方向性

①緑被率（首都圏）

業績指標である緑被率の算出が困難な状況であるためC-2と評価した。首都圏において緑地を保全・再生・創出することは、ヒートアイランド現象等の都市問題を解決するために必要であり、引き続きその推進に向けて施策の検討を進める必要がある。

②琵琶湖への流入負荷量（化学的酸素要求量）

業績指標である流入負荷量は、直近の2か年度はそれ以前と比較して減少率が小さくなっているが、確実に減少傾向を示している。しかし、平成19年度の実績値は把握できないため、C-2と評価した。京阪神の約1,400万人の生活や産業活動を支える水源である琵琶湖における流入負荷量を軽減し、水質を改善することは、琵琶湖の環境をより良好な状態に保全し、次世代に継承していくために必要である。当課の事務事業の成果は、水質保全分野施策の方向性及び効率的な事業連携のあり方を示すことで流入負荷量の減少に貢献していると考えられることから、引き続き取組を進める。

③帰宅要支援者数（首都圏）

業績指標である帰宅要支援者数（首都圏）の変化については判断できないためC-2と評価した。今後は更なる検討が必要であり、引き続き取組を進める。

④公共交通等利用トリップ数（首都圏）

業績指標である公共交通等利用トリップ数（首都圏）は数値が算出されていないためC-2と評価した。今後は公共交通機関等を活用し、環境負荷が少なく、便利で快適な都市構造を検討する。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：①②④都市・地域整備局都市・地域政策課広域都市圏整備室（室長 牧 哲史）

③ 都市・地域整備局都市・地域安全課（課長 高橋 忍）

○横断的な政策課題

政策目標 10

国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備

施策目標 40

国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用を推進する

国土の管理、災害・危機管理対応等や、国民生活の利便性の向上、地域及び産業の活性化のためには、地理空間情報を整備・更新し、提供していくことが不可欠である。また、国民が安心して豊かな生活を営むことができる経済社会の発展のためには、地理空間情報を高度に活用することが重要である。

地理空間情報の高度な活用が図られる社会を目指し、各々の業績指標を設定している。

業績指標

197	電子国土Webシステムを利用する団体の数
198	電子基準点の観測データの欠測率

【評価結果の概要】

（総合的評価）

測量において得られた成果をはじめ地理空間情報の高度な活用の推進の実現のため、施策目標４０「国土の位置・形状を定めるための調査及び地理空間情報の整備・活用を推進する」の達成に向けて、電子国土Webシステムや電子基準点に関する施策を実施してきたところ、目標年度における施策目標の達成に向けて順調に進捗しているところであるが、地理空間情報活用推進基本法（平成１９年法律第６３号）及び改正測量法（平成１９年法律第５０号）を踏まえ、引き続き本施策の実施を遂行していくべきである。

（必要性）

ここ数年間、本施策を実施してきた結果、電子国土Webシステムを利用する団体の数の増大や、利用に関する問い合わせの増大から、本施策についての利用者のニーズは高いため、引き続き本施策を進めていく必要がある。また、電子基準点は、GPS測位のための測量の基準点としての安定的なデータの提供に貢献し、地殻変動の検出を着実にを行い、関係機関の需要に的確に応えており、引き続き本施策を進めていく必要がある。これらのように、地理空間情報の高度な活用を推進していく本施策の必要性が上昇していることから、本施策の増強も含めた検討をしていく必要がある。

（有効性）

これまでも需要者のニーズに応じて、電子国土Webシステムについては、必要な機能向上を行い、また、電子基準点の機能の維持のための機器の更新を着実に進めてきたところである。今後とも当該施策の推進のため、地理空間情報の整備・活用と、安定的な電子基準点データの取得・提供を推し進めていくことが有効である。

（効率性）

行政資源の重複投入・分散投入等の非効率な状況は見られない。電子基準点の観測データ活用のための通信やシステムの維持機能の拡充などにおいては、引き続き効率的な展開を進める必要がある。

（反映の方向性）

- ・ 法制度の整備を踏まえた継続事業の見直しや新規事業の立ち上げなどに関する検討
- ・ 電子国土Webシステムの行政利用に応えるための改善の検討
- ・ 電子基準点の新技术への的確な対応の検討

業績指標 197

電子国土Webシステムを利用する団体の数

評価

A-2	目標値：2,000団体（平成20年度） 実績値：1,157団体（平成19年度） 初期値：33団体（平成15年度）
-----	--

（指標の定義）

地理情報の利用環境の整備・充実を図る上での指針。電子国土Webシステムを利用して、ウェブにより地理情報を含んだ情報発信等を独自に行った（すなわち電子国土に参加した）、国の機関、地方公共団体、教育機関、NPO法人、民間企業、個人等の参加団体の数を集計する。なお、省庁の部局・地方出先機関など同一の組織の複数の部署が参加する場合であっても、それぞれが独立したウェブサイトを用いるなど独立した参加形態を取っている場合はそれぞれを1団体と数える。

* 電子国土：国土に関する様々な地理空間情報を位置情報に基づいて統合し、国土をコンピュータ上で再現するもの。国土地理院が提唱。

（目標設定の考え方・根拠）

第6次基本測量長期計画（計画期間平成16年度～平成25年度）において「特に早期の対応が求められている事項」に対する「5年後の目標及び規模」として定められた業績指標値。

（外部要因）

地理情報の利用に関連する情報通信技術動向

（他の関係主体）

任意の地理情報利用団体（参加主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

地理空間情報活用推進基本法（平成19年法律第63号）（平成19年8月10日閣議決定）

【閣決（重点）】

なし

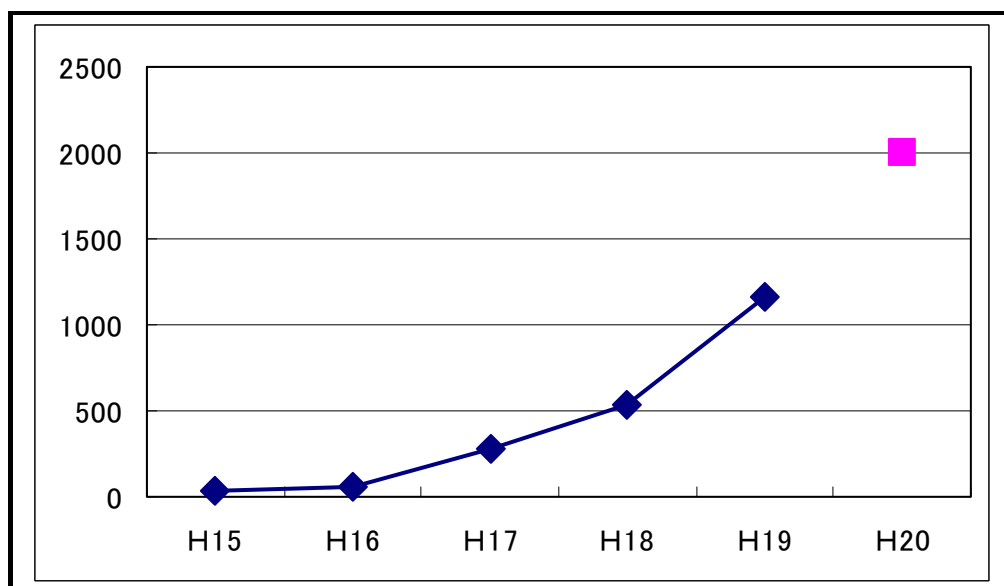
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					（年度）
H15	H16	H17	H18	H19	
33	54	280	536	1157	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

多くの者がより簡便で優れたGISコンテンツを利活用し、IT社会の実現に資するため、基盤的な地理情報をもとにして、さまざまな整備主体が保有する地理情報を位置情報に基づいて統合し、有効に活用するための電子国土Webシステムを構築する。

予算額2,844万円(平成19年度)

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

一般にIT関係のソフト利用についての伸びは新たな技術革新によって指数関数的に伸びる傾向がある。電子国土Webシステムに関しても利用する団体の数は平成18年度以降急速に増加している。また、セミナー等の広報活動やユーザーのための構築に関する講習会など普及・啓発活動の充実により、利用する団体の数は増加しており、順調であると推測される。

(事務事業の実施状況)

- ・利用者から要望が多かったマウスのホイールボタンによる拡大・縮小、GeoTiffファイルの表示などの機能を追加したプラグインVer. 1.1.1の試験公開を始めた。
- ・プラグインを導入しない環境で、電子国土を利用できる非プラグイン版の試験公開を開始した。これにより官公庁などセキュリティの厳しい環境下でも電子国土へのアクセスが可能となる。
- ・電子国土Webシステムの利用説明会の実施やサイト構築ツールの作成等、電子国土の利用者を支援する施策の充実を図った。
- ・地理空間情報活用推進基本法の成立を受け、基盤地図情報の整備を開始した。また、基盤地図情報の提供及び電子国土Webシステムの背景図として活用できるよう環境整備を行った。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・指標の動向にも示したとおり、電子国土Webシステムの参加団体数は今後さらに増加幅が大きくなると想定される。平成19年度の実績値は目標達成に向けた成果を示していると判断されることから平成19年度はA-2と評価した。
- ・今後の取組としては、より利用しやすく判りやすい情報提供を可能とするため、システムの改良・機能拡充を継続するとともに、背景地図として現在継続的に提供している2万5千分1地形図等に加えて、地理空間情報活用推進基本法、同基本計画の成立等を受けて、新たに整備する基盤地図情報を提供することで身近な地域の参照等に用いられる大縮尺の背景地図の活用を促進する。
- ・また、広く求められている安全・安心・防犯に関する情報提供を充実するため、各府省庁・地方公共団体・研究機関等が保有する防災情報を集約する体制の構築に努めると共に、防災等に関する情報の電子国土Webシステムを用いた共有化などの利用促進を図る。
- ・さらに、一般の認知度を改善し、国民生活への浸透を図るため、NPOをはじめとする民間活動等への普及・広報活動を行う。

平成20年度以降における新規の取組

地理空間情報活用推進基本法の成立を受け、基盤地図情報等の提供が義務付けられたため、国土地理院でも基盤地図情報の整備提供および流通の促進を図っているところである。ここで整備された基盤地図情報を電子国土Webシステムの背景図として活用できるようにする。

担当課等(担当課長名等)

担当課	： 国土地理院 総務部 政策調整室	(室長 渡辺俊夫)
関係課	： 国土地理院 企画部 企画調整課	(課長 村上真幸)
	国土地理院 地理空間情報部	(電子国土調整官 北原敏夫)
	国土地理院 地理空間情報部 業務課	(課長 鎌田高造)
	国土地理院 地理空間情報部 情報普及課	(課長 西城祐輝)

業績指標 198

電子基準点の観測データの欠測率

評価

A-2

目標値：1%未満（平成19年度以降毎年度）
 実績値：0.46%（平成19年度）
 初期値：0.71%（平成16年度）

※初期値については確定値に修正した。

（指標の定義）

電子基準点の観測データは、国土の位置・形状を把握するための基本測量、公共測量をはじめ多種多様な測量や測位に利用される他、防災の観点から地殻変動監視にも利用されているなど我が国においてはもはや欠くことのできないものとなっている。さらに国内外を問わず、地球観測等に携わる多くの研究者が利用しているなど、その潜在的ニーズは大きい。このように既に多くのユーザーが存在する電子基準点の観測データを、今後も安定して取得し提供するための指針。

国土の位置の基準となる電子基準点の観測データについて、故障等によるデータの欠測率が今後も1%未満に維持されるよう電子基準点の更新・管理を徹底する。

なお、欠測率は以下の方法で算出している。

欠測率(%) = { 1 - (実際に取得した観測データ数 / 全電子基準点がフルタイムで稼動したときの観測データ数) } × 100

（目標設定の考え方・根拠）

電子基準点の観測データに欠測を生じる主な原因は、GPS受信機・電源部の老朽化や通信・電気系統関係のトラブル等である。そのため、耐用年数を考慮したGPS受信機・電源部の更新と共にGPS受信機と通信装置への無停電（24時間対応）対策を講じてトラブルを最小限にとどめたい。この措置によりデータの欠測率を上げないように目標値を設定した。

（外部要因）

長期間の停電や通信経路遮断等

（他の関係主体）

電力会社、通信会社

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

地理空間情報活用推進基本法(平成19年法律第63号)(平成19年8月10日閣議決定)

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

なし

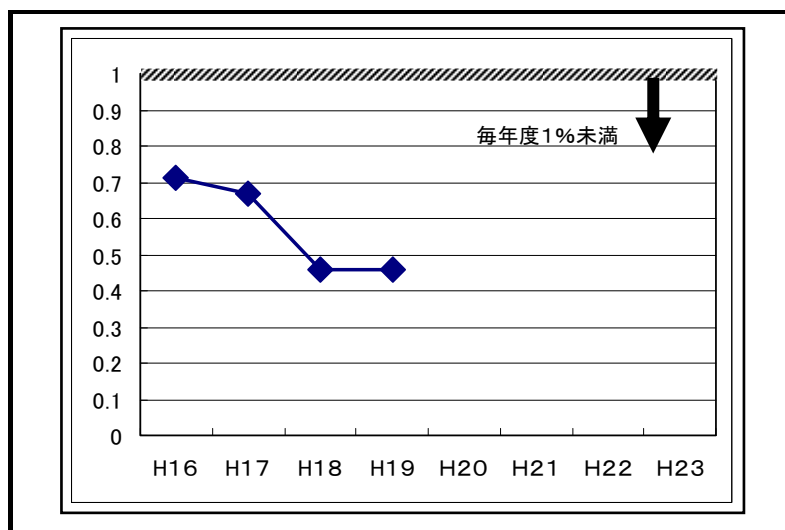
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

(年度)

	H16	H17	H18	H19
—	0.71%	0.67%	0.46%	0.46%



事務事業の概要

主な事務事業の概要

約1,200点の電子基準点によるGPS連続観測を実施し、広域地殻変動を監視すると共に、多くのユーザーに電子基準点の観測データを提供する。また、高精度な観測を実施するために、システムを構成する機器等を常に良好な状態に維持し、十分な機能を確保する。

予算額 95,900万円(平成19年度)

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

調査を開始した平成16年度以降、欠測率は毎年減少しており、順調である。特に、平成18年度は前年度と比較し、約0.2%改善している。

(事務事業の実施状況)

保守業務の一環として、平成16年度よりプロトコルコンバーターの順次交換を実施中である。交換したコンバーターは通信が断絶した場合に、自動的に通信をリセットすることにより、通信を早期に再開することができる。また、平成18年度に一部の電子基準点に雷対策用ブレーカーを設置した。これにより雷によるブレーカー断を防ぐことが可能となった。また、観測データの欠落を監視し、データのリカバリーをおこなうよう保守体制を変更している。これらの処置により、通信断が発生した場合でも早期復旧することにより目標指数が向上したと考えられる。

さらに、老朽化した受信機等を順次交換することで、電気系統のトラブルの減少を図るとともに、GPS近代化計画に対応し、観測の高精度化を目指している。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は現在の施策を維持することで目標を達成していることから、A-2と評価した。しかしながら老朽化した電源・GPS受信機が故障した場合、機器の交換に時間を要するため、欠測が長期化してしまう。そのため耐用年数を考慮し、GPS受信機・電源部を順次更新していく必要がある。また、これまで同様に通信トラブルが発生した場合に早期復旧を目指すため、保守体制の更なる見直しをおこなう。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：国土地理院 総務部 政策調整室 (室長 渡辺 俊夫)
関係課：国土地理院 企画部 企画調整課 (課長 村上 真幸)
国土地理院 測地観測センター 衛星測地課 (課長 雨宮 秀雄)

○横断的な政策課題

政策目標 10

国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備

施策目標 4 1

離島等の振興を図る

我が国の領域、排他的経済水域等の保全、海洋資源の利用、自然環境の保全等に重要な役割を担っている離島について、産業基盤及び生活環境の整備等が他の地域に比較して低位にある状況を改善するとともに、離島の地理的及び自然的特性を生かした創意工夫ある自立的発展を図る。

また、奄美群島、小笠原諸島においては、その特殊事情にかんがみ、基礎条件の改善並びに地理的及び自然的特性に即した振興開発を図り、併せて小笠原諸島への旧島民の帰島を促進し、もって自立的発展並びに住民の生活及び福祉の向上に資する。

業績指標

199	離島地域等における交流・定住人口拡大施策の実施数
200	離島地域等の総人口
201	奄美群島の総人口
202	小笠原村の総人口

【評価結果の概要】

（総合的評価）

離島地域においては、著しい人口の高齢化・少子化にあり、また、その地理的状況等から、産業基盤及び生活環境の整備等が他の地域に比較して低位にある。このため、離島地域等の地理的及び自然的特性を活かした振興施策を実施し、離島地域等の人口減少を極力抑えることとしている。現在のところ、目標年度における施策目標の達成は実現可能と考えられ、この可能性を高めるため、今後も引き続き、現行の施策を実施するとともに、その効果について検証していく必要がある。

奄美群島においては、着実に経済、社会資本が整備され、住民の生活水準は向上し、自立的発展についても、その萌芽がみられ一定の成果が出ている。しかしながら、依然として本土との格差が存在し、若年層を始めとする人口流出が多く、現時点では人口に関する施策目標を達成しているものの、雇用機会の拡大等が課題である。

また、小笠原諸島においては、島内の基盤整備は着実に実施され、相応の成果をあげている。しかしながら、高速交通・通信アクセス、高齢化、施設の老朽化・防災対策等の諸課題が存在し、人口は平成11年をピークに減少ないし横ばい傾向にあり、政策目標の達成に至っていない。

奄美群島及び小笠原諸島については、今後も引き続き、特別の措置による振興開発を実施し、目標の達成に努めるとともに、振興開発のフォローの充実を検討する必要がある。

（必要性）

離島地域においては、人口の大幅な減少、著しい少子・高齢化が進行している。このため、地方公共団体等が実施する交流・定住人口拡大施策（観光振興施策、UJIターン支援施策、就業支援施策、地場産業支援施策、起業支援施策、関係情報提供施策等）を支援することにより、離島地域等の人口減少を抑えることが必要である。

