

「活力」(1) 交通ネットワークの充実による国際競争力の強化

評価結果：A-2

○ 指標1：国際航空ネットワークの強化割合

大都市圏拠点空港（注1）のうち首都圏空港（注2）における空港容量の増加

注1：大都市圏拠点空港とは羽田、成田、関西、中部空港の4空港

注2：首都圏空港とは羽田、成田空港の2空港

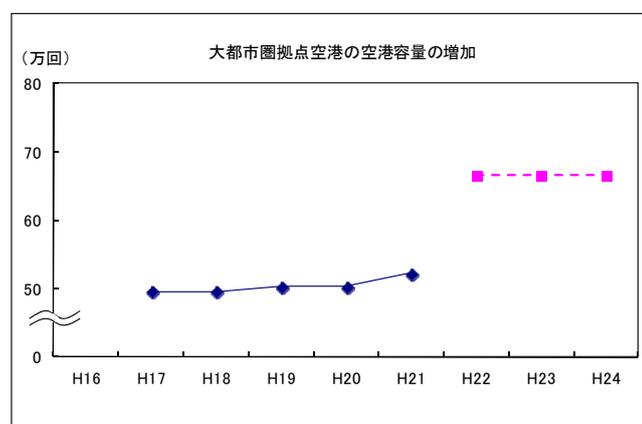
初期値：49.6万回(首都圏)(平成17年度) 実績値：52.3万回(首都圏)(平成21年度)

目標値：平成17年度比約17万回増(首都圏)(平成22年度以降、安全性を確保した上で段階的に)

【施策】

羽田空港については、新設滑走路等を整備する再拡張事業を着実に進めており、成田空港については、平行滑走路の北伸による2,500m化の工事が順調に進んだことにより平成21年10月に供用し、本年3月に約2万回の容量が増加した。更なる容量の増加に向けては、引き続き関連施設の整備を進めている。

【指標の動向】



【現状分析】

成田空港の平行滑走路の北伸事業について、平成21年10月に供用し、本年3月に約2万回の容量が増加になるなど大都市圏拠点空港（首都圏空港）の容量の増加に向けては、整備事業等を着実に進めているところであり、目標値に向けた推移となっており順調であり、目標の達成が順調に見込めているので「A」と評価し、引き続き事業を進めていることから「2」と評価した。

【今後の取組】

羽田空港については、本年10月末の供用開始に向け、新設滑走路等を整備する再拡張事業を推進している。また、供用開始時に年間で6.8万回の空港容量の増加が見込まれる。

「活力」（１）交通ネットワークの充実による国際競争力の強化

評価結果：A-1

○ 指標２：スーパー中枢港湾における港湾コスト低減率及びリードタイム【①港湾コスト低減率】

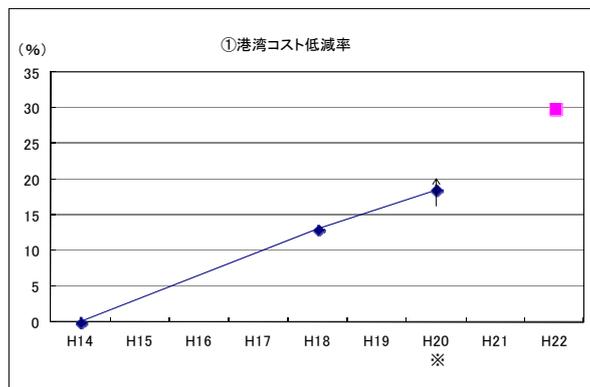
スーパー中枢港湾における港湾コスト低減率：スーパー中枢港湾におけるコンテナ１個あたりの港湾コスト（船舶の入出港やターミナルの運営にかかるコンテナ１個あたりのコスト）の平成１４年度時点を基準とした低減率（平成１４年度におけるコンテナ１個あたりの港湾コストから比べて低減した港湾コスト／平成１４年度におけるコンテナ１個あたりの港湾コスト）