奄美群島においては、依然として本土との格差が存在し、若年層を始めとする人口流出が多く、雇用機会の拡大が課題であるとともに、群島内の均衡ある発展も課題である。

また、小笠原諸島においては、高速交通・通信アクセスの未整備、高齢化・施設の老朽化・防災対策等の諸課題が存在するとともに、貴重な自然の世界遺産登録に向けた環境保護、「排他的経済水域の約3割を確保」という国家的役割を担っていくための定住環境の整備が重要である。

奄美群島及び小笠原諸島については、今後も引き続き、特別の措置による振興開発を実施し、目標の達成に努めるとともに、振興開発のフォローの充実を検討する必要がある。

（有効性）

離島地域においては、離島振興法に基づき、各種基盤の整備を進めてきており、離島住民の生活の安定に寄与しているが、離島の振興のためには、交流人口拡大による活性化、ひいては定住人口の増加が極めて有効であり、今後も引き続き関係省庁と連携しながら施策の推進を図る必要がある。

奄美群島においては、国の特別措置に基づく各種事業の実施により、着実に経済、社会資本が整備され、住民の生活水準は向上し、自立的発展についても、その萌芽がみられ一定の成果が出ている。

また、小笠原諸島においては、国の特別措置に基づく各種事業の実施により、島内の基盤整備は着実に実施され、相応の成果をあげている。

奄美群島及び小笠原諸島については、今後も引き続き、特別の措置による振興開発を実施し、目標の達成に努めるとともに、振興開発のフォローの充実を検討する必要がある。

（効率性）

離島地域においては、離島振興法に基づき、各種基盤の整備を進めてきており、離島住民の生活の安定に寄与しているが、離島の振興のためには、交流人口拡大による活性化、ひいては定住人口の増加が極めて有効であり、今後も引き続き関係省庁と連携しながら施策の推進を図る必要がある。

奄美群島においては、国の特別措置に基づき、平成19年度は4.6億円（国費）の事業の実施により、着実に経済、社会資本が整備され、住民の生活水準は向上し、自立的発展についても、その萌芽がみられ一定の成果が出ている。

また、小笠原諸島においては、国の特別措置に基づき、平成19年度は15.3億円（国費）の事業の実施により、島内の基盤整備は着実に実施され、相応の成果をあげている。

奄美群島及び小笠原諸島については、今後も引き続き、特別の措置による振興開発を実施し、目標の達成に努めるとともに、振興開発のフォローの充実を検討する必要がある。

（反映の方向性）

離島地域においては、各都道府県離島振興担当課への概算要求ヒアリング時において、各離島振興施策が有効かつ効率的に機能しているかを検証、聴取するとともに、各都道府県の作成した離島振興計画が着実に実施されるよう、定期的なフォローアップを行っていく。

奄美群島及び小笠原諸島においては、それぞれの奄美群島振興開発審議会及び小笠原諸島振興開発審議会において、現行のそれぞれの特別措置法による成果と課題を検証し、今後の振興開発のあり方について検討を行い、奄美群島振興開発審議会においては、6月25日、小笠原諸島振興開発審議会においては7月14日に取りまとめを意見具申として頂いたところであり、特別措置法の延長を始めとする諸施策の検討、実施に反映する。

業績指標 199

離島地域等における交流・定住人口拡大施策の実施数

評価

A-2	目標値：510 施策（平成23年度） 実績値：441 施策（平成19年度） 初期値：404 施策（平成18年度）
-----	--

（指標の定義）

対象範囲は、地方公共団体等が実施する離島地域に適用する交流・定住人口拡大施策（観光振興施策、U J I ターン支援施策、就業支援施策、地場産業支援施策、起業支援施策、関係情報提供施策等）に関する個別の取り組み（一つの施策の中に複数の施策を含む場合は当該個別施策を指す）とし、その数を指標とする。

（目標設定の考え方・根拠）

離島関係都道県からのヒアリングによって、平成16年度から平成18年度の実績及び平成19年度（見込み）の数値を確認し、集計した。この集計結果から計測可能な3時点の伸び率のうち、平均を大きく上回る高い伸びを示した平成18年度を除く、平成17年度と平成19年度の伸び率は4%台後半に止まることから、これらを上回る5%増の伸び率を平成23年度まで維持することを前提に目標値を設定することとした。

離島振興に必要な経費（行政部費）等により実施する施策の目的として主要なものは、地域活性化のための交流・定住人口の拡大である。同経費により実施する国の施策は、そのほとんどがモデル的な施策にとどまるものであり、当該目的達成のためには、関係地方公共団体等による同種の施策の実施が欠かせない要素となる。これら地方公共団体等の施策数（具体的な取り組みの数）を増加・普及させることは、国の施策の目的を達成するための目標として適切であると考ええる。

（外部要因）

市町村合併及び地方公共団体が出資する団体の統廃合等による目標値の増減

（他の関係主体）

地方公共団体、一部事務組合及び地方公共団体が出資する団体

（重要政策）

【施策方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

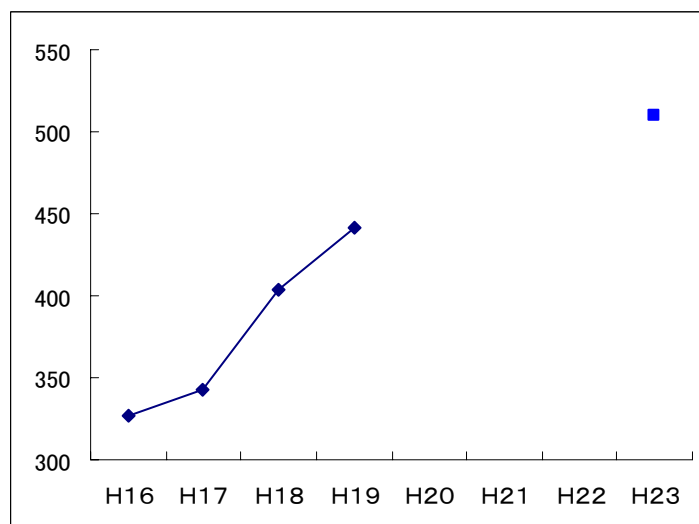
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	
-	327	343	404	441	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○離島地域の振興
地域の創意工夫により地域資源を活用する取組を支援するため、広域的かつ多面的な地域間交流の促進や島づくりのための人材育成等の各種事業・調査を実施している。
予算額：2.4億円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

平成16年度以降、関係地方公共団体による交流人口拡大のための施策数は着実に増加している。平成19年度の実績値は441施策と、目標達成に向けたトレンドを上回るペースで増加しており、指標は順調に推移している。

（事務事業の実施状況）

離島地域の自立的発展を促進するため、それぞれの地域における交流・定住人口拡大のための施策を普及させるべく、モデル的に各種直轄調査等を実施している。また、平成19年度より離島におけるUJIターン支援モデル調査等を実施している。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・平成19年度の実績値は441施策であり、目標達成に向けて順調に推移していることから、A-2と評価した。
- ・離島振興法の対象地域が少数の市町村に限定される都道府県において、当該施策数が横ばい傾向に推移しているところがあることから、国境周辺に位置する外海離島を中心に、今後、対象となる交流人口拡大施策数が増えるよう促す取組が必要と考える。

平成20年度以降における新規の取組

国境周辺有人離島等の担う国家的役割の評価等に関する調査などを実施する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局離島振興課（課長 福島 章）

業績指標 200
離島地域等の総人口

評価

C-2	目標値：402千人以上（平成23年度） 実績値：435千人（平成18年度） 初期値：452千人（平成16年度）
-----	---

（指標の定義）

離島振興法に基づく離島振興対策実施地域の総人口（この値以上の人口となることが目標）
（住民基本台帳ベースの人口）

（目標設定の考え方・根拠）

離島振興対策実施地域は、著しい人口高齢化、少子化、自然的・地理的条件不利下にあり厳しい状況に置かれているが、同地域の振興を図ることにより、これまでの人口の減少率悪化傾向を抑制する。

（目標値設定方法）

離島振興法に基づく離島振興対策実施地域の総人口（住民基本台帳ベース）の平成14年度末～16年度末にかけての3ヶ年の平均増減率を、16年度末人口に乗ずることにより17年度（翌年度）末値を推計。以後、同様に、増減率に乗ずることにより翌々年度以降の人口を推計し、目標年次の23年度末人口を推計。

同方法による推計人口は、離島地域におけるこれまでのトレンドを踏襲したものであり、今後は日本全体の人口減少が継続することからその影響を考慮する必要がある。

このため、前述の方法により求めた平成23年度人口推計値に、「平成17年国勢調査」における各年人口推計値の「17年/16年」減少率を乗じ、更に「18年/17年」減少率を6回乗ずることにより、最終的な下限目標値となる平成23年度末人口を求める。

なお、最終目標値は、今後公表される「平成22年国勢調査」における全国人口減少率、国内全体の社会的・経済的要因、政策等を考慮して評価する。

（外部要因）

様々な自然条件、著しい高齢化等の人口構成、地方財政力の低下に伴う公共事業の減少、魚価の影響、原油価格の影響、若年層の本土への流出についての離島に高校等が無いことの影響、日本全体の経済状況・景気。為替（海外旅行ニーズ関連）、日本全体の人口構成

（他の関係主体）

地方公共団体

（重要政策）

【施策方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

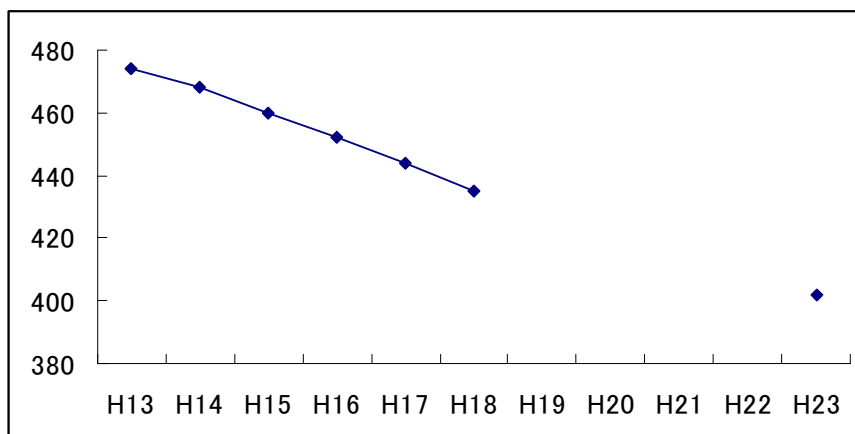
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)	
H13	H14	H15	H16	H17	H18	
474千人	468千人	460千人	452千人	444千人	435千人	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 離島体験滞在交流促進事業
離島の創意工夫ある自立的発展を支援するための事業に国として支援を行い、離島での滞在や体験を通じた交流人口拡大による離島地域の活性化を図るため①施設整備事業②活用プログラム作成③交流事業④離島振興施設の耐震化、バリアフリー化の4つの項目に基づくハード事業及びソフト事業を実施する。
予算額：182百万円（平成19年度）
- 離島振興対策調査
地域の創意工夫により、地域資源を活用する取組を支援するため、広域のかつ多面的な地域間交流の促進や島づくりのための人材育成等の各種事業・調査を実施する。
予算額：55百万円（平成19年度）
- 離島振興対策実施地域に係る特例措置（所得税・法人税）
地域の活性化を図るため、離島振興対策実施地域において製造業、旅館業及び農林水産物等販売業の用に供する施設を新設又は増設した場合の特別償却を措置する。
減収見込額：28.7百万円（平成19年度）
- 特定の事業用資産の買換え等の特例措置（所得税・法人税）
離島振興対策実施地域外にある特定の事業用資産を譲渡し、離島振興対策実施地域内にある事業用資産を取得した場合に、当該譲渡益の一部について課税の繰延べを措置する。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

平成18年度の住民基本台帳による離島振興対策実施地域の人口は435千人であり、平成23年度における目標値以上の人口を保っているが、人口減少は続いている。

（事務事業の実施状況）

- ・各地方公共団体が定めた離島振興計画に基づく事業に対し、その内容の独自性及び塾度に応じて、重点的な支援を行った。
- ・UJIターンを推進するため、離島の魅力などについて情報発信を行った。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・平成18年度の住民基本台帳による離島振興対策実施地域の人口は435千人となっており、指標は低調に推移している。現時点では平成18年度までの実績値しか把握できていないため、C-2と評価した。
- ・離島地域においては各都道府県の作成した離島振興計画に基づき、諸政策が講じられ、着実に成果を上げてきたが、人口減少が続いており、今後一層の振興施策を推進していく必要がある。

平成20年度以降における新規の取組

平成19年に施行された海洋基本法において第26条に単独条項として「離島の保全」が規定されたことに鑑み、国境周辺離島の担う国家的役割に関する調査、離島におけるUJIターン支援モデル調査を実施する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局離島振興課（課長 福島 章）

業績指標 201
奄美群島の総人口

評価

A-1	目標値：123千人以上（平成20年度） 実績値：124千人（平成19年度） 初期値：126千人（平成18年度）
-----	---

（指標の定義）
奄美群島振興開発特別措置法第1条に規定する区域の市町村の住民基本台帳登録人口の総計とする。

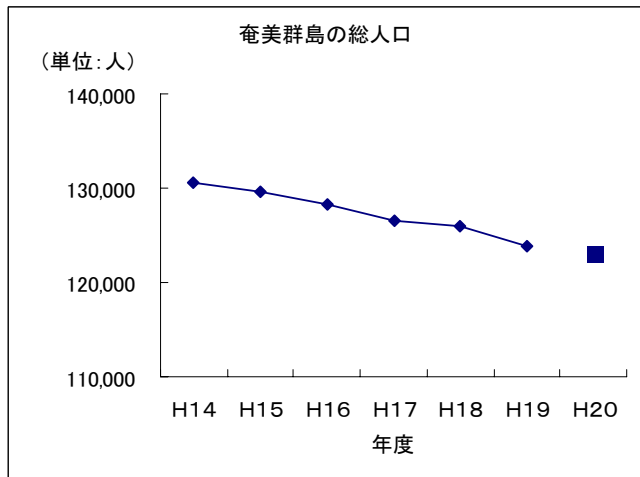
（目標設定の考え方・根拠）
地理的、自然的、歴史的な条件等の特殊事情による不利性を抱える奄美群島においては、振興開発により住民の生活の安定及び福祉の向上を図り自立的発展に結びつけることが必要であり、その達成度を定量的かつ端的に示す指標として人口を用いることとした。

（外部要因）
国内の経済状況や景気動向及び災害

（他の関係主体）
他府省庁、鹿児島県、地元市町村

（重要政策）
【施政方針】
なし
【閣議決定】
なし
【閣決（重点）】
なし
【本部決定】
なし
【政府・与党申合】
なし

過去の実績値					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	
129,524	128,296	126,530	126,021	123,780	



事務事業の概要
主な事務事業の概要

- 奄美群島振興開発事業（ソフト事業・ハード事業）
奄美群島の特性と地元の創意工夫をいかした、地元による主体的な地域づくりを推進するとともに、地域の抱える諸課題の克服と将来の発展に向けた振興を図るため、①産業振興等地域資源活用、②奄美群島体験交流、③人材育成支援、④生活・環境保全対策の4つの項目に基づくソフト事業及びハード事業を実施。
予算額：317,643千円（平成19年度国費）
- 奄美農業創出支援事業
奄美農業の自立的発展を図るため、奄美農業の生産基盤を強化するとともに、付加価値の高い農業の推進、有機物の有効利用、共同利用施設の整備等を推進するための事業を実施。
予算額：90,573千円（平成19年度国費）

- 奄美群島振興開発調査
奄美群島振興開発の方向性を検討するための調査を実施。
予算額：51,204千円（平成19年度国費）
- 奄美群島における工業用機械等に係る特別償却制度（所得税、法人税）
 - ①離島振興対策実施地域に類する地区として奄美群島における、製造業及び農林水産物等販売業の用に供する設備に係る特別償却制度
 - ②奄美群島のうち過疎地域に類する地区において、旅館業の用に供する設備に係る特別償却制度
（減収見込額）7.9百万円（所得税・平年度）、7.5百万円（法人税・平年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

平成19年度の人口は123,780人であり、減少傾向ではあるが平成20年度における目標値を上回る人口を保っている。平成20年度においては、奄美群島の特性を活かした地域の主体的な取組を支援し、地域が抱える諸課題を克服しつつ、新たな産業の育成や観光の開発等による地域の自立的発展に向けた環境づくりを推進するため、ソフト施策とハード施策を一体的に実施する総合的な施策を展開しており、順調であると推測される。

（事務事業の実施状況）

奄美群島振興開発事業のソフト事業としてハブ対策事業やあまみ長寿・子宝プロジェクト等を、ハード事業として県立奄美図書館整備事業や観光拠点連携整備事業を行ったほか、人材の育成等を図るための事業や調査を実施した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・平成19年度の業績指標は123,780人となっており、目標値を上回る人口を保っている。
- ・奄美群島においては、振興開発計画に基づき、諸施策が講じられ、相応の成果をあげてきたが、本土から隔絶した外海離島という地理的条件、厳しい自然的条件下にあって、本土等との間に諸格差がまだ残されている。
- ・住民の生活の安定及び福祉の向上に引き続き取り組むとともに、今後の振興開発のあり方について検討、諸施策の実施に反映させていくことから、A-1と評価した。

平成20年度以降における新規の取組

奄美群島においては、奄美群島振興開発審議会において、現行の特別措置法による成果と課題を検証し、今後の振興開発のあり方について検討を行い、特別措置法の延長を始めとする諸施策の検討、実施に反映する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市・地域整備局特別地域振興官（課長 山近 英彦）

業績指標 202
小笠原村の総人口

評価

B-1	目標値：2,500人以上（平成20年度） 実績値：2,300人（平成19年度） 初期値：2,300人（平成18年度）
-----	--

（指標の定義）

小笠原村の住民基本台帳登録人口とする。

（目標設定の考え方・根拠）

小笠原特措法第4条の規定により定められた小笠原諸島振興開発計画に掲げられている目標人口2,500人以上を目標値とする。

（外部要因）

国内の経済状況や景気動向及び災害

（他の関係主体）

他府省庁、東京都、小笠原村

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

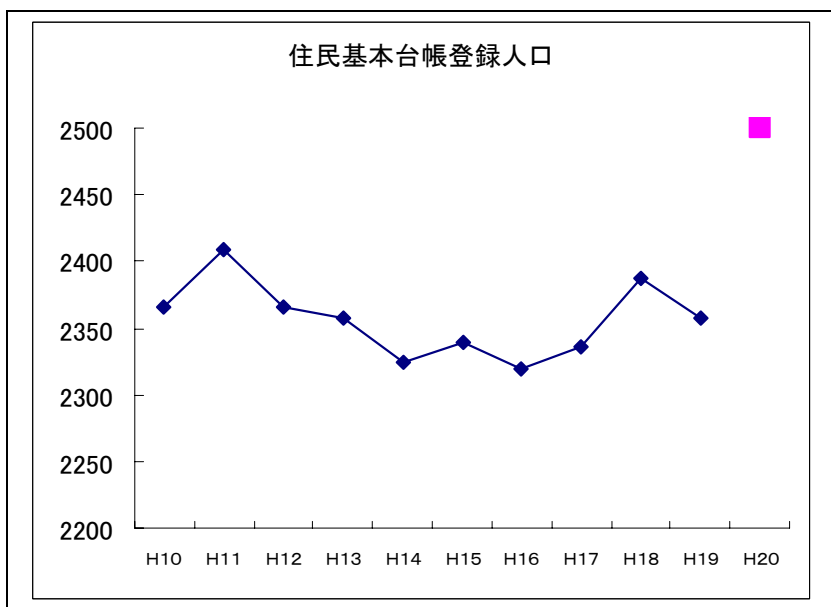
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値（各年度末）					（年度）
H15	H16	H17	H18	H19	
2,339人	2,320人	2,336人	2,387人	2,358人	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 小笠原諸島振興開発事業（ハード補助）
 - 産業の振興・観光開発及び住民福祉の向上を図るための産業基盤及び生活基盤施設等の整備
 - 予算額：1,381百万円（平成19年度）
- 小笠原諸島振興開発事業（ソフト補助）
 - 住民の生活の安定、福祉の向上及び産業の振興を図るための病虫害等防除の実施、診療所運営及び振興開発事業の実施についての調査
 - 予算額：90百万円（平成19年度）

○小笠原諸島の調査

小笠原諸島振興開発の方向性を検討するための調査

予算額：570万円（平成19年度）

○小笠原諸島の振興開発に係る税制の特例（所得税、不動産取得税、特別土地保有税）

小笠原諸島への帰島者に対する譲渡所得課税及び不動産取得税の課税等の特例措置

（減収見込額）1.700万円（所得税・平年度）、0.900万円（不動産取得税・平年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

平成19年度の人口は2,358人となっており、低調に推移している。平成11年をピークに減少傾向で、近年は増加する年もあるが、当該年度においては前年度比29人の減少であった。

（事務事業の実施状況）

観光客の増加に向け観光振興策の強化・充実を図ることとするなど所要の変更を行った小笠原諸島振興開発計画の趣旨を踏まえ、自然公園、観光交流施設等に対する取組について積極的に支援を行った。

また、地元の要望を踏まえつつ、小笠原諸島振興開発計画に的確に取り組むべく、エコツーリズムを推進する「小笠原」の知名度及びイメージの向上を図るための支援や小笠原の自然や文化により気軽に触れ合える環境の整備を重点的に推進し、ソフト施策とハード施策を一体的に実施する総合的な施策の展開を進めた。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・平成19年度の業績指標は2,358人となっており、目標達成に向けて進捗していない。
- ・小笠原諸島においては、振興開発計画に基づき、島内の基盤整備は、着実に実施され相応の成果を上げてきたが、地理的、自然的、社会的、歴史的特殊事情に起因して、依然としていくつかの課題が存在するため、今後も引き続き、特別の措置による振興開発を実施し、目標の達成に努めるとともに、振興開発のフォローの充実を検討する必要がある。
- ・小笠原諸島振興開発審議会において、現行の特別措置法による成果と課題を検証し、今後の振興開発のあり方について検討を行い、特別措置法の延長を始めとする諸施策の検討、実施に反映していくことから、B-1と評価した。

平成20年度以降における新規の取組

小笠原諸島においては、小笠原諸島振興開発審議会において、現行の特別措置法による成果と課題を検証し、今後の振興開発のあり方について検討を行い、特別措置法の延長を始めとする諸施策の検討、実施に反映する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：都市地域整備局特別地域振興官（振興官 山近 英彦）

○横断的な政策課題

政策目標 10

国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備

施策目標 42

北海道総合開発を推進する

北海道総合開発の推進にあたっては、平成10年度からおおむね平成19年度を計画期間とする第6期北海道総合開発計画において、3つの基本理念として

- ① 国の内外に開かれ自立する北海道の実現
 - ② 恵まれた環境や資源を誇りをもって次世代に引き継ぐ北海道の実現
 - ③ 多様な生活や文化を享受できる安全でゆとりある北海道の実現
- を目指すこととしており、これらを達成するために施策を推進する。

業績指標

203	農業基盤整備の事業完了地区における担い手への農地の利用集積率の増加
204	水産基盤整備事業の事業完了地区における高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物の割合
205	道外からの観光入込客数
206	道外からの観光入込客数のうち外国人の数
207	北方領土隣接地域振興指標（①北方領土隣接地域交流係数、②一人当たり主要生産額）
208	育成林であり水土保持林である森林のうち機能が良好に保たれている森林の割合
209	アイヌの伝統等に関する普及啓発活動（講演会の開催回数）
210	ユニバーサルデザインの視点に立った公営住宅の整備戸数が公営住宅管理戸数に占める割合

【評価結果の概要】

（総合的評価）

平成19年度は第6期計画の最終年度として、基本理念の実現に向けた取組を実施してきた。必要性、有効性、効率性についてそれぞれの観点では、以下の通り、一定の効果が発現したと考えられる。

なお、わが国と北海道をめぐる情勢は急速に変化しており、こうした情勢に対応し、わが国が直面する課題の解決に貢献するとともに、地域の活力ある発展を図るため、新たな計画の策定が必要である。

（必要性）

北の国際交流圏の形成に向けて、平成19年度において、国際空港機能の向上や道路案内標識の整備、「道の駅」の情報端末における外国語による情報提供などを行った。加えて、地域と行政が連携し、地域資源を活用した魅力ある観光空間などを創出する「シーニックバイウェイ北海道」の全道展開を推進した。

このようにビジョンを共有しながら、各般の施策の幅広い連携や多様な主体の参画による総合的な推進を引き続き進めていく必要がある。

（有効性）

北海道の農業就業人口は平成19年度において、約4,000人（約3%）減少するなど、厳しい情勢が続いている中、地球規模に視点を置いた食料基地の実現に向けて、担い手への農地の利用集積を促進させる事業や高品質作物の生産支援のための生産基盤の弾力的な整備などを進めた。これらの取組などにより、北海道においては販売農家の1戸あたり経営面積が0.56ha増加し、効率的な農業生産に向けた規模拡大が進むなどの効果が見られている。

（効率性）

重点分野として成長力・競争力や安全・安心の確保などわが国や北海道が直面する課題について適切に対処するための総合的な展開を図った。

交通ネットワークの充実は、食料供給基地としての役割の強化や観光振興に寄与しており、総合的な施策の推進とあいまって、一層、効率的・効果的な展開が図られている。

（反映の方向性）

平成20年5月に答申された新たな計画について早期に計画決定を行う。

業績指標 203

農業基盤整備の事業完了地区における担い手への農地の利用集積率の増加

評価

A-2

目標値：8%以上上昇（事業着手前との差）（平成19年度）
 実績値：10.2%（平成19年度）
 初期値：—

（指標の定義）

基盤整備の完了地区において、農地流動化型の農地整備事業を実施した面積に対する、担い手に利用集積された農地面積の割合（%）の増加。

（目標設定の考え方・根拠）

北海道では、「北海道農業経営基盤強化促進基本方針」（平成18年3月策定）において、将来的には担い手への農地の利用集積率を現状から約8%上回る程度の水準を目標としている。

こうしたことから、現状では農地の集積が一般的な地域に比べ低調な事業実施地区においても、施策の実施による農業構造改革の進展を意欲的に見込み、北海道全体の目標と同程度の上昇幅を目標として設定する。

なお、本指標は、当該年度に事業が完了する地区における、各地区の事業着手前の農地の利用集積率（基準値）に対する上昇ポイントを目標値としており、対象となる地区が毎年度異なることから、基準値も毎年度異なる。このため、初期値（基準値）は明示していない。

（外部要因）

農産物価格の変化に伴う農地価格等の変化、地元調整の状況、高齢化の進展等による農家構成の変化

（他の関係主体）

農林水産省（事業執行）、地方公共団体（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

第6期北海道総合開発計画（平成10年4月21日閣議決定）

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

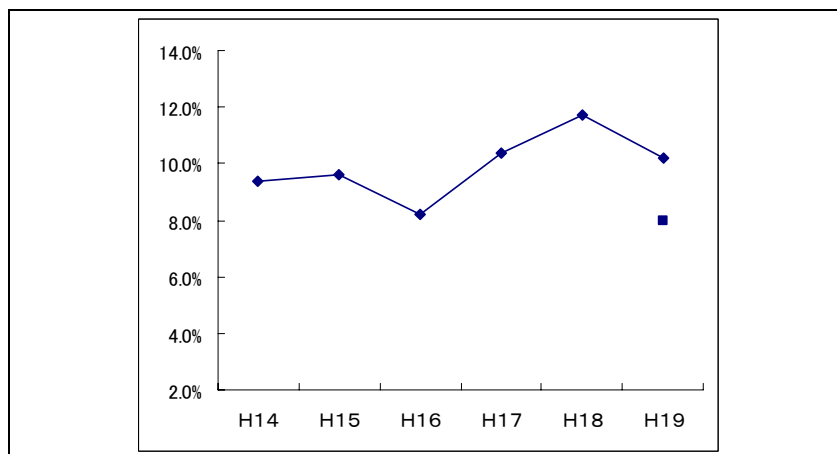
なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値						(年度)
H14	H15	H16	H17	H18	H19	
9.4	9.6	8.2	10.4	11.7	10.2	

※単位：%



事務事業の概要

主な事務事業の概要

ほ場の大区画化等の基盤整備を推進し、経営規模の拡大、担い手の育成等を通じ、地球規模に視点を置いた食料基地の実現、成長期待産業の育成を図る。

予算額：北海道開発事業費 6,321億円の内数（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果**目標の達成状況に関する分析****(指標の動向)**

事業実施地区においては、区画整理等の実施に伴い、担い手への農地の利用集積が順調に進んだと考えられ、平成19年度指標実績値は10.2%と目標値(8%)を超える水準となった。

(事務事業の実施状況)

これまで、第6期北海道総合開発計画に基づき、地球規模に視点を置いた食料基地を実現し成長期待産業等を育成する施策を実施してきた。

平成19年度は、農地の利用集積を促進させる事業を125地区で実施するなど、農業生産基盤の整備を重点的に実施した。

課題の特定と今後の取組の方向性

19年度実績値は目標値を達成したが、北海道における農業生産性の向上と食料供給力の確保を図るためには、引き続き担い手の育成・確保の契機となるほ場の大区画化等の基盤整備を推進する必要があることから、A-2と評価した。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：北海道局農林水産課(課長 岩村 和平)

業績指標 204

水産基盤整備事業の事業完了地区における高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物の割合

評価

B-2	目標値：概ね18%（平成19年度） 実績値：15%（平成19年度） 初期値：12%（平成16年度）
-----	---

（指標の定義）

北海道全体の水産物取扱量のうち、流通拠点に位置づけられた漁港から生産される水産物のうちの高度な衛生管理対策の下で出荷される水産物の割合（23年度までに現状（16年度）の2.2倍以上とする）

（目標設定の考え方・根拠）

漁港・漁場・漁村の整備の長期的な方向性を示す第2次漁港漁場整備長期計画（計画期間：平成19～23年度）においては、流通拠点に位置づけられた漁港から出荷される水産物に占める高度な衛生管理下で出荷される水産物の割合を現状（平成16年度23%）から2.2倍の水準（概ね50%）とする目標が設定されたところである。

北海道においても全国と同程度の水準を目標とするが、北海道は四方を海に面しており、漁業が基幹産業のため、北海道全体の水産物取扱量に占める割合で代替し、その伸び率（16年度→23年度：2.2倍）に着目し全国目標との整合性を図ることとする。

19年度の目標値は、23年度の目標水準から割り戻し算出する。すなわち、

$$16\text{年度初期値} + \{(23\text{年度目標水準} - 16\text{年度初期値}) \div (23\text{年} - 16\text{年}) \times (19\text{年} - 16\text{年})\}$$

$$= 12\% + \{(26\% - 12\%) \div 7 \times 3\}$$

$$= 12\% + 6\%$$

$$= 18\%$$

（外部要因）

水産物の価格の変化、地元調整の状況、高齢化の進展等による漁家構成の変化等

（他の関係主体）

農林水産省（事業執行） 国、地方公共団体（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

第6期北海道総合開発計画（平成10年4月21日閣議決定）

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

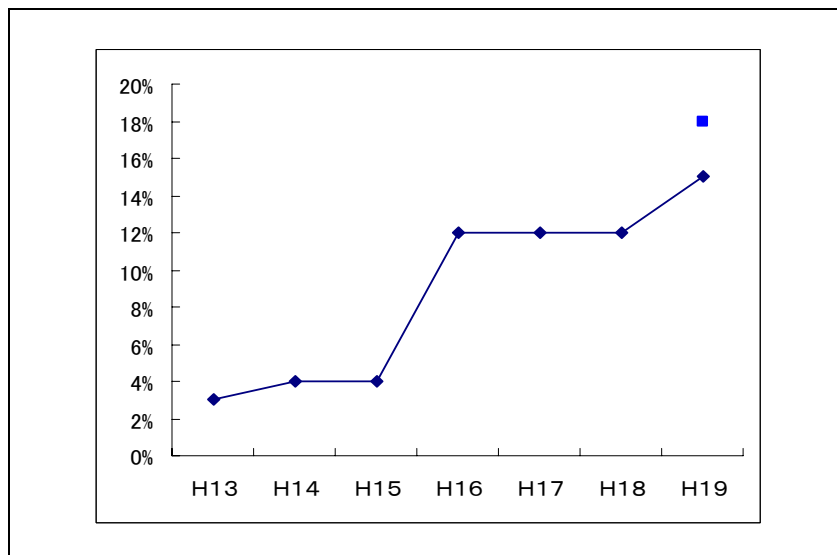
なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値						(年度)
H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
3	4	4	12	12	12	15

※単位：%



事務事業の概要

主な事務事業の概要

北海道における水産基盤整備を推進し、水産物の鮮度保持、漁業経営基盤の強化等を通じ、地球規模に視点を置いた食料基地の実現、成長期待産業の育成を図る。

予算額：北海道開発事業費 6,321億円の内数（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

平成19年度は、水産物流通拠点となる漁港における衛生管理の高度化に向けた漁港整備を重点的に推進したものの、漁港管理者や漁港利用者が併せて行うソフト的な衛生管理対策の取組が緒についたばかりで十分に機能しなかったことなどから、総合的な衛生管理対策に遅れがみられた地区があったため、19年度の指標実績値は16年度（初期値）を3ポイント上回ったが、目標値には到達しなかった。

（事務事業の実施状況）

これまで、第6期北海道総合開発計画に基づき、地球規模に視点を置いた食料基地を実現し成長期待産業等を育成する施策を実施してきた。

平成19年度は衛生管理型漁港の整備を7地区で実施するなど、安全・安心な水産物を安定的に供給するための水産基盤の整備を実施した。

課題の特定と今後の取組の方向性

上記理由から19年度実績値は目標値に到達しなかったが、今回総合的な衛生管理が不十分と判定された衛生管理型漁港の整備地区においては、農林水産省による総合的な衛生管理についてのソフト面の評価項目である、運搬車両定期洗浄の徹底や、施設の適切な利用に関する定期講習会の実施など衛生細菌の混入防止対策について、早急に実効性を確保すべく強化しているところであり、今後、総合的な衛生管理の取組が促進されると見込まれる。

また、国民に安全・安心な水産物を安定的に供給するためには、引き続き北海道水産物の一層の鮮度保持や衛生管理の高度化に資する施設整備等を推進する必要がある。

こうしたことから、B-2と評価した。なお、20年度以降は、「第2次漁港漁場整備長期計画」（農林水産省）の計画期間の終期（23年度）を目標年度とし、目標値は現行の考え方のもと引き延ばして設定するとともに、より適切な業績指標名とする。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：北海道局農林水産課（課長 岩村 和平）

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

北海道洞爺湖サミット開催決定の効果などの増加要因もあり、平成19年度の実績値は649万人と目標値(635万人)を超える水準となった。

(事務事業の実施状況)

これまで、第6期北海道総合開発計画に基づき、北の国際交流圏を形成する施策、観光・保養など国民の多様な自己実現や交流の場を形成する施策を実施。

平成19年度は、北海道局において、北海道の地域資源を活かした観光地づくりの支援(シーニックバイウェイ北海道の推進、四季を通じて観光・広域レクリエーションの拠点となる大規模公園等の整備、観光地の水質浄化・改善の推進、観光の拠点となるみなどの整備)、近年増加する外国人観光客に優しい受入環境の整備(国際空港機能の向上、道路案内標識の整備や「道の駅」の情報端末における外国語による情報の提供)を実施。

関係府省庁において、観光立国推進基本計画に記載の施策を実施。

北海道をはじめとする地方公共団体において観光振興に関する取組を実施。

課題の特定と今後の取組の方向性

平成19年度の数値は目標値を達成したことから、これまでの取組はある程度有効であると考えられる。

よって、現在の施策を維持することとするため、A-2と評価した。今後の目標年度は平成24年度であり、900万人を目標値とする。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：北海道局参事官(参事官 佐藤 謙二)

業績指標 206

道外からの観光入込客数のうち外国人の数

評価

A-2

目標値：51万人以上（平成19年度）
 実績値：71万人（平成19年度）
 初期値：51万人（平成17年度）

（指標の定義）

全国観光統計基準により北海道が定めた「北海道観光入込客数調査要領」に基づく「北海道観光入込客数調査」における訪日外国人来道者数（実人数）

※ 実人数とは、各市町村の観光入込客数や観光動態調査などにより推計した北海道における観光入込客の実人数。

（目標設定の考え方・根拠）

第6期北海道総合開発計画の主要施策のうち、北の国際交流圏の形成について、国際交流の進展状況を示す一般的な指標として設定。

※ 「北海道観光のくにつくり行動計画」（平成14年3月北海道）では、「誰もが満足できる質の高い観光地をつくり、国内外の多くの方に何度でも本道を訪れていただく」ことの目標を、平成19年度外国人の来道者数（実人数）54万人としている。