初期値：平成１４年度比約１３％低減（平成１８年度）実績値：平成１４年度比２割弱低減（平成２０年度）目標値：平成１４年度比約３割低減（平成２２年度）

【施策】

次世代高規格コンテナターミナルの整備や臨海部物流拠点の形成を推進するとともに、港湾サービスの２４時間化等について新たに具体的な目標（コスト・サービス・ビジネスモデル）の達成に向け、官民一体となってモデル事業に取り組み、国内外をつなぐシームレス物流網の形成を目指す。

【指標の動向】



【現状分析】

実績値は２割弱低減となっており、このことからだけ判断するとトレンドとしては目標の３割減に僅かに届かない可能性があるように見受けられる。しかし平成２０年度においてはリーマンショックに端を発する経済危機の影響が現れているものと考えられ、その後は中国をはじめとするアジア新興国を中心に景気は復調傾向にあるためコンテナ取扱量が増えると考えられることから、コンテナ１単位あたりのコストは順調に低減していると判断できる。また、「選択」と「集中」に基づいた国際コンテナ戦略港湾の選定及び実現に向けた施策を行うこととしていることから、A-1と評価した。

【今後の取組】

大型化が進むコンテナ船に対応し、アジア主要国と遜色のないコスト・サービスの実現を目指すため、「選択」と「集中」に基づいた国際コンテナ戦略港湾の選定を行うとともに、実現に向けた施策を行う。

「活力」（１）交通ネットワークの充実による国際競争力の強化

評価結果：A-2

○ 指標５：三大都市圏環状道路整備率

三大都市圏環状道路整備率

= 三大都市圏における環状道路の供用延長 ÷ 三大都市圏における環状道路の計画延長

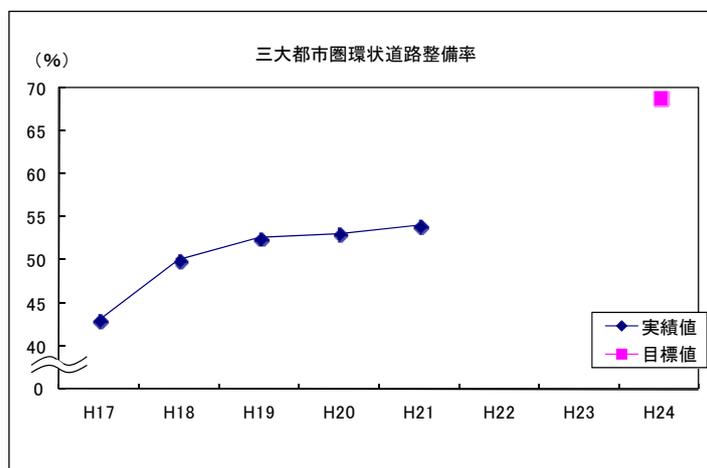
初期値：53%(平成19年度)、実績値：54%(平成21年度)、目標値：69%(平成24年度)

【施策】

- ・ 三大都市圏環状道路の整備

平成21年度末供用延長662km（平成21年度新規供用延長15km）

【指標の動向】



【現状分析】

平成22年3月には、首都高速道路中央環状線（西新宿JCT～大橋JCT）、首都圏中央連絡自動車道（海老名JCT～海老名IC、川島IC～桶川北本IC）、東海環状自動車道（美濃関JCT～西広見IC）計15kmが供用するなど、整備率は着実に向上している。なお、平成21年度に開通予定であった首都圏中央連絡自動車道（つくば中央IC～つくばJCT）については、平成22年度（平成22年4月）の開通延期となったものの、その他の箇所は予定通り平成21年度に供用を開始しており、整備は着実に進捗していることから評価はA-2とした。

【今後の取組】

平成22年度は、首都圏中央連絡自動車道（つくば中央IC～つくばJCT、菖浦白岡IC～久喜白岡JCT）、名古屋環状2号線（名古屋南JCT～高針JCT）計20kmの新規供用を予定しており、引き続き目標値を達成できるよう着実に整備を推進する。