（外部要因）

海外の社会・経済動向 国内の社会・経済動向 為替レートの動向 等

（他の関係主体）

関係府省庁（観光立国行動計画に基づき連携） 地方公共団体

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

第6期北海道総合開発計画（平成10年4月21日閣議決定）

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

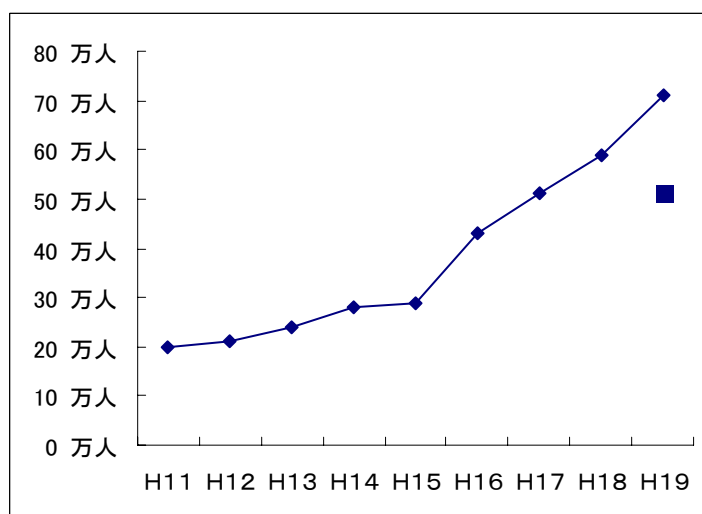
なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値								(年度)
H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
20	21	24	28	29	43	51	59	71

※単位：万人



事務事業の概要

主な事務事業の概要

北の国際交流圏を形成する施策を実施。

関連する事務事業の概要

観光立国推進基本計画に基づく関係府省庁の施策、地方公共団体独自の観光振興に関する施策

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

北海道洞爺湖サミット開催決定の効果などの増加要因もあり、平成19年度の実績値は71万人と目標値(51万人)を超える水準となった。

(事務事業の実施状況)

これまで、第6期北海道総合開発計画に基づき、北の国際交流圏を形成する施策を実施。

平成19年度は、北海道局において、北海道の地域資源を活かした観光地づくりの支援(シーニックバイウェイ北海道の推進、四季を通じて観光・広域レクリエーションの拠点となる大規模公園等の整備、観光地の水質浄化・改善の推進、観光の拠点となるみなとの整備)、近年増加する外国人観光客に優しい受入環境の整備(国際空港機能の向上、道路案内標識の整備や「道の駅」の情報端末における外国語による情報の提供)を実施。

関係府省庁において、観光立国推進基本計画に記載の施策を実施。

北海道をはじめとする地方公共団体において観光振興に関する取組を実施。

課題の特定と今後の取組の方向性

平成19年度においては、平成18年度の120.4%、約12万人増となっていることから、これまでの取組はある程度有効であると考えられる。

また、特に東アジアを中心とした海外からの来道者が引き続き増加傾向にある。(台湾からの来道者数:平成15年度において約12万人→平成19年度において約28万人と2倍以上。韓国からの来道者数:平成15年度において約6万人→平成19年度において約17万人と2倍以上)

よって、現在の施策を維持することとするため、A-2と評価した。今後の目標年度は平成24年度であり、110万人を目標値とする。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課:北海道局参事官(参事官 佐藤 謙二)

業績指標 207

北方領土隣接地域振興指標 (①北方領土隣接地域交流係数、②一人当たり主要生産額)

評価

① B-3	① 目標値：1.15%以上 (平成19年度) 実績値：0.98% (平成19年度) 初期値：1.15% (平成17年度)
② A-2	② 目標値：3.10百万円/人以上 (平成19年度) 実績値：3.23百万円/人 (平成18年度) 初期値：3.10百万円/人 (平成17年度)

(指標の定義)

①北方領土隣接地域 (注) 交流係数～隣接地域の人口に対する隣接地域に訪れる交流人口 (宿泊者数) の割合

(注)：根室市、別海町、中標津町、標津町、羅臼町の1市4町

②一人当たり主要生産額～隣接地域の人口一人当たりの地域の主要産業 (農業、漁業、製造業) の生産額

(目標設定の考え方・根拠)

北方領土隣接地域における産業の振興及び交流の推進に係る施策を推進し、地域の振興及び住民の生活の安定の充実に資する。

(外部要因)

国内の経済動向の変動、農産物生産量、漁獲量、気候の変動

(他の関係主体)

地方公共団体

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

第6期北海道総合開発計画 (平成10年4月21日閣議決定)

【閣決 (重点)】

なし

【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

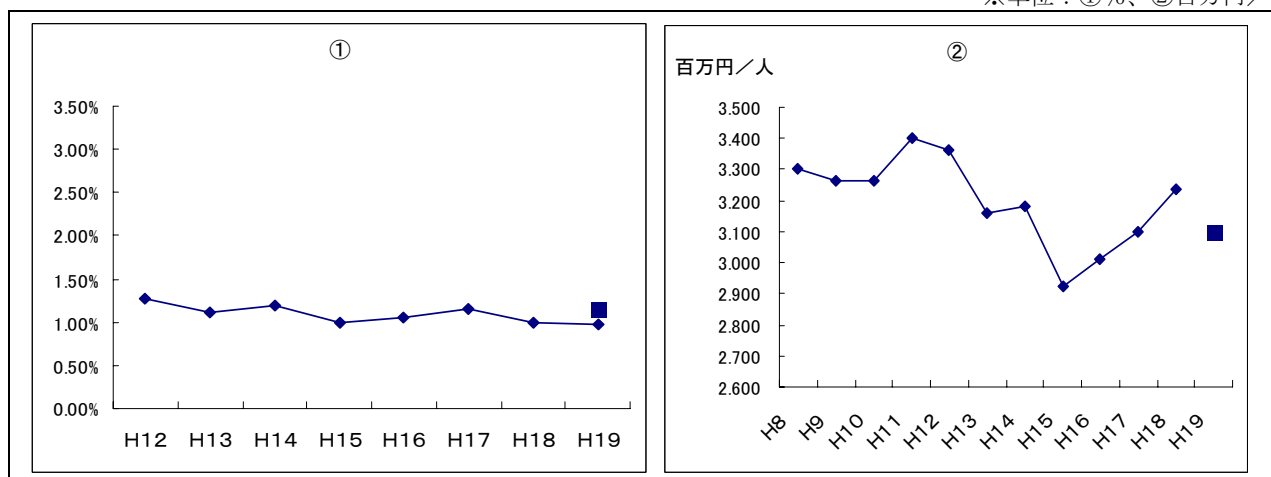
なし

過去の実績値

(年度)

H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
3.301	3.264	3.263	3.402	1.27	1.11	1.20	0.99	1.06	1.15	1.00	0.98
				3.365	3.158	3.182	2.924	3.014	3.102	3.234	集計中

※単位：①%、②百万円/人



事務事業の概要

主な事務事業の概要

北方領土隣接地域の振興及び住民の生活の安定を図るため、同地域の産業振興及び交流推進に資する事業を支援する。

予算額 1.0億円 (平成19年度)

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ① 北方領土隣接地域交流係数について、平成19年度は交流推進事業を2市町で実施し、その執行については順調に終了した。平成19年度の実績値は、平成18年度に交流推進事業を実施した2町においては初期値を概ね維持しているが、隣接地域全体で0.98%と目標値を下回った。
- ② 一人当たり主要生産額について、平成19年度の実績値は集計中であるが、当該年度において産業振興事業を3市町で実施したところであり、その執行については順調に終了した。また、平成18年度の実績値は隣接地域全体で3.23百万円/人と目標値を上回っており、平成18、19年度の3市町における事業実施により目標が達成されると推測される。

(事務事業の実施状況)

平成16年度から北方領土隣接地域振興等事業推進費補助金により、隣接地域の市町が実施する産業振興及び交流推進に資する事業を支援し、事業実施市町については指標の初期値を概ね維持又は上回り、目標の達成が見込まれる。今後は地域の状況を踏まえつつ、当該施策を実施する必要がある。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ① 北方領土隣接地域交流係数については、交流推進事業を実施した市町においては初期値を概ね維持してきているが、平成19年度の地域全体の実績値が目標値を下回ったため、Bと評価した。なお、平成20年度以降については、平成19年度に補助金事業の見直しを行い、交流推進事業の対象事業が域内外からの一般の人を対象とした交流推進事業から北方領土問題の啓発または四島交流の支援に資する事業へ変更となったことにより、本指標については廃止する。(評価B-3)
- ② 一人当たり主要生産額については、平成18年度の実績値が目標値を上回り、平成19年度についても産業振興事業を実施しており、特段の外部要因等もなかったため、目標達成が見込まれる。そのため、A-2と評価した。平成20年度以降についても、産業振興事業については引き続き隣接地域の安定振興を図る観点から補助金事業として継続することとしており、目標年度を平成24年度(補助金事業の計画期間)、目標値を3.10百万円/人として本指標を継続する。(評価A-2)

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：北海道局参事官(参事官 佐藤 謙二)

業績指標 208

育成林であり水土保全林である森林のうち、機能が良好に保たれている森林の割合

評価

C-2	目標値：62.3%（平成19年度） 実績値：61.7%（平成18年度：平成19年度は集計中） 初期値：61.7%（平成18年度）
-----	--

（指標の定義）

国土の保全や水源かんよう機能の発揮が特に期待される水土保全林のうち育成林において、間伐等（複層林・長伐期林への誘導及び治山事業を含む）の実績等により、その機能が良好に保たれている森林の割合を算出する。

（目標設定の考え方・根拠）

森林の有する多面的機能の持続的な発揮を図るためには、森林の適切な整備・保全を図ることが重要である。この成果を把握するため、森林の整備・保全が計画的に実施された場合に、機能が良好に保たれている森林の割合を目標値として設定する。

具体的には、森林整備事業及び治山事業の事業計画である「森林整備保全事業計画」（計画期間：平成16年度より5カ年）において、育成途中の水土保全林のうち土壌を保持する能力や水を育む能力が良好に保たれていると考えられる森林の割合を、平成20年度までの5年間に、63%から66%（全国、毎年0.6%の増加）に維持向上させることが設定されているところであり、北海道の育成林においても毎年同程度の水準の森林整備の実施を確保する必要があることから、全国の毎年の上昇率を目標値として設定する。

（外部要因）

木材価格、作業道等路網整備、高性能林業機械の導入状況、森林所有者の不在村化・高齢化等

（他の関係主体）

農林水産省（事業執行）、地方公共団体（事業主体）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

第6期北海道総合開発計画（平成10年4月21日閣議決定）

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

なし

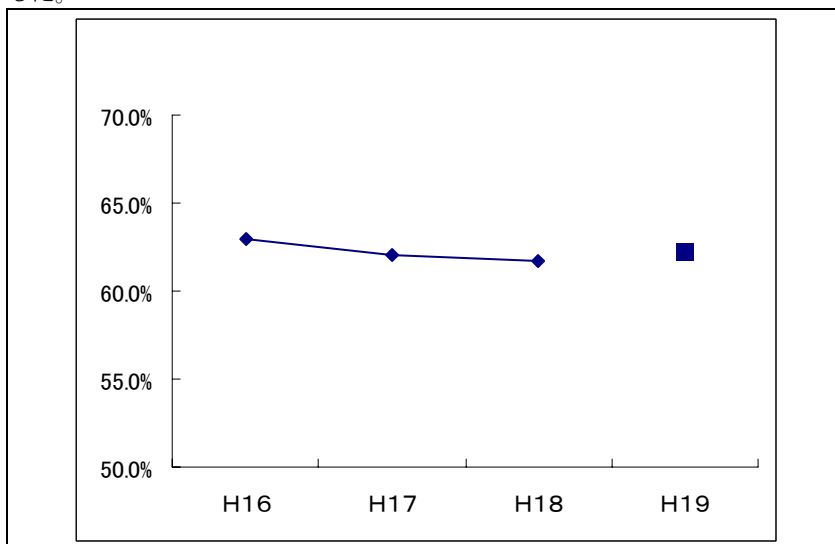
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値				（年度）
H16	H17	H18	H19	
62.9	62.1	61.7	集計中	

※単位：%

※H18実績値のリバイスにあたって、より精緻な値とするため、算出に用いるデータの項目を一部見直すこととし、過年度に遡って再計算した。



事務事業の概要

主な事務事業の概要

水土保全林等の重視すべき機能に応じた森林づくり等を通じ、北海道の美しさ雄大さを引き継ぐ環境を保全する。
予算額：北海道開発事業費 6, 3 2 1 億円の内数（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

平成19年度の実績値は集計中。
長期的に国産材需要や木材価格が低迷してきた中で、森林所有者の施業意欲の低下により、これまで適切な間伐等の森林整備が十分に行われていなかった森林がみられた。
しかし、19年2月に関係閣僚会合で了承された「美しい森林づくり推進国民運動」を通じたCO2削減に向けた森林吸収源対策として、全国では19年度から6年間で330万haの間伐を実施することとされている。そうした中で北海道においても、19年度から間伐を重点的に実施しており、水土保全林等の重視すべき機能が向上するものと見込まれる。

（事務事業の実施状況）

これまで、第6期北海道総合開発計画に基づき、北海道の美しさ雄大さを引き継ぐ環境を保全する施策を実施してきた。
平成19年度は、国土の保全や水源かん養機能等の高度発揮に資する森林整備や、機能の低下した保安林の整備を重点的に実施した。

課題の特定と今後の取組の方向性

指標実績値は現時点では集計できないが、森林の有する多様な機能の持続的な発揮とともに森林吸収源対策を加速化するため、今後も適正な間伐、針広混交林化、複層林化、長伐期化等による多様な森林の整備、保安林の整備等を引き続き推進する必要があることから、C-2と評価した。なお、20年度以降は、「森林整備保全事業計画」（農林水産省）の計画期間の終期（20年度）を目標年度とし、目標値は現行の考え方のもと引き延ばして設定する。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：北海道局農林水産課（課長 岩村 和平）

業績指標 209

アイヌの伝統等に関する普及啓発活動（講演会の開催回数）

評価

A-3

目標値：4回（平成19年度）
 実績値：4回（平成19年度）
 初期値：4回（平成18年度）

（指標の定義）

アイヌ文化振興法に基づく普及啓発活動として、財団法人アイヌ文化振興・研究推進機構が実施するアイヌの伝統や文化をテーマとした講演会の開催回数。

（目標設定の考え方・根拠）

広く一般国民を対象に、全国各地で、アイヌの伝統等に関する知識の普及啓発を図るためには、今後もアイヌの伝統や文化をテーマとした講演会の開催回数を維持することが必要。

（外部要因）

なし

（他の関係主体）

文化庁（アイヌ文化振興法を共管）

北海道（アイヌ文化振興法の関係都道府県）

財団法人アイヌ文化振興・研究推進機構（事業主体、アイヌ文化振興法の指定法人）

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

第6期北海道総合開発計画（平成10年4月21日閣議決定）

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

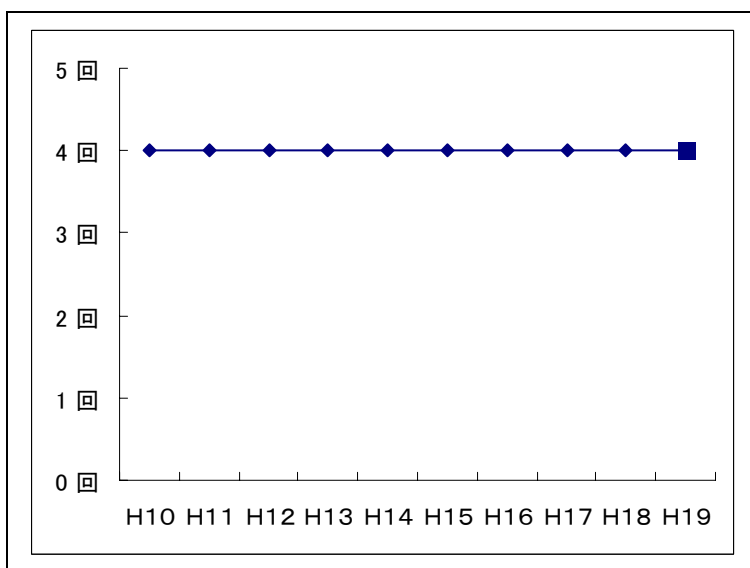
なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値									(年度)
H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4

※単位：回



事務事業の概要

主な事務事業の概要

アイヌ文化振興法に基づき、アイヌの伝統等に関する普及啓発等を図るための施策を進める。

予算額：0.6億円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

アイヌの伝統や文化をテーマとした講演会の開催回数を維持しており、目標を達成している。

(事務事業の実施状況)

アイヌの伝統等について広く全国に普及啓発等を進める上で必要な施策であることから引き続き講演会を4回開催した。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標については目標を達成したため、A-3とした。なお、引き続き、広く国民を対象とした講演会を継続的に行うことが重要であり、アイヌの伝統等の普及啓発を効果的・効率的に図る指標として、講演会の延べ参加者数を業績指標として用いることとする。今後の目標年度は平成24年度であり、3万1千人を目標値とする。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：北海道局総務課アイヌ施策室(室長 柘植 紳二郎)

業績指標 210

ユニバーサルデザインの視点に立った公営住宅の整備戸数が公営住宅管理戸数に占める割合

評価

A-2	目標値：0.23%以上（平成19年度） 実績値：0.47%（平成19年度） 初期値：0.23%（平成17年度）
-----	---

（指標の定義）

玄関ドアや内部建具の有効幅が十分確保され、座位で使用可能な流し台や洗面台を設置するなどユニバーサルデザインが導入された公営住宅の整備戸数が公営住宅管理戸数に占める割合。