○ 指標23：土砂災害から保全される人命保全上重要な施設数

全国の土砂災害危険箇所において、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、24時間災害時要援護者が滞在する施設・防災拠点・近傍に避難場所が無く地域の拠点となる避難場所のうち、土砂災害から保全される施設数。

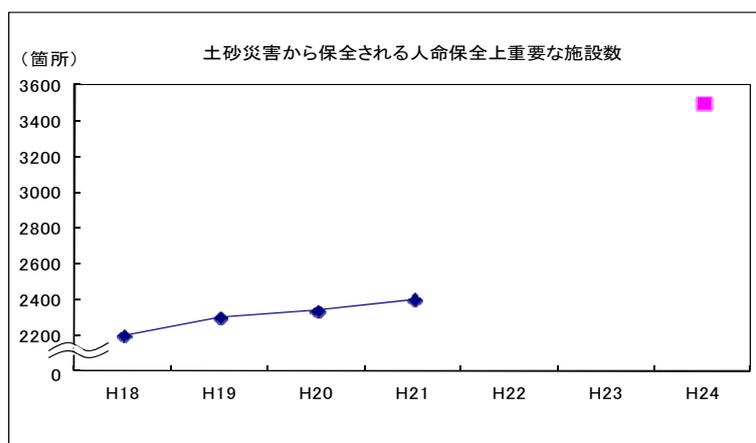
初期値：約2,300箇所(平成19年度) 実績値：約2,450箇所(平成21年度)

目標値：約3,500箇所(平成24年度)

【施策】

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。

【指標の動向】



【現状分析】

指標の実績値については増加しているが、現在のトレンドでは目標達成が困難であることから、「B-2」とした。

【今後の取組】

近年の災害時要援護者関連施設等における土砂災害を踏まえ、これらの施設を保全する砂防関係施設の整備について、一層の重点的な取り組みを都道府県へ協力を依頼するとともに、警戒避難体制の整備及び立地の抑制等について、H22年7月27日付で厚労省と連名で都道府県へ協力を依頼し土砂災害対策の推進を図っているところ。今後も都道府県に対して機会あるごとに周知・要請に努め、目標の達成を目指す。

「活力」(3) にぎわいの創出や都市交通の快適性向上による地域の自立・活性化

評価結果：C-2

○ 指標11：まちづくりによる公共交通利用可能性の改善率

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。

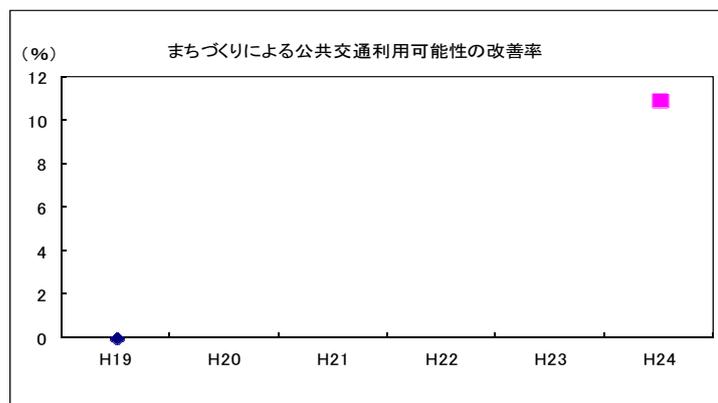
基幹的な公共交通を利用できる人口の割合を、30年後には75%まで増加させることを目指して、平成24年度までに各種事業の推進等によって見込まれる改善割合を目標(11%)として設定。

初期値：0% (平成19年度) 実績値：0% (平成19年度) 目標値：約11% (平成24年度)

【施策】

- ・都市交通システム整備事業により、全国25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る。
- ・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る。

【指標の動向】



【現状分析】

平成21年度の実績値は現在調査中であり進捗は判断できないが、当該年度においては全国25箇所ですべて都市交通システム事業を執行し、順調に終了したことに加え、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盛岡市、京都市等が策定している。このことより、指標が順調に進捗することが見込まれ、今後とも現在の施策は維持すべきと考えられることから、C-2と評価した。

【今後の取組】

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。