（目標設定の考え方・根拠）

全国平均を上回る高齢化が進んでいる北海道において、高齢者が安心して暮らすことができるよう、ユニバーサルデザインの視点に立った公営住宅の整備を進める必要がある。

（外部要因）

なし

（他の関係主体）

地方公共団体

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

第6期北海道総合開発計画（平成10年4月21日閣議決定）

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

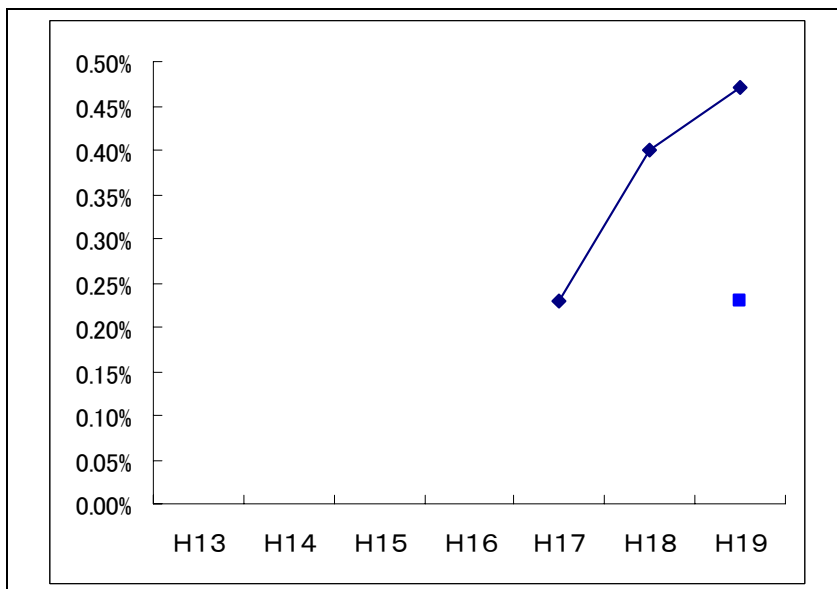
なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値			（年度）
H17	H18	H19	
0.23	0.40	0.47	

※単位：%



事務事業の概要

主な事務事業の概要

対象となる公営住宅は、地域住宅交付金等を活用して整備されることから、当該予算の必要額の確保を通じて、地方公共団体におけるユニバーサルデザイン採用の取り組みを支援する。

予算額：公営住宅建設費等補助及び地域住宅交付金 188億円の内数（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果**目標の達成状況に関する分析****(指標の動向)**

当初の平成19年度までの目標は達成していることから進捗状況は順調であるものの、ユニバーサルデザインの本格的な採用に取り組み始めて間もないことから、実績の伸びは低調だったといえる。これは地方公共団体における取り組みが始まったばかりであり、関係者にその必要性等が十分に理解されていないためと思われる。

(事務事業の実施状況)

地域住宅交付金等の平成19年度予算計上に際して、必要額を確保してきた。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は目標を達成しているが、高齢化はさらに進展し、高齢者等のユニバーサルデザインを必要とする者の増加が予想されることから、引き続き当該取り組みを継続していく必要がある。このため、A-2と評価した。

目標値は、現状よりも割合を高めていくことを目指すべきであり、このため最新の実績値より上回ることを内容とする新たな目標値に差し替えた。

今後もユニバーサルデザイン採用によるコスト上昇の抑制に努めると共に、地方公共団体における必要額の予算計上に対する理解の促進に努める。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：北海道局地政課（課長 澤田 和宏）

○横断的な政策課題

政策目標 1 1

I C T の利活用及び技術研究開発の推進

施策目標 4 3

技術研究開発を推進する

技術研究開発の成果をタイムリーに社会に還元していくためには、年度計画を適切に設定し、それに基づいて技術研究開発を効果的・効率的に推進するとともに、進捗状況を的確に管理することが重要であり、この観点から業績指標を設定している。

業績指標

2 1 1	年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合
-------	------------------------

【評価結果の概要】

（総合的評価）

業績指標の実績値は、施策目標の達成に向けて着実な成果を示している。

今後とも、技術研究開発の成果をタイムリーに社会に還元していくため、着実な施策の実施が必要である。

（必要性）

天然資源の少ない我が国においては、技術力は国力の源泉であり、グローバルな大競争時代を迎えた世界の中で我が国が重要な地位を占めるためには、今後とも技術研究開発を積極的に推進していく必要がある。

（有効性）

目指すべき社会の実現にあたっては、様々な要素技術をすり合わせ・統合し、高度化することにより、社会的な重要課題を解決し、国民の暮らしへ還元する科学技術を推進することが有効である。

（効率性）

幅広い分野にわたる技術研究開発を効率的に実施し、成果を社会に還元するためには、産学官が各々の特性を活かしつつ、有機的な連携を進めるとともに、研究開発の目的・内容・規模等に応じた研究開発体制を構築し、中長期的な研究達成目標などを見据え、推進施策と一体となったマネジメントを実施することが必要である。

（反映の方向性）

国土交通省技術基本計画（平成20年4月策定）に基づき、技術研究開発の特性に応じた施策を展開する。

業績指標 211

年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合

評価

A-2	目標値： 80%（平成19年度以降毎年度） 実績値： 100%（平成19年度） 初期値： —
-----	--

(指標の定義)

当該年度に実施された技術研究開発課題のうち、年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合

(目標設定の考え方・根拠)

技術研究開発の成果をタイムリーに社会に還元していくためには、年度計画を適切に設定し、それに基づいて技術研究開発を効果的・効率的に推進するとともに、進捗状況を的確に管理することが重要である。この観点から、当該年度に実施された技術研究開発課題のうち、年度計画通りに進捗した技術研究開発課題の割合を業績指標として設定し、平成19年度以降毎年度、80%以上達成することを目標とした。

(外部要因)

- ・設備の故障等の不可抗力
- ・資機材の入手難等

(他の関係主体)

なし

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

なし

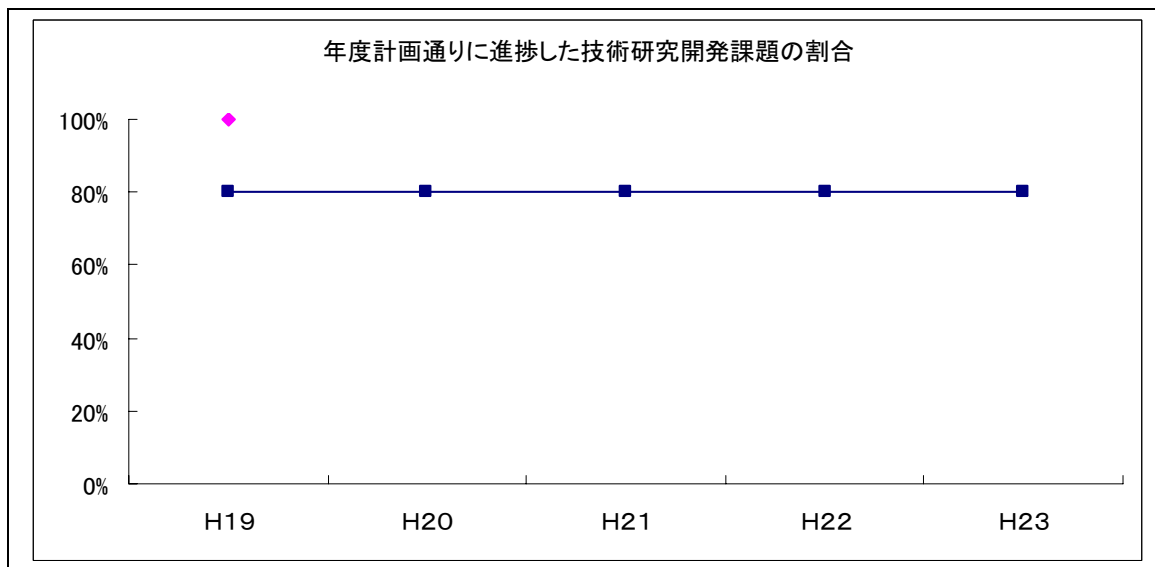
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

(年度)

H19				
100%				



事務事業の概要

主な事務事業の概要

技術研究開発の推進に必要な経費 予算額 1,505百万円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

「順調」

平成19年度については目標値を達成している。

(事務事業の実施状況)

目指すべき社会の実現のため、様々な要素技術をすり合わせ・統合し、高度化することにより、社会的な重要課題を解決し、国民の暮らしへ還元する科学技術を推進している。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標については、平成19年度の目標値を達成しているため、A-2と評価した。今後とも引き続き技術研究開発を推進していく。

平成20年度以降における新規の取組

平成20年4月に策定した国土交通省技術基本計画に基づき、国土交通分野の技術研究開発を推進する。

担当課等(担当課長名等)

担当課：大臣官房技術調査課(課長 前川 秀和)

総合政策局技術安全課(課長 安藤 昇)

関係課：鉄道局技術企画課技術開発室(室長 潮崎 俊也)

海事局総務課(参事官(技術) 今出 秀則)

海事局安全環境政策課(課長 坂下 広朗)

海事局船舶産業課(課長 瀬部 充一)

海事局安全基準課(課長 秋田 務)

国土技術政策総合研究所企画部研究評価・推進課(課長 岸田 里佳子)

国土地理院企画部(研究企画官 下山 泰志)

○横断的な政策課題

政策目標 1 1

I C T の利活用及び技術研究開発の推進

施策目標 4 4

情報化を推進する

国土交通省及び交通分野における国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼす I T 障害の発生を防ぐことにより国民生活・社会経済活動の安全を保つとともに、公共交通分野における情報化を推進することにより、公共交通利用者の利便性向上を図る。

業績指標

2 1 2	国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼす I T 障害発生件数
2 1 3	公共交通における情報サービスの情報化達成率

【評価結果の概要】

（総合的評価）

行政および国民生活・社会生活の安定的運営を図るとともに、公共交通利用者の利便性向上を図るため、行政情報システムの管理・運営、情報セキュリティ対策、公共交通の情報化に係る施策を実施した。施策目標の達成に向けて順調な進捗が見られることから、引き続き本施策を継続するとともに、施策内容の充実を図る必要がある。

（必要性）

国土交通省における行政情報システムを適切に管理・運用するとともに、重要インフラにおけるIT障害に十分な対策を講じることは、我が国の国民生活・社会経済活動を安定的に営む上で必要性が高い。今後は、国土交通省における行政情報システムの適切な管理・運用と情報セキュリティ強化に係る施策を継続することにより、情報化を推進していく必要がある。

また、アジア域内におけるIC乗車券等の相互利用化に関する取り組みや、災害時の公共交通情報提供システム、および、地域交通における新たな課題の調査・分析等を通じ、公共交通分野の情報化を推進することは、公共交通利用者の利便性向上と、公共交通サービスの高度化・活性化を図る上で必要性が高い。今後は、公共交通分野における情報技術の活用を通じ、一層の情報化を推進する必要がある。

（有効性）

行政情報システムの適切な管理・運営、および、情報セキュリティの充実のための取り組みは、我が国の国民生活・社会経済活動の安定的運営に寄与するとともに、情報化の推進に資するため、当該施策は有効性が高い。公共交通の情報化に係る一部の新規施策については、実証実験段階及びその前段階にあるため、現時点では有効性を判断することはできないが、情報技術の活用を資する取り組みを進めることは、公共交通における情報化を推進する上で有効と考えられる。今後も、これらの施策の有効性を高めるための取り組みを進める必要がある。

（効率性）

情報セキュリティ対策については、官民の連携等により効率的な実施が図られるとともに、行政情報システムの適切な管理・運営および公共交通の情報化に係る施策については、民間事業者等の協力を得ながら効率的な施策の実施が図られた。今後は、一層の効率的な施策の展開について検討を行う必要がある。

（反映の方向性）

- ・国土交通省の行政情報システムの適切な管理・運営
- ・更なる情報セキュリティ強化を推進するため、現在実施している事業の深化
- ・公共交通における情報化の推進

業績指標 212

国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数

評価

A-2	目標値：限りなくゼロ（平成20年度） 実績値：2件（平成19年度） 初期値：－
-----	---

(指標の定義)

国土交通省及び交通分野における国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数。

(目標設定の考え方・根拠)

IT新改革戦略（平成18年1月19日IT戦略本部決定）における目標。

(外部要因)

－

(他の関係主体)

内閣官房情報セキュリティセンター及び関係省庁

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

IT新改革戦略（平成18年1月19日IT戦略本部決定）

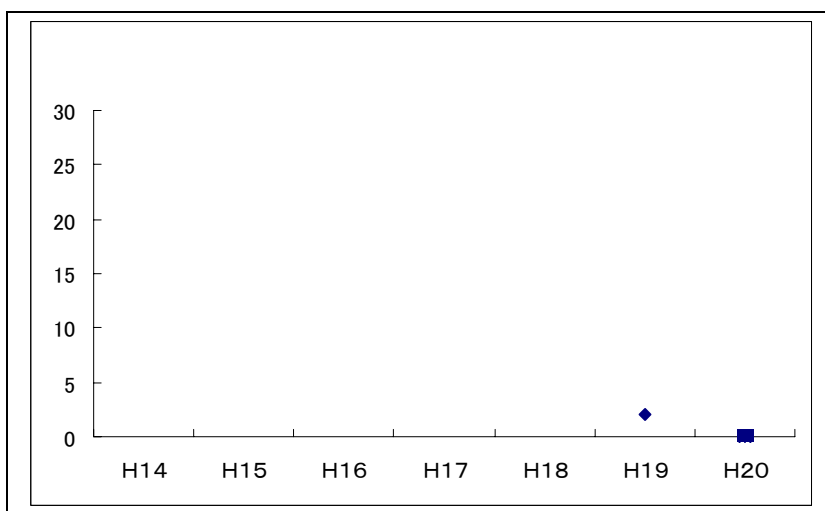
「2008年度までに、重要インフラにおけるIT障害の発生を限りなくゼロにする。」（Ⅱ2.（2）2.）

「国民生活・社会経済活動の基盤である重要インフラの情報セキュリティ対策徹底のため、官民の連携の下、分野横断的な取り組みの確立を含め、重要インフラ防護体制を強化する。」（同上）

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値					(年度)
H15	H16	H17	H18	H19	
－	－	－	－	2件	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

重要インフラにおけるIT障害を想定した机上演習

重要インフラにおけるIT障害時を想定した机上演習を実施し、安全基準等に基づく対処要領や関係者間の連絡・調整要領について、関係者の習熟を図るとともにその評価・検証を行った。

予算額10,944千円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果**目標の達成状況に関する分析****(指標の動向)**

平成19年度において、国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数は2件であった。

(事務事業の実施状況)

・重要インフラのIT障害を想定した机上演習の実施、評価

内閣官房、関係部局、民間事業者と連携して、重要インフラにおけるIT障害時を想定した机上演習を実施し、安全基準等に基づく対処要領や関係者間の連絡・調整要領について、関係者の習熟を図るとともに、各プレイヤーの行動の適・不適を事後的に評価の上、成果報告書を取りまとめた。

課題の特定と今後の取組の方向性

平成19年度において国民生活・社会経済活動に重大な影響を及ぼすIT障害発生件数は2件（民間航空会社の国内旅客系の発券・搭乗手続きを行う端末の障害、東京航空交通管制部の管制情報処理システムの障害）のみであることから、業績指標は目標達成に向けた成果を示していると評価できる。今後も、国土交通省における情報システムの適切な運営を図るとともに、国民生活・社会経済活動の基盤である重要インフラの情報セキュリティ対策を徹底する必要があるため、A-2と評価した。

今後も、国土交通省における情報システムの適切な運営を図るとともに、所掌分野における情報セキュリティ対策を推進していく。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局情報管理部行政情報化推進課（課長 水津 重三）

総合政策局情報管理部情報安全・調査課情報危機管理室（室長 川村 康二）

業績指標 213

公共交通における情報サービスの情報化達成率

評価

A-2	目標値：約80%（平成23年度） 実績値：78%（平成19年度） 初期値：約60%（平成18年度）
-----	---

(指標の定義)

公共交通における利用者等への情報サービスを実施している事業者の割合

(目標設定の考え方・根拠)

公共交通事業者における、HP等を活用した情報提供や、IC乗車券の導入等による利用者利便の向上等、公共交通サービスの高度化・活性化等を図ることを目的とするため、上記指標とする。

(外部要因)

なし

(他の関係主体)

なし

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

- ・長期戦略指針「イノベーション25（平成19年6月閣議決定）」（東アジアIC乗車券）
 「アジア共通課題を解決する研究・協力ハブ機能の強化、民の力を活用したアジア域内のビジネス環境整備、日本とアジア域内外の壁を感じずにビジネスが可能なシームレスアジアの構築等のため、以下の取組を行う。
 ー東アジア域内のIC乗車券の共通化、相互利用の推進。」

【閣決（重点）】

なし

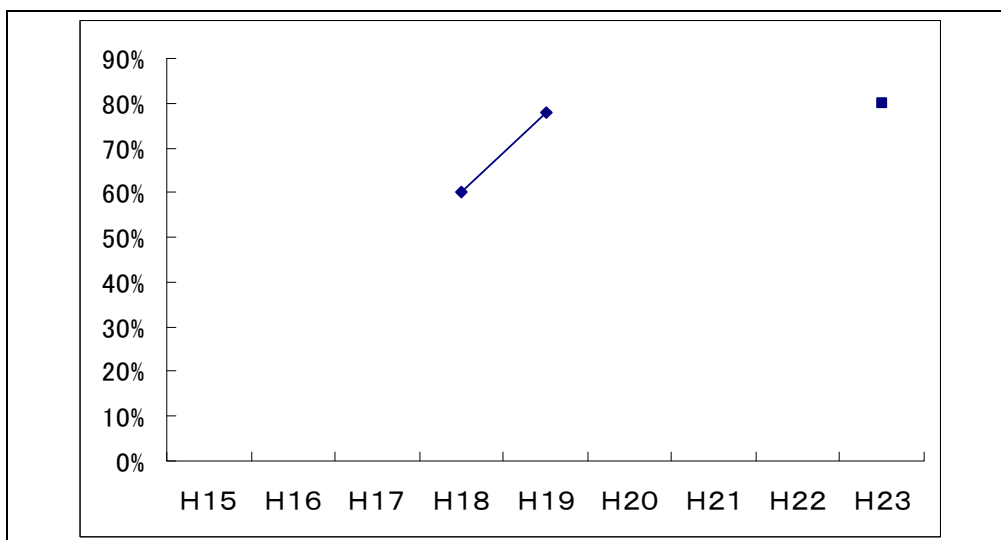
【本部決定】

- ・重点計画－2007（平成19年7月IT戦略本部決定）（公共交通情報システム）
 「災害時における公共交通情報の提供」（1.3（2）（ウ））
- ・ITによる地域活性化等緊急プログラム（平成20年2月IT戦略本部決定）（東アジアIC乗車券）
 「観光客の誘客による地域の活性化に資するため、旅行者の利便性を高めるIC乗車券等の相互利用推進に関する実証実験を実施」（Ⅲ3.（1）⑤）

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値				(年度)	
H15	H16	H17	H18	H19	
—	—	—	約60%	78%	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 安全・安心社会構築のための情報通信基盤の整備の強化
災害時において一元的・リアルタイムに公共交通情報を収集・提供するためのシステムの構築等について実証実験を実施した。 予算額 270 百万円（平成 19 年度）
- アジア域内における交通系 IC 乗車券に関する調査・研究
「IC 乗車券等国際相互利用促進方策検討委員会」において IC 乗車券の国際相互利用化方策についての検討を行い、平成 20 年 3 月に最終報告のとりまとめを行った。 予算額 290 百万円（平成 19 年度）
- 地域交通における新たな課題に対応した IT 技術の活用に関する調査
地域のニーズに対応した地域交通政策の企画立案に向けた検討をおこなうため、地方運輸局において、地域交通における新たな課題に対応した IT 技術の活用に関する調査を行った。 予算額 100 百万円（平成 19 年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

平成 19 年度の業績指標は 78% であり、公共交通における情報化は着実に進んでいると考えられることから、業績指標は目標値の達成に向けて順調に推移していると評価できる。

（事務事業の実施状況）

- ①一枚の IC カード等でアジア域内各都市の交通機関をキャッシュレスで利用できるようにすることを目指し、平成 19 年 9 月に「IC 乗車券等国際相互利用促進方策検討委員会」を設置し、IC 乗車券の国際相互利用化方策について検討を重ね、平成 20 年 3 月に最終報告のとりまとめを行った。
- ②「災害時における公共交通情報システムのあり方に関する検討委員会」等において、災害時において一元的・リアルタイムに公共交通情報を収集・提供するためのシステムの構築等を検討し、その検討結果を踏まえつつ、首都圏を中心とした実証実験を行っているところである。
- ③地域のニーズに対応した地域交通政策の企画立案に向けた検討をおこなうため、地方運輸局において、地域交通コミュニケーション支援システムの開発、少子高齢化における安全・安心な公共交通利用のための情報提供システムの構築、災害時における公共交通情報システムの導入に関する調査を実施した。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は 78% であり、公共交通における情報化は着実に進んでいると考えられる。総体的には、公共交通における情報化は進展していると評価できるものの、より高度な情報サービスを実施する事業者の広がりや、緩やかなものに留まっており、今後は、一層の情報化の推進を図る必要があるため、A-2 と評価した。今後も、先進的な IT 技術を活用した公共交通の利便性向上のため、以下のような取組を引き続き進める必要がある。

- ①最終報告に記載された IC 乗車券等国際相互利用促進方策の実現に向けた具体的な取組として、段階的に実証実験を実施していく。
- ②引き続き災害時において一元的・リアルタイムに公共交通情報を収集・提供するためのシステムの構築等を促進するとともに、参加する公共交通事業者の拡大を図る。
- ③引き続き地域交通の新たな課題における IT 技術の活用等について調査を進める。

平成 20 年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局情報管理部情報政策課（課長 遠藤 誠之）

○横断的な政策課題

政策目標 1 2

国際協力、連携等の推進

施策目標 4 5

国際協力、連携等を推進する

国際会議、国際セミナー、研修、調査等の機会を通じ、我が国企業の国際展開、国際交流理解及び交流の増進を図るとともに、開発途上国における社会基盤の整備・交通政策の展開等による自立的発展を促進するための連携・協力・支援を推進し、我が国の国際競争力強化につながる戦略的外交を推進する。特に、政府開発援助（ODA）の効果的・効率的な実施を図るためには、被援助国のニーズの把握に資する国際交流や調査を着実に実施していく。

業績指標

2 1 4	国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトの件数
-------	---------------------------

【評価結果の概要】

（総合的評価）

業績指標の実績値は目標値には達しておらずB-2と評価したが、実施した取組については、相手国の交通分野・社会資本分野への貢献だけではなく、日常生活や経済活動等に大きく貢献していることから、今後も相手国のニーズや国際的な諸情勢を踏まえ、我が国の優れた技術・経験を活用した国際協力の取組を積極的に推進し、環境やセキュリティ等の地球規模の課題への対応を行う。

（必要性）

国際会議、国際セミナー、研修、調査等の機会を通じ、我が国企業の国際展開、国際交流理解及び交流の増進を図るとともに、開発途上国における社会基盤の整備・交通政策の展開等による自立的発展を促進するための連携・協力・支援を推進し、我が国の国際競争力強化につながる戦略的外交を推進する必要がある。特に、政府開発援助（ODA）の効果的・効率的な実施を図るためには、被援助国のニーズの把握に資する国際交流や調査を着実に実施していく必要がある。

（有効性）

国際交流・人材育成の推進、我が国からの技術移転等が効果的に行われるよう、支援・協力の対象・内容・手段等の有効性を精査しつつ、被援助国だけではなく国内関係省庁や関係機関との連携・調整等を図りながら、引き続き取り組んでいくことが必要である。

（効率性）

国際セミナー・研修等の実施体制について、内容の質を確保しつつ、より効率的な実施に努めているところ。

（反映の方向性）

これまで実施している国際交流や調査を効率的に実施するとともに、昨今の大きな課題となっている地球環境問題やセキュリティ等の課題に適切に対応するため、関係機関等との連携・調整等を図りながら被援助国のニーズを的確に把握し、我が国の国際競争力の強化、戦略的な国際協力・連携等の推進を図る。

業績指標 214

国際協力・連携等の推進に寄与したプロジェクトの件数

評価

B-2	目標値：124件（平成19年度） 実績値：117件（平成19年度） 初期値：116件（平成18年度）
-----	--

(指標の定義)

国際協力・連携等を推進するために行う国際会議、国際セミナー、研修、調査等の件数

(目標設定の考え方・根拠)

国際協力・連携等を推進するために行う国際会議、国際セミナー、研修、調査等の件数について目標値を設定し、比較・評価する。

(外部要因)

国際協力、連携の実施においては、相手国の対応や事情の変化に大きく左右される。

(他の関係主体)

補助事業者（事業主体）

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

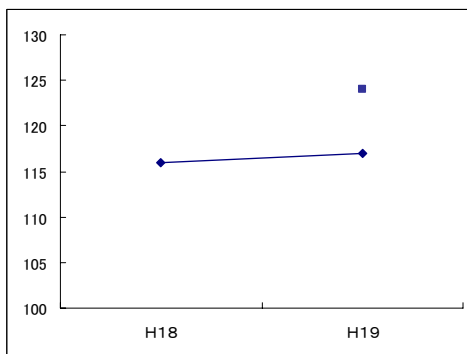
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値				(年度)	
H15	H16	H17	H18	H19	
-	-	-	116	117	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

(国際建設室)

○重点的建設援助推進事業等：途上国政府から今後要請を予定しているODAプロジェクトを対象に、途上国政府に対して、技術的、専門的観点からプロジェクト形成を支援する等。 予算額約3億円（平成19年度）

(国際企画室・国際業務室)

○自動車基準・認証制度国際調和推進支援事業：途上国における安全・環境問題に関する施策の促進を図るため、自動車の環境等に関する基準・認証制度の整備・運用に関する研修を実施する。

○交通セキュリティ体制構築支援事業（港湾分野）：各国と協力して交通分野のセキュリティ強化を図るため、途上国を対象とした港湾セキュリティに関する国際会議を開催する。

○海賊対策に係る国際協力：船舶の安全確保を図るため、海賊多発地域の沿岸国等に対し、セミナーを開催し、海賊対策能力の向上を支援する。

○密輸・密航取締強化支援事業：途上国における取締体制を調査し、密輸・密航に係る海上取締機関の機能強化を支援する。 予算額 約4億円（平成19年度）

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

未達成（相手国の事情等の影響により、中止・変更した事業があったことなどから、目標値の達成に至っていない。）

(事務事業の実施状況)

複数の事務事業を取りまとめて実施するなど効率的に実施した。

また、国際協力・連携の実施に当たり、援助方針策定事業など、相手国のニーズを的確に把握し、我が国の技術移転や支援に結びつけるための取組を実施した。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標の実績値は目標値には達していないが、実施した取組については相手国の交通分野・社会資本分野への貢献だけではなく、日常生活や経済活動等に大きく貢献していることから、B-2と評価した。今後も相手国のニーズや国際的な諸情勢を踏まえ、我が国の優れた技術・経験を活用した国際協力の取組を積極的に推進し、新たに設定した目標値（平成23年度121件）の達成に向けて、環境やセキュリティ等の地球規模の課題への対応を行ってまいりたい。

平成20年度以降における新規の取組

地球環境問題に適切に対応するため、「交通分野における地球環境・エネルギーに関する大臣会合」を開催し、交通分野における温室効果ガス及び大気汚染の削減に係る国際連携を強化する。また、我が国の優れた建設環境技術の普及により地球規模の気候変動問題へ対処するため、ハイレベル会合を実施し国際協力・連携を強化する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局国際建設推進室（国際建設管理官 名波 義昭）

総合政策局国際業務室（参事官 河野 春彦）

関係課：総合政策局国際企画室（参事官 志村 格）

○横断的な政策課題

政策目標 1 3

官庁施設の利便性、安全性等の向上

施策目標 4 6

環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進する

行政等のサービス提供の場として、国民の生活や経済社会活動を支えている官庁施設について、環境等に配慮した便利で安全なものとなるよう、効率的に整備・保全を推進する。

業績指標

2 1 5	官庁施設として必要な性能を確保するための対策が講じられている施設の割合（①耐震対策、②バリアフリー化、③環境への配慮、④総合）
2 1 6	保全状態の良好な官庁施設の割合等（①保全状態の良好な官庁施設の割合、②官庁営繕関係基準類等の策定事項数）

【評価結果の概要】

（総合的評価）

官庁施設について、国民に対する行政等のサービスを円滑に提供する場としての役割が果たされるよう、耐震、環境負荷低減対策及びバリアフリー化等の必要な整備を図っていく必要がある。また、施設の運用段階においても、災害防除等必要な機能を維持・確保するため、保全の適正化のための指導を推進する必要がある。

（必要性）

官庁施設は、国民の生活や経済社会活動を支える行政等のサービス提供の場として重要な役割を担っており、また我が国の建築物の規範としての役割も期待されているところであるが、その機能を発揮するためには、耐震、環境負荷の低減、バリアフリーといった社会的要請に的確に対応しつつ、利便性、安全性を確保するための施設整備を行う必要がある。また、官庁施設が必要な機能を常に発揮していくためには、施設の整備ばかりでなく、適正な保全も必要であり、的確な保全指導を行う必要がある。

（有効性）

例えば、災害時に防災拠点として活動することや、国の窓口業務を行う官庁施設に高齢者、障害者を含む全ての人々が円滑に利用できることなど、官庁施設の機能に応じ、必要となる性能を満足させるために施設整備を行うことは、官庁施設の利便性、安全性を確実に確保させることが可能で、有効な手段である。また、官庁施設に太陽光発電や建物緑化など、環境負荷低減等に資する先導的な技術を導入することは、国が率先的にこれらを採用することにより、民間企業の技術開発リスクを低減し、技術の普及に至るまでのスピードアップが期待される。また、保全指導については、建築物の保全にあたり、専門的・技術的な知見が必要となるが、保全を担当する多くの職員は、当該業務の経験年数が低いなど、必要な知見が不足しており、このような環境下で、効率的な保全を実施していくためには、国土交通省から必要な知見を提供していくことが必要である。

（効率性）

整備の実施にあたっては、既存の建築物の有する位置、規模、構造を踏まえ、効率的整備の観点から、合同・集約化による新築や、庁舎の耐震化、バリアフリー化、環境負荷低減対策等のための改修を適宜選択して実施することにより、効率的な整備を図っている。また、官庁施設の保全については、庁舎の詳細な現状を常時把握しつつ実施する必要があるため、各省各庁が各庁舎ごとに保全担当職員を配置する必要があるが、専門的・技術的知見が必要となるため、必要な知見を国土交通省から各省各庁の保全担当者に適宜提供しつつ、適切な指導・支援を行うことにより、保全職員の負担を軽減することが効率的である。

（反映の方向性）

成果目標が達成できるよう、実績を継続的に確認し、必要な施設整備等を推進していく。

業績指標 215

官庁施設として必要な性能を確保するための対策が講じられている施設の割合（①耐震対策、②バリアフリー化、③環境への配慮、④総合）

評価

①	A-2	目標値：85%（平成23年度） 実績値：69%（平成19年度） 初期値：64%（平成17年度）
②	A-2	目標値：41%（平成23年度） 実績値：8%（平成19年度） 初期値：5%（平成18年度）
③	A-2	目標値：35%（平成23年度） 実績値：17%（平成19年度） 初期値：14%（平成18年度）
④	A-2	目標値：28%（平成23年度） 実績値：6%（平成19年度） 初期値：4%（平成18年度）

(指標の定義)

- ①国土交通省が整備を所掌する災害応急対策活動に必要な主な官庁施設等のうち、官庁施設の耐震性の基準を満足する施設の割合（面積率）。
- ②国の合同庁舎のうち、窓口までの経路、車いす利用者用駐車施設及び多機能便所（オストメイト対応）等の整備が行われている施設の割合（窓口業務を行う施設数に対する施設数の割合）
- ③国の合同庁舎のうち、太陽光発電の導入又は建物の緑化が行われている施設の割合。
- ④国の合同庁舎のうち、官庁施設として性能を確保するため、①～③の対策が講じられている施設の割合。

(目標設定の考え方・根拠)

- ①建築物の耐震改修の促進に関する法律に基づく「建築物の耐震診断及び耐震改修の促進を図るための基本的な方針」において、多数の者が利用する建築物の耐震化率について、平成27年までに少なくとも9割にすることを目標とすることが定められていることを勘案し、目標値を設定している。
- ②障害者基本法に基づく「障害者基本計画」及び「重点施策実施5か年計画」において、平成22年度までに、窓口業務を行う官署が入居する官庁施設のバリアフリー改修を実施することとされており、これを踏まえたバリアフリー化については平成19年度末までに9割以上達成される見通し。しかし、平成18年12月に移動円滑化誘導基準が改定され、オストメイトに対応した便房等が新たに求められることとなったことから、オストメイト対応等の有無を指標に含めて現況値を算出するとともに、今後の整備見通しを勘案し、目標値を設定している。
- ③「地球温暖化推進本部幹事会申し合わせ（平成19年5月30日）」において、2012年度までの今後6年間で、延べ床面積1,000㎡以上の国の庁舎については、構造上・立地上の不都合がない限り、太陽光発電の導入または建物の緑化を行うこととされていることを勘案し、目標値を設定している。
- ④①～③の整備推移及び、対象施設の重要度を勘案し、目標値を設定している。

(外部要因)

社会的要請に伴う要求性能の変化、入居官署の統廃合

(他の関係主体)

関係省庁（事業主体）

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決(重点)】

なし

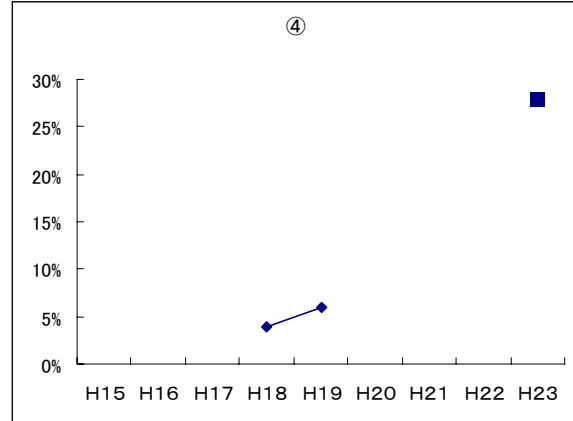
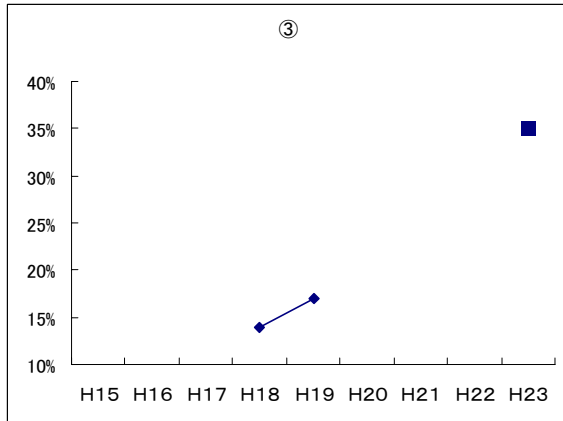
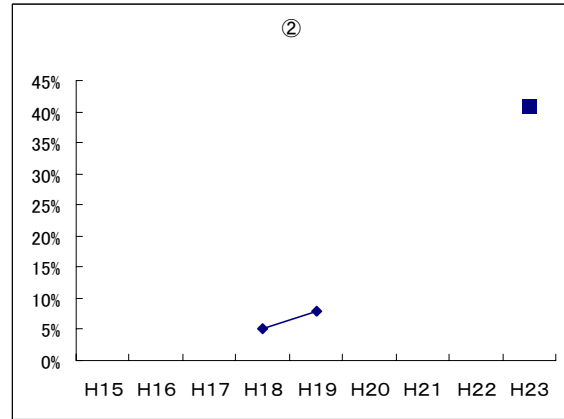
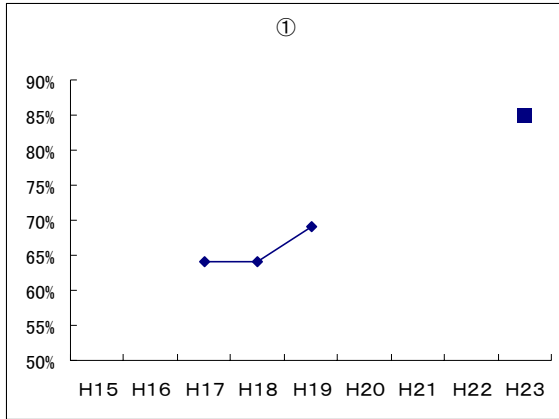
【本部決定】

・障害者施策推進本部（平成19年12月25日）

【政府・与党申し合わせ】

なし

過去の実績値					(年度)
	H15	H16	H17	H18	H19
①	—	① —	① 64%	① 64%	① 69%
②	—	② —	② —	② 5%	② 8%
③	—	③ —	③ —	③ 14%	③ 17%
④	—	④ —	④ —	④ 4%	④ 6%



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ①防災拠点となる官庁施設の整備の推進 (◎)
災害応急対策活動に必要な官庁施設について、大規模地震発生時に、官庁施設がその機能を十分に発揮できるよう整備を推進する。
予算額 2 3 2 億円の内数 (平成 1 9 年度)
 - 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、エレベーター等の改修を実施する。
予算額 2 3 2 億円の内数 (平成 1 9 年度)
 - ③合同庁舎の環境への配慮 (◎)
官庁施設において、グリーン庁舎の整備(※1)、グリーン診断・改修(※2)、適正な運用管理の徹底を推進する。また太陽光発電の導入や建物緑化等の官庁施設のグリーン化を実施する。
予算額 2 3 2 億円の内数 (平成 1 9 年度)
 - ④官庁施設として必要な性能を確保するため、①～③の総合的な整備を推進する。
予算額 2 3 2 億円の内数 (平成 1 9 年度)
- (※1) 計画から建設、運用、廃棄に至るまでのライフサイクルを通じて、環境負荷の低減化を図る合同庁舎。
(※2) 官庁施設の環境保全性に関する性能を評価すること及び改修計画から改修工事、運用、廃棄に至るまでのライフサイクルを通じ、環境負荷を低減させることを目的とした改修。
- (注) ◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備事業に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ①平成 1 9 年度の実績値 (6 9 %) を踏まえると、災害応急対策活動に必要な官庁施設の耐震性の確保が促進されたものと考えられる。
- ②平成 1 9 年度の実績値 (8 %) は低いものの、今後施設管理官署等との調整が進むことにより、官庁施設のバリアフリー化が推進されるものとする。
- ③平成 1 9 年度の実績値 (1 7 %) を踏まえると、合同庁舎における環境の配慮が促進されたものと考えられる。

④平成19年度の実績値（6%）を踏まえると、官庁施設として性能を確保するための総合的な整備が促進されたものと考えられる。

(事務事業の実施状況)

①平成19年度予算において災害応急対策活動に必要な官庁施設の耐震化を推進するとともに、補正予算においても、特に緊急を要する官庁施設の耐震対策として約102億円を計上し、事業の円滑な執行を図った。

②窓口までの経路、車いす使用者用駐車施設及び多機能便所（オストメイト対応）等の整備を推進し、事業の円滑な執行を図った。

③グリーン庁舎の整備、グリーン診断・改修及び太陽光発電の導入や建物緑化等の官庁施設のグリーン化対策を推進し、事業の円滑な執行を図った。

④①～③の実施により、事業の円滑な執行を図った。

課題の特定と今後の取組の方向性

①業績指標は、国土交通省が整備を所掌する災害応急対策活動に必要な主な官庁施設のうち、官庁施設の耐震性の基準を満足する施設の割合（面積率）であり、平成19年度の実績値（69%）を踏まえると、最終目標の達成に向けて、順調であると考えられるため、A-2と評価した。

今後、耐震対策の更なる推進を図っていくことが重要である。

②業績指標は、国の合同庁舎のうち、窓口までの経路、車いす使用者用駐車施設及び多機能便所（オストメイト対応）等の整備が行われている施設の割合（窓口業務を行う施設数に対する施設数の割合）である。施設管理官署等との調整などに時間を要することから、平成19年度の実績値は8%であった。平成20年度以降は、各地方局において、施設管理官署等との連携調整がなされた計画的な整備を行っているところであり、最終目標を達成できるものと考えられるため、A-2と評価した。

③業績指標は、国の合同庁舎のうち太陽光発電の導入や建物緑化が整備される割合（延べ床面積1,000㎡以上の構造上・立地上の不都合がない施設に対する施設数の割合）である。平成19年度の実績値（17%）を踏まえると、最終目標の達成に向けて、順調であると考えられるため、A-2と評価した。

今後、グリーン庁舎の整備、グリーン診断・改修及び太陽光発電の導入や建物緑化等の官庁施設のグリーン化対策の更なる推進を図っていくことが重要である。

④業績指標は①～③の整備を総合的に実施された施設の割合であり、①～③の実施状況を踏まえると最終目標の達成に向けて、順調であると考えられるため、A-2と評価した。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：官庁営繕部計画課（課長 澤木 英二）

関係課：官庁営繕部整備課（課長 鈴木 千輝）

官庁営繕部設備・環境課（課長 水落 雅之）

官庁営繕部設備・環境課営繕環境対策室（室長 内野井 宗哉）

業績指標 216

保全状態の良好な官庁施設の割合等 (①保全状態の良好な官庁施設の割合、②官庁営繕関係基準類等の策定事項数)

評価

①A-2	目標値：80% (平成23年度) 実績値：74.8% (平成19年度) 初期値：71% (平成18年度)
②A-2	目標値：25事項 (平成23年度) 実績値：11事項 (平成19年度) 初期値：3事項 (平成18年度)

(指標の定義)

①国土交通省では、「官公庁施設の建設等に関する法律」に基づき、毎年度、前年度の官庁施設の保全状況を調査している。

この調査では、①保全体制・記録整備、②点検状況 (建築・設備機器)、③点検状況 (衛生・環境)、④施設状況 (建築・設備機器)、⑤施設状況 (衛生・環境)、⑥エネルギー消費量の6項目からなる。また、調査の結果と保全指導の効果を図る指標として、それぞれの項目について100点を満点とする評点を作成している。

これらの評点の平均が60点以上の施設を「保全状態の良好な施設」とし、官庁施設 (保全実態調査を実施した施設のうち、宿舍を除く約7,000施設) に対するこの施設の割合を環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全を推進するための指標とする。

②官公法に規定する営繕等を実施する上で、必要となる新たな技術的事項を定めた基準、要領、ガイドライン等における策定事項数。

(目標設定の考え方・根拠)

①評点の平均点が60点以上の場合とは、概ね良好に保全された状態であり、すべての施設において60点以上を目標とする必要がある。よって、長期的には100%を目指すことを勘案して目標値を設定している。

②「国家機関の建築物を良質なストックとして整備・活用するための官庁営繕行政のあり方について」(平成18年7月20日社会資本整備審議会建築分科会)の建議において当面実施すべき施策とされた項目、社会経済情勢の変化等について、基準類等の策定や既存基準類等の改定に際し事項の追加等を行う。当面 (今後5年間)、下記の項目についての基準類等の策定等を目標とする。(□：建議等の施策、☆：策定予定項目)

□ファシリティマネジメントの実施

☆国家機関の建築物及びその附帯施設の位置、規模及び構造に関する基準に関する項目

☆群としての施設整備計画の策定に関する項目

☆多様な調達手法の導入に関する項目

☆総合的な施設評価に関する項目

☆保全の適正化手法に関する項目

□計画・実施の各段階における社会的な要請への的確な対応

☆環境負荷低減対策の推進・強化に関する項目

☆耐震安全性の向上に関する項目

☆ユニバーサルデザインに関する項目

☆まちづくり、地域との連携に関する項目

□その他

☆社会経済情勢の変化等への対応に関する項目

(外部要因)

①点検に関わる法令の改正、利用者数の増減、天災

②社会経済情勢の変化等

(他の関係主体)

①各省各庁

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決(重点)】

なし

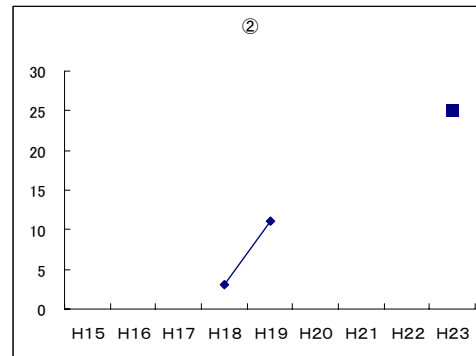
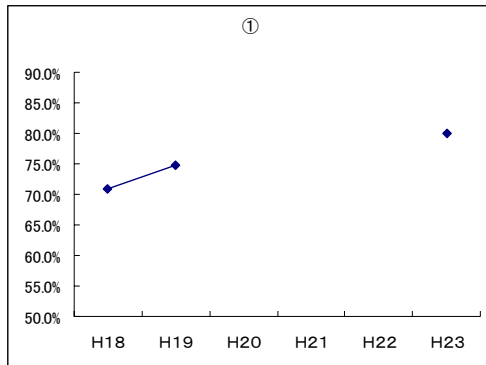
【本部決定】

なし

【政府・与党申し合わせ】

なし

過去の実績値					(年度)				
H15		H16		H17		H18		H19	
①	—	①	—	①	68.8%	①	71.0%	①	74.8%
②	—	②	—	②	—	②	3事項	②	11事項



事務事業の概要
主な事務事業の概要

- ①中央や全国各地で官庁施設保全連絡会議の開催や保全状況の悪い施設に対して保全状況の改善に向けた保全の実地指導を行っている。
- ②官庁営繕関係基準類等の策定
官公法に規定する営繕等を実施する上で、必要となる新たな技術的事項を定めた基準、要領、ガイドライン等の策定を推進する。
予算額1.3億円の内数（平成19年度）

関連する事務事業の概要

- ①保全業務を効率的に行えるよう支援するための情報システムとして、保全業務支援システム（BIMMS-N）（※1）の運用を平成17年度より開始している。
（※1）インターネットを通じて、各省各庁の所有する施設の保全に関する情報を蓄積・分析するシステムで、施設の運用にかかる業務を支援するシステム。

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全ての調査項目において改善傾向が見られ、平成18年度から約4ポイント上昇した。また、平成19年度の目標値である73%については1.8ポイント上回り、順調である。
 - ②平成19年度における実績値の上昇を踏まえると、最終目標の達成に向けて、順調であると考えられる。
- (事務事業の実施状況)
- ①平成19年度に開催した官庁施設保全連絡会議は、全国で延べ開催数約60を数え、延べ約2,000の機関から、延べ約2,600人の参加を受け成果を上げているが、保全業務をより効果的かつ計画的に実施するため、建物の基本的な情報からライフサイクルコストを把握し、計画立案できるよう平成20年度からBIMMS-Nに、簡易型の中長期保全計画書作成のシステムの機能を追加した。
 - ②平成19年度においては、官庁施設の耐震安全性の向上に資する官庁施設における耐震・防災改修の総合的促進手法の検討などを実施した。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ①業務指標は「保全状態の良好な施設の割合」であり、A-2と評価した。平成19年度の目標値を1.8ポイント上回り保全状態は改善傾向にあり、目標に向けて順調に改善されている。本施策の効果は、安全性、機能の確保及び長期的耐用性の確保にとどまらず、コスト削減や温室効果ガス排出削減対策等についても効果があることから今後も本施策を継続実施する必要がある。
- ②業績指標は、官公法に規定する営繕等を実施する上で、必要となる新たな技術的事項を定めた基準、要領、ガイドライン等における策定事項数であり、平成19年度における実績値の上昇を踏まえると、最終目標の達成に向けて、順調であると考えられるため、A-2と評価した。
今後、当面実施すべき施策等について、必要となる官庁営繕関係基準類等の策定の更なる推進を図る必要がある。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：官庁営繕部計画課（課長 澤木 英二）
関係課：官庁営繕部計画課保全指導室（室長 増田 浩之）

○成果重視事業

業績指標

I	自動車分野のCO ₂ 排出量評価プログラムの構築（CO ₂ 排出量予測の誤差）
II	自動車事故の情報収集の強化と情報分析システムの構築事業（①自動車事故報告規則に基づく自動車事故報告対象事故の報告件数の増加、②自動車事故報告書作成時間の短縮）
III	消費者へ提供される不動産取引情報の拡充（①不動産取引情報提供サイトへのアクセス数、②不動産取引に対する不安感の解消が進んだ者の割合）
IV	宅地建物取引業免許等電子申請システム構築事業（①宅地建物取引業の免許等電子申請率、②システムの満足度）
V	下請代金支払状況等実態調査データベースの構築（建設業者で下請業者に対して改善を要する行為を行っている元請業者の数）

業績指標 I自動車分野のCO₂排出量評価プログラムの構築（CO₂排出量予測の誤差）**評価**

C-2	目標値：10%以下（平成20年度） 実績値：－（平成18年度） 初期値：－（平成18年度）
-----	---

（指標の定義）構築するCO₂排出量評価プログラムが予測するCO₂削減効果と実際の効果との誤差を表す指標。**（目標設定の考え方・根拠）**燃料法（測定対象区間における燃料消費量からCO₂排出量を計算する）における誤差と同等。**（外部要因）**

- ・プログラム開発時に収集するサンプル数
（気象・経済要因等により協力してもらえる運送事業者が減るとサンプルも減る）
- ・CO₂排出量予測に係る技術開発

（他の関係主体）

なし

（重要政策）**【施政方針】**

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

—

事務事業の概要**主な事務事業の概要****①手段と目標の因果関係**

・自動車運送事業における効果的な省エネ対策の実施を支援するため、低公害車の導入、エコドライブの推進、車両の大型化等の様々な省エネ対策によるCO₂削減効果の予測を可能とするCO₂排出量評価プログラムを構築する。本プログラムの構築は、実効性のあるCO₂削減対策を反映させた省エネ計画の策定を支援し、自動車運送事業におけるCO₂排出量を効果的に削減し、地球環境保全への取組みにつながる。このため、プログラムが予測するCO₂削減効果と実際の効果との誤差が小さいことが望ましく、誤差が10%以下となるように改良を行う。

②目標の達成度合いの判定方法・基準

・プログラムの実証運用（CO₂排出量の予測）を行い、誤差が10%以下であることにより達成と評価する。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果**目標の達成状況に関する分析****（指標の動向）**

「判断できない」

- ・プログラムを試作したばかりであり、CO₂排出量の予測はまだ実施していない。

（事務事業の実施状況）**①施策の実施状況**

・既存統計データによる運送事業者現状分析や運輸事業者が保有する運行データの解析、さらに二酸化炭素排出量の測定調査を行い、これらをもとにプログラムを作成した。

②予算執行の効率化・弾力化に得られた効果

・本施策については、平成19年度予算における成果重視事業として位置づけられ、予算執行の弾力化措置が認められたが、実際の予算執行においては当該措置を利用しなかった。

課題の特定と今後の取組の方向性

- ・業績指標は「自動車分野のCO₂排出量評価プログラムの構築（CO₂排出量予測の誤差）」であり、プログラムを試作したばかりでCO₂排出量の予測はまだ実施していないことからC-2と評価した。
- ・今後は、試作したプログラムの実証運用を行い、CO₂排出量を誤差10%以下で予測することを可能とするための検証及び改良を行う必要がある。

平成20年度以降における新規の取組

プログラムの実証運用を通じて、CO₂排出量を誤差10%以下で予測することを可能とする。

担当課等（担当課長名等）

担当課：自動車交通局技術安全部環境課（課長 矢作 伸一）

業績指標Ⅱ

自動車事故の情報収集の強化と情報分析システムの構築事業（①自動車事故報告規則に基づく自動車事故報告対象事故の報告件数の増加、②自動車事故報告書作成時間の短縮）

評価

①A-2	①目標値：6,000件（平成20年） 実績値：5,735件（平成18年） 初期値：3,000件（平成16年）
②A-2	②目標値：30分（平成20年） 実績値：60分（平成18年） 初期値：60分（平成16年）

（指標の定義）

①自動車事故報告規則に基づく自動車事故報告対象事故の報告件数の増加、②自動車事故報告書作成時間の短縮

（目標設定の考え方・根拠）

自動車事故報告規則に基づく事故の報告義務を事業者確実に履行させ、そのデータを基に事故分析を行うことで、交通事故の低減を図るために効果的な安全対策を実施することができることから、報告書作成の負担の軽減を図る。

（外部要因）

なし

（他の関係主体）

自動車運送事業者

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

なし

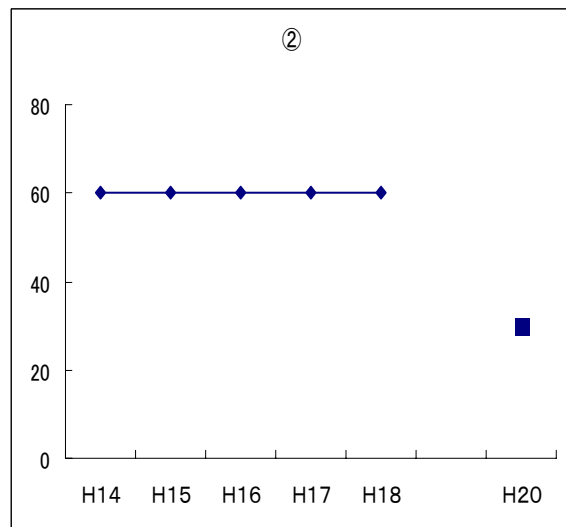
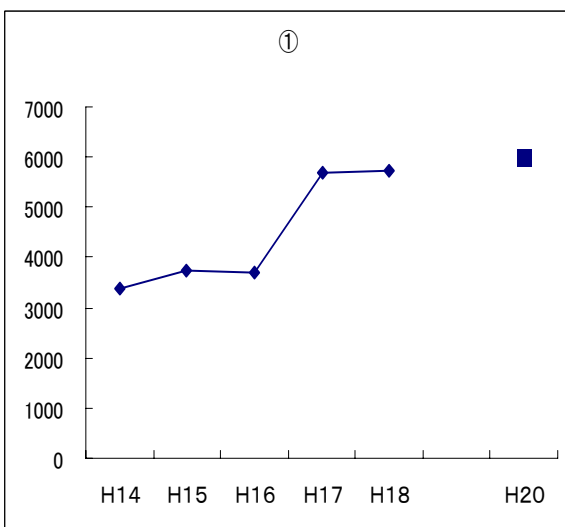
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

（暦年）

H14	H15	H16	H17	H18
3,382件	3,719件	3,680件	5,689件	5,735件
60分	60分	60分	60分	60分



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ①手段と目標の因果関係
電子申請化及び事故分析システムの構築により目標達成する。
- ②目標の達成度合いの判定方法・基準
(業績指標：①自動車事故報告規則に基づく自動車事故報告対象事故の報告件数の増加(平成16年3,680件から平成18年5,735件)しており、②自動車事故報告書作成時間の短縮は電子申請化により達成する。)

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

業績指標(自動車事故の報告件数の増加)は平成17年に3,680件から5,689件と大幅に増加したが、これは平成17年2月に省令を改正し報告対象を拡大したためである。業績指標(自動車事故報告書作成時間の短縮)は電子申請化により達成する。

(事務事業の実施状況)

①施策の実施状況

平成19年度においては、電子申請化及びシステム製造を実施した。

②予算執行の効率化・弾力化によって得られた効果

予算執行の弾力化措置は利用していないため、予算執行の効率化・弾力化によって得られた効果はない。

課題の特定と今後の取組の方向性

業績指標は、19年度の計画(電子申請化及び事故分析システムの製造)を達成しており、最終目標年度に向けて順調であるため、①自動車事故報告規則に基づく自動車事故報告対象事故の報告件数の増加及び②自動車事故報告書作成時間の短縮についてA-2と評価した。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：自動車交通局安全政策課(課長 山崎 篤男)

業績指標Ⅲ

消費者へ提供される不動産取引情報の拡充（①不動産取引情報提供サイトへのアクセス数、②不動産取引に対する不安感の解消が進んだ者の割合）

評価

①	B-1	① 目標値：3,000万ページビュー（平成19年度） 実績値：70万ページビュー（平成19年度）
②	A-2	② 目標値：5割（平成19年度） 実績値：約7割※（平成19年度） ※71.3%

（指標の定義）

①情報提供サイトへのアクセス件数

指定流通機構（レインズ）（注）が保有する不動産取引の成約情報を活用し、消費者へ不動産取引情報を提供するために構築する情報提供サイトへの年間アクセス件数（ページビュー）。

（注）指定流通機構（レインズ REINS）とは、国土交通大臣から指定を受けた不動産流通機構（全国で4つある公益法人）が運営しているコンピューターネットワークシステムのことであり、「Real Estate Information Network System」の頭文字をとっている。不動産物件情報をオンラインネットワーク上で多くの取引関係者が共有することにより、迅速に情報交換を行い、不動産取引の拡大を図るものである。

②不動産取引に対する不安感の解消が進んだ者の割合

情報提供サイトにアクセスした利用者へのアンケートの調査結果から算出した割合。

（目標設定の考え方・根拠）

①情報提供サイトへのアクセス件数

より多くの消費者に本システムが利用されることが、不動産流通市場の一層の活性化を示すものとして、レインズが提供している市況情報サイトの年間アクセス件数約300万ページビューの10倍の数値を目標値として設定。

②不動産取引に対する不安感の解消が進んだ者の割合

情報提供サイトの利用者へアンケートを実施し、調査の結果不安感の解消が進んだ者が5割を超えることをもって、消費者が不動産取引に抱く不安感の解消を示すものとして設定。

（外部要因）

不動産市場の動向

（他の関係主体）

なし

（重要政策）

【施策方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

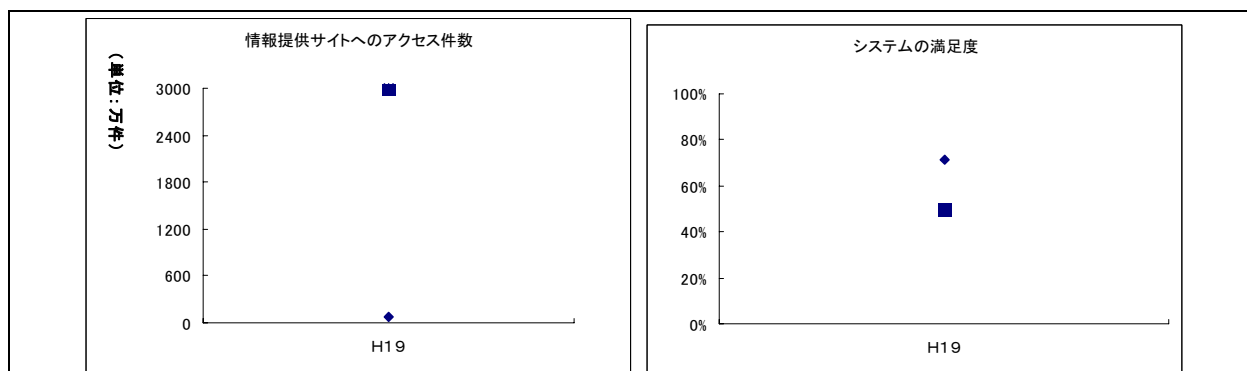
【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

なし

過去の実績値				(年度)
H15	H16	H17	H18	H19
—	—	—	—	①70万ページビュー ②71.3%



事務事業の概要

主な事務事業の概要

①手段と目標の因果関係

指定流通機構（レインズ）が保有する不動産取引の成約情報を活用し、「不動産流通市場の動向に関する情報」、「加工・分析した不動産取引価格情報」等、不動産流通市場の動向に関して消費者へ提供すべき情報のあり方を検討したうえで、インターネットを通じて取引情報を提供するサイトを構築し、消費者が安心して不動産取引を行うことのできる環境を整備。構築したサイトのアクセス件数とサイトを利用した結果として不動産取引に対する不安感の解消が進んだ者の割合を目標値として設定。

②目標の達成度合いの判定方法・基準

アクセス件数については、サイトへのアクセス実績（ページビュー）をシステム上で計測、また不安感の解消が進んだ者の割合については、サイト上で利用者アンケートを実施し、その結果を集計することで、それぞれ定量的に達成度合いを判定する。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

本事業の目標値のうち、情報提供サイトへのアクセス件数については、目標値を下回り、未達成であったことから、不動産取引情報提供サイトの周知が不十分であったと想定される。一方で、不動産取引に対する不安感の解消が進んだ者の割合は7割を超えており、大きく目標を達成したことから、情報提供インフラの構築・整備は順調に進んでいると考えられる。

（事務事業の実施状況）

①施策の実施状況

- 平成17年度に「不動産取引情報の提供のあり方に関する検討委員会」を設置、指定流通機構が保有する成約情報を活用した不動産取引情報の提供方法や内容について検討を行ったうえで、システムの基本設計を実施。
- 平成18年度に本格的にシステム開発に着手し、平成18年11月からシステムの試行運用を実施。
- 平成19年4月よりシステムの本格稼働を開始し、目標値等の指標動向の調査を実施した。

②予算執行の効率化・弾力化によって得られた効果

該当なし。（関係機関と事業遂行に係る作業を鋭意進め、各年度内の事業を完了させることができたため。）

課題の特定と今後の取組の方向性

情報提供サイトへのアクセス件数については、目標値を下回ったことから、消費者による利用が低調であったと判断されるため、B-1と評価した。一方で、不動産取引に対する不安感の解消が進んだ者の割合については、目標値を大きく超える実績であったことから、消費者の不動産取引における不安感の解消に資する情報提供インフラとして一定の評価を得たものとして、A-2と評価した。不動産取引情報の開示等に関する消費者ニーズは依然として強く、今後もサイトの堅確な運営により不動産取引情報の提供を継続する。あわせて、消費者への更なる周知によるサイトの利用拡大を図るとともに、市場環境の急速な変化に対応した拡充が必要と考えられることから、システムの拡充等に向けた取組を推進する。

平成20年度以降における新規の取組

サイトの更なる利便性の向上を図ることにより、消費者の情報開示ニーズに応えるとともに、より一層利用を促進する観点から、情報提供サイトによる開示情報の拡大や機能改善等の、システムの拡充等に関する具体的方策の検討を実施する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局不動産課（課長 海堀 安喜）

業績指標Ⅳ

宅地建物取引業免許等電子申請システム構築事業（①宅地建物取引業の免許等電子申請率、②システムの満足度）

評価

①	C-2	① 目標値：大臣免許業者 30% 知事免許業者 10%（平成21年度） 実績値：大臣免許業者2.7% 知事免許業者1.3%（平成19年度） 初期値：大臣免許業者2.7% 知事免許業者1.3%（平成19年度）
②	A-2	② 目標値：50%（平成21年度） 実績値：78%（平成19年度） 初期値：78%（平成19年度）

(指標の定義)

- ①大臣及び知事免許に係る全免許等申請数における電子申請数を集計した結果から算出した割合
- ②システムにアクセスした利用者に対しシステムの中でアンケートを行い、その結果算出した割合

(目標設定の考え方・根拠)

- ①電子申請率の増加は申請者にとって書類提出や補正の度に窓口に向う必要がなくなる等の利便性の向上に直接結びつくことから量的な指標となるものとして設定
- ②システム満足度は、利用者の立場から見たシステムの質的な指標となるものとして設定

(外部要因)

- ①申請が想定される者のパソコン保有状況
- ②該当なし

(他の関係主体)

- ①都道府県
- ②都道府県

(重要政策)

【施策方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

なし

【政府・与党申合】

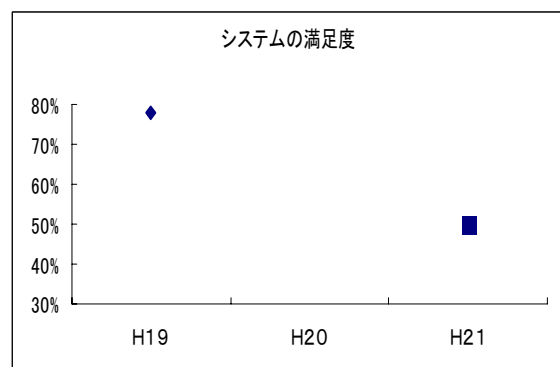
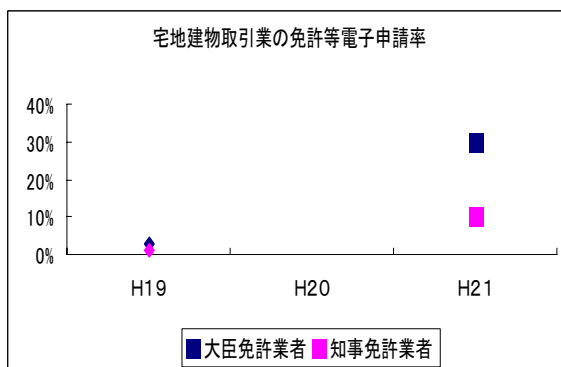
なし

①宅地建物取引業の免許等電子申請率

過去の実績値				(年度)
H15	H16	H17	H18	H19
—	—	—	—	大臣2.7% 知事1.3%

②システムの満足度

過去の実績値				(年度)
H15	H16	H17	H18	H19
—	—	—	—	78%



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- ① 手段と目標の因果関係…宅地建物取引業等に係る免許等手続きについて国と都道府県が共に使用できる電子申請システムを構築し、電子申請を利用することで、行政事務の効率化等を目指すとともに、民間事業者の利便を図るもの。
予算額 98,919千円（平成18年度）
- ② 目標の達成度合いの判定方法・基準…電子申請率については、全免許等申請数における電子申請数を集計し、その比率を算出する。システムの満足度については、電子申請システムのサイトに利用者から意見を求めるページを設け、満足度を調査する。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

電子申請率については平成20年3月31日時点で大臣免許業者2.7%、知事免許業者1.3%となっている。当該システムは平成19年11月より、現在電子申請が可能な14手続について、運用が開始されたところであり、いまだ年間を通じた運用になっていないことから、当該電子申請率に対する評価は、判断ができない。

システムの満足度については、H21の目標値である50%を上回る78%であったことから、システムの品質面における評価は順調。

(事務事業の実施状況)

- ① 施策の実施状況…申請・届出等手続きの窓口（大臣免許においては各地方整備局等、知事免許においては各都道府県）における周知や業界団体への通知を行うとともに、宅建業者数が多い大都市圏（東京、大阪、名古屋）での当該システムの利用促進説明会を実施。また、利用者アンケートを実施し、利用者のシステムへの満足度を調査するとともに、利用者のシステムに対する要望等を集計した。
- ② 予算執行の効率化・弾力化によって得られた効果…該当なし

課題の特定と今後の取組の方向性

電子申請率については、当該システムは平成19年11月より運用開始したものであり、年間を通じた運用になっていないことから、C-2と評価した。さらなる電子申請率の向上を図るために、平成19年度に引き続き、大都市圏でのシステム利用促進説明会を実施するとともに、業者数の多い地方部での説明会の開催を検討。

システムの満足度については、業績指標は平成19年度において平成21年度の目標値である50%を上回る78%あり、A-2と評価した。今後も引き続き利用者アンケートを実施することにより、利用者の要望等を把握し、費用対効果を勘案しながら利用者の利便性の向上に資するシステム改良が可能なか検討する。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局不動産課不動産指導室（室長 齊藤 哲郎）

業績指標 V

下請代金支払状況等実態調査データベースの構築（建設業者で下請業者に対して改善を要する行為を行っている元請業者の数）

評価

A-2

目標値：2,464 業者（平成19年度）
 実績値：2,366 業者（平成19年度）
 初期値：3,080 業者（平成16・17年度平均）

（指標の定義）

下請代金支払状況等実態調査において、下請業者に対して改善を要する行為を行っている元請業者の数。

（目標設定の考え方・根拠）

平成17年度：下請代金支払状況等実態調査データベースシステムの構築

平成18年度：各建設業許可行政庁（地方整備局等、都道府県）による下請代金支払状況等実態調査データベースシステムを活用した指導の実施

平成19年度：下請代金支払状況等実態調査において、下請業者に対して改善を要する行為を行っている元請業者の数を平成16・17年度平均値比で20%減少させる。

（外部要因）

- ・各建設業許可行政庁による監督指導体制の強化
- ・建設業を取り巻く経済状況等
- ・下請代金支払状況等実態調査の対象業者数

（他の関係主体）

各地方整備局等、各都道府県（事業主体、建設業所管）

（重要政策）**【施策方針】**

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

なし

【本部決定】

なし

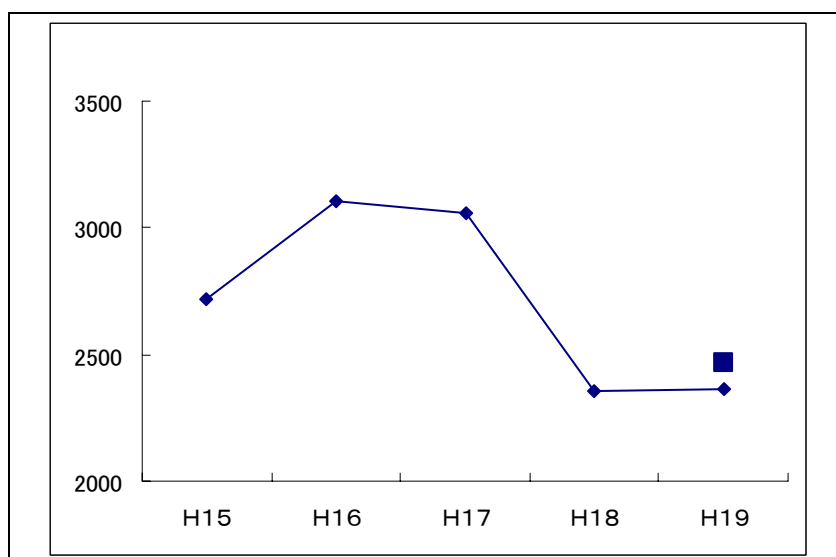
【政府・与党申合】

なし

過去の実績値

(年度)

H15	H16	H17	H18	H19
2,719 業者	3,106 業者	3,054 業者	2,352 業者	2,366 業者



事務事業の概要

主な事務事業の概要

①手段と目標の因果関係

本施策による元下調査データベースシステムの構築・活用は、下請代金支払状況等実態調査の過去の調査結果や指導履歴等に関するデータベースを構築・活用することにより、悪質な元請業者を漏らすことなく立入調査の対象として抽出し、これまで以上に効率的かつ効果的な指導を行うことが可能となることから、「下請業者に対して改善を要する行為を行っている元請業者の数」に係る政策目標を達成し、建設業における不良・不適格業者を排除し、本施策の目的である公正で競争的な市場環境の整備を目指すものである。

②目標の達成度合いの判定方法・基準

本施策は、平成17年度から平成19年度の3カ年の事業である。
平成17年度にシステムを構築し、平成18年度に各許可行政庁がシステムを活用した指導を行い、最終年度である平成19年度に、政策目標に掲げられている数値の測定を、下請代金支払状況等実態調査を通じて行い、実績値が目標値を達成しているか否かによって、建設業における不良・不適格業者の排除状況の検証を行う。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成17年度にシステムを構築し、平成18年度より各許可行政庁がシステムを活用した指導を行ったところ、目標値を達成している。

(事務事業の実施状況)

①施策の実施状況

- 平成17年度においては、下請代金支払状況等実態調査データベースシステムの構築を完了した。
- 平成18年度においては、各建設業許可行政庁（地方整備局等、都道府県）による下請代金支払状況等実態調査データベースシステムを活用した指導を実施した。
- 平成19年度においては、平成18年度に引き続き下請代金支払状況等実態調査データベースシステムを活用した指導を実施した。

②予算執行の効率化・弾力化によって得られた効果

- 本施策については、平成18年度予算における成果重視事業として位置づけられ、予算執行の弾力化措置が認められたが、実際の予算執行においては当該措置を利用しなかった。

課題の特定と今後の取組の方向性

- 業績指標は、目標値を達成しており、また、システムを引き続き使用することにより立入調査等の重要な端緒情報とすることができると判断し、A-2と評価した。
- 構築を完了したシステムを活用して、平成18年度より、各建設業許可行政庁（地方整備局等、都道府県）による下請代金支払状況等実態調査データベースシステムを活用した指導を実施しているところである。
- 平成20年度からは下請代金支払状況等実態調査の対象業者数を大幅に増やすなど調査自体の方法を見直すこととしており、これに伴いシステムの改良を行い、さらなる建設業における不良・不適格業者の排除に努めていく。

平成20年度以降における新規の取組

なし

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局建設業課（課長 谷脇 暁）